



ZEMU QUAI DES USINES

« Le ventre de la ville »

Étude préliminaire

JANVIER 2026

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

MISE EN PAGE

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

POUR PLUS D'INFORMATION

info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

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

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

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2026 perspective.brussels

D/2026/14.054/20

ZEMU QUAI DES USINES « Le ventre de la ville »

Étude préliminaire

JANVIER 2026



TABLES DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

1.1.	Objectifs et méthodologie	9
1.2.	Intégration au Contrat de Renovation Urbaine « Stephenson-Reine »	11
1.3.	Ambitions locales et régionales	14

2. LE VENTRE DE LA VILLE

2.1.	Approche territoriale	19
2.2.	Un hub agroalimentaire majeur	22
2,3	Un marché pour le XXI ^e siècle	26

3. CARTES CRITIQUES ET INTÉRÊTS PUBLICS

3.1.	Caractéristiques foncières	33
3.2.	Eau et sous-sol	37
3.3.	Surfaces et usages	41
3.4.	Temporalités et accessibilité	47
3.5.	Architecture	51

4. TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT SPATIAL

4.1.	La Rive	56
4.2.	La Plaine	64
4.3.	La Lisière	68

5. CONCLUSION

5.1.	Lignes directrices pour le futur masterplan	72
5.2.	Tableau « quick-wins »	73

ANNEXES	78
----------------	-----------



01.

INTRODUCTION



↑ Parking couvert et zone de circulation sur la concession du MaBru, le grand entrepôt du CEFL à l'arrière-plan

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

L'étude préliminaire pour la Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU) Quai des Usines a été lancée par Perspective en septembre 2024 dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine «Stephenson-Reine»/CRU8, dont le programme doit être soumis au futur gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude préliminaire constitue une première étape vers l'élaboration d'un masterplan pour cette zone, un projet inscrit dans le programme du CRU8.

L'étude préliminaire constitue ainsi une première exploration spatiale des trajectoires de transformation de la ZEMU Quai des Usines. L'objectif de départ est de préserver et de renforcer l'activité existante, notamment en maintenant la présence des acteurs de la logistique et en soutenant l'augmentation de leurs activités. Dans ce cadre précis, l'objectif n'est donc pas de déplacer les acteurs actuellement présents sur la ZEMU. Plutôt que de présenter un scénario figé ou prédéfini, l'étude offre des pistes de réflexion en vue de développements futurs du site. Son ambition est d'ouvrir le dialogue et la collaboration avec les différentes parties prenantes, en stimulant les échanges et discussions sur l'avenir de la ZEMU. L'approche adoptée repose sur une démarche de recherche par le projet, impliquant une collaboration étroite avec les institutions régionales, communales et les acteurs locaux afin d'ancrer l'étude dans les réalités du terrain.

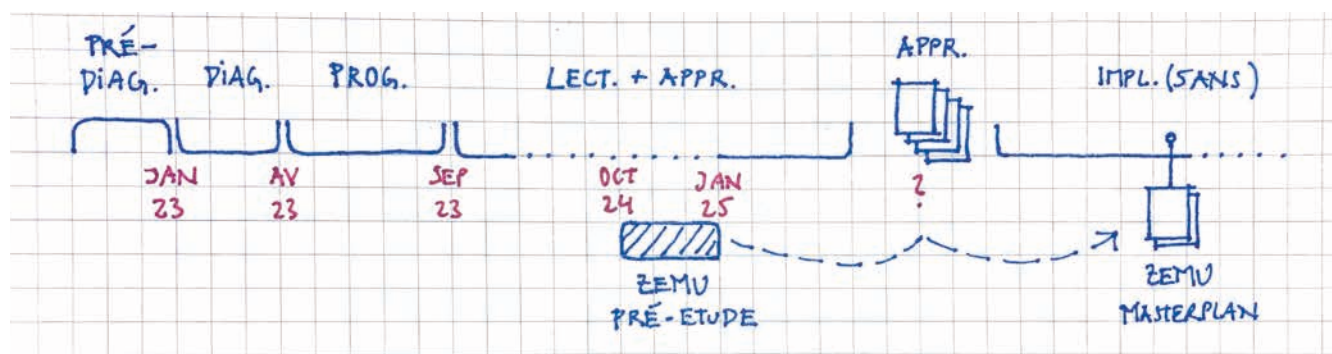
L'étude préliminaire a été supervisée par un comité de pilotage réunissant les acteurs présents sur la ZEMU, notamment la Communauté Portuaire Bruxelloise qui représente les entreprises situées dans et autour de la ZEMU, le Marché Matinal de Bruxelles (MaBru), le Centre Européen de Fruits et Légumes (CEFL), l'entreprise Clabots, Sibelga, ainsi que la commune de Schaerbeek et la Ville de Bruxelles. En complément, une concertation sur le terrain a été menée avec deux acteurs clés de la zone : MaBru et le CEFL afin de bien comprendre les besoins et enjeux en termes de logistique. L'ensemble des parties prenantes ont participé aux trois comités de pilotage organisés à l'issue de chaque phase de l'étude préliminaire, entre septembre et décembre 2024. Parallèlement, deux institutions régionales, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, ont été consultées afin de garantir l'alignement de l'étude avec les objectifs régionaux.

L'étude préliminaire s'est articulée autour de trois grandes phases : l'analyse du site, la définition des typologies d'aménagement spatial et la réflexion autour de lignes directrices pour son développement futur.

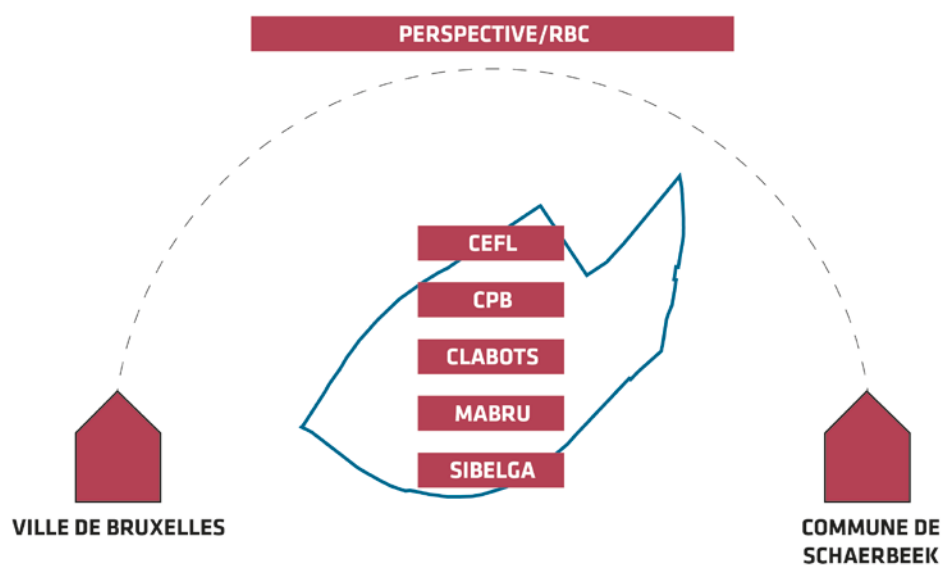
1. Analyse : cette phase a permis de réunir les informations essentielles pour comprendre le site dans sa globalité. L'analyse a porté sur la dynamique urbaine, les caractéristiques architecturales, la programmation et les enjeux logistiques. L'analyse a porté sur l'ensemble des parcelles de la ZEMU Quai des Usines incluses dans le périmètre d'intervention. Par ailleurs, les besoins de Sibelga et Clabots — parcelles situées en dehors des limites du périmètre d'intervention —, en tant qu'acteurs clés, seront également pris en compte afin de garantir une compréhension approfondie de la dynamique du territoire. Ces éléments contribueront ainsi à l'élaboration du futur masterplan.

2. Typologies d'aménagement spatial : cette phase a abouti à l'élaboration de principes directeurs pour la transformation spatiale du site, accompagnés de deux propositions de scénarios d'aménagement. Ces deux scénarios ont été discutés avec les parties prenantes afin d'explorer des trajectoires viables pour l'évolution de la ZEMU.

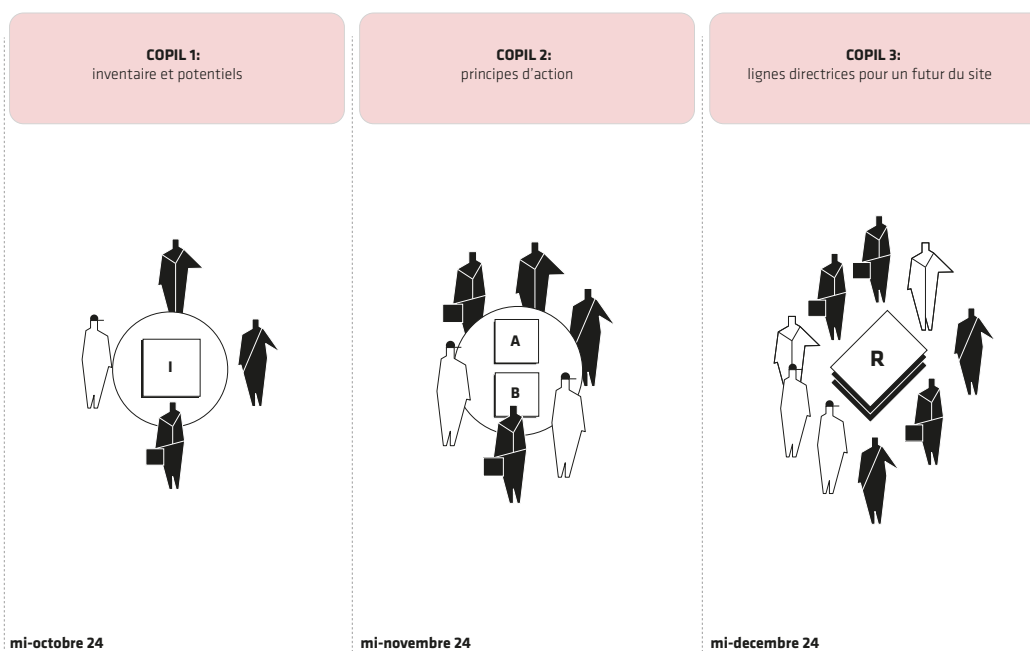
3. Lignes directrices pour un futur du site : les typologies et scénarios élaborés lors de la deuxième phase ont été consolidés en lignes directrices potentielles, définissant les perspectives de transformation du site. Ces recommandations constituent un socle de réflexion ouvert en vue du développement futur d'un masterplan pour la ZEMU Quai des Usines.



↑ Chronologie du CRU « Stephenson-Reine » : vers un masterplan pour la ZEMU Quai des Usines



↑ Acteurs impliqués au cours de l'étude



↑ Chronologie de l'étude préliminaire

INTÉGRATION AU CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE

«STEPHENSON-REINE»

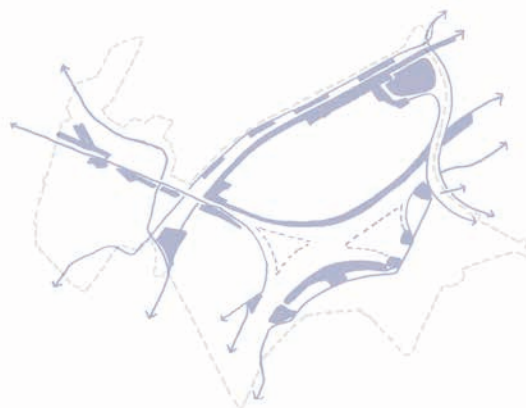
L'étude préliminaire pour la ZEMU Quai des Usines s'inscrit en lien direct avec les objectifs du Contrat de Renovation Urbaine (CRU) 8 Stephenson-Reine. Comme tous les CRU, le CRU 8 est un programme opérationnel de planification régionale, qui concentre ressources, expertise et projets au sein d'un périmètre défini couvrant plusieurs communes, à savoir, celle de Schaerbeek et la Ville de Bruxelles. Son objectif principal est de renforcer et créer des connexions entre les différents quartiers et communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour atteindre cet objectif, un programme est élaboré et propose une série d'interventions visant à améliorer les espaces publics et la qualité de vie des habitants. Le périmètre du CRU 8 couvre un territoire complexe, comprenant des quartiers résidentiels, des zones industrielles et des infrastructures de transport majeures. Il s'étend sur 150 hectares et englobe les secteurs statistiques suivants : Vieux Laeken Est, Quartier Nord, Quartier Brabant, Colignon, Industrie Nord et Domaine royal de Laeken. Au sein de ce périmètre, le quartier Industrie Nord correspond en grande partie à la ZEMU Quai des Usines qui occupe une position centrale dans le périmètre du CRU 8. Un défi majeur et commun à l'ensemble du périmètre du CRU8 est la fragmentation urbaine causée par les grandes infrastructures de transport, notamment le Canal, les voies ferrées et les principaux axes routiers. Ces éléments constituent des barrières physiques et fonctionnelles qui isolent certains quartiers et entravent leur connectivité. La ZEMU Quai des Usines, souvent décrite comme une « île » en raison de son enclavement de par ces infrastructures, illustre parfaitement cette problématique. Néanmoins, la ZEMU Quai des Usines occupe une place stratégique dans le CRU8 qui vise à trouver des solutions à la fragmentation des territoires, en travaillant sur l'accessibilité et à l'amélioration des espaces publics en tenant compte des priorités et besoins spécifiques.

Pour atteindre ces objectifs, le CRU8 s'emploie à intégrer les éléments existants auxquels s'articulent des projets qui ont pour objectifs de renforcer :

- > la qualité des espaces publics
- > la cohésion sociale et économique
- > le maillage vert-bleu.

L'image globale qui émerge de l'ensemble des projets du programme du CRU 8 est celle d'une boucle autour la ZEMU Quai des Usines qui englobe De Trooz, Van Praet/Teichmann,

Renforcer la qualité des espaces publics



Renforcer la cohésion sociale et économique

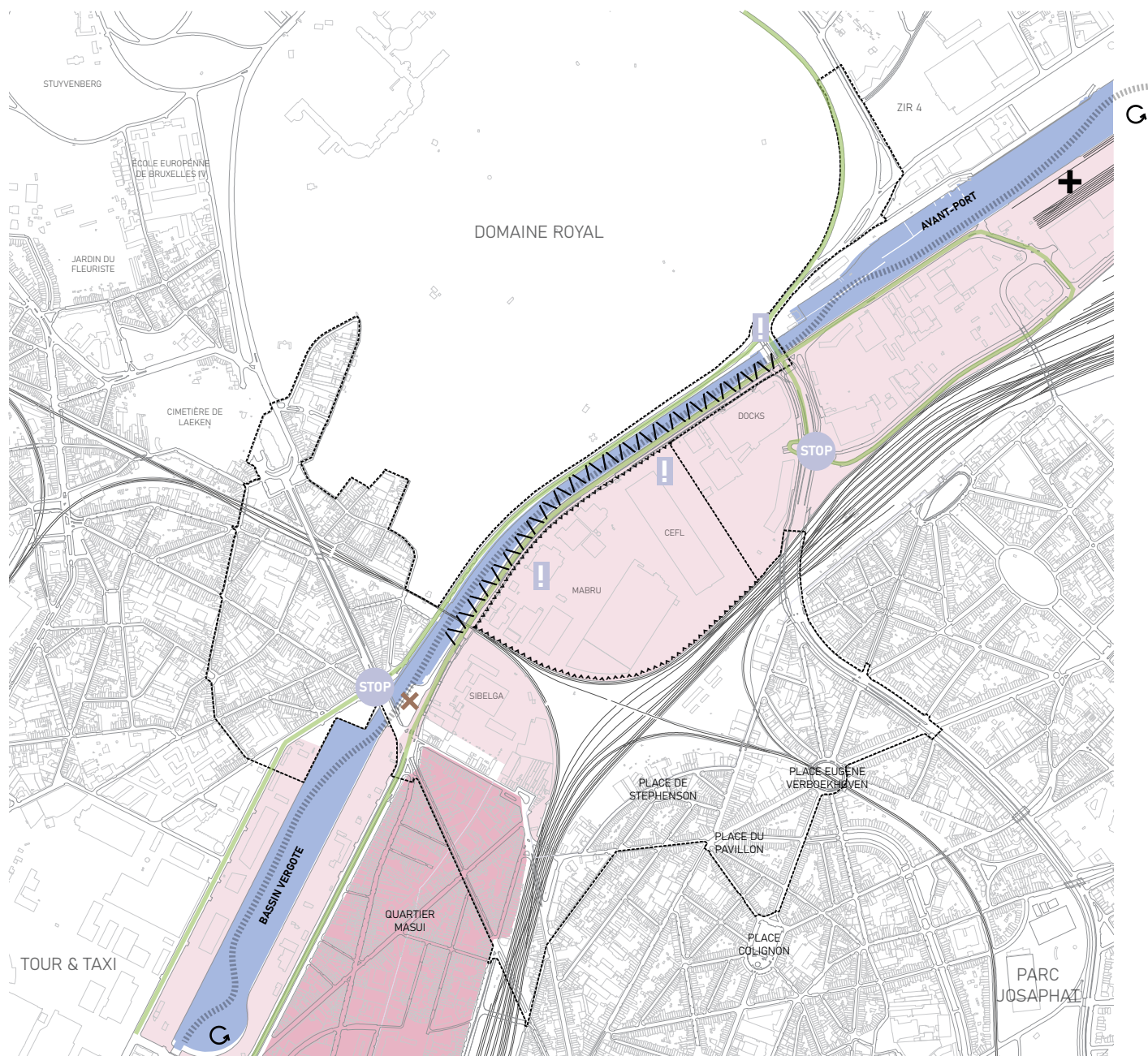


Renforcer le maillage vert-bleu



rue Navez, rue Stephenson, place Masui, avec une extension vers le parvis de Notre-Dame de Laeken.

Pour atteindre les objectifs du CRU 8, la méthodologie est celle du dialogue avec les différents acteurs déjà présents dans le périmètre du projet. Son objectif est également d'appréhender la complexité administrative, socio-économique, spatiale et productive de la zone. Dans ce cadre, des représentants de la Communauté Portuaire Bruxelloise et les principales entreprises situées dans la ZEMU Quai des Usines ont été impliqués dans le cadre d'une consultation afin de mieux comprendre les dynamiques locales et les conditions spécifiques à la ZEMU. Lors de cette consultation, les participants ont souligné l'importance de la présence du Canal comme axe de transport et de la nécessité de développer la mobilité fluviale pour accompagner la transition économique régionale. Les acteurs ont insisté sur la préservation des espaces productifs situés le long du Canal, en particulier autour du bassin Vergote, afin de garantir le maintien des activités économiques en Région bruxelloise. La ZEMU Quai des Usines et le bassin Vergote représentent des hubs logistiques stratégiques. L'accessibilité des camions à la ZEMU et aux axes autoroutiers (A12, E19 et E40) constitue un enjeu majeur. Les participants ont mis en avant les risques de sécurité liés au manque de visibilité et de signalisation le long du Quai des Usines, ce qui impacte aussi bien les trams que les camions. Ils ont ainsi appelé à la mise en place d'un plan de mobilité intégré et structuré pour résoudre les problèmes de congestion du trafic le long du Quai des Usines où se croisent camions, voitures et vélos.



Résultat de la table de concertation du CRU8 (07/03/2023)

Acteurs présents : CEFL, Représentants de la Communauté Portuaire de Bruxelles, Port de Bruxelles, Sibelga

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

✕ Lieu de rassemblement des sans-abris

DOCKS : visiteurs dehors du quartier

Trafic régional vers les quais pour la décharge et, l'approvisionnement des marchandises de construction et autres

CANAL : servant de bassin d'orage _ pompage et rejet quotidien dans le canal

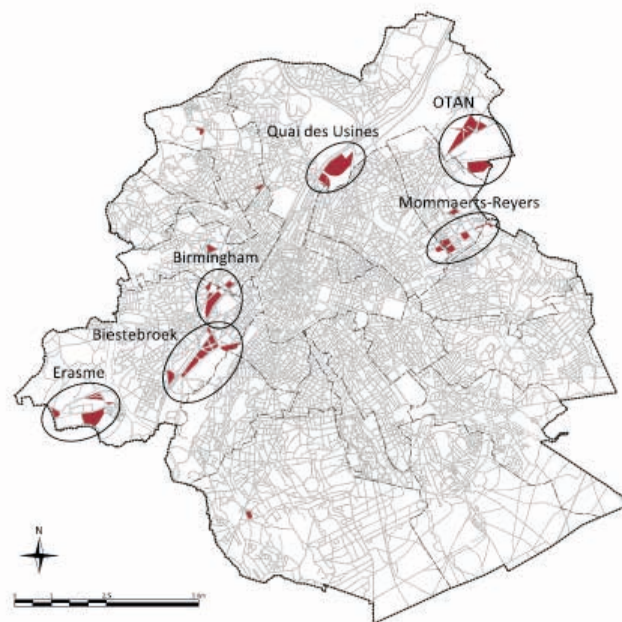
Av. Van Praet = route industrielle



AMBITIONS LOCALES ET RÉGIONALES

L'étude préliminaire pour la ZEMU Quai des Usines s'ancre dans les stratégies et ambitions régionales. Il est impossible de dissocier cette étude spatiale exploratoire des ambitions régionales et locales portées par l'ensemble des parties prenantes impliquées. La ZEMU Quai des Usines revêt une importance à la fois locale, nationale et internationale. En tant que maillon essentiel du tissu économique et logistique de la Région de Bruxelles-Capitale, elle joue un rôle structurant dans son développement, tout en étant confrontée à des défis majeurs liés au développement durable régional, qu'ils soient sociaux, économiques, environnementaux ou liés à la mobilité. Dans le cadre du mandat confié à Perspective par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, une Vision est en cours d'élaboration pour le site stratégique de Schaerbeek Formation. La ZEMU étant incluse dans le périmètre d'étude, une analyse approfondie sera menée pour évaluer les interactions et complémentarités entre ces différentes zones, afin de garantir un développement cohérent et intégré. De ce fait, il s'agira d'identifier les synergies possibles en matière d'activités économiques, de logistique urbaine et de mobilité.

Tout d'abord, l'étude s'appuie sur une compréhension approfondie du concept de Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), introduit par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) démographique en 2013. Ce dernier vise à répondre aux défis démographiques croissants de la Région bruxelloise, notamment en matière de besoin de logements et d'équipements publics. L'instauration des ZEMU constitue une réponse à la nécessité d'intégrer davantage de mixité fonctionnelle dans des zones initialement monofonctionnelles, en particulier les Zones d'Industrie Urbaine (ZIU), tout en préservant et renforçant leur vocation économique. Une ZEMU est ainsi un outil spécifique d'aménagement urbain, permettant de concilier activités productives et développement durable. Elle intègre des activités de production et des services, notamment des activités business-to-business (B2B), tout en minimisant les impacts environnementaux et en favorisant la mixité fonctionnelle urbaine. Dans cette optique, l'étude préliminaire pose une réflexion sur le développement de la ZEMU Quai des Usines en envisageant l'introduction de nouvelles fonctions et équipements publics tout en préservant de manière prioritaire les activités productives au sein de la zone. L'étude répond également aux besoins régionaux d'amélioration de la résilience

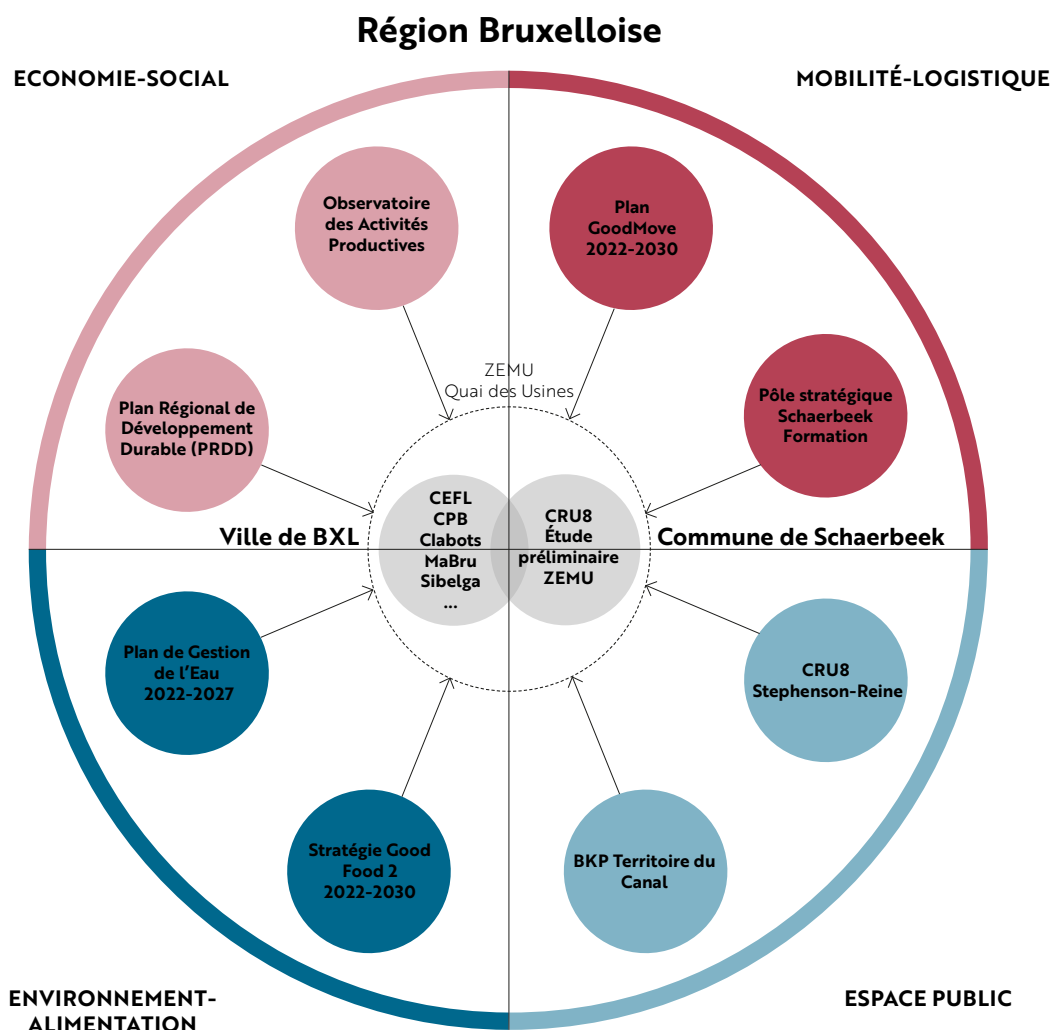


↑ ZEMUs existantes au sein de la Région (© : Hub.Brussels)

et de la durabilité des systèmes de distribution et de logistique urbaine.

