

MAXIMILIEN-VERGOTE

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volets stratégique et réglementaire

JUIN 2023

MAXIMILIEN-VERGOTE

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volets stratégique et réglementaire

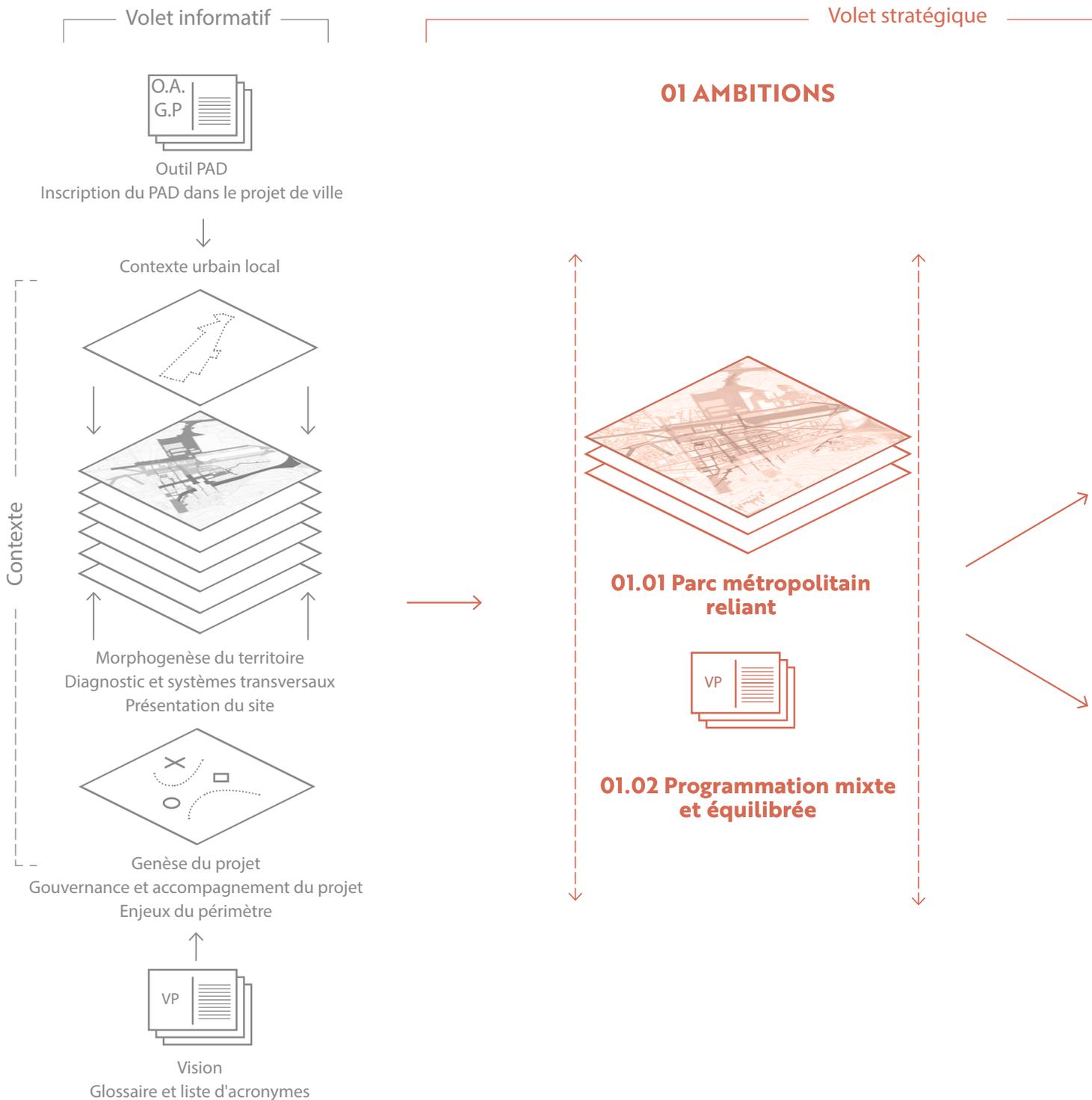
JUIN 2023



STRUCTURE DU PAD MAX

Le volet informatif du projet de PAD introduit l'outil et les ambitions régionales, la gouvernance et la participation, la lecture du territoire (périmètre, morphogenèse et systèmes transversaux), les enjeux et la vision.

Le volet stratégique du projet de PAD présente les ambitions et les stratégies spatiales et non spatiales au travers de cartes didactiques et de textes d'accompagnement.



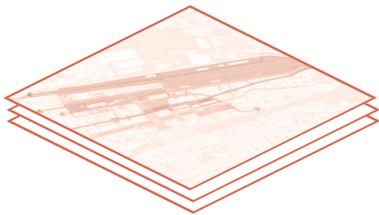
Le volet réglementaire comprend les prescriptions et les documents graphiques qui détaillent, à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence stratégique du développement.

Le projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote » fait également l'objet d'un Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) pour évaluer son impact sur l'environnement.

Pour assurer la durabilité du projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote », les outils Be Sustainable ont été utilisés : ils ont permis de renforcer les enjeux et les ambitions pour le périmètre et de contribuer à déterminer les objectifs de durabilité pour les différentes stratégies développées.

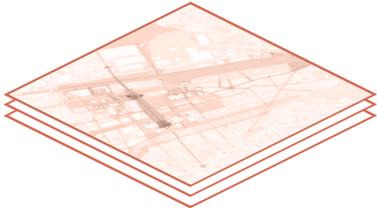
Volet reg.

02 STRATÉGIES



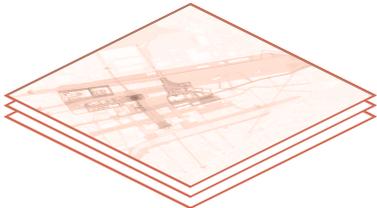
02.01 Les axes nord-sud

comme armature paysagère, identitaire, climatique et reliante avec l'échelle métropolitaine



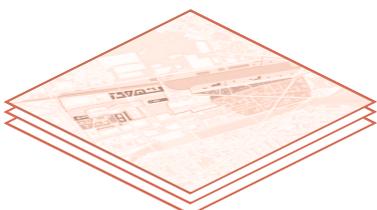
02.02 Les parcours est-ouest

comme support de mixité, d'intensité locale, d'activités et de services écosystémiques à l'échelle locale



02.03 Secteurs de mutation

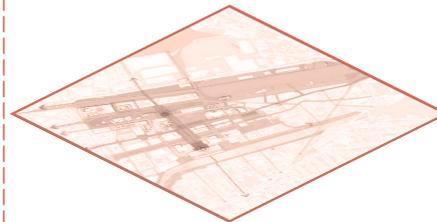
comme nœuds de développement et de transformation



02.04 Tissus consolidés

comme fondement identitaire de transition

03 STRATÉGIES RASSEMBLÉES

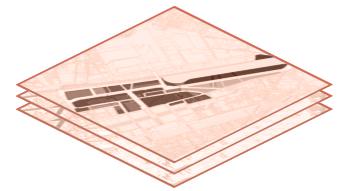


03.01 Flux croisés

03.02 Gabarits

03.03 Paysage

Prescriptions graphiques



Prescriptions littérales générales



Prescriptions littérales particulières



Prescriptions littérales en surimpression





TABLE DES MATIÈRES

01 AMBITIONS	10
01.01 Parc métropolitain reliant	10
01.02 Programmation mixte et équilibrée	16
02 STRATÉGIES	20
02.01 Axes nord-sud	20
Canal et abords	24
Allée Verte / quai de Willebroeck	28
Avenue de l’Héliport	32
Chaussée d’Anvers	36
02.02 Parcours est-ouest	38
Boulevard Bolivar	44
Succession d’axes transversaux	48
02.03 Secteurs de mutation	52
Secteur 1 Béco – Willebroeck	56
Secteur 2 Bolivar – Héliport, un nouveau noyau d’identité locale	64
Secteur 3 Armateurs – Anvers	72
02.04 Tissus consolidés	80
Tissu 20 ^e / 21 ^e - Ensembles mixtes	84
Tissu portuaire	88
Tissu 19 ^e - Maisons et immeubles de rapport mixtes	92
03 STRATÉGIES RASSEMBLÉES	96
03.01 Flux croisés	96
03.02 Gabarits	97
03.03 Paysage	97
04 SYNTHÈSE - ACTIONS STRATÉGIQUES	98

01

AMBITIONS

Au regard des axes de la déclaration de politique générale commune et des enjeux identifiés pour le périmètre, deux grandes ambitions sont portées sur ce périmètre par le projet de PAD Max pour garantir une vie urbaine de grande qualité. La première est de créer du lien paysager, urbanistique et environnemental entre des morceaux de ville et avec les grandes figures urbaines. Un parc métropolitain reliant en sera l'armature. La seconde est de permettre l'épanouissement des populations et des activités en considérant et en intensifiant sa multifonctionnalité. Une programmation mixte et équilibrée est visée.

Les stratégies par axes nord-sud, parcours est-ouest, secteurs de mutation et tissus consolidés précisent et concrétisent ces deux grandes ambitions.

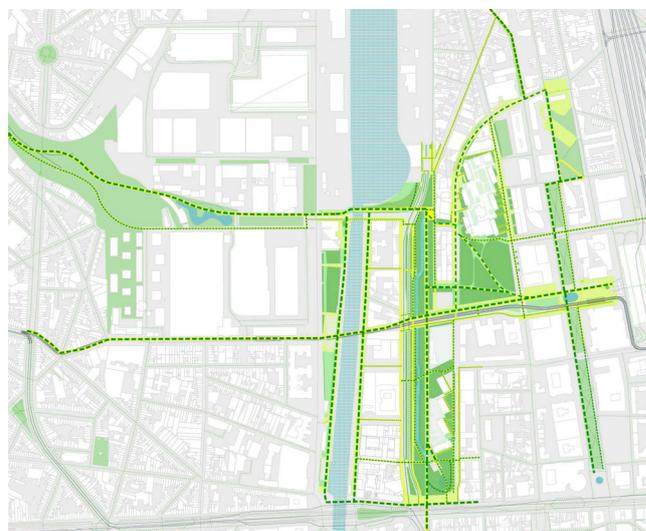
01.01 PARC MÉTROPOLITAIN RELIANT

Le périmètre du PAD Max bénéficie de la présence du parc Maximilien dont le réaménagement qui est en cours d'étude dans le cadre du CRU I est un acquis important pour le projet de plan. En effet, fort de ce projet phare, l'ambition du projet de PAD est d'affirmer cette présence comme une identité forte pour l'ensemble du périmètre et de l'étirer physiquement comme armature du développement territorial bâti et paysager à l'échelle du périmètre du PAD et du Territoire Nord. Le parc métropolitain reliant est à la fois un poumon vert pour les différents morceaux de ville qui l'entourent et le support de différentes activités et usages.

La morphogenèse du territoire nous apprend que le territoire a été fortement modifié au fil du temps et que les espaces verts ont été successivement seuls présents, presque complètement absents, supports de modernité, de qualité paysagère et de loisir. Pour l'avenir, l'ambition est de faire jouer au parc Maximilien étiré et connecté aux autres espaces verts, autant des rôles écosystémiques nécessaires à ce territoire et à la Région que possible.

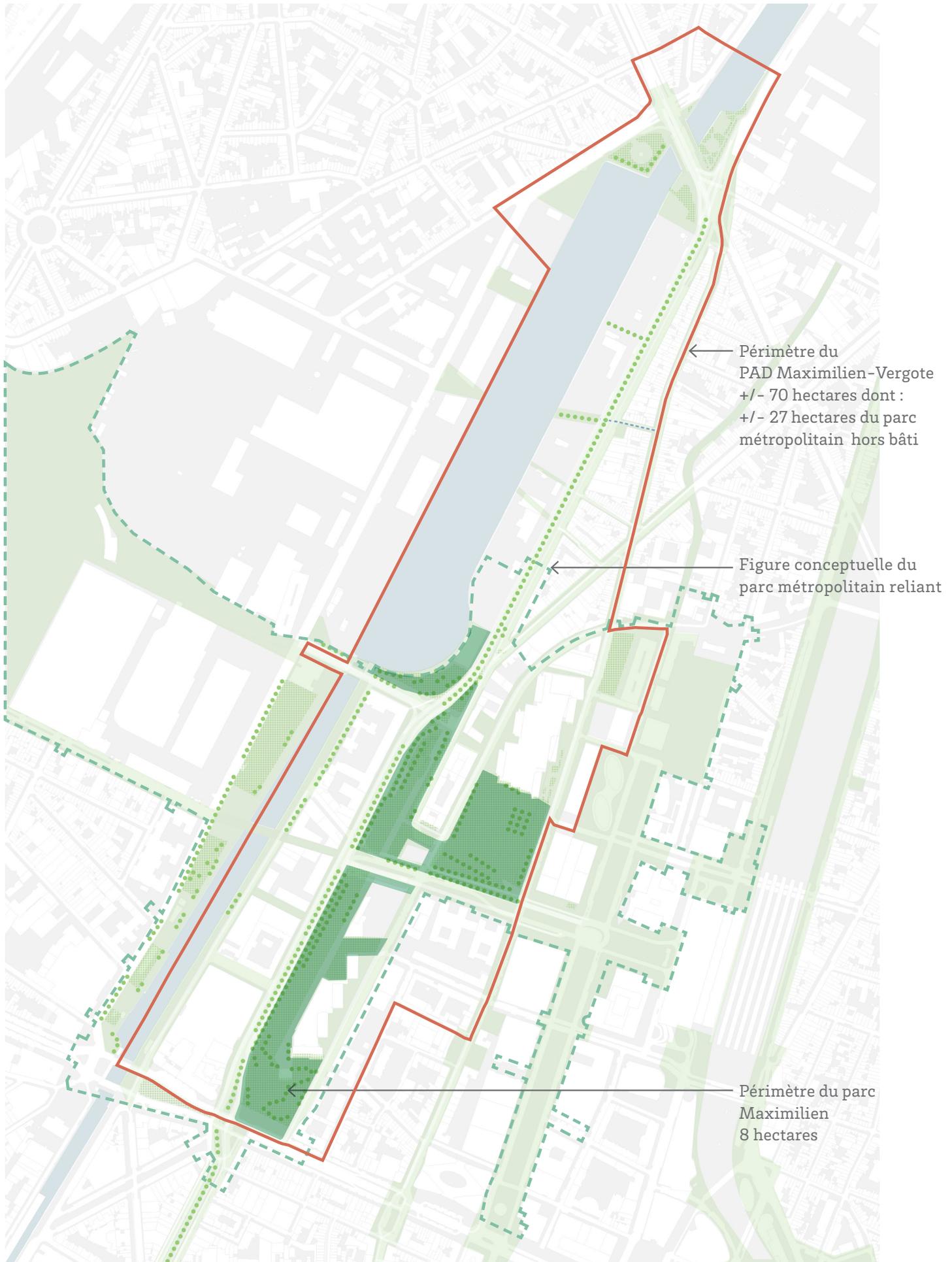
L'ambition de parc métropolitain reliant rencontre plusieurs enjeux du périmètre (cf. Volet informatif, 07 Enjeux du territoire) :

- › Garantir le lien urbanistique et paysager entre les espaces ouverts et les formes bâties ;
- › Restructurer et renforcer les espaces verts et le maillage bleu ;
- › Organiser les différentes mobilités et réduire leurs nuisances au profit des modes actifs, de l'usage du parc Maximilien et des relations inter-quartiers ;
- › Assurer la durabilité et la performance environnementale du quartier et de ses dynamiques.



↑ Projet de réaménagement du parc Maximilien: Max Sur-Senne / Mailler les parcs (2021)

Le projet de réaménagement du parc Maximilien est mené par Bruxelles Environnement pour les parties « Parc » et par Bruxelles Mobilité pour les parties « Voirie ». Les grands éléments du projet sont : la mise à ciel ouvert de la Senne, le maillage des parcs et des milieux écologiques, le déplacement de la Ferme du parc Maximilien, le réaménagement d'un tronçon du boulevard Bolivar et du carrefour des Armateurs. Tout en étant reliées, les différentes parties du projet sont dotées d'une identité et d'une programmation spécifique pour répondre aux besoins locaux (des habitants du parc ou des riverains) et extra-locaux (Territoire Nord, Région) : le parc Saintelette, le parc linéaire le long de Willebroeck, le parc central contre la dalle du Foyer Laekennois, la place et le champ des Armateurs. Pour plus d'informations sur le design et la programmation du futur parc réaménagé, consultez la Direction de la Rénovation Urbaine d'urban.brussels et Bruxelles Environnement.



Reliant¹

Il s'agit de relier des morceaux de ville aujourd'hui déconnectés et disparates en utilisant les espaces ouverts pour étendre et qualifier le parc et le bâti et afin d'ajouter une lecture verticale du paysage urbain.

Sont utilisés :

- Le parc Maximilien (8 ha - 80.000 m²) ;
- Le réseau viaire : boulevard Bolivar, carrefour des Armateurs, le front côté parc du quai de Willebroeck, avenue de l'Héliport, chaussée d'Anvers et rues secondaires ;
- Les espaces résiduels, inaccessibles ou en bordure du périmètre : la parcelle boisée sise à l'angle Anvers/Héliport, les accroches au parc de la Senne et à l'espace Gaucheret ;
- Les fronts bâtis autour et dans le parc.

Ainsi, le parc fait le lien entre les parcours est-ouest – supports transversaux de mixité, d'intensité et d'activités – et les axes infrastructurels nord-sud – armatures paysagères et de stratégies climatiques. Ces éléments sont développés dans la suite (cf. 02 Stratégies).

Au-delà de créer du lien physique, le parc est un lieu de rassemblement des fonctions urbaines, des habitants et des usagers (travailleurs, élèves, migrants, visiteurs, etc.) du périmètre et du Territoire Nord. Il est pensé comme un lieu d'hospitalité et de côtoiement social, sans forcer les interactions.

Le parc sert encore d'écrin pour la valorisation du patrimoine par le cadrage des vues vers le pentagone et vers l'Église Notre-Dame de Laeken et des différents éléments de patrimoine (les petits éléments, les bâtiments classés ou repris à l'inventaire, comme les grandes figures urbaines que sont le musée Kanal-Pompidou, Tour & Taxis, le canal).

Métropolitain

L'échelle métropolitaine du parc découle de la mixité d'usages en son cœur et sur ses abords qui en font un véritable équipement régional à ciel ouvert. Elle découle aussi de sa proximité aux grandes figures urbaines, sa localisation attenante au pentagone et sa proximité à la gare du Nord.

Parc

Le parc Maximilien actuel voit sa qualité et sa superficie augmentées. Au-delà des usages humains, la figure de parc défendue au sein du projet de PAD Max présente de nombreux enjeux pour la maximisation des services écosystémiques rendus.

Améliorer la **qualité** des espaces verts est un enjeu régional majeur. Sur le plan environnemental, le rôle à jouer par les espaces ouverts dans l'établissement des stratégies climatiques est crucial : gestion intégrée des eaux pluviales, végétalisation, production alimentaire, captation du CO₂, constitution d'îlots de fraîcheur, purification de l'air, atténuation des bruits, différenciation des biotopes, refuges pour la faune urbaine... Pour

chiffrer l'apport en biodiversité, le projet de PAD Max propose de recourir au **Coefficient de Biotope par Surface (CBS+)**². Pour le parc spécifiquement, le seuil fixé par Bruxelles-Environnement de 0,60³ est recommandé. Tout autre projet dans le périmètre faisant l'objet d'un permis d'urbanisme, doit être traduit en regard du CBS+, mais aucun seuil minimum n'est imposé. Le niveau de biodiversité sera élevé.

Le parc métropolitain reliant, lieu de séjour et de passage, est multifonctionnel : récréation, éducation, sport, aménités et rencontre de l'autre, contemplation, apport de biodiversité, apport de qualité de vie en ville (fraîcheur, calme...), agriculture urbaine, cheminement... La présence de la Ferme du parc Maximilien est un apport programmatique considérable pour le parc, déjà aujourd'hui. Il sera amplifié par sa relocalisation et son réaménagement. Le parc participe donc directement aussi à l'ambition de mixité.

Le besoin de nature pour une bonne qualité de vie en ville passe aussi par la **quantité** d'espaces verts ouverts au public, en complémentarité de l'espace bâti et des autres espaces publics minéralisés. Le projet vise cet équilibre par la reprise d'emprise de voirie, l'assimilation de voiries secondaires au parc et par le remembrement des espaces publics. Le parc s'immisce dans tous les interstices, mais n'est pas un espace résiduel. Au contraire, il est la matrice du développement, les autres fonctions (logement, activités économiques et équipements) viennent s'y insérer ou s'y greffer. Le réseau viaire est tout à la fois support de mobilité et support des services écosystémiques.

Réseau d'espaces ouverts bruxellois

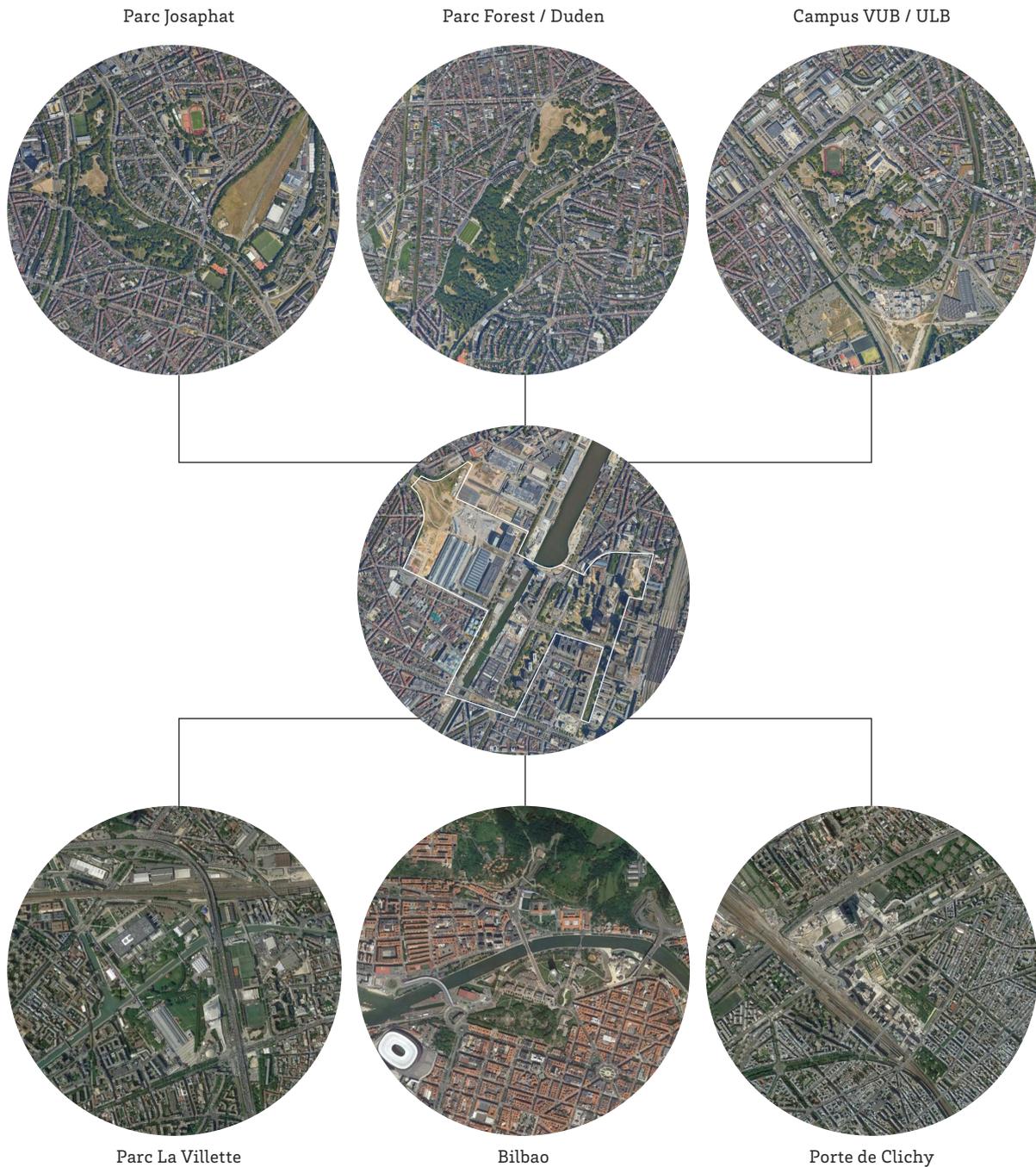
La figure métropolitaine du parc se traduit également par sa taille et son articulation au sein du réseau d'espaces ouverts bruxellois. Le parc représente 8ha dans son emprise stricte et ± 80ha dans son emprise élargie en s'appuyant sur les abords du canal et le réseau vert plus large : le parc de la Senne juste au nord-est du périmètre, le parc Béco du quai des Matériaux, l'espace Gaucheret, Tour & Taxis, la boucle verte, le boulevard Albert II...

Ces dimensions sont comparables à celles d'autres figures de parc reconnues, comme le parc Duden, le parc Josaphat ou le campus de la Plaine. Pour évoquer certains parcs au fort rayonnement en dehors de Bruxelles, cela est comparable au parc de la Villette et à la porte de Clichy à Paris, le parc de Bilbao... Ces exemples démontrent à quel point la programmation d'un parc peut déterminer son statut.

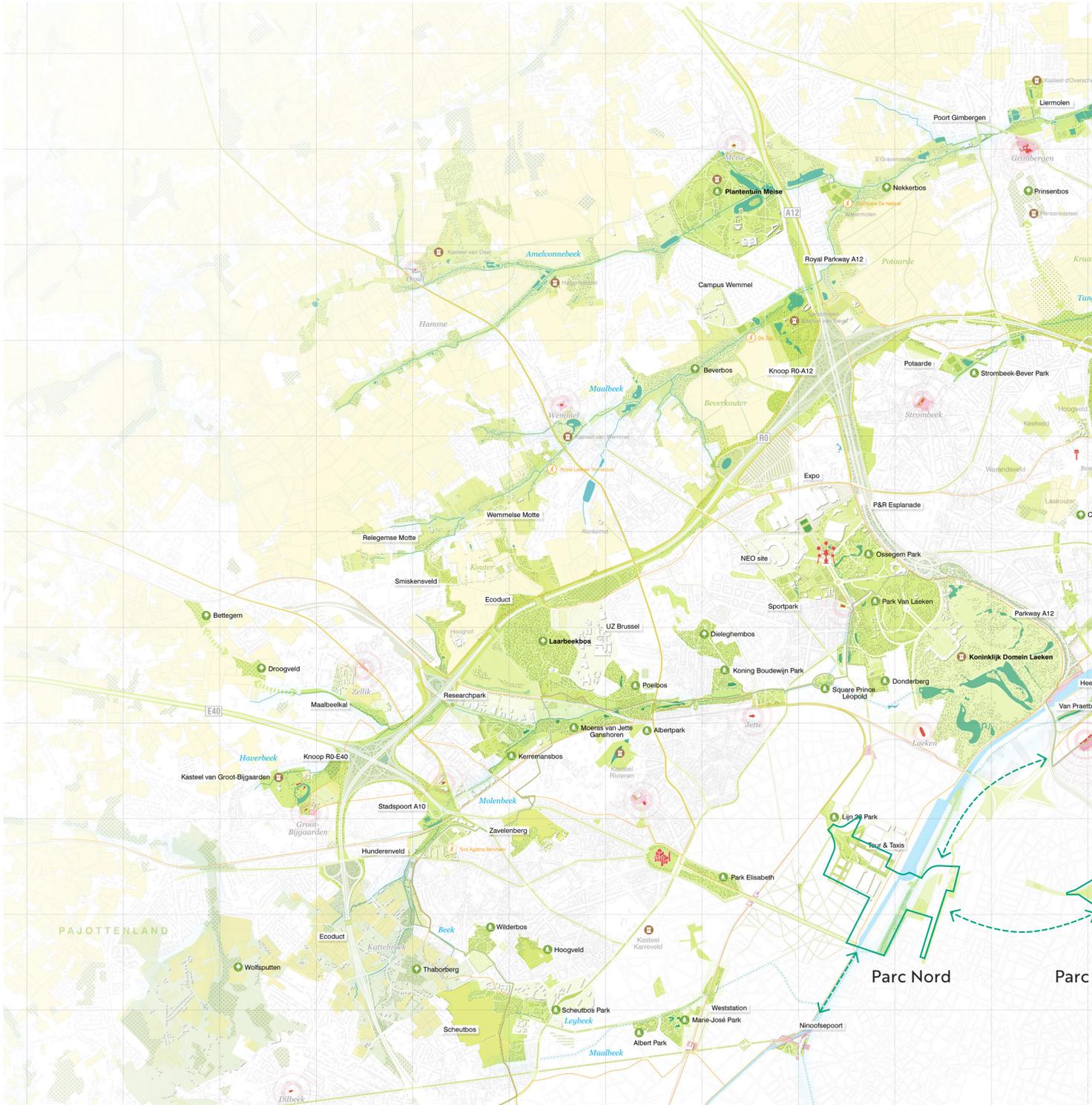
2 Le CBS+ est le rapport qu'il faudrait observer sur toute parcelle entre les surfaces favorisant la biodiversité et la superficie totale de la parcelle. Chaque parcelle offre des possibilités différentes pour favoriser le développement de la biodiversité. On privilégiera les dispositifs agrandissant les surfaces de végétation au sol, tels que jardins en pleine terre et zones humides. Ensuite d'autres dispositifs comme les aires minérales perméables et toitures végétalisées pourront être pris en compte. Source: <https://www.guidedebatimentdurable.brussels>.

3 D'après Bruxelles Environnement, avant réaménagement, le Parc Maximilien bénéficie d'un CBS+ faible de maximum 0,37, si l'on envisage que l'éco-potential des surfaces végétalisées est exploité au mieux, ce qui n'est pas le cas.

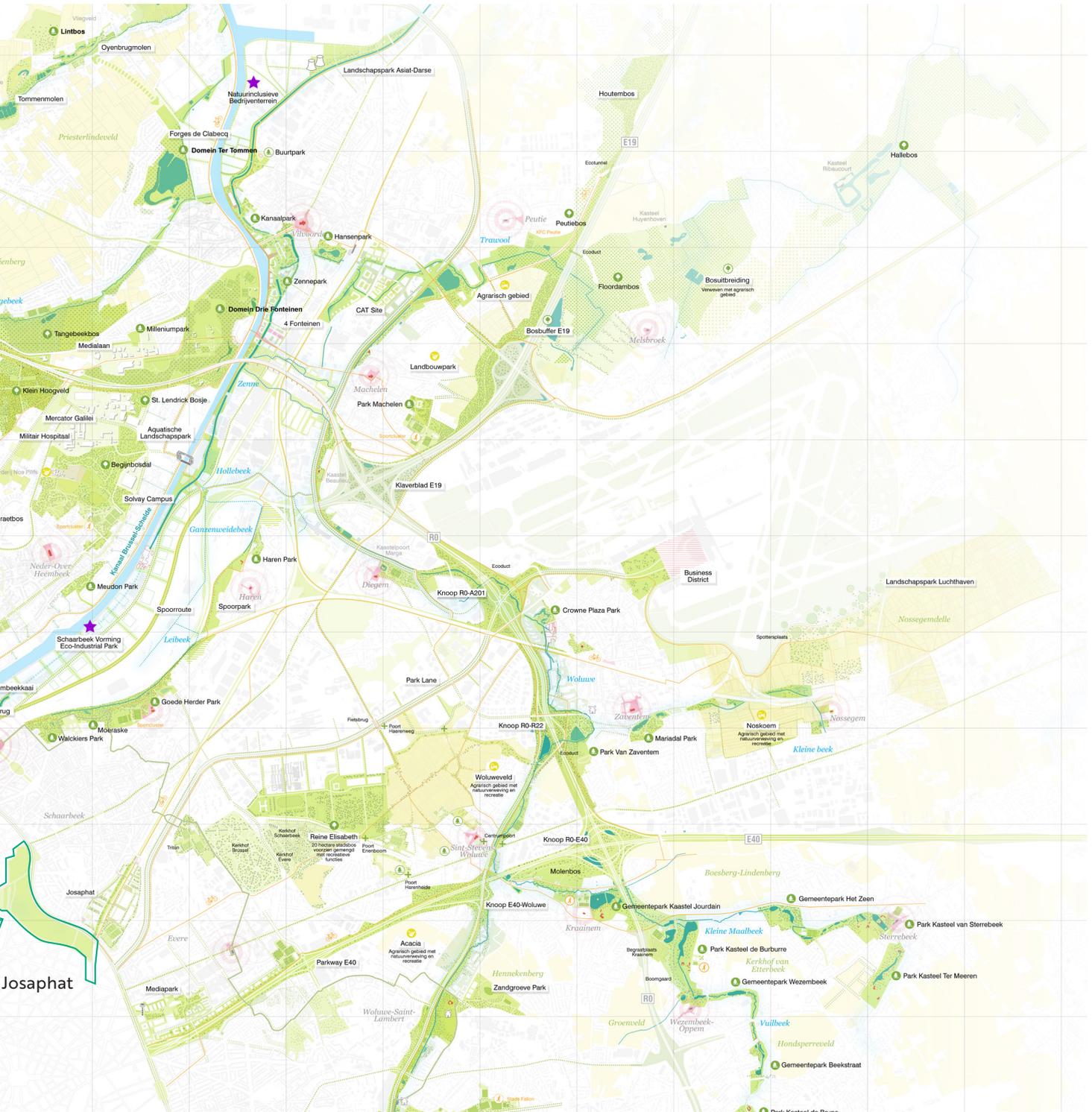
1 La « reliance » est à considérer au niveau territorial, patrimonial et social, en gardant en mémoire que le PAD est un instrument d'aménagement du territoire.



Les aspects sont multiples et deviennent d'autant plus efficaces qu'ils s'intègrent en continuité des corridors écologiques qui rayonnent depuis le centre vers la périphérie de la Région. Le futur parc métropolitain reliant joue un rôle relais important à cet égard, par sa position au cœur de la métropole, vers les corridors qui rejoignent l'E40 à l'ouest, le Molenbeek à travers le parcours de la ligne 28, Meise par les jardins Royaux, le Tangebeek jusqu'à Neder-over-Hembeek, le parcours de la Senne, Machelen... L'aboutissement de ces corridors au sein d'un parc consolidé permettra de renforcer les écosystèmes au sein de la métropole.



↑ Étude OPEN.brussels (BUUR, Antea, Hesselteer)



01.02 PROGRAMMATION MIXTE ET ÉQUILBRÉE

Le périmètre du PAD Max compte d'ores et déjà une grande variété de fonctions réparties dans les différents morceaux de ville sans qu'une logique qualitative de mixité ne soit ni établie ni garantie dans le futur. Poursuivant l'ambition régionale de ville de proximité développée dans le PRDD et tenant compte de la croissance démographique, l'ambition de mixité du projet de PAD Max est :

- › d'assurer la mixité à l'échelle du périmètre ;
- › de se reposer sur les singularités existantes dans le périmètre comme pivot de la programmation avec : le futur musée Kanal-Pompidou comme ancrage culturel, les tours Engie comme charnière avec le quartier Manhattan de bureaux, lui-même amené à évoluer vers plus de mixité, le futur équipement sportif Vergote comme articulation entre les fonctions résidentielles et récréatives et les fonctions portuaires du périmètre ;
- › de maximiser la qualité de chacune des fonctions.

Une programmation mixte garantira l'animation du périmètre et particulièrement de son espace public par l'activité que créent les entrées d'habitations, les commerces, les équipements, les activités productives aux rez-de-chaussée. L'espace public lui-même, et particulièrement le parc métropolitain reliant, participent à la mixité par leurs aménagements variés.

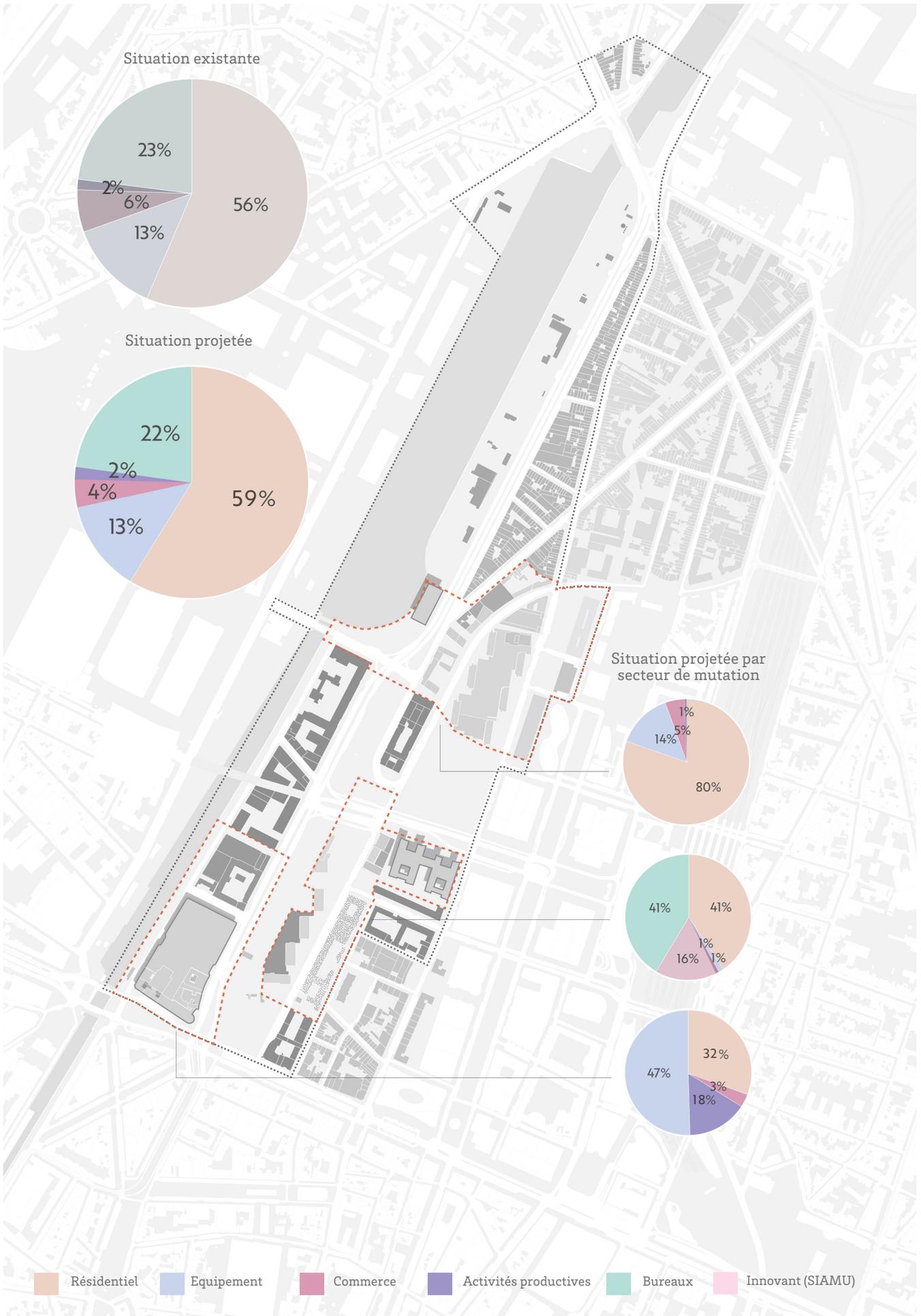
Le développement de la mixité peut aussi reposer sur deux grandes figures urbaines d'envergures régionales proches : la gare du Nord comme pôle multimodal et lieu d'un futur développement mixte encadré par le PPAS 19 en cours de modification, et le site de Tour & Taxis comme pôle mixte logement / bureau / équipement / culturel / productif / et espace public vert.

