
AVIS D'INITIATIVE

Pour une industrie forte en Région de Bruxelles-Capitale

Avis traité par

Groupe de travail Industrialisation

Avis traité le

15 janvier, 6 février, 20 février, 17 mars, 7 avril, 18 avril
2025

Avis adopté par l'Assemblée plénière du 21 mai 2025

Brupartners est composé de 7 membres effectifs et 7 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs (BECI), de 6 membres effectifs et 6 membres suppléants représentant les organisations représentatives des classes moyennes, de 2 membres effectifs et 2 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs du non-marchand (BRUXEO) et de 15 membres effectifs et 15 membres suppléants représentant les organisations représentatives des travailleurs (6 FGTB, 6 CSC, 3 CGSLB).

BRUPARTNERS

Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles

Tél : 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Table des matières

PRÉAMBULE.....	3
AVIS.....	4
1. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.....	4
1.1 <i>Concertation</i>	4
1.2 <i>Cohérence</i>	5
Entre niveaux de pouvoir	5
Entre la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland.....	5
1.3 <i>Définitions</i>	6
1.4 <i>Quelles industries à Bruxelles ?</i>	7
Industries lourdes.....	7
Industries productives matérielles	8
Industries productives immatérielles.....	8
Industries de haute technologie.....	9
Industries vertes et circulaires	9
Conclusions.....	9
1.5 <i>Quels sont les défis de la stratégie industrielle et quels leviers activer pour y répondre ?</i> 10	
Politique foncière	10
Création d'emplois	11
Besoins en formation	12
Mobilité (congestion, desserte, accessibilité)	13
Mesures d'accompagnement.....	14
Soutien financier et développement économique.....	14
Marchés publics.....	15
Recherche et développement (R&D)	15
Conclusions.....	15
1.6 <i>Quelles perspectives pour l'industrie en Région de Bruxelles-Capitale : quel avenir pour le site d'Audi ?</i>	16
Prospectives générales.....	16
Redéploiement d'Audi-Forest	17
Autres sites	18

Préambule

Globalement, la désindustrialisation est un phénomène touchant l'ensemble des économies européennes depuis plusieurs décennies. Au niveau régional, bien que l'économie bruxelloise soit principalement caractérisée par le secteur tertiaire, l'impact de la fermeture du site Audi-Forest marque un tournant pour le secteur industriel de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, ce site emblématique, exploité par le plus grand acteur industriel bruxellois, symbolisait encore la capacité de notre Région à accueillir une production manufacturière d'envergure. Sa disparition souligne donc la nécessité et l'urgence d'une réflexion approfondie sur l'avenir de l'industrie en Région de Bruxelles-Capitale pour éviter un effacement complet du tissu productif local.

Brupartners le soulignait déjà en 2018 dans son avis d'initiative relatif à un plan industriel bruxellois : *« La politique industrielle est une thématique sur laquelle les attentes patronales et syndicales peuvent se rejoindre : la formation, la création d'industries, la pérennisation du tissu industriel, la sauvegarde ou la promotion du foncier et des surfaces utilisables, la mobilité, etc. Cette convergence est une force qui doit être davantage exploitée pour assurer la création d'emplois durables et de qualité à Bruxelles. »* ([A-2018-091-CES](#), p.3).

Un plan industriel a finalement été élaboré en fin de législature 2014-2019 sous la houlette du Ministre de l'économie, Didier Gosuin. Adopté en janvier 2019, ce plan proposait une vision renouvelée du développement industriel bruxellois en mettant l'accent sur la relocalisation, l'économie circulaire et l'innovation. À charge du Gouvernement suivant de s'en emparer et d'identifier les mesures à mettre en place pour garantir le futur industriel de la Région. Cependant, **Brupartners** relevait avec regret l'ambition très forte de ce plan pour l'industrie 4.0, tournée vers l'innovation, la numérisation, l'intelligence artificielle et les chaînes d'approvisionnement interconnectées, au détriment des industries plus traditionnelles qui, bien que génératrices de nuisances, demeurent un levier important de mise à l'emploi, notamment des personnes infra qualifiées, et joue un rôle déterminant dans l'ancrage économique local, dans la résilience des chaînes d'approvisionnement, et dans la satisfaction des besoins des Bruxellois.

Durant la législature suivante, ces orientations visant à renforcer les capacités locales de production tout en s'inscrivant dans un cadre durable ont été largement intégrées au volet « Accès gisement, production locale et logistique » de la Shifting Economy (NDLR : stratégie régionale de transition économique adoptée en mars 2022 visant à inciter les entreprises bruxelloises à adopter des pratiques exemplaires du point de vue social et/ou environnemental via une majoration des aides au développement économique et, à terme, à un conditionnement d'accès).

Aujourd'hui, à l'aune de nouvelles évolutions économiques, technologiques et environnementales, il est impératif d'actualiser ces réflexions et d'identifier les conditions nécessaires pour maintenir une activité industrielle dans une région marquée par la densité urbaine, la transition écologique et l'évolution des compétences.

C'est dans cette optique que **Brupartners** a constitué un groupe de travail afin d'évaluer les enjeux de l'industrialisation et de formuler des recommandations concrètes pour l'avenir. L'objectif est de :

- Définir le rôle à octroyer à l'industrie dans le cadre de l'économie bruxelloise ;
- Identifier les défis et les enjeux de ce secteur dans un contexte urbain ;
- Proposer des recommandations visant d'une part la résilience de l'industrie urbaine et d'autre part l'attractivité de la Région de Bruxelles-Capitale ;

- Proposer une vision concernant le développement d'activités productives sur les grands sites disponibles en Région bruxelloise (Audi-Forest, Schaerbeek-Formation, Centre TIR, Solvay).

Cet avis se veut un outil de réflexion et d'action destiné aux pouvoirs publics et aux acteurs économiques pour soutenir une industrie adaptée aux défis du XXI^e siècle et ancrée dans les spécificités bruxelloises. En outre, **Brupartners** informe avoir émis les avis suivants en lien avec l'industrie urbaine :

- Le 20 décembre 2018, l'avis d'initiative « Plan industriel bruxellois » ([A-2018-091-CES](#)) ;
- Le 20 février 2025, l'avis d'initiative « SHARE THE CITY - projet de révision du PRAS » ([A-2025-002-BRUPARTNERS](#)).

Brupartners invite par ailleurs tout acteur intéressé par la thématique de l'industrie urbaine à prendre en considération les publications suivantes :

- [Le panorama socio-économique réalisé par l'IBSA](#) ;
- [L'état des lieux réalisé par l'observatoire des activités productives \(perspective.brussels\)](#) ;
- [Le monitoring 2018-2023 de la Shifting Economy réalisé dans le cadre du rapport annuel](#) ;
- [Les recommandations de hub.brussels pour réindustrialiser Bruxelles](#) ;
- [L'étude relative à l'impact de la transition économique verte sur les métiers et les compétences réalisée par Actiris, Deplasse & associés et EcoRes](#).

