



Élaboration d'un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois

Rapport 31/07/2010

pour le compte

**de la Direction études et planification
de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement,
Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale**

**INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES EN
DEVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL**
Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR
TEL : +32.81.25.04.80 - FAX : +32.81.25.04.90 - E-MAIL :
renaud.naiken@icedd.be

KU LEUVEN
Oude Markt 13 - Bus 5005 à 3000 Leuven
Tél : +32 16 32 64 99- Fax : +32.16 32 65 15 - E-mail :
Maarten.loopmans@ees.kuleuven.be

AVEC LA COLLABORATION DE LA :

VUB



Vrije
Universiteit
Brussel

Avenue de la Plaine 2, 1050 Bruxelles
TEL: + 32 (0) 2 629 37 41 FAX: + 32 (0) 2 629 33 78 - E-MAIL : cosmopolis@vub.ac.be

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1. Objet du marché	4
2. Le contenu de la mission	4
A. SITUATION EXISTANTE DE DROIT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN	5
1. Cartes présentées	5
2. Carte 1 : Plan de secteur – Gewestplan	5
2.1. Objet et présentation de la carte	5
2.2. Les données thématiques	5
2.3. Le fond de plan et l'habillage	7
3. Carte 2 : Révision du Plan de secteur – Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP)	8
3.1. Objet et présentation de la carte	8
3.2. Les données thématiques	8
3.3. Le fond de plan et l'habillage	9
B. SITUATION EXISTANTE DE FAIT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN	10
1. Cartes présentées	10
2. Carte 3 : occupation du sol - grondbezetting	10
2.1. Objet et présentation de la carte	10
2.2. Les données thématiques	10
2.3. L'habillage de la carte	11
3. Carte 4 : ACTIVITÉS - economische activiteiten	12
3.1. Objet et présentation de la carte	12
3.2. Les données thématiques	12
3.3. Le fond de plan et l'habillage de la carte	12
4. Carte 5 : Ortho-photoplans – ortho-fotoplannen	13
4.1. Objet et présentation de la carte	13
4.2. Les données thématiques	13
4.3. Le fond de plan et l'habillage de la carte	14
5. Carte 6 : DENSITÉ de population – bevolkingsdichtheid	14
5.1. Objet et présentation de la carte	14
5.2. Les données thématiques	14
5.3. Le fond de plan et l'habillage	14
6. Carte 7 : DISPONIBILITÉ FONCIÈRE – beschikbaarheid van gronden	15
6.1. Objet et présentation de la carte	15
6.2. Les données thématiques	21
6.3. L'habillage de la carte	22
7. Carte 8 : transports en commun– openbaar vervoer	22
7.1. Objet et présentation de la carte	22
7.2. Les données thématiques	23
7.3. Le fond de plan et l'habillage	23

8. Carte 9 : transports en commun– openbaar vervoer.....	24
8.1. Objet et présentation de la carte.....	24
8.2. Les données thématiques.....	24
8.3 Le fond de plan et l'habillage	24
C. DONNEES STATISTIQUES - STATISTISCHE GEGEVENS.....	25
1. Collecte des données – gegevensbronnen	25
2. Cartographie des données – Statistische kaarten.....	25
Population.....	25
Âge	26
Nationalité.....	26
Enseignement.....	27
Marché du travail	28
Revenus.....	28
Prix du logement.....	28
Propriété	29
Commerce	29
Équipements	30
3. Conclusions - Conclusies.....	30
D. VISIONS / PROJETS / ÉTUDES – VISIES / PROJECTEN / ONDERZOEKEN	32
1. Tableau des données collectées - gegevensbronnen	32
2. Visions et projets – Visies en projecten.....	33
Introduction	33
Visions de développement en Flandre.....	34
Projets.....	42
Conclusions	48

INTRODUCTION

1. OBJET DU MARCHÉ

L'objectif de cette mission est de se procurer, d'identifier et d'analyser les informations adéquates provenant de sources diverses dans les 3 Régions du pays afin d'établir un diagnostic / état des lieux de l'espace métropolitain, sorte de photographie transversale d'un périmètre comprenant au moins la zone RER (135 communes, 2,9 millions d'habitants).

2. LE CONTENU DE LA MISSION

La mission comprendra :

1. une situation existante de droit du territoire métropolitain ;
2. une situation existante de fait du territoire métropolitain ;
3. l'analyse de différentes données thématiques, sectorielles ou géographiques existantes pour en extraire les informations intéressantes et significatives de la problématique métropolitaine ; il s'agira également de tirer le meilleur parti des données INS spatialisables via les secteurs statistiques et les communes ;
4. l'analyse des projets et des études en cours dans l'espace métropolitain.

A. SITUATION EXISTANTE DE DROIT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

1. CARTES PRESENTEES

1. Carte 1 : PDS
2. Carte 2 : RUP

2. CARTE 1 : PLAN DE SECTEUR – GEWESTPLAN

2.1. Objet et présentation de la carte

Cette carte au 1/100000 représente la situation de droit du point de vue juridique pour l'ensemble des trois régions. Elle est basée en Wallonie sur le Plan de secteur, en Flandre sur le Gewestplan et en Région Bruxelles Capitale (RBC) sur les couches du PRAS. La légende de cette carte a été uniformisée pour les trois régions en regroupant les affectations juridiques semblables dérivées des trois couches mentionnées.

2.2. Les données thématiques

2.2.1. Le plan de secteur

- Intitulé de la couche : Plan de Secteur
- Source : Service Public de Wallonie (SPW), Direction Générale de l'Agriculture et des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGARNE)
- Étendue géographique : Wallonie
- Traitement réalisé sur la couche : regroupement thématique des affectations reconnues en vue d'uniformiser la légende pour les trois régions
- Légende proposée : On distingue les différentes affectations juridiques du territoire :
 - o Zone d'habitat
 - o Zone d'habitat à caractère rural
 - o Zone de services publics et d'équipements communautaires
 - o Zone de loisirs
 - o Zone d'activité économique mixte
 - o Zone d'activité économique industrielle
 - o Zone d'extraction
 - o Zone d'aménagement communal concerté
 - o Zone d'aménagement différé à caractère industriel
 - o Zone agricole
 - o Zone forestière
 - o Zone d'espaces verts
 - o Zone naturelle
 - o Zone de parc
 - o Voie navigable ou plan d'eau
 - o Zone sans affectation

2.2.2. Gewest plan

- Intitulé de la couche : Gewestplan
- Source : Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV)
- Étendue géographique : Flandre

- Traitement réalisé sur la couche : regroupement thématique des affectations reconnues en vue d'uniformiser la légende pour les trois régions ; Les affectations du Gewestplan sont très semblables à celle du Plan de Secteur wallon et permettent de définir la même légende que ci-dessus ; seule la Zone d'aménagement différé à caractère industriel du Plan de Secteur wallon n'a pas d'affectation équivalente en région flamande
- Légende proposée : elle est identique à celle définie à partir du Plan de Secteur wallon. voir ci-dessus pour les affectations correspondantes
 - Woongebieden (Zones d'habitation)
 - Zones d'habitat à caractère rural
 - Gebieden voorgemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (Zones pour équipements de la collectivité et équipements d'utilité publique)
 - Recreatiegebieden (Zones affectées aux loisirs)
 - Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (Zones réservées aux entreprises artisanales et aux petites et moyennes entreprises)
 - Industriegebieden (zones réservées aux industries)
 - Ontginningsgebieden (zones d'exploitation)
 - Woonuitbreidingsgebieden (zones d'extension de l'habitat)
 - (Zone d'aménagement différé à caractère industriel : Pas d'affectation correspondante en Flandre)
 - Agrarische gebieden (zones rurales)
 - Bosgebieden (zones forestières)
 - Groengebieden (zones vertes)
 - Natuurgebieden met wetenschappelijke waarden of natuurreservaten (zones naturelles à valeur scientifique ou réserves naturelles)
 - Parkgebieden (parcs)
 - Waterwegen (voies navigables)
 - Eigen gebieden van sommige gewestplannen (zones spécifiques de certains plans régionaux)

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

- Intitulé de la couche : Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).
- Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC) / Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG)
- Traitement réalisé sur la couche : regroupement thématique des affectations reconnues en vue d'uniformiser la légende pour les trois régions :
 - La zone d'habitat regroupe les couches du PRAS
 - HABITATION_PREDOM_RESIDENT (woongebied met residentieel karakter)
 - HABITATION (typisch woongebied)
 - MIXTE (gemengd gebied)
 - FORTE_MIXITE (sterk gemengd gebied)
 - La zone de services publics et d'équipements communautaires reprend la couche du PRAS : EQUIPEMENT (gebied van collectief belang of van openbare diensten)
 - La zone d'activité économique industrielle reprend la couche du PRAS IND_URBAINES (stedelijke-industriegebied)
 - L'affectation Voie navigable ou plan d'eau reprend les affectations du PRAS
 - EAU. (water)
 - TRANSPORT_ACT_PORTUAIRES (gebied voor havenactiviteiten en vervoeren)
 - La zone d'activité économique mixte reprend l'affectation ADMINISTRATIVES (administratiegebied) du PRAS
 - La zone d'espaces verts reprend l'affectation VERTES (groengebied) du PRAS
 - La zone naturelle reprend l'affectation BIOLOGIQUES (groengebied met hoogbiologische waarde)
 - La zone de parc reprend l'affectation

- PARC (parkgebied)
- CIMETIERES (begraafplaatsgebied)
- ACT_SPORTIVES (gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht)
- La zone agricole reprend l'affectation AGRICOLES (landbouwgebied)
- La zone forestière reprend l'affectation FORESTIERES (bosgebied)
- Dans la zone sans affectation a été reprise l'affectation CHEMIN_FER (spoorweggebied) du PRAS
- La légende proposée est basée sur les distributions et regroupements d'affectations décrits ci-dessus.

2.3. Le fond de plan et l'habillage

Les trois thématiques du Plan de Secteur, du Gewestplan et du PRAS couvrent la totalité de la zone d'étude sur l'ensemble du territoire national et constituent de ce fait le fond de plan de la carte.

2.3.1. Les couches de la Base de données NAVTEQ

Se superposent au fond de plan des couches de polygones, de linéaire et d'éléments ponctuels extraites ou dérivées de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
 - Voies de communication
 - Les autoroutes
 - Les routes principales
 - Les routes secondaires
 - Le réseau du chemin de fer
- Légende proposée : les couches utilisées ont chacune une symbolique adaptée à leur thématique ; les couches liées aux voies de communication sont explicitement reprises dans la légende de la carte ; Le nom des communes et des gares RER figurent sur la carte.

2.3.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

3. CARTE 2 : RÉVISION DU PLAN DE SECTEUR – RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN (RUP)

3.1. Objet et présentation de la carte

Carte au 1/100000 localisant en Flandre et en Wallonie les principales zones de révision du plan de secteur ;

Dans l'espace métropolitain wallon, il existe deux projets de révision du plan de secteur visant à convertir la zone agricole en zone constructible (zone d'habitat, zone d'activité économique, ZACC, ...) situés à Ottignies-Louvain-la-Neuve et à Braine-l'Alleud.

En Flandre on distingue les RUP (= Plans d'exécution) émanant de la Région flamande complétés par ceux émanant des provinces.

3.2. Les données thématiques

3.2.1. RUP régionaux

- Intitulé de la couche (regroupée) : Gewestelijke RUP régional : l'ensemble des RUP régionaux qui sont définitivement approuvés sont repris dans 4 couches (shapefiles) fournies par le RWO
- Source : Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid, Onroerend erfgoed (RWO)
- Étendue géographique : Flandre
- Traitement réalisé sur la couche : les couches représentent la délimitation des RUP
- Légende proposée : aplat rouge intitulé « regionale RUP régional »

3.2.2. RUP provinciaux

L'ensemble des couches des RUP provinciaux qui sont définitivement approuvés sont fournis séparément par les différentes provinces :

- Sources :
 - o Adresse : Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Ruimtelijke ordening en wonen, Provinciehuis, 3000 Leuven
 - o Adresse: Provincie Antwerpen, Dienst Ruimtelijke ordening, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
 - o Adresse: Provincie Oost-Vlaanderen Dienst Ruimtelijke planning, Provinciaal Administratief Centrum Het Zuid Woodrow Wilsonplein 2, 9000 Gent
- Étendue géographique : extension provinciale
- Traitement réalisé sur la couche : délimitation des RUP
- Légende proposée : aplat brun foncé

3.2.3 . Révisions du Plan de secteur

- Intitulé de la couche : projet de révision du plan de secteur wallon de Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Braine-l'Alleud.
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : localisation ponctuelle des zones de révision
- Traitement réalisé sur la couche : représentation par symbole proportionnel à la superficie de la zone de révision
- Légende proposée : aplat violet intitulé « herziening gewestplan - révision du plan de secteur

3.3. Le fond de plan et l'habillage

3.3.1 . Les couches de la Base de données NAVTEQ

Le fond de plan est constitué des couches de polygones, de linéaire et d'éléments ponctuels extraites ou dérivées principalement de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o les Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
 - o Les voies de communication
 - Les autoroutes
 - Les routes principales
 - Les routes secondaires
 - Le réseau du chemin de fer

3.3.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

3.3.3 . Le réseau hydrographique

- Couches utilisées :
 - o Pour la Wallonie : réseau hydrographique, cours d'eau navigables et de première catégorie
 - Source :SPW, DGARNE
 - o Pour la Flandre : Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Source: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)

Légende proposée pour l'ensemble des couches du fond de plan : les couches utilisées ont chacune une symbolique adaptée à leur thématique ; les couches liées aux voies de communication sont explicitement reprises dans la légende de la carte ; Le nom des communes et des gares RER figurent sur la carte.

B. SITUATION EXISTANTE DE FAIT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

1. CARTES PRESENTEES

1. Carte 3 : Occupation du sol
2. Carte 4 : Activité
3. Carte 5 : Ortho 100^{ème}
4. Carte 6 : Densité de population
5. Carte 7 : Disponibilité foncière
6. Carte 8 : Réseau de transport en commun 1 /20 000
7. Carte 9 : Réseau de transport en commun 1 /40 000

2. CARTE 3 : OCCUPATION DU SOL - GRONDBEZETTING

2.1. Objet et présentation de la carte

Cette carte au 1/100000 présente une vue géographique synthétique de la zone d'étude avec les principales thématiques d'occupation du sol.

2.2. Les données thématiques

2.2.1. Les principales couches thématiques

La majorité des couches thématiques représentées sont extraites ou dérivées de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o Couches polygonales :
 - Agglomération / Stedelijke agglomeratie
 - Centre commercial / Handelscentrum
 - Aéroport / Luchthaven
 - Bois / Bos
 - Parc / Park
 - o Couches de linéaire et de ponctuel:
 - Réseau SNCB / NMBS netwerk
 - Autoroute / Autosnelweg
 - Route principale / Hoofdweg
 - Route secondaire / Secundaire weg
- Légende proposée : chacune de ces couches utilise une symbolique adaptée à la thématique qu'elle représente et qui est reprise dans la légende de la carte

2.2.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER

- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

2.2.3. Le réseau hydrographique

- Couches utilisées :
 - o Pour la Wallonie : réseau hydrographique, cours d'eau navigables et de première catégorie
 - Source : SPW, DGARNE
 - o Pour la Flandre : Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Source: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Légende proposée : symbolique linéaire bleue

2.2.4. Les parcs d'activité économique et industriels en Flandre

- Intitulé de la couche : Bedrijventerreinen, Terreinen (2009)
- Source : Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
- Étendue géographique : Flandre
- Traitement réalisé sur la couche :
- Légende proposée : aplat violet

2.2.5. Les parcs d'activité économique et industriels en Wallonie

- Intitulé de la couche : Plan de secteur
- Source : SPW, DGARNE
- Étendue géographique : Wallonie
- Traitement réalisé sur la couche : regroupement des affectations concernées
- Légende proposée : aplat violet

2.3. L'habillage de la carte

Outre la thématique principale d'occupation du sol, la carte représente aussi les limites administratives extraites ou dérivées de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
- Légende proposée : chacune des couches utilise une symbolique linéaire adaptée à la représentation de limites administratives ; Les noms des communes et des gares RER figurent sur la carte..

3. CARTE 4 : ACTIVITÉS - ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

3.1. Objet et présentation de la carte

La carte au 1/100000, des activités économiques cherche à mettre en évidence les grands pôles d'emplois et mettre en perspective les lignes RER. Il s'agit d'une carte hybride avec une représentation symbolique proportionnelle de la thématique de l'emploi basée sur l'analyse des entreprises de plus de 100 employés redistribuées par code postal.

3.2. Les données thématiques

3.2.1. La thématique de l'emploi

- Intitulé de la couche : nombre d'emplois des entreprises de plus de 100 employés
- Source : Service public fédéral Mobilité et Transports, Enquête mobilité des entreprises de plus de 100 employés.
- Étendue géographique : Belgique
- Traitement réalisé sur la couche : regroupement des entreprises de plus de 100 employés par code postal
- Légende proposée : représentation par un symbole de taille proportionnelle au nombre d'employés par code postal et inscription du nombre d'employés.

3.2.2. Les parcs d'activité économique et industriels en Flandre

- Intitulé de la couche : Bedrijventerreinen, Terreinen (2009)
- Source : Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
- Étendue géographique : Flandre
- Traitement réalisé sur la couche :
- Légende proposée : aplat violet

3.2.3 Les parcs d'activité économique et industriels en Wallonie

- Intitulé de la couche : Plan de secteur
- Source : SPW, DGARNE
- Étendue géographique : Wallonie
- Traitement réalisé sur la couche : regroupement des affectations concernées
- Légende proposée : aplat violet

3.2.4. Les activités ponctuelles

- Intitulé de la couche : certaines couches ponctuelles de la Banque de données NAVTEQ
- Source : NAVSTREETS vector 2009.3
- Étendue géographique : Belgique
- Les couches représentées :
 - o Centres de divertissement / Ontspanning
 - o Hopitaux / Ziekenhuis
- Traitement réalisé sur la couche :
- Légende proposée : symbole ponctuel adapté à la thématique concernée

3.3. Le fond de plan et l'habillage de la carte

3.3.1 . Les couches de la Base de données NAVTEQ

Outre la thématique principale de l'emploi, la carte représente aussi les limites administratives extraites ou dérivées de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3

- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
- Légende proposée : chacune des couches utilise une symbolique linéaire adaptée à la représentation de limites administratives ; Les noms des communes et des gares RER figurent sur la carte.

