

HABITAT III

Third UN-conference on Housing and Sustainable Urban Development

NATIONAL REPORT BELGIUM

Priorities, issues and challenges for a New Urban Agenda

I. Introduction

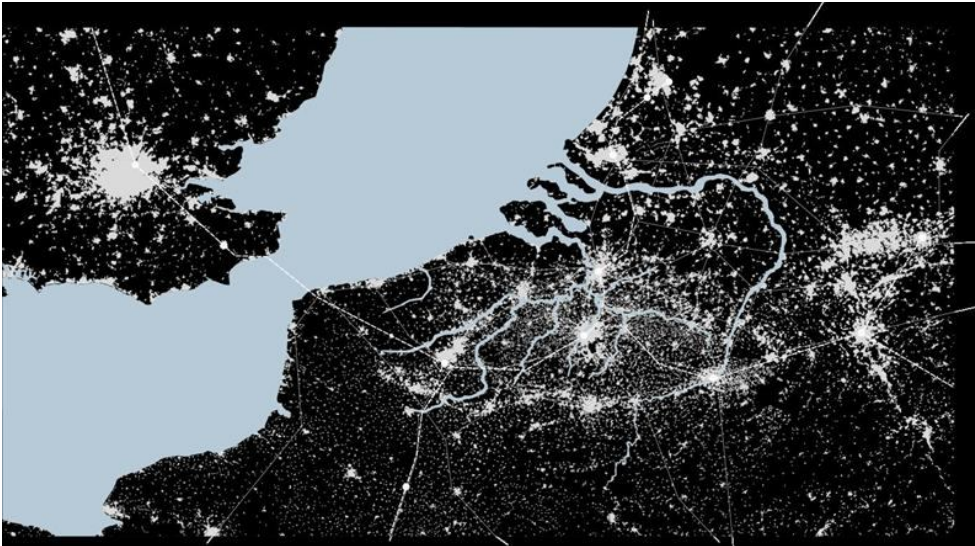
I.1 Urban demographic Issues

Belgium is strongly urbanized. The core of the country, covering an area between the cities of Ghent-Antwerp-Leuven-Liège-Namur-Charleroi-Kortrijk with the Brussels capital in the middle, can be considered as one large fragmented urbanized area. According UN-Data (2011), about 97 % of the Belgian population can be considered as urban.

Conceptually cities are crystallization points of economic, technological, demographic, cultural and political processes in which residents and visitors try to lead their (daily) (living, working, shopping, sports, nightlife and move). Cities are spatial structures in which the number of interactions is maximized while distances are minimized. Since the Middle Ages, when most of the Belgian urban nuclei were established, cities went through an evolution characterised by a wide, metropolitan spread. Besides densely populated city centres, a myriad of less densely populated neighbourhoods and green areas form a functionally highly dependent network. All three Belgian regions experience this urban spread phenomenon. Mobility and environmental (noise, poor air quality, ...) problems and tax distortions are but a few of the negative side effects of spatial spread, requiring adequate European, Federal and Regional integrated policies.

In administrative terms, Belgium has one city-region, Brussels, with a population of over 1,1 million inhabitants. Other major cities are Antwerp (508,000 inhabitants), Ghent (249.000 inhabitants), Charleroi (204,000 inhabitants) and Liège (196,000 inhabitants). They are followed by the medium-sized cities such as Bruges (118,000 inhabitants), Namur (110,000 inhabitants), Mons (94,000 inhabitants) and Leuven (98,000 inhabitants).

As indicated, within the country's central core, there are many small and medium sized urban centres with fragments of open space in between. The spatial structure is therefore commonly described as a nebular urbanity. As a vibrant social and economic area, the urban nuclei carry within themselves a major challenge. Larger cities like Brussels, Antwerp, Ghent, Liège and Charleroi cope with growing densities, putting pressure on a qualitative urban environment. Together with the phenomenon of rurbanisation, growing social inequalities, the ongoing process of sealing soil and safety and security issues, these elements conform the major challenges the Belgian central urbanized area has to deal with the coming years.



Source: gdi-VL, EEA, Ruimte Vlaanderen

I.2 The institutional structure

Belgium is a federal state with three Regions : Flanders (Dutch-speaking region in the north), the bilingual city region of Brussels, and Wallonia (French-speaking region in the south, with a German-speaking community on the eastern side).

In recent decades, **Flanders** has made considerable economic progress. As a result of this, Flemish cities have also performed very well. The urban exodus in sheer numbers has been stopped and the inhabitant's degree of satisfaction with regard to their city is rising. However, Flanders has had its share of difficulties due to the economic and financial crisis (especially in terms of loss of employment). Although Flanders has not escaped recent rises in house prices, these prices remain quite modest in comparison to those of neighbouring countries.

The **Brussels Capital Region** was established in 1989, on top of the city's 19 original boroughs. 50% of Brussels' jobs are filled by people from outside the region while the unemployment rate inside it reached 21% in 2013. The wealthier section of the population is also moving away from the city towards the two other regions, which causes significant financial problems for the Brussels Region. Nevertheless Brussels has great potential because of its cosmopolitan character, its central European position as well as its wealth.

Wallonia is characterised by urban deindustrialisation. It previously hosted high concentrations of urban industry, particularly coal and steel, with factories and production plants generally located close to the workers' homes. This close relationship between living and working has now been disrupted. A so-called Marshall Plan was launched in 2005 in order to boost Wallonia's economy. The main themes in the Plan are the creation of economic activity, the development of competitiveness centres, training, research and innovation and specific tax reductions.

I.3 Urban development

The situation in Belgian cities is in the first place connected with the strong suburbanisation movements that took place after the Second World War. They are the consequence of an ongoing growth in the numbers of commuters who have settled in a semi-rural living environment. This process was already taking place from the end of the 19th century onwards and was made possible through the development of a very dense inter-community railroad and local rail network. In addition to the prosperous classes, suburbanisation also involved a large section of the middle classes as it was encouraged by policy institutions through the promotion of acquiring private ownership. However, this has led to a significant decrease of fiscal income of the central urban municipalities.

In contrast to the suburbanisation process, the development of social housing has remained much more restricted, compared to other countries. At the time of the interbellum, social housing often took the form of garden districts, while, contrariwise the construction of large-scale social living complexes was seldom considered.

Despite the desire of the Belgian authorities to keep the suburbanisation process under control through a policy of spatial regulation, this process has been continuing unabatedly both in the Flemish and the Walloon district. Today this is even taking the form of 'urbanisation' since the trend has expanded to the rural areas. More than in France and in accordance with the Anglo-American model, socially vulnerable groups in Belgium have the tendency to concentrate in the central parts of large cities, in a zone immediately surrounding the historic city centre and in old industrial districts. A significant segment of these groups are living in quarters located in the most run-down neighbourhoods characterised by their ageing private houses put up for rent. As has already been stated, this is because large public housing complexes are found in the provinces only on an extremely limited scale. This underprivileged population can also be found in old working-class homes that once were erected by industrial enterprises and the mining industry. In particular this type of housing is located in the old Walloon industrial axis or in certain garden districts built for mine workers in Central Limburg.

During the past twenty years, a new trend of gentrification has increasingly been observed in parallel with the suburbanisation process, mainly in Brussels but currently also in other large cities. These newcomers contribute significantly to the rejuvenation of the neighbourhoods, even if their incomes are not always very high. However, their presence also leads to a displacement effect and social conflicts. Hence it is the government's task to keep the negative effects of this urban rejuvenation under control by integrating them into the global urban policy development. This needs to be done on a much more regular basis, given the gap between the demand for social housing and its limited offer.

II. Input to the New Urban Agenda, ~~of~~ by the federal and regional policy levels.

II.1 The federal state

I. Urban demographic issues and challenges

Neighbourhoods in difficulty.

In 2006, the federal Large Cities Policy published a study on deprived neighbourhoods in the Belgian urban districts. Based on this study, a classification system was made of neighbourhoods most affected by problems associated with neglect. The study also examined which of these neighbourhoods struggled with which specific problems (typology of the neighbourhoods in difficulty). The study is currently being updated.

Based on a number of indicators concerning housing, the quality of the living environment, educational qualifications obtained, employment, unemployment, incomes and replacement incomes and the composition of families, a number of conclusions have been formulated concerning urban neighbourhoods in difficulty and its causes..

Firstly, neighbourhoods in difficulty are located in the 19th-century worker areas of large cities, where de-industrialisation and a lack of education, added to unemployment issues in an area where the living conditions and local amenities have never been equal to those of better-off neighbourhoods. Depending on the city concerned, these neighbourhoods are dominated by an older Belgian working class, or by employment migrants who replaced upward mobile Belgians in the 1960s and 1970s. The ethnic origins might be diverse, but destiny is shared: crises and the subsequent flexible and competitive economy have deeply anchored structural unemployment in these neighbourhoods.

A second group is more prevalent along the Walloon industrial axis and in part the Limburg mining region. The same story of structural economic change and a labour force becoming redundant is of relevance, but with this difference that de-industrialisation,, including mine closures, and (in Wallonia) the winding up of heavy industry is the cause of these difficulties.

Finally, there are neighbourhoods of with a specific social housing character, in the centres as well as the peripheries of city districts with a strong centripetal structure, such as the wide band of industrial zones with little distinct urban centrality.

IV. Urban Governance and legislation

IV.22 Decentralisation and strengthening of local authorities

A federal support program was set up in 2000, focusing on those cities most strongly confronted with the problems of underprivileged neighbourhoods.

Currently contracts are agreed with 17 cities and boroughs to implement a program for sustainable urban development, focusing on three major objectives:

1. strengthening social cohesion,
2. reducing the cities' ecological footprint,
3. increase of the cities' attractiveness.

The program currently has a yearly budget of €53 million.

From 2015 on, two third of this budget will be transferred to the Regions, due to the 6th State reform. The federal city contracts will from then on be exclusively focused on projects of social integration and inclusion.

Besides the city contracts, specific urban issues are also considered in various federal policy areas: fiscal issues, social security, social integration, sustainable development, safety and prevention policy, etc. A vademecum for an integrated urban development strategy at the federal level (published in contains about 50 policy measures of different federal department that has a direct or strong indirect impact on cities.

IV.24 Enhancing urban safety and security

The police force plays an important role in the field of safety and security. The country is subdivided into 196 police zones. The police is organised at a local and a federal level. The local police force differ among themselves in size and character according to the surface area and the degree of urbanisation in the zone. The number of policemen varies from fifty in the smallest zone to three thousand in the largest of the urban forces.

Since 2007, cities and municipal councils can receive a federal allowance to establish a local safety and prevention policy. Therefore, they must develop a Strategic Safety and Prevention Plan. The implementation of the strategic plan results from a diagnosis of local safety through which the strengths and weaknesses with regard to safety and prevention can be analysed on the local level.

These strategic objectives include reducing risk behaviour, dissuading potential offenders from committing crimes, promoting the resocialisation of drug users, encouraging the resocialisation of problematic young people, stimulating an integrated and integral approach, promoting social control, developing neighbourhood information networks

A more recent policy measure of combatting small forms of criminality and subversive behaviour are the "Municipal Administrative Sanctions". Cities and municipal councils can impose an administrative fine for actions such as the illegal dumping of waste, illegal posting of ads, graffiti or the harassment in streets and squares, which might lead to a sense of insecurity among local residents. The legislator has also provided the option of a mediation procedure between perpetrator and victim. Mediation is obligatory for young people under 16 years of age. Thirty mediators have been made available to thirty cities throughout the country by the Major City Policy Department.

IV.25 Improving social inclusion and equity

Although Belgium is one of the richest countries in the world, poverty also remains a major problem here as well. Almost 1 in 7 Belgians (1.7 million people) are living under the poverty

line (calculated at 60 % of the median income of the country). Poverty is bigger in cities where people without income or homes seek refuge.

Like in the rest of Europe, in Belgium children are also at a higher risk of poverty: 18.7 % of children between 0 and 17 years live in poverty (2011 statistics). Women and people of foreign origin are also at a greater risk of poverty.

This situation is at odds with the Belgian Constitution: Art. 23 stipulates that everyone has the right to lead a dignified life. The article also further stipulates what the basic social rights are in order to make a dignified life possible:

- the right to work and to reasonable working conditions;
- the right to social security;
- the right to health and assistance;
- the right to reside;
- the right to a healthy living environment;
- the right to cultural and social development.

Municipal councils have been providing care and assistance to poor people since the end of the 18th century onwards. It was not until 1965 that the municipal 'Committees of Public Assistance' provided financial relief at national level to people living in poverty. During the 1970s, the paternalistic care of the poor was replaced by a legal guarantee of a minimum income for everyone. This was gradually supplemented with a wide range of services such as help in kind (fuel, food ...), hot meals, day care centres, medical assistance ...

The keystone of this changing policy was the Act of 26 May 2002, which made the "Right to Social Integration" a central right, including 'activation to work' and 'social participation', on the basis of an individual track. This new approach was a concrete translation of the principle of the "Active Welfare State", in which the government not only provides unemployment benefit, but also invests in the social participation of citizens, mainly through increasing opportunities in the labour market. There have also been recent investments in "social activation" for people who have difficulty in finding a workplace as a result of a handicap, psychological/psychiatric problems, etc. Different activities are possible: socio-cultural activities, development of social competences (such as shopping, hygiene ...), language lessons, etc.

Since 2008, the federal government has also pursued a specific policy of combatting poverty and this has become a specific ministerial competence. In 2012 the second federal plan to fight poverty was presented to the Council of Ministers. It is based on 6 strategic objectives to which a series of actions are connected:

1. Ensure the social protection of the population.
2. Push back child poverty.

3. Strengthen access to employment through social and professional activation.
4. Fight against homelessness and poor housing.
5. Guarantee the right to health.
6. Make government services accessible to everyone.

The plan contains 118 concrete actions to combat poverty from various policy domains.

An example of this is the establishment of 59 child poverty discussion platforms, both in the five largest cities, as in various central cities and municipal councils. These platforms bring together schools, day care centres, social service departments, poverty organisations and other partners at a local level in order to proactively discuss specific poverty and child poverty situations in the municipal council. Some of the objectives of these platforms include making people aware of the situation and setting up specific preventative and remedial actions to combat child poverty.

A child poverty plan has also been set up at national level. For the first time, this crosses the borders of communities and districts, and includes actions (140 in total) to deal with child poverty. The plan was built up around four strategic objectives: access to sufficient resources (1); access to quality services (2); provide children with the means and opportunity to participate (3); establish horizontal and vertical partnerships (4). In addition to children, the plan is also directed to their mothers and fathers, in order to overcome generational poverty.

In the area of homelessness, an innovative project entitled 'Housing First Belgium' has been initiated in the five largest cities. This pilot project is focused on chronically homeless people who are confronted with many problems (such as addictions, mental and physical health problems). Already successful experiments have been carried out with the Housing First principle in the US, Canada and several European countries, in which homeless people are housed immediately and at the same time given intensive support and guidance. A study of this pilot project, which will evaluate its effectiveness and efficiency, is due for 2015.

The five largest cities have also received additional resources for the organisation of winter shelter for homeless people, with a specific focus on Brussels, which, being the capital, has the biggest number of homeless people. The federal government has made 550 places available in centres in Brussels, so that everyone who wishes can be given a place to sleep, as well as meals and medical and social support. In this way, actions are not merely curative and solutions not only found for the short term, but attempts are also made to work out sustainable solutions to the vulnerable position of homeless people.

An extremely innovative project that has been initiated by the Social Integration federal government service within the scope of the sixth objective is the creation of a new profession: "Experts by experience in poverty and social exclusion". People who have lived in poverty are employed in federal services in order to make these services more accessible to people in poverty.

III. Environment and urbanization

III.15 Addressing climate change

The Belgian National Climate Plan (2009-2013) was adopted on 3 April 2009. The Plan specifically mentions that the Belgian government will evaluate the possibility of developing a National Adaptation Plan, building on experiences gained from the regional adaptation efforts {1}. In response, the Belgian National Climate Commission (composed of representatives from the Belgian federal government and the regional governments of Flanders, Wallonia and Brussels) created a working group to develop a joint Belgian Adaptation Strategy.

The Strategy will have 3 objectives:

- to provide coherence between the existing Belgian adaptation activities (evaluations of the impact and vulnerability to climate change, as well as adaptation measures already implemented)
- to better communicate on a national, European and international levels,
- to start developing a National Adaptation Plan.

It is noteworthy that a number of adaptation initiatives, both local and regional, are already in place in Belgium. However, as a result of this bottom up approach, these initiatives may not have been easily recognizable in international inventories strategy.

In Belgium several studies have been conducted regarding climate change impact from the scientific point of view. The Belgian Federal Science Policy Office supports climate change research in Belgium through the “Science for a Sustainable Development” program. A Climate Centre was created by the Belgian Federal Science Policy Office with the goal of interlinking climate research and services across the federal and private research institutes (Belgian national climate change adaptation strategy, 2010). In Flanders, the climate projections are based on a number of foreign models.

In general, the following scenarios are used:

- The wet climate scenario (a ‘high’ scenario)
- The dry climate scenario (a ‘low’ scenario)
- The moderate climate scenario (a ‘middle’ scenario).

The regional climate projections for Belgium are mostly modelled for the period 2071-2100 and compared to 1961-1990 like in Germany, France and the United Kingdom.

Up to date climate information can be obtained for Flanders from the VMM website. Some information is published in English: (<http://www.milieurapport.be/en/facts-figures/environmental-themes/climate-change/>).

Good practices Federal city contracts

Together on the street in North Antwerp

A new type of ‘neighbourhood father’ project is the driver for an integrated district approach

The idea came from a Moroccan neighbourhood father project in Amsterdam. But in a completely different way. Neighbourhood fathers make contact with young people to prevent problems arising and, where appropriate, to resolve them. That is the starting point. At the same time, volunteer work is based in the neighbourhood through a strong range of activities on offer. The initiative has long since moved beyond the Moroccan community. Many partner organisations now contribute to this activity, at both local district and city level. A lot of work has been done on mutual perceptions.

Antwerp aims to improve the quality of life in a number of 'hotspot neighbourhoods', with a focus on specific target groups. Older people do not understand the typical 'hanging around' behaviour of young people and are quick to call for repressive reactions, as happened in the Netherlands. But that does not remove the cause of the problem. The involvement of young people in causing disturbances, petty criminality and making noise are often attributed to an underlying problem: nothing useful to do in their leisure time, problems at school, lack of facilities and activities, lack of aspiration.

Same intention, different approach

The starting point was that young people who sort out their own problems will have a strongly developed sense of neighbourhood. Samen op Straat (Together on the Street) aims to nurture once again a sense of involvement in and with the neighbourhood in Antwerp North, ensuring that everyone feels responsible for it, and to channel young people's sense of neighbourhood in a positive manner.

Apart from informal social control and conflict management, the focus was primarily on long-term solutions and positive support ('emancipation'). Preventive measures were taken to deal with a feeling of a lack of safety and at the same time to deal with the target group's lack of perspective and identity problems (the feeling of 'not belonging').

The project ran in 4 districts, including Antwerp North. It is embedded in the local neighbourhood and community.

Working with and within the target group. Fathers become advocates for young people

Work was done on solidarity within the individual groups: neighbourhood fathers and young people. The fathers went cross-country skiing together. They still talk about it! Trust was then built up between the two groups, but also between the young people and young people from other districts. This promoted solidarity. The groups of fathers and young people went out together, e.g. to the Ardennes, where they also stayed overnight in communal sleeping areas. This sort of activity restores contact: a relatively difficult problem, but it worked. The fathers themselves then began to hire sports halls for the young people. They were their greatest advocates on the street and elsewhere, instead of wagging the finger.

"Working with the youth groups is very important, but the youth work in Antwerp has its limitations" says project coordinator M'hamed El Ouali. "Working with high-risk groups is no longer the issue. That's why we deal with them. But we do more than that. Some young people in the group are being trained to be youth monitors and are now playground monitors for the city. They themselves have become examples and ambassadors for the project."

Working with partners...

There are contacts with the entire range of services and organisations that are active in the local districts: OCMW, police, neighbourhood watch, local youth workers, district services, integration, local organisations, neighbourhood groups, street-corner workers, community workers, area development, youth welfare, the list is endless.

But it's not just about men. SOS also works intensively with the Islamic women's group Al Minara. They are involved in discussion evenings, parties and outings, such as a much-enjoyed family outing to the zoo - 412 mothers and children on 1 day -, and outside the district as well, and with the support of 'Vakantieparticipatie' (Holiday Participation), through which the cost could be kept to 2 euro per person.

There is also cooperation with public transport operator De Lijn, with the intention of bringing the young people and the drivers closer together. They go bowling together and play role-playing games in order to understand each other better. All these activities are grouped under the project "De Lijn is van iedereen" (public transport is for everyone).

...with and in the neighbourhood

A good atmosphere in the local area can remove latent tensions and improve the quality of life in the local area.

" 'Together on the street' is strong enough to take part in neighbourhood parties with a stand and to enter into a dialogue", says M'hamed. "We organise mixed cycling trips: men, women, locals and foreigners, workers and graduates, pensioners and young people together. At the Stuyvenbergplein, we exhibited together with the three Muslim communities (Moroccan, Turkish and Pakistani). We were asked to organise neighbourhood parties and events with them."

City of Brussels Project X

Down with urban blight!

Project X: behind this name, an enigmatic one to say the least, lies one of the most original tools of urban renewal in the City of Brussels.

Cleaning up private housing which does not meet the norms of the housing code, while promoting social and vocational integration: this, in essence, is the objective that led to the launch of Project X. An initiative of the public social welfare centre (CPAS) of the City of Brussels in the first decade of the 21st century, the project was intended to clean up private rental housing using the services of teams of workers participating in the vocational integration programme, and to do so while tenants remain in their original homes. A huge challenge!

As a pilot project within the social component of the Neighbourhood Contract programme, Project X received initial financing in 2004 from the Van Artevelde - Notre-Dame au Rouge neighbourhood contract fund. The preparatory tasks of identifying the buildings that could be renovated, making contacts with the network of local associations, and conducting awareness campaigns among vulnerable groups of residents took almost a year. In 2005, the first round of negotiations with landlords was concluded, marking the start of the actual operations. The formula attracted the attention of the Politique des Grandes Villes (Major Cities Policy) programme, which decided to support the project from the initial phase. The

resources thus injected into the works made it possible to speed up the process and contributed to the project's credibility.

A subtle mechanism

What makes this concept original? Its creation of a subtle mechanism which includes, within a single formula, public incentives offered to private individuals (bonuses for renovation, energy bonuses, tax rebates, etc.) and recovers the landlords' costs through rents. "Project X brings together all the benefits to which a landlord is entitled under a single formula," explains Thierry Timmermans. "We then take charge of the renovation works without asking landlords for a cent."

