

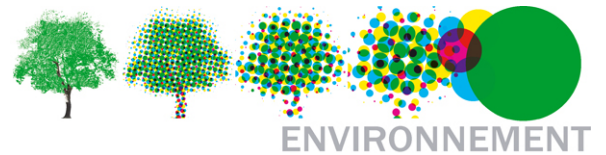


Objectif 3 Un développement urbain harmonieux

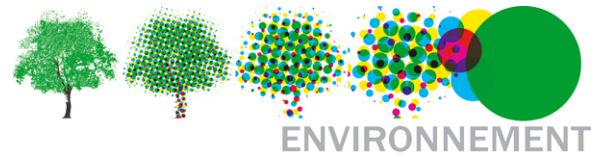
Le 3^e objectif de l'Agenda 21, qui doit être lu en parallèle avec le Plan Communal de Développement (PCD) de la Ville, porte sur la mise en œuvre d'un développement urbain harmonieux. Aujourd'hui, près de 80% de la population européenne vit en milieu urbain. Les villes et agglomérations sont devenues l'habitat et le lieu d'activités d'une majorité écrasante de citoyens européens. L'urbanisme, et la mobilité qui est l'un de ses corollaires, sont à la base de la qualité de vie en ville. Ils énoncent les grands enjeux de développement territorial et stimulent les projets de qualité qui respectent l'identité, la qualité et l'usage de la ville. Bien gérés, ils assurent un avenir durable à ses habitants et renforcent l'attractivité touristique et économique de notre territoire.

Par ailleurs, le chauffage résidentiel et la mobilité constituant les deux premières sources de consommation de ressources énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre, la planification et la maîtrise d'un développement urbain harmonieux est l'un des principaux défis qui s'impose aux autorités de la Ville. Enfin, la finalité de l'espace public doit être la réappropriation de la ville par ses habitants et usagers. A tout âge, circuler dans chaque quartier confortablement et en sécurité doit redevenir aisé et agréable. La ville ne peut pas seulement être réservée à ceux qui possèdent des moyens motorisés individuels de transport, pas plus qu'elle ne peut devenir une vitrine touristique ou patrimoniale sans facilités pour les déplacements quotidiens. La politique de mobilité doit donc faciliter les contacts sociaux, l'accès au travail, à la culture, à l'enseignement et aux services de la cité. Ce troisième objectif rassemble donc notamment les initiatives de la Ville en faveur :

- Du **logement**, enjeu central des politiques communales qui doivent à leur niveau concourir à la matérialisation du droit pour tous à un logement décent ;
- De la **valorisation de l'habitat** tout en soutenant un développement équilibré d'activités économiques, sociales et de loisirs (mixité fonctionnelle et sociale) ;
- De la mise en valeur du **patrimoine paysager et architectural** et du renforcement de la **qualité du domaine bâti** ;
- De l'élaboration et de la mise en œuvre de **plans de déplacements** du personnel de la Ville et du CPAS destinés prioritairement à réduire les déplacements individuels motorisés ;



- De l'élaboration et de la mise en œuvre d'un **plan de mobilité** à l'échelle du pentagone, cœur historique de la Ville, et de l'ensemble de son territoire visant la réduction des déplacements individuels motorisés ;
- De la valorisation des modes de **déplacements doux** tels que la mobilité piétonne et cycliste ;
- De la promotion des **modes de transport alternatifs** à la voiture individuelle tels que les transports collectifs publics, les taxis ou les voitures partagées ;
- Du suivi des **nouvelles technologies** relatives aux ressources utilisées par les véhicules motorisés individuels (gaz de pétrole liquéfié, électricité, biocarburant, etc.) afin d'en réduire l'impact écologique.



3.1 Urbanisme, habitat et logement

L'urbanisme et l'aménagement du territoire sont à la base de la qualité de vie en ville. Ils jouent un rôle important face aux grands enjeux de développement urbain et stimulent les projets de qualité qui respectent l'identité de la ville. Dans ce cadre, la Ville et le CPAS ont délibérément choisi de s'inscrire dans un processus de développement durable qui concilie la rénovation et la valorisation de l'habitat, la préservation du patrimoine vert, la mise en valeur des sites remarquables et le développement équilibré d'activités économiques, sociales et de loisirs. Cela se traduit dans l'Agenda 21 par une volonté forte de reconquérir les zones inhabitées ou en friche, d'augmenter le potentiel et la qualité des logements et bâtiments, de construire durablement et de poursuivre harmonieusement l'urbanisation de Neder-Over-Heembeek.



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.1 ADOPTER DES RECOMMANDATIONS POUR UNE URBANISATION DURABLE

Le contexte, la finalité et l'action:

L'objectif poursuivi par cette action est d'établir des recommandations pour décourager certaines pratiques et valoriser celles qui réduisent l'impact environnemental. Ces recommandations concernent d'une part les demandes de permis d'urbanisme (PU) des particuliers ou des pouvoirs publics. Il s'agit alors d'identifier les pratiques qui entraînent ou non des économies d'énergie et de ressources, un usage de matériaux de qualité ou une réduction des déchets. Ces recommandations compléteront celles qui sont déjà approuvées par le Collège des Bourgmestre et Echevins. D'autre part, de nouvelles lignes de conduite seront intégrées dans les permis de lotir (PL), distinguant le demandeur public ou privé.

Ces recommandations seront organisées en deux chapitres. L'un concerne l'implantation urbanistique et les principes généraux du projet figurant au PU, et l'autre détaille la construction et ses équipements. Un travail rédactionnel devra être mené en collaboration avec la section Plan et Autorisations du Département de l'Urbanisme. Les recommandations sont destinées à être diffusées afin de sensibiliser le public et de modifier les pratiques. Elles serviront de clé de lecture pour la délivrance des demandes de permis. Le premier chapitre a été finalisé en 2010. Le second chapitre est encore en cours de rédaction.

En complément au travail sur le cahier des charges pour les permis de lotir, il paraît intéressant de capitaliser les expériences pilotes menées par les services de la Ville afin de constituer un cahier des charges de référence pour les bâtiments publics de la Ville (cf. Action 3.1.4). Cette capitalisation s'appuiera en particulier sur les projets menés par la section Architecture du Département de l'Urbanisme (construction de la crèche écologique pilote puis de l'école maternelle passive) et par la Régie foncière (*Charte Qualité des logements neufs*, projet L'Oréal, etc.). Un groupe de travail sera mis sur pied pour mener une réflexion sur la production d'un cahier des charges type sur base des projets pilotes de développement durable et d'écoconstruction.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : limitation des pratiques consommatrices d'énergie ou produisant des pollutions et des déchets - valorisation des bonnes pratiques / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction de la facture énergétique et plus largement de la facture environnementale / Bénéficiaires : la Ville et ses habitants

Un développement urbain harmonieux



- **Social** : réduction des risques de nocivité grâce aux bonnes pratiques / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme en collaboration avec les sections concernées (Plan et Autorisations / Architecture) et avec le Département Commerce et Régie foncière des Propriétés communales

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Manque de critères de durabilité dans les permis de lotir ou les nouvelles constructions de la Ville et des particuliers	Augmentation du nombre de permis délivrés intégrant les critères de durabilité Accompagnement des demandeurs avant l'introduction des permis	Nombre de permis délivrés intégrant les critères de durabilité Nombre de projets ayant fait l'objet d'un accompagnement
Manque de document de référence pour améliorer la durabilité des permis	Formulation de recommandations pour le développement durable	Publication d'un document de référence incluant des recommandations pour le développement durable



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.02 APPLIQUER LES PRINCIPES DE LA CHARTE QUALITÉ DES LOGEMENTS NEUFS

Le contexte, la finalité et l'action:

La Ville et son CPAS ont établi un nouveau plan de création de +/- 850 logements, sous la législature 2012-2018.

Soucieux de ne pas réaliser des économies qui généreront des coûts pour les habitants ou les gestionnaires des complexes, ou qui produiront des quartiers qui seront mal intégrés dans le tissu urbain et soucieux de donner un contenu technique au concept de développement durable, une *Charte de Qualité des logements neufs* avait été déjà approuvée en date du 16/04/2007, lorsque le 1^{er} Plan Logements avait été initié.

Suite à l'évolution des exigences techniques et énergétiques et considérant que les adaptations doivent s'inscrire dans l'objectif « Bruxelles, Passif 2015 », la *Charte de Qualité des logements neufs* doit être actualisée.

Sur cette base, la Ville et le CPAS privilégient la construction de logements neufs qui répondent aux critères passifs.

La Charte vise une éco-efficience maximale des nouvelles constructions pour réduire le bilan énergétique des logements, les consommations de ressources naturelles, la production de déchets, de rejets polluants et de tout autre impact dommageable à l'homme et à la nature. Au-delà des enjeux environnementaux, elle vise notamment à réduire significativement la consommation en énergie de chaque habitant et, par voie de conséquence, les charges qu'il assume.

Cette nouvelle Charte de qualité des logements neufs vise les mêmes objectifs que la précédente (voir fiche 2011), en allant plus loin, au regard des exigences de la Région « Bruxelles, Passif 2015 » et dans l'accompagnement des locataires.

Les objectifs visés sont :

- dépasser le niveau de performance K fixé par la Région de Bruxelles-Capitale
- dépasser le niveau de performance E fixé par la Région de Bruxelles-Capitale

La pertinence « développement durable » de l'action :

Un développement urbain harmonieux



- **Environnement** : limitation des pratiques consommatrices d'énergie ou émettrices de pollutions et produisant des déchets / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction de la facture énergétique et des charges / Bénéficiaires : les locataires
- **Social** : démarche structurée et durable d'aménagement du territoire - diminution des risques de toxicité / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Fonds propres et subsides (cf. Bruxelles Environnement - IBGE)

Pilote et partenariats :

Le Département Commerce et Régie foncière des Propriétés communales et le Département des Travaux du CPAS

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Norme régionale pour le niveau de performance de l'isolation d'une habitation égale ou inférieure à K40	Dépassement du niveau de performance K fixé par la Région de Bruxelles-Capitale	Nombre d'habitations dont la performance de l'isolation est supérieure à la charte qualité (\leq K35)
Norme régionale pour la consommation énergétique totale d'une habitation inférieure ou égale à E80	Dépassement du niveau de performance E des habitations fixé par la Région de Bruxelles-Capitale	Nombre d'habitations dont la consommation énergétique totale est inférieure à la charte qualité (\leq E65)



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.03 APPLIQUER LES PRINCIPES DE LA CHARTE QUALITÉ DES LOGEMENTS RÉNOVÉS

Le contexte, la finalité et l'action:

La rénovation lourde d'immeubles s'inscrit dans le plan de rénovation tant pour le patrimoine public que pour le patrimoine privé de la Ville et du CPAS (immeubles à l'abandon, logements insalubres ou non conformes, etc.). Afin de s'assurer que les rénovations permettent de remettre sur le marché des logements répondant à de hauts standards de qualité, une charte qualitative pour la rénovation, inspirée et adaptée de la *Charte Qualité des logements neufs* (cf. Action 3.1.2), a été établie en 2010.

Cette *Charte Qualité des logements* vise à encourager une éco-efficience maximale suivant les types de rénovation. Elle a été mise en place pour réduire le bilan énergétique de ces logements, les consommations de ressources naturelles, la production de déchets, de rejets polluants et de tout autre impact dommageable, mais elle permet également de réduire les montants des factures énergétiques des locataires. En moyenne 75 logements sont rénovés chaque année. Les principes de la Charte sont dorénavant appliqués au maximum. Le CPAS tente par ailleurs de s'approcher autant que possible des normes de la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) prévues pour les logements neufs, et cela par une limitation des demandes de dérogation.

Les objectifs visés :

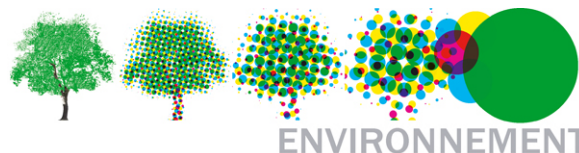
- réduire les consommations énergétiques et la production de déchets des logements rénovés
- appliquer la charte qualité des logements rénovés

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : limitation des pratiques consommatrices d'énergie ou émettrices de pollutions et produisant des déchets / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction du montant de la facture énergétique et des charges / Bénéficiaires : les locataires
- **Social** : démarche structurée et durable d'aménagement du territoire - amélioration des possibilités d'accès à un logement décent - diminution des risques de toxicité / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Un développement urbain harmonieux



Moyens :

Fonds propres et subsides régionaux - coût des rénovations variable en fonction de la superficie des bâtiments et de leur état d'origine

Pilote et partenariats :

Le Département des Travaux du CPAS et le Département Commerce et Régie foncière des Propriétés communales en collaboration avec des bureaux d'études extérieurs

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Aucun logement de la Régie foncière rénové selon les principes de la Charte (2011)	Mise en application des principes de la Charte Qualité	Nombre de logements rénovés selon les principes de la Charte
76 logements CPAS foncière rénovés selon les principes de la Charte (2011)	Augmentation du nombre de logements rénovés selon les principes de la Charte	Nombre de logements CPAS rénovés selon les principes de la Charte
32 logements CPAS rénovés basse énergie (2011)	Augmentation du nombre de logements rénovés basse énergie	Nombre de logements CPAS rénovés basse énergie
Aucun logement CPAS rénové passif (2011)	Augmentation du nombre de logements rénovés passifs	Nombre de logements CPAS rénovés passifs
2600 m ² de logements CPAS rénovés basse énergie (2011)	Augmentation de la superficie des logements CPAS rénovés basse énergie Augmentation de la superficie des logements rénovés basse énergie	Superficie des logements CPAS rénovés basse énergie
0 m ² de logements CPAS rénovés passifs (2011)	Augmentation de la superficie des logements CPAS rénovés passifs Augmentation de la superficie des logements rénovés passifs	Superficie des logements CPAS rénovés passifs



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.04 ADOPTER UNE CHARTE QUALITE POUR LES PROJETS DE CONSTRUCTION ET DE RÉNOVATION DE LA VILLE DE BRUXELLES

Le contexte, la finalité et l'action:

La Ville de Bruxelles possède un patrimoine bâti et foncier conséquent et prévoit chaque année de rénover certains bâtiments et espaces publics ou d'en construire de nouveaux.

La Ville a l'obligation, comme tous les maîtres d'ouvrages qu'ils soient privés ou publics, de respecter certains critères règlementaires de qualité (Accessibilité pour tous, Performance Energétique des Bâtiments,...).

Dans certains projets, la Ville a déjà montré sa volonté de vouloir construire des bâtiments exemplaires dans le cadre de l'appel à concours de Bruxelles environnement.

La Ville de Bruxelles veut s'assurer que tous les projets de construction et de rénovation de la Ville répondent à de hauts niveaux de qualité de développement durable, elle se dotera pour y parvenir d'une charte qualité.

La charte qualité abordera la gestion de projet, de chantier et de bâtiment, l'énergie, la mobilité, le développement de la nature, l'environnement physique, l'environnement humain, la matière, l'eau et le bien-être, le confort et la santé* et se basera sur les fiches de l'Agenda 21 liés à ces thèmes.

