



**« Stephenson -
Reine »
Contrat de Rénovation
Urbaine (CRU 8)**

« À la croisée des domaines »

Diagnostic

MARS 2024

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

Studio Tuin en Wereld, LATITUDE Platform, Kaderstudio

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Studio Tuin en Wereld, LATITUDE Platform, Kaderstudio

MISE EN PAGE

Studio Tuin en Wereld, LATITUDE Platform, Kaderstudio

POUR PLUS D'INFORMATION

info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2023 perspective.brussels

D/2019/14.054/1

« Stephenson - Reine » Contrat de Rénovation Urbaine (CRU8)

« À la croisée des domaines »

Diagnostic

MARS 2024



TABLES DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

- | | | |
|------|--|----|
| 1.1. | Le CRU 8 « Stephenson – Reine » | 9 |
| 1.2. | Une équipe pluridisciplinaire pour répondre aux objectifs du CRU 8 | 11 |

2. UN TERRITOIRE À DOUBLE IDENTITÉ: UNE ENCLAVE RÉGIONALE ANCRÉE À L'ÉCHELLE LOCALE ET NATIONALE

- | | | |
|------|---|----|
| 2.1. | Les nombreuses dynamiques nationales, régionales et locales qui traversent le CRU 8 | 15 |
| 2.2. | Les six bouts de doigts | 21 |

3. LES CARTES CRITIQUES DU PÉRIMÈTRE

- | | | |
|------|---|----|
| 3.1. | Résumé des enjeux transversaux du Pré-diagnostic | 42 |
| 3.2. | Espaces ouverts inaccessibles et accessibles | 45 |
| 3.3. | Surfaces végétales et minérales des espaces ouverts | 47 |
| 3.4. | Parcelles publiques à l'occupation privée | 49 |
| 3.5. | Équipements économiques | 51 |
| 3.6. | Environnement bâti et équipement | 53 |
| 3.7. | Réseau de mobilité | 55 |
| 3.8. | Réseau hydrographique | 57 |

4. LE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS DU PÉRIMÈTRE

- | | | |
|------|--|----|
| 4.1. | La méthodologie de travail avec les acteurs du périmètre du CRU 8 | 60 |
| 4.2. | Table de concertation avec services communaux et associations, Commune de Schaerbeek | 62 |
| 4.3. | Table de concertation avec services communaux et associations, Ville de Bruxelles | 64 |
| 4.4. | Table de concertation avec les acteurs privés régionaux | 66 |

5. CONCLUSIONS

- | | | |
|------|--|----|
| 5.1. | Beaucoup de choses sont sur la table : projet zero | 73 |
| 5.2. | Des sept zones aux six transdomaines | 78 |
| 5.3. | Enjeux prioritaires du périmètre du CRU8 | 80 |
| 5.4. | Ajustement du périmètre | 84 |



01.

INTRODUCTION



SERO.



LESGENS
FRINS

DOOM

SERO

BESOR



Le CRU 8 « Stephenson – Reine »

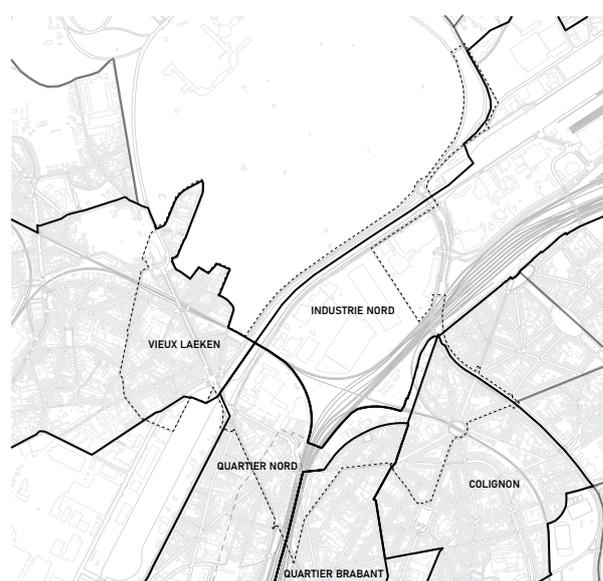
Un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) est un programme opérationnel de planification régional qui concentre des moyens, des énergies et des projets sur un périmètre qui touche plusieurs communes, contrairement au Contrat de Quartier Durable (CQD) qui se concentre sur une seule commune. Un Contrat de Rénovation Urbaine a pour objectif général de renforcer et d'établir des liaisons entre les différents quartiers – et communes – de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Pour atteindre cet objectif principal, un CRU s'appuie sur une programmation qui permet de définir une série d'opérations et d'actions visant :

- en priorité, des projets de conception et réhabilitation d'espaces publics ou de maillage urbain ;
- des projets immobiliers de logement assimilés au logement social ou conventionnés avec les infrastructures de proximité accessoires ;
- des projets visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre ;
- des projets visant à favoriser la revitalisation économique du périmètre.

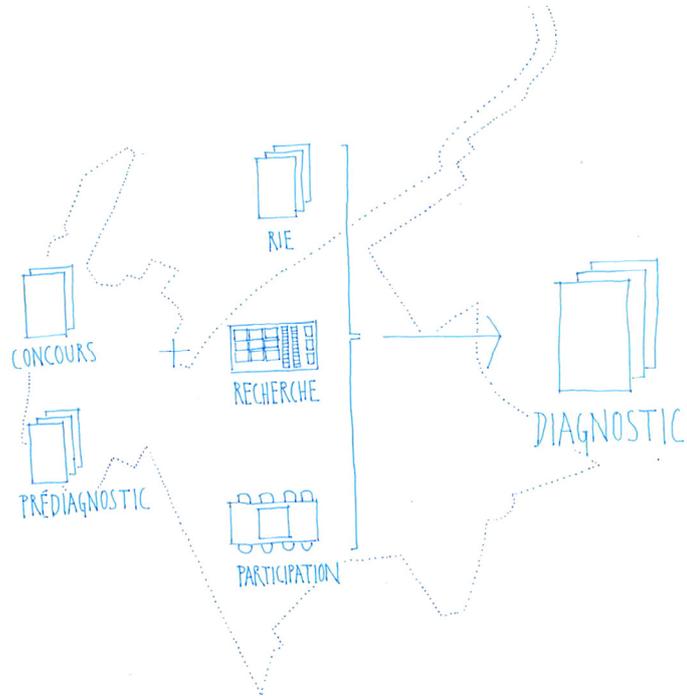
L'outil CRU est piloté par la Région avec une collaboration entre Perspective, en charge des aspects stratégiques et programmatiques et urban.brussels, en charge des aspects opérationnels. Enfin, l'élaboration d'un CRU est accompagnée par un bureau d'études pour réaliser le diagnostic et définir le programme d'investissement pour le périmètre considéré.

Jusqu'à présent, trois séries de CRU ont déjà été lancées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. La première en 2017, la deuxième en 2020. La troisième série a démarré fin 2022 avec le CRU 8 « Stephenson – Reine ». Comme les autres CRU, le programme se concentre sur un périmètre pluri-communal qui s'étend sur la Ville de Bruxelles et la Commune de Schaerbeek. Le périmètre du CRU 8 « Stephenson – Reine » couvre une superficie de 150 ha, incluant les quartiers statistiques suivants : Vieux Laeken Est, Quartier Nord, Quartier Brabant, Colignon, Industrie Nord et Domaine royal de Laeken. Le CRU 8 vise à porter une réflexion sur les quartiers résidentiels et mixtes à l'ouest du Domaine royal et à l'est de la voie ferrée, sur les grandes infrastructures de mobilité routières et ferroviaires et les poches industrielles qui composent la zone d'étude. L'accent est tout particulièrement mis sur le maillage urbain et sur la création d'équipements participant à la transition économique et écologique de la Région.

Comme tous les CRU, le CRU 8 est divisé en deux phases: le diagnostic et le programme. La première phase, le diagnostic, comprend l'analyse du périmètre afin d'identifier les enjeux, les objectifs et les principales priorités. La deuxième phase, le programme, définit les projets, les budgets et les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des projets au sein du périmètre. Le présent rapport est le document final de la première phase : le diagnostic.



→ Quartiers statistiques et périmètre CRU8. Trait noir : Quartiers statistiques. Traitillé noir : Périmètre CRU8. Traitillé gris : Limite communale (Gauche : Ville de Bruxelles ; Droite : Commune de Schaerbeek)



→ Développement du diagnostic envisagé par le bureau d'étude

Une équipe pluridisciplinaire pour répondre aux objectifs du CRU 8

Afin de développer la mission du CRU 8, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a désigné une équipe pluridisciplinaire composée par Studio Tuin en Wereld, LATITUDE Platform, Kaderstudio, en collaboration avec ABO et LOOP Studio. L'approche de la conception est collaborative et collective, elle vise à travailler avec les acteurs du CRU 8 ainsi que toutes les parties prenantes, dans une dynamique de travail engagée et critique.

L'équipe est pluridisciplinaire et couvre les aspects de l'architecture, de la planification, de l'urbanisme, de l'ingénierie environnementale et des études graphiques qui collaborent à l'approfondissement du projet et à la communication du CRU8.

→ STUDIO TUIN EN WERELD (STTUW) est un cabinet d'architecture, de conception et de recherche qui coordonne l'ensemble de l'équipe du CRU 8. Pour STTUW, la construction du processus de conception est cruciale et s'articule autour de discussions ouvertes avec tous les acteurs impliqués dans le projet.

→ LATITUDE Platform travaille sur les relations entre les transformations urbaines et les dynamiques environnementales, ainsi que sur les processus de planification locale et régionale à travers un processus participatif. LATITUDE a développé une connaissance approfondie des problématiques environnementales sur le territoire bruxellois.

→ KADERSTUDIO est un bureau d'architecture et d'urbanisme qui se penche sur la question de la transition vers l'économie circulaire dans la construction, vecteur de durabilité, de rentabilité et d'exemplarité. Ils étudient des propositions inspirantes et innovantes, en matière d'intégration urbaine et sociale, de réappropriation du territoire, d'évolutivité fonctionnelle.

→ ABO dispose d'une équipe d'experts aux compétences variées qui permet de couvrir un large éventail de missions dans diverses branches de l'environnement dont, notamment, des évaluations environnementales, des inventaires faune/flore, des diagnostics et des planifications territoriales.

→ LOOP STUDIO regroupe différentes figures liées au domaine du graphisme, du design, de l'illustration et de la conception web. LOOP a pour essence d'être un espace de création alliant savoir-faire, techniques et connaissances. LOOP possède également plusieurs expériences de communication dans le cadre d'actions participatives.

Tout d'abord, il est important de dire que notre travail de diagnostic se base sur une première analyse approfondie déjà élaboré par Perspective. En effet, le Département Connaissance Territoriale de Perspective a réalisé un «pré-diagnostic». Le travail est donc fortement lié au leur et le diagnostic vise à approfondir les questions et les potentiels que le pré-diagnostic a déjà mis en évidence. Pour ce faire, nous avons élaboré une méthodologie ouverte aux discussions avec les acteurs communaux et régionaux à travers toutes les phases de la conception.

Le travail s'inscrit ensuite dans une approche expérimentale qui croise les aspects des différentes disciplines de l'équipe et des connaissances locales. En effet, il est important d'utiliser constamment une approche de «recherche par le design» qui expérimente et traduit les découvertes que nous constatons à partir de la participation basée sur les collaborations et les discussions avec les acteurs du périmètre du CRU 8. En même temps, nous testons et évaluons les résultats grâce au travail du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE). Ce rapport est un document technique qui évalue les risques environnementaux actuels et existants dans le périmètre. Dans la deuxième phase du CRU consacrée à la programmation, le RIE évaluera également - et de manière plus précise - les impacts de la mise en œuvre des projets.

C'est pourquoi, nous rassemblons ici, dans ce rapport, notre travail réalisé pour la première phase du CRU 8. Le diagnostic est le résultat d'une investigation au sein du périmètre en utilisant des dessins et images qui nous permettent de décrire les enjeux et les opportunités à différentes échelles. Le rapport est divisé en quatre sections principales :

1. la description des identités régionales et locales, à l'aide de cartes régionales et de dessins conceptuels à l'échelle réelle des pratiques locales ;
2. l'analyse détaillée du périmètre du CRU 8 à travers une série de cartes critiques à l'échelle du périmètre ;
3. la présentation du travail participatif et de ses résultats
4. l'élaboration de conclusions et d'idées sur la base desquelles la phase du programme sera structurée.

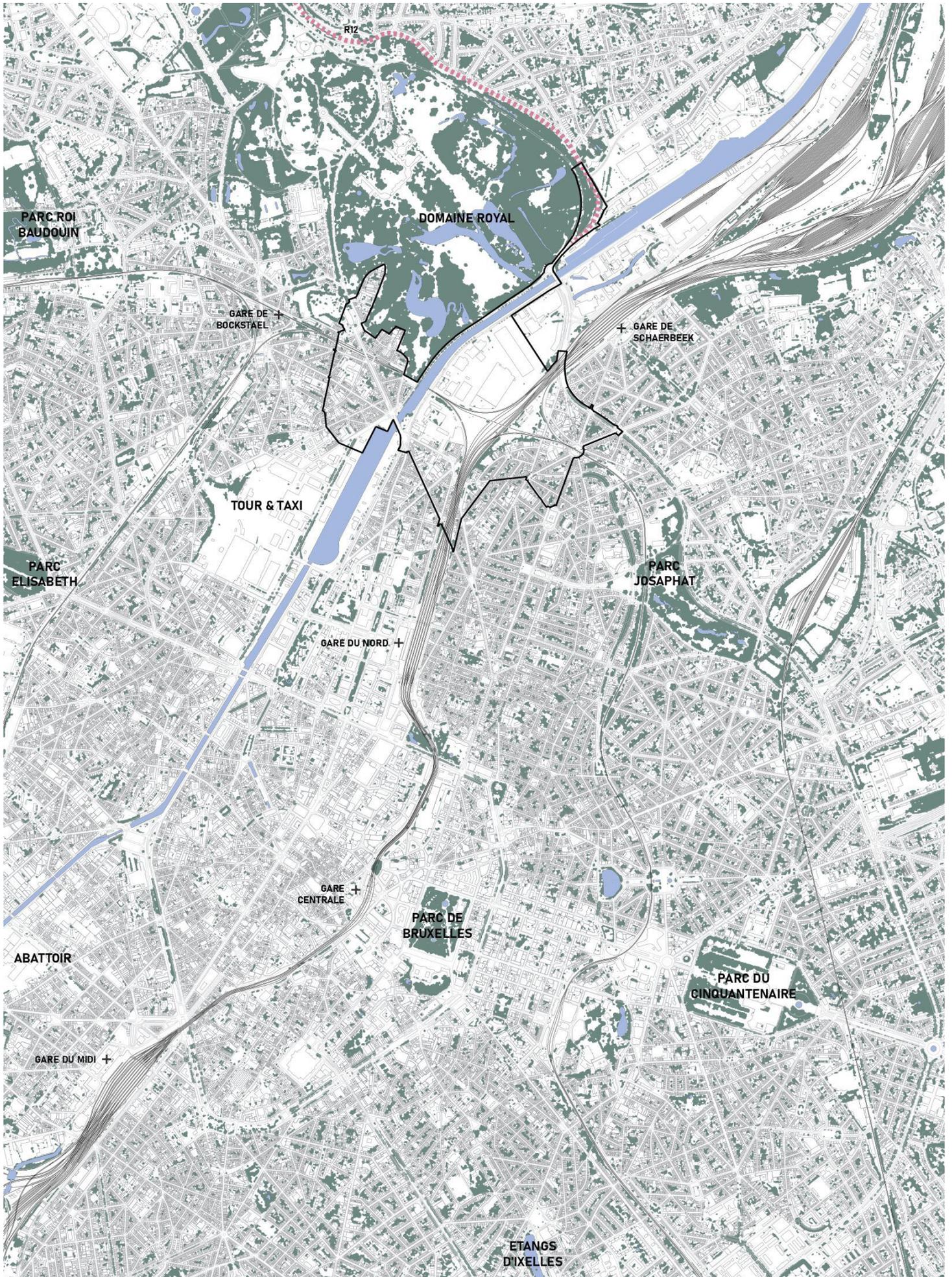


MILTON FONTEE EN 1840

MILTON

02.

**UN TERRITOIRE À DOUBLE
IDENTITÉ :
UNE ENCLAVE RÉGIONALE
ANCRÉE À L'ÉCHELLE LOCALE
ET NATIONALE**



Les nombreuses dynamiques nationales, régionales et locales qui traversent le CRU 8

Le périmètre du Contrat de Renovation Urbaine « Stephenson-Reine » présente une complexité qui rassemble des caractéristiques propres aux dynamiques nationales, régionales et locales. Les voiries régionales et locales sont prolongées par des routes nationales, les activités économiques locales entretiennent des échanges économiques avec les plateformes logistiques nationales voisines, et les jardins potagers collectifs sont situés sur les talus de l'infrastructure ferroviaire nationale. Bien que ces deux identités semblent éloignées l'une de l'autre, elles se chevauchent et définissent de nouveaux paradigmes relationnels. En d'autres termes, le territoire est le support de dynamiques sociales, économiques, environnementales et infrastructurelles où s'entremêlent des logiques locales, régionales et nationales. Cette double complexité inhérente au périmètre du CRU 8 peut être explorée sous plusieurs perspectives.

Communes et acteurs régionaux

Au niveau communal, le périmètre est à cheval sur deux des communes les plus grandes et les plus peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale : la Ville de Bruxelles et la commune de Schaerbeek. Bien qu'ayant des aires géographiques différentes, les deux communes couvrent ensemble 25% de la superficie de la Région de Bruxelles-Capitale et intègrent une complexité socio-économique et environnementale. Au niveau local, le périmètre englobe cinq quartiers : Vieux Laeken Est, Quartier Nord, Quartier Brabant, Quartier Colignon et Industrie Nord.

Ces derniers constituent le cœur de la vie locale, accueillant la majorité de la population du CRU8, ainsi que les fonctions économiques locales. Entre ces quartiers, se trouve la Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), Quai des Usines, dans laquelle se situe Mabru. La ZEMU accueille des programmes et activités logistiques et commerciales, telles que le Centre Européen de Fruits Légumes (CEFL) et le centre commercial Docks. Le canal Bruxelles-Escaut borde un côté de la zone ZEMU et est sous la gestion du Port de Bruxelles. Les activités économiques comme Mabru et le CEFL sont d'une importance régionale et nationale. En ce sens, bien que la ZEMU soit située sur le territoire de la Ville de Bruxelles et à proximité immédiate de la commune de Schaerbeek, les enjeux que soulève ce périmètre s'articulent autour d'acteurs supra-locaux, qu'il s'agisse d'institutions régionales et/ou d'activités économiques européennes et nationales.

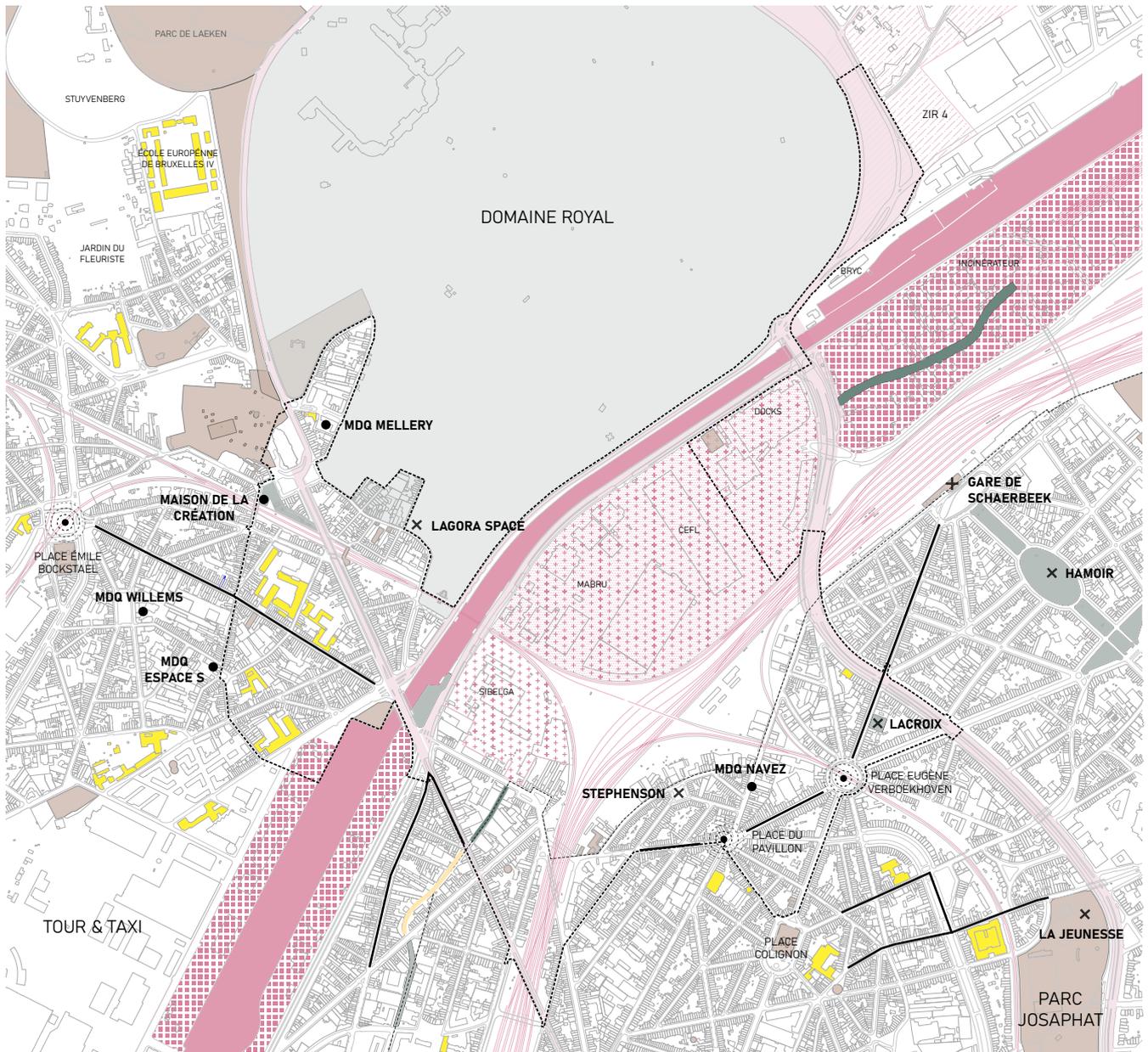
Les infrastructures nationales de transport englobant les quartiers

Si l'on examine plus attentivement les aspects morphologiques urbains, il est évident que l'urbanisation de ce territoire a été marquée par le développement des infrastructures de transport régionales et nationales. Ce qui rend particulier le périmètre du CRU 8, c'est la présence des trois infrastructures de transport principales : les grands axes routiers d'entrée en ville, le chemin de fer et le canal.



→ Axes régionaux. Trait gris clair : Axes routiers. Trait gris : Pentagone. Trait noir : Limite de la Région Bruxelles-Capitale. Hachures grises : Première couronne

Ce développement est notamment dû à la situation géographique du périmètre, situé dans la partie nord de la région et à proximité de la frontière flamande. La route nationale R21 qui borde le nord du périmètre du CRU 8, donne un accès direct à l'A12 en direction d'Anvers et ensuite des Pays-Bas. La R21 relie essentiellement la moyenne couronne de Bruxelles à l'autoroute, étant donné qu'elle est l'une des principales artères régionales. Si cette route nationale est principalement orientée O-E, la voie ferrée et le canal sont orientés N-S. Tous deux traversent le territoire dans sa partie basse, divisant les deux communes. La voie ferrée dispose également d'une ligne de train local orientée O-E qui pénètre les deux quartiers. Sur le territoire de Laeken, on trouve la gare de Bockstael, tandis que dans le quartier Colignon, la gare la plus proche est celle de Schaerbeek. Par ailleurs, la gare du Nord est située à proximité des quartiers Masui et Colignon. L'infrastructure ferroviaire



ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT RÉGIONAL

- Canal
- Accès autoroute
- Senne
- Monument : naturel et architectural
- Zone d'intérêt régional (ZIR)
- Zone d'activités portuaires et de transport
- Zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU)
- Domaine royal
- Chemin de fer
- Gare
- Périmètre CRU8
- Frontière communale

ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT LOCAL

- Espace vert : parc local
- École
- Noeud économique
- Axe économique
- × Plaine de jeux
- Maison de quartier



Source : Pré-diagnostic CRU8, perspective.brussels (2022) & Réseau et trafic, Bruxelles Mobilité & Monuments et Sites, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (2023)

principale, orientée N-S, marque la frontière du quartier Colignon avec des talus inaccessibles. Ici, l'empreinte du chemin de fer a la forme d'un grand quadrilatère qui s'étend jusqu'à la gare de Schaerbeek au nord, le canal à l'ouest, la gare du Nord au sud et la place Verboekhoven à l'est. Enfin, comme déjà mentionné, le canal traverse le périmètre, soulignant plus encore la division entre les quartiers Vieux Laeken et Colignon. Cette infrastructure est fondamentale pour un service de transport de qualité reliant la Région de Bruxelles-Capitale à l'Escaut en direction du port d'Anvers.