Specifically, the landlord receives subsidies (max. 65% in the form of bonuses and tax credits) and the Project X association takes complete charge of all the renovation works. In return, the owner signs a renovation and leasing contract for a minimum of 9 years with the CPAS. The costs incurred by the landlord in the course of the renovation (min. 35%) are thus recovered through the rental payments (reduced by the amount of the costs incurred) which the CPAS will pay the landlord over the course of the lease.

A win-win operation

The advantages of the formula: the landlord does not have to lay out any money for the operation, and receives rent for 12 months of the year over a minimum of 9 years. At the end of the renovation and leasing contract, the owner regains management of the renovated property. The tenant, in turn, moves back into a renovated dwelling and pays the same rent as before the renovation to the CPAS or the Social Housing Agency of Brussels (AISB). Over the entire period of the lease, tenants are supplied by the Project X association (in consultation with the AISB), which allocates the dwellings according to a particular table of priorities.

Supporting tenants

As regards the tenants, the Project X teams also work with families to convince them of the soundness of the project. "At the outset, we were convinced that we would be welcomed as saviours," explains Thierry Timmermans. "We were quickly disabused of this notion when we realised that families were reluctant to leave their homes temporarily, even for the sake of renovation. This difficulty was due for the most part to the fear that they would lose their social networks: friends, the children's school, local shops, etc." To persuade families, the Project X teams therefore called upon the Convivence non-profit association to conduct extensive awareness campaigns. "We then targeted opinion leaders in the neighbourhoods in order to spread the message. And we also made an effort to find the least destabilising solutions for rehousing the families." Another considerable and unforeseen obstacle facing those in charge of Project X was the lack of care, in some cases, of the newly renovated apartments. "In light of the rapid deterioration of newly renovated dwellings, we also realised that there was a need for housing education, and that programmes were needed to support tenants and make them aware of the proper use of their homes." Done!

Vocational integration project

"The other component of Project X has to do with integration into the workplace," explains Thierry Timmermans. "All our renovation work is carried out, as far as possible, by unskilled workers. Recruited to receive on-the-job vocational training, these workers are part of the "vocational integration" component of Project X, which has now been supplemented by financing from the Brussels-Capital Region Employment Office. "The tasks that our workers

are unable to carry out are assigned to professionals and accredited companies”, he specifies. “Today, 35 people in the social integration programme are working and being trained on these sites. They are supervised by nine team leaders (from the Project X insertion programme) and two foremen. The development and administrative aspects of the project are managed by a dozen staff members.”

Long-term integration

For those in charge of the insertion programme, the goal now is to get the workers on Project X to join a long-term integration programme. These will take a variety of forms: integration through employment, obtaining qualifications, validation of the competencies acquired, etc. In practice, to achieve this aim, the association is now working on setting up a structure to provide close monitoring of the workers. “This approach is relatively new for us,” Thierry Timmermans explains. “We wish to take closer account of the realities of the social and vocational integration of our target audience: what outcomes, what goals they can reasonably envisage... To say that workers trained by Project X will have all the competencies necessary to find a job immediately is perhaps aiming too high. But giving them a taste of what is possible, by means of the experience gained on our construction sites, and a sense of the way forward after Project X (qualifications and training, validation of competencies, etc.), is something we would like to undertake. We will need to enter into agreements with various institutional players in order to ensure a smooth transition from integration to qualification. And we would also like to evaluate the path they follow after Project X. To this end, Project X will devote greater attention to the aspirations of workers in order to assign them to work that is relevant to their own career path as they themselves see it. “For example, if one of our workers plans to open a little restaurant,” concludes Thierry Timmermans, “we will put him to work managing inventory, orders and deliveries. This will enable him to acquire competencies on the job that will be useful later on.”

The success of the project is due to the involvement of landlords and tenants in carrying out the renovations: financial and contractual involvement on the part of landlords, and support to tenants in terms of both temporary rehousing during the works and after their return to their homes. The purchase and fitting-out of a building designated for temporary housing, made available exclusively to the tenants of Project X, has accelerated the renovation of apartments for families waiting to be rehoused.

The reorientation of the initial project in order to concentrate on more ambitious renovations has resulted in significant interventions.

Charleroi Espace Citoyen

Conviviality at the crossroads of its districts

Created to bring the soul back to these battered districts, the Espace Citoyen community centre initiated by Charleroi’s CPAS welfare services has brought a breath of fresh air to the Charleroi Porte Ouest area.

Route de Mons. Although the Espace Citoyen stands in a row of dilapidated buildings, the attentive eye will notice that it is an impressive former town house. An island of conviviality in a district marked by its bygone industrial past, the building is open to anyone who wants to come in. Here, the district’s inhabitants have adopted the habit of getting together with friends to ask for advice, finish homework, learn to sew or simply have a hot drink.

The story of this house began in 2000. At the time, the authorities and Charleroi's CPAS (Public Center for Social Aid) decided to take up the challenge of rehabilitating these neglected districts. Thanks to the support of the federal "Programme Politique des Grandes Villes" (Major Cities Policy programme), an ambitious Espace Citoyen project slowly started to take shape. "At the time", explains Marie-Line Poucet, project leader at Charleroi's CPAS, "we wanted to recreate a social link in this dismal urban area deprived of meeting places. We were convinced that such a project could succeed because we had already experimented with the concept in two of the town's other dilapidated areas."

In Porte Ouest, the challenge turned out to be ambitious. Specific to the heterogeneous population was its accumulation of numerous handicaps: a high rate of unemployment, families living in insecure conditions, isolation, etc., in an area marked by the huge scar of a road network, making it difficult for it to find its urban bearings. So what! For the team responsible for developing this project, the difficulty of the task simply made the challenge all the more interesting.

"We could have limited ourselves to offering neighbourhood services to the vulnerable population", continues Marie-Line Poucet. "By naming the place "Espace Citoyen", we wanted to take our concept one step further in the dynamics of public participation. Hence, we wanted to position ourselves as an anchorage point and encourage the emergence of projects that could bring new life to the districts".

An impressive range of services

Before the official opening of the Espace Citoyen, the team began a lengthy preparation by going out to meet the various populations. Objective: to go door-to-door to question the inhabitants in order to present the project, pinpoint their expectations and set up systems adapted to this reality. "To cover all the districts and bring as many people as possible to our Espace Citoyen, we also created and set up local committees in the most far-flung places", points out Marie-Line Poucet. "Little by little, the inhabitants were drawn in. And now, more and more of them are using the premises."

In order to meet these multiple expectations, the Espace Citoyen has set up an impressive range of services: a homework school, a housing and employment helpdesk, a digital public space, etc. all looked after by the relevant professionals.

A convivial place to meet

A place for conviviality and integration, the house also offers inhabitants a place to organise parties and events. Open to all, the comfortable little cafeteria overlooking the garden adds to the friendly atmosphere and offers a bright space to relax, read and spend leisure time. Craft workshops, some of which are taught by the inhabitants themselves, are also on offer. "Our policy is to reach the largest target possible to generate an intergenerational and social mix within the Espace Citoyen. We are therefore endeavouring to create internal dynamics to bring people together, though without overdoing it. At the very least, and depending on each person's aspirations, these different types of people can cohabit in the same space. If the opportunity arises, we build bridges between them."

In this frame of mind, the leaders encourage the creation of cultural projects (see box) and offer support to allow vulnerable populations to make the most of the town's cultural offering (exhibitions, theatrical shows, etc.), at very reasonable prices. "We want to encourage people to leave the walls of the Espace Citoyen, the constraints of the district and the town's borders", explains Marie-Line Poucet.

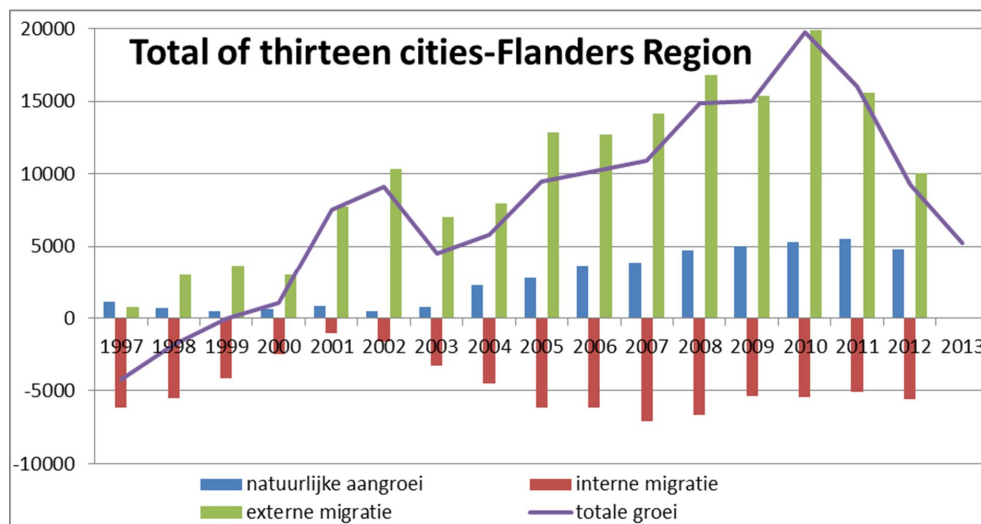
Synergies with associations

While the Espace Citoyen encourages dialogue with the inhabitants, it also increases synergies with local partners by associating them with themed focus groups: education, employment, culture, health, etc. Each group is therefore managed by a member of the Espace Citoyen and by a chairman from the network of partners. The latter is chosen for his/her expertise and skills in specific domains such as health, employment or education. Very efficient!

II.2 Flanders

I. Urban demographic issues

For some decades now, population in Belgium is growing. This population growth is the result of positive natural growth (more births than deaths) and a positive migration balance. Basically, the latter group of people settle in the already highly urbanized core of the country. External migration has rapidly increased year after year since 2000 and peaked in 2010. From this moment on, the population in the central cities (as the case of the 13 central cities in Flanders Region show, see graphic 1) still increased, but this increase was less marked than in previous years. This smaller increase is related to the decrease in the external migration balance.



In addition to the magnetic effect of cities on external migrants, several central cities are also characterised by a significant increase in numbers of people in their twenties. The migration balance for young adults (20-29 years) continued to rise in the period between 2009 and 2012 compared with the period between 2007 and 2009. In the major Flemish cities Antwerp and Ghent, the magnetic effect is noticeably more powerful. On average an additional 52 per

1,000 young adults settled in these cities between 2009 and 2012. The university city of Leuven is also notably more appealing to people in their twenties. Only two of the central cities, Kortrijk and Genk, witnessed a negative migration balance in respect of young adults.

I. 3-4 Addressing urban youth needs and responding to the needs of the aged

The simultaneous population rejuvenation and ageing represent major challenges in the cities. According to population forecasts for 2009-2030, the number of 0-2 year-olds will reach its highest level in 2017. This increase in the number of young children exerts considerable pressure on the capacities of the child care sector. Major efforts are being made in cities to create additional child care places. Since 2006, additional places have been created in all of the central cities. Yet there is still a shortage of child care places due to the increasing population rejuvenation. In just three of the central Flemish cities, there are fifty child care places per one hundred children (Flanders Region objective). Further progress is being made to develop child care in the cities with the entry into force of the 'Pre-school child care' framework decree.

Dealing with these assets in the area of rejuvenation, and suchlike, is a major challenge. Further potential is offered by buildings that can be customised, combined and which are multi-purpose and can be used for child care, education, (social) housing, employment and care facilities. Population forecasts actually outline a wave pattern of challenges. The baby boom is gradually being transformed and is actually setting in motion an entire population wave that first has an impact on child care, then on pre-school education and primary education, then on secondary and higher education to later be translated into new possibilities for the employment and housing market and so on.

The population forecasts also present challenges in terms of the quality and the density of neighbourhoods. The increasing population requires sufficient affordable housing, but this must not be realised at the expense of the living areas.

The same conclusion can be drawn for the range of care facilities for the elderly. In accordance with the population forecasts performed by the Research Centre of the Government of Flanders, by 2030 there will be 44% more people aged 65 or over in Flanders than there is today. This exerts enormous pressure on the care sector. Additional places in care facilities are being created in all cities, but these are not enough to meet the growing number of people aged 75 and over. As a consequence, the housing stock is poorly adapted to the aging population (too large suburban homes for the baby-boom generation, customizable hard row houses in city centers, build pressure to achieve in places that are poorly accessible by public transport ... sheltered housing).

People of working age (20 to 64 years) will represent an ever-decreasing percentage as a result of population ageing and rejuvenation. The dependency ratio in Flanders will rise from 68 in 2013 to 82 in 2030. This means that per 100 people of working age (20 to 64 years) there are 68 that are younger than 20 or older than 65 (non-working age).

Diversity

Ethnic-cultural diversity is increasing in Belgium, particularly in the major cities. In cities like Antwerp and Ghent, non-Belgian nationals account for 17%. Migration from Central and Eastern European countries (CEE countries) has increased considerably in recent years. They account for 5.5% of the metropolitan population. Roma represent a specific group in this

respect. They do not always possess legal residence permits and easily move on. This means that they are not always included in the statistics and the share of CEE migrants is higher than portrayed. The percentage of people of foreign origin, meaning that the person's current or first nationality or that of their mother or father is/was not Belgian, is significantly higher. For the major cities in Flanders, 17.5% of the population is of foreign origin. Ethnic-cultural diversity evidently has an impact on the social cohesion in our cities and neighbourhoods. The Research Centre of the Government of Flanders' study, 'The city makes the difference', (De stad maakt het verschil) reveals that the more urbanized the lifestyle, the more tolerant the population is towards immigrants. The City Monitor reveals that major city dwellers have a more positive attitude towards diversity. The cities are also becoming continually more focused on equal treatment for diverse population groups in the city. Since 2006, in almost every city there has been an increase in the percentage of immigrants (persons who did not have Belgian nationality at birth or who have at least one parent who did not have Belgian nationality at birth) in a public front desk role. Diversity in executive positions varies considerably from one city to another and is generally still relatively low.

I.2 Managing rapid urbanization and rural-urban linkages

The population increase, rejuvenation, ageing and the increase in the number of households exert considerable pressure on the yet unbuilt space. According to population and household forecasts, the population will continue to grow over the next fifteen years. This growth will mainly be absorbed by the country's core area. This demographic pressure results in a chain reaction in the cities in the area of housing, mobility, energy supplies, food supplies, care, public space and green public spaces, etc. An increase of households (60.000 alone in Flanders central cities by 2018) requires intelligent management of the available space in order to provide homes for these additional households. Single person households in particular will represent a significant percentage of urban households. In the major Flemish cities almost 45% of households are single person households. The demand for residential units with one or two bedrooms in particular has increased as a result. The supply, on the other hand, also determines the profile that shows an interest in living in cities. If cities want to appeal to young families with children, investments must also be made in these types of homes.

Besides the housing typology, the neighboring services (like public transport, public space, parks, schools, childcare) are extremely important, especially those parameters that determine the first housing choice of young families. The presence and quality of these facilities can also affect the type of dwelling (apartment instead of land-based house with garden, public transport and car sharing instead of dwelling with garage ...) and are linked with the growing need for a higher density.

[The realization of new housing in the neighbourhood of public transport knots can be a way of realizing the desired spatial development as described in the new Spatial Policy Plan Flanders.](#)

Comment [SJ1]: nodes

I.7 Future challenges and issues to be addressed by a New Urban Agenda

Further densification of the urban nuclei appears to be the most suitable response to the social and spatial challenges facing us today. Cities are growing and must house an ever-growing population. Intelligent densification is the order of the day if one wants to make the city an agreeable living area and at the same time economically viable (f.i. in terms of public transport provision and land rent). An open debate and extensive cooperation between the

administrative and political entities that are conforming the urbanized areas in the center of the country are key success factors. Urban challenges transcend traditional municipal boundaries. By increasing density in strategic locations, close to jobs or public transport hubs, the necessary open space can be created in order to provide qualitative living conditions. Moreover, these open spaces near urban areas can be transformed into productive climate proof landscapes where recreation and experience go hand in hand with the production of food, water, energy and become places to develop biodiversity.

II. Land and urban Planning

The Flanders regional government decided about 20 years ago to develop a complete new set of spatial planning tools. By 1997, the traditional land use plans were replaced by a system of global and integrated strategic spatial vision plans on the one hand, serving as a basis for Spatial Implementation Plans. The planning system applied at the three administrative levels: the local (municipal), subregional (provincial) and regional. The first strategic spatial planning document for the Flanders region, the Spatial Structure Plan for Flanders, was approved by the parliament in 1997. Today, the Flemish government feels a growing need to renew its vision on the future spatial development of Flanders. One reason is the advanced stage of the implementation of the current structure plan as it has been translated through numerous planning processes for urban areas, harbor areas and major elements of the natural and agricultural structure. Next, it becomes more and more obvious that the conceptual framework of the structure plan no longer efficiently addresses more recent societal challenges such as the adaptation to climate change, the shift towards renewable energy, the ageing of the population, the growing importance of the knowledge economy, ... Last but not least, spatial planning policy in Flanders is in urgent need of a new persuasive story line as the role and position of spatial visioning is daily at stake in the current dominant project-led policy approach. An already stated precondition for this new story line is that it shouldn't be as comprehensive as the first structure plan but should strategically and selectively detect and focus on those themes and areas that are of strategic importance to the Flemish spatial structure. In May 2012, the Flemish government approved a green paper for a new Spatial Policy Plan (Groenboek Beleidsplan Ruimte).

[The Flanders regional spatial policy started developing locally integrated regional development strategies as f.e. the central Metropolitan area and T.OP Limburg \(see "cases" p.23\).](#)

Key issues

A number of key issues (8) have been defined for future urban development up to 2030 in the Flanders region, which is permanently under pressure by different actors looking for space. The intelligent use of the available urbanized space in a qualitative way becomes the mayor challenge for spatial urban policy.

[\(Meanwhile, in order to halt urban sprawl and rurbanisation, 60% of new constructions are aimed to be located in the urban context.\)](#)

1. Flanders without borders

The world economic order is rapidly changing by globalization, new technologies –and the rise of emerging countries. The volume of international trade between the EU and the rest of the world increased between 1997 and 2007, from 14.1% to 20.6% of the GDP. The spatial coherence within the EU has been significantly strengthened by the removal of trade barriers and the expansion of the European transport networks. If Flanders as the northern part of Belgium wants to prevail its open economy, international accessibility, physical and digital, is crucial. It is obvious that social, environmental and cultural progress contributes to the international attractiveness. Flanders is going to determine within its urbanized core, which physical assets they want to use for this.

2. From 6 to 7 million

The population will grow from 6 to 7 million and change in composition: migration, aging, greening and smaller family sizes bring different housing needs, care and services. Given the existing nebulous urban structure, socio-spatial polarization and sprawl threaten to hamper harmonious development. This requires a differentiated and qualitative housing supply, that is affordable, attractive and accessible, and where there is sufficient supply for the more vulnerable citizens. Social segregation and additional pressure on the environment and natural resources are to be avoided.

Compared with the neighboring urbanized regions, density is relatively low. Higher, but qualitatively better densities should bring solutions, safeguarding the existent open and non-paved areas . Projections indicate that if no shift in spatial policy is brought forward, up to half of the region's open area might be built up. Open and non-paved areas continue to be under pressure. New forms of intelligent (double) use of infrastructures and available space have to bring solutions.

3. Climate challenges. (UN Hab action III.15)

A solid open space policy in this urbanized area related with climate change is at stake.

In order to deal with Europe's commitment on reducing emissions of greenhouse gases, less energy consumption and more renewable energy, Flanders will focus on two issues in terms of spatial policy. By better organizing (say concentrating) energy and mobility demands and by safeguarding/optimizing the use of open, non-build space. [The government has worked out a regulation to compensate owners of building plots in wWetlands in order to preserve open space and prevent further sprawl.](#) Periods of drought and water shortage, heavy rainfall, rising sea level and urban heat-island effects -are expected to affect this region.

4. More conscious use of natural resources and energy

Inhabitants of the Flanders region use more energy than they produce. Renewable resources can partly provide an answer to this challenge. Though the transition to sustainable consumption is high on the European agenda, the share of renewable energy in the total primary energy consumption in Belgium reached only 3.3% in 2009. This is far below the European average of 10.5% and the required 13 % by 2020. Striving for a society using less commodities becomes the crucial starting point for the future spatial development of Flanders.

The existing building stock still needs to be much more energy efficient. Also, –the way we build today requires adjustments. Buildings and related activities can be located spatially in a much more energy efficient way.

5. Keep moving (UN Hab action II.11)

Mobility is essential in our society. On average, Flanders has 52 meters of road per hectare, having one of the most dense road networks in Europe. Yet, in the year 2009, all inhabitants together lost about 4 million hours in traffic jams. Today, transport systems are not well adapted to the spatial organization, and vice versa. Intensive activities are often developed in places that are not sufficiently accessible in a multimodal way. Interesting transport hubs are then underused again. This requires an efficient and multimodal use of existing infrastructures in a modified network.

Sharing transport modes such as car sharing systems can enhance the quality of life in urban areas and ascribe a less dominant role to individual cars. A significant increase in capacity of the existing mobility network infrastructure can only be achieved by admitting also alternative transport modes, for example through technological innovation and the possibilities of smart urban distribution systems (like currently applied with city-bike carriers in Hasselt, called city-depot, see photo) or the supply of construction sites through water transport.



City-bike carriers in Hasselt (Belgium). Thuis in de stad. Photo City Depot

6. (spatial) Innovation

The innovation-driven economy, such as high-tech industries, services and specialized agriculture, is embedded in space in a different way than traditional economic activities. As a result, linked labor markets and urban environments organize themselves differently. This means choosing locations with good access, a qualitative environment and proximity to amenities, other companies and research institutions. Especially for the more knowledge- and service-oriented activities, interrelations with other activities are crucial. Spatial policy will

have to develop new innovative instruments in order to cope with this evolution, knowing that additional logistical and production-oriented activities will put additional pressure on the existing infrastructure networks and to our seaports.

7. Bio-and food-diversity (UN Hab action II.10)

Given the small scale and urbanized character, the existing network of nature and forest areas appears to be inadequate to prevent loss of plant and animal species diversity. A preservation and expansion of open spaces, even reaching into our cities is at stake, ecological connections between green areas being a necessary precondition for biodiversity. The demand for food is increasing worldwide, driven by demographic trends, climate change and geopolitical pressure. In Flanders, agriculture, recreation, nature and urbanization are competing for the same open space. People in this densely populated region are really looking for green and water nearby for walking, cycling and relaxing. So, food can also be organized in Flanders in a way that reflects better the small and fragmented open space that characterizes our urbanized territory. A delicate balance is needed for the use of open space for both minimum-critical and export-oriented food production, water management, nature, energy, landscape and as a recreational space for the urban dweller.