La charte qualité impliquera :

- La définition de hauts niveaux de qualité de développement durable,
- La définition d'un processus de travail transversal qui garantira une méthodologie de travail commune et l'intégration des critères de durabilité dans les projets de leur conception (planification, définition du programme, sélection des soumissionnaires, conception, exécution, entretien, transformation et réemploi) jusqu'à leur démolition et traitement des déchets (récupération, recyclage,...).
- L'inventaire des besoins des différents départements de la Ville, l'état des lieux et le potentiel des biens bâtis et fonciers de la Ville
- La constitution d'une base de données

Un groupe de travail se réunira pour formuler le contenu de cette Charte. Il sera composé des représentants de tous les départements concernés et comprendra un comité de pilotage ainsi qu'un comité technique. L'objectif est l'adoption de cette Charte par le Collège des

Un développement urbain harmonieux



Bourgmestre et Echevins afin qu'elle soit systématiquement annexée à tous les cahiers des charges des marchés publics de travaux et de services (constructions et rénovations de bâtiments et espaces publics).

La Ville pourra s'entourer de ressources externes spécialisées pour la finalisation de ces nouvelles clauses.

La pertinence « développement durable » de l'action

- **Gouvernance** : constitution d'outils de travail et d'aide à la gestion du patrimoine foncier et bâti , constitution d'un patrimoine qualitatif de bâtiments et d'espaces publics fonctionnels, performants et durables / Bénéficiaires : la collectivité
- **Environnement** : diminution de l'impact environnementale des projets / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : amélioration de la santé, du confort et des conditions de vie des citoyens / Bénéficiaires : les utilisateurs des bâtiments et espaces publics
- **Économie** : diminution du coût global des dépenses liées à la dégradation des bâtiments, de l'environnement et de la santé et à l'exploitation des bâtiments / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action

Moyens :

Groupe de travail transversal et expertise externe

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme en collaboration avec l'ensemble des départements concernés (Travaux de Voirie, Régie foncière des Propriétés communales, Instruction publique, Culture, Jeunesse, Loisirs et Sports)

Fréquence des réunions de pilotage : bimensuel

Pilotage :

Etapas du projet	Démarrage	Achèvement
------------------	-----------	------------



<p>Préparation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Désigner les membres du comité technique et du comité de pilotage - Réunir le groupe de travail ; - Définir un processus de travail transversal - Faire l'inventaire des besoins des différents départements de la Ville, - Faire l'état des lieux bâtis et fonciers de la Ville - Faire l'inventaire du potentiel des biens bâtis et fonciers de la Ville - Définir un Référentiel - Définir des projets pilotes par thèmes (COPIL) 	<p>octobre 2014</p> <p>mai 2016</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p> <p>mai 2017</p>	<p>Continu</p> <p>Janvier 2017</p> <p>Oct. 2017</p> <p>Oct. 2017</p> <p>Oct. 2017</p> <p>Oct. 2017</p> <p>Oct. 2017</p> <p>Oct. 2017</p>
<p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rédaction de la Charte qualité - Approbation de la charte qualité et de la méthodologie de travail commune par le collège du Bourgmestre et des Echevins - Concevoir des projets adoptant la charte qualité - mise à jour de la charte qualité 	<p>Nov. 2016</p> <p>Déc. 2017</p> <p>Février 2018</p> <p>En continu</p>	<p>Déc. 2017</p> <p>En continu</p>
<p>1ere évaluation</p>	<p>2015</p>	

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
<p>**Manque de réflexion transversale quant à la charte qualité</p>	<p>Stimuler la réflexion transversale quant à la charte qualité via un groupe de travail</p>	<p>- Nombres de réunions du groupe de travail ;</p> <p>-Nombre de services concernés ou consultés pendant les</p>

		réunions ; - Taux de participation des services concernés
Absence de charte qualité pour les projets de construction et rénovation des bâtiments et espaces publics à la Ville et d'une méthodologie de travail commune	Rédaction de la charte qualité pour les projets de construction et rénovation des bâtiments et espaces publics à la Ville et de cahier des charges types.	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'un référentiel précisant les hauts niveaux de qualité de développement durable - Définition d'un processus de travail transversal qui garantira une méthodologie de travail commune et l'intégration des critères de durabilité dans les projets - Inventaire des besoins des différents départements de la Ville établi - Etat des lieux bâtis et fonciers de la Ville établi - Inventaire du potentiel des biens bâtis et fonciers de la Ville établi - Rédaction de la Charte qualité

*Thèmes correspondant aux thèmes du Guide Bâtiment Durable de Bruxelles Environnement

** Indicateur en pourcentage de l'objectif réalisé – 100 % = indicateur complété

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.05 VALORISER PAR LA VEGETALISATION LES TOITURES ET FAÇADES DES BATIMENTS PUBLICS EN MILIEU URBAIN

Le contexte, la finalité et l'action:

La densité des terrains bâtis et la nécessité de construire du logement limitent les surfaces vertes au centre-ville et imperméabilisent les sols, alors même qu'il faut veiller à une perméabilité des sols au moins égale à 50% de la surface bâtie. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose que les toitures plates non accessibles et de plus de 100 m² soient aménagées en toitures végétalisées (Titre 1, article 13). En effet, outre leur capacité à retenir les eaux pluviales (ralentissement et diminution des volumes d'eau de pluie déversés dans les égouts publics), les toitures vertes présentent bien d'autres avantages : régulation de l'humidité et des gains et pertes de chaleur des bâtiments, diminution de la chaleur réfléchie, amélioration de la qualité de l'air, renforcement de la biodiversité, continuité des couloirs écologiques/maillage vert, production de denrées locales (potager), etc.

Actuellement un certain nombre de projets de la Ville favorisent des toitures légèrement inclinées ou subdivisées afin d'échapper à l'obligation de les végétaliser. Les raisons peuvent être diverses :

- le surcout ;
- l'obligation d'entretien annuel
- les précautions nécessaires pour permettre également l'exploitation d'une citerne d'eaux de pluie ;
- les précautions nécessaires pour éviter les infiltrations dans le complexe de toiture-problème de place dû à la présence de nombreuses conduites en toiture.

Pour leurs bâtiments, la Ville, la Régie foncière et le CPAS favoriseront la mise en œuvre de toitures végétalisées dans leurs projets sans tenir compte de la superficie minimale imposée par le RRU et en palliant aux problèmes cités ci-dessus,

Ainsi, toute toiture plate sera systématiquement végétalisée si les conditions techniques sont réunies.

La ville favorisera également dans ces projets la végétalisation des façades (végétaux évoluant à partir du sol ou de bacs à plantes), celles-ci présentant les mêmes avantages, et l'aménagement d'orifices, cavités, redents, angles,... dans les façades et toitures permettant à la faune de s'abriter ou nidifier.

Un développement urbain harmonieux



La Ville pourra s'entourer de ressources externes spécialisées pour la finalisation de ces nouvelles clauses environnementales et sociales.

La pertinence « développement durable » de l'action

- **Gouvernance** : gestion des toitures de la ville – gestion de la végétalisation des toitures et façades des bâtiments publics - gestion de l'entretien / Bénéficiaires : la collectivité
- **Environnement** : gestion des eaux de pluie - perméabilité des sols - isolation thermique et acoustique - amélioration de la qualité de l'air - renforcement de la biodiversité / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : présence de verdure et de nature contribuant à l'esthétique des bâtiments et intérieurs d'ilots et au sentiment de bien-être / Bénéficiaires : les occupants et le voisinage des bâtiments
- **Économie** : augmentation de la durée de vie du toit - diminution des coûts d'entretien et de réparation réguliers d'une toiture traditionnelle - réduction des coûts d'énergie (chauffage ou climatisation) du bâtiment / Bénéficiaires : les propriétaires et occupants des bâtiments

La mise en œuvre de l'action

Moyens :

Etude de faisabilité et budgets d'investissement en fonction de la superficie de la toiture et/ou de la façade, du type de technique mis en œuvre et de la portance des éléments structuraux

Pilote et partenariats :

Le Département Régie foncière des Propriétés communales, le Département de l'Urbanisme (Section Architecture, Entretien et Travaux), le Département Travaux de Voirie (Espaces verts) et le Département des Travaux du CPAS

Pilotage :

Etapes du projet	Démarrage	Achèvement
------------------	-----------	------------



Préparation		
<ul style="list-style-type: none"> - Analyse des problèmes de la ville par rapport aux toitures vertes mises en œuvre - Définition des critères permettant de définir la valorisation appropriée de la toiture en fonction du contexte urbain 	Février 2016	Mai 2017 Mai 2017
Mise en œuvre		
<ul style="list-style-type: none"> - Définition des référents - Rédaction des CSC et détails type, - Rédaction check-list - Rédaction de CSC prescrivant la mise en œuvre appropriée des toitures et façades végétalisées - Mise en œuvre des toitures et façades végétalisées - Entretien des toitures et façades végétalisées 	Déc. 2016 Déc. 2016 Juin 2017 Sept 2017 Continue Biannuel	Sept 2017 Sept 2017 Continue Continue Continue
1ere évaluation	Janvier 2017	

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
4 immeubles de la Régie foncière avec toiture verte (2011)	Accroissement du nombre de toitures vertes (6 en 2012)	Nombre cumulé de toitures vertes
CPAS : 5 toitures vertes construites en 2011	Augmentation du nombre de toitures vertes construites en 2013	Nombre de toitures vertes
665 m ² de toiture verte supplémentaire sur les bâtiments du CPAS (2011)	Augmentation de la superficie totale en 2012	Superficie totale en m ² sur l'ensemble du parc du CPAS
Absence de prescriptions pour CSC et détails type définissant la composition du	Assurer une mise en œuvre appropriée des complexes de	Référent « toiture et façade végétalisée » déterminé à la Ville, à la Régie et au CPAS



<p>complexe de toiture et façade végétalisée</p>	<p>toiture et façade végétalisée</p>	<p>Echange d'expérience</p> <p>Prescriptions pour CSC-type, définition détails type et précisions des essences rédigées par les référents, y compris précisions des essences à éviter</p> <p>Check-list rédigée par les référents pour contrôler les prescriptions des CSC</p> <p>Nombre de CSC répondant à la check-list et reprenant les prescriptions et détails type</p>
<p>2 bâtiments publics de la Ville avec toiture végétalisée (2011)</p>	<p>Accroissement du nombre de toitures végétalisée (3 en 2012)</p>	<p>Nombre de toitures vertes extensives Nombre de toitures vertes intensives</p> <p>Nombre de potager</p> <p>Nombre de nouvelles toitures non-végétalisées Nombre de toitures rénovées non-végétalisées</p>
<p>200 m² de toiture végétalisée sur les bâtiments publics de la Ville en 2011</p>	<p>Augmentation de la superficie totale (750 m² en 2012)</p>	<p>Superficie totale en m² sur l'ensemble du parc de toitures vertes extensives</p> <p>Superficie totale en m² sur l'ensemble du parc de toitures vertes intensives</p> <p>Superficie totale en m² sur l'ensemble du parc de potager</p> <p>Superficie totale en m² de toiture de l'ensemble du parc</p>



Manque d'entretien des toitures et façades végétalisées	Faciliter la gestion de l'entretien des toitures et façades végétalisées	Etat des lieux des sociétés avec sélection de critères de qualité par les référents Publication d'un avis de marché avec les critères sociaux et techniques Sélection des sociétés d'entretien Nombre d'entretien des toitures végétalisées Nombre d'entretien des façades végétalisées
<i>Façades végétalisée</i>		
Aucune façade verte sur les bâtiments du CPAS en 2011	Augmentation du nombre de façades vertes (5 bâtiments en 2012)	Nombre de bâtiments équipés de façades vertes
0 m ² de façade verte sur les bâtiments du CPAS en 2011	Augmentation de la superficie totale (± 1.500 m ² en 2012)	Superficie totale en m ² sur l'ensemble du parc
1 façade végétalisée sur les bâtiments de la ville	Augmentation du nombre de façades végétalisées	Nombre de bâtiments équipés de façades végétalisées avec un revêtement végétal apposé directement sur les façades (plantes grimpantes) Nombre de bâtiments équipés de façades végétalisées avec paroi végétale séparée Nombre de nouveau bâtiment sans façade végétalisée
0 façade avec aménagement permettant à la faune de s'abriter ou nidifier	Augmentation du nombre de façades végétalisées avec aménagement particulier	Nombre de façade avec orifices, cavités, redents, angles

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.06 AMÉLIORER L'ISOLATION THERMIQUE DES BÂTIMENTS

Le contexte, la finalité et l'action:

Pour les nouvelles constructions, la *Charte Qualité des logements neufs* prévoit un niveau de performance énergétique de K30 (cf. Action 3.1.02). En ce qui concerne le patrimoine existant, la Régie foncière utilise ou développe différents outils pour éradiquer les ponts thermiques et toutes autres sources de déperdition.

Ainsi, depuis quelques années maintenant, une comptabilité énergétique a été mise en place pour suivre les consommations mensuelles des dix plus gros complexes de logements qui représentent à eux seuls plus de 60% du patrimoine de la Régie, soit 85.000 m². Cet outil permet d'intervenir si des anomalies sont constatées, par exemple en affinant ou en ajustant la régulation, en procédant au remplacement des chaufferies, en travaillant sur l'enveloppe du bâtiment ou en adaptant la température des communs.

Par ailleurs, la thermographie aérienne régionale a été exploitée pour confronter les performances sous toiture.

Les objectifs visés :

- améliorer le niveau d'isolation thermique des bâtiments
- augmenter le confort des occupants
- réduire les émissions de CO₂.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de la consommation en énergie primaire - réduction des émissions polluantes / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction de la facture énergétique et aide à la programmation de travaux économiseurs d'énergie / Bénéficiaires : la Régie foncière, le CPAS et leurs locataires
- **Gouvernance** : mise en place d'outils d'évaluation / Bénéficiaires : la Régie foncière et le CPAS

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Outils de suivi des consommations - outil de thermographie aérienne - caméra thermographique

Un développement urbain harmonieux



Pilote et partenariats :

Le Département Commerce et Régie foncière des Propriétés communales en partenariat avec Bruxelles Environnement – IBGE

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
CPAS : consommations normalisées pour les 7 grands complexes : 13.259.594,6 kWh (2011)	Intensification des interventions en vue d'améliorer les performances énergétiques des bâtiments	Consommations normalisées en kWh pour chacun des grands complexes et conclusions
Régie foncière : consommations normalisées pour les grands complexes : 15.661.375 kWh (2011)		

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.07 PRÉCONISER LA VENTILATION DOUBLE FLUX

Le contexte, la finalité et l'action:

L'aération des logements remplit trois fonctions : amenée d'air frais, évacuation des polluants et évacuation de l'humidité. Pour ce faire, le CPAS préconise le recours à un système mécanique, le double flux.

En plus d'assurer l'extraction efficace de l'humidité et du risque de présence de moisissures dans les locaux, ce système permet de préchauffer ou de pré-refroidir l'air neuf grâce à un échangeur de chaleur intégré dans les cheminées ou grâce au système de puit canadien.