3.3.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

3.3.3. Le réseau hydrographique

- Couches utilisées :
 - o Pour la Wallonie : réseau hydrographique, cours d'eau navigables et de première catégorie
 - Source : SPW, DGARNE
 - o Pour la Flandre : Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Source: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Légende proposée : symbolique linéaire bleue

4. CARTE 5 : ORTHO-PHOTOPLANS – ORTHO-FOTOPLANNEN

4.1. Objet et présentation de la carte

La carte au 1/100000, avec des couvertures ortho-photographiques couvrant les trois régions dans la zone RER. Cette carte constitue en soi un document de visualisation et de repérage dans la zone d'étude permettant une photo-interprétation de base. Les documents photographiques à l'origine des ortho-photoplans couvrent une période allant de 2006 à 2009.

4.2. Les données thématiques

- Couches utilisées : la carte est basée sur quatre couches d'orthophotoplans :
 - o Intitulés des couches pour la Flandre :
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Antwerpen, opname 2007, gegeneraliseerd
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Vlaams-Brabant, opname 2007, gegeneraliseerd
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Oost-Vlaanderen, opname 2009, gegeneraliseerd
 - o Intitulés de la couche pour la Wallonie : Ortho-photo-plans (2006-2007)
 - o Sources :
 - Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
 - Service public de Wallonie, Secrétariat général, Département de la GEOMATIQUE, Direction de L'Intégration des Géo-Données .

4.3. Le fond de plan et l'habillage de la carte

4.3.1 . Les couches de la Base de données NAVTEQ

Outre la thématique principale de l'emploi, la carte représente aussi les limites administratives extraites ou dérivées de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
- Légende proposée : chacune des couches utilise une symbolique linéaire adaptée à la représentation de limites administratives ; Les noms des communes et des gares RER figurent sur la carte.

5. CARTE 6 : DENSITÉ DE POPULATION – BEVOLKINGSDICHTHEID

5.1. Objet et présentation de la carte

Cette carte au 1/100000 représente la densité de la population calculée sur base des données de population des secteurs statistiques de la DGSIE au premier janvier 2007. Le seuil inférieur de différenciation a été porté à 100 hab./km². Cette carte illustre clairement la différence de densité de population enregistrée entre la Flandre et la Wallonie.

5.2. Les données thématiques

5.2.1. La densité de population

- Intitulé de la couche : Secteurs statistiques
- Source : Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE)
- Étendue géographique : Belgique
- Traitement réalisé sur la couche : calcul de la densité au départ des données population et de la superficie des secteurs statistiques.
- Légende proposée : classification des densités de population en six classes seuillées à 100, 500, 2000, 5000, 10000 hab./km².

5.3. Le fond de plan et l'habillage

5.3.1 . Les couches de la Base de données NAVTEQ

Le fond de plan est constitué des couches de polygones, de linéaire et d'éléments ponctuels extraites ou dérivées principalement de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o les Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
 - o Les voies de communication

- Les autoroutes
 - Les routes principales
 - Les routes secondaires
 - Le réseau du chemin de fer
 - Le réseau hydrographique
- Légende proposée : les couches utilisées ont chacune une symbolique adaptée à leur thématique ; les couches liées aux voies de communication sont explicitement reprises dans la légende de la carte ; Le nom des communes et des gares RER figurent sur la carte.

5.3.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

6. CARTE 7 : DISPONIBILITÉ FONCIÈRE – BESCHIKBAARHEID VAN GRONDEN

6.1. Objet et présentation de la carte

Cette carte a pour objet de représenter la disponibilité foncière dans les trois régions de la zone RER.

En Wallonie, la disponibilité foncière est obtenue en croisant le parcellaire cadastral avec les données de la carte d'occupation du sol (2005) en zone urbanisable. Cette zone urbanisable est elle-même définie par les affectations au plan de secteur : l'ensemble des zones d'habitat et d'habitat à caractère rural, les zones d'aménagement communal concerté, les zones d'extension d'habitat et les zones d'activité économique mixte et industrielle. La carte représente alors les terrains libres d'occupation pour ces différentes affectations. Les données chiffrées des disponibilités foncières pour les communes wallonnes en zone RER figurent au tableau suivant.

Élaboration d'un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes wallonnes de la zone RER												
Nom_Maj	Total LIBRE (ha)				Total superf zone urba (ha)				Pourcentage de libre			
	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM
BEAUVECHAIN	172,6	31,7	0,0	0,0	500,3	39,4	0,0	0,0	34,5%	80,3%	Pas de zone	Pas de zone
BRAINE-L'ALLEUD	233,9	74,2	17,2	27,3	1256,0	115,0	92,7	82,8	18,6%	64,5%	18,6%	32,9%
BRAINE-LE-CHÂTEAU	155,1	57,4	7,0	0,0	503,5	81,4	60,9	1,1	30,8%	70,5%	11,5%	0,0%
BRAINE-LE-COMTE	197,9	63,4	0,1	31,6	690,5	88,1	23,0	46,8	28,7%	72,0%	0,5%	67,5%
CHASTRE	172,4	6,7	0,0	3,4	487,1	7,7	0,0	7,0	35,4%	86,5%	Pas de zone	47,6%
CHAUMONT-GISTOUX	332,5	59,2	0,0	0,0	930,7	85,1	0,0	0,0	35,7%	69,6%	Pas de zone	Pas de zone
COURT-SAINT-ÉTIENNE	178,3	100,7	10,9	1,7	566,7	116,1	40,0	2,0	31,5%	86,8%	27,2%	84,1%
ECAUSSINNES	89,6	53,7	145,9	0,8	340,8	67,9	339,0	4,9	26,3%	79,1%	43,1%	15,7%
ENGHIEN	113,2	56,5	4,9	29,4	455,0	75,4	15,0	49,3	24,9%	74,8%	32,6%	59,6%
GENAPPE	237,1	51,6	3,5	0,6	879,6	64,5	27,8	3,9	27,0%	80,0%	12,5%	15,3%
GREZ-DOICEAU	351,0	54,2	6,0	8,3	1025,4	70,2	12,1	17,5	34,2%	77,2%	49,8%	47,4%
INCOURT	180,5	45,9	0,0	0,0	443,5	53,4	0,0	0,0	40,7%	86,0%	Pas de zone	Pas de zone
ITTRE	104,4	19,0	35,1	1,6	328,0	22,1	107,8	5,5	31,8%	85,8%	32,5%	29,5%
LA HULPE	72,1	51,0	1,2	19,1	359,8	63,0	11,3	24,9	20,0%	80,9%	10,5%	76,7%
LASNE	384,2	193,2	5,2	0,0	1374,6	239,1	8,8	0,0	28,0%	80,8%	58,9%	
LES BONS VILLERS	147,9	19,6	4,2	1,2	473,5	22,9	12,5	3,7	31,2%	85,4%	33,5%	33,8%
LESSINES	225,5	70,6	48,4	1,6	829,2	107,1	170,5	11,7	27,2%	65,9%	28,4%	13,4%
MONT-SAINT-GUIBERT	85,9	53,8	28,0	8,4	322,8	69,1	51,3	47,2	26,6%	77,8%	54,6%	17,7%
NIVELLES	103,2	144,4	42,8	153,8	640,1	171,1	239,0	200,4	16,1%	84,4%	17,9%	76,8%
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	294,5	109,4	35,9	74,0	1090,4	148,5	68,1	157,0	27,0%	73,7%	52,8%	47,1%
PERWEZ	150,5	117,0	22,1	2,3	482,7	133,6	47,7	3,1	31,2%	87,6%	46,3%	76,2%
PONT-À-CELLES	179,3	93,6	21,6	81,5	691,5	120,1	30,7	92,1	25,9%	78,0%	70,4%	88,5%
REBECQ	101,7	45,8	0,0	0,0	417,9	51,7	0,0	0,0	24,3%	88,5%	Pas de zone	Pas de zone
RIXENSART	191,1	37,7	8,7	1,3	1016,3	65,6	39,8	12,9	18,8%	57,6%	21,9%	10,1%
SENEFFE	73,3	23,2	253,9	15,1	338,3	28,0	564,2	52,2	21,7%	82,8%	45,0%	28,9%
SILLY	154,7	25,1	0,4	0,7	464,2	30,1	1,4	4,0	33,3%	83,3%	29,6%	18,4%
SOIGNIES	329,5	80,2	30,9	25,5	1105,0	89,1	128,0	53,6	29,8%	90,0%	24,1%	47,5%
TUBIZE	155,6	149,1	73,3	70,1	694,0	162,0	274,4	77,0	22,4%	92,0%	26,7%	91,1%
VILLERS-LA-VILLE	192,5	34,5	3,6	1,8	625,2	47,5	7,9	12,0	30,8%	72,6%	44,7%	13,4%
WALHAIN	223,7	21,5	0,0	0,2	529,6	25,9	0,0	1,5	42,2%	83,0%	Pas de zone	15,7%
WATERLOO	147,7	86,0	14,5	2,5	1120,4	146,1	29,3	19,2	13,2%	58,9%	49,4%	12,9%
WAVRE	367,3	145,4	59,8	79,9	1483,3	230,3	209,3	158,8	24,8%	63,1%	28,6%	50,3%
Total	6098,9	2175,1	885,2	643,5	22465,8	2837,0	2612,6	1152,1				

Les mêmes jeux de données n'étant pas disponibles en Flandre, d'autres approches ont du être abordées en vue d'estimer la disponibilité foncière.

Dans les zones d'activité économique les estimations sont basées immédiatement sur les attributs de la couche des terrains d'activité économique (bedrijventerreinen) : les terrains vierges sont caractérisés par les attributs :

- beschikbaar (disponible)
- beschikbaar mits voorschriften (disponible moyennant des prescriptions)
- realiseerbaar mits onderhandelingen (réalisable moyennant des négociations)
- niet-realiseerbaar (non réalisable)
- niet-beschikbaar (projectontw.) (non réalisable - développement de projet)
- voorlopig niet ontwikkeld (provisoirement non réalisable)

Dans les zones d'extension d'habitat, les estimations sont basées immédiatement sur les attributs de la couche des terrains dévolus à l'extension d'habitat (WUG, Woonuitbreidingsgebieden). Sont considérés comme terrains potentiellement disponibles, les terrains caractérisés par les attributs :

- vrijgeven voor 2007; (libéré avant 2007) vrijgeven in de periode 2007-2012; (libéré dans la période 2007-2012)
- geen uitspraak; te onderzoeken; (aucune décision, à étudier)
- deels vrijgeven voor 2007/deels vrijgeven in de periode 2007-2012 (partiellement libéré avant 2007/partiellement libéré dans la période 2007-2012)
- deels vrijgeven voor 2007/deels niet te ontwikkelen (partiellement libéré avant 2007/partiellement sans développement)
- deels vrijgeven voor 2007/deels nog te onderzoeken (partiellement libéré avant 2007/partiellement à étudier)
- deels vrijgeven voor 2007/deels geen uitspraak (partiellement libéré avant 2007/partiellement sans décision)
- deels niet vrijgeven/ deels vrijgeven in de periode 2007-2012 (partiellement non libéré/partiellement libéré dans la période 2007-2012)
- deels geen uitspraak/ deels te ontwikkelen in de periode 2007-2012 (partiellement sans décision/partiellement à développer dans la période 2007-2012)
- deels geen uitspraak/deels nog te onderzoeken (partiellement sans décision/partiellement à étudier)
- deels niet vrijgeven/ deels nog te onderzoeken (partiellement non libéré/partiellement à étudier)
- deels niet vrijgeven/ deels geen uitspraak (partiellement non libéré/partiellement sans décision)

En zone d'habitat, un jeu partiel de données représentant le parcellaire cadastral libre permet d'établir une estimation de la disponibilité en zone d'habitat (habitat et habitat à caractère rural regroupés). Deux jeux de données sont disponibles :

- les données récentes, postérieures à septembre 2008 pour les communes de BEERSEL, BRAKEL, BUGGENHOUT, GALMAARDEN, GRAMMONT, HALLE, LIERDE, et LONDERZEEL
- les données antérieures à septembre 2008 pour les communes de SINT-LIEVENS-HOUTEM, AFFLIGEM, BEGIJNENDIJK, BERTEM, BIERBEEK, BOORTMEERBEEK, BOUTERSEM, DENDERLEEUV, DENDERMONDE, ERPE-MERE, GRIMBERGEN, HAALTERT, HAMME, HERENT, HOEILAART, HOLSBEEK, KAMPENHOUT, KAPELLE-OP-DEN-BOS, KEERBERGEN, KORTENBERG, KRAAINEM, LENNIK, LOUVAIN, LIEDEKERKE, LUBBEEK, MACHELEN, MEISE, PEPINGEN, ROOSDAAL, ROTSELAAR, RHODE-SAINT-GENÈSE, SINT-PIETERS-LEEUV, STEENOKKERZEEL, TERNAT, TERVUREN, VILVORDE, WEMMEL, WETTEREN, ZAVENTEM, ZELE, ZEMST et ZOTTEGEM.

Les autres communes que celles reprises ci-dessus ne disposent pas de données sur la disponibilité foncière. Elles ont été légèrement grisées sur le document cartographique.

Les données chiffrées des disponibilités foncières pour les communes flamandes en zone RER sont reprises au tableau suivant.

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes flamandes de la zone RER									
Gemeente	Beschikbaar (ha)			Totaal oppervlak (ha)			% beschikbaar		
	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen
AALST	n,b	159.5	48.0	2 030.0	375.0	381.7	n,b	42.5	12.6
AFFLIGEM	76.8	45.9	5.4	476.7	88.5	35.3	16.1	51.9	15.3
ASSE	n,b	36.3	30.3	894.5	75.9	263.2	n,b	47.8	11.5
BEERSEL	109.3	34.4	11.6	840.0	65.2	167.8	13.0	52.7	6.9
BEGIJNENDIJK	49.3	34.2	0.1	393.0	75.7	2.4	12.5	45.2	3.1
BERLARE	n,b	26.1	0.9	481.9	70.6	19.7	n,b	37.0	4.8
BERTEM	48.4	39.6	0.3	330.2	88.1	2.1	14.7	44.9	15.6
BEVER	n,b			91.3			n,b		
BIERBEEK	51.7	4.8	1.3	419.9	23.2	4.9	12.3	20.9	26.4
BONHEIDEN	n,b	28.0	10.9	767.9	74.8	48.6	n,b	37.4	22.5
BOOM	n,b	3.2	22.9	274.5	29.8	128.1	n,b	10.8	17.8
BOORTMEERBEEK	72.6	33.6	9.6	576.1	53.3	104.5	12.6	63.1	9.2
BOUTERSEM	64.5	7.5		348.6	27.2	10.0	18.5	27.7	0.0
BRAKEL	106.4	23.0	7.9	490.9	113.4	34.7	21.7	20.3	22.7
BUGGENHOUT	81.7	17.5	12.0	511.7	42.9	83.8	16.0	40.8	14.3
DENDERLEEUV	80.9	29.2	11.8	495.2	60.0	42.7	16.3	48.6	27.7
DENDERMONDE	57.2	96.0	21.2	1 268.2	159.3	298.3	4.5	60.3	7.1
DILBEEK	n,b	54.3	4.8	1 163.3	99.3	108.3	n,b	54.8	4.4
DROGENBOS	n,b	0.4	2.0	64.4	2.8	117.3	n,b	13.9	1.7
DUFFEL	n,b	73.7	16.9	501.0	103.9	156.4	n,b	70.9	10.8
ERPE-MERE	120.6	64.5	16.2	726.0	95.1	90.1	16.6	67.7	18.0
GALMAARDEN	69.0	7.8	0.1	315.0	23.4	5.3	21.9	33.2	1.1
GERAARDSBERGEN	146.6	94.8	20.8	1 208.9	163.3	148.6	12.1	58.1	14.0
GOOIK	n,b	17.0		293.3	58.1	5.9	n,b	29.3	0.0
GRIMBERGEN	95.5	31.2	22.5	906.0	99.9	225.5	10.5	31.2	10.0
HAACHT	n,b	5.8	10.4	676.1	22.3	60.3	n,b	26.0	17.2
HAALTERT	118.4	61.0	3.0	622.8	112.7	31.6	19.0	54.2	9.6
HALLE	178.8	12.5	30.6	928.2	35.4	182.4	19.3	35.2	16.8
HAMME	77.1	1.9	2.6	650.6	112.5	118.1	11.8	1.7	2.2
HERENT	80.0	23.3	8.1	756.9	109.0	67.3	10.6	21.4	12.0
HERNE	n,b		1.3	212.3		24.5	n,b		5.2
HERZELE	n,b	32.0	3.0	594.6	86.7	26.3	n,b	36.9	11.5
HOEILAART	50.7	17.1		437.9	29.9	4.3	11.6	57.2	0.0
HOLSBEEK	57.2	3.5	0.4	418.9	10.8	15.5	13.6	32.7	2.8
HULDENBERG	n,b	7.1		477.7	31.1	6.1	n,b	23.0	0.0
KAMPENHOUT	83.0	38.1	15.3	503.9	61.4	83.5	16.5	62.1	18.4
KAPELLE-OP-DEN-BOS	29.7	26.3	1.2	258.2	71.9	36.0	11.5	36.5	3.5
KEERBERGEN	230.3	6.7	0.4	1 127.6	22.8	0.4	20.4	29.5	79.6
KORTENBERG	90.6	50.4	1.6	709.7	78.6	81.1	12.8	64.1	2.0
KRAAINEM	25.2			370.7		0.0	6.8		0.0