8. Governance challenges for spatial development

For the last two decades, the system of strategic spatial planning has without any doubt contributed to the professionalization of both planning policy and practice in Flanders. Processes of suburbanization and the further fragmentation of open spaces, however, were not stopped. Today, space is too much an arena in which different sectors are seeking an exclusive claim to the limited available space. If we add to this the positive trend of growing responsible citizenship and the, not always positive, ongoing legalization of spatial development processes, losing their community orientation, urban development becomes extremely complex. At the same time, rapid and flexible solutions are more needed than ever. Spatial policy in Flanders aims to become more strategic and targeted on specific implementations, giving way to experimental options responding to social needs. Spatial planning is more than just approve zoning plans. It requires a thoughtful mix of instruments, allowing to link directly with budgetary efforts and a better subsidiarity-

Local governments should be able, as equal partners, to coordinate urban development programs. The government approved therefore in 2013 the concept of city programs in order to join efforts on the local level. Together with the growing involvement of private partners, this requires a culture and system shift with more degrees of freedom, trust instead of control and a good balance between a consistent and long term spatial policy and agile action planning, geared by local needs.

[Due to the introduction of a subsidiarity policy, local authorities recently obtained legal rights gained the power to put their tune own locally embedded spatial planning accents in line with the guiding policy options of the Flanders regional government.](#)

III. Environment and Urbanization

III.15 Addressing climate change

The effects of climate change are obvious. Between 1833 and 2007, the average temperature has increased by 2°C in Belgium. Urban areas, prone to the heat Island effect, are facing even higher average temperatures. Especially during heat waves are the urban areas vulnerable to

the lack of cooling during the night. The increase in the average temperature is a result of increasing concentrations in greenhouse gases in our atmosphere. There was a declining trend in Flanders between 2006 and 2010, but this could not be sustained in 2010. On the contrary, emissions in 2010 were remarkably high (86.6 Mton CO equivalents) and returned to a level that is comparable to annual emissions in the period before 2006. The revival of the economy following the financial-economic crisis of 2008-2009 and the extremely harsh winter of 2010 are partly responsible.

Poor air quality is one of the major climate issues in Flanders. Every year we repeatedly exceed the pre-established norms for fine dust emissions. The air contains too much fine dust if the daily average concentration in a year is 35 times higher than 50 micrograms per cubic meter, or when the annual average is higher than 40 micrograms per cubic meter (European Directive). Average concentrations of nitrogen dioxide may not exceed 40 micrograms per cubic meter per year. The following map shows an index of the three-year daily average emissions of fine dust (PM10) and the concentration of nitrogen dioxide (NO₂). Fine dust and nitrogen dioxide are found in the air particularly around the agglomerations of Antwerp and Ghent and their industrial areas. This area regularly exceeds the European threshold value. Heavy traffic in and around the cities, industry and port activities and heating for buildings result in considerable amounts of harmful substances in the air.

IV. Urban governance and legislation

Urban governance has become a more salient issue in the past fifteen years. The Flemish government decided in 1999 to develop an explicit vision on urban policy, spanning a horizon of 15 to 20 years. In 2000, a task force on urban policy was set up, joining together a wide range of actors from academia and practice to prepare 18 studies on topical issues and challenges for cities (e.g. urban safety, social inclusion, housing, ...). These studies were the foundations for the white paper on urban governance 'The century of the city. City republics and grid cities' (2003). This process led to a conceptual framework and analyses and recommendations regarding the economic, social, physical and governmental settings of cities.

In that period, a number of studies and instruments were developed and implemented, and a cell focused on urban policy was created in the Flemish administration. Main instruments include the Urban Fund, the Urban Monitor, the Fund for Urban Renewal, the Urban Contracts and an annual prize for innovative urban initiatives.

The Urban Fund (2002-...) provided thirteen so-called 'centre-cities' (i.e. the largest Flemish cities) and the Flemish Community Commission in the Brussels-Capital Region with a structural financial source, to be used to increase the livability in cities and boroughs, to counter dualization, and increase the quality of urban government. By 2012, 107 projects were financed through this Fund.

The Urban Contracts (2007-2013) are agreements between single cities and the Flemish government, in which they agree on a multi-annual programme (5 years). This programme is twofold: a general theme for all cities is 'living in the city' and a set of particular projects in each city focused on developing or renewing parts of the city (involving public works, mobility, spatial planning and housing). In doing so, the Flemish government engages to

coordinate its administrations and resources to help achieve the projects in those contracts. The Flemish government is currently exploring how to innovate this instrument in the future.

While the instruments above are focused on a fixed group of cities, the subsidies for urban renewal (2002-...) are open to a wider set of smaller cities as well. These subsidies are focused on innovative projects (approx. 70 so far), that can act as a lever and substantially increase the quality of life in a city ward.

The Urban Monitor (2002-...) is a different type of instrument. Based on academic research and in close consultation with cities, administration and other experts, a vision on what the desirable future of the cities should be was developed and translated into a set of 200 indicators that provide a holistic environmental analysis for the thirteen centre-cities, showing key evolutions on different aspects (e.g. citizen satisfaction and trust in government, economic development, living, ...). The first monitor report were published in 2004, and the most recent edition is that of 2011. The monitor and indicator set is regularly updated, and the results allow cities to benchmark and compare themselves to learn from each other, and also provides input for policy-making of urban and Flemish governments.

Other, more recent initiatives include the co-financing of a knowledge centre on urban governance, a discussion platform on city-regional governance (2008-2009) and a special call to subsidize city-regional projects (2014).

In the last fifteen years, capacity for urban governance has increased substantially and new policy ideas and instruments are being developed. At the same time, however, there has not been any substantial decentralization of powers and competences towards cities, despite their demands to decrease administrative burdens and provide them with more autonomy and resources to tackle urban issues as they see fit. In recent years, the dynamic in urban policy also seems to have slowed down. Main legislative and financial frameworks in place have not been changed substantially, nor has there been much new legislation targeted at cities and their issues. There are however a number of debates and developments which challenge the current situation.

(1) City-regional governance

The issue of city-regional governance has gained some ground and is likely to become a more important issue in the future. Housing, mobility, spatial planning issues become increasingly difficult to tackle within the city limits, and the current governmental structures prove insufficient to provide solutions. There have been a number of initiatives and studies that are focused on the governance challenges to deal with issues that require a city-regional strategy. In terms of governance strategies, this can range from intergovernmental partnerships to the establishment of city-regional governments with proper political and administrative bodies, competences and financial resources.

(2) Managing urban government in times of austerity

Although the fiscal crisis impacts on cities as well as municipalities, the effects for cities are severe. While they experience a decrease in income and wealth of their citizens, they face a substantial increase in demands and challenges for important parts of their population (e.g. more unemployment, more claims for social benefits).

(3) From support to decentralisation

While cities in Flanders and the centre cities in particular have benefited from the Flemish urban policies in the last fifteen years, the next step is to shift from support (e.g. through subsidies) to an actual increase of powers and resources that are controlled by the cities themselves.

Case studies and policy documents

Towards intelligent use of space in three steps: reduce, reuse, recycle

Urban space is scarce, so a different, more meticulous use of space is required. Especially the way the non-built space is related with the already built up space deserves our attention. Consuming a finite resource like open space is no longer feasible. The Flanders Groenboek Beleidsplan Ruimte (2013) puts a spatial development policy forward in which the total built-up area no longer increases within a given time frame. By applying Lansink's waste management ladder to spatial issues, we come to a three-step approach for the intelligent use of space: reduce, reuse, recycle.

First, additional activities must find a place within already built-up territories. A more compact solution is usually possible on the basis of greater intensity of building, partially underground or higher into the sky. This is often more beneficial from an economic perspective, too. In many cases, multiple use of space is possible by bringing activities close together or directly integrating them. A sports our youth club can use a school playground after school hours, or a group of musicians can rehearse in the classrooms, for instance. Creative solutions are stimulated, such as special constructions along motorways, serving as noise reduction barriers as well as containing community services like storing bikes, material, ... or commercial functions like a car showroom. Technological and digital solutions can support new possibilities for a more creative mixed land-use.

Second, we have to maximize the reuse of well-situated built up areas. Legal, economic and environmental difficulties regarding the transformation of such (often industrial) buildings should be managed in a professional but pragmatic way. Spending more energy in this kind of reuses and pursuing a consistent long term policy of reuse will make brownfield development more competitive than greenfield development. Locations that are not well situated for highly dynamic activities are best transformed into open spaces.

Third, we must work on reversible use of space, especially where greenfield sits are still being developed. This means that the use of space will be considered as recyclable: it will be easy to revert space to its original condition or it will be designed in such a way that it will be easy to change its function. This approach is only efficient if the status quo policy between built-up and open space is maintained.

[This principle is put into practice in the project for the Metropolitan Core region, the heavily urbanized area between the cities of Ghent, Antwerp, Leuven and Brussels. The region comprises several – in an international perspective – medium sized cities. The project aims at functionally integrating the different cities into one network, thereby reaping the economies of scale that are typical for metropolises without sacrificing the human scale so typical for this region. By implementing a metropolitan transport system that consists of top notch public transport and highways for electric bikes, inhabitants and visitors alike can move between](#)

cities as if they were moving within a city. Places that are plugged into this transport system need to be densified to metropolitan standards, thereby reducing the pressure on greenfields in the remaining fragments of open space.

Another example of integrated territorial policy aiming at locally embedded win-wins between stakeholders is T.OP Limburg

Territorial development programme (T.OP) Limburg

THE MAKING OF LIMBURG MULTIPRODUCTIVE LANDSCAPE CITY

The scheduled closure of Ford Genk (BE), one of Limburg's main economic engines and Flanders' fourth largest industrial site, will drastically alter the economic and societal setting of the region. Just as happened in the 1970's after the closures of the mines.

To meet this challenge and to preserve employment levels in Limburg, a regional investment plan was drawn up. With the start of the execution phase in 2014, a territorial perspective was added: the Limburg Territorial Development Programme (T.OP Limburg). In doing so, the authorities have recognized that economic redevelopment and spatial reorganization could serve to reinforce each other, and thus create new opportunities.

T.OP Limburg is an action-oriented process initiated in 2013, and since coproduced with regional and local actors who aim to develop the region into a multiproductive landscape city. The partners envision realizing this ambition at a grand scale and in its broadest sense. For three core strategies, action programmes are being implemented that foster constructive relationships between spatial design and the (future development of the) economy in the Limburg region.

- **Support the transition towards a circular economy by gradually developing the region into a multiproductive network**

The focus is on territorial win-wins between urban, landscape and economic dynamics by stimulating mixed urban business locations, industrial symbiotic networks and energy landscapes. To get the process up and running, the action programme includes a prospective research setting-up a Living Lab for circular economy within the networks of the traditional economic players such as the manufacturing, construction sector, energy providers, the waste processing industry, etc. In addition, spatial strategies are explored to enhance the connectivity and coherence between production sites, innovation incubators and knowledge institutions within the region.

- **Support the leisure economy by transforming and connecting the existing landscape structures into a scenic open space network at the regional scale**

This strategy seeks to realize synergies between investments for tourism, recreation, nature and urban development. Through a combination of the best landscape features with the best of the bicycle network, a variety of scenic bicycle routes are mapped that stretch between unique nature areas and recreational nodes. To gradually construct this scenic route network, actions are to improve, develop or connect touristic destinations, green infrastructures, mining heritage, landmarks and extraordinary views or dwelling programs.

- **Improve liveability and regional qualities by smart densification and defragmentation of the residential fabric**

In order to strengthen economic density and urban critical mass in a region with low demographic growth, a smart densification and mixing of functions is sought for. Mobility and connectivity serve as the guiding principles. Jointly with this intensification strategy, a strategy 'for extensification' to improve the ecological network is put in place. It involves a cutback of development activities at strategic places, the creation of missing links and innovative concepts as 'landscape-based' typologies for living and working.

Formatted: English (U.K.)

Flanders urban development policy tools

The aim of the **Urban Fund** is to provide Flemish towns and cities with financial support for conducting and implementing a sustainable urban policy. In conjunction with these towns and cities and the Flemish Community Commission, the Flemish government intends to use the Urban Fund to achieve the following objectives:

- 1) increasing the quality of life in cities, both at the urban and local level;
- 2) combating the separation of powers;
- 3) increasing the quality of democratic government.

The Urban Fund, with an annual budget of approximately €147 million, came into effect on January 1st 2003. Prior to this it was the Social Impulse Fund (1995-2002) which mainly focused on dealing with the issues of underprivileged districts.

Flanders also support integrated urban renewal programs with **project** (for the realization) and **concept** (for the improvement of the integrated character) **subsidies**. A multidisciplinary jury supports the selected urban renovation projects.

The government also started with a new instrument 'city programs' in 2013 as a follow up of the 'city contracts'. City programs are meant to tackle common difficult challenges of cities and the region. The aim is to build a common agenda and to translate it in different operational programs. Transition management and the engagement of the broad civic society is the basis.



Urban Development in Mechelen. Thuis in de stad. Photo Niels Donckers

A specific small scale funding possibility is the support of bottom up **innovative civic initiatives** related with urban challenges.

For the monitoring Flanders has a **city monitor** for the subjective (citizen's satisfaction) as well objective (data) follow up. The city monitor is meant as a bench marking and learning tool and not as an evaluation tool.

Successful spatial development processes in industrialized urban areas. The case of Ghent Canal Area.

1. Context and rationale

The Ghent Canal Area (*Gentse Kanaalzone*) is an important logistic, industrial and residential area, located in the highly urbanized northern part of Belgium. Many residential areas and small villages are scattered around and close to or even surrounded by industrial sites and docklands. Large (road, railroad and harbor) infrastructures, more than 300 companies offering more than 65.000 jobs and 30.000 local inhabitants all claim their part of the available space (about 100 km²).

In the early 1990s, local residents were faced with increasing negative effects of the surrounding industrial sites, including car and steel manufacturing, coal terminals and grain warehouses. At the same time, the economic sector wanted to expand their activities and nature conservation organizations asked clear policy measures for highly valuable and vulnerable bird breeding areas of European importance in the immediate surroundings. Last but not least the region acclaimed for a more efficient transport infrastructure, like a new lock giving better entrance to the port, the (re-)construction of the ring motorway, new rail infrastructure and a new dock.

The uncoordinated historical development of these different human activities gradually degraded the spatial structure of the area into a chaotic hodgepodge and generated large environmental problems. In 1993, a number of leading policy officials of the regional government of East Flanders (*Provincie Oost-Vlaanderen*) took the initiative to address these issues, starting up the integrated *Ghent Canal Area* planning process. Main objective was to tune different government levels and sectorial policies towards an integrated spatial, environmental and economic development of the entire area.

2. Process and solutions

During the start of the project (1993-1996), a small group of spatial planners and officials was constituted in order to: explore the different issues at stake, screen for relevant actors and listen to their main concerns and interests, and develop a strategic spatial concept. The latter should be able to present a coherent spatial vision of the future development of the entire Ghent Canal Area including a balance between economic, social and environmental issues and to find a general approval by the different actors and institutions involved.

During the second phase (1997-2007), the primary strategic spatial concept was gradually developed into a coherent and solid vision, fuelled by research and stakeholder involvement. A steering committee was put in place, composed by the leading politicians and civil servants of local, regional and national governments, the port authority and local stakeholders.

At the same time, several small and medium sized projects that addressed the environmental and living quality in the residential areas were implemented. Also, a number of strategically chosen mobility problems were solved. During this period, new relevant stakeholders entered the process, adding new interests and resources into the project.

In 2007, the project organization geared up to a higher level, installing a *Sub Regional Network*. Based on the initial strategic spatial concept and the on-the-field experiences of the different concrete projects, taking out best practices, an overall *Strategic Development Plan* for the Ghent Canal Area Region was developed. This strategic plan includes a long-term vision for the sustainable development of the area, a number of key decisions and an action program. Since 2007, the implementation of the action program is going on.

In 2013, on the occasion of its 20th anniversary, the project was evaluated. As a result, new objectives were defined and the range and number of actors involved was enlarged, making the project ready for its fourth phase.

Right now a genuine *regional development coalition* has been installed. In general terms, this network tries to come to a region-wide agreement between all local partners, so they can lobby different other actors which have key competences and resources, needed for the realization of the strategic plan objectives. The network includes officials and planners but also private actors like companies, citizen groups, environmental organizations, trade unions and employers organizations.

In sum, for the last two decades the spatial development process has been based on a three tier methodology: a coherent and sustainable long term spatial vision, the development and application of concrete instruments and an effective on-the-field implementation based on budgeted projects.



Ghent Canal Area (Belgium). Photo VRP

3. Results and impacts

1. Transparency, stability and legal certainty for all stakeholders involved and their activities. On November 9th 2007, after a long process of stakeholder involvement, a strategic spatial development plan for the Ghent Canal Area was officially approved by all governments involved (East Flanders Province, the city of Ghent, the local authorities of Evergem and Zelzate and the Port Authority). Based on this strategic plan, about 3 existing land use plans were adapted, indicating quality standards and precise delineations of residential territories in villages and nature reserve areas to be preserved, exact locations and conditions of industrial and port area development, a number of buffer zones, etc...
2. An organically grown and continuously developing project management structure with short and informal communication lines leading to formal results. After all these years of working together in a dynamic structure and applying a solid methodology, the different stakeholders in the Ghent Canal Area build up a relation of trust and take advantage of directly informing one another. By establishing this regional development coalition based on a common spatial vision, problems are solved and results achieved.
3. Made-to-measure solutions for specific problems are developed. Examples are the establishment of a public company named PROVAG with the ability to relocate houses in the Ghent Canal Area and the engagement of the Flanders regional government to effectively landscape specific buffer areas.
4. Fair and just management of difficult policy options and potential conflict situations. The planning process showed the capability of quickly detecting and handling (potential) conflicts. As a consequence, until now, little or no tensions escalated into a rock-hard controversy between action groups and the authorities and/or companies or even judicial procedures, in spite of - for example - the expropriation of 110 families for the construction of a new dock.
5. Inclusive and broad-based steering committee = very widely supported decisions. Throughout the development process, adequate cooperation and consultation structures are worked out. The steering committee evolved from about 20 members at the start to the present 90 members. In this very widely composed body, NGO's, interest groups and citizens have an equal voice to economic and political stakeholders. As a result, proposals can be tested and decisions of the steering committee are widely supported.
6. Concrete initiatives and implementing projects directly contribute to enlarging the social support for public works with an environmental impact. The initiatives taken within the development framework of Ghent Canal Area are very concrete and really contribute to the improvement of the relationship between the different actors on the spot. Examples are a significant and tangible reduction of noise, dust and air pollution in the area due to an adapted infrastructure design and mitigation measures for the new ring road R4. The latter was acquired via a solid participation process, including all local and regional actors .

The Ghent Canal Area Project is nationally acknowledged as an example for integrative regional development and received, among others, the European Social Integration award.

II.3 Brussels Capital Region

1. GESTION DE L'URBANISATION RAPIDE



La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est confronté à une population à forte croissance (+ 170.000 en 2020), ce qui implique un besoin en logements, ainsi que des équipements tels que des écoles, des crèches, des espaces publics de bonne qualité et une prise en charge de la mobilité. Un défi supplémentaire consiste dans le fait que la densification se fait endéans les étroites frontières régionales. La Région bruxelloise a une surface de 161 km² et la zone urbanisée dépasse morphologiquement et largement les limites régionales.

les limites régionales avec la voiture-ring et de l'aéroport au sein de l'extérieur des limites régionales bruxelloises.

Le Plan de Développement Régional (PRD) et le Plan de Développement Régional de Développement durable (PRDD)

Le PRD est un plan d'orientation qui fixe les objectifs et priorités de développement de la Région, requis par les besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Le PRD est modifié et remplacé par le plan régional de développement durable – PRDD. A côté des PRD(D), il existe d'autres plans à valeur indicative : les plans communaux de développement et les schémas directeurs.

- PRD: <http://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-regional-de-developpement-prd/le-prd-de-2002-1>
- PRDD: <http://www.prdd.be/>

Regional Land-use Plan (PRAS)

Le PRAS, approuvé par arrêté du Gouvernement en 2001, modifié par arrêtés du Gouvernement en 2013 en vue notamment de faire face à la démographie croissante de la Région et du manque de logements. Le PRAS couvre l'ensemble du territoire de la Région. Le PRAS a force obligatoire et valeur réglementaire. Les permis d'urbanisme ne peuvent être octroyés que s'ils sont conformes au PRAS.

- PRAS: <http://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-daffectation-du-sol/le-plan-regional-daffectation-du-sol-pras>

Field Code Changed

8. ASSURER LA PLANIFICATION ET LE DESIGN URBAINE DURABLE

Depuis 2000, tous les permis de construire d'une certaine échelle doivent être accompagnée d'une étude mesurant l'impact environnemental du projet afin de minimiser cet impact. Les Plans d'aménagement de zone (PPAS) se focalisent sur des parties spécifiques de la région. Ils ont force obligatoire et une valeur réglementaire. Chaque nouvelle construction doit atteindre un certain niveau de performance énergétique (PEB). La stratégie de la mobilité régionale Bruxelles (IRIS 2) met

en avant les objectifs de réduction de la circulation automobile de 20% en 2018 par rapport à 2011. Le PRAS (voir question 1) oblige la préservation d'un certain nombre de zones vertes ainsi que la qualité végétal à l'intérieurs des nouvelles constructions.