L'objectif principal de cet action est d'installer des systèmes de ventilation mécanique double flux

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : moindre usage de l'énergie primaire par la ventilation automatique et continue - récupération de 50 à 70% des calories provenant de l'air vicié évacué - réduction des émissions de CO₂ / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : réduction des problèmes de santé liés à l'absence de ventilation suffisante / Bénéficiaires : les locataires du CPAS
- **Économie** : diminution de la facture énergétique - diminution des frais de rénovation des logements endommagés par l'humidité / Bénéficiaires : les locataires et le CPAS

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Budget variable selon les projets

Pilote et partenariats :

Le Département des Travaux du CPAS

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Résultats à atteindre	Indicateurs
CPAS : 10 bâtiments munis d'une ventilation mécanique double flux en 2011	CPAS : Augmentation du nombre de bâtiments munis d'une ventilation mécanique double flux (+13)	Nombre de bâtiments munis d'une ventilation mécanique double flux et au CPAS

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.08 HABITER AU DESSUS DES COMMERCES

Le contexte, la finalité et l'action:

L'exode des Bruxellois vers la périphérie dans les années 1970-1980 a eu des effets néfastes sur la ville, comme celui de vider de leurs habitants les étages situés au-dessus des commerces. Depuis 2001, la Ville lutte pour que ces logements soient réoccupés et pour diversifier les solutions proposées aux ayants-droits (propriétaires, gestionnaires, locataires). L'action a déjà permis en 2006 de créer 250 logements. En 2009, 110 logements supplémentaires ont été réhabilités. En 2010, c'en étaient encore 98 de plus. Ces réhabilitations peuvent se faire en partenariat avec les pouvoirs publics, notamment grâce aux Agences Immobilières Sociales (AIS) qui prennent alors en charge la gestion des travaux de rénovation, la gestion des logements rénovés, tout en assurant une garantie locative continue. 28 logements ont déjà été créés en partenariat avec une AIS. L'action cadre avec la politique de revitalisation de la Ville et se développe selon les axes suivants :

- Résoudre la problématique de la création d'accès séparés : encourager et suivre les projets de création ou réintégration d'entrées séparées vers les étages. Information aux propriétaires et suivi des demandes de primes pour la création d'un accès séparé.
- Favoriser les partenariats, en particulier avec les organismes sociaux : la collaboration avec les AIS sera poursuivie en leur transmettant des adresses d'immeubles susceptibles d'être pris en gestion par une AIS, et cela tout en ciblant, en fonction de divers cas d'études, le partenariat le plus approprié (prise en charge ou non de l'investissement, durée du bail, etc.).
- Mener une réflexion autour de la problématique des baux commerciaux uniques et des affectations des étages : la difficulté de prouver l'affectation des étages en logement et la possibilité de déroger à la taxe sur les immeubles inoccupés en cas de bail commercial sur la totalité du bien freinent les actions de l'administration. L'urbanisme (cellule Autorisations, Contrôle, Stratégies de Développement) et les finances collaborent pour élaborer une réponse commune à la problématique.

La pertinence « développement durable » de l'action :

Un développement urbain harmonieux



- **Environnement** : accroissement de la compacité de la ville par la remise de logements sur le marché immobilier - diminution des déplacements motorisés - assainissement des situations d'insalubrité (pourrissement, mэрule) / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : activation d'une dynamique immobilière privée - entretien et mise en valeur des immeubles - maintien de la mixité urbaine - création d'une plus-value dans la ville dense / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville
- **Social** : maintien de logements à loyers modérés via les AIS - rééquilibrage du rapport entre l'offre et la demande de logements - lutte contre la gentrification - mixité sociale - contribution à l'animation des espaces publics / Bénéficiaires : les habitants de la ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Collaborateurs de la cellule Stratégies de Développement, budget spécifique du Département de l'Urbanisme pour les primes aux accès séparés.

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (cellule Stratégies de Développement, cellule contrôle, cellule autorisation, cellule patrimoine) en collaboration avec le service finance, la régie, les organismes de logements sociaux (AIS, Projet X, etc.) et Atrium

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs retenus
471 immeubles avec des étages vides sur le territoire de la Ville en 2010 129 immeubles avec 458 logements réhabilités de 2001 à 2010	Diminution du nombre d'immeubles avec des étages vides	Nombre de logements réhabilités Nombre d'immeubles avec des étages vides
28 logements créés en partenariat avec des AIS (2009)	Augmentation des partenariats avec les AIS	Nombre de logements réhabilités et gérés par les AIS
Mise en place d'un règlement de primes pour accès séparé et instruction des demandes de prime	Suivi et augmentation des demandes	Nombre de primes octroyées
« Zone UNESCO » : Problématique des immeubles sans accès séparé	Augmentation du nombre d'accès séparés	Nombre d'entrées séparées (re)créées

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.09 RENFORCER LA STRATÉGIE DE LUTTE CONTRE LES IMMEUBLES, SITES ET TERRAINS INNOCUPÉS

Le contexte, la finalité et l'action:

Depuis 1995, La Ville s'est donné pour première finalité la revitalisation urbaine.

Un des objectifs de travail prioritaire est la lutte contre l'abandon immobilier : la concentration d'immeubles, sites et terrains inoccupés qui caractérisait Bruxelles au début des années 90 grevait la qualité du cadre de vie et la dynamique urbaine et portait atteinte au patrimoine et à la diversité des fonctions.

La résolution de cette problématique a été confiée à la Coordination interdépartementale de lutte contre les chancres de la Ville de Bruxelles qui, à l'initiative de la Délégation au Développement de la Ville, réunissait entre janvier 1999 et 2006 les différents services s'occupant de cette matière, afin de déterminer les mesures les plus appropriées à leur appliquer. Depuis 2015, cette coordination se présente sous la forme d'un outil informatique. Une base de données interdépartementale, liée à un système d'information géographique (CityGis), partagée entre la cellule stratégies de développement, la cellule contrôle/sécurité publique du Département Urbanisme et la cellule enrôlement des impôts du Département Finances permet d'évaluer la situation en termes d'inoccupation et d'abandon d'immeubles afin d'orienter les actions pour favoriser leur réhabilitation.

Celle-ci permet d'orienter les différentes actions, visant à poursuivre le travail de la Coordination et à accélérer la résolution des cas non résolus, par l'activation accrue d'outils récemment appliqués, nouvellement créés ou modifiés. Ces outils, décrits ci-dessous, sont analysés en permanence en vue d'envisager leur adaptation.

I. Mesures incitatives

1. Conseil et guidance

De nombreuses démarches proactives sont entreprises auprès des divers acteurs : propriétaires, locataires, investisseurs, agents immobiliers dans le but de réhabiliter les biens à l'abandon en regard des objectifs précités :

- contacts téléphoniques, courriers, visites sur place et réunions avec l'ensemble des acteurs concernés ;
- conseils dans le cadre de l'élaboration de projets de réhabilitation ;
- conseils dans le cadre de projets d'occupation temporaire ;
- incitation au recours aux primes disponibles ;
- consultation de spécialistes extérieurs (ex. : Centre urbain...) et association de ceux-ci aux réunions ;

Un développement urbain harmonieux



- renvoi des propriétaires vers les différents services publics et organismes concernés. (Atrium ...).

2. Adoption d'un règlement qui accorde une prime pour la création d'un accès séparé aux logements situés au-dessus des commerces

L'absence d'entrée distincte du commerce constitue un frein, car créer cet accès implique un investissement, des travaux et des compromis à trouver avec l'exploitant du commerce. C'est pourquoi, une prime à la création d'accès séparé au logement donne un petit coup de pouce aux propriétaires et commerçants qui souhaitent effectuer les travaux pour rendre les logements accessibles et habitables.

II. Mesures coercitives (actions juridiques)

1. Taxation

cf. Action 1.5.2.

2. Actions en cessation environnementale (biens classés, projet éventuel de l'étendre aux immeubles non classés - 2017)

L'action en cessation environnementale permet à la Ville et à la Région de Bruxelles-Capitale de saisir "comme en référé" le Tribunal de 1^{ère} instance, dans le but de faire cesser la violation des articles 214, 231 et 232 du CoBAT obligeant le propriétaire à maintenir son bien en bon état.

Elle vise à faire cesser la dégradation du bien et imposer sa remise en état.

3. Actions en cessation sur base du code du logement

Une modification du Code bruxellois du logement, entrée en vigueur en janvier 2010, permet à la Ville d'intenter une action judiciaire à l'encontre d'un propriétaire, suivant une procédure accélérée, en vue de le contraindre à faire cesser l'inoccupation de son bien. Elle inclut la possibilité d'exiger la réalisation de travaux nécessaires à l'occupation d'un bien.

4. Acquisition d'immeuble dans le cadre du périmètre soumis au droit de préemption

Le droit de préemption est une mesure qui apporte une maîtrise foncière aux pouvoirs publics en leur donnant le pouvoir de se porter acquéreurs prioritaires en cas d'aliénation de biens situés dans un périmètre. Elle permet également l'expropriation pour cause d'utilité publique. La Ville a mis en application l'un d'eux, prévu par le titre VII du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire - CoBAT (articles 258 à 274) : un périmètre de préemption a été proposé par la Ville et adopté par la Région en 2005 (adapté en 2006). Il s'agissait alors d'une expérience-pilote, 1^{er} périmètre adopté en Région bruxelloise. Le périmètre est valable pour une durée de 7 ans (> 2013). Le périmètre couvrait 2 îlots à proximité de la Grand-Place et concernait un total d'environ 90 immeubles.

Suite à son expiration, une nouvelle demande d'arrêté instaurant un périmètre de droit de préemption sur la zone Unesco est en cours de procédure auprès de la Coordination Régionale. Le périmètre a été agrandi et correspondant à la zone tampon de la Grand Place. En pratique,



chaque vente est signalée à la Ville (pouvoir préemptant), qui a un délai de deux mois pour se prononcer et éventuellement acquérir l'immeuble.

5. Expropriations

En vertu de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 1990, la Ville dispose de la possibilité d'obtenir des subsides régionaux pour l'acquisition d'immeubles abandonnés, en vue de les rénover et les affecter principalement au logement.

En outre, l'expropriation pour cause d'utilité publique est permise dans le cadre du périmètre soumis au droit de préemption.

6. Droit de gestion publique

En vertu du Code Bruxellois du Logement (texte coordonné au 27.06.2014), la Ville de Bruxelles peut proposer au titulaire d'un droit réel principal sur une habitation inoccupée de gérer son bien en vue de le mettre en location, le cas échéant, après avoir exécuté les travaux requis pour le rendre compatible avec les exigences de sécurité, de salubrité et d'équipement.

7. Autres outils :

Création, recherche et application d'autres mécanismes d'action en fonction des opportunités (suivi des permis d'urbanisme après infraction, avec imposition de garanties bancaires, etc.)

La pertinence « développement durable » de l'action

- **Gouvernance** : plan d'actions commune mené par différents départements / Bénéficiaires : la collectivité
- **Environnement** : remise de biens sur le marché immobilier - assainissement des situations d'insalubrité (pourrissement, mэрule) - valorisation du patrimoine / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : sécurisation du quartier environnant - contribution à l'animation des espaces publics / Bénéficiaires : les habitants, les usagers et les commerçants
- **Économie** : activation d'une dynamique immobilière privée - maintien de la mixité de fonctions - création d'une plus-value dans la ville / Bénéficiaires : les habitants et la collectivité

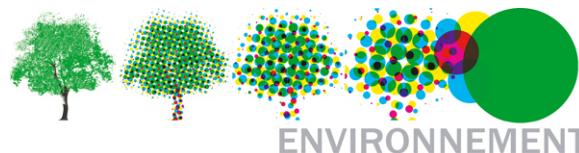
La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Collaborateurs cellule Stratégie de Développement et collaborateurs des services partenaires

Pilotage et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Stratégies de Développement, Autorisations - Contrôles, Patrimoine) en partenariat avec la Cellule Contrats de Quartier, les autres départements concernés (Commerce et Régie foncière des Propriétés communales, Finances) et Région (cellule logements inoccupés)



Pilotage :

Etapes du projet	Démarrage	Achèvement
Mise en œuvre -Moyen humain en continu pour mettre à jour la base de données et le suivi des actions		
1ere évaluation		En continu

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Présence de biens inoccupés sur le territoire de la Ville (311 en 2008)	Diminution des biens immobiliers inoccupés	Nombre d'immeubles inoccupés Nombre d'immeubles inoccupés et délabrés Nombre de terrains inoccupés Nombre de terrains inoccupés et délabrés Nombre de biens en cours de procédure de permis d'urbanisme Nombre de biens en vente ou à louer Nombre de biens en chantier
Mise en place d'actions pour réduire le nombre de biens inoccupés	Augmentation des actions menés	Nombre de primes pour accès séparés aux étages des commerces Nombre d'occupations temporaires Nombre de partenariats Nombre d'actions juridiques

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.10 SUIVI DES BÂTIMENTS NEUFS

Le contexte, la finalité et l'action:

Dans le cadre de sa politique de construction durable, la Ville a construit plusieurs bâtiments exemplaires comme par exemple un l'école maternelle Emile Bockstael, les bains de Laeken et la crèche Hectolitre et autres..

La volonté de la Ville est de procéder à un suivi tant d'un point de vue de la gestion des ressources (énergie, eau) que du confort et du bien-être pour les occupants. Ce suivi doit être généralisé à tous les bâtiments neufs.

Pour réaliser ce suivi les bâtiments seront monitorés afin de suivre leurs consommation et une enquête de satisfaction sera envoyée tous les ans aux occupants.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Gouvernance** : / Bénéficiaires
- **Environnement** : choix environnementaux des matériaux - produits et techniques écologiques - réduction importante des consommations en ressources naturelles (eau et gaz) - réduction des émissions de gaz à effet de serre - minimisation de la quantité et de la nocivité des déchets / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : prise en compte de la santé de l'utilisateur - revalorisation du quartier et réaffirmation de son identité - sensibilisation des enfants et de leur famille / Bénéficiaires : les usagers de l'école et les habitants du quartier
- **Économie** : gain de temps sur le chantier et diminution des nuisances dues au chantier par l'utilisation d'une structure en bois massif préfabriquée en atelier / Bénéficiaires : la Ville et les habitants du quartier

La mise en œuvre de l'action :

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme Section Architecture et la cellule Energie.

Fréquence des réunions de pilotage

Réunion annuelle lors de la réception de l'enquête de satisfaction et des suivis de consommation

Pilotage :

Etapes du projet	Démarrage	Achèvement
Préparation	Mai 2016	Oct 2016
Création d'une fiche d'identité pour les nouveaux bâtiments		
Elaboration d'un formulaire d'enquête de satisfaction en collaboration avec les différents services de la Ville	Mai 2016	Oct 2016
Mise en œuvre	2015	En continu
-Suivi annuel des bâtiments		
1ere évaluation	2015	

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
1 bâtiment suivi annuellement : Ecole passive Emile Bockstael	Augmentation du nombre de bâtiments évalués annuellement	<p>Demande annuelle en chauffage (kWh/m²/an)</p> <p>Demande annuelle globale en énergie (kWh/m²/an)</p> <p>Nombre de fiches d'identités réalisées</p> <p>Nombre d'Enquêtes de satisfaction réceptionnés</p>



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.11 MENER UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE GLOBALE DURABLE À NEDER-OVER-HEEMBEEK

Le contexte, la finalité et l'action:

Dans le cadre du « Plan 1.000 logements » de la Ville et du CPAS de Bruxelles, certaines zones où les ressources foncières de la Ville sont particulièrement concentrées vont faire l'objet d'une réelle urbanisation. Le Département de l'Urbanisme mène actuellement une réflexion stratégique et transversale et dégage, pour chaque thématique de travail identifiée (logement, mobilité, espaces verts, patrimoine, déchets, etc.), des opportunités pour Neder-Over-Heembeek (NOH).