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes flamandes de la zone RER									
Gemeente	Beschikbaar (ha)			Totaal oppervlak (ha)			% beschikbaar		
	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen
LAARNE	n,b	30.7	0.8	352.4	120.0	27.0	n,b	25.6	2.9
LEBBEKE	n,b	60.2	7.5	526.3	96.7	71.8	n,b	62.2	10.5
LEDE	n,b	42.9	15.8	655.9	49.6	35.4	n,b	86.6	44.5
LENNIK	67.4	5.6	2.4	334.7	5.9	9.1	20.1	94.3	25.9
LEUVEN	88.0	37.0	57.2	2 198.8	56.4	383.9	4.0	65.6	14.9
LIEDEKERKE	61.5	17.0	0.3	312.7	37.7	26.6	19.7	45.2	1.0
LIERDE	28.8	9.1	0.3	244.2	22.5	5.1	11.8	40.5	5.8
LINKEBEEK	n,b	0.1	0.0	143.9	1.0	6.5	n,b	9.8	0.4
LONDERZEEL	61.9	53.8	5.9	523.7	182.2	122.0	11.8	29.5	4.8
LUBBEEK	71.5	24.1	0.5	601.0	50.6	23.4	11.9	47.7	2.0
MACHELEN	36.4	1.6	65.8	346.2	13.0	332.0	10.5	12.2	19.8
MECHELEN	n,b	82.2	49.2	1 616.0	178.8	449.2	n,b	46.0	11.0
MEISE	59.1	65.0	74.9	544.7	154.0	111.6	10.9	42.2	67.1
MERCHTEM	n,b	21.8	5.5	443.1	61.0	65.9	n,b	35.7	8.3
NINOVE	n,b	43.5	10.9	1 221.3	171.0	172.9	n,b	25.5	6.3
OPWIJK	n,b	20.0	3.8	485.5	38.1	25.6	n,b	52.6	14.7
OUD-HEVERLEE	n,b	27.5	0.0	516.9	58.9	1.2	n,b	46.8	3.2
OVERIJSE	n,b		11.9	1 001.7		54.9	n,b		21.7
PEPINGEN	27.3		0.6	153.0		5.6	17.9		10.2
PUTTE	n,b	28.4	9.6	683.5	57.1	46.0	n,b	49.8	20.9
PUURS	n,b	90.4	38.3	517.1	166.5	343.2	n,b	54.3	11.1
ROOSDAAL	61.4	25.3	3.2	458.5	56.8	4.9	13.4	44.6	65.8
ROTSELAAR	186.4	27.8		874.3	57.3	57.2	21.3	48.5	0.0
RUMST	n,b	24.6	23.8	370.8	52.6	153.8	n,b	46.7	15.5
SINT-AMANDS	n,b	19.7	3.6	274.2	33.0	24.0	n,b	59.8	15.2
SINT-GENESIUS-RODE	74.5	4.5	10.3	872.1	24.4	34.8	8.5	18.4	29.7
SINT-KATELJNE-WAVER	n,b	48.1	114.4	621.8	149.8	270.7	n,b	32.1	42.3
SINT-LIEVENS-HOUTEM	45.5	36.2	1.9	370.0	62.2	32.8	12.3	58.2	5.9
SINT-PIETERS-LEEJW	72.3	21.7	11.6	720.6	48.2	199.4	10.0	45.1	5.8
STEENOKKERZEEL	52.0	12.3	5.2	431.5	28.2	64.2	12.0	43.6	8.1
TERNAT	68.9	28.5	12.8	545.8	72.4	87.6	12.6	39.4	14.6
TERVUREN	76.4	39.7	11.2	805.2	62.1	19.7	9.5	63.9	56.8
TIELT-WINGE	n,b	15.7	0.2	434.3	36.7	16.6	n,b	42.9	1.0
TREMELO	n,b	50.6	0.1	833.1	72.0	4.3	n,b	70.2	3.2
VILVOORDE	53.2	0.0	27.8	670.0	0.0	321.9	7.9	99.6	8.6
WEMMEL	45.5	7.0		386.4	40.3	10.2	11.8	17.3	0.0
WETTEREN	71.4	13.0	12.6	638.5	16.4	193.9	11.2	79.3	6.5
WEZEMBEEK-OPPEM	n,b	37.9		435.8	120.7	1.3	n,b	31.4	0.0
WICHELEN	n,b	18.4	2.8	385.9	38.8	26.5	n,b	47.4	10.4
WILBROEK	n,b	37.4	167.0	578.9	61.0	481.8	n,b	61.3	34.7
ZAVENTEM	65.3	23.1	45.1	667.6	59.8	380.4	9.8	38.6	11.9
ZELE	40.5	37.2	4.4	483.6	93.3	148.5	8.4	39.9	3.0
ZEMST	107.2	52.3	17.0	790.0	137.8	49.8	13.6	37.9	34.0
ZOTTEGEM	93.1	39.3	15.6	885.1	69.7	106.7	10.5	56.4	14.6
Total	3867.2	2529.8	1207.2	51 571.0	5 768.5	8 232.7	7.5	43.9	14.7

A Bruxelles, les terrains libres représentés sont immédiatement extraits des couches du PRAS:

- Couche des terrains non bâtis, terrains non bâtis cultivés, terrains non bâtis verdurisés (1997)
- Couche des sites industriels libérables à court terme

6.2. Les données thématiques

- pour la Wallonie :
 - Données utilisées :
 - Couche du Plan de secteur
 - Couche du parcellaire cadastral (PLI)
 - Couche de la carte d'occupation du Sol wallon (COSW, 2005)
 - Source : SPW, DGARNE
 - Traitement :
 - Création de la couche des zones urbanisables et croisement avec les données du PLI (parcellaire cadastral) et la couche de l'occupation du sol (COSW,2005) pour la sélection des terrains libres
 - Légende : aplats de couleur en fonction de la thématique :
 - Rouge pour l'habitat
 - Mauve pour les zones d'activités économiques
 - Rose pour les zones d'extension d'habitat
- pour la Flandre :
 - Données utilisées
 - Pour les zones d'habitat :
 - Couche des parcelles cadastrales libres d'occupation
 - Source : Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid, Onroerend erfgoed (RWO)
 - Pour les zones d'activités
 - Couches Bedrijventerreinen, Terreinen, Percelen (2009)
 - Source : Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
 - Pour les zones d'extension d'habitat
 - Couche : Atlas van de Woonuitbreidingsgebieden (WUG)
 - Source: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV)
 - Légende: identique à la légende pour la Wallonie
- pour la Région Bruxelles Capitale :
 - Données utilisées : Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).
 - Couche des sites industriels allant se libérer à court terme
 - Couche Terrain non bâti et constructible
 - Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC) / Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG)
 - Légende : aplat de couleur mauve pour la couche des sites industriels et orange pour la couche des terrains non bâtis et constructibles.
- pour l'ensemble de la zone RER :
 - La couche de zone urbanisable :
 - Couches utilisées
 - En Wallonie : le Plan de secteur
 - En Flandre : les Gewestplannen
 - À Bruxelles : le PRAS
 - Traitement : regroupement des affectations : zone d'habitat, d'habitat à caractère rural, d'aménagement communal concerté, d'extension d'habitat, d'activités économiques mixtes et industrielles ou équivalentes.
 - Légende : aplat gris

6.3. L'habillage de la carte

6.3.1 . Les couches de la Base de données NAVTEQ

Le fond de plan est constitué des couches de polygones, de linéaire et d'éléments ponctuels extraites ou dérivées principalement de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o les Limites administratives :
 - Limites de la zone RER
 - Limites communales
 - Limites régionales
 - Limites du pays
 - o Les voies de communication
 - Les autoroutes
 - Les routes principales
 - Les routes secondaires
 - Le réseau du chemin de fer
 - Le réseau hydrographique

- Légende proposée : les couches utilisées ont chacune une symbolique adaptée à leur thématique ; les couches liées aux voies de communication sont explicitement reprises dans la légende de la carte ; Le nom des communes et des gares RER figurent sur la carte..

6.3.2. Les données du réseau RER

- Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
- Source : ICEDD
- Étendue géographique : zone RER
- Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

6.3.3. Le réseau hydrographique

- Couches utilisées :
 - o Pour la Wallonie : réseau hydrographique, cours d'eau navigables et de première catégorie
 - Source : SPW, DGARNE
 - o Pour la Flandre : Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Source: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)

- Légende proposée : symbolique linéaire bleue

7. CARTE 8 : TRANSPORTS EN COMMUN– OPENBAAR VERVOER

7.1. Objet et présentation de la carte

Cette carte à une échelle de L'ordre du 1/21000 représente la distribution des réseaux de transports en commun sur la RBC superposée à L'ortho-photo-plan de la province du Brabant-Flamand. y figurent L'ensemble des transports en commun de la STIB (RBC), de la société « de Lijn » (Région flamande) et des TEC (Région Wallonne).

7.2. Les données thématiques

Elles comportent les couches de transport en commun

- La STIB :
 - o Intitulé des couches : lignes et stations des métros, tram et bus de la RBC
 - o Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, AATL, Direction Études et Planification
 - o Étendue géographique : Région Bruxelles Capitale
 - o Traitement réalisé sur la couche : limitation des lignes de tram et bus à une seule direction
 - o Légende proposée : utilisation d'une symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de transport.

- La société « De Lijn » :
 - o Intitulé des couches : lignes et arrêts de bus de la société de Lijn de la province du Brabant flamand
 - o Source : Site internet de la société De LIJN
 - o Étendue géographique : Brabant flamand
 - o Traitement réalisé sur la couche : limitation des lignes de bus à une seule direction
 - o Légende proposée : utilisation d'une symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de transport.

- Les TEC :
 - o Intitulé des couches : lignes et arrêts de bus du TEC en Brabant Wallon
 - o Source : SRWT
 - o Étendue géographique : Brabant wallon
 - o Traitement réalisé sur la couche : limitation des lignes de bus à une seule direction
 - o Légende proposée : utilisation d'une symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de transport.

- Les chemins de fer
 - o Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
 - o Source : Société NAVTEQ
 - o Étendue géographique : Belgique
 - o Couches utilisées :
 - Réseau SNCB / NMBS netwerk

- Les données du réseau RER
 - o Intitulé des couches utilisées :
 - Le réseau RER
 - Les gares RER
 - o Source : ICEDD
 - o Étendue géographique : zone RER
 - o Légende proposée : symbolique adaptée à la représentation d'un réseau de chemin de fer

7.3. Le fond de plan et l'habillage

Le fond de plan est constitué par L'ortho-photo du Brabant flamand

- Couche utilisée : Orthofoto, middenschalig, provincie Vlaams-Brabant, opname 2007, gegeneraliseerd
- Source : Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)

L'habillage comporte des couches polygonales des limites administratives, extraites de la banque de données vectorielle de NAVTEQ

- Intitulé de la banque de données: NAVSTREETS vector 2009.3
- Source : Société NAVTEQ
- Étendue géographique : Belgique
- Couches utilisées :
 - o les Limites administratives :
 - Limites communales
 - Limites régionales

- Légende proposée : les couches utilisées ont chacune une symbolique adaptée à leur thématique ; Le nom des communes de la RBC et des arrêts de métro figurent sur la carte.

La carte reprend les noms des stations de métro et des gares RER ainsi que des communes .

8. CARTE 9 : TRANSPORTS EN COMMUN– OPENBAAR VERVOER

8.1. Objet et présentation de la carte

Même carte que la carte précédente mais à l'échelle du 1/40000. Du fait de sa plus grande extension, elle couvre une partie de la Flandre orientale ainsi que de la Région wallonne.

8.2. Les données thématiques

Elles comportent les mêmes couches que la carte au des transports en commun au 1/21000 ; Les couches avec les données des lignes et arrêts de bus de la Société De Lijn ne sont pas disponibles en Flandre orientale au moment de la rédaction de ce rapport et ne figurent donc pas sur la carte.

8.3 Le fond de plan et l'habillage

En plus de l'ortho-photo du Brabant flamand le fond de plan est constitué par l'ortho-photo de Flandre orientale et les ortho-photos-plans wallons

- Couche utilisée en Flandre
 - o Orthofoto, middenschalig, provincie OostVlaanderen, opname 2009, gegeneraliseerd;
 - o Source: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)

- Couche utilisée en Wallonie
 - o Ortho-photo-plans wallons (2006-2007)
 - o Source: Service public de Wallonie, Secrétariat général, Département de la GEOMATIQUE, Direction de L'Intégration des Géo-Données .

L'habillage est identique à celui de la carte des transports en commun à plus grande échelle précédente.

C. DONNÉES STATISTIQUES - STATISTISCHE GEGEVENS

1. COLLECTE DES DONNÉES – GEGEVENSBRONNEN

	source	niveau	Date
Population	INS	SS	1991, 2006
Population en fonction de la nationalité	INS	SS	2006
Population en fonction de l'âge	INS	SS	2006
Population en fonction du niveau de formation	INS	SS	2001
Données du marché du travail	INS	SS	2001
Structure de propriété	INS	SS	2001
Revenus	Statbel	Commune	1991, 2006
Prix du logement	Statbel	Commune	1991, 2008
Commerce	Grimmau et al.	Commune	2004
Équipements	Van Hecke et al.	Commune	2002

2. CARTOGRAPHIE DES DONNEES – STATISTISCHE KAARTEN

La cartographie de ces données nous permet d'analyser la zone RER sur le plan de l'espace social. Voir les cartes jointes dans l'annexe Cartes statistiques

Population

(voir la carte *Densité de population, évolution de la population 1991-2006*)

La carte de la densité de la population révèle immédiatement que le centre de gravité de la population se situe dans la Région de Bruxelles-capitale, avec une densité de plus de 10.000 habitants/km² presque partout dans la première couronne. Ailleurs, ces chiffres ne sont atteints que dans certains quartiers de Louvain, Malines et Louvain la Neuve.

Le contraste entre la Flandre et la Wallonie caractérise également cette carte. C'est principalement sur la carte ayant pour référence une densité de 100 habitants/km² que l'on remarque l'importante dispersion de la population dans la partie flamande de la zone RER. On ne trouve pratiquement plus d'espaces blancs dans lesquels ce seuil n'est pas atteint. En Wallonie, en revanche, plus de la moitié de la surface est blanche.

Si l'on considère que Bruxelles est au centre d'un bassin de l'emploi, on constate que les zones d'habitation des navetteurs se développent selon différents secteurs. Elles sont liées aux axes de pénétration et aux lignes de chemin de fer en direction de Bruxelles, ainsi qu'à la situation des petites villes de province autour de Bruxelles. Si l'on examine le modèle d'implantation à partir de Bruxelles, on constate que le processus de suburbanisation s'est développé dans différentes directions et a ainsi créé des zones d'implantation différentes. Une première zone peut être dessinée, avec Bruxelles au centre, entre Ninove et Dendermonde. Cet espace se décompose en plusieurs petits noyaux, très dispersés autour d'Alost. Cette zone s'est développée principalement le long des axes de l'E40 et des lignes de chemin de fer Bruxelles - Alost (Gand), Alost - Geraardsbergen et Bruxelles-Dendermonde.

Une deuxième zone est formée par le triangle Bruxelles, Tubize et LLN (y compris la Forêt de Soignes). Cependant, elle comprend deux à trois radiales : l'une le long du canal Bruxelles-Charleroi et de la ligne de chemin de fer Bruxelles - Tubize (Mons), une autre le long de la ligne de chemin de fer Bruxelles - Nivelles (Charleroi) et de la chaussée de Waterloo et une troisième le long de la ligne de chemin de fer Bruxelles - Ottignies (Namur) et l'E314. Cette dernière radiale se prolonge vers le sud-est dans une zone comptant de nombreux petits noyaux sur une superficie limitée (Court-St-Etienne, Walhain, Chaumont-Gistoux). Ce triangle comprend d'une part une urbanisation dense le long de la zone industrielle du canal, mais il se caractérise aussi principalement par d'importantes zones d'habitation adjacentes, séparées par des parcs, des bois et de grandes zones naturelles.)

Enfin, il y a la zone Bruxelles - Louvain - Malines. Ce triangle comprend également des zones d'habitation relativement importantes, séparées principalement par des terres agricoles. L'extension est intervenue en l'occurrence via les radiales des anciennes chaussées (chaussée de Malines, chaussée de Louvain, chaussée d'Haacht, chaussée de Tervuren, etc.). Toutefois, dans ce secteur, Bruxelles n'est pas la seule à jouer un rôle de premier plan. En tant qu'agglomérations, Louvain et Malines exercent également une certaine influence. Cela s'illustre notamment par le fait que ce triangle se prolonge vers le nord-est, avec les grandes zones d'habitation adjacentes de la Netevallei et de Rotselaar qui sont moins bien désenclavées en direction de Bruxelles.

En ce qui concerne l'évolution de la population entre 1991 et 2006, nous constatons qu'une grande majorité (2/3) des secteurs ont enregistré une légère croissance. On ne peut réellement dégager un modèle à partir des secteurs dans lesquels on observe un accroissement de la population.

Toutefois, certains secteurs voient leur densité de population diminuer, principalement dans la région d'Alost, au-delà dans la Région de Bruxelles-capitale au sud-est et dans la deuxième couronne, avec des crêtes dans certaines communes autour de la Forêt de Soignes. On remarque également la croissance de l'ensemble de la région au nord-est de la zone RER.

Âge

(voir les cartes de population 0 - 17 ans, population 20 - 34 ans, population 35 - 64 ans et population de 65 ans et plus)

Les cartes des différentes tranches d'âge révèlent un important contraste entre la population relativement jeune de la Région de Bruxelles – capitale et le reste de la zone RER. La carte de la population des plus de 65 ans fait ressortir Bruxelles qui dénote une forte sous-représentation de cette tranche d'âge. Sur les cartes de la jeune population, nous constatons que deux groupes différents dominent dans ces endroits : les 0 - 17 ans dans la zone du canal et les 20 - 34 ans dans les quartiers sud-est du centre-ville. Le premier groupe englobe les enfants des (enfants des) travailleurs migrants. En revanche, le second groupe comprend principalement des étudiants et des jeunes sur le marché du logement qui, après leurs études, recherchent un logement à proximité de leur travail. La carte des 35 - 64 ans révèle ensuite une importante sous-représentation dans la Région, ce qui illustre une migration de cette tranche d'âge en vue de s'installer dans la périphérie. D'ailleurs, cette situation ne s'applique pas uniquement à Bruxelles. On la retrouve également à Louvain, Malines, Louvain-la-Neuve et dans une moindre mesure dans les autres villes. Ce groupe est très présent dans la périphérie et juste à l'extérieur des centres urbains de Bruxelles, Louvain et Malines. En effet, les prix y sont relativement plus intéressants que dans les environs immédiats du centre (voir infra).

La carte des plus de 65 ans révèle également une différence entre la Flandre et la Wallonie, à savoir une importante population vieillissante en Flandre. Autour de Bruxelles, la population vieillissante se trouve dans la deuxième couronne et dans les communes de la proche périphérie. Cela correspond en grande partie à une suburbanisation antérieure. La région d'Alost accueille également une population beaucoup plus âgée, ce qui est lié à son passé de noyau industriel.