D'un point de vue spatial et environnemental, l'étude préliminaire s'aligne sur les ambitions régionales définies dans plusieurs plans stratégiques. Le Plan Canal (2014) et le Beeldkwaliteitsplan/BKP (2020) insistent sur la nécessité de renforcer la cohésion et l'identité spatiale, urbaine et paysagère du Canal, en explorant des solutions visant à améliorer la qualité spatiale de la ZEMU et de ses abords. L'étude rejoint également les objectifs de la stratégie GoodFood 2022-2030 en intégrant une réflexion sur le développement de chaînes d'approvisionnement alimentaires locales, durables et de pôles logistiques agroalimentaires écoresponsables. Enfin, l'étude s'inscrit dans l'axe 5 du Plan de Gestion de l'Eau (2022-2027, pp. 27) en favorisant une approche intégrée de la gestion des eaux pluviales grâce à des solutions fondées sur la nature, en tirant parti des espaces verts et des surfaces perméables pour renforcer la résilience climatique.

À l'échelle locale, l'étude prend notamment en compte des préoccupations exprimées par les parties prenantes lors des trois comités de pilotage et des réunions bilatérales qui ont eu lieu avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Les besoins identifiés incluent l'augmentation des surfaces logistiques pour les commerces agroalimentaires, la pérennisation de la rentabilité économique



↑ Analyses, plans stratégiques et projets urbains régionaux qui ont une influence sur le développement de la ZEMU Quai des Usines

des entreprises du secteur, ainsi que la garantie de l'accessibilité du site logistique. Les conflits de mobilité, notamment aux principaux points d'accès, constituent une problématique majeure nécessitant des interventions pour fluidifier le trafic et sécuriser la circulation des poids lourds et des usagers locaux. Par ailleurs, les acteurs locaux insistent sur la nécessité d'augmenter les capacités de stationnement pour répondre aux besoins des entreprises, des travailleurs et des visiteurs. L'ensemble de ces enjeux sont intégrés dans l'étude préliminaire, en complément des analyses spatiales menées dans le cadre du CRU 8, dont l'un des objectifs est d'améliorer les connexions entre Schaerbeek et Laeken. Ainsi, l'étude préliminaire explore la manière d'optimiser le rôle de la ZEMU Quai des Usines en tant que pôle logistique agroalimentaire régional, tout en augmentant la qualité spatiale de ses abords, notamment le long du Canal. S'agissant des dimensions sociales et environnementales, l'étude préliminaire intègre des réflexions sur l'implantation potentielle d'espaces publics et récréatifs, ainsi que sur l'aménagement

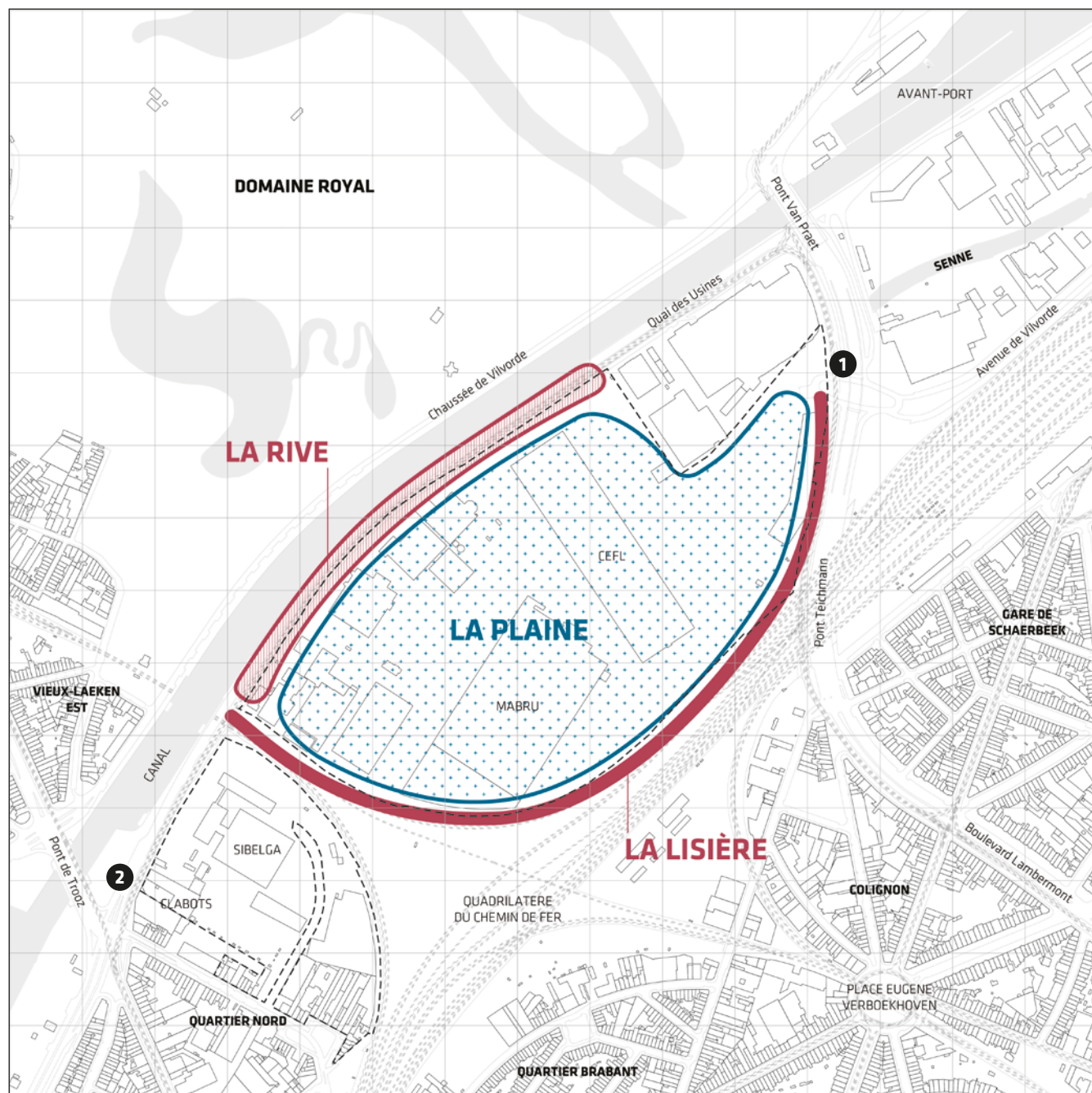
d'équipements collectifs adaptés aux besoins des habitants des quartiers de Schaerbeek et de Laeken, tout en veillant à ce qu'ils n'entravent pas les fonctions de logistiques et la sécurité du site. Enfin, la durabilité environnementale constitue un pilier essentiel de l'étude préliminaire, avec un accent particulier sur le renforcement du réseau écologique régional. Du fait de la localisation stratégique de la ZEMU Quai des Usines dans la vallée de la Senne, l'étude met en avant l'importance de consolider les corridors écologiques afin d'améliorer la biodiversité et la connectivité des habitats naturels. L'augmentation des espaces végétalisés est également une priorité majeure, visant à atténuer les îlots de chaleur urbaine, améliorer la qualité de l'air et renforcer la résilience climatique. Pour aller plus loin dans l'adaptation aux changements climatiques, l'étude préliminaire propose des stratégies intégrées de gestion des eaux pluviales à l'échelle des parcelles, afin de favoriser l'infiltration et la rétention des eaux sur le site.



02.

LE VENTRE DE LA VILLE

1,5 km



0

1,5 km

↑ Distribution des 3 zones géographiques

--- ① Périmètre d'intervention

--- ② Partie de la ZEMU située hors du périmètre d'intervention, mais intégrée à la réflexion et au diagnostic

APPROCHE TERRITORIALE

La ZEMU Quai des Usines présente une complexité qui rassemble des caractéristiques propres aux dynamiques nationales, régionales et locales. La ZEMU est entièrement incluse dans le territoire de la Ville de Bruxelles et à proximité de la commune de Schaerbeek. Historiquement, cette zone a accueilli les gazomètres de Bruxelles jusqu'à la fin des années 1950. Le processus d'implantation d'activités économiques s'est ensuite développé. La ZEMU accueille des programmes et activités logistiques et commerciales, comme le Marché Matinal (MaBru) et le Centre Européen de Fruits Légumes (CEFL). Le taux de rez-de-chaussée occupés par du commerce dans la ZEMU, présenté par les statistiques du Monitoring des Quartiers (2022), atteint 100 % d'occupation, ce qui souligne la forte fonction commerciale et logistique de la zone. Le caractère économique marqué de cette zone est mis en évidence par la présence du MaBru et du CEFL, dont l'importance est régionale et nationale.

La ZEMU Quai des Usines est bordée du côté est par le Canal de Willebroek, du côté ouest et sud par le chemin de fer, et située entièrement dans la vallée de la Senne, la principale rivière bruxelloise. Cette même rivière a été canalisée dans un pertuis souterrain qui traverse aujourd'hui la ZEMU Quai des Usines. D'un point de vue historique, le développement urbain de la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement lié aux eaux de surface. En effet, Bruxelles s'est développée le long de la Senne et de ses affluents. Les plaines marécageuses de la vallée de la Senne ont connu une évolution tournée vers les activités commerciales et économiques d'importance régionale et nationale dans cette partie nord de la Région. En effet, les sols plus humides des anciennes zones marécageuses de la Senne n'étaient pas adaptés au développement de zones résidentielles. Cette évolution a été renforcée par la construction d'infrastructures de transport majeures pour garantir une accessibilité aisée des marchandises en Région bruxelloise. Si l'on examine plus attentivement les aspects morphologiques urbains, il est évident que l'urbanisation de ce territoire a été marquée par le développement des infrastructures de transport régionales et nationales.

La ZEMU Quai des Usines est située dans un territoire très dense et urbanisé qui présente de rares zones végétales accessibles, rendant l'habitat naturel très fragmenté. Il est important de souligner que le territoire n'est pas exempt d'opportunités en termes d'espaces potentiels

pour augmenter les flux écologiques et la biodiversité. Au sein et à proximité du périmètre, il est possible de trouver des zones à haute et moyenne valeur biologique (telles que définies par la Carte d'évaluation biologique de Bruxelles Environnement). En effet, la ZEMU est située à proximité d'infrastructures écologiques qui ont un fort impact sur la biodiversité à l'échelle de la Région : le Domaine royal et le Canal. Le Domaine royal est la plus grande surface à haute valeur biologique du nord de la Région. Il est considéré comme particulièrement important pour la vie écologique de la Région, dans la mesure où il représente, entre autres, un point de passage pour la migration des oiseaux. Outre le Domaine royal, le Canal représente un énorme potentiel en vue de devenir l'une des principales infrastructures écologiques qui traverse entièrement la Région, garantissant la continuité écologique dans la direction sud-nord.

En tenant compte de l'ensemble des dynamiques spatiales, environnementales et historiques mentionnées ci-dessus, une lecture du territoire est articulée autour de trois composantes : **La Rive, La Plaine et La Lisière**.

Ces trois éléments spatiaux constituent la structure sur laquelle peuvent se développer les pistes de transformation de la ZEMU Quai des Usines. Ensemble, ils décrivent les caractéristiques actuelles, historiques et infrastructurelles du site. **La Rive** comprend la berge du Canal, le Quai des Usines ainsi que les entrées des activités économiques situées le long du quai. Il s'agit d'une composante complexe en raison de la présence de multiples infrastructures de transport, notamment un axe routier principal et une ligne de tramway. **La Plaine** correspond au cœur de la ZEMU, qui coïncide aux anciennes plaines alluviales de la Senne. Autrefois constituée de zones humides, cette plaine est aujourd'hui entièrement minéralisée et principalement dédiée aux activités logistiques et de stockage. Elle est traversée par le pertuis de la Senne, une rivière aujourd'hui invisible, qui ruisselle sous les parcelles qui accueillent de vastes entrepôts. Enfin, **la Lisière** qui constitue l'arrière de la ZEMU et longe les infrastructures ferroviaires. Cet espace est largement inaccessible, bien qu'il présente un potentiel écologique grâce à ses espaces ouverts végétalisés, pouvant renforcer les connexions écologiques régionales. La lisière représente également une opportunité pour la mobilité active, en valorisant les espaces en marge du réseau ferroviaire.

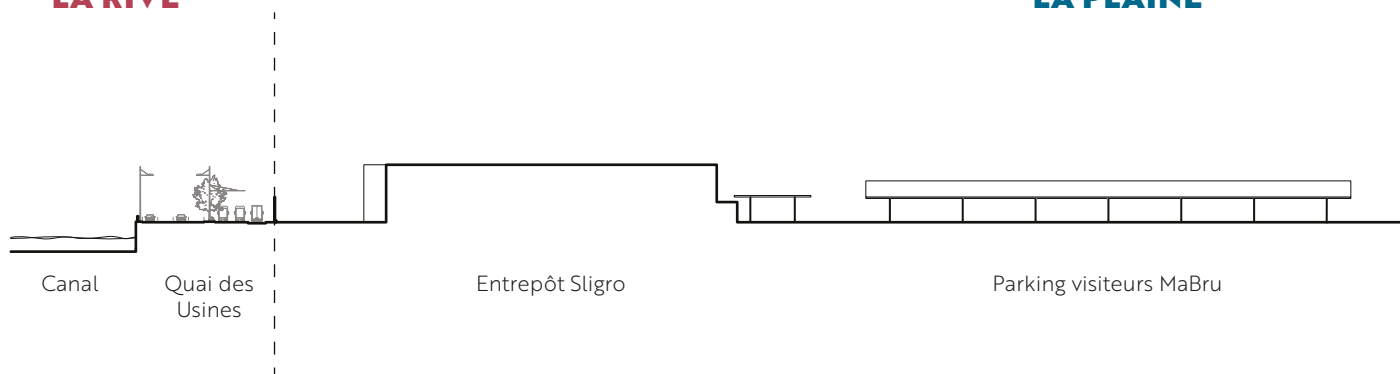


La Rive//Le Quai des Usines, une zone de transit sans relation avec le canal



La Plaine//Une étendue minérale dédiée

LA RIVE



LA PLAINE



La Rive//Des abords peu adaptés à la promenade et à la mobilité douce



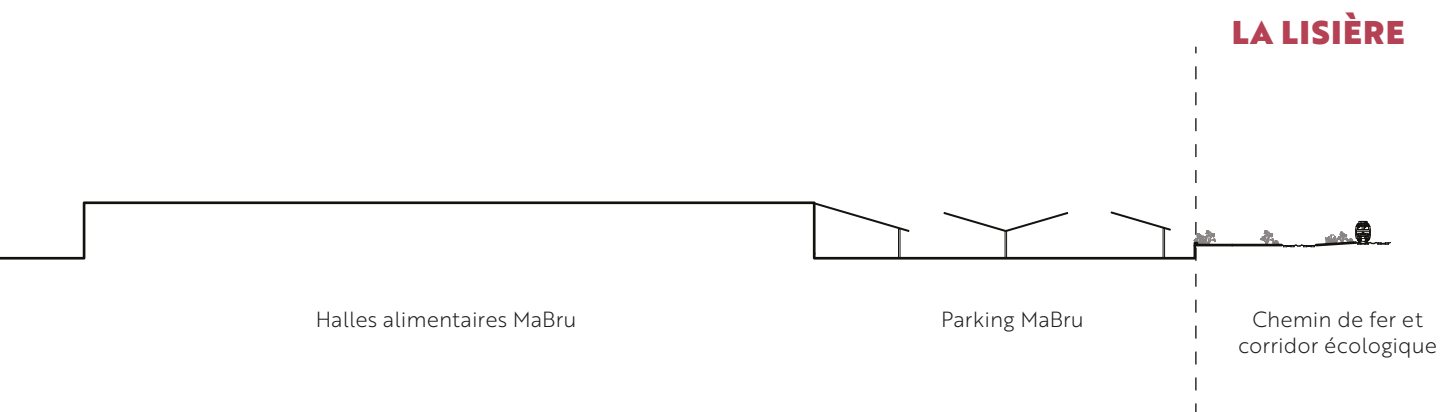
La Plaine//De vastes entrepôts, sièges d'



re à la logistique



La Lisière//Une zone de desserte logistique en périphérie de site

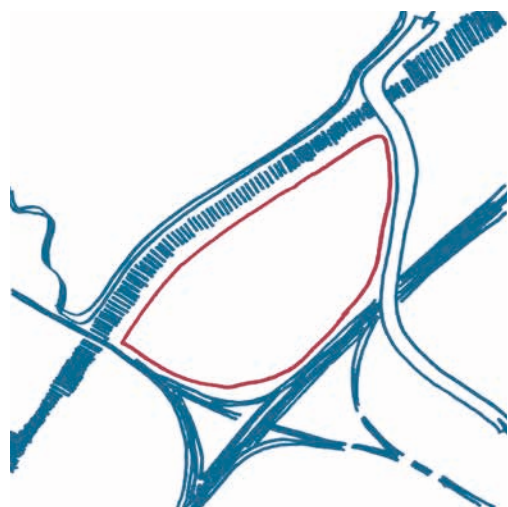


re l'activité économique



La Lisière//Un corridor écologique et des espaces ouverts inexploités

UN HUB AGROALIMENTAIRE MAJEUR



↑ Une enclave propice aux activités économiques

Avec l'installation du Marché Matinal (MaBru) en 1973 et celle du CEFL en 1981, le site fait figure depuis plus de 50 ans de lieu emblématique du secteur agroalimentaire belge et bruxellois. Occupant à eux deux plus de 25 hectares au sein de la ZEMU, MaBru et CEFL constituent une importante plateforme d'échanges de marchandises dont le rayonnement va bien au-delà des limites régionales. Quotidiennement, des milliers de tonnes de produits alimentaires en provenance d'Europe, d'Afrique et d'Amérique du Sud sont importées et revendues à destination de Bruxelles (pour le MaBru) ainsi que du reste de la Belgique et d'autres pays européens tels que l'Espagne, la France ou l'Allemagne (pour le CEFL). MaBru est par ailleurs un membre actif de la Fédération des Marchés de Gros de France (FMFG) et s'inscrit ainsi dans un réseau international de collaboration et de développement. Auprès de la Région bruxelloise, MaBru joue un rôle d'envergure en approvisionnant la quasi-totalité des marchés, épiciers et enseignes de l'Horeca situés à Bruxelles, au travers de la tenue quotidienne du marché matinal et de la livraison continue de marchandises. Plus de 100 entreprises alimentaires, pour la plupart des grossistes, sont installées dans les 50 000 m² d'espaces de vente mis à disposition par MaBru, tandis que 20 grands importateurs de fruits et légumes occupent les 25 000 m² des bâtiments du CEFL et fonctionnent en synergie avec MaBru — via la vente de produits —, constituant ainsi un véritable hub alimentaire.

Bien que ce grand site logistique soit attaché à son identité historique bruxelloise et à son image de marché local à proximité du centre-ville, il n'en demeure donc pas moins un lieu ancré aux dynamiques du commerce global et participant au développement de l'économie

nationale. En tant que centre névralgique du secteur agroalimentaire belge, il repose sur le bon fonctionnement des chaînes logistiques et donc sur l'optimisation la plus efficace possible du transport de marchandises. MaBru et CEFL dépendent entièrement de l'acheminement par poids lourds, générant des flux de véhicules conséquents et par là même, augmentant la congestion des principaux accès vers la capitale. À ce jour, le transport routier demeure privilégié par rapport au fret ferroviaire (autrefois présent sur le site), malgré des ambitions qui visent à renforcer son développement futur. Il en va de même pour l'utilisation des voies navigables sur le Canal. L'efficacité et la rapidité du transport routier l'emportent en effet face au transport ferroviaire, aujourd'hui peu développé en Europe et de ce fait, pas assez adapté au transport de denrées périssables. La liaison rapide vers l'aéroport via la N1 et la R21 constitue également un avantage en faveur du transport routier.

La faible distance séparant la ZEMU du centre-ville (3 km) et des quartiers habités de Colignon, Brabant, Gare de Schaerbeek et du Vieux Laeken Est, couplée à la proximité immédiate de grands axes de pénétration tels que l'avenue de Vilvorde, l'avenue Van Praet et le boulevard Lambert, représente un avantage stratégique aussi bien du point de vue urbanistique que de l'attractivité commerciale du MaBru et du CEFL. Les deux acteurs emploient respectivement 800 et 350 travailleurs en provenance de Bruxelles et de ses environs et attirent plus de 22 000 visiteurs par mois, faisant de la ZEMU un site hautement fréquenté lors des heures de marché. Peu de sites logistiques à Bruxelles bénéficient d'une telle situation géographique. MaBru/CEFL et le site des Abattoirs d'Anderlecht sont les deux seuls grands marchés de gros implantés dans le tissu urbain. L'Observatoire des activités productives rappelle que « leur géographie est le fruit de l'importance d'une proximité géographique et fonctionnelle avec leur clientèle bruxelloise » (Publication n° 5 – Focus sur la production alimentaire, Perspective, 2024). Dès lors, leur bonne desserte ainsi que leur adéquation aux défis urbains contemporains, représentent des questions stratégiques-clés pour leur maintien en ville.

Il convient de noter que la situation géographique enclavée de la ZEMU — du fait de la présence des grandes infrastructures du Canal, du chemin de fer et des axes routiers — en a fait depuis la moitié du XIXe siècle un lieu propice au développement progressif des activités industrielles et logistiques tenant compte de l'éloignement des zones d'habitation.