Le PRDD (voir question 1) aborde la durabilité dans ses nombreux aspects. ex. au moyen des objectifs suivants:

- La création de réseaux verts combinant gestion de l'eau, la biodiversité et les loisirs;
- La promotion de la mobilité active (pieds, vélo) en augmentant les surfaces allouées à ces moyens, en créant des réseaux et par le concept de la «ville à courte distance»;
- Une meilleure coordination métropolitaine et un amplification drastique de l'offre publique en matière de mobilité afin de doubler le nombre de voyageurs d'ici 2040;
- Une réduction de 30% des gaz à effet de serre d'ici 2025 (par rapport à 1990);
- La rénovation énergétique des constructions existantes à un taux de 3% par an;
- Une réduction annuelle de 2% de la consommation d'eau par habitant;
- Une réduction de surface de 2% du sol scellé (de 47 à 45% de la surface totale de la région)
- Etc;

11. RELEVER LES DEFIS DE LA MOBILITE URBAINE

Essentielle pour le développement socio-économique de Bruxelles, capitale et moteur économique transrégional, mais aussi pour la qualité de vie de ses habitants, la mobilité est un enjeu de base du développement durable de la ville et de sa périphérie. Les défis environnementaux (amélioration de la qualité de l'air, diminution du bruit, réduction des gaz à effets de serre) liés au trafic et auxquels est confrontée la Région de Bruxelles-Capitale, sont importants. C'est pourquoi cette dernière a pris le parti de développer la multimodalité¹ et l'intermodalité², que ce soit pour le transport des personnes ou des marchandises. Cette vision est confirmée dans le Plan régional des déplacements, le Plan Iris 2³, approuvé par le Gouvernement le 9 septembre 2010. Par conséquent, les principaux objectifs stratégiques de Bruxelles Mobilité sont les suivants : organiser les **déplacements** des résidents et des visiteurs et assurer l'**accessibilité** des entreprises et des institutions internationales de la Région ; gérer de façon **durable** la demande de mobilité ; et contribuer à la requalification de **l'espace public**, en y améliorant la sécurité.

(principale source : Bilan quinquennal 2009-2014 de Bruxelles Mobilité).

- Elaboration et mise en œuvre du **Plan Piéton stratégique** (2012) :
- Lancement de l'étude « Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (**PAVE**) » ayant pour objet d'auditer sur une période de 5 ans l'ensemble du réseau piéton de la RBC et de mettre en place des recommandations d'aménagements (2013).
- Elaboration et mise en œuvre du **Plan Vélo 2010-2015**, notamment sur base du rapport d'audit sur la politique vélo en RBC (Timenco, 2010). Les objectifs du plan sont :
- Suivi et évaluation du **Contrat de gestion de la STIB** 2007-2011 et élaboration du nouveau contrat pour la période 2013-2017. A l'horizon 2017 (par rapport à 2012
- Approbation de l'arrêté du Gouvernement sur les **voitures partagées**⁴ reprenant les **modalités d'utilisation des places de stationnement**

¹ La **multimodalité** est un concept qui implique de choisir le mode de transport le plus adapté à la situation: à pied pour aller à la boulangerie, à vélo ou en transport public pour une plus longue distance, voire en voiture si on a quelque chose de lourd à transporter.

² L'**intermodalité** est un concept qui implique le passage efficace d'un mode de transport à l'autre au cours d'un même déplacement.

³ Son objectif est de réduire le trafic automobile de 20% (par rapport au niveau de 2001) en distinguant deux horizons: 2015 et 2018.

⁴ L'arrêté définit les conditions d'agrément d'un opérateur de carsharing par l'Agence du Stationnement et l'objectif régional de croissance du carsharing via un PAC (Plan d'Action Carsharing) (stratégie d'emplacements) à réaliser par chaque commune.

- Adoption du **Plan régional de Politique du Stationnement** (PRPS, 2013) Mise en œuvre du **Plan directeur Taxi 2011-2014**.
- Elaboration et mise en œuvre du nouveau **Plan d'Actions pour la Sécurité routière 2011-2020**
- Développement et mise en place d'un nouvel outil de gestion des revêtements en ligne, **Fix My Street**⁵ (FMS), qui permet aux citoyens de signaler directement aux autorités des déficiences dans l'espace public en RBC (2012).
- Elaboration du projet de **Plan régional de Développement durable (PRDD)**⁶ (approuvé en 1ère lecture le 26/9/2013) via, notamment, la conduite de l'étude générale de mobilité **MOBIL 2040** (2011-2013).
- Elaboration des **schémas directeurs des zones stratégiques de Delta** (étude de mobilité en cours, en parallèle avec une étude d'aménagement du territoire menée par l'ADT) **et de la gare du Midi** (étude en cours avec BDU et l'ADT). Mise en œuvre des schémas directeurs de **Schaerbeek-Formation**⁷ (approuvé le 13/6/2013), de **Reyers** (étude Parkway en cours avec BDU et l'ADT), de **Tour&Taxis** (suivi de l'élaboration du PPAS et des études d'incidences).
- Elaboration et mise en œuvre du **Plan stratégique pour le Transport de Marchandises**⁸ (2013). Suivi et évaluation du **Contrat de gestion du Port 2008-2012** et élaboration du nouveau contrat pour la période 2013-2017.

12. AMELIORER LA CAPACITE TECHNIQUE POUR PLANIFIER ET GERER LES VILLES

- *La Direction d'urbanisme de la RBC travaille avec le logiciel **NOVA**, qui facilite la gérance des Plans d'Urbanisme.*

En région de Bruxelles-Capitale il existe trois grands types d'instruments qui ordonnent l'aménagement du territoire : les instruments stratégiques, les instruments de planification réglementaire et les règlements. L'ensemble est organisé par le **Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire**, le CoBAT. Ces instruments se déclinent à niveau régional, communal, et certains d'entre eux ne concernent que de petites zones, à un niveau très local. Dans l'ensemble, les instruments stratégiques ont une valeur indicative. Ils tracent les grandes lignes de l'aménagement régionale mais ne sont pas opposables juridiquement. En revanche, les instruments de planification sont strictement réglementaires. L'outil stratégique au niveau régional est le **Plan Régional de Développement** (PRD, futur Plan Régional de Développement Durable - PRDD). Au niveau local, il s'agit du **Plan Communal de Développement** (PCD). L'outil de planification réglementaire au niveau régional est le **Plan Régional d'Affectation du Sol** (PRAS) et son équivalent au niveau local est le **Plan Particulier d'Affectation du Sol** (PPAS). Il existe, à l'heure actuelle environ 440 PPAS en vigueur sur le territoire régional. Ce sont les portions de territoires qui recèlent d'enjeux locaux particuliers qui sont spécifiquement traitées au travers des PPAS. Ceux-ci sont dès lors chargés de préciser les

⁵ La plupart des plaintes FMS sont résolues dans le cadre des campagnes d'entretien des trottoirs menées depuis fin 2012. Les plaintes concernent les désordres aux revêtements (dalles descellées, affaissements, effondrements, tranchées mal refermées...). Total des plaintes FMS sur un an d'existence : 8358 incidents. 30% se trouvent sur voiries régionales. Extension des possibilités de l'application : signalement des problèmes d'éclairage public et de signalisation. Plus d'information sur www.fixmystreet.irisnet.be

⁶ Amélioration de la desserte des nœuds de transport public. Ville multipolaire, en lien avec la mobilité. Densification de l'emploi et du logement autour des infrastructures de déplacement. Ville de proximité, mixité des fonctions.

⁷ Adoption de ce schéma directeur sans stade en vue d'y implanter une plate-forme logistique performante et multimodale dans le Nord de la zone et d'y développer un projet urbain mixte logements/activités économiques dans le Sud de la zone sur l'îlot MABRU. La proximité immédiate du canal, du réseau ferroviaire national, du Ring de Bruxelles, mais aussi de l'aéroport de Bruxelles, procurent en effet à ce site une position stratégique en vue d'y installer un nouveau pôle multimodal efficace qui permettra une reconfiguration importante des activités et des flux via le regroupement des activités logistiques, portuaires et industrielles et le déménagement des marchés matinaux MABRU/CEFL. Le déplacement de ces marchés matinaux, actuellement implantés dans le Sud de la zone, au sein de ce pôle logistique pourra dès lors libérer une zone en vue de l'émergence d'un nouveau quartier mixte avec un minimum de 2.000 logements idéalement situés en face du Parc Royal et le long du canal, dont 50% de logements publics.

⁸ Forte croissance du transport de marchandises (flux tendus, e-logistic, croissance démographique...) => Nouvel enjeu de la politique de mobilité.

affectations et prescriptions données par le plan supérieur, le PRAS. Toutes les communes n'adoptent pas forcément un PCD bien que la disposition existe dans le code. Il n'existe en effet aucune sanction pour les communes qui ne se saisissent pas de l'outil.

Par ailleurs, le PRD institue un second type d'outil stratégique local, chargé de traduire la stratégie régionale à une échelle plus fine, dans les zones stratégiques du territoire bruxellois. Cet outil est appelé le **Schéma Directeur (SD)**, il en existe actuellement neuf sur le territoire régional dont quatre sont en cours d'élaboration. Ces SD concernent 26,6% de la superficie totale régionale.

Les règlements concernent des domaines spécifiques de l'aménagement du territoire. Le plus généraliste est sans doute le **Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)**. Il contient les règles d'urbanisme auxquelles tout opérateur doit se soumettre avant de modifier le paysage bâti et non-bâti en Région bruxelloise. Son équivalent au niveau communal est le **Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)** et, à niveau plus local encore, l'on trouve quelques exemples de **Règlements Régionaux d'Urbanisme Zonés**. Il existe, par ailleurs, d'autres dispositions légales qui ordonnent des domaines spécifiques tels que le patrimoine, la nature, la mobilité, le logement.

Enfin, une forme tout à fait particulière et récente d'instrument de développement régional est le **Contrat de Quartier** dont l'objectif est la concertation entre les opérateurs et les usagers d'un même quartier autour d'un projet viable et réaliste, chargé de refléter les besoins et les valeurs de ses habitants.

15. LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le réchauffement climatique est certainement l'un des défis les plus importants auxquels nous devons faire face. Il est donc nécessaire d'agir dans ce domaine et ce, à deux niveaux. Tout d'abord, en contribuant à l'atténuation du réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Deuxièmement, en anticipant et en se adaptant aux changements climatiques inévitables attendus dans les prochaines décennies en mettant en œuvre une stratégie d'adaptation dans tous les secteurs de notre société qui pourrait être affectée positivement ou négativement par ces changements.

À Bruxelles, le secteur du bâtiment est responsable de 70% de la consommation d'énergie et 65% des émissions de GES. C'est pourquoi la Région Bruxelles-Capitale mène un certain nombre d'activités visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et de promouvoir les techniques de rénovation et de construction durables. En 2004, diverses expériences à grande échelle ont été menées afin de tester et de démontrer la capacité des parties prenantes de la ville pour améliorer leur performance énergétique:

- un système de subventions de l'énergie pour soutenir les investissements de l'énergie de haute performance dans le secteur de la construction depuis 2004 (18 millions d'euros / an en 2010);
- une modification dans le comportement des ménages avec l'action "Energy Challenge" à partir de 2005;
- «conseils de bien-être social en matière d'énergie" à partir de 2005 afin de soutenir les ménages vulnérables;
- un plan d'action local pour la gestion de l'énergie (la «PLAGE») dans le cadre de la gestion d'actifs de grandes propriétés publiques à partir de 2006 - (1,2 millions d'euros / an);
- la «Bâtiments Exemplaires" appel à projets pour stimuler la capacité du marché à construire et à rénover des bâtiments avec un début très haute performance énergétique en 2007 (5 millions d'euros / an).

Basé sur l'expérience de ces 5 années, Bruxelles a été responsable de révolutionner complètement sa

culture de l'énergie depuis 2009, par Souscrivant pleinement à la politique européenne pour 2020 et 2050, anticipant même certains des échéances européennes (telles que la directive EPB).

Bruxelles Air, Climat et code de l'énergie (COBRACE) est un document de réglementation lié à l'approche intégrée de Bruxelles de sujets air, climat et d'énergie. Ce Code est la base juridique du plan Air-Climat-énergie dans le développement dans la région et qui se consacre à aider à Bruxelles pour atteindre son objectif (réduction de 30% des émissions de GES). Il décline objectifs Région de Bruxelles à 10 ans et des mesures pour les cinq années en matière d'énergie, notamment les énergies renouvelables, l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation et de la qualité de l'air. Le plan définit 130 actions dans 59 mesures qui se déclinent en 9 axes: construction, transport, économie, planification de la ville globale, la consommation, la dimension sociale, l'adaptation au changement climatique, la surveillance de l'air et des mécanismes flexibles. Plus d'informations sont disponibles sur: <http://www.sustainablecity.be/themas/sustainable-building>

L'émergence de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre est donc devenue une priorité. Cependant, il faut aussi se « préparer à l'inévitable », à savoir s'adapter aux impacts déjà avérés du changement climatique mais également à ceux à venir, en diminuant la vulnérabilité des systèmes face aux changements attendus en améliorant la résilience du territoire. En effet, comme tout milieu urbain, la Région de Bruxelles-Capitale présente une vulnérabilité particulière compte tenu d'une forte concentration de population et du regroupement d'infrastructures et de biens matériels sur son territoire: elle pourrait dès lors être très sensible à toute évolution brusque de son environnement naturel ou socio-économique. Dans le cadre des compétences de la Région, plusieurs plans ont été adoptés qui contribuent à l'amélioration de l'adaptation de la Région de Bruxelles-Capitale aux effets des changements climatiques. C'est notamment le cas du Plan de Gestion de l'Eau (PGE), du Règlement régional d'Urbanisme (RRU), du futur Plan Nature ainsi que du plan air-climat-énergie.

Il existe déjà des mesures d'adaptation en place par rapport à certaines thématiques, à savoir :

- le plan régional de lutte contre les inondations (dénommé ci-après « plan pluie »), 2008-2012 ;
- le plan régional de gestion de l'eau, 2012 ;
- le plan de gestion de la Forêt de Soignes, 2003.
- Le plan régional nature (la procédure d'adoption est en cours).

Le Plan Pluie

Le Plan régional de Gestion de l'Eau (ci-après PGE)⁹

Plan de gestion de la Forêt de Soignes, partie de Bruxelles-Capitale (2003)

Plan Nature

⁹ *Fondement juridique :*

- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- L'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau (acte de transposition de la directive).
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale du 12 juillet 2012 approuvant le plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale
-

17. RÉDUIRE LA CONGESTION DU TRAFIC

- Mise en place d'une **tarification intelligente** :
 - Accord politique entre les trois régions pour une réforme de la fiscalité routière (21/01/2011) ;
 - Tarification kilométrique en cours d'implémentation pour les **poinds lourds** sur le territoire belge ;
 - Tarification kilométrique à l'étude pour les **véhicules légers** dans la zone RER ;
 - Etude sur l'opportunité d'une tarification kilométrique ou d'une taxe zonale sur le territoire de la RBC.
- Poursuite du système des **primes « Bruxell'Air¹⁰ »**. Avec cette prime, la Région de Bruxelles-Capitale renforce la lutte contre la pollution de l'air générée par la circulation automobile. L'objectif de cette prime est d'encourager les automobilistes bruxellois à renoncer à leur voiture au profit de moyens de déplacements plus respectueux de l'environnement : les transports publics, le vélo, la marche et le carsharing Cambio.
- Opérationnalisation de l'Ordonnance du 30/04/2009 relative aux **plans de déplacements¹¹** :
 - Adoption de l'arrêté relatif aux plans de déplacements d'entreprise¹² (PDE, 2011) ;
 - Adoption de l'arrêté relatif aux plans de déplacements scolaires (PDS, 2013) ;
 - Préparation de l'arrêté concernant les plans de déplacements des activités commerciales, sportives et culturelles (PDA, en cours).
- Réalisations dans le cadre de la mise en application de l'Ordonnance relative aux « **chantiers en voirie** » (MB 3/07/2008) visant à optimiser la coordination des chantiers au bénéfice des impétrants¹³, des gestionnaires et de l'ensemble des usagers des voiries (arrêtés du 11/07/2013 et du 30/01/2014) :
- Poursuite de l'**exploitation des systèmes et des outils de pilotage du Centre de Mobilité¹⁴** (CM).
- Partenaire du projet LaMiLo¹⁵: mise en oeuvre d'un **centre de distribution urbaine** pilote dans le centre TIR, en collaboration avec le Port de Bruxelles.

18. POLLUTION DE L'AIR

Législation en termes de concentrations de polluants air:

La directive européenne 2008/50/CE fixe les normes à respecter en matière de qualité de l'air. Parmi les nombreux polluants visés par celle-ci, deux d'entre eux demeurent problématiques en Région bruxelloise (une procédure d'infraction est en cours en ce qui concerne les PM10 et cela risque également d'être le cas pour le NO2):

¹⁰ Depuis 2006 : échange d'une plaque d'immatriculation contre un abonnement Cambio et, soit un abonnement MTB, soit une prime vélo.

¹¹ Trois volets : extension de l'obligation de 2003, le seuil étant désormais fixé à >100 personnes occupées par l'entreprise, obligation pour les écoles bruxelloises de réaliser un prédiagnostic et création des plans de déplacements pour les activités commerciales, sportives et culturelles.

¹² 2012 : mise en commun des obligations fédérale et régionale : 580 entreprises de >100 personnes (>280.000 travailleurs) ont répondu à leur obligation.

¹³ Plus de 34 impétrants institutionnels sur le territoire de chaque commune.

¹⁴ Gestion de la permanence, mise en place des systèmes, entretien des systèmes, de l'équipement et des postes de travail... Contrôle et gestion des feux de signalisation. La mission du CM vise la gestion des flux de déplacements 24h/24 via l'information aux usagers (Portail Mobilité, PMV, radios...) ou via des actions sur le terrain (panneaux à messages variables (PMV), signalisation des bandes de circulation, télécommande des feux...). Ces actions doivent améliorer la fluidité et la sécurité du trafic. Elles doivent se situer dans une perspective multimodale. L'information à l'utilisateur doit permettre à celui-ci de se déplacer de façon efficace, de changer d'itinéraire ou de mode de transport.

¹⁵ Last Mile Logistics zero carbon urban freight delivery. Projet approuvé par le secrétariat Interreg (12/2012). Etude des flux de marchandises sur Bruxelles (2013). Définition d'un scénario de groupage et mise sur pied d'un CDU pilote (2014).

- Les particules fines PM10 : entrée en vigueur le 1 janvier 2005, la valeur limite sur les concentrations journalières – fixée à 35 dépassements du seuil journalier de 50 µg/m³ – n’est toujours pas respectée dans 1 à 2 stations de mesures (sur un total de 6).
- Le dioxyde d’azote (NO₂) : entrée en vigueur le 1 janvier 2010, la valeur limite sur les concentrations annuelles – fixée à 40 µg/m³ – est régulièrement dépassée dans 4 stations de mesures (sur un total de 10).

À cette liste, il faut également ajouter :

- Les particules fines PM2.5 dont les niveaux de fond urbain mesurés à travers l’Indice d’Exposition Moyenne devront être réduits de 20% dès 2018 par rapport aux concentrations moyennes sur la période 2009-2011. Dans l’état actuel, cet objectif semble très difficile à atteindre.

Législation en termes d’émission de polluants air:

Afin de remédier à la problématique air, des mesures (notamment mesures transport) ont été mises en place :

1) Le plan IRIS 2

2) Le Code bruxellois de l’air, du climat et de la maîtrise de l’énergie¹⁶

3) Le plan régional de politique du stationnement a été adopté définitivement après enquête publique. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Trois arrêtés¹⁷ concernant le plan ont été publiés au Moniteur belge et sont entrés aussi en application le 1^{er} janvier 2014.

4) Dans le cadre du plan IRIS 2, le Gouvernement bruxellois a adopté également un plan stratégique piéton (en 2012), ainsi qu’un plan stratégique pour le transport de marchandises (adopté le 11/07/2013)

5) L’ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité vise à fixer un cadre en matière de planification de la mobilité au niveau régional et communal.

6) Dans le cadre de l’Accord Politique pour une réforme de la fiscalité routière du 21 janvier 2011 entre les trois Régions de Belgique, tout est mis en place pour introduire, en 2016, un prélèvement kilométrique pour les poids lourds (permettant de facturer les coûts d’infrastructure et d’internaliser les coûts environnementaux de façon plus équitable). De plus, une expérience-pilote d’un prélèvement kilométrique pour les voitures dans la zone RER autour de Bruxelles est en cours. Plus d’infos : www.viapass.be

28. RENFORCER ET AMELIORER L’ACCES AU FINANCEMENT DU LOGEMENT

En Belgique, Bruxelles est la championne des prix immobiliers. C’est pourquoi l’un des défis de la Région de Bruxelles-Capitale depuis un bon moment est d’attirer les revenus moyens. La politique fiscale a un rôle considérable à jouer dans l’élargissement de l’accès au marché immobilier, et ce

¹⁶ http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2013/05/21_1.pdf

¹⁷ Arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan régional de Politique de stationnement
 Arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation
 Arrêté du 12 décembre 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l’arrêté du 18 juillet 2013 relatif zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Field Code Changed

principalement en raison des droits d'enregistrement dus à l'achat d'une habitation et, dans une moindre mesure, en raison des droits de succession (en cas de dévolution).

Il convient donc d'introduire des stimuli fiscaux pour attirer les revenus moyens et les jeunes ménages.

Abattement - La première¹⁸ modification en matière de droits d'enregistrement introduit par le Gouvernement bruxellois avait pour objectif spécifique d'encourager les ménages à revenus moyens à acquérir un logement familial au sein de la Région de Bruxelles-Capitale¹⁹. La prime fiscale, dite 'abattement', prévoit d'accorder, dans le cadre de l'achat d'une habitation ou d'un appartement et sous certaines conditions spécifiques, une réduction de EUR 60.000 de la base servant à calculer les droits d'enregistrement dus. Concrètement, cela signifie que sur la première tranche de EUR 60.000, il n'y aura pas de droits d'enregistrement de 12,5 % à payer. Il s'agit d'une mesure clairement sociale étant donné que la diminution est plus marquée à l'achat d'une habitation moyenne qu'à l'achat d'une maison luxueuse. Le maintien de la réduction d'impôt est attaché à l'obligation de rester domicilié, pendant plusieurs années suivant l'achat, dans la Région, à défaut de devoir rembourser l'avantage obtenu.

Contrairement à la Région flamande, où une réduction générale des droits d'enregistrement a été accordée, la réglementation bruxelloise se limite aux ménages acquéreurs d'un logement familial unique. Cette mesure devrait empêcher une augmentation des prix de l'immobilier.²⁰

Revente - Une autre mesure de faveur pour Bruxelles est la restitution des droits d'enregistrement payés pour cause de revente (c.-à-d. 36 %). Cette règle est valable si le logement est revendu dans les deux ans suivant l'achat.

Exonération logement familial - Une mesure récente est que, depuis le 1er janvier 2014, le partenaire survivant est exonéré de droits de succession sur le logement familial²¹. L'objectif de cette mesure est d'éviter que le Bruxellois qui perd son partenaire ne doive revendre son habitation propre uniquement pour pouvoir payer les droits de succession.