Même si la présence de ces infrastructures accentue la séparation entre les quartiers, il existe des moyens de passer d'un quartier à l'autre au sein du périmètre. Les connexions entre les quartiers sont assurées par deux ponts surplombant le canal – De Trooz au sud, Van Praet au nord – et trois tunnels sous le chemin de fer – Pavillon, Palais et Thomas. En conséquence, la majorité des flux locaux – à pied, à vélo, en voiture ou en transport public – s'effectuent d'un quartier à l'autre du périmètre à travers des ponts et des tunnels qui constituent des passages obligés pour tous les flux.

Une interruption locale des corridors écologiques régionaux et nationaux

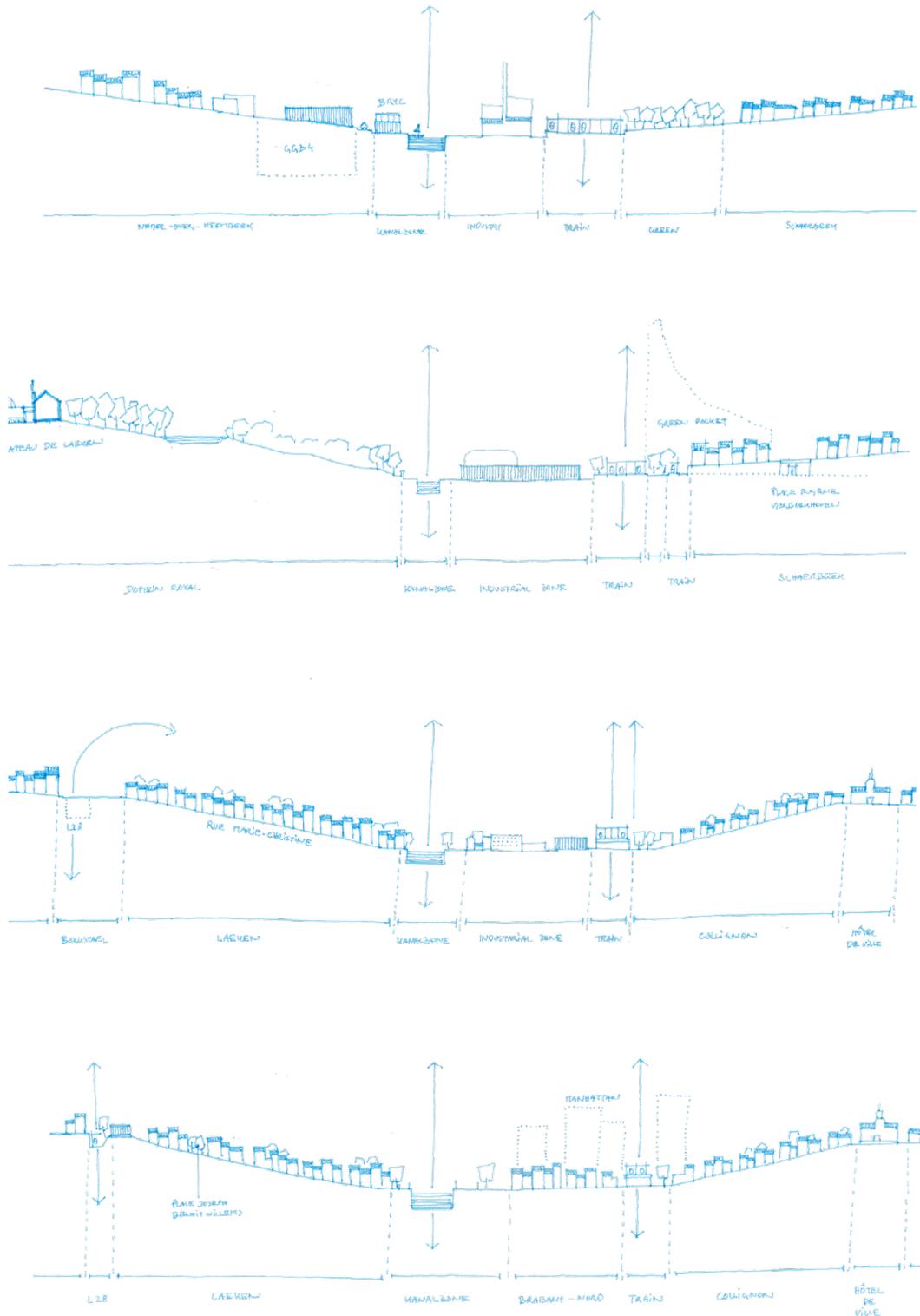
Le périmètre du CRU8 est un territoire très dense et urbanisé qui présente de rares zones végétales accessibles, rendant l'habitat naturel très fragmenté. Il est important de souligner que le territoire n'est pas exempt d'opportunités en termes d'espaces potentiels pour augmenter les flux écologiques et la biodiversité. Au sein et à proximité du périmètre, il est possible de trouver des zones à haute et moyenne valeur biologique (telles que définies également par le Plan Régional d'Affectation du Sol et par la Carte d'évaluation biologique de Bruxelles Environnement). En effet, le périmètre du CRU8 est situé à proximité d'infrastructures écologiques qui ont un fort impact sur la biodiversité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale : le Domaine royal et le canal. Le Domaine royal est la plus grande surface à haute valeur biologique du nord de la Région. Le Domaine se trouve à proximité et en continuité des zones agricoles de la Flandre. Il est considéré comme particulièrement important pour la vie écologique de la Région, dans la mesure où il représente un point de passage pour la migration des oiseaux. Outre le Domaine royal, le canal représente un énorme potentiel en vue de devenir l'une des principales infrastructures écologiques qui traverse entièrement la Région, garantissant la continuité écologique dans la direction sud-nord. En élargissant le regard, le périmètre du CRU 8 se situe entre de grandes parcelles régionales végétalisées qui conservent un haut potentiel

écologique. A l'est, les cultures agricoles de la Région flamande pénètrent la Région bruxelloise depuis le quartier de l'OTAN jusqu'aux cimetières d'Evere, de Schaerbeek et de Bruxelles-Ville. Cette structure végétale est assez bien connectée à la friche Josaphat, ainsi qu'au parc Josaphat grâce à la faible densité des quartiers. De manière assez abrupte, les structures végétales s'interrompent à l'extrémité ouest du parc Josaphat, à proximité du Stade communal de Schaerbeek, à l'endroit où commence le quartier Colignon. Entre le parc Josaphat et le Domaine royal – connecté aux zones agricoles flamandes dans le nord-ouest de la Région bruxelloise – et au sein du quartier Colignon, le quadrilatère formé par la voie ferrée et certains intérieurs d'îlots présentent des potentiels végétalisés.



→ Espaces végétalisés. Trait vert : Corridor écologique. Pentagone. Trait blanc : Limite de la Région Bruxelles-Capitale. Traitillé noir : Périmètre CRU8. Hachures noires : Zone de valeur biologique. Hachures bleues : Canal.

En déplaçant le regard sur le quartier de Laeken, on observe l'importante densité du bâti et le manque structure végétalisée à l'échelle régionale. La forte densité au sein du quartier Vieux Laeken Est rend difficile la continuité écologique entre le bassin Vergote le long du canal, le parc de Tour & Taxis, ainsi que sa nouvelle extension le long de la voie (le parc L28) ferrée, le Domaine royal et la vallée du Molenbeek avec son système de parcs longeant la ligne de chemin de fer 50 en direction de Gand.

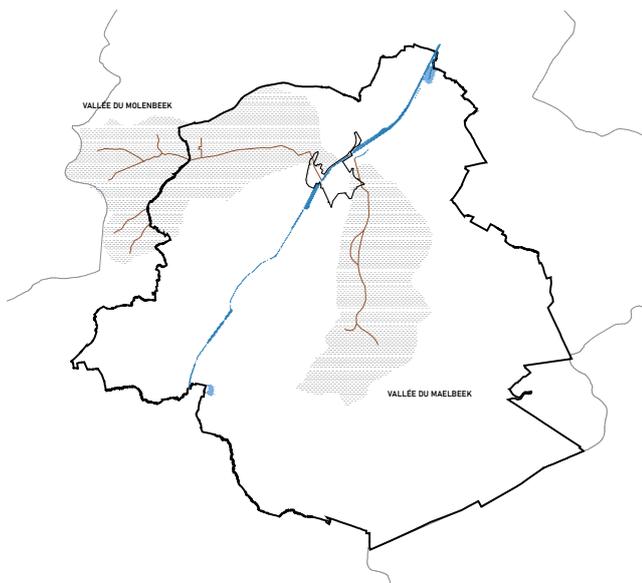


→ Coupes urbaines identifiant les acteurs sur le site

Les tensions entre les vallées locales (résidentielles) et la vallée régionale (commerciale et industrielle)

D'un point de vue historique, le développement urbain de la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement lié aux eaux de surface. En effet, Bruxelles s'est développée le long de la Senne et de ses affluents. Le périmètre du CRU 8 est situé à l'intersection de deux rivières – le Maelbeek du côté de Schaerbeek et le Molenbeek du côté de la Ville de Bruxelles – avec la principale rivière bruxelloise, la Senne. Au niveau topographique, cela signifie que le périmètre du CRU 8 comprend deux vallées – la vallée du Maelbeek à l'Est et celle du Molenbeek à l'Ouest – qui se jettent dans la vallée principale de la Senne. Dès lors, les quartiers Colignon et Vieux Laeken Est, tous deux avec leur tissu résidentiel, sont positionnés sur les versants, tandis que le quartier Masui ainsi que la ZEMU Quai des Usines se situent dans la plaine de la Senne. Historiquement, les quartiers résidentiels se sont développés le long des espaces secs des versants. Les deux quartiers Colignon et Vieux Laeken Est présentent principalement un tissu résidentiel renforcé par des activités économiques locales le long des principales voiries locales (à titre d'exemple, la rue Marie-Christine à Laeken) et autour des places (comme la place Pavillon au sein du quartier Colignon).

A l'inverse, la vallée de la Senne a connu une évolution tournée vers les activités commerciales et économiques d'importance régionale et nationale dans cette partie nord de la Région. Cette évolution a été renforcée par la construction des infrastructures de transport majeures pour garantir une accessibilité aisée des marchandises en Région bruxelloise. En effet, les sols plus humides des anciennes zones marécageuses de la Senne n'étaient pas adaptés au développement de zones résidentielles. Aujourd'hui, les trois rivières historiques sont toutes canalisées et dirigées vers de grands collecteurs d'égouts. Les deux affluents de la Senne ont été canalisés dans des collecteurs qui récoltent à la fois les égouts et les eaux de pluie, tandis que la Senne a été canalisée pour recevoir uniquement les eaux de surface et partiellement les eaux de pluie. Un grand collecteur d'égouts, appelé « émissaire rive droite », court parallèlement à la Senne et recueille à la fois les eaux usées et les eaux de pluie des affluents. Le Maelbeek et le Molenbeek sont reliés à la station d'épuration Nord, à proximité du pont de Buda, par le collecteur d'égouts « émissaire rive droite ».



→ Situation de la vallée. Trait brun : Rivières Molenbeek et Maelbeek.
 Trait noir : Limite de la Région Bruxelles-Capitale.
 Pointillé noir : Périmètre CRU8. Hachures grises : Vallées du Molenbeek et du Maelbeek. Hachures bleues : Canal. Rectangle bleu : Grands collecteurs



Les sept zones et les infrastructures qui les traversent

▭ Périmètre CRU8

100m

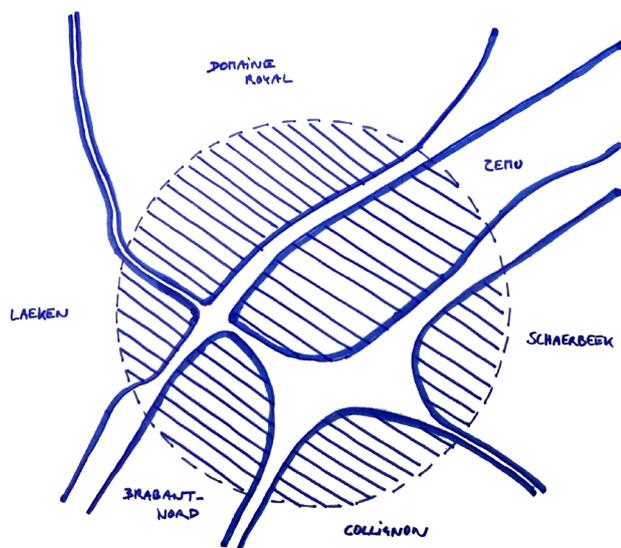
N

Les sept bouts de doigts

La complexité du périmètre du CRU 8 se décline de différentes manières en raison de la multiplicité des identités des quartiers qui le composent. En effet, il est possible d'identifier des dynamiques communes à l'ensemble du périmètre et d'autres plus spécifiques à chaque quartier. En ce sens, nous proposons une lecture du périmètre qui identifie sept différentes zones. Ces sept zones présentent des caractéristiques différentes en termes de difficultés, d'opportunités et d'usages. Les sept zones sont séparées par la présence d'infrastructures de transport régionales et nationales. Dans le sens des aiguilles d'une montre, il s'agit des zones suivantes :

1. le Domaine royal
2. la ZEMU Quai des Usines
3. le quartier situé au sud de la gare de Schaerbeek
4. le quartier Colignon
5. le quartier Masui
6. le quartier Vieux Laeken Est (ou aussi appelé, quartier Marie-Christine)
7. le quartier Mellery

Dans notre appréhension du périmètre, nous proposons de les lire à travers une métaphore, celle des « sept bouts de doigts », tous différents et qui ne se touchent pas.



→ Les 6 bouts de doigts.

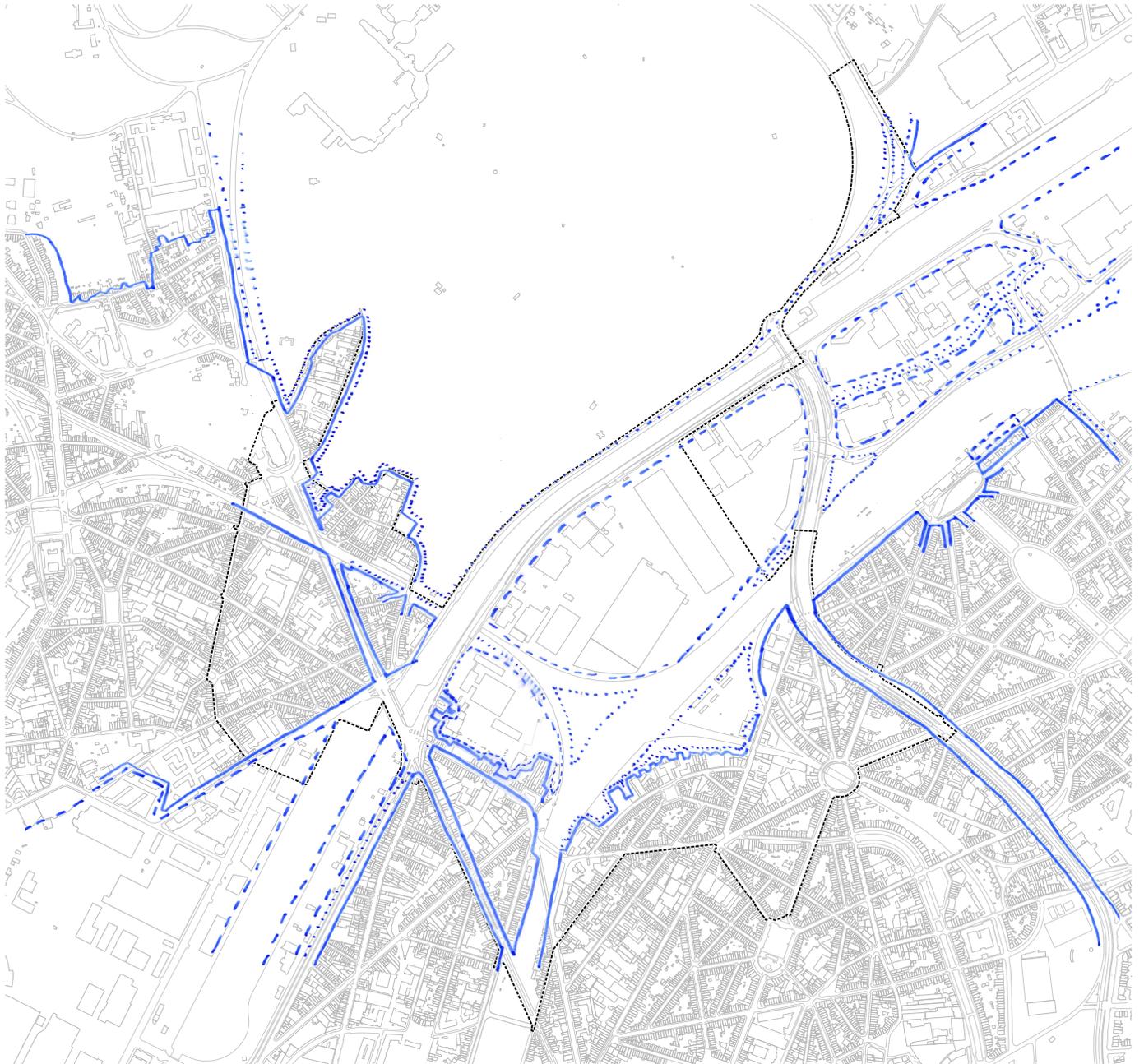
Le bout de doigt «Laeken» est divisé en 2 zones : Quartier Vieux Laeken (aussi appelé Marie-Christine) et quartier Mellery

Comme déjà précisé, les sept zones sont séparées entre elles par deux infrastructures de transport : le canal et le chemin de fer. Ces deux infrastructures fonctionnent comme des lisières qui, dans certains endroits, sont impossibles à contourner. Plus précisément, le chemin de fer agit comme une immense lisière qui touche les sept extrémités des doigts. L'image des bouts de doigts exprime également l'idée que chaque doigt tente de toucher l'autre sans toutefois l'atteindre. Cette métaphore se rapproche de l'objectif principal d'un CRU qui est de reconnecter des parties de la Région qui sont, d'une certaine manière, éloignées les unes des autres. De cette manière, la métaphore aide à identifier les typologies de lisières situées entre les doigts, ainsi que les multiples systèmes nerveux qui donnent vie aux sept zones.

Conditions de lisières

Tenant compte des spécificités des bouts de doigts, nous examinons les multiples conditions pour chacun d'entre-eux. Lors d'une première cartographie du périmètre, nous avons identifié des typologies de lisières différentes, qui se confrontent aux infrastructures (chemin de fer, voirie routières, canal). Les sept zones sont ainsi séparées par les infrastructures, cependant la même lisière peut prendre différentes formes. Cette dernière peut également accueillir de nombreuses fonctions, qu'elles soient résidentielles, industrielles/commerciales ou végétales. C'est pourquoi, cette multitude de « confrontations », voire collisions, génère ainsi différentes conditions de lisières. La frontière n'est donc pas toujours homogène en termes de fonction. Il est possible qu'une certaine typologie de frontière soit confrontée à une autre : les frontières résidentielles du côté nord du quartier Vieux Laeken font face au mur du Domaine royal qui abrite la végétation derrière ; le long de la rue Navez, les bâtiments résidentiels font face au quadrilatère végétalisé inaccessible de la voie ferrée ; tandis que toute la zone de la ZEMU Quai des Usines est entourée par la végétation de la voie ferrée et du Domaine royal.

Les frontières apparaissent comme des blocs verticaux, desquels connexions et accessibilité sont limitées par des murs, des grilles délimitant la parcelle, un talus de chemin de fer ou un tunnel routier souterrain. En même temps, ces blocs verticaux génèrent des interactions sous forme de connexion écologique entre des jardins privés et la végétation le long de la voie ferrée, ou un talus peut accueillir un potager citoyen et un petit espace public surélevé de la rue.



Conditions des lisières

- Résidentielle
- - - Industrielle
- Espace végétalisé

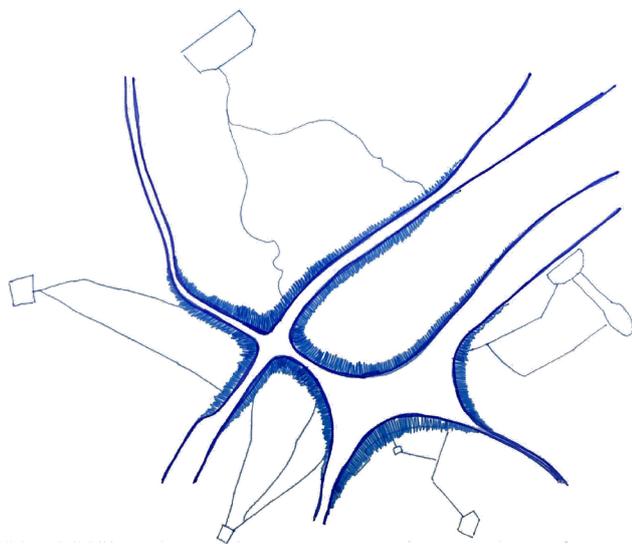
--- Périmètre CRU8

100m

N

Les systèmes nerveux

La métaphore des bouts de doigts soutient également l'idée que les sept zones sont vivantes et jouissent d'identités spécifiques. Dans cette optique, les bouts de doigts sont reliés à un système nerveux et constituent donc la terminaison du doigt lui-même. Dans notre lecture du périmètre, le système nerveux représente la complexité des espaces publics et privés, des acteurs humains et non humains et des pratiques qui rendent les sept zones vivantes. Les systèmes nerveux soutiennent la vie des sept zones, chacune d'entre elles ayant ses propres caractéristiques et sa propre identité.



→ Les lisières.

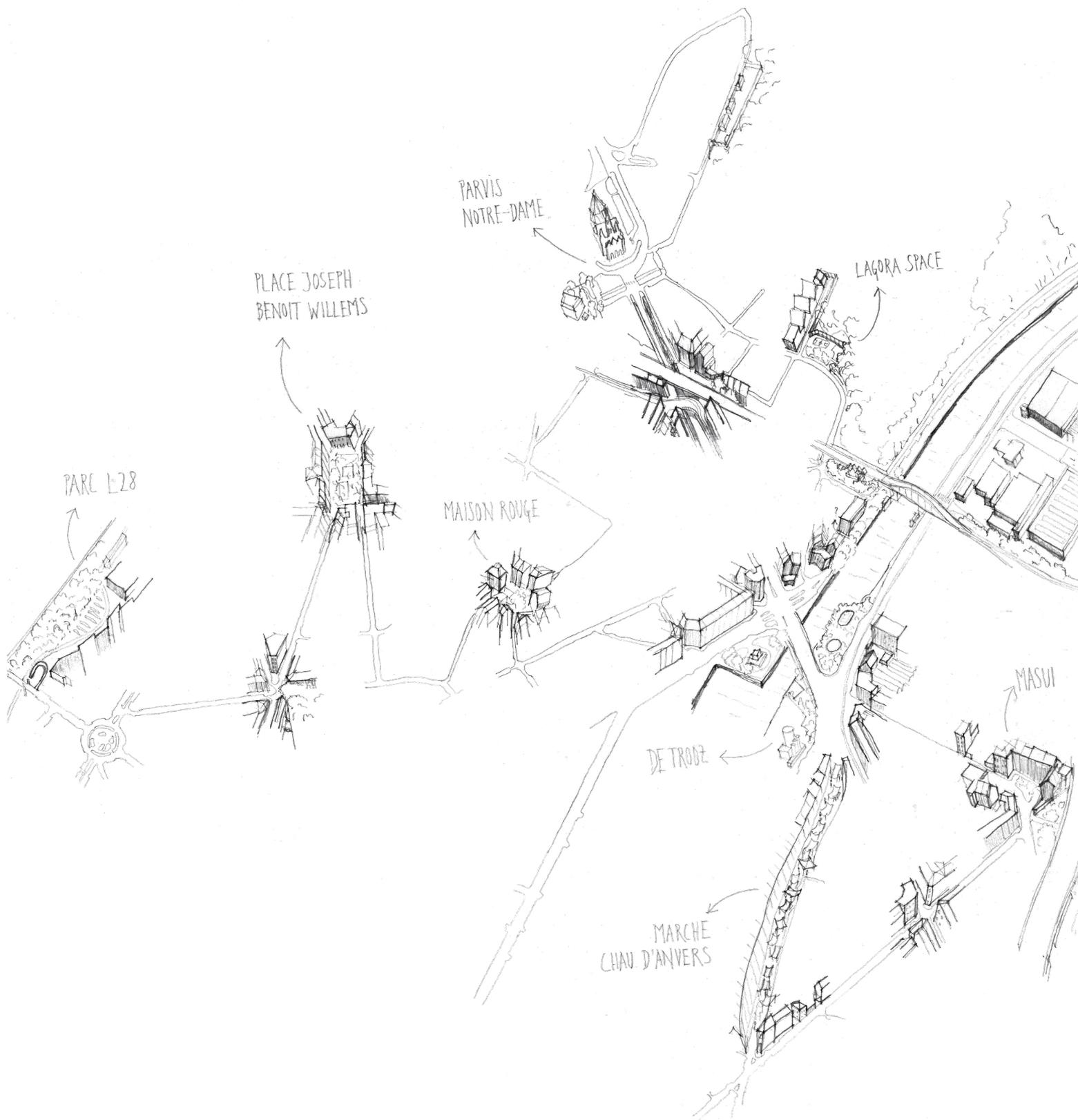
Il faut préciser que chacun des systèmes garantit un niveau d'accessibilité différent sur l'ensemble du territoire. Dans certains cas, il est possible de trouver une interruption, là où les humains ne peuvent accéder. Dans d'autres cas, au contraire, le système nerveux suit l'axe économique de la zone et est donc rendu totalement accessible. Dans un même ordre d'idées, le système nerveux du Domaine royal part de la résidence royale et suit les chemins à travers le parc jusqu'au mur qui délimite le domaine. Au sein de la ZEMU Quai des Usines, le système nerveux est représenté par la complexité d'espaces de stockage et de parkings minéraux et inaccessibles. Celui de la zone de la Gare de Schaerbeek relie la gare et le Parc du Hamoir au nouveau développement de BridgeCity le long de la rue Navez. Le système nerveux de Colignon va de la Place Colignon, à travers le nœud économique de la Place du Pavillon, jusqu'à la Place Stephenson, autour de laquelle se trouvent de nombreuses associations et asbl. Le système du quartier Masui, quant à lui, part de la place Gaucheret jusqu'au site Sibelga en passant par le réseau de routes et d'ilots avec de nombreuses activités économiques. Le système

nerveux du quartier Vieux Laeken s'étend vers le canal à travers le quartier via l'axe économique de la rue Marie-Christine et les routes à proximité. Enfin, le système nerveux de Mellery s'appuie sur les rues pavées du quartier et sur le parvis de Notre Dame et l'église, monument historique de la Région bruxelloise.

