

**perspective**  
**.brussels** 

## CRU 8 - Pré-diagnostic

*Département de la Connaissance territoriale*  
*Décembre 2022*

# TABLE DES MATIÈRES

Zone d'étude et périmètre d'observation territoriale	8
1- Structure urbaine – Évolution et composition du tissu urbain	11
1-1 des noyaux villageois aux pôles industriels	12
1-2 Un territoire morcelé et difficile à s'approprier	15
1-3 Des espaces « ouverts » inaccessibles	19
1-4 Des espaces « fermés » mixtes	21
1-5 Un patrimoine riche et emblématique	22
1-6 Enjeux locaux et potentialités du territoire	24
2- Planologie et rénovation urbaine	26
2-1 Les visions et les intentions dans le territoire du CRU 8	27
2-2 Schéma Directeur Schaerbeek-Formation	29
2-3 Plan Canal - Principes	30
2-4 Beeldskwaliteitsplan (BKP)	32
2-5 PRDD-Projet de ville, armature spatiale et vision	34
2-6 PRAS 2014	35
2-7 PPAS	36
2-8 Zones de préemption	37
2-9 Propriétés publiques	39
2-10 Enjeux	41
2-11 La rénovation du passé, du présent et les enjeux futurs	42
2-11 Contrats de rénovation urbaine	44
2-12 Enjeux rénovation CRU 8	45

# TABLE DES MATIÈRES

<b>3- Inventaire des opérations en cours et des acteurs du territoire</b>	<b>46</b>
3-1 Projets* dans le POT	47
3-2 Spatialisation des projets dans la zone d'étude CRU 8	48
3-3 Spatialisation des projets dans le CRU 8	49
3-4 Enjeux - projets dans le CRU 8	51
<b>4- Population et santé</b>	<b>52</b>
4-1 Population	53
4-2 Âge	54
4-3 Nationalité	55
4-4 Situation socio-économique	57
4-5 Santé	58
4-6 Enjeux	59
<b>5- Production et dynamiques résidentielles</b>	<b>60</b>
5-1 Une offre de logements moyennement qualitative	61
5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses	64
5-3 Un manque de logements sociaux	69
5-4 ... mais des pouvoirs publics actifs	70
5-5 Enjeux politiques régionaux pour la production du logement	72
5-6 Enjeux locaux et potentialités pour la production du logement	73

# TABLE DES MATIÈRES

<b>6- Cadre de vie</b>	<b>75</b>
6-1 Enquête de passants	76
6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk	77
6-3 Espace Public	81
6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk	84
6-5 Veiligheid in de wijk	88
6-6 Problemen in de wijk	90
6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap	92
6-8 Enjeux	94
<b>7- Offre en équipements</b>	<b>95</b>
7-1 Besoins en équipements de la petite enfance	96
7-2 Offre scolaire: maternel, fondamental et secondaire	98
7-3 Besoins en enseignement primaire	99
7-4 Besoins en enseignement secondaire	101
7-5 Seniors	102
7-6 Santé mentale et physique	103
7-7 Médecine générale	104
7-8 Besoins en santé mentale	105
7-9 Accueil migrants et services pour les plus démunis	106
7-10 Jeunesse	107
7-11 Offre sportive	108
7-12 Type d'infrastructures sportives par quartier	109
7-13 Offre sportive publique et scolaire en relation avec la densité	110
7-14 Be running	111
7-15 Opportunités CRU 8 : renforcer une offre sportive limitée	113
7-16 L'offre culturelle dans le POT	114
7-17 Enjeux pour l'offre culturelle	115
7-18 Enjeux transversaux équipements	117

# TABLE DES MATIÈRES

<b>8- Dynamique économique</b>	<b>118</b>
8-1 Taux d'emploi	119
8-2 Werkloosheidsgraad	120
8-3 Inventaire des activités économiques	121
8-4 Économie territoriale	122
8-5 Grands employeurs dans le CRU 8	123
8-6 Activités Productives - 2017	124
8-7 Focus Quartier Masui	129
8-8 Observatoire des bureaux	133
8-9 Centres de formation	134
8-10 L'offre commerciale	135
8-11 Le quartier commerçant Bockstael	136
8-12 Le centre commercial Docks Brussel	141
8-13 Enjeux	142
<b>9- Mobilité et espace public</b>	<b>143</b>
9-1 Un périmètre qui subit des infrastructures lourdes de mobilité	144
9-2 Le profil local de mobilité	145
9-3 Le piéton d'abord	148
9-4 Le vélo qui passe	150
9-5 Transports publics au pluriel	152
9-6 Le trafic routier qui transite	156
9-7 Le stationnement occupé	159
9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité	161
9-9 Les enjeux de mobilité	169

# TABLE DES MATIÈRES

<b>10- Environnement</b>	<b>171</b>
10-1 PRDD	172
10-2 Hydrographie	173
10-3 Pollution du sol : état	175
10-4 Infiltrasoil	176
10-5 Espaces verts et biodiversité	180
10-6 Cartographie des îlots de fraîcheur en RBC	182
10-7 Pollution de l'air	183
10-8 Exposition au bruit	184
10-9 Énergie	187
<b>11- Enjeux transversaux et conclusions</b>	<b>189</b>
Ruptures et centralités	190
Fonctions urbaines	191
Mobilité, espaces publics et cadre de vie	192
Environnement	193
Gouvernance et processus	194
<b>12- Bibliographie</b>	<b>195</b>
<b>13- Annexes</b>	<b>198</b>

# COLOPHON

**Analyse et rédaction:** Veronica Pezzutti, Maarten Lenaerts, Annabelle Guérin, Elisa Donders

**Cartographie:** Emilie Hanson et Nathalie Chodron de Courcel

# Le périmètre



# Zone d'étude et périmètre d'observation territoriale

CRU 8 - SVC 8



Source - Bron:  
perspective.brussels,  
Brussels UrbIS©© - Distribution  
& Copyright CIRB / OSM

author:  
cartogis@perspective.brussels

updated on: 2023-01-16



Zone d'étude - Studiezone

POT - TOP : périmètre d'observation territoriale / territoriale observatie perimeter

# CRU 8 - Quartiers du POT et de la zone d'étude

En préparation du CRU 8, un pré-diagnostic a été établi pour la **zone d'étude** et pour un périmètre plus large, celui du **Périmètre d'Observation Territorial (POT)** afin de prendre en compte le contexte socioéconomique et territorial des quartiers environnants de la zone d'étude.

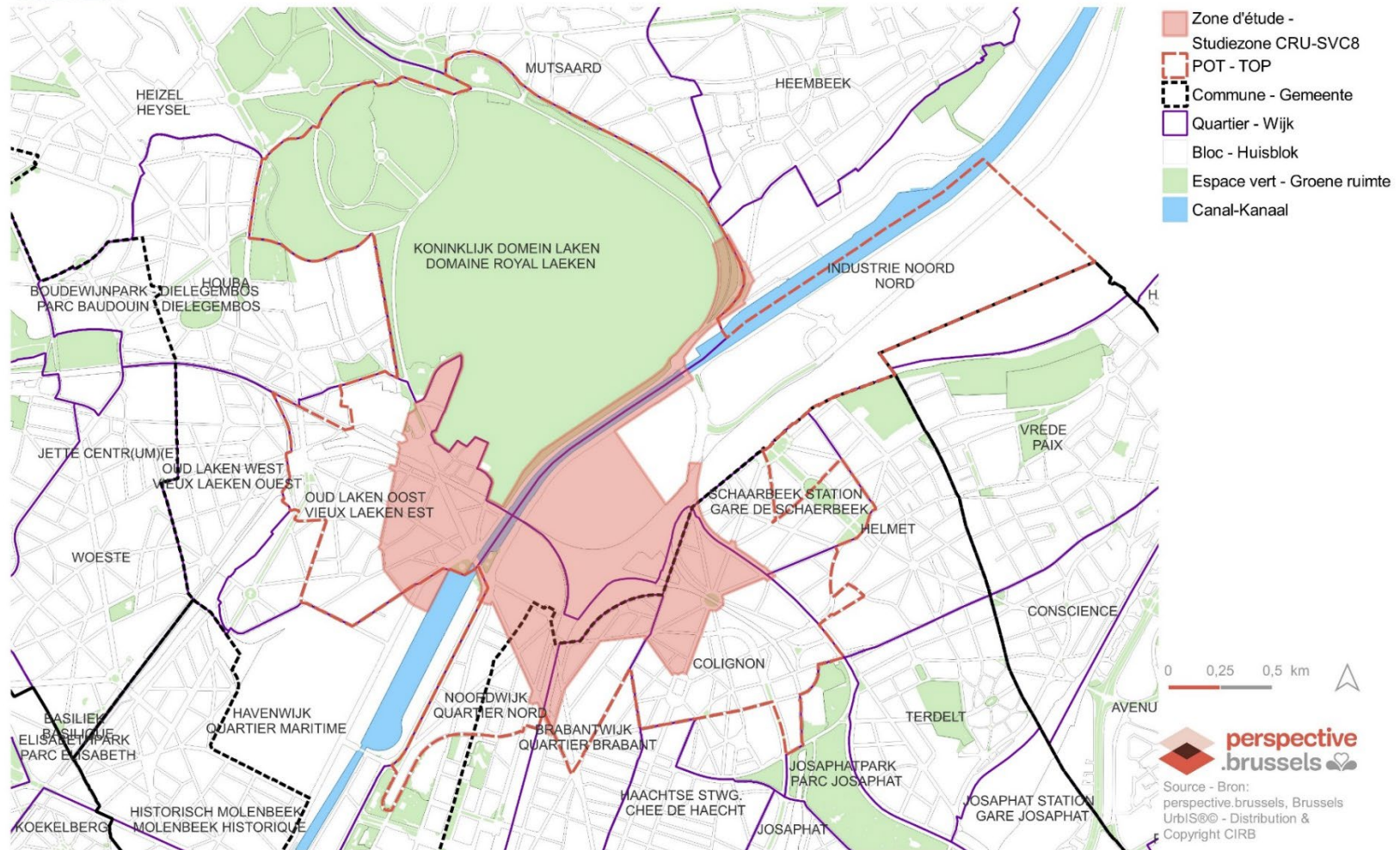
La zone d'étude (et le POT) s'étale sur 2 communes: Bruxelles-Ville et Schaerbeek.

Les **quartiers statistiques** suivants sont entièrement ou partiellement inclus dans la **zone d'étude**:

- Vieux Laeken Est
- Quartier Nord
- Quartier Brabant
- Colignon
- Industrie Nord

Le **POT comprend** également le quartier Domaine royal Laeken.

## QUARTIERS WIJKEN



# CRU 8 - Secteurs statistiques du POT et de la zone d'étude

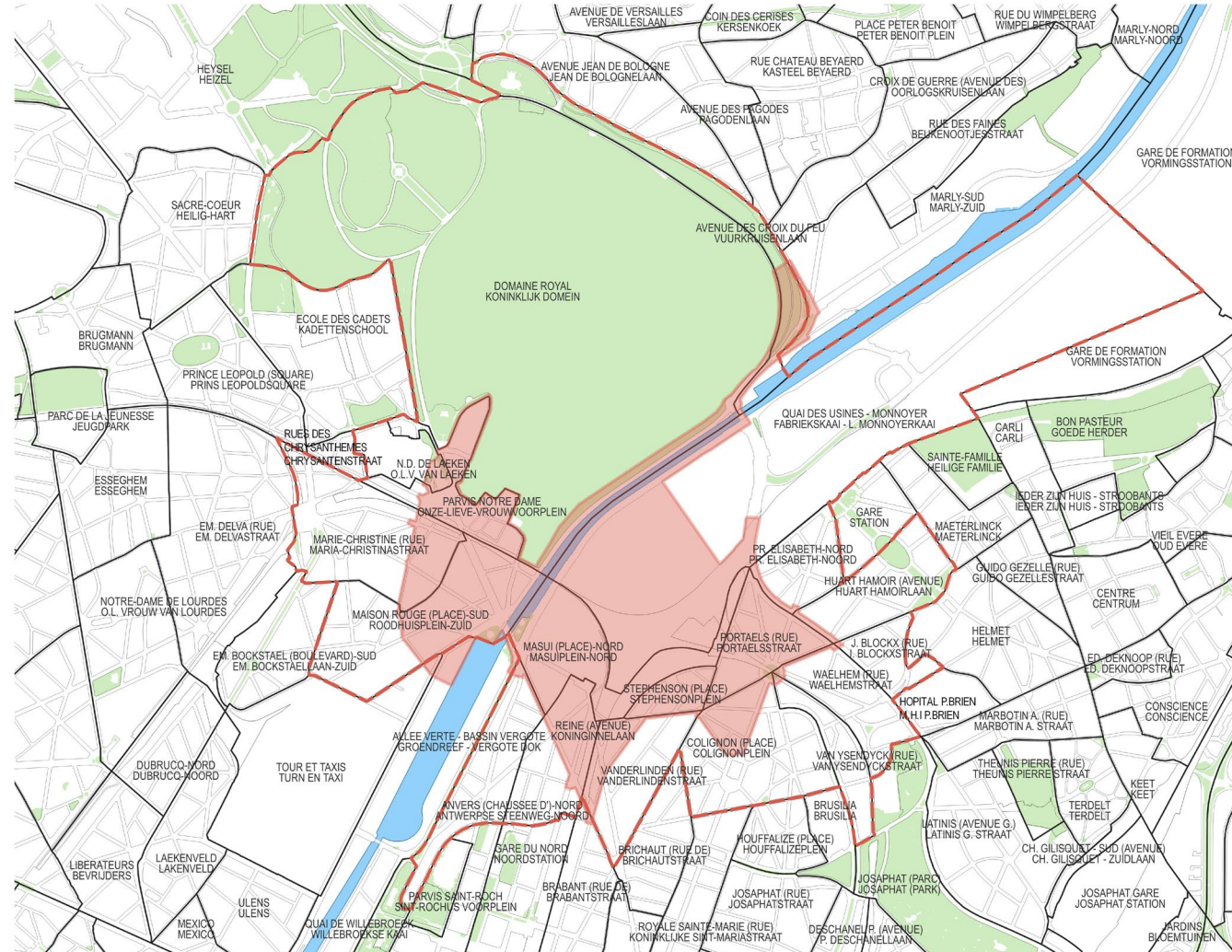
➤ Les secteurs statistiques suivants sont entièrement ou partiellement inclus dans la zone d'étude:

- PORTAELS (RUE)
- QUAI DES USINES - MONNOYER
- N.D. DE LAEKEN
- MAISON ROUGE (PLACE)-SUD
- MARIE-CHRISTINE (RUE)
- STEPHENSON (PLACE)
- VANDERLINDEN (RUE)
- MASUI (PLACE)-NORD
- REINE (AVENUE)
- ANVERS (CHAUSSÉE D')-NORD
- PARVIS NOTRE DAME
- COLIGNON (PLACE)

➤ Le POT comprend en plus les secteurs statistiques suivants:

- AVENUE DES CROIX DU FEU
- DOMAINE ROYAL
- J. BLOCKX (RUE)
- HUART HAMOIR (AVENUE)
- PR. ELISABETH-NORD
- WAELEHEM (RUE)
- VAN YSENDYCK (RUE)

## QUARTIERS WIJKEN



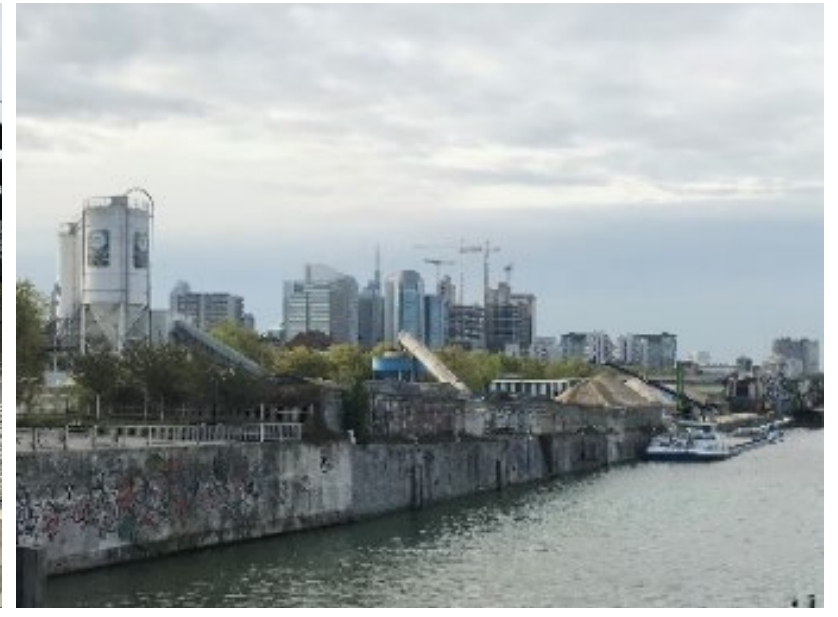
- Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC8
- POT - TOP
- Secteur statistique - Statistische sector
- Bloc - Huisblok
- Espace vert - Groene ruimte
- Canal-Kanaal

0 0,25 0,5 km

**perspective**  
.brussels

Source - Bron:  
perspective.brussels, Brussels  
UrbIS©© - Distribution &  
Copyright CIRB

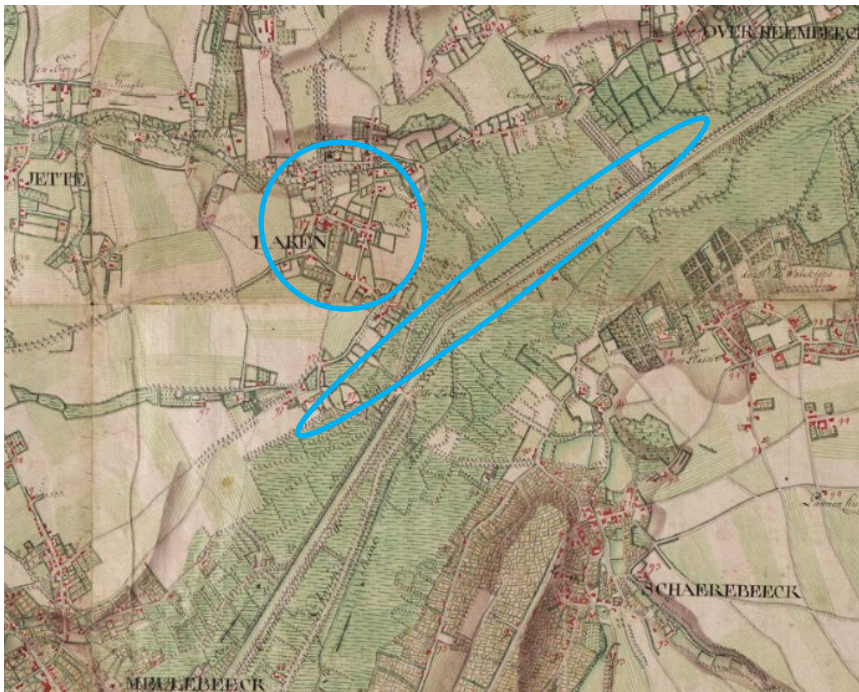
# 1- Structure urbaine : Evolution et composition du tissu urbain



Pont Vierendeel de Laeken  
Vue du restaurant de Maison de la création - Site Gare

Industrie Bassin Vergote  
Monument du Travail

# 1-1 Des noyaux villageois aux pôles industriels



Carte Ferraris autour de 1770, Geopunt

## Fin du 18<sup>ème</sup> siècle

- Territoire largement occupé par des champs, pâturages, espaces boisés, chemins et routes de campagne
- Noyaux villageois à Laeken et zone d'habitat plus développée à Schaarbeek
- A Laeken se développent déjà des activités de tannerie
- L'axe du canal marque déjà une rupture entre l'est et l'ouest

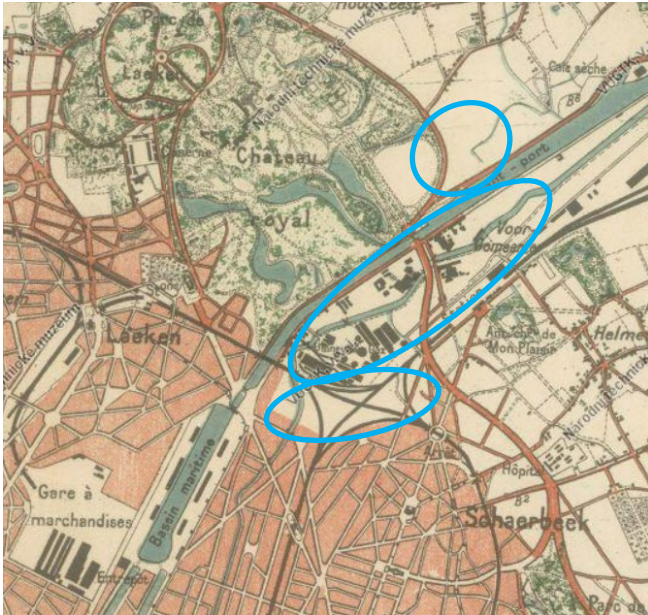


Carte Vandermaelen autour de 1850, Geopunt

## Milieu du 19<sup>ème</sup> siècle

- Extension de l'urbanisation le long des axes routiers
- Installation d'activités productives et d'établissements industriels au nord du périmètre (industries chimiques, métallurgiques)
- Apparition des voies de chemin de fer reliant le sud au nord et l'est et l'ouest qui marquent clairement l'espace et du canal de dérivation Charleroi-Bruxelles (1832)
- Apparition de l'axe royal avec le Palais Royal à Laeken et l'Eglise Notre-Dame de Laeken et de l'Avenue de la Reine qui structurent le nord du périmètre

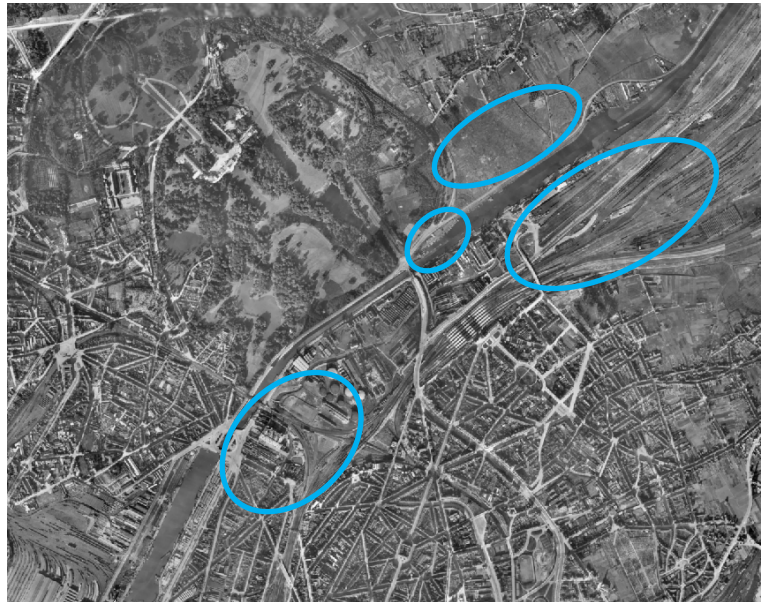
# 1-1 Des noyaux villageois aux pôles industriels



Source: Carte routière des environs de Bruxelles début 1900

## Début 20<sup>ème</sup> siècle

- Urbanisation qui s'étend largement à Laeken et Schaerbeek (hormis à l'est du Domaine royal). La zone de l'actuelle ZIR 4 reste inexploitée.
- Implantation des premières industries lourdes (actuelle Zone Mabru, Usine à gaz) et d'activités portuaires et logistiques (actuelle Zone Schaerbeek Formation) qui se développent autour du canal de Charleroi (Bassin maritime et Avant-port) qui prend alors sa forme définitive, et qui marque très nettement le territoire.
- Le rail quadrille le paysage urbain, en plein cœur de la zone laissant des espaces résiduels, dans le quartier Masui. La Gare de Schaerbeek s'implante.



Source: Bruciel 1930

- Schaerbeek Formation se développe et marque une rupture nette avec les zones encore agricoles au nord de Schaerbeek et avec la ZIR 4.
- Extension de l'activité industrielle côté Avant-Port et diffusion de l'activité industrielle dans le tissu plus résidentiel, dans le secteur Masui notamment.
- Implantation du Yacht club.
- Quelques champs subsistent à proximité des rails.

# 1-1 Des noyaux villageois aux pôles industriels



Source: Carte routière 1980

## 20ème et début 21ème siècle

- Déclin des activités industrielles entre 1950 et 1980 (création de parcs industriels extérieurs). Période marquée par le développement de nouvelles activités économiques et commerciales et l'implantation de nouvelles infrastructures (de l'usine aux grands entrepôts) : marché matinal et marché de gros, Halle des producteurs (coté ZIR 4)
- Conversion des anciens sites industriels : disparition des gazomètres et implantation d'un hall de sport et terrains de tennis (1970)
- Réorganisation de certaines portions de la voirie (ponts et grands axes est-ouest) et voutement d'une partie de la Senne (1970)
- Quelques champs subsistent dans les espaces interstitiels des rails dans le secteur Masui



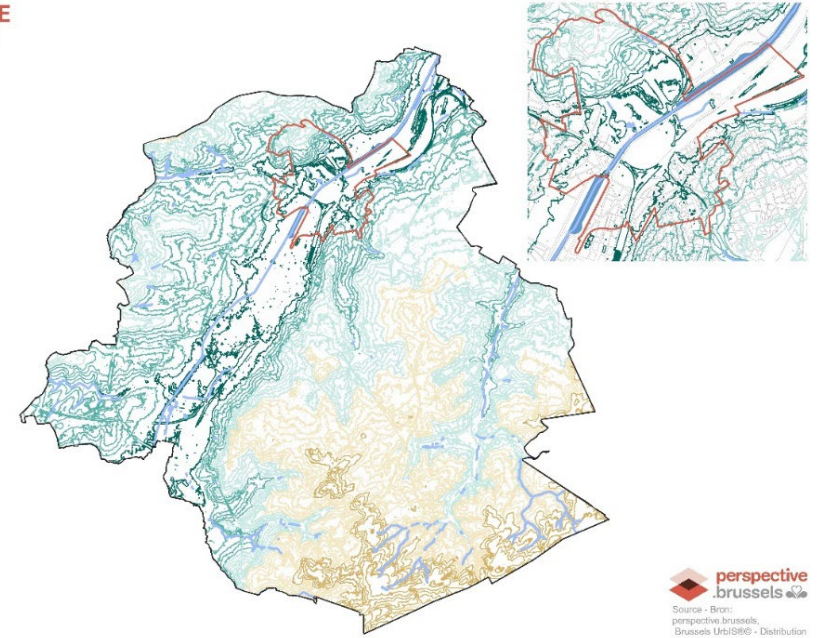
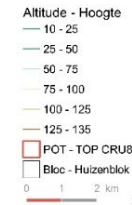
Source: Bruciel 2007

- Vers une nouvelle planification et organisation du territoire via :
- PRAS démographique qui instaure la ZEMU (cercle bleu)
- Nombreuses opérations de rénovation (CQD, CRU, etc. - voir chapitre Planologie)
- Des bâtiments, entrepôts industriels en friches, secteur Masui et Stephenson qui offrent des potentialités de conversion des fonctions

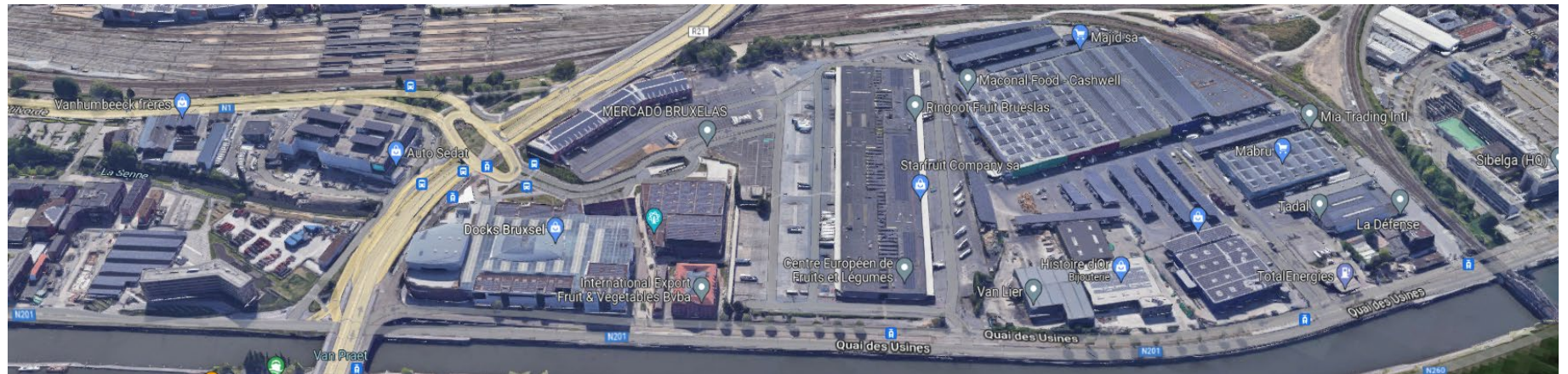
# 1-2 Un territoire morcelé et difficile à s'approprier

- Une **topographie relativement complexe** où s'entremêlent des cuvettes et des talus. L'altitude varie de 10 à 25 m au niveau des voies de chemin de fer et du canal, à 70 m d'altitude aux extrémités est et ouest, dans les zones d'habitat.
- Une grande partie du périmètre marquée **par des ruptures et discontinuités urbaines qui contraignent fortement le territoire** (voire triangle rouge sur la carte p.6). Ces ruptures sont dues :
  - aux activités productives, commerciales et portuaires qui occupent 1/3 de la zone (ZIU Quai des Usines-Avenue de Vilvoorde- Avant-Port, Schaerbeek Formation)
  - au réseau viarie intercommunal et régional composé de grands axes (Boulevard Lambermont, Pont Van Praet, Avenue de la Reine, Avenue de Vilvoorde, Chaussée de Vilvoorde, Quai des Usines) et au réseau ferré (liaison nord-sud/est-ouest, Schaerbeek Formation)
  - à des lieux de passages peu propices aux piétons et mobilités douces (ponts, tunnels, passages à niveaux, etc.)

TOPOGRAPHIE  
TOPOGRAFIE



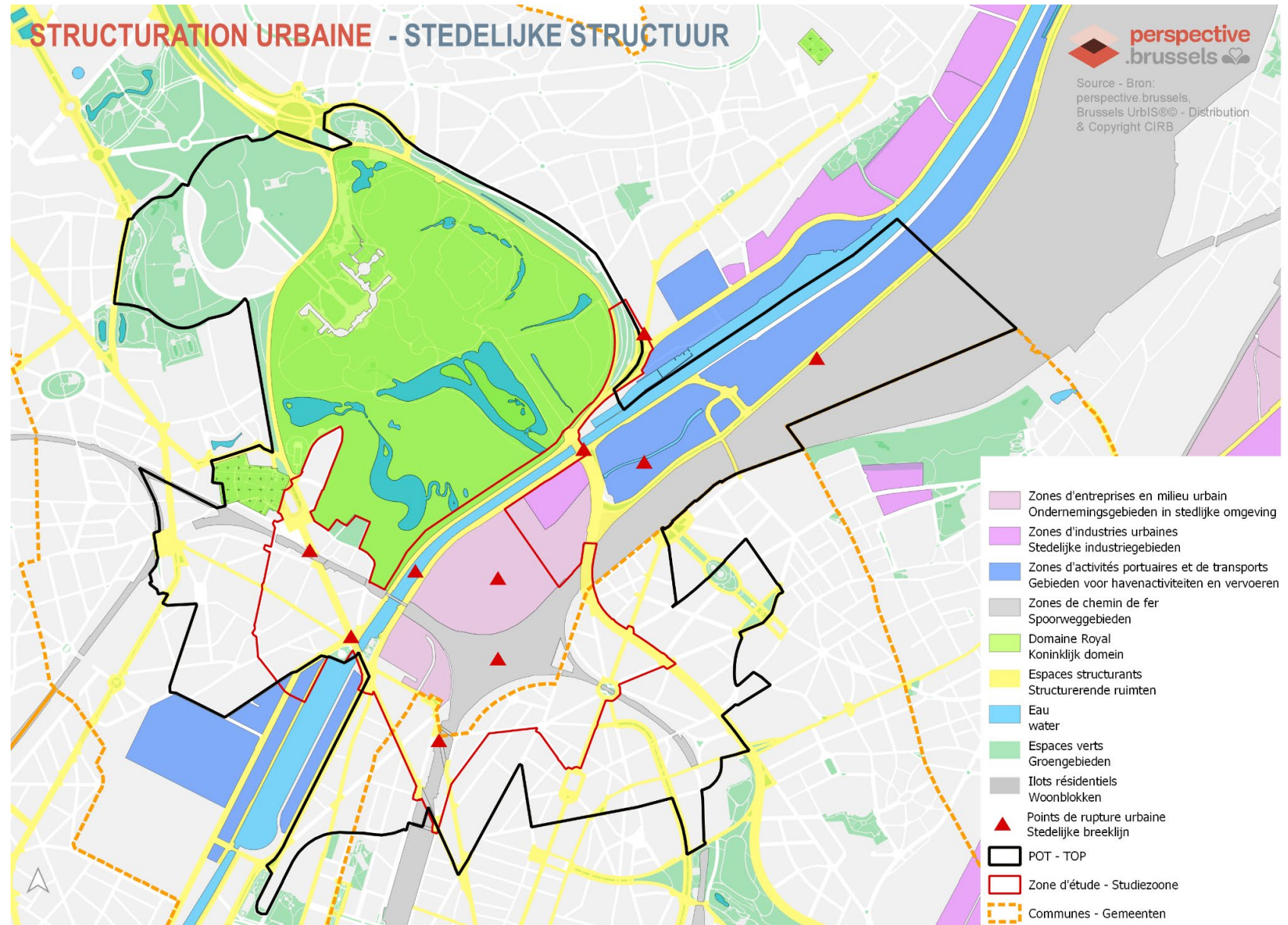
perspective  
brussels  
Source - Brno  
perspective brussels  
Brussels Urban@ - Distribution  
& Copyright CIRB



Zones d'industries urbaines, Bruxelles



# 1-2 Un territoire morcelé et difficile à s'approprier



# 1-2 Un territoire morcelé et difficile à s'approprier

## ➤ Une fonction résidentielle en partie enclavée

- entre le Domaine royal qui coupe la communication sud-nord du périmètre, les pôles économiques et ses grandes infrastructures (Mabru, Docks, Avant-Port, Tour et Taxis, CBD Nord) et le rail. A Laeken en particulier, mais aussi Masui et Colignon.
- peu de liens avec les quartiers situés dans la ZIR 4.

## ➤ Une fonction récréative et environnementale peu mise en valeur :

- peu de petits espaces verts de proximité (quelques grands parcs : Parc Lacroix et du Hamoir, Place Verboekhoven, Cimetière de Laeken, Parc Astrid), malgré des développements récents (e.g. Parc de la Senne, Jardin des Justes, Square Jules de Trooz, Square Annie Cordy et futur Parc Stephenson à Schaerbeek (CQD)). Le raccordement avec le parc L28 n'est pas non plus évident. Ces espaces restent assez minéraux, parfois peu qualitatifs et difficiles d'accès (certains sont squattés) et peu mis en réseau, ce qui limite l'usage par les habitants.
- le lien avec l'eau (canal et Senne) est quasi inexistant hormis la zone du BRYC mais qui n'est pas ouverte à tous



Pont Vierendael, Bruxelles



Avenue de la Reine, Bruxelles



Allée Verte, Bruxelles



Square au Bord de l'eau, Bruxelles

# 1-2 Un territoire morcelé et difficile à s'approprier

## ➤ Différentes centralités locales, peu liées entre-elles :

- des quartiers qui présentent des points d'attractivité variés avec des activités commerciales, culturelles, etc. mais qui restent tournés vers les communes et peu connectés à l'échelle du CRU.
- plusieurs NIL existants à la Place Bockstael (Laeken), Place Colignon, Gare de Schaerbeek, Place Verboekhoven (Schaerbeek). Et deux NIL à créer au niveau du Square De Trooz qui pourraient ancrer la liaison entre l'est et l'ouest de la zone, et au niveau de la ZIR 4-Hembeek pour désenclaver le quartier.



Place Bockstael, Bruxelles

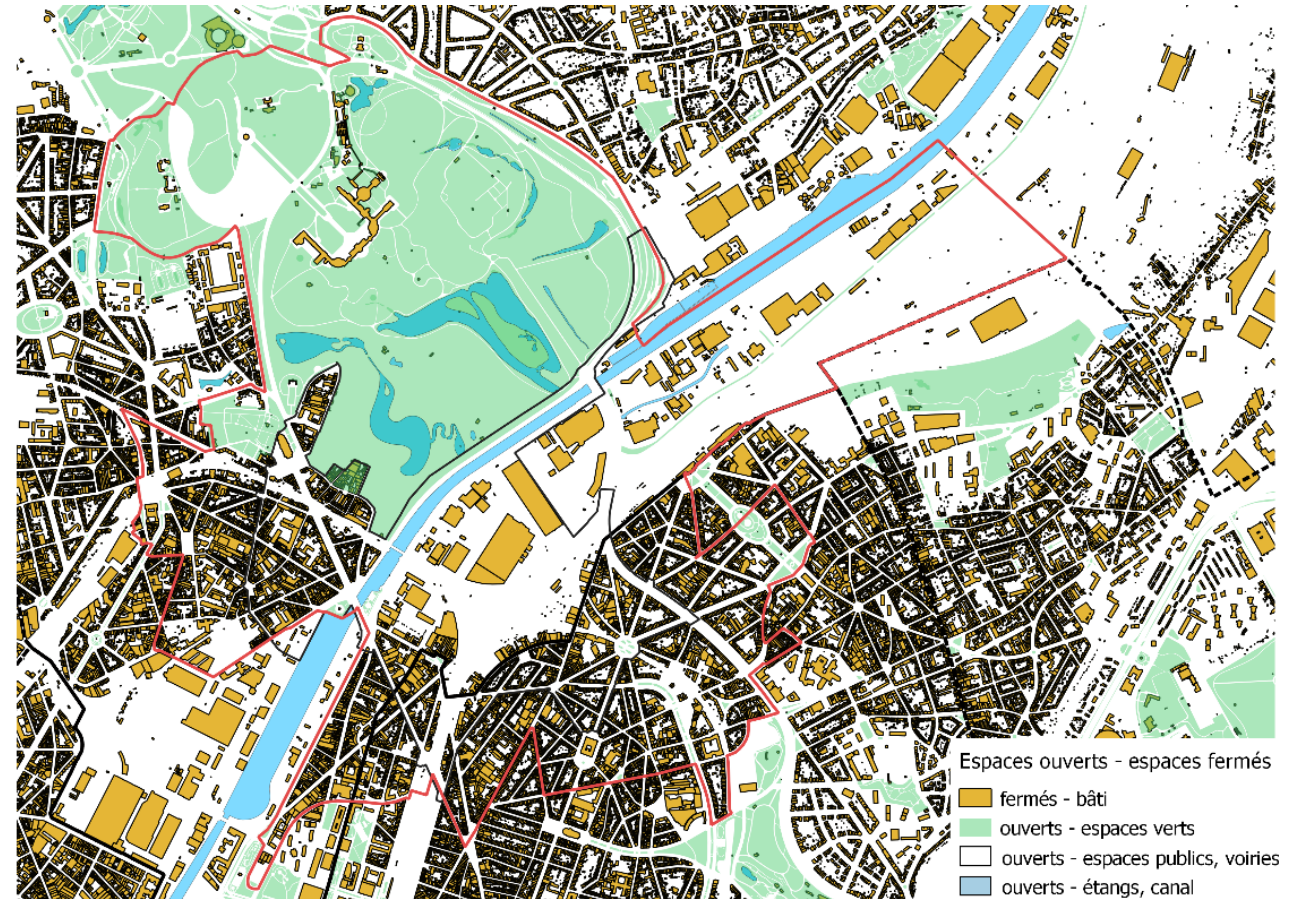


Noyaux d'identité locale, PRDD, 2018

# 1-3 Des espaces « ouverts » inaccessibles

## ➤ Le POT présente différents espaces « ouverts » :

- Zones industrielles et commerciales composées de larges parcelles, un bâti de grande taille et de grands espaces non bâtis. Ces espaces « ouverts » sont cependant totalement imperméabilisés, destinés aux activités de livraisons, d'entrepôts et aux parkings.
- Grandes zones ferroviaires totalement ouvertes mais inaccessibles aux habitants.
- Lieux de passages du centre commercial Docks qui font office d'espaces ouverts publics. De même que de larges axes routiers et grandes places publiques.
- La zone du canal est aussi un vaste « espace d'aération » mais peu propice à son appropriation, du fait de la densité du trafic routier avoisinant, de son bruit, de la pollution qui s'en dégage et de la hauteur des berges.
- Le Domaine royal reste le plus grand espace « ouvert » mais fermé au public.



Morphologie urbaine, perspective, 2022 (Source: Urbis 2022)

# 1-3 Des espaces « ouverts » inaccessibles



Site MABRU, Bruxelles



Site Schaerbeek Formation, Bruxelles



Canal de Bruxelles-Charleroi

# 1-4 Des espaces « fermés » mixtes

## ➤ Les espaces « fermés » :

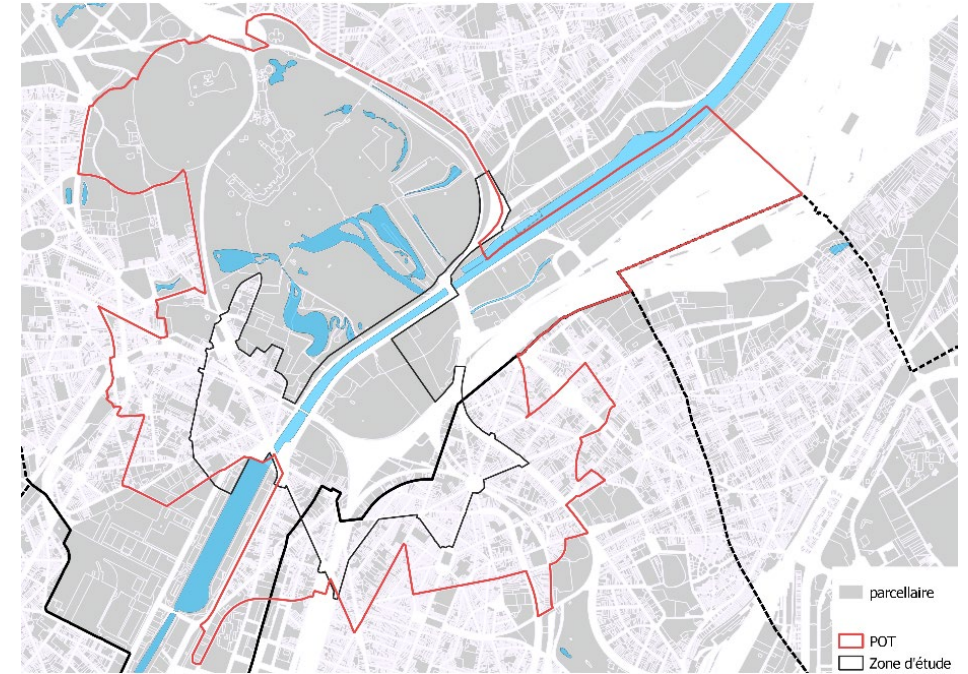
- Zones résidentielles densément bâties avec très peu d'espaces verdurisés, structurées le plus souvent en petites parcelles, avec des intérieurs d'îlots occupés.
- Les secteurs Masui, Stephenson et Laeken présentent un tissu urbain assez mixte, avec la présence de plus grandes parcelles, vestiges de l'activité industrielle. L'habitat et les activités productives sont historiquement imbriqués et ces parcelles restent des opportunités pour maintenir certaines activités économiques en ville.
- Parmi ces activités, on trouve des ateliers de mécanique, typographie et métallurgie, une émanation du sillon industriel des abords du canal.