Avis

1. Considérations générales

Avant toute chose, **Brupartners** renvoie à son avis d'initiative relatif à un Plan industriel bruxellois, adopté le 20 décembre 2018 ([A-2018-091-CES](#)). Plusieurs remarques qui y sont émises sont reprises dans le présent avis d'initiative, non parce qu'elles seraient prioritaires par rapport aux autres considérations émises en 2018, mais parce qu'elles sous-tendent et renforcent les nouvelles considérations.

Par ailleurs, **Brupartners** souligne que le Règlement européen pour une industrie « zéro net » (initiative découlant du plan industriel du pacte vert pour l'Europe visant à accroître la production de technologies propres dans l'UE)¹ est difficilement conciliable avec les spécificités de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, eu égard aux contraintes spécifiques de notre Région (notamment en matière de foncier et de typologie industrielle), il est essentiel de privilégier des activités directement opérationnalisables dans un contexte urbain.

1.1 Concertation

Soulignant l'importance et l'urgence des défis socio-économiques, **Brupartners** demande au futur Gouvernement de déterminer et d'adopter rapidement une politique industrielle bruxelloise, notamment en proposant un plan cohérent de redéploiement des sites à destination industrielle. Il demande donc que, aussitôt qu'il aura été mis en place, le futur Gouvernement s'empare de cette

¹ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan/net-zero-industry-act_fr.

thématique et mette en œuvre rapidement les actions nécessaires pour répondre aux enjeux bruxellois.

Par ailleurs, eu égard à l'importance de ses impacts socio-économiques, **Brupartners** invite le Gouvernement à élaborer la stratégie industrielle de la Région de Bruxelles-Capitale en impliquant les partenaires sociaux au moyen du mode de concertation dit des « priorités partagées ». **Brupartners** encourage également la mise en place d'instances de concertation ponctuelles, pouvant être activées au gré de l'actualité, telles que la Task Force régionale « Audi » dédiée à la préparation de l'avenir du site.

1.2 Cohérence

Entre niveaux de pouvoir

La politique industrielle est sans conteste transversale et implique la mobilisation de nombreuses compétences (aménagement du territoire, économie, emploi, environnement, urbanisme, fiscalité, mobilité, recherche et développement...). Elle doit, à ce titre, concerner l'ensemble du Gouvernement et impliquer toutes les Administrations bruxelloises impactées (notamment perspective.brussels, la SAU, urban.brussels, citydev.brussels, Bruxelles mobilité et parking.brussels...). Singulièrement, il est essentiel de déterminer une stratégie industrielle cohérente avec les travaux actuellement menés dans le cadre de la révision globale du PRAS (« Share the City »).

En outre, la large transversalité de cette thématique induit également la nécessité de coopérations étroites avec les Communautés (enseignement et formation professionnelle) et les Communes (fiscalité, mobilité, cohabitation des affectations du sol et aménagement du territoire).

Insistant sur ce besoin de cohérence intrarégionale et intercommunautaire, **Brupartners** va plus loin et souligne le besoin de traiter la question de l'industrie sous l'angle métropolitain (notamment pour ce qui concerne les interdépendances économiques et les questions de mobilité), c'est-à-dire en pleine coopération avec les deux autres Régions.

Entre la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland

Brupartners rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale occupe une position singulière parmi les grandes villes européennes en matière de relation avec son hinterland et de répartition des activités industrielles avec sa périphérie. En effet, contrairement à d'autres métropoles, la Région de Bruxelles-Capitale est confrontée à de nombreuses barrières politiques, administratives et juridiques de nature à contrarier une circulation fluide des flux avec son aire métropolitaine. En outre, cette spécificité s'ajoute aux contraintes de mobilité (déjà bien connues) constituant déjà à elles seules une barrière importante entre Bruxelles et son hinterland.

Sans oublier que le manque de foncier disponible en Région de Bruxelles-Capitale, limitant les possibilités d'implantations et d'expansions, constitue-lui aussi un frein majeur au développement socio-économique.

Brupartners souligne que ces freins structurels engendrent des coûts importants et limitent sérieusement le développement de dynamiques pourtant essentielles telles que des circuits de

circularité et de réemploi ou encore le développement d'un *urban mining*². Autant de solutions devant contribuer à une optimisation du fonctionnement urbain.

Dans ce contexte, **Brupartners** considère essentiel que la Région de Bruxelles-Capitale puisse accueillir sur son territoire des activités industrielles qui, bien que connaissant des contraintes d'exploitation importantes, ont un lien direct avec les besoins fondamentaux de la population (se loger, se nourrir, se chauffer...) ou répondent à une mission de service à la ville. Ce type d'activités doit donc être reconnu comme prioritaire dans des espaces adaptés. Dans le cadre des dispositifs de concertation et de participation citoyenne, **Brupartners** estime que ce type d'activités doit être protégé des réflexes NIMBY (Not In My Backyard) ou BANANA (Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyone).

Par ailleurs, **Brupartners** rappelle la limite de l'objectif de mixité des fonctions dans la mesure où certaines activités industrielles difficilement compatibles (voire incompatibles) avec du logement nécessitent des zones de développement monofonctionnelles. Il est donc indispensable d'anticiper et de réserver du foncier adapté, à un coût abordable, au sein même de la Région.

En conclusion, **Brupartners** souligne que, là où d'autres grandes villes peuvent relocaliser ce type d'activités en périphérie, la Région de Bruxelles-Capitale doit impérativement faire preuve d'une stratégie territoriale fine et proactive pour préserver son tissu productif et soutenir un développement économique endogène et s'appuyer sur une analyse fine des cycles de vie des entreprises afin de limiter au maximum la procédure (durée) pour correspondre aux besoins évolutifs.