↑ Plateau logistique et parking poids lourds du CEFL



↑ Intérieur d'un entrepôt logistique du MaBru

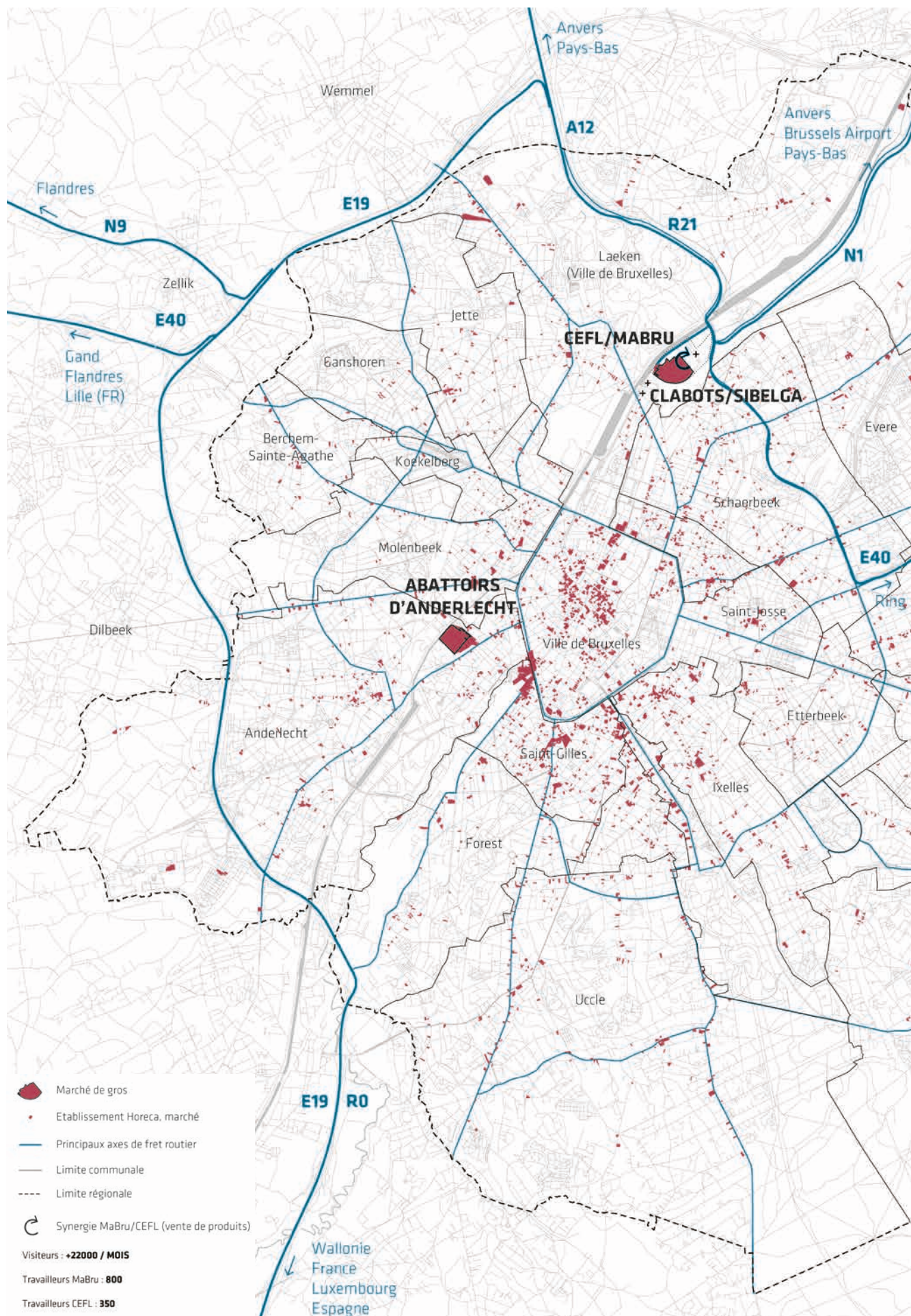


↑ Halle des fruits et légumes, MaBru

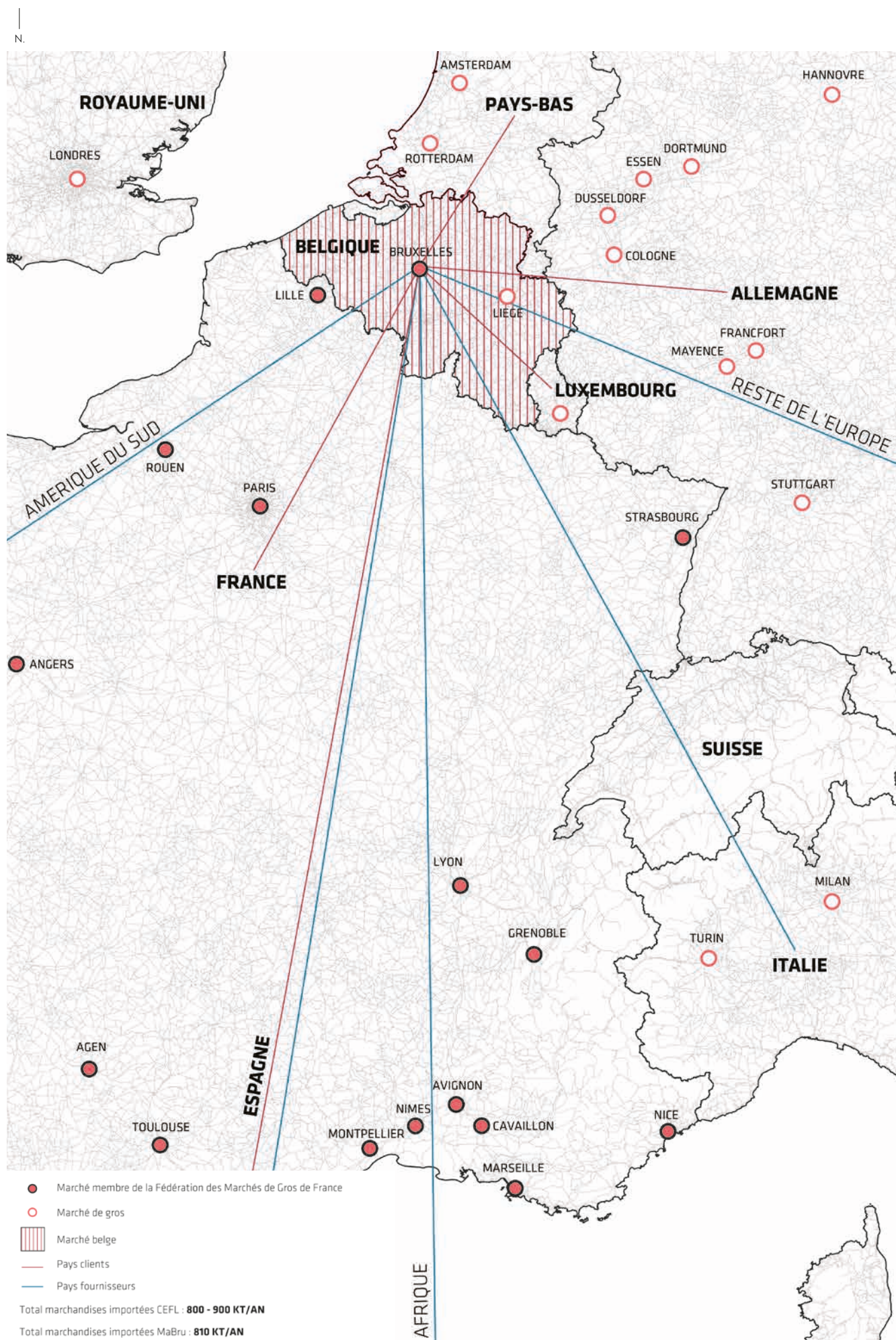


↑ Rue interne et double hauteur du grand entrepôt du CEFL

N.



↑ Approvisionnement potentiel de l'Horeca et des marchés bruxellois par MaBru (source : Visualizing Waste, Aragone & Bortolotti, 2019)



↑ Flux de marchandises importées et vendues par le MaBru et le CEFL (source : MaBru/CEFL)

UN MARCHÉ POUR LE XXIÈME SIÈCLE

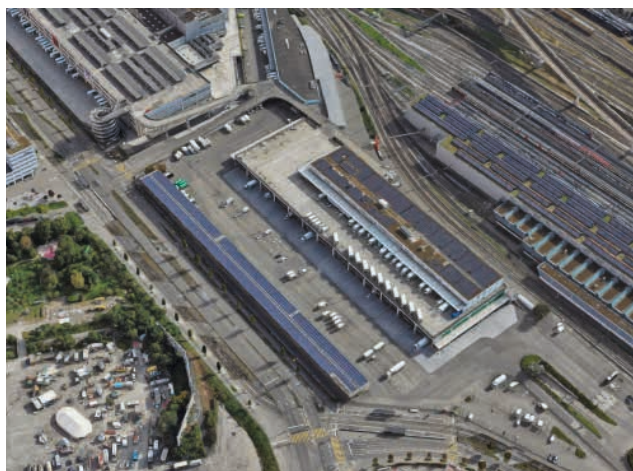
L'évolution historique du marché matinal peut être mise en corrélation avec les tendances mondiales qui touchent les marchés de gros. Le développement de l'économie globalisée depuis l'après-guerre a provoqué de profondes mutations dans la forme et le rôle de ces lieux essentiels au fonctionnement des villes. Des halles alimentaires et grandes places de marché du XIXe et de la première moitié du XXe siècle, autrefois situées au cœur des villes et animées par une multitude de petits producteurs et maraîchers locaux, le modèle du marché de gros a progressivement laissé la place à celui de la plateforme logistique de portée nationale et internationale. Dans cette évolution, la figure du producteur s'est estompée au profit du marchand grossiste, importateur de fruits, légumes, volailles, produits de la mer et épices venus du monde entier.

Parallèlement, la croissance démographique des villes et l'intensification des flux commerciaux imposent de nouvelles contraintes aux marchés de gros, qui doivent désormais s'agrandir rapidement afin d'accueillir de plus en plus de marchandises et approvisionner des villes de plus en plus peuplées. On assiste ainsi au cours de la deuxième moitié du XXe siècle à un déplacement des grands centres agroalimentaires vers les périphéries des villes, où de grands terrains sont disponibles, et où l'accessibilité aux grands axes de transport routier est plus aisée et les obligations urbanistiques moins contraignantes. Aujourd'hui, on voit émerger des grossistes en quête de surfaces de vente toujours plus étendues, à l'image de Tadal, implanté au MaBru, tandis que les sites de production en milieu urbain tendent à disparaître.

Cette périphérisation progressive atteint cependant une certaine limite puisque les marchés agroalimentaires dépendent encore fortement de la clientèle des villes — et réciproquement —, et doivent de ce fait bénéficier d'une accessibilité optimale à celles-ci. Le XXe siècle voit ainsi progressivement apparaître une nouvelle génération de marchés de gros cherchant à concilier l'augmentation des capacités logistiques avec une meilleure intégration au tissu urbain. De nouvelles typologies d'entrepôts logistiques verticalisant les fonctions logistiques et le stationnement apparaissent dans de nombreuses villes d'Europe et du monde entier. Des sites logistiques sont également entièrement repensés afin de pourvoir aux grossistes des lieux de vente spacieux dans un environnement hautement sécurisé et optimisé pour la circulation de poids lourds. Enfin, des sites tels que le New



↑ Localisation géographique de 4 Marchés d'Intérêt National, FR



↑ Nouvelles typologies de densification, Engrosmarket Zurich, AT



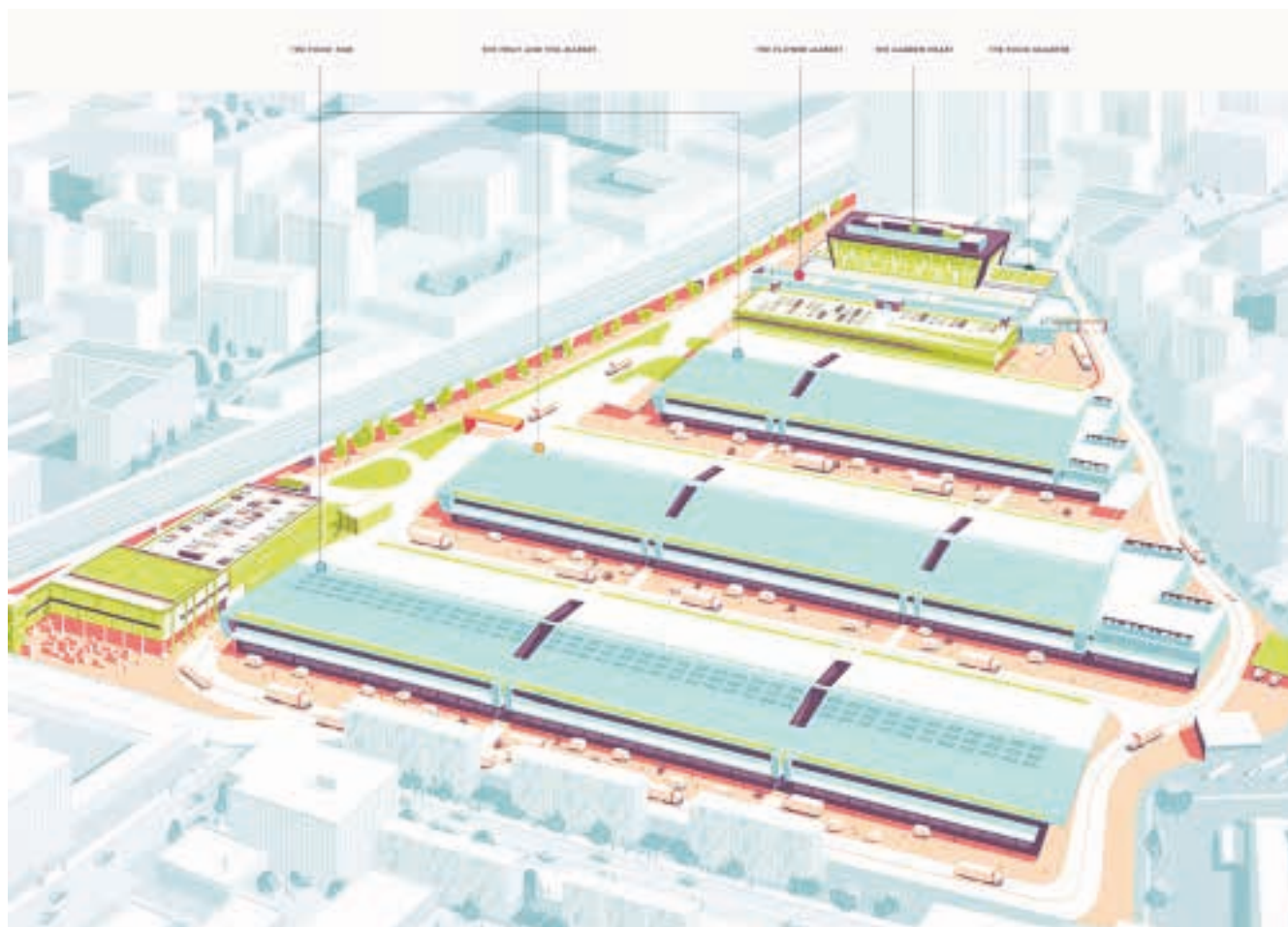
↑ Entrée sécurisée du site MaBru, BE

Covent Garden Market de Londres cherchent à implémenter de manière raisonnée des fonctions complémentaires au marché de gros, pouvant bénéficier aux citoyens et augmenter la vitalité et l'animation de ces plateformes logistiques. L'on peut y trouver des espaces commerciaux, des bureaux ou des terrains de sport en toiture. Des espaces dédiés à la formation et à la promotion des métiers de l'agroalimentaire et de l'alimentation durable sont notamment inclus, contribuant au renforcement de ces lieux en tant que véritables hubs urbains.

La ZEMU Quai des Usines, ses acteurs, la Ville de Bruxelles et les institutions régionales sont confrontés aux mêmes enjeux et devront dès lors définir une trajectoire d'évolution à long terme, notamment à l'approche de l'échéance des concessions du MABRU et du CEFL en 2042.



↑ Étude de faisabilité et masterplan pour l'Ortomercato di Milano, IT



↑ Représentation d'ensemble du New Covent Garden Market de Londres, UK

Des marchés poussés en périphérie de ville

Sous l'effet de la mondialisation, des contraintes urbanistiques, de l'augmentation des flux de marchandises et du besoin d'un accès direct aux grandes infrastructures routières, les marchés s'installent dans des espaces plus adaptés en périphérie des villes (voir cartes p.26).

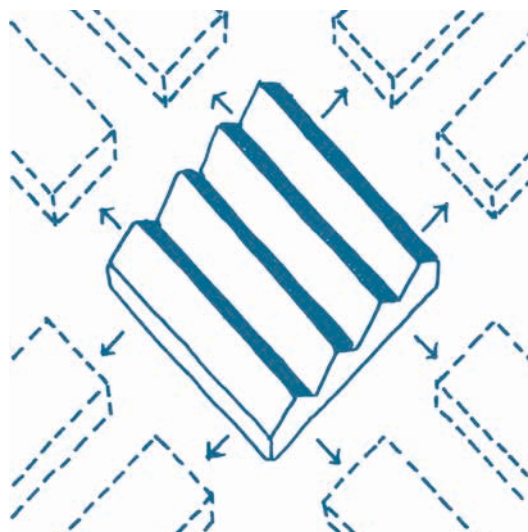
Défi >> Garantir la présence des marchés de gros en ville en assurant leur bonne accessibilité et intégration dans l'espace urbain.



Une expansion croissante des espaces logistiques

La compétition pour les espaces de vente entre des grossistes de plus en plus dominants crée un besoin croissant d'espaces sur les sites des marchés de gros, entraînant la construction d'entrepôts supplémentaires, toujours plus vastes.

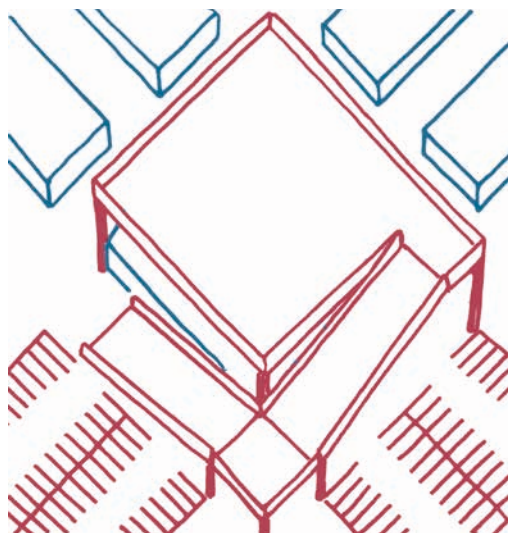
Défi >> Gérer la demande croissante d'espace en évitant la délocalisation et en optimisant l'utilisation du foncier disponible.



Une densification liée à une augmentation du fret

L'intensification des flux de produits constants et ininterrompus, essentiels au secteur de la distribution agroalimentaire, couplée à l'expansion des grossistes, oblige les marchés situés en milieu urbain dense à trouver des solutions typologiques architecturales reposant sur la verticalisation des fonctions, et notamment du stationnement (voir exemple p.26).

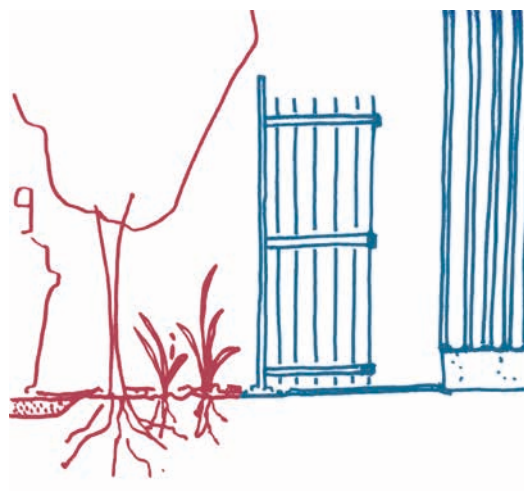
Défi >> Optimiser l'espace disponible grâce à des solutions architecturales innovantes pour gérer les flux croissants.



Une sanctuarisation renforcée des activités logistiques

La modernisation des chaînes d'approvisionnement et l'évolution des réglementations sur les produits alimentaires imposent aux marchés de gros de garantir une sécurité accrue et une traçabilité irréprochable des marchandises qui transitent sur leurs sites, rendant les marchés peu perméables aux quartiers dans lesquels ils s'implantent.

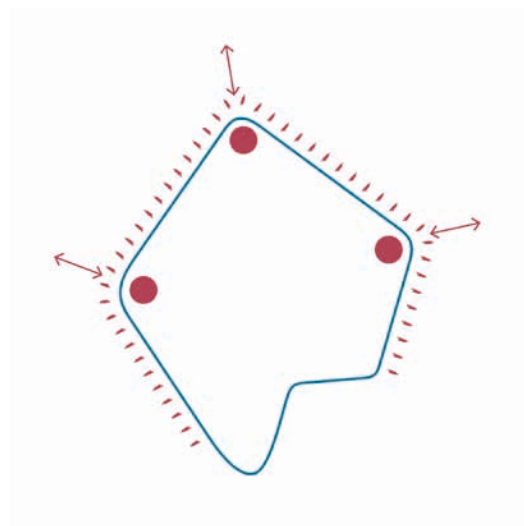
Défi >> Assurer la sécurité des marchandises tout en minimisant l'effet d'enclave sur les quartiers environnants.



Des fonctions complémentaires et ouvertes à la ville

Les nouveaux marchés diversifient leurs fonctions pour optimiser l'espace, renforcer leur attractivité et mieux s'intégrer dans le tissu urbain. En proposant des services accessibles au public (restaurants, événements, commerces de proximité), ils favorisent les synergies économiques et soutiennent les circuits courts. Cette évolution répond aux nouveaux enjeux urbains tout en renforçant leur rôle en tant que pôles d'animation et d'innovation. (voir p.27)

Défi >> Diversifier les fonctions des marchés pour dynamiser les quartiers tout en soutenant l'économie locale.



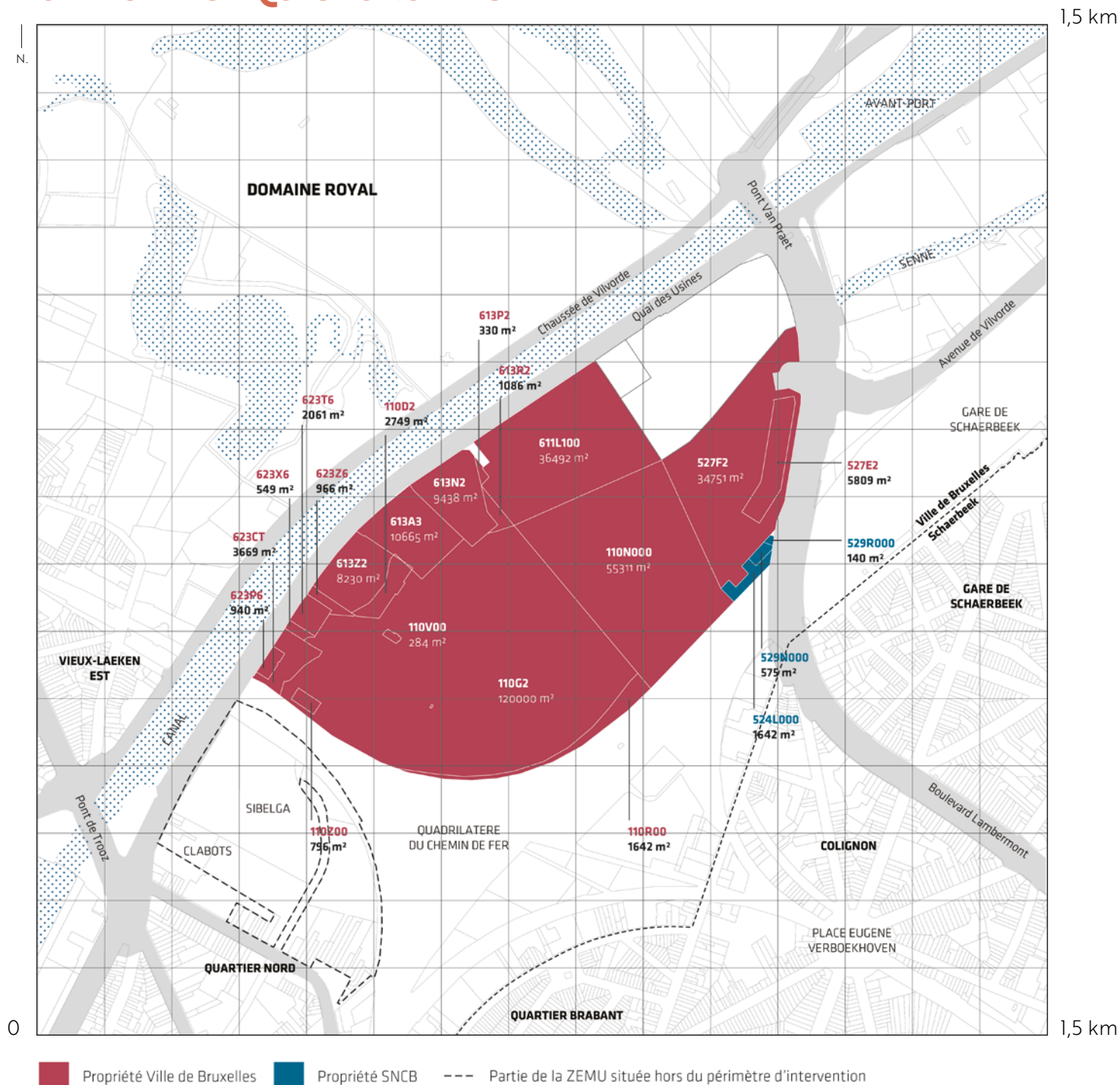


03.

CARTES CRITIQUES ET INTÉRÊTS PUBLICS



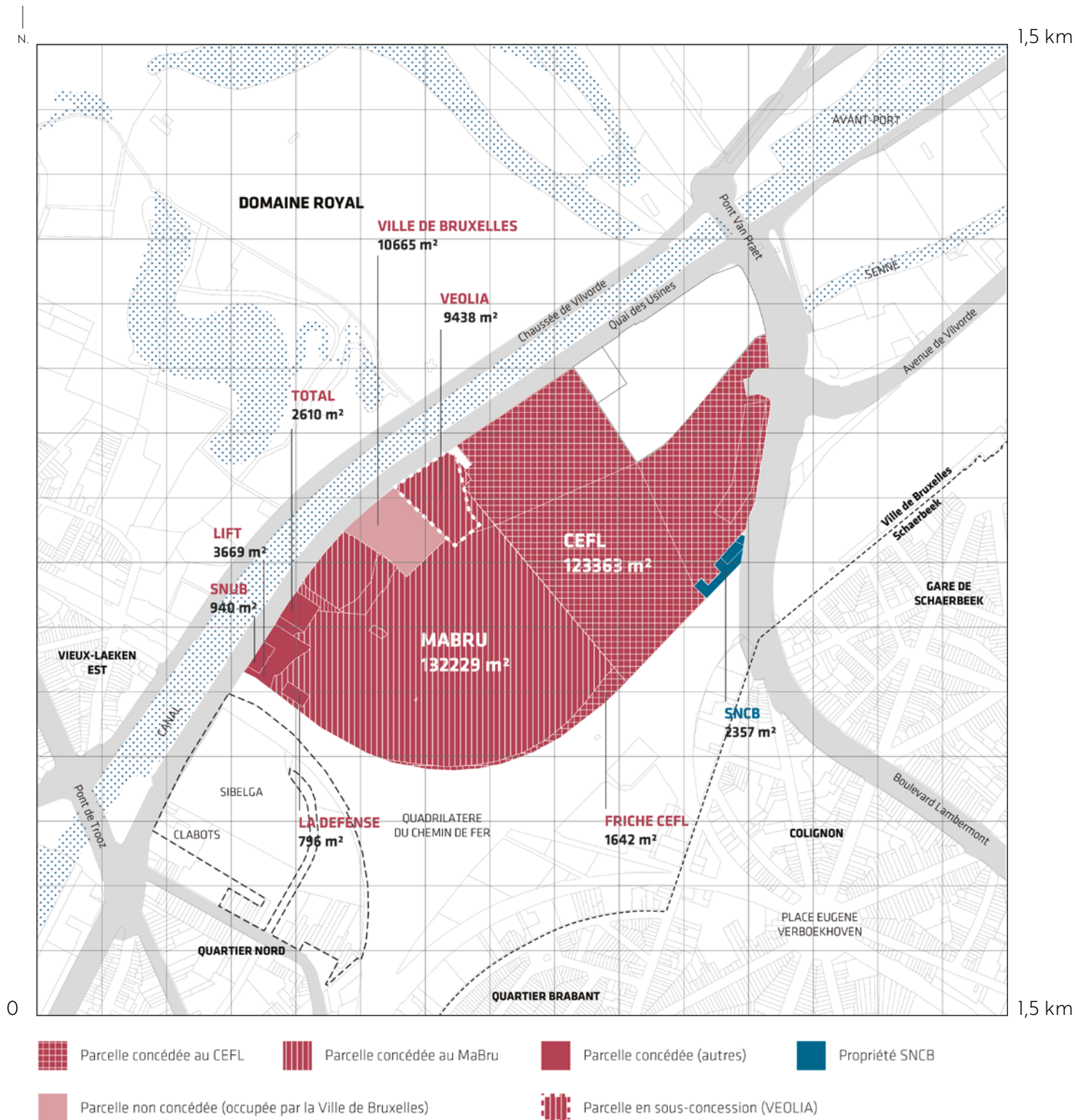
CARACTÉRISTIQUES FONCIÈRES



Parcelles et superficies

La ZEMU Quai des Usines est une zone d'approximativement 30 hectares appartenant presque entièrement à la Ville de Bruxelles. Quelques 22 parcelles composent cette vaste zone parmi lesquelles 19 sont propriétés de la Ville. La SNCB possède trois parcelles de petites tailles en bordure de site, à proximité du chemin de fer et ce, pour un total de 2357 m². Le découpage des parcelles garde la trace de l'évolution historique du site, où de petites constructions le long du Canal ont côtoyé d'immenses industries installées de part et d'autre

de la Senne, encore à ciel ouvert jusque dans les années 1960. Une telle emprise foncière de la part d'un organisme public constitue une réelle opportunité en vue d'un développement spatial cohérent de la ZEMU. La présence de parcelles de très grandes tailles (supérieures à 3 hectares) facilite également l'installation de grands acteurs consommateurs de grands espaces et représente donc un terrain idéal pour les activités logistiques en pleine expansion.