Rue du Pavillon (bâtiments Blaton),  
Schaerbeek



Rue des Palais, Schaerbeek



Typologie du parcellaire, Source: Urbis 2022



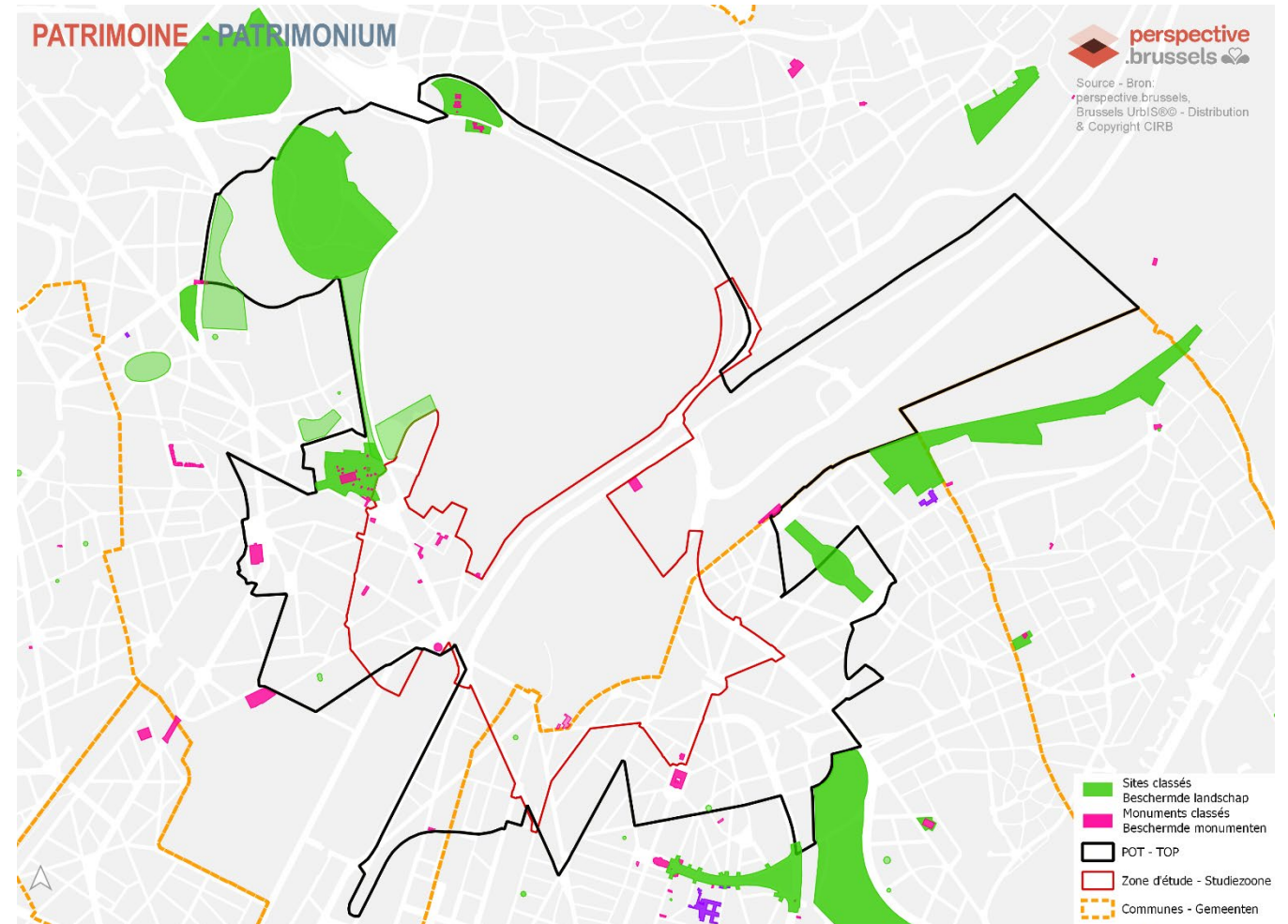
Rue F.J Navez, Schaerbeek

# 1-5 Un patrimoine riche et emblématique

- Des monuments classés (Axe Royal) et bâtiments remarquables: Eglise Notre-Dame de Laeken, Passage Chambon, Centre culturel- Maison de la création (réaffectation ancienne Maison communale de Laeken), Maison de la création (réaffectation ancienne Gare de Laeken), BRYC, Ancien atelier du sculpteur Ernest Salu, Ancienne gare du Domaine royal de Laeken, Monument au travail, ancien cinéma Rio (années 30)
- Des grands parcs royaux : Parc Astrid et Square du 21 juillet, Square du prince Charles (hors POT), Cimetière de Laeken.

Ce patrimoine environnemental et architectural est largement concentré dans l'ouest de Laeken. Sa découverte à pied n'est pas aisée du fait de la forte emprise du trafic routier.

- De grandes places publiques composées d'ensembles architecturaux de qualité : Place Colignon, Place Bockstael, Gare de Schaerbeek.
- Des maisons de maître et ensembles résidentiels classés : Boulevard Lambermont, Avenue Eugène Demolder, Avenue de la Reine, Avenue Princesse Elisabeth, Avenue Huart Hamoir, Rue du travail, Avenue Voltaire.



Monuments et sites classés à l'Inventaire du patrimoine, perspective 2022 (Source: Brugis, BUP, 2022)

# 1-5 Un patrimoine riche et emblématique

- Un habitat néoclassique :  
L'habitat présente globalement une typologie du 19<sup>ème</sup> siècle avec des immeubles à appartements peu élevés, de 2 à 4 étages en majorité.
- Quelques bâtiments récents à l'architecture plus atypique (construction neuve ou rénovation bâti ancien)
- Un patrimoine industriel :
  - Des vestiges du patrimoine industriel et portuaire du 19<sup>ème</sup> siècle avec les anciens établissements Aubert-Blaton et Usine Godin
  - Après les années 1970 :
    - Centre Européen des Fruits et Légumes (1981)
    - Marché matinal (MABRU) (1973)
    - Commerce de fleurs et plantes Euroveiling (rive opposée du Quai des Usines, sur la Chaussée de Vilvoorde depuis 1967)



Place Masui, Schaerbeek



Place Masui, Schaerbeek



Rue François-Joseph Navez, Schaerbeek



Allée Verte, Bruxelles



# 1-6 Enjeux locaux et potentialités du territoire

Objectif du CRU (Cahier des charges CRU 8, 2022) :

*Désenclaver la ZIR4 en réaménageant la chaussée de Vilvorde et en créant de potentiels liens avec la partie sud du Domaine royal.*

*Gérer et atténuer la fracture urbaine liée aux voies ferrées, au canal et aux grands axes routiers.*

*Transformer les quais autour du canal en espaces publics qualitatifs, désenclaver le BRYC et prolonger le parc de la Senne.*

Le périmètre présente un positionnement, des axes et des points de repères stratégiques :

Entrée de ville, lien nord-sud/est-ouest, zone du canal, zones d'activités et d'emploi, ZEMU, Domaine royal, proximité L28 et Tours et Taxis, axe patrimonial mais ces atouts sont extrêmement contraints, peu mis en valeur voire à l'abandon.

- Agir sur les points de rupture pour désenclaver et renforcer les liens est-ouest et nord-sud et harmoniser le tissu urbain  
Il s'agit de restructurer, animer et activer les axes Reine / De Trooz, Van Praet / ZIR 4, axe ZIR vers NOH, axe du canal et des plus petites connexions entre les quartiers dont Vieux Laeken est, Reine-Progrès et Colignon  
Ces zones plus périphériques devraient être raccordées aux stratégies régionales du Plan canal et de Schaerbeek Formation.
- Apaiser le territoire en agissant sur la mobilité pour casser l'effet « infranchissable »  
Il s'agit de faciliter l'accès via les transports en commun et aux piétons et autres modes doux des différentes parties du territoire.
- Rendre les espaces ouverts plus accessibles et mettre en valeur le patrimoine régional et local  
En créant un maillage vert, un maillage patrimonial, paysager et récréatif, en exploitant l'axe du canal, les espaces de respiration et de dégagement visuel, le potentiel sportif du Bruxelles Yacht Club et en créant d'autres espaces d'aération dans les îlots résidentiels densément bâtis.

Se poser la question de l'ouverture d'une liaison avec Schaerbeek Formation ou de l'ouverture partielle du Domaine royal.

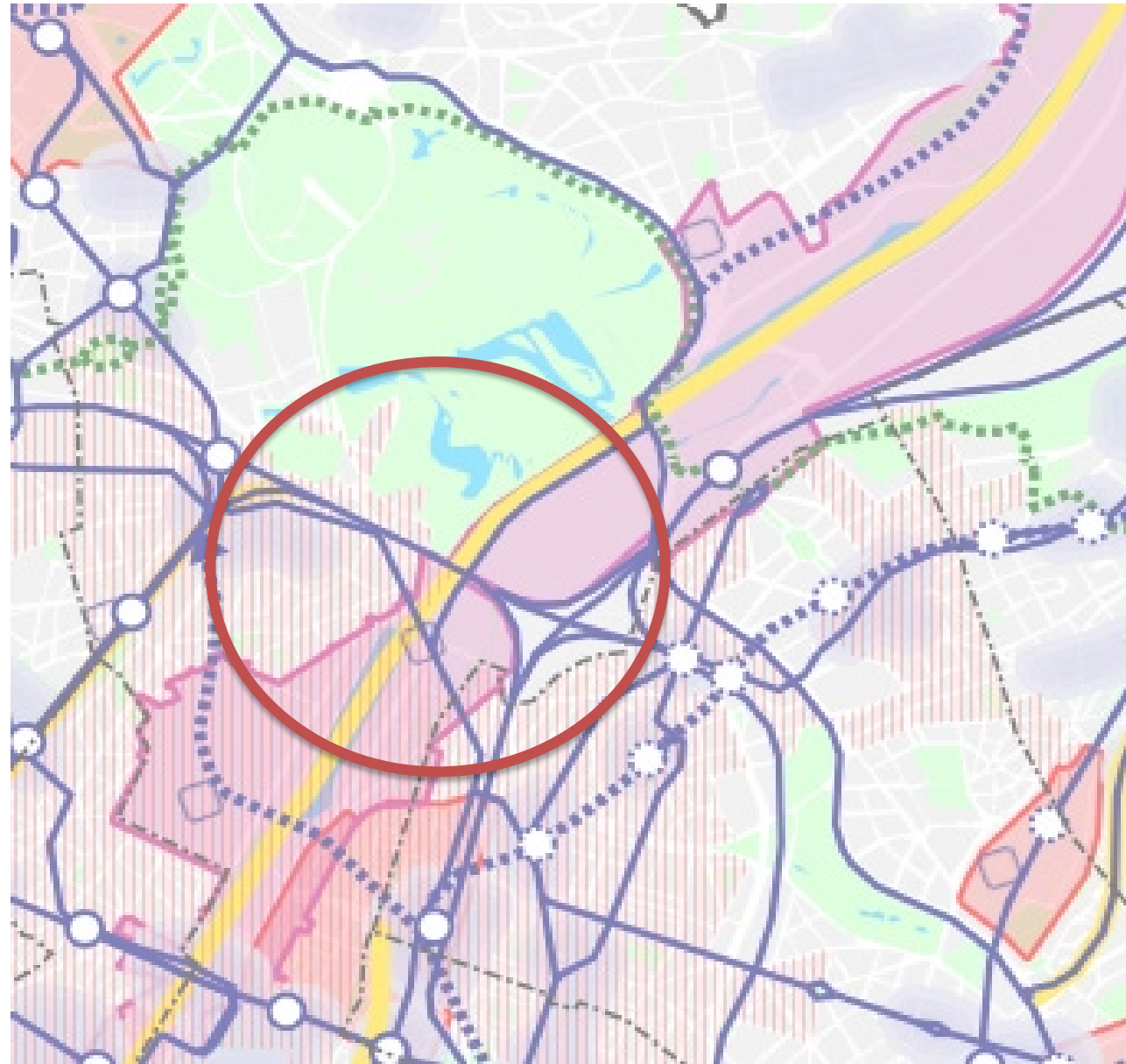
# 1-6 Enjeux locaux et potentialités du territoire

- Animer le territoire et renforcer les identités locales

Valoriser les centralités existantes, les connexions entre quartiers et les repères urbains pour en faire des points d'identité du territoire (Pont Vierendeel, Pont Avenue de la Reine, Maisons de quartier, BRYC, Monument au travail, etc.)

- Développer d'autres point de centralités ?
  - Au niveau de la zone Reine progrès - tunnel Pavillon en renforçant les liens inter quartiers
  - Au niveau de la zone Mabru, si développement de la ZEMU et d'activités d'animations (brocante, etc.)
  - Au niveau du BRYC : en faisant le lien avec la ZIR 4 et l'ouverture d'une partie du Domaine royal (activités de promenade, sportive, etc.)

## 2- Planologie et rénovation urbaine

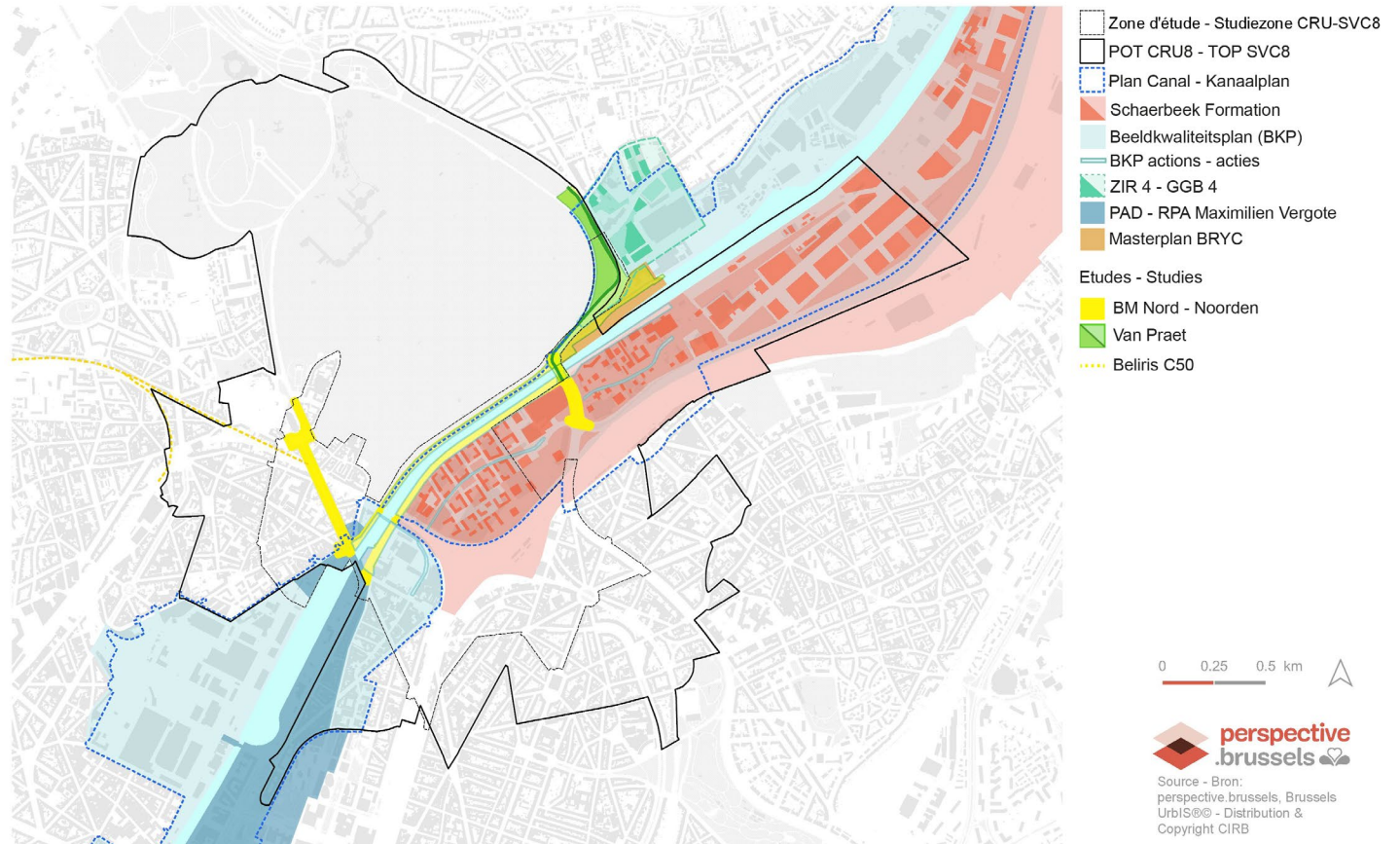


Carte PRDD, Projet de Ville

## 2-1 Les visions et les intentions dans le territoire du CRU 8

- **2013: Schéma directeur Schaerbeek-Formation.**  
Les lignes directrices seront actualisées au vu de l'évolution du territoire et des nouveaux défis en termes d'économie, logistique, transport et environnement;
- **2015: le Plan Canal** porte à l'attention un capital de développement déterminant (313 ha de terrain public), place la question de l'espace public au cœur de la réflexion et pointe la mixité des fonctions;
- **2017: le BKP** vise à donner une cohérence aux espaces publics et au paysage le long du canal et à renforcer les différents quartiers morcelés par le canal.

### PROJETS CRU8 - VISIONS ET ETUDES PROJECTEN SVC8 - VISIES EN STUDIES

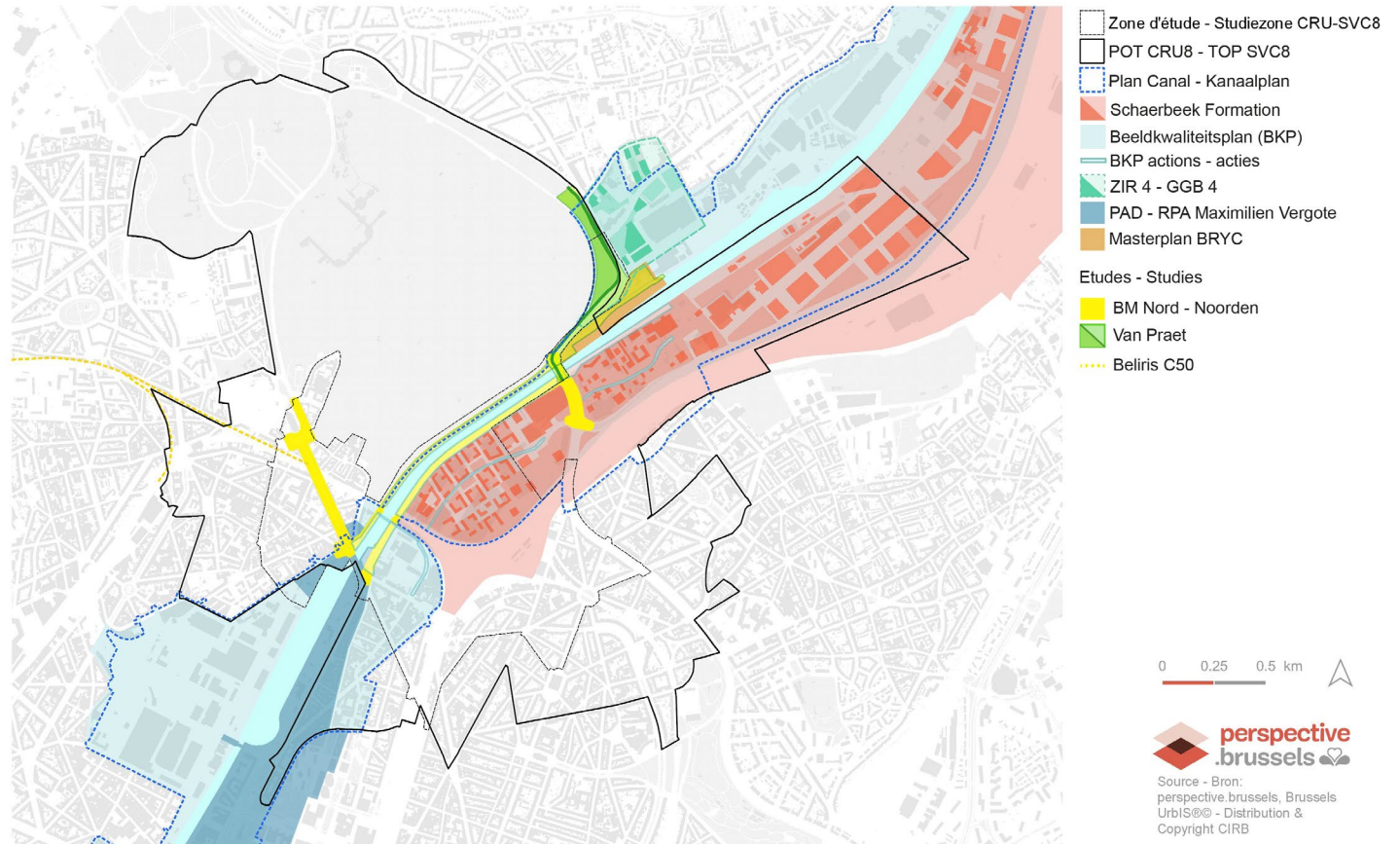


## 2-1 Les visions et les intentions dans le territoire du CRU 8

- **2018: le PRDD** confirme et conforte les visions précédentes ;
- **PAD Maximilien-Vergote** en cours de finalisation. Un des objectifs est la mixité fonctionnelle, le renforcement du maillage vert et bleu, la mise en œuvre des polarités d'équipements à rayonnement local et régional;
- Développement de la ZIR 4 de la Ville de Bruxelles pour créer un nouveau quartier à l'entrée de NOH. Un master plan est en cours.

Une série d'intentions sont présentes sur le territoire. Elles concernent la mobilité, la réappropriation de l'espace public, la création d'un futur parc. Certains points clés sont pointés: Carrefour Trooz, Carrefour Van Praet, Quai des usines, Chaussée de Vilvoorde, Avenue de la Reine. Pour l'analyse de ces intentions, voir le chapitre mobilité et le tableau études.

### PROJETS CRU8 - VISIONS ET ETUDES PROJECTEN SVC8 - VISIES EN STUDIES



## 2-2 Schéma Directeur Schaerbeek-Formation

- Le master Plan proposé identifie clairement 3 espaces importants : (1) la zone Mabru, quartier résidentiel mixte, (2) le campus accompagné d'un grand équipement et (3) la zone logistique au nord.
- Importance de connecter la zone 2 « le campus » via la valorisation de l'avenue de Vilvorde.
- Importance de connecter le campus au futur développement de NHO via une connexion est-ouest.



Option équipement urbain (pg 106-107)

## 2-3 Plan Canal - Principes

- Le Plan Canal vise à définir une vision claire, ambitieuse et partagée pour l'avenir de cet axe central de la Région afin d'en améliorer la cohésion socio-spatiale.
- La mixité au centre du redéploiement urbain
  - Potentiel de 25 000 logements et de 7 500 emplois
  - Mixité des fonctions, renforcement économique et création de logements
- L'espace public au cœur du développement







## 2-4 Beeldskwaliteitsplan (BKP)

**Schaerbeek-sur-Senne:** un territoire entre le canal et les voies de chemin de fer sur la rive droite et entre le Domaine royal et le canal sur la rive gauche (chaussée de Vilvorde). Au sud, il est délimité par le Pont de Trooz et la Rue du Palais Outre-Ponts. Au nord, il comprend le site du Brussels royal Yacht Club.

*Rive droite du canal :* implantation de Sibelga, Mabru-CEFL et des grands entrepôts implantés librement sur un site dédié quasi exclusivement à des espaces de parking; au nord du Pont Van Praet, présence d'un assemblage d'entreprises (Elia), de l'incinérateur et d'une déchetterie régionale implantés de part et d'autre de la Senne (ici à ciel ouvert). Le Quai des Usines et le Quai Léon Monnoyer sont axés sur la circulation d'un trafic important et sont particulièrement inhospitaliers.

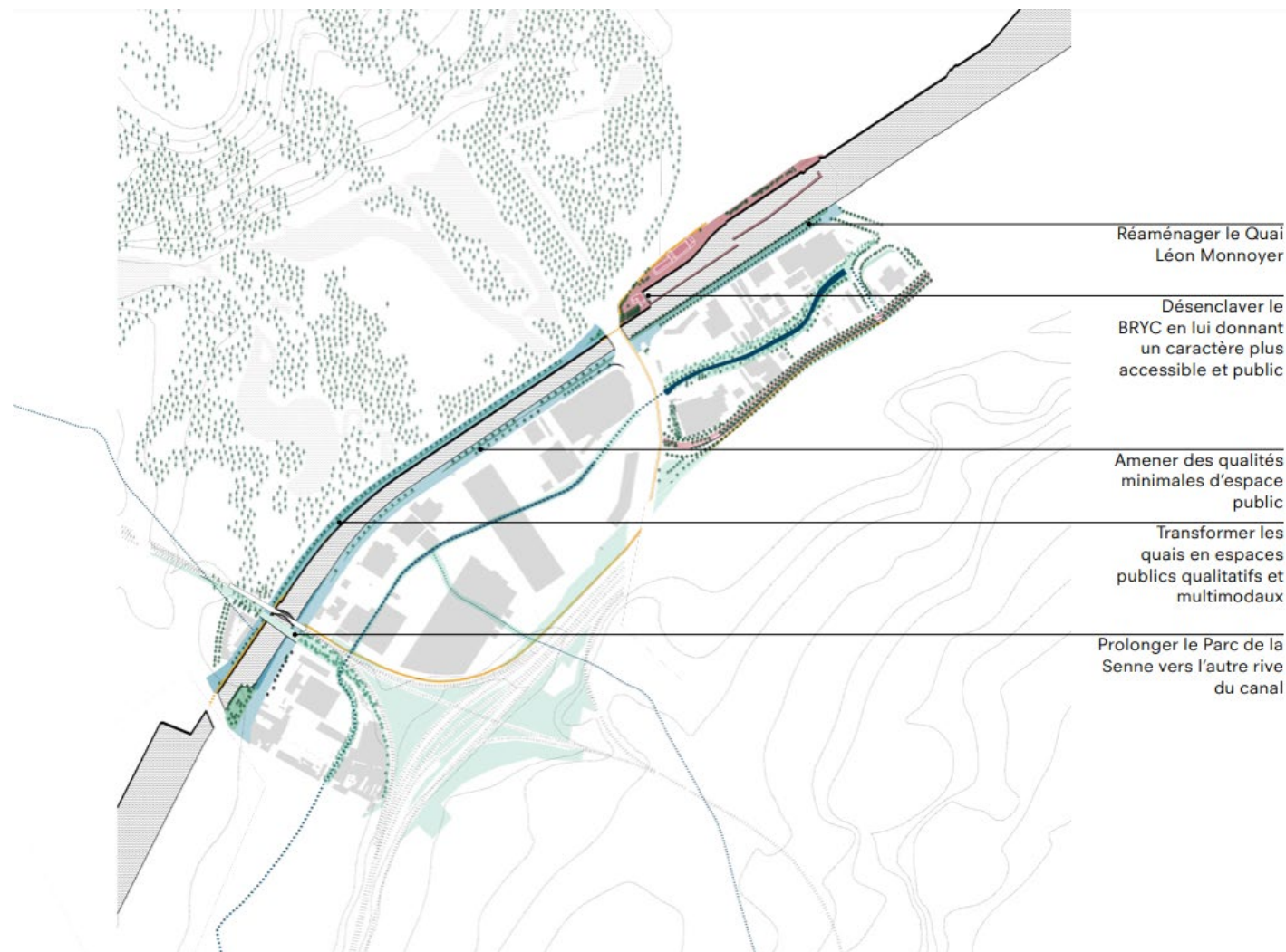
*Rive gauche du canal:* voie métropolitaine, arborée, bande large dédiée aux modes actifs côté canal. Le site BRYC offre des activités récréatives liées à l'eau en contraste avec un environnement fonctionnel et dur. Le site est difficile d'accès et peu connu. Son aménagement, à l'exception du bâtiment abritant le Yacht Club est fonctionnel et peu attractif.



Schaerbeek-sur-Senne. Beeldskwaliteitsplan (BKP), Perspective.brussels 2019

# Ambition du BKP

- Transformer les quais en face du Domaine royal en espaces publics qualitatifs
  - positionner la piste cyclable sur la partie haute protégée de la voirie par la bande verte et les arbres. Les piétons sont positionnés en bas, proches de l'eau.
- Amener des qualités minimales d'espace public au Quai des usines
  - supprimer la voirie pour que les accès aux quelques immeubles puissent être gérés au sein de l'aménagement des parkings et des voiries privées pour permettre l'accessibilité en voiture depuis les carrefours; améliorer la qualité de espaces pour les piétons et cyclistes et insérer une large bande verte supplémentaire le long de la ligne de tram.
- Désenclaver le BRYC en lui donnant un caractère plus accessible et public.
- Réaménager le quai de Léon Monnoyer.



Réaménager le Quai  
Léon Monnoyer

Désenclaver le  
BRYC en lui donnant  
un caractère plus  
accessible et public

Amener des qualités  
minimales d'espace  
public

Transformer les  
quais en espaces  
publics qualitatifs et  
multimodaux

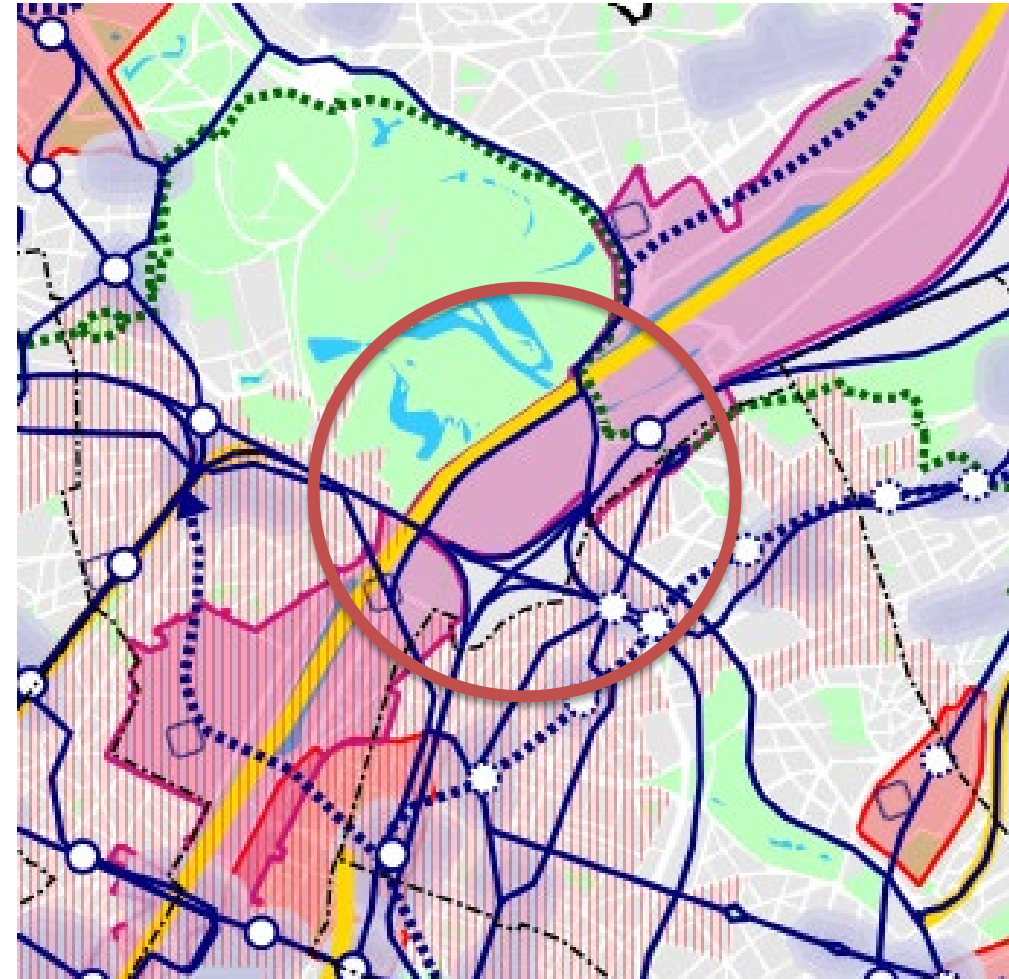
Prolonger le Parc de la  
Senne vers l'autre rive  
du canal

Source: Figure D 7-1 Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone. Beeldkwaliteitsplan-Plan de qualité paysagère et urbanistique

# 2-5 PRDD- Projet de ville, armature spatiale et vision

- Territoire du Canal : maintien des activités urbaines tout en assurant une meilleure intégration de celles-ci avec les autres fonctions urbaines
- Forte présence de la ligne de chemin de fer et de quartiers socio-économiquement faibles
- Maillage vert (cf. chapitre Environnement)
- NIL existantes : Vieux Laeken, Cage aux Ours et Place Colignon
- Nil à créer : Place de Trooz
- Futur métro III + trois nouvelles haltes dans le POT
- Développement de Schaerbeek-Formation et de Mabru en ZEMU

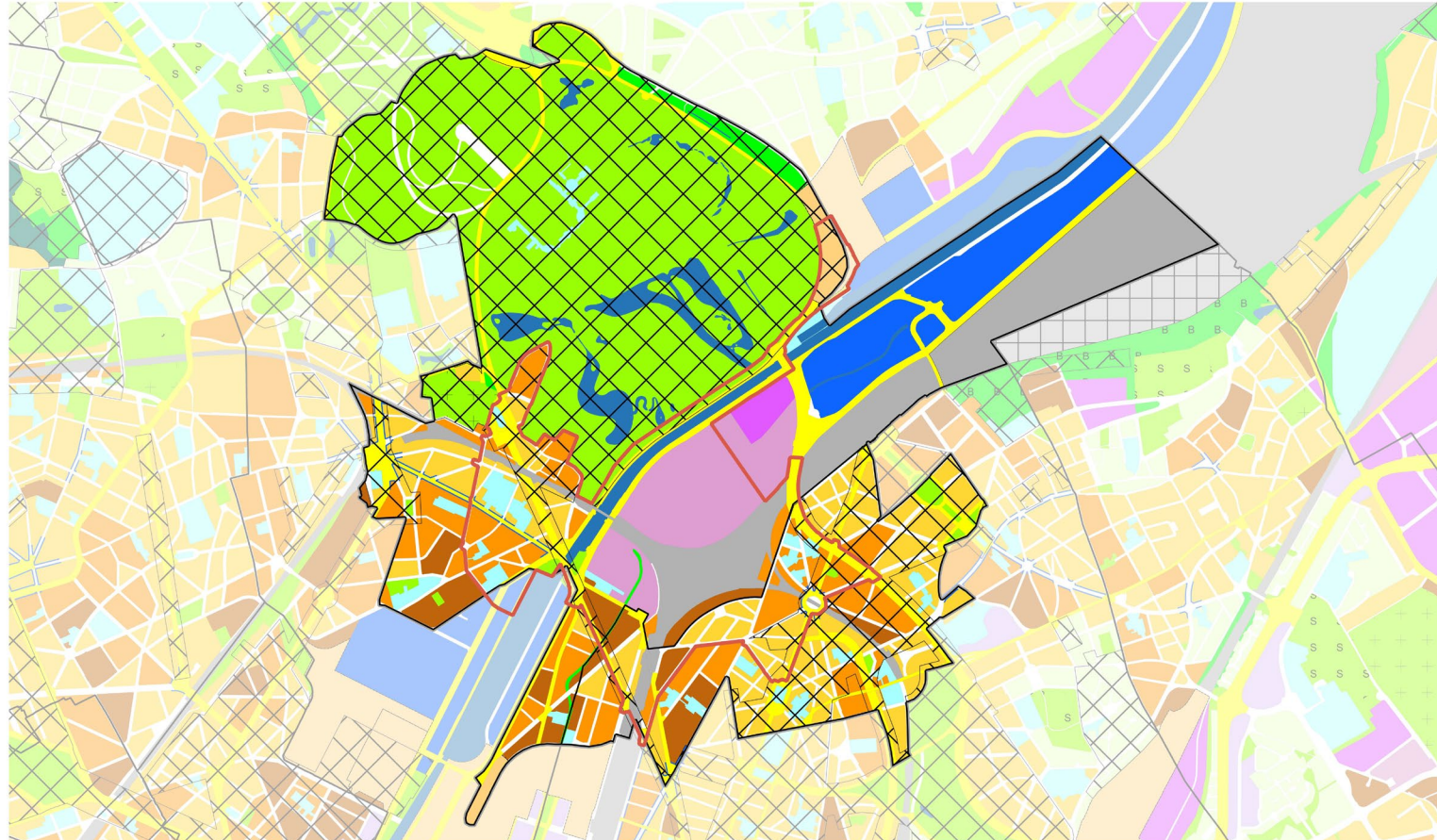
Légende	Legende
<b>Généralités</b>	<b>Algemeen</b>
Limite régionale	Gewestsgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Réseau viaire	Wegennet
Eau	Water
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)	Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
Chemin de fer	Spoorweg
<b>Ressources foncières</b>	<b>Grondreserves</b>
Territoire du Canal	Kanaalgebied
Pôles de développement prioritaires	Prioritaire ontwikkelingspolen
<b>Maillage vert</b>	<b>Groen netwerk</b>
Promenade verte	Groene wandeling
<b>Noyau d'identité locale</b>	<b>Lokale identiteitskern</b>
Noyau d'identité locale existant	Bestaande lokale identiteitskern
Noyau d'identité locale à créer	Te creëren lokale identiteitskern
<b>Revitalisation urbaine</b>	<b>Stadsvernieuwing</b>
Zone de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016)	Stadsvernieuwinggebied 2016 (besluit 10 november 2016)
<b>Economie</b>	<b>Economie</b>
Axe de développement économique	Economische ontwikkelingsas
<b>Réseau de transport en commun de haute capacité</b>	<b>Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet</b>
Ligne de TC de haute capacité existante	Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte existante (chemin de fer et métro)	Bestaand station/halte (spoorweg en metro)
Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier	Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro)	Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)
Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring	Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring
<b>Parking de transit</b>	<b>Overstapparking</b>
Parking de transit - existant	Overstapparking - bestaand
Parking de transit - capacité augmentée des sites déjà décidés	Overstapparking - verhoogde capaciteit van al besliste locaties
Parking de transit - décidé par le GRBC	Overstapparking - besliste door de BHR
Parking de transit - nouveau P+R	Overstapparking - nieuwe P+R



# 2-6 PRAS 2014

## PRAS GBP

- PRAS modification 2014
- Introduction des ZEMU, forte présence dans le CRU 8
- Forte présence de zones de forte mixité, zones mixtes et zones d'habitation
- Forte présence de zones d'industrie urbaine et zones d'activité portuaire et de transport au nord du POT
- Une moindre présence de zones d'équipements d'intérêt collectif



- PRAS - GBP
- Zones d'habitation à prédominance résidentielle -  
Woongebieden met residentieel karakter
  - Zones d'habitation à prédominance résidentielle -  
Woongebieden met residentieel karakter
  - Zones mixtes - Gemengde gebieden
  - Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
  - Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public -  
Gebieden van collectief belang of van openbare diensten
  - Zones administratives - Administratiegebieden
  - Zones d'entreprises en milieu urbain -  
Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving
  - Zones d'industries urbaines -  
Stedelijke-industriegebieden
  - Zones d'activités portuaires et de transports -  
Gebieden voor havenactiviteiten en vervoeren
  - Zones de chemin de fer - Spoorweggebieden
  - Zones vertes - Groengebieden
  - Zones vertes de haute valeur biologique -  
Groengebieden met hoogbiologische waarde
  - Zones de parc - Parkgebieden
  - DR  
Domaine Royal - Koninkrijk domein
  - S  
Zones de sports ou de loisirs de plein air -  
Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
  - Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden
  - Zones forestières - Bosgebieden
  - Zones agricoles - Landbouwgebieden
  - Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
  - Zones d'intérêt régional à aménagement différé -  
Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
  - Zones de réserves foncières - Groenreservegebieden
  - Eau - Water
  - Noyau Commercial - Linten voor handelskern
  - VarMixite\_Pastilles - Punten van wisselend gemengd ruimten
  - Espaces structurants - Structurende ruimten
  - ZICHEE - GCHEWS
  - Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC8
  - POT - TOP
  - Commune - Gemeente

0 0,25 0,5 km

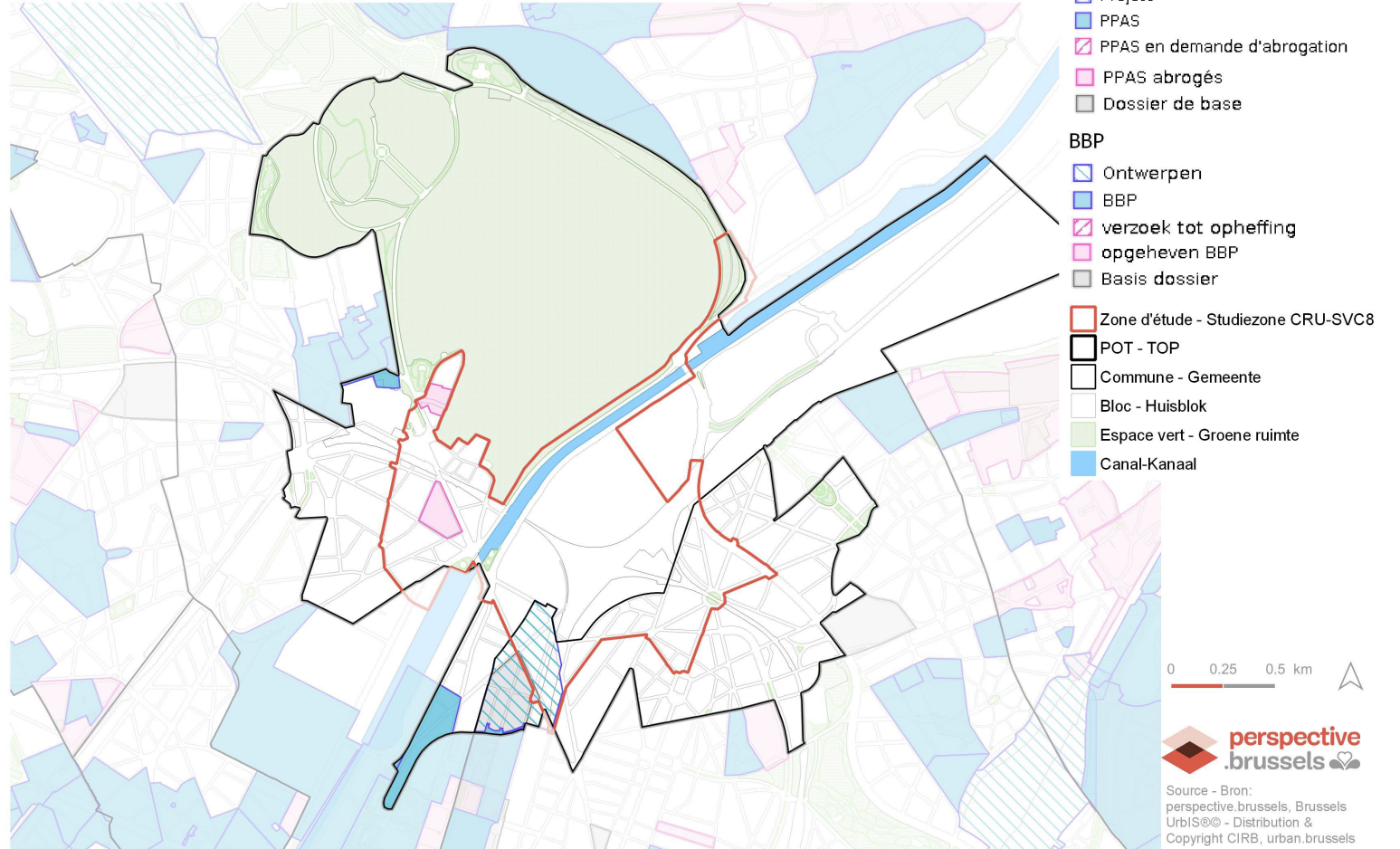


Source - Bron: perspective.brussels,  
Brussels UrbIS©© - Distribution &  
Copyright CIRB

# 2-7 PPAS

- Deux PPAS abrogés à l'ouest du POT
- Un PPAS en projet dans le Quartier Nord (ss Reine Avenue)
- PPAS Hélicoptère (approbation 2005)

## Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Bijzondere bestemmingsplan (BBP)



# 2-8 Zones de préemption

## Zone Bruxelles-ZIR 4 : 2016-2023

Les pouvoirs préemptant :

- la Région de Bruxelles-Capitale, agissant pour elle-même ou pour un organisme d'intérêt public régional qui en dépend,
- la Ville de Bruxelles.