Brupartners invite également à s'appuyer sur la « Communauté métropolitaine » créée dans le cadre du compromis réalisé sur la scission de la circonscription électorale de Bruxelles-Hal-Vilvorde afin de promouvoir des relations économiques étroites entre Bruxelles et son hinterland et de mettre en œuvre de manière effective la loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

1.3 Définitions

Dans un souci de clarté, **Brupartners** propose de distinguer les différents types d'industries selon les catégories suivantes :

- **Les industries lourdes** (sidérurgie, chimie, raffinage...) impactant fortement leur environnement et à forte intensité en ressources et en emprise foncière ;
- **Les industries productives matérielles**, c'est-à-dire des activités de production de biens matériels finalisés ou semi-finalisés. Ces activités sont caractérisées par une production nécessitant de la main-d'œuvre et des infrastructures logistiques ;
- **Les industries productives immatérielles** (production culturelle et créative, jeu vidéo, design, production audiovisuelle) demandeuses d'une main-d'œuvre qualifiée ou de compétences spécifiques et d'infrastructures numériques ;
- **Les industries de haute technologie** (microélectronique, biotechnologie, robotique, pharmaceutique) nécessitant également la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et d'un écosystème innovant (universités, laboratoires) ;

² Littéralement, « *urban mining* » signifie « *exploitation minière urbaine* ». Concrètement, ce terme désigne l'exploitation des ressources contenues dans les objets, infrastructures et déchets urbains (comme les équipements électroniques ou les bâtiments) pour en extraire et recycler des matériaux précieux.

- **Les industries vertes et circulaires** (activités de traitement des déchets, énergies renouvelables, éco-construction et *urban mining*) nécessaires à la résilience urbaine et l'économie locale.

En outre, **Brupartners** souligne le lien étroit entre le secteur industriel et les activités « logistiques ». En effet, quelle que soit la catégorie d'industrie considérée, toute activité industrielle repose sur une logistique performante pour assurer l'approvisionnement en matières premières, la gestion des flux de production et la distribution des produits finis. Cette dimension logistique est donc un facteur clé à prendre en compte dans toute réflexion visant à soutenir et développer l'activité industrielle, quel qu'en soit le type. Afin de garantir une intégration harmonieuse dans le tissu urbain et économique et un équilibre intelligent entre industrie productive et logistique responsable, il est donc impératif que l'implantation d'activités logistiques, respectant des critères stricts en matière d'emploi (voir *infra*), d'impact environnemental et de contribution à l'économie circulaire, puisse être acceptée dans les zones affectées aux zones d'industrie urbaine (ZIU) et aux zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT).

1.4 Quelles industries à Bruxelles ?

Brupartners insiste sur la nécessité de préserver le tissu industriel bruxellois existant. En effet, l'industrie urbaine joue un rôle clé dans la création d'emplois locaux, la relocalisation de certaines filières, la transition écologique et le maintien d'activités productives. La valeur stratégique du secteur industriel doit donc être reconnue afin d'élaborer une politique de développement économique cohérente et judicieuse.

L'industrie à Bruxelles ne peut se réduire à une lecture purement administrative des codes NACE dans la mesure où l'utilisation de ces seuls codes ne permet pas d'appréhender la diversité et la complexité du tissu économique régional. Les codes NACE ne doivent donc pas constituer l'unique source de référence pour cerner les secteurs dits « industriels ».

Brupartners estime que la stratégie industrielle doit considérer les secteurs au service de la ville et de ses habitants, adaptés aux caractéristiques de tous les travailleurs (qualifications, personnes en situation de handicap...) et répondant à des besoins concrets - tels que l'agroalimentaire, la construction, la logistique, la gestion de l'eau, des déchets, du tri et du recyclage. En effet, ces secteurs participent à la résilience et à l'autonomie de la Région, ainsi qu'à la réduction de la distance entre la production de biens matériels et le consommateur bruxellois. Ces secteurs offrent aussi un important potentiel d'emplois locaux et non-délocalisables pour des demandeurs au niveau de compétences variées. À ce titre, ces secteurs doivent être considérés comme prioritaires.

Par ailleurs, **Brupartners** souligne que la Région de Bruxelles-Capitale, carrefour de nombreux territoires, doit pouvoir pleinement jouer un rôle stratégique de porte d'entrée logistique et économique. La politique industrielle régionale doit dès lors contribuer au rayonnement national, européen et international.

Industries lourdes

Brupartners demande que les industries lourdes déjà présentes sur le territoire soient considérées comme des acteurs économiques d'importance.

Au regard des exigences en matière de foncier en Région de Bruxelles-Capitale, **Brupartners** considère qu'en cas de non-disponibilité de terrains pouvant accueillir de nouvelles industries lourdes de grande

envergure, la concertation avec les autres Régions constituerait une des pistes à explorer. Il invite à envisager ces implémentations dans l'aire métropolitaine afin notamment que des industries lourdes restent accessibles aux travailleurs bruxellois.

Industries productives matérielles

La Shifting Economy accorde sans conteste une place importante à la production locale, à l'artisanat, à l'agriculture urbaine ou encore à la construction et aux activités qui y sont liées. Néanmoins, **Brupartners** considère que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait encore renforcer son ambition pour soutenir davantage les industries productives matérielles.

Brupartners relève que les secteurs prioritaires identifiés dans le cadre de la Shifting Economy (alimentation, ressources et déchets, construction, industries culturelles et créatives, mobilité, santé) ne correspondent pas toujours à l'idée qu'il se fait de l'industrie, définie dans son avis d'initiative de 2018 comme une activité de production de biens matériels finalisés ou semi-finalisés. Pour **Brupartners**, il convient d'identifier les sous-secteurs qui, parmi les secteurs repris dans la Shifting Economy, correspondent à cette définition, et nécessitent une politique de protection particulière en ce qu'elles génèrent des nuisances, occupent des espaces importants.

En effet, bien que potentiellement génératrices de nuisances incompatibles avec la fonction résidentielle (bruit, poussière, odeurs...), ces industries représentent également une source importante d'emplois et contribuent - voire sont essentielles - au dynamisme économique et à la bonne fonctionnalité d'un territoire.

En outre, la production de produits matériels (finis) est de nature à raccourcir la chaîne d'approvisionnement et le nombre d'intermédiaires jusqu'au consommateur final bruxellois.

Brupartners estime impératif d'une part de planifier l'implantation d'industries productives matérielles dans des zones monofonctionnelles délimitées, séparées, et à la voirie adaptée, et d'autre part de préserver et de développer celles qui sont localisées dans des zones mixtes - souvent de plus petites structures - où elles subissent les plus fortes pressions et sont les plus menacées. En effet, toutes sont indispensables au développement logistique de l'industrie et de la Région dans son ensemble.

Dès lors, **Brupartners** recommande vivement de préserver les zones existantes affectées aux activités industrielles productives matérielles. À cet égard, il est impératif de maintenir la superficie actuellement affectée aux ZIU et ZAPT (en ce compris les grandes réserves foncières comme Schaerbeek-Formation, centre TIR, Solvay et Audi), notamment en y interdisant les plans d'aménagement directeur (PAD) ou les plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) dans une volonté dérogatoire. D'autre part, **Brupartners** recommande la densification, voire l'augmentation des surfaces dévolues aux industries productives matérielles.