L'ambition de programmation mixte et équilibrée rencontre plusieurs enjeux du périmètre (cf. Volet informatif, 07 Enjeux du territoire) :

- › Renforcer la mixité fonctionnelle dans toutes les parties du périmètre pour renforcer sa vitalité sociale et économique ;
- › Garantir un développement résidentiel de qualité, confortable, inclusif et adapté à la mixité fonctionnelle et sociale ;
- › Valoriser la force économique locale et le patrimoine comme catalyseurs de la revitalisation urbaine et garantir le rayonnement du périmètre vers le reste de la Région ;
- › Créer des nouvelles centralités de rayonnement local et régional ;
- › Assurer la durabilité et la performance environnementale du quartier et de ses dynamiques.

Stratégiquement, le PAD permet et encadre un potentiel d'augmentation de la fonction résidentielle dans son périmètre sans compromettre la fonction productive, qui, suivant le plan, serait pérennisée et pourrait légèrement augmenter.

Les ajustements de la répartition globale des usages entre situation existante et projetée n'impliquent pas de pression sur les tissus consolidés actuels. Ce sont certains secteurs aux fortes possibilités de mutation qui pourront influencer la proportion globale en incorporant des parts significatives de nouvelles fonctions.



Logements qualitatifs et inclusifs

Pour assurer la qualité et le caractère inclusif des logements rénovés ou créés dans le périmètre et répondre aux enjeux issus d'une concentration de difficultés sociales et d'une dynamique immobilière ne répondant pas aux besoins des populations locales, le projet de PAD Max prévoit que la rénovation / production naturelle publique ou privée soit complétée / régulée par les types de logements suivants :

› Des logements abordables

Les réserves foncières publiques du périmètre du PAD sont une opportunité de créer des nouveaux logements publics à finalité sociale et exemplaires dans les espaces centraux de la Région. Les nouveaux développements, privés ou publics, devront proposer soit des logements moyens, soit des logements sociaux. Le volet réglementaire encadre ceci.

› Des logements équipés

Les nouveaux développements sont une opportunité d'offrir des logements équipés d'espaces extérieurs privés ou collectifs, de locaux collectifs pour des fonctions variées comme des espaces de rangement, de buanderie, de partage d'outils ou de petits équipements de la maison, de bureaux...

› Des grands logements

L'offre devra prévoir des logements à 3 chambres et plus pour accueillir les ménages de taille moyenne et grande afin de les stabiliser dans le périmètre, au cœur de la Région.

› Des habitats solidaires : des logements adaptés aux personnes âgées et PMR et des logements d'accueil pour les publics précarisés ou stigmatisés

Entre équipements et logements, l'offre devra comprendre des logements en habitat solidaire. Bruss'help identifie notamment un manque de logements dits « bas seuil » pour les sans-abris et les primo-arrivants à l'échelle du Territoire Nord.

Equipements locaux et régionaux adaptés, complétés de commerces et services

Pour une vie urbaine de qualité répondant aux besoins locaux et extra-locaux générés par la ville dense, les fonctions résidentielles et professionnelles doivent être accompagnées d'équipements, commerces et services. Leur quantité doit tenir compte des besoins existants du quartier et des besoins induits des futurs habitants et usagers amenés par l'évolution normale de la ville et par la mise en œuvre du projet de PAD Max. Leur qualité doit assurer leur fréquentation et permettre l'activation du périmètre par une ouverture maximale physique et visuelle au contexte, surtout aux rez-de-chaussée.

Les fonctions commerciales et de services sont plus facilement développées et d'avantage portées à l'échelle régionale que la fonction équipement. Elles sont donc permises et localisées afin d'assurer le bon approvisionnement du périmètre, mais sont moins favorisées que la fonction équipement.

Le projet de PAD Max favorise l'implantation de nouveaux équipements dans les secteurs de mutation en faisant des suggestions de types d'équipements (cf. 02. Stratégies, 02.03 Secteurs de mutation) et donne une vision d'ensemble aux différents projets en cours (musée Kanal-Pompidou et équipements prévus par le CRU 1 et le CQD Hélicoptère-Anvers).

Les besoins en équipements identifiés sont les suivants :

- › Petite enfance - crèches et garderies ;
- › Personnes âgées - centre de jours, lieux d'activités ;
- › Personnes fragilisées (personne en décrochage scolaire ou du marché du travail, migrants et sans-abris) - écoles des devoirs, accompagnement à l'emploi, centre de formation, centre d'accueil et d'orientation, logements d'accueil (cf. ci-avant Logements qualitatifs et inclusifs) ;
- › Ecoles fondamentales et secondaires ;
- › Culture - bibliothèques, petites salles de spectacle, lieux d'émancipation et de citoyenneté pour développer la sociabilité dans le quartier ;
- › Sport - piscine et salles de sport ;
- › Santé - infrastructures locales type maisons médicales ;
- › Entre commerce et équipement, un marché couvert.

La réflexion doit être équilibrée à l'échelle du périmètre du PAD Max et doit aussi tenir compte des développements en cours et à venir dans son contexte proche, notamment à Tour & Taxis et dans le quartier Nord. La TaskForce Equipement⁴ et le Service Ecole⁵ de perspective.brussels ainsi que l'Equipe Territoire Nord, veilleront à la complémentarité et la synergie des équipements au fur et à mesure du développement des projets.

4 La Task Force Equipements de perspective.brussels clarifie les besoins de la Région de Bruxelles-Capitale en équipements collectifs, facilite leur planification et leur réalisation. <https://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/equipements-collectifs/task-force-equipements>.

Caractérisation illustrative :

Source. perspective.brussels, TaskForce Equipement

TYPES EQUIPEMENTS	SUPERFICIE	DÉTAIL
Petite enfance - crèche	800m ²	
Ecoles		
Ecole fondamentale	3.000m ² à 4.000m ²	475 élèves
Ecole secondaire	5.000m ² à 6.000m ²	600 élèves
Santé		
Maison médicale	500m ² à 1.000m ²	
Autre équipement de soin	500m ² à 1.000m ²	
Culture		
Espace de diffusion : expositions, concert	1.000m ² à 2.000m ²	5m à 10m sous-plafond
Bibliothèque, centre culturel	500m ² à 1.000m ²	
Café culture	Moins de 500m ²	
Social		
Salle de fête/ espace de rencontre	500m ²	
Local pour associations	500m ²	
Ecole des devoirs	1.000m ²	
Centre de services local	500m ² à 700m ²	
Structure d'accueil primo-arrivants	2.000m ² à 3.000m ²	
Sport		
Centre sportif local	600m ² à 3.000m ²	6m à 9m sous plafond
Piscine	1.000 m ² à 6.000 m ²	7m sous plafond

Economie urbaine renouvelée

Le périmètre étant en bord de canal et comprenant déjà plusieurs poches d'activités productives diversifiées (concession du Port de Bruxelles, locaux de la Ville de Bruxelles, activités productives et commerces de gros de Masui), l'orientation de cette mixité vise à préserver et implanter des entreprises productives qui répondent aux objectifs régionaux. A savoir : promouvoir une économie locale, productive (notamment les activités de production de biens matériels finalisés et semi-finalisés), faiblement consommatrice d'énergies polluantes, innovante en matière de développement durable et d'économie circulaire et adaptée aux besoins du quartier et à sa demande en emplois (éviter l'exclusion et le déplacement des résidents et des acteurs économiques actuels).

La volonté de mixité, implique l'intégration des activités productives dans le tissu urbain et l'assurance d'une adéquation fonctionnelle et spatiale. Un effort de viabilité doit être fait pour les rendre visibles et compatibles avec les usages de l'espace public et les autres fonctions environnantes afin de renforcer leur identité et leur acceptation. Le projet de PAD Max organise et prévoit plusieurs zones d'activités productives, décrit comment celles-ci s'intègrent au contexte et limite la concurrence avec d'autres fonctions. Une logistique adaptée et elle aussi ancrée dans la transition, doit assurer le bon fonctionnement des activités et réduire les conflits d'usage. Les développements prévus dans le projet de PAD Max doivent tirer parti de la proximité du centre TIR et de son futur redéveloppement. Ils doivent profiter de l'axe allée Verte / quai de Willebroeck en partie dédié à une boucle poids-lourds selon Good Move et ajouter

une boucle de petite logistique urbaine (petits centres de distribution, camionnettes électriques, vélos cargos...).

Les éléments sont développés dans les parties suivantes : 02.03 Secteurs de mutation, 02.03 Tissus consolidés et Volet réglementaire.

Pour assurer l'opérationnalisation de cette économie urbaine renouvelée, elle doit être portée par des politiques de mise à l'emploi et de formation, y compris pour les publics fragilisés. Par ailleurs, les entreprises d'ores et déjà implantées dans le périmètre devront être accompagnées par les pouvoirs publics afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de transition. Complémentairement au PAD Max, une mission commune hub. brussels / perspective.brussels a été initiée et devra être poursuivie pour travailler avec les forces vives locales à la dynamisation de ce tissu.

02

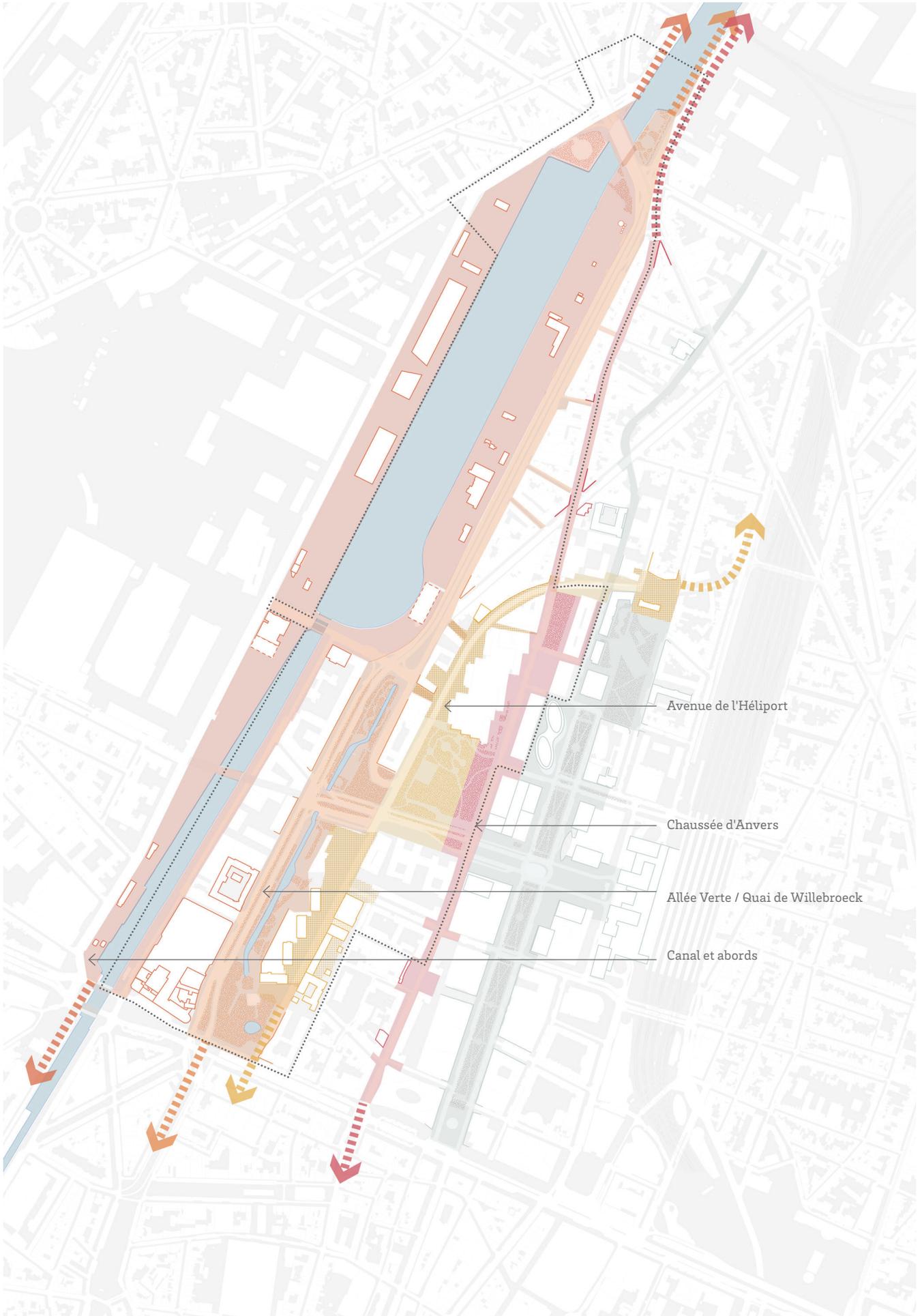
STRATÉGIES

Pour préciser et concrétiser les ambitions précédemment énoncées, le projet de PAD Max repose sur quatre stratégies spatialisées avec des répercussions opérationnelles. La première stratégie consiste à développer les axes nord-sud comme armature paysagère, identitaire, climatique et reliante avec l'échelle métropolitaine. La deuxième vise à affirmer la présence et l'usage de parcours est-ouest comme support de mixité, d'intensité locale, d'activité et de services écosystémiques à l'échelle locale. La troisième encadre et permet le développement de secteurs de mutation comme pivots de développement et de transformation. Enfin, la quatrième stratégie porte sur le renforcement des tissus consolidés existants afin de leur permettre de mieux répondre aux besoins sans perdre leur intégrité.

02.01 AXES NORD-SUD

comme armature paysagère, identitaire, climatique et reliante avec l'échelle métropolitaine

Le périmètre du PAD Max et plus largement le Territoire Nord sont historiquement organisés selon une structure nord-sud marquée par les grands axes infrastructurels : canal, allée Verte / quai de Willebroeck, avenue de l'Héliport, chaussée d'Anvers, boulevard Albert II et voie ferrée. Ces axes infrastructurels participent à la compréhension du territoire. Le projet de PAD Max vise à capitaliser sur cette fonction et à la compléter d'une fonction d'armature paysagère et support de la stratégie climatique.



Garantie de qualité

Les projets d'aménagement des voiries et espaces publics qui suivront le PAD Max devront :

- › préciser les propositions spatiales qui illustrent la présente partie en suivant les descriptions stratégiques ;
- › faire l'objet d'un accompagnement par les instances régionales et communales et d'un processus de participation ;
- › être accompagnés d'études de qualité paysagère, environnementale, de mobilité et de stationnement.

Objectifs

Le projet de PAD Max vise à qualifier les axes nord-sud de manière à ce qu'ils assurent les grands services écosystémiques. A l'échelle du périmètre du PAD Max et à l'échelle du Territoire Nord, ces axes sont :

› Des structures écologiques.

Leur continuité permet d'en faire de véritables corridors écologiques et de résilience climatique en lien avec le maillage vert régional. Les connecter transversalement entre eux les renforce encore et crée un maillage vert fin (cf. 02.02 Parcours est-ouest).

Ils permettent l'absorption des eaux pluviales, l'augmentation de la biodiversité, la protection d'écosystèmes rares et/ou riches, la régulation thermique, l'amélioration de la qualité de l'air, la désimperméabilisation, voire participent au maillage noir (avec une luminosité faible la nuit, favorable au refuge pour la faune urbaine) à établir à l'échelle de la Région.

› Des armatures paysagères et scénographiques.

Ces axes composent des perspectives visuelles non seulement à vol d'oiseau, depuis les tours et bâtiments hauts, mais également depuis l'espace public. L'aménagement permet de renforcer le rôle de la canopée végétale dans la lecture verticale du périmètre.

Ensemble, les axes allée Verte / quai de Willebroeck et avenue de l'Héliport, reliés par le parc Maximilien, constituent aussi une accroche importante du périmètre au pentagone en offrant des continuités physiques et symboliques, atténuant ainsi la rupture causée par la petite ceinture.

› Des supports de mixité et d'usages anthropologiques.

Ils encouragent la rencontre, les sports et loisirs, l'éducation, la mobilité avec notamment des parcours structurants pour modes actifs et une logistique intégrée.

Ils sont éclairés de manière adaptée pour refléter et accompagner les différents usages et pour affirmer des lieux d'animation. Une distinction est ainsi faite entre les lieux d'animation nocturne et les lieux de calme.

Hors périmètre, à l'est de la chaussée d'Anvers, il faut noter la présence de deux axes nord-sud d'importance majeure dans le Territoire Nord : le boulevard Albert II et la voie ferrée. La mission sur le Territoire Nord, veille à étendre la réflexion du projet de PAD Max sur ceux-ci.

Objectifs de durabilité



Environnement humain

Les axes nord-sud sont utilisés comme supports de lieux de vitalité sociale et économique au fil des différentes activités qu'ils longent, de façon spécifique pour chaque axe. Ainsi, ces axes permettent de gérer les transitions entre les différents tissus urbains et deviennent des lieux d'organisation de la mixité et de l'inclusion.

Si des lieux d'animation comme des terrasses, des lieux d'expositions ou d'évènements peuvent y être organisés, il sera important de veiller à leur accessibilité au plus grand nombre et au maintien d'espaces strictement publics et gratuits.



Développement spatial

En gardant la force structurante de ces axes, le projet vise à créer des synergies entre les éléments naturels et les usages humains dans une logique de services écosystémiques. Il vise à étendre l'appropriation des espaces aux modes actifs, aux riverains, habitants et travailleurs, aux visiteurs.



Mobilité

La stratégie Good Move et sa logique de maille est concrétisée sur les axes nord-sud avec une réduction de la pression automobile, une logistique organisée, une valorisation et une sécurisation des modes actifs, une réduction du stationnement en voirie au profit de la végétalisation, de la fonction de séjour et des modes actifs.

Les axes doivent être pensés comme des infrastructures performantes et sécurisantes pour tous les modes, avec une priorité aux modes actifs. De petits équipements publics (parkings, lieux de réparation vélos, centres de logistique, stationnements réservés...) seront développés au fil de l'évolution des différents trafics et en adéquation avec les activités développées le long des axes.



Développement de la nature

Les axes nord-sud, aujourd'hui presque exclusivement dédiés à la circulation routière, changent d'identité. Ils sont marqués par une forte présence de la nature grâce à la végétalisation des axes dont les objectifs sont le développement des services écosystémiques et l'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe).



Cycle de l'eau

Tirant parti de la topographie en fond de vallée et de la présence du canal et de la Senne et considérant le faible potentiel d'infiltration de cette zone argileuse, l'aménagement des axes nord-sud propose une déminéralisation maximale, adaptée selon les usages, afin de développer des solutions de retentions à vocation technique, paysagère et

didactique et de gestion des eaux polluées et ainsi préserver le canal et la Senne.

L'aménagement des espaces publics veille à proposer des points d'eau potable et des services sanitaires publics.



Environnement physique

L'aménagement des axes nord-sud vise globalement un maximum de retour au vrai sol, au rétablissement de sols vivants au détriment des emprises carrossables et du stationnement, sous réserve de toujours permettre le bon fonctionnement des quartiers. Des travaux d'assainissement pourraient être nécessaires. Afin d'optimiser les coûts d'excavation et les filières d'évacuation des terres polluées, une stratégie d'excavation sélective pourrait être menée.

L'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe / effet d'îlot de chaleur, effets du vent) visée par l'apport de nature sur les axes nord-sud participe aussi à l'amélioration du cadre physique.



Matière et ressources

Dans une logique circulaire, l'aménagement des axes nord-sud veille à maximiser la réutilisation des ressources disponibles sur place par leur identification précise et leur valorisation dans l'espace public. Des synergies devront être proposées afin de favoriser le emploi et la circularité au sein de projets de réaménagement de voiries et d'espace public et les développements bâtis. Si le emploi n'est pas possible, des ressources locales et durables transportées durablement (par exemple via le canal) seront utilisées. La mise en œuvre de matériaux est facile, démontable et réversible pour permettre l'évolutivité des aménagements. La déminéralisation progressive devient une source de matériaux de récupération. Les axes est-ouest peuvent encore prévoir des lieux de gestion des déchets organiques et d'utilisation de l'eau de pluie.



Energies

Les espaces publics sont conçus et utilisés de façon à consommer un minimum d'énergie. L'énergie consommée sera idéalement issue d'une production renouvelable, liée à la gestion énergétique des secteurs et tissus proches. Spécifiquement le type d'éclairage des axes nord-sud veille à être peu énergivore et à générer une luminosité respectueuse de la biodiversité (chauve-souris, oiseaux...), par ailleurs favorable au sentiment de sécurité. Ce point est particulièrement sensible aux abords du canal et des espaces verts en parc ou en voirie.

Les travaux de réaménagement de ces axes se feront de façon coordonnée avec les développements bâtis futurs, notamment dans les secteurs de mutation (cf. 02.03), pour permettre l'établissement des réseaux de gestion mutualisée de l'énergie.

CANAL ET ABORDS



1. Plan de qualité paysagère et urbanistique - BKP (2019)
2. Parc quai des Matériaux (2018)
3. Plan d'Aménagement Directeur Porte de Ninove (2019)
4. Les espaces publics de Saintelette (2020)
5. Masterplan Brussels Royal Yacht Club (2019)

Situation existante et projets en cours

Le Plan Canal (2015), le BKP (2019) et encore le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles (2019) dédient :

- › le bassin Béco, ses quais et ses abords directs aux activités récréatives et urbaines. Les futurs aménagements du quai des Matériaux prévoient des activités récréatives et sportives qui viendront renforcer la vitalité sociale de la rive gauche du bassin Béco ;
- › le bassin Vergote, ses quais et ses abords aux activités portuaires utilisant la voie d'eau ⁶.

Dans la foulée, Good Move (2020-2030) propose une spécialisation multimodale des voiries qui accompagne ce choix au niveau de la mobilité, avec notamment l'inscription d'une boucle poids-lourds autour du bassin Vergote.

Les quais du bassin Béco constituent une partie du maillage vert régional du PRDD et apparaissent comme une structure paysagère linéaire à renforcer dans le BKP.

Importance métropolitaine

Le canal offre un potentiel déterminant face aux défis de développement de la Région. Sur le tronçon compris dans le périmètre du PAD Max (1.800 m des 14 km en RBC), trois défis peuvent être relevés : favoriser le développement économique en capitalisant sur les activités industrielles en place, permettre la mixité tout en évitant une trop forte confrontation des fonctions grâce à la distinction entre le bassin Béco et le bassin Vergote (voir ci-avant) et aménager l'espace public pour renforcer la cohésion (identité et relation aux autres quartiers) et la qualité des espaces publics du territoire du canal.

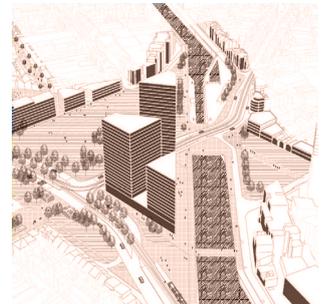
1



2



3



4



5



⁶ Les deux rives du bassin Vergote sont en zone d'activités portuaires et de transports (ZAPT) au PRAS.

Description

Le projet de PAD Max poursuit les ambitions du BKP et du Masterplan 2040 du Port et affirme leurs intentions. Le canal et ses abords est utilisé comme :

- **Axe de logistique de transport par bateaux**
Le canal et les parcelles du Port de Bruxelles du bassin Vergote seront utilisés comme axe d'acheminement et d'évacuation des matériaux dans une logique d'économie circulaire à l'échelle du périmètre et métropolitaine.
- **Axe climatique, de biodiversité et paysager**
Les futurs aménagements des espaces publics et des quais du canal doivent préserver des zones minéralisées tout en maximisant la présence de la nature, notamment le long du quai des Péniches et au sein des percées visuelles prévues dans la zone portuaire (cf. 02.04 *Tissus consolidés, Tissu portuaire*). Ces aménagements permettront de réguler les micro climats de ces longs quais linéaires (ombres, fraîcheur...), d'accueillir et de renforcer la biodiversité végétale et de la petite faune, d'intensifier la valeur paysagère du canal au profit de ses riverains et utilisateurs et au profit du maillage vert et bleu bruxellois.
- **Axe d'activités sociales, récréatives, de loisirs et culturelles**
Le développement spatial de l'axe du canal et ses abords veillera à accompagner la démarcation axe récréatif / axe productif pour qu'elle soit vécue comme un enchaînement varié et non comme une rupture. Des abaissements ponctuels des quais réservés aux piétons et aux modes actifs y sont encouragés à conditions que l'utilisation de la voie d'eau à des fins portuaires et de loisirs soit assurée et que les actes et travaux n'aillent pas à l'encontre de la valeur climatique du canal mais, au contraire, la renforce. Les aménagements veilleront encore à apporter une plus-value sociale et de santé aux abords du canal en réduisant les nuisances subies sur l'axe : tampon acoustique entre les activités de loisirs ou productives et les espaces publics et amélioration de la qualité de l'air.

L'axe du canal et ses abords est composé de deux segments aux identités et aux rôles spécifiques : le segment du bassin Béco, orienté vers le dynamisme urbain, culturel et récréatif et le bassin Vergote, orienté vers la consolidation des activités productives et logistiques. Ces deux segments s'articulent entre eux et avec les territoires proches à travers les nœuds urbains suivants : Saintelette (articulation avec le centre) ; le pont Suzan Daniel (articulation avec Tour & Taxis), Armateurs (articulation entre les deux segments) et De Trooz (lien avec le tissu urbain du nord de la Région). Ces nœuds / traversées sont utilisés pour assurer la connexion transversale du périmètre, et plus largement du Territoire Nord, et pour rythmer l'axe par des carrefours apaisés.

Le long du bassin Béco

Juste hors périmètre, le pont Saintelette et le carrefour Yser marquent l'accroche au pentagone. Le fonctionnement modal de ce lieu est à l'étude chez Bruxelles Mobilité et les intentions du projet de PAD Max s'y raccrochent : amélioration des mobilités, réduction des conflits, et amélioration paysagère. Ce lieu marque le croisement avec boulevard Léopold II, axe transversal

régional important, qui sera prochainement travaillé dans le cadre du CRU 6 « autour de Simonis ».

Le long du bassin Béco, le quai des Péniches et les voiries adjacentes forment un espace public à caractère portuaire et unitaire, destiné au séjour, au passage des modes actifs et à la desserte strictement locale. Le quai des Péniches sera végétalisé en faveur du renforcement du couloir biologique du canal, de l'apport d'ombrage et de la matérialisation du parc métropolitain reliant. Toutefois, le caractère minéral du quai sera maintenu, en complémentarité avec le quai des Matériaux sur l'autre rive, qui est lui verdurisé et aménagé en parc.

Le projet de PAD Max soutient les travaux menés dans le cadre du BKP et est favorable à la réalisation d'un abaissement du quai à hauteur de la Ferme des Boues afin d'accentuer le rapport à l'eau et le confort de l'espace public et d'accompagner les futures activités culturelles et les développements résidentiels dans le secteur de mutation de Béco – Willebroeck (cf. 02.03). Le quai et son potentiel abaissement permettront de stimuler la vitalité de ce tronçon de l'axe en devenant un lieu de rencontres et d'échanges pour les habitants et travailleurs des quartiers proches. Le réaménagement du quai des Péniches et des voiries perpendiculaires valorisera les matériaux existants ainsi que les éléments du patrimoine industriel.

Le long du bassin Vergote

Le quai des Armateurs, intégré dans le projet de réaménagement du parc Maximilien, est mis en valeur et relié au parc par le réaménagement du carrefour des Armateurs ce qui permet d'étendre le parc et d'offrir un point de vue remarquable sur le canal et le nord de Bruxelles. Les traversées piétonnes et cyclables sont facilitées et sécurisées (cf. *Allée Verte / quai de Willebroeck*). L'aménagement de la place des Armateurs est un enjeu important pour le développement de la nature car il constitue la jonction entre la traversée écologique du canal (BKP) et le parc Maximilien réaménagé.

A hauteur du bassin Vergote, les quais restent à court et moyen terme à usage stricte du Port de Bruxelles et de ses concessions. Le projet de PAD Max vise toutefois une amélioration de l'usage du sol et une meilleure intégration aux quartiers (cf. 02.04 *Tissus consolidés, Tissu portuaire*). A plus long terme, selon l'évolution de modes de fonctionnement des entreprises portuaires, une réflexion sur l'accès public aux quais productifs, ponctuellement ou périodiquement, hors utilisation par les concessions, pourra être menée afin d'encore affirmer leur intégration aux quartiers.

Le pont-carrefour De Trooz a un double rôle : marquer l'entrée de ville et être un lieu de destination pour les quartiers riverains. Il fait le lien entre la grande échelle du paysage du canal et le tissu local. Dans le périmètre, ce lieu doit articuler les espaces bâtis et ouverts : le Monument au Travail réaménagé dans le cadre du CRU 1, les passerelles longeant le canal réalisées via des fonds européens FEDER, la requalification des parcelles portuaires. Le fonctionnement modal de ce lieu est à l'étude à Bruxelles Mobilité et les intentions du projet de PAD Max s'y raccrochent.



ALLÉE VERTE / QUAI DE WILLEBROECK



1. Parc Max-Sur-Senne (2021)
2. Musée Kanal-Pompidou (2017)

Situation existante et projets en cours

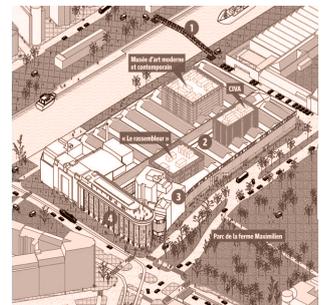
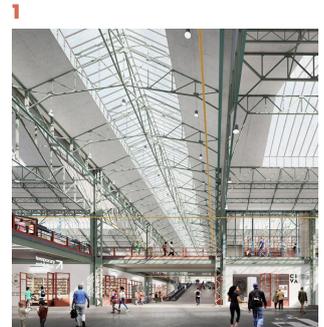
L'allée Verte est bordée à l'ouest par des activités portuaires et à l'est par le tissu mixte de Masui. Le quai de Willebroeck est bordé à l'ouest par le futur musée Kanal-Pompidou, la Ferme des Boues et les nouveaux développement Béco et à l'est par le parc Maximilien dans sa partie linéaire où le projet de réaménagement prévoit l'ouverture de la Senne.

La plus grande intensité de trafic motorisé du périmètre est concentrée sur l'axe allée Verte / quai de Willebroeck. Ce statut est confirmé par Good Move dans la spécialisation multimodale des voiries avec des statuts auto PLUS et transports en commun CONFORT et qui ajoute aussi un usage vélo CONFORT sur tout l'axe et une boucle poids lourds au niveau de l'allée Verte (autour du bassin Vergote). Il est confirmé aussi par le projet de réaménagement du parc Maximilien qui ne table pas sur une diminution du trafic même s'il prévoit le réaménagement du carrefour des Armateurs pour en sécuriser l'utilisation et la traversée (vers le quai et le pont des Armateurs) et la reprise partielle de la bande de stationnement du quai de Willebroeck côté parc pour élargir celui-ci et végétaliser ses abords.

Importance métropolitaine

L'axe allée Verte / quai de Willebroeck est une grande pénétrante urbaine qui fait le lien entre la première couronne via le carrefour De Trooz et le centre-ville via le carrefour Yser et la petite ceinture. Le quai de Willebroeck (N201) est un axe structurant régional.

Le tronçon nord est l'un des lieux clés du système logistique de la zone portuaire du canal. Il permet d'assurer une connexion entre les activités du bassin Vergote et la zone industrielle de Buda et le ring. Le pont des Armateurs constitue la limite entre les activités portuaires et les activités urbaines et récréatives.



Description

Le projet de PAD Max garantit le maintien de l'intensité de trafic (capacité et fonction) à court et moyen terme, et affirme les intentions pour améliorer les usages multiples de l'axe. L'axe allée Verte / quai de Willebroeck est utilisé comme :

► **Axe d'entrée et sortie de ville et de logistique routière en transition**

L'axe est et reste une pénétrante importante. Dès le court terme, et en adéquation avec les ambitions du CRU 1 et du réaménagement du parc et des voiries et carrefours proches, le projet de PAD vise à réduire la pression automobile au profit des modes actifs : longitudinalement la vitesse est ralentie, transversalement les traversées cyclo-piétonnes sont facilitées. Les aménagements doivent être pensés comme des infrastructures performantes et sécurisantes pour tous les modes notamment en assurant la continuité des itinéraires cyclables et des cheminements et leur lisibilité dans l'espace public. Les aménagements doivent également intégrer une logistique lourde (poids-lourds).

Des équipements publics de type parking vélos et point de réparation vélos, centres de logistique, stationnements réservés... seront développés au fil de l'évolution des différents trafics. Ces équipements peuvent être directement intégrés à l'axe ou à proximité, ex : dans les secteurs de mutation (cf. 02.03), la dalle Hélicopter spécifiquement est un bon emplacement.

Sur le long terme, le projet de PAD Max compte sur le changement des habitudes de mobilités attendus tant au niveau particulier que professionnel et encourage Bruxelles Mobilité dans sa volonté de mettre en œuvre des solutions plus drastiques en amont du périmètre pour permettre une réduction du trafic routier sur cet axe. Son emprise carrossable pourra dès lors être réduite et les abords utilisés pour renforcer l'axe dans ses fonctions détaillées ci-dessous.

► **Axe climatique, de biodiversité et paysager**

Les futurs aménagements de l'axe restent viables tout en maximisant la présence végétale. Les aménagements de végétalisation et d'intégration de dispositifs de gestion de l'eau permettront de rafraîchir l'axe et les îlots qui le bordent, d'accueillir et renforcer la biodiversité végétale, d'intensifier la valeur paysagère de l'axe au profit de ses riverains et utilisateurs et au profit du maillage vert bruxellois en utilisant au mieux toute la largeur de l'axe et en profitant des aménagements déjà prévu dans le projet de réaménagement du parc.

Le BKP recommande de requalifier le profil de voirie afin de compléter l'alignement d'arbres central existant par deux nouveaux alignements sur les côtés.

► **Axe d'équipements régionaux et d'activités productives**

Lien entre activités portuaires et tissu mixte de Masui, entre activités récréatives (futur équipement sportif Vergote), sociales, culturelles (futur musée Kanal-Pompidou) et résidentielles (nouveaux et futurs développement) et parc..., cet axe est intrinsèquement mixte et son aménagement doit assurer un usage partagé et apaisé et viser une vitalité sur toute sa longueur. L'aménagement devra répondre à l'inten-

sification des usages des tissus qui le bordent. Sont à anticiper selon les stratégies développées dans le projet de PAD (cf. 02.03 Secteurs de mutation et 02.04 Tissus consolidés) : l'animation de la façade et des abords de la zone portuaire, l'accroissement et la diversification de l'usage de la contre-allée le long de Masui, l'utilisation par le large public des abords du parc et du futur musée Kanal-Pompidou.

L'aménagement veillera à amener une plus-value sociale et de santé aux abords de l'axe en réduisant les nuisances : tampon acoustique entre la voirie et les trottoirs et le parc et amélioration de la qualité de l'air.

L'axe allée Verte / quai de Willebroeck est composé de deux segments ayant des identités et des rôles spécifiques : le segment quai de Willebroeck (parc et connexion des équipements) et l'allée Verte (voirie logistique). Ces deux segments sont articulés entre eux par les nœuds urbains suivants : Armateurs (articulation entre les deux segments) et le carrefour Bolivar. Les abouts De Trooz et Yser sont traités ci-dessus dans l'axe canal et abords.

L'allée Verte

L'allée Verte et la contre-allée Verte gardent une fonction logistique forte. Avec les poids lourds sur l'allée elle-même dans la logique de boucle pour desservir les activités productives le long du bassin. Avec une petite logistique urbaine sur la contre-allée pour faciliter le fonctionnement des entreprises de Masui. Ainsi, le réaménagement de l'allée Verte veillera à favoriser une vitalité partagée et des synergies entre la zone portuaire et le quartier Masui (cf. 02.04 Tissus consolidés, Tissu portuaire et tissu 19^e – Maisons et immeubles de rapport). Cette fonction est doublée d'une fonction paysagère. Actuellement, l'allée donne une impression de « tube » consacrer uniquement au trafic sans aucune visibilité sur le canal et peu de perception du milieu urbain contigu. Le projet de PAD Max vise à créer plusieurs percées visuelles en travers de l'axe pour l'animer, le qualifier, le raccrocher à son contexte. Cela implique l'empêchement de l'obturation des vues et, à terme, le respect de zones *non aedificandi* à l'intérieur de la zone portuaire et de Masui dans le prolongement des voiries perpendiculaires au canal (cf. 02.04 Tissus consolidés).