## Zone Bruxelles-Schaerbeek-Masui: 2018-2025

Les pouvoirs préemptant:

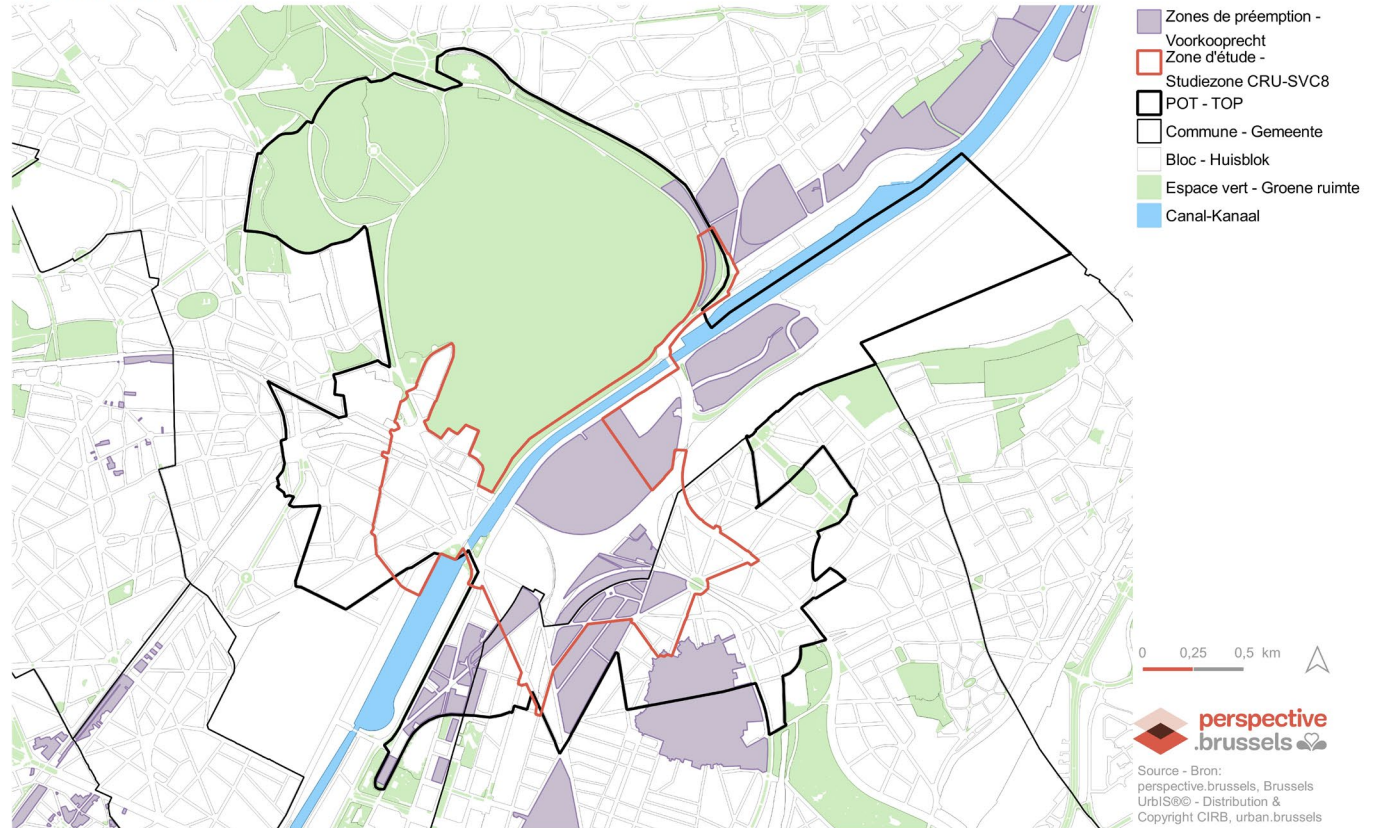
- Citydev, la Ville de Bruxelles ;
- la commune de Schaerbeek pour le territoire respectif;
- la SLRB;
- le Fonds du Logement;
- la SAU;
- Bruxelles-Environnement.

## Zone Schaerbeek-Bruxelles-Stephenson: 2019-2026

Les pouvoirs préemptant :

- la commune de Schaerbeek;
- Citydev;
- la Région de Bruxelles-Capitale agissant pour elle-même ou pour un organisme d'intérêt public régional qui en dépend;
- la SLRB,
- le Fonds du Logement;
- la SAU.

## ZONE DE PRÉEMPTION VOORKOOPRECHT



# 2-8 Zones de préemption

## Zone Bruxelles-Canal Nord: 2022-2029

Les pouvoirs préemptant :

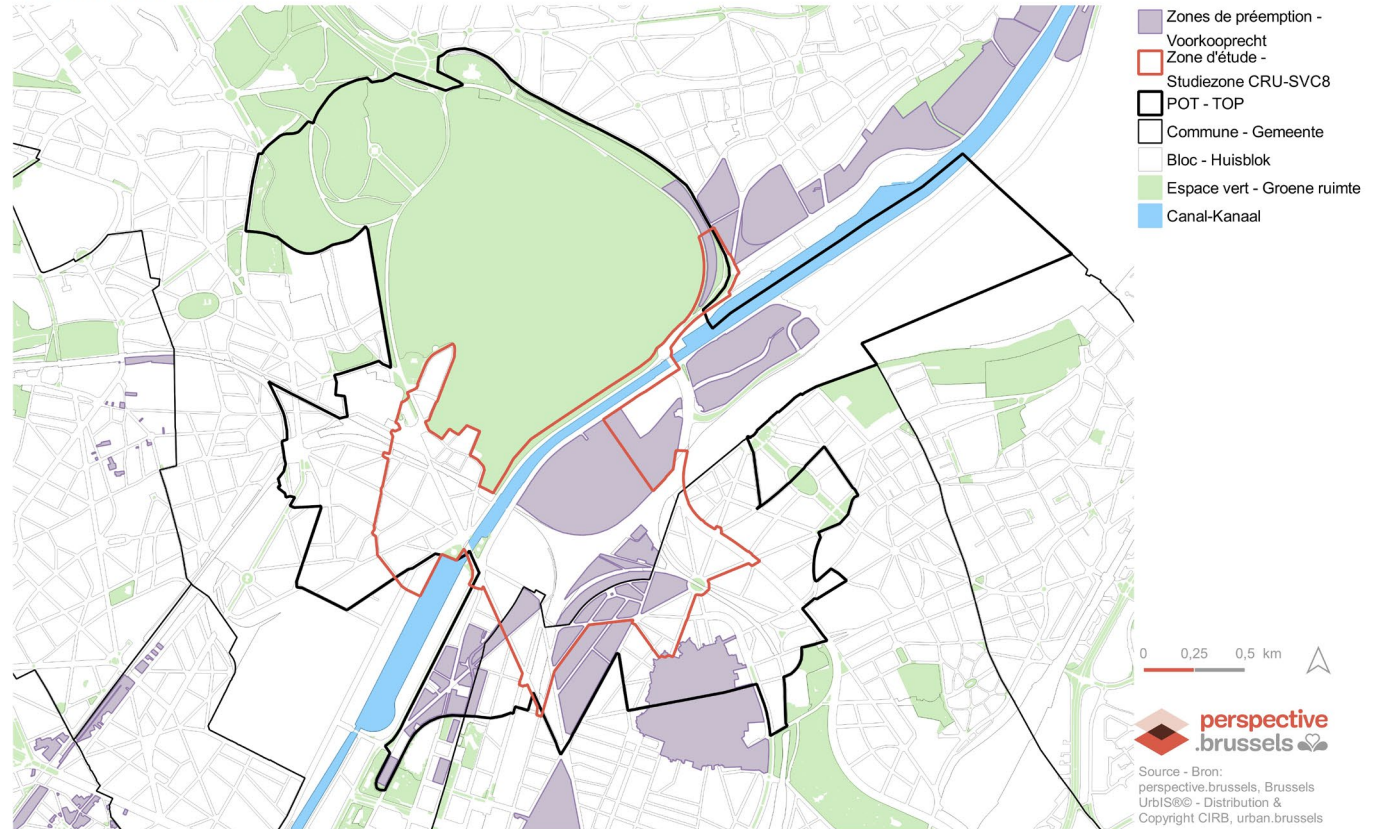
- la Société régionale du Port de Bruxelles ;
- Citydev ;
- La Région de Bruxelles-Capitale, agissant pour elle-même ou pour un organisme d'intérêt public régional qui en dépend ;
- la Ville de Bruxelles

## Zone Bruxelles-Pogge: 2018-2025

Les pouvoirs préemptant :

- la commune de Schaerbeek
- CityDev
- la Région de Bruxelles-Capitale, agissant pour elle-même ou pour un organisme d'intérêt public régional qui en dépend
- la SLRB
- le Fond du Logement

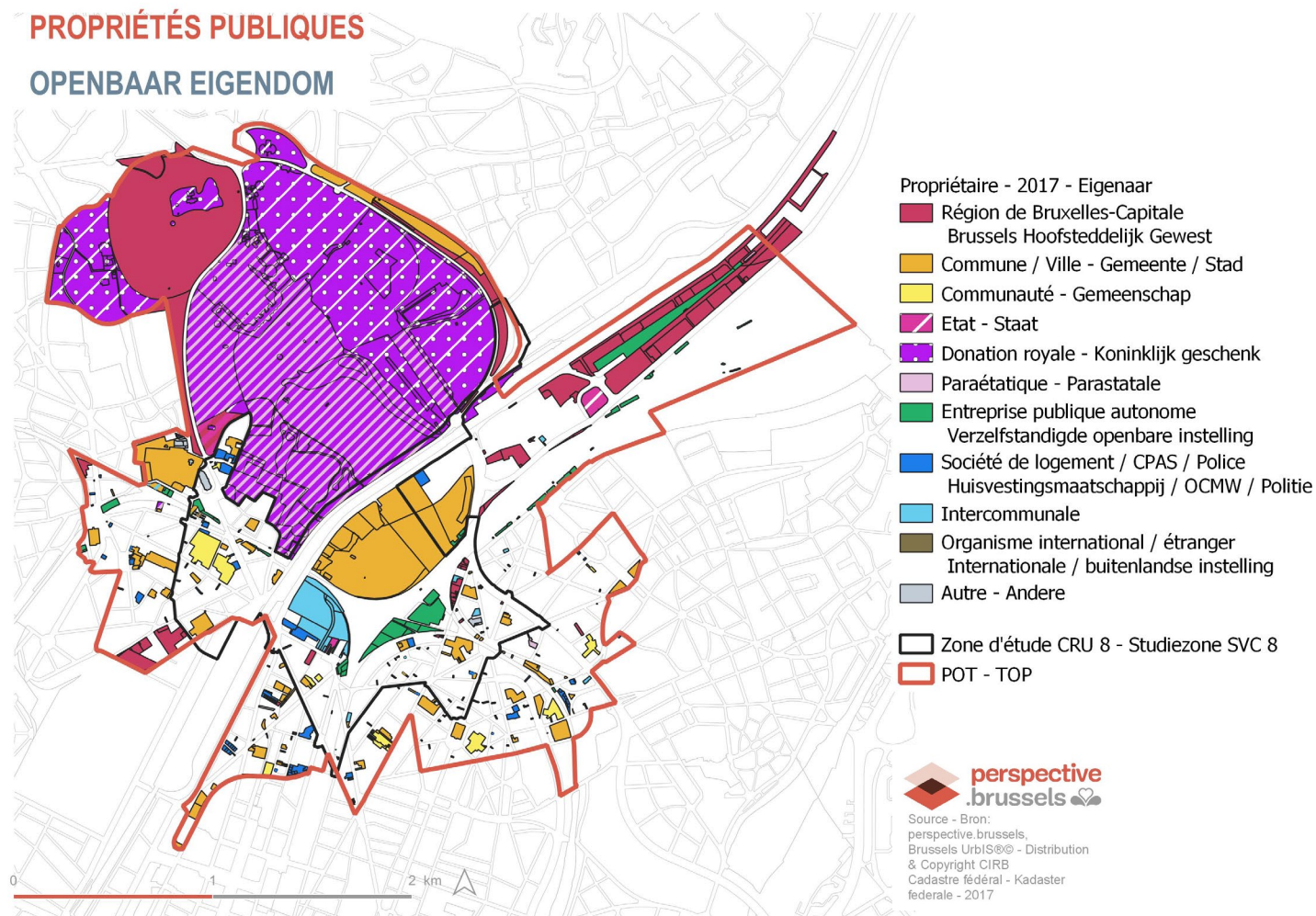
## ZONE DE PRÉEMPTION VOORKOOPRECHT



## 2-9 Propriétés publiques

- Un nombre important de propriétaires publics (attention la carte est à mettre à jour, données de 2017)
- Les communes/intercommunales restent propriétaires d'un certain nombre de parcelles localisées dans les quartiers résidentiels et dans la zone Mabru (volonté de rachat par Citydev)
- Une grande partie des zones industrielles sont de propriété publique dont la Région au nord.

### PROPRIÉTÉS PUBLIQUES OPENBAAR EIENDOM

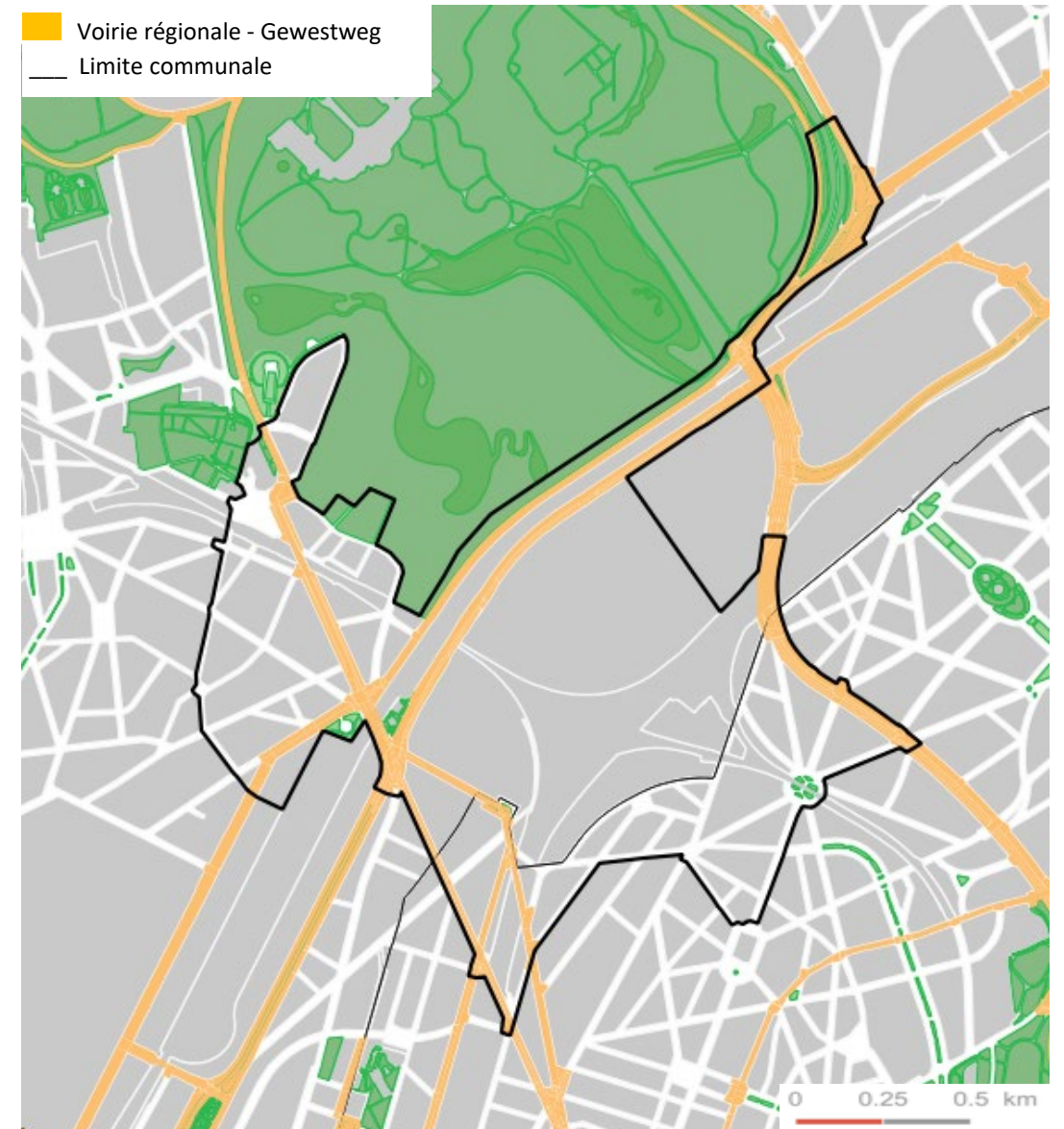




## 2-9 Propriétés publiques

- Au niveau de l'espace public et des voiries, les grands axes routiers, et quelques autres, sont la propriété et donc en gestion de la Région – Bruxelles Mobilité (en orange sur la carte).
- L'ensemble des autres rues et places sont la responsabilité d'une des communes concernées: la Ville de Bruxelles (Laeken et une partie de Masui) et Schaerbeek.

Propriété des voiries (régional/communal)



Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

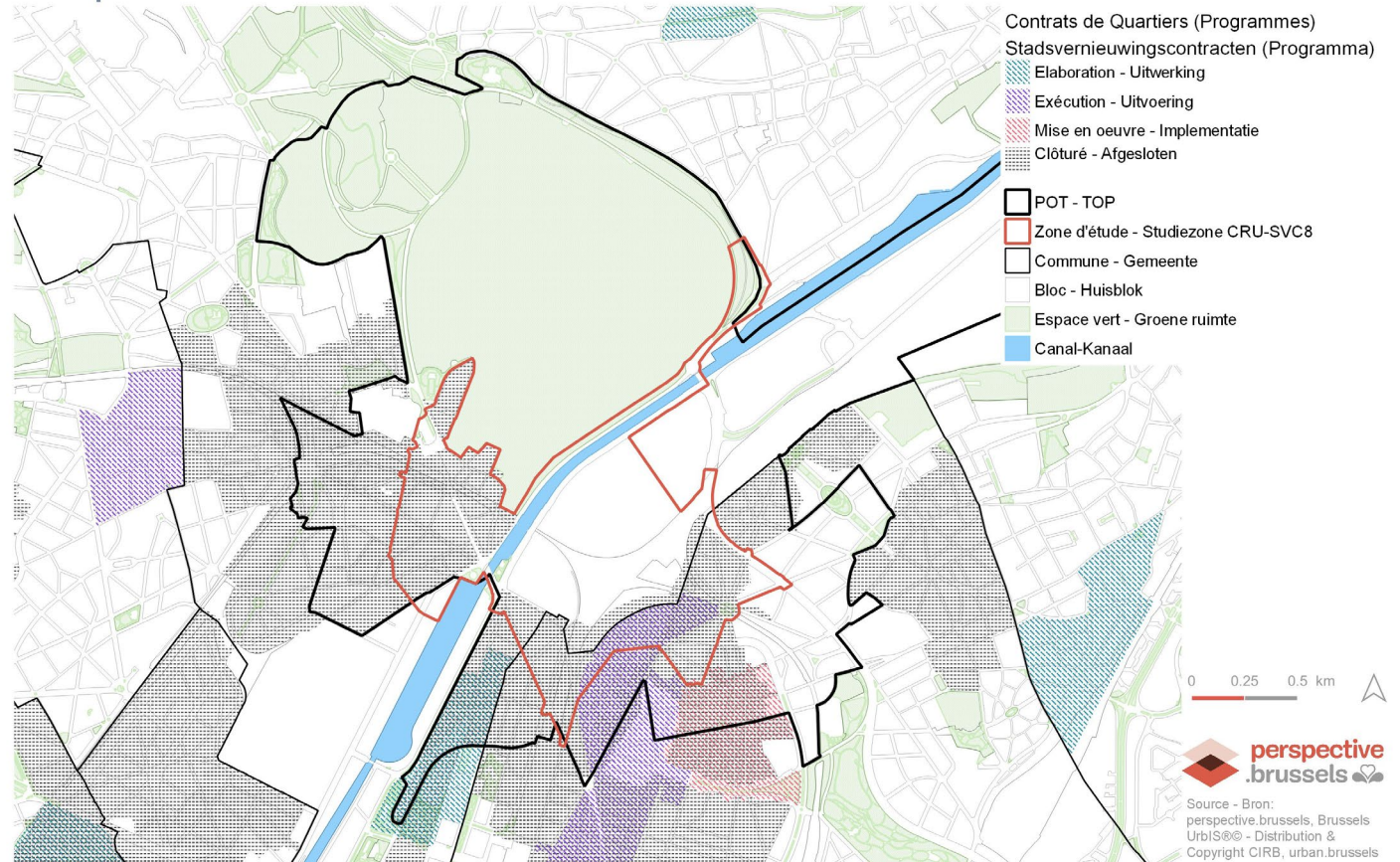
## 2-10 Enjeux

- Au vu de l'évolution du territoire se pose la question de la réalisation de la ZEMU à hauteur de MABRU : comment maintenir les activités économiques existantes ? Quelle nouvelle place leur donner ? Quid de l'intégration de l'habitat ?
- Le futur programme du CRU 8 devra prendre en compte les visions issues des planifications actuelles (l'actualisation du Schéma Directeur pour Schaerbeek-Formation, le développement de la ZIR4) ainsi que les intentions présentes et non programmées en termes de mobilité et aussi issues de l'étude de perspective.brussels Van Praet West.
- Le BKP propose des lignes directrices d'aménagement pour améliorer le territoire dit Schaerbeek-sur-Senne. Il s'agira d'accompagner et de faciliter ces lignes directrices dans un souci de cohérence et de continuité.
- DOCKS semble fonctionner comme une centralité pour les quartiers schaarbeekoïses situés à l'est du chemin de fer. Il s'agira de renforcer le potentiel de cette nouvelle centralité et d'y développer davantage la mobilité douce.

## 2-11 La rénovation du passé, du présent et les enjeux futurs

- A l'échelle du POT, la plupart des quartiers a été couverte par des opérations de rénovation urbaine, à exception du quartier Helmet. Dans le Quartier Nord, le CDQ Hélicoptère-Anvers est en élaboration et dans le quartier Brabant, le CDQ Petite Colline et Stephenson sont en exécution;
- A l'échelle du périmètre d'étude, la totalité des quartiers a également bénéficié d'opérations de rénovation. A l'ouest du périmètre le quartier Brabant (ss Vander Linden) bénéficie actuellement de l'exécution du Contrat de Quartier Stephenson. A l'est, le Contrat de Quartier Bockstael s'est clôturé en 2017. Il s'agit du dernier CDQ. Le plus ancien, dans le Quartier de Vieux-Laken-Est, a été finalisé en 2001 (CDQ Marie-Christine).

### Périmètres des CQD DWC perimeters



# Exemples d'opérations de rénovation urbaine récentes (2017-2021)

- Ces opérations ont amené un cadre urbain de meilleure qualité pour les habitants et les usagers, mais certaines parties du tissu urbain restent à améliorer (cf. le chapitre Cadre de vie).
- D'autres dispositifs ont aussi amélioré l'espace public, tels que les travaux récents le long de la rue des Palais, le square Trooz et la Place Masui.
- L'aménagement pour les modes actifs reste problématique (cf. le chapitre Mobilité)



Entrée de la chaussée d'Anvers (gauche) et Allée verte (droite)



Rénovation de la Place Masui



Parc de la Senne

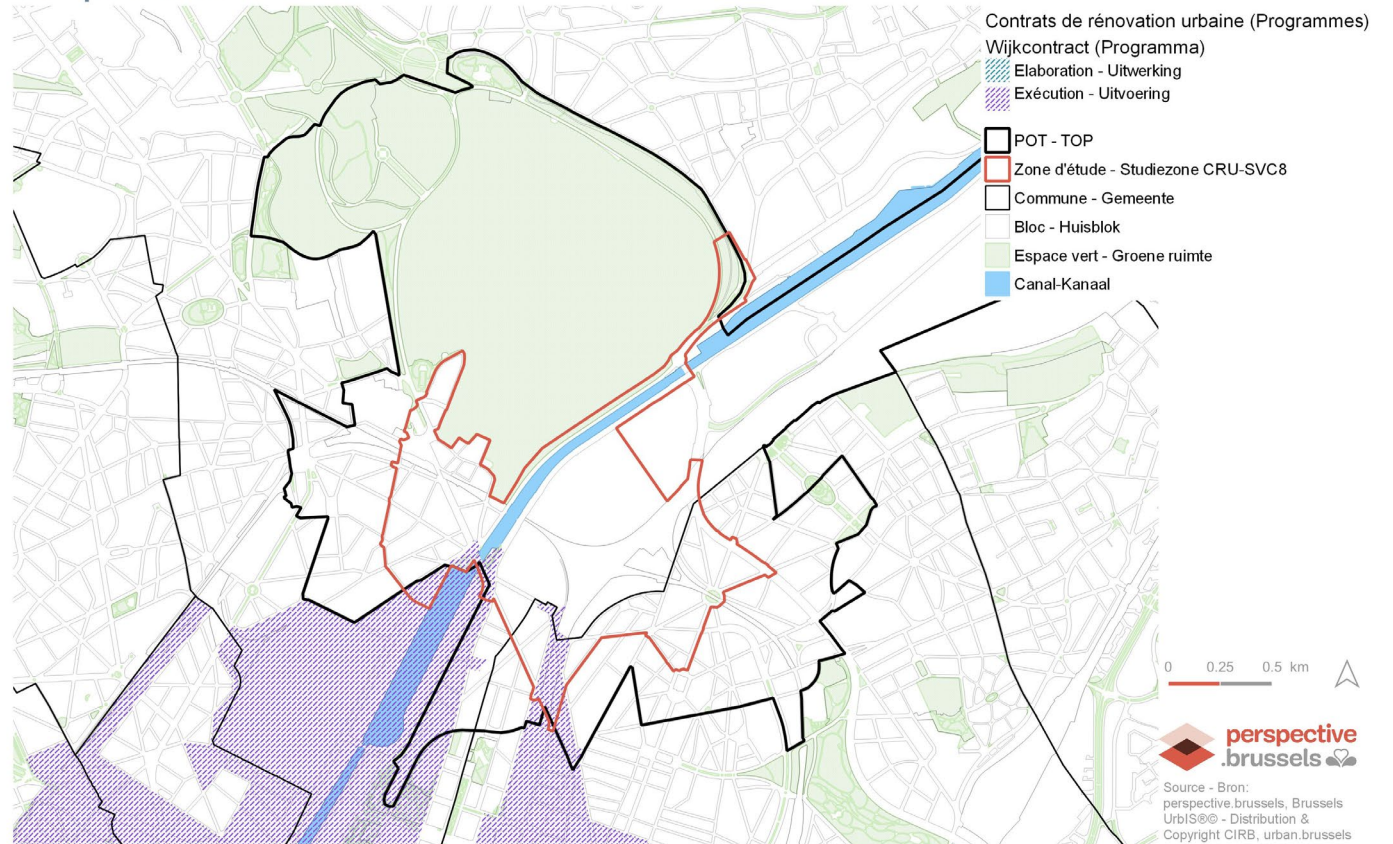


Rénovation de la Place Bockstael

## 2-11 Contrats de rénovation urbaine

- Les CRU 1 et 2 touchent partiellement le POT et la zone d'étude. Deux projets sont en cours :
- L'amélioration du tunnel Pavillons et Palais pour les modes actifs;
- La valorisation du Monument au Travail et la connexion avec la future passerelle en dessous du Pont De Trooz (voir chapitre Projets).

### Périmètres des CRU SVC perimeters



## 2-12 Enjeux rénovation CRU 8

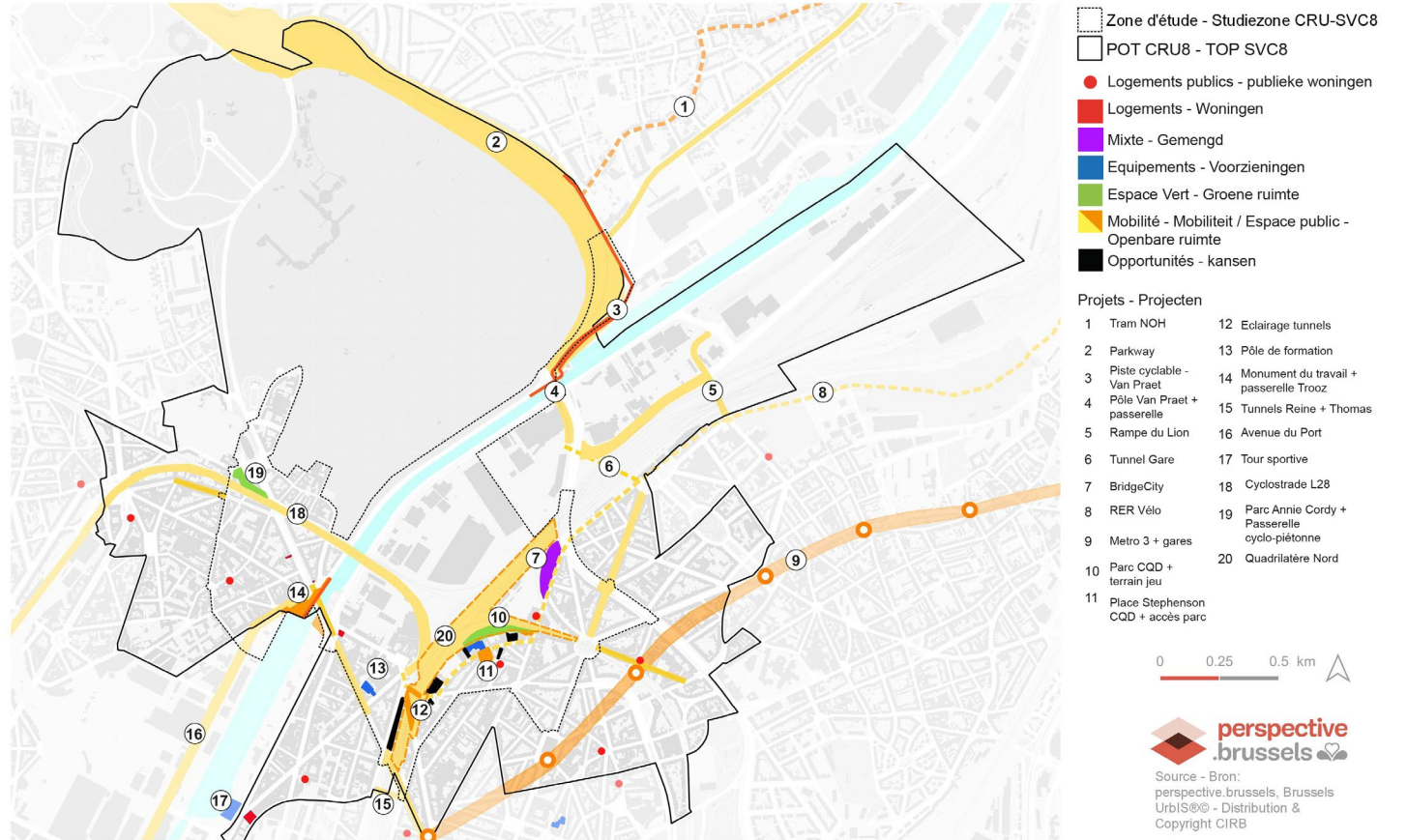
- Renforcer les liens est-ouest
  - axe Reine/De Trooz
  - axe Van Praet
  - plus petites connections dans Vieux Laeken et Colignon
- Désenclaver la ZIR4: connexion entre la partie sud du Domaine royal et la chaussée de Vilvoorde
- Désenclaver les grands îlots de Mabru, Dockx, le chemin de fer
- Atténuer les ruptures urbaines : canal, chemin de fer limites communales (cf. chapitre Mobilité)
- Faciliter les traversées entre les différents quartiers, en particulier dans les carrefours principaux : De Trooz et Van Praet (cf. chapitre Mobilité)



Orthophotoplan 2021, Source: Brugis

### 3- Inventaire des opérations en cours et des acteurs du territoire

#### PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



# 3-1 Projets\* dans le POT

- Le POT se caractérise par un certain nombre des projets : une partie de ces projets concerne la mobilité active et en particulier les connexions cyclo-piétonnes est-ouest et nord-sud du CRU 8, d'autres projets sont mixtes et d'autres visent le nouvel aménagement d'espaces publics et de nouveaux équipements locaux. Un certains nombre de logements publics sont aussi dans le pipe-line.
- Le projet Quadrilatère Nord ( au milieu du périmètre du CRU 8) du fait de son emprise au sol se relève potentiellement impactant. S'agissant d'un projet de longue date, il s'avère nécessaire de vérifier son état d'avancement.
- Les quartiers Brabant et Nord sont investis surtout dans des projets issus des dispositifs de CDQ ou du CRU 2.
- Une petite partie des projets connecte mieux les quartiers schaarbeekoïses aux zones d'industries et à la ZEMU ( projet 5-6)
- Le quartier Vieux-Laeken Est est moins investi par les projets hormis la future C28 et la création d'une serre et d'une passerelle cyclo-piétonne
- Absence des projets le long de la chaussée de Vilvoorde et quais des Usines

L'ESQUISSE DU PARKWAY PART 02



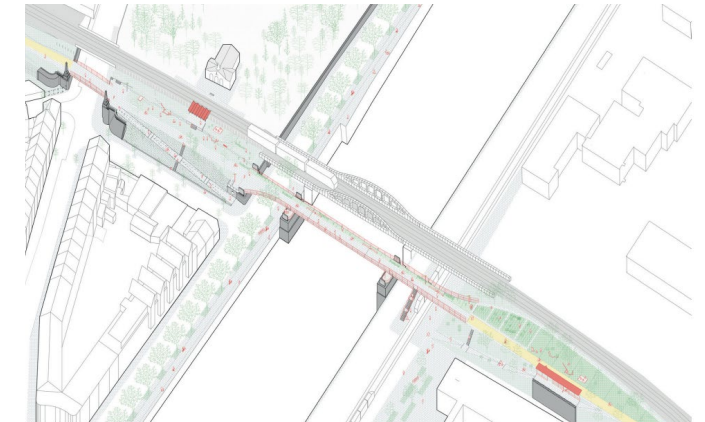
Parc Way phase2. Source BM



Programme CDQ Stephenson.  
Source: bureau étude PTA



Amélioration de l'itinéraire vélo Kanal avec la création d'une passerelle en sous des 3 points; Van Praet, Trooze, Saintelette .  
Source: BM



Projet C28. Source: BMA



# 3-2 Spatialisation des projets dans la zone d'étude CRU 8

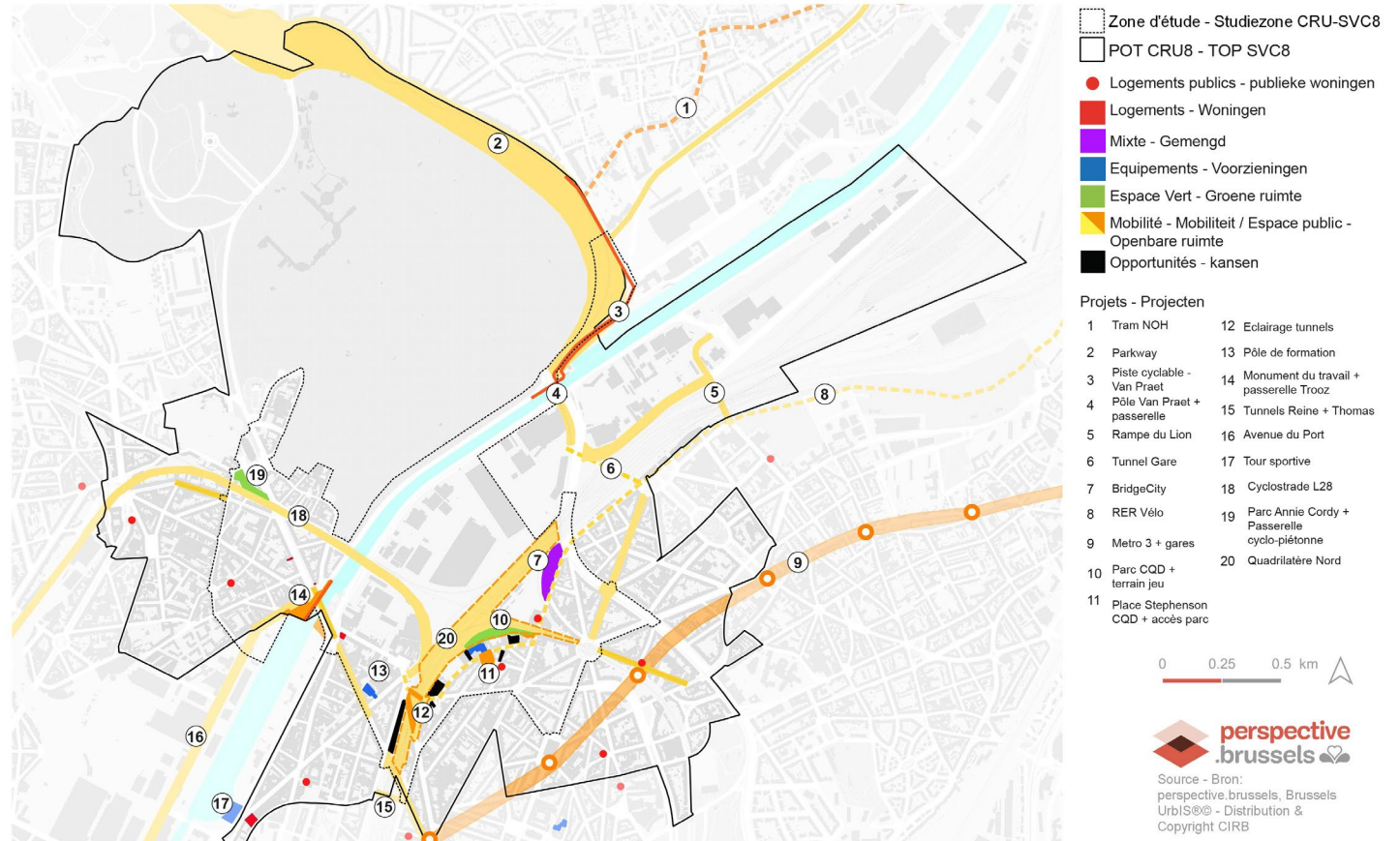
## ➤ Mobilité active et espace public

Trois projets permettent d'améliorer :

- les connexions cyclo-piétonnes est –ouest (18);
- les connexions cyclo-piétonnes (Passerelles Feder) nord sud (projet 4&14) en sous du Pont Van Praet et en sous du Square de Trooz est
- la connexion des quartiers schaarbeekoïsis à Docks via le Tunnel Gare
- Pas de projet (pour le moment) le long de la chaussée de Vilvoorde et quais des Usines, mais des ambitions sont inscrites dans le BKP et dans l'étude de Bruxelles-Mobilité ( voir chapitre Planologie et Mobilité)

Certains projets d'amélioration de l'espace public au Monument du travail (15), et la Place Stephenson (12)

## PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



# 3-3 Spatialisation des projets dans le CRU 8

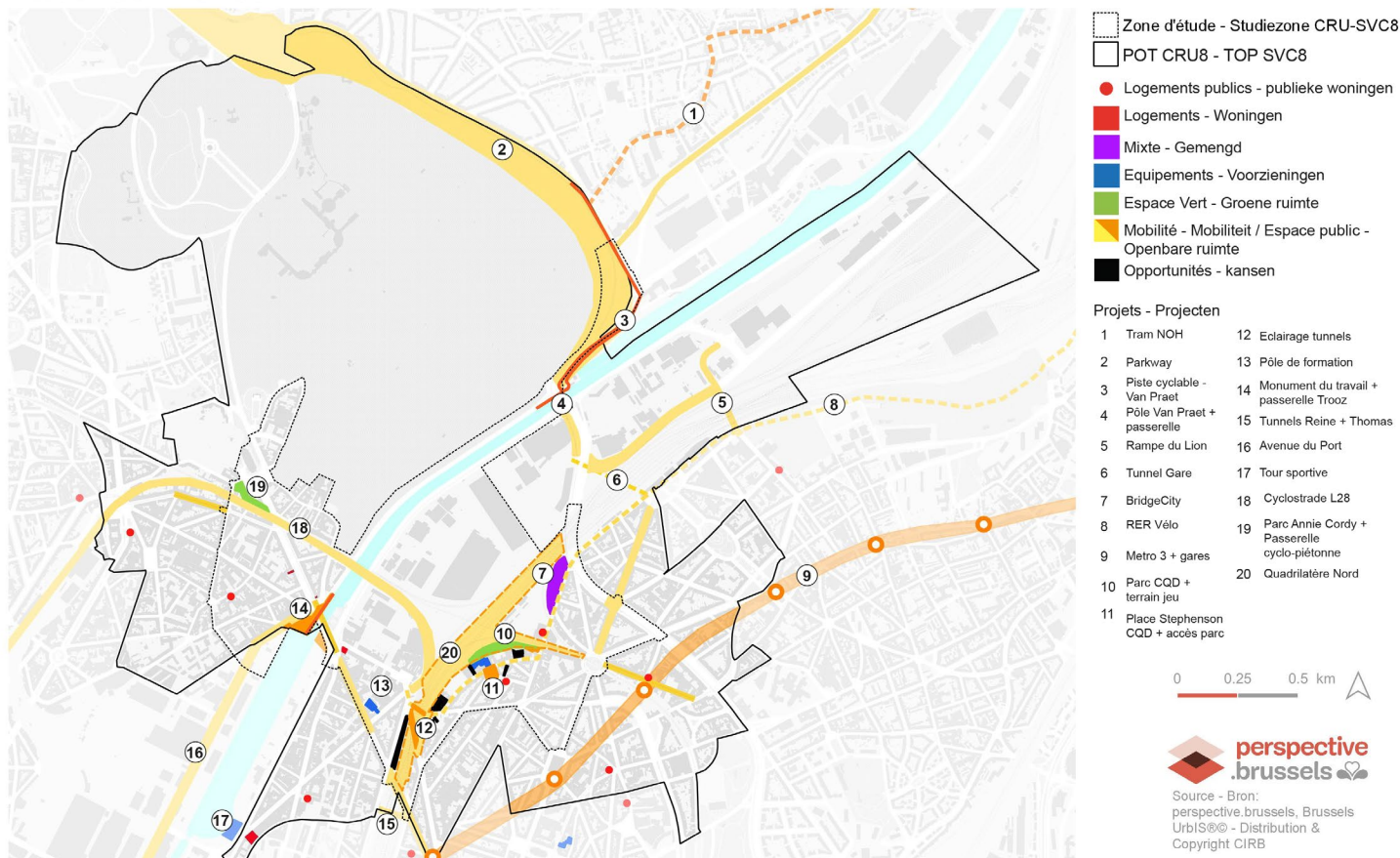
## ➤ Transport public

- Quadrilatère Nord
- le métro III (hors Zone d'étude)
- Fusion des arrêts Trooz et Reine et déplacement de l'arrêt auprès du parc de la Senne

## ➤ Création de nouveaux espaces verts

- Futur Parc Stephenson dans le cadre du CDQ
- Création d'une serre dans l'espace public dédié à Annie Cordy

## PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



# 3-3 Spatialisation des projets dans le CRU 8

## ➤ Projets mixtes

- Un seul projet (7) pour le développement un parc d'entreprises, logements, équipements