Industries productives immatérielles

Bien que catégorisées dans la même fonction dans le cadre du PRAS, **Brupartners** souligne que les industries productives immatérielles ne rencontrent pas les problématiques classiques auxquelles sont confrontées les industries productives matérielles (nuisances sonores, olfactives ; besoin d'espaces ; logistique...).

À ce titre, les industries productives immatérielles ont une plus grande résilience à la mixité et sont davantage assimilables à des activités de service. Elles peuvent donc entrer en concurrence ou ne pas

représenter le même intérêt pour les promoteurs et développeurs immobiliers dans le cadre de projet incluant une mixité de fonction (économie et logement). Cette situation induit une potentielle hiérarchisation au sein d'une même affectation économique à la défaveur des industries productives matérielles. La vision et l'analyse de la mixité des fonctions doivent prendre cette dimension en considération.

Par ailleurs, si les industries productives immatérielles ont évidemment leur place en Région de Bruxelles-Capitale eu égard aux emplois qu'elles génèrent ainsi qu'à leur forte compatibilité avec un environnement urbain, **Brupartners** demande néanmoins que la stratégie industrielle fasse une distinction claire entre les industries productives immatérielles et matérielles. Cette stratégie doit en outre veiller à réserver du foncier pour les industries productives matérielles dans des zones monofonctionnelles (voir *supra*).

Industries de haute technologie

Brupartners souligne la forte valeur ajoutée et l'innovation stratégique liées aux industries de haute technologie. En outre, ce type d'industries est bien adapté à un contexte urbain. Par ailleurs, dans un contexte de mutations technologiques et géopolitiques, ce secteur connaît une dynamique accrue, notamment en lien avec la défense et la sécurité (drones, intelligence artificielle, cybersécurité).

La présence de nombreuses universités et hautes écoles en Région de Bruxelles-Capitale est un réel atout autour duquel il est possible de mettre en œuvre des solutions pour optimiser le partage des connaissances, des processus et des infrastructures.

Ce secteur représente un levier stratégique pour le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est donc essentiel d'intégrer pleinement les industries de haute technologie aux réflexions sur l'avenir industriel de la Région.

Industries vertes et circulaires

Brupartners estime que la politique industrielle d'un territoire doit également intégrer la contribution des activités au fonctionnement urbain et leur rôle dans la gestion environnementale efficace de la Région, singulièrement en matière de gestion des flux urbains (eau, énergie, matériaux, déchets, mobilité).

En effet, afin de garantir des externalités positives (dynamisation des filières locales, soutien à l'innovation ou à la création d'écosystèmes industriels...), une stratégie industrielle doit avoir un impact positif sur le maintien ou la création de circuits courts (limitant les besoins de déplacements et les changements de réglementations régionales en cas de sortie du territoire bruxellois) et participer à l'économie circulaire.

Soulignant d'une part que de nombreuses activités de ce type (*urban mining*, tri/recyclage...) sont particulièrement extensives en surface et d'autre part l'opportunité d'implanter ces activités le plus localement possible, **Brupartners** recommande de veiller à ce que les surfaces dévolues aux ZIU et aux ZAPT soient suffisantes pour garantir leur implantation.

Conclusions

Brupartners estime que le développement industriel de la Région de Bruxelles-Capitale doit répondre à plusieurs enjeux : création d'emplois qualifiés et peu qualifiés et de valeur économique, respect de l'environnement, contribution au fonctionnement urbain, protection de l'activité industrielle existante, intégration dans le tissu économique local et cohabitation entre les fonctions.

L'évaluation de la pertinence d'implanter tel ou tel type d'activités économiques, singulièrement les activités productives et logistiques, doit donc être analysée avec attention afin de garantir un usage optimal et cohérent du territoire.

1.5 Quels sont les défis de la stratégie industrielle et quels leviers activer pour y répondre ?

Politique foncière

Accessibilité/disponibilité

Brupartners rappelle que la politique foncière régionale doit préserver les zones existantes affectées aux activités productives matérielles, permettre la densification de zones industrielles, voire augmenter les surfaces dévolues aux industries productives matérielles.

Par ailleurs, la politique foncière doit intégrer le besoin d'espace pour les activités logistiques inhérentes aux activités industrielles.

Les zones industrielles définies par le PRAS se densifient progressivement et atteignent un point de saturation. Les espaces dédiés à l'industrie sont insuffisants et les bâtiments y étant implantés n'y connaissent que peu de modernisation et d'extension. Ainsi, la capacité à accueillir de nouvelles activités est limitée. Dès lors, la question de l'évolution du bâti existant et de l'optimisation/adaptation des infrastructures devient centrale pour répondre aux besoins actuels et futurs.

Enfin, **Brupartners** souligne que l'un des défis spécifiques pour la Région de Bruxelles-Capitale est la disponibilité de grands espaces (c'est-à-dire des terrains d'au moins un hectare) et plus globalement la maîtrise foncière publique. La perte de contrôle des pouvoirs publics sur un périmètre hautement stratégique mise en évidence par le cas d'Audi-Forest est à cet égard emblématique des situations à éviter dans le futur.

Si la politique d'aménagement du territoire traduite par le PRAS constitue le principal outil de maîtrise foncière à disposition des autorités publiques, **Brupartners** invite également à :

- Activer le mécanisme existant des périmètres de préemption permettant à des pouvoirs publics d'acquérir en priorité et au même prix que le candidat-acheteur un bien immobilier ou un terrain mis en vente dans des zones précisément délimitées et ce dans le but de maintenir le caractère industriel ou portuaire de la zone préemptée ;
- Mettre en œuvre des mécanismes fiscaux de lutte contre la spéculation et la rétention foncière. **Brupartners** rappelle, comme précisé dans son avis de 2018 relatif au Plan industriel bruxellois, que la question de la captation régionale des plus-values foncières engendrées par une modification du PRAS doit être abordée.

Ces mécanismes doivent être strictement encadrés et avoir pour objectif de limiter la reconversion d'espace productif notamment en logements ou en bureaux.

Localisation/cohérence/mapping

Aujourd'hui, les dernières grandes réserves foncières à vocation industrielle de la Région de Bruxelles-Capitale sont Schaerbeek-Formation, le centre TIR qui doit être redéployé vers un centre de distribution urbaine, ainsi que les sites de Solvay et d'Audi.

Afin de garantir un usage optimal et cohérent du territoire, **Brupartners** recommande la réalisation d'un mapping détaillé afin d'optimiser au mieux la répartition et la localisation des activités industrielles entre et sur ces différents sites (voir *infra*).

Mixité des fonctions

S'étant exprimé de manière circonstanciée sur la mixité fonctionnelle dans le cadre de son avis « Share The City » ([A-2025-002-BRUPARTNERS](#)), **Brupartners** rappelle qu'il considère que l'un des enjeux majeurs est le maintien d'une mixité fonctionnelle équilibrée, en particulier entre les fonctions résidentielles et économiques, avec une attention particulière aux activités productives qui doivent garder une place en Région de Bruxelles-Capitale.