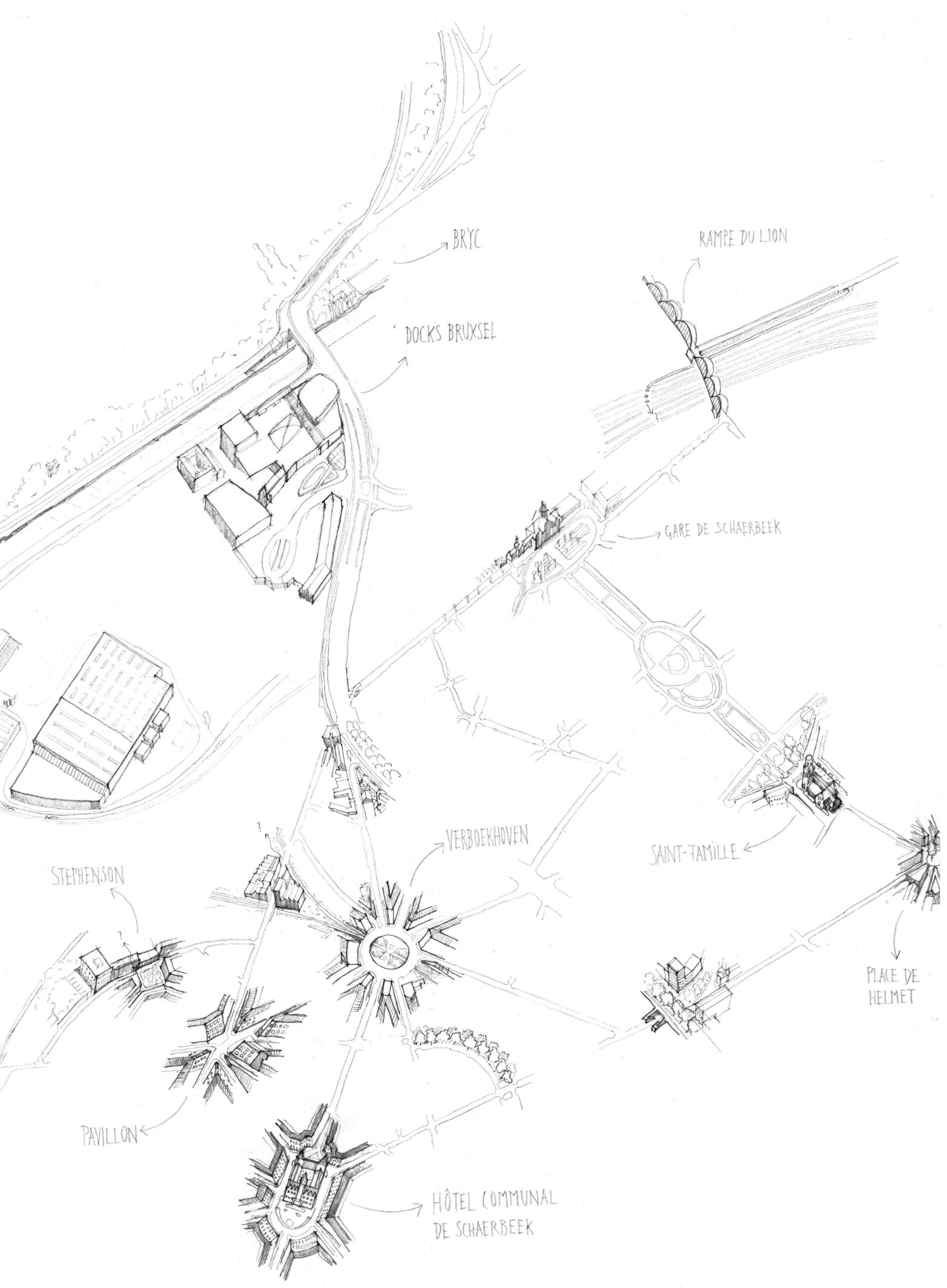
Tracer les pratiques locales : dessiner à l'échelle locale

Afin de mieux appréhender les sept zones, nous avons appliqué une méthode consistant à retracer en dessin les pratiques locales. Pour ce faire, nous avons mis l'accent sur l'observation de l'environnement local et des usagers de l'espace urbain.

Le dessin est un outil précieux, car il permet d'identifier et d'enregistrer des détails précis que ne permettent pas les photographies ou les notes écrites. Nous pouvons identifier les pratiques, les interactions et les flux des usagers au sein de l'espace public. En marchant, en s'arrêtant, en dessinant, en se reposant et en parlant, cette méthode nous offre une vision directe des espaces du périmètre du CRU 8. De cette manière, nous pénétrons les quartiers et démêlons le riche réseau socio-spatial du périmètre. Cette manière d'appréhender le site fait partie de la cartographie et de la compréhension de l'ensemble du périmètre. Enfin, nous décrivons ci-dessous chacune des zones, grâce aux dessins à l'échelle locale et des données statistiques extraites du Monitoring des Quartiers. De cette manière, nous souhaitons compléter la compréhension des six zones en donnant un aperçu des identités multiples qui s'inscrivent dans le périmètre du CRU 8.



→ Retracer en dessin les pratiques locales : Axonomie du parcours



BRYC

RAMPE DU LION

DOCKS BRUXSEL

GARE DE SCHAERBEEK

VERDEKHOVEN

SAINT-FAMILLE

STEPHENSON

PLACE DE
HELMET

PAVILLON

HÔTEL COMMUNAL
DE SCHAERBEEK



1. Le Domaine royal

Le Domaine royal est une zone particulière de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'une vaste territoire inaccessible au grand public, lieu de résidence de la famille royale belge. S'il est inaccessible à la plupart des citoyens, ce vaste domaine est un lieu privilégié pour la faune.



Image 1

En effet, il est possible d'observer la présence de nombreux oiseaux qui se posent le long du canal et à proximité du mur (image 01). Les oiseaux, ainsi que d'autres animaux, franchissent le mur et trouvent une végétation pour se réfugier et se nourrir. Le Domaine royal est considéré comme un immense point de passage dans le système écologique régional. Les données relatives au coefficient de potentiel de biodiversité par surface sont très élevées par rapport à la moyenne régionale. Ce secteur statistique présente un coefficient de 0,7, alors que la moyenne régionale est de 0,4 (2020). Dans le même temps, le taux de végétalisation est de 86%, ce qui est supérieur au chiffre régional, qui est de 52% (2020). Du point de vue de la biodiversité, le mur du Domaine royal sert également de barrière contre le bruit en provenance des voiries qui longent le canal.



Image 2

La Chaussée de Vilvorde présente un trafic dense de voitures et de camions qui vont et viennent du centre-ville vers la route nationale R21. La circulation et le bruit font des parcs situés à proximité du Pont de Trooz, des espaces peu confortables comme lieux de rencontre. Bien que la présence du canal soit une opportunité, ils ne représentent que des lieux de passage (image 02). Le parc à proximité du Pont Van Praet (arrêt Brussels By Water) est utilisé comme lieu des rendez-vous plus intimes. En effet, ce parc situé au niveau du canal et non à celui de la chaussée, protège les usagers du bruit et leur permet d'être en contact avec l'eau (image 3).

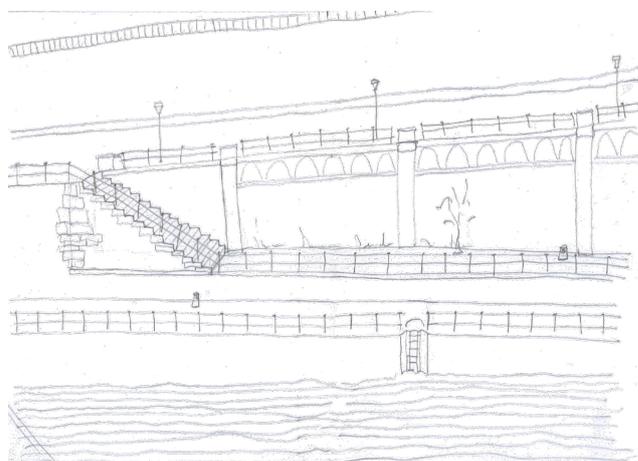


Image 3



«Grande dalle» de la zone ZEMU : limite entre le chemin de fer et le parking du CEFL

2. La ZEMU Quai des Usines

La zone de la ZEMU Quai des Usines est presque entièrement dédiée aux activités de production. Cependant, depuis qu'elle a été définie par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) «démographique» comme une Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), il est possible d'envisager une mixité fonctionnelle, notamment à vocation résidentielle, au sein de zones aujourd'hui monofonctionnelles. Historiquement, cette zone a accueilli les gazomètres de Bruxelles jusqu'à la fin des années '50. Le processus d'implantation d'activités économiques s'est ensuite développé. Aujourd'hui, de nombreuses activités commerciales et logistiques d'importance régionale sont présentes dans la parcelle. Le taux de rez-de-chaussées occupés par du commerce (2022), présenté par les statistiques des Monitoring des Quartier, atteint 100% d'occupation, ce qui souligne la forte identité commerciale et logistique de la zone. Le caractère économique marqué de cette zone est mis en évidence par la présence de Mabru et du Centre Européen de Fruits et Légumes (CEFL), qui sont deux des principales activités logistiques de la ZEMU Quai des Usines. Chaque nuit et tôt le matin, un flux de camions apporte des légumes et des fruits en provenance de tous les autres marchés grossistes d'Europe. Parallèlement, les magasins de fruits et légumes régionaux s'y approvisionnent. Après le matin, tous les mouvements de vente et d'achat s'arrêtent, Mabru et le CEFL ferment leurs portes et le vaste parking asphalté reste presque vide pour le reste de la journée (image 1).



Image 1

Chacune des entreprises de la ZEMU dispose d'une entrée spécifique, ce qui multiplie la présence de portes et de clôtures. La ZEMU apparaît alors comme un immense espace clôturé, entouré d'infrastructures de transport. D'une certaine manière, elle apparaît comme une île au milieu des infrastructures de transport. Du côté ouest de la ZEMU, le canal est parallèle au Quai

des Usines. La voie ferrée contourne les côtés sud et est de la ZEMU, l'entourant d'une clôture continue. Le long de ces deux côtés, il y a de nombreux chemins dédiés aux usages techniques de la voie ferrée. Sur la partie nord, la ZEMU est clôturée par le Pont Van Praet, qui se trouve à un niveau plus élevé que la zone. Le pont arrive ensuite au Docks où il traverse le canal (image 2).

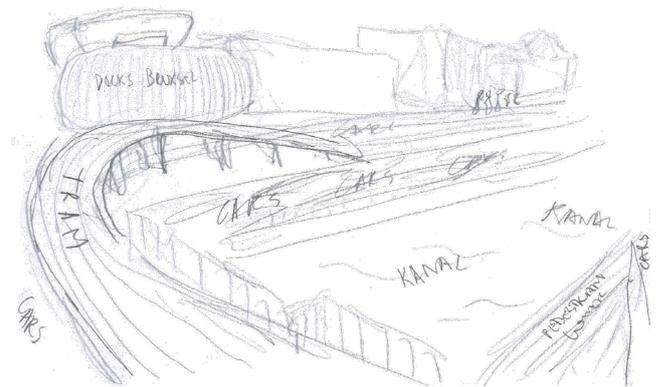


Image 2

Ici, l'entrée du centre commercial Docks ne fait pas face au canal, mais reste à proximité du grand rond-point récemment aménagé. C'est à cet endroit que les trams arrivent et que se situe l'entrée des parkings souterrains du centre commercial. On y trouve également l'une des multiples entrées du CEFL. La présence de ces nombreux flux ne facilite pas l'accessibilité au centre commercial, notamment pour les piétons qui descendent du tram (image 3).



Image 3

En quelques années, le Docks est devenu un lieu de destination pour une multitude d'utilisateurs et pour toutes les générations. Les jeunes s'y retrouvent pour écouter de la musique et se promener, les jeunes familles y déjeunent en laissant leurs enfants jouer à proximité, et les personnes âgées disposent d'un espace couvert et chaleureux où prendre un café.



 Vue du chemin de fer (entrepôt de SNCB) vers le site « BridgeCity »

3. Le quartier de la gare de Schaerbeek

Cette zone est située dans la partie nord du périmètre du CRU 8. Il s'agit d'un quartier à caractère principalement résidentiel. Dans notre lecture, la zone se situe entre le parc du Hamoir au nord et la lisière du chemin de fer qui délimite le futur développement de BridgeCity (le long de la rue Navez) et de la place Verboekhoven. La zone est traversée au milieu par le boulevard Lambert, à forte circulation, qui coupe presque la zone en deux. La zone est principalement occupée par des bâtiments résidentiels avec une densité (2021) élevée de 21.400 habitants/km², ce qui est presque trois fois plus élevé que la moyenne régionale (7.500 habitants/km²). Les bâtiments résidentiels présentent les caractéristiques architecturales classiques du tissu résidentiel bruxellois. Il s'agit de maisons de trois à quatre étages divisés en appartements (image 1).

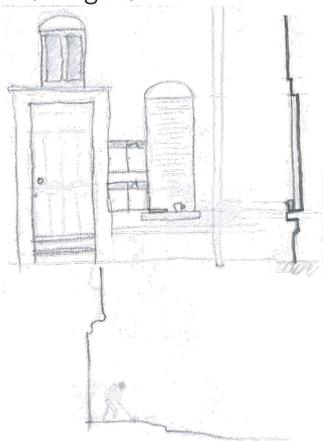


Image 1

Les rues sont assez étroites et principalement occupées par deux lignes de parkings. D'après nos observations, nous avons remarqué que les trottoirs sont également utilisés pour des petites activités organisées par les habitants. Ils s'y rencontrent et boivent le thé sur le seuil de la porte d'entrée, ou y font du bricolage (image 2).

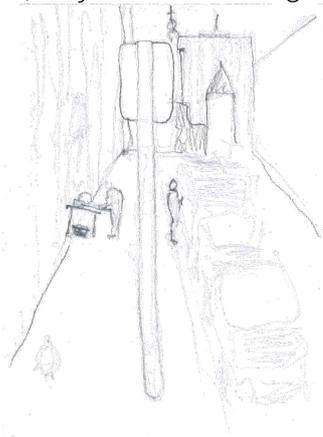


Image 2

La vocation résidentielle de la zone est également soulignée par la présence d'un certain nombre d'établissements d'enseignement. Par exemple, à proximité du futur développement de BridgeCity, il existe un nœud dédié à l'éducation, avec l'École secondaire Cardinal Mercier et d'autres instituts techniques. Bien que cette zone soit dotée de nombreux équipements au service du tissu résidentiel – école en premier lieu, mais aussi commerces et supermarchés – le taux de croissance annuel moyen de la population entre 2017 et 2022 présente une valeur négative (-0,70), alors que le taux régional est positif (+0,76). À ce titre, la zone présente également un manque de parcs publics. Le parc du Hamoir et le petit parc Lacroix ne peuvent répondre aux besoins de la population en matière d'espaces publics, surtout dans un quartier qui compte de nombreux établissements d'enseignement. Ce manque ne pourra que s'accroître lorsque le nouveau quartier résidentiel de BridgeCity sera finalisé. En effet, de nouveaux arrivants vont s'installer dans la zone. La zone est également attrayante en termes d'accessibilité aux transports publics. La Gare de Schaerbeek est la gare de trains locale permettant de se déplacer rapidement dans toute la Région. En outre, la future ligne du M3 augmentera l'offre de transport public lorsqu'elle sera finalisée. De plus, la place Verboekhoven est une place centrale pour les transports publics, avec des interconnexions de bus et de trams. Malgré ce potentiel, la place pose quelques problèmes en termes d'accessibilité PMR (image 3). Les arrêts ne sont pas très bien reliés à la partie centrale de la place et, dans certains cas, sont assez éloignés les uns des autres.



Image 3



→ Vue de la rue Quinaux vers la Maison communale de Schaerbeek

4. Le quartier Colignon

Le quartier Colignon est encadré au sud par la Place Colignon, qui est la place de l'hôtel communal de Schaerbeek, et au nord par le chemin de fer qui, de la Gare du Nord, tourne vers la Gare Bruxelles-Luxembourg. Le quartier est très dense (25.400 habitants/km² en 2021) et très fréquenté par les flux piétonniers et automobiles. Depuis la place Colignon, et plus précisément depuis l'arrière du bâtiment de la commune, les routes descendent vers la Place du Pavillon. Ce carrefour est très animé grâce à la présence de nombreux commerces et de petits restaurants et bars (image 1).



Image 1

De nombreux usagers s'y rendent pour faire leurs courses. On y trouve un magasin d'alimentation générale, une boucherie, une poissonnerie, une pharmacie et quelques restaurants. D'autre part, ces activités économiques ont besoin d'un accès pour les livraisons de marchandises. Il y a donc un chevauchement des flux de transport. En effet, la place dispose également d'un arrêt de bus (58 Albert II-Vilvorde) et de tram, qui fonctionnent comme des artères vers le centre-ville (55 Rogier-Da Vinci) et la périphérie de la RBC. Nous avons remarqué que cette zone est très fréquentée par des parents avec enfants, surtout le matin (image 2).



Image 2

Le quartier Colignon a une prédominance de tissu résidentiel, bien que dans ce cas également le taux de croissance annuel moyen de la population entre 2017 et 2022 présente un score négatif très élevé (-1,24) par rapport à la moyenne régionale (+0,76). Le quartier Colignon est également caractérisé par la présence de nombreuses associations et asbl. Ils sont principalement situés autour de la place Stephenson et des routes avoisinantes. L'asbl CréACTIONS et Transit, le Centre Alpha de Schaerbeek et Queensbury 1030 habitent la zone autour de l'espace Agora (image 3).

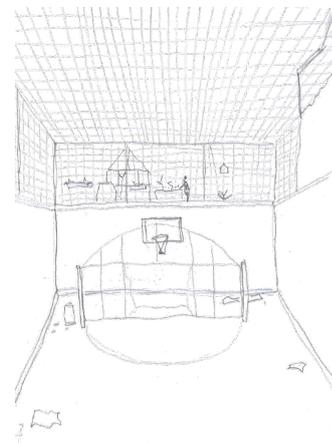


Image 3

L'Agora est un espace pour les activités multisports, qui est actuellement utilisé bien qu'il s'agisse d'un espace très minéral enfermé entre différents bâtiments. Les associations utilisent déjà l'espace public adjacent à leurs bâtiments et notamment la place de Stephenson, même si pendant les heures de pointe, de nombreuses voitures passent par la rue Stephenson. Cette forte fréquentation pose des problèmes pour garantir une liaison sûre entre les bâtiments des associations et l'espace public. C'est probablement aussi pour cette raison qu'ils ont trouvé l'occasion d'explorer le talus de la voie ferrée qui se trouve à l'arrière. A ce titre, le talus est actuellement ouvert à quelques citoyens et associations locales qui ont installé un potager urbain dans le «Future Park». Dans cette optique, le talus du chemin de fer en tant que lisière offre un espace interstitiel pour de futurs espaces publics. Et de fait, il fera l'objet de l'implantation du parc Stephenson, qui sera prochainement développé dans le cadre du CQD Stephenson.



➤ Vue du tunnel Pavillon vers le quartier Masui

5. Le quartier Masui

Il est impossible de décrire le quartier de Masui sans parler de son caractère économique, composé d'entreprises commerciales et de petites entreprises productives. Le quartier a une longue histoire liée à ses activités économiques. Cela est dû au fait que le quartier s'est développé dans la plaine alluviale de la Senne, donc le long de la rivière, et à proximité du canal qui était historiquement l'une des principales lignes de transport commercial, et du chemin de fer. Ces conditions géographiques ont favorisé le développement des activités économiques et la construction d'un tissu d'entrepôts et de bâtiments productifs. La Senne coulait à ciel ouvert et dans les cours arrière des bâtiments, garantissant aux activités productives l'approvisionnement et l'évacuation de l'eau. Aujourd'hui, la Senne est canalisée en sous-sol, où a été construit le parc de la Senne, qui reprend l'ancien tracé de la rivière. A travers le parc et à l'intérieur des ilots, il est encore possible de voir certaines façades arrière d'entrepôts. D'ailleurs, aujourd'hui, la majorité des activités productives sont installées à l'intérieur des ilots. Depuis les fronts des ilots, l'espace public semble assez vide et principalement dédié à la circulation des voitures et des camions (image 1), du fait que des activités productives soient présentes tout autour du quartier.



Image 1

En effet, le taux de rez-de-chaussée occupés par du commerce (2022) correspond à 14%, ce qui est supérieur à la moyenne régionale (9,6%). Malgré la présence de nombreuses activités économiques, le nombre de demandeurs d'emploi dans la population de 18-64 ans (2021) est également plus élevé que la moyenne régionale (14,3% à Masui, 11% en RBC). Le quartier attire également de nouvelles populations. En effet, le taux de croissance annuel moyen de la population entre 2017 et 2022 se situe sur la valeur positive de 2,28 qui est supérieure à la moyenne régionale (+0,76).

Bien que la population augmente, la densité de population (2021) du quartier Masui est inférieure à la moyenne régionale (4.500 habitants/km² contre 7.500 habitants/km² en RBC). La zone de Masui est bien connectée aux principales lignes de tramway (tram 3-62-93) qui longent l'avenue de la Reine et connectent le sud au nord de Bruxelles (image 2).

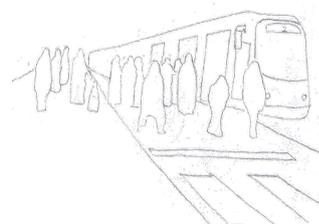


Image 2

Outre des connexions qualitatives de transport public, Masui offre également de nombreux petits magasins et restaurants situés dans les petites rues du quartier. Le mercredi matin, dans la Chaussée d'Anvers, entre la rue Masui et le Square Jules de Trooz, se tient le marché (image 3). C'est un marché très vivant et dynamique qui est très fréquenté par les habitants de la zone et des quartiers environnants.

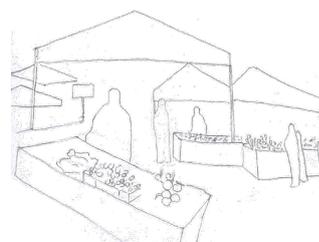


Image 3

Enfin, nous devons mentionner que dans notre lecture de cette zone, le site de Sibelga clôture la partie nord de la zone. Le site est enclavé et accueille le siège de Sibelga. A l'arrière, cette parcelle est délimitée par le talus de la voie ferrée.