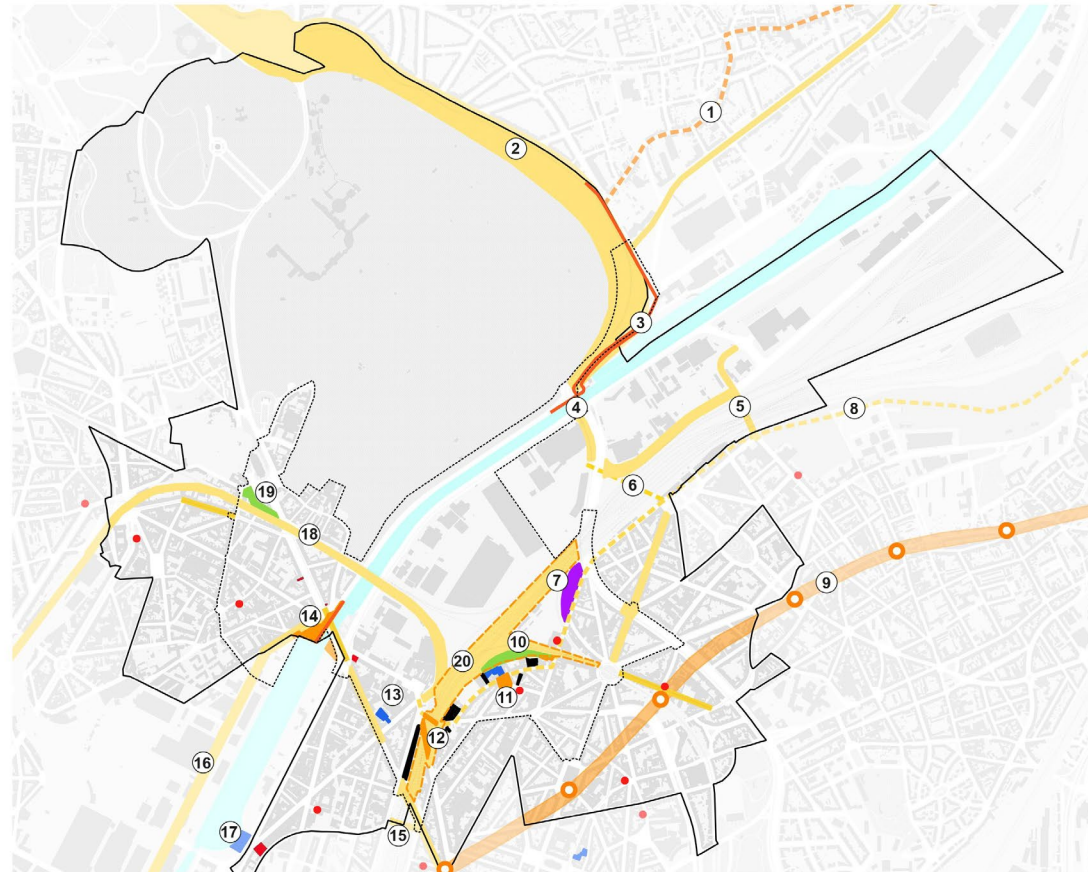
## ➤ Nouveaux équipements

- Une série d'équipements locaux ( une salle de sport, une crèche) et un équipement supra-locale Tour Sportive au Bassin Vergote

## ➤ Logements publics

- Une série des logements publics sont programmées (listes dans le chapitre logement)

## PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



- Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC8
- POT CRU8 - TOP SVC8
- Logements publics - publieke woningen
- Logements - Woningen
- Mixte - Gemengd
- Equipements - Voorzieningen
- Espace Vert - Groene ruimte
- Mobilité - Mobiliteit / Espace public - Openbare ruimte
- Opportunités - kansen

### Projets - Projecten

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1 Tram NOH                           | 12 Eclairage tunnels                            |
| 2 Parkway                            | 13 Pôle de formation                            |
| 3 Piste cyclable - Van Praet         | 14 Monument du travail + passerelle Trooz       |
| 4 Pôle Van Praet + passerelle        | 15 Tunnels Reine + Thomas                       |
| 5 Rampe du Lion                      | 16 Avenue du Port                               |
| 6 Tunnel Gare                        | 17 Tour sportive                                |
| 7 BridgeCity                         | 18 Cyclostrade L28                              |
| 8 RER Vélo                           | 19 Parc Annie Cordy + Passerelle cyclo-piétonne |
| 9 Metro 3 + gares                    | 20 Quadrilatère Nord                            |
| 10 Parc CQD + terrain jeu            |   |
| 11 Place Stephenson CQD + accès parc |   |

0 0.25 0.5 km



Source - Bron:  
perspective.brussels, Brussels  
UrbIS© - Distribution &  
Copyright CIRB

## 3-4 Enjeux - projets dans le CRU 8

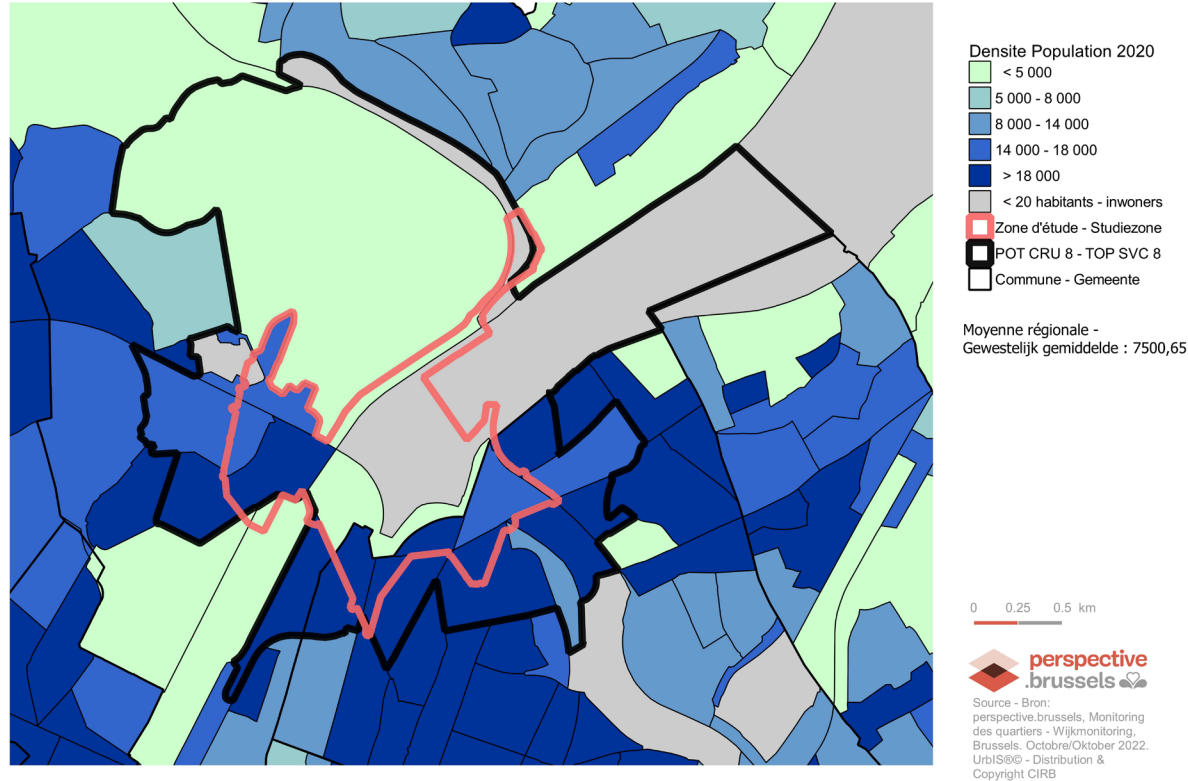
- Il s'agit de prendre en considération les projets, et de s'assurer de leur bonne coordination. Certains projets sont encore en phase de test ou ils ne font pas encore objet de demande d'urbanisme; Ils sont pourtant important pour concrétiser les connexions est-ouest et nord-sud:
  - C28
  - La passerelle Feder au dessous Pont Van Praet
- Créer des plus petites connexion dans le quartier Collignon par exemple en créant des passerelles cyclopiétonnes en prolongement de la Rampe Lion
- Réaménageant la chaussée de Vilvorde et en créant de potentiels liens avec la partie sud du Domaine Royal comme prévu dans le BKP
- Il faudra étudier de quelle manière les projets du CRU 8 s'alignent sur ces projets et les renforcent.

## 4- Population et santé

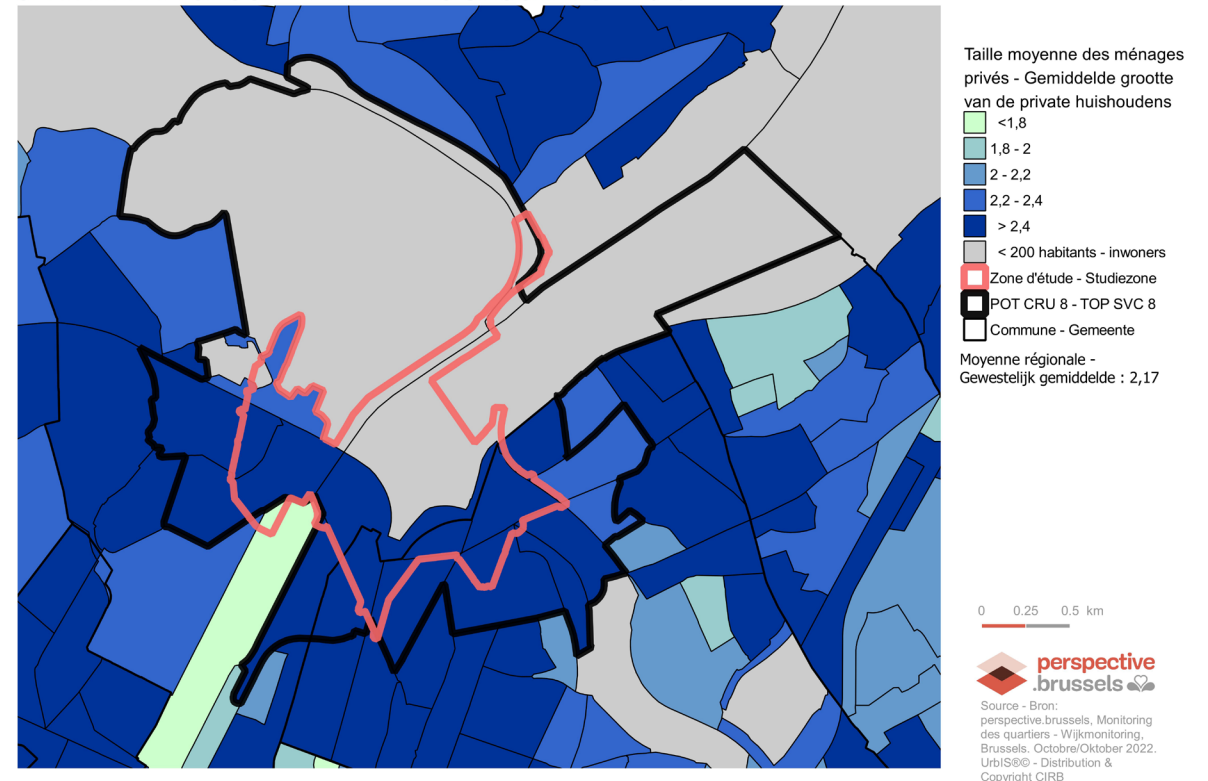


# 4-1 Population

DENSITÉ DE POPULATION - 2020  
BEVOLKINGSDICHTHEID - 2020



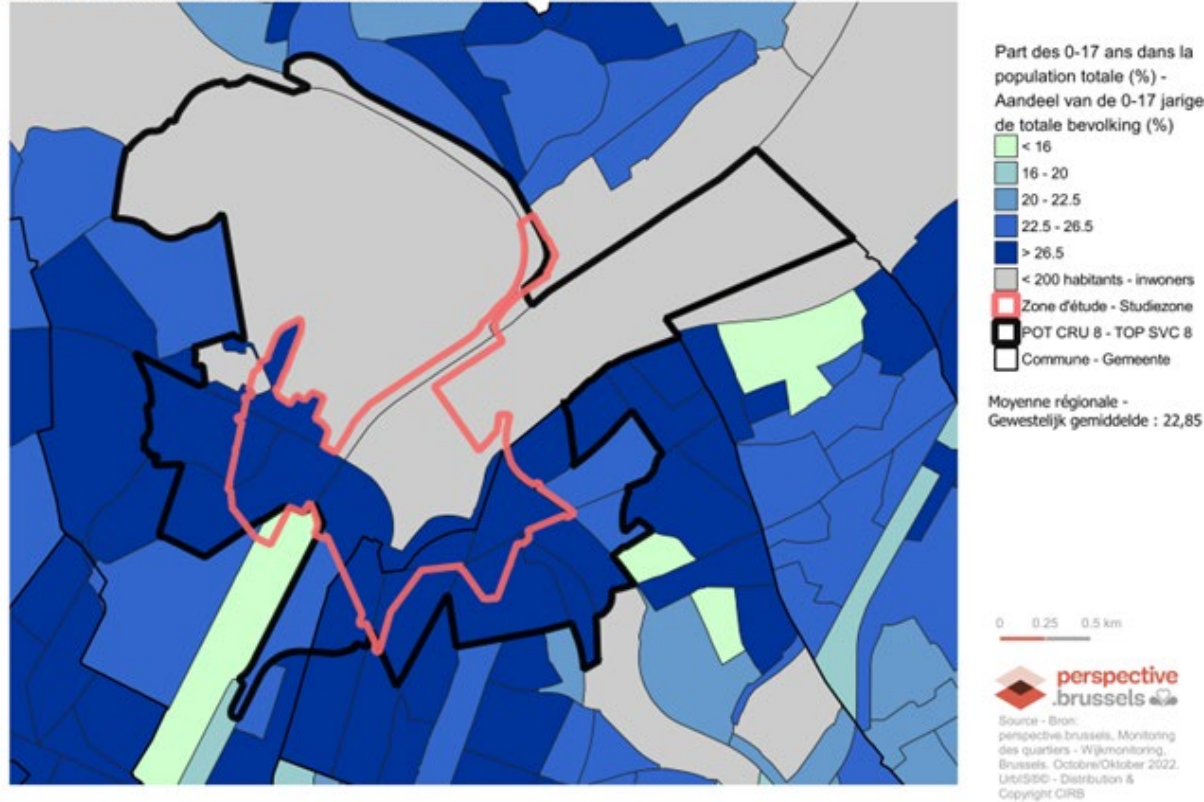
TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES - 2019  
GEMIDDELDE GROOTTE VAN DE HUISHOUDENS - 2019



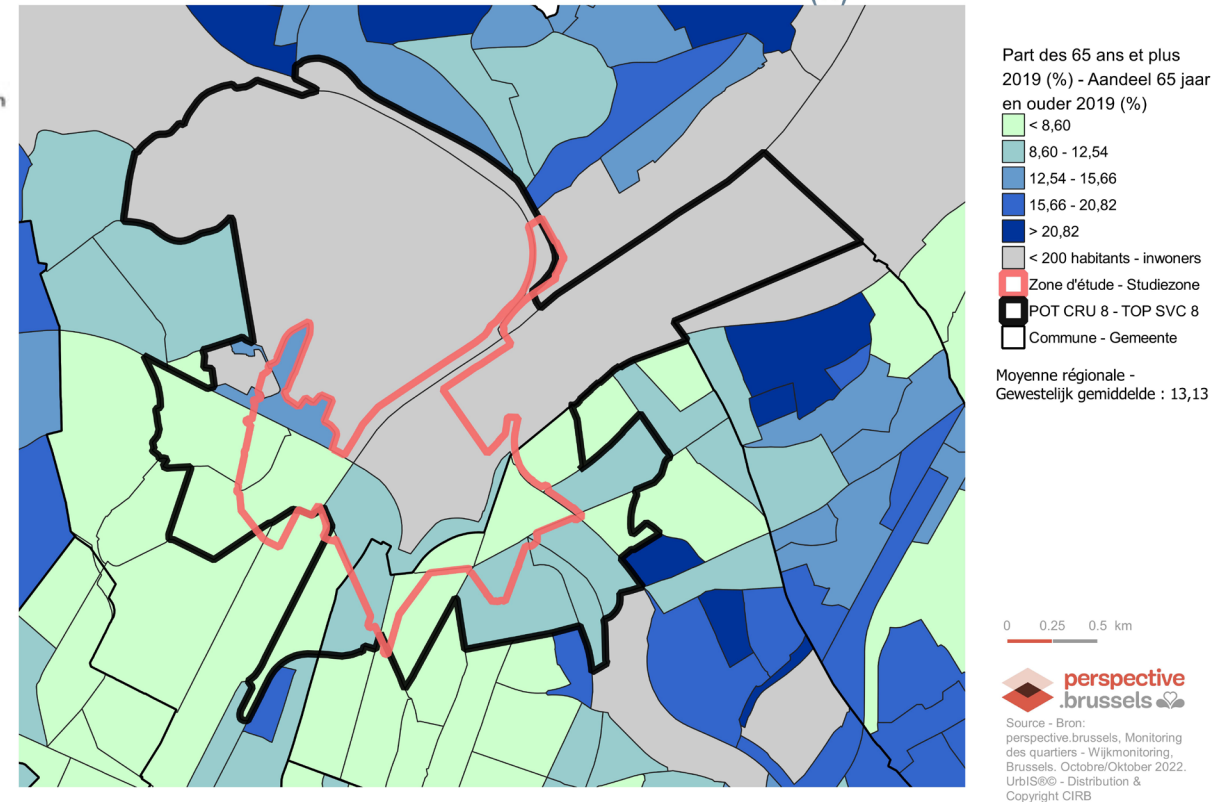
- Le POT comptait 49 207 habitants en 2021, dont 49% de femmes;
- On remarque des quartiers avec une **grande densité de population**, à côté de quartiers ou secteurs statistiques avec peu d'habitants (vocation économique + le Domaine royal);
- Taille des ménages : on observe de **grandes familles** (>2,4) dans les secteurs statistiques habités.

# 4-2 Âge

**PART DES 0-17 ANS DANS LA POPULATION TOTALE 2019**  
**AANDEEL VAN DE 0-17 JARIGEN IN DE TOTALE BEVOLKING 2019**



**PART DES 65 ANS ET PLUS DANS LA POPULATION TOTALE 2019 (%)**  
**AANDEEL 65 JAAR EN OUDER IN DE TOTALE BEVOLKING 2019 (%)**



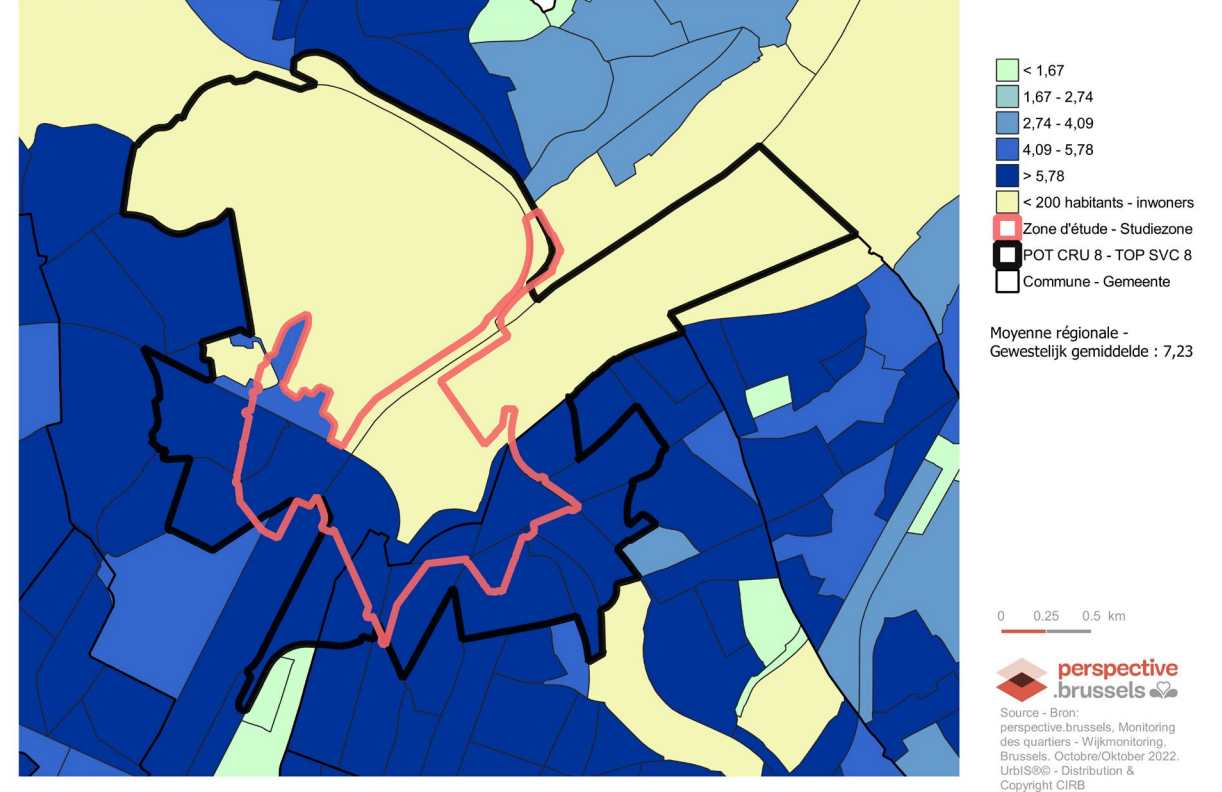
- Quartiers avec une **population jeune** (>26,5% de moins de 18 ans);
- Plus faible présence de **personnes âgées** mais **présentes** dans **certains secteurs statistiques** (>8% Masui (place)-nord et > 12% dans n.d. de Laeken)

# 4-3 Nationalité

**PART DE L'EUROPE DES 15 (HORS BELGIQUE) 2019 (%)**  
**AANDEEL VAN EUROPA VAN 15 (ZONDER BELGIË) 2019 (%)**



**PART DES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'U.E. (ENTRÉES 2004-2007-2013) 2019 (%)**  
**AANDEEL VAN DE NIEUWE LIDSTATEN VAN DE EU (TOEGETREDEN IN 2004-2007-2013) 2019 (%)**

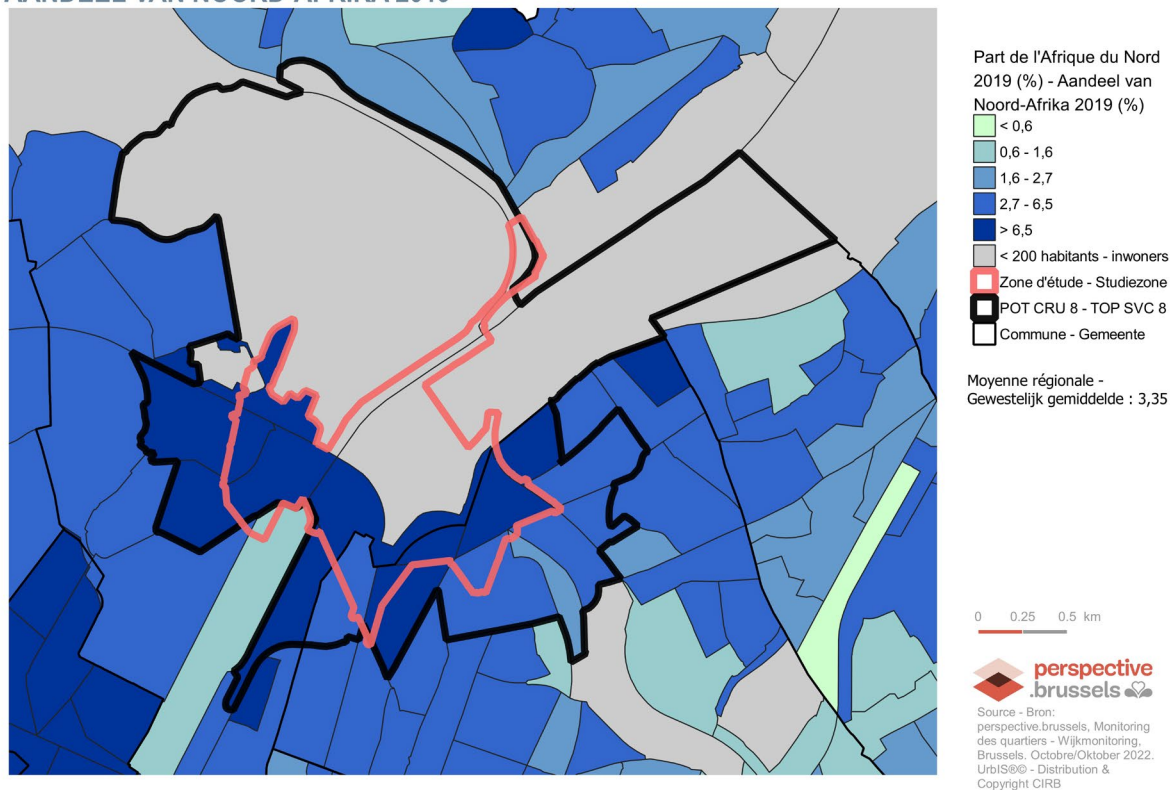


- Par rapport à l'ensemble de la Région: peu d'étrangers de l'Europe des 15 (<15%) mais une **présence importante (>5,78%) de natifs des nouveaux états membres de l'UE.**

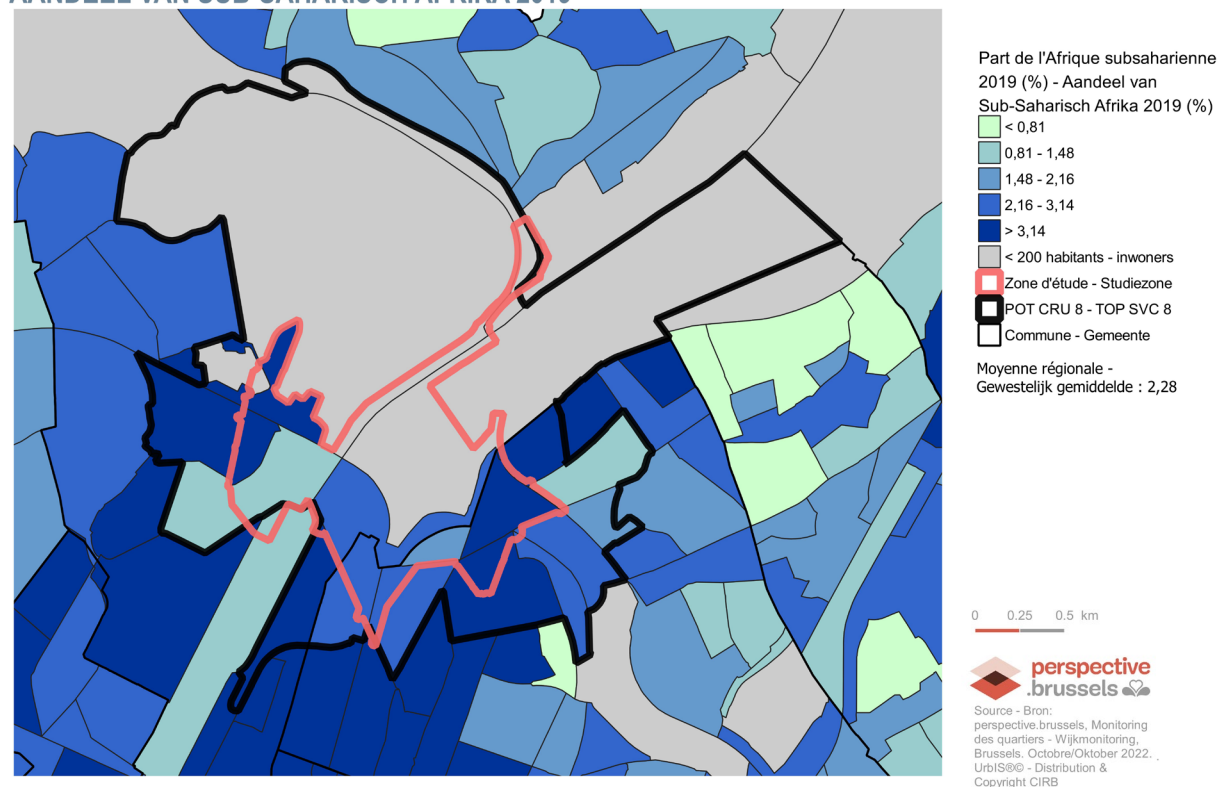


# 4-3 Nationalité

**PART DE L'AFRIQUE DU NORD 2019**  
**AANDEEL VAN NOORD-AFRIKA 2019**



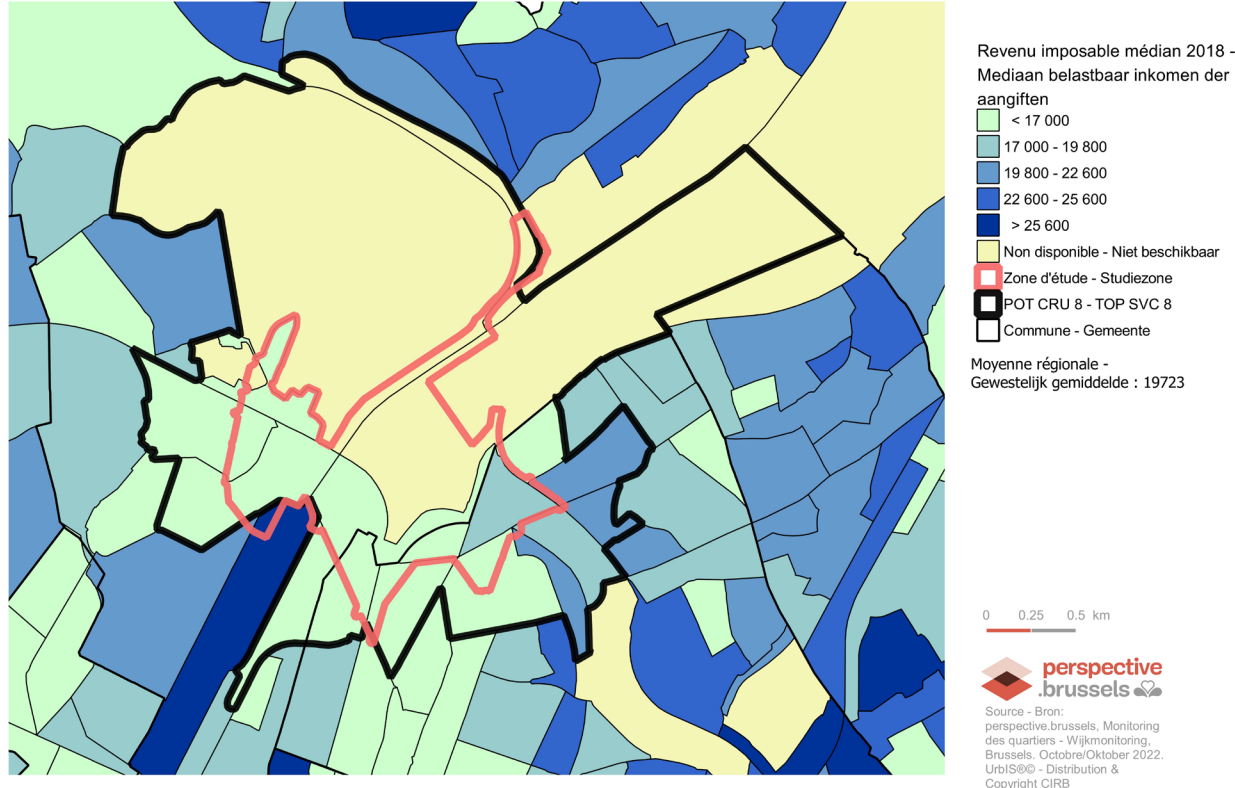
**PART DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE 2019 (%)**  
**AANDEEL VAN SUB-SAHARISCH AFRIKA 2019**



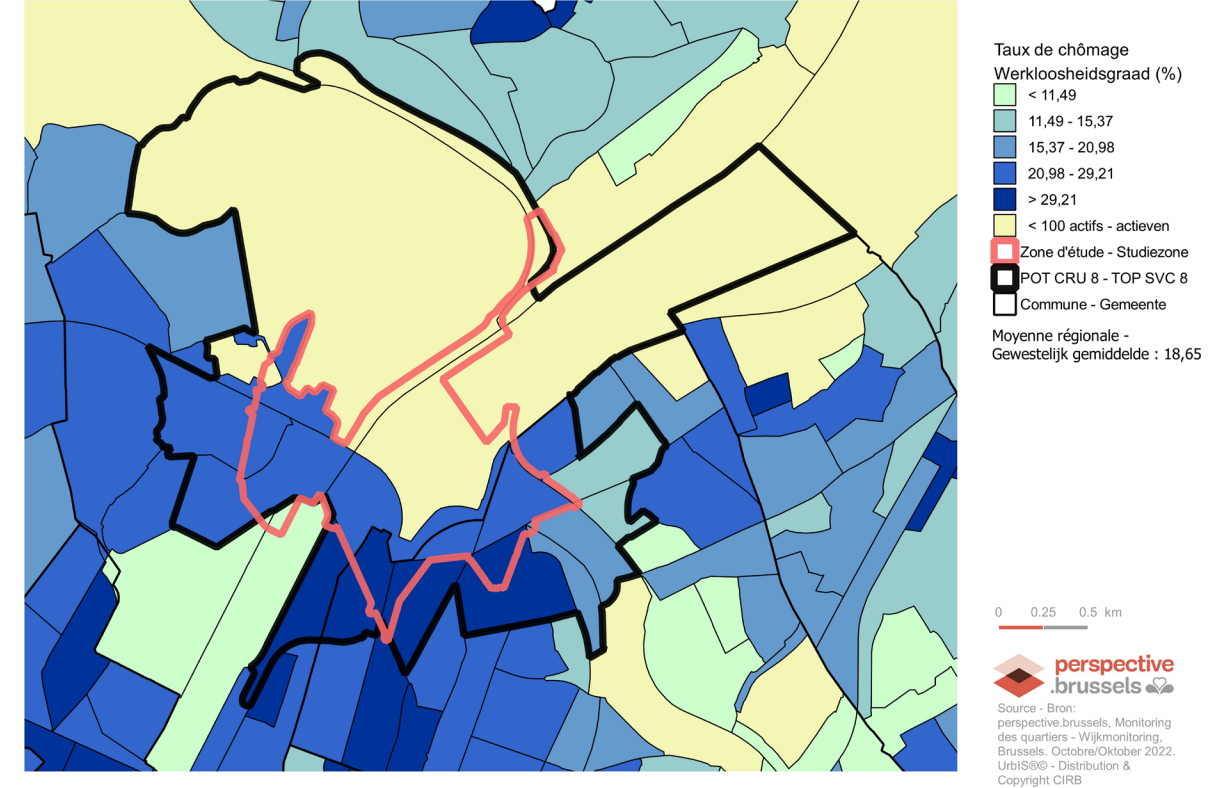
- Par rapport à l'ensemble de la Région présence d'une **part importante de la population issue d'Afrique du Nord (>6,5%)** et dans une moindre mesure de la population d'Afrique subsaharienne (1,48-3,14%)

# 4-4 Situation socio-économique

REVENUS - 2018  
INKOMEN - 2018



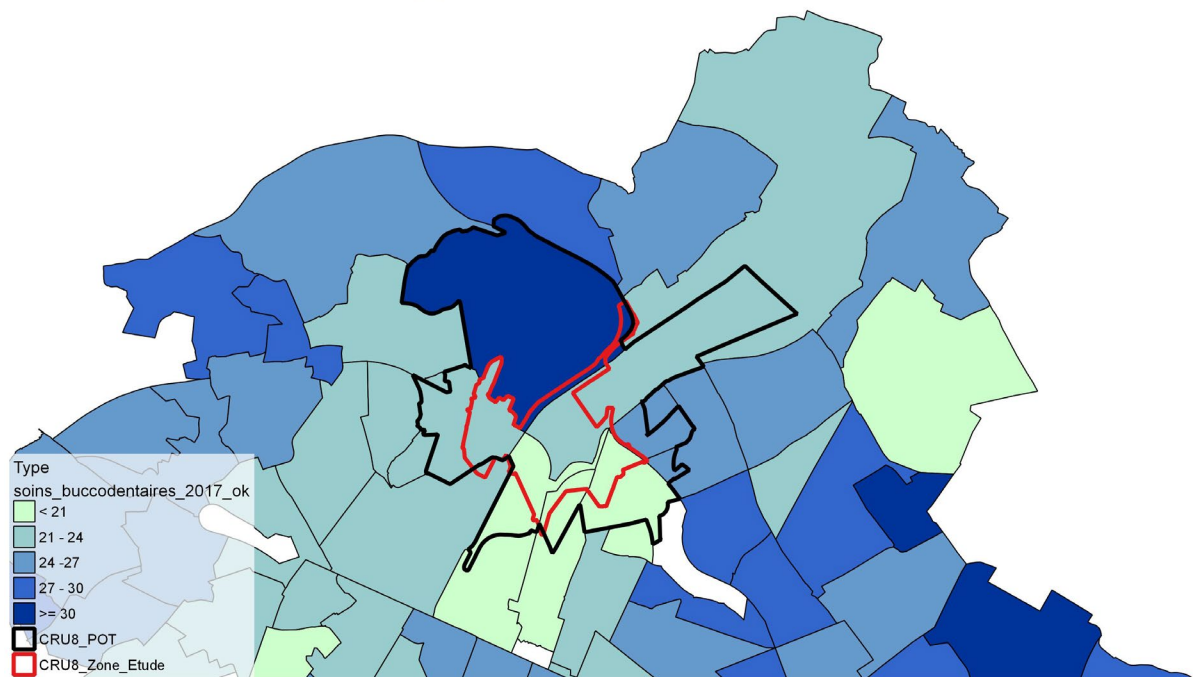
TAUX DE CHÔMAGE 2018  
WERKLOOSHEIDSGRAAD 2018



- Revenu imposable médian bas (< 17.000 euros) et taux de chômage élevé (>20,98);
- Pour 40% de la population, il est difficile, ou très difficile (9%), de survivre avec son salaire (Source: enquête de passants, perspective, 2022).

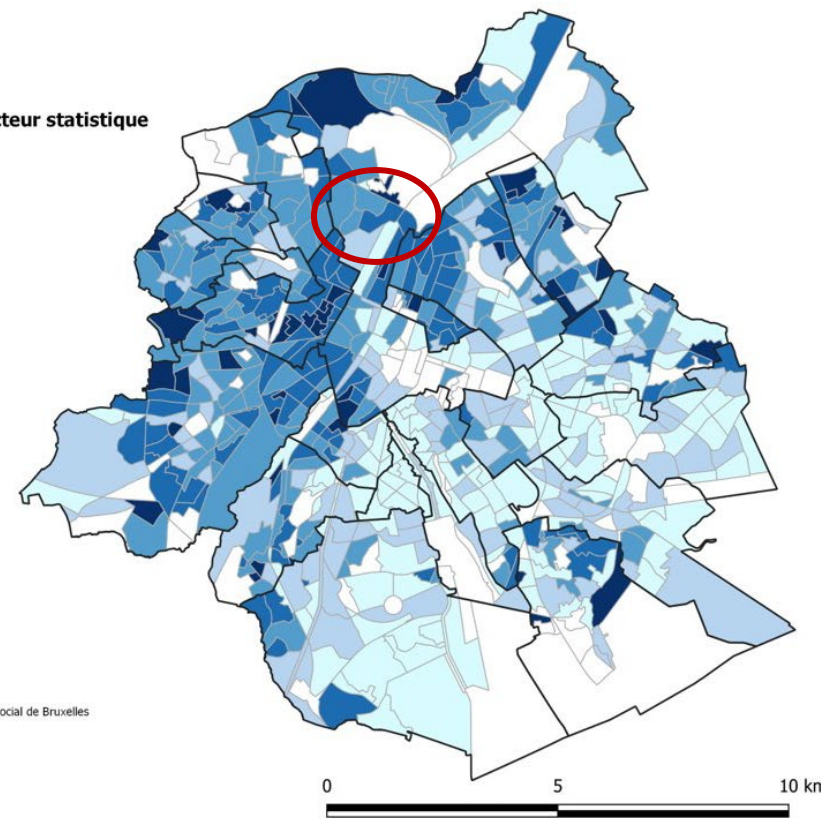
# 4-5 Santé

## SOINS PREVENTIFS BUCCO-DENTAIRES 2017 (%) PREVENTIEVE MONDZORG 2017 (%)



## Prévalence du diabète par secteur statistique

Pourcentage 2020



Source : AIM  
Cartographie : Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles

- Faible à moyen recours aux soins préventifs, comme les soins bucco-dentaires.
- On constate une prévalence du diabète relativement élevé.
- 60% des répondants dans le POT estiment être en bonne ou excellente santé – 12% en mauvaise ou très mauvaise santé (enquête de passants cadre de vie, perspective 2022).

## 4-6 Enjeux

- Une zone à forte densité de population où la pression démographique est importante. Dans ce sens il faut s'assurer de maintenir un équilibre entre les besoins des habitants (besoins sociaux, économiques, environnementaux et de mobilité) et le maintien d'un cadre de vie agréable.
- Une forte présence de familles qui nécessitent une attention particulière en termes de besoins en équipements (crèches, écoles, équipements sportifs et culturels).
- Une population globalement jeune et précarisée = besoins de formation, mise à l'emploi, d'activités financièrement abordables.
- Néanmoins que la part des personnes âgées (65+) est restreinte, il reste important de les prendre en compte, et leurs besoins, au sein des différentes communautés des quartiers étudiés.
- Une population avec un état de santé moyen à mauvais et un recours aux soins préventifs à améliorer.

## 5- Production et dynamiques résidentielles

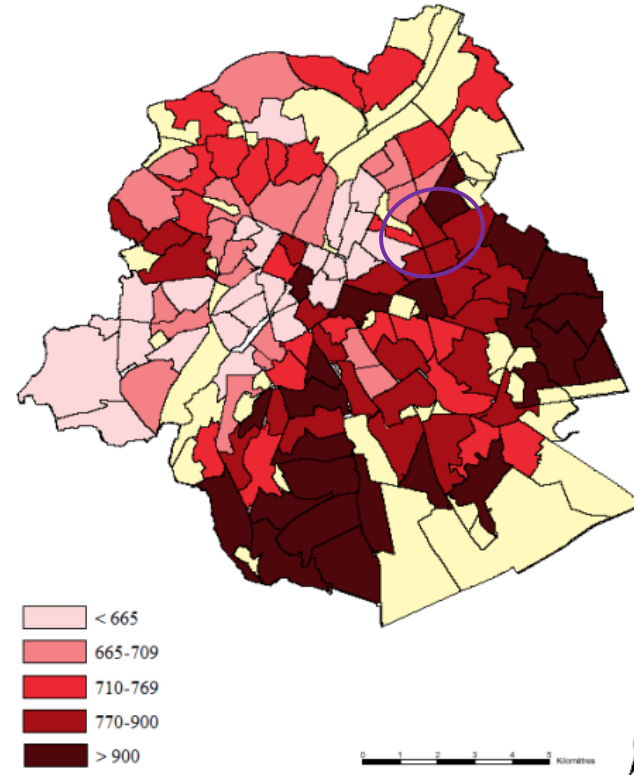


Logement Square Trooz

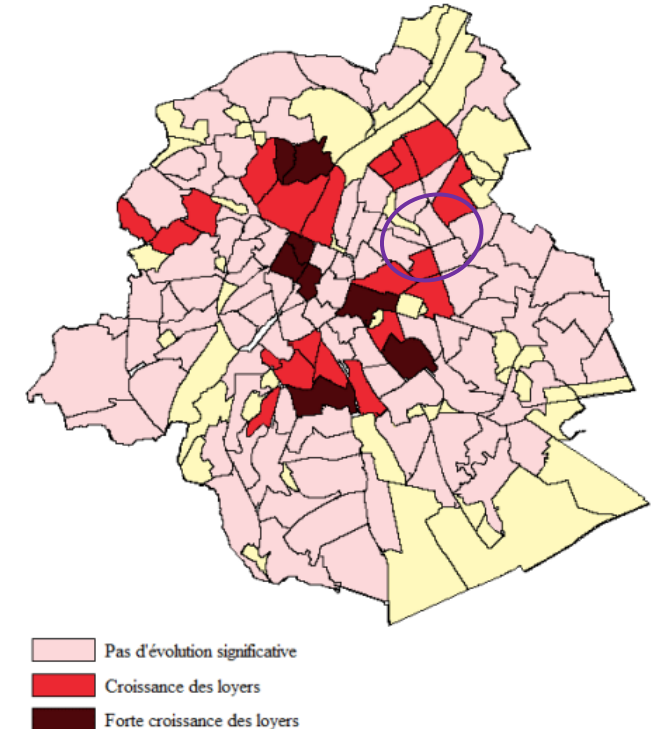
# 5-1 Une offre de logements moyennement qualitative

- Des loyers qui se situent globalement dans la moyenne régionale plutôt basse avec des prix autour de 660€
- Mais des contrastes forts entre l'ouest où les loyers se situent au-dessus de 700€ et l'est où les loyers descendent en dessous de 600€
- A l'ouest, les quartiers sont aussi marqués par une augmentation forte des loyers, en particulier à Laeken puis dans le Quartier Nord. Ceci peut s'expliquer en partie par la dynamique de reconversion urbaine et résidentielle du canal et de Tour et Taxis dont les effets s'étendent vers ces quartiers.