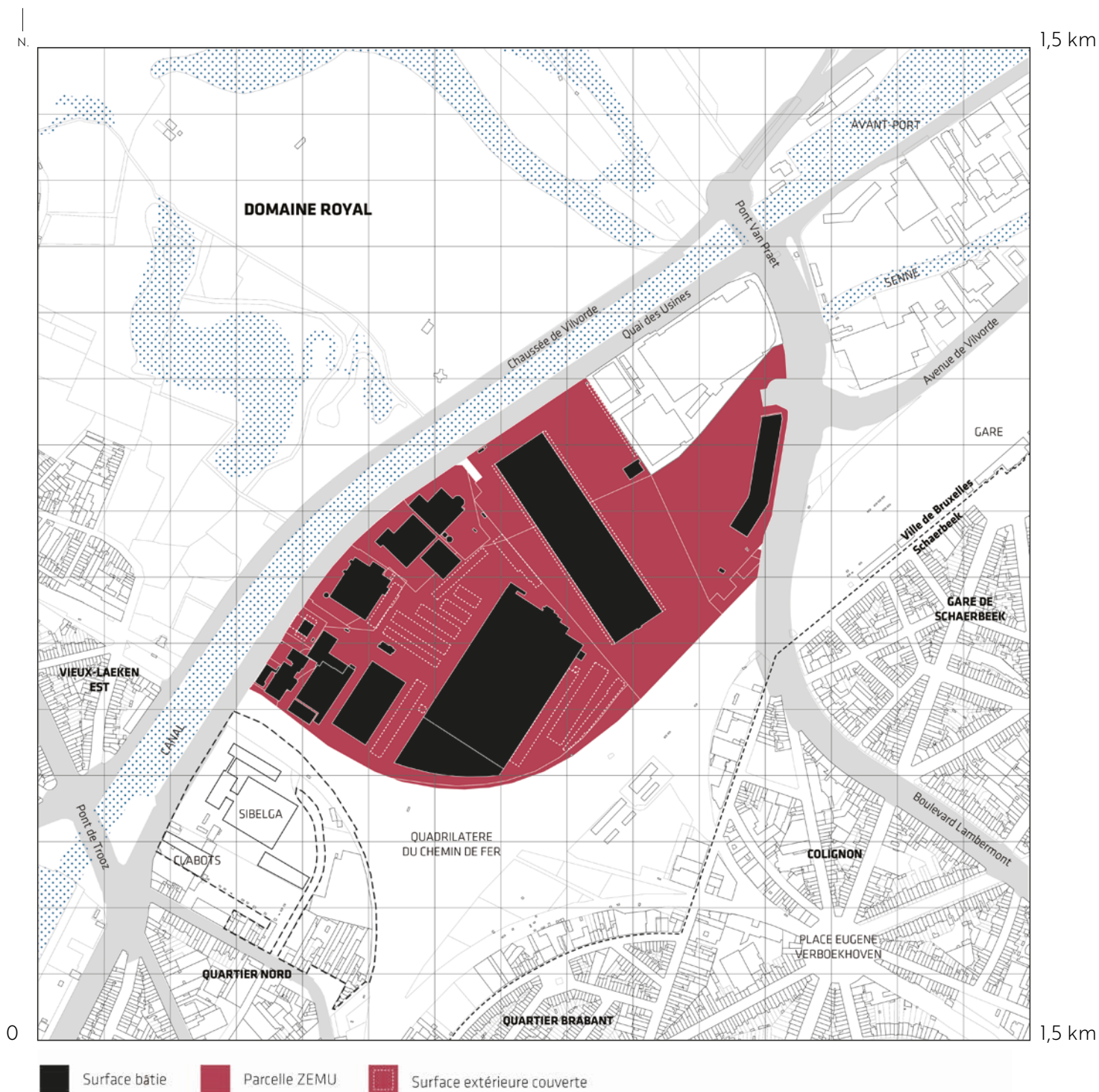


Acteurs et concessions

Les parcelles de la Ville de Bruxelles sont toutes, à une exception près, placées sous des régimes de concession. La Ville confie ainsi l'entière gestion de ses parcelles à des sociétés privées ou à des ASBL, leur laissant également la possibilité de construire. Ces acteurs possèdent ainsi une ou plusieurs parcelles pour une durée déterminée et négociée. Les deux principaux occupants du site, MaBru et CEFL gèrent chacun un ensemble de parcelles dont la fin de la concession est prévue en 2042. MaBru occupe une surface de plus de 13 ha, tandis que le CEFL occupe une

surface de plus de 12 ha. Une spécificité notable est l'occupation d'une des parcelles par la société Veolia, qui bénéficie d'une sous-concession accordée par MaBru.

La durée de chacune des concessions constitue un paramètre-clé à prendre en compte pour une vision de transformation du site à long terme.

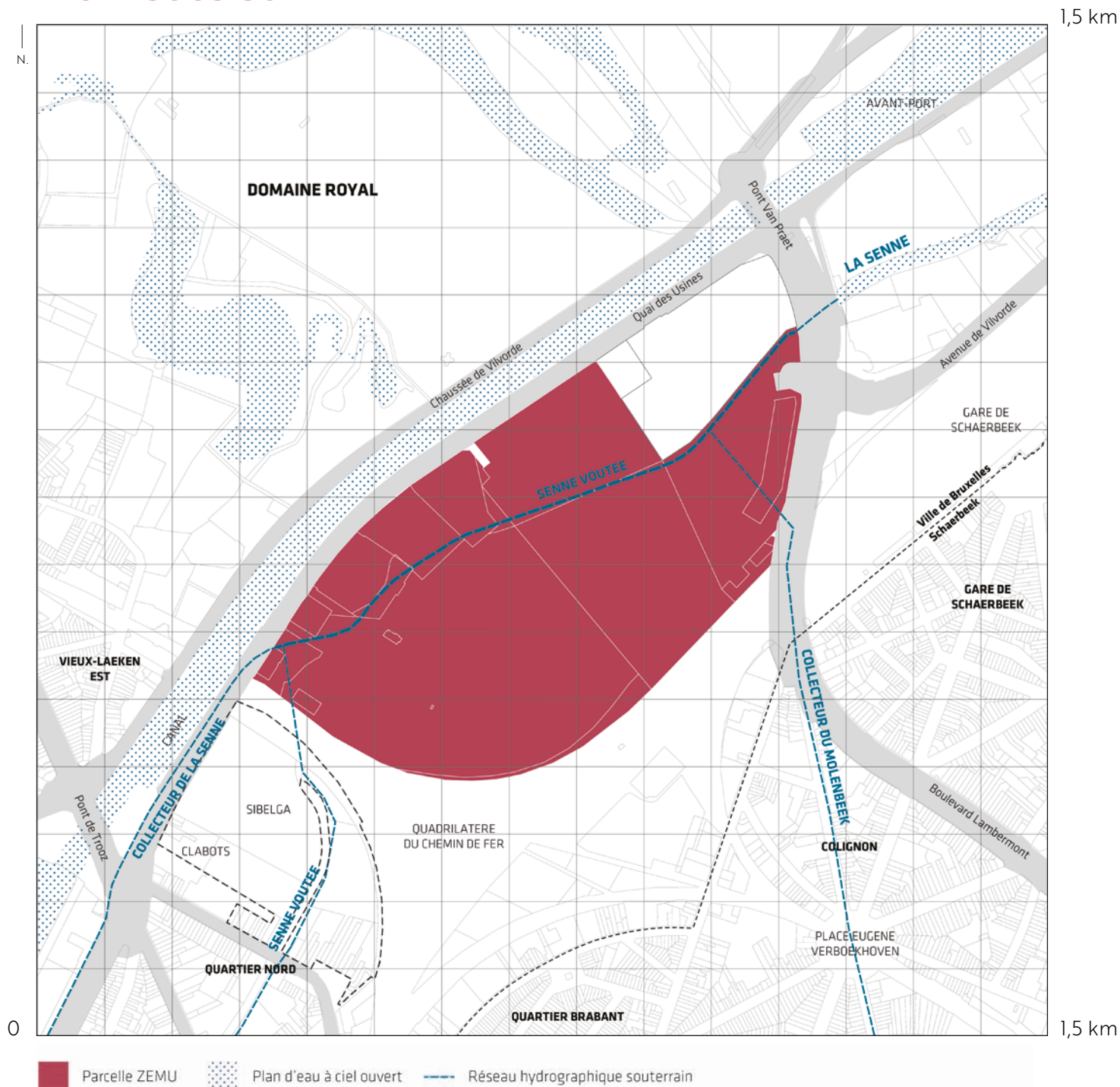


Emprise bâtie et parcellaire

Cette carte des constructions opérées par les différents occupants de la ZEMU montre un coefficient d'occupation des sols relativement faible des parcelles, malgré la présence de bâtiments ayant une grande emprise au sol. En effet, les espaces non-construits et/ou couverts (pointillés blancs sur la carte) constituent les deux tiers des surfaces de la ZEMU. Loin d'être inexploitées, ces surfaces et leur utilisation – tournées notamment vers l'accueil des logistiques – sont reprises en détail dans les cartes suivantes.



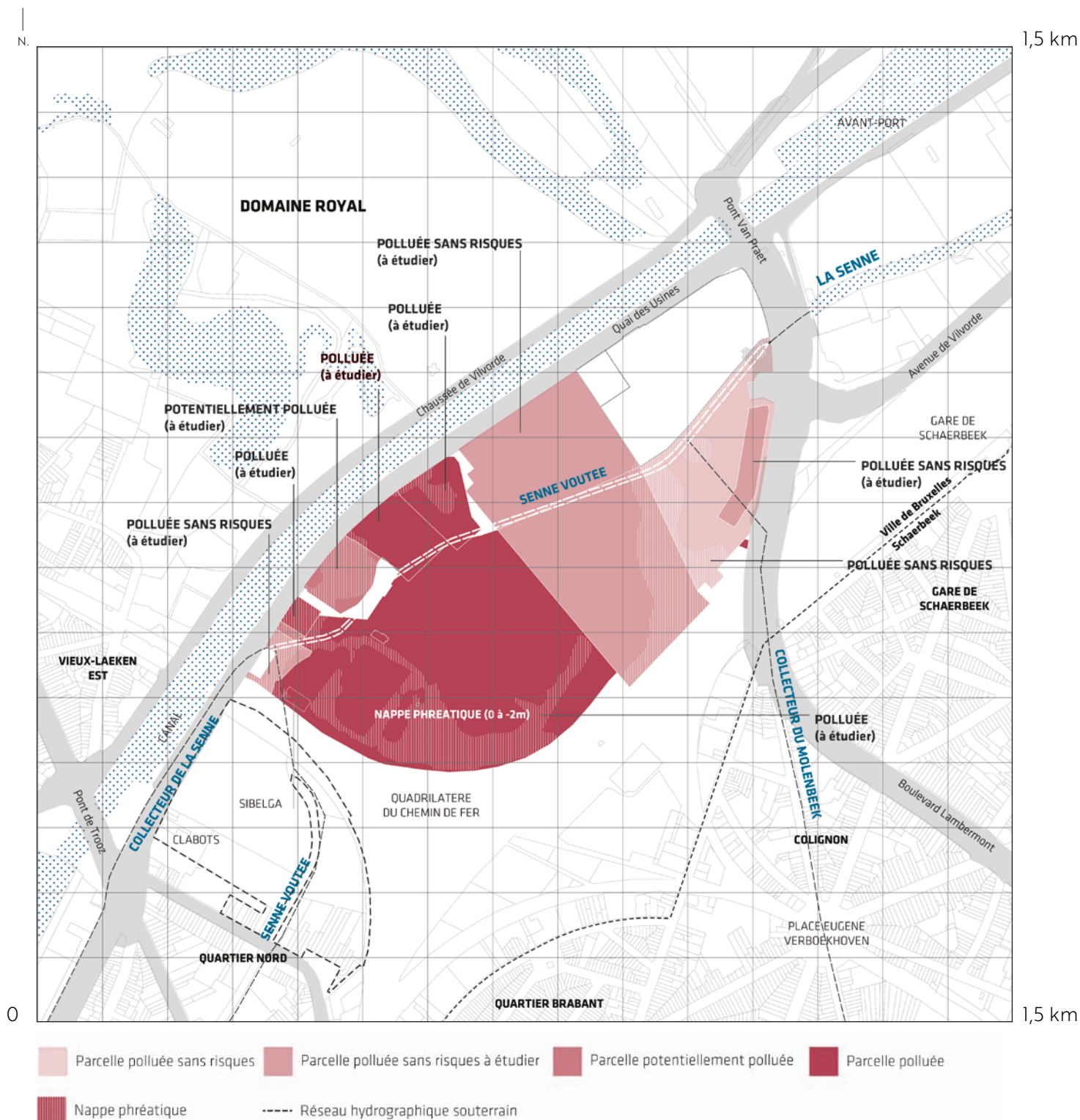
EAU ET SOUS-SOL



Hydrologie et parcellaire

La ZEMU Quai des Usines occupe une position stratégique importante en ce qui concerne la dynamique hydrologique, puisque située dans la vallée de la Senne, principale rivière qui traverse la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, La ZEMU se trouve à la confluence de la vallée du Maelbeek, affluent de la Senne. Aujourd'hui, les deux rivières sont canalisées dans deux collecteurs souterrains. Le collecteur de la Senne est orienté sud-nord et traverse toute la ZEMU, tandis que le collecteur du Maelbeek pénètre sur le site à l'intérieur de la parcelle du CEFL et

rejoint la Senne près de la limite nord de la ZEMU. Du point de vue des eaux souterraines, la nappe phréatique est située très près de la surface, fluctuant entre 0 et 2 mètres sous le niveau du sol. Enfin, le Canal, bien que situé à proximité de la ZEMU, ne joue pas de rôle significatif dans le bilan hydrologique du site, ses niveaux d'eau étant contrôlés et n'interagissant pas avec la dynamique naturelle des eaux souterraines.



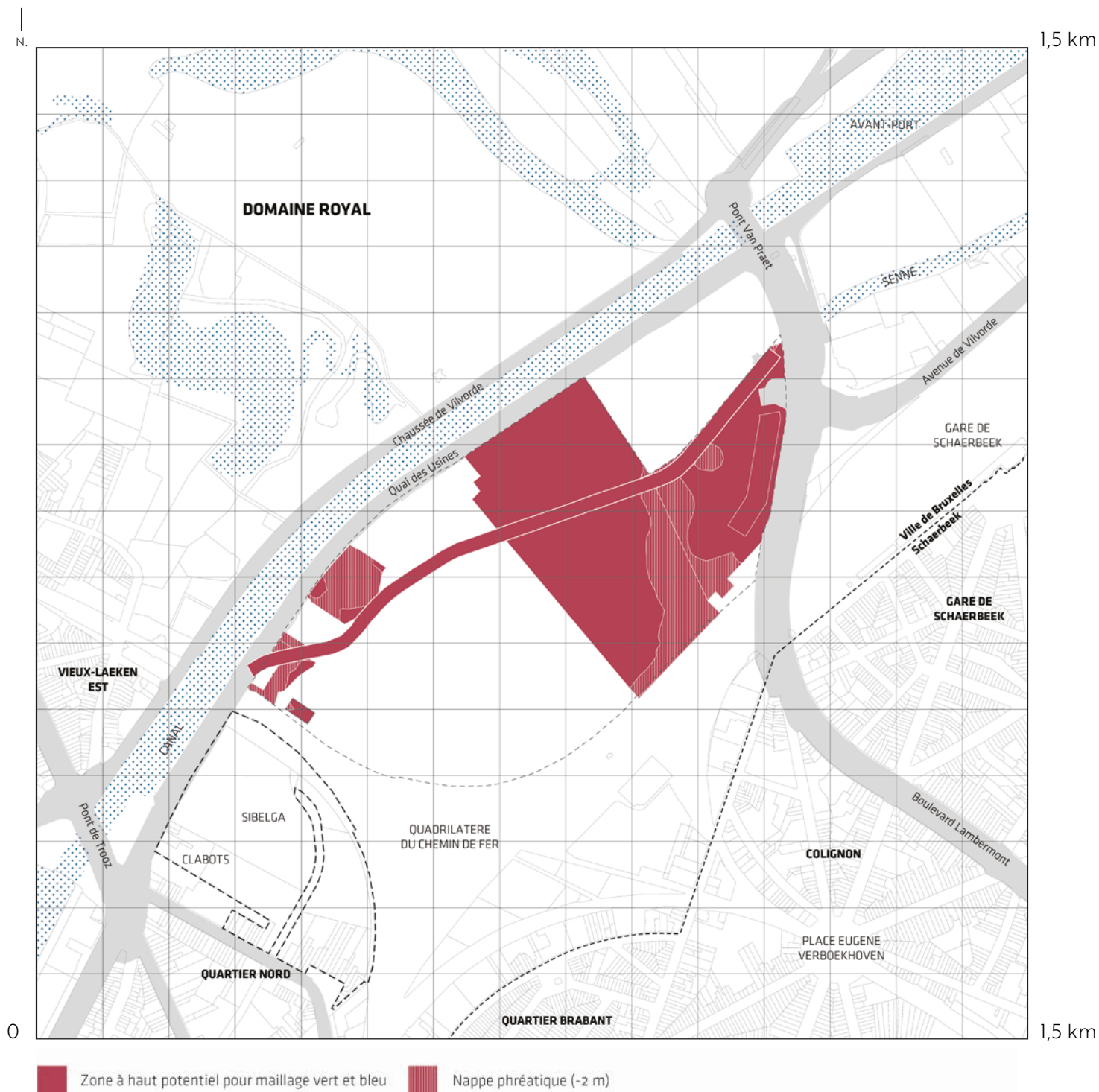
Pollution du sol

La Carte de l'état du sol de Bruxelles Environnement (2022) fournit des indications importantes sur la complexité de la pollution souterraine des parcelles de la ZEMU Quai des Usines. Pour simplifier la lecture du site, on peut distinguer deux zones principales :

- > la zone sud, qui correspond approximativement au MaBru, contient plusieurs parcelles polluées, nécessitant des mesures d'assainissement du sol;
- > la zone nord, qui comprend le CEFL, présente

également des indications de pollution, mais est classée « sans risques ».

Globalement, comme c'est le cas pour de nombreux sites productifs de la Région de Bruxelles-Capitale, la ZEMU Quai des Usines est située sur un terrain pollué « potentiellement pollué » ou « sans risques ». Toutefois, des analyses de sol supplémentaires sont indispensables pour évaluer pleinement la portée et la nature de la contamination et déterminer l'action appropriée.



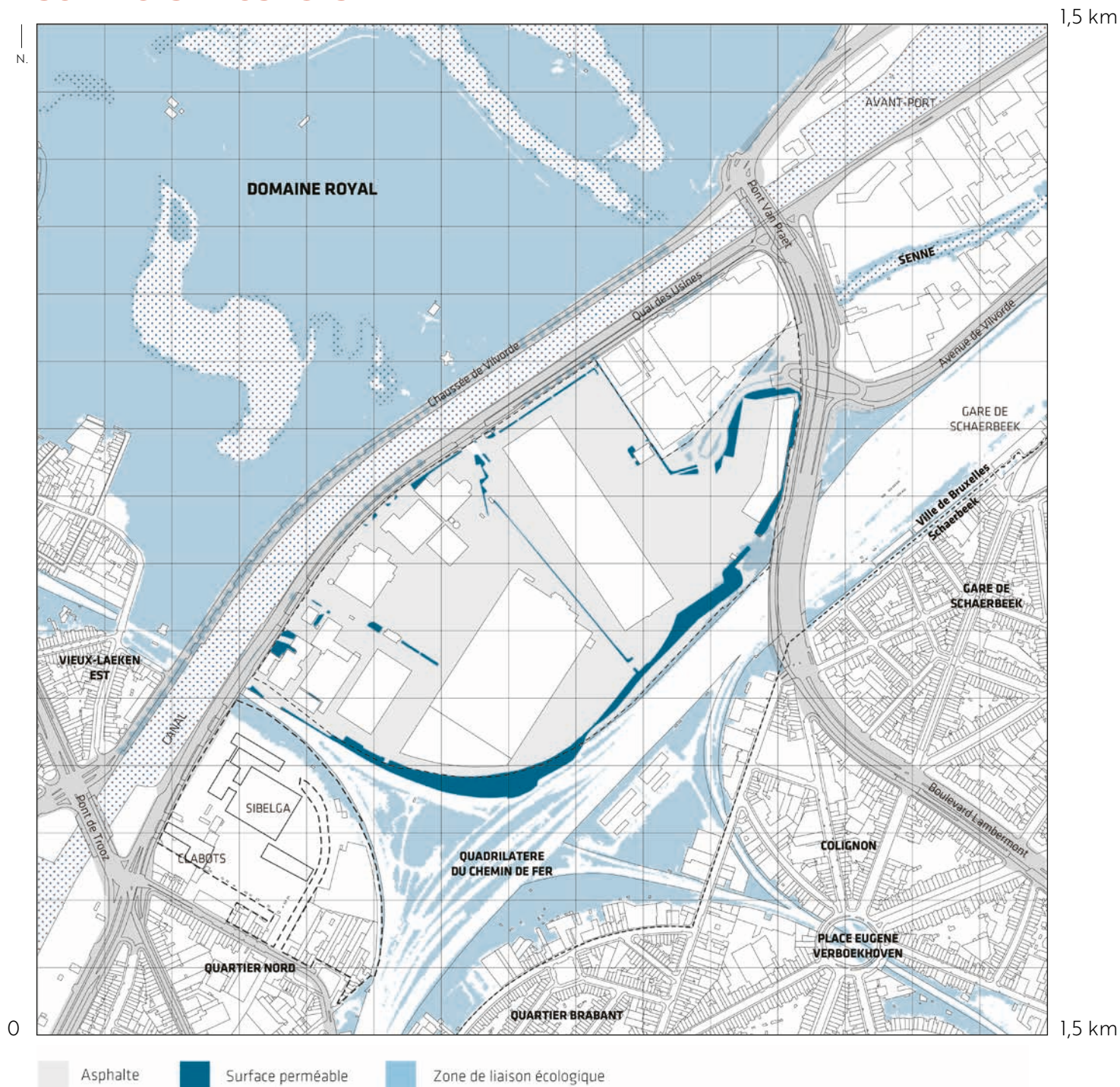
Potentiels pour la trame écologique

Malgré l'absence de surfaces végétalisées significatives, la ZEMU Quai des Usines présente un fort potentiel d'intégration dans la trame verte et bleue. Ce potentiel résulte tout d'abord de sa localisation géographique, puisqu'elle est située à proximité du Domaine royal, du Canal et de la voie ferrée, qui représentent des espaces à fort potentiel de biodiversité. Ces connexions positionnent la ZEMU dans un corridor écologique plus large, renforçant son rôle dans les réseaux régionaux de biodiversité. Deuxièmement, la Senne coule en sous-sol de la ZEMU dans un collecteur souterrain. Bien que la réouverture éventuelle de la rivière dépende de décisions

régionales, la présence de la Senne met en évidence la position stratégique de la ZEMU au sein d'un système écologique plus large, la vallée de la Senne. Dans ce contexte, des actions potentielles de re-végétalisation sur des parcelles moins polluées pourraient être envisagées afin de renforcer la biodiversité et d'améliorer l'infiltration du sol, lorsque cela est possible.