Vue de la rue du champs de l'Eglise, côté de la Maison de la Creation, vers le passage Chambon

6. Le quartier Vieux Laeken Est

Le quartier Vieux Laeken, également appelé Marie-Christine par ses habitants, est un quartier résidentiel très vivant. Dans sa limite nord, il est divisé du quartier de Mellery par la ligne de chemin de fer locale en direction et en provenance de Jette, et par la principale artère de transport de l'avenue de la Reine, qui relie la Moyenne couronne de la RBC à l'A12. Son côté sud arrive, idéalement, à Tour & Taxis, tandis que la Place de Bockstaël peut être considérée comme l'extrémité de son côté ouest. Le quartier Vieux Laeken se développe autour de l'axe économique de la rue Marie-Christine. Cette rue, qui relie le pont de Trooz à la place de Bockstaël, accueille de nombreuses activités commerciales, ce qui rend le quartier très vivant et en fait une centralité importante pour tous les habitants du quartier du Vieux Laeken. Cette rue, qui est très fréquentée, présente des problèmes liés à la mobilité, notamment en ce qui concerne les stationnements des petits camions pour les livraisons des marchandises aux magasins. La circulation des voitures et des camions est très importante et l'espace pour les piétons est réduit. En tout cas, cette problématique n'empêche pas que chaque croisement le long de la rue Marie-Christine devienne l'occasion de points de rencontre et de croisement d'utilisateurs (image 1).

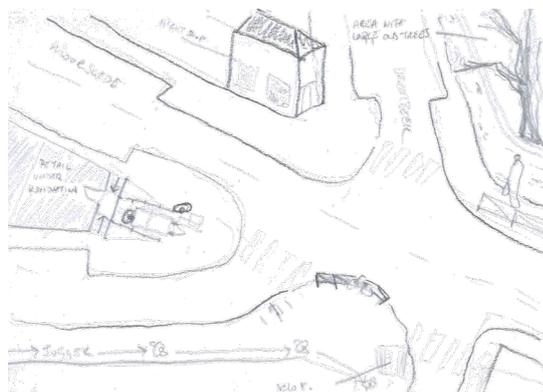


Image 1

En effet, tout autour du quartier Vieux Laeken, nous avons remarqué que les usagers ont adapté leurs pratiques quotidiennes à la largeur des trottoirs ou à la taille des places, ainsi qu'aux équipements existants tels que les seuils de porte, les murs, les chaises posées à l'extérieur de leurs maisons. En ce sens, les petites placettes, comme la place de la Maison Rouge, sont de petits espaces publics utilisés par les enfants après l'école ou à la sortie de la piscine de Laeken (image 2). Le quartier présente un caractère résidentiel, avec un taux de densité de population élevé (19.400 habitants/km² en 2021). Le quartier est également attractif pour des nouveaux

habitants, en effet, son taux de croissance annuel moyen de la population entre 2017 et 2022 est positif (+1,35), ce qui est également supérieur à la moyenne régionale (+0,76). Le quartier accueille de nombreux équipements publics, notamment liés à l'enseignement. En effet, deux écoles sont présentes dans le quartier Vieux Laeken : l'Athénée Royal de la Rive Gauche le long de la rue Marie-Christine, et l'École primaire et maternelle Sainte-Ursule dans la rue Drootbeek. En outre, la piscine de Laeken est également située dans le quartier. Enfin, soulignons que dans le quartier sont présentes différentes occupations temporaires des espaces publics, réalisées par des asbl locales et soutenues par la commune. Par exemple, Au Bord de l'Eau asbl et le Pump Park (Ride Your Bike) sont devenus progressivement des activités et des centres d'intérêt importants pour l'ensemble de la population du quartier Vieux Laeken.

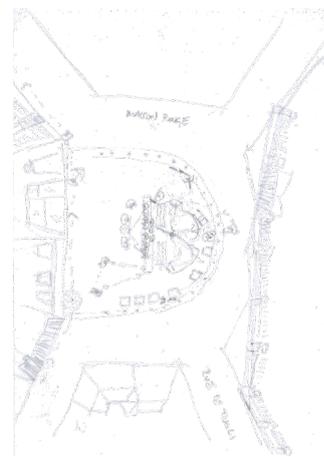


Image 2



• Rue résidentielle dans le quartier Mellery

7. Le quartier Mellery

Le quartier Mellery se présente comme un quartier résidentiel calme, entouré par le mur du Domaine royal dans la partie nord et par la ligne de chemin de fer locale en direction et en provenance de Jette, ainsi que par l'avenue de la Reine dans sa partie sud. Comme déjà énoncé, cette dernière artère de transport routière relie la Moyenne couronne de la RBC à l'A12 et est particulièrement fréquentée. Bien qu'elle soit partiellement souterraine, elle a toujours un impact important sur la vie du quartier et sur la séparation entre le quartier Mellery et le quartier Vieux Laeken Est.

Outre la présence de l'axe routier de l'avenue de la Reine, le quartier est calme et essentiellement résidentiel, accueillant également des logements sociaux. La densité de population (2021) représente un taux légèrement supérieur au double de la moyenne régionale (15.700 habitants/km² à Mellery, 7.500 habitants/km² en RBC) et un taux de croissance annuel moyen de la population positif de 0,36 entre 2017 et 2022. Comparé aux six autres zones du périmètre du CRU, le quartier Mellery est situé à proximité de différents parcs et espaces végétalisés. À l'exception du Domaine royal, les espaces végétalisés sont accessibles aux habitants et constituent une continuité d'espaces publics d'importance écologique régionale. À partir du parvis de Notre-Dame de Laeken, le cimetière et le parc Astrid sont en liaison directe avec les Jardins du Fleuriste du Stuyvenberg et le Domaine royal.

Au sein même du quartier Mellery, deux pocket parks ont été aménagés en intégrant les espaces interstitiels situés en bordure de la voie ferrée et du mur du Domaine royal. Le long de la rue Palais Outre-Ponts, les pocket parks La Halte et Lagora sont des espaces utilisés par les enfants et les jeunes durant la journée (image 1).

Outre ces espaces publics, la Maison de Quartier Mellery propose de nombreuses activités pour les habitants. Autre point de repère important pour les associations et les activités, la Maison de la Création située dans l'ancienne gare de Laeken, à proximité du Parvis Notre Dame. Enfin, le quartier Mellery présente également des caractéristiques historiques liées à sa proximité avec le Domaine royal. La plupart des rues sont pavées de pierres bleues tout comme le parvis Notre-Dame. L'église Notre-Dame et le cimetière de Laeken sont deux monuments historiques d'importance régionale.

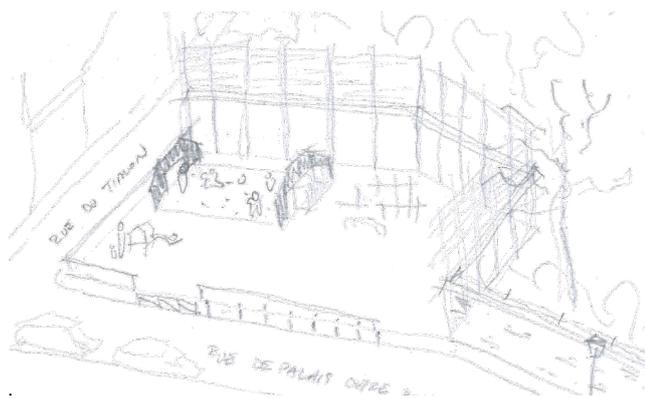


Image 1



03.

LES CARTES CRITIQUES DU PÉRIMÈTRE

Résumé des enjeux transversaux du Pré-diagnostic

Fin 2022, le Département Connaissance Territoriale de Perspective a finalisé la rédaction du pré-diagnostic pour le CRU 8 « Stephenson-Reine ». Le pré-diagnostic est un rapport riche et détaillé qui a pour objectif d'apporter une analyse et une connaissance sur les dynamiques et les enjeux du périmètre d'étude. Il permet de comprendre le point de vue des acteurs régionaux par l'apport d'informations et de données sur le périmètre. Ce travail approfondi offre ainsi l'opportunité d'explorer plus en détail les différents sujets. L'analyse du bureau d'étude à travers le diagnostic peut alors être considérée comme complémentaire au pré-diagnostic. A ce titre, le chapitre suivant présente une série de cartes critiques qui explorent plus en profondeur les questions et les constats présentés par le pré-diagnostic. Ci-après, un résumé succinct du pré-diagnostic, travail préliminaire permettant de lire et de comprendre les cartes critiques.

Le pré-diagnostic est élaboré à partir de deux échelles. En effet, l'analyse porte sur le périmètre du CRU 8 mais également au-delà de celui-ci, à savoir, le «périmètre d'observation territoriale» (POT). Le POT a pour objectif d'approfondir le contexte socio-économique et territorial du CRU 8 pour une compréhension globale du territoire. Le pré-diagnostic présente les enjeux et les trajectoires stratégiques à travers une analyse approfondie de dix thématiques, reprises ci-dessous.

1. Structure urbaine - Évolution et composition du tissu urbain

En analysant la structure urbaine, la dynamique historique apparaît de manière évidente. En effet, partant de petits noyaux villageois, le territoire s'est transformé au fil du temps en pôles industriels. Actuellement, la structure urbaine est marquée par des ruptures et des discontinuités qui contraignent fortement le territoire. Cette situation bien particulière a eu pour conséquence un enclavement partiel des quartiers résidentiels ainsi qu'une diminution de la fonction récréative et environnementale. On observe des espaces « ouverts » inaccessibles (Mabru, Schaerbeek Formation et le canal) et des espaces « fermés » mixtes (rue Pavillon, rue des Palais, rue Navez) à l'intérieur du périmètre du CRU.

2. Planologie et rénovation urbaine

Pendant des années, les zones du CRU et du POT ont fait l'objet d'un nombre important de visions et de différents plans : Schéma directeur

Schaerbeek-Formation (2013), Plan Canal (2015), Beeldskwaliteitsplan (2017), PRDD (2018), PAD Maximilien-Vergote (en cours), ZIR 4 (en cours), CRU1 et 2, CQD Stephenson et Bockstael. Concernant le parcellaire du CRU, de nombreuses parcelles sont publiques, notamment en ce qui concerne une partie des zones industrielles.

3. Inventaire des opérations en cours et des acteurs du territoire

Le POT se caractérise par un certain nombre de projets : une partie de ces projets concerne la mobilité active et en particulier les connexions cyclo-piétonnes est-ouest et nord-sud du CRU 8, d'autres projets sont mixtes et d'autres encore visent le nouvel aménagement d'espaces publics et d'équipements locaux.

4. Population et santé

Le pré-diagnostic relève que les quartiers dans le périmètre du CRU et du POT présentent une grande densité de population. Le paradoxe est que ces quartiers se situent à côté de quartiers ou de secteurs statistiques avec peu d'habitants (vocation économique + le Domaine royal). De manière générale, le revenu imposable médian est bas (< 17.000 euros) et le taux de chômage est élevé (>20,98).

5. Production et dynamiques résidentielles

Globalement, les loyers se situent dans la moyenne régionale (plutôt basse) avec des prix situés autour de 660€. Il existe néanmoins des contrastes importants entre l'ouest (Ville de Bruxelles - Vieux Laeken) où les loyers se situent au-dessus de 700€ et l'est (Schaerbeek - Colignon) où le montant des loyers descend en dessous de 600€. Les locataires représentent la majorité des résidents dans les secteurs du POT. Une autre question importante dans le périmètre du CRU est le manque important de logements sociaux.

6. Cadre de vie

Lors de la rédaction du pré-diagnostic, l'équipe de Perspective a développé une analyse du cadre de vie ayant recueilli l'avis de 600 passants dans 2 zones distinctes en région bruxelloise dont 300 passants dans la zone CRU8. Les résultats des enquêtes montrent une image plutôt positive du territoire (POT). La satisfaction générale au niveau de la mobilité et de l'espace public est plutôt grande, même le manque important au niveau

de la verdurisation des rues et de la présence en espaces verts est mis en évidence.

7. Offre en équipements

A l'échelle du POT, il y a une présence générale d'équipements. Mais si l'on se limite à l'échelle du périmètre du CRU, des manques apparaissent. En effet, il y existe un besoin d'équipements pour la petite enfance, pour l'enseignement fondamental et secondaire (les écoles sont surchargées), ainsi qu'un manque général de services à destination des jeunes et des adolescents : soutien scolaire, santé mentale et physique, temps libre, offre sportive.

8. Dynamique économique

Comme mentionné, la vocation économique du POT est élevée, grâce à la présence de nombreuses activités d'importance régionale et nationale (Mabru, CEFL, Docks). Parallèlement, les quartiers du périmètre du CRU ont conservé leurs noyaux commerciaux historiques : Masui, place du Pavillon et rue Marie-Christine. Ces petites activités économiques ont besoin d'être soutenues pour atteindre les objectifs régionaux de la Stratégie Go4Brussels 2030 en soutien de la transition économique de la Région.

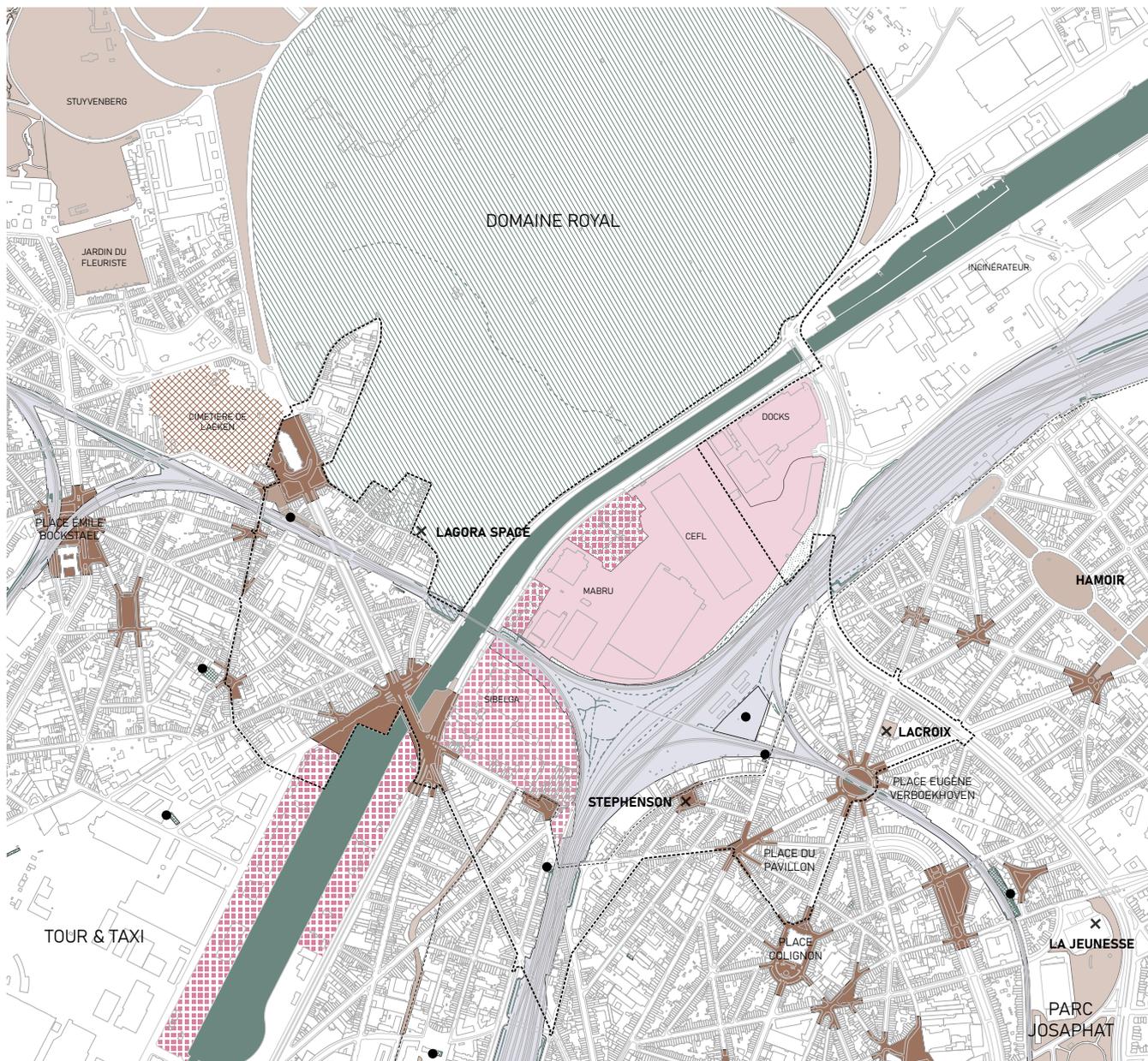
9. Mobilité et espace public

Le périmètre est traversé par une multitude d'infrastructures lourdes de mobilité. Les quartiers font l'expérience d'une pression automobile importante sur l'espace public, même si plus de la moitié des ménages ne disposent pas de voiture. La marche est un mode de déplacement très important pour les habitants, malgré le fait que les rues ne sont pas aménagées en fonction. En ce sens, les habitants utilisent très peu le vélo dans le cadre de leurs déplacements. Enfin, il existe une bonne desserte de transports publics urbains permettant d'accéder facilement aux différentes parties de la ville.

10. Environnement

Le PRDD signale plusieurs continuités vertes dans le périmètre du CRU. En effet, outre le Domaine royal, il existe de nombreuses autres zones définies comme zones de valeur biologique à l'instar des axes le long du canal ou encore la zone entre le pont Van Praet et le square de Trooz, le cimetière de Laeken, ainsi qu'une partie le long des voies ferrées à proximité de la place Vanboekhoven. Néanmoins, les liaisons entre les zones sont faibles.

De manière générale, le degré de végétalisation (et donc de perméabilité) des îlots est limité dans le POT et la zone d'étude, à l'exception du Domaine royal. La quasi-totalité de l'ensemble de la zone d'étude souffre de carences en espaces verts accessibles aux habitants de la Région. Enfin, on observe des nuisances sonores et de la pollution de l'air principalement autour des grands axes routiers.



ESPACE OUVERT ACCESSIBLE

- Place, placette et carrefour
- Parc
- Zone économique et commerciale (accès client)
- Cimetière
- Plaine de jeux

ESPACE OUVERT INACCESSIBLE

- Canal
- Chemin de fer
- Domaine royal
- Zone économique
- Talus
- Sentier
- Potager et composte

- Périmètre CRU8
- Frontière communale



Espaces ouverts inaccessibles et accessibles

Le périmètre du CRU 8 présente un paradoxe concernant les espaces ouverts : il existe beaucoup de grands espaces ouverts, mais très peu sont accessibles aux habitants du périmètre. Comme on peut le voir sur la carte, on distingue trois zones d'espaces inaccessibles : le Domaine royal, les parcelles économiques le long du canal et le chemin de fer. Le Domaine royal représente un immense espace vert dans le nord de Bruxelles, d'une superficie de 186 ha. En revanche, cette étendue demeure inaccessible au public. Le Domaine est entouré de hauts murs d'enceinte qui sont eux-mêmes entourés de larges voiries du côté de Neder-Over-Heembeek et d'habitations du côté du quartier Vieux Laeken Est. Cet espace ouvert est techniquement accessible au public, mais l'accès est limité par des restrictions légales et de sécurité. Le Domaine royal nécessite des coûts importants et l'engagement de personnel pour assurer une utilisation publique régulière. L'entretien des sentiers, des installations et des mesures de sécurité nécessitent des fonds et du personnel importants. Il est également envisageable que ces terres soient affectées à des usages spécifiques comme la conservation de la faune et de la flore qui limitent l'accès du public à certaines zones. Le canal, qui traverse le périmètre du sud au nord, est une artère économique importante le long de laquelle sont implantées, du bassin Vergote à l'Avant-port, de nombreuses entreprises commerciales et industrielles. L'accès à l'eau pour cette zone économique est primordial. En effet, les entreprises exploitent activement le canal pour le transport et l'approvisionnement en eau. Cette configuration limite sa fréquentation notamment par le public.

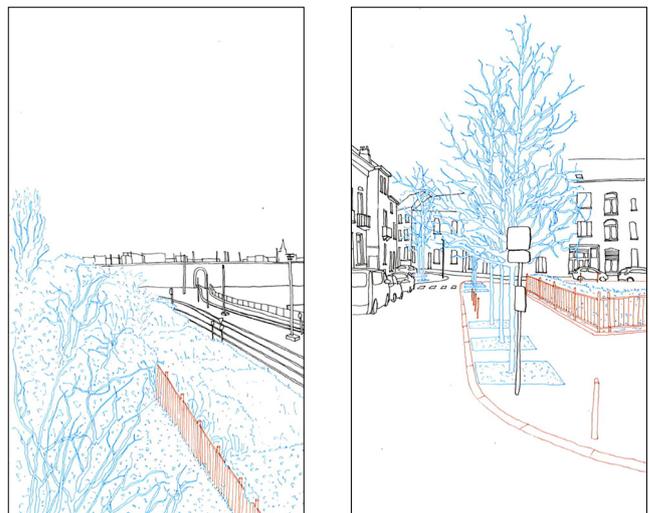
La dernière zone de grands espaces inaccessibles présente dans le périmètre du CRU 8, est le chemin de fer. Cette infrastructure pénètre dans le périmètre et souligne fortement la fracture entre les quartiers. La zone est inaccessible par la nature de son activité liée au passage des trains. Toutefois, elle dispose des larges zones tampon entre les rails et le long des talus. De plus, on constate que cette zone comporte de nombreux chemins qui longent principalement le talus et qui sont destinés à l'accès technique au chemin de fer, comme au niveau de la rue Navez. Les talus peuvent devenir des opportunités pour des nouveaux espaces ouverts accessibles. A titre d'exemple, le talus le long du chemin de fer près de la rue Stephenson est utilisé par les habitants et les associations comme lieu de potagers. Cet espace sera bientôt transformé en parc public dans le cadre du CQD Stephenson.

En ce qui concerne les espaces ouverts accessibles, en dehors des voies publiques, ils se situent autour

du périmètre du CRU 8 tels que les grands parcs Josaphat ou du Hamoir, côté de Schaerbeek, ou le parc Stuyvenberg et les Jardins du Fleuriste, côté Vieux Laeken Est sont juste situés à l'extérieur du périmètre. Dans ce contexte, les seuls espaces ouverts accessibles à l'intérieur du périmètre sont les places et les placettes. Comme déjà présenté dans le chapitre précédent, ces places et placettes sont vivantes et utilisées par les habitants des quartiers pour de multiples activités : rencontres pour de petits groupes d'habitants, jeux d'enfants et installation sous un arbre.

Enfin, soulignons qu'à l'intérieur du périmètre, il existe également de nombreux espaces ouverts accessibles à un nombre restreint d'utilisateurs. Il s'agit en particulier des zones commerciales et industrielles qui ne sont ouvertes qu'aux clients et aux travailleurs. Ces parcelles présentent de très grands espaces ouverts sous forme de vastes parkings assurant la logistique (Mabru, CEFL, Docks).