Loyers mensuels moyens des logements (€)  
Source: Observatoire des loyers, Bruxelles Logement, 2018



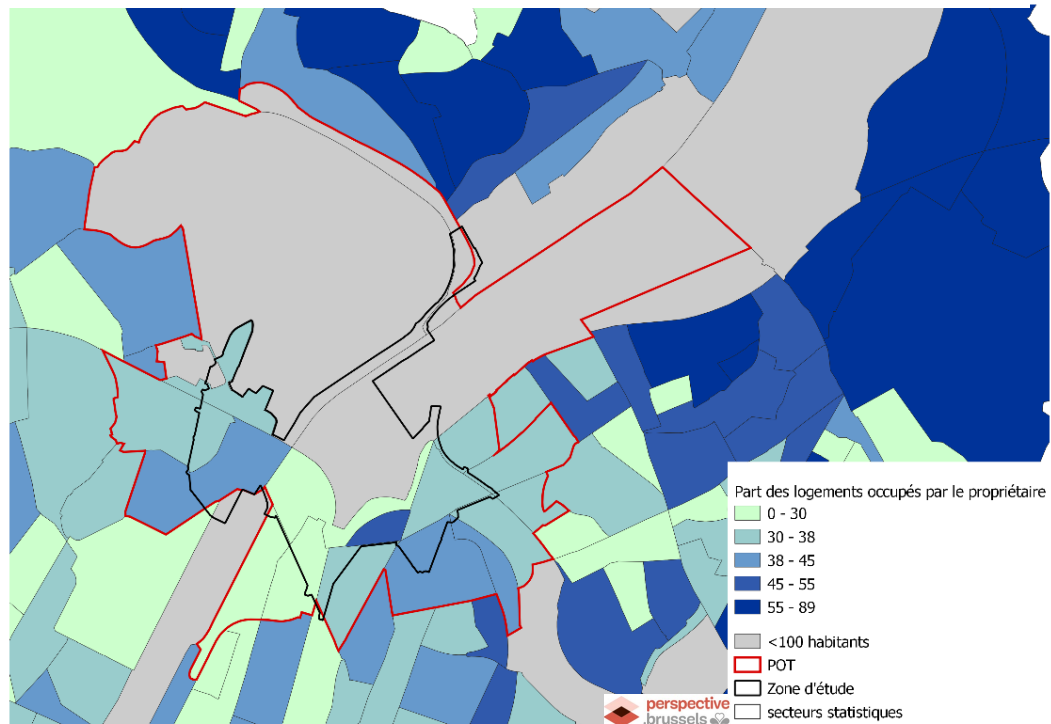
Augmentation des loyers  
Source: Observatoire des loyers, Bruxelles logement, 2018



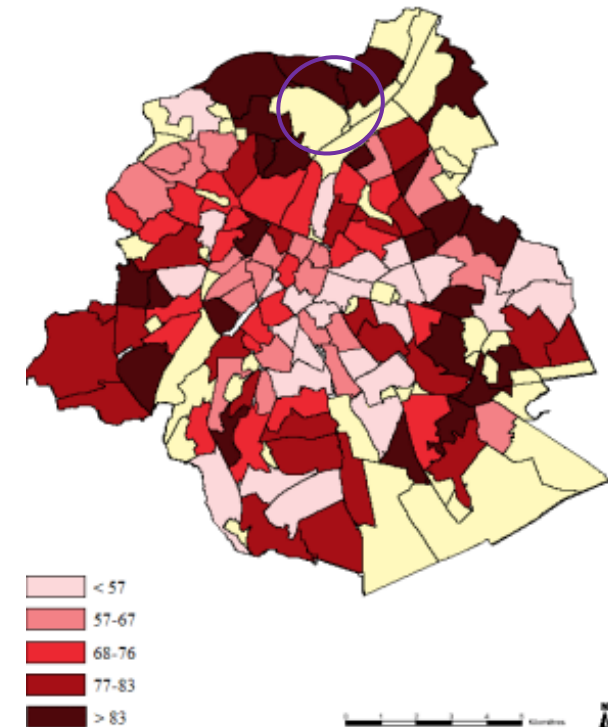
# 5-1 Une offre de logements moyennement qualitative

- Les locataires représentent la majorité des résidents dans les secteurs du POT (entre 60 et 70% de la population) et jusqu'à 74% à la Chaussée d'Anvers. Le secteur Stephenson est le seul à compter 50% de propriétaires.
- Les locataires sont assez stables, demeurant en moyenne au minimum 5 ans dans le périmètre hormis dans le quartier Brabant où le turn-over des logements est plus fréquent, la qualité des logements dans cette zone y joue un rôle.

Type d'occupation résidentielle, *Source : Census 2011, Statbel*



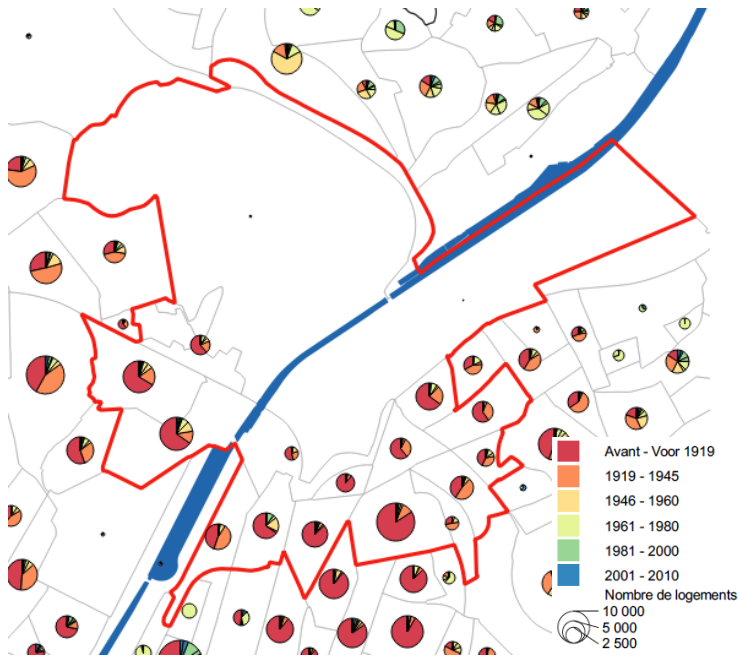
Stabilité du locataire dans son logement (nb moyen de mois passés dans le logement)  
*Source: Observatoire des loyers, Bruxelles Logement 2018*



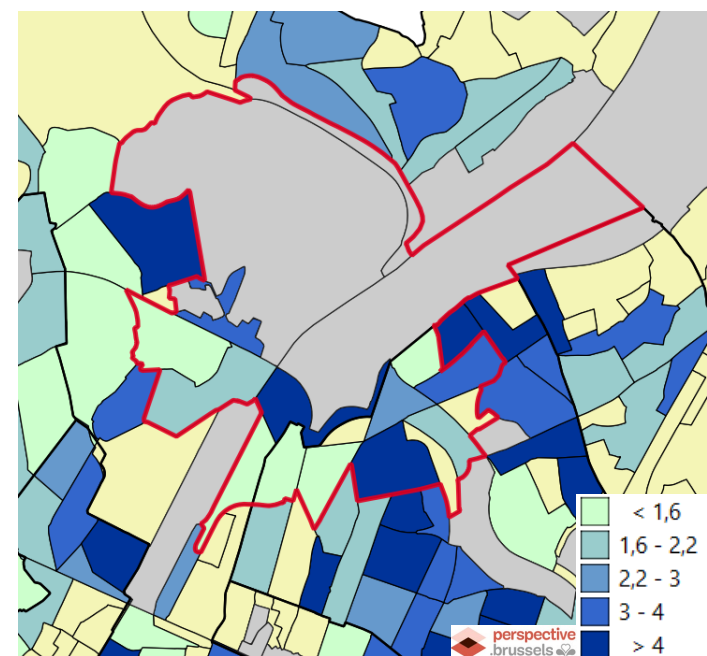
# 5-1 Une offre de logements moyennement qualitative

- Le bâti est ancien, datant principalement d'avant 1919. Quelques logements plus récents du côté ouest et dans le quartier Nord, datant des années 50 à 80.
- Malgré quelques logements rénovés (les secteurs Colignon et Masui sont ceux qui ont eu le plus recours aux primes à la rénovation), le confort des logements du POT reste assez moyen, en particulier à Laeken et dans le quartier Nord.
- L'est du POT présente en 2018 un nombre significatif d'interdictions de mise en location (croix rouge sur l'encadré).

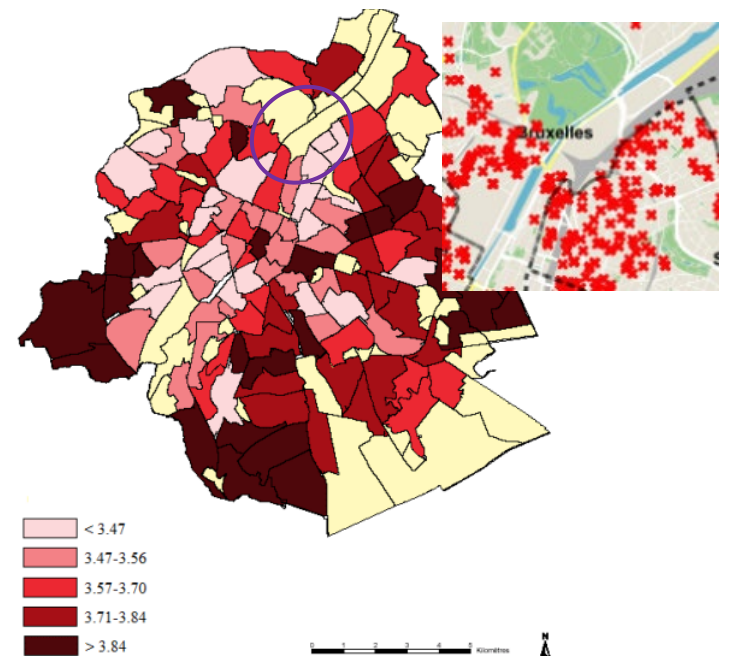
Période de construction des logements, *Census 2011, Statbel*



Nombre de primes à la rénovation/1000 ménages (2011-2014), *Monitoring des quartiers, IBSA*



Etat moyen des logements (note entre 1 = bon et 5 = mauvais), *Observatoire des loyers, Bruxelles logements 2018* et logements interdits à la location (IRL 2018)





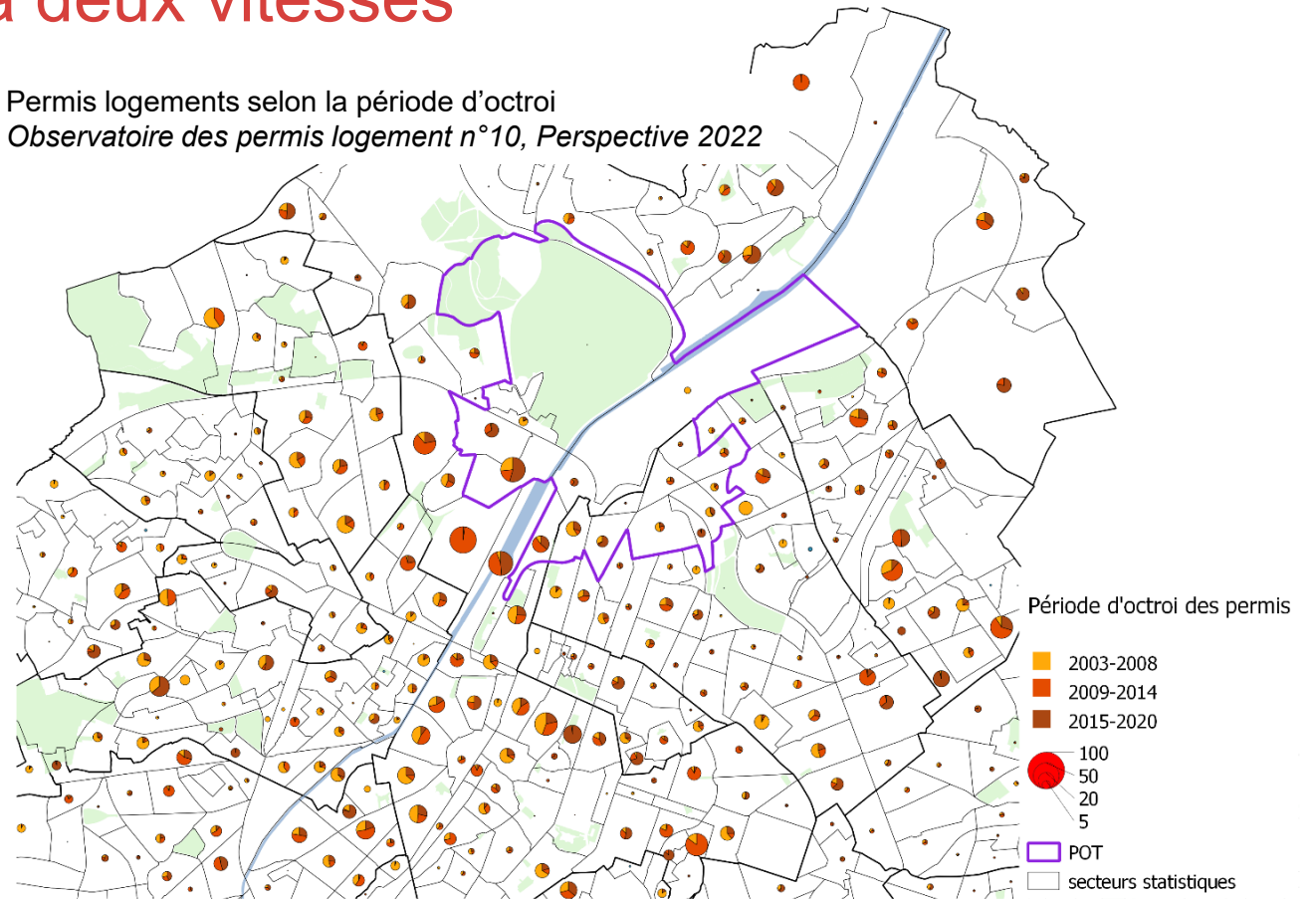
## 5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses

- La dynamique immobilière s'est développée assez récemment, dans la période 2015-2020

Quelques secteurs étaient plus dynamiques avant 2015 et connaissent aujourd'hui un ralentissement : quartier Nord, côté est de Schaerbeek et le secteur Parvis Notre-Dame.

- On constate une production déséquilibrée entre l'est, moins productif, et l'ouest et le sud, plus dynamiques. Les secteurs Marie-Christine, Maison rouge, Chaussée d'Anvers et Avenue de la Reine, à proximité du canal, sont et restent les plus actifs.
- La ZEMU est peu investie, avec un seul permis a octroyé en 2008, qui devait aboutir à la production de 57 logements via la réaffectation du familistère Godin au Quai des Usines (projet annulé avec rachat du bâtiment et mis en vente par le privé, projet Utopia).

Permis logements selon la période d'octroi  
Observatoire des permis logement n°10, Perspective 2022



Familistère Godin



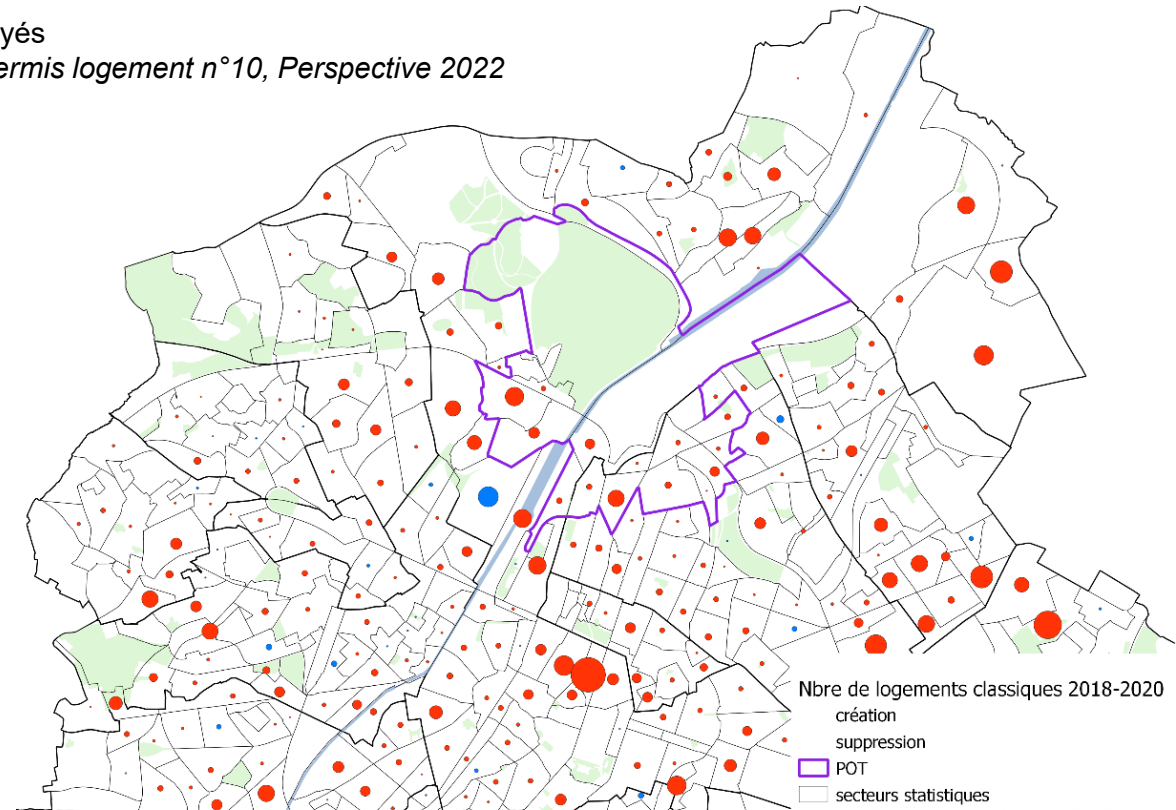
## 5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses

- Aujourd'hui (période 2018-2020), 424 logements classiques sont prévus sur l'ensemble du POT (ces logements devraient être livrés entre 2022 et 2024), ce qui équivaut à +/- 1.000 habitants supplémentaires. Ces logements sont toujours situés plus à l'ouest et au sud du POT : 170 logements dans les secteurs de Laeken et 100 logements pour le seul secteur Rue Vanderlinden à Schaerbeek. A l'est, le secteur Rue Waelhem sort un peu du lot avec 35 logements programmés. Aucun projet n'est prévu dans la ZEMU.
- On note un nombre relativement faible de logements collectifs, avec seulement 29 logements concentrés dans le secteur J. Blockx à Schaerbeek. Cependant, il faut ajouter à ce chiffre, la production antérieure de 196 logements étudiants dans le secteur Chaussée d'Anvers et 96 logements pour seniors dans le secteur Masui (321 au total pour la période 2013-2020)
- Comme pour le reste de la Région, la production est axée sur des logements de 1 à 2 chambre(s).

Logements classiques octroyés

Source: Observatoire des permis logement n°10, Perspective 2022

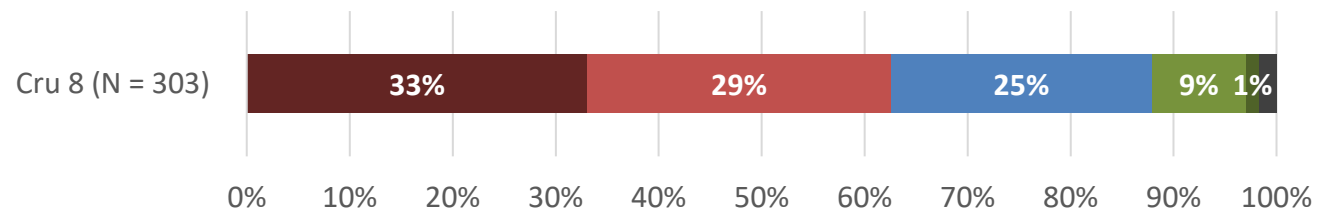
Secteurs statistiques	Nb logements classiques	Nb logements collectifs
MARIE-CHRISTINE (RUE)	126	0
VANDERLINDEN (RUE)	100	0
MAISON ROUGE (PLACE)-SUD	44	0
MASUI (PLACE)-NORD	36	0
WAEHEM (RUE)	35	0
COLIGNON (PLACE)	16	0
HUART HAMOIR (AVENUE)	14	0
ANVERS (CHAUSSEE D')-NORD	13	0
REINE (AVENUE)	12	0
PORTAELS (RUE)	9	0
PARVIS NOTRE DAME	9	0
J. BLOCKX (RUE)	6	29
STEPHENSON (PLACE)	3	0
VAN YSENDYCK (RUE)	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>424</b>	<b>29</b>



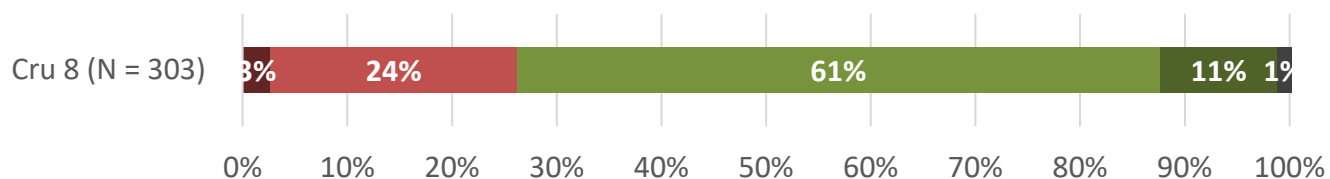
## 5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses

➤ Selon l'Enquête sur la perception qu'ont les habitants de leur quartier dans le POT (enquête menée sur 300 habitants en 2022, perspective 2022), la qualité et l'offre en logements restent problématique, même si une majorité des sondés sont satisfait de leur quartier :

- 62% des sondés sont en désaccord sur le fait de pouvoir accéder à un logement abordable.  
Les logements sont souvent cités comme vétustes, avec un bâti ancien et sans confort de base et dont l'état impacte la santé des habitants.



- Par contre 61% des sondés sont plutôt satisfaits de leur mode d'habitat pris dans son ensemble : prix, espace disponible, quartier, distance par rapport au lieu de travail, etc.



- Il est aussi soulevé que « le rythme auquel ils construisent de nouveaux logements n'est vraiment... pas suffisant. Et d'autant plus que nous savons qu'il y a beaucoup de pauvreté, donc la demande de logements sociaux va encore augmenter. »

## 5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses

➤ Au niveau schaarbeekois :

Selon Renovas, les dynamiques résidentielles que connaît la commune sont très variables avec une forte activité de production/rénovation au nord de la commune (mais qui ne s'accompagnent pas de grandes mutations de population).

A l'inverse, elle pointe une dynamique résidentielle plutôt défavorable dans le sud, autour du quartier Nord avec des difficultés sociales et un taux de chômage qui se dégradent.

L'offre de logement privé est équivalent à du logement social du fait du manque de ressources des habitants. Le confort des logements reste problématique et leurs tailles peu adaptées aux besoins (besoins de logements de plus grandes tailles).

Le périmètre compte encore d'énormes parcelles à bâtir et à rénover. Beaucoup de projets d'ampleur sont en cours (Pavillon, Reine-Progrès) entraînant d'importantes transformations urbaines. Le périmètre de préemption (Stephenson et Masui) favorise un rythme de production soutenu (un bâtiment est vendu en moyenne par mois) avec des coûts qui restent encore relativement accessibles (entre 300 000 et 500 000€).

La commune pointe par ailleurs, un problème important de division des logements.

## 5-2 Une dynamique résidentielle à deux vitesses

➤ Au niveau bruxellois :

Selon la Ville de Bruxelles, les secteurs laekenois ne présentent plus beaucoup d'opportunités, de nombreux projets ont déjà été réalisés. Cependant plusieurs logements au dessus des commerces restent vides, ainsi que de grandes parcelles en intérieur d'îlots, vestiges des activités productives, qui offrent tous une opportunité de conversion vers du logement ou d'autres fonctions.

L'état du logement et le cadre de vie de certaines zones restent problématique.

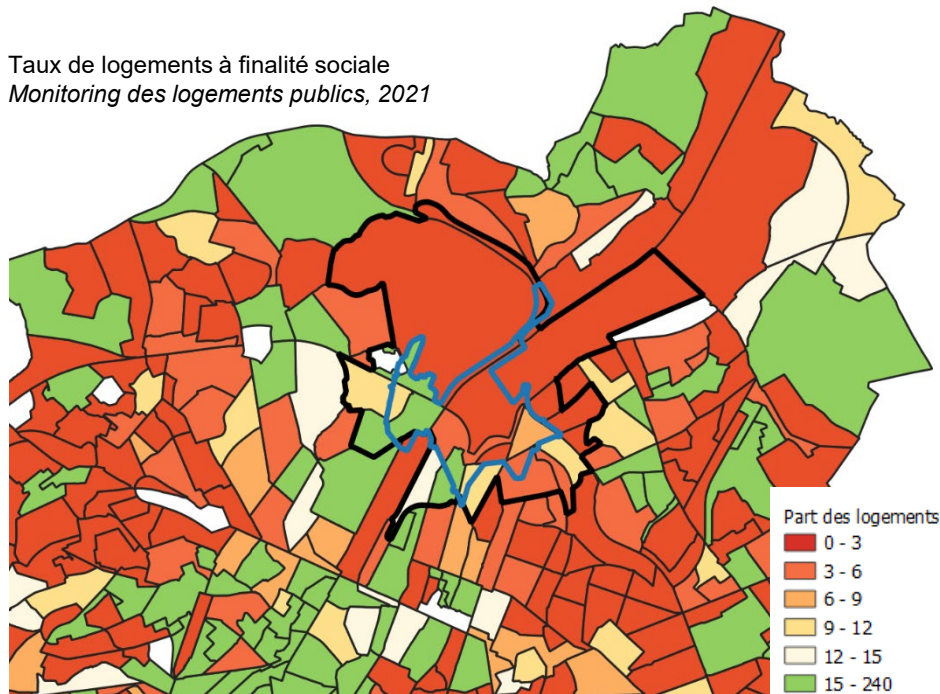
Le périmètre de la ZIR 4 se développe avec plusieurs projets de logements et d'équipements, son raccordement aux autres quartiers permettrait de créer une nouvelle dynamique résidentielle.

Dans le bas de Laeken, les grandes parcelles sont actuellement rachetés par le privé qui y développe des projets résidentiels souvent peu qualitatifs. Ces parcelles offrent des opportunités intéressantes pour le développement d'équipement et d'activités productives.

## 5-3 Un manque de logements sociaux ...

- Le POT présente un taux moyen de 14,5% de logements assimilés 'social'  
On constate des disparités entre l'ouest, avec 15 à 28% du côté de Laeken et Quartier Nord, et l'est avec 5 à 10% du côté Colignon et Chaussée de Haecht. Le quartier de la Gare de Schaerbeek est le moins bien pourvu avec seulement 1,5% de logements à finalité sociale.
- Plus spécifiquement pour la part des logements sociaux SLRB, on compte seulement 4,2% de ces logements pour l'ensemble du POT, largement en deçà de la moyenne régionale (7,2%). Quelques exceptions : Parvis Notre-Dame 17%, Avenue de la Reine 12% et Rue Whaelhem 9% et plus récemment dans le secteur Marie-Christine (projet Tivoli) associés à du logement moyen Citydev.
- Il est à noter aussi une bonne offre de logements AIS, en particulier à l'ouest de la zone.

Taux de logements à finalité sociale  
*Monitoring des logements publics, 2021*



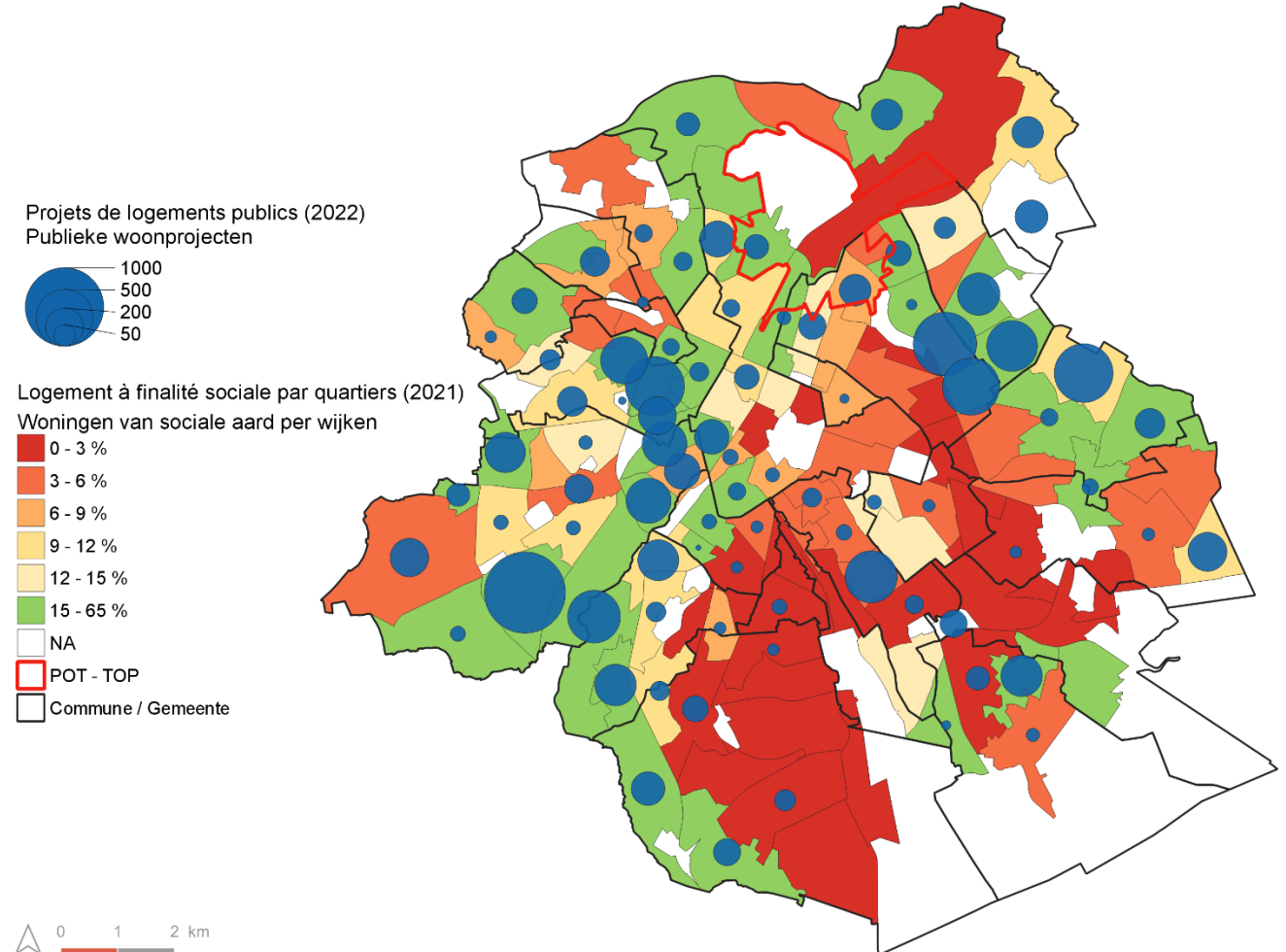
Répartition des logements sociaux  
*Perspective, 2022*



## 5-4 ... mais des pouvoirs publics actifs

- Même si la production reste majoritairement issue du privé, le nombre de logements à finalité sociale augmentera dans quasi tous les quartiers du POT, dans les 3 prochaines années.
- Le quartier Colignon présente le plus grand nombre de logements programmés, avec 131 logements, là où le taux de logements à finalité sociale est assez faible.
- Le quartier de la Gare de Schaerbeek ne compte aucun projet.

### LOGEMENTS A FINALITE SOCIALE ET PROJETS DE LOGEMENTS PUBLICS WONINGEN VAN SOCIALE AARD EN PUBLIEKE WOONPROJECTEN



## 5-4 Des pouvoirs publics actifs

- Dans le détail, à l'horizon 2025, 262 logements à finalité sociale devraient être réalisés dans le POT. La typologie des logements est assez variée, avec :
  - plus de la moitié de logements locatifs (149 au total)
  - 49% de logements sociaux locatifs et acquisitifs (130 au total, dont 87 logements SLRB), mais relativement peu de logements sociaux acquisitifs (43 au total, dont 29 logements CLTB)
  - 27% de logements moyens acquisitifs (70 au total)
- A cela peut s'ajouter près d'une centaine de logements à proximité immédiate du POT, principalement des logements moyen acquisitifs (75 au total).
- Ces différents projets devraient contribuer à rattraper une partie du déficit en logements à finalité sociale. En particulier à Schaerbeek qui devrait atteindre d'ici quelques années un taux d'accroissement supérieur à 10% par rapport à la moyenne régionale selon le Monitoring des logements publics.

Projets de logements et opérateurs	Social	Modéré	Moyen	Locatif	Acquisitif	Total
CLTB Tivoli Green City	21				21	21
CLTB Navez	8				8	8
FdL Anvers	14				14	14
CITYDEV BridgeCity (Navez)			42		42	42
SLRB (PRL) Navez	54			54		54
SLRB (AH) Waelhem			13	13		13
SLRB (AH) Léopold 38	33			33		33
CRU (AH) 2 Brabant-Nord		28		28		28
CQD (AH) Stephenson			28		28	28
CQD (AH) Pogge		12		12		12
CQD (AH) Stephenson		9		9		9
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>49</b>	<b>83</b>	<b>149</b>	<b>113</b>	<b>262</b>
CLTB (AH) Liedts - hors zone	6				6	6
CQD (AH) Bockstael - hors zone		16		16		16
CITYDEV Vifquin - hors zone			25		25	25
CITYDEV Zenobe Gramme - hors zone			50		50	50
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>75</b>	<b>16</b>	<b>81</b>	<b>97</b>

Source: Monitoring des logements publics, 2022



# 5-5 Enjeux politiques régionaux pour la production du logement

## ➤ *PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE :*

*Prévoir la production de 6 500 logements publics dont 60% sociaux et 40% modérés et moyens pour le locatif et l'acquisitif, horizon 2024 (+/- 1 100 produits actuellement).*

*La densification doit s'accompagner de la mise en place d'un 'confort public', garant d'une bonne habitabilité des quartiers. Elle se caractérise par la capacité que possède le quartier à accueillir dans son tissu urbain et ses espaces publics l'ensemble des activités caractéristiques de la vie urbaine : économiques, sociales mais aussi, culturelles, symboliques, ludiques, éducatives, citoyennes, sportives*

## ➤ *DÉCLARATION DE POLITIQUE RÉGIONALE :*

*La nécessité d'accroître le parc de logements publics se fait de plus en plus criante.*

*En priorité, la Région mettra en œuvre un plan ambitieux de création de logements sociaux et de « socialisation » du parc locatif. A terme, il conviendra de disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier.*

*Le Gouvernement entend concrétiser l'accès à la propriété de logements à prix modérés et répondant aux standards environnementaux les plus élevés.*

*Le Gouvernement renforcera en outre son soutien aux projets portés par le Community Land Trust Bruxelles.*

## ➤ *PLAN D'URGENCE LOGEMENT RBC 2021-2024 / Chantier 1 :*

*Poursuite de la construction des logements prévus dans le PRL et de l'Alliance habitat = atteindre 5 573 nouveaux logements d'ici mai 2024*

*Stratégie d'acquisition/rénovation et lancement de l'appel public = min. 650 nouveaux logements*

*Socialisation du parc de logements publics proposer des logements publics au tarif du logement social = 1 750 logements*

## ➤ *COMITE SCIENTIFIQUE DU LOGEMENT 2020 / Enjeu 1 :*

*Faciliter la massification des initiatives d'alternatives habitantes et formes de logements innovants (manuel de bonnes pratiques par BL , réserver du foncier pour ce type d'initiatives dans les projets publics, etc.)*

## ➤ *MONITORING DES PROJETS DE LOGEMENT PUBLIC JUIN 2021*

*L'objectif de 15 % équivaut à disposer de 87 900 logements à finalité sociale sur l'ensemble de la Région (sur un total de 586 000 logements). La Région devrait donc construire ou acquérir un peu plus de 22 000 logements supplémentaires pour atteindre l'objectif fixé par le Gouvernement.*

*Disposer de 15 % de logements à finalité sociale sera particulièrement difficile pour les communes de la première couronne qui ne disposent pas ou peu de disponibilités foncières.*

# 5-6 Enjeux locaux et potentialités pour la production du logement

Objectif du CRU (Cahier des charges CRU 8, 2022) :

*Le CRU est l'opportunité de trouver un équilibre entre l'ouest de la zone qui comprend de nombreux logements à finalité sociale dont des logements sociaux (Foyer Laekenois) et une partie à l'est qui relève un manque (Colignon), avec des taux inférieurs à 15%.*

- Selon le baromètre des notaires 2022, le coût du logement augmente toujours en Région bruxelloise, même si l'augmentation est plus faible en 2022 par rapport à la période précédente :
  - + 1,5% de 2021 à 2022 pour les appartements, avec un prix moyen de 275 321€
  - + 4,9% de 2021 à 2022 pour les maisons, avec un prix moyen de 565 866€

Même si d'importants efforts pour la production de logements publics sont à noter dans le POT, les demandes restent énormes à l'échelle locale et régionale (la moitié de la population bruxelloise répond aux critères d'accès au logement social).

Les quartiers de Laeken et Nord sont par ailleurs confrontés à une forte hausse des loyers, alors que la majorité des résidents sont des locataires dont les revenus restent faibles.

- La production de logement est dominée par les logements de petite taille, des studios aux deux chambres, ce qui peut entraîner une instabilité résidentielle (spécifiquement dans le Quartier Nord), en particulier pour les plus grands ménages avec enfants qui caractérisent le POT.

## 5-6 Enjeux locaux et potentialités pour la production du logement

- Équilibrer l'offre de logements en particulier le logement public sur l'ensemble du territoire pour éviter des dynamiques résidentielles à deux vitesses;
- Diminuer la pression sur le coût du logement :
  - en renforçant la création de logements à finalité sociale dont des logements sociaux dans les zones en déficit (atteindre les 15% de logements à finalité sociale dans les quartiers déficitaires), en particulier à l'est du POT en favorisant la socialisation du parc de logement pour palier le manque de réserves foncières et éviter une trop forte densité et des nuisances déjà élevées sur l'ensemble du périmètre
- Maintenir les familles et les jeunes en facilitant l'accès à la propriété (production de logements acquisitifs publics ?), en améliorant le confort des logements et en créant des logements de plus grande taille (3 chambres et +). Il est clairement nécessaire dans les secteurs du POT de poursuivre et d'intensifier de manière collective la dynamique de rénovation du bâti, orientée notamment vers l'économie d'énergie.
- Renforcer la fonction résidentielle des quartiers, en améliorant le cadre de vie et en créant des équipements adaptés aux besoins de la population locale pour offrir de bonnes conditions de vie aux habitants actuels (dont les jeunes en difficulté) et aux futurs arrivants (1000 habitants supplémentaires);
- Développer des espaces mixtes via la ZEMU ? en créant du logement et des activités productives, créatrices d'emploi pour les jeunes des quartiers ainsi que des services et équipements destinés aux familles. La ZEMU pourrait-être une opportunité pour développer d'autres typologies de logement, « innovants » et « alternatifs », pouvant accueillir des profils spécifiques. Une évaluation des capacités de cohabitation des fonctions résidentielles et économiques est par contre nécessaire, les activités productives devant être maintenues dans les zones dédiées.

## 6- Cadre de vie



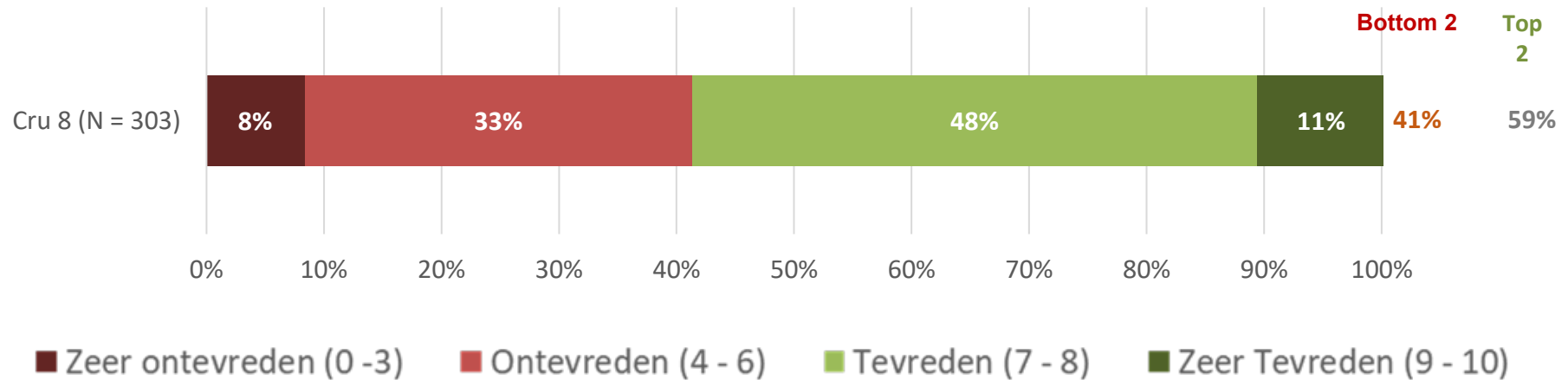
Rue Stéphenson, déchets dans la rue, perspective.brussels

# 6-1 Enquête de passants

- **Resultats de l'enquête**, élaboré par MAS Research pour perspective.brussels, dans 2 zones bruxelloises dont le CRU 8 + vérification qualitative des résultats via un focusgroupe dans la zone CRU 8;
- **600 enquêtes** dans 2 zones dont 300 habitants interrogés dans la zone CRU 8;
- **Objectif** : Combler les lacunes des données subjectives, ou des perceptions, nécessaires à la mesure du cadre et de la qualité de vie dans les quartiers bruxellois.
- **Public cible**: al de inwoners, ouder dan 16, van de wijken Oud Laken oost, Colignon en het noordelijkste deel van de Noord-en Brabantwijk (CRU 8).

## 6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

De manière générale, dans quelle mesure êtes-vous satisfait du quartier dans lequel vous vivez ? Sélectionnez une note de 0 à 10, où 10 signifie que vous êtes satisfait et 0 que vous n'êtes pas du tout satisfait.