La carte des 20 à 34 ans révèle que ce groupe nourrit une préférence marquée pour les villes centrales; pas seulement Bruxelles, mais comme cela a déjà été dit, Malines, Louvain, Louvain-la-Neuve, etc.

La jeune population (de 0 à 17 ans) est à nouveau sous-représentée dans les centres urbains (dans la zone du canal de Bruxelles, se prolongeant vers Halle et Vilvorde) et se retrouve principalement dans la périphérie et à l'extérieur des agglomérations. Cela est naturellement lié à la population des 35 - 64 ans.

Nationalité

(voir les cartes de la population belge, de la population d'origine turque et nord-africaine, provenant d'Europe du sud, d'autres pays de l'Europe des 15 et originaire du Japon, des États-Unis et du Canada)

La carte illustrant la part de population belge révèle principalement le contraste entre les zones urbaines et la périphérie. Les communes bruxelloises, avec des dispersions en direction de Wezembeek-Oppeem, Kraainem, Tervuren et les autres communes entourant la Forêt de Soignes accueillent un pourcentage relativement important de non Belges. Certains quartiers du centre de

Louvain-la-Neuve et de Louvain comptent également un taux plus élevé d'étrangers, principalement attirés par les universités. Tout comme à Malines et Tubize également.

La distinction par nationalité nous donne une image plus claire. Examinons tout d'abord le groupe d'étrangers (vraisemblablement) le plus pauvre : Les Turcs et les Africains du Nord (Maroc, Algérie, Tunisie). Ils sont concentrés dans la partie occidentale de la Région de Bruxelles Capitale, dans la première couronne et dans la zone du canal (ce que l'on appelle le « croissant de pauvreté ») avec des extensions principalement vers le nord, en direction de Vilvorde. Il s'agit des travailleurs migrants qui se sont installés à juste titre dans les quartiers ouvriers de la capitale et qui y sont restés après la crise économique de la fin des années 70. À Malines, Louvain et Louvain-la-Neuve, on trouve également des quartiers affichant une proportion relativement importante de Turcs et de Nord-africains. Enfin, il y a également deux communes de la périphérie, à savoir Hamme et Zele.

En revanche, si nous étudions la carte des étrangers (que nous supposons) aisés (les Japonais, les Américains et les Canadiens), nous remarquons pratiquement un effet miroir, avec les plus grandes concentrations au sud-est de Bruxelles et autour de la Forêt de Soignes. On retrouve également ces nationalités à Louvain. Il s'agit d'un groupe d'étrangers nantis qui s'y sont installés en fonction des activités internationales et qui occupent des logements de haut standing, à proximité de leur lieu de travail. Pour finir, dans la périphérie, on observe une concentration à Soignies liée à la présence du quartier général du SHAPE à Casteau.

Pour terminer, si l'on observe les groupes européens, on constate que le modèle des premiers travailleurs migrants d'Europe du Sud présente des différences entre la Flandre d'une part et Bruxelles et la Wallonie d'autre part. Les plus fortes concentrations se trouvent au sud-ouest de la Région de Bruxelles-capitale dans la zone du canal. On trouve également certaines concentrations dans le quartier européen et dans les quartiers résidentiels de Kraainem et Tervuren. Nous supposons en l'occurrence qu'il ne s'agit pas d'anciens travailleurs migrants, mais de nouveaux arrivés liés aux institutions européennes. Pour finir, on observe également une importante concentration à Tubize.

Les autres nationalités de l'ancienne Europe des 15 tracent une ligne de division est - ouest au travers de la zone qui fait l'objet de notre étude, avec les principales concentrations dans les communes qui entourent la Forêt de Soignes et longeant l'axe Bruxelles - Louvain.

Enseignement

(voir la carte du pourcentage de population hautement qualifiée et la carte du pourcentage de population faiblement qualifiée)

Les cartes affichant la proportion de population hautement qualifiée (= pourcentage de la population qui n'est plus scolarisée et titulaire au minimum d'un diplôme de l'enseignement supérieur) et la proportion de population faiblement qualifiée (= pourcentage de la population qui n'est plus scolarisée et titulaire au maximum d'un diplôme de l'enseignement secondaire inférieur) donnent une image relativement renversée.

Toute la zone du canal de Tubize à Vilvorde se caractérise par un pourcentage élevé de population faiblement qualifiée et par un faible pourcentage d'habitants hautement qualifiés. Cela témoigne d'une situation problématique dans laquelle on retrouve principalement la population des travailleurs migrants dans cette zone.

Le secteur sud-est de la zone RER connaît une situation parfaitement inverse, avec une forte proportion d'habitants hautement qualifiés. On y trouve une population aisée, qui travaille dans les secteurs des connaissances et des services à valeur ajoutée à Bruxelles et dans sa banlieue sud-est, mais également à Louvain ou Louvain-la-Neuve.

L'ensemble de la zone occidentale (Alost et la province de Flandre orientale) comporte également une part substantielle de population faiblement qualifiée où les habitants hautement qualifiés sont sous-représentés, mais dans une moindre mesure que dans la zone du canal. Cela est lié au passé industriel de la région.

Finalement, on observe également une zone intermédiaire qui trace un arc de cercle autour de Bruxelles, de Silly et Soignies au Pajottenland, en passant par le Nord-Brabant et la périphérie de Malines. Aucun des deux groupes n'y domine.

Marché du travail

(voir les cartes du pourcentage de demandeurs d'emploi et de travailleurs dans le secteur privé)

Sur la carte illustrant le pourcentage de demandeurs d'emploi (= pourcentage de gens déclarant être à la recherche d'un emploi par rapport à la totalité de la population active), on constate principalement le contraste entre le nord (Flandre) et le sud (Wallonie), avec au sud davantage de quartiers comptant 10 à 20 % de demandeurs d'emploi. En Flandre, ces pourcentages se retrouvent principalement dans les quartiers urbains de Louvain, Malines et Alost. Cependant, les pourcentages les plus élevés affectent surtout Bruxelles, où le croissant de la pauvreté atteint des pourcentages supérieurs à 30 %. La carte illustrant le nombre d'ouvriers dans le secteur privé (par rapport à la totalité de la population active) révèle une autre situation. À nouveau, l'ensemble de la zone du canal se fait remarquer, de Tubize à Vilvorde, avec un nombre élevé d'ouvriers (+25%, pour atteindre +35% dans le croissant de pauvreté de Bruxelles). Nous retrouvons le même pourcentage au-delà de Bruxelles, dans le demi-cercle qui va du sud-ouest au nord-est (de Lessines à la Flandre orientale, de la région autour de Malines à Begijnendijk). Nous retrouvons alors des pourcentages relativement restreints dans le quadrant sud est de la zone RER.

Revenus

(voir les cartes relatives à l'indice de bien-être et à l'évolution des revenus moyens par habitant et par déclaration entre 1991 et 2006)

L'indice de bien-être détermine les revenus imposables moyens par habitant par rapport à la moyenne belge. Un indice de bien-être supérieur à 100 signifie que les revenus sont supérieurs à la moyenne nationale. Dans la zone RER, seules les communes du centre de Bruxelles enregistrent des chiffres inférieurs à cette moyenne nationale, à l'instar de Tubize, Drogenbos et quelques communes périphériques de la région (Ecaussinnes, Soignies, Lessines, Hamme et Zele). De manière globale, on distingue une zone autour de Bruxelles qui correspond pratiquement à l'ensemble de la province de Brabant flamand et qui se prolonge à l'est de la capitale et vers le sud en direction de Nivelles et de Walhain. En moyenne, le reste de la zone RER enregistre de meilleurs résultats que le reste de la Belgique. Les communes les plus riches sont situées autour de Louvain (Bertem, Lubbeek, Oud-Heverlee), à l'est de Malines (Bonheiden, Keerbergen) avec plus loin Meise, Rhode-Saint-Genèse et Lasne.

L'évolution des revenus moyens par habitant donne une image tout à fait différente, avec une diminution des revenus moyens principalement dans la partie centrale. Les revenus diminuent également dans les villes de Louvain, Malines, Boom, Alost-Denderleeuw et Dendermonde, comme dans plusieurs zones importantes du Brabant wallon. La plus forte augmentation s'observe dans les communes situées autour de Louvain et à l'ouest d'Alost. Le Pajottenland enregistre également des résultats relativement honorables.

Prix du logement

(voir les cartes relatives au prix moyen du logement en 2008 et à l'évolution du prix moyen du logement entre 1991 et 2008)

En 2008, le prix moyen d'un logement atteignait son niveau maximum dans le quadrant sud-est de la zone RER, ainsi que dans les communes situées au nord-est à proximité immédiate de Bruxelles. Dans ce quadrant, les communes bruxelloises du sud-est de la Région de Bruxelles capitale sont clairement les plus onéreuses, sans oublier Kraainem et Wezembeek-Oppem, et Lasne qui est la commune la plus chère du pays. Dans la RBC, seules Anderlecht et Koekelberg sont encore relativement bons marchés. Les maisons les plus économiques se trouvent dans les provinces de Flandre orientale et du Hainaut. Parmi les grandes villes, seule Alost est encore relativement bon marché et au-delà Malines, Nivelles et Halle.

Si nous examinons ensuite la carte relative à l'évolution des prix, nous constatons que seules quelques communes échappent au doublement des prix en moins de 20 ans. Les prix ont enregistré une augmentation spectaculaire surtout dans et autour des villes. Bien que Malines, par exemple, soit

encore relativement économique, les prix y ont plus que triplé depuis 1991. L'ensemble de la région de Louvain connaît également des augmentations de prix significatives. Dans la région de Bruxelles capitale, nous observons une augmentation sensible généralisée (avec les communes du sud-est où l'augmentation est la plus forte) à l'exception sans doute d'Anderlecht, Evere et Jette, Ganshoren et Koekelberg. Dans les communes situées autour de Bruxelles, les augmentations de prix restent relativement limitées. Toutefois, dans la deuxième couronne autour de Bruxelles, ces augmentations sont à nouveau plus importantes.

Propriété

(voir la carte relative au nombre de propriétaires)

La carte relative au nombre de propriétaires illustre principalement la différence entre les villes et la périphérie, où le pourcentage de propriétaires est beaucoup plus important.

Commerce

(source: De handel in de grote Belgische steden en hun stadsrand, JP Grimmau - Les commerces dans les grandes villes de Belgique et leurs banlieues)

Cette étude analyse le développement du commerce dans les agglomérations belges. En ce qui concerne la zone RER, on dispose uniquement de quelques analyses détaillées pour Bruxelles, Louvain et Malines. Une partie de la zone étudiée (Flandre orientale, sud du Brabant wallon et Hainaut) n'est pas couverte. On y retrouve uniquement quelques indications relatives à l'évolution de la première partie générale qui englobe toute la Belgique.

Dans cette première partie, nous constatons que l'importance des centres commerciaux (définie sur la base de l'emploi et calculée au niveau de la commune) entre 1995 et 2000 augmente principalement dans les banlieues et reste stable, voire diminue légèrement dans les centres urbains. Louvain est la seule ville pour laquelle l'évolution reste positive aussi bien au centre que dans sa banlieue. Malines connaît une situation inverse, avec une évaluation négative aussi bien au centre que dans sa banlieue. Toutefois, en dehors de l'agglomération, à Willebroek, Rumst, Puurs et Boom, l'évolution est positive. Ainsi, l'agglomération de Malines voit le nombre de commerces diminuer par rapport aux communes situées le long de l'A12. À Alost, nous observons également une évolution négative aussi bien en ville que dans les communes avoisinantes. Parmi toutes les petites villes de la partie de Flandre orientale de la zone RER, seule Dendermonde enregistre une croissance de l'emploi dans le secteur commercial. Au sud, Nivelles enregistre une forte évolution négative. Les autres villes sont situées dans l'agglomération bruxelloise et enregistrent toutes une évolution positive. À Bruxelles même, on constate une légère diminution.

L'analyse détaillée montre que Bruxelles possède deux importants noyaux commerciaux; celui de la rue Neuve et celui de la porte de Namur - avenue Louise, chacun avec leurs spécialités de produits de masse et produits de luxe, respectivement. En outre, il y a également le centre-ville avec sa fonction horeca et touristique. La Région compte également 27 petits centres de plus de 100 commerces. Le long des voies d'accès à la Région (principalement les chaussées de Ninove, Louvain et Mons), on trouve plusieurs complexes commerciaux importants et aux limites de la Région, on trouve les centres commerciaux de Woluwé, Basilix et Westland.

Louvain est un grand centre urbain avec près de 1000 commerces, énormément d'établissements horeca (liés à la population étudiante), un pourcentage relativement faible de magasins d'alimentation et un grand nombre de commerces d'articles personnels. Le taux d'inoccupation est pratiquement inexistant à Louvain, malgré la présence de deux grands complexes commerciaux le long des voies d'accès; la Mechelsesteenweg à Herent et la zone du canal.

Malines compte environ 600 commerces, principalement dans le secteur des articles personnels. On y observe toutefois un important taux d'inoccupation (18 % en 2000), principalement dû à la concurrence exercée par quatre grands complexes commerciaux et hypermarchés situés dans la périphérie. le long de la N1 en direction d'Anvers, le long de la N15 vers Putte et le long de la N1 en direction de Bruxelles.

Pour le reste, la zone RER compte encore quelques noyaux importants (Vilvorde, Asse, Halle, Waterloo et Wavre) et quelques centres plus restreints (Nivelles, Enghien, LLN, Braine-L'Alleud et La Hulpe). Le noyau commercial de Tubize a principalement une vocation locale. Bon nombre de petites

villes ont des complexes commerciaux complémentaires le long des voies d'accès. Pour terminer, il y a également plusieurs grands centres de commerce de détail isolés dans la zone RER, comme à Nossegem – Sterrebeek, Drogenbos, Overijse, Meise – Grimbergen, Kampenhout – Boortmeerbeek, Bierbeek, le "gouden kruispunt" à Tielt-Winge, Puurs, Boom et Duffel.

Équipements

(voir la carte relative aux équipements)

La carte relative aux équipements indique la présence de certaines fonctions dans les communes. On peut également en déduire dans quelle mesure les communes affichent une certaine centralisation. Les communes bien équipées attireront la population extérieure qui utilisera ces fonctions, tandis que les habitants des communes mal équipées devront s'adresser ailleurs pour certains services.

La carte des commerces de détail indique que Bruxelles-ville affiche la plus importante concentration de commerces de ce type. D'autres communes centrales de la Région de Bruxelles Capitale sont également bien équipées. En dehors de Bruxelles, Alost, Malines, Louvain, Wavre et Waterloo obtiennent également de bons résultats. Les communes moins bien équipées sont celles du Pajottenland et du sud-est du Brabant wallon.

En ce qui concerne les transports, la zone RER comprend peu de communes modérément équipées, grâce à sa localisation centrale en Belgique. Seul l'extrême sud-est enregistre des résultats très faibles. Les plus fortes concentrations se trouvent à Bruxelles, Louvain, Malines et Alost.

Les installations sportives, de loisirs et horeca font également de Bruxelles le principal centre d'activités. Louvain et Alost s'en sortent également très bien. Un nombre relativement élevé de communes enregistrent un faible résultat en la matière. On constate en l'occurrence un contraste nettement marqué entre les communes centrales et le reste de la zone.

Ce contraste est encore plus fort dans le domaine culturel. À nouveau, Bruxelles sort du lot, suivie par Louvain, Malines, Alost et (!) Tervuren.

En ce qui concerne les fonctions médicale et sociale, Bruxelles et Louvain enregistrent les mêmes résultats élevés. D'autres communes centrales de Bruxelles sont également relativement importantes, à l'instar d'Alost, Malines et Duffel.

En matière de pouvoirs publics, on note la présence d'une seconde logique de centralisation, à savoir celle des chefs-lieux administratifs. Naturellement, ils affichent de grandes similitudes avec les cartes précédentes, à ceci près que certains deviennent plus importants parce que les pouvoirs publics choisissent explicitement de décentraliser les services administratifs. En l'occurrence, Nivelles et Wavre émergent pour la première fois en tant que lieux centraux, à côté de Malines, Louvain et Alost en Flandre. Asse et Dendermonde présentent également une importante fonction administrative. Dans la Région de Bruxelles Capitale, c'est principalement Bruxelles qui concentre toutes les fonctions, avec Schaerbeek et Anderlecht dans une moindre mesure. En raison de cette logique, de nombreuses communes enregistrent de mauvais résultats. Dans ces communes, la population qui désire utiliser les services publics est renvoyée aux centres administratifs.

La fonction de guichet suit la logique de la fonction administrative et connaît plus ou moins la même situation. Halle, Vilvoorde et Zaventem émergent également en tant que centres administratifs.

En ce qui concerne la fonction éducative, la présence d'une université est déterminante; Bruxelles (et Ixelles), Louvain et LLN affichent la plus forte concentration. Malines et Aalst sont des centres moins importants.

Le score global indique la somme de tous les degrés d'équipement précédents. La plus forte concentration se trouve à Bruxelles (et dans d'autres communes centrales de la Région de Bruxelles Capitale). Louvain, LLN, Aalst et Malines sont des centres de deuxième ordre. Un troisième niveau englobe des petites villes comme Wavre, Nivelles, Halle, Asse, Boom, Geraardsbergen, Ninove, Dendermonde, Wetteren et Zottegem, mais également des communes comme Vilvoorde, Zaventem, Dilbeek, Waterloo et Braine-L'Alleud. Singulièrement, les communes moins bien équipées se trouvent dans le Pajottenland, autour de Louvain et d'Alost et au sud-est du Brabant wallon.