Espace ouvert inaccessible / accessible





ÉLÉMENTS VÉGÉTAUX

- Zone de valeur biologique
- Eau de surface : étang et canal
- Route arborée
- Parc
- Sentier
- Potager et composte

- Périmètre CRU8
- Frontière communale



Surfaces végétales et minérales des espaces ouverts

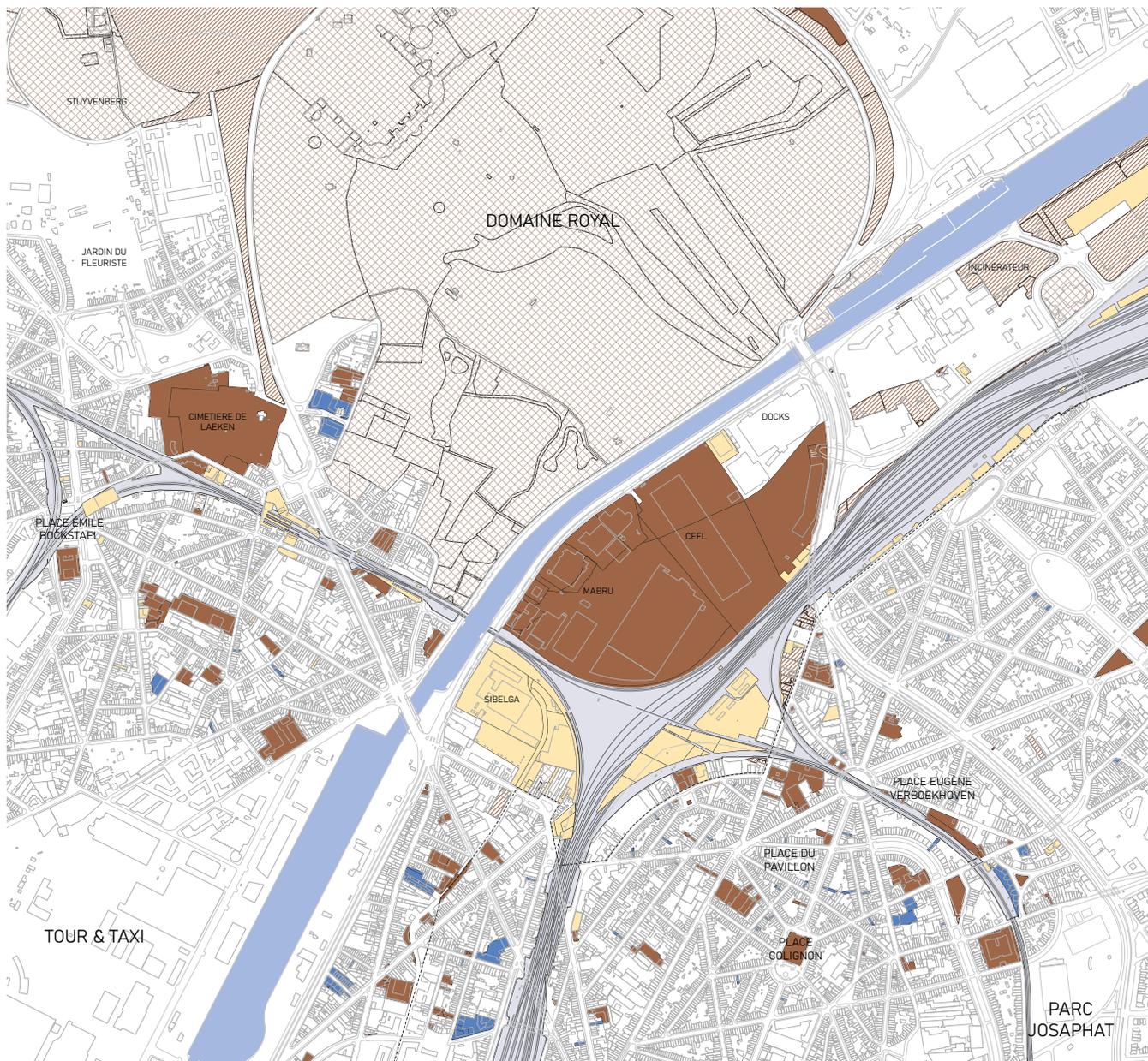
Comme déjà mentionné dans le rapport, le périmètre du CRU 8 manque de parcs publics et d'espaces ouverts accessibles. Les espaces ouverts présentent différents matériaux au sol qui déterminent les gradients de perméabilité. Les types de surfaces présentes sur le territoire sont très différents : de la couverture des parcelles forestières aux immenses dalles de parkings asphaltés. En conservant cette distinction, il est possible d'identifier de très grandes surfaces végétalisées, et donc perméables, principalement côté Ville de Bruxelles, du fait même de la présence du Domaine royal et de quelques parcs en continuité avec celui-ci.

En revanche, de l'autre côté du canal face au Domaine royal, se trouve la ZEMU Quai des Usines. Cette zone économique est très imperméable. La fonction logistique présente sur la parcelle a nécessité la construction de grandes dalles de parking. Cette zone se trouve également à proximité immédiate de la voie ferrée, ce qui en fait une zone végétalisée mais de faible valeur biologique.

Au sein du périmètre du CRU 8, comme c'est le cas souvent dans la Région, de nombreuses surfaces végétalisées sont présentes à l'intérieur des îlots. En ce sens, certaines zones présentent des taux plus élevés de surfaces perméables en intérieur d'îlots (quartier Colignon), tandis que d'autres sont très imperméables (quartier Masui). Les avenues sont bordées d'arbres. Peu de parcs sont présents au sein du périmètre, les habitants doivent ainsi se déplacer vers les quartiers environnants afin de trouver un parc pour se détendre (parc du Hamoir, parc Josaphat, parc d'Osseghem à Laeken). Toutefois, il existe quelques pocket parks dans le quartier : parc de la Senne, La Halte, parc Lacroix et parc Annie Cordy. Néanmoins, ceux-ci demeurent insuffisants pour accueillir et satisfaire le besoin en espaces verts des populations du quartier. Deux corridors écologiques se dégagent de cette carte : parc Josaphat/avenue Lambermont et parc Josaphat/chemin de fer. Ces corridors représentent un intérêt particulier pour les animaux et la nature en ville. Prolonger et renforcer ces corridors garantirait le développement, l'équilibre écologique en milieu urbain.

Surfaces végétale et minérale des espaces ouverts





PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

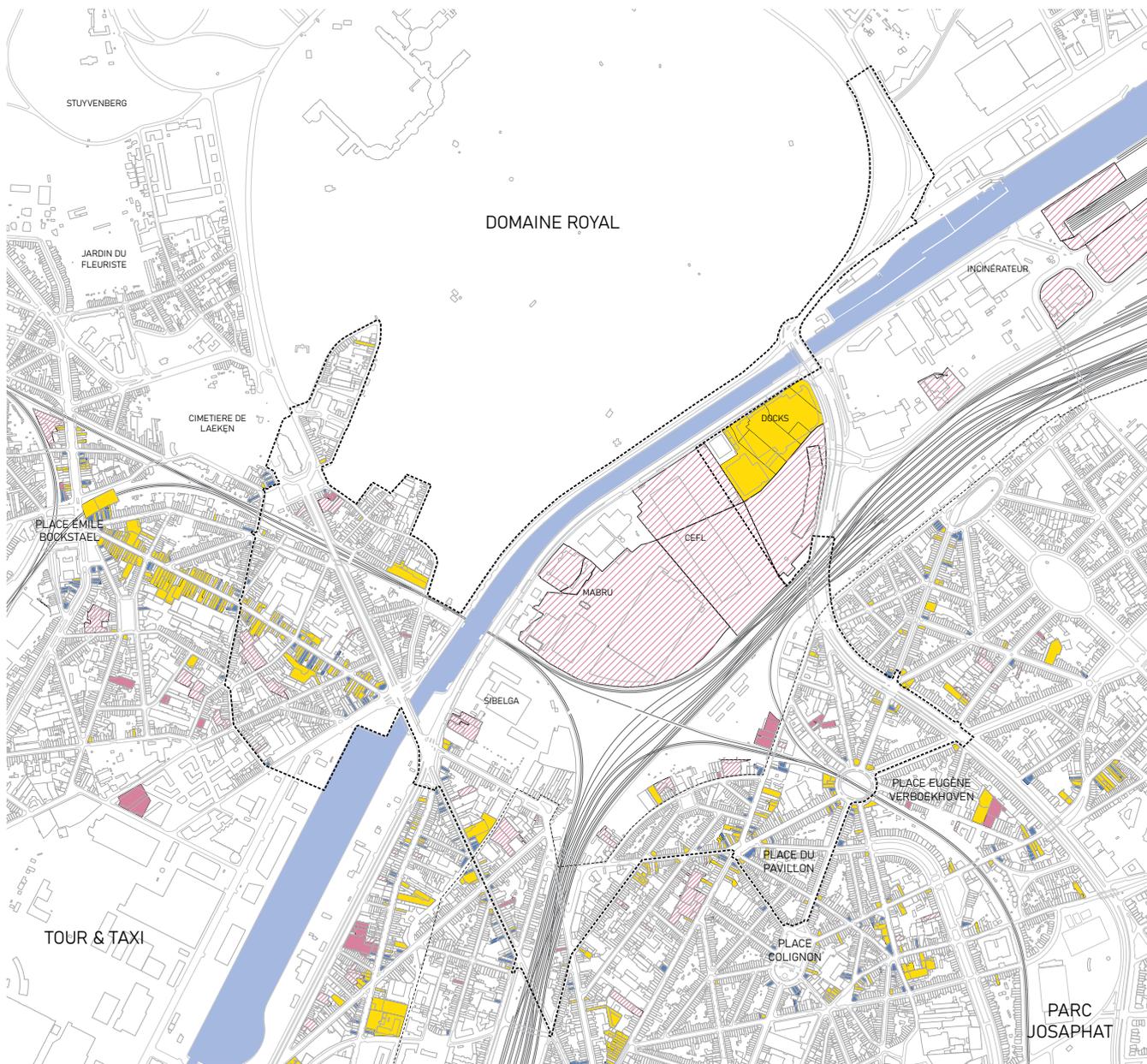
- SLRB + SISP (logement social)
- Agence public/privé
- Communes : Ville de Bruxelles et Schaerbeek
- Région Bruxelles-Capitale
- État Belge + Donation Royale
- Domaine ferroviaire

- Kanaal
- Perimeter SVC 8
- Gemeentegrens

Source : Propriété publique, Perspective.brussels (2017) & Propriété communale et bien inoccupé, Ville de Bruxelles (2023)

Parcelles publiques à l'occupation privée

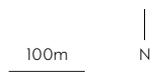
Dans le périmètre du CRU 8, il y a une forte présence de parcelles publiques de dimensions multiples et de propriétaires publics différents (Région de Bruxelles-Capitale, Communes, Communauté, État, Intercommunale ou Entreprise publique autonome). De nombreuses parcelles appartenant aux communes ou à la SLRB, donc essentiellement liées à des fonctions résidentielles - logements sociaux - et à des infrastructures de proximité - écoles, associations -, sont de très petites parcelles réparties sur l'ensemble du périmètre. En particulier dans la zone du quartier Colignon, les parcelles de la SLRB sont assez éparpillées et correspondent au petit parcellaire allongé, typique du tissu urbain bruxellois. Il est aussi intéressant que certaines parcelles publiques communales, qui sont aussi les plus grandes, soient gérées par des acteurs privés. A titre d'exemple, Mabru et le CEFL sont situés sur des parcelles communales. Ils représentent des marchés de gros, dédiés à la distribution de produits agroalimentaires à destination des acheteurs professionnels, du commerce de gros et de détail, de l'Horeca, des cuisines collectives, ainsi qu'aux marchands ambulants en provenance de tout le pays et des pays limitrophes. Les sociétés occupantes bénéficient d'une emphytéose sur ces terrains publics pour une durée déterminée. Ceci a pour but notamment de générer des revenus ou d'encourager le développement de la zone. En conséquence, la plupart de ces terrains, sièges d'activités socio-économiques à l'échelle régionale et nationale, sont inaccessibles au public. La carte montre également la présence de certaines parcelles détenues et gérées par des organismes publics-privés tels que la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), Infrabel et Sibelga. Ces parcelles sont situées à proximité du chemin de fer. Dans certains cas, il s'agit de friches, dans d'autres, les parcelles sont dédiées à des fins techniques.



ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

- Restaurant et bar
- Commerce de détail
- Manufacture
- Commerce de gros

- Canal
- Périmètre CRU8
- Frontière communale



Activités économiques

La carte des activités économiques du périmètre du CRU 8 montre qu'il existe un double système d'activités : d'une part, de très grandes entreprises sont situées le long du canal et du Quai des Usines et d'autre part, il existe des noyaux économiques à l'échelle des quartiers. La localisation des entreprises est liée au développement historique de l'axe le long du canal. En effet, la vallée de la Senne qui longe le canal a toujours conservé son caractère productif au niveau régional.

Le second système, au rayonnement plus local, présente différentes caractéristiques définies par le quartier dans lequel il se situe. En effet, on retrouve trois noyaux commerciaux différents – définis par la présence de petits commerces et de magasins de quartier – dans quatre zones du périmètre du CRU 8 : quartier Masui, quartier Colignon, quartier de la gare de Schaerbeek et quartier Vieux Laeken Est. Le quartier Masui compte une majorité de petites activités productives et commerciales situées le long de l'avenue de la Reine. Ces activités sont principalement liées à la réparation automobile et aux entrepôts, qui stockent et distribuent des marchandises dans la Région. Dans le quartier Colignon et de la gare de Schaerbeek, les cartes identifient deux noyaux commerciaux : l'un autour de la place du Pavillon et l'autre autour de la place Verboekhoven. Les deux places témoignent de caractéristiques économiques similaires, accueillant principalement des petits commerces, des magasins d'alimentation et des restaurants. En revanche, dans la zone du Vieux Laeken Est, le noyau commercial et économique se développe de manière linéaire le long de la rue Marie-Christine et relie le pont de Trooz à la place Bockstael. Dans ce cas, il existe une multitude de commerces de détail qui occupent la quasi-totalité des rez-de-chaussées.

Dans le périmètre du CRU 8, on trouve également le centre commercial Docks, ouvert en 2016.

Comme le montre le pré-diagnostic, ce centre commercial attire notamment des visiteurs en provenance de la partie nord de Bruxelles, avec un pouvoir d'achat plutôt limité. Il attire moins de visiteurs venant de Flandre, qu'espéré. En conséquence, une partie plus importante des visiteurs y accèdent en transport public.



ÉQUIPEMENT DE PROXIMITÉ

- Lieu-culte : église
- Lieu-culte : mosquée
- Santé : maison médicale et hôpital
- Centre sportif
- Association
- École
- Parc
- Maison de quartier
- x Maison communale
- + Gare
- Canal
- Périmètre CRU8
- Frontière communale

OPPORTUNITÉ

- Bâti vacant
- Bâti +200 m²

100m

N

Environnement bâti et équipement

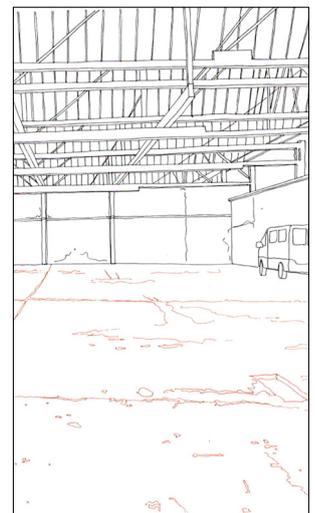
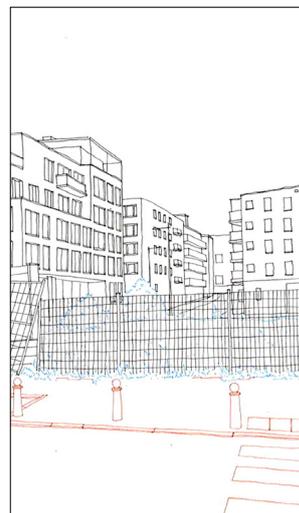
Le périmètre du CRU 8 présente des taux élevés de densité de population, avec des pics au sein des quartiers Colignon (25.400 hab/km²), de la gare de Schaerbeek (21.400 hab/km²), et du Vieux Laeken Est (18.200 hab/km²). Ces quartiers ont une densité qui est supérieure à la moyenne régionale (7.500 hab/km²). Il est donc clair que le territoire est fortement résidentiel et que la majorité du parc immobilier est consacrée à des unités résidentielles. Comme présenté dans le pré-diagnostic, le bâti est ancien, datant principalement d'avant 1919. Il existe quelques logements plus récents du côté ouest et dans le quartier Nord, datant des années 1950 à 1980. Récemment, on remarque une augmentation des permis d'urbanisme pour la rénovation. En effet, la dynamique immobilière s'est développée durant la période 2015-2020, principalement dans le quartier Vieux Laeken Est. En général, la majorité des habitants sont des locataires (entre 60% et 70%). Seule, la zone autour de la rue Stephenson présente un équilibre entre propriétaires et locataires, se situant à 50%. Enfin, et comme le montre à nouveau le pré-diagnostic, la partie du périmètre qui compte le plus grand nombre de grandes parcelles offrant un potentiel de constructions de bâtiments neufs ou de rénovations, se situe majoritairement sur la commune de Schaerbeek, alors que la Ville de Bruxelles présente peu de possibilités. Si l'on examine plus en détail les équipements de proximité (écoles, centres sportifs, centres de soins de santé...), les deux quartiers présentent des caractéristiques différentes. Au sein du quartier Colignon, on trouve un noyau d'équipements situé autour de l'école secondaire Cardinal Mercier, le long de la rue Portaels et de l'École fondamentale 14, le long de la rue Van Oost. Dans le quartier Vieux Laeken Est, on compte de nombreuses écoles tout au long de la rue de Molenbeek (avec le pôle Maison Rouge sud et Marie-Christine). Si les écoles maternelles, primaires et secondaires sont réparties de manière équilibrée, il reste un déficit important de places scolaires dans l'enseignement fondamental et ce, jusqu'en 2030 (estimation de - 1.860 places). Le pré-diagnostic souligne ce manque de places dans la zone de la gare de Schaerbeek et du quartier Masui.

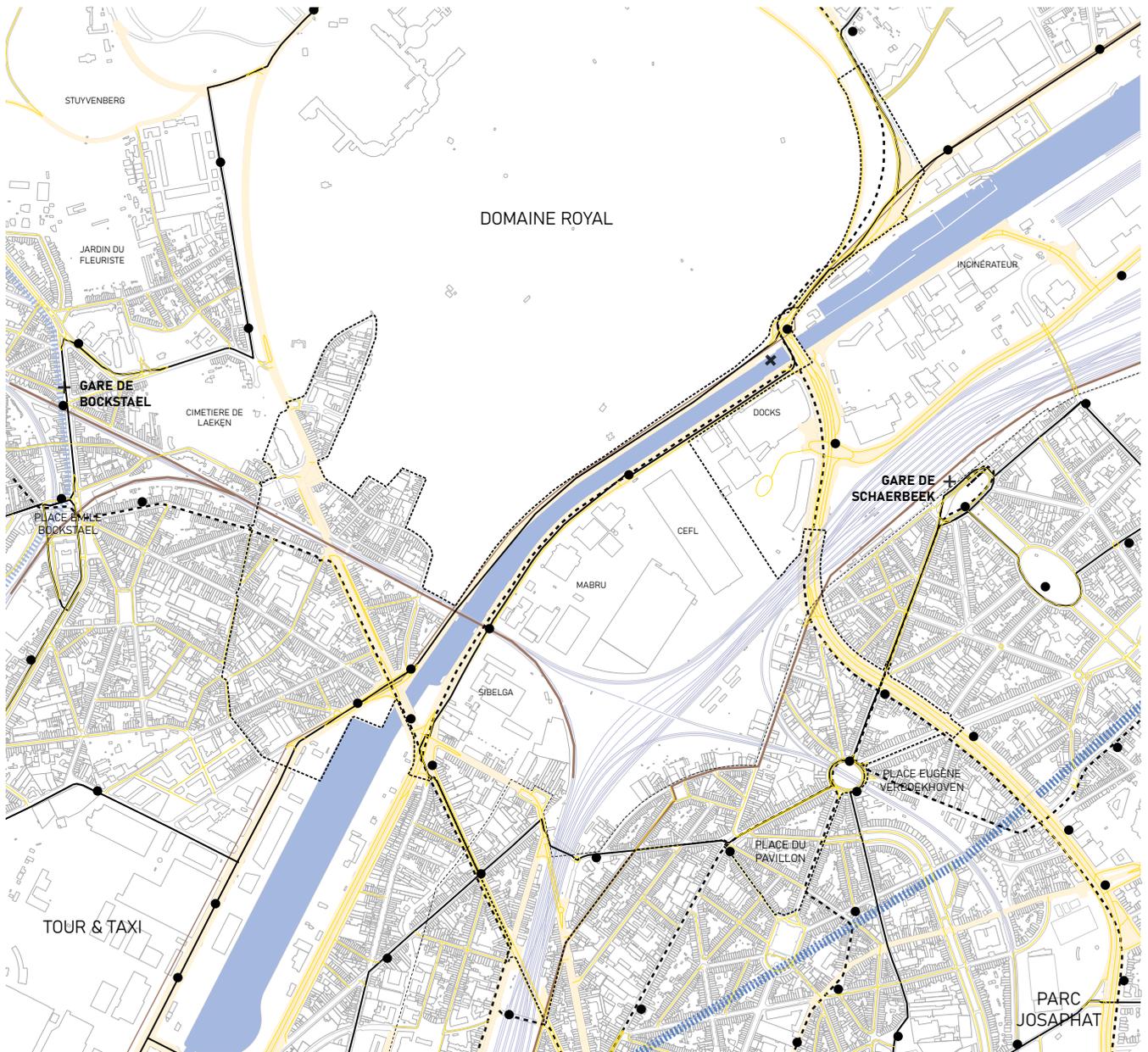
On constate également que les deux quartiers présentent plusieurs lieux dédiés à l'accueil d'associations et de Maisons de Quartier. Dans le quartier Colignon, la place Stephenson est un noyau qui comprend de nombreuses associations, également très proches de la Maison de Quartier Navez. Du côté du quartier Vieux Laeken Est, on remarque plutôt une présence importante des Maisons de Quartier, réparties tout autour de la

zone : la Maison de Quartier Mellery et la Maison de la Création au nord, la Maison de Quartier Willems et l'Espace S au sud.

Enfin, le périmètre dispose d'une offre limitée d'équipements sportifs, avec seulement deux équipements présents dans le périmètre : la Salle de sport Utopie à Masui et la Piscine de Laeken, dans le quartier Vieux Laeken Est.

Environnement bâti et équipement





MOBILITÉ

- Voirie régionale
- Chemin de fer
- Rue à sens unique
- M6
- Projet M3 (en cours)
- Itinéraire cyclable régional
- Tram
- Bus
- X Arrêt Waterbus
- Arrêt de tram et bus
- + Gare
- Canal
- Périmètre CRU8
- Frontière communale

100m

N

Réseau de mobilité

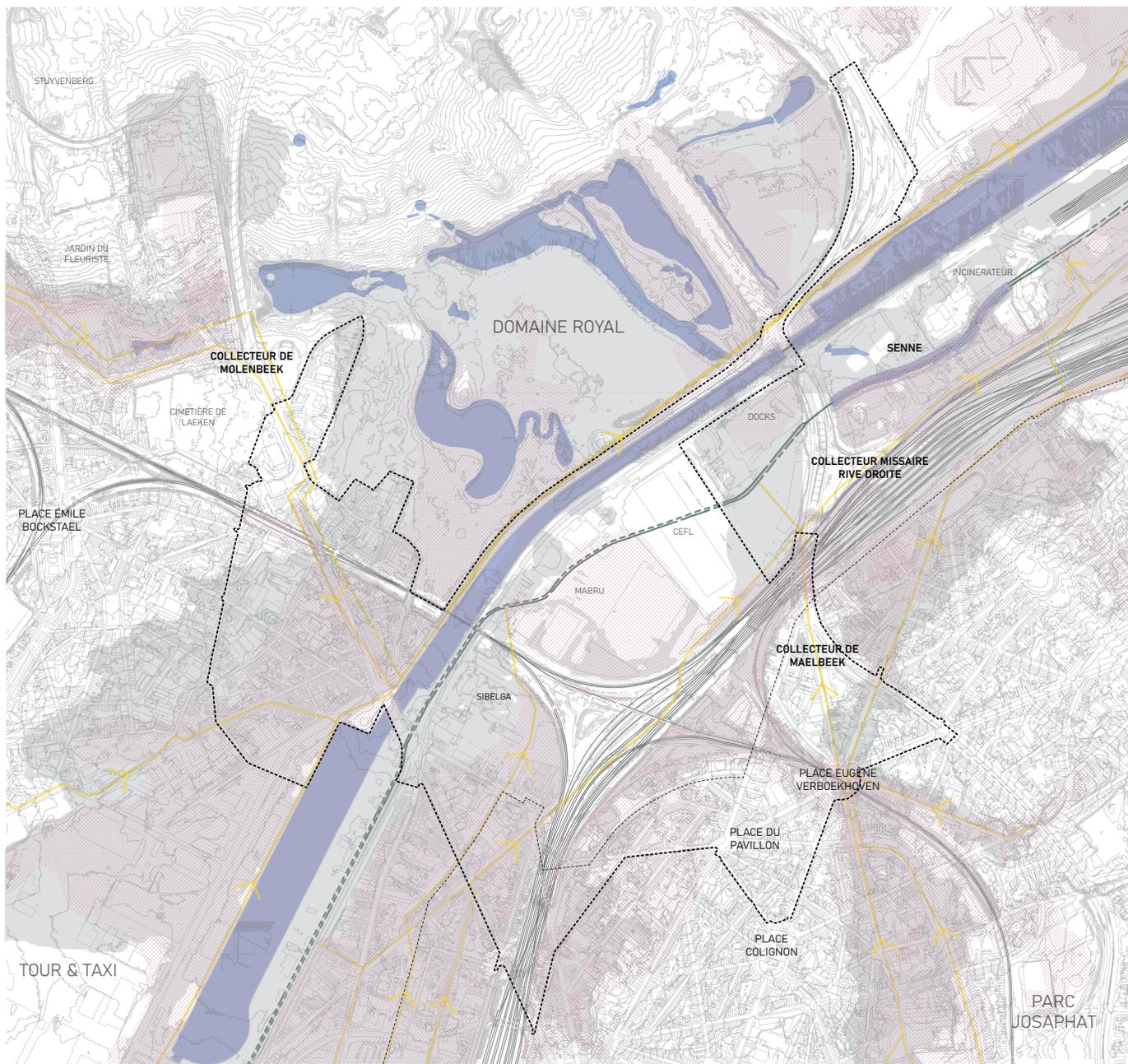
Le développement urbain du périmètre du CRU 8 est caractérisé par la présence d'infrastructures nationales et régionales qui ont un fort impact sur les différentes zones. Le périmètre est traversé par les infrastructures de transport majeures qui traversent la Région : canal, chemin de fer et principales routes carrossables. Dans cette partie de la Région, le canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, aussi nommé canal de Willebroek, s'écoule étroitement entre le Quai des Usines et la chaussée de Vilvorde. Dans ce tronçon, les entreprises n'ont pas d'accès direct pour le transport de marchandises, cependant le Bassin Vergote, à proximité immédiate, permet le chargement et le déchargement des marchandises. Dans la section du canal qui traverse le périmètre, un arrêt du Waterbus est situé à proximité du pont Van Praet.