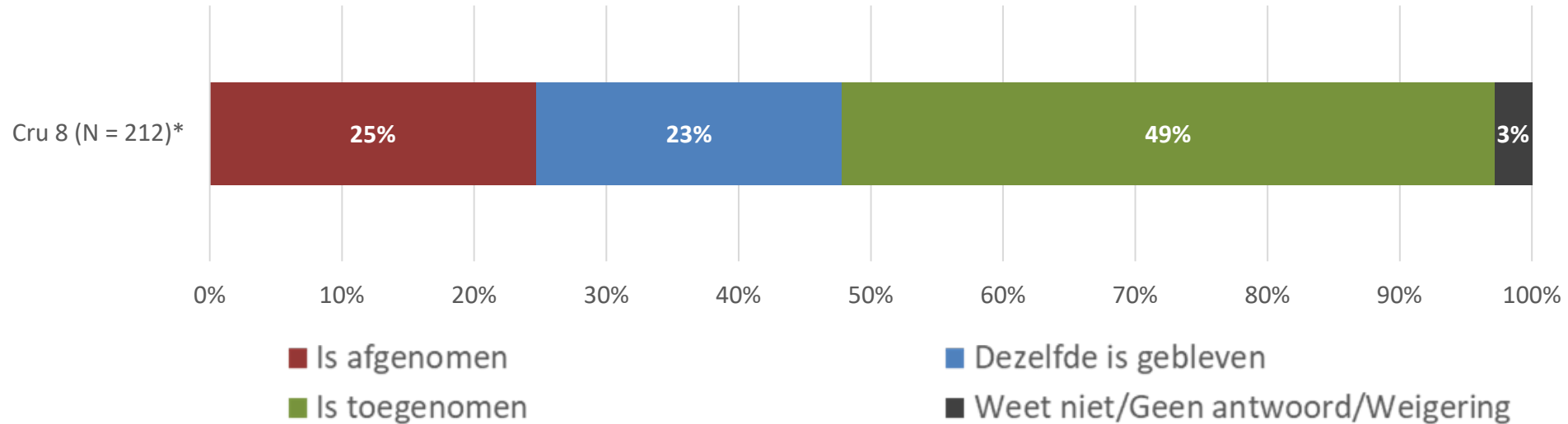
59% van de respondenten uit Cru 8 aan in het algemeen (zeer) tevreden te zijn over de wijk waarin ze wonen.

*\*Bottom 2: de som van de waarden van de 2 meest positieve antwoorden (tevreden en zeer tevreden)*

*\*Top 2: de som van de waarden van de 2 meest negatieve antwoorden (ontevreden en zeer ontevreden)*

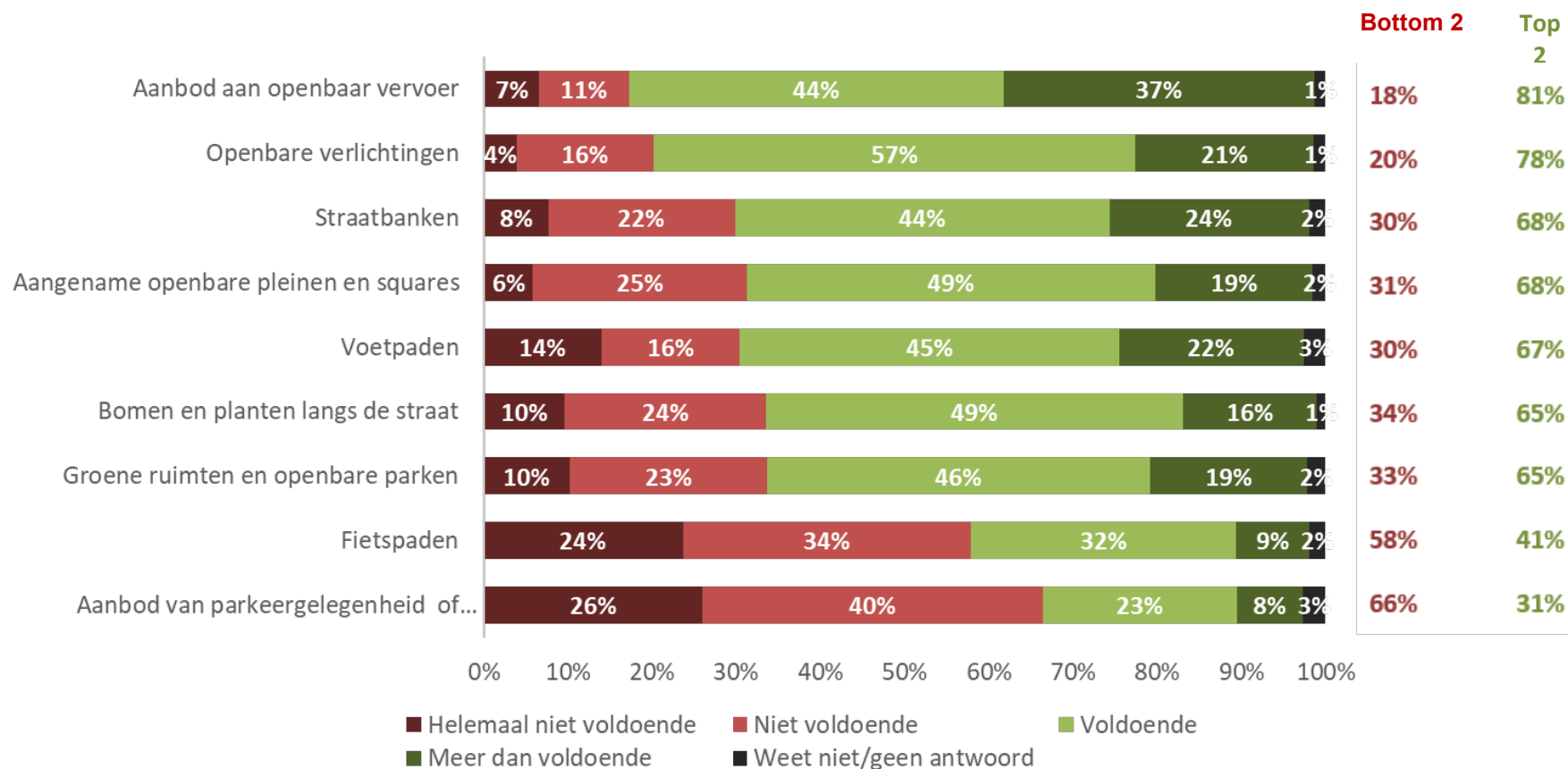
## 6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Zou u, in vergelijking met vijf jaar geleden, zeggen dat de “kwaliteit van de leefomgeving” in uw wijk:



Een nipte meerderheid van de inwoners die al langer dan 5 jaar in CRU 8 wonen (49%) vindt dat kwaliteit van de leefomgeving in de laatste vijf jaar is toegenomen in de wijk.

## 6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk



- In de wijk CRU 8 zijn ongeveer 4 op 5 respondenten tevreden over het aanbod aan openbaar vervoer in hun wijk.
- Verder zullen ze in CRU 8 het minst tevreden zijn over het aanbod van parkeergelegenheid of parkeerplaatsen, dit geldt voor ongeveer twee van de drie inwoners (66%).
- 58% van de inwoners vindt dat er (helemaal) niet voldoende fietspaden aanwezig zijn.



## 6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

### Bevindingen uit de focusgroep:

- Ondanks dat 65% van de ondervraagden uit de passantenenquête antwoordden dat er voldoende tot meer dan voldoende groene ruimten zijn, vinden de deelnemers van de focusgroep dat er te weinig groene ruimtes aanwezig zijn en dat deze vaak moeilijk bereikbaar of niet kindvriendelijk zijn:
  - *“Als je op een kaart kijkt en je ziet al die groene ruimte dan denk je ‘wauw’ maar voor families is dat eigenlijk moeilijk te bereiken.”*
  - *“ We hebben niet veel groene ruimtes hier in Laken. Er zijn er wel tussen Molenbeek en Laken maar die zijn niet zo kindvriendelijk want er is daar veel verkeer en jongeren die er rondhangen. De kinderen kunnen er niet op hun gemak de tijd doorbrengen.”*
- Voetpaden en fietspaden zijn niet veilig genoeg:
  - *“Voetpaden zouden veel groter en veiliger mogen zijn. In mijn straat is er geen grens tussen het voetpad en de straat.”*
  - *“Het fietspad aan Sint-Maria is mooi maar het is niet een echt fietspad in de zin dat het niet echt veilig is. De auto’s kunnen er nog op gaan. Hier is het wel een éénrichtingsstraat maar soms legt men fietspaden aan door gewoon een rode lijn op de weg te tekenen maar daar is niet goed over nagedacht.”*
- Er moet een beter evenwicht worden gezocht tussen de verschillende transportmogelijkheden:
  - *“Er zijn te weinig van beide. Hier is het niet mogelijk om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. De straten zijn hier al smal er zijn geen... er is geen ruimte. Het is het een of het andere en als ik moet kiezen dan kies ik voor parkeerplaatsen*
  - *“Probeer eerst een plaats te zoeken waar men de auto kan zetten en erna het voordeel te geven aan de fietspaden.”*
  - *“Men creëert chaos. Auto tegen fietsers.”*
  - *“Schaarbeek geeft meer parkeerkaarten weg dan dat er parkeerplaatsen zijn.”*

## 6-3 Espace Public

- La carte avec les places publiques montre la faible quantité d'espaces publics de séjour dans le périmètre. Dans le tissu urbain très densément bâti, ils sont souvent petits et minéraux.
- Les espaces publics en lien avec le canal offrent de belles vues sur l'eau et la ville, mais sont très mal reliés au tissu urbain. Ceci vaut aussi bien pour les espaces autour du Pont De Trooz, la promenade le long du canal que le BRYC. L'espace public (privatif) du centre commercial Docks s'adresse avant tout aux visiteurs.
- Même si les infrastructures en hauteur (talus de train, murs aveugles) participent à la fragmentation du périmètre, leur présence visuelle dans l'espace public se limite principalement aux ponts et passages sous-voies. Généralement, les éléments aveugles (talus, murs) sont cachés derrière des îlots bâtis.
- Ce sont donc majoritairement des éléments au sol, des voiries et le canal qui découpent les quartiers.
- La grande exception est le long mur historique en brique autour du Domaine royal, très présent dans l'espace public dans les alentours.



Les places publiques autour du Pont De Trooz (google)

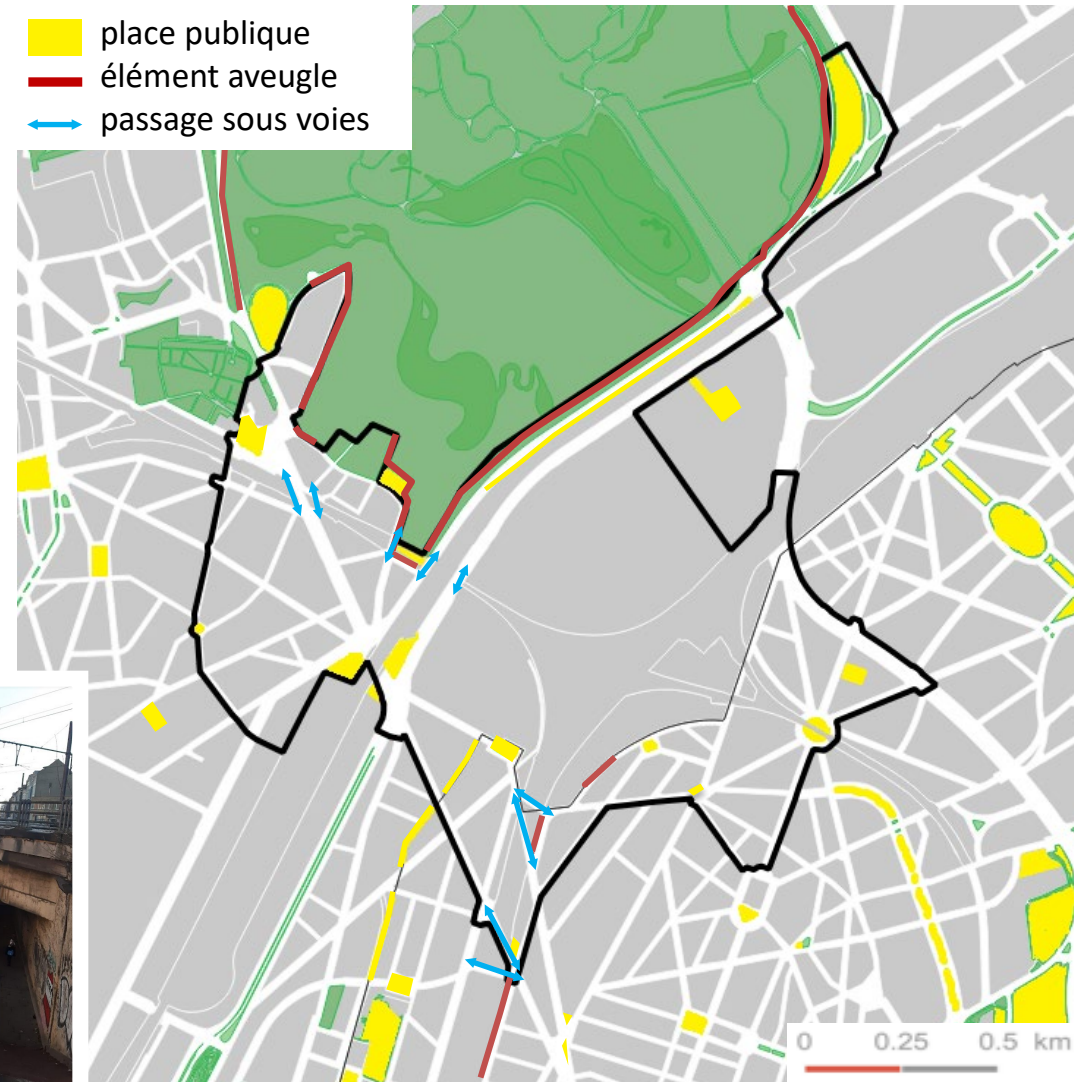


Le mur du Domaine royal (google)



Le tunnel Avenue de la Reine (perspective.brussels)

Les places publiques et éléments aveugles dans l'espace public



Source: perspective.brussels

## 6-3 Espace Public

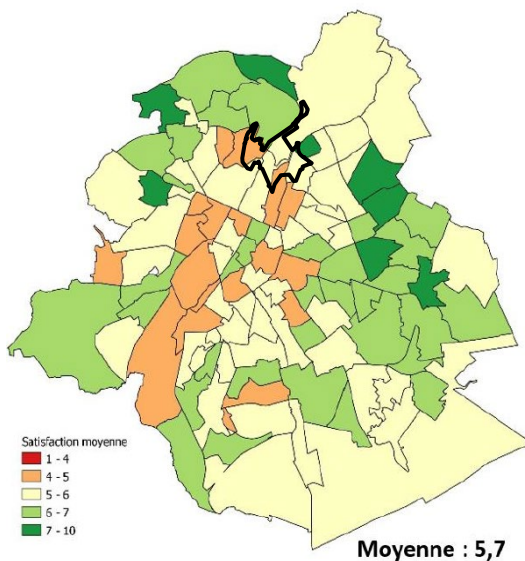
- Les résultats des enquêtes dans le cadre du projet Cadre de vie montrent une image plutôt positive. La satisfaction générale au niveau de la mobilité et de l'espace public est plutôt grande.
- L'offre de transport public est considérée comme très satisfaisante. Ce résultat correspond aux résultats du Baromètre de la Mobilité (cf. chapitre Mobilité).
- 2/3 des répondants estiment que la qualité des places publiques et les trottoirs sont satisfaisants. Même si objectivement il existe un manque important au niveau de la verdurisation des rues et la présence des espaces verts, les résultats sont similaires.
- Deux éléments méritent clairement une attention particulière: les aménagements cyclables et l'offre de stationnement dans le quartier. Les analyses de mobilité (cf. chapitre Mobilité) ont également mis en évidence ces problèmes.
- En 2021, Bruxelles Mobilité a lancé un Baromètre de la Mobilité, qu'elle compte répéter tous les 3 ans. Il s'agit d'une enquête de satisfaction auprès d'un échantillon de 4.204 Bruxellois répondant à une enquête en ligne et ensuite redressée sur base de critères socio-démographiques. Le Baromètre permet de mesurer le niveau de satisfaction, les attentes et, à terme, de suivre les évolutions, aussi bien en termes de mobilité que par rapport à l'espace public.
- Les résultats sont publiés à l'échelle régionale et géographiquement par quartier, ce qui permet d'analyser les résultats pour le périmètre du CRU 8 (page suivante). Comme le montrent les cartes sur la page suivante, la perception par rapport à l'espace public dans le Baromètre est clairement plus négatif que dans le projet Cadre de vie. Ce décalage est remarquable et mérite notre attention.

## 6-3 Espace Public

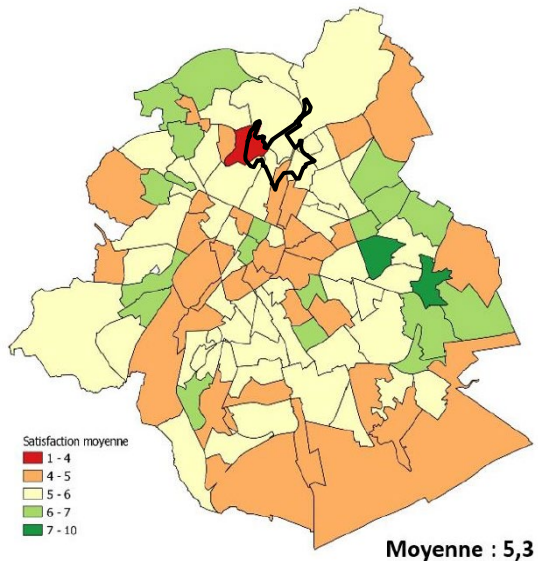
- La perception de l'espace public dans le périmètre est plutôt mauvaise:
  - Plus encore que la conception, c'est l'état des espaces publics qui est considéré comme (très) mauvais. Une grande partie des aménagements est effectivement vieillissante.
  - Le manque de mobilier urbain et de toilettes publiques se pose dans le périmètre, comme c'est le cas partout dans la première couronne et à l'ouest de la Région.
  - Le manque d'espaces publics verts ou récréatifs se fait notamment sentir dans le centre et le croissant pauvre de la Région. La proximité immédiate d'un grand espace vert inaccessible rend la situation du périmètre CRU 8 d'autant plus exaspérante.

La perception de l'espace public par quartier (avec la moyenne Régionale)

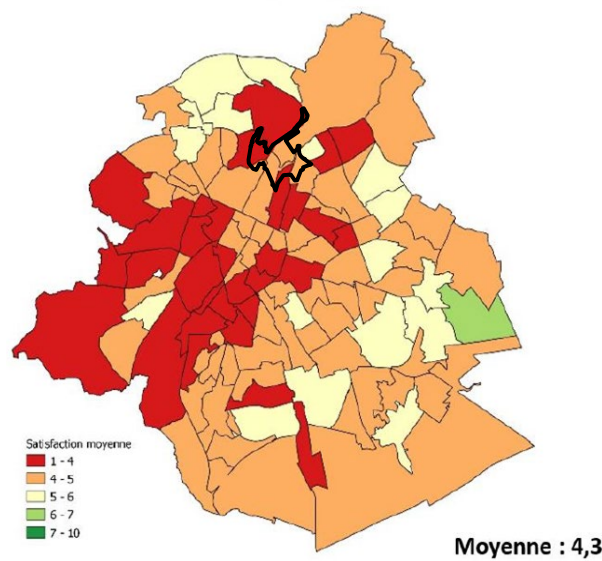
Conception des trottoirs et places publiques



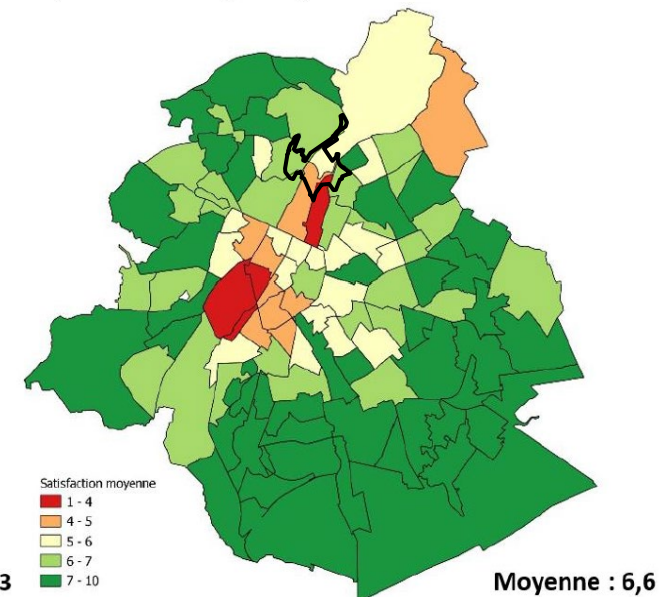
Etat des trottoirs et places publiques



Présence de bancs, endroits où s'asseoir, toilettes publiques



La présence d'espaces publics verts ou récréatifs



Source: baromètre de la mobilité 2021, BM

## 6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Bent u zeer tevreden, tevreden, ontevreden, zeer ontevreden over...



- Respondenten uit de wijk CRU 8 zijn het meest tevreden zijn over het aantal handelszaken in hun wijk. Zo zal iets meer dan 9 van de 10 inwoners aangeven hier (zeer) tevreden over te zijn.
- De respondenten zijn het minst tevreden over wat betreft de vrije tijd en ontspanningsmogelijkheden voor adolescenten.

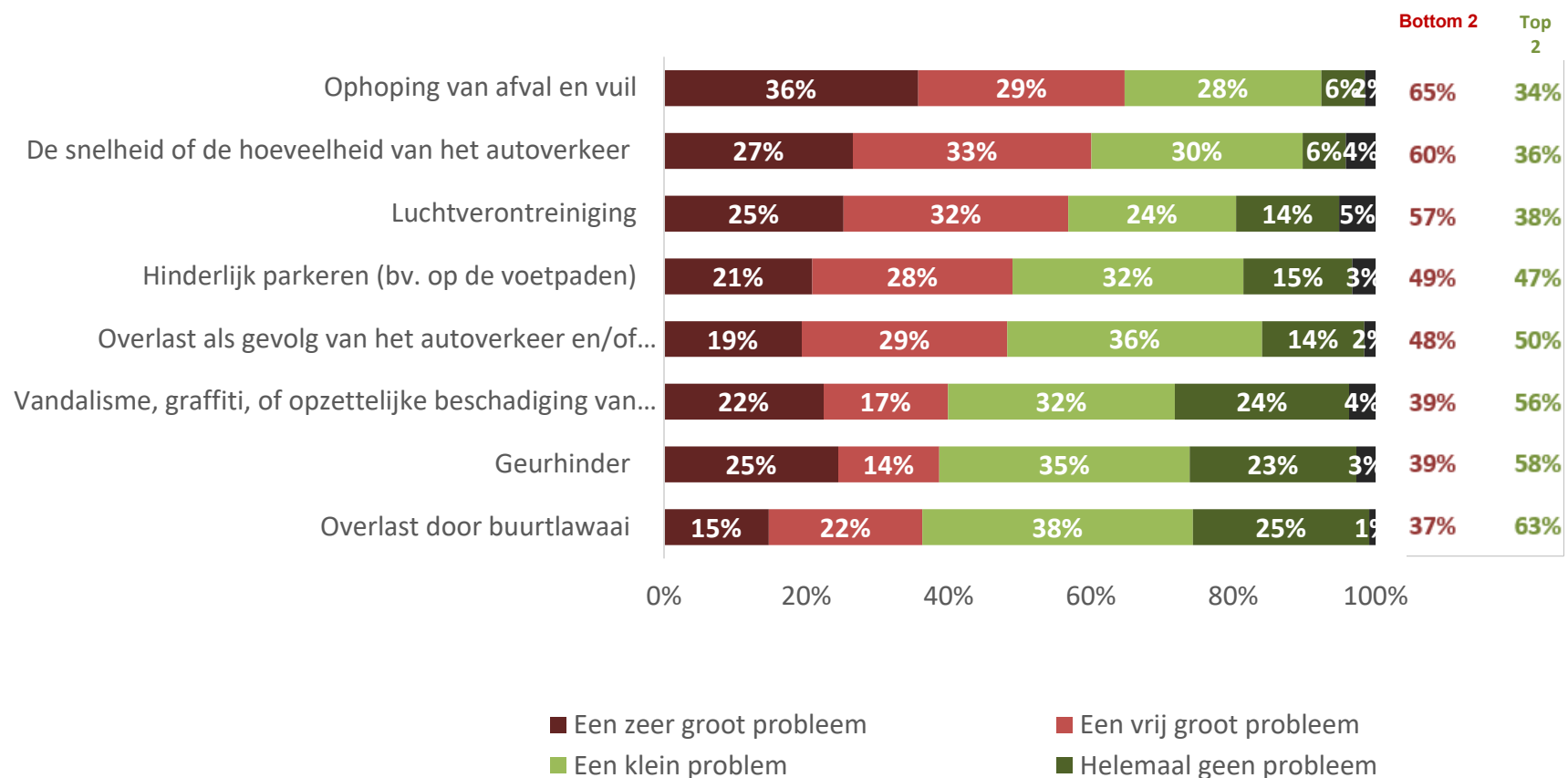
## 6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

### Bevindingen uit de focusgroep:

- Er zijn veel handelszaken in de wijk die een meerwaarde brengen, toch zijn er door de jaren heen veel klassieke handelszaken verdwijnen:
  - *“je zal nooit sterven van de honger. Waar ik woon, aan de Berenkuil, zijn er veel plekken die voeding verkopen.*
  - *“Er is bijvoorbeeld een Colombiaan bijgekomen en van zo’n zaken denk je: ah dat brengt een meerwaarde. Naast het gemeentehuis is er ook een Chinees dat heel goed werkt”*
  - *“Ik woon hier al sinds mijn kindertijd en ik heb veel klassieke handelaren zien vertrekken”*
- Er zijn te weinig sportinfrastructuren en de openbare sportvoorzieningen mogen meer worden gediversifieerd:
  - *“Ik zou wel kunnen zeggen dat er meer sportinfrastructuur mogen zijn, zoals Basic fit. Ik denk dat er enkel één Basic fit is in Schaarbeek.”*
  - *“Ik heb twee dochters en de openbare sportvoorzieningen zijn nu niet echt heel vrouwelijk. Voor meisjes is dat niet altijd even aangenaam.”*
- De mening over de vrijetijds- en ontspanningsplekken voor adolescenten zijn verdeeld:
  - *“Hier doen ze al veel voor de jongeren maar men moet ze natuurlijk ook kunnen motiveren. Ze kunnen ook niet verplicht worden.”*
  - *“Ik heb ook jongvolwassen kinderen en voor hen, en zeker de kleinere, is het moeilijk om een plek te vinden. Het is vol. We hebben er voor moeten in de rij staan of het is onbetaalbaar.”*
  - *“Mijn twee meisjes doen dans en ik vind dat Schaarbeek wel veel doet. Zo zijn er bijvoorbeeld sportcheques voor meisjes, die zelf hoger zijn dan voor jongens, als ze deelnemen aan een sport in sportzaal van de gemeenten. Dat zijn zaken die een stimulans geven.”*
  - *“Ik denk dat er dus niet genoeg voorzieningen zijn voor jongeren als we kijken naar het aantal kinderen dat er wonen”*

## 6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

In welke mate vormen de volgende omstandigheden een probleem in uw wijk of buurt?



65% van de respondenten geeft aan dat ze **ophoping van afval en vuil** het grootste probleem in hun wijk vinden, gevolgd door de snelheid van het autoverkeer en de luchtverontreiniging;

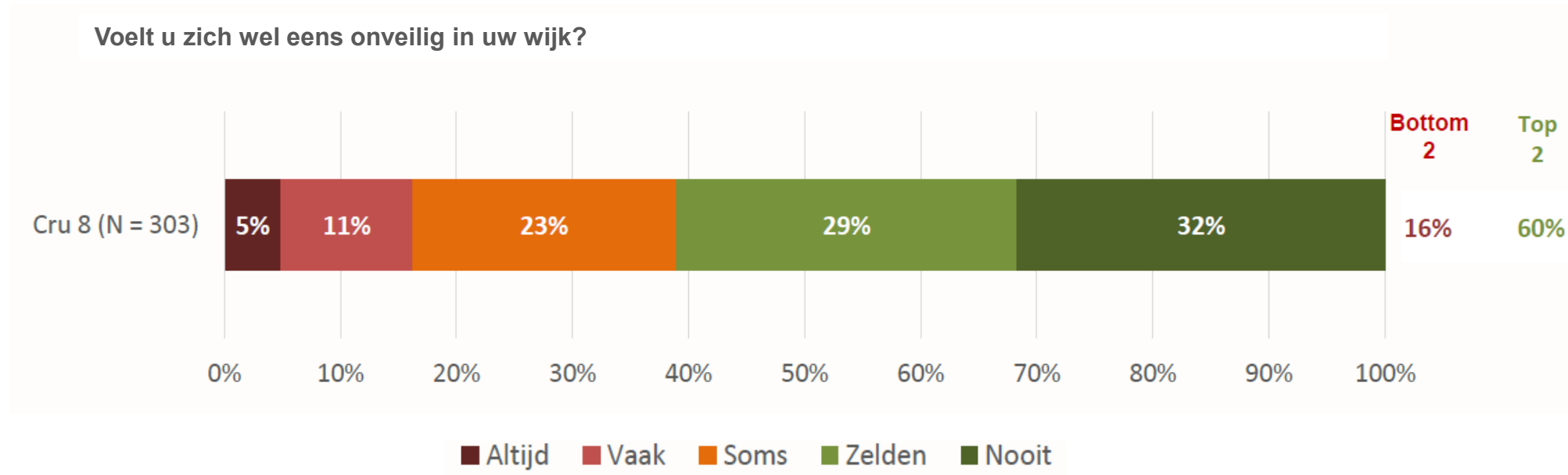
# 6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

## Bevindingen uit de focusgroep:

- Ophoping van afval zorgt voor een groot probleem in de wijk:
  - *“Wat ik ook triest vind is dat de vuilbakken er uitzien als een vuilnisbelt en ik zie dan mensen hun afval ernaast gooien”*
  - *“Bij ons is de tramhalte verplaatst en mensen laten daar alles achter wat ze eten of blikjes cola er is daar een klein vuilbakje maar...”*
  - *“De glasbak is altijd vol. Er is dan altijd glas ernaast omdat het vol is.”*
  - *“In mijn wijk zijn de vuilbakken ook altijd vol.”*
  - *“Ook als er iemand in mijn gemeenten komt zorgt het afval ervoor dat ik niet fier ben op mijn gemeenten. Het gebeurt niet vaak maar ik heb wel eens gehad dat er vrienden kwamen en dat ik dan een hoop matrassen zag en dan dacht bij mezelf denk: mijn god wat gaan ze wel niet denken van deze gemeenten die eigenlijk wel heel tof is”*
  
- De burgers en de gemeenten hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor dit probleem:
  - *“Voor mij is het de verantwoordelijkheid van de burgers maar alles begint bij de opvoeding dat je hebt gehad.”*
  - *“Ook de manier waarop gesensibiliseerd wordt is belangrijk. Een papiertje in de brievenbus steken of ze hebben ook met verf aangeduid waar we de vuilbakken moeten zetten maar ja dat doet niet zo veel voor de mensen.”*
  - *“Mijn buurvrouw belt altijd als er dingen rondhangen maar ze doen daar niks aan.”*
  - *“Men kan ook boos zijn op de gemeenten want zij zorgen er niet voor dat de gemeenten proper blijft. Ze zoeken het een beetje zelf dat de mensen afval achterlaten... Er is hier een plek waar er altijd zwerfvuil ligt, ik meld dat altijd aan de gemeente. De gemeente wacht komt dan langs maar ja...”*
  - *“Ook wanneer ze het afval ophalen doen ze dat op een zodanig hoge snelheid en letten ze niet goed op waardoor het eigenlijk nog erger is dan voor ze langs zijn gekomen. Ze doen dat snel omdat ze dan snel naar huis mogen. Ze laten afval dus op straat.”*
  
- Verschillende oplossingen worden hiervoor aangereikt:
  - *“Het aantal vuilbakken zouden omhoog moeten “*
  - *“Zorgen voor een echte directe communicatie; mensen weten ook niet echt wanneer ze de vuilbakken moeten buiten zetten.”*
  - *“Ik heb een artikel gelezen dat wanneer men mensen laat betalen, wat jammer is voor die mensen, dat ze zich er wel van bewust worden. Als men alles gratis op straat kan zetten en nooit iets moeten betalen trekken ze zich daar niks van aan.”*
  - *“In andere steden is dat ook onder de grond en dan worden die containers eens in de weken wordt dat opgehaald.”*



## 6-5 Veiligheid in de wijk



- In CRU 8 geeft ongeveer een van de drie inwoners (32%) aan zich nooit onveilig te voelen in hun wijk;
- Mannen voelen zich doorgaans veiliger dan vrouwen;
- Het gevoel van veiligheid hangt ook samen met het aantal jaar dat iemand in CRU 8 woont. Zo voelen mensen die meer dan 10 jaar in de wijk wonen zich significant meer veilig dan mensen die 5 tot 10 jaar in de wijk wonen.
- Dit werd ook vastgesteld in de focusgroep waarin de personen afkomstig uit de wijk CRU 8 zich duidelijk veiliger voelden dan inwoners die relatief nieuw zijn in de wijk.

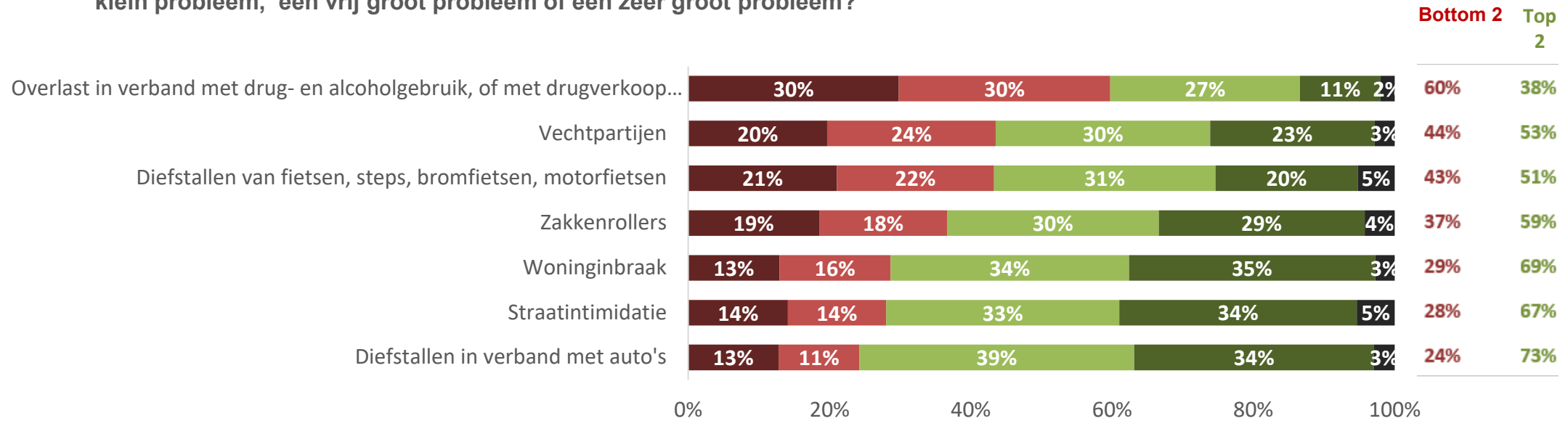
# 6-5 Veiligheid in de wijk

## Bevindingen uit de focusgroep:

- Het gevoel van onveiligheid is afhankelijk van persoon en uur waarop men in de wijk rondwandelt:
  - *“Overdag voel ik me veilig in de wijk. Ik vind ook dat er een zekere conventionaliteit is ook een kosmopolitisch kantje heeft dat ik wel aangenaam vind. Maar in de avond was ik eens met mijn twee dochters niet zo gerustgesteld op het einde van de Berenkuil met mijn dochters die van de tram 7 kwamen. Ik heb met mijn twee dochters iets meegemaakt, de politie is toen gekomen en die hebben mij gewaarschuwd dat mijn dochters na tien uur zeker niet meer buiten moeten wandelen.”*
  - *“Ik heb wel over deze kant van Laken maar ik voel me hier wel veilig. Dat komt natuurlijk ook omdat ik hier ben opgegroeid maar als ik om 2 uur s nachts rondloop voel ik me niet onveilig.”*
  - *“De avonden in de wijk moet je beter ontwijken maar in de dag praat iedereen wel met elkaar. Ik kom thuis en 's avonds verlaat ik het huis niet meer. Maakt niet of het nu 6 uur of 11 uur is maar als vrouw heb ik bang. Ik denk dat ik dat ook ergens anders zou voorhebben. Eigenlijk pas ik mij aan aan de wijk. Ik kom buiten op het juiste moment, om groentjes te gaan kopen of om te genieten van een goeie vis. Ik probeer te genieten van de juiste goeie dingen maar ik weet dat ik op een bepaald uur niet meer buiten komt.”*
  - *“Ik heb nooit bang gehad. Op mijn 14de ging ik al uit in het centrum en kwam ik te voet om 2 uur 's nachts terug naar huis.”*

# 6-6 Problemen in de wijk

In hoeverre vormen de volgende situaties een probleem in uw wijk? Vormt dit helemaal geen probleem, een klein probleem, een vrij groot probleem of een zeer groot probleem?



N = 303 excl. missings



- 60% van de inwoners vindt de overlast in verband met drug- en alcoholgebruik het grootste probleem in de wijk.
- Woninginbraak, straatintimidatie en diefstallen in verband met auto's worden als minder problematisch beschouwd.

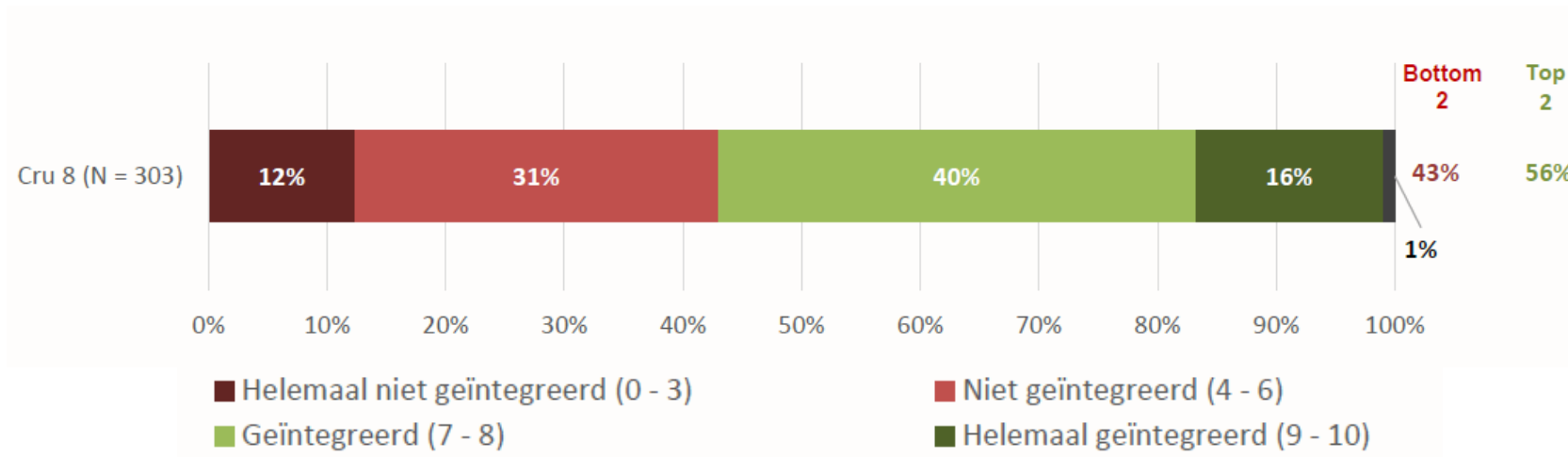
# 6-6 Problemen in de wijk

## Bevindingen uit de focusgroep:

- Drugs- en alcoholproblemen zijn gegeneraliseerde problemen dat ook in deze wijk steeds meer voorkomt:
  - *“Het is op het niveau van België: in Antwerpen wordt er meer en meer drugs gebruikt, in Brussel wordt er meer en meer drugs gebruikt. Dat ligt dus niet enkel aan deze wijk het is echt een gegeneraliseerd probleem.”*
  - *“Ja ik vind dat er meer openbare drugsgebruikers zijn. Zoals het Liedtsplein, daar zijn veel daklozen en sinds de werken is het enkel erger geworden.”*
  
- De aangereikte oplossingen of redenen hiervoor schommelen tussen een meer preventief of repressief beleid:
  - *“Meer politie”*
  - *“Ik vind dat ze het aantal cafés aan de Berenkuil moeten verminderen. Je hebt daar het groot rondpunt met al die cafés... Ik denk dat het daar allemaal gebeurt.”*
  - *“De armoede stijgt enorm in Brussel en er zijn steeds minder en minder organisaties die de mensen omkaderen. Ik zie dat ook in de wijk alles wat sociaal is... Bij de organisaties die mensen met drugsproblemen oppakken zijn er enorme wachtrijen. Alle preventieve zaken worden verminderd in Schaarbeek. Bij de stadswacht worden de mensen die daar vertrekken niet meer vervangen. Kleine associaties die bezig zijn met de jongeren verdwijnen. Er is een groot budget dat wordt weggehaald uit preventie, sinds 10 of 15 jaar. Dat zorgt voor de problemen waar we nu mee te maken hebben. Er zijn veel structurele dingen die aan de basis liggen die we nooit gaan oplossen”*

# 6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap

In welke mate voelt u zich geïntegreerd in een groep of gemeenschap in uw wijk? Kies een score van 0 tot 10, waarbij 10 betekent dat u zich heel erg geïntegreerd voelt binnen een groep of gemeenschap en 0 dat u zich helemaal niet geïntegreerd voelt binnen een groep of gemeenschap.



- 56% van de inwoners zich (helemaal) geïntegreerd in de wijk. Dit wil echter ook zeggen dat omgekeerd een groot aantal van de inwoners uit beide wijken zich (helemaal) niet geïntegreerd voelen in de wijk. Ondanks dat een deel van de inwoners in de wijken zich (helemaal) niet geïntegreerd voelt, zijn 64% van de inwoners die aangeven (zeer) tevreden te zijn over hun sociale contacten binnen de wijk.
- Sociale contacten in de wijk worden opgebouwd doorheen de jaren. De personen die er meer dan 10 jaar wonen zijn significant meer (zeer) tevreden over hun sociale contacten in de wijk dan inwoners die er 5 jaar of minder wonen.