3. CONCLUSIONS - CONCLUSIES

Bien que Bruxelles soit au centre de cette zone RER, nous ne pouvons examiner la structure spatiale de cette zone uniquement en fonction de la capitale. En effet, il y a également d'autres endroits

centraux qui ont un impact (sans doute plus limité mais non négligeable) sur les structures spatiales de la zone RER: Louvain, LLN, Malines et Aalst en premier lieu, mais également de plus petites villes comme Halle ou Nivelles qui créent un certain degré de centralisation. L'importance de leur influence peut-être partiellement déduite du balisage des agglomérations. L'occurrence, seules Louvain et Malines semblent générer une dynamique suffisante pour pouvoir fonctionner en tant qu'agglomérations indépendantes. Des villes comme Wavre, LLN et Halle se trouvent dans l'agglomération bruxelloise et en sont donc dépendantes. Si nous étendons l'agglomération bruxelloise aux zones d'habitation des navetteurs, elle englobe aussi Nivelles et Alost. Seules Louvain et Malines restent autonomes. Plusieurs communes du nord et du nord-est de la zone RER se trouvent donc sous l'influence des agglomérations d'Anvers, de Gand et de Saint-Nicolas. Pour résumer, Bruxelles exerce une importante influence sur l'ensemble de la zone RER, mais elle n'est pas dominante.

Globalement, nous retrouvons systématiquement certaines structures dans les différentes cartes étudiées. La zone centrale du canal fait figure d'axe structurant du sud au nord dans toute la partie centrale de la zone RER (la partie qui appartient à l'agglomération). Il s'agit d'une (ancienne) zone industrielle dont la population compte principalement des ouvriers et des gens peu qualifiés. Le centre de cette zone (le croissant de pauvreté) de Bruxelles est la zone la moins fortunée de toute la zone RER. Elle concentre les travailleurs migrants, le plus haut pourcentage de demandeurs d'emploi et le revenu imposable moyen le plus faible sous la moyenne nationale.

Cet axe partage la région en une partie orientale et une partie occidentale, la première connaissant une situation relativement plus favorable. De manière plus détaillée, nous constatons que le quadrant sud-est de la zone RER représente la région la mieux nantie, tandis que l'agglomération de Louvain présente des caractéristiques similaires au sud-est de l'agglomération bruxelloise. La population est hautement qualifiée, compte peu d'ouvriers et affiche un revenu moyen élevé. Le centre de gravité de cette zone est situé dans les communes entourant la Forêt de Soignes, lesquelles se distinguent également par la présence de riches étrangers. C'est là que l'on trouve les habitations les plus onéreuses.

La région autour d'Alost et le reste de la Flandre orientale représentent une autre unité. Bien qu'elle ne fasse plus partie de la coopération bruxelloise, cette région dépend toujours en partie de Bruxelles pour l'emploi (zone abritant les navetteurs). Un grand nombre d'ouvriers, une population relativement peu qualifiée, des revenus relativement faibles et un nombre limité voire nul d'étrangers sont les principales caractéristiques de cette zone. Toutefois, cette zone se porte mieux que la zone du canal; Le nombre de demandeurs d'emploi est relativement limité (à l'exception de certains quartiers dans les villes) et les logements y sont (encore) abordables.

Une zone intermédiaire, qui va de Silly-Soignies au sud au Pajottenland, se prolonge vers le nord autour de Bruxelles jusqu'au nord de Louvain. Cette zone enregistre des résultats moyens pour tous les indicateurs. Les revenus y sont raisonnablement élevés, ainsi que les prix des logements. Pour terminer, la zone nord, autour de Malines, présente généralement les mêmes caractéristiques que la zone précédente. Elle affiche uniquement un pourcentage légèrement plus élevé d'ouvriers.

Dans le cas de certaines cartes, cette logique est contrecarrée par d'autres structures spatiales, comme le contraste que l'on constate entre la Flandre et la Wallonie. Cela se remarque particulièrement sur les cartes illustrant le nombre de demandeurs d'emploi et la proportion de groupes de population originaires du sud de l'Europe. On peut également observer une structure est-ouest générale, comme pour la carte illustrant la proportion d'Européens originaires de l'Europe des 15, à l'exception de l'Europe du sud.

D. VISIONS / PROJETS / ÉTUDES – VISIES / PROJECTEN / ONDERZOEKEN

1. TABLEAU DES DONNEES COLLECTEES - GEGEVENSBRONNEN

Études/synthèses/rapports récents sur la zone d'étude	source
Étude RER (ligne 161, ...) – CLERBAUX	RBC
Balisage de la zone urbaine autour de Bruxelles	- Avant-projet -MER
plan START Zaventem	-MER -SERV (conseil économique et social flamand)
Masterplan Malines-Vilvorde	Province de Brabant flamand
BMR 2018 du BECI	BECI
Impact de l'agrandissement du Ring autour de Bruxelles	MER
Projets autour de Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud	RW
Plan provincial de Mobilité du Brabant Wallon	RW
Études de la CPDT en général	RW
Archives du PRD 2001 : - Réserves foncières (CLERBAUX)	RBC
Archives du PRD 2001 : - Préparation des options stratégiques du PRD 2001 (CLERBAUX)	RBC

Archives du PRD 2001 : - Influence de l'hinterland sur le PRD/Étude de la concurrence spatiale (STRATEC)	RBC
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (plan d'aménagement territorial de Flandre)	CF
Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen Vlaams-Brabant, Antwerpen en Oost-Vlaanderen (Plans provinciaux de structure spatiale pour les Brabant flamand, Anvers et la Flandre orientale)	provinces
Kaderplan Brabantse Poort (Plan cadre de la Porte du Brabant)	Province d'Anvers
UPlace : Site web du projet dossier Brownfield	www.uplace.eu commune de Malines

(voir carte réalisée)

2. VISIONS ET PROJETS – VISIES EN PROJECTEN

Introduction

La zone territoriale du Réseau Express Régional (RER) ne constitue pas une unité politique unique. Elle s'étend sur plusieurs communes, provinces et régions. Elle représente donc des visions de développement (territorial) différentes pour les différentes unités administratives. L'autorité suprême, à savoir l'État fédéral, n'a aucune compétence en matière de développement territorial et ne peut donc élaborer aucune directive générale ou schéma de base susceptible de guider les autres niveaux de pouvoir. Cela fait partie des compétences des Régions. Étant donné que la zone RER s'étend sur les trois régions, cela implique également trois schémas de base différents, chacun avec sa propre logique. Toutefois, nous avons récemment remarqué qu'il existait, certainement sur le papier, une intention d'harmoniser quelque peu les différents plans (voir par ex. Afbakening Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, projet START, déclaration d'intention du PRDD).

Dans cette partie, nous allons exposer les principaux éléments des différentes visions de développement territorial relatives à la zone RER. Les principes de base du développement territorial de la zone RER sont exposés dans trois plans, chacun avec sa propre territorialité; Les plans régionaux de développement de la région Bruxelles – Capitale, le RSV flamand et le SDER de Wallonie. Il s'agit des schémas d'orientation dont les plans de développement des provinces et des communes sont tributaires. Nous examinons donc les visions qui supportent ces plans de développement afin de déterminer la logique des différentes entités territoriales de la zone RER. Pour avoir davantage de détails et adopter des actions plus concrètes, nous examinons les plans d'aménagement provinciaux de la Flandre, ainsi que les grands projets et plans territoriaux d'exécution (Ruimtelijk Uitvoeringsplannen - RUP). En Wallonie, les provinces n'élaborent pas de plans d'aménagement, nous ne pouvons nous baser que sur des projets.

Pour la région de Bruxelles - capitale, le PRD II représente actuellement la vision du développement territorial. Récemment, le Plan de développement international de Bruxelles (PDI) s'y est ajouté, même s'il s'agit plutôt d'une déclaration d'intention qu'un véritable plan urbanistique. En outre, plusieurs communes ont également élaboré un plan d'aménagement et les Commissions communautaires formulent également des options stratégiques concernant les matières personnelles. Cependant, nous n'allons pas aborder ces sujets dans le cadre de cette étude, que ce soit en termes de description des plans ou en termes d'analyse de conformité entre ces plans. Cela a déjà été fait

dans de nombreuses études et fera l'objet des discussions qui seront menées dans les mois et années à venir dans le cadre de la rédaction du PRDD.

En Flandre, nous étudions surtout le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (plan d'aménagement du territoire) qui définit les principes de base, ainsi que les plans d'aménagements provinciaux qui en font une traduction plus territoriale. Pour davantage de détails concrets concernant l'hinterland immédiat de Bruxelles, nous examinons certains RUP de manière plus approfondie et principalement ceux des zones urbaines.

Pour la Wallonie, nous étudions le Schéma de Développement de L'Espace Régional (SDER) afin d'en dégager une vision de développement générale. À cet égard, les provinces n'élaborent aucun plan; la traduction concrète se faisant immédiatement au niveau de la commune.

Pour terminer, nous examinons également quelques initiatives qui englobent (des parties entières de) la zone RER. Il y a le Brussels Metropolitan Region Plan de la FEB, du BECI, du VOKA et de l'UWE. Naturellement, il y a également le RER, même s'il ne s'agit pas en soi d'une vision de développement intégrale mais uniquement d'un plan d'infrastructure.

Visions de développement en Flandre

En matière d'aménagement du territoire, la Flandre applique le principe de subsidiarité. Cela signifie que la planification structurelle, les plans d'exécution et les projets sont élaborés par le niveau de pouvoir pertinent. Concrètement, cela signifie que l'on s'adresse d'abord au niveau inférieur et que le planning ne passe au niveau supérieur que si son importance et son ampleur potentielles l'exigent.

Cela ne veut absolument pas dire que les relations hiérarchiques entre les niveaux de pouvoir s'effritent. Les dispositions contraignantes et les principes généraux d'aménagement trouvent leur origine dans la Région et ils sont contraignants pour les échelons inférieurs, au même titre que les directives supra locales que les provinces mettent en œuvre pour les communes et qui ont un caractère déterminant.

RSV

Les principes fondamentaux du RSV (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen) sont bien connus. Le défi ne consistait pas tant à stimuler le développement (économique), mais plutôt à soulager la pression sur les espaces ouverts. À cet effet, le RSV utilise la métaphore "Vlaanderen, open en stedelijk" (la Flandre, ouverte et urbaine). Cela illustre le fil conducteur de la politique actuelle en matière d'aménagement du territoire en Flandre, dans laquelle la distinction entre la zone urbaine et les domaines communaux périphériques est essentielle. Dans la zone urbaine, certaines fonctions comme le logement, les équipements et les activités économiques sont liées et entremêlées, tandis que dans les domaines communaux périphériques, on s'efforce autant que possible de conserver et de renforcer l'ouverture.

L'identification des communes qui appartiennent au périmètre définitif de la zone urbaine et l'établissement de ce dernier sont donc extrêmement importants pour la géographie des futurs aménagements en Flandre.¹

Les quatre principes fondamentaux qui sont à la base du RSV sont les suivants :

Un regroupement décentralisé

Les fonctions doivent être centralisées autant que possible dans la zone urbaine et les noyaux des domaines communaux périphériques afin de contrer la suburbanisation effrénée et l'éparpillement.

L'environnement physique en tant que structure territoriale

Il convient de renforcer ce qui reste des espaces ouverts d'un seul tenant par l'élaboration d'un couloir entre ces zones et d'un réseau de rivières et de vallées

¹ Dans le cadre de la révision du RSV, on applique actuellement une procédure qui consiste à identifier les communes que l'on peut qualifier de petites entités urbaines. L'enthousiasme à cet égard est très élevé. Si une commune reçoit le statut de petite entité urbaine, ses capacités de développement augmentent de manière considérable.

Les entrées de ville comme moteurs du développement

Les aéroports, les ports maritimes et les stations TGV doivent supporter la structure économique et la promouvoir au niveau international.

Les infrastructures comme liant et base d'implantation des activités

Les infrastructures doivent être optimisées pour relier entre eux les centres urbains et favoriser le désenclavement. À cet égard, d'importantes jonctions se trouvent à proximité des villes et des entrées de ville.

Pour la zone RER, il est important que le RSV détermine les communes à caractère urbain, les centres de développement économique et celles qui font partie des domaines communaux périphériques (voir affiche).

L'élément le plus important au niveau structurel du RSV pour la zone RER est le Vlaamse Ruit, (losange flamand) qui présuppose un réseau urbain entre Louvain, Bruxelles, Gand et Anvers.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (Plan provincial d'aménagement du territoire du Brabant flamand)

Encore plus que pour la Flandre, la maîtrise de la pression sur les espaces ouverts constitue pour le Brabant flamand la principale motivation de l'aménagement du territoire. C'est principalement dans le « réseau fictif » autour de Louvain et Bruxelles qu'il est question de reconnaître, de relier et de renforcer certains éléments physiques.

En ce qui concerne son développement, la province profite de la dynamique de Bruxelles. « Les développements qui interviennent dans la Région de Bruxelles - capitale ont donc un impact important sur le Brabant flamand. La province désire exploiter cet impact au maximum et cela de manière positive ». À cet égard, le rôle de la Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (zone stratégique flamande autour de Bruxelles) est crucial.

La mobilité joue également un rôle important dans l'équilibre entre la dynamique de développement et la pression sur les espaces ouverts. C'est pourquoi la province utilisera la mobilité comme donnée déterminante de l'aménagement du territoire futur.

Le PRSPVB reprend les zones urbaines du RSV, à savoir l'AVCB, Louvain, Asse, Halle et (en dehors de la zone RER) Aarschot, Diest et Tirlemont. Il convient de constater que la province fait glisser Vilvorde dans l'AVCB comme ville à fort potentiel de développement.

En ce qui concerne le développement économique, le Brabant flamand considère à nouveau la région de Bruxelles - capitale comme un pôle d'attraction en matière de développement du triangle Zaventem-Malines-Vilvorde et le réseau économique du sud de la zone du canal revêt une importance primordiale en matière d'emploi. De plus, Louvain comprend également un important pool d'emploi.

Mais la nécessité de disposer de terrains d'activité économique supplémentaires se fait également ressentir en dehors de ces zones. Ils seront créés dans les zones urbaines de Halle et Asse, dans les carrefours économiques de Ternat (10-20ha) et Londerzeel (min 40 ha) et dans les réseaux situés le long des canaux Louvain-Malines (min 25ha) et Bruxelles-Charleroi (min 50 ha).

En matière de bureaux, le développement doit être concentré à proximité des (grandes) gares. Dans la zone RER, on préconise à cet effet les gares d'Asse et de Halle.

Selon le plan d'aménagement, le commerce de détail trouve sa place principalement dans les zones urbaines; il est essentiel à la mixité fonctionnelle. En dehors des zones urbaines, certains types de commerces de détail qui, en raison de leur taille, s'intègrent difficilement dans les centres urbains (ce qu'on appelle les « baanwinkels » ou commerces sectoriels), peuvent être tolérés dans les zones existantes de Kampenhout, St-Joris-Winge et Asse. Ils sont donc reconnus mais ne peuvent plus s'étendre.

La conservation de l'espace ouvert prévaut. En ce qui concerne les grandes unités, le caractère ouvert du Pajottenland doit être maintenu, à l'instar de celui du Hageland. En outre, il convient de créer un réseau d'espaces verts de qualité et de le renforcer dans la zone urbanisée autour de Bruxelles et de Louvain. Les forêts de Soignes et de Meerdaal jouent à cet égard un rôle de premier plan, comme la vallée de la Dyle et la vallée de la Senne (principalement au nord de Bruxelles). Entre Louvain et Bruxelles, il convient surtout de préserver la mixité « ouverte » de terres agricoles, de petites forêts et de centres villageois sur l'axe Huldenberg-Leefdaal-Nederokkerzeel (surnommé "l'open schicht").

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (Plan provincial d'aménagement du territoire d'Anvers)

Dans la province d'Anvers également, la fragmentation est une donnée de base qui sous-tend le plan d'aménagement du territoire. Mais plus qu'au Brabant flamand par exemple, le contraste entre la ville et la campagne joue un rôle important. La dynamique de l'ouest de la province avec la ville d'Anvers comme principal moteur est entièrement différente de celle de la Campine au nord-est.

Pour cette raison, en abordant le PRSPA, il convient de se pencher immédiatement sur l'élément « fragments anversois », qui représente la pointe nord du losange flamand et dont la partie sud est située dans la zone RER. Il s'agit des sous-ensembles 'het Mechelse', 'Netwerk-Malines-Sint-Niklaas' et 'rasterlandschap (St-Katelijne-Waver)'.

L'objectif principal du PRSPA consiste à nouveau à unifier cet espace fragmenté en l'associant à la structure physique des bassins du Rupel, de l'Escaut et de la Dyle. Il convient d'éviter l'aménagement inefficace du territoire, les activités doivent être regroupées et reliées entre elles par des infrastructures de mobilité performante.

Naturellement, la ville d'Anvers constitue le centre de gravité de cette zone. Son port revêt un intérêt particulier certainement en termes de développement économique. Toutefois, cela n'empêche pas certaines autres zones de pouvoir et devoir se développer de manière autonome. La zone comprise entre le canal et le Rupel, par exemple, a été transformée en entrée de ville au niveau provincial (Porte du Brabant).

Grâce à plusieurs infrastructures importantes (N16, canal maritime, A12); le réseau urbain Malines - Saint-Nicolas présente un énorme potentiel économique. La plupart des communes y sont considérées comme des carrefours économiques et cette région est désormais caractérisée par une importante activité industrielle le long de ces axes. Toutefois, elle reste très fragmentée, de telle sorte que la qualité des espaces ouverts et culturels demeure limitée, tandis que la fonction économique ne peut profiter de manière optimale des avantages d'échelle. Pour cette raison, le PRSPA s'oppose à un habitat linéaire d'entreprises le long notamment de la N16 et préconise une concentration des entreprises dans et autour des terrains d'activité économique existants. De ce fait, un profilage clair de ces terrains s'impose. Ainsi, la Porte du Brabant doit devenir un carrefour multimodal regroupant principalement des entreprises logistiques, tandis que la région de Puurs doit assurer une fonction plus urbaine et multidisciplinaire.

Pour Boom, en tant que petite ville, le défi consiste à nouveau à restaurer le tissu urbain.

Pour la zone "het Mechelse", la province aborde seulement quelques points importants. En effet, l'élaboration de la vision territoriale dans les zones urbaines est de la compétence de la Région flamande. Malines doit profiter de sa circulation optimale entre Anvers et Bruxelles et de son accessibilité grâce à l'E19, la ligne de chemin de fer 25, la N16 et la N1. À cet égard, il convient de se concentrer sur des opérations de rénovation urbaine afin de créer partout un environnement d'habitation agréable. Les alentours de la gare peuvent être développés en quartiers de bureaux. Pour terminer, selon la province, il convient également de créer un troisième terrain industriel, en plus de Malines Nord et Malines Sud.