Toutes les questions formulées se traduisent en recommandations pour le développement durable cf. Action 3.1.04 et permettent d'accompagner les demandes de permis en vue de développer des projets de qualité et cohérents de manière à ne pas dégrader le caractère des lieux. Ces recommandations permettent également de sensibiliser l'ensemble des acteurs à une stratégie globale de développement durable.

Les thématiques sont multiples et complémentaires : la ville dense, la ville mixte, équipée et compacte, la valorisation du patrimoine bâti et du caractère des lieux, la valorisation du paysage et des ressources naturelles, l'amélioration de la mobilité, la réduction des déchets et l'amélioration du lien social via une offre d'équipements supplémentaire et une action participative. Certaines pistes de réflexion ont déjà été élaborées en ce qui concerne Neder-Over-Heembeek et les différentes actions envisagées seront reprises dans les fiches suivantes :

- **Action 3.1.11.a** : Valoriser le patrimoine paysager de Neder-Over-Heembeek
- **Action 3.1.11.b** : Concevoir un îlot écologique à Neder-Over-Heembeek

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Gouvernance** : Bénéficiaires : la collectivité
- **Environnement** : amélioration de la densité urbaine - réduction du gaspillage de terrains et lutte contre l'étalement urbain - valorisation du patrimoine bâti et du patrimoine naturel existant - renforcement du maillage vert - promotion d'une mobilité douce - gestion rationnelle de l'eau - diminution des émissions de CO₂ liées aux bâtiments / Bénéficiaires : la collectivité

Un développement urbain harmonieux



- **Économie** : diminution des charges liées à la densification du bâti (équipements de voiries) - diminution des charges locatives - amélioration de la mixité des fonctions (renforcement du pôle commercial) / Bénéficiaires : la Ville et les habitants du quartier
- **Social** : accueil de nouveaux habitants - implication des habitants dans le développement de leur quartier - mixité sociale / Bénéficiaires : les habitants du quartier

Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.11.A VALORISER LE PATRIMOINE PAYSAGER DE NEDER-OVER-HEEMBEEK

Le contexte, la finalité et l'action:

Neder-Over-Heembeek (NOH) est un quartier très vert qui comporte de nombreux parcs et jardins, de vastes intérieurs d'îlots verdurisés, de nombreux terrains en friche plantés, des terrains à haute valeur biologique (Trasserweg), etc. Cependant, vu depuis l'espace public, ce territoire semble très minéral. La construction de nouveaux logements va en outre réduire la part des espaces naturels présents dans le quartier et en modifier l'identité. Afin de compenser cette perte et d'améliorer le paysage végétal du quartier, un programme de verdurisation doit y être mis en place.

Dans ce cadre, différentes actions sont proposées : (1) améliorer la visibilité et le respect de la promenade verte communale, en portant une attention particulière à la bande verte, par le suivi des demandes de permis d'urbanisme afin d'y préserver un cheminement qualitatif ; (2) soutenir le maillage vert en prolongement de la promenade verte régionale sur le territoire de NOH avec des propositions d'aménagements et encourager les connexions avec la promenade verte communale; (3) développer un massif forestier autour de l'espace boisé situé au Val des Béguines (cfr. Action 3.1.11.c) (4) développer des stratégies globales sur le territoire de NOH afin de valoriser et d'améliorer le caractère vert de NOH :

- Plantation en voirie : sélection de rues larges permettant la plantation d'arbres d'alignement ;
- Carrefours plantés : sélection des carrefours à verduriser, insistance sur ceux présents dans la continuité de la bande verte ;
- Végétalisation des zones de recul le long de la voirie : sensibilisation des habitants dans les rues concernées ;
- Valorisation des potagers : amélioration de la gestion de certains sites, suivi d'actions citoyennes, protection et valorisation des sites de qualité ;
- Etablissement d'un plan de valorisation du Nord-Est du territoire, de protection et d'amélioration de la biodiversité.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : prise en compte d'une qualité paysagère végétale - protection et amélioration de la biodiversité - valorisation du patrimoine naturel - promotion d'une mobilité douce (cheminements piétons et vélos) / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : amélioration du cadre de vie et de la convivialité du quartier - participation des habitants / Bénéficiaires : les habitants du quartier
- **Économie** : attractivité du quartier - complémentarité entre les fonctions - culture de légumes locaux (potagers) / Bénéficiaires : les habitants du quartier

Un développement urbain harmonieux



La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Le Département de l'Urbanisme (Section Travaux de Voirie)

Pilote et partenariats :

Le Département de Travaux de Voirie et le Département de l'Urbanisme (Section Plan)

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
0 kilomètre de maillage vert régional réalisé à NOH. Projet IBGE en cours.	Suivi et soutien du maillage vert dans les projets communaux	Nombre de kilomètres de maillage vert continus réalisés par la Ville.
Présence de 57.320 m ² de surfaces cultivées pour 8 sites relevés	Préservation et valorisation des sites potagers intéressants	Nombre de sites potagers cultivés Surface cultivée (m ² de potagers)



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.11.B CONCEVOIR UN ÎLOT ÉCOLOGIQUE À NEDER-OVER-HEEMBEEK

Le contexte, la finalité et l'action:

Les projets de construction menés par le CPAS à l'extrême Nord-Est de Neder-Over-Heembeek le long de la Rue Bruyn représentent quelque 343 logements répartis sur trois sites distincts mais géographiquement très proches et faisant partie du « Plan 1000 logements ». Ils se veulent les moteurs de la création d'un îlot écologique durable aux confins de la ville et s'appliquent à répondre aux pistes tracées par l'étude sociologique et urbanistique de ce quartier. Ces projets, par une densité de construction moyenne, des gabarits peu élevés, l'implantation et l'orientation des bâtiments, le maintien de larges ouvertures et perspectives sur des zones vertes préservées, participent au maillage vert du quartier. Les espaces verts offriront aux habitants des logements créés des jardins privatifs et semi-publics et aux autres habitants du quartier des zones publiques naturelles de détente, des potagers collectifs et/ou individuels, des circuits de promenade par la prolongation de la promenade verte. La Ville et le CPAS voient dans la construction de ce qu'il faut envisager comme un nouveau quartier, l'opportunité de réaliser un véritable ensemble urbain durable englobant les fonctions liées au logement et favorisant la mixité sociale dans tous ses aspects. C'est également l'occasion de mener une réflexion approfondie sur la performance énergétique des bâtiments (256 logements basse énergie et 79 logements passifs), la mobilité, le gestion des ressources naturelles et les espaces verts.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : faible émission de CO₂ liée aux bâtiments - utilisation rationnelle de l'énergie, de l'eau et des ressources naturelles - promotion d'une mobilité douce - gestion durable des déchets - préservation des espaces verts à haute valeur biologique / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : diminution des charges locatives / Bénéficiaires : les locataires
- **Social** : mixité sociale - offre d'espaces collectifs - sensibilisation au développement durable / Bénéficiaires : les locataires et habitants du quartier

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Budget « Plan 1.000 logements » et budget du CPAS - subsides régionaux potentiels

Pilotage et partenariats :

Le Départements des Travaux du CPAS

L'évaluation de l'action :



Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
CPAS : 0 logement basse énergie construit et 256 en cours de construction en 2011	Construction de 264 logements basse énergie	Nombre de logements basse énergie construits
CPAS : 0 logement passif construit et 79 en cours de construction en 2011	CPAS : Construction de 79 logements passifs	Nombre de logements passifs construits



Domaine d'action : Urbanisme, habitat et logement

ACTION 3.1.12 AMÉNAGER DES JARDINS BIODIVERSIFIÉS ET PARTICIPATIFS

L'action, ses objectifs et son contexte :

La restructuration de la Savonnerie Heymans a permis de créer un véritable «village» durable de 42 logements sociaux et une halte-garderie. Le projet Savonnerie participe du souhait d'un développement durable dans lequel s'est investi le Cpas de Bruxelles. Dès sa conception en 2005, la Savonnerie a pris des options fortes dans ce domaine: chauffage collectif par cogénération, eau chaude sanitaire (panneaux solaires thermiques), ventilation double flux, récupération des eaux pluviales, toitures vertes, isolation des façades, loggias bioclimatiques appropriables (vitrage accordéon).

Le projet est de la microchirurgie urbanistique qui améliore la situation pour tout l'intérieur d'îlot en le dé-densifiant et en le rendant plus vert. La Savonnerie souhaite remettre en avant de manière ambitieuse le rôle social que l'architecture peut jouer aujourd'hui.

Ce complexe d'habitation remarquable de par sa prouesse architecturale a remporté notamment le prestigieux "MIPIM Awards 2011" dans la catégorie des développements résidentiels, son exemplarité doit lui permettre de rayonner vers d'autres sites d'habitats.

C'est le cas du projet Fleuristes site d'habitation plus «classique » pour lequel le Cpas de Bruxelles entend installer une démarche participative de verdurisation au sens large. Aujourd'hui une dynamique de création de jardins participatifs est installée à la savonnerie Heymans. Ce projet s'appuiera sur cette dynamique pour partager expériences et savoirs vers deux autres sites. Il s'articulera aussi avec le projet Bruyn quia vit été programmée dans le temps et devait reprendre après travaux

Le CPAS a prévu d'installer des jardins et potagers biodiversifiés dans deux nouveaux sites immobiliers dont il est propriétaire la « Savonnerie Heymans » et « Fleuristes » situés tous les deux à Bruxelles 1000 .

Le projet s'articule autour de différents espaces :

- Des espaces aménagés pour la culture de légumes et de petits fruits. Les productions viseraient plus particulièrement à produire localement des plantes et légumes sains de qualité et selon des modes de cultures durables et respectueux de l'environnement.
- Plantation d'arbres fruitiers hautes et demi-tiges

Un développement urbain harmonieux



- Un espace divisé en parcelles individuelles : le projet prévoit une trentaine de parcelles individuelles qui seront attribuées en priorité aux habitants du quartier désirant cultiver leurs légumes ou petits fruits. Les participants s'engageront à n'utiliser aucun pesticide ou engrais chimique mais aussi à produire un maximum de légumes et à entretenir leurs parcelles.
- Des espaces mis à disposition des associations et particuliers : un espace sera réparti en différentes parcelles à aménager selon le nombre de participants et la nature des activités qui y seront développées. Celles-ci devront avoir un but didactique et présenter un panel d'activités utiles à l'environnement et à la société (mare, ruches, compost, cultures locales, espace convivial de rencontres et d'expression, etc.). Les participants assureront l'entretien, l'animation et la pérennité de leurs projets.
- Des espaces gérés par le CPAS : par les jardiniers du projet de réinsertion professionnelle Ecoflore, une initiative d'économie sociale (cf. Action 5.3.1).

Le CPAS a prévu aussi d'installer des jardins et potagers biodiversifiés dans le quartier Bruyn à Neder-Over-Heembeek. Une partie de ce terrain est destinée à la construction d'un îlot écologique (cf. Action 3.1.11.b). Il s'agit d'offrir une plus-value et un environnement de qualité aux quelque 600 futurs habitants et de faire de ce site un lieu privilégié de détente, de rencontres et de découvertes.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : enrichissement de la biodiversité - mise en valeur des ressources naturelles - jardinage écologique / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : création d'emplois - stimulation de l'économie locale - diminution des dépenses en produits frais pour les habitants / Bénéficiaires : les participants et les acteurs économiques locaux
- **Social** : tissage de liens sociaux entre les différents acteurs et à travers les activités organisées - convivialité, partage, travail de groupe, éducation et sensibilisation / Bénéficiaires : les participants et les habitants de l'îlot

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Appels à projets et fonds propres - personnel d'entretien (équipe de jardiniers d'Ecoflore)- , différents coordinateurs-chef de projet et responsables des jardins (concierges) - participation des associations locales et des habitants, asbl Tournesol, asbl Arbre, Début des haricots, Aux arbres citoyens (contrat de quartier)

Pilotage et partenariats :

Le Département des Travaux du CPAS en partenariat avec le Service des Propriétés et la Coordination de l'Agenda 21, [Département Emploi et Economie Sociale](#) et en collaboration avec les partenaires de terrain,

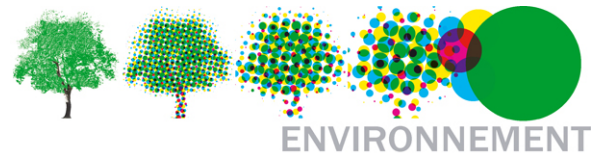


Calendrier prévisionnel :

Durée totale de l'action	Démarrage	Achèvement
Continue	Avril 2013	-

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Résultats à atteindre	Indicateurs
Aucun habitant impliqué en 2012	Participation d'habitants	Nombre d'habitants impliqués
Aucune association partenaire en 2012	Participation d'associations	Nombre d'associations partenaires
Aucune activité développée sur le site en 2012	Développement d'activités sur le site	Nombre d'activités développées sur le site
Nombres de visiteurs en 2012	Ouverture d'un lieu de détente, de convivialité	Nombre de visiteurs



3.2 Mobilité

La politique de mobilité constitue un enjeu majeur pour la Ville. En effet, les problématiques de la circulation et de l'accès conditionnent fortement sa vitalité et son attractivité. Par ailleurs, l'espace public doit être géré de manière à faciliter la réappropriation de la ville par ses habitants en y fluidifiant et sécurisant leurs déplacements. Le développement des mesures qui valorisent les déplacements doux et les solutions alternatives à la voiture individuelle est donc une priorité. De même, un certain nombre d'outils de planification et d'actions de sensibilisation sont nécessaires pour que l'ensemble de ces mesures contribuent effectivement à l'amélioration de la qualité de vie en ville et à la réduction des émissions polluantes.

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.2 METTRE EN ŒUVRE LE PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE DE LA VILLE

Le contexte, la finalité et l'action:

En vertu de l'Ordonnance Air et de ses arrêtés d'application, toutes les entreprises de plus de 200 travailleurs doivent réaliser un plan de déplacements d'entreprise (PDE) pour tous les sites situés dans un rayon de 500 mètres autour du bâtiment principal. Dans le cas de la Ville, sont concernés le Centre administratif et 7 bâtiments (Bd Anspach 6, 11, 13, 15 - Rue Grétry 2 - Place Sainte Catherine 17-18 - Bd Jacquain 1, 11, 19 - Rue du Pont Neuf 12 - Grand-Place 1, 14 - Quai de la Voirie 1). Fin 2008, la Ville a transmis son plan d'actions (phase 2) à Bruxelles Environnement - IBGE. L'objectif principal du PDE est de réduire la part modale de la voiture de 3 % pour 2011. Ce pourcentage peut paraître peu ambitieux. Il faut cependant le mettre en relation avec le fait que le pourcentage d'agents utilisant la voiture comme mode de déplacement principal est déjà fort bas (23% d'automobilistes pour le Centre administratif selon l'enquête fédérale « déplacements domicile-travail » de février 2009). Il convient également de nuancer les résultats de cette enquête en fonction du taux de réponse, parfois relativement bas (Centre administratif = 54% et Hôtel de Ville = 26%).