Bonus logement - Dans le cadre de la 6ème réforme de l'Etat, la compétence du bonus logement passe de l'autorité fédérale aux régions le 1er juillet 2014. La Région de Bruxelles-Capitale peut notamment profiter de ce transfert pour revoir sa fiscalité du logement en fonction des objectifs de la politique du logement définie. Outre les prix immobiliers considérables, la pression fiscale est elle aussi très importante pour l'achat d'un bien immobilier, en raison des coûts de transaction afférents. C'est un point qui n'est pas pris en compte par le bonus logement vu qu'il s'agit d'un avantage postposé.²²

Précompte immobilier - Il existe également des initiatives au niveau des communes pour limiter les prix immobiliers élevés et ainsi attirer les jeunes ménages. Notamment à Evere, à Etterbeek, à Uccle et à Woluwe-Saint-Lambert, le précompte immobilier imposé est ainsi partiellement voire complètement remboursé, sous certaines conditions.

¹⁸ Après la régionalisation de cette compétence (accord du Lambertmont).

¹⁹ Voir art. 46bis et 212bis du Code enreg. Rég. Brux.-C.

²⁰ Ce montant est porté à EUR 75.000 s'il s'agit d'un logement ou appartement situé dans un espace de développement renforcé du logement et de la rénovation.

²¹ Voir art. 55bis du Code succ. Brux.-C.

²² Les dépenses relatives aux emprunts hypothécaires (intérêts, remboursement de capital et primes des assurances vie individuelles) donnent droit à une réduction fiscale.

30. SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le concept Alliance Emploi-Environnement : les questions environnementales sont une source importante d'emplois et le développement économique pour les entreprises. L'Alliance Emploi-Environnement est l'un des cinq priorités du «Nouveau pacte pour la croissance urbaine '(2009-2014) du gouvernement de et partenaires sociaux de la Régions de Bruxelles-Capitale.

http://www.aee-rbc.be/uncategorized/le-rapport-pluriannuel-2010-2014-de-lalliance-emploi-environnement-en-ligne/attachment/140313_aee_chapeau_preview_entier/

Field Code Changed

<http://www.aee-rbc.be/>

Field Code Changed

<http://www.sustainablecity.be/themas/sustainable-economy>

Field Code Changed

31 CREATING DECENT JOBS AND LIVELIHOODS

De nombreuses mesures d'aides à l'emploi sont effectives en Région bruxelloise afin de lutter contre l'important taux de chômage. Parmi les principales mesures en RBC, nous citerons :

1. La mesure ACS : Les pouvoirs publics, les établissements d'enseignement, les ASBL, les OIP et les sociétés locales de logements sociaux peuvent bénéficier de primes régionales pour l'engagement d'Agents Contractuels Subventionnés (ACS), inscrits auprès d'ACTIRIS comme chercheurs d'emploi inoccupés depuis six mois. Au 31 décembre 2013, 7.313 personnes étaient engagées dans le cadre d'un contrat 'ACS Loi-Programme'.

De plus, les pouvoirs locaux peuvent faire appel à des ACS pour l'exécution de tâches relevant du secteur non-marchand et répondant à des besoins collectifs. Le but de la mesure est d'améliorer le service au public et de promouvoir la mise à l'emploi de groupes fragilisés (ces contrats sont ouverts aux bénéficiaires de l'aide sociale). Au 31 décembre 2013, 2.386 personnes étaient engagées dans le cadre d'un contrat 'ACS Pouvoirs Locaux'.

2. Les Programmes de Transition Professionnelles (PTP) : Les programmes de transition professionnelle (PTP) ont pour objectif d'offrir à certaines catégories de chercheurs d'emploi la possibilité d'améliorer leur position sur le marché de l'emploi en acquérant un savoir-faire et une expérience professionnelle assortis d'un accompagnement sur le terrain et d'une formation professionnelle. Ces programmes favorisent ainsi leur transition vers un contrat de travail régulier. Les programmes de transition professionnelle s'adressent au segment peu qualifié du marché du travail : les chercheurs d'emploi qui n'ont pas obtenu de diplôme, de certificat ou de certificat d'enseignement secondaire supérieur (CESS). Au 31 décembre 2013, 744 personnes bénéficiaient d'un PTP.

3. Les mesures ciblant les jeunes :

Pour rappel : La formation professionnelle étant une matière communautaire, deux institutions publiques sont chargées de la formation professionnelle en Région bruxelloise, à savoir Bruxelles-Formation pour les francophones et le VDAB pour les néerlandophones.

Le nombre de travailleurs bruxellois en **formation professionnelle individuelle en entreprise** (FPI) était de 1.347 FPI en 2013. Si la mesure n'est pas destinée uniquement aux jeunes on compte néanmoins environs 1/3 des travailleurs ayant moins de 25 ans et plus de la moitié ayant moins de 30 ans.

En réponse, plus directement cette fois-ci, à la problématique spécifique jeune et emploi, la Région bruxelloise a mis en place depuis 2006 un système de **Convention Premier Emploi** (CPE) au sein des organismes d'intérêt public (OIP) en offrant l'occasion à des jeunes peu qualifiés qui viennent de quitter

l'école, d'apprendre un métier ou d'acquérir des aptitudes qui les aideront à trouver du travail. Ce système a permis de créer à ce jour plusieurs centaines d'emplois répartis sur les principaux OIP bruxellois : Agence Bruxelles-Propreté, Port de Bruxelles, Bruxelles-Environnement, STIB, ACTIRIS, SDRB, SLRB et SIAMU. 150 nouveaux postes devraient être créés en 2014.

Les **stages de transition en entreprise**: sur les 10.000 places de stages rémunérés créées au niveau fédéral, 1.650 sont destinées aux jeunes Bruxellois de moins de 30 ans, en stage d'insertion et possédant, au maximum, un CESS. Ces stages visent à acquérir une première expérience professionnelle.

La durée des stages varie de 3 à 6 mois, à temps plein. Les jeunes reçoivent une allocation d'insertion (698€/mois) et un complément de 200€/mois de l'employeur. Enfin, un contrat de stage doit être signé entre le stagiaire, l'entreprise (maître de stage) et l'organisme de formation professionnelle compétent.

4. La garantie jeunesse

36. IMPROVING ACCESS TO ADEQUATE HOUSING

Contexte : Depuis une dizaine d'années, la part de la classe moyenne est en baisse (passant de 40% en 1998 à 34% actuellement), par rapport aux catégories de plus faibles revenus, ce qui a pour conséquence d'accélérer l'appauvrissement général de la Région bruxelloise. Cette diminution est due en partie à la modification du contexte socioéconomique de la Région, à la diminution des emplois à qualification moyenne, à l'accroissement des ménages monoparentaux, à la crise économique,... Tous ces facteurs se traduisent par une baisse du revenu moyen bruxellois. Il semblerait toutefois que la « mobilité résidentielle », à savoir le départ des populations résidant en Région bruxelloise vers la périphérie (exode urbain), et plus particulièrement des jeunes familles avec enfants, en soit la raison principale. On estime à plus de 10.000 le nombre de personnes qui quittent la Région chaque année depuis 2003. Ce nombre regroupe principalement des ménages à revenus moyens ou supérieurs, mais également plus récemment des personnes à faibles revenus qui ne peuvent plus se loger à Bruxelles.

Les motivations sont souvent liées au cycle de vie des populations : alors que beaucoup de jeunes viennent étudier à Bruxelles, nombreux sont ceux qui, après le début de leur vie active, à partir de 35 ans quittent la Région (d'où un solde positif des migrations pour la tranche d'âges des 18-25 ans correspondant à la durée des études puis négatif à partir de 35 ans au moment de l'agrandissement de la famille).

Ces départs dépendent aussi fortement des revenus et des possibilités d'accéder à un logement de qualité. En effet, en dessous d'un seuil de revenu déterminé (en dessous de 15.000 euros par an), les ménages n'ayant pas les moyens ni de trouver un logement adapté à leurs besoins du moment (construction de la famille et ses conséquences) dans la Région, ni de déménager en périphérie (car les coûts des transports sont plus élevés) restent dans les quartiers centraux, mais sont contraints de résider dans des logements plus petits et/ou de moindre qualité. Au-dessus du seuil de revenus, les logements urbains restent parfois inaccessibles pour une partie des ménages. Mais certains logements de la périphérie le deviennent à une distance d'autant plus grande que les moyens disponibles sont modestes.

A Bruxelles, les loyers augmentant plus vite que les revenus, la périphérie peut devenir plus attractive pour des ménages en recherche d'un certain type de logements à moindre coût. Les classes moyennes s'installent dès lors hors des frontières bruxelloises à des endroits où les loyers sont moins élevés et où l'accession à la propriété, notamment l'achat de maison avec jardin, est plus

aisée. De plus, le prix des maisons individuelles diminuent en fonction de la distance : plus on s'éloigne du centre de la ville, plus les prix sont attractifs.

Alors que de nombreux dispositifs régionaux tendent à améliorer la fonction résidentielle, et par conséquent à maintenir les classes moyennes à Bruxelles (production de la SDRB, crédits hypothécaires du Fonds du Logement, primes à la rénovation, primes à l'embellissement des façades, aide à la location et la politique de rénovation urbaine dans sa logique de mixité sociale), d'autres mesures (notamment les aides à la location), tout aussi nécessaires pour d'autres types de population, ne répondent pas directement aux attentes de la classe moyenne, davantage attirée par l'accès à la propriété.

Objectifs

En consommant une grande partie de ses revenus en offre de biens et de services, la classe moyenne est un moteur de dynamisme et de croissance. La classe moyenne représente une part importante des contributions fiscales permettant d'augmenter les ressources financières de la Région et de maintenir une politique sociale et solidaire, encourageant la mixité sociale sur le territoire.

Maintenir et attirer la classe moyenne à Bruxelles, et en particulier les jeunes ménages, est par conséquent un enjeu primordial pour la survie sociale et financière de la Région.

L'attraction et le maintien de la classe moyenne à Bruxelles passe avant tout par l'accès à un logement de qualité et qui reste financièrement accessible. Il s'agit de veiller à l'adéquation des politiques du logement aux demandes de la classe moyenne.

Les actions prioritaires sont :

renforcer les outils d'aide à l'acquisition pour sédentariser la classe moyenne à Bruxelles, entre autres via les projets SDRB et les outils du Fonds du Logement ;

adapter les dispositifs d'aide au logement aux caractéristiques de la classe moyenne :

étendre jusqu'à 40 ans l'âge requis pour bénéficier des aides au logement destinées aux « jeunes » (actuellement limité à 35 ans), en veillant à un équilibre de l'intervention régionale entre les offres de logements moyen, modéré et social ;

veiller, compte tenu des problèmes de définition statistique de la classe moyenne, à l'adéquation entre les plafonds de revenus tels qu'ils sont fixés et la situation économique de la classe moyenne à qui les aides sont destinées dans le cadre des politiques d'aide à l'acquisition d'un logement, en évitant que ces politiques ne bénéficient aux populations disposant de revenus élevés.

39. IMPROVING ACCESS TO CLEAN DOMESTIC ENERGY

La Région de Bruxelles-Capitale a fixé l'objectif de réduire les émissions de GES de 30% d'ici 2025 (par rapport à 1990) ==> en raison de la croissance démographique, cela se traduira par une réduction des émissions de GES de 40% par habitant d'ici 2025. Les actions et des mesures pour atteindre cet objectif sont énoncées dans le Plan air-climat-Energie: Il décline les objectifs Région de Bruxelles à 10 ans et des mesures pour les cinq années en matière d'énergie, notamment les énergies renouvelables, l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation et de la qualité de l'air.

La zone urbaine dans la région offre un potentiel étroite pour le développement de sources d'énergie renouvelables (SER). Par conséquent, l'accent est mis sur l'efficacité énergétique. Comme il a été déjà dit moins de 15 ans face aux changements climatiques, le potentiel d'efficacité énergétique est principalement d'être trouvé dans les bâtiments. Un des plus grand obstacle à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans la région est la forte proportion de locataires; seulement 40% des habitants sont propriétaires de leur logement Bruxelles. Un deuxième facteur de blocage importante

concerne le financement de l'économie d'énergie pertinente et investissements dans les énergies renouvelables.

Malgré ce contexte difficile et à côté des impulsions plus larges comme par exemple la certification des installateurs-RES prévues par la directive 2009/28 européenne, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place diverses initiatives pour stimuler le déploiement des énergies renouvelables et de production combinée de chaleur et d'électricité (CHP) où et quand ce est possible. Une brève description des principaux programmes est donné ci-après. Pour plus de détails, nous tenons à attirer l'attention du lecteur sur le rapport d'étape belge http://ec.europa.eu/energy/renewables/reports/2013_en.htm qui présente tous les deux ans l'évolution des divers programmes régionaux en ce qui concerne les sources d'énergie renouvelables en Belgique.

Tout d'abord, la Région de Bruxelles-Capitale est prêt à donner accès à un grand ensemble d'informations relatives à l'amélioration des bâtiments en général (la principale source de consommation d'énergie depuis la région est une zone urbaine). À côté de la large gamme de thèmes documentés sur le site de Bruxelles Environnement (IBGE / BIM), la région offre le service d'experts pour les professionnels et les ménages.

Deuxièmement, la Région a mis en place des régimes de soutien généreux pour stimuler les deux sources d'énergie renouvelables et la cogénération. Selon les technologies, le soutien est disponible lors de l'investissement et / ou en fonction de la production de l'électricité dite «verte».

Enfin, les développements les plus récents dans la législation régionale pour la construction de nouveaux bâtiments après 2015 seront hausser la barre en termes d'ambition que le niveau passive deviendra la nouvelle norme. La façon dont les nouvelles règles sont mises en place permettra également de stimuler le renouvellement des sources d'énergie que la méthode de calcul permet localement (sur place) énergie produite à partir de sources renouvelables à déduire à partir du niveau du bâtiment de la consommation d'énergie primaire.

40. IMPROVING ACCESS TO SUSTAINABLE MEANS OF TRANSPORT

- Nouvelles éditions de la « **carte modes actifs** », facilitant dorénavant l'utilisation de tous les modes de déplacement durables.
- Mise en service des **Points vélo** (regroupant location, réparation et stationnement de vélos) dans les gares majeures (en plus de la gare du Nord) : gare Centrale (2009), de Luxembourg (2009) et Midi (2010).
- Poursuite de la mise en œuvre du **réseau ICR** (itinéraires cyclables régionaux) et de son balisage.
- Poursuite du programme d'aménagements cyclables (marquages, pistes, stationnement...) **sur les voiries régionales** et aux abords des arrêts et stations de transport public.
- Soutien à la **formation des enfants** (brevet du cycliste) **et des adultes**²³ à l'usage du vélo.
- Organisation de **campagnes de promotion** du vélo : Bike Experience (depuis 2010 : 400 nouveaux cyclistes), Cyclovia (de 2011 à 2013) et la plate-forme Biker to Biker (2014). Organisation annuelle de campagnes de promotion pour une mobilité durable : Semaine de la Mobilité (16-22/09) et Dimanche sans Voiture.
- **"Nouveaux" services** de mobilité : vélos partagés (Villo!), taxis collectifs (Collecto), voitures partagées (Cambio, Zen Car, etc.).

²³ Par ex. la formation « A vélo mesdames » de Pro Velo.

- Développement du **site portail** de la mobilité et des espaces publics (depuis 2009) et création d'une page Facebook (2012).
- Organisation et dispense de **formations** sur le code de la route, sur le code de la route vélo et sur le code du gestionnaire.
- Organisation et coordination des **campagnes régionales de sécurité routière** à destination d'un public cible (« Opération cartable²⁴, films, pièces de théâtre, le « Brevet du piéton – lacet jaune » (2012-2014)).
- Développement des **infrastructures de transports publics** (métro, tram, bus).
- Obtention de la **certification de pôles d'échange STIB/SNCB**, visant à optimiser la cohérence et la complémentarité entre les réseaux STIB (métro et tram) et le réseau ferroviaire : certification annuelle de la gare de l'Ouest et de la gare du Luxembourg ; première certification de la gare du Midi (2013).
- Positionnement²⁵ du Gouvernement en faveur du **déploiement de l'offre ferroviaire sur la RBC**, intégrée structurellement à l'offre de transports publics régionale au service de la desserte intra-régionale (2013).

VII. INDICATORS

Cfr annexes des Cahiers de l'Observatoire de la mobilité

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/observatoire-mobilite>

Field Code Changed

Statistiques

www.ibsa.irisnet.be

Field Code Changed

annexes des Cahiers de l'Observatoire de la mobilité

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/observatoire-mobilite>

Field Code Changed

VIII. Case Studies and Policy Documents

Le Plan régional de Développement durable

www.prdd.be

Field Code Changed

Addressing urban youth needs

Pour information, sur les questions liées aux besoins en matière d'écoles, l'ADT a fait une étude sortie en février 2014 sur l'adéquation offre et demande de places d'écoles : http://www.adt-ato.irisnet.be/sites/default/files/documents/ADT_NoteEcole2_FR_BAT.pdf

Formatted: English (U.S.)

Formatted: English (U.S.)

Field Code Changed

CASE STUDY 1

CLT – Community Land Trust

<http://communitylandtrust.wordpress.com/tag/ctt-bruxelles/>

CASE STUDY 2

Contract de Quartier Durable

CASE STUDY 3

Gendermainstreaming the City

²⁴ En 2012, dans le cadre de l'« Opération cartable », action de visibilité destinée aux enfants piétons.

²⁵ Lors des négociations sur le Plan pluriannuel d'Investissement SNCB 2013-2025 et du nouveau Plan de Transport de la SNCB.

CASE STUDIES

1. Les Community Land Trust, une innovation joignant solidarité et créativité individuelle

Face à l'exclusion générée par la hausse du prix du foncier, des communes et des associations ont créé aux Etats-Unis des organisations visant à acquérir des terres et à les gérer comme un bien commun. Ils ont fondé les Community Land Trust (CLT) qui acquièrent, possèdent et gèrent des terrains et des bâtiments avec la collectivité et pour le bien de la collectivité. Ils parviennent à maintenir des logements accessibles de façon perpétuelle et à créer des logements, des lieux de production et des lieux de sociabilité accessibles aux revenus les plus bas sur des terrains en voie de valorisation.

Leur fonctionnement se base sur quelques mécanismes novateurs :



1. Le Trust est toujours propriétaire de la terre.
2. Il y a une séparation du foncier et du bâti, le bâti appartenant aux utilisateurs qui obtiennent un droit d'usage de ce foncier.
3. L'acquéreur du droit d'usage a tous les droits liés à la propriété : droit d'utiliser la chose aussi longtemps qu'il le souhaite, droit de disposer de la chose (ex : la transformer, la vendre, la donner, etc.).

Il se voit contraint cependant à respecter deux conditions :

- Lorsqu'il vend sa propriété, le Trust utilise son droit de préemption et le vendeur ne reçoit qu'un quart de la valeur ajoutée de son bien, le reste revient au trust.
- Il doit occuper lui-même le bien (il ne peut ni le louer, ni le sous-louer).

4. Le maintien perpétuel du subsidie au sein du Trust pour garantir l'accessibilité. Le subsidie de départ (le prix de la terre) est déduit du prix de vente du bien. De même, les 75% de la valeur ajoutée du bien cédés par le vendeur sont également déduits du coût total du logement. Ce mécanisme permet en quelque sorte d'actualiser le subsidie en captant la plus-value foncière.



5. L'organe décisionnel du Trust inclut les usagers, le quartier et les pouvoirs publics avec, pour chacune de ces fonctions, 33 % du pouvoir de décision. Les personnes qui vivent aux alentours des CLT y ont donc un intérêt, soit financier, soit lié à l'usage qu'ils font des espaces, soit de soutien moral. A ce titre, ils sont impliqués dans la gouvernance du CLT.

6. Le Trust est responsable devant les usagers, les quartiers et les pouvoirs publics de l'accessibilité du patrimoine aux plus bas revenus. Il suit les ménages impliqués dans la valorisation et le maintien de leur bien, ainsi qu'il accompagne leurs capacités à le financer.

7. La réussite des CLT se base sur la mise en oeuvre d'une très forte mixité de citoyens et de fonctions sur les mêmes espaces.

– La mixité de citoyens se base sur deux éléments principaux : l'accès aux espaces valorisés par le retrait du prix de la terre de l'achat de la maison d'une part, la diversité de liens juridiques entre l'habitant et l'habitat d'autre part (des personnes qui louent dans les mêmes espaces que des personnes qui achètent en propriété pleine, d'autres en propriété mixte, d'autres encore en coopérative).



- La mixité de fonction se matérialise par la coexistence dans les mêmes lieux d'espace de production pour des entreprises d'économie sociale, d'espaces destinés au logement, d'espaces destinés aux infrastructures d'intérêt collectif...

Les Community Land Trust se profilent comme des formes de création de logements et de morceaux de ville rendant effectifs les souhaits de ville durable, sous le rapport tant économique, que social et environnemental.

– Économiquement: le CLT permet de produire du logement accessible à de meilleurs prix que le logement social ou l'aide à l'acquisition. De même, permet-il de capter la plus-value foncière pour

Field Code Changed

des fins d'utilités générales.

- Socialement: le CLT permet de fournir un logement accessible, néanmoins investi affectivement par les familles y résidant. Le logement leur appartient, seul le foncier ne leur appartient pas. Le CLT permet encore de créer un opérateur de développement du quartier qui rassemble pouvoirs publics, utilisateurs et habitants dans une même dynamique.

- Écologiquement: le CLT repose sur l'idée fondamentale que la terre est un bien commun et qu'il revient à tous de la préserver. Il permet encore au travers de l'accompagnement de l'ensemble des personnes qui résident sur ses terres, d'inciter à la mise en oeuvre d'une transformation verte des logements et du quartier.

Les œuvres d'arts sur ces pages sont le travail des enfants de l'association Molenbeekoise "Notre Coin de Quartier", pour l'exposition Regards sur la Ville (lien directe).

Field Code Changed

<https://communitylandtrust.wordpress.com/2014/10/17/le-modele-community-land-trust-une-reponse-possible-a-la-crise-du-logement-a-bruxelles-et-en-europe-het-community-land-trust-model-een-mogelijk-antwoord-op-de-wooncrisis-in-brussel-en-europa/>

Field Code Changed

2. Contrats de Quartier Durable

Dans beaucoup de quartiers bruxellois fragilisés, des politiques sont nécessaires pour améliorer la qualité de vie des habitants : logements, espaces publics, équipements, activité économique et un meilleur environnement. Les contrats de Quartiers Durables sont là pour renforcer les quartiers en apportant des réponses à ces besoins.

Le contrat de Quartier Durable est un plan d'action limité dans le temps et dans l'espace. Il est conclu entre la Région, la commune et les habitants d'un quartier bruxellois. Il fixe un programme d'interventions à réaliser avec un budget défini.