Le bassin malinois doit être considéré comme un espace ouvert doté de fonctions urbaines, comme notamment la construction de serres et les activités liées à la distribution et au traitement des produits de jardinage. Cette zone axée sur le jardinage doit être clairement balisée et facilement accessible. Cette zone est caractérisée par un modèle d'implantation en forme de grille. L'espace libre intermédiaire doit être préservé contre toute urbanisation et doit se voir attribuer une fonction claire.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (plan provincial d'aménagement du territoire de Flandre orientale)

Dans sa perception de l'aménagement du territoire, la province de Flandre orientale fait une distinction claire entre les parties de la province qui font partie du Losange flamand et celles qui englobent l'espace ouvert à l'extérieur. Dans la première zone, c'est le développement économique qui prévaut,

l'accent étant mis sur les terrains d'activité économique multimodaux. En revanche, dans la deuxième zone, il convient de préserver et renforcer la structure naturelle et agraire.

En ce qui concerne la zone RER, nous nous intéressons principalement au réseau urbain des « Dendersteden » (que le PRSPOV considère comme faisant partie du Losange flamand). Ce réseau se voit attribuer une fonction très spécifique, à savoir l'absorption de la pression urbanistique de Bruxelles afin de préserver les espaces ouverts du Pajottenland en Brabant flamand d'une part et les espaces ouverts sous-jacents du sud d'autre part.

Nous allons nous concentrer davantage sur la vision de l'aménagement du territoire dans l'espace Dendersteden. Nous estimons que cette région est en dehors de la sphère d'influence de Bruxelles et est plutôt marquée par la région gantoise.

Les « Dendersteden » doivent être développées avec la Dendre pour colonne vertébrale physique. Cela garantit non seulement une qualité écologique, mais également une qualité environnementale pour le logement. À cet égard, le développement en front d'eau dans les centres urbains constitue une option. De manière générale, la qualité du logement dans les villes doit être améliorée pour contrer l'urbanisation de l'ensemble de la région entre Gand et Bruxelles.

Mais les "Dendersteden" ne doivent pas se contenter d'être de simples réservoirs de navetteurs. En raison de leur implantation, elles ont également un potentiel économique. Il est donc question de restaurer leur ancienne centralisation. À cet effet, les infrastructures de mobilité doivent être optimisées. Les alentours des gares peuvent être développés en quartiers de bureaux, tandis que l'accessibilité des terrains d'activité économique et des centres urbains doit être optimisée. De cette manière, une partie du volume de navetteurs vers Bruxelles et Gand peut être absorbée.

Pour terminer, tant la Dendre que le caractère historique des petites villes offrent énormément de potentiel en matière de tourisme et d'activités récréatives. On bénéficie également d'un fort pouvoir d'attraction de la part de la vallée de la Dendre et des centres urbains.

Abordons à présent brièvement les grandes lignes des autres communes de la zone RER de Flandre orientale. Dans la zone comprise entre Alost et Gand, qui fait partie du Losange flamand, l'accent est mis sur la conservation des espaces ouverts dans le paysage balisé. Sur un plan plus général, cette zone présente surtout une fonction de transport.

Le développement de Hamme, Zele et Berlare est lié à l'axe E17 entre Gand et Anvers. Dans cette région, l'activité économique s'inscrit dans cette logique et a peu, voire aucun lien avec Bruxelles.

Les communes situées à l'ouest des villes de la Dendre font partie de la zone sud des espaces ouverts qui est considéré comme un poumon vert d'importance subrégionale.

La périphérie urbaine flamande de Bruxelles

1. Vision générale

Contrairement aux zones urbaines d'Alost et de Malines, la périphérie urbaine flamande de Bruxelles n'a pas encore été approuvée définitivement. On dispose actuellement du rapport définitif du processus de concertation qui prépare les RUP régionaux.

Pour la lecture de l'argumentation suivante, il convient de tenir compte du fait que beaucoup de choses peuvent encore changer.

La philosophie fondamentale de la périphérie urbaine flamande autour de Bruxelles a été ratifiée par le gouvernement flamand le 11 mai 2007. On y indique que la Flandre s'oppose à ce que la PUFB devienne une zone de passage de Bruxelles. Elle doit au contraire développer sa propre vision concentrée sur la qualité urbanistique et sur la préservation maximale des espaces ouverts existants. À cet égard, la priorité va à la reconversion des infrastructures existantes. Les nouveaux développements doivent être étroitement associés aux transports publics.

Dans ce même arrêté, le gouvernement flamand réfute la répartition des tâches proposées dans le RSV pour la PUFB car elle semble inaccessible et contraire à l'exigence de qualité urbanistique.

La PUFB est considéré comme une zone complexe qui nécessite une vision intégrale du développement. Cela signifie une conformité avec les développements extérieurs (province de Brabant flamand) et ceux de la zone qu'elle englobe (RBC). Le texte explique également de manière

explicite que cela signifie que sa vision doit prendre position concernant ses relations avec la RBC et concernant la vocation internationale de Bruxelles.

La PUFB est observée dans trois sous-ensembles : Le Grand Zaventem, Zellik - Grand-Bigard et le sud de la zone du canal. (voir la carte) La banlieue sud de Bruxelles n'est pas comprise dans la PUFB parce qu'elle est située en dehors du Losange flamand selon le RSV et elle est donc indiquée en tant que domaines communaux périphériques. Les zones comprises entre ces trois sous-ensembles sont donc des domaines communaux périphériques, ce qui implique que le développement économique et le progrès de la fonction d'habitation y seront plutôt limités. Il convient toutefois de faire la remarque suivante : le rapport entre les zones urbaines et les domaines communaux périphériques est de 50/50 pour le Brabant flamand. Le frein au développement pour les domaines communaux périphériques n'est donc que partiellement tiré. Du point de vue de la philosophie flamande en matière d'aménagement, cela signifie que les développements à grande échelle seront évités dans ces domaines communaux périphériques.

On observe un certain nombre d'idées de base communautaires pour ces trois sous-ensembles. En premier lieu, on s'efforce de renforcer les anciens centres communaux (fonction de logement). Ensuite, on vise une intensification de l'activité économique et une transition accentuée vers les secteurs tertiaire et quaternaire, avec la dynamique imprimée par les moteurs que sont Bruxelles et Zaventem. Enfin, la problématique de la mobilité est essentielle. Sa rationalisation doit intervenir de deux manières : via une politique de localisation d'une part et via une capacité accrue pour tous les moyens de transport (TP, vélo, voiture). C'est en fait pour ce dernier aspect que l'extension du R0 est considéré comme cruciale.

En raison de l'implantation de l'aéroport, le sous-ensemble du Grand Zaventem constitue donc la zone où le développement économique prévaut. On prévoit également de l'espace pour de nouveaux logements, mais toujours en tenant compte de la politique de développement de l'aéroport. C'est également le seul sous-ensemble qui est considéré comme un quartier à part entière (de Bruxelles). Ce quartier fonctionne autour de 2 centres : Vilvoorde pour les habitants et l'aéroport de Zaventem pour les entreprises.

L'économie peut se développer en trois pôles : à proximité immédiate de l'aéroport, il y a de la place pour des entreprises logistiques (les plans d'aménagement concrets pour cette zone feront l'objet de concertations START); l'E40/A201 convient également à l'implantation de bureaux internationaux; et la zone de reconversion Malines-Vilvoorde doit devenir un terrain d'activité économique mixte (voir le plan global Malines-Vilvoorde).

En ce qui concerne les nouveaux aménagements d'habitation, on se concentre principalement sur le développement de Koningslo et de Strombeek-Bever en tant que quartiers à part entière, adjacents à Neder-Over-Heembeek et Laken. Au sud –Kraainem, Wezenbeek-Opem, Tervuren, l'accent est à nouveau mis sur la qualité résidentielle.

Le principal défi pour réussir le développement de ce sous-ensemble est lié à la mobilité. L'extension du R0 est une condition importante pour le désengorgement de cette région. En matière de transports publics, le futur RER et la transformation de l'aéroport en centre névralgique de transport (voir START) sont préconisés en tant que structures de soutien.

Le sous-ensemble Zellik – Grand-Bigard nourrit des ambitions beaucoup plus limitées. La principale préoccupation concerne la conservation des espaces ouverts et des activités agraires qui distinguent les différents noyaux. Les cœurs de Zellik et Grand-Bigard peut encore accueillir des logements supplémentaires susceptibles de renforcer le caractère urbain. Les centres de Dilbeek et Wemmel doivent être préservés autant que possible.

Les activités économiques supplémentaires doivent être principalement générées par l'optimisation des terrains inexploités. L'axe principal est celui de la N6 qui vise surtout des entreprises actives dans les domaines du transport, de la distribution et de la logistique (TDL).

Le sous-ensemble formé par le sud de la zone du canal constitue le principal défi en matière d'aménagement du territoire parce qu'il est très morcelé. On vise plutôt une organisation territoriale en deux grandes concentrations d'entreprises (au nord et au sud), séparées par un environnement de logement renforcé. La zone industrielle du nord serait davantage orientée vers les secteurs TDL pour les matières premières et vers les activités industrielles modernes, tandis que la zone du sud se consacrerait plutôt à des activités liées à l'eau. Pour la navigation fluviale qui en découle, la capacité du canal doit afficher au moins 1350 tonnes.

La zone de logement centrale de Lot, Ruisbroek, Zuun et Negenmanneke doit être renforcée par la reconversion de bâtiments d'usine, par la densification autour des gares RER, par le développement en front d'eau le long du canal et par le développement d'éléments de logements de qualité à sa périphérie.

Enfin, ce sous-ensemble offre une grande variété de commerces de détail à grande échelle le long de la N6. Ils y ont leur place, mais ils doivent être concentrés dans quelques zones pour éviter une recrudescence du phénomène de démembrement.

L'organisation de la mobilité revêt une importance cruciale pour cet aménagement. La mobilité automobile doit surtout être orientée de telle manière qu'elle permette de rejoindre rapidement le réseau des grands axes.

2. Éléments d'interaction avec la Région de Bruxelles-capitale

De manière générale, l'interaction possible entre la Région de Bruxelles - capitale et la PUFB est maintenue à un niveau plutôt limité dans ce projet de note. Il est notamment question d'une nécessité de collaborer pour élaborer une vision relative à la dynamique de la capitale et au rôle international de Bruxelles et Zaventem. Mais cela ne se traduit pas en actions concrètes. Le nombre d'éléments de programmation qui nécessitent une collaboration est relativement restreint. Mais lorsqu'ils sont présents, il s'agit majoritairement de sujets consensuels comme le développement durable et les espaces ouverts.

De plus, l'infrastructure linéaire, si elle n'exige pas une collaboration, nécessite toutefois une interaction avec la RBC.

De véritables éléments de collaboration interviennent toutefois pour le sous-élément du Grand Zaventem, dans l'optique d'en faire un quartier à part entière.

- Sous-ensemble du Grand Zaventem

Dans le domaine des espaces ouverts, la collaboration avec la Région de Bruxelles-capitale est nécessaire au nord pour renforcer la ceinture forestière entre Vilvorde, Grimbergen et Zellik et au sud pour développer la zone entre la vallée de la Woluwe, Sterrebeek et Tervuren et y implanter des parcs.

En ce qui concerne la mobilité, le principal volet du plan met l'accent sur l'extension et l'amélioration des capacités du R0. On se penche ainsi principalement sur la cohérence interne du sous-ensemble et moins sur sa liaison avec le centre. Le développement de la R22 à des fins de désenclavement s'inscrit également dans ce contexte. Elle doit rejoindre plus facilement l'A201 sans passer par le R0 et une jonction complémentaire avec la N1 (prévue par le plan global Vilvorde-Malines) garantira un désenclavement supplémentaire des axes existants et une meilleure accessibilité de la zone de reconversion de Malines.

En ce qui concerne les voies d'accès, l'E40 est considérée comme essentielle, tout comme les N1, N21 et N2.

Le canal maritime incite effectivement à une collaboration approfondie avec la Région de Bruxelles-capitale (voir aussi le sud de la zone du canal), tout comme le développement des transports publics dans ce sous-ensemble. La nouvelle gare RER Malines Kerklaan revêt une importance essentielle pour la zone de reconversion. La gare de Vilvorde doit donc devenir le principal carrefour multimodal en matière de transports publics. À cet égard, la collaboration est également nécessaire avec la RBC afin d'y prolonger les lignes de tram; notamment une ligne de tram le long du canal jusqu'à l'arrière de la gare de Vilvorde et une autre de la station Hermann-Debroux, via le boulevard de la Woluwe et la gare de Diegem jusqu'à l'arrière de la gare de Vilvorde. En outre, il est également question de tracer une ligne le long de l'A201 le long de la gare de Diegem jusqu'à l'aéroport de Zaventem.

En ce qui concerne le logement et la vie sociale, c'est surtout le développement de Koningslo et de Strombeek-Bever en quartiers urbains qui permet une intégration avec la RBC, sans que cela ne soit absolument nécessaire. À Malines, le logement vise principalement le renforcement des quartiers d'habitation et pas nécessairement une interaction. Cela engendrera éventuellement une interaction avec le centre de Haren.

Enfin, en matière de développement économique, l'aménagement de l'A201 s'impose naturellement comme site à vue pour des bureaux. En l'occurrence, l'harmonisation avec la Région de Bruxelles - capitale est nécessaire selon le projet de note sur la PUFB. En outre, il existe également une possibilité d'intégration entre la zone levier de Schaerbeek formation et la zone de reconversion Malines-Vilvorde. En matière d'aménagement concret, le rapport prête une attention particulière à

l'évaluation de cette zone de reconversion en tant qu'emplacement pour le commerce de détail à grande échelle (UPlace) par rapport à un site situé à proximité du Heysel. Le rapport estime ainsi que Malines représente un site plus intéressant parce qu'il est plus accessible, certainement lorsque les travaux d'infrastructure nécessaire au R0 auront été réalisés et que la gare RER de Malines Kerklaan sera opérationnelle. Selon le rapport, le Heysel présente l'inconvénient d'être uniquement facilement accessible en transports publics à partir du centre et non à partir de la périphérie. De plus, la combinaison d'une concentration de commerces de détail à grande échelle avec la fonction de salon du Heysel à certains moments engendrera inévitablement une énorme surcharge en termes de circulation.

Les places de stationnement du parking C restent garanties dans la PUFB. Cependant, cela n'exclut pas le développement de la zone à des fins industrielles.

- Sous-ensemble Zellik – Grand-Bigard

L'aménagement garanti d'espaces verts et ouverts dans cette zone requiert une harmonisation avec la RBC. Concrètement, cela concerne le rattachement de la zone agricole au nord de Zellik via la forêt de Laarbeek vers le Molenbeek au nord. Ensuite, il convient de préserver le Pajottenland au sud en garantissant le caractère ouvert du Broekbeek et du Neerpedebeek.

La principale ligne d'infrastructure concernent l'axe E40 – R20, ainsi que la N8 et la N9 (cette dernière ne traverse pas la RBC). Le R0 est également considéré comme plus important pour la mobilité dans la zone.

Dans son ensemble, cette zone contient peu voire aucun élément de programmation qui requiert une harmonisation avec Bruxelles.

La fonction de logement dépend du renforcement des noyaux (Zellik, Wemmel, Grand-Bigard) et de la valorisation des espaces ouverts intermédiaires, ou encore d'une préservation intégrale du cœur de chaque développement (Dilbeek, en raison d'une mauvaise accessibilité par les TP).

En ce qui concerne l'économie, la N9 est considérée comme essentielle. Toutefois, le développement s'oriente vers l'extérieur de Bruxelles, à partir du Researchpark. La jonction entre le R0 et l'E40 constitue un deuxième pôle qui offre d'excellents sites à vue. Toutefois, un reprofilage est souhaité pour infléchir le caractère quelque peu dormant de cet excellent site potentiel. Dans ce cas également, il n'est aucunement question d'une collaboration avec la Région de Bruxelles-capitale, bien qu'elle implique certainement de nombreuses possibilités. Le commerce de détail à grande échelle le long de la N9 sera toléré, mais parachevé progressivement. L'ensemble situé autour de Basilix devrait compenser cette situation.

Pour terminer, il convient d'aborder les transports publics dans lesquels le RER jouera un rôle primordial, avec des gares à Grand-Bigard, Dilbeek et Zellik, ces dernières reliées à Berchem-Sainte-Agathe. Il est demandé à la SNCB d'étudier l'éventualité d'une gare supplémentaire au Researchpark.

- Sous-ensemble de zone du canal sud

Ici aussi, la logique de développement s'écarte de Bruxelles. Elle se base principalement sur un rattachement aux axes N6 et R0/E19 vers lesquels une ouverture rapide est nécessaire. Il faudrait ainsi un nouveau pont sur le canal à hauteur de la rue des trois fontaines. Pour Bruxelles, cela faciliterait la jonction à partir de la N261 et de la N266 vers la N6.

L'interaction avec la Région de Bruxelles-capitale est souhaitée pour le développement des espaces ouverts le long du canal, de la vallée de la Senne et de la vallée du Zuunbeekvallei. C'est principalement le potentiel récréatif et touristique de ces zones qui nécessite une collaboration avec Bruxelles; promenades et pistes cyclables.

En ce qui concerne les autres formes de mobilité, une interaction avec la Région de Bruxelles-capitale s'avère nécessaire/possible. En premier lieu pour le développement du canal afin de garantir la navigabilité des navires jusqu'à 1350 tonnes, avec éventuellement une extension supplémentaire pour les taxis fluviaux. Les lignes RER sont cruciales pour ces zones, car la gare de Ruisbroek, notamment, doit devenir un carrefour multimodal. Le prolongement de la ligne de tram de Stalle jusqu'à la gare s'inscrit dans cette perspective.

Le développement économique de la zone du canal sud ne nécessite aucun rattachement à Bruxelles. (Hormis le fait que le développement d'activités industrielles modernes liées aux capacités fluviales nécessite une certaine harmonisation en termes de fonctionnement du canal.) Les concentrations de commerces de détail à grande échelle dans la périphérie bruxelloise (le long de la N6 et dans le prolongement de la rue de Stalle) font figure de pôles de développement qui doivent se densifier et

accroître leur intégration. C'est surtout la partie nord de la N6 qui peut être transformée en zone urbaine mixte.

Finalement, pour la fonction de logement, on prévoit également peu d'interaction avec Bruxelles. La logique poursuivie met également l'accent sur un renforcement du noyau central et sur une préservation des espaces ouverts.