Les mesures du plan d'actions suivantes ont déjà été réalisées et continuent de porter leurs fruits :

1. Réalisation d'un guide « mobilité » et distribution de celui-ci aux nouveaux engagés (450 brochures distribuées en 2009 ; 236 en 2010) ;
2. Mises à jour régulières dans l'Intranet de la rubrique spécifique mobilité créée en 2009 ;
3. Augmentation du nombre de vélos de service (parc existant en 2009 : 83 vélos ; en 2010 : 119 vélos de service, 10 vélos électriques, 2 vélos pliables) ;
4. Octroi d'abonnements « Villo » : le service du personnel est en contact avec la société Decaux pour définir les modalités d'octroi d'abonnements « Villo » au personnel ;
5. Adaptation de l'indemnité vélo à 0,20 euro/km (effective depuis début 2010) ;
6. Remboursement des abonnements annuels de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) de 50 à 80% (fait en 2009) et mise en place du remboursement par tiers payant qui permet aux agents de ne plus devoir avancer les coûts totaux liés à l'abonnement ;
7. Augmentation par obligation légale de l'intervention patronale dans les frais de déplacement en train ;
8. Achat de véhicules non polluants. Parc existant en 2009 : 15 scooters électriques, 5 Citroën Berlingo dont 3 en service et 2 hors service et 6 Toyota Prius. Parc existant en 2010 : 9 voitures hybrides, 1 voiture de service électrique et 13 scooters électriques en service. 10 de ces derniers sont utilisés par la cellule Propreté publique pour les déplacements de service. Le Parc Auto dispose également de 4 Gluttons électriques (Propreté Publique) et de 2 mini

Un développement urbain harmonieux



pick-ups électriques, dit "Goupil" (Espaces Verts).
Tous les autres véhicules nouvellement achetés
répondent aux normes européennes) ;

9. Augmentation du prix des emplacements de stationnement mis à disposition du personnel dans le Centre administratif par le Département Commerce et Régie foncière des Propriétés communales (de 20 à 55 euros/mois ; fait en 2009).

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : réduction du trafic automobile, de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : meilleure accessibilité des entreprises dont la Ville - réduction des embouteillages / Bénéficiaires : le personnel de la Ville
- **Social** : meilleure qualité de vie des habitants - partage de l'espace public par tous les usagers / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Utilisation des moyens de communication interne pour la sensibilisation du personnel - budgets pour les actions 3, 4, 5 et 8

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en collaboration avec les départements concernés (Personnel, Centrale d'Achats, Organisation et Travaux de Voirie)

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Nombre d'abonnés annuels STIB : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.441 en 2009 (du 1/6 au 31/12) ▪ 1.909 en 2010 	Augmentation du nombre d'abonnés annuels STIB	Nombre d'abonnés annuel STIB
Nombre d'abonnés annuels SNCB : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 455 en 2009 ▪ 469 en 2010 	Augmentation du nombre d'abonnés annuels SNCB	Nombre d'abonnés annuel SNCB
Nombre d'abonnés annuels TEC et De Lijn : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 51 en 2009 ▪ 84 en 2010 	Augmentation du nombre d'abonnés annuels TEC et De Lijn	Nombre annuel d'abonnés TEC et De Lijn
Nombre de bénéficiaires de l'indemnité vélo :	Augmentation du nombre de bénéficiaires de l'indemnité	Nombre annuel de bénéficiaires de



<ul style="list-style-type: none"> ▪ 159 en 2009 ▪ 170 en 2010 	vélo	l'indemnité vélo
Nombre de vélos de service mis à disposition du personnel : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 83 en 2009 ▪ 119 en 2010 	Augmentation des vélos de service mis à disposition	Nombre de vélos de service mis à disposition du personnel
933.953 km parcourus en 2009 par le Parc automobile	Diminution du nombre de kilomètres parcourus par rapport à 2009	Nombre annuel de kilomètres parcourus par le Parc automobile
Consommation des véhicules : <ul style="list-style-type: none"> ▪ diesel (2009) = 880.980 l ▪ diesel (2010) = 471.734 l ▪ essence (2009) = 197.407 l ▪ essence (2010) = 104.938 l 	Diminution de la consommation des véhicules de la Ville (diesel et essence) par rapport à 2010	Consommation annuelle des véhicules de la Ville (diesel, essence)

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.3 METTRE EN ŒUVRE LE PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE DU CPAS

L'action, ses objectifs et son contexte :

Avec ses 2.400 travailleurs, le CPAS génère un nombre important de déplacements tant domicile-travail que professionnels dont une grande part est effectuée en voiture malgré une bonne desserte en transports en commun. En vertu de l'Ordonnance Air et de ses arrêtés d'application, la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale fait l'objet d'une surveillance permanente. Toutes les entreprises de plus de 100 travailleurs doivent réaliser un plan de déplacements d'entreprise (PDE) pour tous les sites situés dans un rayon de 500 mètres autour du bâtiment principal. En 2011, 6 sites du CPAS sont soumis à un PDE : l'Administration générale située Rue Haute 298a à 1000 Bruxelles, l'Institut Pacheco localisé Rue du Grand Hospice 7 à 1000 Bruxelles, le Service du Linge situé Rue du Cerf 375 à 1070 Anderlecht, le Centre de Réadaptation Heysel-G. Brugmann situé Rue du Heysel 3 à 1020 Laeken, la Maison de Repos et de Soins "Aux Ursulines" située Rue des Ursulines 6 à 1000 Bruxelles et la Résidence "Les Eglantines" située Rue Saints-Pierre et Paul 15 à 1120 Neder-Over-Heembeek.

Les mesures prises incluent le remboursement partiel des abonnements de transports en commun, l'indemnité vélo, l'amélioration de l'infrastructure cyclable, un nouveau parking vélos, la mise à disposition de douches et vestiaires, l'achat de vélos de service et d'équipements, le remboursement des abonnements annuels « Villo » pour les déplacements professionnels, le remboursement des frais de

Un développement urbain harmonieux



chaussures pour certaines catégories du personnel, l'utilisation de véhicules de services moins polluants, la désignation d'un coordinateur mobilité, l'information du personnel sur les alternatives à l'usage individuel de la voiture, le parking payant, la collaboration avec d'autres organismes en matière de mobilité, etc.

Le plan doit être amplifié et étendu aux autres bâtiments du CPAS. L'accent sera mis sur la diffusion d'informations (Intranet, Internet, mails, affichage, etc.) relatives aux différents modes de transport. Des fiches d'accessibilité seront réalisées. Des formations seront également prévues sur la conduite en ville pour les cyclistes et sur la conduite souple pour les chauffeurs. Un « atelier vélo » sera créé afin de pouvoir réparer les vélos sur place. En ce qui concerne les voitures de service, il est prévu de mettre sur pied un système central de courses. En termes de diminution du nombre de déplacements en voiture, le CPAS pourra décider d'aller plus loin en examinant la possibilité d'accorder une indemnité de déménagement pour les travailleurs qui se domicilient dans la Région de Bruxelles-Capitale où l'accessibilité en transports en commun est meilleure.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : sensibilisation du personnel aux enjeux de la mobilité durable - réduction des déplacements en voiture - diminution des pollutions et des nuisances sonores - limitation de la contribution au réchauffement climatique / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : mesures incitatives (gratuité de l'abonnement de transports en commun) financées en partie par la hausse du prix des emplacements de stationnement - amélioration de l'accessibilité du centre-ville grâce à la diminution du recours à la voiture par le personnel / Bénéficiaires : le CPAS et la collectivité
- **Social** : renforcement de l'image du CPAS (politique cohérente et prise en compte des besoins du personnel) - meilleure qualité de vie des habitants - partage de l'espace public / Bénéficiaires : le CPAS, son personnel et la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Augmentation de l'intervention patronale dans les abonnements de transports publics - aménagement de parkings pour vélos et motos - installation de douches et de vestiaires dans les bâtiments non pourvus

Un développement urbain harmonieux



Pilotage et partenariats :

La Centrale d'Achats (Service Mobilité) et le Département d'Economie sociale du CPAS

Calendrier prévisionnel :

Durée totale de l'action	Démarrage	Achèvement
Continue	2005	-

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Résultats à atteindre	Indicateurs retenus
638 abonnés annuels STIB en 2011	Augmentation du nombre d'abonnés annuels STIB	Nombre annuel d'abonnés STIB
167 abonnés annuels MTB en 2011	Augmentation du nombre d'abonnés annuels MTB	Nombre annuel d'abonnés MTB
374 abonnés annuels SNCB en 2011	Augmentation du nombre d'abonnés annuels SNCB	Nombre annuel d'abonnés SNCB
48 abonnés annuels TEC et De Lijn en 2011	Augmentation du nombre d'abonnés TEC et De Lijn	Nombre annuel d'abonnés TEC et De Lijn
59 bénéficiaires de l'indemnité vélo en 2011	Augmentation du nombre de bénéficiaires de l'indemnité vélo	Nombre annuel de bénéficiaires de l'indemnité vélo
2 vélos mis à disposition du personnel en 2011	Augmentation du nombre de vélos mis à disposition du personnel	Nombre de vélos mis à disposition du personnel
82 voitures propres dans le Parc automobile du CPAS en 2011	Augmentation du nombre de voitures propres	Nombre annuel de voitures propres acquises par le Parc automobile
808.723 km parcourus en 2011 par le Parc automobile	Diminution du nombre de kilomètres parcourus par rapport à 2010	Nombre annuel de kilomètres parcourus par le Parc automobile
9 abonnements «Villo» mis à disposition pour les déplacements	Augmentation du nombre d'abonnements «Villo» mis à disposition pour les	Nombre d'abonnements «Villo» mis à disposition



ENVIRONNEMENT

professionnels en 2013	déplacements professionnels	pour les déplacements professionnels
------------------------	-----------------------------	--------------------------------------

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.4 SOUTENIR L'ÉLABORATION DE PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Le contexte, la finalité et l'action:

Une proportion encore trop importante de parents conduit les enfants à l'école en voiture, ce qui engendre de nombreux embouteillages devant l'école ainsi que des risques d'accidents. Des zones 30 « abords d'écoles » ont été imposées par la législation et la Ville travaille depuis plusieurs années à sécuriser les entrées des écoles par divers aménagements (plateaux, traversées piétonnes, « kiss and ride », emplacements pour bus scolaires, range-vélos, etc.). Cependant, il est important que ces aménagements soient le fruit d'une réflexion au sein de l'école avec les enseignants, les élèves ainsi que les parents, afin qu'ils correspondent aux besoins de l'école. C'est la raison d'être du plan de déplacements scolaires (PDS) dont l'objectif est de promouvoir l'utilisation d'autres modes de déplacements tant pour aller à l'école que pour les activités scolaires. Le PDS est donc un outil visant à infléchir les habitudes des parents et des enseignants afin de diminuer la part modale de la voiture. Après analyse de la situation, des mesures sont proposées pour sécuriser et améliorer l'accessibilité de l'école, à vélo, à pied et en transports en commun, pour sensibiliser les parents, etc. Les actions sont par exemple un ramassage scolaire à vélo, un programme d'éducation au vélo, l'aménagement de parking vélo, le réaménagement des zones dangereuses, la création de « kiss and ride » et de casse-vitesse, l'inscription de smileys sur les trottoirs pour indiquer les passages sécurisés aux abords des écoles, etc.

Chaque PDS comprend trois phases :

1. Le diagnostic (examen de l'offre de transport, de l'origine des élèves et de leur mode de déplacements) ;
2. Le plan (mesures à prendre par l'école et autres pouvoirs publics) ;
3. La réalisation du plan et son évaluation.

Depuis 2006, la Région de Bruxelles-Capitale soutient financièrement (remise de matériel didactique) et pédagogiquement (aide via l'ASBL Green) 30 écoles primaires par an et pendant 3 ans pour élaborer et réaliser un plan de déplacements scolaires. Les conseillers en mobilité de la Ville sont sollicités pour servir de relais lors du lancement de l'action et pour aiguiller les demandes des écoles pour la réalisation de mesures structurelles (aménagements des abords des écoles par exemple). Dans le cadre de la « Semaine de la Mobilité », la Région octroie aussi un subside aux écoles et aux communes qui souhaitent mener des projets en faveur de la mobilité douce (cf. Action 3.2.5). Depuis 2006, plusieurs écoles bruxelloises ont élaboré leur PDS. Il s'agit des écoles suivantes :

2006-2007 : Gesubsidieerde Vrije Lagere School Sint-Jans Berchmanscollege - Kristus Koning Assumpta - Sint-Jorisbasisschool - Ecole Catteau-Aurore

Un développement urbain harmonieux



2007-2008 : Basisschool t'Plantzoentje - Kakelbontschool - Ecole maternelle n°13 Catteau-Victor Horta

2008-2009 : Hoofdstedelijk Atheneum Karel Buls - Lycée La Retraite - Maria Boodschap - Ecole maternelle Dachsbeck - Institut St-Louis (1 et 2)

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de l'usage de la voiture, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : meilleure accessibilité des écoles - diminution des accidents - économies en carburant / Bénéficiaires : la collectivité
- **Social** : autonomisation des enfants dans leurs déplacements - meilleure santé des enfants / Bénéficiaires : les enfants et parents

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

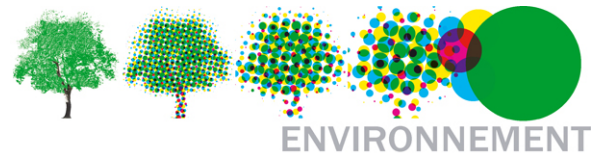
Subside et encadrement régional via l'ASBL Green subsidiée par la Région de Bruxelles-Capitale - accompagnement par la Cellule Mobilité pour soutenir et aider les écoles dans leur projet de PDS

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en partenariat avec l'ASBL Green, le Département de l'Instruction publique (pour les écoles de la Ville), les directions des écoles des autres réseaux et la Police

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateur
12 écoles ayant entamé un plan de déplacement scolaire (PDS)	Augmentation du nombre d'écoles ayant entamé un PDS	Nombre de nouvelles écoles ayant entamé un PDS



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.5 SE RÉAPPROPRIER L'ESPACE PUBLIC COMME ESPACE DE CONVIVIALITÉ

Le contexte, la finalité et l'action:

Les espaces publics en milieu urbain sont envahis par les automobiles. Le bruit, la pollution, l'insécurité qu'elles engendrent, découragent fortement les citoyens à se balader à pied, à s'asseoir à une terrasse, à discuter, à pédaler ou à utiliser les transports publics englués dans le trafic. A certaines occasions, il est donc important que le public puisse se réapproprier la ville pour s'y promener, participer à des activités, se rencontrer et apprécier une ville sans (ou avec moins de) voitures. C'est dans ce cadre-là que la Ville soutient les actions suivantes :

- « Dimanche sans voiture » (vers le 22 septembre) : il s'agit de sensibiliser le public à l'impact de la voiture en supprimant son utilisation toute une journée et en promouvant d'autres modes de déplacement. De nombreuses activités sont organisées pour faire découvrir la ville et son patrimoine autrement. En 2009 par exemple, ces activités étaient les suivantes : tours guidés et balisés à vélo, Bruxelles-Champêtre, le Beau Vélo de Ravel, cirque en rue, une gigantesque table d'hôtes de plusieurs centaines de mètres de long, etc. La Ville a organisé un village à Neder-Over-Heembeek, place Saint-Nicolas, mettant la mobilité et le développement durable en valeur par des animations diverses et par la tenue d'un stand communal sur la mobilité.