Le projet de réaménagement du parc Maximilien inclut le réaménagement du carrefour des Armateurs ce qui permet d'étendre le parc et d'offrir un point de vue remarquable large et profond sur le canal et le nord de Bruxelles.

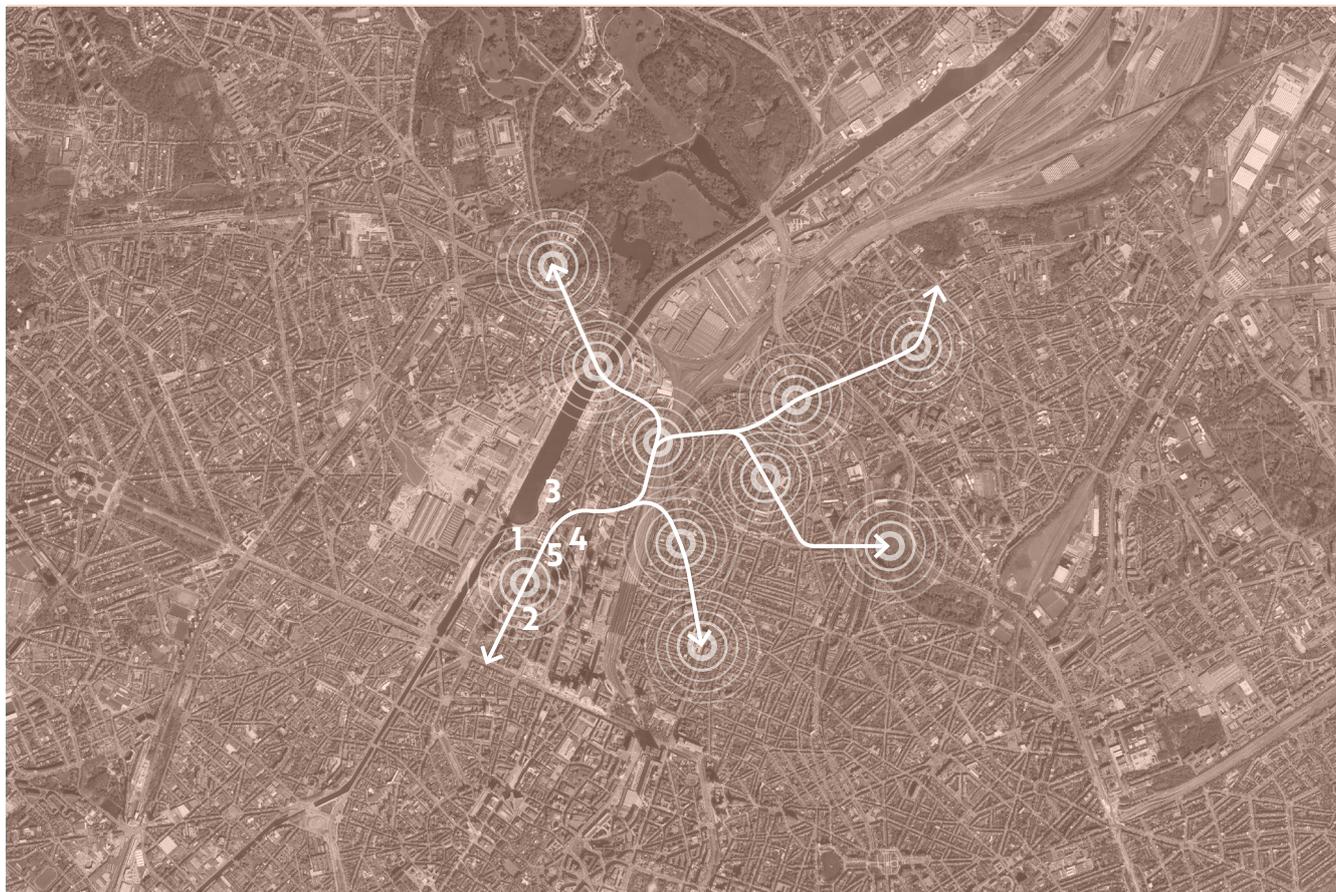
Le quai de Willebroeck

Le quai de Willebroeck joue des rôles multiples qui ne doivent pas être antagonistes. Il reste un axe de mobilité, il est un axe paysager important vers le centre-ville et enfin, le réaménagement du parc, les futurs équipement sportif Vergote et musée Kanal-Pompidou en font un axe de connexion entre équipements, ce qui améliore son animation. Il participe pleinement au parc métropolitain reliant.

Le croisement avec le boulevard Bolivar doit être apaisé afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers pour les traversées entre les parties du parc et entre le boulevard et le pont Suzan Daniel.



AVENUE DE L'HÉLIPORT



1. CRU 1 Contrat de Rénovation Urbaine Citroën - Parc Maximilien - Vergote (2018)
2. Mission de programmation DBDMH site (2021)
3. Étude site Sena-Héliport (2020)
4. Contrat de quartier durable Héliport-Anvers (2021)
5. Contrat Ecole - Réaménagement du Parvis de l'école Klavertje Vier (2020)

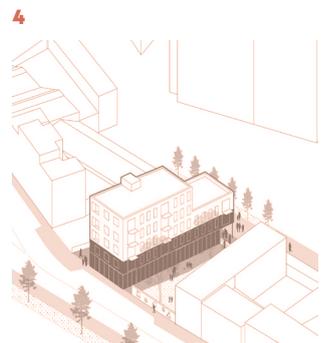
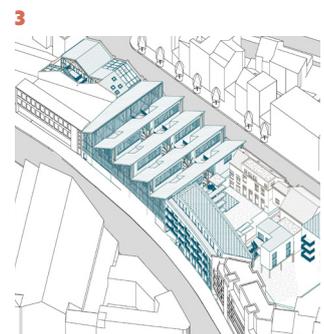
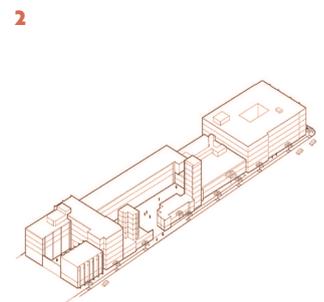
Situation existante et projets en cours

L'avenue de l'Héliport fait la transition entre l'urbanisme du 19^e siècle de Masui et l'urbanisme en ordre ouvert dans le parc Maximilien. Elle prend place sur une ancienne voie de chemin de fer ce qui explique son tracé courbe et sa large assiette. Elle fait par ailleurs partie du maillage vert au PRDD, qui préconise une valorisation des alignements et continuités vertes entre le parc Maximilien et le parc de la Senne. Le réaménagement de plusieurs de ses tronçons est déjà prévu :

- › Contrat Ecole : Réaménagement du parvis de l'école Klavertje IV ;
- › CRU 1 : Réaménagement du parc Maximilien entre la chicane de l'allée Verte et le boulevard Bolivar « en parc » permettant la connexion entre les différentes parties du parc ;
- › CQD Héliport-Anvers : Réaménagement de l'avenue de l'Héliport entre l'avenue Albert II (limite communale) et la chicane de l'allée Verte (interrompu par le tronçon devant l'école Klavertje IV) qui vise un réaménagement de façade à façade se calquant sur les principes d'aménagement appliqués sur la section schaarbeekoise de l'avenue (élargissement des trottoirs de façon asymétrique, confort modes actifs et PMR, plantation d'un alignement d'arbres hautes tiges).

Importance métropolitaine

L'avenue de l'Héliport fait partie du réseau de voiries locales qui assure la desserte des quartiers et des équipements scolaires. Elle fait également partie du maillage vert dans le PRDD.



Description

Le projet de PAD Max intègre les projets en cours et poursuit l'ambition de maillage du PRDD de façon à compléter la dynamique de transformation du CRU 1 et du CQD Hélicopt-Anvers et assurer une continuité du maillage vert. L'avenue de l'Hélicopt est utilisée comme :

› Axe de parcs, climatique, de biodiversité et paysager

L'axe longe et poursuit le parc Maximilien et le connecte au parc de la Senne, renforçant de ce fait le parc métropolitain reliant.

Le choix des matériaux, les continuités plantées, la maximisation d'espaces en pleine terre, la gestion de l'eau, l'éclairage améliorent les qualités environnementales de l'axe en instituant une nouvelle continuité végétale avec un effet de canopée et en améliorant les capacités des îlots qui jouxtent l'avenue de l'Hélicopt à résister aux pics de chaleur, à réguler inondations et sécheresses, à développer la petite faune, à produire des fruits...

Le long de l'avenue de l'Hélicopt, les solutions de rétention d'eau seront principalement à vocation paysagère et didactique et pourront être proposées ponctuellement pour soutenir l'aménagement du parc Maximilien et marquer les tronçons fermés à la circulation.

› Axe d'équipements scolaires et succession d'espaces publics locaux

L'axe fait aussi le lien entre les écoles (Saint-Roch et Klavertje IV) impliquant un apaisement et une sécurisation maximale pour en faire un lieu de vitalité sociale en soi, un lieu familial sur le chemin des écoles. Son aménagement reprendra les principes développés dans le réaménagement du parvis de l'école Klavertje IV via le Contrat Ecole de façon étirée sur toute sa longueur afin d'assurer la continuité du parcours sécurisé, y compris pour les plus jeunes avec un parcours ponctué d'espaces ludiques.

L'aménagement sera continu sur l'axe mais permettra aussi l'identification de petits lieux d'appropriation comme ceux à hauteur de l'actuel Etat-Major, au croisement avec le boulevard Bolivar, dans le secteur de mutation Armateurs – Anvers (cf. 02.03 Secteurs de mutation, Bolivar – Hélicopt).

Le réaménagement de l'axe favorise la convivialité et le jeu, mais aussi le calme. Ce dernier aspect vise à répondre à la stratégie « Quiet-Zone » qui classe l'avenue au cœur d'une « zone de confort acoustique » à améliorer au profit de la qualité de vie en ville.

La largeur de la voirie est aménagée de manière à laisser plus de place aux modes actifs et à la végétation, à témoigner du passé ferroviaire de l'axe, à le rendre appropriable et favorable à l'intergénérationnalité et l'interculturalité, à lier son rôle de voirie locale et de partie du parc métropolitain reliant au détrimement des largeurs des bandes de circulation motorisées et du stationnement. Sur cet axe, la mobilité active doit être continue, aisée, apaisée. La mobilité motorisée est contrainte et réservée.

Le stationnement et la logistique sont intégrés au bâti pour libérer un maximum l'espace. Par exemple, la dalle Hélicopt pourra accueillir et organiser la logistique des quartiers proches.

Pour affirmer le parc métropolitain reliant et s'inscrire dans la logique du projet de réaménagement du parc, le projet de PAD Max propose une interruption de la circulation motorisée (à l'exception des transports en commun et des véhicules prioritaires) et un aménagement « en parc » entre la chicane de l'allée Verte et le boulevard Bolivar et entre le boulevard Bolivar et la rue Simons au profit d'une continuité fonctionnelle et biologique. Sur toute sa longueur, la mobilité active est favorisée et facilitée pour tous. La mobilité motorisée est réservée aux riverains et aux véhicules de services.

Une réflexion sur l'ouverture des cours d'école aux quartiers hors utilisation scolaire pourra être menée afin d'encore activer et équiper cet axe.



-  Espace de jeux / sportif
-  Ferme du Parc Maximilien
-  Espaces verts
-  Voie à accès limité
-  Ancienne voie ferrée

CHAUSSÉE D'ANVERS



1. Parc Max-sur-Senne (2021)
2. Projet ZIN (2020)
3. Contrat de quartier durable Hélicopt-Anvers (2021)

Situation existante et projets en cours

La chaussée d'Anvers fait la transition entre l'urbanisme du 19^e siècle de Masui et l'urbanisme en ordre ouvert du 20^e siècle du Foyer Laekenois et du quartier Manhattan. Elle bénéficie d'une large assiette dédiée :

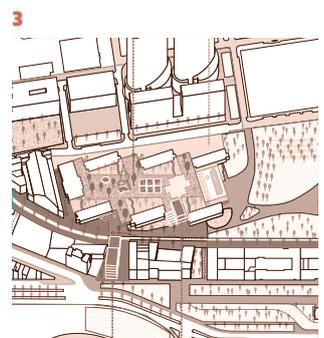
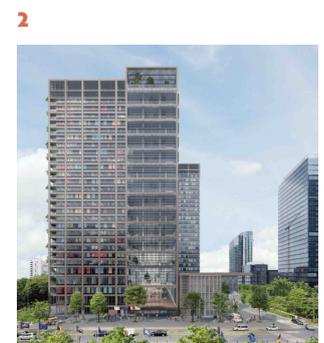
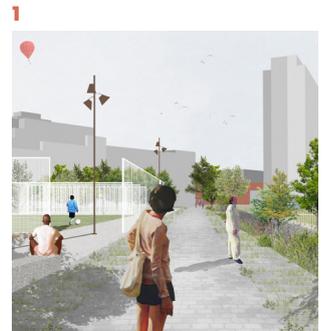
- à la circulation, notamment celle des bus et des camions des entreprises du quartier qui est à préserver ;
- au stationnement ;
- à des pistes cyclables dont la discontinuité compromet l'utilisation.

Il faut aussi noter qu'un marché hebdomadaire y est tenu sur le tronçon entre l'avenue de la Reine et la rue Masui et que cette fonction est à préserver, en plus des commerces, commerces de gros et petites activités productives présentes.

Le réaménagement complet du carrefour chaussée d'Anvers / rue Masui est déjà prévu dans le CQD Héliport-Anvers et vise à sécuriser les déplacements piétons, la sortie de l'école de l'allée Verte et à améliorer les qualités environnementales de l'aménagement.

Importance métropolitaine

La chaussée d'Anvers marque le lien entre le centre-ville, le quartier Manhattan, le quartier Masui et le canal au nord du bassin Vergote, vers l'avant-port. Ses commerces et son marché hebdomadaire sont reconnus localement et à l'échelle inter-quartier.



Description

Le projet de PAD Max intègre les projets en cours et poursuit l'ambition du CQD Hélicopt-Anvers de sécurisation et d'amélioration des qualités environnementales de l'aménagement. La chaussée d'Anvers est utilisée comme :

› Axe de parcs, climatique, de biodiversité et paysager

Sur un tronçon, l'axe longe et poursuit le parc Maximilien, constituant de ce fait le parc métropolitain reliant. Les futurs aménagements de l'axe restent viaires tout en maximisant la présence végétale. La continuité verte ne devra jamais être rompue et ainsi profiter aux quartiers denses que l'axe traverse. Elle pourra s'appuyer sur les maillages verts existants.

Le choix des matériaux, les continuités plantées, la maximisation des espaces en pleine terre, la gestion de l'eau, l'éclairage améliorent les qualités environnementales de l'axe en instituant une nouvelle continuité végétale avec un effet de canopée et en améliorant les capacités des îlots qui jouxtent la chaussée d'Anvers à résister aux pics de chaleur, à réguler inondations et sécheresses, à développer la petite faune, à produire des fruits...

Le long de la chaussée d'Anvers, les solutions de rétention d'eau seront principalement à vocation paysagère et didactique et pourront être proposées ponctuellement pour soutenir l'aménagement du parc Maximilien et du nouveau « parc du Garde Barrière » et pour agrémenter les tronçons bénéficiant d'une plus large assiette.

› Axe d'activités locales

La chaussée d'Anvers est affirmée comme un axe de proximité aux diverses identités favorisant les déplacements piétons pour connecter les quartiers entre eux. Plusieurs lieux de vitalité sociale se dégagent et devront être aménagés de manière spécifique afin de témoigner de cette succession de lieux uniques tout en valorisant une logique d'axe. Le marché sera maintenu.

Réciproquement, les affectations dans les nouveaux développements bâtis le long de l'axe prévoient des activités commerciales et d'équipements pour soutenir ce rôle d'axe de vitalité économique et sociale.

Comme pour l'avenue de l'Héliport, le réaménagement de la chaussée d'Anvers favorise la convivialité et le jeu, mais aussi le calme. Ce dernier aspect vise à répondre à la stratégie « Quiet-Zone » qui classe l'avenue au cœur d'une « zone de confort acoustique à améliorer » au profit de la qualité de vie en ville.

La largeur de la voirie est aménagée de manière à laisser plus de place aux modes actifs et à la végétation, à témoigner de son rôle historique de connexion du centre-ville à la périphérie, à le rendre appropriable et favorable à la mixité sociale et d'usage. Selon les tronçons, l'axe est plus ou moins large, il devra être traité en fonction : parties plus minérales, parties plus verdurisées.

La circulation routière y reste suffisante pour assurer la desserte des différentes activités, notamment les activités productives dans le quartier Masui. Un système d'organisation de la petite logistique doit être mis au point pour apaiser, fluidifier, rendre plus performante la circulation sur cet axe et principalement éviter les double-files de stationnement. Des lieux dédiés à la mutualisation logistique peuvent être intégrés sur l'espace public ou dans les développements bâtis proches. Il conviendra d'améliorer l'aménagement de pistes cyclables sécurisées et de parkings vélos. Par exemple, la dalle du Foyer Laekenois pourrait accueillir un parking vélos couvert mutualisé ou encore des équipements liés à l'entretien ou à la réparation de vélos.

De façon localisée, les ambitions sont encore amplifiées :

- › au croisement avec l'avenue de l'Héliport pour marquer le lien vers le parc de la Senne ;
- › au niveau du Foyer Laekenois pour profiter de la sur-largeur apportée par le recul de la dalle et des tours afin de créer un espace public appropriable, par ailleurs qualifié par les développements du secteur de mutation Armateurs – Anvers (cf. 02.03 Secteurs de mutation) ;
- › le long du parc Maximilien réaménagé pour assoir le parc métropolitain reliant.

Cela permet de séquencer l'axe et d'intégrer les typologies bâties de grands gabarits ainsi que le parc par des aménagements paysagers qualitatifs.

Hors périmètre, le projet de PAD Max attire l'attention sur l'élargissement de voirie au niveau de l'église Saint-Roch et du bâtiment Ferraris, qui devra faire l'objet d'un aménagement de qualité participant à la lecture croisée nord-sud et est-ouest du Territoire Nord.



02.02 PARCOURS EST-OUEST

comme support de mixité, d'intensité locale, d'activités et de services écosystémiques à l'échelle locale

Le périmètre du PAD Max, et plus largement le Territoire Nord, sont parcourus d'est en ouest de voiries sous-qualifiées, sous-exploitées et interrompues notamment par les grands axes infrastructurels. Le projet de PAD Max vise à faire émerger une structure de parcours transversaux reliant les quartiers, les axes climatiques et les grandes figures urbaines. Il vise aussi à qualifier ces parcours pour eux-mêmes.



Garantie de qualité

Les projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics qui suivront le PAD Max devront :

- › préciser les propositions spatiales qui illustrent la présente partie en suivant les descriptions stratégiques ;
- › faire l'objet d'un accompagnement par les instances régionales et communales et d'un processus de participation ;
- › être accompagnés d'études de qualité paysagère, environnementale, de mobilité et de stationnement.

Objectifs

Les statuts des voiries est-ouest sont variés : rue de quartier, « back-street » d'immeubles de bureaux ou résidentiels, rues larges dédiées à la circulation automobile... Le projet de PAD Max vise à faire émerger une structure de parcours transversaux aménagés en espaces publics qualitatifs.

Ces parcours sont :

- › Des vecteurs de perméabilité urbaine avec des cheminements attractifs et sécurisés pour les modes actifs.

Si la voiture reste tolérée sur ces voiries actuellement circulables, chaque projet veillera à minimiser son impact au profit des modes actifs, des transports en commun et de la fonction de séjour, sans préjudice d'une mobilité de qualité. Le parcours piéton particulièrement doit être facilité et participer au confort d'usage du quartier.

Le renforcement de ces parcours implique une gestion des points de rupture et des franchissements (axes structurels, îlots, parc...) pour en faire des éléments de jonction urbaine entre l'ouest (Tours & Taxis) et l'est (gare du Nord) en bordure du périmètre.

- › Des supports d'une programmation locale et de lien entre les quartiers et les grandes figures urbaines (gare du Nord, Tour & Taxis, grands équipements...).

Ces parcours devront accueillir des fonctions urbaines sur leurs abords (équipements, activités commerciales et productives, logements et bureaux) formant un système urbain vertueux et sécurisant. Comme les axes nord-sud, une attention particulière est apportée à l'éclairage de façon à garantir que ces espaces soient éclairés de façon adéquate pour refléter et accompagner les différents usages : ils doivent affirmer les lieux d'animation y compris nocturne et a contrario préserver des lieux calmes.

- › Des connecteurs écologiques entre les poches de biodiversité et les axes climatiques nord-sud.

Ces parcours ont également un rôle de mise en réseau, d'établissement d'un maillage fin eau, sols vivants, végétation, voire participer au maillage noir (avec une luminosité faible la nuit) à établir à l'échelle de la Région (cf. 02.01 Axes nord-sud).

Objectifs de durabilité



Environnement humain

Les parcours est-ouest sont utilisés comme supports de lieux de vitalité sociale et économique au fil des différentes activités qu'ils longent, de manière spécifique pour chaque parcours. Ainsi, ces axes permettent de relier les différents tissus urbains et d'assurer la traversabilité et transversalité fonctionnelle du territoire. Ils deviennent des lieux d'organisation de la mixité et de l'inclusivité. Ils accueillent des fonctions orientées vers les publics locaux (noyau commercial de proximité, maison de quartier...).

Si des terrasses, lieux d'expositions, événements... peuvent y être organisés, il sera important de veiller à leur accessibilité au plus grand nombre, et au maintien d'espaces strictement publics et gratuits.



Développement spatial

Sans viser une continuité stricte des parcours, l'aménagement veille à instituer les parcours est-ouest pour affirmer la double structure nord-sud / est-ouest. L'objectif est l'utilisation généralisée de ces parcours pour lier les quartiers, de façon appropriable, agréable et performante.



Mobilité

La stratégie Good Move et sa logique de maille est concrétisée sur les parcours est-ouest qui sont apaisés avec une forte réduction de la pression automobile, une valorisation et une sécurisation des modes actifs, la réduction du stationnement en voirie au profit de la végétalisation, de la fonction de séjour et des modes actifs. Particulièrement, les flux piétons sont facilités, gérés, accompagnés pour assurer la transversalité du périmètre.



Développement de la nature

Les parcours est-ouest sont accompagnés par une présence de la nature avec la végétalisation des voiries dont les objectifs sont le développement des services écosystémiques et l'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe) complémentaire et connectée à la logique mise en place sur les axes nord-sud et dans le parc et autres poches de biodiversité.



Cycle de l'eau

Tirant parti de la topographie, les axes transversaux sont utilisés pour amener l'eau de ruissellement vers les axes nord-sud tout en utilisant l'eau comme élément d'aménagement et d'activation. Selon le profil et le statut des différents tronçons de parcours est-ouest, les aménagements prendront différentes formes (ex : végétalisation continue ou ponctuelle, noues plus ou moins larges...).



Environnement physique

L'aménagement des parcours est-ouest vise globalement un maximum de retour au vrai sol et le rétablissement de sols vivants, au détriment des emprises carrossables et de stationnement, sous réserve de toujours permettre le bon fonctionnement des quartiers et le stationnement des riverains.

L'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe / effet d'îlots de chaleur, effets de vents) visée par l'apport de nature sur les parcours est-ouest participe aussi à l'amélioration du cadre physique.



Matière et ressources

Dans une logique circulaire, l'aménagement des parcours est-ouest veille à maximiser la réutilisation des ressources disponibles sur place par leur identification précise et leur valorisation dans l'espace public. Des synergies devront être proposées afin de favoriser le emploi et la circularité au sein de projets de réaménagement de voiries et d'espace public et des développements bâtis. Si le emploi n'est pas possible, des ressources locales et durables transportées durablement (par exemple via le canal) seront utilisées. La mise en œuvre des matériaux est facile, démontable et réversible pour permettre l'évolutivité des aménagements. La déminéralisation progressive devient une source de matériaux de récupération.

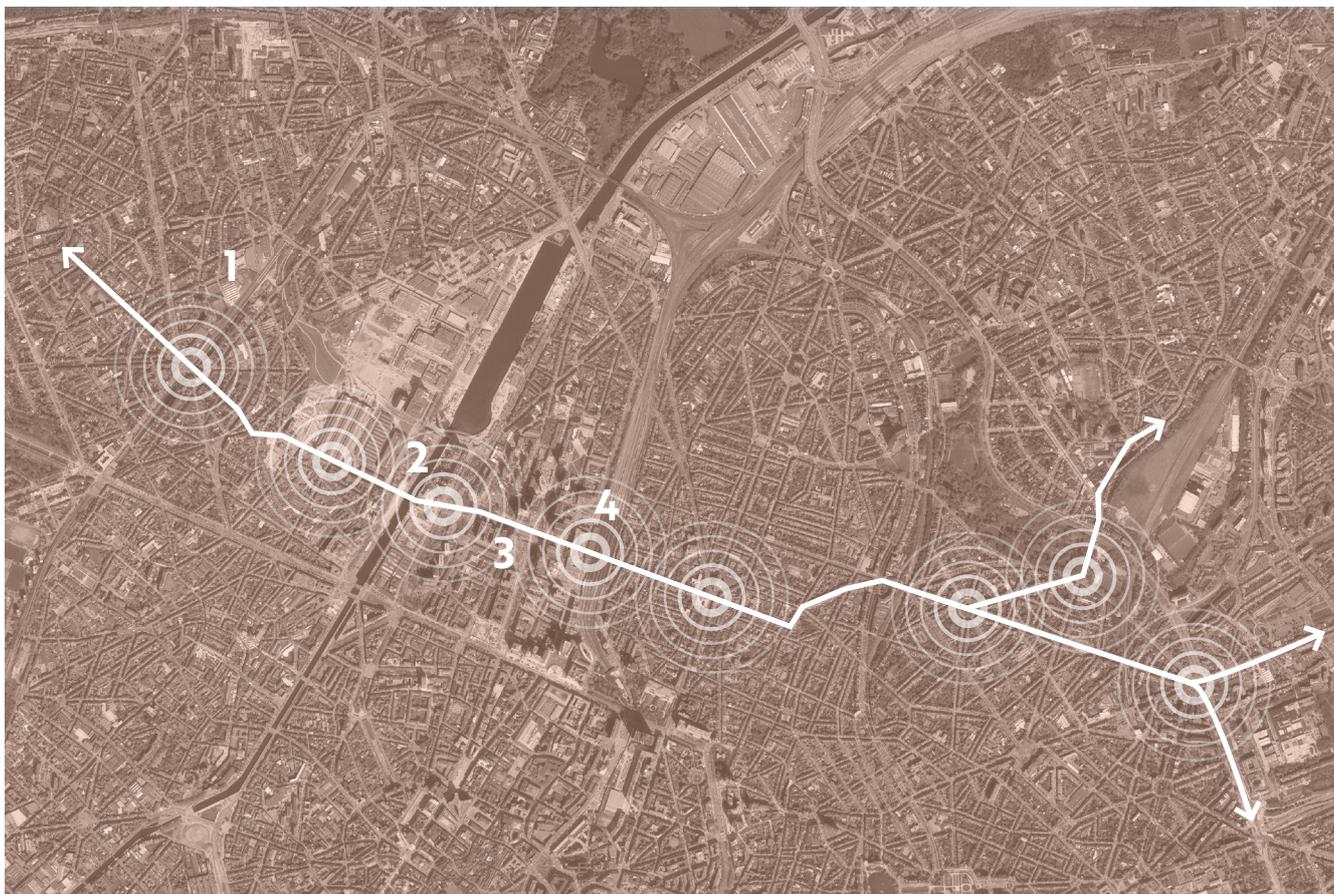


Energies

Les espaces publics sont conçus et utilisés de façon à consommer un minimum d'énergie. L'énergie consommée sera idéalement issue d'une production renouvelable, liée à la gestion énergétique des secteurs et tissus proches. Plus spécifiquement, le type d'éclairage des parcours est-ouest choisi veille à être peu énergivore et à générer une luminosité respectueuse de la biodiversité.

En complémentarité des axes nord-sud, les parcours est-ouest seront réalisés de façon coordonnée avec les développements bâtis futurs notamment des secteurs de mutation (cf. 02.03) pour permettre l'établissement des réseaux de gestion mutualisée de l'énergie.

BOULEVARD BOLIVAR



1. CRU 6 « Autour de Simonis » (2021)
2. Nouveau pont Suzan Daniel (2022)
3. Nouveau tracé du tram « Belgica – Gare Centrale » (à l'étude)
4. PPAS 19 modifié Gare du Nord (à l'étude)

Situation existante et projets en cours

Le périmètre du PAD Max est traversé d'est en ouest par un axe transversal majeur, le boulevard Bolivar. Il a aujourd'hui un caractère routier marqué au détriment des modes actifs et d'une valeur paysagère pourtant tacite (présence d'alignements d'arbres, large emprise exploitable, perspective vers le quartier Manhattan...).

Alors qu'il est un trait d'union transversal est-ouest important (cf. ci-après *Importance métropolitaine*), le boulevard Bolivar est actuellement aussi un élément de rupture :

- › longitudinal, son aménagement ne permet pas une compréhension de ce boulevard comme un lien entre le nouveau pont Suzan Daniel et la gare du Nord, ses extrémités ne sont pas qualifiées ;
- › transversale, il déconnecte les différentes parties du parc Maximilien, ce qu'il dessert n'est pas identifiable.

Trois tronçons composent l'axe Bolivar :

- › hors périmètre, le parvis de la gare du Nord (entre le CCN et le boulevard Albert II)
- › hors périmètre, le tronçon entre le boulevard Albert II et la chaussée d'Anvers
- › le tronçon entre la chaussée d'Anvers et le quai de Willebroeck

Les projets du CRU 1 qui prévoient le réaménagement du parc Maximilien et du boulevard Bolivar visent à remédier à ce constat de rupture et justement à unifier le parc. Le projet de réaménagement du boulevard porte plusieurs grands principes : améliorer les traversées cyclo-piétonnes pour faciliter et sécuriser le parcours entre les parties du parc, réduire l'emprise carrossable au profit du parc, intégrer la magistrale piétonne de Good Move, intégrer le nouveau tracé du tram « Belgica – Gare Centrale », connecter le boulevard au nouveau pont Suzan Daniel vers Tour & Taxis.

Importance métropolitaine

Le boulevard Bolivar et ses continuités forment une transversale importante à l'échelle régionale, reliant la gare du Nord à Tour & Taxis et plus largement Reyers à la L28. Le boulevard Bolivar est aussi une porte de ville régionale, nationale et internationale face à la gare du Nord.

Sa posture métropolitaine est vouée à être renforcée par la magistrale piétonne prévue par Good Move ainsi que par le futur tracé de tram.

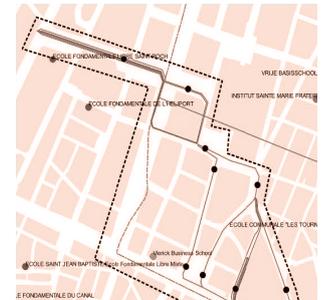
1



2



3



4



Description

Le projet de PAD Max intègre le projet en cours et poursuit l'ambition d'un boulevard Bolivar urbain monumental à la fois lien entre les différentes parties du périmètre et au-delà, et lieu appropriable en soi.

Dans le périmètre, le boulevard Bolivar est traité en « boulevard parc » apaisé, arboré, actif. Son aménagement végétalisé doit permettre de rencontrer plusieurs services écosystémiques et paysagers, et doit assurer la continuité physique et biologique entre les différentes parties du parc, tel que le projet du CRU 1 le propose.

La perspective du boulevard Bolivar est cadrée par l'implantation de nouveaux immeubles qui constituent des façades au boulevard et sont traitées comme telles (cf. 02.03 Secteurs de mutation, Bolivar – Héliport). Le boulevard devient un lien entre les différents secteurs de mutation et tissus consolidés (cf. 02.03 et 02.04). L'aménagement du boulevard et les rez-de-chaussée qui le longent, devront rencontrer les besoins des nouveaux développements, en intégrant sur toute sa longueur :

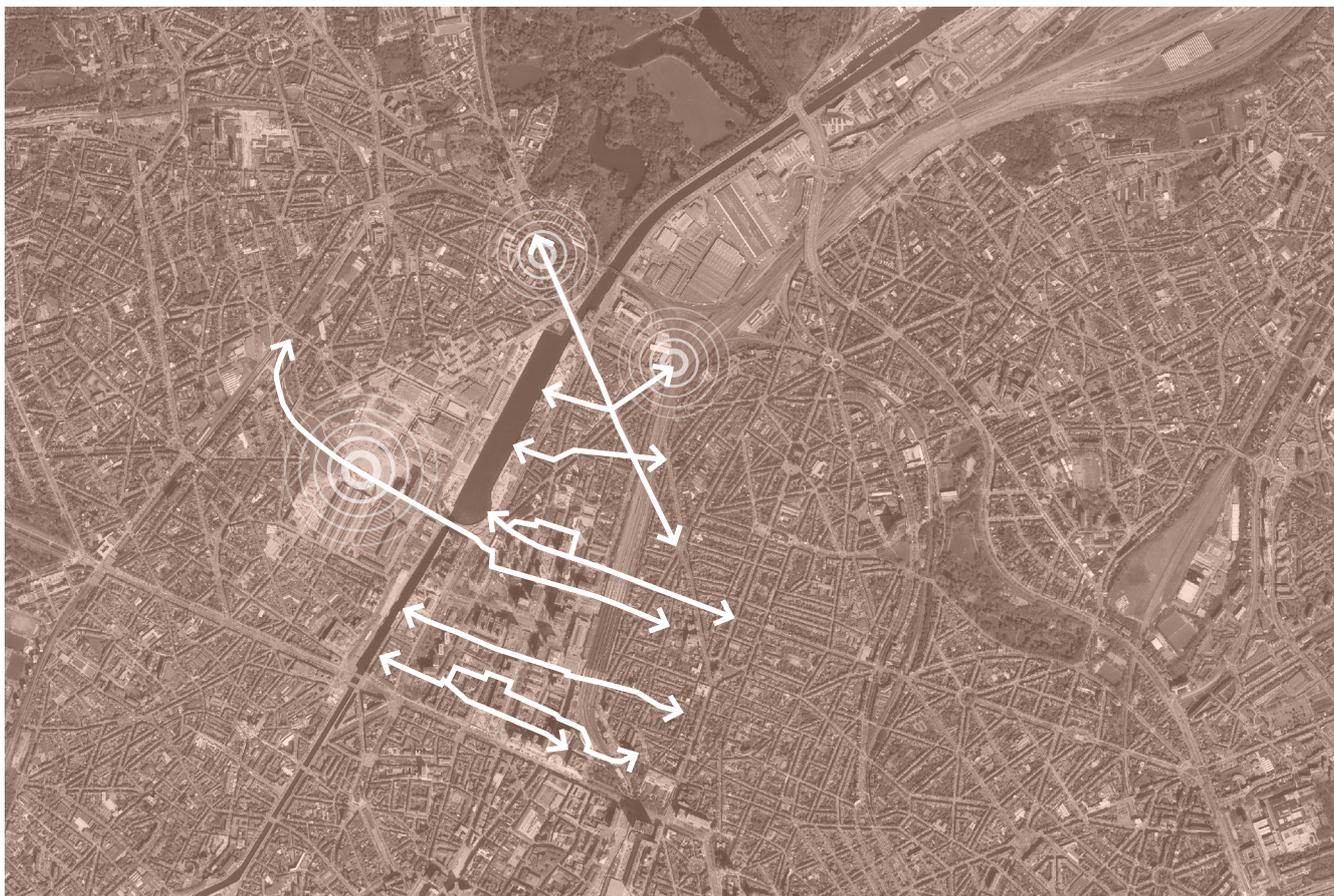
- › des infrastructures et équipements de mobilité d'ampleur régionale (ex : magistrale piétonne et passage du tram prévus) ;
- › des lieux de repos et de vivre ensemble ponctuels (ex : arrêts vélos, bancs et tables, petits lieux de jeux...)
- › des commerces, services et équipements nécessaires (ex : salles polyvalentes, équipements sportifs et culturel, espaces de culture alimentaire, espaces de co-working ou réunions...).

Il n'est plus uniquement un axe de mobilité, il devient un lieu d'activités sociales, culturelles et de loisirs.

Hors périmètre, le boulevard devra être pensé par Bruxelles Mobilité pour assurer la continuité du tronçon « boulevard parc » tout en lui permettant d'intégrer les enjeux du quartier Manhattan et de la gare du Nord, notamment en devenant une véritable place de gare à son about est. Les stratégies et ambitions du PPAS 19 devront également être prises en compte, notamment l'ambition d'ouvrir la perspective paysagère depuis le boulevard Bolivar sur la gare du Nord et au-delà vers l'église Sainte-Marie qui domine le relief à l'est de la voie ferrée.



SUCCESSION D'AXES TRANSVERSAUX



1. Vision partagée Territoire Nord
2. Cyclostrade le long de la ligne ferroviaire L28

Situation existante et projets en cours

Le périmètre du PAD Max est traversé par plusieurs tronçons d'axes et de parcours est-ouest secondaires au boulevard Bolivar. Ils sont inégalement continus, aménagés, ou perceptibles depuis l'espace public. Cette configuration empêche qu'ils soient perçus comme des espaces publics attractifs pouvant jouer un rôle de lien entre les différents quartiers.

La largeur est-ouest du périmètre du PAD Max est réduite (max 500 m), la réflexion sur la transversalité du territoire est donc plus globalement pensée dans la mission « Territoire Nord ».

Les voiries existantes concernées sont : le quai de la Voirie, la rue Simons et la rue Eunice N. Osayande, la rue de Mol, la rue Rogier, la rue Gilbert, la rue du Travail, la rue des Rameurs, la rue des Régates.