Zones urbaines de Malines, Alost et Louvain

La vision de développement de Malines repose principalement sur sa position stratégique au sein du Losange flamand, sur l'axe entre Anvers et Bruxelles.

Cette situation rend Malines attrayante pour les entreprises qui ne doivent pas nécessairement se trouver dans les grands centres ou aux grands carrefours, mais dont la proximité de ces carrefours est considérée comme essentielle. La zone urbaine de Malines vise principalement les petites entreprises « de pointe » actives dans les secteurs tertiaire et quaternaire. Il convient donc de rechercher des terrains d'activité économique supplémentaires au croisement entre la R6 et l'E19 pour garantir l'accessibilité optimale des entreprises et d'excellentes connexions vers les grands centres.

Sa situation entre Anvers et Bruxelles fait de Malines un hinterland plutôt restreint et orienté est - ouest. Pour cet hinterland, les fonctions centrales en matière de soins de santé et de services doivent rester concentrées à Malines.

Malines est principalement une ville résidentielle. Actuellement, elle attire principalement les « starters » sur le marché du logement qui font souvent la navette vers Bruxelles ou Anvers. Malines a l'intention d'infléchir cette dynamique et de se développer davantage en temps que cité résidentielle attrayante et historique en mettant l'accent sur les petits commerces, les activités récréatives et la culture. Les nouveaux projets de logements doivent viser toutes les tranches d'âge et afficher un caractère fortement urbain.

L'infiltration des espaces verts dans la ville doit contribuer à cette vision. Elle possède également certains atouts, comme les domaines De Nekker, de Hofstade et le zoo de Plankendael.

La zone urbaine d'Alost connaît une situation similaire à celle de Malines. Elle fait également partie du Losange flamand, mais est située à mi-chemin entre Gand et Bruxelles.

De ce fait, Alost possède également un certain potentiel pour le développement d'entreprises et de bureaux autour des sites accessibles, respectivement le long de l'E40 et autour des gares RER. Contrairement à l'axe Bruxelles - Anvers sur lequel se situe Malines, la dynamique de l'axe Bruxelles - Gand est plutôt limitée. Alost doit donc se développer en tant que le point de concentration si elle désire réduire sa dépendance à l'égard (principalement) de Bruxelles. Pour cette raison, les fonctions destinées au hinterland et à la dynamique des entreprises doivent être concentrées autant que possible dans la zone urbaine. C'est uniquement dans ces conditions que des effets d'agglomération suffisants pourront être générés. L'harmonisation avec les autres villes de la Dendre peut également stimuler cette dynamique.

La reconversion et la redynamisation des terrains d'activité économique existants, ainsi que la création d'un nouveau terrain d'entreprises sur le Siezegemkouter doivent contribuer à la création d'une dynamique régionale et urbaine. La promotion d'un climat de logement urbain et attrayant dans la ville proprement dite (avec notamment le développement d'un front d'eau) doit pouvoir contribuer à remettre Alost au centre de la carte.

Pour Louvain, nous nous basons sur le plan d'aménagement du territoire de la commune de Louvain en raison de la suspension du processus d'aménagement des RUP régionaux.

Louvain nourrit une vision de son propre développement qui s'apparente à une métropole provinciale, combinant une dynamique à grande échelle en tant que ville d'emploi, de culture, de services et de commerces avec un charme à petite échelle soutenu par un environnement immédiat de vie et d'habitation.

Louvain peut se baser sur sa propre dynamique. La proximité de Bruxelles constitue un atout, mais la ville n'en est pas aussi dépendante qu'Alost et moins que Malines. En tant que cité résidentielle, Louvain doit imposer une limite supérieure (maximum 100 000 habitants) pour garantir la qualité de vie. En l'occurrence, l'objectif est de renforcer et maintenir la fonction d'habitation du centre et de poursuivre le développement des autres noyaux.

En termes d'emplois, la ville s'efforce d'attirer des emplois de haute qualité. La présence de l'université et de ses spin-offs est le principal atout de Louvain. Mais Inbev, KBC et le Boerenbond

sont également d'importants pourvoyeurs d'emplois. Les pôles de développement sont situés dans trois endroits facilement accessibles aux portes de la ville : le zoning industriel de Haasrode, le site autour d'Arenberg et la zone de la gare, du Vaart et de la ligne de chemin de fer.

Projets

Plan START

Le Plan d'action stratégique pour la reconversion et l'emploi de l'aéroport de Zaventem (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling - START) examine les possibilités de développement pour l'aéroport et sa région à l'horizon 2025. En tant que carrefour économique et de transport, l'aéroport occupe une position centrale, mais il est également considéré par rapport au développement de sa région.

Zaventem est actuellement un aéroport européen de taille moyenne (2004: 254 070 mouvements, 15 612 115 passagers et 664 356 000 tonnes de fret). Mais un certain nombre d'évolutions ont suscité l'inquiétude du gouvernement flamand : une diminution du nombre de passagers (en l'an 2000, année record, il s'élevait encore à 21 millions) et du nombre d'emplois (de 25 000 en 2000 à 20 000 en 2004). La menace de départ de DHL fut l'occasion concrète de lancer le projet START. Le projet START part du constat que l'économie ne cesse de s'internationaliser et de s'intégrer dans des réseaux. De ce fait, le rôle des sites accessibles sur le plan international en tant qu'environnements d'implantation (carrefours) est essentiel et une logistique performante constitue une condition sine qua non.

De cette manière, Zaventem pourrait devenir un aéroport comptant 35 millions de passagers et 1 200 millions de tonnes de fret. C'est surtout sa situation au sein du carré Francfort-Londres-Amsterdam-Paris qui peut engendrer une augmentation, car Zaventem peut offrir une excellente solution en cas de saturation d'Heathrow. Cela doit mener à une augmentation de l'emploi de 60 000 à 120 000 postes dans toute la région.

Par ailleurs, la qualité de la vie dans la région de l'aéroport doit être garantie. À cet effet, les nuisances sonores des vols de jour doivent être maintenues à un niveau constant et celles des vols de nuit doivent diminuer de 65 %. La séparation modale TP/voiture doit être modifiée pour passer de 82/18 à 60/40.

Pour encadrer ce processus, une vision politique intégrale est nécessaire, avec des mesures dans cinq champs d'action:

- un cadre stable pour l'exploitation de l'aéroport, notamment en normes de bruit
- une vision stratégique concernant le développement de l'aéroport et de sa région
- l'accessibilité et le désenclavement de la région d'aéroport
- des zones d'entreprises et des possibilités d'implantation pour les entreprises
- le renforcement du marché du travail

Outre ces déclarations d'intention, on a créé la Vlaamse Luchthavencommissie dans le giron du SERV (conseil économique et social flamand). De sa propre initiative, elle peut réaliser des études et formuler des recommandations à l'attention du gouvernement flamand. En 2006, elle a ajouté 18 projets stratégiques au projet START existant dans l'initiative Langetermijnvisie Zaventem 2025. Le gouvernement flamand en a pris note mais ne les a jamais ratifiés de manière formelle.

Dans le domaine de la mobilité, on a repris des projets comme le RER, le rattachement au réseau TGV et l'extension et le parachèvement éventuel du périphérique bruxellois, ainsi que des ouvertures au nord et au sud. L'optimisation des liaisons par bus vers l'aéroport et la transformation des lignes existantes en connexion par tram rapide fait également partie des préoccupations.

En ce qui concerne les activités aéroportuaires proprement dites, le plan propose d'attirer davantage de compagnies aériennes à Zaventem. L'aéroport militaire de Melsbroek et le côté occidental de Brugargo doivent être développés à des fins logistiques.

En matière d'économie et d'emploi, on doit s'atteler à l'affectation de nouvelles zones pour les activités de deuxième et troisième lignes. La reconversion de Malines-Vilvorde, la création du parc logistique de Westrode – Meise en sont des exemples, tout comme les hectares supplémentaires des terrains

d'activité économique de la PUFB et les centres névralgiques de Halle, Ternat et Asse. L'harmonisation avec le marché bruxellois du travail est une autre option stratégique qui vise à pourvoir les postes ainsi créés.

En ce qui concerne la qualité de la vie, la vision à long terme pour 2025 préconise l'introduction de procédures de vol moins bruyantes et des prélèvements sur les vols plus nuisibles en la matière. En outre, on prévoit également le balisage de certaines zones dans lesquelles les constructions seraient interdites, ainsi qu'une isolation sonore ou une obligation de mention des nuisances.

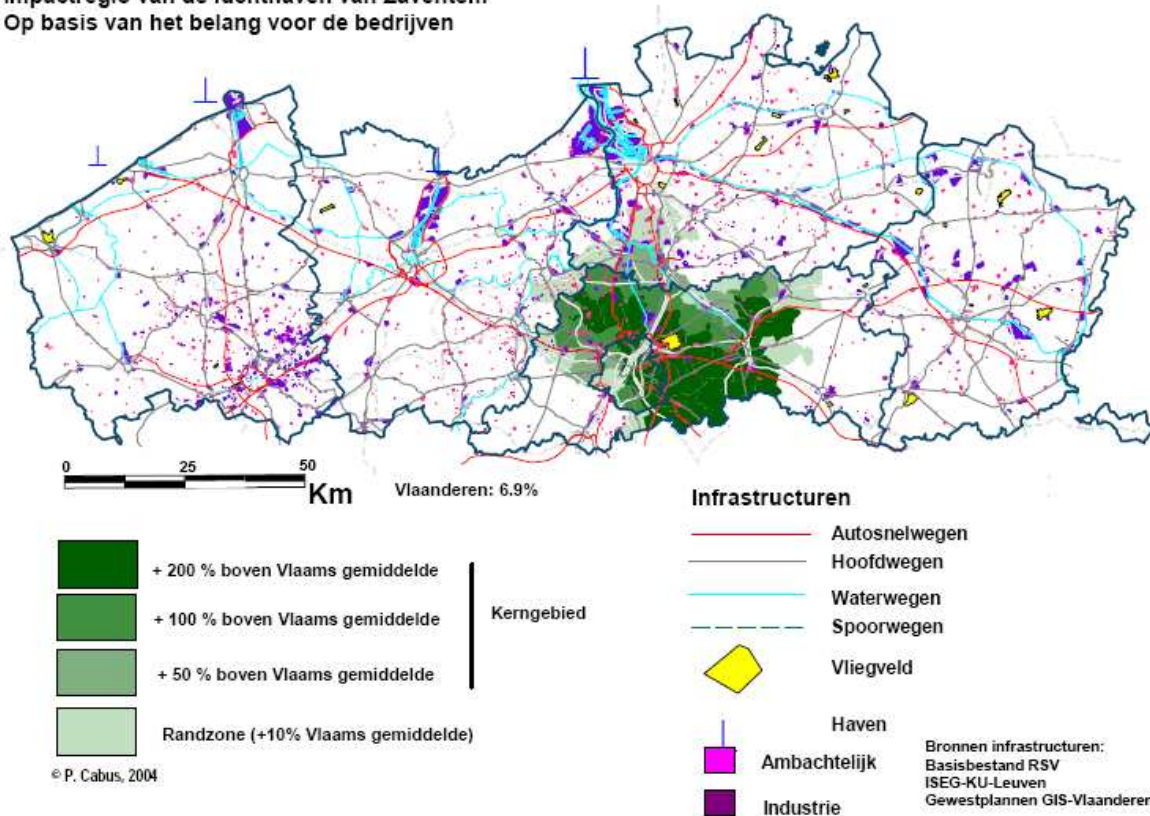
Pour finir, sur le plan politique, un cadre légal stable (surtout en matière de normes relatives aux nuisances sonores) s'avère tout d'abord indispensable. En outre, il convient de prévoir les financements nécessaires et les différents domaines politiques concernés doivent être intégrés de manière plus étroite. Signal politique important : Vlaanderen Zaventem ne désire pas se développer à l'encontre de Bruxelles. La fonction de Bruxelles en tant que ville de congrès est liée à l'aéroport, notamment avec une liaison vers le Heysel. En outre, cette vision plaide également pour une stratégie de branding commune entre Zaventem et Bruxelles.

Cette philosophie repose sur le fait que les aéroports ne peuvent exister de manière autonome, mais fonctionnent dans une région plus étendue. On distingue différents niveaux d'échelle :

- carrefour de transport : uniquement des terrains d'aéroport et des activités de première ligne
- carrefour économique : plus les activités de deuxième ligne
- région aéroportuaire : plus les activités de troisième ligne → mixité fonctionnelle
- région d'impact aéroportuaire : plus facteur d'implantation → principalement bureaux et distribution

Cette dernière est donc la zone dans laquelle les entreprises indiquent que l'aéroport représente un facteur d'implantation essentiel. Cette zone d'impact a été définie au moyen d'une enquête.

Impactregio van de luchthaven van Zaventem
Op basis van het belang voor de bedrijven



Bron: Prof. Dr. P. Cabus op basis van enquête bij 5499 bedrijven uitgevoerd door BCI, 2003

En matière d'aménagement du territoire, le RSV est à la base des développements START. Zaventem y est indiqué comme porte internationale. À cet effet, un RUP régional délimitant la zone de l'aéroport sera réalisé. Ce plan est en cours d'élaboration et reprendra les éléments suivants :

- augmentation de l'accessibilité : nouveau accès à partir de l'E40 et l'E19; une liaison ferroviaire à partir de Louvain et d'Anvers et une jonction au réseau TGV; une optimisation

des liaisons par bus (notamment 2 lignes de Roodebeek, 2 de Bruxelles- Nord et 1 de l'HU de Jette, plus un bus de nuit à partir d'Anderlecht)

- la réservation de terrain d'entreprise tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone aéroportuaire.

En outre, l'impact sur l'environnement de vie et d'habitation constitue également une préoccupation importante. Il est éventuellement question d'élaborer un plan d'aménagement territorial qui rendra impossible la construction de nouveaux logements dans les corridors de bruit.

Et pour terminer, il y a également plusieurs conditions périphériques qui sont (seront) également déterminantes pour les plans START, à savoir la réglementation européenne, les évolutions technologiques et la faisabilité économique des évolutions souhaitées.

Finalement, les plans d'aménagement du territoire doivent également tenir compte de la conjonction de charges de Bruxelles en tant qu'environnement international et grand centre urbain. Une partie de la dynamique de la région aéroportuaire provient de la proximité de Bruxelles en tant que centre de décision international.

De nombreuses entreprises actives dans les domaines de la logistique et de la distribution s'y installent sur la base de la jonction garantie entre Bruxelles et l'aéroport. La planification doit intégrer cette double fonctionnalité. À cet égard, les propositions concrètes sont les suivantes :

- l'axe Zaventem - Bruxelles est l'axe par excellence pour les sièges et les autres bureaux qui désirent profiter d'une importante visibilité.

- la zone de reconversion Malines-Vilvorde offre des possibilités pour le développement des activités de deuxième et troisième lignes visant aussi bien Bruxelles que l'aéroport.

Extension du R0

Il s'agit d'une exécution par phases d'une augmentation des capacités de la section nord du R0. Cela s'inscrit dans les plans START. Ce projet est également considéré comme fondamental par le RSV pour soulager les problèmes de mobilité sur le ring de Bruxelles.

Il existe déjà un premier projet pour l'extension de la section du R0 située entre la jonction avec l'E19 et celle avec l'E40. Ce plan prévoit d'élargir le ring pour passer à 2 X 4 bandes de circulation (par la suppression de la bande d'arrêts d'urgence), plus l'ajout des deux côtés d'une chaussée parallèle de 1 x 2 bandes de circulation. Sur le ring, la vitesse maximale restera fixée à 120 km/h; sur les chaussées parallèles, destinées à la circulation locale, elle devrait s'élever à 70 km/h. Les sorties et voies d'accès seront chaque fois reliées aux chaussées parallèles afin de garantir le flux de la circulation sur le R0.

Dans une phase ultérieure, on élaborera également des plans pour les autres parties du ring nord. Pour le tronçon situé entre l'A12 et l'E19, on prévoit une extension à 4 + 1 bandes de circulation, dans laquelle ces bandes de circulation serviront au trafic continu, avec une bande permanente pour les sorties et les voies d'accès. Pour le tronçon du R0 situé entre l'A12 et l'E40 (ouest), on prévoit à nouveau une extension à 2x3(4) bandes de circulation, avec deux voies parallèles de 1x2 bandes.

Pour réaliser cette première phase, il conviendra de modifier un certain nombre d'affectation dans le plan régional de développement. À certains endroits, on trouve des zones d'habitation et des terrains d'activité économique le long de l'autoroute et des expropriations seront nécessaires. On prévoit également une zone tampon et plusieurs bassins d'attente pour l'écoulement des eaux. Pour terminer, plusieurs ponts devront également être élargis.

Ce plan a d'ores et déjà fait couler beaucoup d'encre et un certain nombre d'acteurs se sont opposés au dédoublement du R0. Pour cette raison, le gouvernement flamand a récemment promis de réaliser des études complémentaires relatives à d'autres alternatives. Une toute nouvelle liaison entre Louvain et Alost en passant par Malines a été mentionnée comme option, tout comme un tunnel qui relierait l'E40 à Grand-Bigard à l'échangeur de Zaventem.

Plan global Malines-Vilvorde

Le plan global Malines-Vilvorde a pour objectif d'exploiter au maximum les possibilités de développement de la zone industrielle vieillissante de Vilvorde - Malines grâce à une approche intégrée. Cette approche repose sur la coordination optimale des initiatives en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, d'assainissement du sol et d'emploi. L'objectif final vise à redonner vie à l'ensemble de la zone industrielle et à favoriser son développement en tant que site

d'emplois de haute qualité capable d'accueillir des fonctions de bureau, des espaces de production nécessitant beaucoup de personnel, des activités de services, des commerces, des établissements horeca et des activités de récréation hautement dynamiques, le tout axé sur les développements propres aux grandes villes de la périphérie urbaine flamande autour de Bruxelles.

Le champ d'application de ce plan couvre la zone suivante :

- la frontière avec la Région de Bruxelles –capitale
- le boulevard de la Woluwe
- Luchthavenlaan - Benoit Hanssenslaan - Stationlei - Heldenplein - Vuurkruisenlaan
- le canal Bruxelles - Zeeschelde.