- « Semaine de la Mobilité » (16-22 septembre) : la Région de Bruxelles-Capitale s'appuie sur les communes pour encourager par de nombreuses actions de sensibilisation l'utilisation des différents modes alternatifs à la voiture et ce, en s'adressant à tous les publics (entreprises, écoles, particuliers, etc.). Chaque jour de la semaine est dédié à un thème différent. En 2009, trois écoles ont remis des projets d'action. En 2010, c'en étaient quatre.

- Bois de la Cambre : fermeture du Bois durant l'été et les week-ends pendant la bonne saison.

- Rues réservées aux enfants : durant l'été, les riverains qui le souhaitent, peuvent demander à la Ville de fermer leur rue pour permettre aux enfants d'y jouer en toute sécurité (4 rues ont été fermées en 2010).

En 2010, l'action « Pentagone sans voiture », qui avait été organisée en 2008 et en 2009 et qui consistait en la fermeture du Pentagone lors de la Fête de l'Iris au mois de mai, n'a plus été mise en place. Pour 2011, il n'est pas prévu de remettre cette action sur pied. D'autres projets sont à l'étude et seront concrétisés plus tard.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de l'utilisation de la voiture, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : diminution des accidents routiers - hausse du tourisme et de la fréquentation du secteur de l'hôtellerie, de la restauration et des cafés lors des dimanches sans voiture / Bénéficiaires : la collectivité et le secteur HORECA en particulier

Un développement urbain harmonieux



- **Social** : impact positif sur la santé - convivialité grâce aux nombreuses activités / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Budget spécifique pour la gestion des dérogations (« Dimanche sans voiture ») - coordination des actions du « Dimanche sans voiture » par les ressources humaines de la Cellule Mobilité - subsides régionaux ponctuels

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en partenariat avec le Département de la Démographie (Cellule Casier judiciaire pour les dérogations), le Département Culture, Jeunesse, Loisirs et Sports, le Département de l'Urbanisme (Cellule Eco-Conseil pour les animations), la Police, la Région de Bruxelles-Capitale et les écoles (pour l'appel à projets écoles-communes)

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
4 événements favorisant la réappropriation de l'espace public	Maintien ou augmentation du nombre d'événements favorisant la réappropriation de l'espace public	Nombre d'événements favorisant la réappropriation de l'espace public



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.6 VALORISER LES DÉPLACEMENTS DOUX ET LES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le contexte, la finalité et l'action:

Depuis 1995, la Ville mène une politique globale de valorisation des déplacements doux. Elle s'applique ainsi à respecter une hiérarchie des voiries, à partager l'espace en diminuant l'emprise de la voiture lors des projets de rénovation de rues (élargissement de trottoirs, nouveaux terre-pleins, amélioration des traversées, rétrécissement des voiries, aménagement de pistes cyclables) et à en faire des espaces qualitatifs et conviviaux pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite. Ces pratiques sont complémentaires aux projets de zones 30 ou de zones piétonnes visant une réduction de la vitesse des véhicules et une suppression du trafic de transit.

Par ailleurs, au-delà des divers projets en faveur des cyclistes qui sont présentés dans la rubrique suivante (cf. Action 3.2.7 et suivantes), des mesures sont également prises pour améliorer les cheminements piétons (piétonniers, réflexion en terme de phasage de feux, aménagements pour personnes à mobilité réduite). Enfin, le système de voitures partagées « Cambio », qui est déjà bien développé dans le centre, peut être développé dans d'autres quartiers de la Ville et des facilités de parking envisagées pour ces véhicules.

C'est donc dans ce cadre que s'inscrit la politique de la Ville en matière de déplacements doux et de solutions alternatives à la voiture individuelle. Cela se traduit par différentes actions qui seront reprises dans les fiches suivantes :

- **Action 3.2.6.a :** Favoriser le développement durable de la zone piétonne du pentagone
- **Action 3.2.6.b :** Développer le système de voitures partagées
- **Action 3.2.6.c :** Améliorer la vitesse commerciale des transports en commun de surface

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement :** réduction des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores - réduction des émissions de CO₂ / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie :** diminution du trafic de transit et amélioration concomitante du trafic interne - réduction du temps passé dans les embouteillages - création d'emplois par la mise en place et le développement du système de voitures partagées / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville
- **Social :** diminution du nombre d'accidents de la route - amélioration de la qualité de vie dans les quartiers - partage de l'espace public par tous ses usagers y compris les personnes à mobilité réduite / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville

Un développement urbain harmonieux



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.06.A FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA ZONE PIETONNE DU PENTAGONE

Le contexte :

Le réaménagement des boulevards du centre depuis la place Fontainas jusque la place De Brouckère figure parmi les grands projets du programme de la majorité pour la législature 2012-2018. Il est accompagné d'un plan de circulation permettant à la fois l'accessibilité du piétonnier tout en diminuant le trafic de transit dans le Pentagone.

Ce projet est également repris dans l'accord de coopération de sorte que c'est Beliris qui est chargé de sa mise en œuvre. Les travaux ont démarré en 2016 au niveau des impétrants et se termineront en 2019. Le piétonnier des boulevards s'inscrit dans l'extension du piétonnier autour de la Grand-Place.

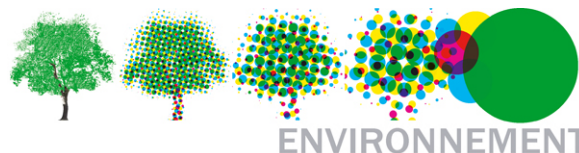
Il est prévu de remplacer les arbres et arbustes actuels plantés dans des bacs en béton par plus d'arbres au niveau du sol ainsi que de plus larges carrés de verdure. Ceux-ci seront alimentés en eau par un système de récupération de l'eau des toitures. Les matériaux durables tels que la pierre bleue belge ou le bois pour les bancs seront privilégiés. Des poubelles intelligentes enterrées ont été placées. Un travail sera mené en parallèle pour redynamiser les commerces au travers de la Région foncière qui possède de nombreux bâtiments sur les boulevards. Les enseignes seront uniformisées. La rénovation des façades sera encouragée. La réaffectation de la Bourse en « musée de la bière » participera à l'attractivité du piétonnier.

La finalité :

- Amélioration de la qualité de vie des habitants de la Ville de Bruxelles
- Processus continu d'amélioration du centre-ville (rues adjacentes et parallèles à la rue Neuve) pour qu'il soit de plus en plus piétonnier et convivial.

L'action :

- Agrandir les zones piétonnes du Pentagone
- Réduire le niveau de bruit et de la pollution de l'air
- Verdurer la zone piétonne
- Mettre en place des systèmes de récupération des eaux pluviales – bacs d'eau
- Réduire la consommation d'énergie de l'éclairage public
- Garantir la mixité des usages des espaces publics
- Privilégier l'utilisation de matériaux durables.



La pertinence « développement durable » de l'action

- **Gouvernance** : la décision du piétonnier correspond à la prise en compte de la demande des habitants, projet porté de manière transversale par l'ensemble du collège avec l'appui de la Région/ Bénéficiaires : habitants, collectivité
- **Environnement** : diminution de la pollution de l'air et du bruit /Bénéficiaires : tous les utilisateurs de la zone ainsi que les riverains.
- **Social** : favorise les contacts sociaux, la convivialité et le bien-être / Bénéficiaires : les habitants, la collectivité
- **Économie** : facteur de développement commercial si offre commerciale diversifiée et spécifique et piétonnier accessible et bien aménagé/Bénéficiaires : les commerçants, les habitants, touristes, la collectivité

La mise en œuvre de l'action

Moyens : financement Beliris pour l'aménagement de surface + financement Ville (5 millions d'euros pour le réaménagement des boulevards du centre et de leurs différentes places + 5,6 millions d'euros pour l'embellissement quotidien de la Ville, dont la mise en place de primes pour la rénovation des façades + 3,4 millions d'euros dont l'aménagement de la Bourse et du nouveau MAD, place du Vieux Marché aux Grains).

Pilote et partenariats :

Pilote : département Urbanisme/cellule mobilité et espace public en collaboration avec de nombreux départements de la Ville (département Travaux de voirie/Espaces verts et Etudes et Permis, Police)

Partenariats : Beliris, Atrium, Bruxelles-Mobilité Pro Velo, STIB, Bruxelles-Environnement.

Pilotage :

Etapes du projet	Démarrage	Achèvement
Préparation (étude, obtention du PU, test plan mobilité)	2014	Printemps 2017
Mise en œuvre (travaux relatifs à l'espace public pour la mise en piétonnier sans tenir compte de la Bourse)	2016	2019



L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Piétonnier existant limité autour de la Grand place	Agrandir les zones piétonnes du Pentagone	Longueur de voiries rendues piétonnes
		Surface de voiries rendues piétonnes
Niveau de bruit élevé sur les boulevards	Réduire le niveau de bruit	Points de mesures définis sur boulevards. Evaluation avec sonomètres avant et après mise en piétonnier
		Etude qualitative de l'évolution du bruit sur le bd Anspach ??
Niveau de pollution élevé sur les boulevards	Réduire le niveau de la pollution de l'air	Concentration de black carbon produit localement à la Bourse avant et après mise en place du piétonnier
Eclairage public par lampes au sodium sur mats de 8 m de haut	Réduire la consommation d'énergie de l'éclairage public	Évaluation de la diminution de la consommation de l'éclairage sur le bd Anspach
Prédominance du trafic routier avant test piétonnier.	Garantir la mixité des usages des espaces publics	Nombre de cyclistes en moyenne/heure à la Bourse (moyenne comptages matin/midi/soir)
		Nombre de piétons en moyenne/jour sur le bd Anspach, 41-48 à hauteur du Brico
		Utilisation des transports en commun (sortie stations Bourse et Anspach)

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.6.B DÉVELOPPER LE SERVICE DE VOITURES PARTAGÉES

Le contexte, la finalité et l'action:

La société Cambio, soutenue par les pouvoirs publics (Régions/Communes), a développé un service de voitures partagées avec différentes formules d'abonnement, tant pour les particuliers que pour les entreprises. Une voiture partagée permet de remplacer 7 à 8 voitures individuelles et contribue donc à diminuer fortement la pression du stationnement en ville. Par ailleurs, il est constaté que les utilisateurs du service font un usage beaucoup plus rationnel de la voiture. Un partenariat a également été mis en place entre Cambio et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) par la promotion du service Cambio par la STIB et des réductions tarifaires aux abonnés de la STIB.

Le service a démarré en 2003 avec 3 stations de voitures partagées. En 2010, 19 stations sont accessibles sur le territoire de la Ville pour un total de 62 véhicules disponibles. Le taux d'utilisation de ces voitures est de 37% en moyenne, ce qui signifie que chaque véhicule est emprunté en moyenne à raison de 9h par jour.

En 2011, Cambio ambitionne d'ouvrir sur le territoire de la Ville quatre nouvelles stations : De Wand, square Gutenberg, Rouppe ainsi qu'à la Gare Centrale. La Ville, quant à elle, offre des facilités de stationnement aux abonnés des associations de voitures partagées agréées par la Ville en mettant à disposition de chaque véhicule présent en Région de Bruxelles-Capitale une carte de stationnement gratuit valable sur le territoire de la Ville.

En 2016, la Ville envisage d'autoriser le système de « flotte libre ». Des sociétés d'auto-partage telles que Drive Now ou Zip Car auront la possibilité de circuler sur le territoire de la Ville. Elle envisage également d'autoriser le système de partage des scooters électriques (Scooty).

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution du nombre de véhicules en ville - diminution des pollutions par la mise en service de véhicules récents et peu polluants / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : meilleure accessibilité du centre-ville / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville
- **Social** : meilleure qualité de vie des habitants - meilleure convivialité de l'espace public notamment par la récupération de places de stationnement / Bénéficiaires : les habitants de la Ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :



Aménagement d’emplacements de stationnement spécifiques pour les voitures partagées - budget du Département des Travaux de Voirie pour l’équipement des stations (signalisation, barrières rabattables) soit 678.60 euros par emplacement (total de 13.572 euros pour 20 emplacements)

Pilotage :

Le Département de l’Urbanisme (Cellule Mobilité) en collaboration avec le Département des Travaux de Voirie, la Police et Cambio

L’évaluation de l’action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
Nombre de stations de voitures partagées : 14 en 2009 21 stations en 2015	Augmentation du nombre de stations	Nombre de stations disponibles
Nombre de voitures partagées : 50 en 2009 77 en 2015	Augmentation du nombre de voitures partagées	Nombre de voitures partagées disponibles
Impossibilité de stationner gratuitement et sans limitation de durée avec des véhicules Cambio sur les zones de stationnement réglementé de la Ville	Gratuité du stationnement sur le territoire de la Ville de Bruxelles pour tous les véhicules Cambio (+/- 100 véhicules)	Nombre de cartes de stationnement distribuées dans les véhicules de la flotte Cambio de la Région de Bruxelles-Capitale
Nombre de clients de Cambio habitant la Ville : 941 en 2010 1845 clients en 2015	Augmentation du nombre de clients habitant la Ville	Nombre de clients habitant la Ville de Bruxelles



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.6.c AMÉLIORER LA VITESSE COMMERCIALE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE SURFACE

Le contexte, la finalité et l'action:

Dans le cadre de son programme « Vicom », la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) a pour objectif d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun de surface. En effet, la rapidité et la fiabilité des transports en commun sont deux des critères les plus importants déterminant le choix du transport utilisé. Par ailleurs, une vitesse accrue permet d'assurer une meilleure rotation et d'augmenter les fréquences.

La vitesse commerciale des transports en commun de surface n'était que de 17,1 km/h pour les trams et de 17,9 km/h pour les bus en 2006, alors qu'elle était de 29,7 km/h pour le métro en 2005. L'objectif est d'atteindre 20 km/h pour chacune des lignes prioritaires de surface définies dans le plan « Vicom » 2006-2010, 18 km/h pour les autres lignes et 12 km/h en moyenne. Pour 2010, 90% du réseau tram devrait être en site protégé (63% à la fin 2005) et 40% du réseau bus devrait également l'être (9% à la fin 2005).

Pour ce faire, 250 points noirs sur la Région de Bruxelles-Capitale doivent être éradiqués. Une priorité absolue des actions concernent une série d'axes traversant le territoire de la Ville de Bruxelles. Il s'agit de l'avenue Louise (trams 93 et 94), de l'axe Nord-Sud (trams 3 et 4) et des lignes de bus 38, 49, 63, 64, 71, 88 et 95. La Ville collabore avec la STIB en analysant ses demandes et en recherchant des solutions communes (cf. sites propres, priorité aux feux, arrêts avancés, etc.). Pour mettre en œuvre ces actions, un planning et des budgets précisant la répartition de la prise en charge sont définis en discussion avec la STIB.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : valorisation des alternatives à la voiture individuelle - réduction des points noirs, des arrêts subis par les trams et bus et des pollutions émises / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : meilleure accessibilité en transports en commun des entreprises - diminution des charges d'exploitation des transports en commun grâce à une meilleure rotation des bus et trams / Bénéficiaires : les entreprises bruxelloises, les usagers et la STIB
- **Social** : plus grande attractivité des transports en commun pour le public par une augmentation de leur fréquence et de leur vitesse / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Travaux d'aménagement des voiries - investissements

Un développement urbain harmonieux



Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en collaboration avec le Département des Travaux de Voirie, la STIB et la Police

Calendrier prévisionnel :

Durée totale de l'action	Démarrage	Achèvement
10 ans	2006	2016

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
100 points noirs sur le territoire de la Ville en 2006	Diminution du nombre de points noirs	% de décisions du Collège destinées à favoriser les transports en commun par rapport aux demandes de la STIB

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.7 FAVORISER LES DÉPLACEMENTS CYCLISTES

L'action, ses objectifs et son contexte :

Depuis plusieurs années, la Ville a mis en place une politique favorisant le développement de la pratique du vélo qui s'articule en trois axes : le développement du système de vélos en libre service ; la mise en place d'infrastructures (stationnement et aménagement de voirie) ; la sensibilisation et l'éducation au vélo.