SURFACES ET USAGES

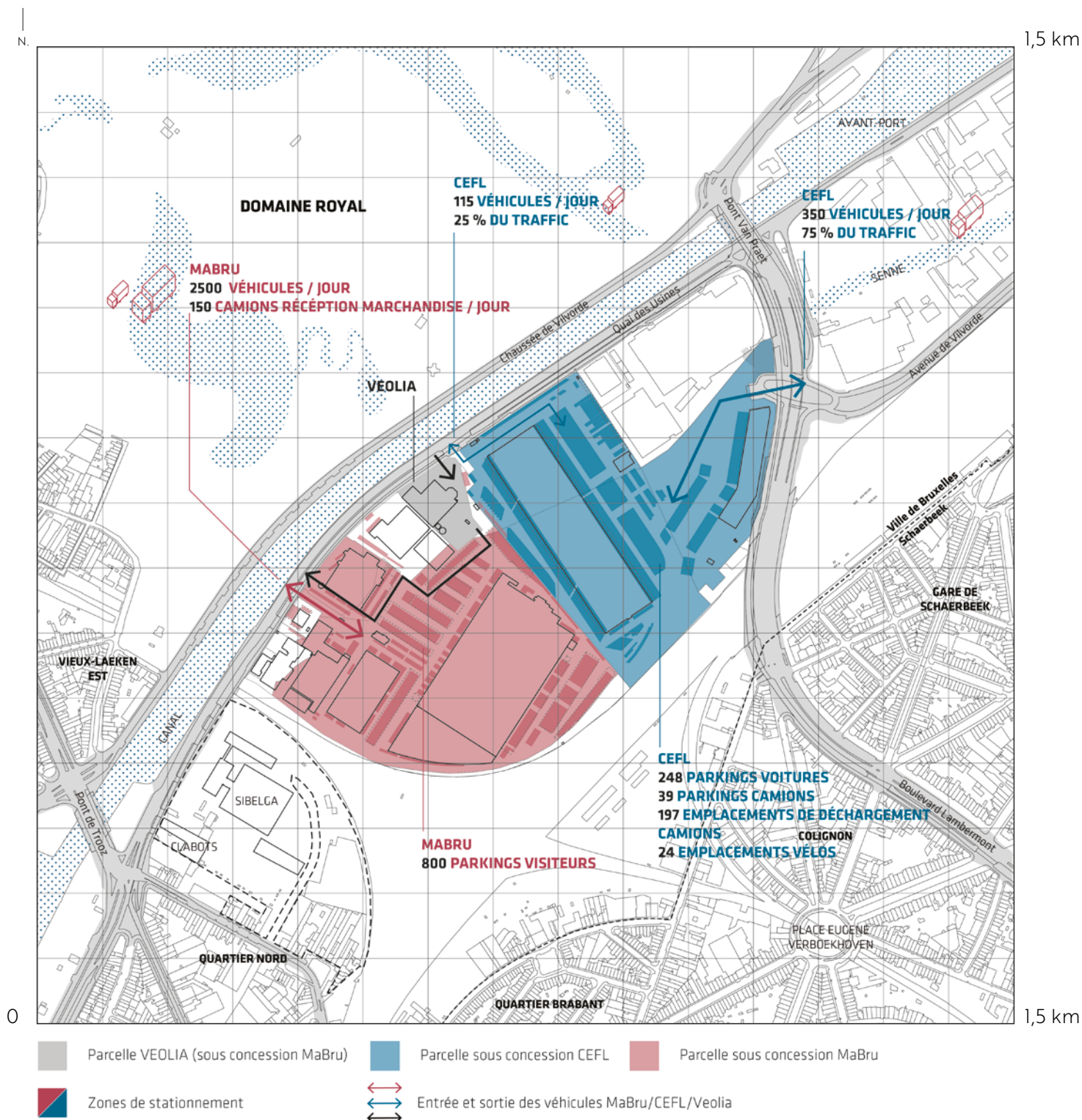


Asphalte et surfaces perméables

La ZEMU Quai des Usines est caractérisée par de vastes surfaces imperméables, conséquence directe de ses fonctions productives et logistiques.

Actuellement, les surfaces asphaltées, donc imperméables, couvrent la majorité de la ZEMU, sur 55 % (équivalent à 165 000 m²) du site total. Ces surfaces sont principalement dédiées à la circulation, au stationnement, au stockage de marchandises à l'extérieur et à d'autres activités industrielles et logistiques. Les toitures

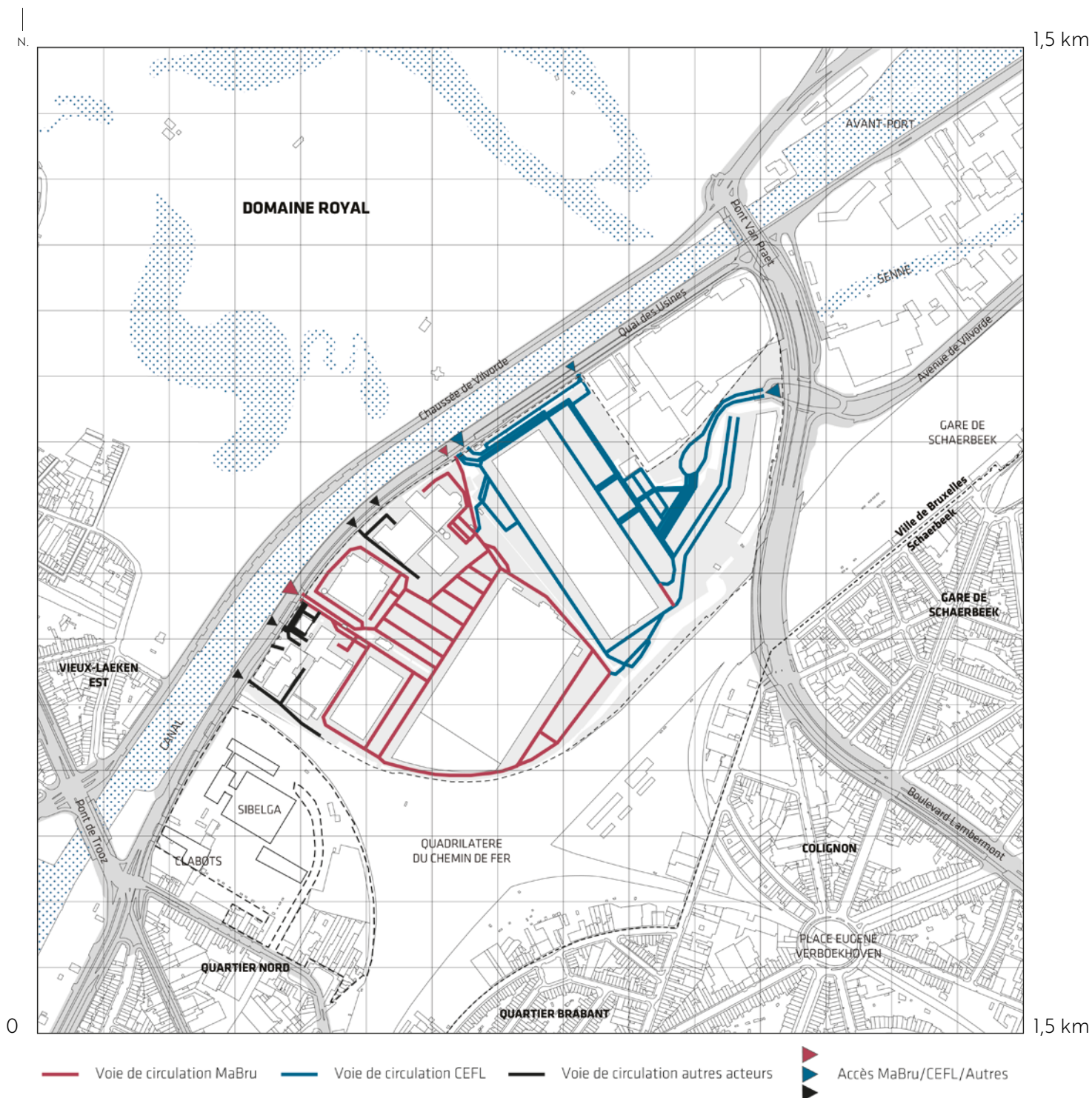
occupent 35 % (soit 107 000 m²) de la ZEMU. En revanche, seuls 7,5 % de la ZEMU sont des surfaces perméables (équivalent à 22 000 m²), qui représentent des espaces résiduels avec la présence de végétation.



Nombre de véhicules par accès

La ZEMU Quai des Usines connaît une activité de trafic importante, en particulier pendant les heures d'ouverture de ses deux principaux centres logistiques : MaBru et le CEFL. Les pics de trafic se situent surtout la nuit, en raison du flux continu de véhicules qui entrent et sortent de la zone. Le site accueille chaque jour différents véhicules : des camions acheminant des produits alimentaires, des camionnettes approvisionnant les commerces d'alimentation et l'Horeca aux niveaux régional et national, ainsi que des voitures utilisées par les travailleurs et les visiteurs. Les chiffres concernant

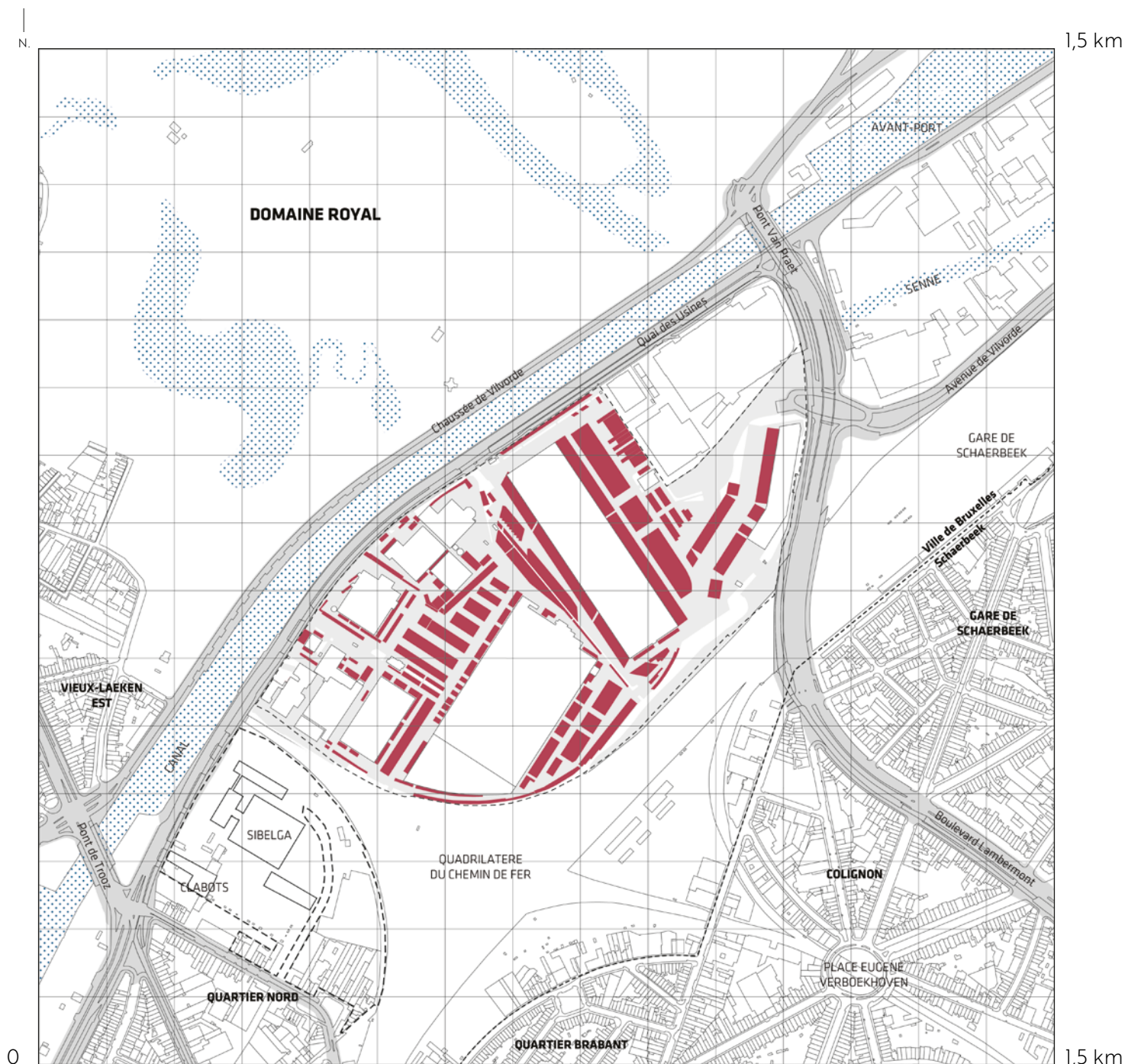
le trafic de la ZEMU ne sont disponibles que pour les sites du MaBru et du CEFL. MaBru accueille quotidiennement environ 2 500 véhicules, dont près de 150 camions chargés de collecter des marchandises en vue de leur redistribution. Le CEFL enregistre également un flux important, avec plus de 450 véhicules par jour, dont 350 gros camions. L'accès au CEFL varie selon les types de véhicules. Les petits camions, représentant 25 % du trafic, empruntent directement l'entrée située sur le Quai des Usines, tandis que les gros camions, qui constituent les 75 % restants, accèdent au site par l'entrée proche du Centre Commercial Docks.



Circulation des véhicules

Au sein de la ZEMU Quai des Usines, 12 % (soit 35 500 m²) de la surface totale est consacrée à la circulation. Ce pourcentage reflète le fort caractère logistique du site, où le transport et l'accessibilité sont essentiels pour les opérations quotidiennes. MaBru et le CEFL ont leurs propres points d'entrée, tandis que d'autres entreprises partagent plusieurs voies d'accès. La plupart de ces entrées, à l'exception d'un accès du CEFL réservé aux gros camions, sont situées le long du Quai des Usines. Pour accéder à ces points d'entrée, il est nécessaire de traverser la ligne de tram, ce qui pose un problème de sécurité important en raison de la visibilité limitée. Ce

point de passage reste un problème critique pour la mobilité et la gestion du trafic dans la zone. Une fois à l'intérieur de la ZEMU, un réseau complexe de routes dédiées à la logistique et à l'accessibilité des parkings structure la circulation interne. MaBru et le CEFL ont tous deux leur propre réseau routier interne.



■ Surface de stationnement

Stationnement des véhicules

Environ 19 % de la surface totale de la ZEMU Quai des Usines, soit 57 000 m², sont dédiés aux infrastructures de stationnement. Quelques 15 % de l'espace sont dédiés au stationnement de camions, tandis que seulement 4 % sont attribués aux voitures, aux visiteurs et aux travailleurs. La capacité de stationnement diffère entre les deux principaux centres logistiques.

MaBru offre environ 800 places de parking spécifiquement pour les visiteurs externes, y compris les restaurants, les épiceries et autres vendeurs de l'HORECA. Le CEFL, en revanche, fournit des données plus détaillées, avec

248 places de parking pour les voitures, 39 places pour les camions et 24 places pour les vélos. En plus de ces chiffres, le CEFL comprend également 197 emplacements de déchargement désignés pour les camions.



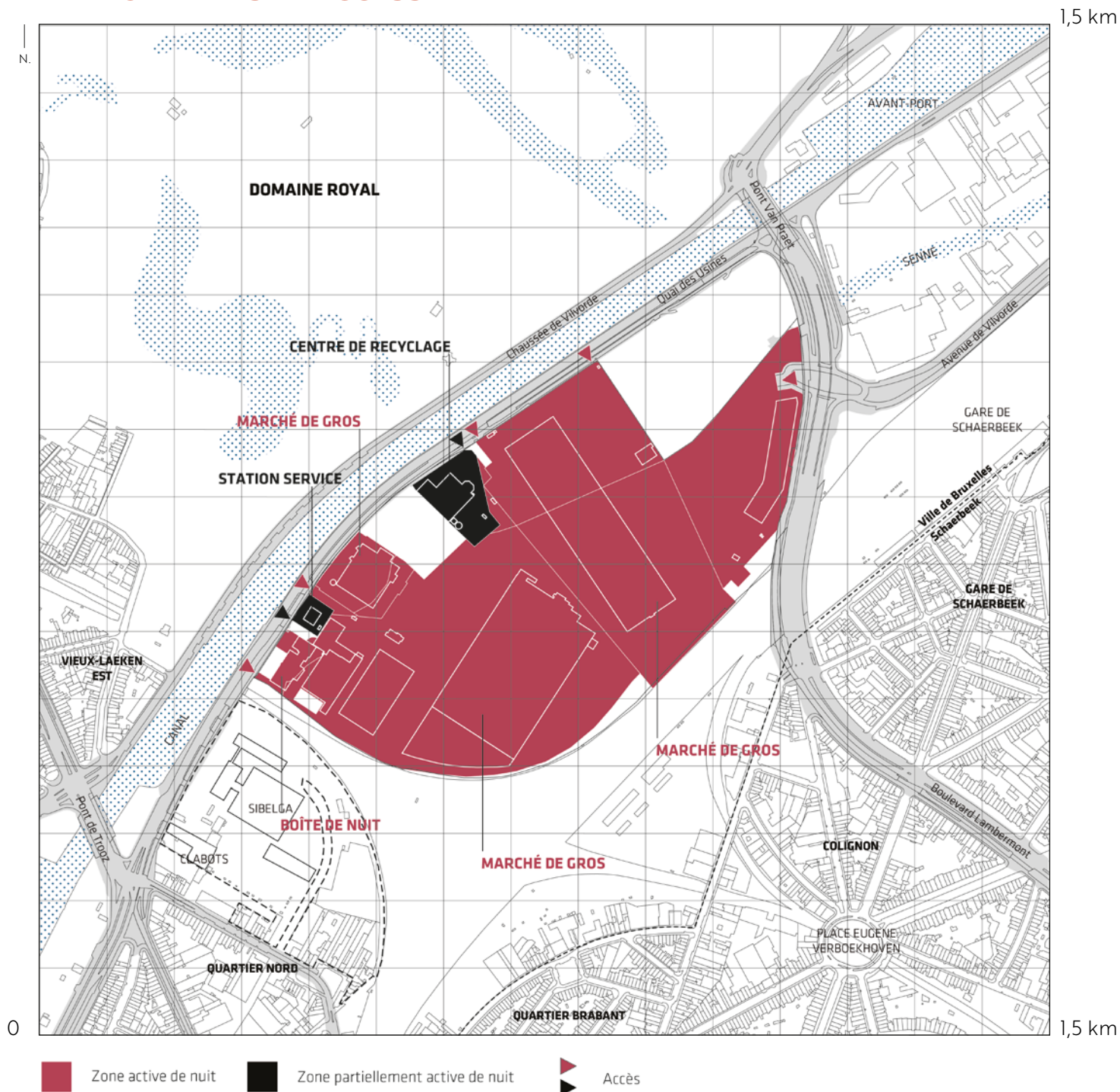
1,5 km

La somme de ces cartes permet de rendre compte d'une occupation hautement intensive des lieux, malgré la présence de grandes surfaces non construites, liées notamment aux besoins sans cesse croissants du MaBru et du CEFL en termes d'espaces de circulation et de stationnement à destination des véhicules de marchandises et de visiteurs. Les espaces non-exploités se répartissent essentiellement sur la périphérie sud de la ZEMU, mais seront prochainement réduits par un projet d'extension du parking sur la parcelle du CEFL. Malgré sa surface limitée, cette bordure constitue une zone d'opportunité pour le développement

45



TEMPORALITÉS ET ACCESSIBILITÉ



Activité du site pendant la nuit

La ZEMU est majoritairement active durant de la nuit avec l'ouverture des marchés de gros. De 4 h à 8 h du matin, des centaines de véhicules entrent et sortent du MaBru et du CEFL et plus de 800 visiteurs quotidiens fréquentent les halles du marché matinal. D'autres activités présentes sur la ZEMU fonctionnent également de nuit, notamment le Night-club « Lift ». La station-service Total est partiellement opérationnelle, tandis que le centre de recyclage Veolia ouvre dès 6 h du matin, au moment où le marché matinal se termine. Cette activité nocturne intense engendre

des nuisances sonores peu compatibles avec un environnement résidentiel. Cependant, l'enclavement du site limite considérablement l'impact de ces nuisances sur les quartiers habités à proximité, ce qui en fait un espace stratégique pour le développement d'activités productives et logistiques. Malgré cette dynamique, aucune desserte nocturne en transport public n'est actuellement disponible.

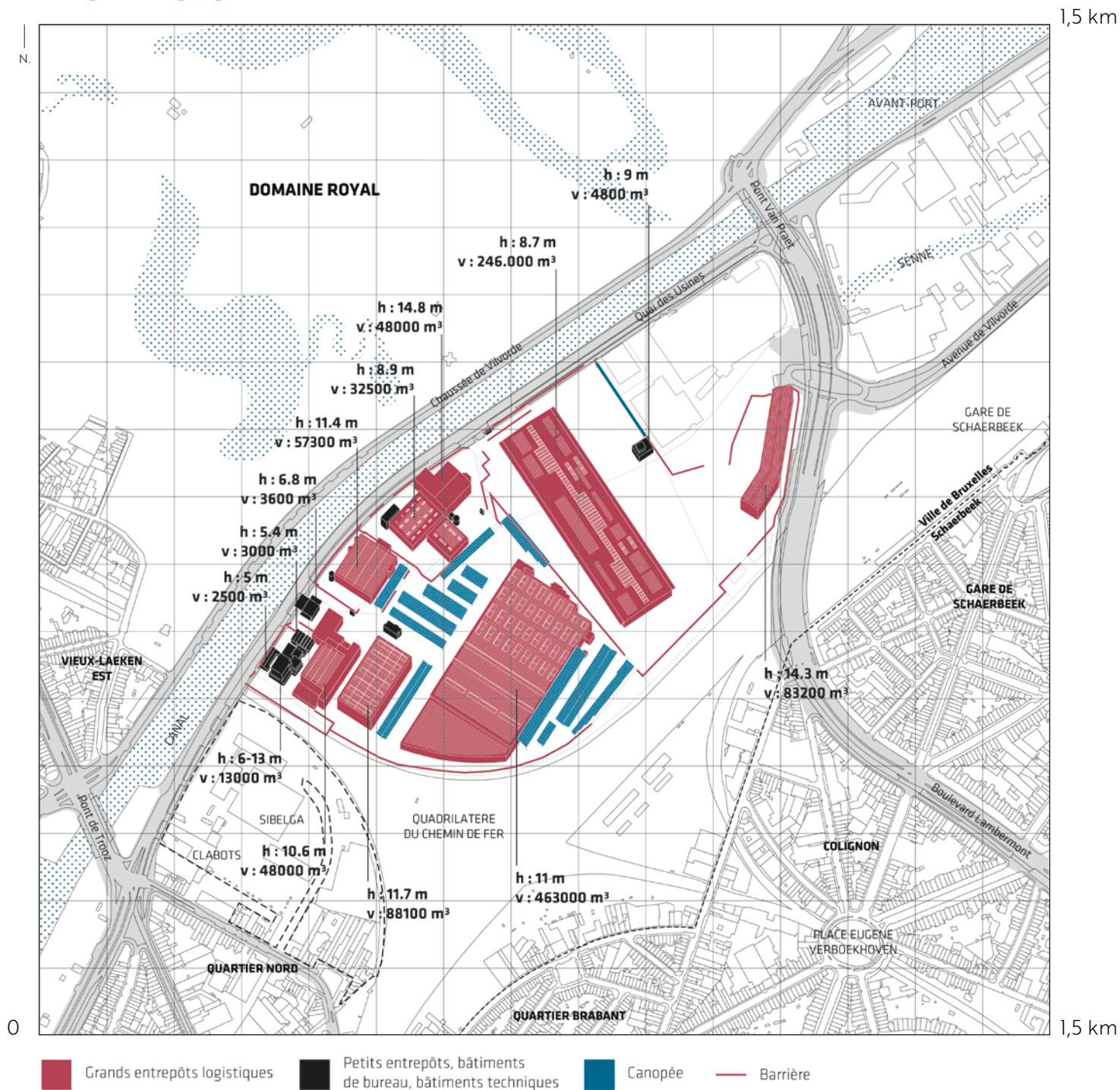


à une dynamique de mixité fonctionnelle.

Au cours de la journée, la ZEMU bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public grâce à la présence des trois arrêts de tram sur son pourtour ainsi que le passage de plusieurs lignes de bus. Les infrastructures de mobilité active sécurisées, permettant un accès rapide aux quartiers résidentiels de Colignon et de la gare de Schaerbeek, restent néanmoins insuffisantes. Des cyclostrades, qu'elles soient existantes ou en projet, passent à proximité du site, mais ne permettent pas un franchissement direct de la ZEMU, en particulier sur l'axe gare de Schaerbeek - Jules de Trooz.



ARCHITECTURE



Volumes, typologies et barrières

L'environnement bâti de la ZEMU est constitué principalement d'entrepôts logistiques de grande capacité, de plusieurs bâtiments de petit volume correspondant à des entrepôts anciens, des bâtiments techniques, un Night-club et des bureaux, et de structures en forme de canopée recouvrant les espaces de stationnement. De nombreuses clôtures entourent et délimitent les différentes parcelles du site, ce qui fait que la ZEMU n'a aucune véritable interface avec l'espace public, à l'exception de la station-service Total. Les grands volumes sous toiture

des entrepôts logistiques du MaBru et du CEFL ont un potentiel intéressant en termes de densification programmatique. De nouvelles fonctions complémentaires au marché de gros pourraient être aménagées en hauteur à l'intérieur de ces volumes, augmentant ainsi le coefficient d'occupation du sol des bâtiments logistiques. Les structures de ces entrepôts pourraient se prêter aisément au réemploi, notamment en cas de reconfiguration spatiale du site.



Food Warehousing Cond

04.

TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT SPATIAL

ENJEUX

À partir des analyses précédentes, plusieurs enjeux peuvent être identifiés :

Statuts juridiques

- La ZEMU Quai des Usines présente une opportunité unique de développement grâce à la maîtrise foncière quasi totale de la Ville de Bruxelles et à la présence de grandes parcelles favorisant l'implantation d'acteurs logistiques à proximité du centre-ville. Le maintien de ces fonctions logistiques est central dans l'élaboration des scénarios prospectifs.
- Le régime de concession joue un rôle clé dans le développement de la ZEMU, en imposant des perspectives à très long terme. Cette condition exige d'adopter une vision stratégique qui intègre le phasage des différentes concessions.
- La présence de parcelles de taille plus réduite le long du Quai des Usines non attribuées au MaBru et au CEFL permet d'envisager le développement d'une frange de nouvelles fonctions et de nouveaux bâtiments compatibles avec l'affectation logistique des grandes parcelles et capables d'améliorer la qualité spatiale et urbaine en bordure de Canal.
- L'alignement du parcellaire sur le tracé historique de la Senne offre une opportunité pour valoriser le paysage et la biodiversité, à condition de concilier cette ambition avec les exigences logistiques du site.

Eau et sous-sol

- Les volumes d'eau de ruissellement issus des surfaces imperméables et des grandes toitures surchargent le réseau d'égouttage et augmentent le risque d'inondation. Leur gestion in-situ doit être privilégiée, notamment par des systèmes de récupération et des dispositifs végétalisés, grâce à une déminéralisation parcimonieuse des surfaces logistiques et à l'aménagement d'une trame bleue dans les zones végétalisées en bordure de site.
- La pollution du sol et la présence affleurante de la nappe rendent difficile la gestion de l'eau par infiltration. Les dispositifs doivent être réalisés soit après analyse à des endroits où la pollution est tolérée, soit après une décontamination du sol.