À cet égard, **Brupartners** estime que les zones d'entreprises en milieu urbains (ZEMU) n'ont pas atteint leurs objectifs de mixité des fonctions et de développement d'entreprises urbaines. **Brupartners** appelle dès lors à une évaluation sérieuse des effets des ZEMU et à une redéfinition de ces zones pour mieux intégrer prioritairement les activités logistiques et productives.

En outre, **Brupartners** insiste sur le fait que certaines activités productives resteront incompatibles avec la fonction résidentielle.

Conditionnement

Brupartners demande de veiller à l'opportunité des conditions d'accès à certains espaces fonciers. Il questionne notamment la pertinence de conditionner systématiquement la mise à disposition de foncier dans la zone du canal à l'utilisation de la voie d'eau.

Création d'emplois

Brupartners souligne avec insistance le rôle socio-économique joué par le secteur industriel lorsque celui-ci est porteur d'emplois.

La pertinence d'implanter tel ou tel type d'activités productives (et donc les activités logistiques qui y sont liées) doit évidemment prendre en considération l'impact en termes d'emplois d'une activité ou sur une zone donnée (soit le nombre d'emplois créés sur une surface occupée par une activité économique), ainsi que le type d'emplois créés et leur concordance avec les caractéristiques socio-économiques de la population bruxelloise. Ce rôle socio-économique est d'autant important que l'emploi dans le secteur industriel génère des opportunités d'emplois qualifiés et peu qualifiés dans d'autres secteurs (secteur des services, ETA...) en raison des besoins induits par les activités productives (logistique, maintenance, services financiers, commerce, distribution...). Toutefois, il serait réducteur de ne juger la pertinence d'un site industriel qu'à l'aune de sa densité d'emplois par hectare. Un projet peut également être pertinent au regard, par exemple, des profils spécifiques qu'il sollicite, de son ancrage local, de sa circularité ou de sa contribution à la souveraineté économique de la Région.

Par ailleurs, il est nécessaire que le secteur industriel propose des emplois durables, offrant des perspectives d'évolution, respectueux des droits des travailleuses et travailleurs et garantissant des conditions de travail dignes. À ce titre, la qualité des emplois proposés doit également guider l'évaluation de projets industriels.

En outre, le secteur industriel étant extrêmement diversifié - de la production alimentaire à la logistique, de la fabrication à la réparation, en passant par la transition énergétique - il offre une large palette d'opportunités emplois pour tous les niveaux de qualification, de même qu'aux personnes en situation de handicap, notamment dans des entreprises de travail adapté qui accomplissent une série

de tâches liées à l'activité industrielle (upcycling, artisanat, construction, transformation alimentaire...). Ainsi, il est essentiel que la politique industrielle fasse preuve d'ambition en matière de diversité des emplois proposés.

Enfin, **Brupartners** demande de créer à Bruxelles des cellules de reconversion, ou tout autre dispositif ayant le même objectif, permettant aux travailleurs victimes d'une faillite, d'une fermeture ou d'un licenciement collectif de se reconvertir au niveau professionnel.

En conclusion, **Brupartners** estime que se baser sur le seul critère « densité d'emploi » serait réducteur et insuffisant. Il est essentiel de développer une approche holistique en adoptant une vision qualitative et multifactorielle de l'emploi industriel lors de l'évaluation de la pertinence de projets. En effet, il est nécessaire d'intégrer des critères comme la création de valeur économique, l'impact environnemental, l'apport à l'économie circulaire ou aux dynamiques urbaines afin de garantir que l'implantation d'activités économiques s'intègre harmonieusement dans le fonctionnement global de la ville, renforce la résilience urbaine et participe à la transition vers un modèle durable et respectueux des dynamiques locales. La manière d'articuler et de pondérer les différents critères constituant un défi autant politique que technique, **Brupartners** souligne que les partenaires sociaux sont prêts à coopérer avec les autorités publiques pour évaluer le plus finement possible les impacts de projets industriels sur l'emploi bruxellois.

Besoins en formation

L'étude commanditée par view.brussels concernant l'impact de la transition économique verte en Région de Bruxelles-Capitale³ met en lumière les difficultés de disposer d'une vue d'ensemble des formations existantes qui mènent aux « emplois verts ». En effet, il existe à Bruxelles un panel large de formations, allant de la formation initiale à la formation continue, qui sont dispensées par différents acteurs francophones et néerlandophones (établissements scolaires, centres de formations, entreprises, organismes publics et privés), ce qui ne favorise pas la lisibilité de l'offre de formations dans son ensemble.

Brupartners estime qu'un cadastre regroupant toutes les formations liées aux métiers de l'industrie disponibles en Région de Bruxelles-Capitale améliorerait la lisibilité et la coordination de l'offre de formations existantes - en évitant les doublons - et permettrait d'identifier plus rapidement celles qui restent à développer tenant compte des besoins de l'écosystème. Ce cadastre, à réaliser en concertation avec les organismes et acteurs concernés, est d'autant plus nécessaire que l'industrie est en constante mutation. Il convient dès lors d'adapter régulièrement l'offre de formations avec l'évolution des besoins des entreprises en termes de compétences et de profils à pourvoir. Sans oublier les difficultés rencontrées par les jeunes, les chercheurs d'emploi, les travailleurs en reconversion dans leur recherche d'une formation adaptée à leurs besoins. Un cadastre complet leur permettrait ainsi de s'orienter plus rapidement.

Brupartners estime également essentiel de mettre à disposition suffisamment d'outils accessibles pour permettre la reconversion des demandeurs d'emploi et des travailleurs vers les métiers industriels en demande, tant au niveau intersectoriel qu'intra-sectoriel. À cet égard, il estime le projet « choisis les soins »⁴ mis en place pour encourager à la reconversion vers le secteur de la santé

³ [Analyse de l'impact de la transition économique verte en Région de Bruxelles-Capitale.](#)

⁴ www.choisislessoins.be/.

(possibilité de suivre une formation rémunérée tout en étant déjà embauché chez un futur employeur) intéressant et porteur.

Jugeant interpellant que les femmes soient encore trop peu présentes dans de nombreux secteurs industriels (singulièrement dans les filières « STEM » (sciences, technologies, ingénierie et mathématiques), encore largement masculines), **Brupartners** considère important de veiller au développement d'une industrie égalitaire. Il est donc indispensable que les politiques publiques en matière d'industrie intègrent une approche de genre ambitieuse, avec des objectifs clairs et des mesures concrètes.