# 6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap

## Bevindingen uit de focusgroep:

- Integratie binnen een groep of gemeenschap:
  - *“Ik ben heel goed geïntegreerd in de wijk, ik ben overal. Ik ben hier opgroeit met al die kennissen in de buurt dus dan ben je meer geïntegreerd. Ik heb het geluk gehad om hier te zijn opgegroeid en gebleven tot mijn 34 jaar dus ik vind dat ik veel meer ben geïntegreerd dan iemand die hier net aankomt.”*
  - *“Ervoor had ik meer contact maar er zijn nu veel gezinnen die de wijk hebben verlaten. We hebben nog wel de burens naast ons die we heel goed kennen maar dat is ook aangezien ze daar al 40 jaar wonen.”*
  - *“Ik ben nieuw in de wijk. Ik zeg wel dag en als ik de buur zijn met zijn hond dan aai ik die hond. We praten niet echt. Mijn contacten is eerder met de handelaars. Er zijn veel handelaars ze zijn vriendelijk en geven mij informatie over enkele zaken.”*
- Kinderen en werk kunnen integratie in de wijk bemoeilijken maar niet voor iedereen:
  - *“Vroeger had ik meer contact maar soms is het ook moeilijk om contact te maken want werken en komen laat thuis. Al de activiteiten van het buurtcomité of uitleg over dingen uit de wijk zijn om, laat ons zeggen, 10 uur op een woensdag en dan werk ik.”*
  - *“Ik maakte deel uit van een buurcomité voor ik kinderen had. We hebben een buurtcomité opgericht voor het Collignon plein, ik ben er nu wel mee gestopt, maar we hebben toch wel de tweedehandsmarkt op de Voltaire straat gecreëerd. Ik heb dat voor 2 à 3 jaar gedaan. Nu ik kinderen heb ben ik er wel mee gestopt. Ik heb wel doordat buurtcomité enkele kennissen opgedaan voor een babysit, een huisdokter, ... “*
  - *“Nee op zich heb ik ook altijd gewerkt in Laken wat maakt dat ik... Ik heb 6 jaar op een school gewerkt ik ken daar praktisch al de ouders. Zelf als ik er nu nog tegenkom, en ik werk er niet meer, voila...”*

# 6-8 Enjeux

- *Openbare netheid is in de CRU 8 een groot probleem. Welke maatregelen dienen genomen te worden om dit te verhelpen?*
- *In de programmatie van de CRU 8 dient de behoefte van vrije tijd en ontspanningsmogelijkheden voor adolescenten te worden voorzien (cfr voorzieningen);*
- *Bij de heraanleg van het openbaar domein dient er bijzondere aandacht te worden besteed aan voet- en fietspaden. Ook moeten de mogelijkheden van parkeergelegenheid buiten het publiek domein onderzocht worden (cfr mobiliteit);*
- *De publieke ruimte langsheen het kanaal moet beter aansluiten op de woonwijken en hun verblijfskwaliteit moet omhoog.*
- *Specifieke aandacht moet gaan naar de integratie van de inwoners in hun wijk, er moet worden nagedacht over initiatieven of voorzieningen die ontmoeting bevorderen zoals meer groene ruimten, culturele voorzieningen ,....;*
- *60% van de inwoners vindt de overlast in verband met drug- en alcoholgebruik het grootste probleem in de wijk. Ondanks dat de CRU niet direct op deze problematiek kan inspelen kan er toch worden nagedacht over flankerende maatregelen of initiatieven.*

7- Offre en équipements  
Petite enfance  
Enseignement  
Santé  
Sport  
Culture



Traversée piétonne Canal, perspective.brussels



Athénée Royale de Bruxelles 2, perspective.brussels



# 7-1 Besoins en équipements de la petite enfance

## BESOINS DE PLACES EN MILIEUX D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE A L'HORIZON 2030 – CRU 8

Monitoring de l'accueil  
de la petite enfance,  
Service Ecole -  
perspective.brussels,  
décembre 2022

Numéro quartier	Quartiers	Nombre d'enfants de moins 3 ans (au 1er janvier 2021)	Nombre de places en milieux d'accueil (au 31 décembre 2020)	Nombre de places en milieu d'accueil à tarif selon le revenu et accessibles à tous (au 31 décembre 2020)	Part des places en milieu d'accueil à tarif selon le revenu sur le total des places (2020)	Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant (2020)	Nombre de places en milieux d'accueil par enfant (tarif selon le revenu et accessible à tous) (2020)	Déficit/surplus (2020)* si 0,41 place par enfant (moyenne régionale), sur base du nombre total de places en milieux d'accueil	Places créées/programmées en milieux d'accueil (2021- 2030) **	Année prévue d'ouverture (par projet)	Estimation déficit/surplus (en 2030)*** si 0,41 place par enfant, sur base du nombre total de places en milieu d'accueil
20	VIEUX LAEKEN EST	1043	371,4444	335,4444	0,90	0,36	0,32	-79	-		-79
21	QUARTIER NORD	738	334	213	0,64	0,45	0,29	15	95	8 places (NL) en 2027 1 places (FR) en 1T2023 39 places (NL) en 4T2021 12 places (FR) en 1T2022 35 places (FR) en 2025	110
22	QUARTIER BRABANT	961	176	176	1,00	0,18	0,18	-239	29	28 places (FR) en 2027 1 places (NL) en 1T2024 0 places (NL) en 4T2026	-210
23	COLLIGNON	799	188	104	0,55	0,24	0,13	-157	109	49 places (FR) en 4T2021 60 places (FR) en 1T2024	-48
80	HELMET	606	116	102	0,88	0,19	0,17	-146	63	63 places (FR) en 1T2022	-83
81	GARE DE SCHAERBEEK	378	150	90	0,60	0,40	0,24	-13	-		-13
800	INDUSTRIE NORD	114	105,4444	57,4444	0,54	0,92	0,50	56	-		56
900	DOMAINE ROYAL LAEKEN	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0	-		0
	<b>TOTAL</b>	<b>4.639</b>	<b>1.441</b>	<b>1.078</b>		<b>75%</b>	<b>0,31</b>	<b>0,23</b>	<b>-415</b>	<b>296</b>	<b>-119</b>

<b>TOTAL REGION BRUXELLES-CAPITALE</b>	<b>47.773</b>	<b>20.643</b>	<b>12.409</b>	<b>60%</b>	<b>0,43</b>	<b>0,26</b>
					Valeur en dessous de la moyenne régionale	Valeur en dessous de la moyenne régionale

# 7-1 Besoins en équipements de la petite enfance

- La RBC compte 47.773 enfants de moins de 3 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Le nombre total de places en milieux d'accueil autorisés à la même période s'élève à 20.643 places (chiffres au 31 décembre 2020), ce qui porte le taux de couverture global à 43% (ou 0,43) au niveau de la Région (tous types de milieux d'accueil confondus).
- Le **taux de couverture global** du POT en 2020 (**31%**) se situe bien en dessous de la moyenne régionale (43%).
- Les places accessibles à tous et dont **le tarif est lié aux revenus, le taux de couverture du périmètre étudié en 2020 est de 23 %** de la population totale d'enfants de moins de 3 ans, ce qui est également sous la moyenne régionale (26 %).
  - **Disparités** entre les quartiers:
    - Le quartier « DOMAINE ROYAL DE LAEKEN » est une zone à la fois **sans enfants et sans crèches**.
    - Quatre quartiers sont sous la moyenne : « QUARTIER BRABANT » (18%), « COLIGNON » (13%), « HELMET » (17%) et « GARE DE SCHAERBEEK » (24%).
    - « QUARTIER NORD » (29%) et « INDUSTRIE NORD » (50%) se situent au-dessus de la moyenne régionale (26%).
- **Malgré les projets de création de places entre 2021 et 2030 (voir tableau)**, il y aura toujours un déficit de places: -119 places en regard du taux à attendre correspondant à la moyenne régionale de 2020.

# 7-2 Offre scolaire: maternel, fondamental et secondaire

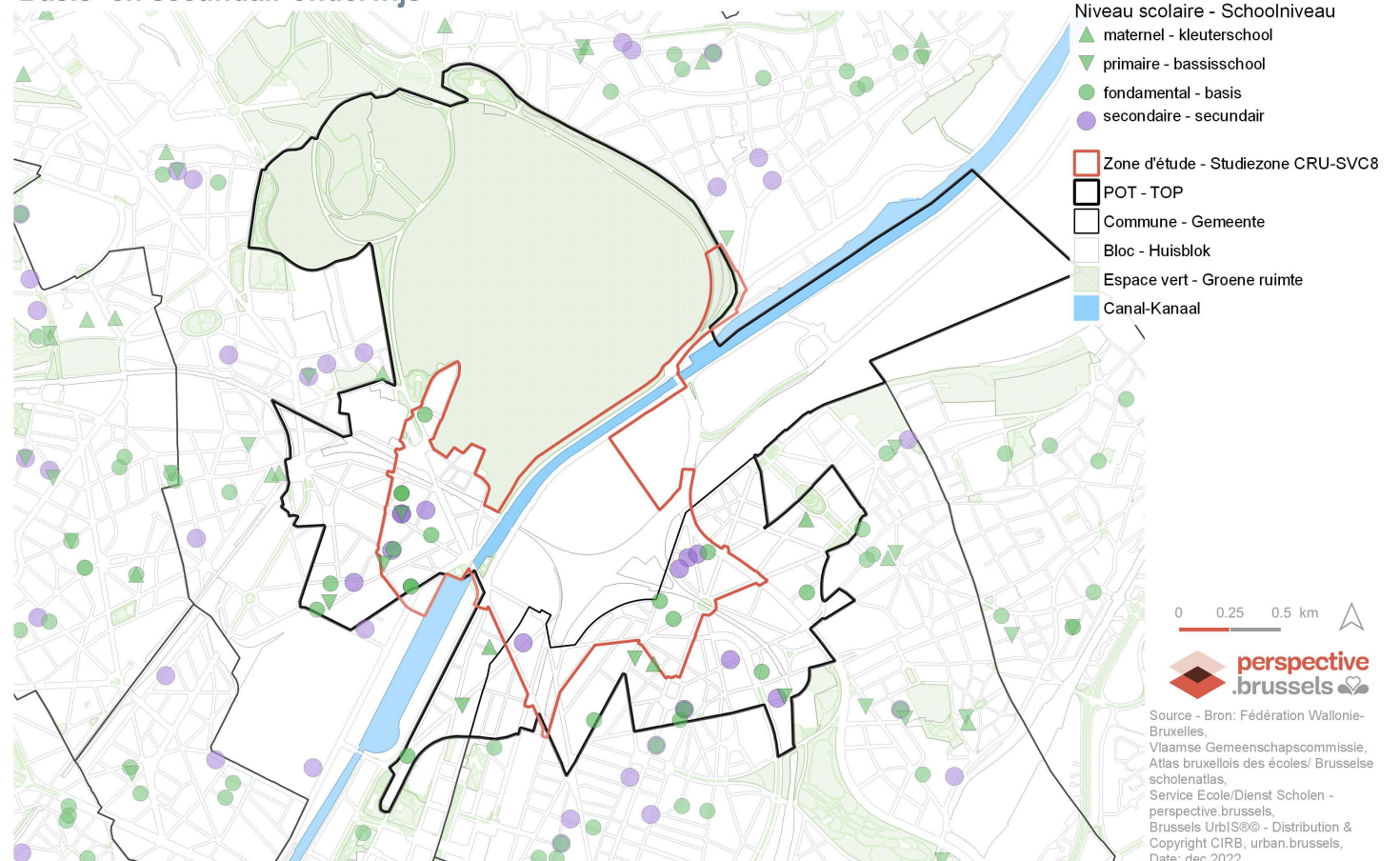
Les écoles maternelles, primaires et secondaires sont réparties de manière équilibrée sur le territoire du POT.

Une concentration d'écoles secondaires se remarque dans la zone d'étude (ss Portaels Straat) dans le quartier Colignon et dans le quartier Vieux-Laeken Est (ss Maison Rouge sud et Marie-Christine)

Les quartiers à la limite du POT profitent aussi d'une **présence forte d'établissements scolaires**

Le quartier Nord est **moins dépourvu** d'établissement scolaires.

## Enseignement fondamental et secondaire Basis- en secundair onderwijs



# 7-3 Besoins en enseignement primaire

Besoins en places scolaires dans le fondamental a l'horizon 2030 – CRU 8

Nom du quartier	Population en âge de scolarité fond. 2020-2021 (lieu de résidence) <sup>1</sup>	Places 2020-2021 <sup>2</sup>	Elèves navetteurs 2020-2021 <sup>3</sup>	Places 2020-2021 (hors navetteurs) <sup>4</sup>	Déficit/surplus 2020-2021 (hors navetteurs) <sup>5</sup>	Places créées/programmées 2021-2030 <sup>6</sup>	Année prévue d'ouverture (par projet) <sup>7</sup>	Estimation déficit/surplus 2030 (hors navetteurs) <sup>8</sup>
COLLIGNON	2.757	2.749	50	2.699	-58	150	75 de 2021 à 2023 (NL) + 75 de 2021 à 2023 (FR)	92
DOMAINE ROYAL LAEKEN	9	-	-	-	-9	-		-9
GARE DE SCHAERBEEK	1.247	45	-	45	-1.202	-		-1.202
HELMET	1.871	2.362	69	2.293	422	48	2021 (NL)	470
INDUSTRIE NORD	329	542	65	477	148	375	de 2021 à 2023 (FR)	523
QUARTIER BRABANT	2.661	1.204	18	1.186	-1.475	230	110 de 2021 à 2025 (NL) + 120 de 2021 à 2022 (NL)	-1.245
QUARTIER NORD	2.310	1.802	19	1.783	-527	100	de 2022 à 2026 (FR)	-427
VIEUX LAEKEN EST	3.040	2.996	80	2.916	-124	62	de 2021 à 2023 (NL)	-62
<b>TOTAL</b>	<b>14.224</b>	<b>11.700</b>	<b>301</b>	<b>11.399</b>	<b>-2.825</b>	<b>965</b>		<b>-1.860</b>

Monitoring de l'offre scolaire, Service Ecole - perspective.brussels, décembre 2022

## 7-3 Besoins en enseignement primaire

- **Important déficit de places scolaires** dans l'enseignement fondamental en 2030 (-1 860 places), en particulier dans les quartiers « Gare de Schaerbeek » et « Quartier Brabant ».
  - Le surplus d'offre de places scolaires de certains quartiers (comme « Industrie Nord » ou « Helmet ») ne permettrait pas de compenser le manque de places des quartiers voisins.
  - Les projets de création de places scolaires actuellement programmés dans le fondamental à l'horizon 2030 dans les quartiers concernés (**soit +965 places programmées au total**) **ne résorberaient toutefois pas** l'entièreté du déficit de places scolaires estimé à l'horizon 2030.
- Il serait donc intéressant de **prévoir de nouvelles créations de places dans l'enseignement fondamental dans cette zone très déficitaire.**

## 7-4 Besoins en enseignement secondaire

- **1 219 places** sont actuellement créées ou programmées à l'horizon 2030 dans les quartiers concernés, dont plus de la moitié dans l'enseignement néerlandophone (soit 720 places).
- Les communes de **Schaerbeek, de Saint-Josse-ten-Noode et d'Evere** devraient voir leur population en âge de fréquenter le secondaire augmenter respectivement de **3%, 4% et 9% entre 2022 et 2025 (contre +3% au niveau régional)**, ce qui représenterait un total d'environ 700 enfants supplémentaires âgés entre 12 et 17 ans.
- Le nombre d'enfants de 12-17 ans devrait **rester relativement stable** dans la **Ville de Bruxelles** au cours de la même période (+1%). Il importe donc de répondre à ces besoins à court terme par la création de nouvelles places dans le secondaire pour les prochaines rentrées scolaires d'ici 2025.
- Enfin, le périmètre du CRU 8 bénéficie d'une **bonne accessibilité en transports en commun** (en particulier grâce à la Gare du Nord, à la Gare de Schaerbeek et à la présence de plusieurs lignes de trams). Cette accessibilité rend la zone intéressante pour la création de places scolaires dans l'enseignement secondaire, au vu de la plus grande mobilité des élèves du secondaire.

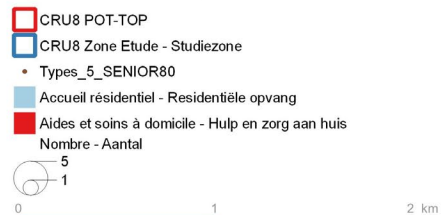
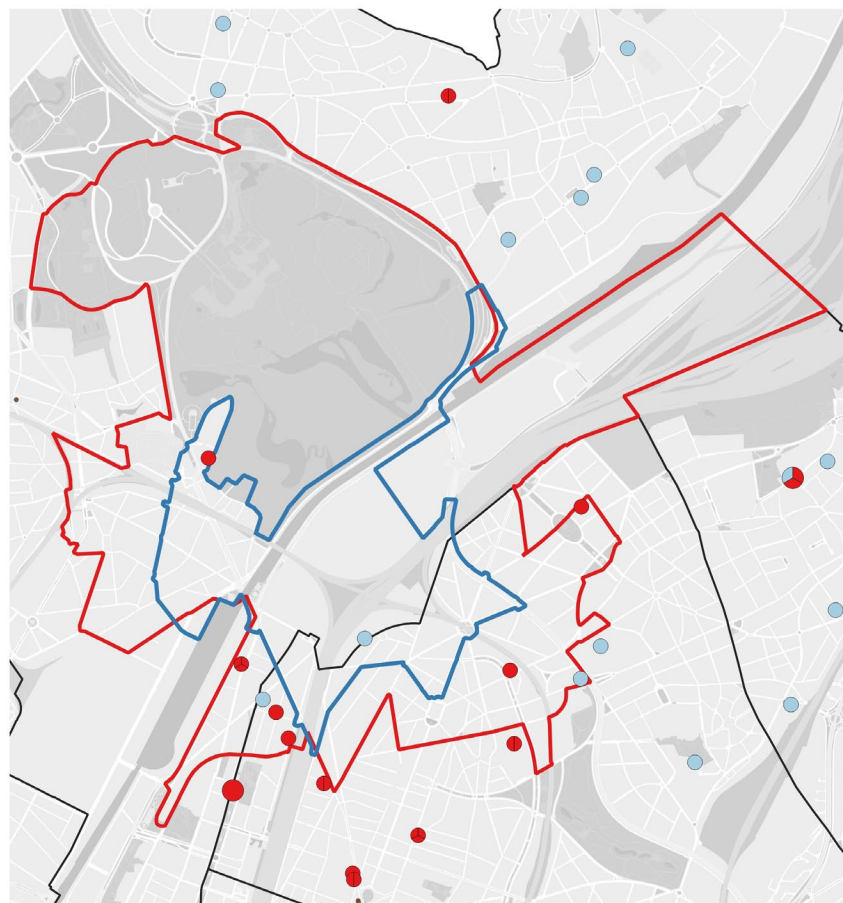


Athénée Royale, rue Marie Christine,  
perspective.brussels

# 7-5 Seniors

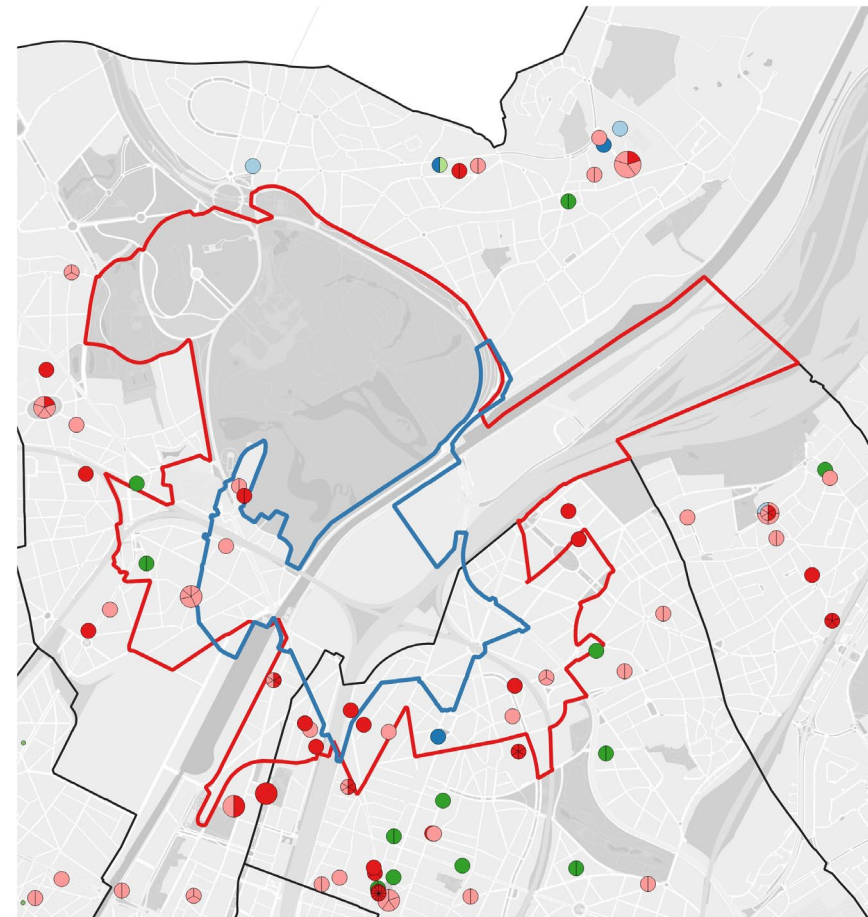
- Presque pas de services dans la zone d'étude.
- Dans le POT, on remarque une relativement bonne présence de services pour les personnes âgées comme les services d'aide et de soins à domicile, vie sociale, soins hors domicile, etc.
- Pas de services d'accueil de jour ni de résidences services présents dans le POT.
- Un logement alternatif présent dans le POT.

SENIORS: résidence + aide à domicile  
SENIORS: residentiële opvang + hulp en zorg aan huis



perspective.brussels  
 Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-  
 CDCS: Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-  
 juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution  
 & Copyright CIRB

SENIORS: services de soins et vie sociale  
SENIORS: diensten en sociaal leven



perspective.brussels  
 Source-Bron:  
 perspective.brussels, CMDC-  
 CDCS: Bruxelles Social -  
 Sociaal Brussel juni-juni  
 2021, Brussels UrbIS® -  
 Distribution & Copyright CIRB

# 7-6 Santé mentale et physique

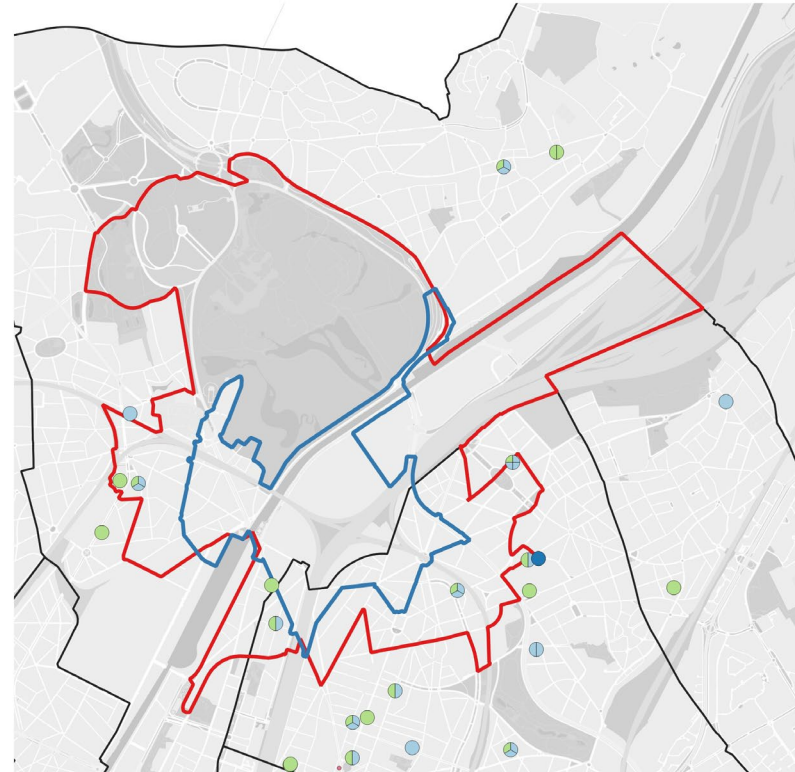
## Santé physique:

- Pas de services présents dans la zone d'étude. Dans le POT (en bordure), il y a des équipements de promotion sociale.
- Les soins paramédicaux et hospitaliers se trouvent en bordure du POT ou en dehors.

## Santé mentale :

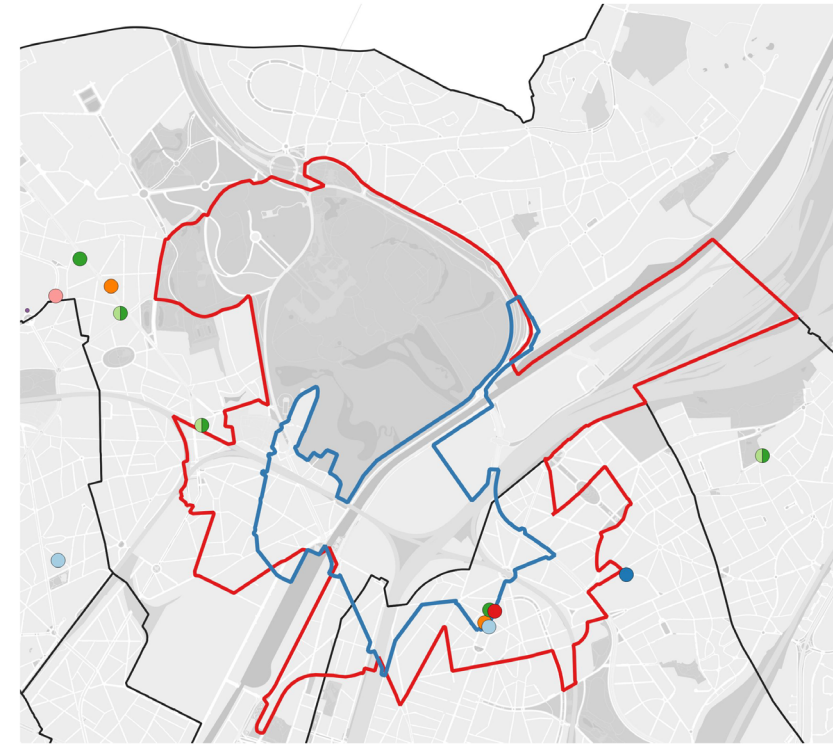
- Pas présent dans la zone d'étude, ni dans la partie ouest du POT.
- Concentration de services autour de la maison communale de Schaerbeek

### SANTE PHYSIQUE FYSIEKE GEZONDHEID



- SANTE PHYS/FYSIEKE Gezondheid
- Promotion de la santé - Gezondheidspromotie
- Soins paramédicaux de première ligne - Paramedische eerstelijnszorg
- Hôpitaux - Ziekenhuizen
- Nombre - Aantal
- 2
- 1

### SANTE MENTALE MENTALE GEZONDHEID



- santé mentale gezondheid
- Logement - Huisvesting
- Service de santé mentale pour enfants et jeunes - Diensten voor geestelijke gezondheidszorg voor kinderen en jongeren
- Service de santé mentale pour adultes - Diensten voor geestelijke gezondheidszorg voor volwassenen
- Consultation en hôpital - Consultaties in ziekenhuizen
- Centre de jour pour enfants et jeunes - Dagcentra voor kinderen en jongeren
- Centres de jour pour adultes - Dagcentra voor volwassenen
- Services résidentiels ou hospitaliers pour enfants et jeunes - Residentiële of ziekenhuisdiensten voor kinderen en jongeren
- Services résidentiels ou hospitaliers pour adultes - Residentiële of ziekenhuisdiensten voor volwassenen
- Nombre - Aantal
- 2
- 1

Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS:Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS:Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB





## 7-7 Médecine générale

On ne remarque pas de pénurie de médecins généralistes à l'exception du quartier Brabant (en 2018)

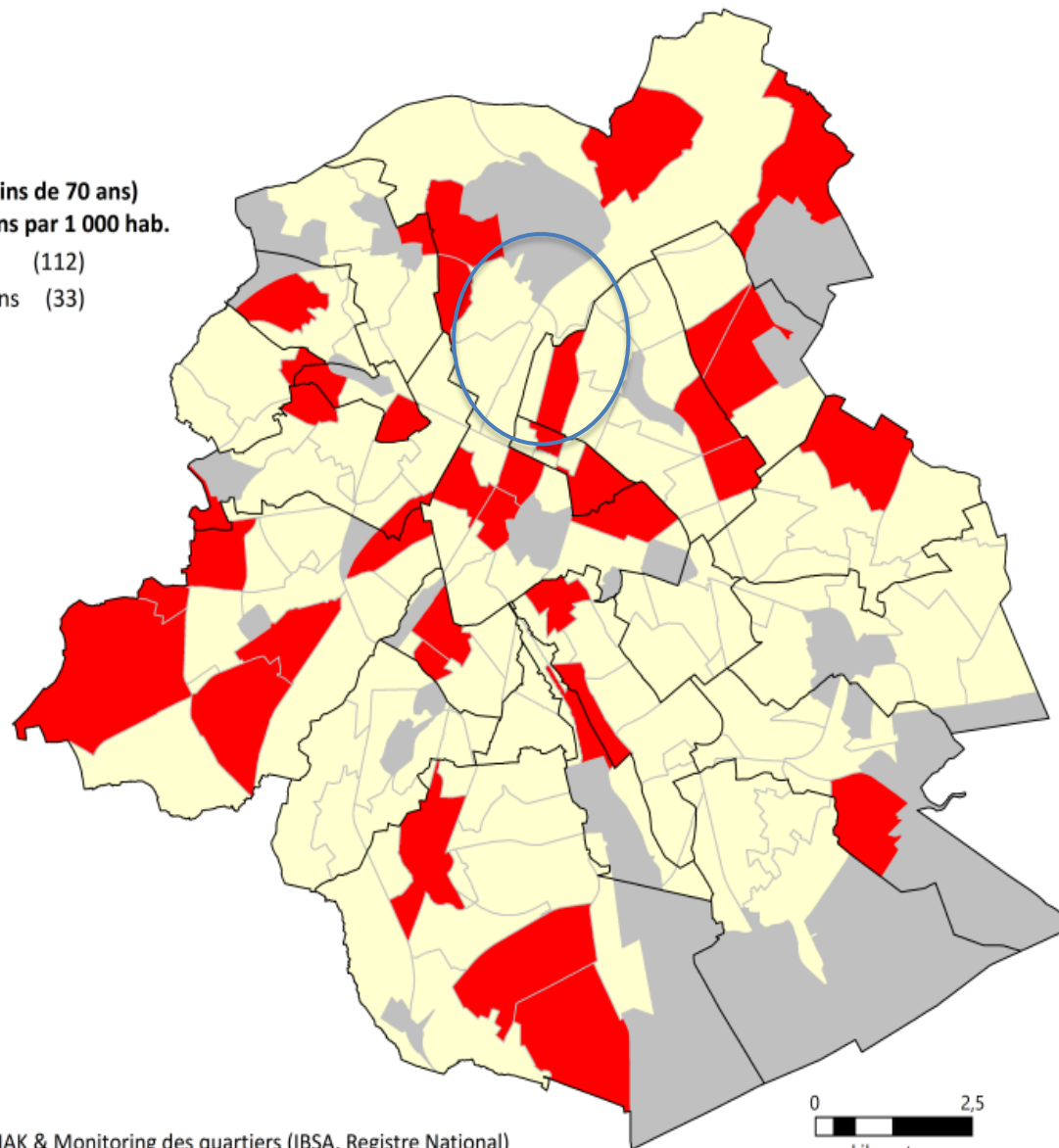
Pénurie de médecins (moins de 70 ans)  
selon seuil de 0,9 médecins par 1 000 hab.

pas de pénurie (112)

pénurie de médecins (33)

Quartier peu peuplé

< 1 000 habitants



Source: FBHAV-FAMGB, BHAK & Monitoring des quartiers (IBSA, Registre National)

Cartographe: Observatoire de la Santé et du Social

# 7-8 Besoins en santé mentale

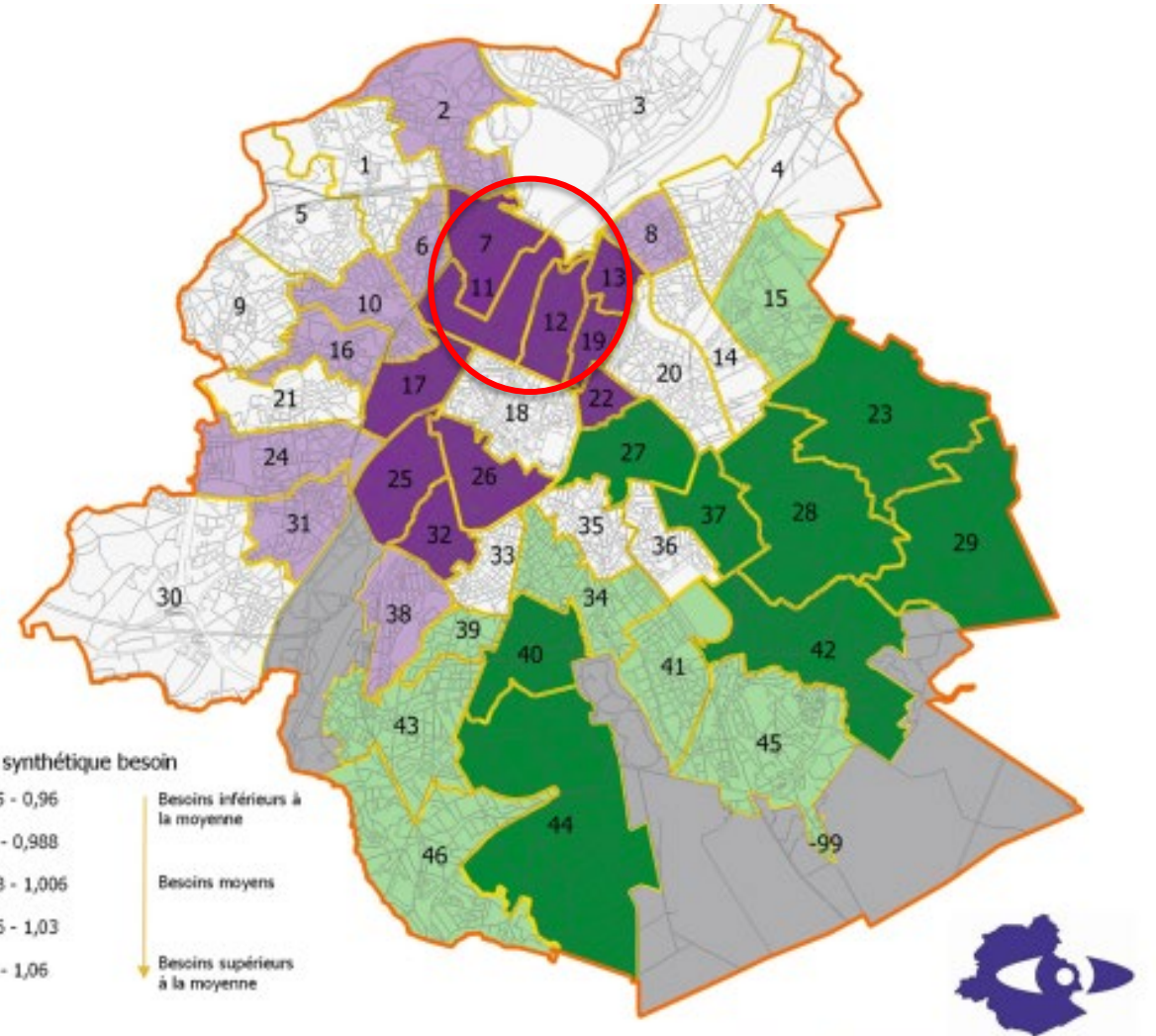
Indicateurs qui influencent la santé mentale:

- âge
- sexe
- nationalité
- socio-économique

## RÉSULTAT

Une analyse des besoins (très théoriques !) basée sur les caractéristiques de la population

- La zone d'étude démontre un besoin supérieur à la moyenne régionale en santé mentale.
- Les services communaux de Schaerbeek confirment une hausse importante des problèmes de santé mentale des populations du quartier Nord et Brabant.
- Les besoins et caractéristiques en santé mentale seront à préciser avec les services actifs dans les quartiers étudiés.

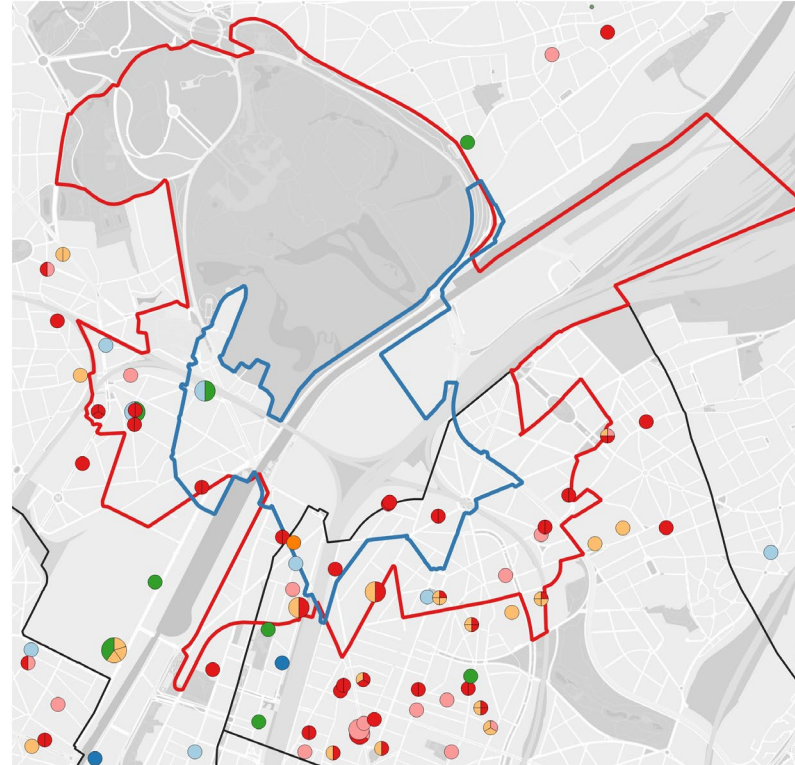


Source des données : Sciensano, IBSA & Statbel  
Traitements et cartographie : Observatoire de la Santé et du Social

# 7-9 Accueil migrants et services pour les plus démunis

- Présence de différents services variés en lien avec l'accueil des migrants et pour les démunis **plutôt dans le POT que dans la zone d'étude.**
- Proximité de la Gare du Nord et du Petit château où se situent divers services pour les réfugiés/demandeurs d'asile.

**MIGRATION: services**  
**MIGRATIE: diensten**



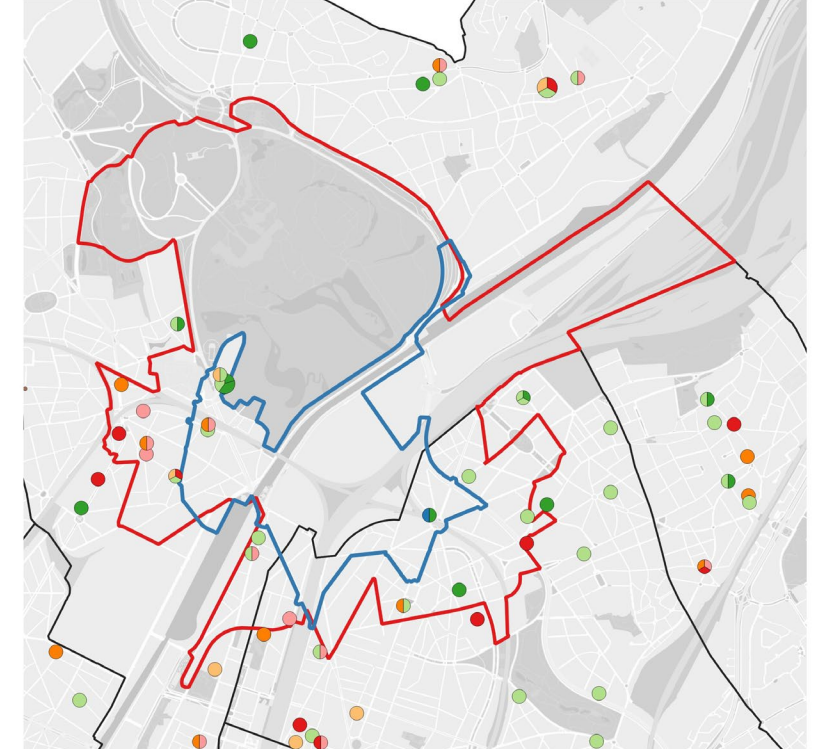
- CRU8 POT-TOP
- CRU8 Zone Etude - Studiezone
- MIGRATION-MIGRATIE
- Asile - Asiel
- Mineurs étrangers non-accompagnés - Niet-begeleide minderjarige vreemdelingen
- Regroupement familial - Gezinshereniging
- Aide juridique - Juridische bijstand
- Accueil et intégration adultes - Ontvangst en integratie van volwassenen
- Apprentissage des langues - Taallesen
- Activités interculturelles - interculturele activiteiten
- Nombre - Aantal



Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS.Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB



**DEMUNIS**  
**KANSARMOEDE**



- CRU8 POT-TOP
- CRU8 Zone Etude - Studiezone
- Types\_8\_DEMUNIS
- Aide sociale générale publique - Openbare algemene sociale dienstverlening
- Aide sociale générale privée - Private algemene sociale dienstverlening
- Santé des personnes démunies - Gezondheid van kansarmen
- Aide alimentaire - Voedselhulp
- Aide matérielle - Materiële hulp
- Energie et eau - Energie en water
- Espaces publics numériques - Openbare computerruimtes
- Loisirs et culture - Ontspanning en cultuur
- Nombre - Aantal



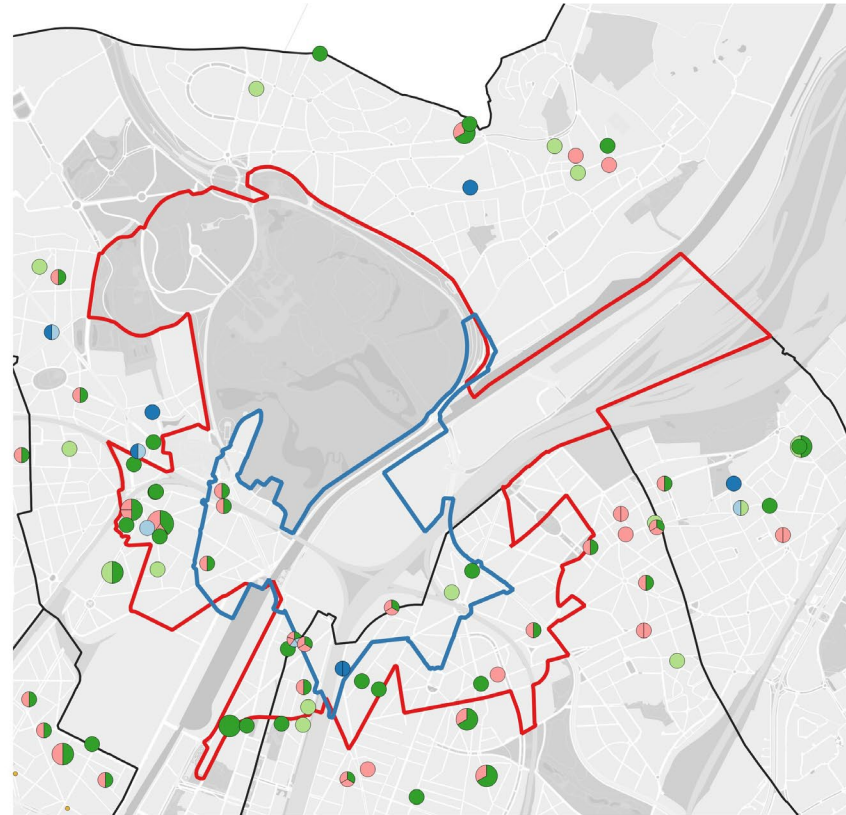
Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS.Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB



# 7-10 Jeunesse

Plusieurs équipements et services variés dans le POT, mais presque pas dans la zone d'étude, pour jeunes et adolescents: soutien scolaire, santé mentale et physique, temps libre, ...