Importance métropolitaine

Chaque parcours est-ouest (hormis le boulevard Bolivar) revêt en lui-même un rôle surtout local. L'importance métropolitaine découle de la succession de ceux-ci et de la trame potentielle qu'ils dessinent.

1



2



Description

Le projet de PAD Max porte l'ambition de matérialiser et de susciter l'usage des parcours est-ouest secondaires afin d'affirmer la trame.

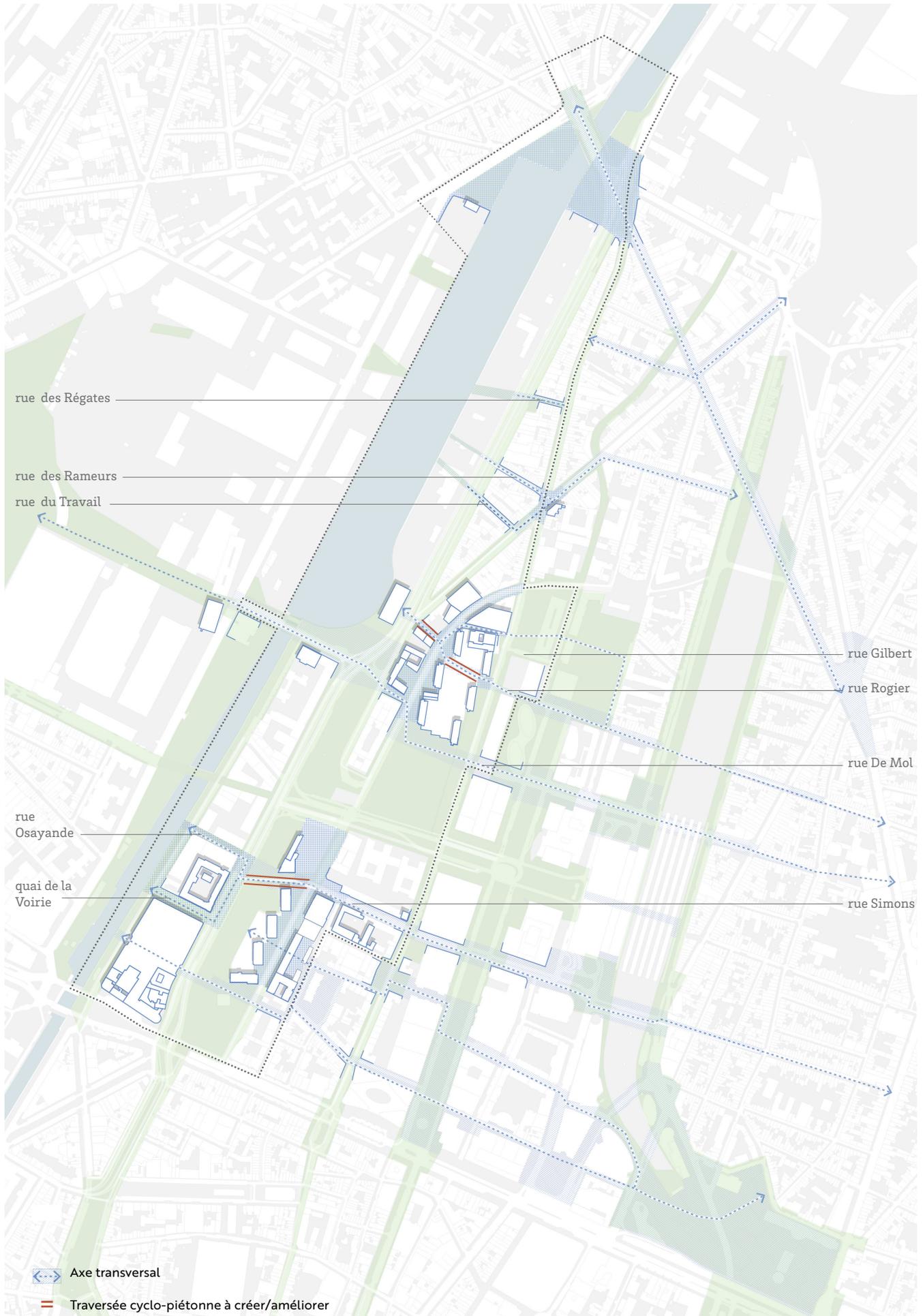
Les futurs projets d'aménagement de ces parcours devront :

- › pour chacun, proposer un parcours urbain clair et sécurisé capable de recevoir une forte fréquentation de piétons et utilisateurs de modes actifs ;
- › réduire l'emprise carrossable et le stationnement en voirie au profit des modes actifs, de la fonction de séjour et de la végétalisation ;
- › intégrer des aménagements participant aux maillages vert (végétal), bleu (eau), brun (sols vivants), noir (obscurité et calme) ;
- › proposer des lieux de séjours agréables et sécurisés pour tous et des activités d'animations locales ;
- › affirmer le rôle de connexions inter-quartiers par une gestion des flux poursuivant la logique de mailles apaisées développée dans Good Move, des carrefours apaisés, une signalisation claire... ;
- › proposer une réflexion sur les perspectives paysagères et percées visuelles plus ou moins profondes selon la sinuosité du parcours, les caractéristiques topographiques et le contexte bâti.

Les secteurs de mutation et les tissus consolidés qui seront détaillés ci-dessous, loin d'interrompre ces traversées doivent être conçus ou rénovés pour participer et/ou dessiner cette trame et y composer des petites centralités équipées et attractives (cf. 02.03 Secteurs de mutation et 02.04 Tissus consolidés).

Des traversées cyclo-piétonnes à travers le parc Maximilien et les îlots viennent compléter ou remplacer les voiries existantes.

Quand une connectivité physique n'est pas possible, des perspectives visuelles sont proposées pour éviter de rompre les liens entre tissus (cf. 02.04 Tissus consolidés).



02.03 SECTEURS DE MUTATION

comme nœuds de développement et de transformation

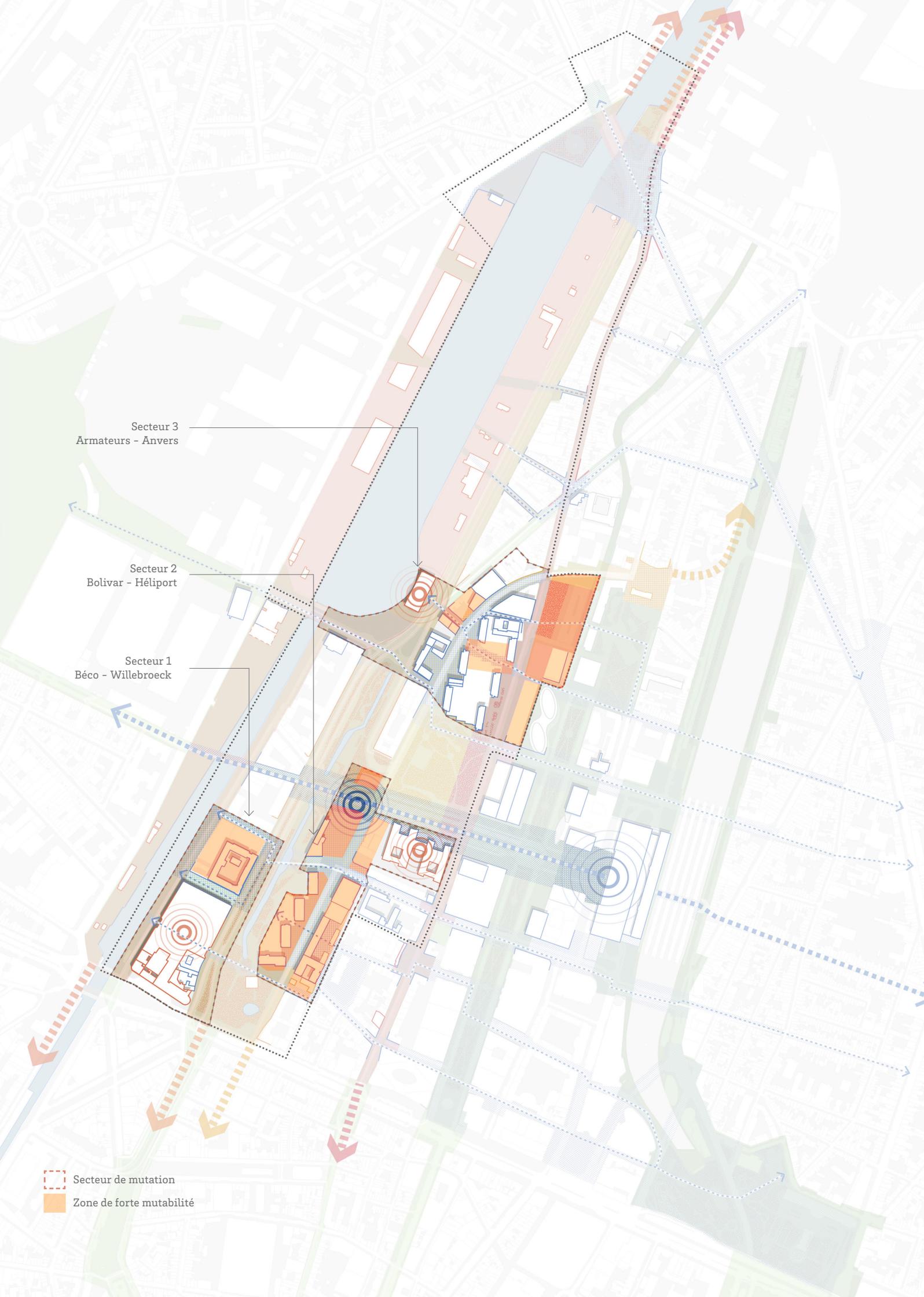
Les secteurs de mutation sont des sites du périmètre bénéficiant d'une position stratégique d'articulation de différents tissus et d'un grand potentiel de transformation. La mutation structurelle de ces secteurs aura un impact sur la structure spatiale, fonctionnelle et identitaire du périmètre. Ils comprennent des bâtiments, des dents creuses, des parcelles non bâties, des fragments de tissu consolidés et des espaces ouverts publics (de voirie ou de parc) ou privés. Chacun compte aussi un développement existant ou projeté singulier sur lequel le projet de PAD n'a pas d'intention spécifique mais se repose comme bâti marquant et comme fonction pivot. Il s'agit du futur musée Kanal-Pompidou, des tours de bureaux Engie et de l'équipement sportif Vergote. Les secteurs de mutation sont des opportunités foncières, souvent publiques. Celles-ci sont rares à l'échelle de la Région et sont de facto prisées et accompagnées d'aspirations variées. Fort de la connaissance des besoins du périmètre et de la Région, le projet de PAD Max vise à proposer pour chacun de ces secteurs de mutation une forme urbaine, une programmation et une valeur environnementale ambitieuses et harmonieuses.

Secteur 3
Armateurs - Anvers

Secteur 2
Bolivar - Héliport

Secteur 1
Béco - Willebroeck

 Secteur de mutation
 Zone de forte mutabilité



Garantie de qualité

Pour assurer la qualité des développements dans les secteurs de mutation ainsi que la maîtrise et l'acceptation de la densité, un très haut niveau d'exigence de qualité urbanistique, architecturale et environnementale est porté par le projet de PAD. Les projets bâtis et d'aménagement des espaces ouverts au sein des secteurs de mutation devront :

- › faire l'objet de concours et d'un accompagnement par le BMA et les instances régionales et communales (administrations et politiques) ;
- › être accompagnés d'une évaluation de leurs incidences sur l'environnement, en ce compris un bilan carbone ;
- › comprendre une identification des matières et ressources dans une logique de réemploi sur les sites directement concernés et sur les sites en projet proches.

Pour les projets d'aménagement des espaces ouverts, cf. 02.01 Axes nord-sud et 02.02 Parcours est-ouest.

Les objectifs stratégiques et les critères urbanistiques doivent permettre aux instances en charge de l'accompagnement des projets bâtis et d'aménagement des espaces ouverts et de la délivrance des permis d'urbanisme ainsi que les maîtres d'ouvrage de développer progressivement le territoire selon les ambitions du projet de PAD. Les objectifs stratégiques et les critères urbanistiques sont juridiquement appuyés par les prescriptions du volet réglementaire.

Les variantes illustratives de chaque secteur de mutation n'ont pas valeur à définir des gabarits et des implantations futures. Elles permettent d'illustrer des possibles volontairement distincts. Durant le processus d'élaboration du projet de PAD, elles ont permis de définir les critères urbanistiques ainsi que les prescriptions valables pour la sous-zone et détaillées dans le volet réglementaire.

Les critères urbanistiques encadrent finement les potentiels développements de certaines sous-zones des secteurs de mutation. Ils déclinent pour ces sous-zones :

- › la superficie nette correspondant à la surface du terrain ;
- › la superficie de plancher maximale correspondant à la somme maximale autorisée des surfaces de tous les niveaux construits hors sol, en ce compris celles des bâtis existants qui seraient conservés et celles des projets ;
- › le P/S net correspondant à la densité maximale autorisée pour la sous-zone. Le P/S est le rapport entre la superficie de plancher et la superficie nette ;
- › la surface minimale d'espaces verts exprimée en mètres carrés et en pourcentage par rapport à la superficie nette ;
- › le gabarit maximal autorisé correspondant à la hauteur en mètres ou au nombre de niveaux hors sol ;
- › les surfaces minimales ou maximales de certaines fonctions (logement, équipement, commerce, activité productive) exprimées en pourcentage par rapport à la superficie de plancher.

Objectifs

Pour garantir le lien urbanistique et paysager entre les différentes formes bâties du périmètre, le projet de PAD Max propose un principe de couture urbanistique entre le bâti existant, ses singularités et les nouveaux développements au niveau de l'implantation, des gabarits et de l'architecture au sein de chaque secteur en dialogue avec son contexte direct. L'objectif est d'utiliser les secteurs de mutation pour réduire la fragmentation spatiale entre les morceaux de ville du périmètre et activer les rez-de-chaussée en lien avec l'espace ouvert afin de réduire le sentiment de flotement ressenti.

La densité bâtie qui en découle permet de créer des lieux de polarité et d'intensité. Cette densité est à la fois maîtrisée par rapport à la capacité d'accueil de chaque secteur et permet de rencontrer les besoins en logements, en équipements et en activités productives de la Ville de Bruxelles et de la Région.

Les nouveaux développements s'appuient sur les éléments bâtis existants :

- › la Ferme des Boues en tant que patrimoine classé est conservée et revalorisée ;
- › le site de l'Etat-major – Caserne des Pompiers Hélicoptère et l'Ecole de Police d'architecture brutaliste d'après-guerre et l'« urbanisme de dalle » de la dalle Hélicoptère et de celle du Foyer Laekenois sont valorisés comme éléments de « jeune patrimoine » témoins d'une époque antérieure et expressions d'une valeur identitaire du quartier ;
- › les autres éléments bâtis des secteurs sont valorisés dans une logique de réemploi dont l'opportunité et l'ampleur seront évaluées lors de l'élaboration des projets d'architecture.

Les toitures et les façades jouent un rôle important au sein des secteurs de mutation. Les toitures sont utilisées à des fins écologiques, voire productives (toitures végétalisées, jardinées et/ou équipées de production énergétique), récréatives (toits terrasses). Les façades des bâtiments sont aussi des façades du parc métropolitain reliant et doivent être actives et participer à la dynamique des secteurs de mutation.

Chaque secteur de mutation comprend des espaces ouverts qui participent à leur qualité et à leur habitabilité pour eux-mêmes et en tant que maillons du parc métropolitain reliant. Les espaces non bâtis privés sont privilégiés pour des fonctions auxiliaires essentielles des logements et des autres fonctions. Les espaces non bâtis publics doivent accroître la qualité de vie et la convivialité du périmètre. Tous les espaces ouverts des secteurs de mutation doivent être conçus pour créer un maillage physique et biologique entre les tronçons d'axes nord-sud et est-ouest qu'ils recouvrent. Cela passe par des parcours modes actifs, une végétalisation accrue, des dispositifs de gestion environnementale...

Les secteurs de mutation jouent un rôle important dans la réalisation de l'ambition d'une programmation mixte et équilibrée. Chacune des réflexions par secteur localise les différentes fonctions à implanter et fait des suggestions de types d'équipements à développer.

Objectifs de durabilité



Environnement humain

Les futurs projets des secteurs de mutation veillent à renforcer la mixité sociale et fonctionnelle en proposant des équipements et des espaces collectifs favorables aux initiatives locales. Ils intègrent des logements à finalité sociale de qualité. Les nouvelles activités favorisent la création de circuits courts et de trajets d'économie circulaire tout en renforçant l'économie locale. Les éléments bâtis existants qui seront maintenus pour des raisons patrimoniales ou de emploi pourront faire l'objet d'occupations temporaires qui préfigureront les activités futures ou répondront à un besoin ponctuel, comme des espaces ou logements d'accueil ou des espaces culturels ou de loisirs.



Développement spatial

Les futurs projets sont encadrés par des objectifs stratégiques précis, définis dans le présent projet de PAD Max. Les secteurs de mutation doivent être pensés comme des nœuds spatiaux et programmatiques. La programmation des rez-de-chaussée devra être réfléchi dans une logique de dynamisation de l'espace public et des parcours est-ouest à l'échelle du périmètre et du Territoire Nord. Cette programmation visera une intensité et une richesse d'usage qui sera porteuse de vitalité pour le quartier. Elle permettra ainsi aux habitants et usagers d'y trouver les biens nécessaires à la vie de tous les jours et de développer un sentiment d'appartenance à celui-ci. L'évolution du bâti devra également éviter les effets de « méga-îlots » en garantissant la traversabilité est-ouest et en favorisant la diversité architecturale.



Mobilité

L'accessibilité des différents secteurs de mutation est garantie à l'échelle métropolitaine par la présence de la gare du Nord et par la future ligne de tram Belgica – Gare Centrale longée par la magistrale piétonne du boulevard Bolivar. A une échelle plus locale, les lignes de bus sont maintenues et renforcées. A terme, la circulation automobile peut donc être pacifiée et limitée dans l'avenue de l'Héliport et dans la chaussée d'Anvers au moyen de nouveaux aménagements. Les rez-de-chaussée et sous-sol des futurs projets devront garantir la traversabilité des développements pour les modes actifs. Ils devront aussi étudier les possibilités de rationalisation et de mutualisation d'infrastructures de stationnement au sein des développements (parking en sous-sol, parking vélo mutualisés et sécurisés...) dans une logique de limitation du nombre de véhicules motorisés tout en modérant les impacts sur la circulation dans le périmètre et ses alentours.



Développement de la nature

La présence végétale au sein des secteurs est renforcée en façade, en toiture, aux abords et en intérieur d'îlots. Les futurs aménagements de ces espaces ouverts privés veilleront à renforcer la performance écosystémique de leur sol en maximisant le score du Coefficient de Biotopie par Surface (CBS+) fixé par Bruxelles-Environnement pour les nouvelles constructions. Les développements bâtis des secteurs de mutation font partie intégrante du système naturel porté par le parc métropolitain reliant. Des dispositifs prévus dans la construction permettent la diversification, l'accueil et la propagation de la biodiversité et participent à l'atténuation des nuisances liées au bruit, à la qualité de l'air, aux effets de surchauffe : végétalisation verticale (par exemple au niveau des dalles pour faire le lien avec le vrai sol...), végétalisation des toitures qui peuvent être vertes, productives (agriculture urbaine) ou actives dans l'accueil de la biodiversité (petits équipements du bâti : nids, refuges, lieu de nourrissage en façade ou en toiture...).



Cycle de l'eau

Bien que le potentiel d'infiltration de cette zone soit limité en raison de sa composition argileuse, une valorisation des eaux de pluies et des eaux grises en elles-mêmes sera étudiée et mise en place pour chaque projet.



Environnement physique

Le développement des secteurs de mutation tel qu'encadré dans le projet de PAD Max assurera des implantations bioclimatiques, une gestion des ombres portées, un confort acoustique adapté aux usages des différentes zones au sein du périmètre, l'apport de « vrai sol », un confort au vent, dans une logique d'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe) visée aussi par l'apport de nature. L'organisation de la mixité permet à toutes les activités de se déployer, y compris les activités productives. Au moment du projet, une attention sera portée sur les sources de bruit et de vibrations existantes et projetées pour l'implantation et la volumétrie des nouvelles constructions. L'attention sera particulièrement importante pour le secteur Béco – Willebroeck qui prévoit une mixité logement / activités productives. La qualité des sols sera étudiée au moyen de l'indice (IQSB) afin d'identifier les sols « vivants » et les sols dégradés. Le maintien des sols de bonne qualité sera favorisé. En cas de pollution, des travaux d'assainissement ou de remédiation respectant la législation sur la gestion des risques seront réalisés, des solutions basées sur la nature pourront être étudiées.



Matière et ressources

Une stratégie de gestion circulaire est développée afin d'utiliser le patrimoine et le bâti existants comme des ressources. Les démolitions / reconstructions sont à éviter. Les projets proposeront un design évolutif qui garantit des espaces intérieurs et extérieurs flexibles et adaptables, dont la mise en œuvre est facilement réversible. Les futurs projets favoriseront également les synergies entre les chantiers situés à proximité les uns des autres (récupération et revalorisation des terres excavées et des matériaux démontés). Dans ce sens, des espaces de stockage pour les éléments de remploi et des espaces de remanufacture des éléments récupérés des chantiers de rénovation seront prévus au sein ou à proximité du périmètre du projet de PAD Max. Les programmes des futurs projets veilleront aussi à anticiper l'implication spatiale d'une stratégie Zéro Déchet au sein des quartiers.



Energies

Au moment du développement de chaque secteur de mutation, des études seront menées pour permettre la mise en place de nouvelles formes de gestion énergétique, de systèmes mutualisés de production d'énergie renouvelable, de communautés d'énergie, voire d'un ou de plusieurs réseaux de chaleur urbains au profit des secteurs et des tissus consolidés alentour. Ces études bénéficieront des travaux menés par la Ville de Bruxelles et permettront la concrétisation d'un Positive Energy District (PED) dans le quartier Nord (cf. *Volet informatif, 05 Genèse du projet, 03 Contexte urbain local, 03.03 Etude du territoire*). Dans la même logique, les développements publics seront exemplaires et ambitieux pour les rénovations et les nouvelles constructions des secteurs de mutation qui viseront la neutralité carbone.

SECTEUR 1 BÉCO-WILLEBROECK

Situation existante

Le secteur de mutation Béco – Willebroeck est sis :

- › entre l'axe paysager du canal à hauteur du quai des Péniches le long du bassin Béco et l'axe de circulation du quai de Willebroeck qui le sépare du parc Maximilien ;
- › entre Saintelette et les nouveaux développements résidentiels le long du bassin Béco.

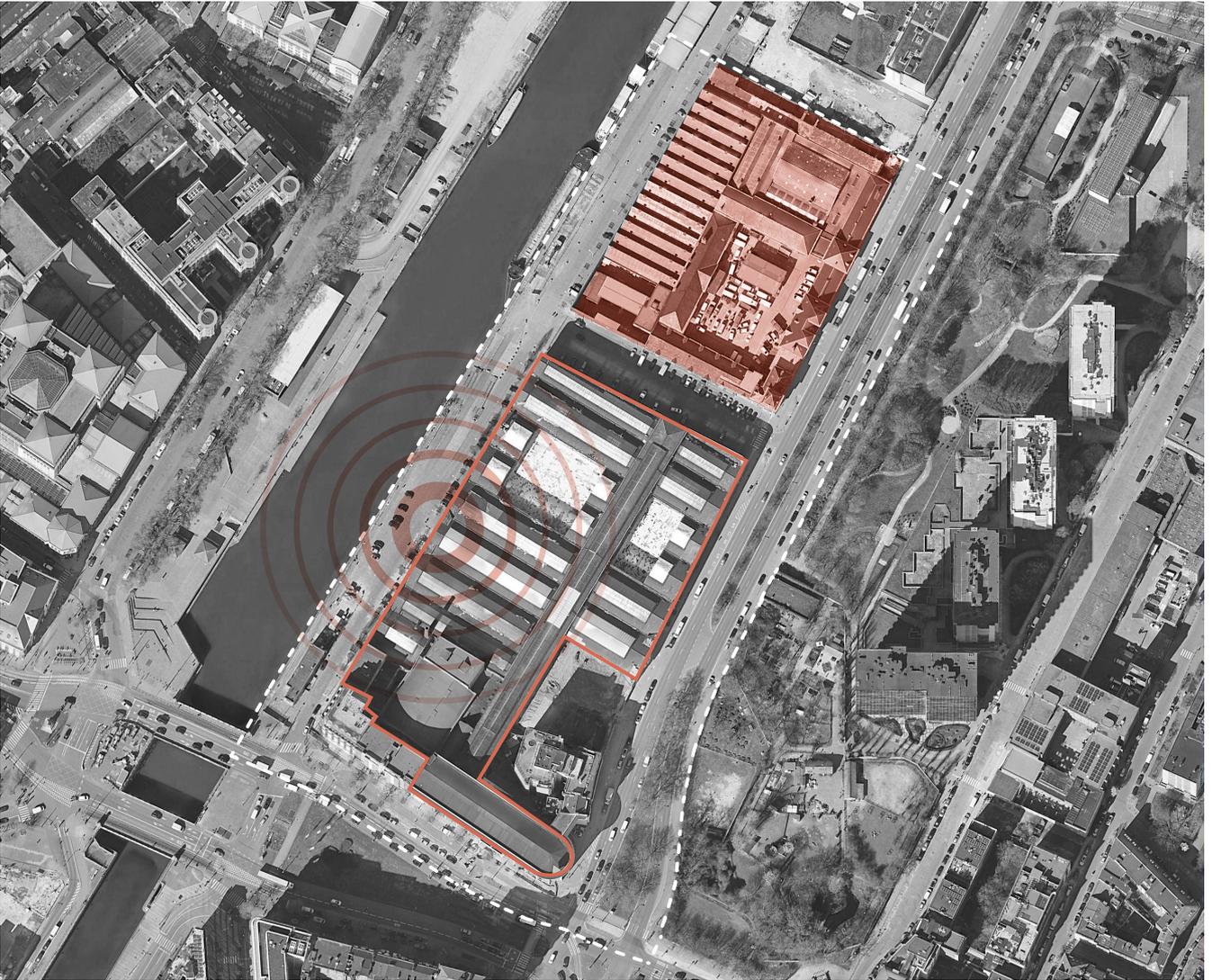
Le secteur comprend la singularité musée Kanal-Pompidou en projet ainsi que le site patrimonial dit « Ferme des Boues » et ses abords qui est la zone de forte mutabilité considérée dans le présent projet de PAD. La Ferme des Boues est classée et propriété de la Ville de Bruxelles. Sont à noter la présence de l'ancienne ferme en carré, d'un corps de bâtiment quai de Willebroeck, d'un hangar avec une toiture en sheds quai des Péniches, des bas-reliefs évoquant le métier des éboueurs et une peinture murale de 80 m de long d'après les albums de Corto Maltese⁷.

Le site est actuellement dédié aux activités logistiques du service de la voirie de la Ville de Bruxelles. Cette activité maintient le rôle historique de support fonctionnel et économique de la ville qu'il jouait à sa création comme lieu de gestion des boues et immondices générées pendant l'ère industrielle. Mais l'utilisation du site n'est pas optimale et pourrait être rationalisée et densifiée.



Photos de la Ferme des Boues.
Source. Inventaire du patrimoine architectural

⁷ Description patrimoine disponible ici : <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/36265>.



Singularité



Zone de forte mutabilité

Description

La conversion du site de la Ferme des Boues et ses abords vise à « repenser la ville productive », s'inscrit dans le processus de requalification du bassin Béco et poursuit les réflexions du Plan Canal. Le secteur Béco – Willebroek devient un pôle mixte alliant un passé et un présent fonctionnel à un futur multiple, avec un potentiel de densification. La mutation de ce secteur comprend la préservation du patrimoine, la création de logements, le renforcement des activités productives liées au secteur de l'économie sociale et au secteur culturel, et l'introduction d'activités commerciales complémentaires. Le tout avec une répartition spatiale forte entre activités productives et résidentiel. Ce secteur participe à renforcer l'économie locale, créer de nouveaux emplois et accompagner le développement en cours du futur musée Kanal-Pompidou et du territoire du canal. Une amélioration des liens au canal, au parc Maximilien et aux quartiers environnants se réalise au travers des stratégies d'axes et de parcours, supports de la figure du parc métropolitain reliant.

Le bâti et les espaces ouverts privés ou collectifs

S1.1. Béco – Willebroek côté quai de la Voirie

- maintenir de l'activité productive sur la partie côté Kanal-Pompidou du site qui comprend l'ancienne Ferme des Boues et une partie du hangar avec une toiture en sheds
 - en maintenant le bâti de la ferme en carré et une partie de la toiture en sheds avec une affectation productive sans imposer une reconversion importante qui serait contre-productive en termes d'économie des ressources et de préservation de la logique structurelle et patrimoniale ;
 - en lui donnant une spécificité culturelle, d'artisanat et de transition environnementale et économique pour accompagner le développement en cours du futur musée Kanal-Pompidou et du territoire du canal ;
 - en imposant une activation de la façade qui borde le quai des Péniches ;
 - en verdurisant et équipant la cour de la ferme afin d'accompagner au mieux les activités qui y seront développées, son ouverture au public sera étudiée.

S1.2. Béco – Willebroek côté rue Osayande

- compléter la programmation par du logement et du commerce sur la partie côté nouveaux développements résidentiels au nord du site le long du bassin Béco
 - avec un projet en accord et respectueux des nouveaux bâtis proches ;
 - en proposant un intérieur du demi-îlot comme un apport qualitatif aux logements qui le bordent et en tirant parti du mur patrimonial de la ferme soit avec un retour au vrai sol, soit avec une dalle aménagée et verdurisée.

La répartition spatiale

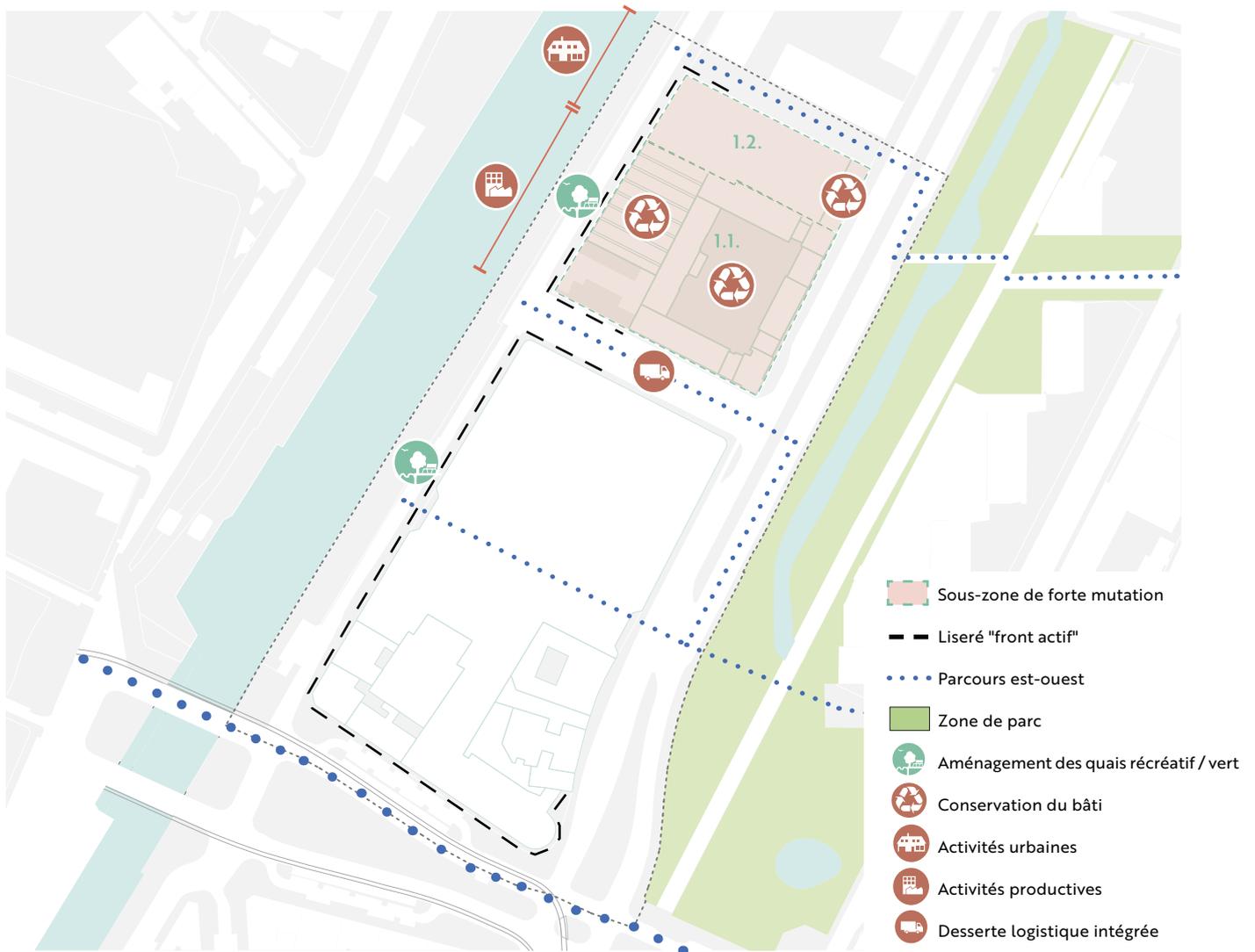
Elle permet de :

- concevoir une typo-morphologie bâtie d'un nouvel ordre en intégrant des éléments patrimoniaux et de nouvelles fonctions (logements, activités productives) ;
- minimiser les nuisances des activités productives sur la partie résidentielle sans trop la contraindre pour permettre son fonctionnement et son développement (bruit, logistique, vues...), en gérant évidemment la mitoyenneté entre les deux fonctions ;
- proposer des nouveaux volumes sous forme de petites émergences en adéquation avec le contexte bénéficiant du dégagement offert par la proximité du canal et de la présence des nouveaux développements (Kanal-Pompidou et développements résidentiels) ;
- offrir une façade patrimoniale au parc Maximilien par le maintien de la ferme activée par les activités productives, la présence de logements et de commerces.

L'espace public

Il est composé de 4 parties :

- le tronçon du quai des Péniches est réaménagé pour soutenir les nouveaux développements à proximité et constituer un espace public en soi (cf. 02.01 Axe nord-sud, Canal et abords) ;
- la voirie côté Kanal-Pompidou qui aura une vocation de desserte et logistique pour permettre aux activités de fonctionner et de se développer ;
- la voirie côté développements résidentiels qui aura une vocation résidentielle et commerciale en lien direct avec les nouveaux développements ;
- le tronçon du quai de Willebroeck qui restera un axe de circulation, mais bénéficiera de plusieurs éléments du projet de réaménagement du parc Maximilien (cf. 02.01 Axes nord-sud, Canal et abords) : une reprise de la bande de stationnement côté parc au profit de celui-ci, l'ouverture de la Senne et une connexion assurée par une traversée cyclo-piétonne de la Senne au niveau de la Ferme des Boues, en diagonale vers l'école Saint-Roch et la rue Simons.



Critères urbanistiques

S1.1. Béco – Willebroek côté quai de la Voirie

Superficie nette : 7.888 m²

Superficie plancher : maximum 12.000 m² (pour info : Ferme des Boues + hangar quai des Péniches = 7.908 m²)

P/S net : maximum 1,5

Espaces verts : minimum 2.000 m², soit 25%

Maximum 9 niveaux hors sol en raccord avec les éléments existants du site et les développements voisins

Logement : maximum 40%

Activité productive : minimum 40%

S1.2. Béco – Willebroek côté rue Osayande

Superficie nette : 3.130 m²

Superficie plancher : maximum 13.300 m² (pour info : corps de bâtiment quai Willebroeck = 1.727 m²)

P/S net : maximum 4,2

Espaces verts ou aménagement verdurisé sur dalle : minimum 800 m², soit 25%

Maximum 9 niveaux hors sol en raccord avec les éléments existants du site et les développements voisins

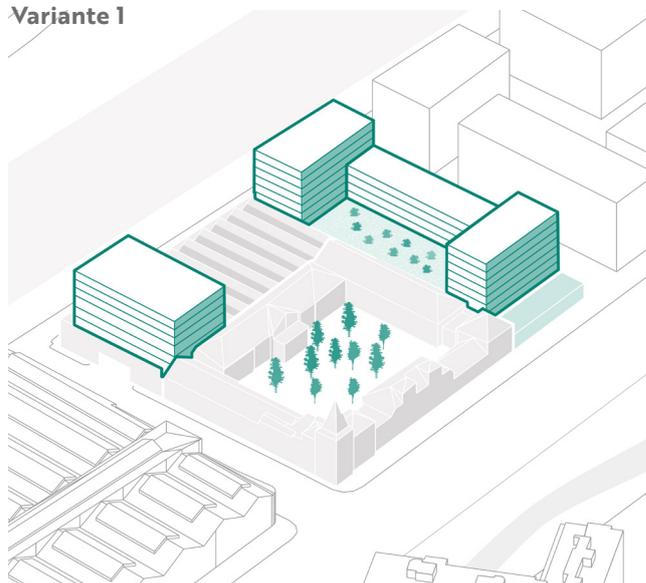
Logement : minimum 75%

Variantes illustratives

Les variantes illustratives n'ont pas valeur à définir des gabarits et des implantations futures. Elles permettent d'illustrer des possibles. Durant le processus d'élaboration du projet de PAD, elles ont permis de définir les critères urbanistiques ainsi que les prescriptions valables pour la sous-zone et détaillées dans le volet réglementaire.