Brupartners considère par ailleurs nécessaire de mener des campagnes de sensibilisation visant à revaloriser les métiers et les filières techniques et professionnelles. Il convient d'améliorer l'image de ces métiers en mettant en avant leur utilité sociale, leur rôle dans la transition écologique et les perspectives d'emploi qu'ils offrent, y compris dans des fonctions innovantes et qualifiées.

Enfin, l'essor de l'intelligence artificielle et des nouvelles technologies transforme le monde du travail et, par conséquent, les besoins en formation. Ces technologies rendent nécessaire le développement de nouvelles compétences pour répondre aux exigences du marché de l'emploi, mais elles offrent également de nouvelles modalités d'apprentissage et d'enseignement (personnalisation des parcours, apprentissage immersif, plateformes d'apprentissage automatisé...). Toutefois, si elles apportent des opportunités sur la manière de dispenser les formations, elles requièrent aussi une réflexion approfondie quant à leur accessibilité pour tous, ainsi que sur les aspects éthiques et de protection des données.

Mobilité (congestion, desserte, accessibilité)

Soulignant que la viabilité et l'attractivité des activités économiques sont fortement liées aux politiques de mobilité, **Brupartners** considère que la thématique de la mobilité constitue un axe majeur pour une stratégie industrielle cohérente. En effet, dans un contexte caractérisé par une forte densité urbaine, des infrastructures routières saturées et une volonté politique de réduire l'empreinte carbone des transports, l'accessibilité des zones industrielles et logistiques est cruciale pour maintenir la compétitivité des entreprises et assurer un flux efficace des marchandises et des matières premières.

Ainsi, **Brupartners** estime que la politique de mobilité doit viser notamment les objectifs suivants :

- L'utilisation optimale du transport ferroviaire et fluvial. À cet égard, l'utilisation du canal de Bruxelles doit être considérée comme une alternative stratégique au transport routier. Il est donc essentiel de préserver les activités portuaires actuelles et développer les infrastructures du canal ;
- La pleine coopération des opérateurs publics (STIB, TEC, DE Lijn et SNCB) afin de développer davantage une vision « métropolitaine » ;
- La création de plateformes logistiques multimodales pour faciliter la desserte par tout type de véhicules (notamment le développement de hubs logistiques et de « nano-hubs ») ;
- L'harmonisation des voiries avec les ZIU/ZAPT ;
- Le partage des infrastructures (dans l'espace et le temps) pour une logistique efficace et durable ;
- L'accessibilité des quartiers pour les livraisons (y compris nocturnes) via davantage d'uniformisation entre les règles communales et de concertation entre commerçants, niveaux

de pouvoirs et Administrations (singulièrement pour définir et localiser les zones de livraisons) ;

- L'optimisation de l'accessibilité des zones spécifiques (Zone à Accès Limité (ZAL), zones apaisées). La technologie ANPR constitue à cet égard probablement une opportunité ;
- La détermination d'un cadre réglementaire clair concernant la gestion de la mobilité logistique et des poids lourds aux entrées Nord et Sud de la Région (singulièrement concernant les axes « A12 », « avenue du Port » et « avenue de Vilvoorde »). Ce cadre doit assurer aux poids lourds un accès fluide aux ZIU et ZAPT et donner une certaine priorité au transport logistique dans ces zones tout en veillant à y garantir une cohabitation harmonieuse avec la mobilité douce et les transports en commun ;
- L'intégration de défis liés à la volonté d'électrification du parc automobile (dimensionnement des bornes pour répondre à la demande croissante, disponibilité des bornes, adaptabilité des bornes aux besoins spécifiques d'acteurs professionnels) ;
- Le suivi d'initiatives jugées prometteuses comme le projet de camionnettes partagées.

Plus globalement, **Brupartners** estime que les besoins spécifiques liés à la mobilité inhérents aux activités productives et logistiques exigent un plan ambitieux spécifiquement consacré à cette thématique.

Enfin, **Brupartners** rappelle avoir insisté à plusieurs reprises pour que la politique de mobilité dans son intégralité soit intégrée au processus des « priorités partagées ».

Mesures d'accompagnement

En aidant les acteurs industriels dans leurs démarches et en contribuant à une articulation fluide entre les administrations et les acteurs économiques, les dispositifs d'accompagnement renforcent l'attractivité économique de la Région de Bruxelles-Capitale en créant un environnement favorable au développement et au maintien des entreprises sur le territoire. Elles sont donc essentielles à une politique industrielle performante.

Brupartners insiste donc sur l'importance de mesures d'accompagnement efficaces dans la stratégie industrielle.

Brupartners estime en outre que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait intensifier ou initier de nouvelles campagnes de sensibilisation et d'information afin de mieux faire connaître les entreprises industrielles bruxelloises, tant auprès du grand public que des autres entreprises, dans le but de renforcer les circuits courts en B2B et B2C.

Soutien financier et développement économique

Les dispositifs d'aides financières permettent de soutenir l'investissement, l'innovation et le développement économique. À cet égard, **Brupartners** considère que l'accès à des financements (publics ou privés) doit constituer un levier clé d'une politique industrielle efficace. En outre, les financements publics doivent être conditionnés au maintien de l'emploi existant et reposer sur une procédure d'attribution transparente, fondée sur des critères objectifs et vérifiables.

Ces dispositifs destinés à renforcer l'attractivité du territoire soutiennent l'emploi et le développement des entreprises. Ils limitent également les risques de délocalisation.

Brupartners souligne que les acteurs industriels implantés en Région de Bruxelles-Capitale sont souvent tentés de quitter le territoire à mesure qu'ils se développent. Cette tendance s'explique par

plusieurs facteurs, notamment la disponibilité et le coût du foncier, les dynamiques macroéconomiques (comme c'est le cas pour Audi), l'attractivité des écosystèmes économiques, l'accès aux financements publics, ainsi que d'autres considérations telles que la mobilité et la fiscalité.

À cet égard, les effets d'un éventuel principe de « portabilité des aides économiques » visant à garantir l'usage territorialement cohérent de fonds publics, éviter les effets d'aubaine et assurer une plus grande équité dans l'allocation des ressources publiques entre Régions doivent être évalués.

Brupartners précise que le principe de portabilité des aides économiques doit être entendu comme un mécanisme exigeant d'une entreprise ayant bénéficié d'un soutien économique de la Région de Bruxelles-Capitale qui déciderait de déménager son activité principale vers une autre Région de rembourser l'aide à la Région de Bruxelles-Capitale ou via un mécanisme de coopération interrégionale de permettre à la Région d'accueil de compenser financièrement la Région d'origine.