Les priorités

Dans un esprit de « renforcement » des quartiers, les projets menés dans les contrats de Quartiers Durables sont principalement structurés pour répondre à des besoins cruciaux en matière de création ou rénovation de logements, réhabilitation d'espaces publics, création d'infrastructures de proximité, amélioration de l'environnement et de la cohésion sociale au sein des quartiers. Ils soutiennent en outre certaines activités économiques ou commerciales.

La dimension environnementale

Par ailleurs, il s'agit d'intégrer à chaque programme des exigences en matière de performance énergétique des bâtiments, mais aussi de développer des projets exemplaires en matière d'économie d'énergie, de gestion de l'eau et de la biodiversité, ainsi qu'en matière de gestion des déchets, etc.

Un cadre participatif et socio-économique

Grâce à un dispositif de participation, les habitants, les associations et les communes sont étroitement associés aux différents projets menés dans chaque programme, d'où l'appellation de « contrat ». Sur le plan socio-économique, de multiples actions sont menées en faveur des jeunes et de l'accès aux personnes moins valides. Ces actions contribuent en outre à développer de nouveaux métiers de l'environnement dans la construction, des entreprises d'insertion, etc.



PARTICIPATION

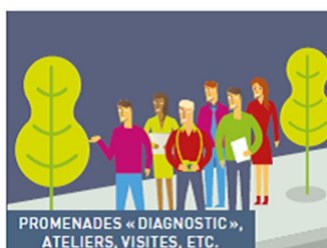


photo : www.quartiers.irisnet.be/fr/participer

Les contrats de *Quartiers Durables* lancés en 2010

Début 2010, la nouvelle ordonnance du Gouvernement bruxellois a transformé le vaste programme de contrats de quartiers en « contrats de *Quartiers Durables* ». La nouvelle spécificité de ceux-ci est de porter une attention particulière à la dimension environnementale, qui devient transversale, et au caractère durable des opérations et des actions menées.

Field Code Changed

Cette nouvelle politique place donc en toile de fond, la préservation et l'amélioration de l'environnement au centre de toutes les actions de renforcement des quartiers. De plus, avec les contrats de *Quartiers Durables*, la participation des citoyens est renforcée. Ils sont invités à partager leurs avis sur l'élaboration et le suivi des opérations. En agissant avec les habitants, en tirant parti du potentiel des quartiers, en menant de nouveaux projets d'habitats et d'équipements, en réorganisant des activités collectives, c'est tout le tissu urbain bruxellois qui se transforme en un véritable puzzle d'initiatives sociales et durables.

www.quartiers.irisnet.be

Field Code Changed

3. LES MARCHES EXPLORATOIRES

Le sentiment d'insécurité dans l'espace public, point important dans les débats politiques, n'est pourtant pas souvent observé à travers le prisme du genre. En effet, souvent considéré comme évident quand il est vécu par les femmes, il n'est que très rarement questionné, même s'il est une source importante d'inégalités dans l'accès à la ville. La question mérite donc d'être posée parce que le sentiment d'insécurité a une incidence notoire sur la mobilité et l'autonomie des femmes, quelles que soient leur âge et leurs catégories sociales.

L'approche de genre permet de d'approcher ce sentiment et d'en comprendre les conséquences.

Afin d'obtenir une vision globale du sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace urbain bruxellois, Garance (asbl qui lutte depuis sa création en 2000 contre les violences basées sur le genre) a développé un projet visant à l'intégration de la dimension de genre dans les politiques d'Urbanisme à Bruxelles (à l'initiative du Secrétaire d'Etat Emir Kir. Il s'agit de réaliser des marches exploratoires avec des femmes aux profils variés (adolescentes, femmes retraitées, d'origine étrangère...). C'est un outil d'analyse qui a été créé par le mouvement féministe à partir des années 80, largement appliqué au Québec, il existe en Belgique depuis une petite dizaine d'années. Il s'agit d'une promenade guidée d'un groupe de 4 à 8 femmes dans un quartier qui leur est bien connu, soit parce qu'elles y vivent, soit parce qu'elles y travaillent, soit parce qu'elles le fréquentent pour d'autres raisons (commerces, écoles, associations, maisons de quartier, loisirs...). Lors de ce parcours, tout un processus de réflexion est accompagné par deux personnes responsables du bon déroulement de la marche. Dans le cadre de ce projet, Garance a organisé des marches avec des femmes dans différents quartiers de Bruxelles afin d'observer, de ressentir les sensations que l'on peut vivre au quotidien et qui amènent un sentiment d'insécurité ou de sécurité. L'analyse des observations des différentes marches exploratoires a abouti à une brochure de recommandations bilingue et illustrée destinée aux décideurs politiques et administratifs qui ont un rôle à jouer dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme à Bruxelles. En 2012 a organisé une marche avec les femmes navetteuses du Ministère (qui vivent en dehors de Bruxelles et font chaque jour la navette pour venir travailler) afin de pouvoir appréhender le vécu d'un groupe spécifique de femmes que sont les navetteuses.

La Direction de la Rénovation urbaine (DRU) porte les programmes de revitalisation des quartiers en Région bruxelloise depuis près de 20 ans. Cette politique transversale, territoriale, pragmatique et démocratique a pour particularité d'élaborer des programmes d'actions en s'appuyant sur une analyse des besoins des quartiers et une stratégie de revitalisation. Dans ce contexte, il est alors intéressant de s'interroger sur la situation des femmes dans ces quartiers, d'identifier leurs besoins spécifiques et ainsi d'intégrer des projets qui renforcent la capacité des femmes à être actrices du développement de leur quartier. Ceci donne des résultats intéressants en matière d'éducation, de santé, de logement, mais aussi d'économie solidaire, de service de proximité, d'alimentation saine, etc. Les contrats de quartiers durables constituent un levier important pour permettre aux femmes d'améliorer leur statut, leur accès aux ressources (telle que la formation ou l'accès à l'emploi durable), de renforcer leur pouvoir (tel que l'estime de soi, la capacité d'action individuelle et collective, la capacité d'expression).

Ces éléments ont été mis en avant par la DRU en 2004, ils ont été repris systématiquement depuis 2011 par la Ministre en charge de la Rénovation lors des notifications aux communes des nouveaux contrats de quartier. Ils ont été reformulés sous l'angle du développement durable des quartiers par l'Université des femmes (in « Chronique Féministe », n°107, janvier-juin 2011) et ont été présentés aux acteurs et partenaires des contrats de quartiers durables (COD) lors de la 9e Rencontre des chefs de projets, en décembre 2011.

D'un point de vue méthodologique, le rapport 2012 de la DRU s'appuie sur les études et programmes approuvés en décembre 2012 (3e série de COD), sur des rapports d'activités d'opérations qui se déroulaient en 2012 (les budgets présentés sont ceux de l'année 2012,

alors qu'en général ce sont des opérations qui se mènent en quatre ans) et sur les équipements programmés ou ouverts au public en 2012 (budget investissement travaux). Les CQD jouent un rôle important en matière d'émancipation des femmes des quartiers fragilisés à Bruxelles. De multiples projets permettent ainsi d'octroyer aux femmes des moyens en matière d'éducation et d'enseignement, de santé, de lutte contre les violences, d'accès à l'emploi, de participation et de décision.

Néanmoins, une analyse plus fouillée nous apprend que malgré la priorité accordée par la Ministre à l'insertion socioprofessionnelle (ISP) des femmes, encore trop peu d'opérations d'ISP intègrent ce critère de genre, et l'offre de formations faite aux femmes demeure marginale. On constate aussi que dès l'étude des CQD, la problématique spécifique des femmes n'est pas suffisamment présente, ce qui permet de construire une stratégie de développement de quartier s'appuyant sur ces femmes uniquement

Gendermainstreaming : Ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles. Fin 2010, les services publics régionaux se sont donc engagé dans une politique de Gender Mainstreaming en initiant 6 projets pilotes aux travers desquels 6 unités pilotes ont intégré la dimension de genre dans un ou plusieurs de leurs processus de travail. Les projets pilotes : Bruxelles mobilité, Brussels International, Les Pouvoirs locaux, l'administration fiscale, Monuments et sites , et l'Administration de l'Economie et l'Emploi.

www.egalitedeschancesbruxelles.irisnet.be

<http://www.garance.be/cms/?Les-marches-exploratoires-espace>

Field Code Changed

Field Code Changed

II.4 The Walloon Region



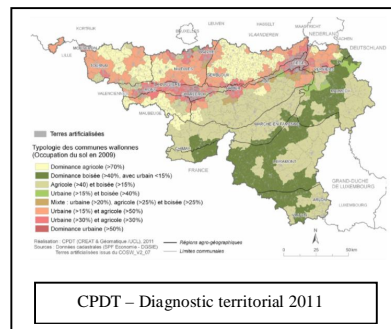
©F.Dor SPW DGO4

I. Urban Demographic Issues and Challenges for a New Urban Agenda

I.1. Managing rapid urbanization – urban demographic issues

La Wallonie est confrontée à une importante consommation d'espace. Bien que le phénomène se soit quelque peu ralenti au cours de la dernière décennie, les superficies urbanisées ont augmenté d'environ 30 % en quelque 30 ans, cette artificialisation se faisant essentiellement au détriment des terres agricoles.

L'urbanisation wallonne ne se développe cependant pas partout avec la même intensité. C'est en périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, autour de Liège, sur le sillon wallon de Mons à Charleroi et Namur, ainsi qu'autour de la Région de Lille qu'elle se marque particulièrement.



Par ailleurs, la population wallonne a crû de quelque 0,5 % par an au cours de la décennie 2000-2010, soit largement plus qu'attendu, en raison de l'importance des migrations internationales surtout et interrégionales de proximité ensuite. Elle se traduit également par un vieillissement marqué (l'âge moyen de la population wallonne augmente d'un an tous les 9 ans) et une modification de sa structure en faveur des ménages isolés et monoparentaux, avec en conséquence une réduction sensible de la taille moyenne des ménages.

Afin de répondre à ces évolutions, la politique d'aménagement du territoire doit permettre la création de logements en nombre suffisant, adaptés à des ménages de plus petite taille dont les besoins en accessibilité aux commerces, équipements et services publics sont sensiblement différents. Elle doit également viser à consommer l'espace de manière raisonnée, en privilégiant la réutilisation des terrains abandonnés, par l'activité économique en particulier.

Par ailleurs, la population wallonne a crû de quelque 0,5 % par an au cours de la décennie 2000-2010, soit largement plus qu'attendu, en raison de l'importance des migrations internationales surtout et interrégionales de proximité ensuite. Elle se traduit également par un vieillissement marqué (l'âge moyen de la population wallonne augmente d'un an tous les 9 ans) et une modification de sa structure en faveur des ménages isolés et monoparentaux, avec en conséquence une réduction sensible de la taille moyenne des ménages.

Afin de répondre à ces évolutions, la politique d'aménagement du territoire doit permettre la création de logements en nombre suffisant, adaptés à des ménages de plus petite taille dont les besoins en accessibilité aux commerces, équipements et services publics sont sensiblement différents. Elle doit également viser à consommer l'espace de manière raisonnée, en privilégiant la réutilisation des terrains abandonnés, par l'activité économique en particulier.

I.1.2. Land and urban planning

Le Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Adopté le 27 mai 1999 par le Gouvernement wallon, le SDER « exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire wallon ». Il s'agit d'un document à valeur indicative qui doit inspirer la politique d'aménagement du territoire en Wallonie et, en particulier, l'établissement et la révision des plans de secteur (voir ci-dessous) et des schémas d'aménagement locaux .

Parmi les options retenues par le document figurent celles qui visent à structurer le territoire wallon par l'identification de pôles appelés à concentrer les activités et fonctions de rayonnement supra-local et celles qui visent à structurer l'urbanisation (renforcer la centralité, favoriser la mixité des fonctions et la densification de l'utilisation du sol) de manière à limiter la croissance des déplacements, en particulier automobiles, et à rentabiliser les équipements et services, en particulier au profit d'une population vieillissante.

Le SDER est actuellement en cours de révision notamment en vue de l'adapter aux nouveaux défis auxquels est confronté le territoire wallon : défis démographique, climatique, énergétique, de compétitivité, de mobilité et de cohésion sociale (cfr. II.8).

Le plan de secteur.

Les plans de secteur, au nombre de 23, sont essentiellement des documents d'affectation des sols, qui couvrent l'ensemble du territoire wallon. Ils ont force obligatoire et valeur réglementaire : sauf dérogation explicitement prévue, tout permis doit leur être conforme. En distinguant les zones destinées à l'urbanisation de celles qui ne le sont pas et, au sein des premières, en établissant des zones de réserves foncières, les plans de secteur ont constitué et constituent toujours l'instrument majeur de maîtrise de l'expansion de l'urbanisation.

Initialement établis entre 1977 et 1987, les plans de secteur ont fait l'objet de nombreuses révisions partielles visant à répondre aux besoins liés à l'activité économique et aux transports et communications. A l'heure actuelle, aucune opération de révision de plan de secteur n'a eu lieu exclusivement pour augmenter les superficies destinées à la résidence, les superficies destinées à l'urbanisation étant en règle générale largement dimensionnées.

En cas de besoins de nouvelles zones résidentielles, une révision du plan de secteur peut être envisagée pour autant qu'elle réponde à la structure spatiale fixée par le SDER, et aux principes généraux d'aménagement du territoire tels que préserver les espaces naturels,

maintenir les terres agricoles de qualité ou encore réhabiliter les anciens sites d'activité économique. En outre, les nouvelles zones d'habitat devront obligatoirement être attenantes à l'urbanisation existante, être compactes (sans étalement le long des voiries) et devront être compensées par des réaffectations de terrains en zones non urbanisables ou par des opérations à caractère environnemental, énergétique, de mobilité ou de réaménagement de friches urbaines.

Le schéma de structure communal (SSC).

Le schéma de structure communal est un "*document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal*". Il a pour objet de définir une politique d'aménagement et de structuration du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal. Ce projet doit respecter les dispositions du plan de secteur, s'inscrire dans les options d'aménagement contenues dans le Schéma de développement de l'espace régional et tenir compte des moyens communaux. Les options du schéma de structure permettent, en particulier, à la commune d'affiner le plan de secteur en précisant ses affectations, en établissant des ordres de priorité de l'urbanisation et en indiquant les densités recommandées pour les différentes zones d'habitat.

Le plan communal d'aménagement (PCA).

Le plan communal d'aménagement est un document d'aménagement et d'urbanisme établi par la commune à l'échelle d'un quartier. Il précise le plan de secteur en le complétant, et peut, au besoin, le réviser. Il permet aux communes d'organiser de façon détaillée l'aménagement d'une partie de leur territoire afin de répondre à des objectifs locaux variés. Il peut, notamment, permettre d'encadrer l'aménagement d'un nouveau quartier, d'organiser la protection d'un quartier ancien, de servir de cadre à des opérations telles que l'implantation d'un équipement public, l'achat d'un espace vert,... Par son niveau de détail, le plan communal d'aménagement traduit concrètement un programme détaillé et permet de fixer des règles précises à son application.

II. Land and Urban Planning: Issues and Challenges for a New Urban Agenda

II.8. Ensuring sustainable urban planning and design

La planification spatiale et urbaine en Wallonie est actuellement dans une phase de transition :

- une importante réforme de la législation a été récemment votée (le Code de développement Territorial ou CoDT) et devrait entrer en vigueur en juillet 2015 ;
- une nouvelle version du Schéma de développement de l'espace régional de 1999 (SDER) a été adoptée fin 2013 par le gouvernement wallon. Dans sa déclaration de politique régionale (DPR) de 2014, le gouvernement wallon a indiqué son intention de l'actualiser.

Les principales villes de Wallonie sont des villes moyennes (entre 100.000 et 200.000 habitants). Elles sont situées le long d'un axe est-ouest dans la partie nord de la région, où sont concentrées les agglomérations d'ancienne industrie. Parmi les quatre aires métropolitaines qui influencent le territoire wallon, une seule a une ville wallonne comme centre : Liège dans l'agglomération transfrontalière Maastricht - Heerlen – Hasselt – Aachen - Liège. Les trois autres aires métropolitaines sont centrées sur des métropoles situées au-delà des frontières : Lille, Bruxelles et Luxembourg.

En raison de cette structure urbaine particulière, les zones urbaines et les aires métropolitaines sont des enjeux importants pour la Wallonie, autant que les villes proprement dites. Au sein de la gamme des compétences régionales, les questions liées aux villes et à leur aménagement sont principalement considérées dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire. La politique de développement urbain est cependant appelée à évoluer en raison du transfert en cours – pas encore entièrement mis en œuvre - de certaines compétences de l'Etat fédéral vers les Régions dans le cadre de la sixième réforme de l'État. La politique urbaine est une nouvelle compétence ministérielle à part entière en Wallonie depuis 2009 et son contenu est encore en développement.

Outre les outils de planification précédemment mentionnés (SDER, plans de secteur, PCA, SSC), d'autres outils sont utilisés en vue d'un aménagement urbain durable, tels que :

- les règlements régionaux et communaux d'urbanisme (protégeant par exemple les centres historiques ou les caractéristiques du bâti rural);
- les rapports urbanistiques et environnementaux (orientations pour des parties du territoire communal);
- les législations et réglementations sectorielles sur l'eau, le sol, l'énergie, le patrimoine culturel, la conservation de la nature et l'impact environnemental ;
- des outils opérationnels d'aménagement du territoire tels que les opérations de rénovation urbaine (initiative publique), de revitalisation urbaine (partenariat avec des intervenants du secteur privé), les sites à réaménager (SAR) (sites d'activités économiques désaffectés) et les zones d'initiatives privilégiées (ZIP) (périmètres caractérisés par des problèmes économiques et sociaux et sur lesquels les pouvoirs publics concentrent les interventions et aides financières dans une approche intégrée);
- des outils permettant la participation des parties prenantes, y compris les citoyens, dans les projets de développement urbain, tels que les enquêtes publiques sur les plans et projets ayant un impact significatif sur leur environnement, les commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) et les Maisons de l'urbanisme.

Bien que l'effet de toutes ces mesures soit difficile à évaluer, on peut observer qu'au cours de ces dernières années les principales villes de Wallonie ont gagné des habitants, un renversement de la tendance antérieure même s'il s'inscrit dans un contexte de forte croissance démographique régionale.

La planification et la conception urbaines peuvent évoluer significativement dans le futur. Le projet de nouveau SDER favorise le renforcement des «territoires centraux» urbains et ruraux par le biais de la rénovation urbaine, du renforcement de la mixité fonctionnelle et sociale et d'une densification optimale du bâti. Le nouveau Code de développement territorial (CoDT) prévoit des «Périmètres U», correspondant à ces «territoires centraux». Et selon la DPR, le nouveau gouvernement a l'intention de mettre en place une politique urbaine qui soutiendra des "programmes de développement urbain" (PDU) dans les centres urbains. Cette politique intégrée, fondée sur un large partenariat, va s'appuyer sur les outils existants et les relier dans un projet urbain / territorial commun, avec également de nouveaux outils pour la promotion du commerce de détail dans les centres urbains et des espaces verts à l'intérieur des villes.

II.9. Improving urban land management, including addressing urban sprawl

La gestion du sol et la prévention de l'étalement urbain sont des préoccupations de longue date en Wallonie. Les 23 plans de secteur (cfr. point I) qui couvrent la Wallonie délimitent les zones qui peuvent être développées. Cela a préservé de grandes parties des zones agricoles et naturelles et limité la destruction des paysages. Les plans de secteur se sont toutefois révélés insuffisants pour éviter l'étalement urbain, en raison de l'ampleur de certains périmètres urbanisables et de l'existence de règles dérogatoires. Ces règles dérogatoires ont notamment laissé la porte ouverte à des développements en ruban le long des routes.

Les zones rurales wallonnes sont particulièrement exposées à de fortes pressions exercées par les villes proches en raison de leur bonne accessibilité et du niveau élevé des prix fonciers et immobiliers en ville, notamment lié à la concurrence entre les fonctions. Les pressions proviennent aussi des agglomérations de Bruxelles et de Luxembourg où le logement est particulièrement cher. La Wallonie a été contrainte de prendre des mesures dans les zones rurales concernées afin de rendre les logements plus abordables pour les ménages à faible revenu.

L'objectif d'une utilisation parcimonieuse du sol a été introduit il y a 30 ans dans le Code wallon de l'aménagement du territoire. Il se traduit dans la promotion d'un établissement plus dense dans les villes et villages, en s'appuyant notamment sur les maisons mitoyennes. Le projet de nouveau SDER suit la même ligne en favorisant la densification des «territoires centraux». Il met également en évidence des mesures de gestion foncière telles que :

- l'inventaire des biens immobiliers et des transactions
- le droit de préemption pour les pouvoirs publics
- les charges d'urbanisme
- le remembrement urbain
- les taxes sur les terrains en friche et les bâtiments désaffectés
- les régies foncières (services publics pour la gestion de biens immobiliers)

Le projet de SDER promeut également la coopération intercommunale et un mode de travail supra-communal. Cela devrait aider à traiter la question de l'étalement urbain, dont les effets négatifs sont aggravés par la concurrence entre communes.

La récente déclaration de politique régionale (DPR) entend promouvoir, afin de limiter l'étalement urbain, une politique active de remembrement territorial en milieu urbain et en milieu rural, une mobilité plus rationnelle, la rénovation et une densification raisonnable des noyaux urbains et le recyclage de terrain. Si de nouveaux quartiers sont créés, ils devraient être adéquatement localisés. Des villes nouvelles pourraient être créées en extension de pôles urbains existants.

II.12. Improving technical capacity to plan and manage cities

Les capacités techniques pour planifier et gérer les villes au niveau régional et communal ont évolué de diverses manières. Les professionnels actifs dans la planification urbaine sont de plus en plus spécialisés, ayant suivi des cursus universitaires ou d'enseignement supérieur

spécifiques. Ils ont aussi tendance à travailler au sein d'équipes multidisciplinaires, ce qui permet de tenir compte de la diversité des aspects concernés par la planification urbaine.

Les documents de planification et les règlements d'urbanisme régionaux et communaux ne peuvent être élaborés que par des auteurs de projet agréés par le ministre chargé de l'aménagement du territoire, sur avis d'une commission ad hoc.