Le chemin de fer a une forte empreinte sur les ruptures urbaines du périmètre. En effet, la voie ferrée divise le territoire à la fois dans la direction nord-sud et est-ouest. La direction nord-sud est principalement dédiée aux trains de liaisons nationales et internationales, alors que la ligne est-ouest est réservée aux trains régionaux et nationaux. Les gares de Schaerbeek et de Bockstael sont réservées aux trains régionaux et nationaux, ce qui garantit des connections rapides au sein de la RBC.

Le périmètre est également très affecté par le trafic lourd en raison de sa position d'accès au nord de la Région. L'avenue du Parc Royal/avenue de la Reine et l'avenue Van Praet/boulevard Lambermont sont deux des principaux accès régionaux reliant l'autoroute A12 à la moyenne couronne. Comme indiqué dans le pré-diagnostic, en heure de pointe matinale, l'axe avenue du Parc Royal/avenue de la Reine est plus fréquentée que l'avenue Van Praet/boulevard Lambermont, même si cette dernière compte trois bandes en entrée par rapport aux deux bandes pour l'avenue de la Reine. En conséquence, le carrefour de Trooz est plus fréquenté que le carrefour Van Praet. A l'échelle locale, le quartier souffre d'une pression automobile importante sur l'espace public, même si plus de la moitié des ménages ne dispose pas de voiture. En effet, la majorité des flux à l'échelle locale sont piétonniers. La marche est un mode de déplacement très important pour les habitants, même si les rues ne sont pas aménagées en fonction. En outre, les infrastructures engendrent des détours, des traverses compliquées et des passages inconfortables, notamment dans les liaisons entre les deux communes du périmètre du CRU8. De plus, les ruptures et les problèmes à l'échelle du quartier ont également un impact sur la faible utilisation des vélos. La présence d'une

multitude d'ouvrages d'art (tunnels, ponts, canal) sont autant d'obstacles pour le réseau cycliste. Afin de surmonter ces problèmes, plusieurs projets ambitieux d'infrastructure sont en cours de préparation, avec notamment la Ligne 28 et les passerelles en-dessous des ponts le long du canal. En ce qui concerne les réseaux de bus et de tramway, le périmètre est généralement bien desservi tant au niveau urbain que métropolitain. De nombreuses lignes de tramway sont présentes dans le périmètre : deux lignes structurales (ligne 3 Heysel-centre-ville et ligne 7 Heysel-moyenne ceinture est) et quatre autres (55, 62, 92, 93). Le périmètre est également très bien desservi par les bus de la STIB et de DeLijn. Enfin, le périmètre fera également l'objet de l'extension de la ligne de métro 3 qui reliera la gare du Nord à Bordet.





HYDROLOGIE

- Eau de surface : étang et canal
- Nappe artificielle (0>2m de profondeur)
- Aléa d'inondation
- Senne voûtée
- Collecteur principal

- Périmètre CRU8
- Frontière communale

Source : Données hydrographiques, Bruxelles Environnement

Réseau hydrographique

L'un des aspects les plus particuliers du périmètre du CRU 8 est qu'il englobe les connexions de deux rivières qui se jettent dans la rivière principale de la Senne. En effet, le périmètre est situé au croisement de deux affluents – Molenbeek et Maelbeek – avec la Senne. Le périmètre englobe donc au total trois vallées et leurs bassins versants correspondants : les deux vallées des affluents du Molenbeek et du Maelbeek, ainsi que le bassin versant principal de la Senne. Les deux tributaires de la Senne ne sont plus visibles, car ils ont tous deux été entièrement canalisés dans des collecteurs d'égouts. Les deux collecteurs interceptent les eaux de pluie et les eaux usées provenant des bâtiments et des espaces en plein air. Dans le périmètre du CRU 8, le collecteur du Molenbeek passe sous l'avenue de la Reine et intercepte un collecteur parallèle au canal jusqu'à la Station d'Épuration (STEP) Nord à Buda. Dans l'autre vallée, le Maelbeek passe sous les rues Metsys et Portaels et entre ensuite dans le collecteur principal émissaire rive droite après le chemin de fer et parallèlement à la Senne jusqu'à la STEP Nord.

A l'intérieur du périmètre, il n'y a que quelques traces d'eau de surface à l'air libre. D'anciennes traces du Molenbeek sont encore présentes dans le Domaine royal, bien qu'elles ne soient pas actuellement reliées aux sources du Molenbeek. La Senne, par contre, a été remise à ciel ouvert dans la parcelle située au nord du Pont Van Praet jusqu'à l'incinérateur.

Le périmètre étant situé dans trois vallées, il se trouve en zone à risque d'inondation. Bien que la majorité du territoire soit affectée par un risque faible, les zones à forte densité de la rue Stephenson au sein du quartier Colignon, de la rue Masui et de l'avenue de la Reine dans le quartier Masui, et de la rue de Wautier dans le quartier Vieux Laeken sont soumises à un risque moyen et élevé. Ainsi, ces zones se trouvent en basse altitude, proches du canal et sont surtout très urbanisées. En revanche, lorsqu'on explore le niveau des eaux souterraines, la carte montre que sur plus de la moitié du périmètre (53%), la nappe phréatique a une profondeur comprise entre 0 et 2 mètres. Dans ce contexte, le Domaine royal et le quartier Masui sont concernés par un niveau très élevé de la nappe phréatique. Il en va de même dans le quartier Vieux Laeken Est, le long de la rue Marie-Christine. Enfin, dans le quartier Colignon, la carte met en évidence la présence de la nappe phréatique entre 0 et 2 mètres le long de la rue Stephenson.



04.

LE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS DU PERIMETRE

La méthodologie de travail avec les acteurs du périmètre du CRU 8

La méthodologie de la phase de diagnostic a été structurée de manière à rentrer en contact avec la diversité des acteurs qui travaillent déjà dans le périmètre du CRU 8. L'objectif à travers les rencontres avec les différents acteurs locaux et régionaux du périmètre est de comprendre et d'explorer :

- > les difficultés rencontrées
- > les opportunités envisagées
- > les projets en cours au sein du périmètre.

De cette manière, la méthodologie mise en place veut également aborder la complexité administrative, socio-économique, spatiale et associative présentes au sein du périmètre. Lors des rencontres, les actions proposées visent à approfondir la réflexion autour des dynamiques locales et à analyser le potentiel régional et national présent du CRU 8

Engager acteurs locaux et supra-locaux

Le périmètre du CRU représente un point-clé de la Région de Bruxelles-Capitale, à la croisée d'opportunités locales et de pressions régionales et nationales (voir l'impact des infrastructures de transport et des grandes entreprises économiques). Il est donc indispensable d'approfondir les connaissances et les ambitions régionales afin de proposer des solutions appropriées. Cette connaissance provient notamment de l'implication des acteurs locaux et régionaux aussi bien institutionnels qu'associatifs. Dès lors, la mise en place d'une collaboration entre l'équipe du bureau d'étude et les acteurs publics en charge du CRU (le Ministre de tutelle, Perspective, Urban), les deux communes partenaires (Ville de Bruxelles et commune de Schaerbeek), les institutions régionales (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, STIB...), les principaux acteurs économiques privés et les associations locales, est un pilier essentiel de la méthodologie. Le processus de co-conception permet ainsi d'assurer des relations solides avec et entre les acteurs publics et privés et facilite l'engagement des uns et des autres au sein du périmètre. L'équipe veille à assurer une cohérence entre les attentes des acteurs et la vision globale du CRU 8 afin d'éviter un éparpillement des intentions sur le périmètre.

Expérimenter ensemble à travers la co-conception

Afin de mettre en place la collaboration entre l'équipe et les acteurs actifs dans le périmètre du CRU 8, nous développons une méthodologie simple et directe dans le cadre de la réalisation du diagnostic. En effet, il s'agit tout d'abord d'« apprendre à se connaître » et déjà de faire face à la complexité des acteurs impliqués dans un outil de planification tel qu'un CRU. Nous

avons donc défini trois outils pour concevoir et explorer collectivement les problèmes, les opportunités et les projets en cours : les tables de concertation, les rencontres bilatérales et les tables d'expérimentation. Chacun de ces outils s'adresse à des acteurs spécifiques, afin d'explorer soit l'échelle communale, soit l'échelle intra-communale.

Les tables de concertation

Les tables de concertation s'adressent aux services communaux et associations ainsi qu'aux acteurs privés impliqués dans la ZEMU Quai des Usines (tels que la Communauté Portuaire Bruxelloise). Nous définissons une méthodologie qui se concentre sur l'échelle de la commune ou sur des zones d'intérêt (voir chapitre 2) et qui met en relation des acteurs impliqués dans des thématiques spécifiques. Pour ce faire, nous énumérons une série de constats répartis par thématique et mis préalablement en évidence par le pré-diagnostic, de sorte à valider et à affiner, sur le terrain, ses données et conclusions. Au total, ce sont 5 tables de concertation réparties, d'une part, par acteurs (A-B) et par zone (1-2-3) et d'autre part, par thème (.1-.2) :

A. Services communaux et associations

A.1 Schaerbeek

- A.1.1 Espaces publics/Environnement/Mobilité
- A.1.2 Logements/Équipements publics/Cohésion Sociale/Économie

A.2 Ville de Bruxelles

- A.2.1 Espaces publics/Environnement/Mobilité
- A.2.2 Logements/Équipements publics/Cohésion Sociale/Économie

B. Acteurs privés régionaux

B.3 ZEMU Quai des Usines

- B.3.1+2 Tous les thèmes

Les tables de concertation sont les actions au cours desquelles les acteurs sont invités à collaborer afin d'analyser ensemble les différentes parties du périmètre et de définir les premiers objectifs communs. L'outil principal utilisé lors des tables est le dessin. Dans ce cas, il s'agit d'un dessin collectif sur une carte représentant l'ensemble du périmètre du CRU 8. En ce sens, chacun des acteurs peut explorer l'ensemble du périmètre. A noter que la carte reste toujours la même pour toutes les tables.



A.2.1 Tables de concertation à la Ville de Bruxelles

Les rencontres bilatérales

Les rencontres bilatérales sont une série de réunions avec les acteurs publics régionaux engagés dans le processus de développement urbain du périmètre du CRU 8 et de ses environs.



Rencontre bilatérale chez Perspective

Ces séries de rencontres sont organisées afin de comprendre et de visualiser quels sont les projets en cours, leur planning et les stratégies, visions et objectifs. Neuf rencontres bilatérales se sont déroulées sur deux jours avec :

- >Beliris
- >Bouwmeester Maitre Architecte Bruxelles
- >Bruxelles Environnement
- >Bruxelles Mobilité
- >CityDev
- >Hub.brussels
- >Infrabel
- >Le Port de Bruxelles
- >STIB

Nous traçons sur une carte du périmètre les projets en cours et futurs que chacun des acteurs régionaux développent au sein de son institution. Nous explorons et analysons également leurs réflexions et perspectives de développement afin d'aligner notre programme sur les attentes des acteurs qui travaillent déjà sur le même territoire et qui ont une connaissance plus approfondie des stratégies et des objectifs régionaux.

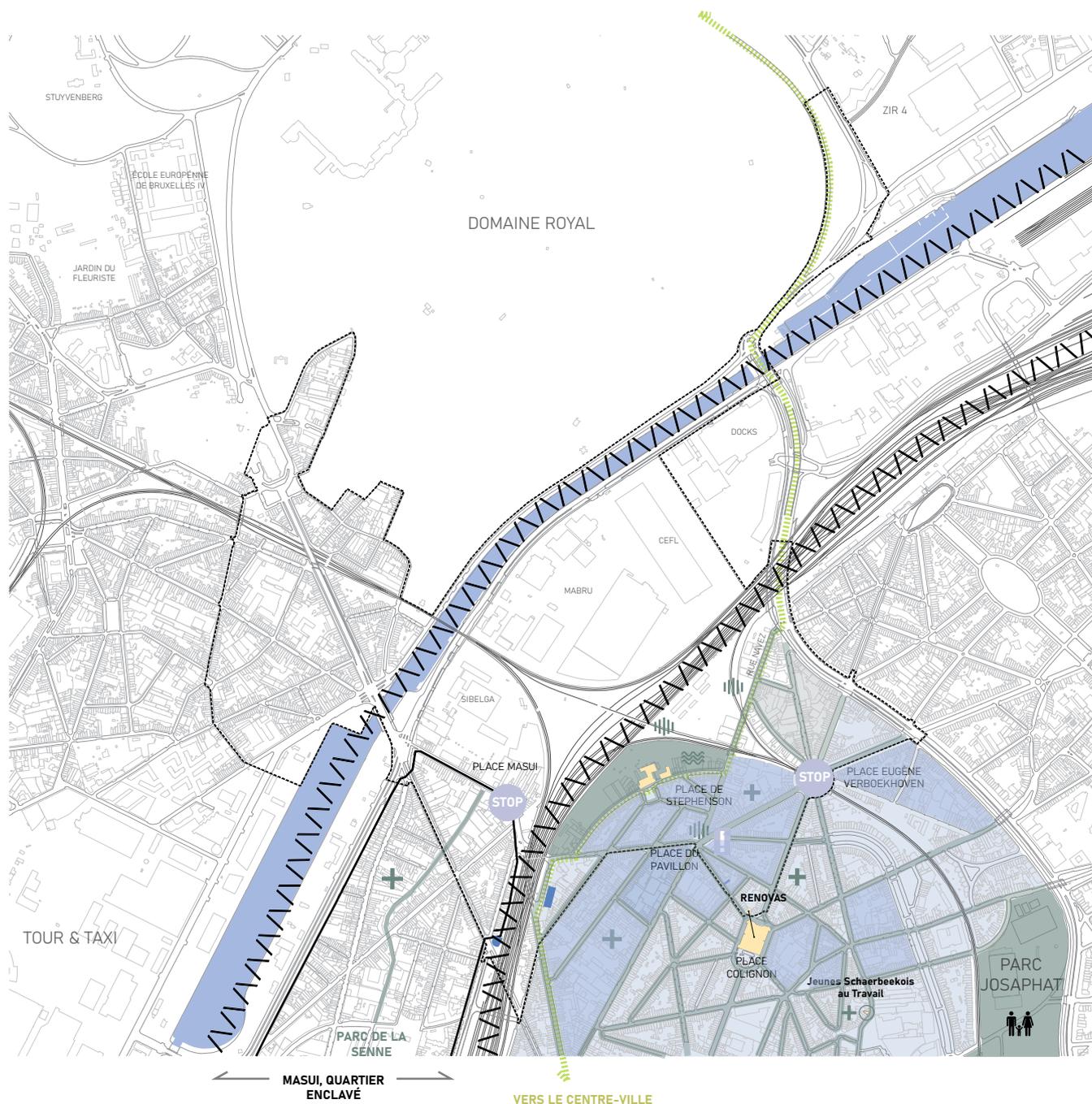
Les tables d'expérimentation

Les tables d'expérimentation représentent des moments de discussion et de recherche par le design entre l'équipe, les principaux acteurs du CRU (Perspective, le cabinet du Ministre de tutelle, Urban) et ponctuellement certains acteurs communaux et régionaux qui jouent un rôle clé dans le développement du CRU 8. En ce sens, la table d'expérimentation est une approche pour concevoir collectivement le CRU 8, dans ses différentes phases, lors des comités d'accompagnement et des comités de pilotage.



Table d'expérimentation chez Perspective

Il s'agit d'une approche spatiale et d'une présentation des ambitions du projet. En plaçant physiquement les documents de travail tels que les dessins, les modèles, les estimations et les photos sur la table plutôt que de les projeter sur un écran, les interactions sont encouragées et de nouvelles connexions peuvent être établies rapidement. L'utilisation de la table comme outil de travail est une approche innovante dans la recherche par le design. Elle met l'accent sur la présentation spatiale des ambitions du projet et offre la possibilité de travailler de manière interactive et stimulante, et d'établir de nouvelles connexions entre les différents documents de travail. En outre, en tant que forme de travail, la table permet de partager les connaissances et les idées entre les différentes parties prenantes. En s'installant autour de la table avec les autres parties prenantes, l'équipe de conception peut intégrer les commentaires et suggestions dans le processus de conception.



- Parc public
- Îlot minéral
- Logement social
- Infrastructure de proximité
- Raccourci vers le centre-ville
- Voirie peu ou pas verdurisée
- Rupture urbaine
- Périmètre CRU8
- Canal
- Trafic
- Accident
- Pollution sonore
- Inondation / Remontée de nappe phréatique
- Surdensification et insalubrité des logements

Parc Josaphat fréquenté par les familles du quartier
 Intervention (plantation + étude) menée par JST
 Manque de la verdure dans le long des voiries
 Surdensification des îlots et insalubrité des logements



100m

N

Table de concertation avec services communaux et associations de Schaerbeek

Principales zones d'intérêt : le quartier de la gare de Schaerbeek, Colignon et Masui

Date : lundi 20 mars 2023

A Schaerbeek, deux tables de concertation ont été organisées afin d'approfondir les données et contenu issus du pré-diagnostic. Des représentants des différents services communaux et associations travaillant dans différentes zones d'intérêt ont été invités. Lors des deux tables, étaient présents des représentants de la Cellule Logement, du Service Développement Urbain et Rénovation urbaine, du cabinet de l'Échevin de la Dynamisation économique, de RenovaS et des asbl Lire et écrire, Transit et Jeunes Schaerbeekois au Travail.

La partie Schaerbeekoise du périmètre du CRU fait état d'un manque de logements sociaux. En effet, à l'instar d'autres communes de la RBC, la commune ne produit pas directement de logements sociaux puisqu'elle confie cette tâche aux opérateurs externes (Foyer Schaerbeekois, AIS). Pour ces opérateurs, il n'est pas opportun au niveau économique de développer des logements sociaux qui ne comptent que quelques appartements. En effet, pour atteindre un équilibre financier, ces opérateurs doivent développer entre 40 et 50 appartements. Cela pose un problème à Schaerbeek qui ne dispose pas de beaucoup de parcelles pour accueillir de tels développements. En ce qui concerne le parc immobilier privé existant, la majorité de celui-ci n'est pas en bon état, il est ancien et présente d'importants problèmes liés à la classe énergétique. Dans ce sens, les participants soulignent la nécessité d'un suivi public des processus de rénovation. A titre d'exemple, RenovaS offre ce service dans le cadre de ses missions.

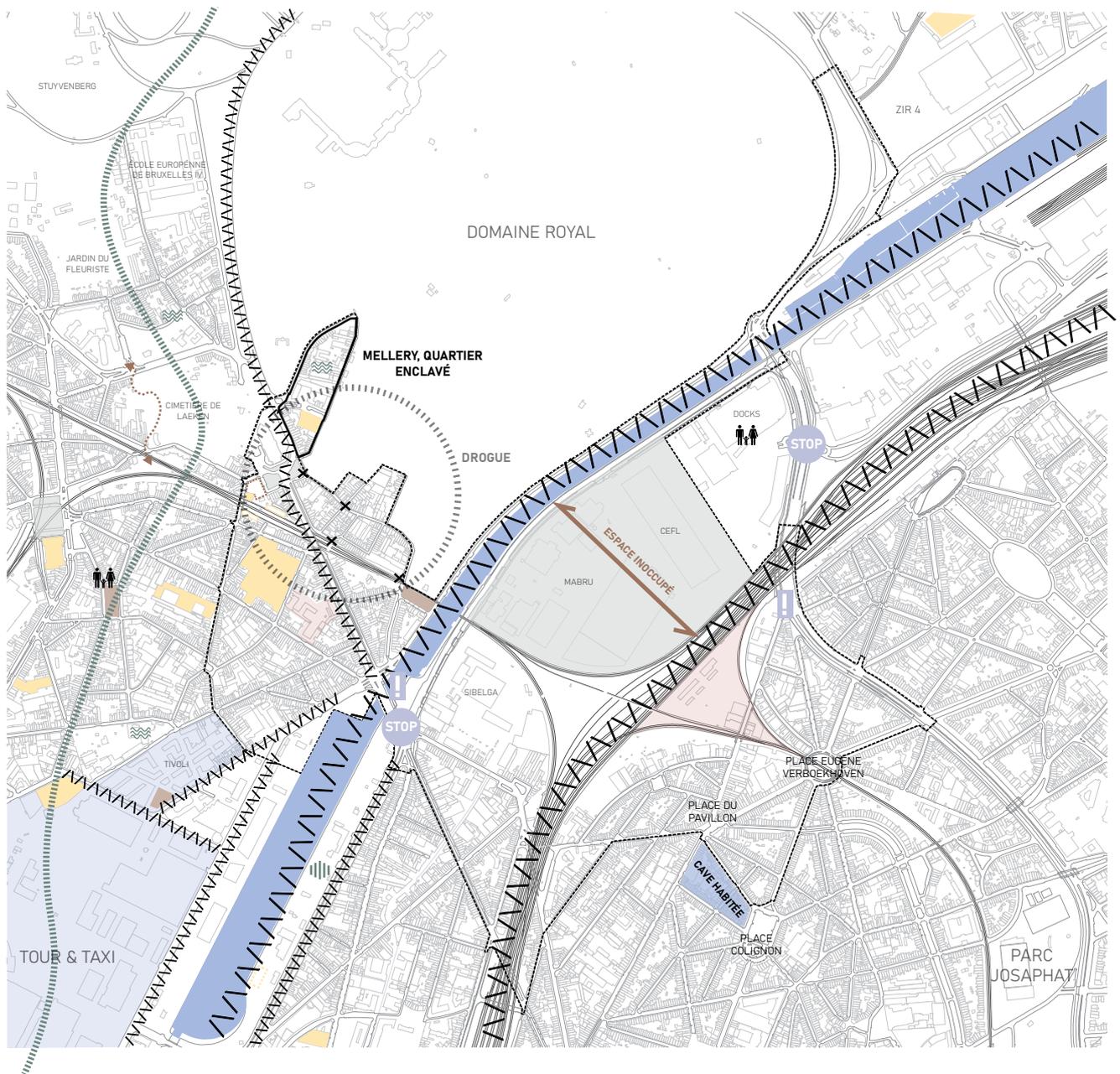
Dans le quartier Colignon, il y existe deux noyaux économiques : la place du Pavillon et la place Verboekhoven. Toutes deux représentant des zones importantes pour les habitants du quartier. Mais dans les deux cas, des problèmes de mobilité sont identifiés. Les transports publics entrent régulièrement en conflit avec les livraisons de marchandises, quand des camions de petits formats se garent le long de l'itinéraire du tram. Le quartier Masui quant à lui représente un noyau économique important pour Schaerbeek, mais étant donné le fait qu'il soit enclavé, peu d'habitants de Colignon s'y rendent et vice-versa.

La mobilité routière est un problème majeur pour ces zones. L'axe vers l'A12 le long du boulevard Lambermont est particulièrement affecté par les flux de voitures et de camions aux heures de pointe. Afin d'éviter l'embouteillage, les voitures empruntent souvent différents raccourcis à travers le quartier Colignon et vers le centre-ville. L'un

d'entre eux se trouve le long de la rue Stephenson. C'est principalement dans cette rue et à proximité de la place Stephenson que le problème se pose, étant donné le nombre important d'associations, notamment d'écoles de devoirs.

L'ensemble du quartier manque d'espaces ouverts publics et accessibles. Le plus proche est le parc Josaphat utilisé par les habitants du quartier, en particulier par les familles avec jeunes enfants. Les participants estiment qu'il est nécessaire de créer un nouvel espace ouvert public et accessible qui puisse accueillir de fonctions sportives diversifiées. A titre d'exemple, il est suggéré de ne pas y installer uniquement un terrain de football. En ce sens, il pourrait s'agir d'une infrastructure socio-culturelle, sportive et d'emploi/de formation supra-locale. A noter que la zone dispose déjà de plusieurs infrastructures locales en lien avec la scolarité, l'intégration sociale et le sport. Nombre d'entre elles ont été développées par le biais du CQD Stephenson.