Marchés publics

Une politique de marchés publics intégrant une réflexion sur la détermination de critères ciblant l'industrie locale, stimulant la demande et encourageant l'innovation renforce la compétitivité du tissu économique. **Brupartners** souligne que, ainsi élaborés, les marchés publics constituent autant de leviers stratégiques pour soutenir une politique industrielle.

Recherche et développement (R&D)

Une politique R&D ambitieuse est essentielle pour soutenir l'innovation et renforcer la compétitivité industrielle. À cet égard, il est à noter qu'Innoviris (sur base de statistiques du VOKA) souligne que « *pour chaque nouveau travailleur de la connaissance qui commence à travailler à Bruxelles, deux emplois supplémentaires sont créés, dont un pour une personne peu qualifiée* »⁵.

En favorisant les investissements dans la R&D, en encourageant la collaboration entre entreprises, universités et centres de recherche ainsi qu'en facilitant l'accès aux financements, une politique R&D permet aux industries locales de se positionner sur des marchés d'avenir. Sans un soutien adéquat, le risque est de voir les entreprises bruxelloises perdre en attractivité et en capacité d'innovation face à la concurrence internationale.

Or, **Brupartners** est forcé de constater que tant l'Union européenne (au point de vue international) que la Région de Bruxelles-Capitale (au point de vue national) accusent un déficit d'investissement en R&D.

Conclusions

La concurrence, qu'elle soit internationale ou interrégionale, représente un défi majeur pour la politique industrielle de la Région de Bruxelles-Capitale. D'une part, les entreprises bruxelloises doivent faire face à des acteurs étrangers bénéficiant parfois d'un accès plus aisé au foncier, à des coûts de production plus bas ou à des incitants fiscaux et financiers plus attractifs. D'autre part, la concurrence interrégionale peut accentuer le risque de délocalisation si ces Régions offrent un environnement plus favorable en termes d'infrastructures, de mobilité ou de soutien aux entreprises.

La Région de Bruxelles-Capitale doit donc déterminer des politiques ambitieuses actionnant un maximum des leviers mentionnés afin de préserver et développer son tissu industriel en renforçant son attractivité.

⁵ [Mémorandum 2024 d'Innoviris](#) et [étude du VOKA](#).

1.6 Quelles perspectives pour l'industrie en Région de Bruxelles-Capitale : quel avenir pour le site d'Audi ?

Prospectives générales

L'industrie joue un rôle fondamental dans l'économie urbaine et revêt une importance stratégique indéniable. Elle génère de l'emploi, favorise l'innovation et permet une production locale qui réduit la dépendance aux importations. La question de son maintien en ville est donc essentielle pour garantir une économie diversifiée et éviter un développement urbain uniquement tertiaire et résidentiel.

Pour répondre à ces enjeux, il est crucial de repenser l'organisation industrielle en ville en misant sur des modèles innovants et durables. Plutôt que de se résigner à une désindustrialisation des villes, il s'agit de faire du secteur industriel un levier de transformation urbaine, en intégrant des pôles spécialisés capables de concilier production, emploi et transition écologique tout en s'intégrant harmonieusement au tissu urbain.

Dans cette perspective, plusieurs axes de développement peuvent être envisagés :

- Des pôles dédiés à l'industrie verte et circulaire, intégrant des entreprises spécialisées dans le recyclage, l'économie circulaire et les énergies renouvelables. De tels pôles devraient en outre s'inscrire dans la neutralité carbone et ambitionner une gestion optimale des composantes bleues et vertes ;
- Des hubs de production technologique et de logistique urbaine, facilitant le développement de PME industrielles à haute valeur ajoutée et la logistique du « last miles » ;
- Des pôles spécialisés dans l'assemblage et la fabrication de composants, notamment dans des secteurs porteurs comme la production de batteries, qui représente un fort potentiel pour la Région de Bruxelles-Capitale (néanmoins, eu égard aux risques inhérents aux activités de production et de stockage de batteries (incendie, explosion), il est essentiel que cette possibilité intègre une réflexion sur la gestion de ces flux dangereux, singulièrement du point de vue de la protection des travailleurs et des impacts sur le secteur des assurances) ;
- Des espaces d'expérimentation et d'innovation industrielles, où des start-ups travailleraient sur l'optimisation des processus industriels et le développement de nouvelles technologies.

La stratégie industrielle bruxelloise doit également s'appuyer sur des incitants fiscaux ou des dispositifs d'aides économiques visant à renforcer l'attractivité du secteur industriel (notamment via le maintien de la politique incitative permettant l'accessibilité financière du foncier bruxellois), encourager les investissements, accélérer la transition vers une industrie plus verte, soutenir la création d'emplois locaux et de PME « industrielles » ou encore ancrer des activités à haute valeur ajoutée au sein du tissu économique bruxellois. Néanmoins, de tels dispositifs doivent être conditionnés au respect des engagements pris par les bénéficiaires. Un suivi rigoureux et des mécanismes de contrôle doivent donc être mis en place afin de garantir que ces incitants fiscaux ou ces aides économiques profitent pleinement à la transition industrielle et ne se traduisent pas par de simples effets d'aubaine.

Une condition de réussite d'une stratégie industrielle consiste aussi en une prévisibilité forte afin de permettre aux acteurs économiques d'avoir un horizon de développement précis et sûr (aménagement du territoire, développement du site, fiscalité...). À cet égard, il est notamment essentiel de fonder la stratégie industrielle bruxelloise sur des critères d'occupation du sol clairement définis et adaptés aux spécificités du territoire. Ces critères doivent permettre d'optimiser l'usage de

l'espace disponible en conciliant attractivité économique, création d'emplois et intégration harmonieuse des activités industrielles dans le tissu urbain. Il s'agit de garantir un équilibre entre le développement de pôles industriels performants et la préservation de la qualité de vie des habitants, tout en répondant aux défis sociaux et climatiques.

Redéploiement d'Audi-Forest

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, où la pression foncière est forte et où les terrains industriels se font de plus en plus rares, la disparition de sites de grande ampleur, comme celui d'Audi à Forest, pose un défi majeur pour l'avenir de l'industrie urbaine.

L'avenir du site Audi est une opportunité unique de réinventer l'industrie bruxelloise, en conciliant innovation, emploi et développement durable (réemploi des matériaux, réduction de l'empreinte carbone...). Une approche concertée et coordonnée entre les pouvoirs publics, les partenaires sociaux et les acteurs économiques est essentielle pour assurer la réussite de cette reconversion industrielle ainsi que pour garantir un projet ambitieux et bénéfique pour l'ensemble de la Région.

Pour ce faire, il est primordial que les lignes directrices du futur projet de redéploiement du site intègrent les dimensions économiques, urbanistiques, paysagères, environnementales, énergétiques et de mobilité. L'objectif général devant être de garantir à la fois un alignement stratégique avec les priorités régionales, les besoins sociaux et économiques et une capacité d'adaptation aux réalités du terrain.