Densité et forme urbaine

Variante 1

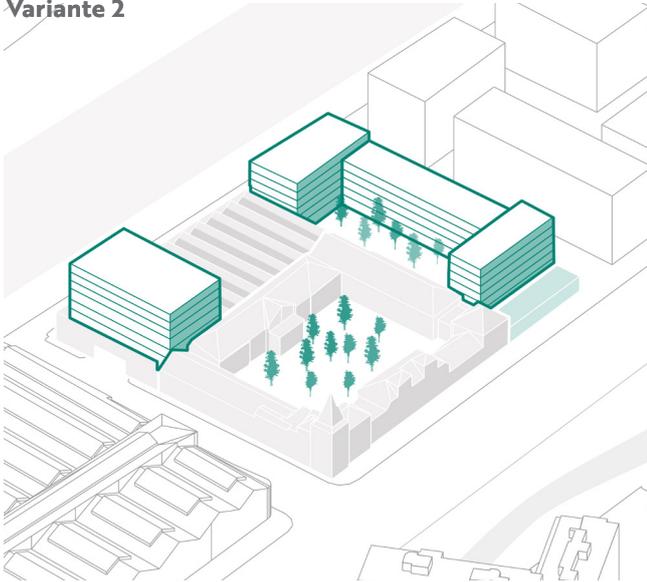


Sources des images de gauche à droite :

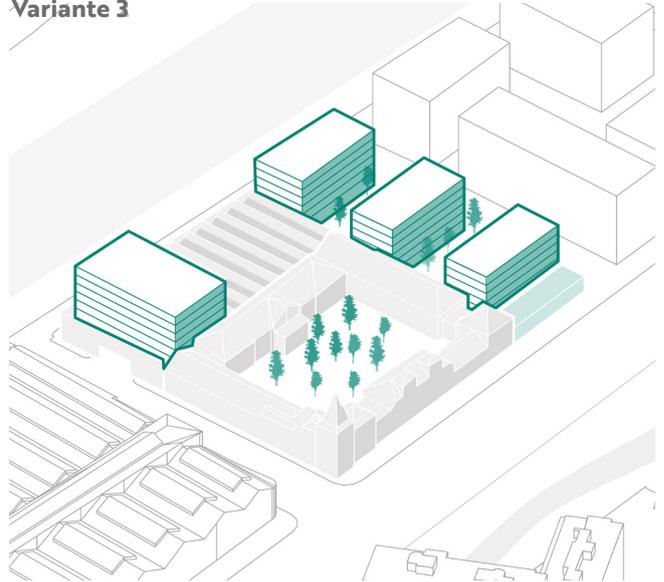
- › <https://www.bogdanvanbroeck.com/projects/novacity/>
- › <https://www.vai.be/en/buildings/publieke-gebouwen/museum-texture-kortrijk#&gid=1&pid=1>
- › <https://divisare.com/projects/424675-cab-architectes-aldo-amoretti-zac-social-housing>
- › <https://www.archdaily.com/973614/kampus-apartments-mecanoo>

- › Nova City - Bogdan & Van Broeck/DDS+ - Anderlecht (BE)
- › Texture - noA architecte- Courtrai (BE) - 2014

Variante 2



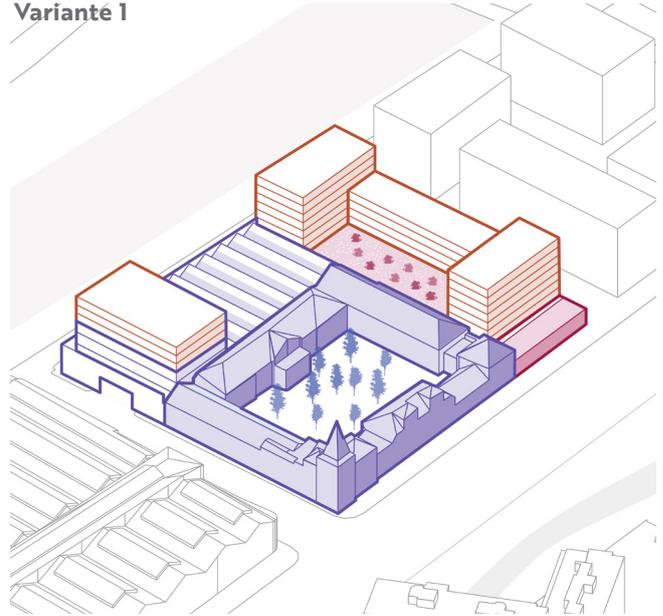
Variante 3



› ZAC du Port de Pantin - CAB › Kampus - Mecanoo - Manchester
Architectes - Pantin (FR) 2019 (UK) 2021

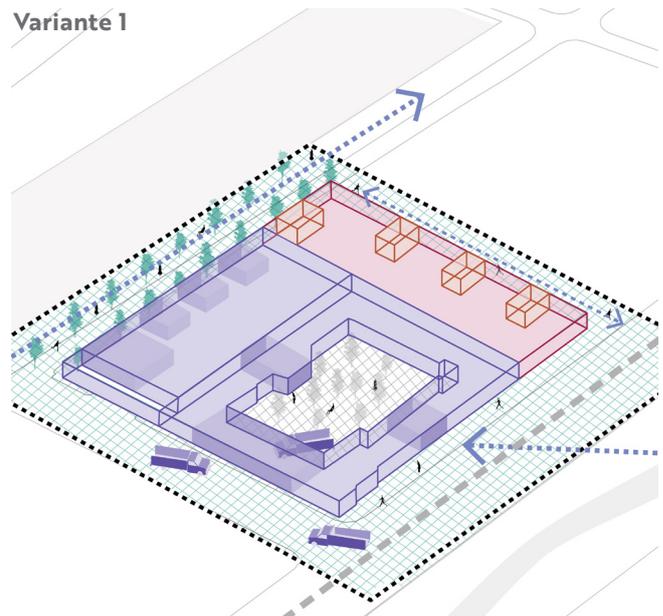
Mixité

Variante 1



Rez-de-chaussée et espace ouvert

Variante 1



Sources des images de gauche à droite :

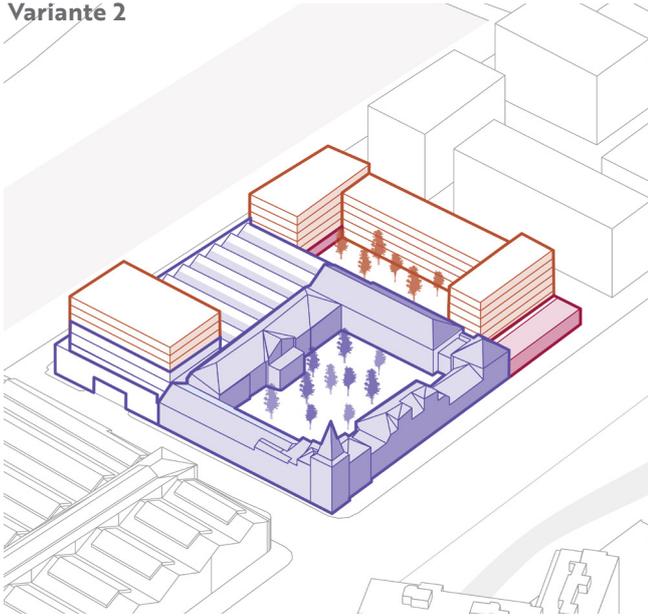
- › <https://jankattein.com/projects/blue-house-yard/>
- › <http://www.circularium.be/fr/opening-bis-le-2-octobre/>
- › <https://www.ateliersdestanneurs.be/fr/entreprise/>
- › <https://divisare.com/projects/424675-cab-architectes-aldo-amoretti-zac-social-housing>
- › <https://www.archdaily.com/973614/kampus-apartments-mecanoo>



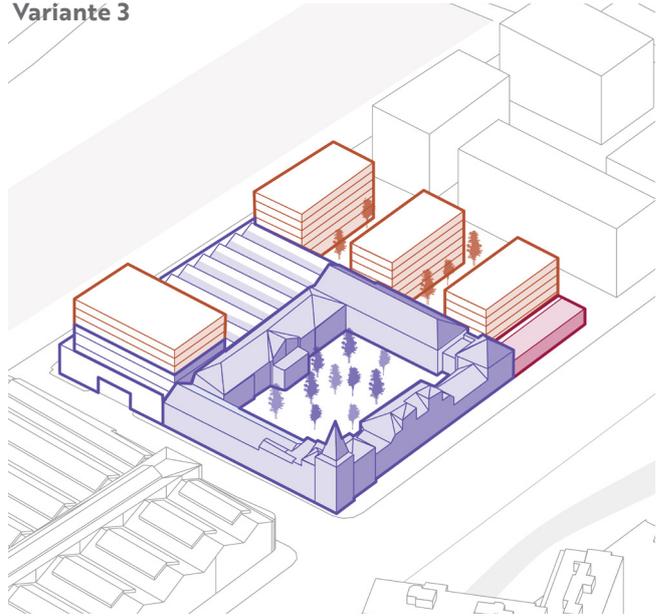
› Blue House Yard - Jan Kattein Architects - London (UK) 2017

› Circularium - Centre d'innovations locales et de production circulaire - Bruxelles (BE)

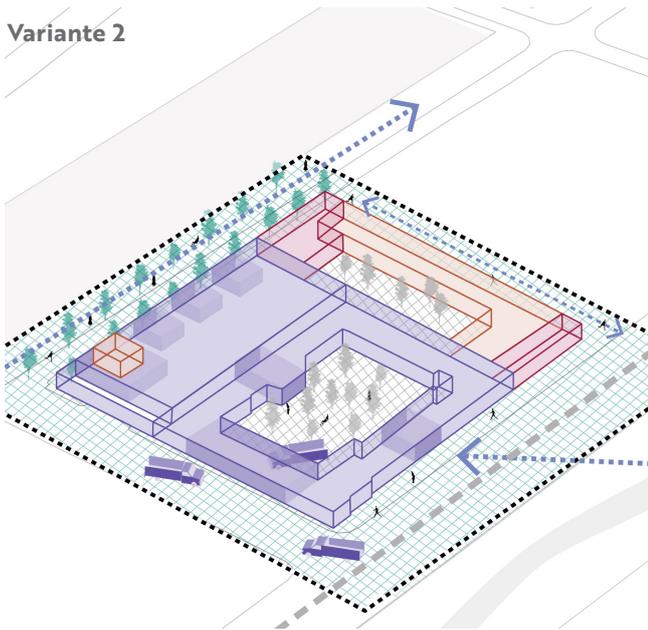
Variante 2



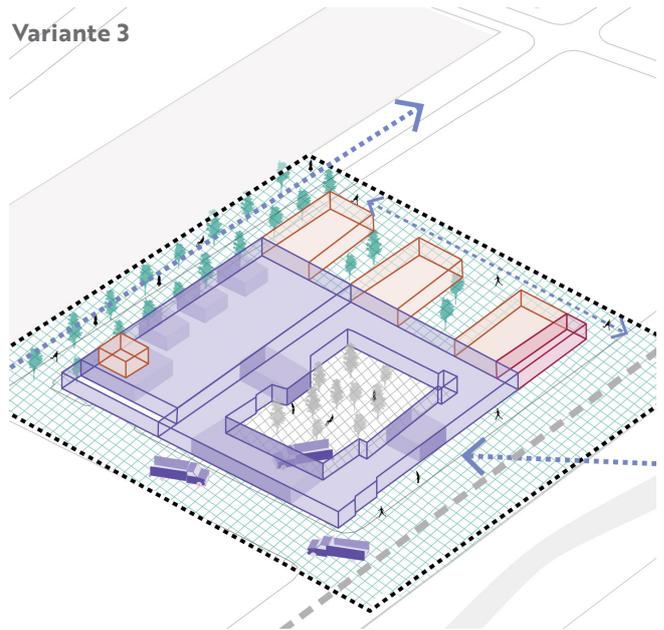
Variante 3



Variante 2



Variante 3



› Blue House Yard - Jan Kattein Architects - London (UK) 2017



› Atelier des Tanneurs - Centre d'entreprises - Bruxelles (BE) - 2014



› ZAC du Port de Pantin - CAB Architectes - Pantin (FR) 2019



› Kampus - Mecanoo - Manchester (UK) 2021

SECTEUR 2 BOLIVAR - HÉLIPORT, UN NOUVEAU NOYAU D'IDENTITÉ LOCALE

Situation existante

Le secteur de mutation Bolivar – Hélicoptère est situé au croisement entre l'avenue de l'Hélicoptère et le boulevard Bolivar. Il est à l'articulation entre le tissu ouvert d'immeubles de moyenne et grande hauteur, le quartier Saint-Roch et le quartier Manhattan.

Le secteur comprend :

- les 4 tours de logements privés Hélicoptère et leur dalle qui crée une rupture entre les niveaux de la rue, du parc et de la dalle elle-même ;
- le très ample site de l'Etat-Major (casernes des pompiers) :
 - amené à changer de programmation à moyen terme (départ prévu de l'Etat-Major entre 2025 et 2030) avec une étude menée au moment de l'élaboration du projet de PAD Max par la Société d'Aménagement Urbain (SAU) ;
 - qui présente des qualités patrimoniales progressivement reconnues par la Direction du Patrimoine Culturel d'Urban et témoignant d'une architecture fonctionnaliste et brutaliste d'après-guerre, qui comporte néanmoins de fortes lacunes au niveau de l'intégration au contexte du quartier ;
- l'ensemble bâti et non-bâti sis entre le boulevard Bolivar, l'avenue de l'Hélicoptère, la rue Simons et les tours de bureaux Engie qui présente un fort potentiel de reconversion et de densification, partiellement propriété de la Ville de Bruxelles ;
- les tours de bureaux Engie elles-mêmes qui sont une singularité dans le secteur et qui marquent la transition entre le périmètre du PAD Max et le quartier Nord dont la mutabilité future est étudiée dans le cadre de la réflexion Territoire Nord ;
- l'école Saint-Roch et ses abords, propriété de la Ville de Bruxelles ;
- la parcelle non bâtie au nord de Bolivar face à l'école Saint-Roch, propriété de la Ville de Bruxelles ;
- un tronçon de l'avenue de l'Hélicoptère et du boulevard Bolivar.

Description

La transformation du secteur Bolivar – Hélicoptère, propose le maintien de plusieurs éléments et l'ajout de nouveaux développements dont les implantations permettent l'articulation des différents morceaux de ville. Le projet de PAD Max cherche à articuler les différents typologies, identités et échelles des tissus existants : le grain fin et local du quartier Saint-Roch, la grande échelle de la dalle Hélicoptère et du bâtiment Engie, le nouveau tissu résidentiel dense de l'avenue de l'Hélicoptère, la nouvelle structure paysagère du parc Maximilien et la requalification du boulevard Bolivar. Cette articulation est réalisée suivant des principes de composition volumétrique, de programmation stratégique, de configuration de nouveaux espaces ouverts et de requalification de l'infrastructure existante. Une programmation mixte, principalement de logements et d'équipements, vient intensifier ce lieu qui bénéficie de la présence du parc Maximilien et y crée une nouvelle micro-centralité, dite « noyau d'identité locale » au PRDD.



Singularité



Zone de forte mutabilité

Description

Le bâti et les espaces ouverts privés ou collectifs

S2.1. Tours Hélicopter

Pour les 4 tours Hélicopter

- favoriser le maintien / rénovation des tours et de la dalle avec une évolution de la dalle vers de l'activité productive et logistique qui devra animer la dalle elle-même et améliorer la transition entre la dalle et l'espace public, surtout avec le parc Maximilien, tout en garantissant l'habitabilité des logements. La dalle pourra accueillir un hotspot de stationnements adaptés aux modes actifs afin de libérer l'espace public et sécuriser les véhicules ;
- si le bâti devait être démolé pour des raisons impérieuses, le développement du site se ferait en faveur de l'espace vert et privilégierait un nouvel urbanisme ouvert intégré au parc permettant de réduire l'emprise au sol des constructions, et non un urbanisme en îlots avec des immeubles de taille moyenne qui serait la référence du cadre urbain environnant.

S2.2. Ilot dit « Etat-Major »

Sur le site de l'Etat-Major, considérer les résultats de l'étude de programmation menée par la SAU et

- valoriser le lieu comme « jeune patrimoine » en conservant les éléments clés et en les mettant en valeur en termes d'usage et d'esthétique ;
- appliquer un principe d'économie circulaire pour réutiliser les espaces et les matériaux ;
- permettre une densification mixte et qualitative de l'îlot en profitant de la propriété foncière publique pour développer une programmation répondant aux besoins locaux et extras-locaux en équipements ;
- améliorer la perméabilité et l'ouverture de l'îlot pour lui faire jouer un rôle dans la transversalité est-ouest souhaitée à l'échelle du périmètre et du Territoire Nord.

S2.3. Angle Simons / Hélicopter

Réaménager la partie d'îlot entre l'avenue de l'Hélicopter, la rue Simons et les bâtiments d'Engie, avec

- des logements et un socle commercial qui fait pivot entre le quartier Saint-Roch, la nouvelle programmation du site de l'Etat-Major et les nouveaux développements en bordure du boulevard Bolivar ;
- des équipements locaux (crèche, salon-lavoirs...);
- un potentiel emploi des éléments bâtis existants dans une logique d'économie circulaire visant à réutiliser les espaces et les matériaux.

S2.4. Angle Bolivar / Hélicopter à côté d'Engie

Amplifier l'utilisation de l'angle à front de Bolivar

- développer du bureau ou des services géant la proximité physique avec le bâtiment Engie et marquant la transition vers les autres nouveaux développements en bordure du boulevard Bolivar ;
- limiter l'ombre portée sur le parc réaménagé.

S2.5. Bolivar Saint-Roch

Compléter et structurer la parcelle de l'Ecole Saint-Roch, avec un développement mixte répondant à des logiques de mutualisation des infrastructures qui permet

- le maintien de l'école et la requalification de son espace extérieur (intimisation, sécurisation et qualification) ;

- un nouveau développement qui profite du resserrement de la partie carrossable du boulevard Bolivar (cf. 02.02 Parcours est-ouest) et lui offre un front bâti avec des équipements par exemple liés à la fonction scolaire au rez-de-chaussée et au 1er étage, et du logement aux étages supérieurs avec la possibilité en émergence de maximum 60 m. En cas d'émergence, celle-ci devra être positionnée et proportionnée de manière à limiter l'ombre portée sur le parc réaménagé. Le projet pourra étudier la possibilité de rendre les derniers étages accessibles au public.

S2.6. Bolivar Nord

Développer un nouveau bâtiment iconique qui s'insère dans la skyline du quartier Nord et s'intègre au parc sur la parcelle au nord du boulevard Bolivar avec une construction élevée et compacte en émergence de maximum 60 m dédiée principalement au logement avec une emprise au sol minimale maximisant le parc (connexion entre la partie avec la réouverture de la Senne et la partie centrale du parc) et positionnée et proportionnée de manière à limiter l'ombre portée sur le parc réaménagé. Le projet pourra étudier la possibilité de rendre les derniers étages accessibles au public ;

La répartition spatiale

Elle permet de :

- donner au secteur une vraie présence urbanistique qui cadre le boulevard Bolivar comme perspective entre le nouveau pont Suzan Daniel sur le canal et la gare du Nord ;
- marquer l'entrée vers le quartier Manhattan pour accompagner la lecture verticale du bâti de l'ensemble du Territoire Nord ;
- articuler les différents lieux du secteur ;
- créer des façades et abords actifs dans et en bordure du parc assurant un contrôle social et l'articulation des différentes parties du parc par les espaces ouverts publics et privés.

Pour assurer la qualité des développements, seul un développement en émergence, sur Bolivar Nord ou sur Bolivar Saint-Roch, peut être réalisé. Une logique d'équilibre entre les deux côtés du boulevard doit prévaloir à une sur-densification du secteur.

L'espace public

Il est composé de tronçons de l'avenue de l'Hélicopter et du boulevard Bolivar et des abords du nouveau développement au nord de Bolivar. Son aménagement doit former le parc métropolitain reliant (cf. 02.01 et 02.02) en bénéficiant notamment d'une déminéralisation et des fermetures de deux tronçons de l'avenue de l'Hélicopter depuis le boulevard Bolivar. Ces zones de voiries à accès limité sont aménagées en faveur des modes actifs et doivent permettre l'accès des transports en commun et des véhicules prioritaires. Les abords, même privés, sont aménagés en relation avec l'espace public pour participer au parc métropolitain reliant. Ensemble, le bâti, les espaces ouverts et leur programmation créent un nouveau noyau d'identité locale où se focalise la vie locale pour le secteur lui-même, le périmètre du PAD Max et pour le Territoire Nord dans son ensemble. Cet objectif est important en ce qu'il vise à permettre aux habitants de s'ancrer dans leur quartier et de s'en réclamer, d'y trouver une bonne qualité de vie par une facilité de déplacements piétons, un bon accès aux équipements, services et commerces de proximité.



Critères urbanistiques

S2.1. Tours Hélicopt

Superficie nette : 10.176 m²
Superficie plancher : maximum 56.000 m²
 P/S net : maximum 5,5
 Espaces verts ou aménagement verdurisé sur dalle : minimum 7.000 m²,
 soit 70%, avec au moins un espace vert de 2.000 m² d'un seul tenant

S2.3. Angle Simons / Hélicopt

Superficie nette : 2.665 m²
Superficie plancher : maximum 11.000 m²
 P/S net : maximum 4,1
 Espaces verts : minimum 600 m², soit 22%
 Maximum 8 niveaux hors sol en raccord avec les éléments existants du
 site et les développements voisins
 Logement : minimum 95%
 Equipement / commerce : maximum 5%

S2.4. Angle Bolivar / Hélicopt à côté d'Engie

Superficie nette : 1.032 m²
Superficie plancher : maximum 4.000 m²
 P/S net : maximum 3,9
 Espaces verts : minimum 200 m², soit 20%
 Maximum 8 niveaux hors sol

S2.5. Bolivar Saint-Roch

Superficie nette : 6.226 m²
Superficie plancher : maximum 19.000 m² (pour info : école existante =
 +/- 3.000 m²)
 P/S net : maximum 3,1
 Espaces verts : minimum 1.000 m², soit 15%
 Émergence max 60 m le long du boulevard Bolivar autorisée et maximum
 5 niveaux hors sol pour les autres constructions
 Logement : minimum 60%
 Equipement : minimum 25%

S2.6. Bolivar Nord

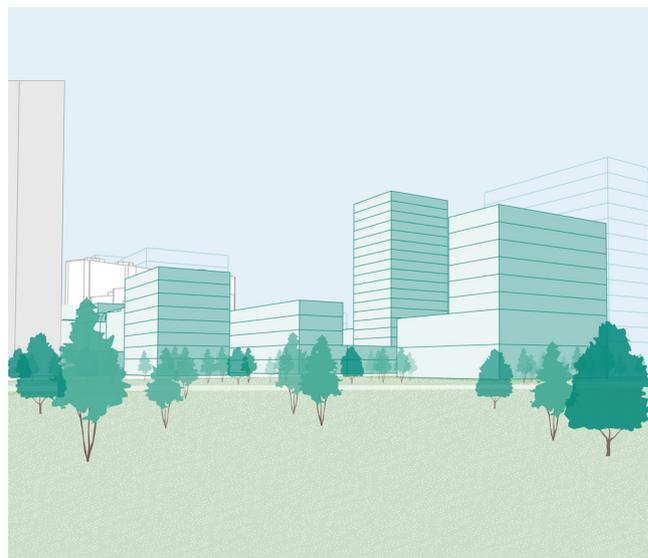
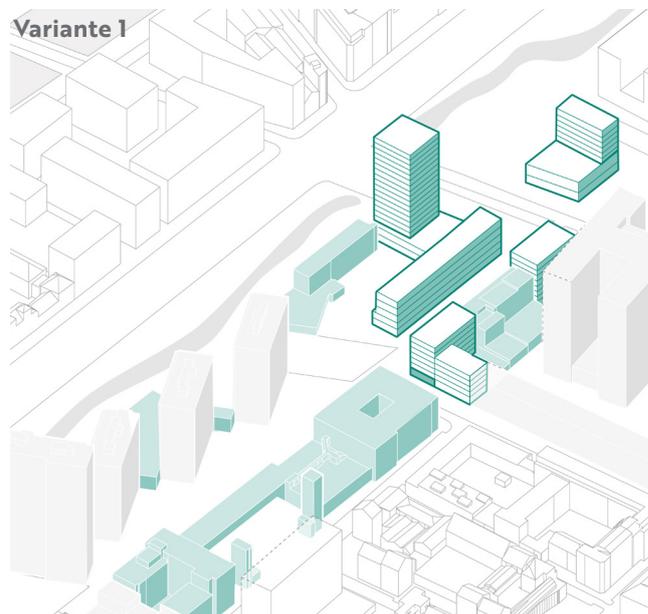
Superficie nette : 1.400 m²
Superficie plancher : maximum 10.000 m²
 P/S net : maximum de 7,1
 Logement : minimum 75%
 Espaces verts : minimum 350 m², soit 25% de la superficie nette
 Émergence max 60 m le long du boulevard Bolivar autorisée

Seul un développement en
 émergence, sur Bolivar Nord
 ou sur Bolivar Saint-Roch,
 peut être réalisé.

Variantes illustratives

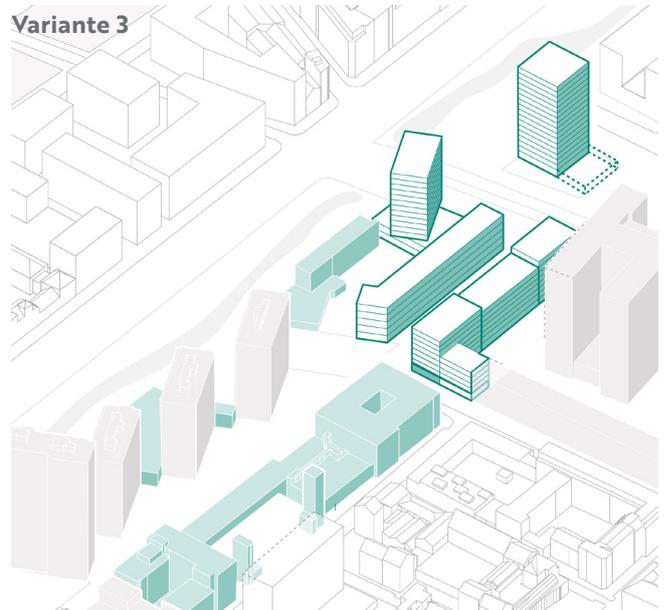
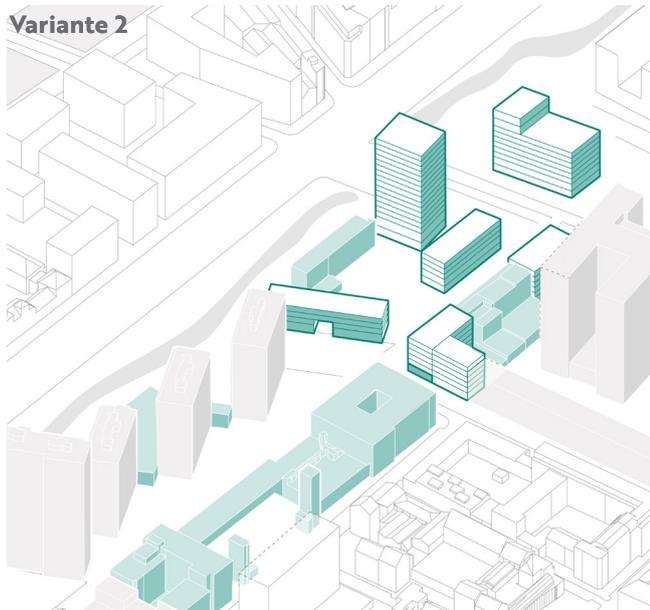
Les variantes illustratives n'ont pas valeur à définir des gabarits et des implantations futures. Elles permettent d'illustrer des possibles. Durant le processus d'élaboration du projet de PAD, elles ont permis de définir les critères urbanistiques ainsi que les prescriptions valables pour la sous-zone et détaillées dans le volet réglementaire.

Densité et forme urbaine



Sources des images de gauche à droite :

- › <https://divisare.com/projects/439124-mae-architects-rory-gardiner-pinnacle-house>
- › <https://carusostjohn.com/projects/st-jakob-stiftung/>
- › <https://www.architectuur.nl/nieuws/deflat-kleiburg-van-nl-architects-winnaar-dutch-design-awards-2017/>
- › <http://www.dienerdiener.ch/en/project/apartment-towers-westkaai-1-2>



› Pinnacle House - MÆ Architects - London (UK) 2020

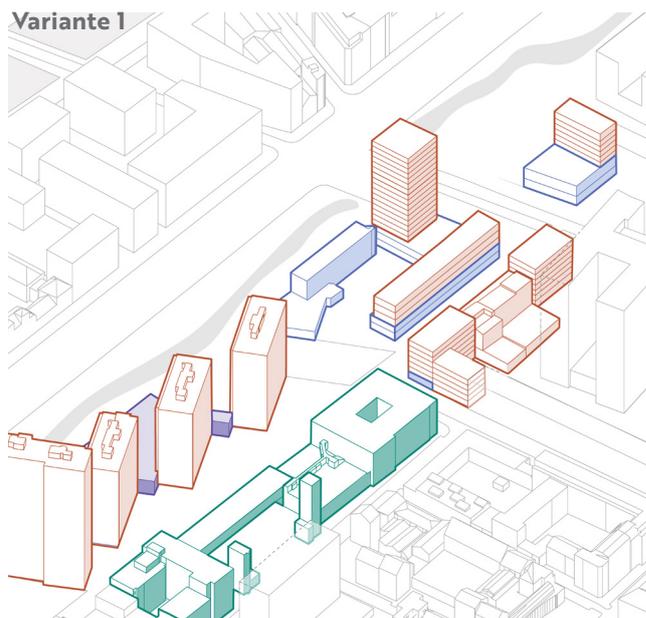
› Fondation St Jakob - Caruso St John Architects - Zurich (CH) 2018



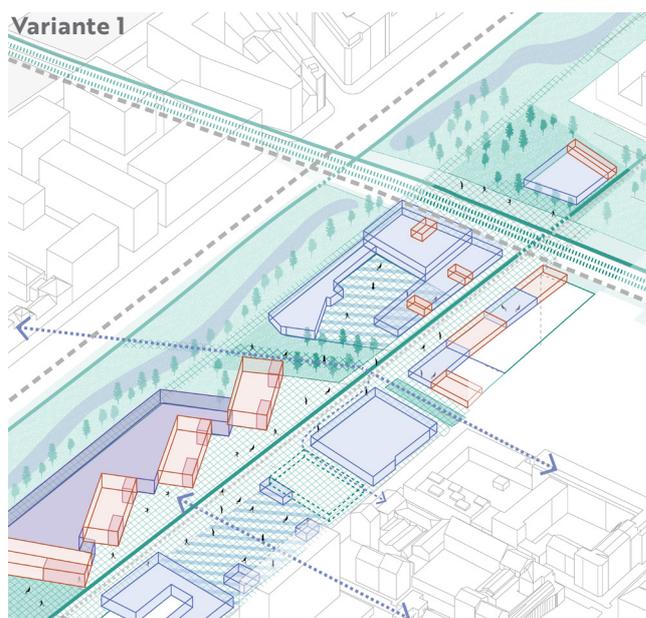
› DeFlat - NL Architects/XVW architectuur - Amsterdam (NLD) 2017

› Westkaai - Diener & Diener - Antwerp (BE) 2009

Mixité



Rez-de-chaussée et espace ouvert



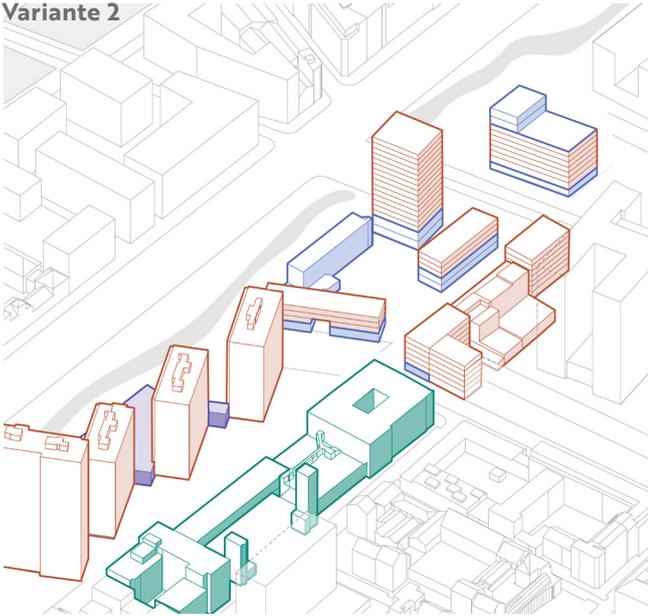
Sources des images de gauche à droite :

- › <https://www.amc-archi.com/article/prix-mies-van-der-rohe-2021-appel-a-candidatures,12459>
- › <https://www.coop.brussels/decouverte/coop-gagne-le-prix-darchitecture-bruxelles-horta/>
- › <https://www.publicspace.org/works/-/project/e044-centrum-odorf>
- › <https://landezine.com/green-classroom-at-galilei-primary-school-berlin-by-gruppe-f/>
- › <https://www.paris.fr/pages/14-nouvelles-cours-oasis-pour-les-enfants-et-les-familles-8193>
- › <https://landezine.com/o%CC%88stra-drottninggatan-by-karavan/>

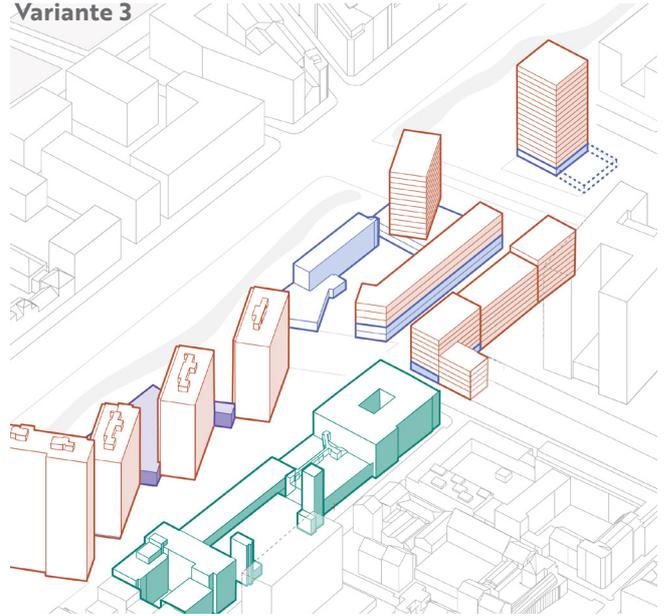


- › Transformation de 530 logements - Lacaton & Vassal / F.Druot / Christophe Hutin Architecture - Bordeaux (FR) 2016
- › COOP - Bogdan & Van Broeck Bruxelles (BE) 2016

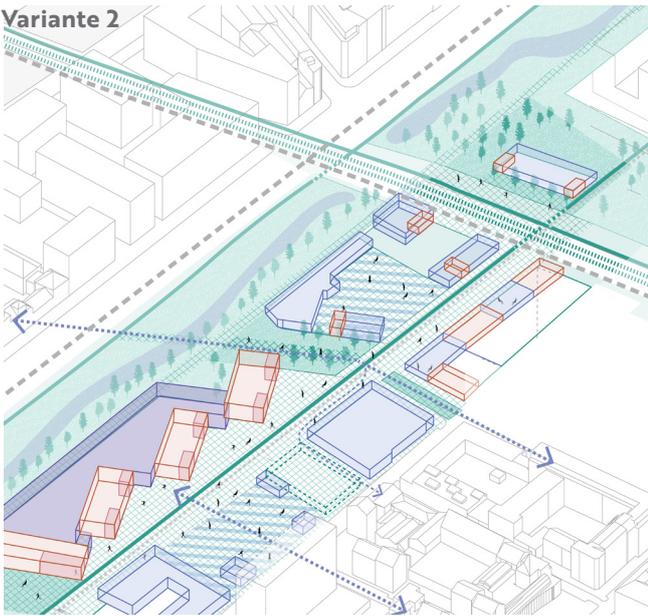
Variante 2



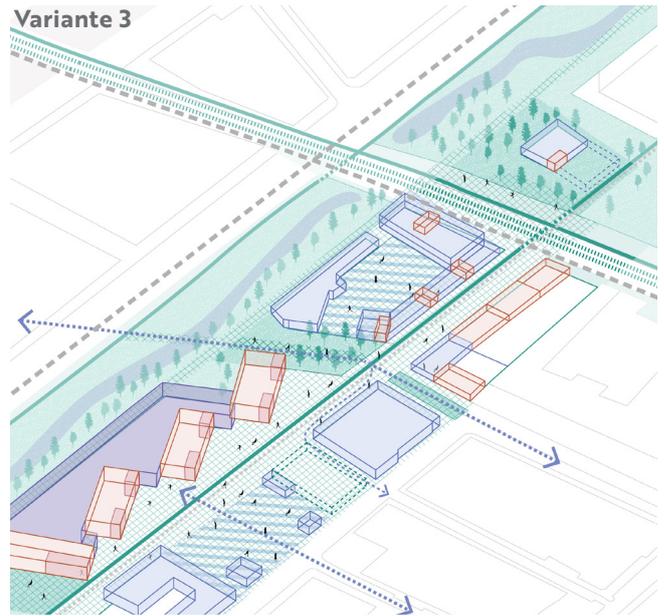
Variante 3



Variante 2



Variante 3



› Pieter Vreedplein - Bonell i Gil, architectes - Tilburg (NLD) 2009

› Ecole Galilée - GRuppe F - Berlin (DE) 2018



› Programme de rénovation "Cours oasis" - Paris (FR)

› Östra Drottninggatan - Karavan landskapsarkitekter - Gävle (SE) 2020

SECTEUR 3 ARMATEURS - ANVERS

Situation existante

Le secteur de mutation Armateurs – Anvers est situé entre la place des Armateurs et le boulevard Albert II. Il est à l'articulation entre le tissu ouvert d'immeubles (bâti résidentiel de moyenne et grande hauteur), le quartier Masui (bâti mixte du XIX^e), le quartier Manhattan (tours de bureaux).