En ce qui concerne l'environnement, les trois zones du quartier de la gare de Schaerbeek, de Colignon et de Masui sont reconnues comme étant très minérales. Le quartier Colignon comprend des îlots particulièrement minéraux qui nécessitent des actions de perméabilisation. Les mêmes problèmes se posent également dans l'espace public où les voiries ne sont pas végétalisées. Les participants sont conscients que l'imperméabilisation des sols pourrait être l'une des causes de l'augmentation des problèmes d'inondation, en particulier dans la rue Stephenson où l'on observe la présence régulière d'eau (probablement en provenance de la nappe phréatique) dans les caves et/ou ruisselant des talus de la voie ferrée.



CONNECTIVITÉ VERTE

Étude Maillage vert 2014

- Cave habitée
- Espace public
- Infrastructure de proximité
- Îlot minéral
- Site à potentiel
- Connectivité verte
- Passage potentiel

- STOP Trafic
- Accident
- Pollution sonore
- Inondation / Remontée de nappe phréatique
- X Problème de drogue
- X Dépôt clandestin
- Problème de gentrification

- Rupture urbaine
- Périmètre CRU8
- Canal

Place Willems prisée par les familles du quartier
DOCKS : visiteurs provenant des quartiers avoisinants
 Problème de gentrification lié au territoire



100m

N

Table de concertation avec services communaux et associations, Ville de Bruxelles

Principales zones d'intérêt : le quartier Vieux Laeken Est, Masui et le Domaine royal

Date : mercredi 05 avril 2023

A l'instar de ce qui a été fait à Schaerbeek, deux tables de concertation sont organisées pour mieux comprendre les constats du pré-diagnostic en relation avec les zones du CRU 8. Lors des deux tables, étaient présents des représentants des Cellules Planification et Développement, Rénovation urbaine, et Infrastructure - culture, jeunesse & sport, du Contrat Ecole Drootbeek, et de la Régie foncière, ainsi que des représentants des asbl Laeken.brussels, Au bord de l'eau asbl et Ride Your Future asbl.

Laeken est le quartier le plus peuplé de la Ville de Bruxelles et plus spécifiquement encore, le quartier Vieux Laeken Est. La population est particulièrement touchée par le problème de logement, surtout à destination des familles nombreuses. De manière générale, le parc de logements est ancien et les loyers ne cessent d'augmenter. L'offre de logements sociaux est considérée comme positive, bien que déficitaire comme dans l'ensemble de la Région. A ce titre, de nombreux gestionnaires de logements sociaux travaillent sur la zone : Régie foncière de la Ville de Bruxelles, Foyer Laekenois, CPAS et Logement bruxellois. La Régie foncière de la Ville de Bruxelles développe notamment de nouveaux projets à programmation mixte (logement avec équipement au rez-de-chaussée). Ces programmes mixtes sont développés afin de répondre à un manque d'équipement de proximité. En ce sens, les participants soulignent que le quartier manque surtout d'équipements sportifs et de santé étant entendu que la nouvelle salle de sport le long du Bassin Vergote ne suffira pas. Ils suggèrent comme opportunité pour répondre au manque d'équipements sportifs de développer des projets en relation avec les Contrats Ecoles. Ces programmes peuvent apporter une réponse positive au manque d'infrastructures, mais aussi stimuler les habitants en leur proposant des activités temporaires. C'est le cas de l'initiative 'Pump Park', portée par l'asbl Ride Your Bike. En même temps, les participants sont préoccupés par la manière dont ces initiatives pourraient être pérennisées.

Enfin, les participants demandent de prêter une attention sur le fait que les nouveaux développements autour de la zone Tour & Taxis engendrent une nouvelle population à proximité du quartier Vieux Laeken Est, pouvant entraîner des effets de gentrification.

En ce qui concerne l'économie de la zone, ils soulignent l'importance de l'axe de la rue Marie-Christine en ce qui concerne la subsistance de

l'ensemble de Laeken. En même temps, cette zone est considérée comme problématique en matière de propreté et du peu d'espace dédiés aux piétons et vélos. Concernant la ZEMU Quai des Usines, ils évoquent une énorme parcelle minérale et monofonctionnelle. La seule activité qu'elle accueille est la brocante le dimanche qui ne serait connue que des habitants du périmètre.

Les participants estiment qu'il serait nécessaire d'augmenter les actions de sensibilisation sur la mobilité douce et plus particulièrement sur l'utilisation du vélo. A ce titre, les projets de cyclostrades sont prioritaires pour cette zone. Les participants mentionnent qu'il y existe des problèmes ponctuels liés à la circulation notamment au niveau des deux ponts de Trooz et Van Praet. En effet, ces deux ponts fonctionnent comme des goulots d'étranglement et représentent les seules voies vers l'autoroute. De plus, le pont Van Praet n'a pas de trottoirs ce qui empêche les piétons de le traverser.

Enfin, les espaces ouverts accessibles sont surtout présents à proximité du périmètre du CRU 8. En fait, autour du quartier Vieux Laeken Est, il existe quelques parcs classés à haute valeur biologique. Les participants attirent surtout l'attention sur le fait qu'il existe déjà des espaces ouverts accessibles qui sont sous-utilisés ou inconnus des habitants du quartier Vieux Laeken Est. En particulier, ils soulignent le potentiel du cimetière et du parc Jardins du Fleuriste en tant qu'espaces publics sous-utilisés et axe piétonnier pour relier l'Atomium. Enfin, en ce qui concerne les espaces publics, la zone de Mabru et le quadrilatère le long de la voie ferrée ont été signalés comme des zones de développement potentiel.



VERS LE CENTRE-VILLE

- Zone économique prioritaire
- Tissu économique
- Transport des marchandises via le canal
- Trafic régional
- Site clôturé
- Rupture urbaine
- Périmètre CRU8
- Canal
- STOP Trafic
- Accident
- Demi-tour des bateaux
- Plateforme trimodal

X Lieu de rassemblement des sans-abris
DOCKS : visiteurs dehors du quartier
 Trafic régional vers les quais pour la décharge et, l'approvisionnement des marchandises de construction et autres
CANAL : servant de bassin d'orage _ pompage et rejet quotidien dans le canal
Av. Van Praet = route industrielle



100m

N

Table de concertation avec les acteurs privés régionaux

Zone d'intérêt : ZEMU Quai des Usines

Date : mardi 07 mars 2023

Les résultats présentés sont issus de la table de concertation avec les acteurs qui font partie de la Communauté Portuaire Bruxelloise (CPB). Il s'agit de représentants d'entreprises situées le long du canal. Lors de notre table, les participants représentaient les entreprises situées dans le périmètre du CRU 8 ou à proximité immédiate. La Communauté Portuaire Bruxelloise (CPB) agit en tant qu'interlocuteur privilégié auprès des autorités publiques régionales et fédérales ou d'autres instances telles que le Port de Bruxelles et BECI (Brussels Enterprises Commerce & Industry), également membres de la CPB. Elle compte 150 membres et encourage le développement économique et industriel de la zone du canal en mettant en exergue sa localisation stratégique et ses possibilités logistiques avec sa voie d'eau, son réseau autoroutier, sa desserte ferroviaire et ses entrepôts.

Le CPB a pour objectif de soutenir toutes les activités économiques (qui sont généralement aussi membres de la communauté). Dans cette optique, ils considèrent le canal comme très important pour le transport de marchandises. Comme ils l'ont expliqué, la mobilité professionnelle à travers le réseau d'eau est très importante et devrait être un axe de développement à l'avenir, en particulier pour atteindre les objectifs de transition économique que la RBC s'est fixés. En ce sens, leur intérêt est de conserver les parcelles le long du canal dédiées principalement aux activités économiques, et en particulier celles proches du bassin Vergote, qui est la dernière zone où les bateaux ont la possibilité de tourner avant d'entrer dans Bruxelles. En outre, ils soulignent l'importance de la présence d'activités économiques dans ce tronçon, en raison de la proximité avec les petits entrepôts et d'autres entreprises économiques à Masui. Enfin, ils reconnaissent dans la ZEMU Quai des Usines et le Bassin Vergote, deux zones logistiques importantes pour l'approvisionnement en gros des entreprises de vente au détail de la Région. Ils insistent sur le fait que la ZEMU Quai des Usines, le Bassin Vergote et Schaerbeek Formation sont des zones économiques prioritaires et sont disposés à collaborer à l'élaboration du masterplan de Schaerbeek Formation, d'autant plus que leurs concessions sur la ZEMU expire en 2042. A ce stade, ils estiment que les avancements réalisés jusqu'à présent n'ont pas suffisamment tenu compte de leur position.

Autre problème important soulevé est lié à la mobilité des camions dans le périmètre du CRU 8. Ils craignent un problème d'accessibilité des camions sur la ZEMU. En effet, le long du Quai

des Usines, il y a de nombreuses entrées pour les activités économiques. Dans ce cas, le problème est lié au manque de visibilité et de signalisation des lignes de tram, ce qui pose des problèmes de sécurité pour les trams et les camions. Conscients du fait que les camions sont un facteur d'augmentation du trafic, ils n'ont d'autres solutions à proposer tant qu'une vision intégrée et plus structurée de la mobilité n'aura pas été élaborée. Ils mettent en évidence que des problèmes de circulation existent tout au long de la Chaussée de Vilvorde là où se trouve un chevauchement entre les camions, les voitures et les vélos. En ce qui concerne la mobilité des vélos, un point spécifique doit être abordé concernant Sibelga. L'entreprise est ouverte à vendre ses talus afin de prolonger la cyclostrade qui peut relier le quartier Vieux Laeken Est à Masui. De plus, Sibelga a racheté des immeubles sur la place Masui dans l'objectif de les transformer en logements conventionnés, bureaux et centre de formation.



Rue du Progrès
Rue Masani
Rue de la Seine
Rue de la République
Rue de la Liberté

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

LOGEMENT SOCIAL
DASIS DE TRANQUILITE
ENCLAVE
RUE DE LA LIBERTE
RUE DE LA REPUBLIQUE
RUE DE LA SEINE

QUALITE LOGEMENT
RESIE EST BIEN!

est-ce on peut
tester la fermeture
de cette axe la dimanche?

A VILLE
FORMER DES
EQUIPMENTS

ET RENFORCER
STATES

PARCOURS 1/2 EQUIPEMENT

OPER LA CONNEXION

SERVICES COMMUNAUX

COMPRENDRE
LES SOUS
IDENTITES
ET LES
POTENTIELS
LOCAUX

ANALYSE DE L'ACCES

ANALYSE DE L'ACCES

+ JERGE - LACREN, BAUSSEL
+ EVE - MAS SANGREAN

ACCUEIL DE NUIT (ASMR)
EN RENFORCEMENT 2° UN LOCAL

MANQUE D'ECOLE
SECONDAIRE (-TENDANCE
MATHS, LANGUE ANGLAISE)

3000
ECOLE
EUROPEEN

05.

CONCLUSIONS



→ Entrée du futur parc Stephenson

Beaucoup de trajectoires sont sur la table : projet zéro

Au sein du périmètre du CRU « Stephenson-Reine », une série de projets et d'initiatives sont en cours. La confluence de nombreux projets – pour certains, financés et d'autres, à la recherche de financement –, dévoile un « paysage » qui témoigne de la complexité inhérente au site. Cette complexité engendre une multitude d'acteurs locaux et régionaux, qui contribuent collectivement à un développement territorial riche et rempli d'opportunités.

Le périmètre du CRU 8, qui comprend un portefeuille complet de 40 projets, présente un éventail diversifié d'initiatives visant à revitaliser le tissu urbain. La diversité des projets proposés et en cours implique une multiplicité d'acteurs engagés dans la transformation. Comme déjà mentionné, ce territoire se situe au croisement d'intérêts nationaux, régionaux et locaux. Par conséquent, la transformation du périmètre comporte une grande complexité en termes d'acteurs privés ou publics. Outre la complexité des acteurs, il existe également une diversité dans les sources de financement des projets. Alors que certains projets bénéficient d'un financement, d'autres existent à l'état d'ambition. Leurs aspirations ne sont cependant pas découragées par l'absence de soutien financier. Au contraire, l'ambition commune aux acteurs du périmètre à rénover le milieu urbain stimule les discussions et les désirs de collaboration.

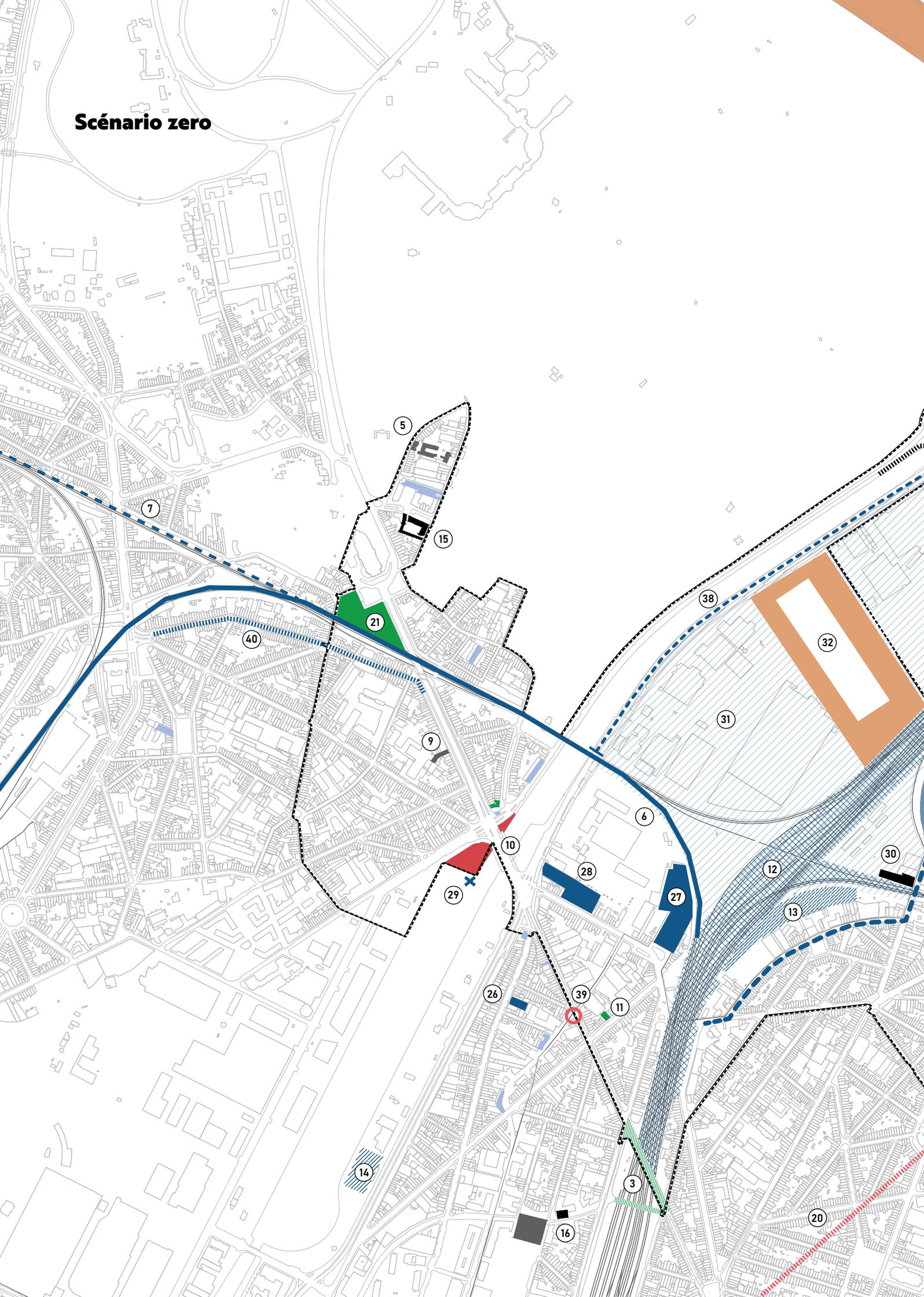
Il convient de noter qu'un sous-ensemble considérable de projets, particulièrement concentré dans le quartier Marie-Christine, est consacré à la question urgente du logement. Ces projets visent à remédier à la pénurie de logements et à améliorer la qualité des espaces résidentiels par divers moyens, notamment la construction de logements abordables, la rénovation des structures existantes et la mise en œuvre de mesures d'urbanisme qui privilégient les aménagements à usage mixte et les espaces communautaires. En mettant l'accent sur les initiatives en matière de logement, les actions du CRU 8 visent à développer un environnement urbain socialement inclusif et vivable qui réponde aux besoins divers de ses habitants.

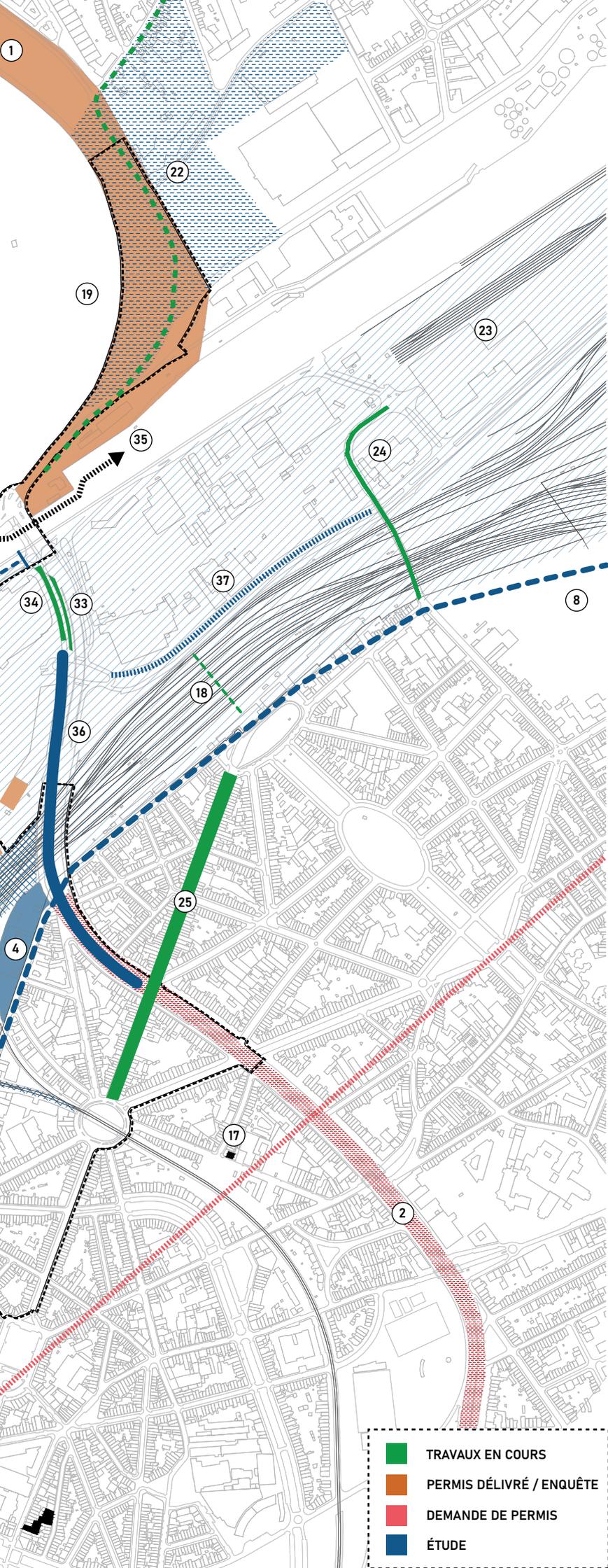
Par ailleurs, il est important de reconnaître que si la majorité des projets visent la mobilité et le logement, l'accent est relativement limité sur la réalisation d'équipements urbains, en particulier d'installations sportives inclusives. Cependant, l'importance de ces projets ne doit pas être sous-estimée car ils contribuent à l'expérience urbaine globale en promouvant des modes de vie actifs, en

encourageant l'engagement communautaire et en cultivant des espaces pour les activités récréatives. Ces projets visent à répondre à la demande d'infrastructures sportives de qualité (nécessaires compte tenu de la jeunesse de la population), notamment des terrains de sport, des plaines de jeux, des équipements de remise en forme, pour enrichir le tissu social du périmètre et offrir des possibilités de bien-être physique et de cohésion sociale.

De nombreux projets en cours dans le cadre du périmètre présentent un lien fort avec la mobilité dans le but d'améliorer les infrastructures et l'accessibilité. Ces projets donnent la priorité au développement de solutions innovantes pour un transport durable, comprenant l'expansion et la modernisation des réseaux de transport public (extensions ligne métro 3 et ligne tram) ainsi que la mise en place de pistes cyclables (construction cyclostrade C36, C38, C50). En associant l'aménagement urbain à des stratégies de transports progressives, ces initiatives visent à favoriser une expérience de mobilité fluide et soucieuse de l'environnement.

Scénario zero





BRUXELLES MOBILITÉ

- ① PARKWAY 21
- ② LAMBERMONT
- ③ TUNNEL REINE-THOMAS
- ⑩ PASSERELLE CYCLO-PIÉTONNE _ MONUMENT AU TRAVAIL
- ③③ SORTIE SOUS PONT VAN PRAET
- ③⑥ VAN PRAET : bande de bus + piste cyclable
- ③⑦ AVENUE DE VILVORDE : bande de bus + piste cyclable
- ③⑧ QUAI DES USINES : 2028_Réaménagement façade-à-façade

CITYDEV

- ④ BRIDGE CITY
- ⑤ MELLERY / COMMUNITY LAND TRUST : bâtis acquis en 2021 mais marché non lancé
- ②③ SCHAEARBEEK-FORMATION (PERSPECTIVE)

BELIRIS

- ⑥ CYCLOSTRADE C38
- ⑦ CYCLOSTRADE C50
- ⑧ CYCLOSTRADE C36
- ②① PARC ANNIE CORDY - PASSERELLE CYCLO-PIÉTONNE (2023-2024) : serre + passage du Cyclostrade C50
- ②① MÉTRO 3

INFRABEL

- ⑫ QUADRILATÈRE NORD
- ②④ RAMPE DU LION + PORT ALBERT

RENOVAS - Commune de Schaerbeek

- ⑬ PÔLE STEPHENSON : aménagement des espaces publics et filtre modal (avec DRU)
- ⑪ PÔLE FORMATION MASUI

SAU

- ⑭ TOUR SPORTIVE

SIBELGA

- ②⑦ MASUI : reconversion et construction de 24 logements

SLRB

- ⑮ RÉNOVATION D'ENVELOPPE PAR FOYER LAEKENOIS (2027-2028)
- ⑮ RÉNOVATION D'ENVELOPPE PAR FOYER SCHAEARBEEKOIS 2029
- ⑮ WALHEM : 15 logements (2025-2026)

SNCB

- ⑮ TUNNEL PIÉTON GARE

STIB

- ⑮ TRAM 10_NOH : Extension des voies
- ②⑤ AVENUE PRINCESSE ELISABETH
- ③⑨ AVENUE DE LA REINE : Déplacement arrêt De Trooz
- ④① PRINCESSE CLÉMENTINE : Renouvellement des voies et mise aux normes des arrêts

RÉGIE FONCIÈRE - Ville de Bruxelles

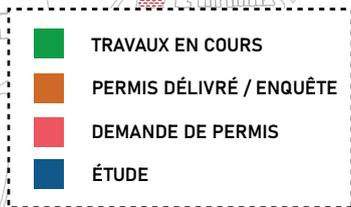
- ②② ZIR4
- ②⑥ COMMUNITY LAND TRUST _ Lumière du Nord asbl
- ②⑧ PALAIS-USINE : projet mixte logement et activités productives
- AUTRES PROJETS DE LOGEMENT PILOTÉ PAR LA RÉGIE FONCIÈRE