Le site d'Audi doit impérativement maintenir sa vocation industrielle et rester un espace monofonctionnel dédié à l'activité industrielle. Ce site doit donc absolument conserver son statut de ZIU et son redéploiement doit être repensé comme un levier majeur de réindustrialisation.

Cette ambition implique de garantir un ancrage territorial fort, de maintenir une vocation productive et d'intégrer des critères rigoureux dans la sélection du(des) candidat(s) au redéploiement. Cette sélection devant intervenir sur base d'un examen rigoureux des notes d'intention du(des) candidat(s) au redéploiement détaillant leur(s) vision(s) stratégique(s) (proposition spatiale, plan d'occupation, démonstration de viabilité financière, évaluation des emplois locaux de qualité générés, volonté d'utilisation des infrastructures disponibles, ambition en matière de développement d'un écosystème d'innovation et de transition ainsi que des engagements en matière de formation, d'insertion, et d'utilisation de sous-traitants bruxellois).

Le site d'Audi représente sans aucun doute la plus grande superficie dédiée à l'industrie en Région de Bruxelles-Capitale. Sa réaffectation ne peut donc se faire sans une réflexion approfondie sur l'avenir de l'industrie dans la ville.

L'un des défis majeurs de la politique industrielle bruxelloise étant l'accès à de grands terrains adaptés aux besoins des entreprises productives, et le site d'Audi constituant, l'un des derniers espaces industriels d'envergure de la Région de Bruxelles-Capitale, son redéploiement doit être pensé comme un levier de réindustrialisation répondant à des besoins socio-économiques (notamment en générant des emplois de qualité) et s'inscrivant dans une vision de ville durable et résiliente. Compte tenu de la taille du site (plus de 50 hectares) et des difficultés à répondre aux demandes de terrains de plus d'un hectare, une approche mixte ne reposant pas sur un seul grand investisseur est essentielle pour assurer une résilience économique.

Plus singulièrement, **Brupartners** estime qu'une place doit être réservée sur ce site à la production manufacturière bruxelloise locale. Plutôt que d'accueillir une seule grande entreprise, la mise en place

d'un parc industriel moderne permettrait de favoriser l'émergence d'une industrie diversifiée et adaptée aux nouveaux défis économiques et technologiques.

En outre, pour optimiser l'attractivité du site d'Audi, il convient d'exploiter pleinement les avantages procurés par les connexions logistiques existantes (la connexion au réseau ferroviaire, la présence d'une ligne à haute tension, la fourniture de gaz haute pression et le partenariat avec Hydria dans le cadre du projet « Reuse » mettant à disposition de l'eau industrielle) qui sont autant d'atouts structurels majeurs à valoriser.

Par ailleurs, un développement rapide du site du site d'Audi - intégrant un mécanisme anti-spéculation - est indispensable. L'avenir de ce site doit être envisagé de manière stratégique afin de garantir une reconversion bénéfique à l'économie locale et à l'emploi, tout en tenant compte des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire.

Enfin, **Brupartners** invite à analyser la manière dont d'autres reconversions de grands sites industriels ont été opérées et ont permis une transition réussie. En effet, afin de déterminer le futur du site d'Audi, il serait particulièrement intéressant de s'inspirer de bonnes pratiques mises en œuvre pour attirer de nouveaux investisseurs, diversifier les activités implantées sur les sites, mettre en place des parcs industriels thématiques et assurer une bonne coopération entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

Autres sites

Une vision cohérente et détaillée des activités à répartir et localiser sur les dernières grandes réserves foncières à vocation industrielle de la Région de Bruxelles-Capitale est essentielle afin de garantir un usage optimal et cohérent du territoire. Outre Audi-Forest, les autres sites à redéployer sont Schaerbeek-Formation, le Centre TIR et le site Solvay.

Schaerbeek-Formation

Le redéploiement/reconversion du site de Schaerbeek-Formation constitue une opportunité stratégique pour le développement économique de la Région. En effet, avec plus de 40 hectares, Schaerbeek-Formation représente une réserve foncière importante dans un contexte où l'espace économique disponible à Bruxelles est particulièrement rare. En outre, sa localisation privilégiée en fait un levier essentiel pour structurer les flux logistiques et industriels (outre un rôle intrabruxellois, ce site possède des atouts pour les déplacements nationaux (axe Charleroi-Anvers) et internationaux (fret aérien et connexion avec les Pays-Bas)).

Selon **Brupartners**, les pistes de redéploiement à privilégier pour ce site sont :

- Un hub trimodal (voie d'eau, rail et le réseau routier) bas-carbone.

Afin de garantir l'efficacité de cette infrastructure, il est nécessaire de prévoir des espaces de stockage suffisants et dimensionnés de manière cohérente pour assurer le transbordement efficace de marchandises.

- Un parc à entreprises.

Afin de garantir la viabilité et la durabilité de cette infrastructure, il est nécessaire d'optimiser l'usage de la voie d'eau ainsi que veiller aux connexions ferroviaires et routières.

En intégrant ces éléments, Schaerbeek-Formation pourrait devenir un pôle logistique et économique de premier plan, répondant aux défis de mobilité, de transition énergétique et d'optimisation des infrastructures régionales.

Centre TIR

Le développement du Centre TIR en un centre de distribution urbaine répondrait à la nécessité d'optimiser la logistique du dernier kilomètre en ville. En effet, reposant sur un modèle impliquant un stock déporté à forte rotation, garantissant une gestion dynamique des flux et une occupation optimisée de l'espace, cette infrastructure permettrait le transfert des marchandises des camions vers des véhicules urbains plus petits, facilitant ainsi les livraisons tout en limitant l'impact du transport lourd en milieu urbain.

En outre, contrairement aux plateformes logistiques classiques, ce modèle est moins extensif et offre une possibilité de développement en verticalité (maximisant ainsi l'utilisation du foncier) permettant une mixité d'activités et donc l'intégration de cette infrastructure dans le tissu urbain (à condition de veiller à la coopération étroite entre les acteurs économiques du commerce et de la logistique afin d'assurer la complémentarité des besoins spécifiques de chaque secteur).

Site Solvay

Fort de son héritage industriel et de ses infrastructures de pointe, **Brupartners** estime que le site Solvay doit impérativement conserver son statut de ZIU afin de préserver sa forte valeur ajoutée dans le domaine de la recherche, du développement et de l'innovation.

Son développement doit maximiser les infrastructures existantes et s'appuyer sur un lien fort avec l'écosystème universitaire et ses spin-offs, garantissant ainsi une dynamique d'innovation et de collaboration entre la recherche et l'industrie.

*
* *