Outre la valorisation du vélo pour les déplacements domicile - travail de son personnel, la Ville tient de plus en plus compte des cyclistes dans le cadre des nouveaux aménagements de voirie : pistes ou bandes cyclables, sens uniques limités (SUL), zones avancées aux carrefours (sas), etc. Néanmoins, il reste encore beaucoup de travail pour adapter les voiries existantes en faveur des cyclistes et faire en sorte qu'au sein de l'administration, le réflexe " vélo " soit acquis. Par ailleurs, le réseau de range-vélos doit encore être densifié pour couvrir l'ensemble du territoire en tenant compte en priorité des commerces, écoles, pôles culturels et sportifs. Face aux demandes des locataires de la Régie foncière pour des emplacements sécurisés et couverts afin d'y entreposer leurs vélos, la Ville a installé, dans certains immeubles, des infrastructures prévues à cet effet et édité un plan mentionnant les emplacements, gratuits et couverts, dans un rayon de 500 mètres autour de chaque immeuble. Il est malgré tout impossible de disposer d'un local vélo par complexe, les lieux ne s'y prêtant pas toujours.

En 2006, la Ville a lancé une initiative de vélos en libre service dans le Pentagone, appelée « Cyclocity ». En 2009, cette idée a été reprise par la Région de Bruxelles-Capitale sous le nom de « Villo » et élargie à tout le territoire régional. En complément de la promenade verte qui ceinturera la Région d'un circuit de 75 kilomètres à travers des sites et des paysages très variés, la Ville compte développer des itinéraires communaux comme une promenade cyclopiétonne à travers Neder-Over-Heembeek vers le domaine des Trois Fontaines situé à Vilvorde. Une réflexion est en cours avec Bruxelles Environnement - IBGE dans le cadre du maillage vert. Lors de l'édition 2009 de « Vélocity », la Ville a signé la *Charte de Bruxelles* dont l'objectif est d'atteindre 15% des déplacements à vélo pour 2020 et de mettre en place une politique volontariste. Dans le cadre de l'observatoire du vélo régional, des comptages sont réalisés par l'ASBL Pro Velo aux principaux carrefours afin de suivre l'évolution du nombre de cyclistes. Ce nombre est en croissance constante et plus particulièrement là où des aménagements pour les cyclistes ont été réalisés, comme sur la Rue de la Loi.

Un développement urbain harmonieux



C'est donc dans ce cadre que s'inscrit la politique de la Ville en matière de déplacements cyclistes. La Ville investit entre autre dans les infrastructures cyclistes : le nombre de pistes cyclables a augmenté de presque 60%. 23% de pistes cyclables en plus depuis 2012. Pour l'été 2017 : 3 km de pistes cyclables surélevées en plus. 2014 : 25.000 EUR investis par la Ville dans l'événement Dimanche sans voitures. 2016 : 50.000 EUR pour la sensibilisation de l'usage de la mobilité à deux roues. Cela se traduit par différentes actions qui seront reprises dans les fiches suivantes :

- **Action 3.2.7.a :** Soutenir la mise en place et l'utilisation de vélos en libre service
- **Action 3.2.7.b :** Faciliter le stationnement des vélos
- **Action 3.2.7.c :** Prévoir des aménagements de la voirie en faveur des cyclistes
- **Action 3.2.7.d :** Sensibiliser et éduquer à l'utilisation du vélo
- **Action 3.2.7.e :** Equiper les bâtiments de la ville de Bruxelles de parkings vélo

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de la pollution atmosphérique grâce à l'augmentation de la part modale du vélo - diminution des nuisances sonores / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : diminution des accidents routiers - moindre usure de la voirie / Bénéficiaires : les usagers et les contribuables
- **Social** : impact positif sur la santé et la qualité de vie - renforcement des liens sociaux - mode de déplacement accessible aux plus défavorisés - moindre danger pour la sécurité que les véhicules motorisés / Bénéficiaires : les habitants de la ville



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.7.A SOUTENIR LA MISE EN PLACE ET L'UTILISATION DE VELOS EN LIBRE SERVICE « VILLO»

Le contexte, la finalité et l'action:

En 2007, lors de la semaine de la mobilité, la Ville de Bruxelles avait lancé, à titre pilote, « Cyclocity », un premier réseau de 23 stations de vélos en libre service dans le Pentagone. La mise en place avait été confiée à la société JC Decaux. Ce système n'a pas réellement décollé car le territoire couvert était trop restreint, les vélos trop lourds vu le relief et les prix pas suffisamment attractifs.

Des enseignements en ont été tirés et plus particulièrement la nécessité de prévoir un réseau étendu à une échelle régionale. La Région a dès lors repris le dossier en charge et relancé un produit amélioré : « Villo », toujours en collaboration avec la société JC Decaux.

Fin 2010, ce sont 59 stations Villo comportant en tout pas moins de 710 vélos qui sont installées sur une partie du territoire de la Ville (le Pentagone, l'avenue Louise, le quartier européen et le sud de Laeken). La Ville a gracieusement offert les emplacements de stationnement en voirie nécessaires à l'implantation des stations, tout en restant attentive à limiter autant que possible la publicité et à assurer une bonne intermodalité avec les transports en commun.

Via un abonnement de courte ou de longue durée, il est donc possible de circuler à vélo dans le centre-ville pour une somme très modique (gratuitement la première demi-heure).

L'objectif à terme est de couvrir non seulement les communes en première couronne mais d'étendre le réseau au-delà. La Ville est demandeuse d'étendre le réseau vers le nord à Neder-Over-Heembeek, Laeken et Haren.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de la pollution grâce à l'augmentation de la part modale du vélo- diminution des nuisances sonores / Bénéficiaires : tous.
- **Économie** : impact positif sur la santé et les accidents routiers- moindre usure de la voirie / Bénéficiaires : la population de la Ville.
- **Social** : Renforcement des liens sociaux - mode de déplacement accessible à tous – moindre danger pour la sécurité des autres usagers / Bénéficiaires : la population de la Ville.

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Un développement urbain harmonieux



Contribution au financement du système en exemptant de redevance la société JC Decaux pour le placement de dispositifs publicitaires liés aux stations - Concession de voirie : perte de recettes due à la suppression d'emplacements de stationnement payants

Pilote et partenariats :

Région de Bruxelles-Capitale en partenariat avec le Département Urbanisme (Section Plan et Autorisations et Cellule Mobilité), Département Travaux de Voirie (Cellule Autorisations de voiries)

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs retenus
59 stations Villo existantes en 2010	Extension du nombre de stations sur le territoire de la Ville	Nombre de stations sur le territoire de la Ville
710 vélos partagés disponibles en 2010	Augmentation du nombre de vélos partagés disponibles	Nombre de vélos partagés
3.887 abonnés habitent la Ville de Bruxelles en 2010	Augmentation du nombre d'abonnés habitant la Ville de Bruxelles	Nombre d'abonnés habitant la Ville de Bruxelles
1,40 utilisations en moyenne par jour de chaque vélo en 2010	Augmentation du nombre d'utilisations par jour de chaque vélo	Nombre moyen d'utilisations par jour



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.07.B FACILITER LE STATIONNEMENT DES VÉLOS

Le contexte :

Depuis plusieurs années, la Ville a mis en place une politique favorisant le développement de la pratique du vélo. La mise en place d'infrastructures de stationnement en fait partie intégrante. Après une collaboration avec la société ACKA qui avait placé une centaine de range-vélos payés par la publicité, la Ville a décidé en 2002 de développer son propre réseau d'arceaux vélos qui sont dorénavant placés en voirie. Elle a opté pour un modèle adapté (U renversé) et lors du lancement du modèle, a placé des autocollants expliquant comment attacher correctement son vélo. Depuis 2002 plus de 1000 arceaux ont été implantés, particulièrement aux abords des bâtiments publics, créant un maillage sur tout le territoire. Par ailleurs, un box pour vélos a été placé à titre pilote en 2009 sur le Boulevard de Dixmude. L'évaluation est positive. En 2015, 29 box à vélos ont été placés principalement dans le Pentagone et le quartier européen.

L'objectif est de continuer à augmenter le nombre de stationnement vélos en sur le territoire de la Ville.

D'autres mesures concernant les infrastructures de stationnement sont également mises en œuvre par la Ville. Il s'agit notamment de la mise à disposition de vélos en libre service (cf. Action 3.2.7.a) et d'équiper les bâtiments de la Ville de parkings (cf. fiche 3.2.07.e).

Dans le cadre de la piétonisation des boulevards centraux, 2 parkings vélos en sous-sol seront réalisés : l'un sous la Bourse et l'autre sous la place De Brouckère. La réalisation est prise en charge par la Région.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Gouvernance** : permettre aux cyclistes de se stationner en toute sécurité, encourager la pratique du vélo/Bénéficiaires : les cyclistes et la collectivité.
- **Environnement** : diminution de la pollution et des nuisances sonores grâce à l'augmentation de la part modale du vélo / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : - moindre usure de la voirie / Bénéficiaires : la collectivité et la Ville
- **Social** : impact positif sur la santé - renforcement des liens sociaux - mode de déplacement accessible à tous - / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Budget du Département des Travaux de Voirie avec un subside régional partiel (marché pour 200 arceaux en 2015).

Un développement urbain harmonieux



Pilotage et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en collaboration avec le Département des Travaux de Voirie (Cellule Stationnement en voirie).

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
1378 arceaux placés depuis de 2002 à fin 2015	Augmentation du nombre d'arceaux placés	Nombre d'arceaux placés
32 box vélos placés de 2009 à fin 2015	Augmentation du nombre de box pour vélos (4 nouveaux pour 2017)	Nombre de box pour vélos



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.7.c PRÉVOIR DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE EN FAVEUR DES CYCLISTES

Le contexte, la finalité et l'action:

Depuis plusieurs années, la Ville a mis en place une politique favorisant le développement de la pratique du vélo. Les aménagements en voirie en font partie intégrante. Sont concernées différentes infrastructures.

Il y a tout d'abord la création de pistes cyclables (séparées et marquées), de bandes cyclables, de bandes bus et vélos (+3km en 2010) sur les axes les plus fréquentés par les cyclistes et où la densité de la circulation le nécessite.

Il y a également l'implantation systématique de zones avancées (sas) aux carrefours à feux (+10 en 2010), permettant ainsi aux cyclistes de se positionner devant les voitures, et la mise en sens unique limité (SUL) des voiries à sens unique. Cela permet aux cyclistes d'éviter des détours en les autorisant à circuler à contresens sur des voiries mises à sens unique.

La Ville privilégie enfin la poursuite du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale, et plus particulièrement dans le Pentagone.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de la pollution et des nuisances sonores grâce à l'augmentation de la part modale du vélo / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction des accidents routiers - moindre usure de la voirie / Bénéficiaires : la collectivité et la Ville
- **Social** : impact positif sur la santé - renforcement des liens sociaux - mode de déplacement accessible à tous - moindre danger pour la sécurité des autres usagers / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Budget du Département des Travaux de Voirie pour les aménagements cyclables

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) pour la stratégie du plan communal de mobilité, en collaboration avec le Département des Travaux de Voirie pour la réalisation des aménagements en voirie, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) pour les aménagements de bandes bus et vélos, la Région de Bruxelles-Capitale pour les ICR



L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
68 km de pistes cyclables en 2009 sur le territoire de la Ville	Augmentation du nombre de kilomètres de pistes cyclables dont 3km de pistes cyclables surélevées en 2017 dans le Pentagone	Nombre de kilomètres de pistes cyclables sur le territoire de la Ville
347 rues, soit 67 km de sens unique limité (SUL) en 2009	Augmentation du nombre de tronçons de rue en SUL	Nombre de kilomètres de SUL
87 sas aux carrefours en 2010	Augmentation du nombre de sas	Nombre de sas aux carrefours
11 km de bandes bus et vélos en 2010	Augmentation du nombre de kilomètres de bandes bus et vélos	Nombre de kilomètres de bandes bus et vélos



Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.7.D SENSIBILISER ET ÉDQUER À L'UTILISATION DU VÉLO

Le contexte, la finalité et l'action:

Depuis plusieurs années, la Ville a mis en place une politique favorisant le développement de la pratique du vélo. La sensibilisation par l'éducation en fait partie intégrante. L'ASBL Pro Velo soutient les actions d'éducation des élèves de l'enseignement primaire à l'utilisation du vélo. L'objectif est de familiariser à l'utilisation du vélo les enfants qui n'en ont pas et de leur donner plus d'autonomie dans leurs déplacements. L'accent est mis sur un apprentissage actif du code de la route. Ces cours préparent au passage du brevet cycliste organisé par la Région de Bruxelles-Capitale. Le programme a démarré en 2001 avec 4 écoles. Pour l'année 2009-2010, 15 écoles sont concernées et 5 d'entre elles prépareront le brevet cycliste.

Au-delà de l'éducation des enfants, la Ville a également soutenu d'autres actions de sensibilisation plus générales :

- Participation à « Dring Dring » depuis le début du lancement de cette action régionale jusqu'en 2009 : dans le cadre de la « Semaine du Vélo » coordonnée par Pro Velo, la Ville organise un circuit à vélo pour les écoles de la Ville et une balade à vélo à midi pour le personnel communal. En 2010, Pro Velo souhaite changer de concept en organisant un autre type d'action touchant plus directement les automobilistes.
- Soutien à l'ASBL GRACQ pour l'action « J'achète à vélo », de 2006 jusqu'en 2009.
- Soutien à l'ASBL Cyclo depuis 2009 pour l'organisation d'ateliers de réparation de vélos et d'une bourse aux vélos d'occasion. L'ASBL organise 3 séries de cours interactifs de 6 soirées donnés à de petits groupes de 12 personnes maximum. Par ailleurs, les Bruxellois peuvent venir toute l'année sur rendez-vous pour réparer sur place en atelier ouvert leur vélo. L'ASBL fournit le matériel de réparation et l'assistance technique. La bourse aux vélos est organisée durant la « Semaine de la Mobilité » du mois de septembre.
- Campagnes régulières sur la prévention du vol de vélo par l'asbl Bravvo

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : diminution de la pollution et des nuisances sonores grâce à l'augmentation de la part modale du vélo / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : réduction des accidents routiers - moindre usure de la voirie / Bénéficiaires : la collectivité et la Ville
- **Social** : impact positif sur la santé - renforcement des liens sociaux - mode de déplacement accessible à tous - moindre danger pour la sécurité des autres usagers / Bénéficiaires : les habitants et usagers de la ville

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Un développement urbain harmonieux



Subsides octroyés aux associations partenaires (37.000 euros en 2009, 33.300 euros en 2010, 25.000 € en 2011)

Pilote et partenariats :

Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) en partenariat avec les ASBL subsidiées

L'évaluation de l'action :

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs retenus
Education vélo : 203 classes formées et 5.945 élèves formés depuis 2001	Augmentation du nombre de classes et d'élèves formés	Nombre annuel et nombre total de classes et d'élèves formés
Ateliers Cyclo : 36 inscrits aux ateliers en 2009 et en 2010	Poursuite de l'activité et augmentation du nombre d'inscrits aux Ateliers Cyclo	Nombre annuel d'inscrits aux Ateliers Cyclo
Nombre de vélos vendus au Marché de vélos d'occasion Cyclo : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 50 en 2009 ▪ 80 en 2010 	Maintien de l'activité et augmentation du nombre de vélos vendus	Nombre annuel de vélos vendus
Campagnes régulières sur la prévention du vol de vélo	Au moins une campagne de prévention du vol de vélo par an (gravage, distribution de flyer)	Nombre de campagne < = à 1
Pas de lieu pour s'entraîner à rouler à vélo sur le territoire de la Ville de Bruxelles	Création de deux Bike Park	Nombre de Bike Park

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.02.07 E EQUIPER LES BATIMENTS DE LA VILLE DE BRUXELLES DE PARKINGS VELO

Le contexte :

Dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise « PDE », il a été rendu obligatoire par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan de déplacements d'entreprise (PDE) (M.B. 09/05/2011) de disposer, pour chacun des sites soumis au PDE, d'un parking vélo sécurisé et de capacité suffisante pour y accueillir les cyclistes employés par la Ville de Bruxelles. Il est également obligatoire de disposer d'infrastructures pour accueillir les visiteurs. Les parkings vélos à destination des employés doivent être couverts et sécurisés et peuvent être ouverts aux visiteurs. Si ce n'est pas le cas, des parkings en voirie doivent être prévus pour ceux-ci.