Surfaces et usages

- Le nombre important de véhicules transitant au sein de la ZEMU participe à la congestion des voies de circulation, à l'apparition de conflits de mobilité aux abords du site, et à l'émission de gaz et particules polluantes. Dans le cadre du programme du CRU8, une étude de mobilité, prise en charge par Bruxelles Mobilité, est prévue. Son périmètre d'étude est situé entre le Pont Van Praet et le pont Teichman/Boulevard Lambermont. L'objectif est de trouver des solutions aux problèmes de circulation, d'envisager des alternatives en vue de réduire le nombre de véhicules et de développer la mobilité durable en aval du marché (livraison durable sur le dernier kilomètre).
- Le développement futur de la ZEMU doit garantir un accès sécurisé et fluide du fret logistique et résoudre les conflits de mobilité sur le Quai des Usines, notamment liés à la proximité du passage du tram, et au manque d'aménagements pour la mobilité douce.
- L'optimisation de l'usage des sols et l'agencement des infrastructures pour allier développement logistique et durabilité, en valorisant les espaces fragmentés et en intégrant des solutions innovantes pour les flux et le stationnement.
- En dépit d'une absence notable de surfaces végétalisées, la proximité de la ZEMU avec le Domaine royal, le Canal et la voie ferrée en fait un maillon stratégique du maillage vert et bleu de la Région.
- Les espaces inexploités situés en périphérie sud et au centre du site représentent une opportunité pour le développement d'un maillage vert et bleu permettant d'améliorer les qualités écologiques de la ZEMU, de lutter contre les îlots de chaleur et d'apporter une meilleure qualité de vie aux usagers.
- La mutualisation de certains programmes et infrastructures au bénéfice du MaBru et du CEFL constitue un enjeu clé pour réduire les emprises bâties et encourager les interactions et collaborations en économie circulaire. Le partage d'un centre de recyclage des déchets alimentaires, la mise en place d'un réseau de chaleur commun, la récupération des eaux de pluie, la production d'énergie photovoltaïque ainsi que la revalorisation des anciennes structures bâties sont autant de pistes à explorer dans le cadre du développement futur de la ZEMU.

Temporalités et accessibilité

- La faible activité du site pendant la journée doit être résolue par l'introduction de nouvelles fonctions sur la partie de la Rive. Ces fonctions doivent renforcer l'attractivité de la ZEMU en tant que hub logistique agroalimentaire et permettre la fréquentation du public de manière sécurisée sur les abords du site.
- Le développement de liaisons sécurisées pour les piétons et les cyclistes, notamment sur l'axe gare de Schaerbeek - Jules de Trooz, est indispensable pour améliorer la connexion entre les quartiers de la commune de Schaerbeek et du Vieux Laeken.
- L'évolution de la ZEMU doit prévoir une sécurisation accrue de l'enceinte logistique du fait de l'intensification croissante de l'activité nocturne.
- Le recours au transport fluvial mérite d'être sérieusement envisagé comme alternative ou complément aux modes de transport classiques pour l'acheminement de marchandises. Cette option prend tout son sens à l'échelle du dernier kilomètre, en particulier en direction du centre-ville de Bruxelles, où la densité du trafic routier constitue un enjeu majeur de mobilité et de durabilité. La réflexion sur le potentiel logistique de la voie d'eau s'inscrit plus largement dans un contexte urbain, où les flux de marchandises contribuent à la saturation du réseau routier et aux nuisances environnementales associées. À ce titre, le programme du Contrat de Renovation Urbaine n° 8 (CRU8) prévoit une étude de mobilité globale, qui pourrait utilement intégrer l'évaluation du fret fluvial comme levier de report modal. Il s'agira d'associer à la réflexion le Port de Bruxelles ainsi que la Communauté Portuaire de Bruxelles.
- Le fret ferroviaire mérite également d'être envisagé comme une alternative logistique durable dans le cadre du développement de Mabru. La situation stratégique du site, à proximité d'infrastructures ferroviaires existantes, offre un potentiel intéressant pour revaloriser ce mode de transport, souvent sous-exploité en milieu urbain. Le recours au fret ferroviaire permettrait de réduire significativement le nombre de camions en circulation. Il pourrait servir au transport de marchandises en amont (arrivée sur le site) ou, dans certains cas, en aval vers d'autres centres logistiques régionaux.

Architecture

- Aujourd'hui enclavé et délimité par de nombreuses clôtures, le site manque d'interactions avec l'espace public. Il est essentiel de repenser son interface au travers de typologies bâties plus ouvertes, venant animer le Quai des Usines et rendant lisibles les grands accès logistiques.
- Des typologies en hauteur doivent être intégrées afin d'optimiser l'occupation du sol aujourd'hui saturé par le stationnement et introduire des formes de mixité innovantes et compatibles avec la fonction logistique.
- La revalorisation des entrepôts logistiques existants représente également une opportunité clé. Les vastes volumes sous toiture offrent un potentiel intéressant pour densifier les usages du marché de gros.

Préfigurer et imaginer la spatialisation de la ZEMU à partir d'un ensemble de principes modulables et combinables entre eux, permettant d'explorer et d'accompagner différentes configurations spatiales.

LA RIVE

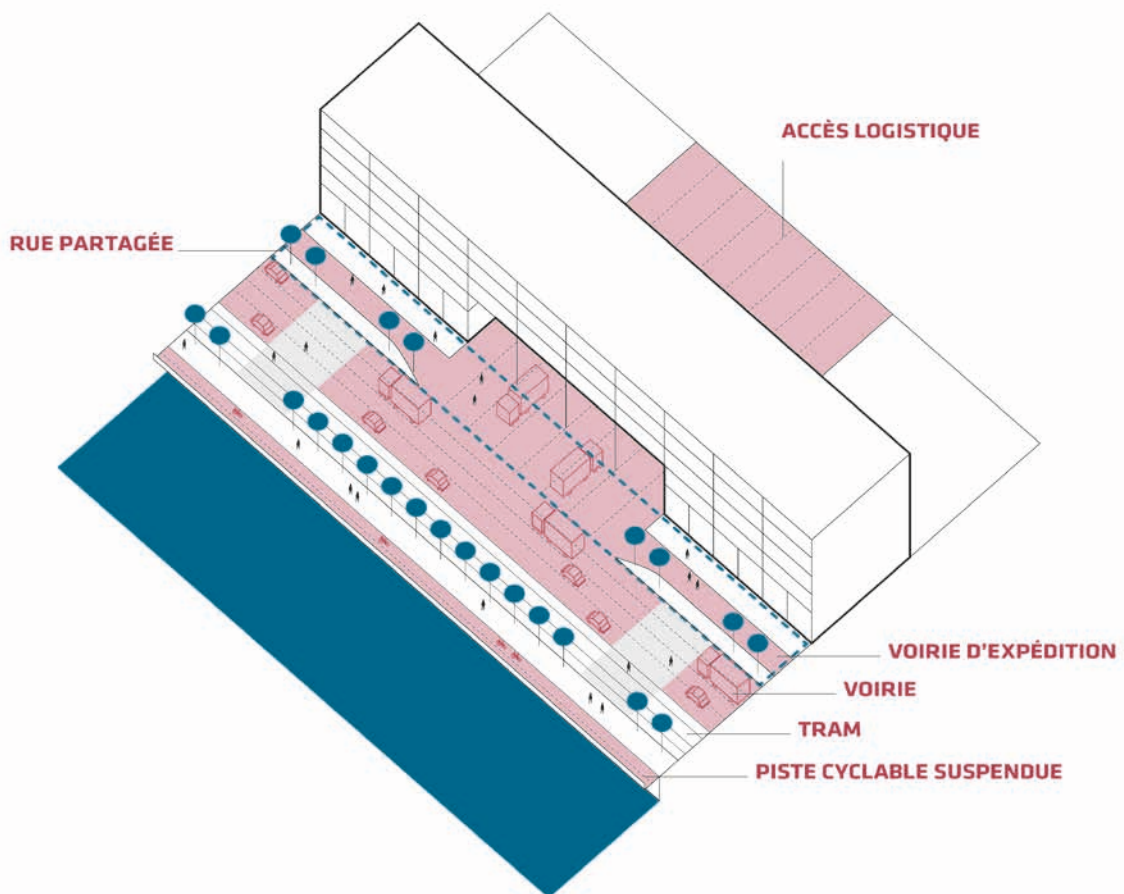
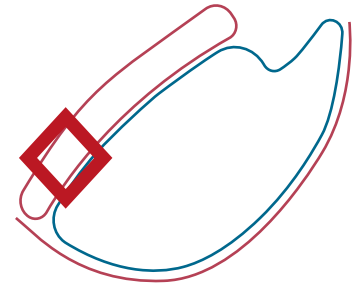
Une répartition des flux sur le Quai des Usines

En aménageant une piste cyclable et piétonne ainsi que la ligne de tram du côté du Canal, la séparation entre le trafic logistique et les flux de mobilité active est assurée, éliminant ainsi tout conflit avec le tram. Une voirie d'expédition parallèle au Quai des Usines permet aux petites camionnettes de livraison de desservir les nouveaux espaces au rez-de-chaussée. Plus apaisée, cette voirie peut être partagée avec les piétons.

Entre la piste cyclable/piétonne et la ligne de tram, une nouvelle rangée d'arbres et des bancs peut être installés afin de créer un espace public linéaire et ombragé reliant Jules de Trooz au Centre Commercial Docks. Enfin, un bâtiment d'entrée marque l'accès à la zone logistique située au cœur du site, tout en structurant plus clairement les espaces publics devant le bâtiment et le long du Canal.



↑ Proposition de réaménagement du M.I.N Marseille Arnavaux, FR



Des toitures et des rez-de-chaussée actifs

Dans cette configuration, un bâtiment en façade agit comme une interface entre la ville et la zone logistique. Sa programmation doit être soigneusement étudiée. Le rez-de-chaussée accueille principalement des activités accessibles au public, telles que des showrooms alimentaires, des restaurants — sociaux — ou des ateliers. Aux étages, des espaces administratifs et de réunion peuvent héberger un nouveau pôle «Good Food», comprenant des bureaux, des salles de conférence et des espaces de formation. Par ailleurs, la toiture peut être aménagée pour y recevoir des installations sportives à destination des habitants du quartier. Ce bâtiment d'entrée offre ainsi un aperçu du fonctionnement interne du site, tout en facilitant la communication, les échanges et la formation.



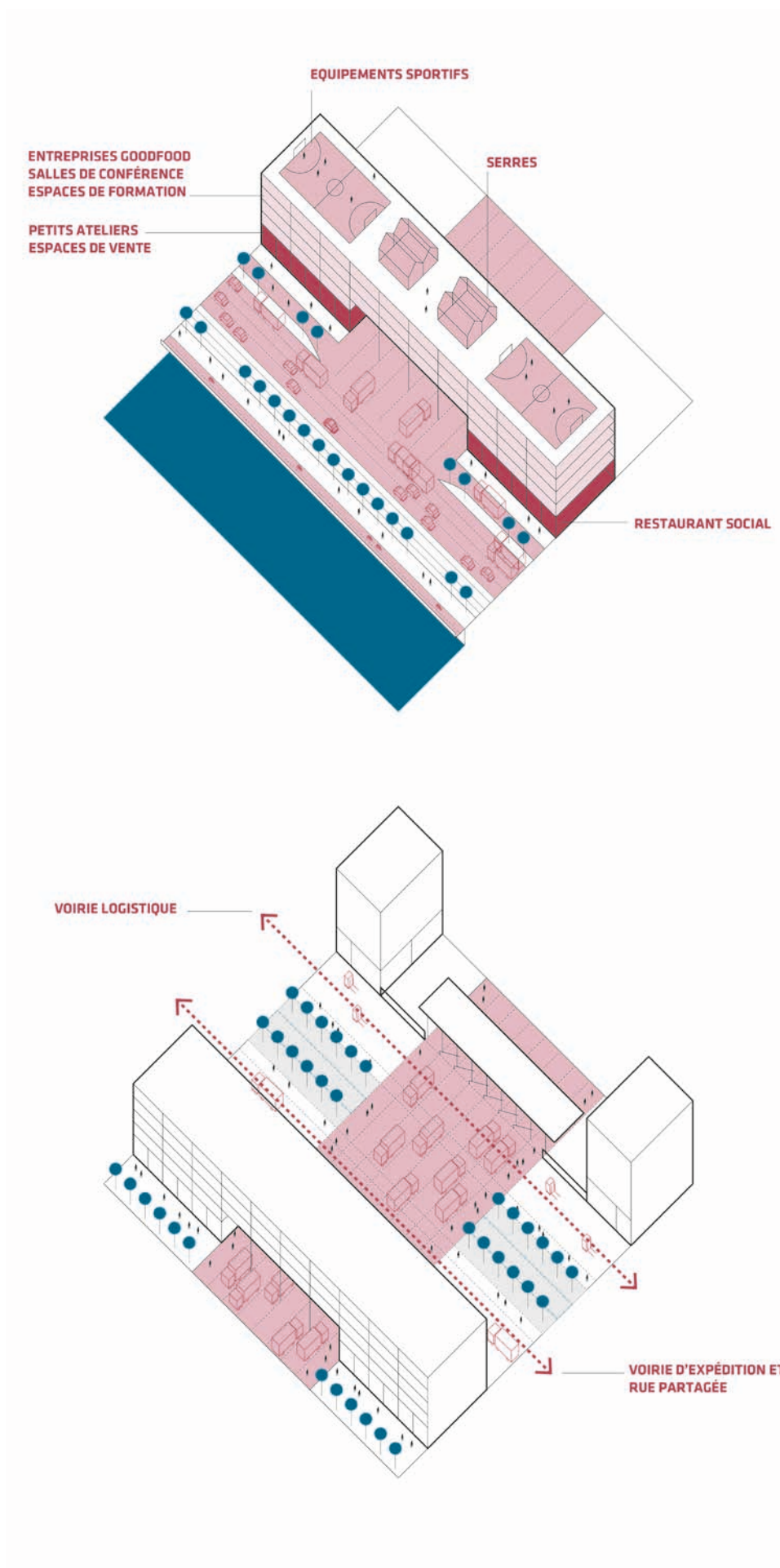
↑ Park and Play, JAJA architectes, Copenhagen, DK

Des accès optimisés et sécurisés

Le portail principal d'entrée du MaBru, incluant un contrôle d'accès et un guichet de péage, peut être reculé vers l'arrière afin de limiter les embouteillages sur le Quai des Usines. La capacité de la zone d'attente peut également être augmentée afin d'optimiser la fluidité du trafic des véhicules.



↑ Portail d'entrée du MaBru, Bruxelles, BE



Une zone tampon située au-dessus de la Senne souterraine

Entre le bâtiment en façade et la zone logistique, le tracé originel de la Senne, aujourd'hui enterrée, peut être mis en valeur par un aménagement paysager servant de zone tampon verte. Cet espace garantit une transition sécurisée entre le cœur logistique et les activités plus ouvertes au public. Une végétation variée souligne cette zone, et s'accompagne de voiries dédiées à la petite logistique. De plus, des zones de rétention des eaux pluviales en pleine terre, alimentées par les eaux de toiture, favorisent la croissance végétale et contribuent au rafraîchissement urbain. Cet aménagement offre également aux travailleurs de la ZEMU des espaces de détente au pied des bâtiments.



↑ Expedition Mews (voirie d'expédition partagée), CityGate Petite Île, Citydev, Bruxelles, BE

Vers une ouverture accrue?

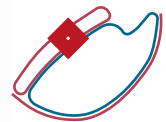
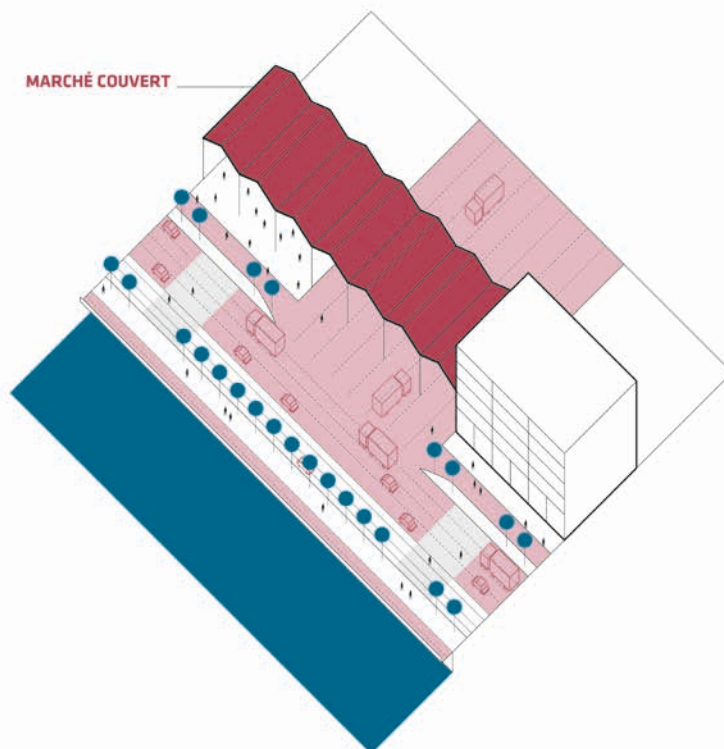
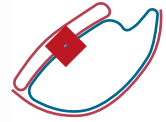
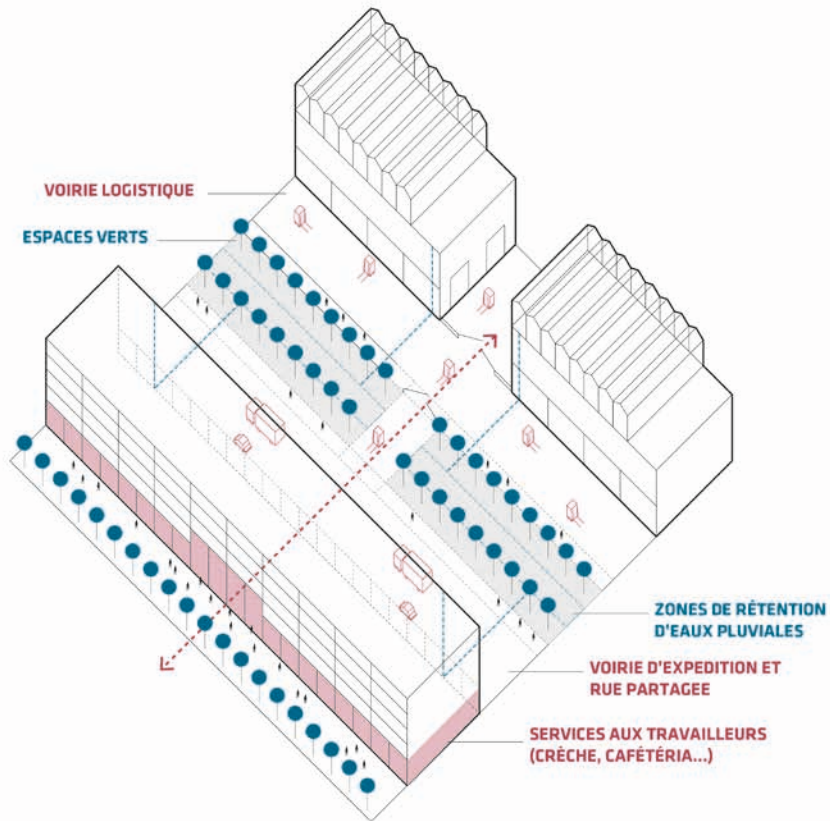
Sécuriser la zone logistique tout en facilitant l'accès aux espaces situés devant l'entrée reste un enjeu majeur. Comment concilier ces impératifs pour structurer harmonieusement ces différents espaces?

Le long du canal, un bâtiment-portique peut être envisagé pour moduler le degré d'interaction entre les espaces. L'axonométrie à droite, illustre la possibilité d'intégrer des auvents le long de la façade du Canal, permettant d'accueillir, en plus de la brocante hebdomadaire, d'autres marchés et événements, contribuant ainsi à l'animation de la vitrine du marché matinal.

L'auvent joue un rôle d'interface, pouvant être utilisé aussi bien pour des événements publics que pour les infrastructures du marché de gros.



↑ Material Village, Tetra Architecten, Bruxelles, BE



Ou une configuration plus fermée ?

Une autre approche consiste à privilégier une façade plus enclavée, ponctuée de petites places ouvertes sur le Canal. Ces espaces en retrait offrent des opportunités pour des activités et événements publics. Cette configuration, dans laquelle des séquences végétalisées pourraient prendre place, apporte un rythme et une animation le long du quai des Usines.



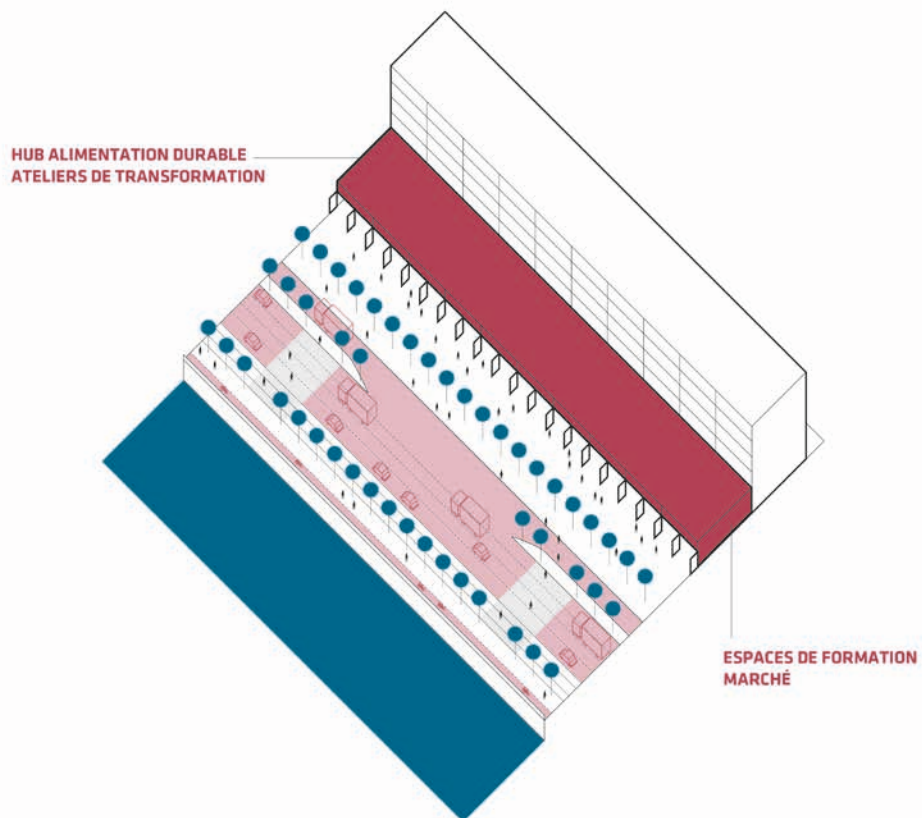
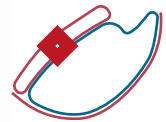
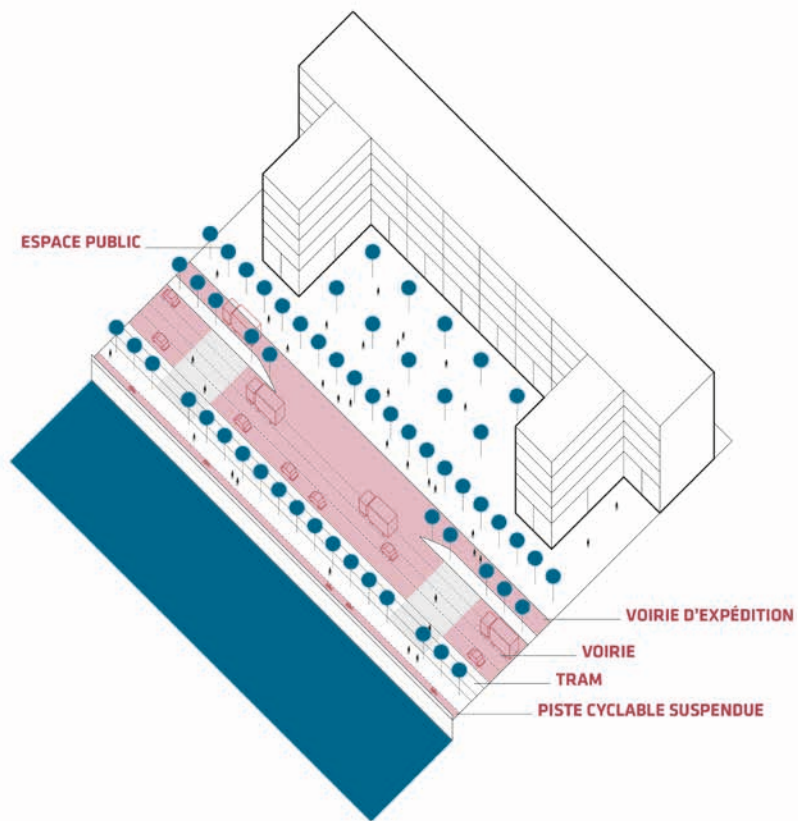
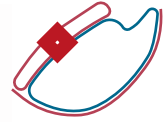
↑ Kroyer's Square, Vilhelm Lauritzen, Copenhagen, DK

Un hub dédié à l'alimentation durable

La ZEMU Quai des Usines peut devenir un site privilégié pour l'implantation d'un hub dédié à l'alimentation durable, en accord avec la stratégie GoodFood. Ce pôle, accessible depuis le Quai des Usines, peut accueillir des ateliers de transformation de fruits et légumes, des espaces de vente et de formation aux métiers durables de l'agroalimentaire.