Le secteur comprend :

- le champ des Armateurs et la place des Armateurs qui seront réaménagés dans le cadre du CRU 1, avec le projet de réaménagement du parc et celui de l'équipement sportif qui constituera une singularité à l'échelle du secteur par sa programmation et son architecture ;
- l'îlot, long de 400 m, sis entre l'allée Verte et l'avenue de l'Héliport avec l'école Klavertje IV qui sera complétée d'un programme mixte logements et crèche dans le cadre du CQD Héliport-Anvers, et une parcelle d'activité productive déstructurée ;
- un tronçon de l'avenue de l'Héliport qui sera réaménagé dans le cadre du Contrat Ecole Klavertje IV (parvis et voirie) et du CQD Héliport-Anvers ;
- les six tours du Foyer Laekenois dont la dalle, propriété de la Ville de Bruxelles, fait l'objet d'une intervention dans le cadre du CQD Héliport-Anvers pour limiter son effet de rupture ;
- les deux tours du Foyer Laekenois le long de la chaussée d'Anvers, propriété de la Ville de Bruxelles et SISP, qui font l'objet d'un projet de rénovation ;
- un tronçon de la chaussée d'Anvers ;
- les deux îlots comprenant l'École de Police et son parking, l'Hôtel Président et une parcelle boisée (propriétés de la Ville de Bruxelles, excepté la parcelle de l'hôtel).

Description

Pour le secteur Armateurs – Anvers, le projet de PAD Max vise à articuler et compléter les projets prévus dans les programmes de revitalisation urbaine, à permettre l'établissement du parc métropolitain reliant par un nouvel usage des voiries et par l'institution en parc d'une partie d'une parcelle boisée. La transformation de ce secteur vise également à créer une séquence spatiale de continuité est-ouest. Cette séquence se construit en reliant les espaces et équipements publics existants et futurs par des opérations de perméabilité locale, générant ainsi des opportunités de densification, d'introduction de nouveaux usages et de création de nouveaux espaces ouverts. Cette nouvelle perméabilité comprend aussi bien des interventions à grande échelle (transformation des îlots de l'École de Police et sis entre Anvers, Héliport et Albert II) que des opérations ponctuelles visant à créer des liaisons piétonnes à travers des parcelles existantes (Foyer Laekenois, écoles). Un équilibre est trouvé entre maillage physique/biologique/paysager et rationalisation/densification des espaces constructibles. Une programmation mixte, principalement de logements et d'équipements, vient poursuivre et renforcer la dynamique actuelle du quartier Masui.



Foyer Laekenois

Tour sportive (offre octobre 2021)
bel architecten – crit. Architecten – bureau d'études weinand



Singularité



Zone de forte mutabilité

Description

Le bâti et les espaces ouverts privés ou collectifs

S3.1. Parcelle sise entre Hélicopter et Masui (433E6)

Poursuivre le travail d'amélioration de l'îlot sis entre l'allée Verte et l'avenue de l'Hélicopter initié par le Contrat Ecole et le CQD Hélicopter-Anvers en restructurant la parcelle d'activité productive avec une programmation mixte logement/activité productive. Ce développement et ses abords bénéficient du passage public sur la parcelle de l'école Klavertje IV prévu dans le CQD Hélicopter-Anvers qui divise ce long îlot et facilite l'accès au futur équipement sportif Vergote prévu dans le CRU 1 ;

S3.2. Dalle et tours du Foyer Laekenois – Développement complémentaire

Intervenir sur la dalle du Foyer Laekenois pour affirmer sa traversabilité est-ouest dans le prolongement de la rue Rogier vers l'avenue de l'Hélicopter et le futur équipement sportif Vergote et améliorer sa forme urbaine et son habitabilité, avec

- soit une intervention limitée, conservant la dalle et implantant des petits volumes bâtis destinés au logement perpendiculairement aux tours ;
- soit une intervention importante, créant une ouverture de la dalle, au niveau du vrai sol, accompagnée de plusieurs volumes bâtis destinés au logement perpendiculairement aux tours et constituant une nouvelle rue animée.

Les logements à y développer peuvent répondre à des besoins spécifiques d'accueil du type habitat solidaire (adapté aux personnes âgées ou PMR, pour les personnes précarisées ou stigmatisées, répondant aux besoins d'opérations tiroirs...).

A l'échelle de l'ensemble de la dalle du Foyer Laekenois, la rénovation des tours et de la dalle doit viser une amélioration de l'habitabilité et de la qualité environnementale. Les bâtiments existants sont à maintenir et à restaurer. Des transformations du socle sont encouragées dans la lignée des orientations stratégiques et programmatiques du CRU 1 et du CQD Hélicopter-Anvers. La dalle pourra accueillir un hotspot de stationnements adaptés aux modes actifs afin de libérer l'espace public et sécuriser les véhicules.

S3.3. Deux immeubles du Foyer Laekenois

Permettre l'opération de rénovation des deux immeubles du Foyer Laekenois le long de la chaussée d'Anvers, en autorisant une élévation de leurs gabarits de 2 à 4 niveaux et en ayant pour objectif une amélioration de l'habitabilité et du niveau environnemental, comme pour les tours de la dalle.

Les deux îlots suivants doivent être compris comme un seul ensemble urbanistique et fonctionnel articulé autour ou le long d'un espace vert public, cf. ci-dessous.

S3.4. Îlot dit « Ecole de Police »

Concevoir un nouveau développement sur l'Ecole de Police et son parking, avec

- l'intégration de la rue Gilbert désaffectée (cf. Répartition spatiale) ;
- le maintien du bâtiment existant de l'Ecole de Police en qualité de « jeune patrimoine » et structure facilement reconvertible

en équipement (± 7.000 m²), ainsi que sa densification par l'ajout d'un bâtiment avec une émergence en repère paysager de maximum 60 m autorisée sur le bâtiment ou en porte-à-faux sur celui-ci. En cas d'émergence, celle-ci devra être positionnée et proportionnée de manière à limiter l'ombre portée sur la poche majeure de parc. Le projet pourra étudier la possibilité de rendre les derniers étages accessibles au public ;

- l'ajout de bâtiments destinés au logement, de moyenne hauteur (jusqu'à 7 niveaux) sur la partie actuellement en parking.

S3.5. Îlot sis entre Anvers, Hélicopter et Albert II

Concevoir un nouveau développement sur l'Hôtel Président et la parcelle boisée, avec des gabarits moyens en adéquation avec le contexte bâti proche :

- soit des îlots fermés ou semi-fermés bordant l'avenue de l'Hélicopter destinés au logement et qui maximisent les effets d'intimité et de calme en cœur d'îlot, avec une traversée cyclo-piétonne est-ouest depuis le parc Gaucheret et Albert II vers la parcelle boisée préservée ;
- soit un îlot fermé unique destiné au logement qui crée un intérieur d'îlot privé et permet un recul par rapport à l'îlot dit « Ecole de Police » avec un nouveau parc entre la chaussée d'Anvers et Albert II et encadré par les façades nord et sud des nouveaux développements ;
- soit une restructuration de l'Hôtel Président avec l'ouverture des patios sur la parcelle boisée préservée côté ouest et un nouvel angle appuyant la géométrie de l'avenue de l'Hélicopter ;

Dans les trois variantes :

- il est recommandé de conserver un maximum du bâti de l'actuel Hôtel Président dans une logique de préservation des ressources ;
- un parc de 2.000 m² doit être institué dans l'îlot (cf. L'espace public) ;
- il convient d'être attentif à ce que le développement de la zone ne soit pas de nature à porter atteinte à l'intérêt patrimonial de la Maison de garde-barrière ayant justifié son classement.

La répartition spatiale

Elle permet de :

- donner au secteur une structure urbanistique articulée avec son contexte en misant sur le réaménagement de la place des Armateurs, le Centre Pôle Nord, les passages vers l'Espace Gaucheret, la partie boisée, la proximité au parc de la Senne et l'Ecole de Police ;
- restructurer les îlots 3.4 et 3.5 par la suppression ou la requalification de la rue Gilbert et l'utilisation de son emprise pour les développements des îlots en garantissant toujours une liaison entre l'équipement Centre Pôle Nord et l'espace Gaucheret ;
- garantir la continuité du parc métropolitain reliant vers le parc de la Senne et l'espace Gaucheret par une implantation favorable à la biodiversité et au parcours en modes actifs ;
- (re) constituer des fronts bâtis et des espaces publics clairs dans l'avenue de l'Hélicopter près de l'école Klavertje IV et du parc de la Senne, dans la chaussée d'Anvers et dans le boulevard Albert II ;
- créer des façades actives à l'intérieur et aux abords du parc métropolitain reliant.



L'espace public

L'espace public fait directement partie du parc métropolitain reliant grâce à une végétalisation continue entre la place des Armateurs et le parc de la Senne. Il est composé :

- de voiries : place des Armateurs, tronçon de l'avenue de l'Héliport, tronçon de la chaussée d'Anvers ;
- de cheminements modes actifs : à proximité de la dalle du Foyer Laekenois et à travers l'îlot restructuré ;
- de la dalle du Foyer Laekenois ;
- d'un nouveau parc public de 2.000 m² aménagé le long de la chaussée d'Anvers et faisant le lien entre le Centre Pôle Nord, le nouvel équipement dans l'École de Police et l'espace Gaucheret, il est aménagé :
 - soit en poche clairement définie (identifiable et gérable) favorable à une utilisation récréative ;
 - soit en structure paysagère linéaire qui accompagne la chaussée d'Anvers réaménagée, favorable à la mise en place de l'axe climatique (cf. 02.01 Axes nord-sud).

En référence à l'ancienne maison du garde-barrière située avenue de l'Héliport, le projet de PAD Max suggère de nommer le parc « parc du Garde-barrière ». Les abords, même privés, sont aménagés en relation avec l'espace public afin de participer au parc métropolitain reliant et une attention particulière est portée sur les abords de la dalle du Foyer Laekenois.

Critères urbanistiques

S3.2. Dalle et tours du Foyer Laekenois – Développement complémentaire

Superficie nette : 4.252 m²

Superficie plancher : maximum 7.000 m²

P/S net : maximum 1,6

Espaces verts ou aménagement verdurisé sur dalle : minimum 1.100 m², soit 25%

Maximum 5 niveaux hors sol

Logement : minimum 75%

S3.4. Ilot dit « Ecole de Police »

Superficie nette : 5.349 m², y compris rue Gilbert désaffectée

Superficie plancher : maximum 25.000 m² (pour info : Ecole de Police = 7.044 m²)

P/S net : maximum de 4,7

Espaces verts : minimum 1.300 m², soit 25%

Émergence max 60 m le long du boulevard Albert II autorisée et maximum 7 niveaux hors sol pour les autres constructions

Logement : minimum 75%

Équipement : minimum 10%

S3.5. Ilot sis entre Anvers, Héliport et Albert II

Superficie nette : 8.631 m²

Superficie plancher : maximum 28.000 m² (pour info : Hôtel Président = 16.690 m²)

P/S net : maximum de 3,2

Espaces verts : minimum 3.400 m², soit 40% dont un parc public en poche ou linéaire de minimum 2.000 m²

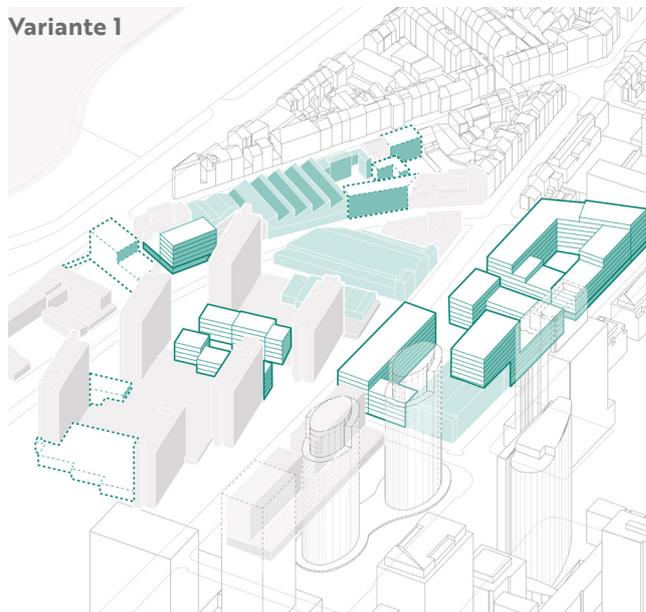
Maximum 8 niveaux hors sol

Logement : minimum 75%

Variantes illustratives

Les variantes illustratives n'ont pas valeur à définir des gabarits et des implantations futures. Elles permettent d'illustrer des possibles. Durant le processus d'élaboration du projet de PAD, elles ont permis de définir les critères urbanistiques ainsi que les prescriptions valables pour la sous-zone et détaillées dans le volet réglementaire.

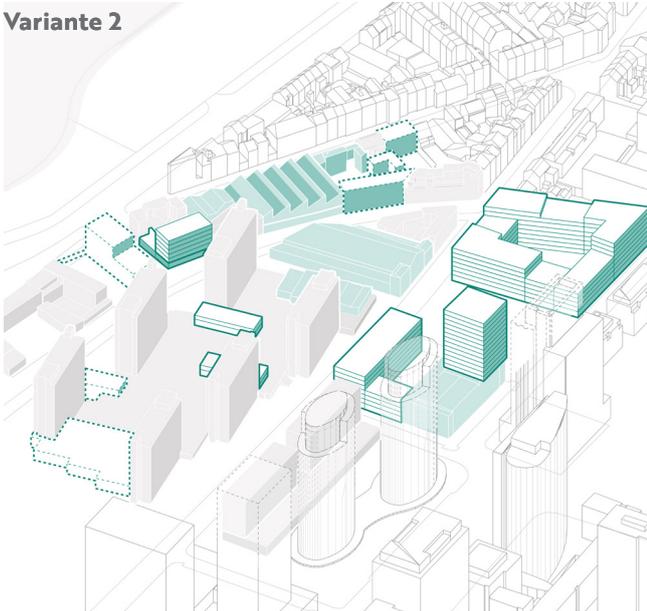
Densité et forme urbaine



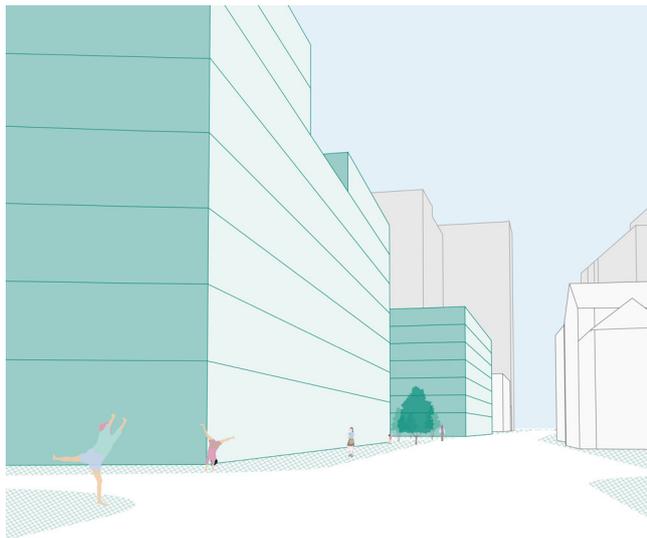
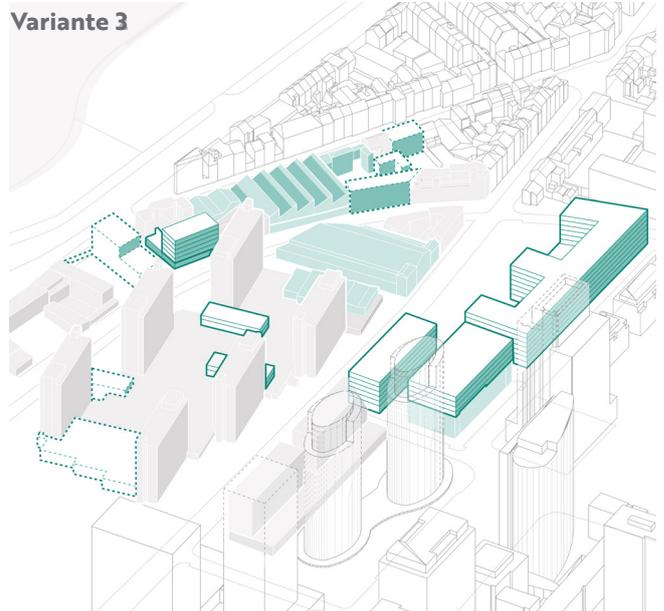
Sources des images de gauche à droite :

- › <https://archello.com/project/poptahof-akropolishof>
- › <https://www.archdaily.com/777567/carre-lumiere-lan-architecture/564fe2c0e58e-ce0aa400005c-carre-lumiere-lan-architecture-image>
- › <https://www.archiweb.cz/en/b/bytovy-dum-carre-woongebouw-het-carre>
- › <https://divisare.com/projects/268979-estudio-entresitio-roland-halbe-montse-zamorano-132-social-housing-block>

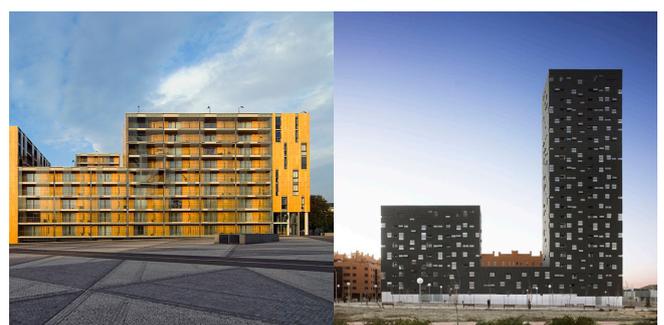
Variante 2



Variante 3



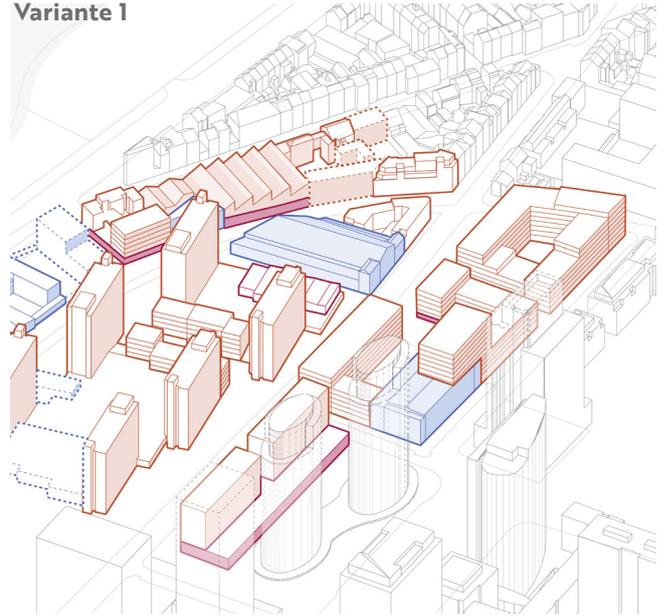
› Poptahof - Molenaar & Co architecten- Delft (NLD) 2009
› Carré Lumière - LAN Architecture - Bordeaux (FR) 2015



› Chassé Campus- OMA- Breda (NLD) 1999
› Chassé Campus- Estudio Entresitio - Madrid (ES) 2009

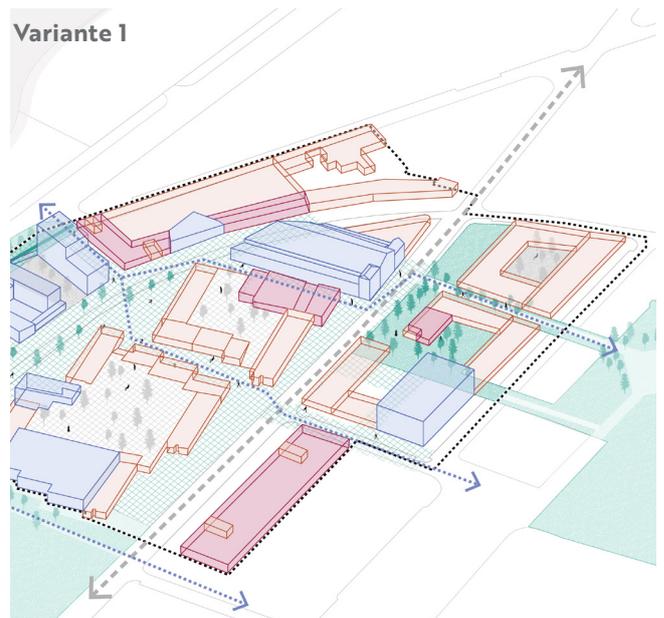
Mixité

Variante 1



Rez-de-chaussée et espace ouvert

Variante 1



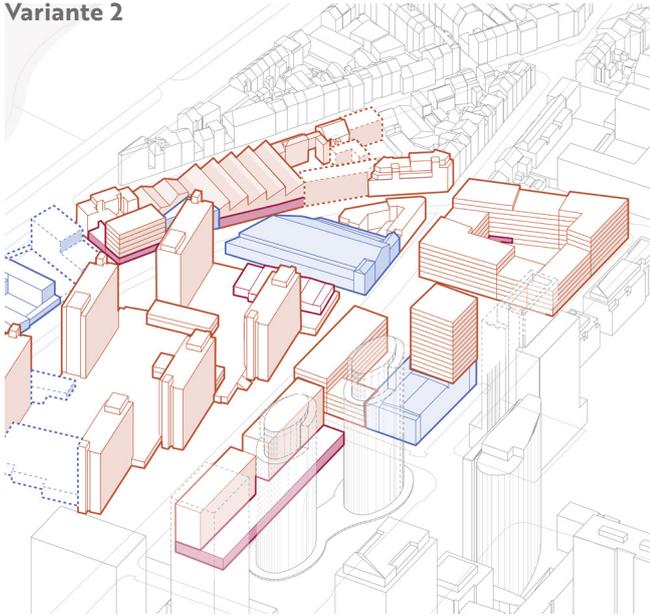
Sources des images de gauche à droite :

- › https://divisare.com/projects/334564-xaveer-de-geyter-architects-007_-chasse-park-apartments
- › <https://www.acpresse.fr/protection-betons/>
- › <https://www.urbanews.fr/2021/05/03/58893-superblocks-a-la-lyonnaise-est-ce-une-bonne-idee/>
- › <https://landezine.com/garden-of-ginats-by-mutabilis-landscape-architecture/>
- › <http://www.publicspace.brussels/application/parc-marconi/>

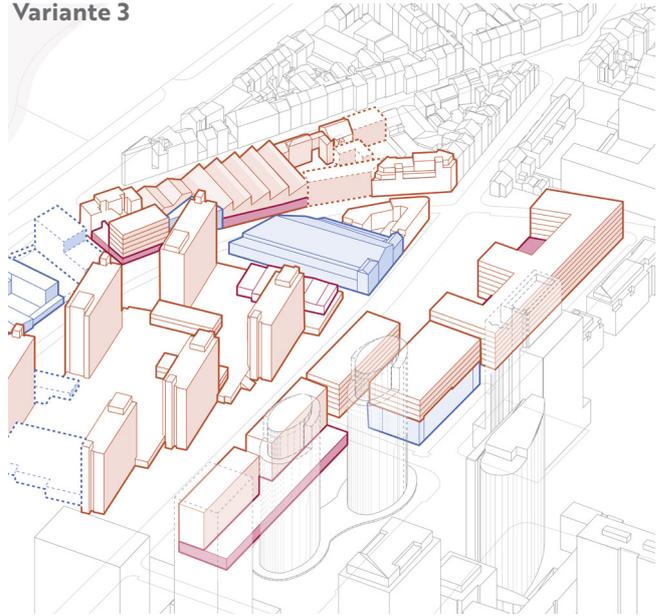


- › Chassé Campus- XDGA- Breda
- › Ilot saint urbain - LAN Architecture - Strasbourg (FR) 2021

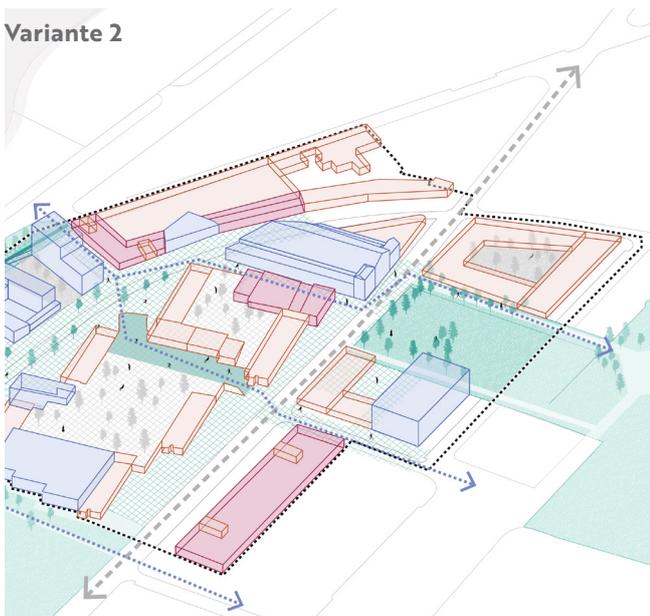
Variante 2



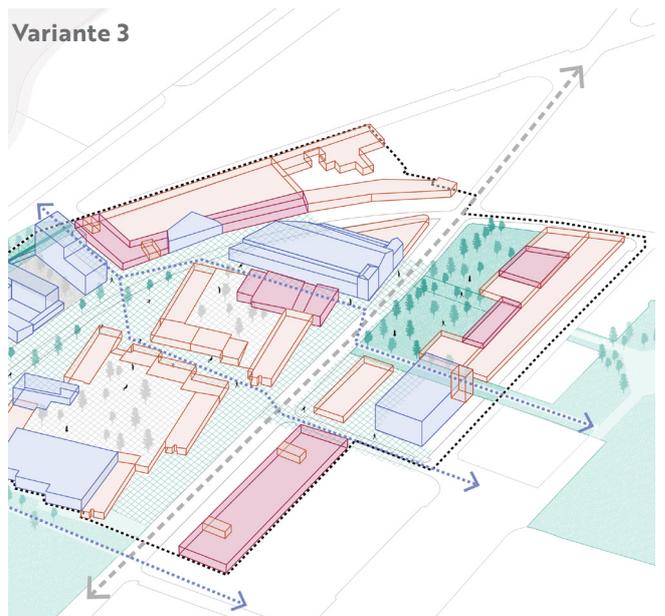
Variante 3



Variante 2



Variante 3



› Superilla Poblenou - Favas - Barcelone (ES) 2017



› Jardins des Géants - Mutabilis - Lille (FR) 2009

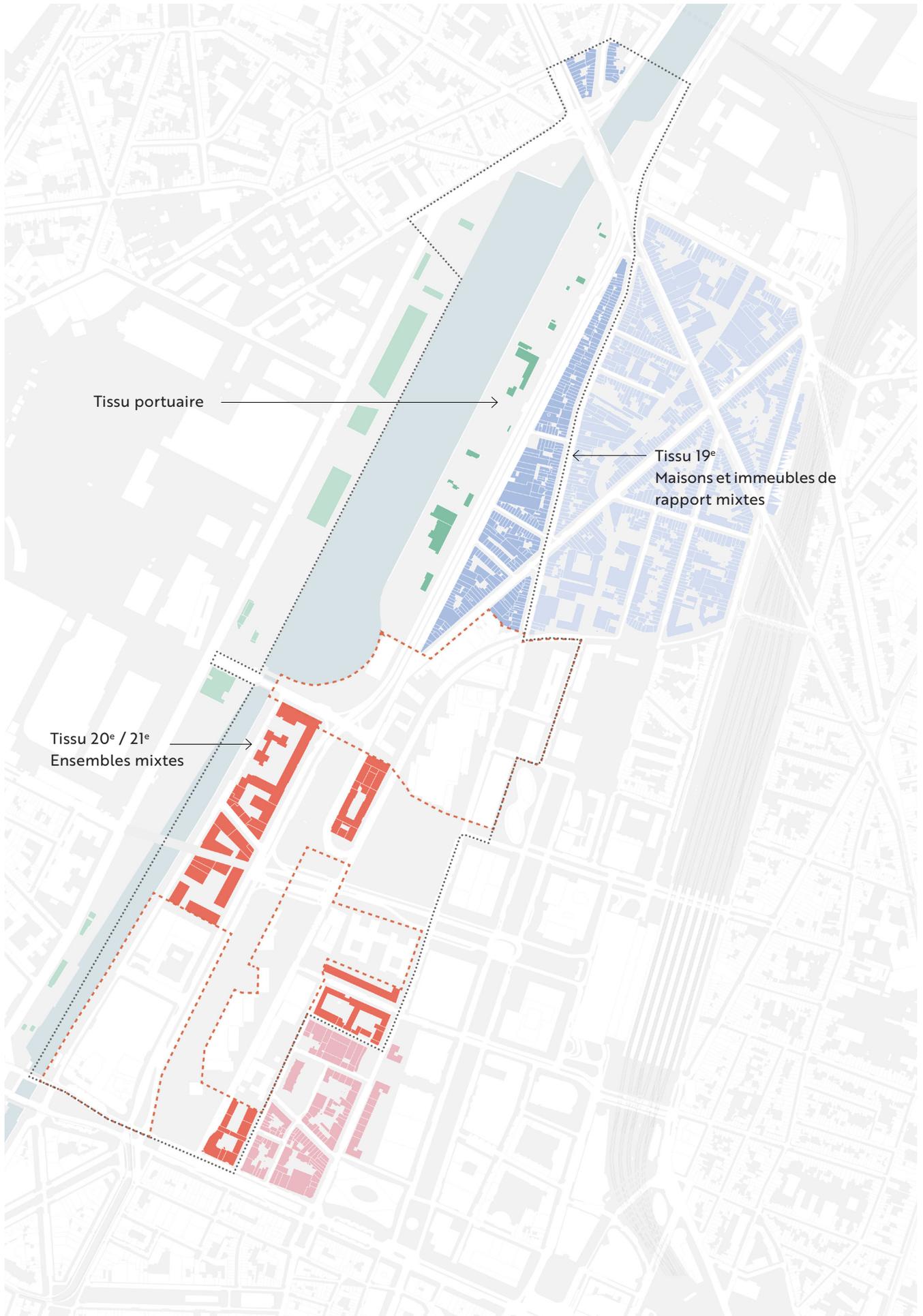


› Jardins des Géants - Mutabilis - Lilles (FR) 2009 › Parc Marconi - Suede36 - Bruxelles (BE) 2016

02.04 TISSUS CONSOLIDÉS

comme fondement identitaire de transition

Le périmètre du PAD Max est composé d'une variété de tissus denses et consolidés ayant leur propre structure et identité (cf. *Volet informatif*). Les tissus consolidés sont des tissus institués historiquement, spatialement, fonctionnellement et socialement. Mais ils comportent aussi des défis d'intégration au contexte et nécessitent des interventions urbanistiques et opérationnelles permettant une amélioration structurelle durable. Le projet de PAD Max propose des instruments qui génèrent des conditions favorables à un développement progressif, parcelle par parcelle, au gré des impulsions des privés, particuliers ou industriels, qui permettent à ces tissus d'évoluer sans perdre leur intégrité.



Garantie de qualité

Pour assurer la qualité du développement progressif des tissus consolidés, le projet de PAD attire particulièrement l'attention des autorités délivrantes de permis sur l'importance de faire le lien entre les réglementations en vigueur, le projet de PAD en lui-même et le RRU ainsi que les vues stratégiques, le BKP et le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles. L'objectif est de respecter l'intégrité patrimoniale, spatiale, fonctionnelle et sociale des tissus et de permettre leur amélioration structurelle de façon durable.

Le Port de Bruxelles a en effet également un rôle important à jouer pour assurer la transition de ses concessions. Les changements se feront progressivement aux termes des concessions ou en cas de modifications. Ceci demande une attention constante et sur le long terme.

Les projets bâtis et ceux concernant les espaces ouverts au sein des tissus consolidés devront être analysés notamment sur les points d'attention suivants pour assurer leur qualité et le bon aménagement des lieux :

- › rénovation et respect des architectures antérieures (même non classées), qualité d'habitabilité et environnementale ;
- › traversabilité et qualité des intérieurs d'îlots ;
- › porosité visuelle et/ou physique ;
- › animation des rez-de-chaussée et rythme des façades (au niveau architectural et au niveau de la répartition des fonctions).

Les objectifs stratégiques doivent permettre aux instances en charge de l'accompagnement des projets bâtis et d'aménagement des espaces ouverts et de la délivrance des permis d'urbanisme ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage de développer progressivement le territoire selon les ambitions du PAD.

Les objectifs stratégiques sont juridiquement appuyés par les prescriptions du volet réglementaire.

Objectifs

Pour garantir le lien urbanistique et paysager entre les différentes formes bâties du périmètre, le projet de PAD Max propose d'utiliser les tissus consolidés comme des accroches locales, des lieux de vie et d'activités réaffirmés au service de l'ensemble du périmètre en permettant leur amélioration et leur transition.

Trois points d'attention sont à considérer :

- › la rénovation et la qualité d'habitabilité et environnementale ;
- › la traversabilité et la qualité des intérieurs d'îlots ;
- › l'animation des rez-de-chaussée et le rythme des façades.

Les projets qui seront développés dans les tissus respecteront les éléments bâtis existants :

- › l'ensemble de logements ouvriers de la rue du Travail en tant que patrimoine à l'inventaire ;
- › les bâtiments industriels et logistiques sont valorisés comme témoins d'une époque antérieure et expression architecturale et spatiale ;
- › les autres éléments bâtis des secteurs sont valorisés dans une logique de remploi dont l'opportunité et l'ampleur seront évaluées lors de l'élaboration des projets d'architecture.

Les espaces non bâtis des tissus consolidés sont les rues, les quais et partiellement les intérieurs d'îlots. Aujourd'hui, ces espaces sont trop souvent résiduels et juste fonctionnels, alors qu'il serait possible de développer leur qualité et leur habitabilité spécifiques et en faire des maillons du parc métropolitain reliant alors renforcé.

Tous les espaces ouverts des tissus consolidés doivent être conçus pour créer un maillage visuel, physique et écologique entre les tronçons d'axes nord-sud et est-ouest qu'ils recouvrent.

Comme les secteurs de mutation, les tissus consolidés jouent un rôle important dans la réalisation de l'ambition d'une programmation mixte et équilibrée. Sans amener des implantations spécifiques, la réflexion pour chaque tissu vise à valoriser et à organiser la mixité à l'échelle de l'îlot ou de groupes d'îlots selon leur vocation initiale plus ou moins mono- ou multifonctionnelle : le logement et le bureau pour le tissu 20^e / 21^e ; l'activité productive intense pour le tissu portuaire ; l'activité commerciale et le logement pour le tissu 19^e. L'objectif est de revitaliser et d'activer ces tissus.

Objectifs de durabilité



Environnement humain

Les futurs projets des tissus consolidés veilleront à renforcer la mixité sociale et fonctionnelle en proposant des équipements et des espaces partagés favorables aux initiatives locales et visant l'intégration de logements à finalité sociale de qualité. Les nouvelles activités favoriseront la création de circuits courts, les trajets d'économie circulaire tout en renforçant l'économie locale. Ainsi, les tissus développeront des synergies entre eux. Par exemple, à hauteur du bassin Vergote, entre le tissu portuaire et le tissu 19^e de Masui, les projets viseront la mutualisation d'espaces, l'optimisation de livraisons, l'utilisation du transport maritime, des lieux de formation et d'emploi local... A hauteur du parc Maximilien, entre le tissu 20^e et les nouveaux développements des secteurs de mutation, les projets viseront la complémentarité et l'économie d'échelles des services et équipements, de l'équipement des espaces publics... Une autre synergie possible intègre MABRU (hors périmètre) et porte sur le développement de nouveaux réseaux d'acheminement et de production de produits alimentaires.



Développement spatial

Les futurs projets consolident la structure urbaine et s'intègrent au sein des gabarits existants (aménagement des dents creuses, respect des gabarits RRU, rénovation...). L'évolution du bâti devra permettre d'éviter les effets de « méga-îlots » en garantissant la traversabilité est-ouest et en favorisant la diversité architecturale. Elle visera une meilleure organisation des îlots et, dès que possible, une dé-densification de ceux-ci avec une gestion des ombres portées.



Mobilité

L'accessibilité des différents tissus consolidés est garantie à l'échelle métropolitaine par la présence de la gare du Nord, par les lignes de tram passant par De Trooz et par la future ligne de tram Belgica – Gare Centrale longée par la magistrale piétonne du boulevard Bolivar. A une échelle plus locale, les lignes de bus sont maintenues et renforcées à terme et la circulation automobile peut donc être pacifiée et limitée dans l'avenue de l'Héliport, dans la chaussée d'Anvers, dans la rue Masui au moyen de nouveaux aménagements. En même temps, les aménagements permettront le développement d'une petite logistique urbaine. Les activités économiques qui continuent de se développer, notamment au sein du tissu portuaire et du tissu 19^e, devront contribuer à une logistique urbaine durable pour le quartier. Afin de limiter l'impact de la logistique sur le quartier, les entreprises favoriseront la livraison par voie maritime en accord avec le Port de Bruxelles. Le réaménagement des ruelles intérieures de livraisons sera également intégré (voir les concepts d'intégration développés au sein du PPAS Biestebroek et concrétisés notamment dans le projet CITYGATE II (Citydev – SLRB)).



Développement de la nature

La présence végétale au sein des tissus bâtis est renforcée en façade, en toiture, aux abords et en intérieur d'îlots. Les futurs aménagements des intérieurs d'îlots veilleront à renforcer la performance écosystémique de leur sol en maximisant le score du Coefficient de Biotope par Surface (CBS+) fixé par Bruxelles-Environnement pour les nouvelles constructions.



Cycle de l'eau

Bien que le potentiel d'infiltration de cette zone soit limité en raison de sa composition argileuse, une valorisation des eaux de pluies et des eaux grises en elles-mêmes sera étudiée et mise en place pour chaque projet.