Les 13 sites sous obligation PDE sont les suivants : Quai de la voirie 1, Boulevard du Neuvième de Ligne 39, Rue du Frontispice 57, Boulevard Anspach 6, Boulevard Emile Jacqmain 1, Rue Grétry 2, Rue du Pont Neuf 12, Rue Sainte-Catherine 11, Grand Place 1, Rue du Chêne 8, Rue Roger Van der Weyden 3, Rue des Tanneurs 65 et Rue des Charpentiers 2 à 1000 Bruxelles.

Outre ces sites, il est nécessaire d'équiper l'ensemble des bâtiments de la Ville (hors logements) de parkings vélos de qualité. Les parkings vélos des écoles sont repris dans la fiche « plans de déplacements scolaires ».

L'enquête 2014 effectuée dans le cadre du PDE auprès du personnel affecté aux 13 sites susmentionnés a montré que 6,23% des employés viennent en vélo sur leur lieu de travail. Vu la politique de proximité des employés vis-à-vis de leur lieu de travail et les localisations privilégiées des sites de la Ville, le potentiel cycliste est bien supérieur à ces 6% ; ce qui renforce les manquements en infrastructure, qui jouent actuellement comme un frein à l'utilisation du vélo ! Pour rappel, les objectifs fixés par la Région de Bruxelles-Capitale en 2014 sont d'atteindre 20% des déplacements à vélo d'ici 2020.

la finalité :

Disposer de bonnes infrastructures vélo concourt à inciter à la pratique du vélo, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements professionnels.

L'action:

- Réaliser un inventaire des équipements existants
- Equiper chaque bâtiment de la Ville d'un parking vélo de qualité et de capacité suffisante .

La pertinence « développement durable » de l'action :

Un développement urbain harmonieux



- **Gouvernance** : lever un des obstacles à la pratique du vélo par le personnel./ Bénéficiaires : le personnel
- **Environnement** : diminution de l'usage de la voiture et de l'engorgement de Bruxelles (optimisation de l'espace public consommé par personne transportée), de la pollution atmosphérique, visuelle et sonore./Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : la différence entre le coût du stationnement voiture et vélo (estimé à ±1000€/an). La ponctualité des cyclistes est meilleure que celles des automobilistes et les personnes utilisant le transport public. /Bénéficiaires : Ville de Bruxelles
- **Social** : la pratique du vélo relève d'un caractère social fort, notamment par la rencontre de collègues également cyclistes. Les risques de maladies cardiovasculaires, diabète, AVC, etc. sont diminués de 30% lorsque 30 minutes d'activité physique sont pratiquées par jour. Bénéficiaires : les employés, l'employeur

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Investissements de la part des autorités de la Ville de Bruxelles dans des infrastructures de qualité.

Budget annuel à prévoir.

Réalisation par phases en fonction d'une liste de priorités.

Pilotage et partenariats :

Pilote : Le Département de l'Urbanisme (Cellule Mobilité) pour les aspects techniques
Partenaire : Le Département du Personnel pour les aspects de communication et de soutien lors des engagements. Tous les départements : pour des infrastructures envers le personnel

Partenariat avec les cyclistes sur site pour effectuer les relevés et relayer les problèmes.

Pilotage :

Etapes du projet	Démarrage	Achèvement
Préparation (inventaire de l'existant)	2016	2016
Mise en œuvre -	2017	Le plus rapidement possible et au plus tard dans 3 ans (pour les sites PDE)
1ere évaluation	Janvier 2017	

L'évaluation de l'action

Situation de départ	Objectifs	Indicateurs
<p>Parking non conforme : centre administratif</p> <p>Absence de parking : Rue Sainte-Catherine</p> <p>Parkings pouvant être améliorés : Rue du Chêne, Rue des Tanneurs</p> <p>Parkings qui semblent satisfaisants : centrale d'achats, palais du Midi, Hôtel de Ville (compte-tenu des contraintes), Quai de la Voirie (2016)</p> <p>Pas d'inventaire réalisé pour les autres sites (2016)</p>	<p>Un parking de qualité par bâtiment, de capacité suffisante</p> <p>Réaliser un inventaire</p>	<p>Nombre d'emplacements pour les cyclistes/bâtiment</p> <p>Taux d'occupation moyen de ceux-ci (un relevé un jour de beau temps par trimestre – procédure à mettre en place avec personnes relai sur site)</p> <p>Inventaire existant</p>

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.8 EXPLOITER LE LOGICIEL DE MONITORING DU PARC AUTOMOBILE

Le contexte, la finalité et l'action:

La Ville dispose d'un large parc automobile dont la gestion est assurée par la Cellule Logistique du Département Travaux de Voirie. Afin de faciliter et améliorer l'efficacité de cette gestion,

Un développement urbain harmonieux



l'action vise à mettre en place des outils informatiques qui permettent une gestion performante et durable. Auparavant, les informations des différents programmes (gestion de la station-service, des ateliers, de la mise à disposition de véhicules de remplacement, gestion des stocks et des commandes,...) n'étaient pas repris dans une même banque de données, permettant un aperçu global du fonctionnement du parc automobile.

L'intégration de toutes les données dans un seul logiciel, permettra d'optimiser le fonctionnement du parc auto, tant au niveau du planning qu'au niveau de la gestion des stocks, de l'affectation de personnel et de matériaux. Aujourd'hui les interventions peuvent être planifiés jusque 2 mois à l'avance. En ayant une connaissance précise et immédiate de son charroi, la Ville gèrera au mieux les coûts liés aux véhicules.

Grâce à ce monitoring de gestion, le fonctionnement du parc automobile sera, d'année en année, plus efficace, plus durable, plus économique.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Économie** : gestion globale du parc automobile performante - gain de temps et réduction des frais / Bénéficiaires : la Ville
- **Environnement** : augmentation de la durée de vie de certains véhicules - retrait des véhicules en mauvais état ou affichant des surconsommations au profit de véhicules neufs et moins polluants / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Acquisition du logiciel pour un montant de 145.000 euros

Pilote et partenariats :

Le Département des Travaux de Voirie (Parc automobile)

L'évaluation de l'action :

SITUATION	OBJECTIFS	INDICATEURS
480 véhicules motorisés sont gérés par le parc automobile (2013)	Limiter le nombre de véhicules	Nombre total de véhicules
		Nombre de voitures (essence et diesel)



SITUATION	OBJECTIFS	INDICATEURS
		Nombre de voitures en leasing
		Nombre de camions et camionnettes
		Nombre de voitures électriques ou hybrides
Durée de l'immobilisation des véhicules	Réduire au maximum le temps d'immobilisation	Temps d'immobilisation moyen des véhicules traités par le personnel de la Ville.
Consommation annuelle de diesel 2013 : 508.743 L	Stimuler l'économie de carburants (acquisition et/ou leasing réfléchis)	Consommation globale annuelle de diesel
Consommation annuelle d'essence 2013 : 88.732 L		Consommation globale annuelle d'essence
8 bus en 2013	Gérer efficacement les bus de la Ville	Nombre de bus gérés par le parc auto de la Ville
KM parcourus pour les écoles de la Ville inconnu		Nombre de km parcourus pour les écoles de la Ville
KM parcourus pour les associations situées sur le territoire de la Ville		Nombre global de km parcourus dans l'année pour les associations bruxelloises.
Nombre moyen de jours d'immobilisation des bus : inconnu		Nombre global de jours d'immobilisation des bus

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.8 EXPLOITER LE LOGICIEL DE MONITORING DU PARC AUTOMOBILE

Le contexte, la finalité et l'action:

La Ville dispose d'un large parc automobile dont la gestion est assurée par la Cellule Logistique du Département Travaux de Voirie. Afin de faciliter et améliorer l'efficacité de cette gestion, l'action vise à mettre en place des outils informatiques qui permettent une gestion performante et durable. Auparavant, les informations des différents programmes (gestion de la station-service, des ateliers, de la mise à disposition de véhicules de remplacement, gestion des stocks et des commandes,...) n'étaient pas repris dans une même banque de données, permettant un aperçu global du fonctionnement du parc automobile.

L'intégration de toutes les données dans un seul logiciel, permettra d'optimiser le fonctionnement du parc auto, tant au niveau du planning qu'au niveau de la gestion des stocks, de l'affectation de personnel et de matériaux. Aujourd'hui les interventions peuvent être planifiés jusque 2 mois à l'avance. En ayant une connaissance précise et immédiate de son charroi, la Ville gèrera au mieux les coûts liés aux véhicules.

Grâce à ce monitoring de gestion, le fonctionnement du parc automobile sera, d'année en année, plus efficace, plus durable, plus économique.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Économie** : gestion globale du parc automobile performante - gain de temps et réduction des frais / Bénéficiaires : la Ville
- **Environnement** : augmentation de la durée de vie de certains véhicules - retrait des véhicules en mauvais état ou affichant des surconsommations au profit de véhicules neufs et moins polluants / Bénéficiaires : la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Acquisition du logiciel pour un montant de 145.000 euros

Pilote et partenariats :

Le Département des Travaux de Voirie (Parc automobile)

L'évaluation de l'action :

SITUATION	OBJECTIFS	INDICATEURS
480 véhicules motorisés sont gérés par le parc automobile (2013)	Limiter le nombre de véhicules	Nombre total de véhicules
		Nombre de voitures (essence et diesel)
		Nombre de voitures en leasing
		Nombre de camions et camionnettes
		Nombre de voitures électriques ou hybrides
Durée de l'immobilisation des véhicules	Réduire au maximum le temps d'immobilisation	Temps d'immobilisation moyen des véhicules traités par le personnel de la Ville.
Consommation annuelle de diesel 2013 : 508.743 L	Stimuler l'économie de carburants (acquisition et/ou leasing réfléchis)	Consommation globale annuelle de diesel
Consommation annuelle d'essence 2013 : 88.732 L		Consommation globale annuelle d'essence
8 bus en 2013	Gérer efficacement les bus de la Ville	Nombre de bus gérés par le parc auto de la Ville
KM parcourus pour les écoles de la Ville inconnu		Nombre de km parcourus pour les écoles de la Ville
KM parcourus pour les associations situées sur le territoire de la Ville		Nombre global de km parcourus dans l'année pour les associations bruxelloises.
Nombre moyen de jours d'immobilisation des bus : inconnu		Nombre global de jours d'immobilisation des bus

Domaine d'action : Mobilité

ACTION 3.2.09 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO2 DUES AUX DÉPLACEMENTS DES AGENTS DU CPAS

L'action, ses objectifs et son contexte :

Avec ses 2.400 travailleurs, le CPAS génère un nombre important de déplacements tant domicile-travail que professionnels dont une grande part est effectuée en voiture malgré une bonne desserte en transports en commun.

Afin de rencontrer les exigences du PDE (cfr. Fiche 3.2.03) mais aussi d'entamer une démarche proactive de diminution des émissions de CO2 générées par les déplacements domicile travail, le CPAS, avec le soutien de Bruxelles Mobilité, participe depuis 2010 à la journée « au travail sans voiture » et a étendu ce projet en 2012 à la semaine de la mobilité.

Lors de cette semaine, l'institution encourage, par diverses mesures, les automobilistes à tester un autre moyen de déplacement ou à se déplacer en émettant le moins de CO2 possible.

Des titres de transport en commun gratuits, des abonnements Villo!, des plans de réseaux piétonniers, cyclables ou de transport en commun ou encore des équipements de vélo sont distribués à qui le souhaite.

Des partenariats avec des associations de la promotion du vélo en ville permettent d'offrir un contrôle technique, une formation à la conduite du vélo en ville ou encore des ateliers de réparation vélos.

Le souhait du Comité de Pilotage de l'Agenda 21 Local du CPAS est de répéter cette participation chaque année.

La pertinence « développement durable » de l'action :

- **Environnement** : sensibilisation du personnel aux enjeux de la mobilité durable - réduction des déplacements en voiture - diminution des pollutions et des nuisances sonores - limitation de la contribution au réchauffement climatique / Bénéficiaires : la collectivité
- **Économie** : mesures incitatives (gratuité de l'abonnement de transports en commun) financées en partie par la hausse du prix des emplacements de stationnement - amélioration de l'accessibilité du centre-ville grâce à la diminution du recours à la voiture par le personnel / Bénéficiaires : le CPAS et la collectivité

Un développement urbain harmonieux



- **Social** : renforcement de l'image du CPAS (politique cohérente et prise en compte des besoins du personnel) - meilleure qualité de vie des habitants - partage de l'espace public / Bénéficiaires : le CPAS, son personnel et la collectivité

La mise en œuvre de l'action :

Moyens :

Partenariats avec les opérateurs de la mobilité en région bruxelloise (Bruxelles Mobilité, STIB, De Lijn, TEC, Villo !, Carpoolplaza), petit budget nécessaire pour les activités ou les formations dispensées.

Pilotage et partenariats :

La Centrale d'Achats (Service Mobilité) et le Service Agenda 21 Local du CPAS

Calendrier prévisionnel :

Durée totale de l'action	Démarrage	Achèvement
Continue	2010	-

L'évaluation de

l'action :

Situation de départ	Résultats à atteindre	Indicateurs
103 participants à la journée « au travail sans voiture » 2011	Organisation de la journée « au travail sans voiture »	Nombre de participants par an à la journée « au travail sans voiture »
21 participants ont choisi un mode de transport moins polluant lors de la journée « au travail sans voiture » 2011	Diminution du nombre de travailleurs utilisant la voiture pour se rendre au travail lors de la journée « au travail sans voiture »	Nombre de participants ayant choisi un mode de transport moins polluant lors de la journée « au travail sans voiture »
79 Kg de CO2 économisés lors de la journée « au travail sans voiture » 2011	Diminution de la quantité de CO2 émise lors de la journée grâce aux participants	Kg de CO2 économisés lors de la journée « au travail sans voiture »