↑ FoodHub, New Covent Garden Market, Londres, UK



LA PLAINE

Construire en hauteur pour optimiser l'espace

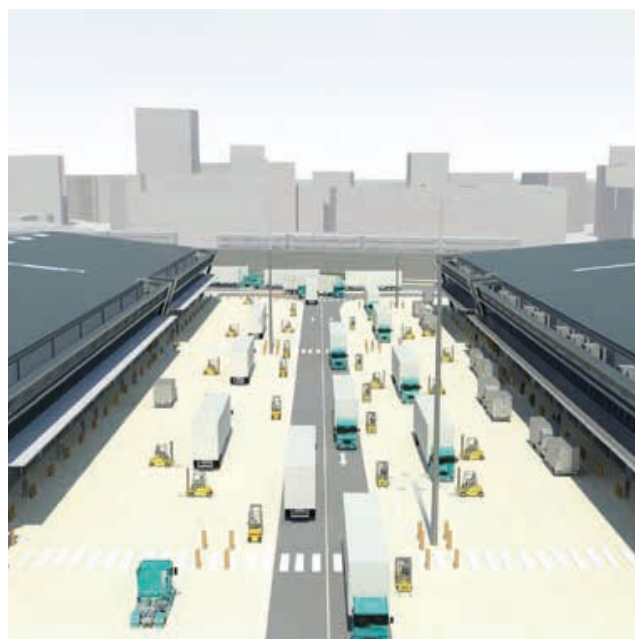
En verticalisant les espaces de stationnement, des surfaces au sol peuvent être libérées pour accueillir davantage d'espaces de vente, répondant ainsi à un besoin urgent des commerçants du MaBru. Afin d'accompagner cette demande croissante, les futurs aménagements du site doivent privilégier cette approche, en intégrant éventuellement sur les toitures des espaces productifs ou des équipements sportifs.



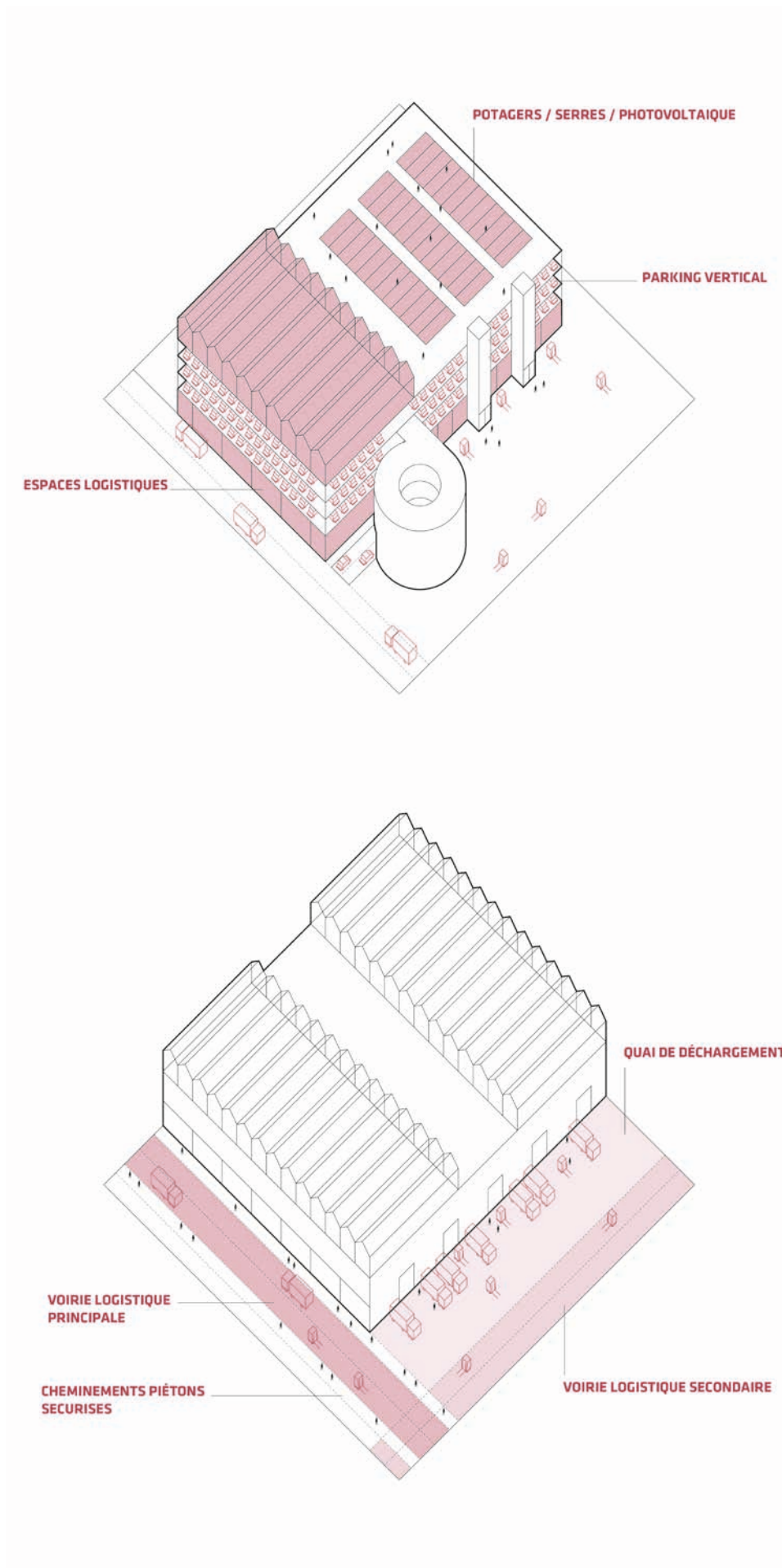
↑ Projet Manufaktur Abbatoirs, Baukunst, Cureghem, BE

Hiérarchiser les flux logistiques

L'évolution future de la ZEMU doit inclure une réflexion sur la réorganisation des flux logistiques et des structures bâties afin d'optimiser l'utilisation des surfaces extérieures dans un contexte de densification du site. La mise en place de voiries différenciées et de zones spécifiques dédiées au déchargement permet de fluidifier la circulation et d'éviter les conflits entre poids lourds et véhicules légers. Par ailleurs, des zones piétonnes clairement délimitées et sécurisées doivent être intégrées afin d'améliorer la sécurité des employés et des visiteurs.

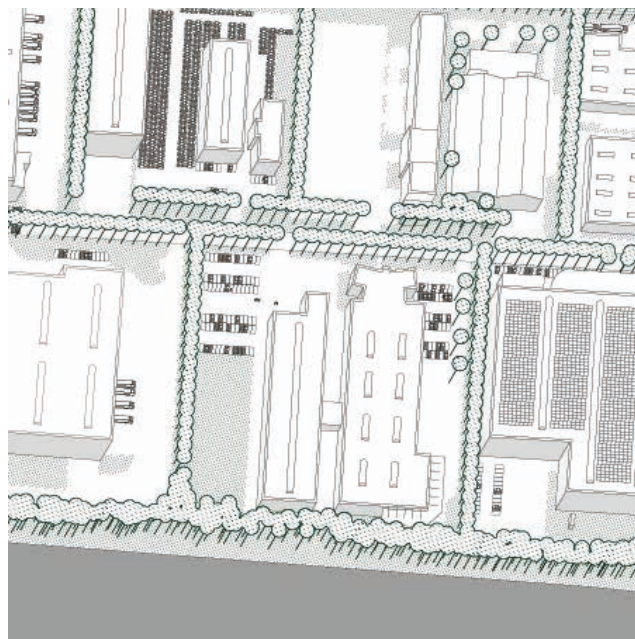


↑ Espaces de circulation du New Covent Garden Market, Londres, UK



Gestion durable des eaux pluviales

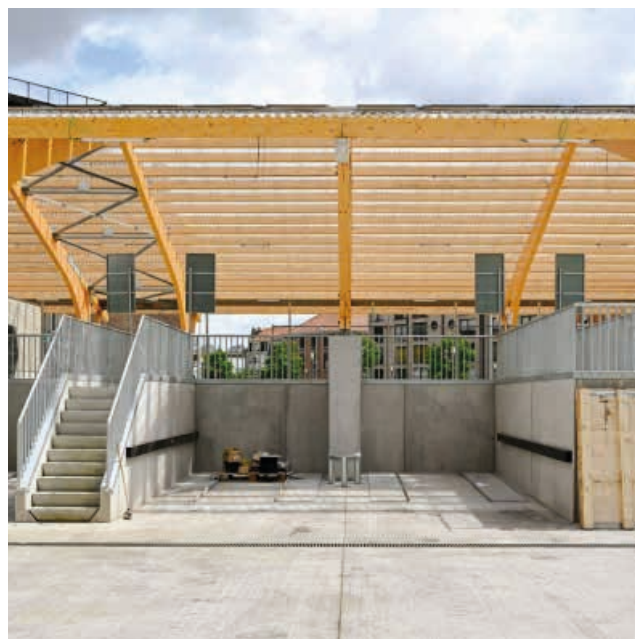
L'une des adaptations clés pour rendre les villes plus durables consiste à réduire les surfaces imperméabilisées et à renforcer la capacité de rétention des eaux sur site, afin de limiter le rejet direct dans les canalisations et les rivières. Dans la zone verte longeant le tracé de la Senne ainsi qu'entre les bâtiments logistiques, un maillage vert intégrant des noues pour capter et stocker localement les eaux pluviales — notamment en provenance des toitures —, tout en contribuant à tempérer les îlots de chaleur sur cette zone fortement minéralisée, peut être aménagé. De même, des systèmes de récupération des eaux pour des usages, tels que l'entretien des véhicules et les sanitaires, peuvent également être déployés.



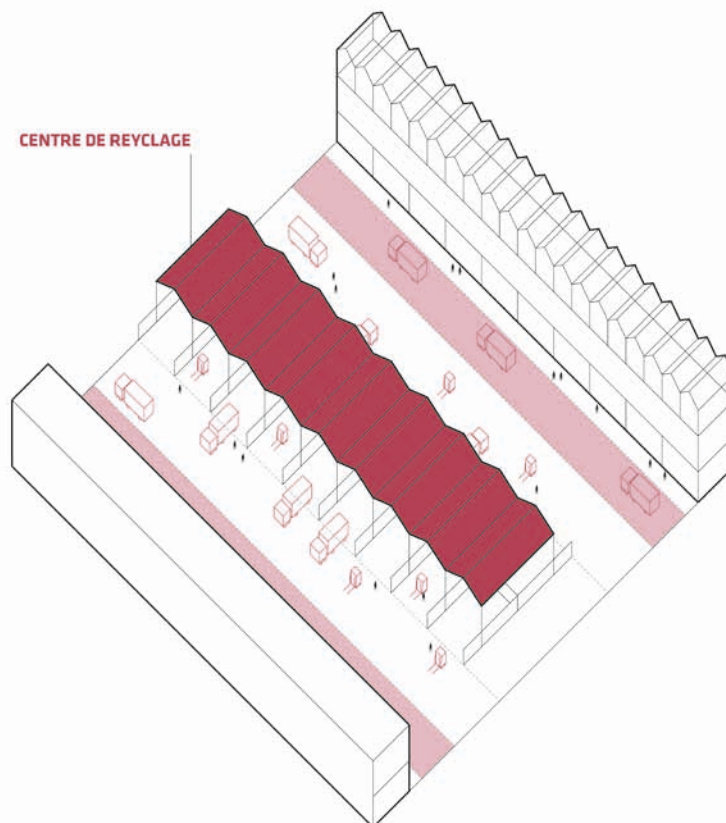
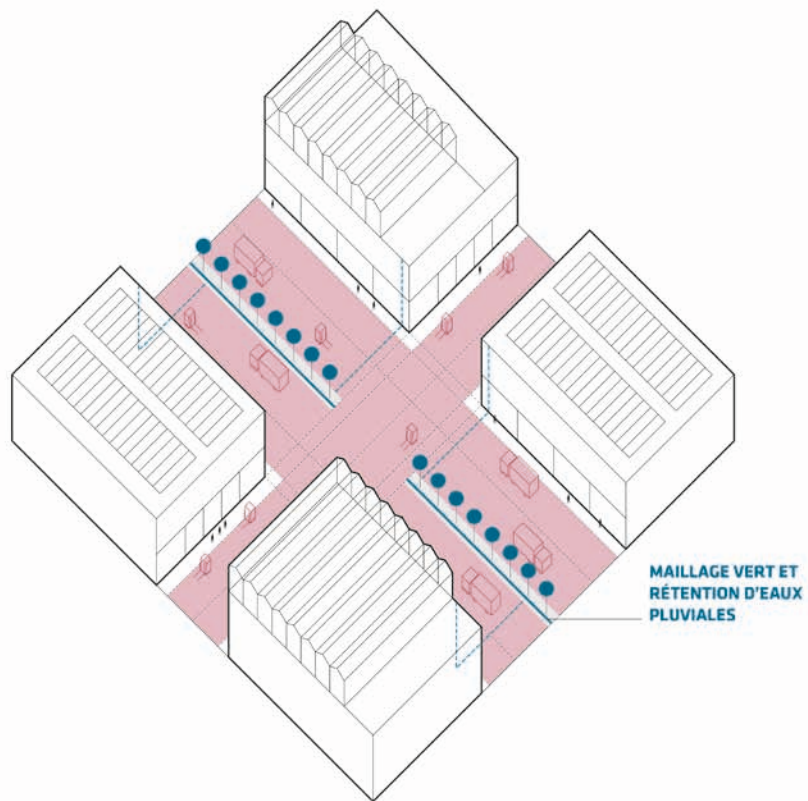
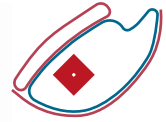
↑ Plateformes industrielles et gestion de l'eau, recherche
GreenWithGrey, Latitude Platform (Omgeving, 2019-2021), BE

Mutualisation du recyclage

Les deux acteurs agroalimentaires du site sont les principaux clients du centre de recyclage Veolia, situé Quai des Usines. Aujourd'hui, pour accéder à cette infrastructure, les camions doivent sortir du site et y rentrer à nouveau. L'implantation d'un centre de recyclage mutualisé sur un terrain partagé permet de réduire la congestion sur l'espace public et de faciliter le transport des déchets dans un environnement sécurisé.



↑ Recypark,, 51N4E, Molenbeek, BE



LA LISIÈRE

Une colonne vertébrale logistique

La bordure sud de la ZEMU, actuellement sous-exploitée, offre un potentiel notoire pour améliorer l'accès logistique du site. La mise en place d'une desserte centralisée à l'arrière permet de limiter les conflits de circulation sur le Quai des Usines et de déplacer les nuisances liées au trafic poids lourds vers la zone longeant les voies ferrées. Dans cette configuration, les nouveaux parkings verticaux peuvent être implantés en périphérie du site.



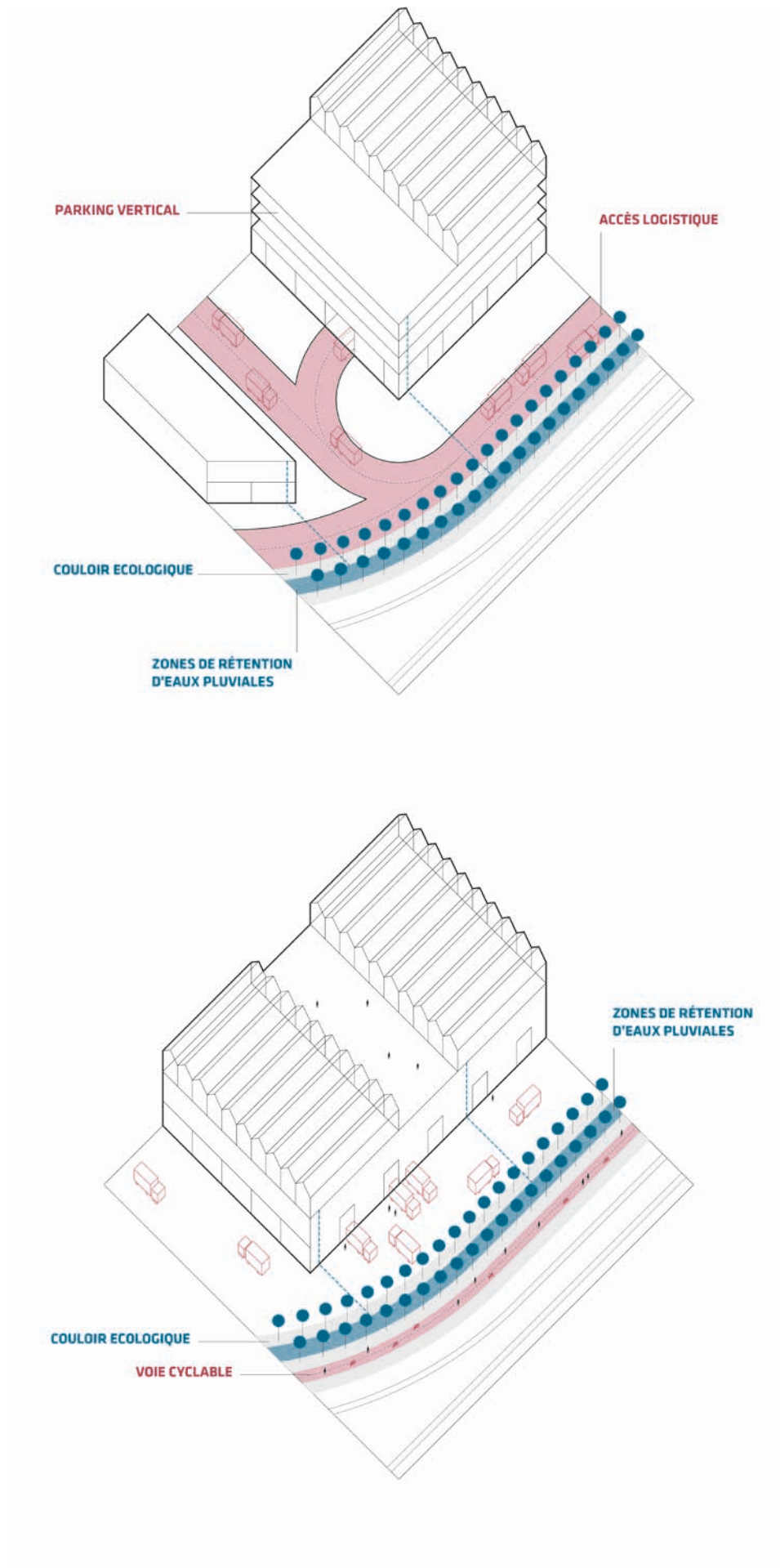
↑ Entrée logistique sécurisée, New Covent Garden Market, Londres, UK

Un corridor écologique et piétonnier

Indépendamment de l'option logistique retenue, l'accent doit être mis sur le renforcement du corridor vert longeant les voies ferrées, créant un lien entre Schaerbeek et le Domaine royal. Ce couloir végétal doit être préservé et renforcé, en intégrant des dispositifs de rétention des eaux pluviales issues des toitures. Idéalement, une piste cyclable vient compléter cet aménagement, offrant une alternative cycliste entre le Canal et le quartier de la gare de Schaerbeek.



↑ Cyclotrade, Bruxelles, BE





05.

CONCLUSION

LIGNES DIRECTRICES POUR LE FUTUR MASTERPLAN

À travers l'exploration de scénarios à grande échelle et la définition de typologies d'aménagement spatial pour certaines zones du site, un ensemble de réflexions autour de lignes directrices envisageables a été élaboré de manière collaborative entre Perspective, le bureau d'étude et l'ensemble des membres du comité de pilotage, afin d'orienter l'étude d'un futur masterplan.

Dans cette même dynamique, une concertation a été menée avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité afin de valider plusieurs éléments liés à l'implantation de nouvelles activités productives et à la mobilité, un enjeu central devant être pris en compte. En effet, l'étude est partie de la volonté de trouver des synergies entre les fonctions existantes de la ZEMU et d'autres programmes possibles. Cette étude préliminaire est ancrée dans l'idée de la nécessité de maintenir les activités industrielles et logistiques en RBC. Toutes les fonctions secondaires proposées dans cette étude sont subordonnées à la fonction logistique principale de la ZEMU.

Ces trajectoires possibles, regroupées ici par thématiques, constituent des points d'attention essentiels pour le développement futur du site. Elles reflètent les attentes des acteurs locaux et portent l'ambition d'un marché de gros plus durable et mieux intégré au tissu urbain bruxellois.

Production et logistique

- > Pérennisation d'un noyau logistique protégé et optimisé.
- > Maintien de l'activité agroalimentaire existante et augmentation des capacités logistiques.
- > Intégration de services spécifiques à la filière agroalimentaire.
- > Optimisation des espaces productifs par la verticalisation des bâtiments logistiques.
- > Verticalisation des parkings et des programmes pour maximiser l'espace disponible.

Aspects socio-économiques

- > Création de fonctions d'interface le long du Canal (activités alimentaires à petite échelle, Hub Good Food, showrooms des fournisseurs).
- > Implantation des programmes à vocation publique en périphérie du site.
- > Mise en place d'installations dédiées aux travailleurs (restauration, sanitaire) et à d'autres

éventuels groupes sociaux habitant à proximité (espaces de loisirs, garde d'enfants).

- > Valorisation des toitures pour l'agriculture ou pour des installations sportives accessibles au public.
- > Création d'un pôle éducatif dédié à l'alimentation durable.
- > Développement d'espaces dédiés aux start-ups autour de la production alimentaire circulaire.

Mobilité

- > Amélioration de l'accessibilité logistique, avec des infrastructures sécurisées et multimodales.
- > Rationalisation des flux logistiques (entrée combinée, entrée sécurisée).
- > Sécurisation et organisation des flux au sein de la Plaine logistique.
- > Étude de mobilité autour du site Van Praet, incluant les accès logistiques. (cf. programme du CRU8).
- > Amélioration des infrastructures pour la mobilité active le long du Canal, avec un accès public renforcé.
- > Création d'une nouvelle cyclostrade reliant la gare de Schaerbeek à la cyclostrade C38.

Environnement et circularité

- > Réduction des déchets via un recyclage interne, un programme de diminution des emballages et la mise en place de livraisons mutualisées et électrifiées pour le dernier kilomètre.
- > Souligner le tracé de la Senne au travers d'une végétalisation en surface.
- > Réduction des surfaces minéralisées, végétalisation et gestion des eaux pluviales.
- > Dépollution progressive du sol lors des aménagements futurs.

TABLEAU « QUICK-WINS »

THÉMATIQUE	TRAJECTOIRES	Niveau d'aménagement	Complexité technique	Acceptation des acteurs	Investissement financier	Temporalité
Production et logistique	Pérennisation d'un noyau logistique protégé et optimisé.	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>
	Maintien de l'activité agroalimentaire existante et augmentation des capacités logistiques.	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>
	Intégration de services spécifiques à la filière agroalimentaire.	<i>faible</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>
	Optimisation des espaces productifs par la verticalisation des bâtiments logistiques.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Verticalisation des parkings et des programmes pour maximiser l'espace disponible.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
Aspects socio-économiques	Création de fonctions d'interface le long du Canal (activités alimentaires à petite échelle, Hub Good Food, showrooms des fournisseurs).	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Implantation des programmes à vocation publique en périphérie du site.	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Mise en place d'installations dédiées aux travailleurs (restauration, sanitaire) et à d'autres éventuels groupes sociaux habitant à proximité (espaces de loisirs, garde d'enfants).	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>
	Valorisation des toitures pour l'agriculture ou pour des installations sportives accessibles au public.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Création d'un pôle éducatif dédié à l'alimentation durable.	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Développement d'espaces dédiés aux start-ups autour de la production alimentaire circulaire.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Amélioration de l'accessibilité logistique, avec des infrastructures sécurisées et multimodales.	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>faible</i>
	Rationalisation des flux logistiques (entrée combinée, entrée sécurisée).	<i>faible</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>faible</i>
Mobilité	Sécurisation et organisation des flux au sein de la Plaine logistique.	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>

		Niveau d'aménagement	Complexité technique	Acceptation des acteurs	Investissement financier	Temporalité
	Étude de mobilité autour du site Van Praet, incluant les accès logistiques. (cf. programme du CRU8).	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>
	Amélioration des infrastructures pour la mobilité active le long du Canal, avec un accès public renforcé.	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>
	Création d'une nouvelle cyclostrade reliant la gare de Schaerbeek à la cyclostrade C38.	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>
	Développement du transport fluvial.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Développement du fret ferroviaire.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
Environnement et circularité	Réduction des déchets via un recyclage interne, un programme de diminution des emballages et la mise en place de livraisons mutualisées et électrifiées pour le dernier kilomètre.	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>
	Souligner le tracé de la Senne au travers d'une végétalisation en surface.	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>	<i>faible</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>
	Réduction des surfaces minéralisées, végétalisation et gestion des eaux pluviales.	<i>faible</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>
	Dépollution progressive du sol lors des aménagements futurs.	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>moyen</i>	<i>élevé</i>	<i>élevé</i>



ANNEXES

. COLLECTE DE DONNÉES

. COMPTE-RENDU DES COMITÉS DE PILOTAGE (01-02-03)

Questionnaire soumis aux acteurs de la ZEMU pour collecte de données

STATUT									
Acteur	Gestionnaire	Type d'activité économique (code NACE)	Fin de la concession	Période de négociation préalable à la fin de la concession	Parcelles (n°+m2)	Concession (nr+m2)	Empreinte au sol des bâtiments (m2)	Espaces extérieurs (m2)	Espaces ex couverts
<i>mabru</i>	Mabru asbl		2042		- 110G2 : 12ha - 110V00 : 284 m ²		56556 m ²	63444 m ²	19013
<i>cefl</i>	CEFL SC	82990	2042	?	- 110N000 : 55367 m ² - 611L000 : 36602 m ² - 527F2 : 34751 m ² - 527E2 : 5809 m ²		30000 m ²	42504 m ²	12800 (project)

BUDGET					ACTIVITE				
Chiffre d'affaires annuel (€)	Bénéfice annuel (€)	Types de revenus (ventes, parking, subsidies etc.) (%)	Dépenses annuelles (€)	Type de dépenses (%)	Période d'ouverture (jours + heures)	Nombre et type de vendeurs	Nombre de travailleurs	Provenance des travailleurs (%)	Provenance des clients
4.366.929,13 € 500 millions € d'échange	16.674€				LU-DIM 04-15h	110 entreprises (producteurs et grossistes)	700-900	Bruxelles et environs	Bruxelles / B Nord de la Luxemb Allemagne /
2.093.092€	0€	Revenus de location des importateurs, parking, autres locations	Voir bilan	Voir bilan	LU-VE 04-15h	20 importateurs fruits-légumes	300-350	Bruxelles et environs	Benelux - N Fran

SURFACE						
Extérieurs (m ²)	Parking (m ²)	Espaces de vente (m ²)	Espaces de stockage (m ²)	Espaces de bureau (m ²)	Espaces techniques (m ²)	Espaces communautaires (cafétéria, salle de pause, douches...) (m ²)
m ²		40000 m ²				Buvette
m ² (total)	Places de parking 248 voitures 39 camions 197 chargement/déchargement camions 24 vélos	20 concessions < 5% de la surface de stockage	20 concessions 25000 m ²	< 5% de la surface de stockage	500 m ²	minime

PROVENANCE					ÉNERGIE / EAU / DÉCHET				
Provenance des fournisseurs (%)	Provenance des fournisseurs (%)	Nombre de véhicule par jour	Marchandises importées par an (type + kg)	Marchandises vendues par an (type + kg)	Énergie produite sur le site (kwh + type)	Énergie utilisée sur le site (kwh)	Système de récupération d'eau (oui/non + %)	Quantité, type et destination des déchets	Quantité de downcycling de palettes
Belgique / France / Luxembourg / Espagne		2500 véhicules 150 camions pour la réception de marchandises	15000 T par semaine 810 kT/an					Invenus : 2T par jour données au CPAS Cartons et plastique : firme extérieure Reste : Veolia	
Ordre de la ce	Europe Afrique Amérique de Sud	entre 12000 et 14000 par mois	600-900 kT	idem à 1,1 kT près	Panneaux solaires 1750 MWh	Achat + panneaux 5675 MWh	Non	Organique 1,1 kT Autre 1 kT	A demander à Veolia



Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (01) du 14 octobre 2024

Compte rendu

Présence :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**

Octavio Piñeiro : **Latitude platform**

Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Philippe Itschert : **Ville de Bruxelles**

Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**

Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**

Clémence Bosquet : **Commune de Schaerbeek**

Milène Deneubourg, Sylvie Lemaire : **Perspective**

Ordre du jour :

> Introduction et présentation du contexte de l'étude préliminaire de la ZEMU par Perspective.