Environnement physique

Le développement des tissus consolidés veille à assurer un confort acoustique adapté à l'usage des différentes zones au sein du périmètre et à l'apport de « vrai sol », dans une logique d'atténuation des nuisances (bruit, qualité de l'air, surchauffe) visée aussi par l'apport de nature. Au moment du projet, les sources de bruit et de vibrations existantes et projetées devront être prises en compte pour l'implantation et la volumétrie des nouvelles constructions afin d'assurer la cohabitation entre fonctions. L'attention sera particulièrement importante dans le tissu portuaire vis-à-vis de son contexte urbain ainsi qu'à l'intérieur du tissu 19^e pour assurer le confort de ses affectations intrinsèquement mixtes. La qualité des sols sera étudiée au moyen de l'indice (IQSB) afin d'identifier les sols « vivants » et les sols dégradés. Le maintien des sols de bonne qualité sera favorisé. En cas de pollution, des travaux d'assainissement ou de remédiation respectant la législation sur la gestion des risques seront réalisés, des solutions basées sur la nature pourront être étudiées. Encore une fois, l'attention sera particulièrement importante dans le tissu portuaire et dans le tissu 19^e dont les activités actuelles et anciennes engagent la qualité des sols et qui demandent de rationaliser et spécialiser les travaux de dépollution, une occupation plus verticale pour dégager les sols...



Matière et ressources

Afin d'optimiser la gestion des ressources patrimoniale, immobilière et mobilière au sein des différents tissus, une stratégie de gestion circulaire devra être développée pour chaque projet. Les démolitions/reconstructions sont à éviter et les nouvelles programmations devront être choisies en adéquation avec les espaces existants. Les projets proposeront un design évolutif qui garantit des espaces intérieurs et extérieurs flexibles et adaptables et dont la mise en œuvre est facilement réversible. Les futurs projets favoriseront également les synergies entre les chantiers situés à proximité les uns des autres (récupération et revalorisation des terres excavées et des matériaux démontés). Dans ce sens, des espaces de stockage pour les éléments de remploi et des espaces de remanufacture des éléments récupérés des chantiers de rénovation devront être prévus au sein ou à proximité du périmètre du PAD. Les programmes des futurs projets veilleront également à anticiper l'implication spatiale d'une stratégie Zéro Déchet au sein des quartiers.



Energies

De nouvelles stratégies en matière d'énergie devront être étudiées à l'échelle de ces tissus en fonction des projets qui seront développés et en pensant aux synergies entre les fonctions industrielles, commerciales et de logement. En cas de projets proches et menés en parallèle, il sera opportun d'anticiper et de fusionner les réflexions et les équipements techniques. Les projets développés à proximité des secteurs de développement pourront se raccrocher à leurs stratégies énergétiques.

TISSU 20^e / 21^e - ENSEMBLES MIXTES

Situation existante

Le tissu 20^e / 21^e – Ensembles mixtes se situe :

- › le long du bassin Béco entre le secteur de mutation Béco – Willebroeck (Ferme des Boues) et le carrefour des Armateurs ;
- › le long de la chicane de l'allée Verte ;
- › le long de l'avenue de l'Héliport à proximité de la petite ceinture.

Le tissu comprend notamment les nouveaux développements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre des PPAS Willebroeck avec les ensembles articulés autour d'espaces ouverts (recul, cours...) et la tour de logements Up-Site qui marque le paysage de sa hauteur de 140 m. Ce tissu est orienté sur la fonction résidentielle, avec toutefois une mixité fonctionnelle de bureaux et de commerces qui offre déjà une activation partielle des rez-de-chaussée. Le tissu marque la transition des activités portuaires vers le résidentiel et ses affectations auxiliaires (*cf. également ci-après Tissu portuaire*), puis vers le résidentiel et l'administratif. A l'échelle de l'histoire urbaine, ce tissu est assez récent. On y observe encore un déficit d'intégration et d'appropriation par la population présente ailleurs dans le périmètre du PAD Max.

Les développements récents situés le long de la chicane de l'allée Verte et de l'avenue de l'Héliport sont plus petits et plus intégrés à leur contexte. Leurs rez-de-chaussée sont partiellement animés par des fonctions accessoires au logement.



Description

Pour le tissu 20^e / 21^e – Ensembles mixtes, le projet de PAD Max vise à accompagner la vie sur le moyen et long terme de ces ensembles récents pour :

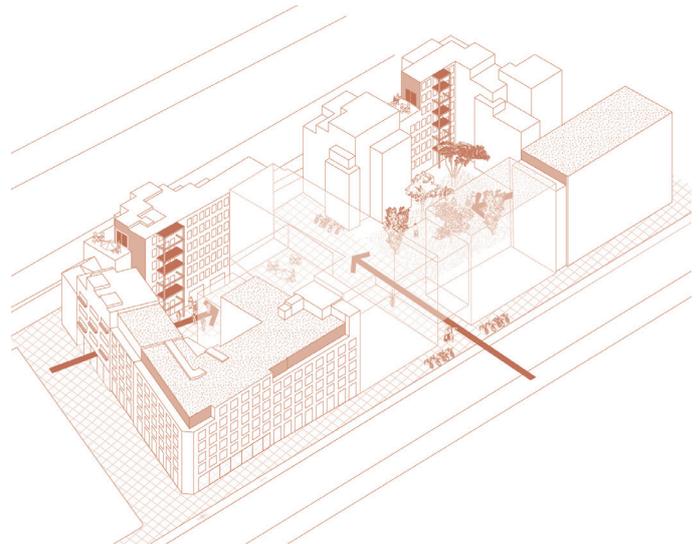
- › améliorer leur intégration et leur appropriation par la population résidente ou usagère du périmètre ;
- › assurer la pérennité et le renforcement de la mixité et de l'activation des rez-de-chaussée ;
- › intégrer le tissu au parc métropolitain reliant par un nouvel usage des voiries et des venelles ;
- › améliorer sa mixité sociale par l'intégration de logements à finalité sociale sur long terme.

Au niveau bâti et de la répartition spatiale

- › à partir de la situation existante et en accord avec le RRU, permettre une évolution du bâti assurant des fronts bâtis animés sans de trop longues continuités uniformes pour éviter les effets de « méga-îlots » ;
- › assurer la pérennité et renforcer l'activation des rez-de-chaussée en ciblant ceux le long du quai des Péniche, de la chicane de l'allée Verte, de l'avenue de l'Héliport pour créer des façades actives en abord du parc métropolitain reliant ;
- › poursuivre la mixité fonctionnelle.

Au niveau des espaces ouverts

- › l'espace privé est constitué :
 - des abords des bâtiments qui devront être d'avantage aménagés en relation avec l'espace public pour participer au parc métropolitain reliant, les abords du quai des Péniches devront recevoir une attention particulière ;
 - des intérieurs d'îlots dont l'évolution visera :
 - plus d'espaces ouverts, en maintenant les effets bénéfiques d'intimité et de calme que peut offrir cette forme urbaine, ainsi que plus d'espaces verts et de retour au vrai sol ;
 - une plus grande diversité d'usages offerte aux riverains, habitants ou travailleurs ;
 - une meilleure connexion à la rue.



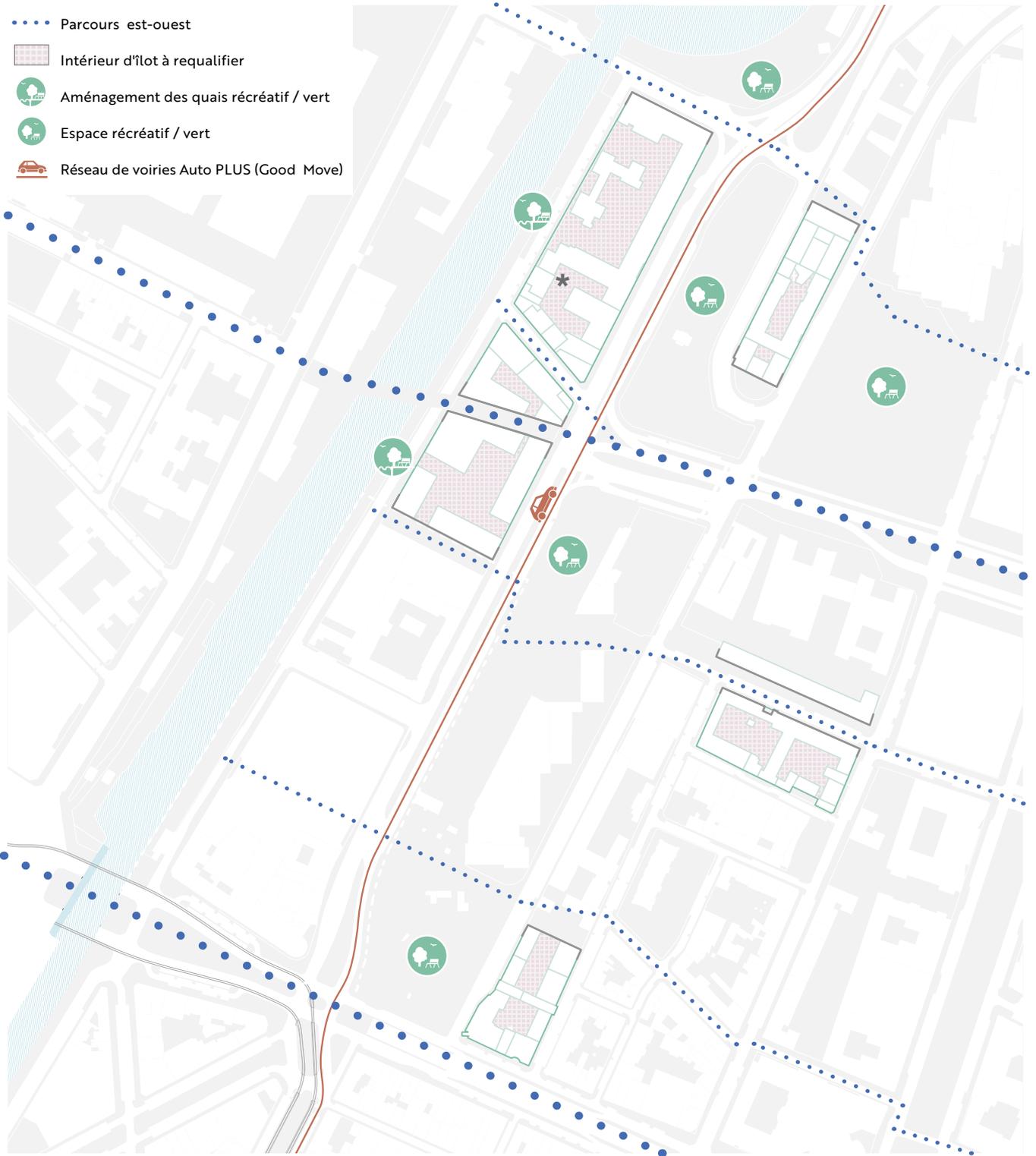
* Îlot de référence

› l'espace public :

- participe à former le parc métropolitain reliant par une végétalisation et/ou une amélioration du confort et de l'équipement, au niveau du quai des Péniches et de ses accroches transversales, à proximité de la place des Armateurs, en accroche de la petite ceinture ;
- assure la traversabilité est-ouest du périmètre (cf. 02.02 *Parcours est-ouest*).

* Îlot de référence





TISSU PORTUAIRE

Situation existante

Le tissu consolidé portuaire est situé le long du bassin Vergote côté rive droite et ses extrémités sont les carrefours De Trooz et Armateurs. Le tissu comprend :

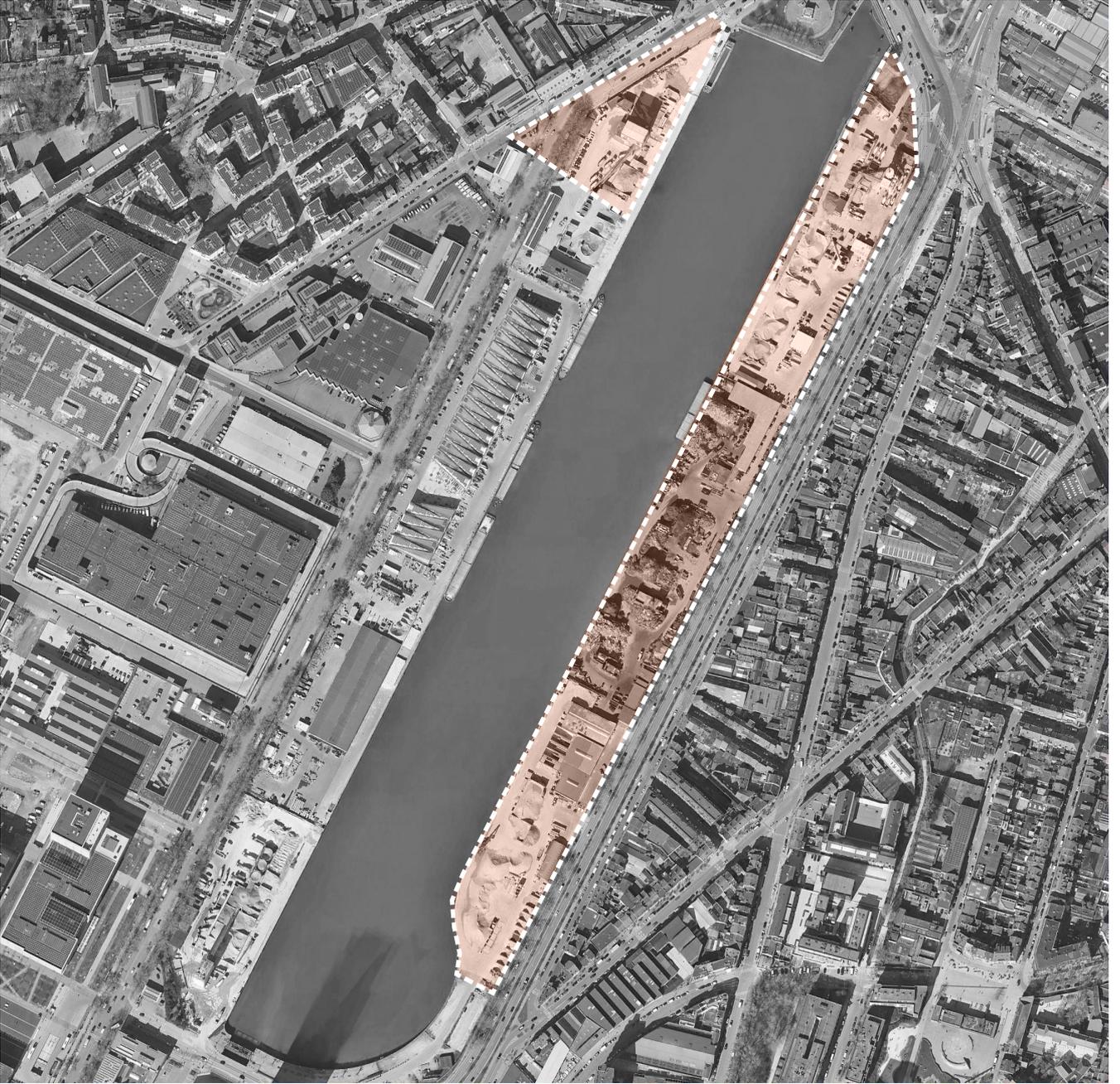
- › Les activités et concessions du Port de Bruxelles. Leur développement futur est encadré par le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles ;
- › Quelques espaces publics. Ceux-ci ont aujourd'hui majoritairement une configuration d'espaces résiduels en bord de voirie, au carrefour des Armateurs et autour du carrefour De Trooz. Le réaménagement du Monument au Travail est prévu dans le cadre du CRU 1.

Ce tronçon du canal marque la limite spatiale de l'utilisation des quais à des fins économiques. En effet, le long du canal, l'exploitation des rives connaît une logique en tronçons : logique économique depuis le nord jusqu'au pont des Armateurs, logique résidentielle du pont des Armateurs jusqu'à Biestebroek, correspondant au centre de la Région, puis logique plus économique à Biestebroek.

Les éléments du contexte plus large de ce tissu sont :

- › la rive gauche du bassin Vergote qui accueille un centre de transbordement urbain (CTU) dédié au secteur de la construction (« BCCC ») ;
- › les centres TIR et TACT qui vont se développer à l'avenir dans une logique métropolitaine.

Une boucle logistique destinée au poids lourds (PL) est en outre confirmée autour du bassin Vergote par Good Move. Il s'agit de renforcer la fonction logistique du bassin et d'atténuer / gérer la confrontation entre le transport de marchandises et les autres usagers en entrée de ville.



Description

Le projet de PAD Max vise à soutenir l'activité portuaire et garder la connexion port-ville nécessaire au bon développement économique et productif de la Région, dans ses dynamiques de transition (transport fluvial, réindustrialisation et accès aux biens issus de la « foundational economy », rationalisation et densification des terrains dédiés aux industries). Dans la même lignée, le projet de PAD Max met en valeur la qualité des espaces portuaires et leur intégration aux logiques urbaines (vie collective, emploi, loisirs...). Ceux-ci peuvent être exploités comme « spectacle urbain » par leur mise en scène. Les lignes d'actions pour y parvenir sont les suivantes :

- affirmer le lien des entreprises en bord du canal (zones de transbordement) ou à proximité (TIR, TACT, Masui) avec la voie d'eau et avec le réseau viaire (boucle poids lourds autour de Vergote et boucle de petite logistique urbaine autour de Masui) ;
- favoriser l'intégration urbaine : clarifier et renforcer les liens entre les activités portuaires et les activités urbaines, notamment par le développement d'équipements aux extrémités nord et sud du bassin, de centres d'entreprises, d'espaces modulables et mutualisables...

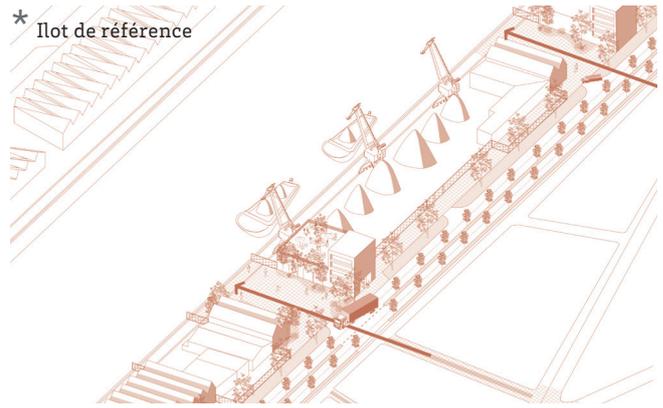
Hors de la portée de planification du projet de PAD, ces objectifs auront un effet positif sur l'emploi local, y compris auprès des publics fragilisés, dans les tissus urbains et portuaires.

Ces principes s'inscrivent dans la vision générale du Masterplan 2040 du Port de Bruxelles : « augmenter la compétitivité du cluster portuaire bruxellois vers l'attraction d'investissements et le développement d'activités qui contribuent à la transition économique, la connectivité logistique et l'intégration urbaine durable⁸ ». Ils accompagnent également les projets d'opérationnalisation de la vision du Masterplan 2040 en rives du bassin Vergote⁹, notamment :

- le projet d'intensification de logistique urbaine autour du secteur de la construction ;
- le développement d'un hub « Economie Circulaire Urbaine » en rive droite (urban mining, collecte et traitement, importation de produits issus ou contribuant à l'économie circulaire).

La transition des activités au sein de ce tissu se fera au gré des projets du Port de Bruxelles, de ceux de ses concessionnaires et de la rotation au sein des concessions.

* Ilot de référence



Au niveau bâti et de la répartition spatiale

- Revisiter le bâti productif, industriel et portuaire. Optimiser son utilisation en tenant compte des besoins et possibilités qu'offrent les nouveaux types d'industries par :
 - une densification verticale des bâtiments pour favoriser une densification et une mixité des activités et permettre les ouvertures paysagères (voir ci-après) ;
A cet égard, le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles propose un projet de bâtiment pivot en rive droite dédié à un hub d'économie circulaire couplé à une recherche sur le futur des chaînes logistiques et matériaux dans le contexte de la construction durable et l'usage de nouvelles techniques. Plus globalement il prévoit également la possibilité de densifier verticalement les concessions. Les activités en lien avec la voie d'eau se développent au niveau des quais. Des programmes économiques complémentaires peuvent ainsi se développer aux étages, potentiellement aussi liés à la voie d'eau.
 - une mutualisation de certains espaces et services au sein de la zone portuaire, avec les quartiers alentours (TIR et TACT évidemment, mais aussi Masui) ;
 - une animation des façades pour créer des fenêtres sur l'activité et faciliter l'activation de l'espace public et l'intégration au contexte.
- Favoriser la porosité visuelle vers la voie d'eau, depuis le quartier Masui, grâce à l'instauration de zones non *aedificandi* dans le prolongement des voiries perpendiculaires au canal. Cette porosité ne doit pas viser une vue directe sur l'eau (le relief peut s'avérer contraignant), mais doit ouvrir le front portuaire.
La densification verticale permettra également de penser cette réorganisation. Les ouvertures seront mises à profit pour organiser et rationaliser les entrées/sorties et la logistique entre concessions.



Cette mesure sera au profit de plusieurs types d'usagers :

- les riverains du quartier Masui dont la vue sur la zone portuaire sera améliorée ;
- les utilisateurs de l'allée Verte, particulièrement des piétons et cyclistes dont le parcours sera rythmé par des ouvertures ;
- les travailleurs au sein des concessions dont l'environnement de travail gagnera en qualité.

Cette porosité doit être visuelle en priorité. Elle pourrait à terme et selon les projets développés, offrir des nouveaux espaces publics en bord de canal.

- › Implanter des équipements en about du bassin Vergote pour créer des repères urbains et des articulations avec le tissu habité alentour :
 - dans l'esprit de ce qui est initié à l'angle de giration du bassin Vergote avec le futur équipement sportif prévu dans le cadre du CRU 1 ;
 - grâce à des équipements liés à l'activité productive et répondant aux besoins des quartiers (ex : centre de formation, centre sur les métiers du Port...).

Au niveau des espaces ouverts

- › Les **espaces privés** sont constitués des abords des concessions et bâtiments. Ils seront aménagés en relation avec l'espace public et participeront à la mise en scène de l'activité productive. L'aménagement visera l'intégration au tissu urbain, notamment via les zones *non aedificandi* :
 - pour assurer la continuité du tissu et ses ouvertures ;
 - pour participer à l'optimisation des bâtiments productifs/industriels et des concessions ;
 - pour atténuer les nuisances acoustiques et de poussières par l'usage d'une végétation adaptée (ex : plantations de différentes hauteurs formant un écran) et d'autres dispositifs.
- › L'**espace public** formera l'entrée de ville, avec les carrefours De Trooz, l'allée Verte et le carrefour des Armateurs. Il participera à sa mesure au parc métropolitain reliant, par une végétalisation continue. Ses aménagements futurs devront veiller à optimiser les circulations multimodales et la logistique aux échelles régionale et locale avec la mise en application de la boucle poids lourd autour du bassin Vergote prévue par Good Move et avec une boucle de petite logistique urbaine dans Masui (cf. *Tissu 19^e – Maisons et immeubles de rapport mixtes*). Cette logistique doit être pensée tant pour les trames viaires que pour la voie d'eau.

TISSU 19^e - MAISONS ET IMMEUBLES DE RAPPORT MIXTES

Situation existante

La partie du tissu 19^e – Maisons et immeubles de rapport mixtes comprise dans le périmètre du PAD Max est située dans le triangle sis entre l'allée Verte (spécifiquement sa contre-allée à l'est de l'axe), la rue Masui et la chaussée d'Anvers.

Ce tissu, connu sous le nom de « quartier Masui » s'entend plus largement vers l'est et fait la transition entre la Ville de Bruxelles et la commune de Schaerbeek, entre le bassin Vergote et la voie ferroviaire.

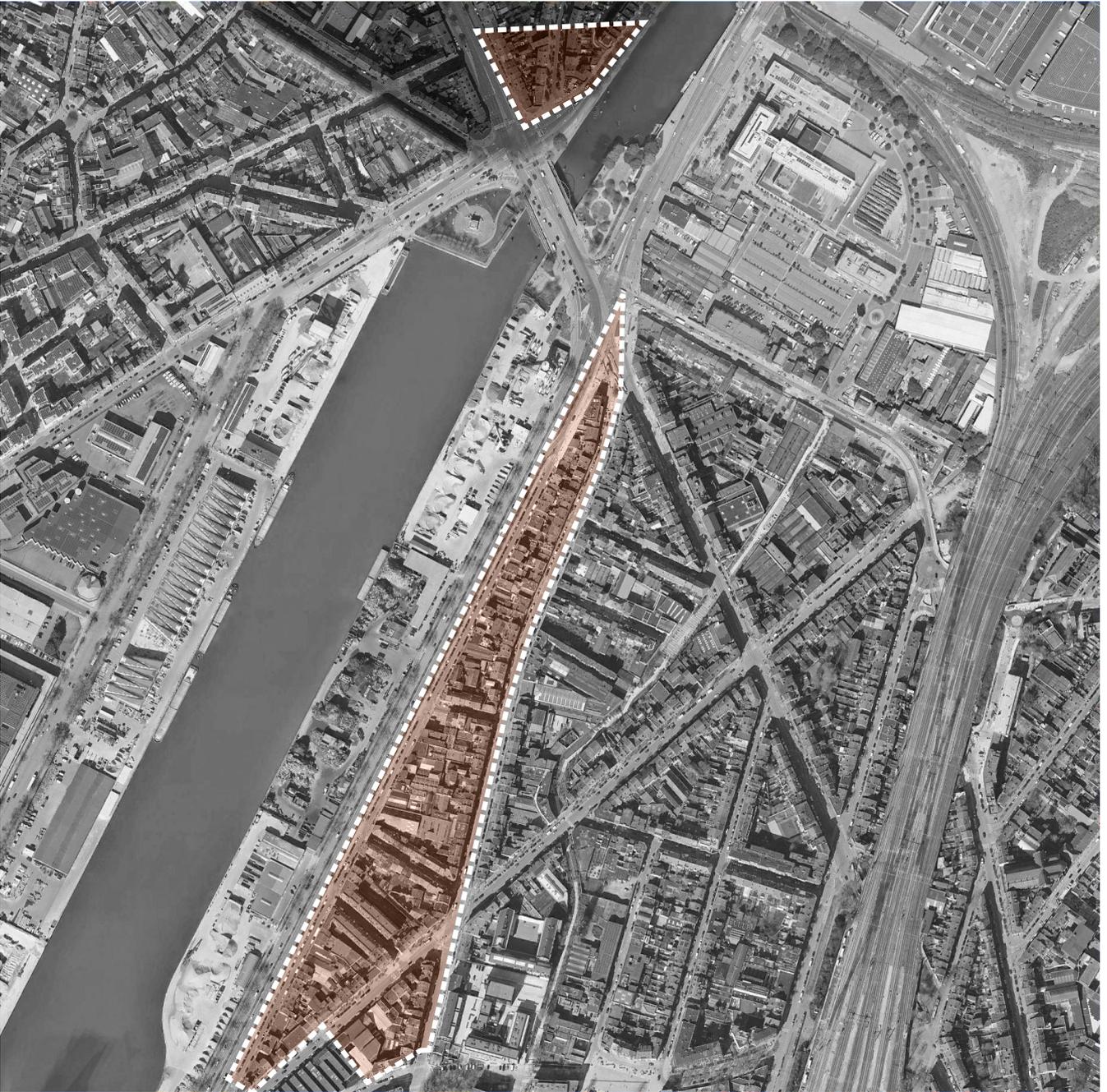
Le tissu est très varié et très dense. Il comprend des maisons et immeubles de rapport :

- › soit intégralement destinés au logement, notons la présence de l'ensemble de logements ouvriers de la rue du Travail ;
- › soit intégralement ou partiellement destinés à des activités productives, logistiques ou de commerces de gros, qui, à l'exception de quelques entreprises situées le long de la contre-allée Verte, sont peu visibles ou compréhensibles depuis l'espace public.

L'espace public est presqu'exclusivement minéral.

La tendance naturelle du renouvellement de ce tissu va vers le remplacement des activités productives par du logement et des commerces classiques. Pourtant, les analyses de diagnostic démontrent que tant l'histoire du tissu (proximité de la première gare d'Europe – gare de l'allée Verte), son présent et passé récent (mixité affirmée ¹⁰) et sa localisation à l'articulation de grandes infrastructures de mobilité et de transport (réseau viaire et canal) invitent à y maintenir un tissu mixte comprenant de l'activité productive.

¹⁰ Le commerce de gros et les activités productives s'implantent principalement dans les îlots traversés par l'ancien lit de la Senne ainsi que dans le sud de la rue Masui, tandis que le commerce de détail est prioritairement localisé sur l'avenue de la Reine et certains tronçons de la chaussée d'Anvers.



Description

Le projet de PAD Max vise à :

- › améliorer le cadre de vie et la qualité du logement par la rénovation progressive du bâti, des intérieurs d'îlot et de l'espace public. Il veut rattacher le quartier au parc métropolitain linéaire (dont le parc de la Senne) ;
- › renforcer la forte mixité de ce tissu pour y pérenniser les petites et moyennes activités productives, donc l'emploi local, dans une perspective de cohabitation équilibrée avec les autres fonctions de la ville :
 - en assurant la disponibilité et l'accessibilité du foncier (affectation) ;
 - en permettant des superficies exploitables pour permettre/consolider un liseré actif ;
 - en garantissant des seuils de confort acoustiques et vibratoires, de dégagement de poussières ou fumées... acceptables dans un tissu mixte ;
 - en améliorant leur visibilité et leur image dans le tissu urbain.

La rénovation de ce tissu se fera au gré des projets privés et publics.

Au niveau bâti et de la répartition spatiale

La traduction spatiale de ces principes implique plusieurs aspects pour l'environnement bâti :

- › rénover le bâti résidentiel en visant une amélioration du confort des logements : isolation thermique et phonique, petits équipements intérieurs et extérieurs, espaces mutualisés, accès à un espace extérieur privé, collectif ou public...;
- › mettre en place un liseré productif et actif qui favorise et organise la mixité de fonctions. Il y a lieu de préserver des espaces pour l'accueil d'entreprises et d'équipements collectifs, principalement dans les rez-de-chaussée des immeubles en y limitant l'implantation de logements ou de commerces de grande dimension. Ce liseré doit être localisé en priorité sur les tronçons des îlots déjà productifs et commerciaux, bénéficiant d'une connexion aisée avec la boucle logistique.



* Îlot de référence

La rénovation du bâti résidentiel et le maintien d'un liseré productif doivent être favorisés par plusieurs éléments :

- › le déploiement d'une architecture innovante permettant l'intégration des différentes typologies et fonctions ;
- › la réalisation de rez-de-chaussée actifs ;
- › l'établissement de lieux de mutualisation logistique et de stockage adapté aux besoins des entreprises et aux produits transportés ;
- › la rationalisation des fonds de parcelles / intérieurs d'îlots pour y privilégier l'implantation de cours ou bâti logistique, de bâtis complémentaires aux logements, mais dès que possible favoriser le développement de jardin en pleine terre (cf. *Au niveau des espaces ouverts*).

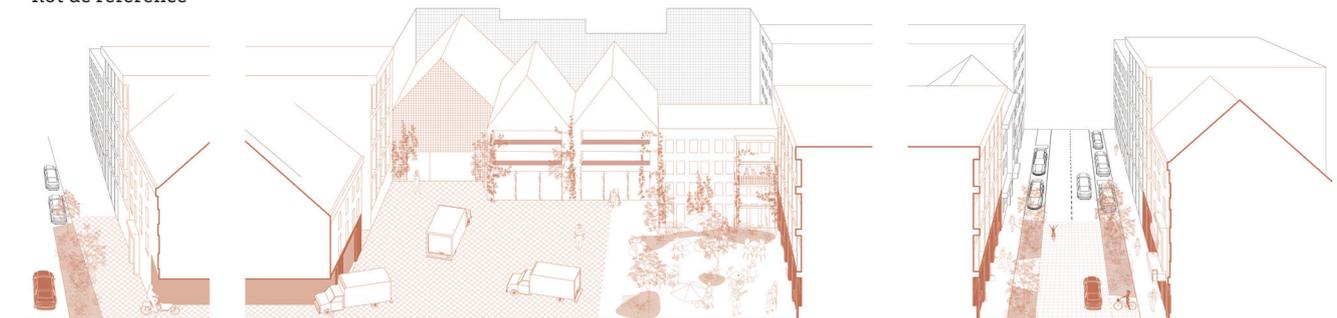
Au niveau des espaces ouverts

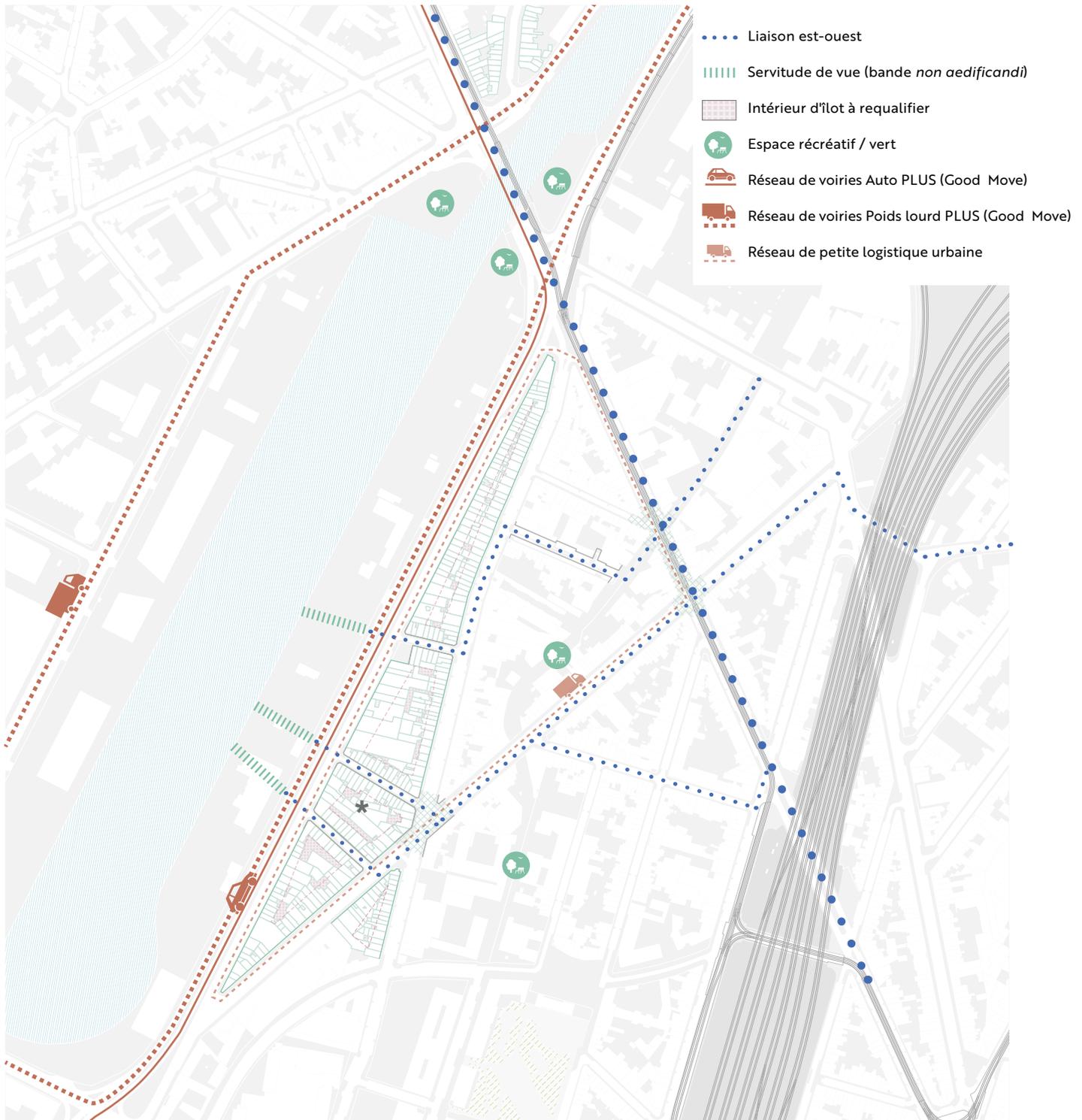
Pour les espaces ouverts, des implications spatiales sont attendues tant sur l'espace privé que public.

L'espace privé non bâti est très limité. Il est constitué de quelques abords d'immeubles et maisons qui devront être aménagés en relation avec l'espace public et/ou pour assurer le fonctionnement logistique des commerces et activités productives.

De très petites poches libres subsistent en intérieur d'îlot. Ces poches pourraient être augmentées une fois les éléments bâtis ou imperméables rationalisés (cf. *Au niveau bâti et de la répartition spatiale*). Elles devront être maximisées pour dégager des espaces de vie, améliorer l'absorption des eaux pluviales et de ruissellement, réduire les effets d'îlots de chaleur...

* Îlot de référence





L'espace public est quant à lui composé principalement :

- › de la contre-allée Verte, de la rue Masui, de la chaussée d'Anvers dont le parcours doit être pensé comme une boucle de petite logistique urbaine qui soutient le liseré productif et actif. Il doit établir le lien entre la distribution locale et la distribution régionale (boucle poids lourds autour du bassin Vergote et voie d'eau) de façon complémentaire. Ces espaces doivent donc organiser les circulations, le stationnement, les chargements et déchargements, les événements locaux (comme le marché de la chaussée d'Anvers) et compléter ces nouveaux aménagements par des plantations d'arbres conformément au BKP pour apaiser le fonctionnement du quartier ;
- › de trois rues transversales (du Travail, Rameurs et Régates). Ces rues doivent conserver leur caractère local et résidentiel pour assurer le confort de vie des riverains et un usage sécurisé pour le parcours en modes actifs ou pour le jeu de rue. Elles seront verdurisées pour compenser le caractère dense et minéral du quartier et le connecter au parc métropolitain reliant. Elles pourront être valorisées comme des perspectives vers le canal, aboutissant sur les zones non aedificandi de la zone portuaire. Enfin, elles participeront à la logique est-ouest (cf. 02.02 Parcours est-ouest).