Le plan prévoit trois scénarios possibles pour cette zone :

- 1) le développement d'immeubles de bureaux
- 2) des activités de loisirs/récréatives/commerces de détail (thématiques et à grande échelle)
- 3) un environnement mixte de bureaux et commerces de détail (à petite échelle)

Cette zone semble convenir aux commerces de détail à grande échelle en raison de son accessibilité et de sa visibilité. En outre, plusieurs grandes parcelles sont disponibles et sont déjà entre les mains de concepteurs de projets. Mais il convient d'éviter l'installation d'un centre commercial classique car il porterait préjudice aux commerces des centres de Vilvorde et Malines.

Le 20 février 2009, le gouvernement flamand a opté pour un scénario de développement inclus dans le plan global stratégique pour la reconversion de Vilvorde – Malines de la province du Brabant flamand. Il a donc choisi le programme variable du plan global en faveur d'une perspective de développement mixte dans laquelle on a établi la répartition suivante des espaces disponibles aux fonctions ci-dessous :

- Commerces de détail : maximum 62 000 m²
- Loisirs : maximum 55 000 m²
- TDL: à titre indicatif 10 000 m²
- PME: minimum 43 000 m²
- Bureaux : à titre indicatif 59 000 m²
- Logements: à titre indicatif 36 000 m²
- Parcs: à titre indicatif 28 000 m²

UPlace

UPlace est présenté comme l'un des développements issu du plan global Malines - Vilvorde. L'entreprise présente son projet comme une initiative urbaine qui intègre différentes fonctions : des bureaux, des commerces, des loisirs, deux hôtels et un espace public. Le coût de ce développement est évalué à 600 millions d'euros.

Ce projet est situé sur un terrain en jachère, sous le viaduc de Vilvorde, sur le boulevard de la Woluwe. Il se situe sur le territoire de Malines. Il s'inscrit dans la logique de la PUFB, des plans START et du plan global Malines-Vilvorde. Dans ce contexte, une convention Brownfield a été conclue pour la reconversion du site.

Cette convention a été conclue entre le gouvernement flamand, la commune de Malines, la province de Brabant flamand, l'OVAM, NV UPLACE et NV AIRWAY PARK (qui sont les propriétaires des terrains).

Elle lie les parties au projet Brownfield avec une réaffectation de la zone du projet en:

- 27 000 m² de superficie de loisirs louables avec des restaurants et des cafés;
- 20 000 m² de superficie louable pour un ou plusieurs hôtels;
- 55 000 m² de superficie commerciale nette, avec notamment des marques belges innovatrices, des magasins concepts et des points de vente de nouvelles marques sur le marché belge;
- 50 000 m² d'espaces publics, comme des jardins de toit, des plazas, des rues, des places et des espaces récréatifs; et
- 40 000 m² de surface de bureaux louables, dont une superficie à déterminer dans une tour prédominante à proximité du viaduc de Vilvorde et le reste de la superficie disséminée sur le reste du projet.

En outre, un certain nombre de mesures d'accompagnement sont nécessaires :

- un échangeur à partir du boulevard de la Woluwe vers le terrain du projet, avec un carrefour avec la Nieuwbrugstraat
- un réaménagement du boulevard de la Woluwe entre la Beulieustraat et la Nieuwbrugstraat, avec la priorité aux transports publics
- l'aménagement d'un sentier piétonnier du terrain du projet vers la gare RER de la Kerklaan
- l'aménagement de l'intégration du projet vers la Beulieustraat et le boulevard de la Woluwe
- l'aménagement d'un sentier piétonnier vers le centre du village

UPlace investit 12 900 000 euros dans ce projet et met un montant de 1 100 000 euros à la disposition du gouvernement flamand pour la rénovation des centres-villes de Malines et Vilvorde.

La commune de Malines est compétente pour la délivrance des permis d'exploitation et conclura une convention de mobilité pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

Les pouvoirs publics s'engagent à jouer un rôle facilitateur, à soutenir et encadrer le projet et à optimiser les formalités nécessaires pour la délivrance des permis.

Le gouvernement flamand s'engage à respecter les délais suivants :

- conclusion de la convention de mobilité pour le 31/12/2009
- plan MER pour la PUFB le 31/12/2009
- RUP de la PUFB le 31/3/2011
- Projet MER le 30/9/2010
- permis d'urbanisme pour le 31/11/2011
- permis d'exploitation à délivrer par la commune de Malines pour le 28/2/2011
- permis d'environnement à délivrer par la province pour le 29/2/2011

En fonction de ces délais, UPlace espère que le projet sera parachevé d'ici la fin 2012.

Kaderplan Brabantse Poort (Plan cadre de la Porte du Brabant)

En raison de la concentration particulière d'activités de planification dans cette zone (zone provinciale de Boom, pôles économiques de Willebroek et Puurs), la province d'Anvers a décidé d'élaborer un plan cadre pour cette zone, qu'elle a baptisé Brabantse poort (Porte du Brabant). Cette zone comprend 5 communes, dont trois dans le BMR (Boom, Willebroek et Puurs) et 2 en dehors (Bornem, Niel). Elle représente 1400 ha de terrains d'activité économique. Ce plan cadre est également principalement axé sur le potentiel économique en matière de logistique :

- situation sur l'A12
- bonnes infrastructures
- intermodalité (route-fleuve-chemin de fer)

Pour exploiter ce potentiel de manière optimale, la Porte du brabant doit utiliser sa situation sur les axes Bruxelles - Anvers et Malines - Saint-Nicolas. On doit insister sur l'intermodalité car sa situation à mi-chemin entre Bruxelles Midi et Zaventem d'une part et le port d'Anvers d'autre part constitue un important atout. Cette situation garantit d'ores et déjà une concentration d'entreprises logistiques et de distribution qui visent les deux métropoles. En outre, la région comprend également une activité industrielle fluviale traditionnelle, principalement le long du Rupel et du Zeekanaal, ainsi qu'une concentration d'entreprises chimiques et d'industries alimentaires, surtout le long de la N16.

Pour transformer cette zone en pôle logistique et industriel (= une région présentant d'importantes qualités infrastructurelles, économiques et logistiques), le plan cadre prévoit :

- une meilleure jonction des terrains d'activité économique avec les axes de l'A12 (et de l'E19)
- une extension de l'utilisation du canal maritime
- l'extension de la ligne de chemin de fer à partir de la Multimodaal Spoorwegplatform Boom vers le Zeekanaal
- des terrains d'activité économique supplémentaires, des complexes d'entreprises (le long des infrastructures de lignes) ou des terminaux (dans les endroits de transbordement).

Brussels Metropolitan Region

Le plan Business Route 2018 pour la Brussels Metropolitan Region (BMR - Région métropolitaine de Bruxelles) trouve son origine dans une analyse réalisée par le bureau d'études BAK Basel (2007) à la demande du BECI et du VOKA. De manière pragmatique et sur la base de la disponibilité des données, cette étude définit la BMR comme la Région de Bruxelles-capitale, l'arrondissement de Halle - Vilvorde et la province du Brabant wallon. BAK Basel a réalisé une étude de référencement relative à la dynamique économique de la BMR, comparée à 14 autres zones métropolitaines d'Europe. Cette étude conclut que les principaux atouts de la BMR sont sa main-d'œuvre très qualifiée, sa productivité élevée et l'excellente accessibilité internationale de la région. Ses principaux inconvénients résident dans la forte pression fiscale et une image peu favorable en termes de shopping, de culture et de loisirs.

De plus, la BMR se révèle très performante dans les secteurs économiques recourant aux connaissances de manière intensive, comme le secteur financier, l'administration, les technologies de communication, la chimie et l'industrie pharmaceutique. Toutefois, les secteurs du commerce, des transports, du tourisme et de l'horeca sont sous-exploités. BAK Basel perçoit en l'occurrence un énorme potentiel pour la BMR. Grâce à une importante réserve de main-d'œuvre peu qualifiée, la région dispose également des ressources humaines susceptibles d'être mobilisées dans ces secteurs. À cet égard, un projet éducatif intensif s'avère nécessaire, tout comme l'amélioration de la flexibilité et de la mobilité sur le marché du travail.

Sur la base de cette étude, le BECI, le VOKA, l'UWE et la FEB ont décidé de se mettre au travail et d'élaborer une stratégie commune pour la BMR. À cet effet, ils ont conservé le découpage en zones de l'étude de BAK Basel.

La première ambition du plan Business Route 2018 est de faire de Bruxelles le cœur et le cerveau de l'Europe. D'ores et déjà centre administratif, Bruxelles doit également occuper une place de premier plan dans les secteurs économiques et culturels en Europe. Sur le plan économique, Bruxelles doit exploiter son multilinguisme pour devenir un centre de communication international et ses connaissances diplomatiques pour faire figure de centre d'expertise dans le domaine de la concertation internationale. Bruxelles doit également se tourner en dehors de l'Europe et s'ouvrir aux pays émergents comme la Chine et le Brésil. En tant que stratégie, les fédérations des employeurs choisissent un ou plusieurs événements internationaux pour promouvoir la BMR en tant que centre économique, culturel et récréatif.

La deuxième ambition consiste à profiter des opportunités de la BMR dans certains secteurs niche. Dans certains secteurs niche, comme l'informatique et les soins de santé, notre pays jouit d'une excellente réputation internationale. En outre, la Belgique fait figure de leader en matière de services ICT au secteur médical. Le secteur financier constitue un troisième secteur niche riche en possibilités. Bruxelles doit s'efforcer d'attirer sur son territoire les organes de contrôle bancaire que l'Union européenne va éventuellement créer suite à la crise. Elle doit également se présenter comme la base d'accueil des fonds de pension internationaux. Pour terminer, Bruxelles peut mettre en avant sa situation stratégique, son désenclavement et son accessibilité pour devenir un centre logistique et de transport. À cet égard, le développement de l'aéroport de Zaventem est essentiel. De plus, le port de Bruxelles doit s'associer au port d'Anvers.

La troisième ambition est de faire de Bruxelles une ville tumultueuse. La culture, les loisirs, le shopping et l'horeca sont essentiels pour attirer les populations les plus qualifiées. De plus, ces secteurs créent également de l'emploi pour les personnes moins qualifiées. Pour attirer les talents étrangers à Bruxelles, une stratégie de marketing pour la ville est recommandée. Ensuite, pour accueillir ces gens, il convient de prévoir un guichet unique pour tous les renseignements et des informations disponibles en anglais dans toutes les instances.

Finalement, le rapport constate également que l'ensemble de la BMR doit disposer d'un guichet et d'une stratégie uniques pour les investisseurs. Cela nous amène au principal élément de cette étude. Une excellente collaboration entre les différents pouvoirs publics de la BMR est une condition essentielle pour concrétiser ces trois ambitions. Cependant, cela ne signifie aucunement que les organisations des employeurs désirent introduire un nouveau niveau de décision. Ils évoquent uniquement une concertation approfondie et l'élaboration d'une vision entre les pouvoirs publics existants dans la BMR.

Conclusions

Les différents plans et projets nous donnent une idée relativement claire des ambitions des différents pouvoirs publics et autres acteurs pour la zone RER. Cependant, aucun plan ne considère la zone RER dans sa globalité. En outre, cette zone ne semble pas exister en tant que zone d'aménagement pour les autres autorités que celle de la Région de Bruxelles –capitale (et naturellement la SNCB). Le RER est uniquement envisagé dans le volet mobilité des différents plans et en fonction des développements à prévoir (principalement des activités de bureaux) autour des futures gares RER. Cependant, il n'est fait mention nulle part des développements que le RER pourrait stimuler et on ne tient pas compte de la zone RER en tant qu'entité géographique.

Le plan BMR du BECI, du VOKA et de l'UWE se limite également à BHV et au Brabant flamand. Ainsi, la SNCB est le seul acteur qui invite les différents partenaires de la zone RER autour de la table. Toutefois, elle n'a pas pour mission d'élaborer un plan d'aménagement intégral pour la région. En conséquence, il n'existe actuellement aucun coordinateur susceptible de concrétiser la zone RER en tant que zone d'aménagement et encore moins un homme de barre prêt à diriger le processus de négociation.

La Région de Bruxelles-capitale dispose néanmoins de moyens lui permettant de discuter avec les autres régions de l'aménagement des différentes zones. En effet, Bruxelles est clairement présente dans tous les plans, aussi bien en tant que contexte d'aménagement qu'en tant que partie prenante aux plans proprement dits. Bruxelles est l'un des angles du Losange flamand. La gare TGV à Bruxelles Midi est reprise en tant qu'entrée de ville pour le RSV. La PUFB est en concertation avec la Région de Bruxelles - capitale, principalement pour le développement de l'axe Bruxelles - Zaventem. Cela est corroboré dans la note START. La province de Brabant flamand reconnaît Bruxelles comme un important moteur et note que l'harmonisation est nécessaire. La province de Flandre orientale, avec le réseau urbain des villes de la Dendre, a élaboré une structure clairement orientée vers Bruxelles. Tout comme la province d'Anvers, la Porte du Brabant est considérée comme un pont entre Anvers et Bruxelles (actuellement, il fonctionne encore principalement comme site d'arrière-pays pour le port d'Anvers). Les dynamiques de Malines, Alost et, dans une moindre mesure, Louvain sont également liées à la présence de Bruxelles. Du côté wallon, Bruxelles est une composante essentielle des réseaux urbains internationaux dont le SDER dépend. Les provinces n'élaborent aucun plan d'aménagement, mais l'orientation vers Bruxelles est aussi clairement évidente.

Ainsi, la Région de Bruxelles–capitale dispose des atouts nécessaires pour se retrouver autour de la table avec les autres niveaux de pouvoir. Elle a également la possibilité de placer la zone RER en tant que zone d'aménagement à l'ordre du jour. Il est toutefois plus difficile d'inciter à l'harmonisation entre les contextes d'aménagement flamands et wallons. En effet les processus d'aménagement des deux côtés de la frontière linguistique tiennent compte de Bruxelles, mais pas de l'autre région. (Ou il doit être question des régions européennes de Maastricht - Aix-la-Chapelle - Hasselt - Liège et Lille - Courtrai - Tournai, ces deux régions étant situées en dehors du territoire considéré). Un axe Louvain - Louvain-la-Neuve ou Halle - Braine ne semble pas non plus à l'ordre du jour.

Toutefois, l'harmonisation effective des plans d'aménagement à Bruxelles contredit clairement le constat selon lequel la dynamique de Bruxelles est une donnée pour tous les plans. Généralement, c'est la préservation des espaces ouverts et le maintien des noyaux centraux en tant qu'entités indépendantes (même parfois urbaines) qui priment, avec des structures territoriales s'écartant plutôt du territoire urbain de Bruxelles avant de s'y intégrer. Les propositions les plus concrètes en matière d'harmonisation entre les deux contextes d'aménagement portent donc sur la création de couloirs d'espaces ouverts. Concrètement, l'AVCB a formulé plusieurs propositions visant à relier les réseaux bleus et verts de la Région de Bruxelles - capitale aux espaces ouverts de la périphérie.

Parmi tous les plans et projets qui sont développés autour de Bruxelles, seul le sous-ensemble du Grand Zaventem de la PUFB est destiné à devenir une agglomération à part entière, reliée à la RBC, densifiée et urbaine. Les zones d'habitation de Koningslo et Strombeek-Bever se rattachent à celles de Neder-Over-Heembeek et Laken. L'axe Zaventem - Bruxelles doit aussi faire l'objet de plans relatifs au développement de zones de bureaux. L'installation d'entreprises dans la zone de reconversion Vilvorde-Malines doit profiter aussi bien à Bruxelles qu'à Zaventem. Il convient d'envisager un site destiné au commerce de détail à Vilvorde contre un site même type au Heysel. ...

Pour l'avenir, il est essentiel de savoir si cette planification doit se dérouler de manière collaborative ou en parallèle. Le point de départ doit-il être la concurrence géographique ou la complémentarité? Dans le dernier cas, le débat doit porter sur les fonctions qui doivent s'installer à Bruxelles et celles qui doivent rester en dehors, compte tenu de la qualité de la vie de la ville et de la périphérie. En outre, il

convient de veiller à ce que les pôles de développement, qu'ils soient situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la Région, soient accessible de manière optimale, tant à partir du centre qu'à partir de la périphérie.

Pour déterminer les complémentarités territoriales, nous devons examiner les modèles géographiques qui dessinent les différents plans de la zone RER. Naturellement, ces plans illustrent des relations étroites avec la réalité socio-économique. Cependant, la planification insiste sur les éléments de cette réalité qui constituent des développements souhaitables et ceux qui ne le sont pas.

En matière de développement économique, nous pouvons distinguer deux grandes zones de développement du côté flamand. En premier lieu, il y a la PUFB, donc les alentours immédiats de la Région de Bruxelles-capitale, qui dessine un cercle pratiquement complet autour de Bruxelles, avec des points de concentration à Vilvorde-Malines-Zaventem, à Zellik et Grand-Bigard et le long du côté sud de la zone du canal.

Une deuxième zone se situe à 30 - 40 km de Bruxelles et dessine également un cercle autour de Bruxelles (imaginaire car d'abord et par différents niveaux de pouvoir), avec un réseau de villes de la Dendre de la province de Flandre orientale, la Porte du Brabant de la province d'Anvers et le réseau économique de Kampenhout le long du canal Malines-Louvain. Les zones urbaines de Louvain, Malines et Alost sont également situées dans ce cercle.

En Wallonie, on peut éventuellement prolonger ce cercle vers les pôles économiques de Wavre-Louvain-la-Neuve, Nivelles et Tubize. Mais il s'agit ici de points individuels, sans axes véritables. Tout comme il n'y a pas d'axe entre Louvain et Louvain-la-Neuve ou e Tubize à Geraardsbergen.

Si nous examinons le contenu des différents plans, on constate que la différence de dynamique entre l'est et l'ouest de la zone RER se retrouve dans les plans. Ainsi, Alost et des autres villes de la Dendre ont pour principale préoccupation la restauration de la fonction économique, de leur caractère central. Louvain, de l'autre côté, doit plutôt quelque peu freiner sa dynamique pour préserver la qualité de la vie et peut à cet effet se baser sur ses propres atouts. Plus près de Bruxelles, la différence en termes de dynamique entre l'est (ex. Zellik - Grand-Bigard) et l'ouest (ex. Zaventem) se reflète également dans les plans.