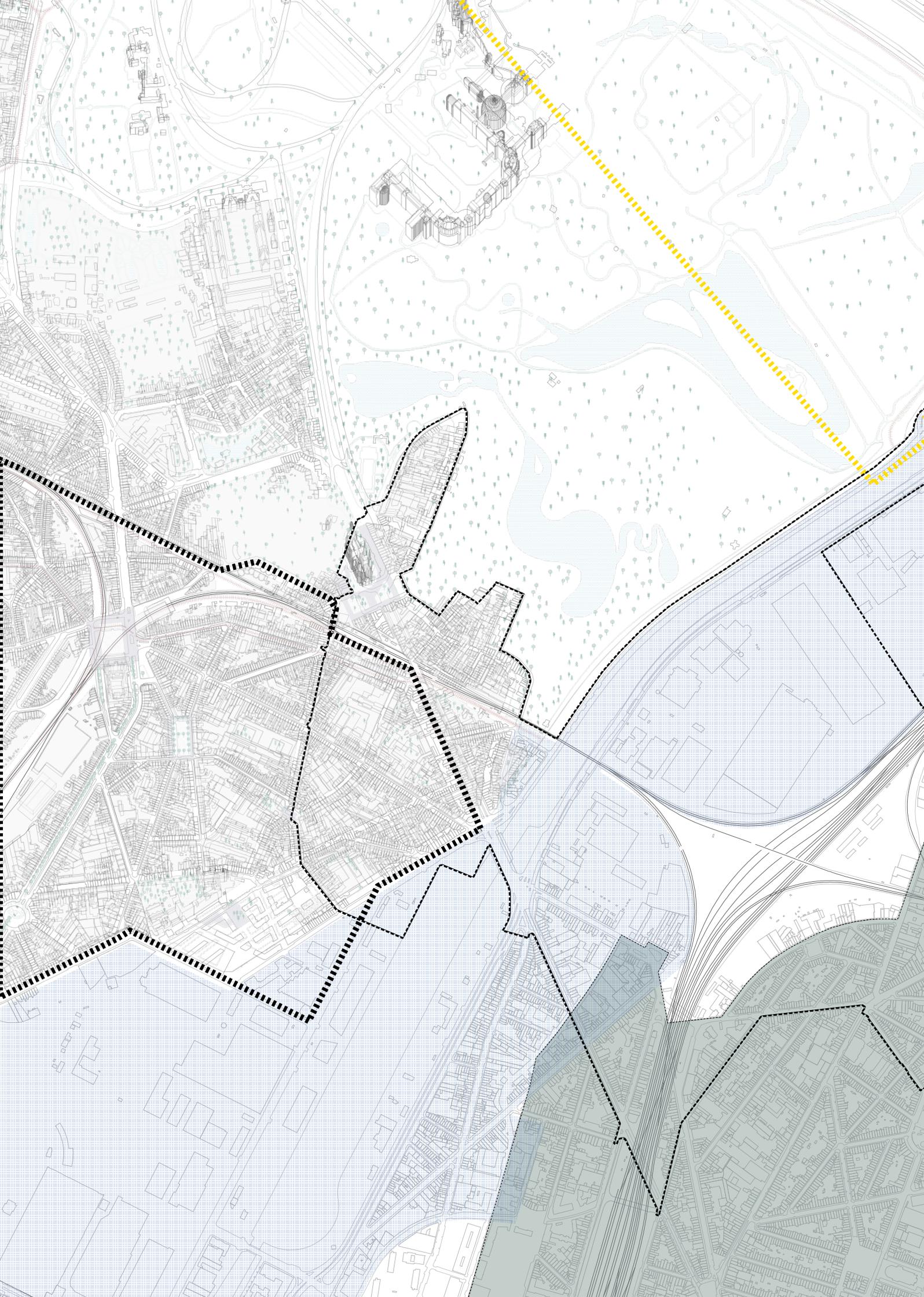
CPAS - Ville de Bruxelles

- ⑨ RÉNOVATION D'UN LOGEMENT : 4 appartements de transit

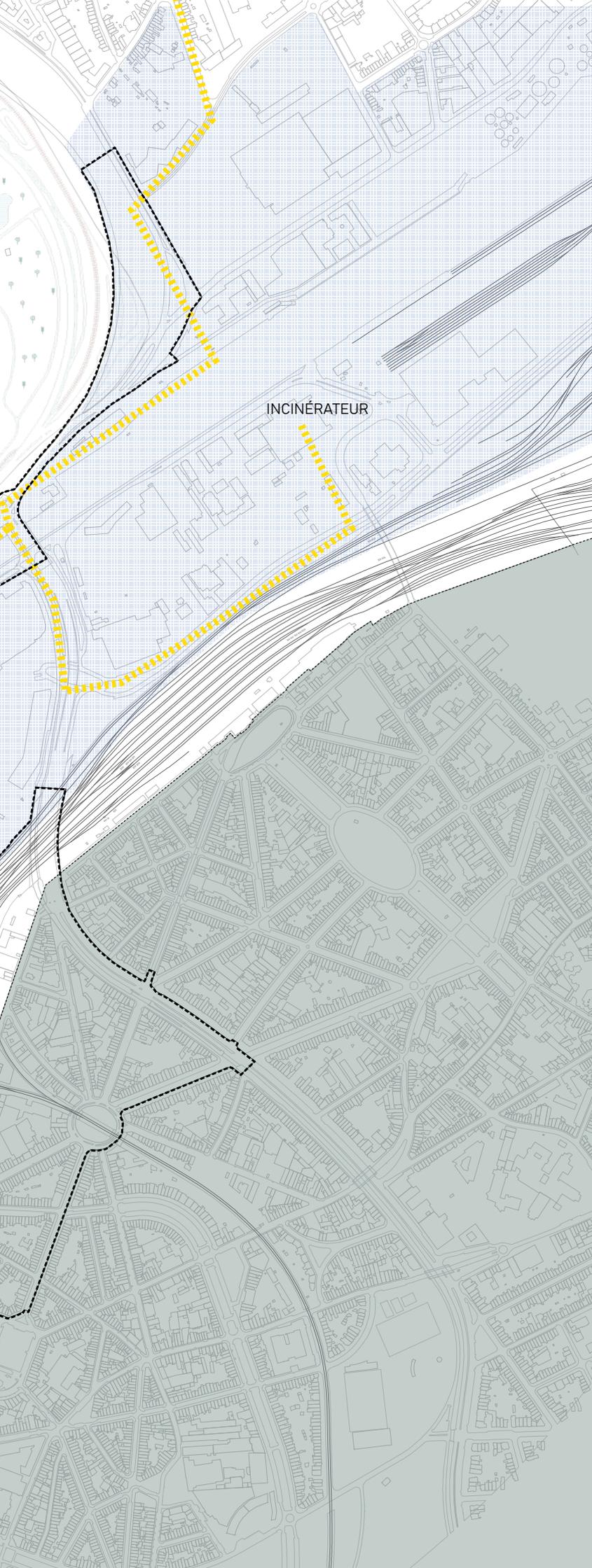
AUTRES - Projets privés

- ②⑨ BRUSSELS BY WATER _ mise en place d'un arrêt Waterbus
- ③① RAUWERS - Projet d'extension
- ③① MABRU : construction d'un nouvel immeuble
- ③② CEFL : réaménagement du quai de déchargement + stock





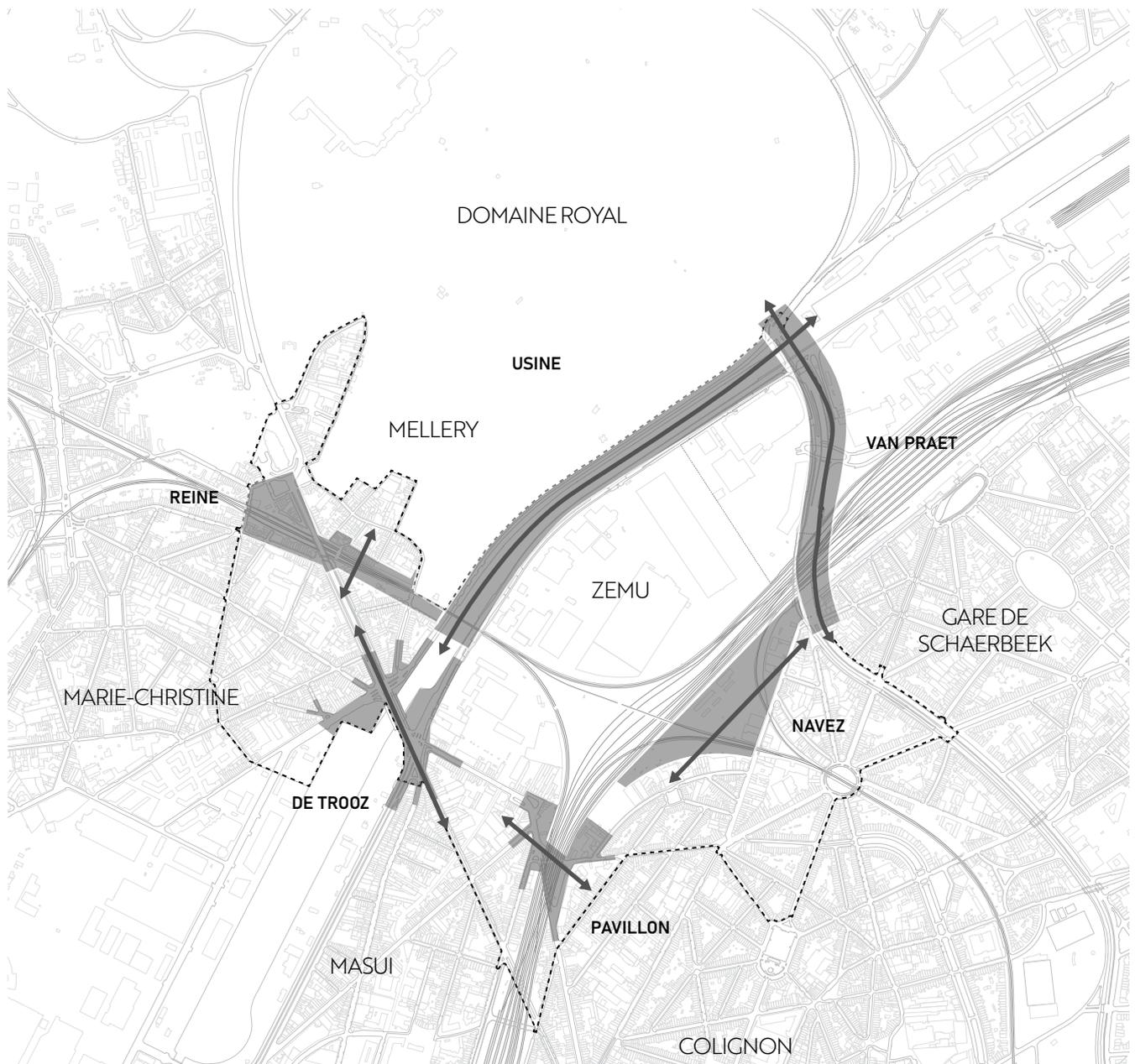
Études / plans réalisés sur le périmètre



INCINÉRATEUR

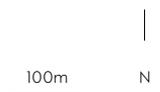
ÉTUDES / PLANS RÉALISÉS SUR LE PÉRIMÈTRE

-  Périmètre du Beeldkwaliteitsplan (BKP)
-  Plan de végétalisation, Schaerbeek
-  Périmètre de l'étude de végétalisation, Laeken
-  Projet Réseaux de chaleur
-  Axonométrie de synthèse de l'étude d'intérieur d'îlot, Laeken
-  Périmètre CRU8
-  Limite communale



Sept zones aux six transdomaines

-  Périimètre du transdomaine
-  Périimètre CRU8



Des sept zones aux six transdomaines

Une approche stratégique est désignée pour développer des projets qui intègrent les enjeux régionaux en même temps que les dynamiques locales des sept zones qui composent le périmètre : le Domaine royal, la ZEMU Quai des Usines, le quartier de la gare de Schaerbeek, le quartier Colignon, le quartier Masui, le quartier Vieux Laeken et le quartier Mellery. Le diagnostic fait apparaître la nécessité de concilier les objectifs et les projets régionaux avec les identités et les priorités locales au sein de chaque zone.

Il est nécessaire de concilier les trajectoires, les enjeux et les thématiques tout en réfléchissant à la manière de mettre en place des formes de collaboration entre les acteurs du périmètre. La comparaison entre trajectoires, enjeux et thématiques avec des domaines de recherche résume l'essence même de l'approche adoptée pour le CRU8. A l'instar des domaines de recherche qui représentent des domaines distincts de connaissance et d'enquête, les sept zones représentent différents champs de développement et de transformation urbains. Chaque domaine ou zone, reflète un ensemble unique de trajectoires, d'enjeux et de thématiques, englobant le tissu culturel, historique et socio-économique du territoire.

Dans ce contexte, la proposition de programme de projets a pour objectif d'identifier, de comprendre et d'intégrer les identités et pratiques locales pour chacun des domaines et ensuite de lier les domaines les uns aux autres. Il s'agit de donner la priorité à la réhabilitation des espaces publics et au maillage urbain à travers le tissage des sept domaines en se concentrant sur les six « transdomaines » qui les séparent. Par conséquent, nous identifions les six transdomaines (ci-dessous) qui représentent les connexions entre sept domaines :

- >Usine : entre le Domaine royal et la Zemu Quai des Usines
- >Van Praet : entre la Zemu Quai des Usines et le quartier de la Gare de Schaerbeek
- >Navez : entre le quartier de la Gare de Schaerbeek et le quartier Colignon
- >Pavillon : entre le quartier Colignon et le quartier Masui
- >De Trooz : entre le quartier Masui et le quartier Vieux Laeken
- >Reine : entre le quartier Vieux Laeken et le quartier Mellery

Les six transdomaines représentent les intersections géographiques entre les sept domaines. L'approche interdisciplinaire et l'intégration de divers domaines de recherche est privilégiée. Les échanges entre les domaines de recherche au sein des six transdomaines enrichissent le tissu urbain et favorisent un environnement vivant et dynamique qui embrasse la diversité et encourage le dialogue et la collaboration, tout en respectant les identités locales et en encourageant les échanges entre les acteurs. L'ambition étant de développer un projet urbain qui puisse englober la richesse de la diversité et promouvoir des trajectoires collectives dans cette zone.

Les enjeux prioritaires du périmètre du CRU 8

Le diagnostic met en évidence les multiples enjeux qui traversent le périmètre, l'impactent tant à l'échelle locale et communale qu'à l'échelle régionale et nationale. Dans cette optique, les enjeux prioritaires ont été identifiés de manière transversale sur l'ensemble du périmètre. C'est sur cette base que les actions seront développées et que l'ambition de retissage entre les sept zones sera élaborée, tenant compte des priorités, des identités et de la localisation des projets futurs dans un maintien de cohérence avec les stratégies de développement régional. Les enjeux prioritaires sont le résultat du travail de pré-diagnostic réalisé par Perspective, du travail du diagnostic et des actions participatives.

Manque d'espaces publics ouverts, accessibles et inclusifs.

L'ensemble du périmètre, majoritairement résidentiel, présente un manque général d'espaces publics, notamment en termes de places et de parcs. La plupart d'entre-eux se trouvent à proximité immédiate du périmètre, comme la place Bockstael sur la Ville de Bruxelles, ou le parc Josaphat sur la commune de Schaerbeek. Les espaces publics existants ne sont que des petites places (place de la Maison Rouge) qui ne sont pas bien équipées et qui ne sont pas inclusives (place Stephenson). De plus, on constate un manque d'équipements sportifs et plus particulièrement concernant les sports inclusifs.

Manque d'espaces végétalisés pour renforcer la biodiversité et les corridors.

Il s'agit d'un problème récurrent qui se pose à plusieurs échelles. En effet, le périmètre se situe au croisement de deux corridors écologiques d'importance régionale et nationale. En raison de son tissu fortement résidentiel, minéral et en l'absence de parcs en de nombreux endroits, le territoire marque une interruption au sein des corridors écologiques. Cela ne signifie pas que le périmètre manque d'espaces potentiels où la biodiversité peut être augmentée. Au contraire, il existe des espaces pouvant être adaptés. La voie ferrée, par exemple, a un énorme potentiel de transformation. Parallèlement, les routes et les placettes devraient être adaptées pour accueillir la végétation. En particulier, la transformation du réseau routier devrait être une priorité notamment dans l'objectif de réduire les inondations, les îlots de chaleur et les nuisance sonore engendrées par les avions et des camions.

Manque de pérennisation du tissu associatif et des actions de cohésion sociale.

Les deux municipalités ont lancé de solides programmes de cohésion sociale qui sont déjà actifs dans le périmètre du CRU 8. Ces actions ont besoin d'être soutenues pour renforcer leurs relations avec les citoyens et poursuivre leur travail dans les quartiers. Il est évident que des actions telles que Ride Your Future et Au Bord de l'Eau dans le quartier Vieux Laeken Est et les actions du CQD Stephenson dans le quartier Colignon sont des expériences positives pour les populations locales. Ces actions doivent trouver des moyens de maintenir et de renforcer leurs processus d'inclusion, y compris des groupes défavorisés (voire l'expérience de Transit asbl). Par ailleurs, nombreuses actions sont essentielles à la vie culturelle de la commune, comme la Maison de la Création de Laeken et les écoles de devoirs présentent sur les deux communes. Malheureusement, dans de nombreux cas, elles rencontrent des difficultés à trouver des moyens financiers pour pérenniser leurs actions et ce, malgré leurs aspects positifs pour les quartiers, notamment en termes de gestion de l'espace public.

Grande affluence de voiture et superposition des modes/flux de déplacement.

En raison de sa position géographique proche des principaux axes de circulation et de la présence de grandes infrastructures logistiques, le périmètre du CRU 8 est fortement affecté par le flux de circulation des voitures et des camions. La congestion du trafic est importante, en particulier le long des principaux axes de transport tels que l'avenue de la Reine et le boulevard Lambertmont. La congestion du trafic est également importante à l'intérieur des quartiers. En effet, la présence de voitures a un impact considérable sur la qualité de vie des petites routes qui composent les quartiers résidentiels. Cela entraîne une situation de coexistence des modes de déplacement entre voitures, camions, transports en commun, vélos et piétons. Cette situation a un impact négatif sur l'utilisation des modes transports doux, en particulier les vélos, peu utilisés. On relève un grand nombre de piétons, malgré un manque d'espaces qui leur est réservés, ainsi qu'aux PMR.

Haut taux de chômage et taux négatif de croissance annuel moyen de la population.

Les sept zones qui composent le périmètre du CRU 8 présentent des identités fortes, ancrées dans leur histoire et leurs dynamiques socio-économiques actuelles. A titre d'exemple, la zone de la ZEMU Quai des Usines est d'importance régionale, nationale et supranationale de par la présence de centres logistiques tels que Mabru et le CEFL. Cette zone accueille également de grandes entreprises, notamment dans le secteur de la construction. En outre, dans le quartier Masui, de nombreuses petites et moyennes entreprises sont installées avec leurs entrepôts et leurs ateliers. Il est donc important de comprendre les trajectoires de possibles collaboration entre les entreprises locales et le taux de chômage élevé au sein de la population. Autre question concerne le taux négatif de croissance annuelle moyen de la population entre 2017 et 2022 pour les deux quartiers de la gare de Schaerbeek et Colignon. Le manque d'espaces publics et d'équipements est peut-être en lien avec la décroissance.

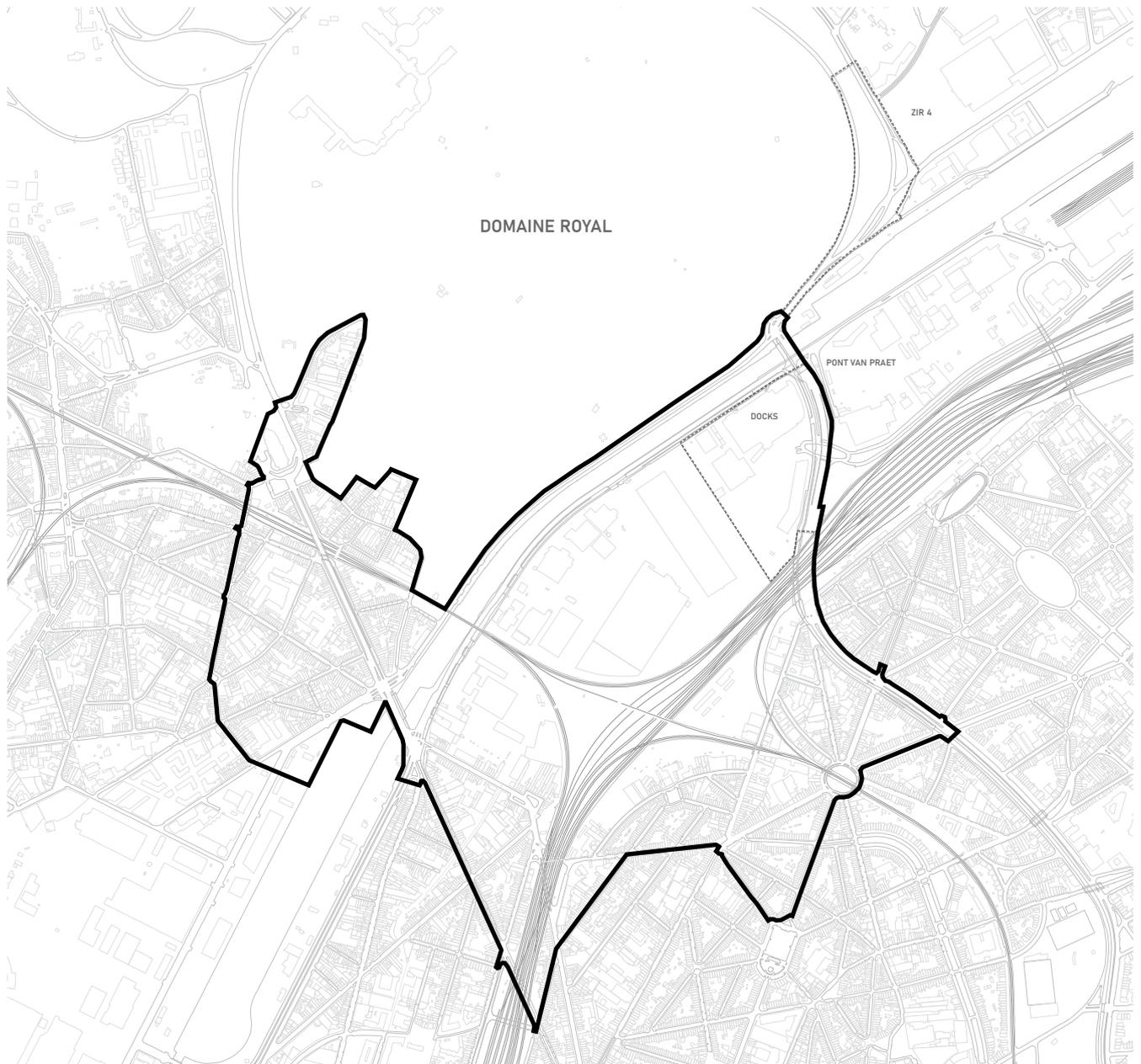
Manque de logement à prix modéré et en mauvais état.

Le parc résidentiel se trouve généralement dans un état critique avec un mauvais classement au niveau des performances énergétiques. Des actions de soutien à la rénovation du parc existant ont été développées, mais se sont néanmoins heurtées à des problèmes en matière de communication et de pérennisation. Il est donc nécessaire de trouver de meilleures stratégies de rénovation et d'accorder une attention particulière à la problématique liée à l'augmentation des prix de location. En effet, la majorité des appartements sur le périmètre sont en location et ont été impacté par l'augmentation régionale des loyers. Enfin, on constate un manque de logements sociaux sur la commune de Schaerbeek.



→ Vue du Quadrilatère-Nord





- Périmètre CRU8 initial
- ▭ Périmètre CRU8 proposé

Ajustement du périmètre

Inclure van Praet

La modification et d'ajuster le périmètre s'est avérée nécessaire. Il est recommandé d'étendre le périmètre à l'ensemble du pont Van Praet, à partir du croisement de la rue Max Roos et du boulevard Lambermont. Ainsi, l'importance et le rôle du pont en tant que connecteur entre les quatre domaines peut être pleinement considéré et mis à profit.

Cet élargissement du périmètre à l'ensemble du pont Van Praet est essentiel pour créer un tissu urbain complet et interconnecté. Le pont sert d'élément pivot, créant ainsi une connexion urbaine cohérente et intégrée. Intégrer le pont dans le périmètre permet de réfléchir à une circulation et une accessibilité fluides entre les domaines. Cette approche holistique reconnaît le pont comme un élément essentiel pour améliorer la connectivité et la continuité spatiale dans l'ensemble de la zone.

Considérer le pont comme partie intégrante du tissu urbain, ouvre des possibilités d'interventions urbaines et de stratégies de conception qui améliorent sa fonctionnalité, son esthétique et sa contribution globale à l'expérience urbaine. Il peut s'agir d'améliorer les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, d'intégrer des espaces publics ou des zones de rassemblement, et de mettre en œuvre des éléments architecturaux qui soulignent l'importance du pont en tant que symbole de connectivité et de cohésion urbaine.

Retirer l'appendice le long de la ZIR4

Une autre modification consiste à retirer du périmètre l'appendice située entre le long du Domaine royal et le développement de la ZIR 4. En effet, suite au travail de recherche et de diagnostic, force est de constater que cette zone ne peut contribuer efficacement aux ambitions et aux objectifs du projet de rénovation urbaine. L'attention peut être ainsi redirigée vers des zones où il est possible de mieux œuvrer à la revitalisation urbaine dans le cadre de ce CRU : amélioration de l'habitabilité, promotion du développement durable et la promotion de la vitalité sociale et économique

Ces ajustements stratégiques garantissent que les ressources, les efforts et les investissements soient dirigés vers des zones qui correspondent davantage aux objectifs et à la vision du CRU.