03

STRATEGIES RASSEMBLÉES

03.01 FLUX CROISÉS

des axes nord-sud et des parcours est-ouest en faveur d'une mobilité apaisée et d'espaces publics de haute capacité environnementale.

Le projet de PAD Max affirme l'orientation nord-sud et son croisement avec une orientation est-ouest. Cela suppose d'organiser et pacifier les mobilités au sein du périmètre, en connexion avec le contexte, en tenant compte des usagers existants et futurs.

Globalement, le projet de PAD Max intègre le réseau viaire dans le parc métropolitain reliant et impose que celui-ci participe à la spécialisation multimodale des voiries de Good Move et à l'amélioration de la qualité et de la capacité environnementale du périmètre en termes de gestion du bruit, de la qualité de l'air, de la présence de nature et des eaux pluviales.

Pour les modes actifs, il y a lieu de sécuriser les voiries structurantes et de les rendre confortables. Les voiries secondaires doivent être pacifiées. La porosité des îlots, des rez-de-chaussée et des dalles permettra de créer des raccourcis et d'aménager des lieux de repos à intervalles réguliers le long des voiries. Ceci

sera particulièrement nécessaire au sein du parc métropolitain reliant, pour assurer le plus grand confort aux usagers même sur leurs trajets longs.

Pour les transports en commun, il y a lieu de conserver une desserte fine en bus dans l'ensemble du périmètre et d'intégrer l'évolution de la desserte structurante (tram Belgica – Gare Centrale), dans la poursuite des ambitions régionales. L'aménagement des itinéraires sera intégré aux logiques d'axes nord-sud et de parcours est-ouest pour aussi contribuer à leur amélioration fonctionnelle et écologique.

La circulation motorisée sera concentrée sur l'axe de pénétration allée Verte / quai de Willebroeck qui devra pouvoir continuer à répondre aux besoins du tissu portuaire et productif. En revanche, la circulation motorisée est apaisée, voir coupée, sur l'avenue de l'Héliport, la chaussée d'Anvers et les voiries secondaires.

03.02 GABARITS

des secteurs de mutation et des tissus consolidés en faveur d'une intégration de la composante verticale des tissus urbains variés.

L'option prise par le projet de PAD Max est celle de la « couture urbanistique » entre le bâti existant et les nouveaux développements.

Les critères de sélection des gabarits sont contextuels. Ils répondent à une volonté d'harmoniser le paysage bâti et d'intégrer des nouveaux développements aux tissus existants en tenant compte des singularités comme références (le futur musée Kanal-Pompidou, les tours Engie et l'équipement sportif Vergote). Sont alors créés des espaces homogènes, des perspectives, des émergences qui consolident ou rythment le paysage urbain.

A l'échelle globale du Territoire Nord, le bâti développé au sein du périmètre du PAD Max et le parc métropolitain reliant constituent un socle pour les développements plus élevés du quartier Manhattan et une transition vers les quartiers Masui et Saint-Roch qui se poursuivent en dehors du périmètre du PAD.

Le critère strict de densité plancher / surface (P/S) est complété par une logique de création de lieux de polarité et d'intensité au sein du périmètre et réglementé par des superficies maximales par sous-zones et l'indication d'émergences autorisées.

03.03 PAYSAGE

du bâti et du non bâti en dialogue pour renforcer l'identité du périmètre.

Le projet de PAD Max exploite les lignes de force du paysage que sont le canal, le parc Maximilien, l'hétérogénéité du bâti et les éléments patrimoniaux... Il en rend la lecture et l'appropriation plus simple, plus agréable depuis les espaces ouverts.

L'espace public clarifié et dégagé constitue un socle pour le développement de nouveaux usages au sein du périmètre. Les usages rendus possibles sont multiples. Ils se déclinent différemment selon les différentes parties du périmètre : productif, événementiel, récréatif... autant de dimensions qui participeront à la constitution d'une ville de proximité, confortable et désirable. Elles formeront également la base pour développer et affirmer la dimension identitaire de cette portion de territoire.

Le travail des perspectives visuelles et points de vue, des fronts urbains actifs, de protection de certains éléments patrimoniaux au long des axes et des parcours et intégrant les tissus consolidés

et les nouveaux développements des secteurs de mutation permet de penser et composer la ville comme un tableau vivant, renforçant le rapport entre l'échelle humaine et le grand paysage et l'identification à son quartier.

Spécifiquement, une protection patrimoniale est portée sur les immeubles modernistes et brutalistes : les tours et la dalle du Foyer Laekenois, les immeubles du Foyer Laekenois de la chaussée d'Anvers, l'École de Police et le site de l'actuel Etat-Major. Elle vise à reconnaître et mettre en valeur l'urbanisme d'après-guerre.

La dimension naturelle est renforcée et participe à la constitution d'une vraie qualité de vie. En effet, en formant la base pour le développement d'une ville-nature, elle rend possible le développement de services écosystémiques. Cette strate naturelle assure ainsi une plus grande résilience du périmètre face aux dérèglements climatiques et participe à lutter contre l'effondrement de la biodiversité.

04

SYNTHÈSE - ACTIONS STRATÉGIQUES

renforcées ou rendues possibles par le projet de PAD

AMBITION DE PARC MÉTROPOLITAIN RELIANT

- Utiliser le parc Maximilien, le réseau viaire et les espaces résiduels pour relier des morceaux de ville, étendre le parc et maximiser ses services écosystémiques
- Utiliser les fronts bâtis autour et dans le parc pour ajouter une lecture verticale du paysage urbain et valoriser le patrimoine par le cadrage de vues
- Amplifier la mixité d'usages du parc pour en faire un véritable équipement à l'échelle métropolitaine

AMBITION DE PROGRAMMATION MIXTE ET ÉQUILBRÉE

- Assurer la mixité à l'échelle du périmètre avec des logements qualitatifs et inclusifs, des équipements locaux et régionaux adaptés, complétés de commerces et services, une économie urbaine renouvelée
- Maximiser la qualité de chacune des fonctions existantes et futures pour les pérenniser dans le périmètre
- Utiliser les singularités comme pivot de la programmation

DANS LES AXES NORD-SUD

Canal et abords

- Maximiser la présence végétale pour réaliser une traversée écologique du canal au niveau de la place des Armateurs, depuis le parc Maximilien vers Tour & Taxis et une porosité cyclo-piétonne depuis la Gare du Nord
- Maintenir le caractère minéral du quai des Péniches (Bassin Béco) en lien avec les activités récréatives, culturelles et urbaines et améliorer le rapport à l'eau avec son possible abaissement
- Maintenir les activités portuaires sur le quai des Armateurs (bassin Vergote) et garder le canal comme axe logistique de transport et support d'une économie urbaine circulaire

Allée Verte / Quai de Willebroeck

- Maximiser la présence végétale pour renforcer les écosystèmes quai Willebroeck en lien avec le réaménagement du parc Maximilien
- Améliorer les usages multiples, maintenir et intégrer les réseaux Vélo CONFORT, Auto PLUS et Poids lourds PLUS (Good Move)
- Réduire la pression automobile au profit des modes actifs avec une vitesse ralentie longitudinalement, des traversées facilitées transversalement et un encouragement à aller sur le long terme vers une réduction de l'emprise carrossable et du trafic routier

DANS LES SECTEURS DE MUTATION

Secteur 1 Béco – Willebroeck

- Constituer un liseré « front actif » avec différentes fonctions le long du quai des Péniches
- Valoriser la Ferme des Boues ainsi que la toiture en sheds via une protection patrimoniale et une affectation zone mixte favorisant les activités productives
- Favoriser le logement et le commerce côté rue Osayande avec une affectation en zone d'habitation en adéquation avec les nouveaux bâtis proches

Secteur 2 Bolivar – Hélicopt, un nouveau noyau d'identité locale

- Activer la dalle Hélicopt et améliorer son lien avec l'espace public
- Valoriser le site de l'Etat-Major via une protection patrimoniale, une affectation zone mixte et une possibilité de densification
- Constituer un liseré « front actif » côté avenue de l'Hélicopt le long du site de l'Etat-Major

- Articuler la nouvelle programmation de l'îlot Etat-Major, le quartier Saint Roch et les nouveaux développements du boulevard Bolivar avec une affectation en zone d'habitation de l'angle Simons / Hélicopt
- Constituer deux liserés « fronts actifs » et marquer l'angle Bolivar / Hélicopt avec une affectation zone administrative côté Engie
- Requalifier l'école Saint-Roch et son espace extérieur et constituer un liseré « front actif » à l'angle Bolivar / Hélicopt avec une poche majeure d'équipement d'intérêt collectif ou de services publics au rez-de-chaussée en lien avec l'espace public et du logement aux étages
- Développer du logement et un éventuel équipement avec une affectation en zone d'habitation de l'angle nord Bolivar / Hélicopt tout en garantissant une emprise minimale et une intégration qualitative au parc Maximilien (liseré « front actif »)
- Participer au paysage urbain du quartier Nord grâce à une émergence sur l'axe Bolivar

- **Requalifier l'allée Verte** avec des servitudes de vue vers le canal à l'intérieur de la ZAPT

Avenue de l'Héliport

- **Maximiser la présence végétale pour réaliser une connexion entre le parc Maximilien et le parc de la Senne via l'avenue de l'Héliport**
- Favoriser les **modes actifs** de manière continue sur l'axe
- Contraindre la mobilité motorisée avec des **voiries à accès limité** sur deux tronçons
- **Apaiser et sécuriser l'axe** en reprenant les principes du Contrat Ecole et favoriser **l'appropriation de l'espace public** avec des espaces de jeux, de convivialité et de calme (stratégie « Quiet Zone »)

Chaussée d'Anvers

- **Maximiser la présence végétale pour prolonger le parc Maximilien sur la chaussée d'Anvers**
- Réaffirmer la chaussée comme **axe de proximité et de connexions inter-quartier** possédant plusieurs **lieux de vitalité sociale** notamment le marché

DANS LES PARCOURS EST-OUEST

Boulevard Bolivar

- **Améliorer la traversabilité** pour faciliter et sécuriser le parcours entre les parties du parc Maximilien et **connecter le boulevard** au nouveau pont Suzan Daniel vers Tour & Taxis
- **Réduire l'emprise carrossable au profit du parc Maximilien**
- Intégrer la **magistrale piétonne** de Good Move et le nouveau tracé du **tram** « Belgica – Gare Centrale »
- **Cadrer le boulevard** par l'implantation de nouveaux immeubles et d'une possible **émergence**
- Faire du boulevard un **lieu d'activités sociales, culturelles et de loisirs** via différent **liserés « fronts actifs »**

Succession de parcours transversaux

- **Améliorer la traversabilité** avec des **porosités cyclo-piétonnes en faveur de la transversalité est-ouest**
 - A travers l'îlot Etat-Major
 - A travers le parc Maximilien
 - A travers la dalle et les tours du Foyer Laekenois
 - A travers l'îlot sis entre Anvers, Héliport et Albert II

Secteur 3 Armateurs – Anvers

- **Améliorer la traversabilité est-ouest** de la dalle du Foyer Laekenois et développer du **logement** avec une affectation en **zone d'habitation** de la dalle du Foyer Laekenois
- Requalification de l'îlot « Ecole de Police » avec un **équipement** et une affectation en **zone d'habitation** ainsi que sa densification verticale grâce à la possibilité d'**émergence**
- Valoriser la dalle et les tours du Foyer Laekenois ainsi que l'Ecole de Police via une **protection patrimoniale**
- Développer du **logement** et un **parc public de 2000 m²** sur l'îlot sis entre Anvers, Héliport et Albert II avec une affectation en **zone d'habitation**
- Constituer un **liseré « front actif »** le long de l'avenue Héliport et à l'angle de la chaussée d'Anvers

DANS LES TISSUS CONSOLIDÉS

- Consolider le tissu 20^e / 21^e – Ensembles mixtes en **zone d'habitation, d'équipement et administrative** et constituer un **liseré « front actif »** le long du quai des péniches et de la place des Armateurs
- Consolider le tissu portuaire et rationaliser l'usage du sol dans la **ZAPT** en autorisant une **densification verticale**
- Favoriser les synergies entre la ZAPT et le quartier Masui et **améliorer l'intégration paysagère du bassin Vergote avec des servitudes de vues vers et depuis le canal**
- Consolider le tissu 19^e – Maisons et immeubles de rapport mixtes en **zone de mixité** en faveur d'une **pérennisation des activités productives** et d'une requalification des cœurs d'îlots



Secteur 1
**Béco -
Willebroeck**

Secteur 3
**Armateurs -
Anvers**

Secteur 2
**Bolivar -
Héliport**

canal et abords

allée Verte /
Quai Willebroeck

av. de l'Héliport

ch. d'Anvers

bassin Béco

bassin Vergote

bvld Bolivar

gare du Nord

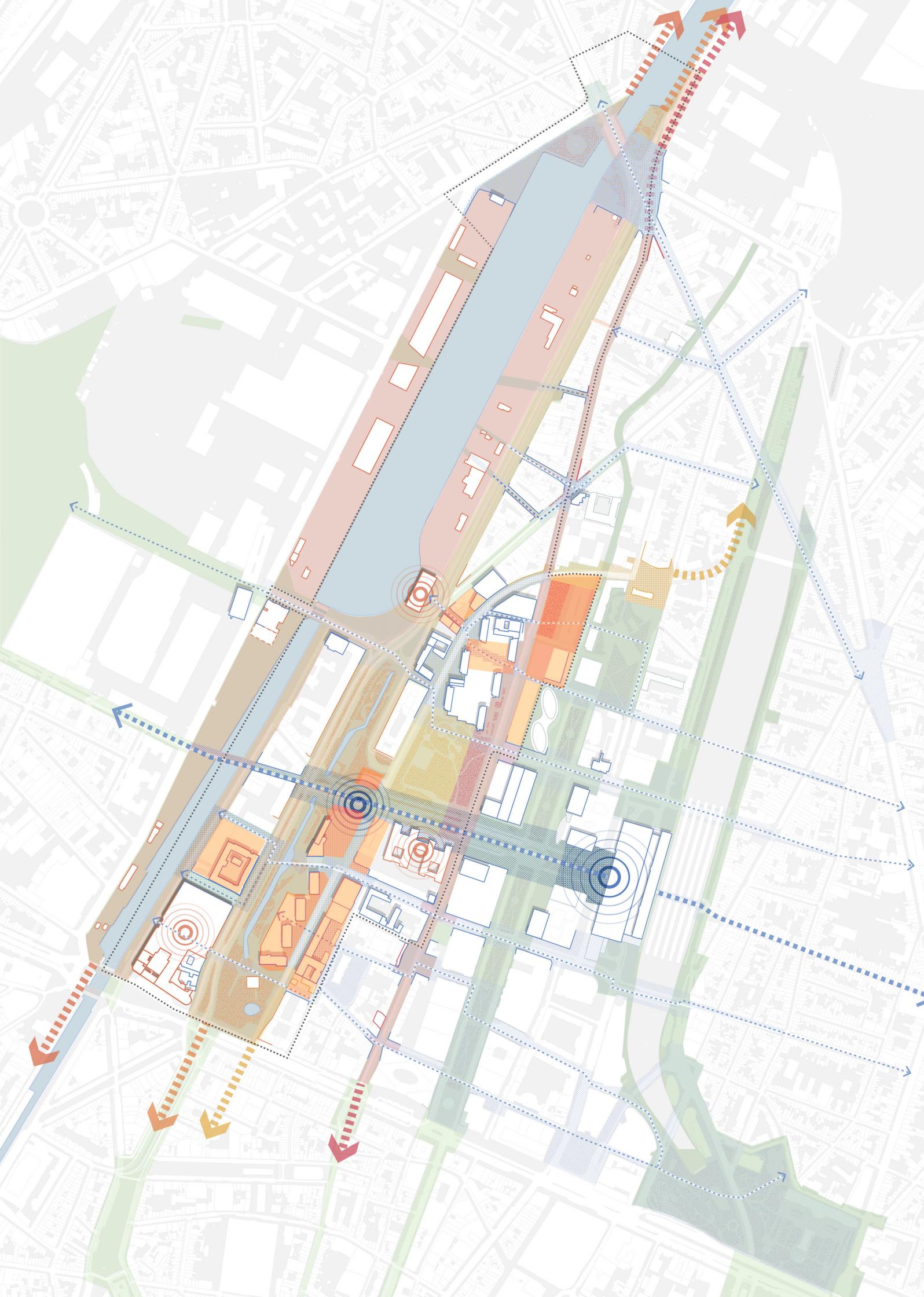




TABLE DES MATIÈRES

PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES	106
PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	108
PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES PAR ZONES	110
PRESCRIPTIONS EN SURIMPRESSIION	114

PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES

 Hors périmètre PAD Max

Prescriptions particulières par zones

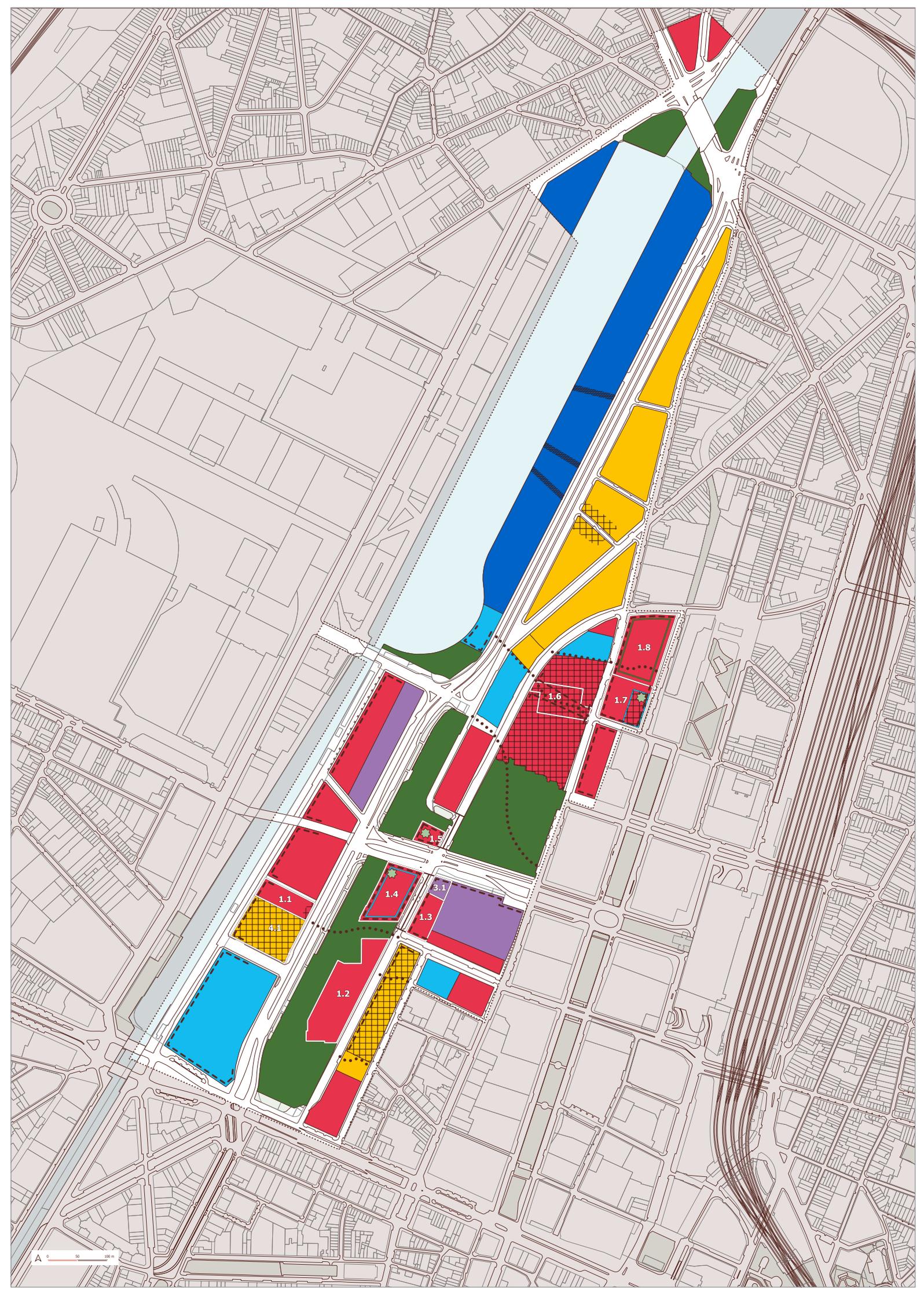
-  1 - Zone d'habitation Maximilien-Vergote
-  Poche majeure d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics
-  Poche majeure de parc
-  2 - Zone d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics Maximilien-Vergote
-  3 - Zone administrative Maximilien-Vergote
-  4 - Zone mixte Maximilien-Vergote
-  5 - Zone d'activités portuaires et de transport Maximilien-Vergote
-  6 - Zone de parc Maximilien-Vergote
-  7 - Zone de voirie Maximilien-Vergote

Prescriptions additionnelles

- 1.1 - Béco – Willebroeck côté rue Osayande
- 1.2 - Tours Hélicoptère
- 1.3 - Angle Simons / Hélicoptère
- 1.4 - Bolivar Saint-Roch
- 1.5 - Bolivar Nord
- 1.6 - Dalle et tours du Foyer Laekenois – Développement complémentaire
- 1.7 - Ilot dit « Ecole de Police »
- 1.8 - Ilot sis entre Anvers, Hélicoptère et Albert II
- 3.1 - Angle Bolivar / Hélicoptère à côté d'Engie
- 4.1 - Béco – Willebroeck côté quai de la Voirie
-  7.2 - Voirie à accès limité

Prescription en surimpression

-  8 - Liserés « fronts actifs »
-  9 - Emergences (max. 60 m)
-  10 - Protections patrimoniales
-  11 - Porosités cyclo-piétonnes
-  12 - Servitudes de vue vers et depuis le canal



PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

01

Les présentes prescriptions générales sont applicables dans l'ensemble des zones du plan, nonobstant les limites et restrictions édictées dans les prescriptions particulières relatives à celles-ci. Néanmoins, les prescriptions générales PG.04 al.2, PG.05, PG.06 et PG.07 sont applicables cumulativement aux prescriptions particulières.

02

Pour toute définition d'un terme, il y a lieu de se référer au glossaire du PRAS ainsi qu'aux définitions figurant dans les règlements en vigueur au moment de l'adoption du PAD.

03

Les prescriptions graphiques et littérales du présent volet du PAD ont valeur réglementaire. En cas de contradiction sur l'interprétation des prescriptions urbanistiques, les prescriptions littérales l'emportent sur les prescriptions graphiques.

04

Dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts, entendus comme espaces de pleine terre et végétalisés, en ce compris des espaces dédiés à l'agriculture urbaine, sont admis sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert et au renforcement du réseau écologique.

Sauf dans les sous-zones auxquelles s'appliquent des prescriptions particulières additionnelles imposant un seuil minimal d'espaces verts, les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun.

05

Dans toutes les zones, les actes et travaux améliorent la qualité environnementale du site en privilégiant dans l'aménagement des bâtiments et des espaces ouverts :

- le maintien ou la création de surfaces de pleine-terre, principalement réservées au renforcement de la biodiversité, dans les espaces ouverts ;
- la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et l'utilisation de matériaux perméables ;
- l'intégration de dispositifs et services à destination des modes actifs ;
- la réduction de la demande en énergie et la gestion intégrée (collectivisation/mutualisation – communauté d'énergie) de celle-ci par l'installation de dispositifs de production ou d'échanges d'énergie, les constructions et les espaces de stockage de taille généralement faible associés aux activités mentionnées ;
- la réduction de la production de déchets en visant l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes et en privilégiant la réutilisation des ressources existantes, y compris bâties, sur place ou à proximité ;
- la gestion des nuisances sonore en fonction des affectations.

06

Les projets de construction, extension ou changement de destination de plus de 2.000 m² de superficie de plancher de logements comportent au moins 25% de logements publics, au sens de l'article 2, §2 du Code bruxellois du logement.

La SLRB et les opérateurs repris ci-dessous disposeront d'un délai de réflexion de maximum un an prenant cours à dater de la délivrance du permis d'urbanisme en vue de se porter acquéreur des logements. En cas de concours entre plusieurs candidats acquéreurs, les acquisitions se réaliseront dans l'ordre de priorité suivant : 1° La SLRB ; 2° Citydev ; 3° la commune et le CPAS ; 4° les agences immobilières sociales ; 5° les associations sans but lucratif ; 6° les fondations d'utilité publique ; 7° les sociétés à finalité sociale.

Le prix de vente et de revente des logements ne pourra pas dépasser le prix maximum du logement conventionné tel que défini dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme.

07

La hauteur des bâtiments est fixée par les prescriptions particulières additionnelles.

Moyennant mesures particulières de publicité, un dépassement de la hauteur maximale fixée par les prescriptions particulières additionnelles peut être admis aux conditions suivantes :

- il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales ;
- il présente un impact limité sur le micro climat spécifiquement au droit des espaces ouverts avoisinants, compte tenu des activités qui s'y déroulent.

08

Dans toutes les zones, les équipements d'intérêt collectif ou de service public peuvent être admis dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone considérée et les caractéristiques du cadre urbain environnant.

Lorsque ces équipements ne relèvent pas des activités autorisées par les prescriptions particulières ou en cas de dépassement de la superficie de plancher autorisée par les prescriptions particulières de la zone, ces équipements sont soumis aux mesures particulières de publicité.

09

Les immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou, à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du présent plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation et de rénovation. Ces actes et travaux respectent les conditions suivantes :

- ils n'entraînent pas un accroissement de la superficie de plancher existante ;
- ils respectent les caractéristiques urbanistiques de l'îlot ;
- ils sont soumis à mesures particulières de publicité.

Ces immeubles peuvent également faire l'objet d'un permis pour changement d'utilisation ou de la destination autorisée dans le permis précédent s'ils n'impliquent pas de changement de l'affectation de la zone du plan.

010

L'exploitation des installations soumises à permis d'environnement et nécessaires à une affectation qui ne correspond pas aux prescriptions du présent plan, peut être poursuivie conformément à l'autorisation reçue. L'autorisation peut être prolongée ou modifiée dans le respect de la réglementation applicable aux permis d'environnement.

011

Les prescriptions générales du PRAS 0.2, 0.7, 0.9, 0.11 et 0.14 ne sont pas applicables dans le périmètre du plan. La superficie de plancher affectée aux bureaux et aux activités productives de biens immatériels dans les zones d'habitat et de mixité du plan régional d'affectation du sol est toutefois comptabilisée conformément à la prescription 0.14 du PRAS pour la mise à jour du solde de bureaux et d'activités de production de biens immatériels admissibles dans la maille.

Les PPAS 70-20a / Willebroeck et 70-20b / Héliport sont abrogés.

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES PAR ZONES

1 Zone d'habitation Maximilien-Vergote

Ces zones sont affectées aux logements. Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives, aux bureaux et aux établissements hôteliers.

Les équipements d'intérêt collectif ou de service public et les commerces sont par priorité localisés aux rez-de-chaussée avec la possibilité d'extension aux étages.

La superficie de plancher de l'ensemble des équipements d'intérêt collectif ou de service public ne dépasse pas 250 m² par immeuble. Cette superficie est portée à 1.000 m² pour les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux et de santé.

La superficie de plancher de l'ensemble des commerces ne dépasse pas 150 m² par projet et par immeuble.

La superficie de plancher de l'ensemble des activités productives et de bureau ne dépassent pas 500 m² par immeuble.

Les établissements hôteliers ont une capacité maximale de 20 chambres.

L'augmentation des superficies de plancher ou de la capacité hôtelière peut être autorisée aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation des superficies ou de la capacité hôtelière est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;
- 3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

Conditions générales pour toutes les affectations visées :

- 1° les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;
- 2° la nature des activités est compatible avec le logement ;
- 3° la continuité du logement est assurée.

Prescriptions additionnelles

1.1. Béco – Willebroek côté rue Osayande

Un minimum de 75% de la superficie plancher est dédiée au logement.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 13.300 m².

La sous-zone comporte au minimum 800 m² d'espaces verts cumulés, soit 25% de la superficie de la sous-zone, dont au moins un espace vert de 500 m² d'un seul tenant. Ces espaces verts peuvent être remplacés en tout ou en partie par une végétalisation sur dalle pour autant qu'elle soit réalisée sous une forme intensive, avec une épaisseur de terre d'au moins un mètre.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 9 niveaux hors sol.

1.2. Tours Hélicopter

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 56.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 7.000 m² d'espaces verts cumulés, soit 70% de la superficie de la sous-zone. Ces espaces verts peuvent être remplacés en partie par une végétalisation sur dalle pour autant qu'elle soit réalisée sous une forme intensive, avec une épaisseur de terre d'au moins un mètre et qu'au moins un espace vert de 2.000 m² soit réalisé hors dalle et d'un seul tenant.

1.3. Angle Simons / Hélicopter

Un minimum de 95% de la superficie plancher est dédiée au logement.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 11.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 600 m² d'espaces verts cumulés, soit 20% de la superficie de la sous-zone .

La hauteur des constructions ne dépasse pas 8 niveaux hors sol.

1.4. Bolivar Saint-Roch

Un minimum de 60% de la superficie plancher est dédiée au logement.

Un minimum de 25% de la superficie plancher est dédiée à

de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, localisé au droit de la poche majeure d'équipement d'intérêt collectif ou de service public au plan des affectations.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 19.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 1.000 m² d'espaces verts cumulés, soit 15% de la superficie de la sous-zone.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 5 niveaux hors sol, à l'exception d'une émergence d'une hauteur maximale de 60 m qui peut culminer le long du boulevard Bolivar au droit du symbole d'émergence.

1.5. Bolivar Nord

Un minimum de 75% de la superficie plancher est dédiée au logement.

Un minimum de 10% de superficie de plancher est dédiée à de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public et la sous-zone comporte un minimum de 350 m² d'espaces verts cumulés, soit 25% de la superficie de la sous-zone.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 10.000 m².

Le programme se matérialise dans un seul bâtiment qui peut culminer à une hauteur maximale de 60 m le long du boulevard Bolivar au droit du symbole d'émergence.

1.6. Dalle et tours du Foyer Laekenois – Développement complémentaire

Un minimum de 75% de la superficie plancher est dédiée au logement.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 7.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 1.100 m² d'espaces verts cumulés, soit 25% de la superficie de la sous-zone, avec au moins un espace vert de 500 m² d'un seul tenant. Ces espaces verts peuvent être remplacés en tout ou en partie par une végétalisation sur dalle pour autant qu'elle soit réalisée sous une forme intensive, avec une épaisseur de terre d'au moins un mètre.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 5 niveaux hors sol.

1.7. Ilot dit « Ecole de Police »

Un minimum de 75% de la superficie plancher est dédiée au logement.

Un minimum de 10% de la superficie plancher est dédiée à de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, prioritairement implanté dans le bâtiment existant dit « Ecole de Police », localisé au droit de la poche majeure d'équipement d'intérêt collectif ou de service public au plan des affectations.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 25.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 1.300 m² d'espaces verts cumulés, soit 25% de la superficie de la sous-zone, avec au moins un espace vert de 500 m² d'un seul tenant.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 7 niveaux hors sol, à l'exception d'une émergence d'une hauteur maximale de 60 m qui peut culminer le long du boulevard Albert II au droit du symbole d'émergence.

1.8. Ilot sis entre Anvers, Héliport et Albert II

Un minimum de 75% de la superficie plancher est dédiée au logement.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 28.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 3.400 m² d'espaces verts cumulés, soit 40% de la superficie de la sous-zone, dont un parc public de 2.000 m², localisé au droit de la poche majeure de parc au plan des affectations et au moins un autre espace vert de 500 m² d'un seul tenant.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 8 niveaux hors sol.

2 Zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public Maximilien-Vergote

Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux logements et aux commerces. Les commerces doivent constituer le complément usuel des équipements d'intérêt collectif ou de service public ou des logements.

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et mesures particulières de publicité, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone mixte Maximilien-Vergote, en maintenant un minimum de 50% d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

3 Zone administrative Maximilien-Vergote

Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent également être affectées aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux commerces.

Ces zones peuvent être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées ci-dessus.

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

Prescription additionnelle

3.1. Angle Bolivar / Héliport à côté d'Engie

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 4.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 200 m² d'espaces verts cumulés, soit 20% de la superficie de la sous-zone.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 8 niveaux hors sol.

4 Zone mixte Maximilien-Vergote

Ces zones sont affectées aux logements, aux activités productives, aux commerces et commerces de gros, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux.

Les commerces et commerces de gros sont par priorité localisés aux rez-de-chaussée avec la possibilité d'extension aux étages lorsque les conditions locales le permettent.

La superficie de plancher des activités productives, des équipements d'intérêt collectif ou de service public et des bureaux ne dépasse pas 1.500 m² par immeuble dans lesquels les bureaux ne peuvent dépasser 500 m² par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser 200 m² par projet et par immeuble et celle affectée aux commerces de gros ne peut dépasser 500 m² par projet et par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être autorisée jusqu'à 3.500 m² par projet et par immeuble après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'augmentation des superficies de plancher des activités autres que le logement peut être autorisée aux conditions suivantes :

1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

Conditions générales pour toutes les affectations de la zone de mixité Maximilien-Vergote :

1° les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

2° la nature des activités est compatible avec l'habitation.

Prescription additionnelle

4.1. Béco – Willebroek côté quai de la Voirie

Un minimum de 40% de la superficie plancher est dédiée à l'activité productive.

La superficie plancher pour l'ensemble de la sous-zone ne dépasse pas 12.000 m².

La sous-zone comporte au minimum 2.000 m² d'espaces verts cumulés, soit 25% de la superficie de la sous-zone, avec au moins un espace vert de 1.000 m² d'un seul tenant.

La hauteur des constructions ne dépasse pas 9 niveaux hors sol.

5 Zone d'activités portuaires et de transport Maximilien-Vergote

Ces zones sont affectées :

- aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage ;
- aux activités industrielles ou artisanales ayant pour objet la production ou la transformation de biens meubles sur le site ;
- aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux commerces qui constituent le complément usuel des activités visées ci-dessus. La superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas 300 m² par immeuble.

La superficie de plancher des commerces peut être autorisée jusqu'à 1.000 m² aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;
- 3° les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité.

Ces zones peuvent aussi être affectées au logement complémentaire et accessoire aux fonctions principales de la zone.

Les terrains situés à quai sont, par priorité, affectés aux activités liées à la voie d'eau.

Conditions générales pour toutes les affectations visées ci-dessus :

- 1° la nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants ;
- 2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.

La hauteur des constructions, hors éléments techniques, est de maximum 20 m. Les éléments techniques peuvent dépasser cette hauteur aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales, économiques ou de fonctionnement de l'activité ;
- 2° les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité.

6 Zone de parc Maximilien-Vergote

Ces zones sont principalement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à remplir leurs rôles social, récréatif, de confort acoustique, pédagogique, paysager et écologique.

Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones sont autorisés.

Des équipements d'intérêt collectif ou de service public et des commerces peuvent être autorisés lorsqu'ils constituent le complément usuel et accessoire à l'affectation de la zone.

7 Zone de voirie Maximilien-Vergote

7.1. Voiries

Sans préjudice des prescriptions du PRAS en matière de voirie, les voiries sont affectées à la circulation des personnes et des véhicules, à l'espace public et à leurs compléments naturels et usuels dont les espaces verts associés aux voiries.

Elles peuvent également recevoir des équipements techniques (luminaires, poteaux, dispositifs de gestion des eaux ruissellement...), du mobilier urbain, des plantations d'arbres et d'autres végétations ainsi que des infrastructures souterraines.

En cas de désaffectation d'une voirie, les actes et travaux relatifs respectent les prescriptions applicables à l'une des zones qui la bordent, moyennant mesures particulières de publicité.

7.2. Voiries à accès limité

Ces voiries sont réservées aux modes actifs tout en permettant l'accès aux véhicules prioritaires (véhicules de secours, d'entretien, de livraison et de déménagement) et/ou aux transports publics.

PRESCRIPTIONS EN SURIMPRESSION

8 Liserés « fronts actifs »

Les rez-de-chaussée et les 1^{er} étages situés en liseré « front actif » participent à la création d'un espace public qualitatif et attractif par les activités qui y sont établies et le traitement des façades.

Les équipements d'intérêt collectif ou de service public et les commerces y sont privilégiés. Les accès et fonctions accessibles du logement ou le logement lui-même y sont autorisés.

Les conditions suivantes sont d'application :

1° les accès logistiques et de services y sont limités et leur fonctionnement est intégré à ceux des autres activités ;

2° des percées visuelles ou physiques vers l'intérieur des îlots ou des immeubles concernés ponctuent ces « fronts urbains ».

9 Emergences

Au droit ou à proximité immédiate du symbole d'émergence, une construction haute est autorisée dans les limites précisées dans les prescriptions particulières additionnelles des zones d'affectation dans lesquelles elles sont prévues.

10 Protections patrimoniales

Sans préjudice de l'application éventuelle des prescriptions légales relatives aux immeubles classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde ou en cours de classement ou d'inscription, toute demande de permis d'urbanisme, portant sur la totalité ou une partie d'un immeuble marqué par le symbole de protection patrimoniale, doit améliorer et mettre en valeur les qualités essentielles de l'immeuble.

11 Porosités cyclo-piétonnes

La zone marquée par une porosité cyclo-piétonne est traversée par un espace de circulation public pour les modes actifs et est reliée de façon lisible aux espaces publics annexes. Le tracé précis de la porosité est mentionné à titre indicatif.

Ces porosités peuvent traverser un ou plusieurs immeubles.

12 Servitudes de vue vers et depuis le canal

Les zones marquées par une servitude de vue depuis et vers le canal, sont non *aedificandi* (sans construction ni dépôt), sur une largeur de minimum 10 m, dans le prolongement des rues du Travail, des Rameurs et des Régates.