L'administration régionale consacre des moyens spécifiques au suivi des dynamiques territoriales, de la situation juridique par rapport à la législation et à la réglementation en matière d'aménagement du territoire, et de l'évolution de ses propres actions :

- un consortium multidisciplinaire de chercheurs universitaires, la Conférence permanente du développement Territorial (CPDT), a été créé en 1998 afin d'aider les autorités en matière de développement territorial ;
- une cellule spécifique au sein de l'administration régionale de l'aménagement du territoire est en charge de la géomatique. Des applications numériques sont également disponibles en ligne pour les citoyens, en particulier un atlas des dynamiques territoriales.

Les municipalités ont accès à divers moyens de support technique :

- les membres des conseils communaux peuvent par exemple suivre des formations spécifiques sur des questions territoriales et urbaines organisées par la Région ;
- la Région aide les communes à embaucher des conseillers en matière d'aménagement du territoire et de planification urbaine, ainsi que dans différents domaines pertinents pour le développement urbain : environnement, énergie, logement, mobilité,...

L'Union des villes et communes wallonnes (UVCW) aide également les élus locaux et les fonctionnaires par le biais de formations spécifiques et d'un réseau d'échange d'expérience en matière d'aménagement du territoire.

Un prototype d'outil-cadre pour les communes a été récemment lancé: le programme stratégique transversal (PST). Son but est de permettre aux autorités locales de planifier leur politique et d'en définir les priorités, d'en assurer le suivi au moyen d'indicateurs et de la faire évoluer si nécessaire.

La ville de Seraing a participé activement au test d'un outil mis au point spécifiquement pour les villes avec le soutien de la Commission européenne: le Cadre de Référence pour les Villes durables (RFSC). Plusieurs villes wallonnes ont manifesté leur intérêt à utiliser cet outil, mais la Commission européenne a récemment retiré son soutien. Malgré ses limites et lacunes, un outil de ce type offre des fonctionnalités intéressantes.

Les citoyens sont également encouragés à comprendre les enjeux et à s'impliquer dans la planification territoriale et urbaine notamment par le biais des Commissions consultatives communales et des Maisons de l'urbanisme (voir II.8).

III. Environment and Urbanization : Issues and Challenges for a New Urban Agenda

III.15. Addressing climate change

En plus de collaborer avec les autres régions et l'Etat fédéral, la Wallonie aborde également le changement climatique dans le cadre de ses propres compétences.

Un premier Plan wallon de l'air et du climat a été mis en œuvre au cours de la période 2008-2012, visant une réduction des émissions de GES et une amélioration de la qualité de l'air et recommandant certaines mesures d'adaptation au changement climatique. Un volet de la stratégie était axé sur la recherche, la formation et la sensibilisation.

En février 2014, la Wallonie a adopté le projet de nouveau décret sur le climat, centré sur la réduction des émissions de GES (-30 % en 2020 par rapport à 1990 et -80-95 % en 2050). Ces objectifs quantifiés devraient être atteints grâce à des plans sur 5 ans. Un nouveau plan est actuellement en préparation : le Plan Air-Climat-Energie (PACE). Il poursuit trois objectifs: lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité de l'air et réduire la consommation d'énergie, et il aborde un large éventail de domaines de compétence régionale : le logement, les services, l'industrie, l'agriculture, les déchets et le transport.

Un aspect qui a particulièrement retenu l'attention au cours de ces dernières années est la performance énergétique des bâtiments (PEB). En 2008, en application de la directive européenne de 2002, un nouveau volet (livre) a été introduit par décret dans le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), fixant les exigences en matière de performance énergétique pour les bâtiments neufs et organisant l'évaluation notamment par la voie de certificats PEB. Un certificat PEB est également requis lorsqu'un immeuble existant est vendu ou loué.

Suite à la directive européenne de 2010, un nouveau décret fixant des exigences accrues a été voté fin 2013. Lorsque ce décret sera appliqué - vraisemblablement en 2015, lorsque le CoDT remplacera le CWATUPE – l'évaluation PEB sera organisée séparément et cessera d'être réglementée par le CoDT. Dans la pratique, le lien entre permis d'urbanisme et PEB subsistera naturellement.

Un autre défi important en matière d'émissions de GES est la mobilité durable et son lien avec l'aménagement du territoire. Le projet de SDER (voir II) recommande une bonne cohérence entre les réseaux de transports en commun et la structure territoriale, afin de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements. L'aménagement urbain devrait également encourager les modes de déplacement actifs: marche et vélo.

En 2008, une agence spécifique a été créée par les autorités wallonnes : l'Agence wallonne pour l'Air et le Climat (AwAC). Cette Agence est chargée de gérer la politique wallonne du changement climatique, y compris les actions de sensibilisation. Elle a notamment réalisé un outil permettant aux autorités locales d'évaluer la vulnérabilité de leur territoire au changement climatique.

IV. Urban Governance and Legislation: Issues and Challenges for a New Urban Agenda

La 6ème réforme de l'Etat prévoit entre autre la régionalisation de la politique dite « des grandes villes » développée par le niveau fédéral depuis la fin des années 90.

C'est depuis sa création en 1980 que la Région wallonne développe depuis une politique de la ville sans pour autant la dénommer comme telle et même si ce n'est qu'en 2009 qu'un Ministre wallon se voit officiellement attribuer une compétence dénommée « politique de la ville ».

C'est à l'occasion de la première réunion informelle des Ministres européens en charge de la politique de la ville en 2001 qu'une première synthèse des politiques de rénovation urbaine et de revitalisation des centres urbains présente les politiques sectorielles que l'on pouvait à l'époque regrouper sous la bannière de la politique de la ville.

Il s'agit des politiques relatives à :

- la rénovation du cadre de vie ;
 - la rénovation urbaine ;
 - la revitalisation urbaine ;
 - l'aménagement des voiries et des espaces publics dans le cadre des travaux subsidiés ;
 - la plan communal de mobilité et le conseiller en mobilité ;
 - le plan communal d'environnement et de développement de la nature.

- l'emploi et le développement local :
 - les agences de développement local ;
 - la gestion centre-ville ;
 - les maisons de l'emploi.

- la relance sociale ;

- la politique du logement ;
 - les aides au logement ;
 - l'ancrage communal ;
 - le logement social

IV.22. Decentralization and strengthening of local authorities

Les autorités locales wallonnes sont responsables d'un vaste éventail de missions, qui tend à s'élargir régulièrement. Dans la plupart des domaines leurs décisions restent toutefois soumises à la tutelle des autorités régionales. Depuis quelque temps, les communes ont gagné en autonomie, par exemple en matière de délivrance de permis d'urbanisme et de permis d'urbanisation: quand la commune a adopté un schéma de structure et un règlement d'urbanisme et mis en place une Commission consultative d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM), elle est habilitée à délivrer la plupart des permis sans l'avis préalable de l'administration régionale. Un peu moins d'une commune wallonne sur six bénéficie actuellement de cette autonomie.

Le Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation prévoit diverses formes de coopération entre communes et de structures intercommunales. Cela donne aux communes davantage de moyens pour agir sur les problématiques qui dépassent leur territoire. Les

structures intercommunales sont nombreuses en Wallonie (plus de 100) et actives dans beaucoup de domaines comme l'environnement, l'énergie, les finances, l'activité économique, la culture, les soins de santé, l'aménagement du territoire, les télécommunications, le traitement des déchets, la distribution et l'épuration de l'eau, les abattoirs, les crématoriums, les parcs naturels... Elles peuvent agir dans un seul ou dans plusieurs domaines et regrouper deux communes ou bien davantage.

Récemment, un programme pilote a été lancé par les autorités wallonnes afin de tester un nouveau mode de travail au niveau communal : le programme stratégique transversal (PST). Dans ce cadre, les communes peuvent planifier leur stratégie, sélectionner les priorités et définir un processus d'évaluation. Des ateliers thématiques sont organisés, permettant aux communes de partager leur expérience, et des outils sont proposés. Le PST devrait fédérer les plans et les programmes existants au niveau communal.

Toutes les communes urbaines et rurales de Wallonie ont accès au support offert par l'Union des Villes et Communes wallonnes (UVCW), qui organise notamment des formations et fournit une assistance sur les questions techniques et juridiques.

V. Urban Economy: Issues and Challenges for a New Urban Agenda

V. 29. Strengthening and improving access to housing finance

En Wallonie, des prêts hypothécaires sociaux sont octroyés par le Fonds du Logement des Familles nombreuses de Wallonie et la Société wallonne de Crédit social (organismes publics) dans le cadre du Plan Habitat pour Tous.

Les prêts hypothécaires ont été pensés sous forme de trois catégories :

- Le prêt HT+ dont le taux d'intérêt est très faible afin de réduire le coût de la mensualité lorsque le montant emprunté est élevé, en corrélation avec les valeurs immobilières de la commune dans laquelle le bien immobilier est situé ;
- Le prêt HT vert qui se caractérise par un taux d'intérêt égal à zéro pour une partie du capital emprunté, cette partie étant fonction des travaux effectués et des revenus du ménage ;
- Le prêt HT accessible à l'ensemble des autres citoyens wallons dont une variante existe également pour ceux qui accèdent à la propriété en achetant un logement social.

Ces prêts se caractérisent surtout par la possibilité d'emprunter jusqu'à 110% de la valeur vénale du bien acquis, ce qui permet de couvrir tout ou partie des travaux de rénovation et les frais de notaire.

Les organismes prêteurs sont très attentifs à la nécessité d'éviter tout surendettement et toute créance restante en cas de revente du bien prématurément. C'est pourquoi, le Plan Habitat pour Tous ne constitue pas seulement une offre de produits hypothécaires sociaux mais aussi une offre d'un accompagnement technico-social. En cas de difficultés financières, l'emprunteur sera également accompagné pour gérer au mieux le contentieux en cours.

Les résultats de cette nouvelle politique sont encourageants puisque la barre des 16.000 prêts HT (Habitat pour Tous) a été dépassée en 2014, soit plus de 1,8 milliards prêtés. Parmi ces ménages à très faibles revenus, les plus précarisés (environ 1500 euros bruts par mois pour le

ménage) représentent une proportion d'accédants à la propriété (près de 50%) plus importante que par le passé sans que cela n'ait d'impact négatif sur le contentieux des organismes qui octroient les prêts HT. A titre de comparaison, les revenus précaires représentaient 32% des emprunteurs SWCS en 2009.

Habitat pour tous	nbr d'actes	montant tot	prêt moyen	HT/autres	Htvert	HT +	log social	précaires	modestes	moyens
								45% des déclarants	28% des déclarants	27% des déclarants
2010	3.528	361.853.490	102.566	71%	19%	5%	5%	49%	43%	8%
2011	4.790	526.690.691	109.956	74%	16%	5%	5%	47%	43%	10%
2012	3.584	395.692.089	110.405	77%	16%	4%	3%	53%	40%	7%
2013	3.980	468.975.378	117.833	71%	21%	5%	3%	47%	43%	10%
2014	765	90.147.787	117.840							
total	16.647	1.843.359.435	110.391	73%	18%	5%	4%	49%	42%	9%

Dans le même esprit de faciliter l'accès à la propriété, a été créé un outil complémentaire « Construire du Logement pour Tous » (CLT) qui contribue à la diversification des moyens de production des logements. CLT permet de créer des bâtiments à un coût faible pour les finances publiques tout en permettant à des personnes avec des revenus moyens ou modestes de devenir propriétaires. L'objectif est de diminuer le coût de l'accès à la propriété de 20 à 30%. Le mécanisme des CLT permet de ne pas faire payer le terrain à l'acquéreur. Il permet également d'agir sur la spéculation immobilière par la restitution à la collectivité, d'une partie de la plus-value de la revente du logement. 130 logements CLT ont été sélectionnés dans le cadre de l'*ancrage communal*.

200.000 nouveaux ménages sont attendus en Wallonie à l'horizon 2026 ; financer la création de nouveaux logements est donc essentiel.

V. 30. Supporting local economic development

Publié en septembre 2011, le Plan pluriannuel de la 1re AEE définit le cadre légal de l'AEE, rappelle l'état des lieux du bâti wallon, fixe un objectif général et des objectifs spécifiques à la politique, précise des indicateurs objectivement vérifiables de la 1re AEE en matière d'exigences de performance énergétique et prévoit un dispositif de suivi de la mise en œuvre de la 1re AEE.

L'objectif général est d' « Améliorer la qualité du bâti wallon et des performances énergétiques associées, tout en orientant le secteur de la construction vers une approche plus durable et en renforçant son niveau d'emploi. »

Il « s'articule autour de 3 objectifs spécifiques :

1. Stimuler la demande de rénovation / construction durable de bâtiments privés ;
2. Stimuler la demande de rénovation / construction durable de bâtiments publics ;
3. Renforcer les capacités du secteur de la construction, en ce compris l'offre de formations, pour la rénovation / construction durable de bâtiments. »

Le premier objectif est mis en œuvre principalement « via la mise en place d'un dispositif cohérent et attractif d'incitants. Ce dispositif s'articulera autour d'un Partenariat public-ménage (PPM). Ce PPM doit être vu comme un plan de réforme et de rationalisation progressif des dispositifs incitatifs existants, complété par de nouvelles mesures financières et non financières (accompagnement et guidance). Il s'agit donc d'un processus dynamique et progressif enclenché par la mise en œuvre de la Ire AEE et qui doit s'inscrire dans le temps. »

Outre l'encadrement des marchés publics, le second objectif vise, pour les logements publics, le développement d'un plan de rénovation du parc, la réalisation de projets pilotes, l'accélération des procédures de création et de rénovation et la mise en place de dispositifs particuliers (par exemple : des chaufferies collectives).

Le troisième objectif est conçu en fonction des précédents. « Dans le cadre du développement d'une offre de qualité, la formation aux métiers des Alliances Emploi-Environnement, et en particulier de la première Alliance, est un enjeu particulièrement important car elle détermine la capacité des entreprises à disposer de personnel adéquat et elle ouvre des opportunités d'insertion aux demandeurs d'emploi et de progression professionnelle aux travailleurs. » Le Plan liste les « principaux métiers impactés par la première Alliance » et indique que « les Gouvernements wallon et de la Communauté française considèrent que, pour maximiser ses effets, le Plan doit inclure l'ensemble des problématiques liées aux différents aspects du parcours d'éducation, de formation et d'insertion au travers des différents opérateurs ou acteurs. »

Notons encore que plusieurs mesures de la première Alliance Emploi-Environnement s'appuient sur divers instruments préexistants, notamment les subsides liés aux travaux réalisés par les ménages au niveau de leur logement et qui permettent une économie d'énergie. L'existence de ces subsides remonte à près d'une décennie : certaines primes « énergie » ont en effet été introduites dès 2004 (Cfr. VI.39), traduisant déjà la préoccupation environnementale des pouvoirs publics.

VI. Housing and basic services : issues and challenges for a new urban agenda VI.39. Improving access to clean domestic energy

La Wallonie octroie des primes à l'isolation des murs, des sols et des toitures ainsi qu'une prime pour le « double vitrage ». Les montants de ces primes sont calculés au m² et varient en fonction des revenus du demandeur. Les primes à l'isolation peuvent être combinées avec des primes à la réhabilitation (primes à la réha+). C'est le cas par exemple, lorsque quelqu'un souhaite remplacer une toiture dégradée et en profiter pour l'isoler.

A noter que d'autres primes sont accessibles pour les systèmes de chauffage, la ventilation, la réalisation d'un audit ou encore la construction de logements neufs.

Des primes existent pour les constructions de logements (maisons unifamiliales ou appartements) performants sur le plan énergétique. Pour les habitations existantes, des primes sont octroyées pour un diagnostic énergétique de l'habitation (audit) et /ou pour la réalisation de travaux économiseurs d'énergie (isolation, ventilation, chauffage, eau chaude sanitaire, production d'énergie).

Ecopack

Dans le cadre de l'Alliance Emploi Environnement (Cfr. IV.30), un nouveau dispositif a été mis sur pied : l'écopack. Celui-ci consiste en prêts à taux 0 qui peuvent être obtenus pour la réalisation de certains travaux énergétiques. La réalisation de ces travaux donne également droit à des primes venant en déduction du capital à rembourser. L'objectif est d'amener les ménages qui, sans cette politique, se seraient contentés d'un chantier de rénovation ponctuel à se lancer dans un chantier un peu plus ambitieux et ainsi avoir une incidence marginale beaucoup plus grande sur la qualité de leur logement.

Les travaux visés par l'écopack doivent avant tout viser la performance énergétique du bâtiment (isolation, système de chauffage,...) mais il est possible d'y associer des travaux induits (rénovation de la toiture par exemple) ou des petits travaux économiseurs d'énergie. Sont financés des bouquets de travaux (au moins 2 postes de travaux repris dans liste ci-dessous). Il faut au moins un poste de travail dans liste de gauche (performance énergétique).

Travaux « performance énergétique »	Travaux induits	
<ul style="list-style-type: none"> - Isolation thermique du toit - Isolation thermique des murs - Isolation thermique des sols - Remplacement des châssis ou du vitrage - Placement d'un système de ventilation - Installation d'une chaudière à condensation au gaz naturel ou au mazout - Installation d'une pompe à chaleur - Installation d'une chaudière biomasse - Raccordement à un réseau de chaleur 	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacement de la toiture - Remplacement de la charpente - Remplacement de la conduite d'eau, corniches, travaux d'égouttage, etc. - Remplacement des sols - Assèchement des murs - Tubage de cheminée 	
	Petits travaux économiseurs d'énergie	
		<ul style="list-style-type: none"> - Thermostat / vannes thermostatiques - Fermeture du volume protégé - Isolation des conduites de chauffage - Audit énergétique
		Travaux pour production d'énergie renouvelable*

	<ul style="list-style-type: none"> - Panneaux photovoltaïques - Installation de capteurs solaires thermiques pour l'eau chaude sanitaire et/ou le chauffage - Micro-cogénération <p>* Ces types de travaux peuvent être pris en considération pour la constitution d'un bouquet et donc l'éligibilité au financement AEE MAIS ne sont pas finançables dans le cadre de l'AEE s'ils bénéficient d'un mécanisme d'aide à la production (exemple : Certificats verts).</p>
--	--

Ce nouveau dispositif prend la forme d'un prêt à taux 0 duquel on déduit une prime. La prime est calculée sur la base des primes existantes mais les montants seront « boostés » si on effectue deux travaux de performance énergétique. Comme dans le système de prime « classique », les montants des primes associées au prêt à taux 0 sont ventilés en fonction des revenus.

Les écopasseurs

Ce dispositif est géré par la Société wallonne de Crédit social (SWCS) et le Fonds du Logement des familles nombreuses de Wallonie (FLW) qui s'appuient sur un réseau d'écopasseurs chargés d'accompagner les ménages. Concrètement, les écopasseurs sont chargés d'orienter les ménages vers les travaux à effectuer et de monter les dossiers de prêts. Ces écopasseurs viennent s'installer dans des guichets existants (guichet de crédit social, bureau du FLW, CIA, guichet de l'énergie,...).

MEBAR

Dans le cadre de l'opération MEBAR, la Wallonie accorde une subvention aux ménages à revenu modeste pour la réalisation, dans leur logement, de travaux qui vont leur permettre d'utiliser plus rationnellement l'énergie. Cela peut être le remplacement de châssis ou de portes extérieures, des travaux d'isolation, l'installation d'un poêle, le gainage d'une cheminée, le placement d'une chaudière ou d'un chauffe-eau, ... Cette aide est octroyée via le CPAS de la commune du demandeur qui vérifiera, au cas par cas, les conditions d'octroi et qui lancera la procédure si le demandeur et les travaux concernés répondent aux conditions légales.

VII. Indicators

1. L'IWEPS

L'IWEPS aborde le logement selon deux approches.

Tout d'abord, l'Observatoire du développement territorial travaille principalement sur la localisation résidentielle : urbanisation résidentielle par rapport à des critères de développement durable (consommation d'espace, localisation par rapport aux services...), besoins spatialisés en logements et en terrains pour l'habitat. Deux études et des indicateurs sont publiés sur ce thème

- Localisation de l'habitat et DD WP2 :

<http://www.iweps.be/working-paper-de-liweps-ndeg2>

- Perspectives logements et terrains pour l'habitat :

<http://www.iweps.be/working-paper-de-liweps-ndeg11>

Field Code Changed

Field Code Changed

- <http://www.iweeps.be/themes-categorie/utilisation-du-sol-et-urbanisation>
- <http://walstat.iweeps.be/carto/cartographie.php> (thèmes territoire et logement)

Field Code Changed

Field Code Changed

La seconde approche porte sur une "dimension sociale du logement" et propose des données communales :

- La part des ménages vivant dans un logement public par commune (1/01/2013)
http://walstat.iweeps.be/carto/cartographie.php?theme_id=6&indicateur_id=244200&ins_com_mune_id=-1
- Le nombre de logements loués par commune via une agence immobilière sociale (année 2012)
http://walstat.iweeps.be/carto/cartographie.php?theme_id=6&indicateur_id=812100&ins_com_mune_id=-1
- Le nombre de candidats à un logement social par commune (au 20/03/2014). La commune est celle choisie en premier lieu par le candidat (non celle de son domicile actuel).
http://walstat.iweeps.be/carto/cartographie.php?theme_id=6&indicateur_id=244202&ins_com_mune_id=-1
- La part des logements publics inoccupés (uniquement ceux propriétés des SLSP) par commune au 1/01/2013

Field Code Changed

Field Code Changed

Field Code Changed

Enfin, d'autres indicateurs "logement" plus généraux sont accessibles (part des appartements parmi les logements; ...) par commune sur le site de l'Iweeps (<http://walstat.iweeps.be>)

Field Code Changed

2. le Centre d'étude sur l'habitat durable

Le **Centre d'Etudes en Habitat Durable** a été créé par le Gouvernement wallon, les administrations et organismes d'intérêt public du secteur du logement ainsi que les universités de la Fédération Wallonie-Bruxelles afin de développer la recherche en statistiques, sciences économiques, politiques ou sociales sur la thématique de l'habitat durable et de servir d'appui à l'élaboration des politiques publiques. Les résultats des travaux sont disponibles sur le site : <http://www.cehd.be/publications/>

Field Code Changed

Le C.E.H.D. conduit actuellement plusieurs projets de recherche parmi lesquels :

- **Enquête sur la qualité de l'habitat en Wallonie (dernière vague 2012-2013).** Le C.E.H.D. remplit toutes les tâches de direction scientifique de l'enquête sur la qualité de l'habitat en Wallonie, c'est-à-dire la conception du questionnaire, le plan d'échantillonnage et le contrôle des prestations de la société de collecte des données. Le C.E.H.D. réalise les analyses approfondies sur les facteurs d'amélioration qualitative des logements wallons.
<http://www.cehd.be/actualites/newlesloyersenwallonieuneanalyseapartirdelenquetesurlaqualitedelhabitat2012-2013>

Field Code Changed

- **Observatoire wallon des loyers.** Le Parlement wallon s'est prononcé pour la création d'un observatoire des loyers en Wallonie afin de mieux connaître les dynamiques sur le marché locatif. Après une mission de préfiguration réussie de l'observatoire en 2013, le C.E.H.D. réalise désormais les enquêtes régulières sur les loyers dans la région wallonne. Ce travail scientifique est mené en coopération avec une commission de parties prenantes (propriétaires, locataires, administrations, etc.).
<http://www.cehd.be/observatoire-wallon-des-loyers>

Field Code Changed

- **Etude comparative des nouvelles formes de « cologement ».** Soucieux de développer les expériences innovantes d'habitat durable, le C.E.H.D. s'est vu confier en 2014 par le Gouvernement wallon la recherche des avantages et inconvénients ainsi que l'analyse sociologique des nouvelles formes de « cologement », à destination spécifiquement des séniors.