> Présentation de la méthodologie de l'étude préliminaire par le bureau d'étude.

> Présentation de la ZEMU par le bureau d'étude : qu'est-ce qu'une ZEMU ? quel est son périmètre ? quels sont les spécificités ? ...

Retour sur la phase d'élaboration du CRU8 (diagnostic, enjeux et priorités) : résultats issus des consultations avec les différents acteurs en lien avec la ZEMU.

> Présentation d'un inventaire cartographique : mis en évidence des potentiels et particularités de la ZEMU.

> Echanges avec les acteurs en vue d'apporter des données qualitatives et quantitatives à l'inventaire. Pour ce faire, nous vous partageons déjà quelques questions qui seront abordées en séance, en vue de compléter les connaissances de la ZEMU.

Echanges :

- Dans un souci d'exhaustivité, le CEFL et la CPB suggèrent d'élargir l'analyse en incluant l'entreprise Clabot et Sibelga qui constituent des acteurs clés de la zone d'étude. Perspective confirme qu'ils seront contactés pour participer au COPIL (02).
- Le CEFL et la CPB expriment leur inquiétude concernant la possibilité de développer du logement dans cette zone.
- La Ville de Bruxelles et Perspective sont d'accord sur le fait que le logement n'est pas envisagé dans cette zone dans le contexte de la présente étude.
- La Ville de Bruxelles a demandé d'étudier la possibilité, à long terme, de relocaliser Mabru sur le site de Schaerbeek Formation.



- Perspective rappelle que la réalisation d'une étude préliminaire de la zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) résulte des consultations qui ont eu lieu avec les différents acteurs, dans le cadre de l'élaboration du CRU 8, en vue de préparer les bases d'un futur schéma directeur, le cas échéant (programme du CRU8 pas encore approuvé).
- Perspective mentionne également la réunion de mise au point - avec les acteurs ci-présents - qui a eu lieu en décembre 2023 et dont l'objectif était de poser les bases de l'étude préliminaire dans un cadre collaboratif. Perspective rappelle que l'étude préliminaire s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Rénovation Urbaine « Stephenson Reine » qui a notamment pour mission de travailler sur l'articulation entre les quartiers et à ce titre, une meilleure intégration de la ZEMU au sein du périmètre d'étude, tout en renforçant la logistique sur le site.
- La Communauté portuaire s'interroge sur la faisabilité et la pertinence d'une ouverture de la zone aux quartiers voisins. Cette réflexion soulève plusieurs questions, notamment : quels seraient les avantages d'une telle accessibilité pour les habitants et les activités environnantes ? Par ailleurs, il est essentiel de prendre en considération les impératifs de sécurisation des lieux, afin de garantir le bon déroulement des activités de logistique sur le site.
- Sur cette question d'accessibilité aux quartiers, la Ville de Bruxelles met l'accent sur l'importance d'orienter la réflexion vers l'intégration des activités portuaires au sein du site. À ce stade, il semble peu pertinent de chercher à rendre le site davantage accessible. L'objectif serait plutôt de travailler sur sa « traversabilité », afin de favoriser une meilleure circulation au sein du site. Par ailleurs, il pourrait être judicieux d'explorer la possibilité d'introduire d'autres usages sur le site, dans le but de le rendre plus ouvert et accueillant.
- Des zones d'espaces verts sont actuellement en cours de développement pour répondre aux exigences du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Ces aménagements se situent stratégiquement en façade du canal ainsi que le long des docks.
- Le CEFL estime que des modifications concernant les bâtiments de logistique ne sont pas pertinentes.
- Le CEFL estime que la modification des bâtiments logistiques ne constitue pas une démarche pertinente à ce stade. Selon cette perspective, les bâtiments actuels répondent adéquatement aux besoins fonctionnels et logistiques du secteur, toute transformation pourrait entraîner des perturbations inutiles.
- Sur la proposition du Bureau d'étude d'inclure une piste cyclable en bordure de ZEMU, la Ville de Bruxelles évoque la nécessité d'intégrer le réseau cyclable dans une vision plus globale. Il faudrait également préciser le développement des itinéraires piétons et les objectifs associés.



- Pour la Ville de Bruxelles, il n'est pas envisagé de modifier les bâtiments existants. Toutefois, il est crucial d'entrevoir les investissements à venir pour le développement futur de l'infrastructure.
- La Ville de Bruxelles et Perspective insistent sur le fait qu'il est essentiel que CEFL et Mabru soient activement impliqués dans l'étude en tant que parties prenantes clés. Leur participation est précieuse, non seulement pour apporter leur expertise spécifique, mais aussi pour garantir que les enjeux liés à leurs domaines d'activité soient correctement pris en compte. Il est important que les acteurs expriment un intérêt à contribuer à cette démarche, afin d'assurer la pertinence et la réussite de l'étude.
- Le CEFL constate un problème majeur de toxicomanie et de déchets qui affecte la zone, ce qui engendre des nuisances et crée un environnement dangereux et dégradé. Il est crucial de mettre en place des mesures pour résoudre cette problématique.
- En réponse à la réflexion du bureau d'étude d'ajouter d'autres fonctions au sein de la zone, voire des bâtiments existants, le CEFL explique que si des interventions doivent être envisagées sur les bâtiments, il serait préférable de se diriger vers des projets à vocation économique plutôt que de viser une ouverture au public. Réorienter les usages vers des activités économiques pourrait maximiser l'exploitation du site tout en préservant son efficacité fonctionnelle et sa viabilité à long terme. À contrario, l'ouverture au public nécessiterait des investissements et une gestion supplémentaires pour garantir la sécurité, l'accessibilité et les infrastructures adaptées. Il insiste sur le fait que si l'accès au public est permis, cela risque de provoquer une forte opposition.
- La commune de Schaerbeek met en avant les avantages d'une meilleure intégration de la ZEMU avec les quartiers voisins. Une approche paysagère renforcée, associée à des solutions de mobilité douce en bordure de ZEMU offrirait une occasion de relier ces espaces de manière plus fluide et cohérente avec les zones résidentielles, tout en contribuant à améliorer la qualité de vie locale. En outre, il serait bénéfique pour les résidents d'avoir davantage de possibilités d'usages accessibles, répondant aux besoins spécifiques des quartiers environnants, favorisant ainsi une meilleure interaction sociale et renforçant la dynamique entre les différents espaces de la ville.
- Le bureau d'étude et Perspective proposent de revenir vers le CEFL et MABRU dans le cadre d'une bilatérale avant le prochain comité de pilotage. Le bureau d'étude prendra contact dans les meilleurs délais.
- Les deux prochains comité de pilotage sont fixées au :

lundi 18 novembre 2024 (de 14h à 16h)

lundi 16 décembre 2024 (de 14h à 16h)

Nous vous remercions pour votre participation.



Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (02) du 18 octobre 2024

Compte rendu

Présences :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**
 Octavio Piñeiro : **Latitude platform**
 Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Hervé Delhove : **Ville de Bruxelles**
 Clémence Bosquet, Romain Corremans : **Commune de Schaerbeek**
 Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**
 Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**
 Laurent Nys : **Mabru**
 Rubis De Smet : **Clabots**
 Sébastien Delbary : **Sibelga**
 Milène Deneubourg, Sylvie Lemaire : **Perspective**

Excusé :

Philippe Itschert : **Ville de Bruxelles**

Ordre du jour :

- Présentation des avancées en vue de l'élaboration des scénarios (dessins, schémas explicatifs, benchmark).
- Echanges et discussions avec les acteurs sur cette base.
- Suite des travaux.

Rappel de la méthodologie de la pré-étude à ce stade d'avancement des travaux :

- Définir les principes d'action suite à la réalisation de l'inventaire du site et des rencontres bilatérales qui ont eu lieu avec Mabru et le CEFL.
- Lister les enjeux urbains logistiques et urbanistiques : besoins futurs pour les activités logistiques.
- Principes d'action pour une amélioration du site : quel fonctionnement autour des marchés agro-alimentaires situés en ville ?

Echanges (par acteurs):

- **Perspective** rappelle que l'étude préliminaire de la ZEMU s'inscrit bien dans le cadre de l'outil de Contrat de Renovation Urbaine, que la mission de l'étude est de préparer les bases de connaissance de la zone en vue de la réalisation d'un master plan (proposé dans le programme non validé du CRU8). L'objectif étant de maintenir et de renforcer la zone de logistique, avec une réflexion sur les possibilités d'ouverture à des fonctions non contraires à la poursuite des activités. En ce sens, la fonction de logement est écartée.

Les propriétaires des parcelles et bâtiments identifiés sont publics. Les concessionnaires financent leurs propres projets d'extension.





- **La communauté portuaire** met en avant la problématique de la mobilité: si l'on parle d'apaisement (mobilité douce) autour de la ZEMU, on crée inévitablement un report de la circulation sur le boulevard Lambermont, ce qui va à l'encontre des activités de la logistique.

La rampe d'accès à l'arrière de la ZEMU, comme proposition d'entrée principale par le bureau d'étude, est utilisée par Infrabel.

Trois réflexions qui sous-tendent le développement de l'étude :

- la zone est située à la périphérie de la ville ;
- la zone est une enclave historique, lieu idéal pour le développement de ce type d'activité ;
- l'accessibilité n'est pas seulement la question de l'entrée, c'est l'accessibilité depuis l'autoroute : il faut donc prendre en considération la mobilité à une plus large échelle (inter-régionale / nationale).

En ce qui concerne la volonté d'apaiser, Mabru s'interroge sur les bénéficiaires de cette initiative. En attente depuis longtemps d'une réflexion et d'une aide des pouvoirs publics pour améliorer la mobilité : le quai des Usines n'est pas destiné à être apaisé dans la mesure où il s'agit avant tout d'un flux de logistique.

Les projets proposés par le bureau d'études sont intéressants mais ils sont liés aux contraintes de moyens financiers.

Le lien direct avec les quartiers avoisinants, ce sont les employés engagés à Mabru.

Les priorités pour Mabru sont claires : l'élargissement des routes logistiques et le soutien des Pouvoirs Publics. Le reste est considéré comme secondaire.

- **La Ville de Bruxelles** soulève la question de l'identification des emplacements les plus stratégiques pour assurer une accessibilité optimale des camions au sein de la ZEMU. Quels sont les axes prioritaires pour le transport de marchandises ?

La Ville indique que le projet de cyclostrade actuellement en développement ajoutera une connexion supplémentaire reliant la place Masui à Cureghem. Ce projet prévoit la construction d'une passerelle spécialement destinée aux cyclistes, située à proximité de Sibelga et de Mabru.

Un flux supplémentaire est ainsi envisagé, renforçant l'importance de leur séparation. La finalisation des travaux est estimée dans un délai de 2 à 3 ans.

La Ville suggère d'intégrer BM et la STIB dans le processus de consultation lié à cette étude.

- **L'entreprise Clabots** indique avoir été sollicitée en amont par la Ville, pour discuter des ajustements concernant l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix de Feu. Des solutions ont été proposées, mais entre-temps, trois bandes de circulation ont été fermées. Bien que la problématique du réglage des feux ait été abordée, aucune amélioration notable en matière de synchronisation n'a été mise en œuvre. Autre problématique en lien avec l'accessibilité, la réparation du quai écrasé : qu'en est-il ?



Clabots met en avant deux problématiques :

1. la réduction de l'espace dédié aux voitures à Bruxelles ;
2. le Plan Good Move, dont l'objectif initial était d'optimiser la logistique, mais dont les conséquences semblent au contraire aggraver la situation.

- **L'entreprise Sibelga** remet en question le bien-fondé de l'objectif d'apaiser le quai des Usines en termes de mobilité, soulignant que cela pose un problème majeur.

Sibelga rappelle qu'elle emploie 1.200 personnes et a soumis à BE un Plan Déplacement Entreprise (PDE) qui encourage la mobilité douce et l'utilisation des transports en commun. De plus, elle souligne le volume important de véhicules de chantier qui circulent quotidiennement, ce qui contraste avec la situation observée au CEFL.

Des contraintes importantes doivent être prises en compte, notamment le positionnement du tram qui limite certaines livraisons par le quai des Usines. La présence des caténaires empêche le passage de certains semi-remorques, ce qui oblige les poids lourds à être redirigés par la rue des Palais. Les transporteurs doivent ensuite remonter la rue Masui.

La circulation supprimée du quai des Usines est inévitablement transférée sur la rue des Palais, entraînant un impact direct.

L'activité de Sibelga revêt un caractère d'utilité publique et n'est pas facilement déplaçable. De plus, les services d'urgence doivent pouvoir se déployer dans la ville et être en mesure de circuler librement.

Les temps d'intervention ont augmenté, ce qui souligne l'importance de maintenir une accessibilité et une vitesse de circulation raisonnables. Il est crucial de désengorger la circulation vers le bas de la zone et de conserver le quai des Usines comme axe de circulation prioritaire.

L'objectif du Plan Good Move, qui vise à apaiser les quartiers, se traduit inévitablement par une pression sur le quai des Usines. Or, apaiser ce secteur est en contradiction avec les objectifs poursuivis.

Si une possibilité de déviation du tram le long du canal est envisagée, cela pourrait avoir des effets bénéfiques pour Clabots et Sibelga.

La séparation des flux de circulation en fonction de leur nature pourrait contribuer à l'apaisement du quai des Usines.

Sibelga a installé une deuxième barrière à l'intérieur du site afin de réguler le trafic.

Pour Sibelga, la densification en hauteur est une solution pour d'aménagement du site.



La prochaine rencontre du Comité de pilotage 03 en présentiel est fixée au lundi 16 décembre 2024 (de 14h à 16h).

Nous vous remercions pour votre participation.



Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (03) du 16 décembre 2024

Compte rendu

Présences :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**
 Octavio Piñeiro : **Latitude-platform**
 Andrea Aragone : **Latitude-platform**
 Vincent Matzmorr : **STUDIO TUIN EN WERELD**
 Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Hervé Delhove : **Ville de Bruxelles**
 Clémence Bosquet, Romain Corremans : **Commune de Schaerbeek**
 Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**
 Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**
 Sébastien Delbary : **Sibelga**
 Sylvie Lemaire : **Perspective**

Excusé :

Milène Deneubourg : **Perspective**

Ordre du jour :

1. Présentation des avancées et des deux scénarios (Variante A et Variante B)
2. Echanges et discussions avec les acteurs sur cette base.
3. Suite des travaux.

1. Rappel du contexte et des objectifs de l'étude

La réunion porte sur l'étude préliminaire en vue de la réalisation d'un projet de masterplan sur le site de la ZEMU, dans le cadre de Contrat de Rénovation Urbaine « Stephenson-Reine » / CRU8. A noter que le programme, à ce stade, n'est pas encore validé par le Gouvernement. Pour rappel, Perspective a été mandaté par le cabinet de tutelle pour réaliser l'étude dont objet.

Deux problématiques majeures ont été identifiées dans le cadre des missions du CRU8 :

- la mono-fonctionnalité du site ;
- l'enclavement dû aux éléments naturels environnants, tels que le chemin de fer et le canal.

L'objectif principal est de réfléchir aux solutions pour intégrer ces éléments, tout en répondant aux enjeux logistiques et fonctionnels du site :

- quels scénarios de mobilité envisagés pour améliorer l'accès au site ?
- comment garantir une séparation efficace des flux logistiques dans le développement futur ?
- comment travailler la verticalisation des fonctions dans les bâtiments ?





- comment répondre aux besoins d'espaces pour les activités productives (en lien avec l'agroalimentaire) ?
- comment intégrer des solutions de végétalisation tout en maintenant l'efficacité logistique ?

2. Echanges avec les acteurs

- **Le CEFL** demande à pouvoir communiquer ses réflexions-commentaires après réception de la présentation du bureau d'étude : informations jugées denses, avec des concepts abstraits.
- A la suggestion de développer sur le site des activités/équipements à l'attention du personnel et/ou de la clientèle, le CEFL informe qu'il s'agit uniquement d'activités nocturnes avec un personnel majoritairement peu qualifié. Il existait par le passé la présence de deux cafétérias pour les clients, mais le covid a changé la donne.
- La clientèle est principalement issue du Benelux et de MABRU.
- Le parking MABRU est utilisé pour les camionnettes ; les restaurateurs se déplacent sur place pour examiner les produits. Le parking du CEFL est utilisé pour les camions.
- Le CEFL n'exprime pas de besoins en termes de mixité sur le site.
- **La CPB** relève l'importance d'inclure dans l'analyse les éléments de la situation existante, tels que le chemin de fer et le canal, qui contribuent à l'enclavement. La CPB souligne également que la problématique de la logistique doit être examinée à une échelle plus large que celle de la ZEMU. Ce constat met en évidence à la fois l'opportunité et les limites de l'étude.
- **Perspective** informe que des discussions ont eu lieu – entre le copil 02 et 03) - avec Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement pour étudier les problématiques liées à la mobilité à une échelle plus large, et envisager l'ouverture de la zone aux activités productives (alimentation). A noter que le programme du CRU8 propose une étude de mobilité qui s'étend du carrefour de la rue Navez/bd Lambermont jusqu'à la ZIR4.
- Concernant l'accès à la logistique, tel que proposé par le bureau d'étude à travers ses deux scénarios - la Variante A conservant les accès principaux quai des Usines et la Variante B proposant un accès à l'arrière de la ZEMU pour améliorer la fluidité à l'intérieur de la zone -, les acteurs (CPB et CEFL/MABRU) relèvent les effets négatifs du scénario B en termes de mobilité principalement au niveau du pont Van Praet et Teichmann (report de camions à un endroit déjà saturé).
- Les acteurs (CPB et CEFL/MABRU) soulignent la contradiction entre l'objectif d'apaiser le Quai des Usines (et ses environs) et les risques de reports de circulation sur les voiries des quartiers voisins que cela pourrait engendrer.
- Il convient de déterminer qui est responsable de garantir la faisabilité de l'accès via le pont Van Praet.



- Il est essentiel de préciser les objectifs de l'étude afin d'assurer une compréhension commune.
- Il convient de rappeler que le plan **Good Move** prévoit d'orienter les activités logistiques vers le Quai des Usines.
- La fiche d'action P7 souligne l'importance de faciliter l'accès aux zones logistiques.
- Concernant la Variante B et la présentation de la « venelle productive »/CityGate Petite Île, Bruxelles (voir présentation) comme exemple de bonne pratique en matière de séparation des flux et d'intégration d'espaces verts, pistes cyclables, **la CPB** relève d'une part, l'utilisation d'un vocabulaire complexe et spécifique ne permettant pas une compréhension aisée des intentions et d'autre part, un exemple inapproprié en terme de flux logistiques.

La question des accès logistiques doit avant tout garantir une séparation des flux pour assurer la sécurité sur le site.

Slide invariant : Une allée centrale dotée de bandes piétonnes dédiées au personnel, ainsi que des formations pour ce dernier. Cependant, il convient de souligner que si les flux de mobilité sont mixtes, la nécessité de renforcer la sécurité de ces espaces pourrait entraîner des coûts supplémentaires, rendant l'aménagement moins économique.

- **La Ville de Bruxelles** considère les scénarios proposés comme intéressants, sans exprimer de préférence particulière pour les principes envisagés concernant le Quai des Usines.
- Il serait intéressant de distinguer les entrées pour la logistique, des autres entrées.
- Sur le plan environnemental, il serait pertinent d'engager une réflexion sur la mise en place d'un réseau de chaleur, en tenant compte de la proximité de l'incinérateur.
- Accord sur les venelles logistiques.
- Marquage des entrées : comment les différencier ?
- Le diagnostic sera-t-il inclus dans le rapport final ?
- Enjeux stratégiques : quelles sont les sources concernant les besoins identifiés pour l'implémentation de services sportifs et à vocation sociale ? Il est important de préciser les références.
- Invariants : inclure les éléments liés aux services à vocation sociale dans la liste, et pas uniquement ceux liés à la logistique.
- Recommandation pour une étude globale sur l'axe Van Praet-De Trooz.





- Attention au conflit potentiel entre les flux logistiques et le tram au niveau du Quai des Usines.
- Transport fluvial via le canal pour les livraisons : non envisageable en raison du risque de rupture de charge.
- La mixité sur le site est envisageable, à condition qu'elle ne prévoise pas d'accès direct pour le public.
- Quels sont les dispositifs prévus pour gérer les accès ?
- Intégrer Docks et Sibelga sur les plans, en veillant à bien représenter leur emplacement et leur interaction avec l'environnement.
- **Pour la commune de Schaerbeek**, la cyclostrade proposée risque de faire doublon avec les infrastructures existantes. Est-ce un choix stratégique pertinent ?
- Il est nécessaire de contextualiser les itinéraires cyclopiétons en les intégrant dans une vision globale à l'échelle macro, afin de garantir leur cohérence avec les réseaux existants et les besoins territoriaux.
- Priorité aux entreprises : le développement de la zone doit être prioritaire pour répondre aux besoins des entreprises. Il est essentiel de bien identifier les besoins pour garantir leur prise en compte dans les décisions futures.
- Concernant les venelles logistiques : veiller à l'utilisation de termes appropriés ainsi qu'à la pertinence des images d'illustration sélectionnées.
- La question des activités de la logistique doit rester prioritaire sur le site. Dès lors, il est impératif qu'une étude de mobilité puisse être réalisée sur un périmètre élargi.
- Concernant la Variante A, les questions de sécurité et de circulation logistique, soulevées par Clabots lors du Copil 02, représentent un risque. Il est essentiel de garantir le respect des flux de circulation dans cette zone.
- Le travail réalisé présente des pistes intéressantes, mais celles-ci demeurent encore trop éloignées des réalités opérationnelles.
- **Sibelga** soulève la question de l'aménagement du Quai des Usines 2.0 : pour rappel, l'entreprise compte plus de 1000 employés, des services de secours, et bien d'autres acteurs.
- La proximité trop grande du tram avec l'entrée des entreprises gêne certaines livraisons et oblige à dévier les camions vers la rue Masui.



- Il est essentiel de garantir une fluidité dans la circulation. Il serait également souhaitable d'instaurer une séparation pour protéger les usagers les plus vulnérables.
- Il existe un risque important que le trafic se dirige vers Schaerbeek et la rue des Palais, entraînant un report partiel des flux dans les quartiers résidentiels.
- Plus on va contraindre le quai des Usines, plus on va diffuser la circulation dans les zones d'habitation.
- Le réseau de chaleur présente un réel intérêt, avec un fort potentiel de consommation pour de nouvelles surfaces.
- Pour la sécurité, il semblerait plus logique de repousser le tram plus près du canal.
- Le développement fluvial constitue un axe stratégique important pour compléter l'aspect mobilité, notamment en améliorant les connexions de transport par voie d'eau. Cela permettrait de réduire la congestion routière tout en favorisant des alternatives écologiques et efficaces pour le transport de marchandises : qu'en est-il ? Dans un même ordre d'idée, qu'en est-il du train ?
- Concernant les flux de matériaux, comment cela fonctionne-t-il ? Des camions chargés entrent et sortent régulièrement.
- **Le CEFL** précise que les transports concernent principalement le Benelux. En ce qui concerne la filière locale, il n'existe pas de système de mutualisation pour le dernier kilomètre.
- **Le Bureau d'étude** souhaite avoir plus d'éléments de la part des acteurs en ce qui concerne le développement de leurs activités : la mobilité, verticalité des parkings, pas demandeur d'ouverture au public, pas d'ouverture à d'autres fonctions.

Suite des travaux :

- Finalisation du rapport final par le bureau d'étude et envoi aux membres du comité de pilotage : 29 janvier
- Retours des commentaires des membres du comité de pilotage : 7 février
- Adaptation du rapport final : 15 février