Case Studies

1. VERS UN URBANISME DE PROJET : LES PÉRIMÈTRES DE REMEMBREMENT URBAIN...

Le remembrement urbain trouve son origine dans la Déclaration de politique régionale 2004-2009 du Gouvernement wallon et s'inscrit dans la continuité de deux objectifs prioritaires en Région wallonne: la simplification administrative et le renouvellement urbain.

Les villes wallonnes et, plus particulièrement celles situées dans l'ancien sillon industriel, souffrent en effet d'une déstructuration du tissu, de la présence de chancres industriels ou de la paupérisation de certains quartiers centraux. Face à cette situation, plusieurs politiques de requalification et de renouvellement urbains ont été mises en place, dès les années 1960. La politique de rénovation urbaine voit le jour dans ce contexte et vise à maintenir l'âme et la structure de quartiers déshérités, en améliorant l'attractivité des centres urbains et en leur redonnant une dynamique sociale et économique. La revitalisation urbaine apparaît au début des années 1990 et instaure la notion de partenariat public-privé (PPP) considéré comme un élément important pour le redéploiement des noyaux urbains, auquel les communes et, de manière plus générale les autorités publiques, ne peuvent plus faire face seules, sans intervention financière du secteur privé. Quant aux opérations de réaffectation des friches industrielles, elles obéissent à des procédures relativement lourdes et longues même si la tendance est à la simplification et à l'accélération des procédures avec l'émergence, en février 2006, des sites à réaménager (SAR), davantage fondés sur la pro-activité, qui étendent et abrogent les notions antérieures de sites d'activités économiques désaffectés (SAED) et de sites d'activités économiques à réhabiliter (SAER).

Le Gouvernement fait ainsi adopter par le Parlement, le 1^{er} juin 2006, le décret de remembrement urbain dont l'objectif principal est d'encourager les projets multifonctionnels capables de faire revivre les centres des villes par une simplification administrative. Le dernier objectif, intimement lié aux précédents, auquel le remembrement urbain entend répondre concerne la réduction des délais des procédures d'urbanisme, dans une approche globale visant à favoriser les investissements immobiliers en milieu urbain. La rapidité relative de la procédure de remembrement urbain est en effet un de ses atouts.

Depuis 2006, le Gouvernement wallon a donc adopté 14 périmètres de remembrement urbain dont 5 en 2013. Les périmètres visent des opérations « emblématiques » pour la Région tel le réaménagement du quartier des Guillemins autour de la nouvelle gare à Liège, la Rive gauche à Charleroi, le chemin de la Quiétude à Mons ainsi que le site des Grands Prés créant la charnière entre les anciens quartiers et les nouveaux développements et, enfin le quartier Saint-Piat à Tournai.

Ce dernier est repris dans une micro-zone d'activité économique visant plus particulièrement à régénérer le tissu urbanisé en faveur de l'implantation ou la réinstallation en milieu urbain

d'entreprises dont les activités artisanales, industrielles légères ou de services sont compatibles avec le voisinage et le bon aménagement des lieux.

Le périmètre de remembrement urbain du quartier Saint-Piat à Tournai

Le périmètre de remembrement urbain a été élaboré à l'initiative de la Ville dans le cadre d'un projet d'urbanisme élaboré par le CREAT-IDETA visant à redynamiser un quartier au cœur de Tournai, cité millénaire.

TechniCITÉ vise à requalifier 10000m² de chancre industriel, à l'emplacement de l'ancien site de la Technique électrique industrielle (TEI) et de l'ancienne Piscine Madame.

Au bord de l'Escaut requalifié, à quelques pas du quartier historique UNESCO en revitalisation (70 millions d'euros investis), ce nouveau quartier mixera les fonctions pour rencontrer les attentes des habitants, des entreprises et de promeneurs qui en feront leur lieu de vie.

Un quartier mixte

Parking : aménagé en sous-sol, le parking desservira tant les logements que les services et entreprises. Il comportera 82 emplacements classiques ainsi que 3 emplacements pour Personne à mobilité réduite.

Espace co-working : situé le long du quai, l'espace co-working sera géré par ESCO, déjà gestionnaire d'un espace du même type à Tournai. C'est un lieu d'accueil, de travail et de rencontre convivial pour les entrepreneurs, porteurs de projets et d'idées, dynamisé par une animation spécifique. Totalement flexible, le co-working peut être fréquenté à la carte, sans engagement, et à un tarif raisonnable. Il comportera un open space de 50m² et un autre de 150 m², des espaces de réunion, en plus des services techniques et logistiques.

Centre d'entreprises orienté vers l'économie créative : le centre d'entreprise TechniCité offrira 24 bureaux, 2 salles de réunion et des services aux sociétés et porteurs de projet impliqués dans l'économie créative. En rupture avec l'innovation linéaire de l'industrie traditionnelle (le bureau de recherche et développement), l'économie créative étend le laboratoire et la créativité à tous les étages de l'entreprise et de la société, encourageant l'hybridation artistique, humaine et culturelle, technologique et économique. On retrouve ses adeptes dans le champ de la création numérique, du tourisme, du design, de l'architecture et de l'urbanisme, des arts.

Micro-zone économique – commerces : elle se compose de 8 cellules de 40 à 50 m² modulables avec réserve, sanitaire, kitchenette, localisés en rez-de-chaussée.

Bureaux en vente : des espaces d'activité tertiaire pourront être acquis par des entreprises ou investisseurs. Ils sont composés de 16 bureaux open space et de 11 bureaux de moins de 25 m², qui prévoient tous les services utiles tels que salles de réunion et espaces techniques et logistiques.

Logements : les modules d'habitations sont placés aux étages supérieurs, pour bénéficier d'un maximum de calme et de lumière. Le programme prévoit 11 logements de type 1 chambre, 13 de type 2 chambres, 17 de type 3 chambres, et un de type 4 chambres.

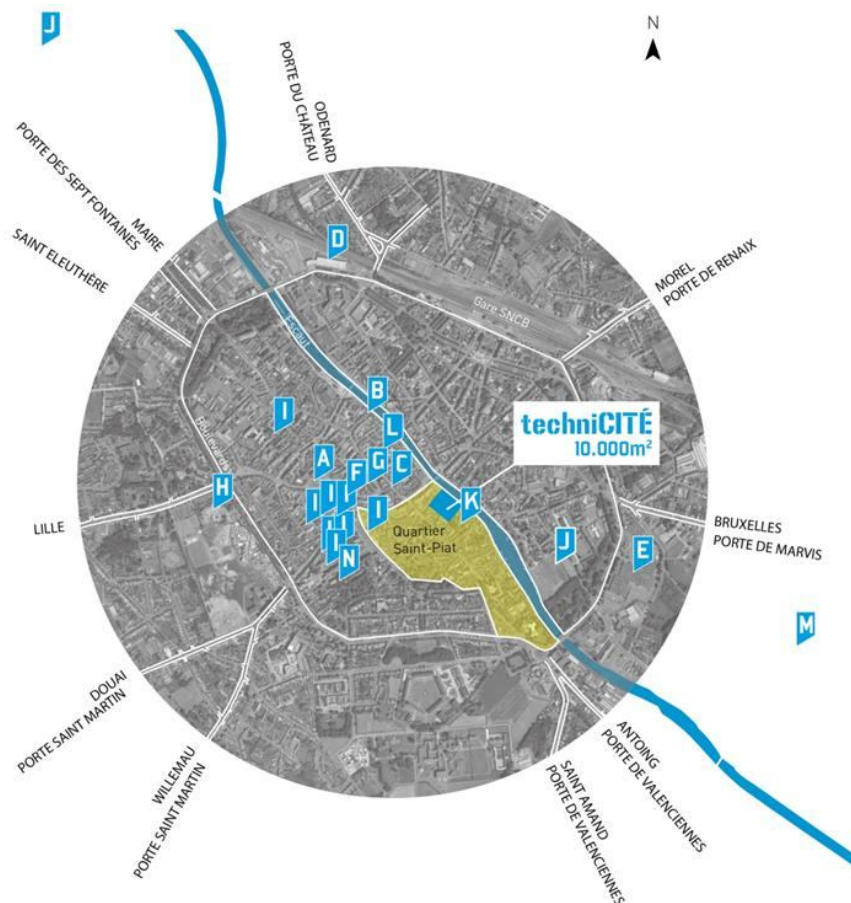
Maison médicale : la maison médicale offrira des soins de proximité et de qualité aux habitants du quartier: médecine générale et spécialisée, kinésithérapie, psychologie sont notamment prévus.

Hall-relais : les hall-relais sont des espaces de stockage de 90 à 120 m² comprenant chacun, en mezzanine, un bureau de 25m², une kitchenette et un sanitaire. Ces 11 halls s'adressent à des entreprises de biens et services disposant d'un matériel ou de marchandises à entreposer.

Services : outre le maintien de bains-douches ouverts à la population, ces espaces accueilleront un bar-restaurant doté d'une terrasse et 10 modules de 50 m² adaptés à tous types de service.

Des espaces partagés visant la convivialité : les espaces publics bénéficieront d'un traitement paysager de qualité, contemporain et convivial. Le mobilier privilégiera la détente, les rencontres, les échanges. Une zone de jeux sera installée pour les plus petits. Pierre et végétal se mêleront au design pour offrir un environnement confortable et ludique, propice à la contemplation, mais aussi aux balades familiales, aux manifestations artistiques, aux temps de partage.

* Le Gouvernement wallon, dans sa Déclaration de politique régionale 2004-2009, entendait concentrer son action sur quatre priorités, parmi lesquelles le développement territorial équilibré et durable*.



© Technicité

2. RECONVERSION D'UN CŒUR DE VILLE «INDUSTRIELLE», EN ACIER: CMI

L'histoire commence avec la création en 1986 de l'Association pour le Redéploiement économique du Bassin sérésien (AREBS) dans un contexte de fin d'industrie minière et de crise pétrolière. En 2001, l'AREBS se voit confier par la Ville de Seraing la réalisation d'un plan stratégique pour Seraing. À cette époque, l'AREBS est une agence économique locale qui soutient les créateurs d'entreprises et les indépendants.

Deux groupes davantage attachés à Seraing restent actifs au sein de l'AREBS, l'un concerne l'économie sociale et l'autre l'aménagement du territoire. Ce dernier, suite à l'annonce d'Arcelor de fermer la phase à chaud, a identifié un périmètre d'intervention prioritaire dans la vallée sérésienne, d'une superficie de 800 ha, comprenant 130 ha de futures friches industrielles. En 2003, un délai de 5 ans est fixé pour mettre en route «l'après-Arcelor». Différents objectifs ont été déterminés :

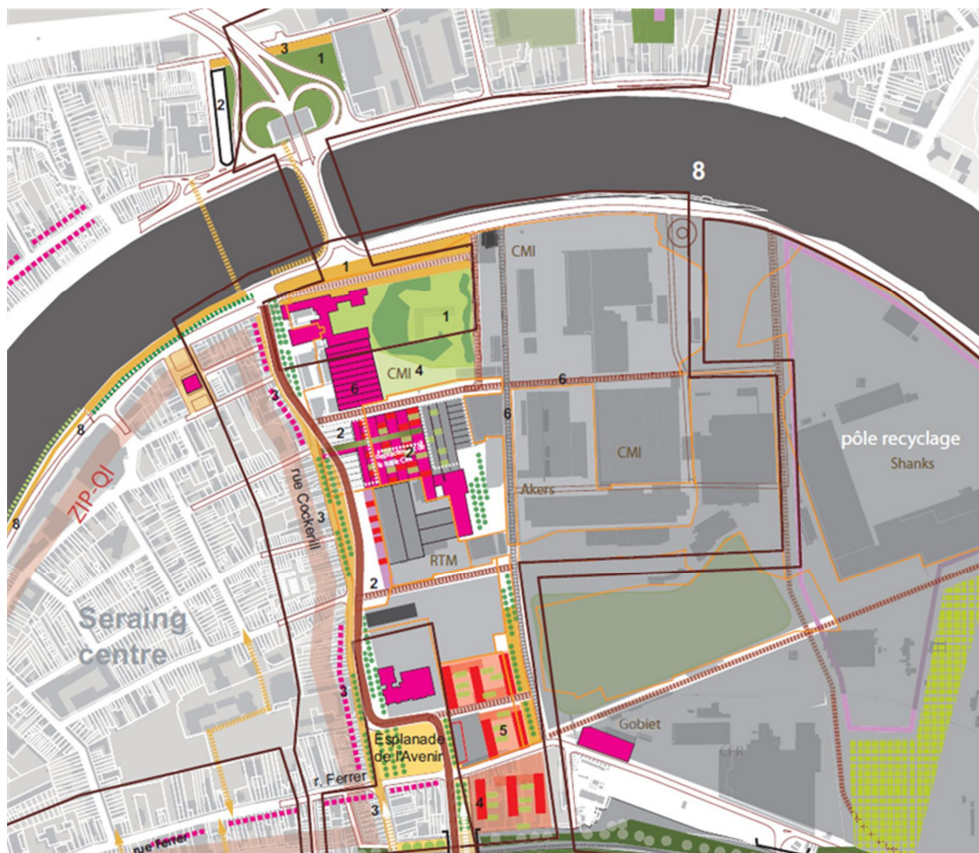
- maintenir le nombre d'habitants à 60000 ;
- améliorer l'image de marque et le cadre de vie de la commune ;
- renforcer Seraing-bas comme centre de l'entité communale et améliorer l'accessibilité ;
- harmoniser les zones économiques et les zones de vie ;

•compenser le manque à gagner au niveau des recettes communales.

L'étude urbanistique a été développée dans la foulée de l'annonce de la fermeture de la phase à chaud à Liège, elle table donc sur la disparition des principales infrastructures qui y sont liées, et en particulier des deux hauts-fourneaux.

La base de l'étude urbanistique est confiée à une association de plusieurs bureaux en octobre 2004. Cette étude produit dans un premier temps le Master Plan qui propose une série d'intentions urbaines articulées autour des invariants que sont le fleuve, les coulées vertes et le boulevard urbain. La seconde phase se focalise sur des zones à traiter prioritairement.

Un boulevard urbain sera donc la colonne vertébrale et le support d'une reconversion urbanistique de halles industrielles en plein cœur de la Ville de Seraing. Le point de départ de ce boulevard, c'est l'Entrée de Ville, la rue Cockerill.



ERIGES – Extrait MASTERPLAN – Entrée de Ville

Centre CMI : Un projet privé intégré au Master Plan

L'extension du Quartier Général du Groupe CMI pérennise son activité et son ancrage local en Wallonie, tout en préservant le caractère exceptionnel d'un lieu teinté d'histoire : le Château John Cockerill.

Séduite par les projets d'aménagement de l'Entrée de Ville de Seraing, la société CMI qui occupe déjà 300 personnes au sein du château, a choisi d'y regrouper 400 de plus, grâce à la construction d'une extension au château, par la transformation d'une ancienne halle industrielle en un centre administratif et technique. Ce nouveau bâtiment, alliance d'ancien et de contemporain, s'appellera «L'Orangerie» en référence à ce qui fit la réputation du château Cockerill dès le 18esiècle: son jardin, considéré comme un des plus beaux d'Europe.

Ce projet privé, mené par CMI, a été élaboré en concertation avec les différents acteurs et dans le respect de la cohérence imposée par le Master Plan. Il s'intégrera à la place Kuborn réaménagée.

L'Orangerie - Description

Le projet consiste à transformer une ancienne halle industrielle en un bâtiment administratif à Seraing. Le complexe formé par ce nouveau bâtiment et par le château y adossé hébergera plus de 600 personnes et disposera des fonctionnalités qu'on peut attendre du siège d'un groupe international : structure d'accueil, salles de réunion, auditorium, restaurant d'entreprise, etc. À l'image de la structure architecturale du bâtiment, le projet se veut innovant: l'environnement et les pratiques de travail encourageront le développement de la connaissance, cultivant ainsi l'héritage de deux siècles d'activité industrielle.

L'acier sera au cœur de l'expression architecturale, il sera sa peau. Le bâtiment présente un porte-à-faux important (prouesse du bureau GREISCH) et dégage ainsi un espace au sol dans la continuité de l'esplanade publique du nouveau centre administratif de la Ville de Seraing.



L'acier sera au cœur de l'expression architecturale, il sera sa peau. © A. Delecour

3. PROJET TAU : VALORISATION TOURISTIQUE DE LA VILLE BASSE REVALORISER LES QUARTIERS PRIORITAIRES ET LES NOYAUX D'HABITAT ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Inscrire des quartiers urbains de l'Eurégio Meuse-Rhin dans une dynamique de développement durable, tel est l'objectif que s'est fixé le projet SUN. Ces quartiers, hérités de l'ère industrielle, se caractérisent par des défis importants à relever, mais également par de nombreux atouts, si l'on considère le développement durable non seulement dans sa dimension énergétique, mais également dans ses dimensions économiques et sociétales. Autour de ces quartiers pilotes et de leurs 65000 habitants, s'articulent 7 villes, 5 partenaires académiques, de nombreux acteurs du monde associatif et économique. SUN s'est volontairement construit comme une recherche-action transversale et multi-scalaire, à l'interface entre villes, monde académique, citoyens et société privée. Ce qui rassemble tous ces acteurs? Le sentiment que les quartiers urbains représentent un formidable potentiel pour le développement de nos villes.

À la ville basse à Eupen beaucoup d'actions ont été réalisées pour revitaliser et redynamiser le quartier. Les projets les plus importants sont la transformation du Temsepark avec l'aménagement d'un piétonnier/piste cyclable qui traverse la ville d'est à ouest le long de la Vesdre.

En tenant compte de la réalité naturelle du lieu (la vallée de la Vesdre), des données historiques et des jouissances actuelles, il y avait lieu :

- De rétablir l'identité des lieux,
- De prendre en considération les intérêts de la protection du paysage,
- D'augmenter la qualité de vie des riverains,
- De créer une qualité d'expérience et de séjour pour les visiteurs,
- De montrer les particularités des faits locaux et de les transmettre au public de façon légère et ludique.

Dès l'entame du projet, les habitants de la Ville-Basse ont manifesté le souhait de voir leur quartier faire la part belle aux lieux de rencontre. La transformation du Temsepark en parc public et l'aménagement d'un kiosque ont donné la première impulsion. Le nouveau «Weser Pavillon», agrémenté d'une agréable terrasse et d'une aire de jeux pour enfants, est appelé à devenir un lieu de rencontre attrayant et animé pour tous les habitants et les touristes de passage dans la Ville-Basse.

La gestion du pavillon a été confiée à la nouvelle ASBL «Die Unterstadt – ein starkes Viertel», créée dans la foulée du projet de quartiers SUN. Elle s'attelle aux travaux d'intérêt général et à l'amélioration de la qualité de vie dans la Ville-Basse. La promotion de la cohésion sociale et du «vivre ensemble» dans la Ville-Basse d'Eupen ainsi que l'ancrage de l'identité locale s'inscrivent également dans les activités de l'association. Dans ce contexte, l'échange actif et la coopération avec les habitants du quartier ainsi qu'entre les générations figurent aussi parmi les missions de l'association. Des projets concrets viendront renforcer et pérenniser cette thématique essentielle de la cohésion sociale.

Pour l'association, la gestion du «Weser Pavillon» dans le Temsepark constitue le premier projet de démarrage et revêt à ce titre une grande importance. À Eupen, les habitants et la Ville se sont ainsi penchés sur le Temsepark, le parc du quartier, qui avait bien besoin d'un petit coup de jeune. Au terme de longues discussions avec les habitants, puis l'intervention

d'un architecte paysagiste, les travaux de revitalisation ont débuté au printemps 2011. Enfin, en date du 8 octobre 2011, le premier festival des lumières s'est déroulé sur le thème «Rencontres entre Vesdre et Hill».

De plus l'aménagement du Temsepark s'intègre parfaitement dans la volonté de la ville d'Eupen de valoriser les cours d'eau en aménageant les chemins de mobilité douce le long des berges de la Helle et de la Vesdre – le projet TAU. L'idée de base est l'aménagement d'un chemin piétonnier et cyclable qui est facilement identifiable en tant que tel avec des budgets modestes. Pour ce qui des aspects historiques, le projet englobe des témoins comme l'ancienne école militaire ou la première cité ouvrière à Eupen dite «Trootschang». Ce chemin présente également de belles parties paysagères comme le «Dikgätzke», un ancienne digue qui se situe entre la Vesdre et l'étang du moulin et qui se prolonge jusqu'au barrage.

Les structures étaient donc essentiellement présentes. Il s'est agi surtout de la bonne mise en valeur sans en modifier le caractère des lieux.

Ceci s'est effectué entre autres par des panneaux d'informations sur le fond historique et les particularités des différents lieux, des petits projets de construction pour une meilleure lisibilité et perceptibilité comme p. ex. un point de vue en porte à faux sur la rivière, le renouvellement d'un pont en redéfinissant les vues ou la réparation du déversoir. Des galets en béton servant de banquettes soulignent l'aménagement du chemin signalé par des stepping stones.

Les conditions naturelles de la ville basse d'Eupen- à savoir la Vesdre avec ses pentes boisées – ont été intégrées dans le paysage urbain.

L'arrêt de bus en fin de parcours a également été intégré dans le concept global et pourra y assurer la fonction de point de rencontre et d'information.



©F.Dor SPW DGO4

COLOFON

Please add list of people who contributed to this report .

For Flanders Region:

Jan De Mulder

Katia De Bock

Johan Bogaert

Ruimte Vlaanderen

Joris Voets

Karen Stuyck

Stefaan Tubex

Stijn Saelens

Joris Scheers (coordination)

Formatted: English (U.S.)

Formatted: Dutch (Belgium)

Formatted: English (U.S.)