## ENFANTS KINDEREN



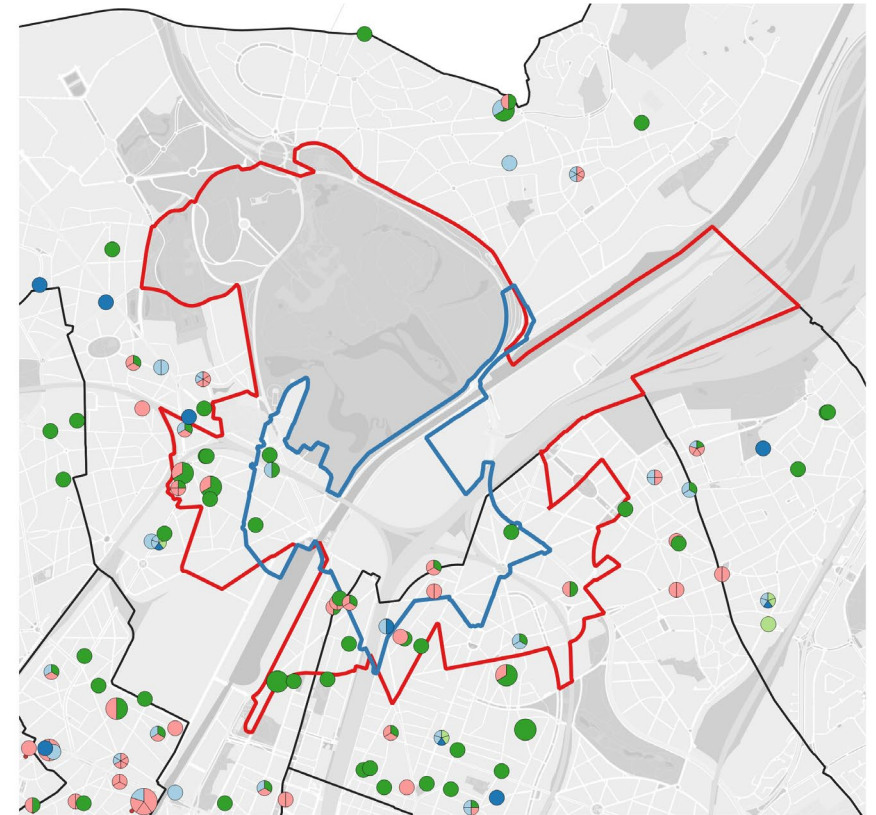
- ENFANT-KIND
  - Soutien scolaire primaire - Schoolsteun basisschool
  - Santé mentale - Geestelijke gezondheid
  - Santé physique - Fysieke gezondheid
  - Prévention - Preventie
  - Temps libre - Vrije tijd
  - Nombre - Aantal
- 4  
1



Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



## ADOLESCENTS ADOLESCENTEN



- ADOLESCENT
  - Information et accompagnement - Informatie en begeleiding
  - Soutien scolaire secondaire - Schoolsteun secundair
  - Santé mentale - Geestelijke gezondheid
  - Vie relationnelle - Sociaal leven
  - Temps libre - Vrije tijd
  - Nombre - Aantal
- 6  
3  
1



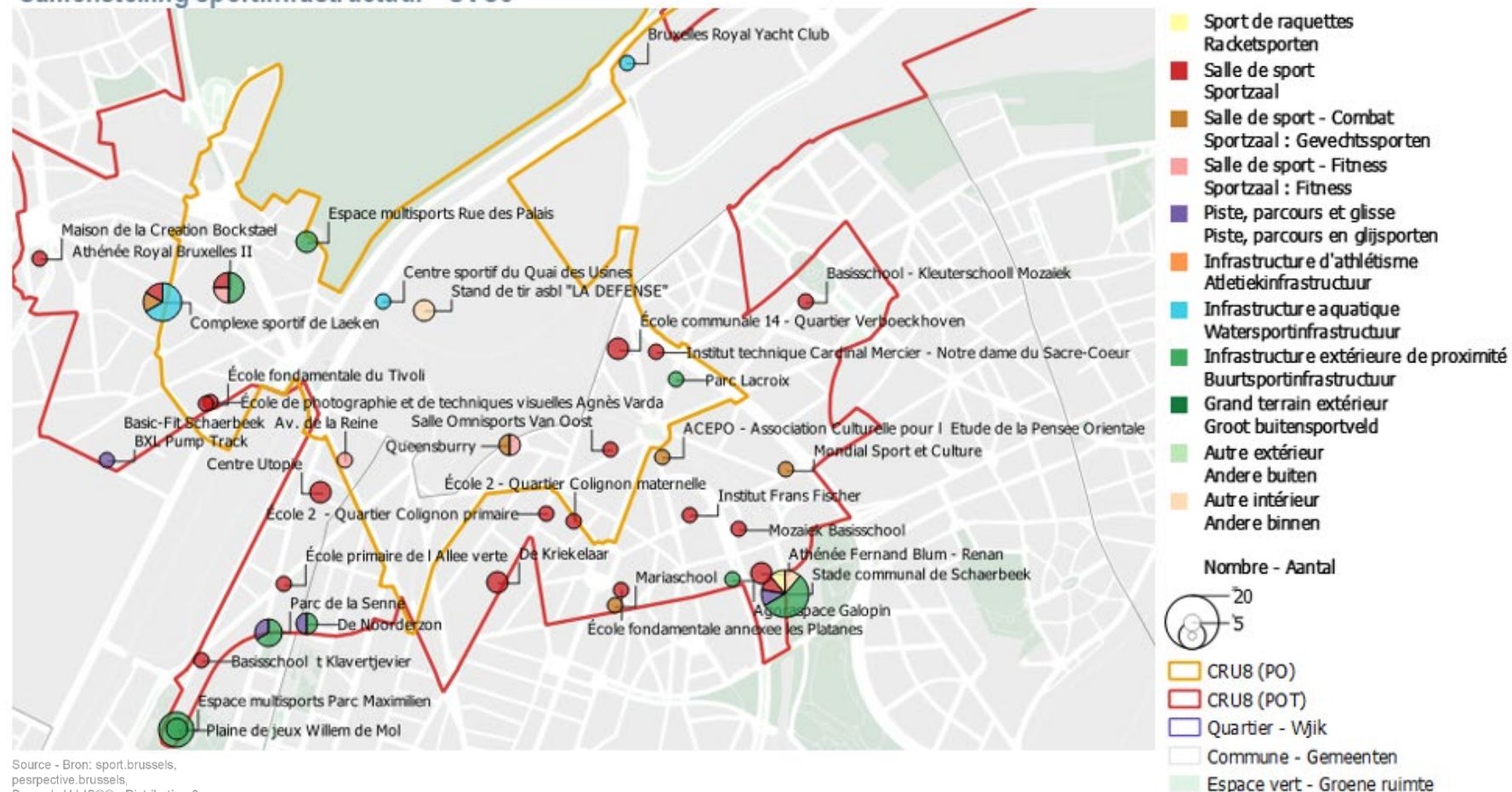
Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



# 7-11 Offre sportive

- Le POT présente une offre peu variée avec une certaine présence d'infrastructures à l'est notamment dans les écoles. Le périmètre d'étude est un peu moins bien équipé et seulement deux infrastructures de proximité\* sont présentes: l'espace multisport rue des Palais et le Parc Lacroix à av. Princesse Elisabeth
- L'offre sportive est en revanche renforcée si l'on tient compte des infrastructures sportives au sud du POT ou juste à l'extérieur de celui-ci.
- Remarquons la piste d'athlétisme avec un certain nombre d'aménagements juste à la bordure avec le parc Josaphat hors POT.

Composition des infrastructures sportives - CRU8  
Samenstelling sportinfrastructuur - SVC8



Source - Bron: sport.brussels, perspective.brussels, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB  
Update on: nov 2022

# 7-12 Type d'infrastructures sportives par quartier

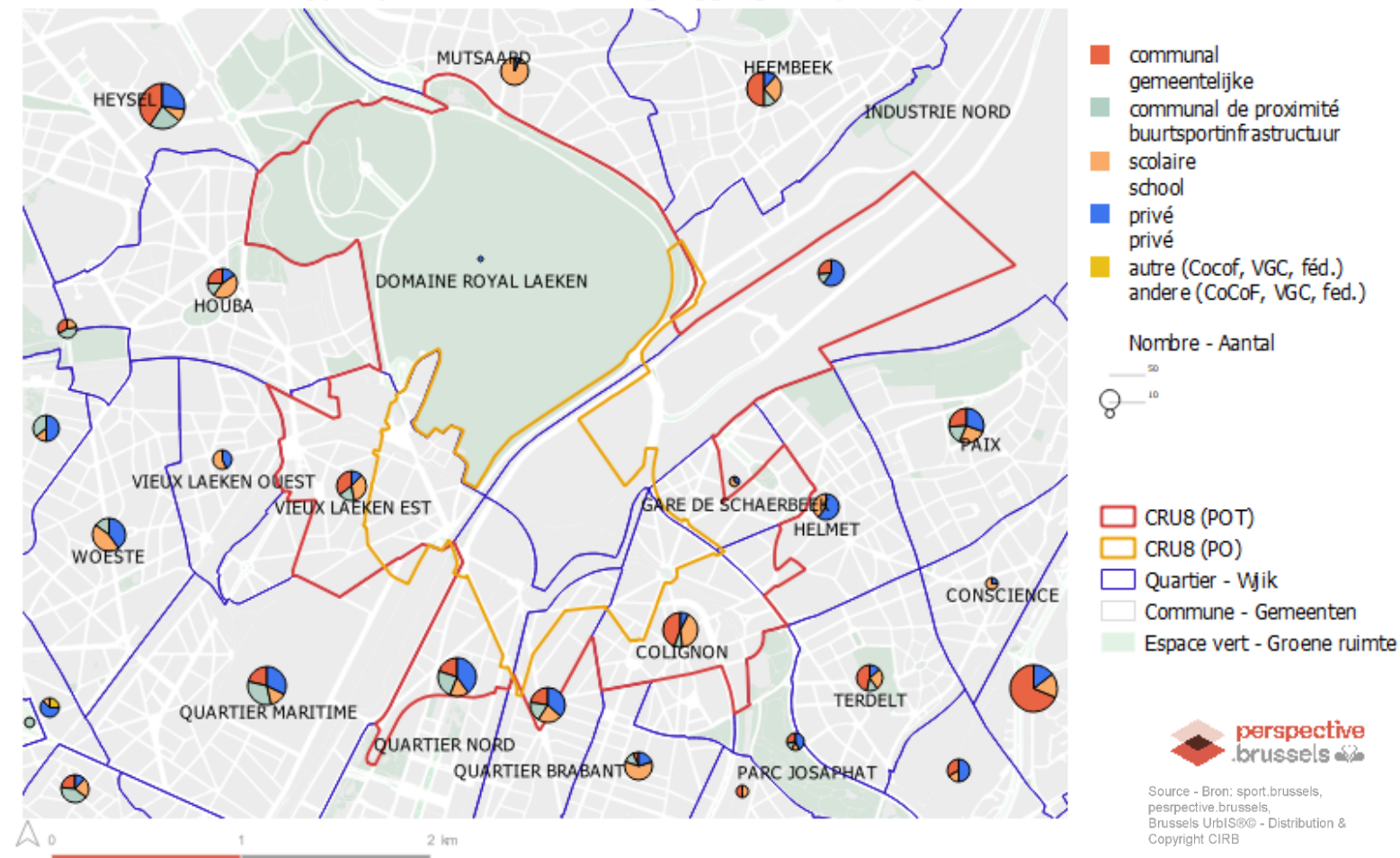
Chaque quartier au sein du POT a une représentation assez diversifiée des différents types d'infrastructures (communal, communal de proximité, scolaire, privé et autres)

Plus spécifiquement :

- Le quartier Nord, le quartier Brabant et le quartier de l'Industrie Nord comptent **un plus grand nombre d'infrastructures sportives privées** en comparaison avec les autres types d'infrastructures présents.
- Le quartier Vieux-Laeken Est et le Quartier Colignon ont par contre **peu d'infrastructures privées et plus d'infrastructures communales et scolaires**.

## Nombre et type d'infrastructures sportives - agrégation par quartier

### Aantal installaties en type sportinfrastructuur - geaggregeerd per wijk



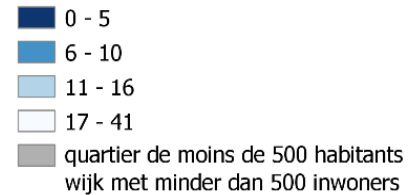
# 7-13 Offre sportive publique et scolaire en relation avec la densité

- L'offre sportive publique et scolaire est présente mais limitée au sein du périmètre d'étude.
- Les quartiers Vieux Laeken Est, Quartier Nord et Quartier Brabant comptent entre 6 et 10 aménagements sportifs publics et scolaires pour 10 000 habitants. Ils font partie du 3ème quartile, ce qui signifie que 50% des quartiers bruxellois sont mieux équipés et 25% sont moins bien équipés.
- Si le Quartier de l'Industrie Nord peut sembler, sur la carte, très bien équipé, il faut nuancer ce chiffre vu le nombre d'habitant dans ce quartier (1 750).

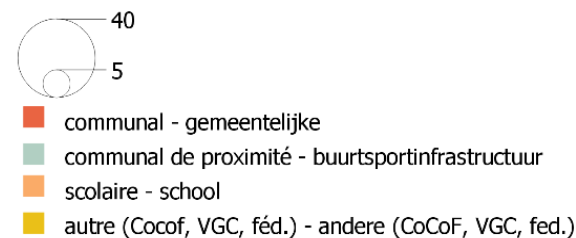
## Densité d'aménagements sportifs publics et scolaires par quartier

### Openbare en school sportinstallatiesdichtheid per wijk

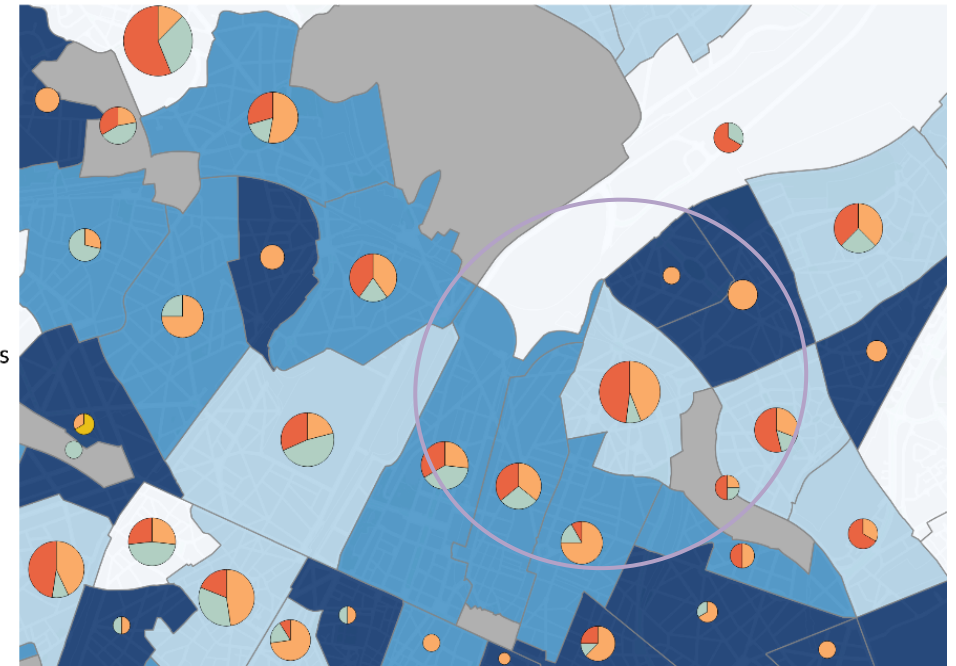
Nombre d'aménagements sportifs pour 10 000 habitants  
Aantal sportinstallaties per 10.000 inwoners



Nombre d'aménagements et type d'infrastructures sportives  
Aantal installaties en type sportinfrastructuur



□ Commune - Gemeenten  
□ Quartier - Wijk



# 7-14 Be running

- L'axe le plus emprunté par les runners dans le périmètre d'étude (PE) est le canal (plutôt sur la rive ouest).
- Les parcours passant par le PE se poursuivent soit le long du canal, soit vers le Château de Laeken via la Promenade Verte, soit vers Tour et Taxis.
- Du côté est du POT, les runners privilégient les parcs notamment le Parc Saint-Vincent et ses continuités via la Promenade Verte (vers Evere et Haren).



Source: Strava Metro - données novembre 2021 à octobre 2022



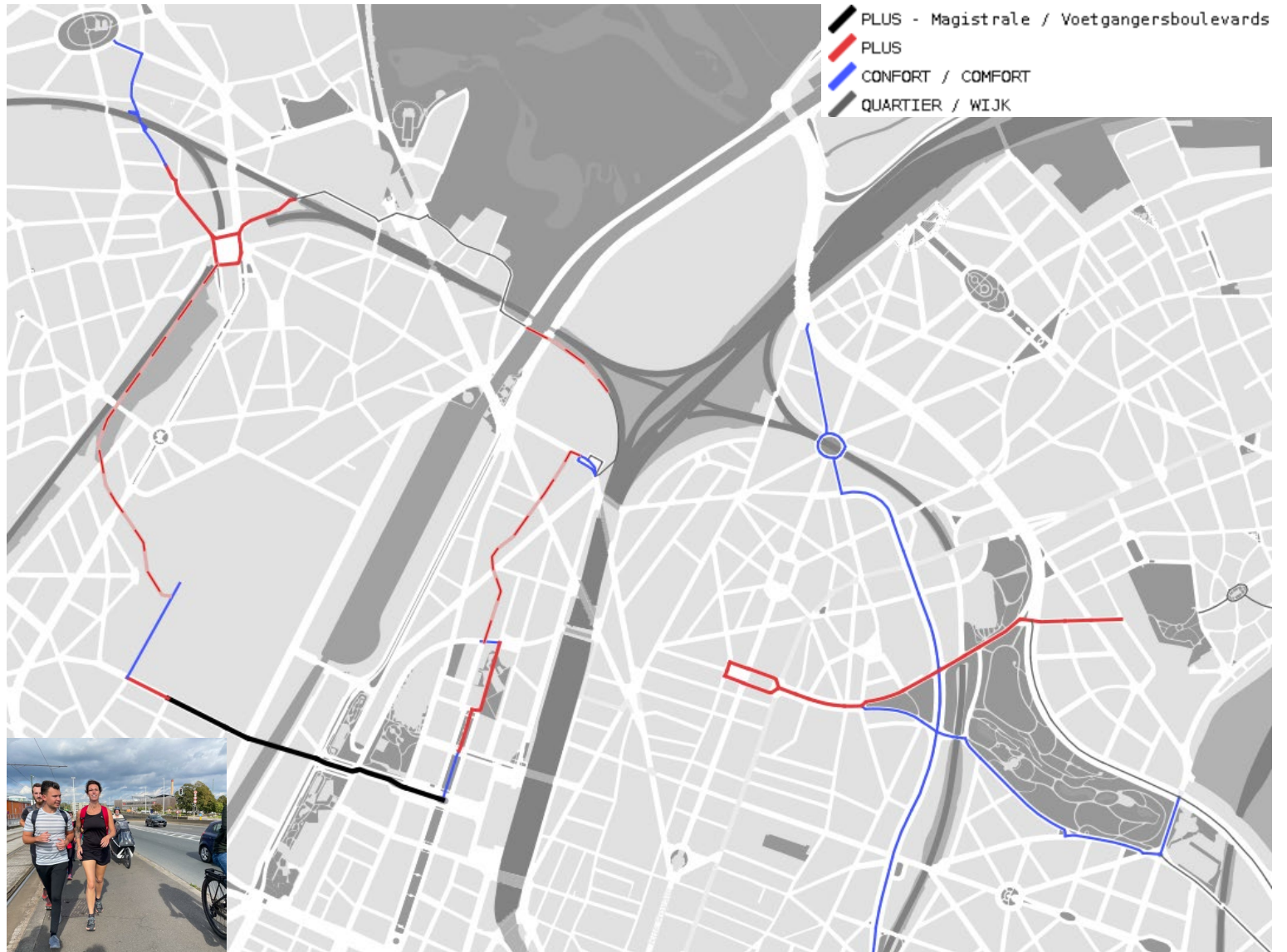
# 7-14 Be running

Le POT se situe à un nœud de la stratégie régionale *be running* : en même temps le long du canal et de la Promenade Verte.

Les cheminements piétons à prioriser :

- Entre le Canal et Bockstael puis les espaces verts du nord-ouest
- Entre la Cage aux Ours vers le parc Josaphat puis le centre (sans devoir courir sur la piste cyclable comme actuellement)

La traversée piétonne du canal doit être améliorée. Les nouvelles traversées seront utiles vu la qualité moindre et dangereuse du passage au pont Van Praet.



Source: be running – carte idéale des connexions et parcours (première version) – hiérarchie piétonne Good Move

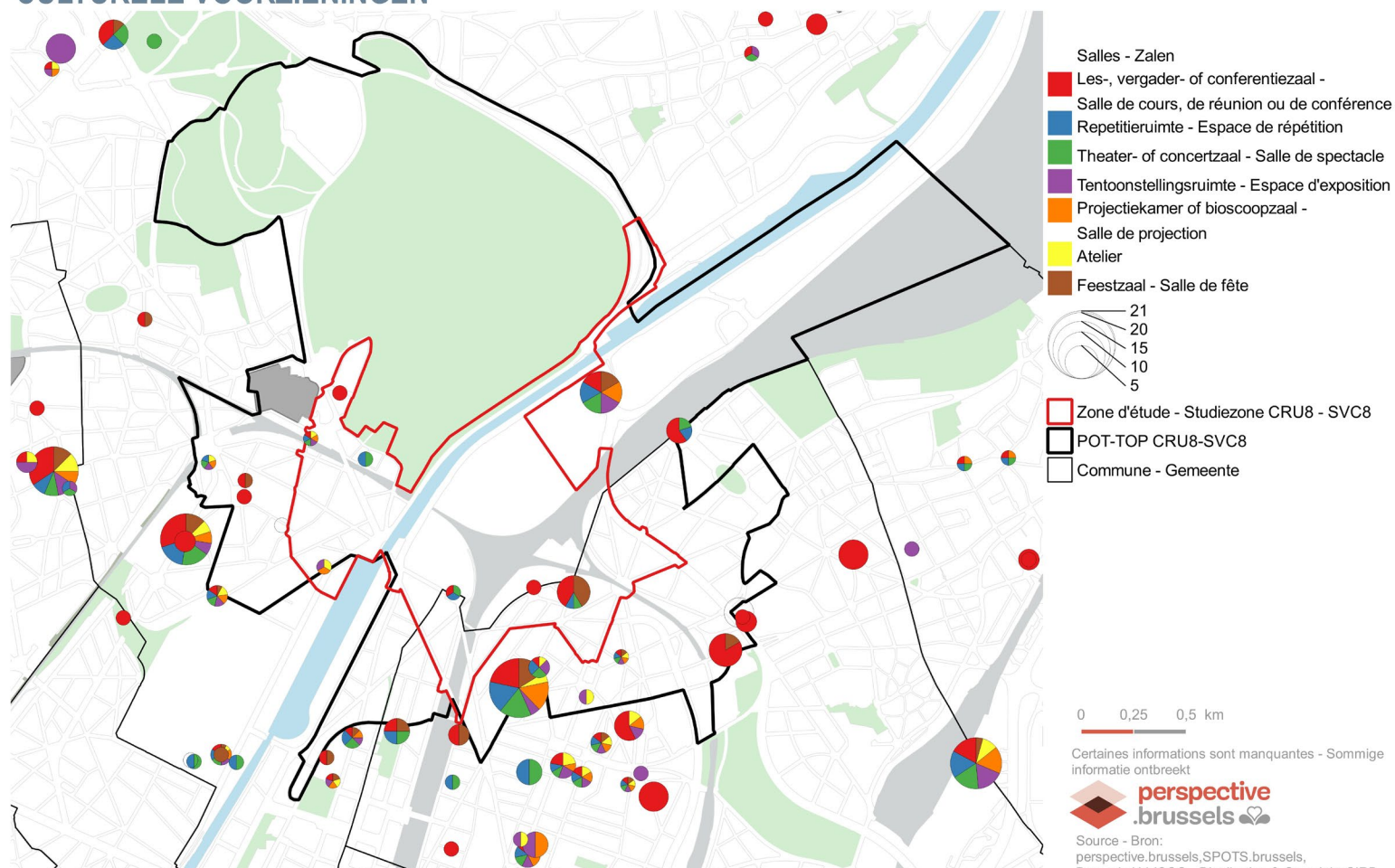
# 7-15 Opportunités CRU 8 : renforcer une offre sportive limitée

- **Offre peu présente au sein même du PE**
  - L'offre sportive (limitée) du PE est-elle suffisante et répond-elle aux usages et aux besoins ?
  - L'offre sportive du POT (au sud, à l'extérieur du PE), qui complète celle du PE, est-elle suffisante pour les citoyens du PE ?
  - L'accessibilité limitée au sein du PE influe-t-elle sur la nécessité de renforcer l'offre sportive au sein du PE ?
- **Offre diversifiée au sein du POT mais saturée ?**
  - Variété d'aménagements sportifs, ce qui indique que l'offre est diversifiée au sein du POT
  - Les aménagements les moins représentés sont l'athlétisme, les sports de raquettes et les grands terrains extérieurs mais sont-ils demandés par les habitants du PE?
  - D'autres aménagements sont plus présents mais sont-ils saturés (salles indoor et salles de sports de combat) ?
- **Offre renforcée par les nouveaux projets en cours ?**
  - Ces projets vont renforcer la variété de l'offre (ex : tour sportive avec gymnastique, escalade, multisport).
  - À quel point ces projets vont-ils répondre aux besoins des citoyens du PE?
- **Offre scolaire à développer/renforcer** : ouvrir davantage les infrastructures sportives scolaires au quartier.
- **Données à creuser** : fréquentation, saturation, accessibilité, besoins/souhaits des habitants du PE.

# 7-16 L'offre culturelle dans le POT

- L'offre est variée et se caractérise par une concentration d'équipements aux limites du POT avec des équipements supra-locaux tant à l'est qu'à l'ouest. Il s'agit du GC Kriekelaar dans le quartier Brabant et de la Maison de la Création à Vieux-Laeken est.
- Deux bibliothèques FR et NL, deux centres culturels FR et NL.
- Un certain nombre de maisons de quartier tant à l'est qu'à l'ouest du POT.
- Deux offres suprarégionales dans le quartier Industrie Nord: Docks et TrainWorld.
- Le périmètre d'étude est moins dépourvu en équipements.

## EQUIPEMENTS CULTURELS CULTURELE VOORZIENINGEN



# 7-17 Enjeux pour l'offre culturelle

Afin de prévoir une éventuelle programmation culturelle dans le territoire du POT, il conviendrait d'analyser davantage l'**accessibilité** des équipements en termes :

- d'accessibilité piétonne à 5, 10 et 15 minutes à pied par rapport aux profils socio-démographiques des quartiers (cf. chapitre Population);
- d'accessibilité en TP afin d'évaluer le potentiel des équipements supra locaux pour les quartiers du POT qui n'ont pas d'offre;
- de barrières mentales de certaines populations plus fragilisées ;
- de prix de l'offre par rapport aux profils socio-démographiques des habitants (cf. chapitre Population).



Parc Annie Cordy, perspective,brussels, 2022

# 7-17 Enjeux pour l'offre culturelle

- Il conviendrait de mieux évaluer l'accessibilité et la qualité de l'espace public car elle joue un rôle important d'appropriation de l'offre culturelle de la part des usagers et habitants.
- Certains lieux ont bénéficié de rénovation récentes via les CDQ ou par exemple les opérations de Bruxelles Mobilité autour de Masui. D'autres, par contre, sont dans des quartiers industriels comme l'offre culturelle offerte par Docks mais dont l'accessibilité piétonne reste à améliorer.



Vue du restaurant de Maison de la création - Site Gare

# 7-18 Enjeux transversaux équipements

Il faudra organiser des rencontres avec les services responsables à fin d'évaluer si les équipements existants répondent aux besoins;

**Analyser davantage les équipements présents en termes d'accessibilité piétonne**, tenant compte des objectifs de Good Move ainsi que de l'analyse des barrières urbaines(cf. chapitre Mobilité).

L'offre en équipements se concentrant majoritairement à l'extrémité du POT, il s'agit **d'analyser l'accessibilité à partir des habitants au sein de la zone d'étude** tout en prenant en compte, si possible, la saturation de l'offre existante en particulier pour la santé, le sport, les écoles de devoirs, les maisons de quartiers.

Pour améliorer le cadre urbain des écoles, il s'agira de **prévoir plus d'espaces au sein des écoles, de sécuriser les enfants du trafic automobile (la moitié des élèves viennent à pied à l'école), d'atteindre une meilleure qualité de l'air et une plus grande visibilité des chemins piétons menant aux écoles**. Rappelons que la majorité des écoles ne bénéficie pas actuellement d'une rue scolaire.

## 8- Dynamique économique



Rue Marie-Christine, perspective.brussels

## 8-1 Taux d'emploi

- **Taux d'emploi** est faible et de 46,89% dans le POT (Moyenne RBC = 57,3%)
- 80,9% de la population active dans le POT est **salariée** (Moyenne RBC = 84,7%) et
- 19,1% est **indépendant** (Moyenne RBC = 15,3%)

Source: IBSA, 2021



Plexy Reine, perspective.brussels



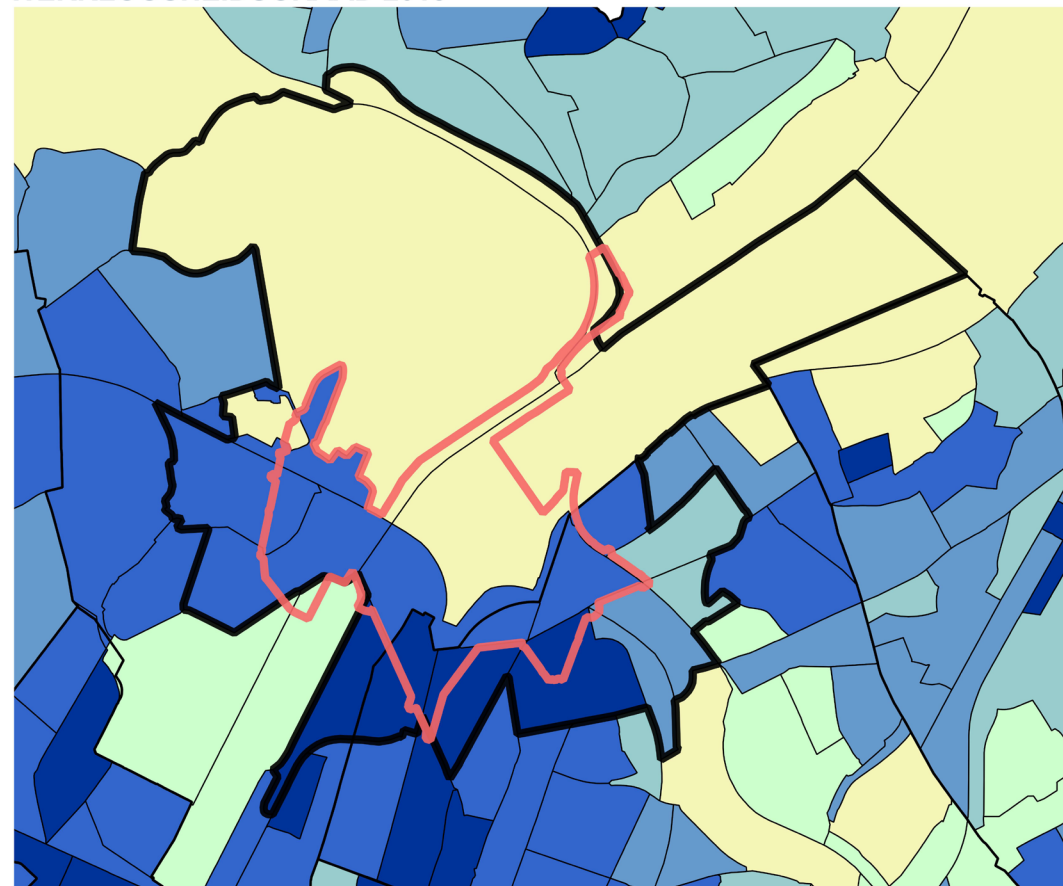
## 8-2 Werkloosheidsgraad

- Een redelijk **hoge werkloosheidsgraad** rond de 23,5% in de TOP (gemiddelde BHG= 18,65%);
- **69% van de werkzoekenden is laaggeschoold\*** in de TOP (gemiddelde BHG = 48%);
- **11,4%** van de werkzoekenden is **jonger dan 25 jaar** (gemiddelde BHG = 9,96%);
- **63,7% van de werkzoekenden is langdurig werkzoekend (> 1 jaar)** (gemiddelde BHG =62,9%);
- **55,4%** van de werklozen is **mannelijk** <-> 52% voor het gewestelijk gemiddelde.

Source: IBSA, 2021

*\*geen diploma secundair onderwijs of geen gelijkwaardigheidsattest voor een diploma behaald in het buitenland*

TAUX DE CHÔMAGE 2018  
WERKLOOSHEIDSGRAAD 2018



Taux de chômage  
Werkloosheidsgraad (%)

- < 11,49
- 11,49 - 15,37
- 15,37 - 20,98
- 20,98 - 29,21
- > 29,21
- < 100 actifs - actieven
- Zone d'étude - Studiekeuzezone
- POT CRU 8 - TOP SVC 8
- Commune - Gemeente

Moyenne régionale -  
Gewestelijk gemiddelde : 18,65

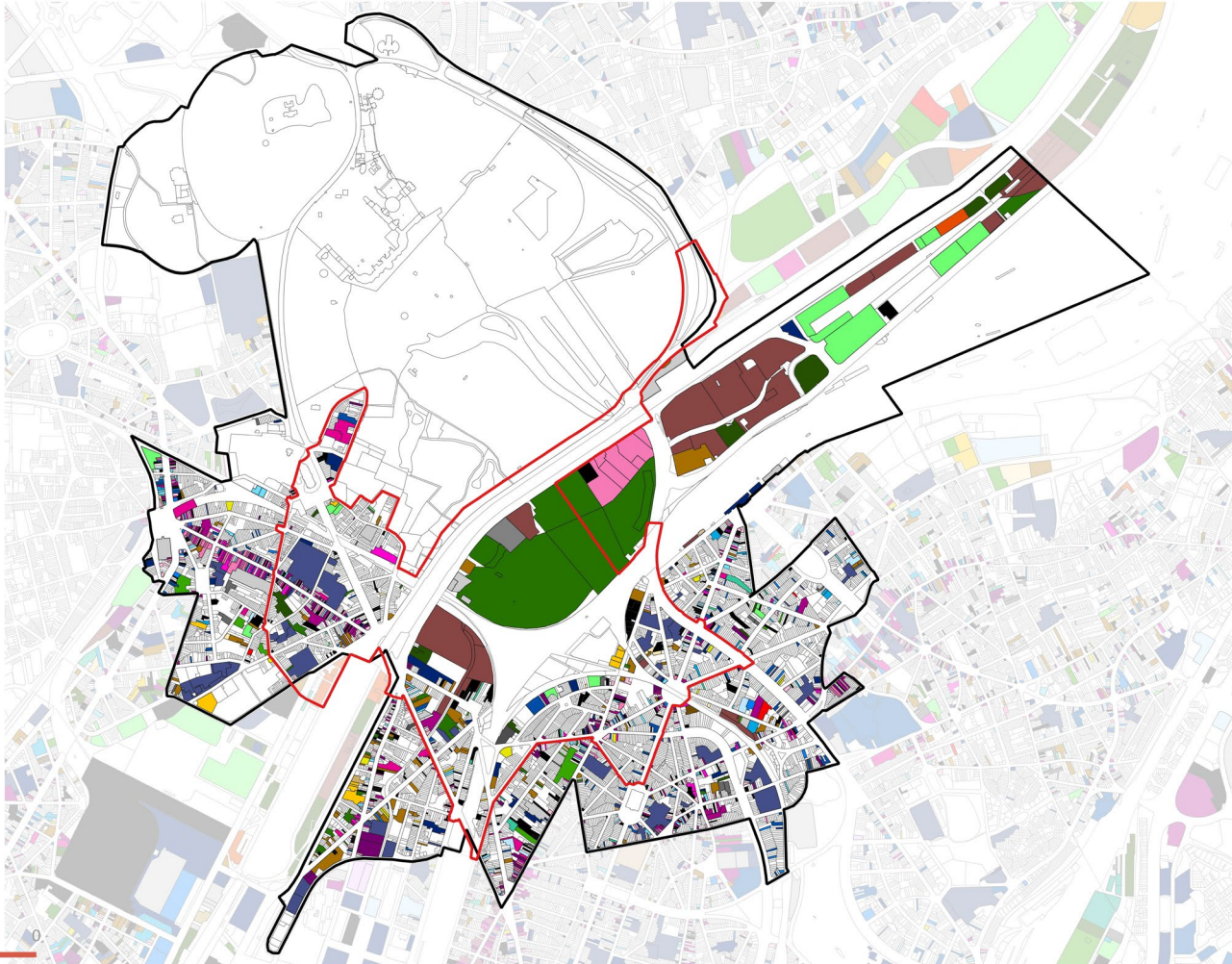
0 0.25 0.5 km

 perspective  
.brussels

Source - Bron:  
perspective.brussels, Monitoring  
des quartiers - Wijkmonitoring,  
Brussels, Octobre/October 2022.  
UrbIS© - Distribution &  
Copyright CIRB

# 8-3 Inventaire des activités économiques

## INVENTAIRE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES CRU8- 2019 INVENTARIS ECONOMISCHE ACTIVITEITEN SVC8 - 2019



- Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC 8
- POT - TOP CRU-SVC8
- Economic activities
- Manufacture: Agriculture
- Manufacture: Construction materials
- Manufacture: Metals & machinery
- Manufacture: Food, beverages & catering
- Manufacture: Other
- Printing & Publishing
- Utilities
- Vehicles : Air
- Vehicles: Bicycles
- Vehicles: Cars & Trucks
- Vehicles: Railways
- Vehicles: Water
- Construction: General and Structural
- Construction: Interior and exterior finishing
- Construction: Gardening and landscaping
- Wholesale: Construction materials
- Wholesale: Food & Beverage
- Wholesale: Other
- Transport & Storage
- Services: Education
- Services: Public care
- Services: Health care
- Services: Financial, Insurance, Legal consultancy
- Services: Creative, Media & Advertisement
- Services: Research, Innovation & Development
- Services: Other personal
- Services: Professional
- Supporting services: Goods related
- Supporting services: Building related and construction
- Retail: Construction
- Retail: Food
- Retail: Home & Gardening
- Retail: Other
- Retail: Personal
- Restaurants, Cafés & Takeaways
- Hotels and B&B
- Arts, Culture, Leisure and Sports
- Faith
- Unknown
- Vacant
- Bloc - Huisblok

  
 Source - Bron: Departement Omgeving, Vlaamse overheid - Jan Zaman, perspective.brussels, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB

## 8-4 Economie territoriale

Présence des activités économiques suivantes sur le territoire du POT :  
(carte ci-dessus selon la Méthode calquée sur département « Omgeving » de la Région Flamande)

### ➤ **Masui:**

- Quartier avec forte densité de population
- Parcelles anciennes
- Intérieurs d'îlot occupés par l'activité économique
- Activités liées au commerce de voiture, à l'alimentation (grossistes horeca) et construction

### ➤ **Partie est du POT (Schaerbeek)**

- Grande diversité d'activités économiques: commerce de gros, manufacture, quelques parcelles vacantes, transport & storage, retail/construction ....
- Enseignement

### ➤ **Le long du Canal:**

Présent dans la zone d'étude:

- Marché matinal MABRU (commerce de gros alimentaire)
- SIBELGA
- Commerce/entreprise dans la construction
- Quelques parcelles vacantes

Présent dans le POT:

- Docks Brussel
- Transport et logistique
- Fabrication métallique et construction mécanique

Présent en dehors du POT (rive ouest du canal)

- Euroveiling/Marché de gros de fleurs et de plantes
- Centre de tri tir/tact
- Centre de tri de Bpost
- Bouwmaterialendorp: le long du canal 7000 commerce de gros

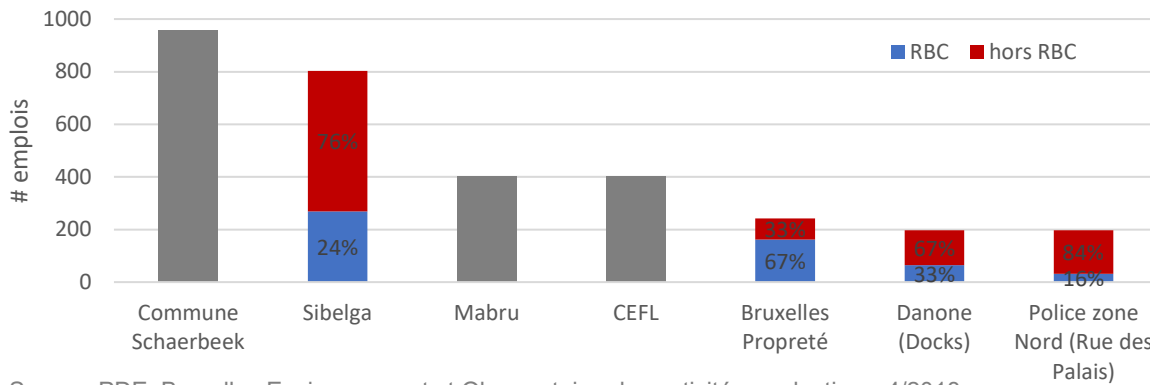
### ➤ **Partie ouest POT:**

- Commerces/retail
- Enseignement (grandes parcelles enseignement)

# 8-5 Grands employeurs dans le CRU 8

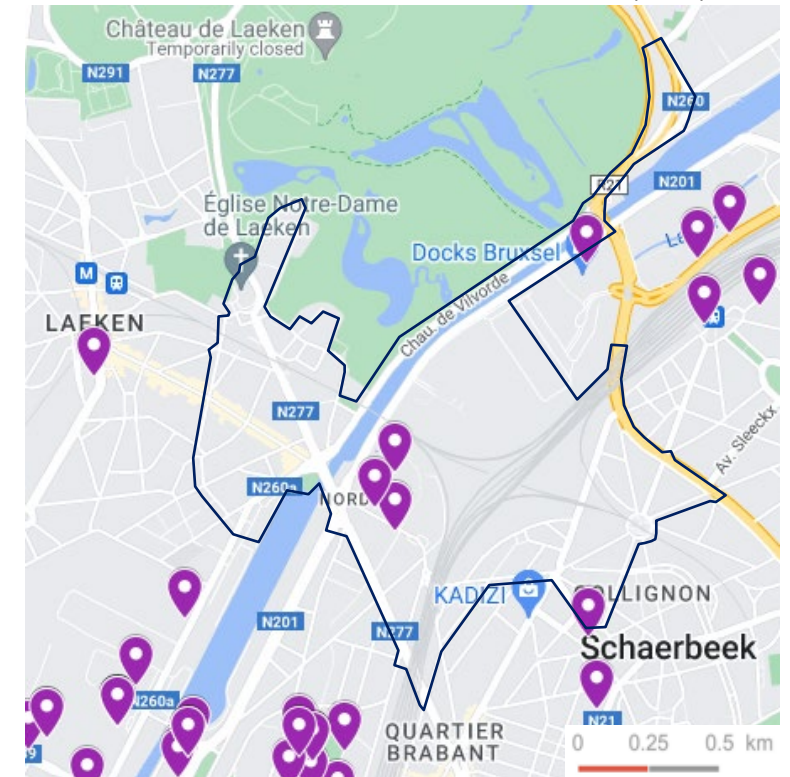
- Dans le périmètre CRU 8, 5 employeurs ont introduit un plan de déplacement d'entreprise (PDE) auprès de la Région, ce qui signifie qu'ils offrent plus que 100 emplois. **4 des 5 employeurs sont publics ou semi-publics**, avec notamment Sibelga (800 postes) et la commune de Schaerbeek (950 postes). Le cinquième, Danone (200 postes), est installé dans des bureaux dans le centre commercial Docks.
- Deux grands pôles économiques de la zone n'ont pas de PDE, **Mabru/CEFL et Docks**, car il s'agit d'ensembles de plus petites entreprises. Selon l'Observatoire des activités productives (2018), Mabru compte environ 400 postes d'emploi. Le taux d'emploi du CEFL est similaire. Pour Docks, on ne dispose pas des chiffres exacts, mais on parle certainement de quelques centaines de postes d'emploi.
- Les postes d'emplois chez 3 des grands employeurs sont majoritairement occupés par des non-Bruxellois. Par contre, 2/3 des postes à Bruxelles Propreté sont occupés par des Bruxellois. Bien qu'on ne dispose pas de chiffres fiables pour la commune de Schaerbeek, on peut supposer que le taux des Bruxellois y sera également assez élevé.
- Les grands pôles d'emplois aux alentours du périmètre se trouvent au nord (zone industrie urbaine le long du canal) et au sud (quartier Nord et Tour&Taxis)

Nombre d'emplois par grande entreprise dans le périmètre, avec taux d'emplois des (non-)Bruxellois



Source: PDE, Bruxelles Environnement et Observatoire. des activités productives, 4/2018

Carte des Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) actifs

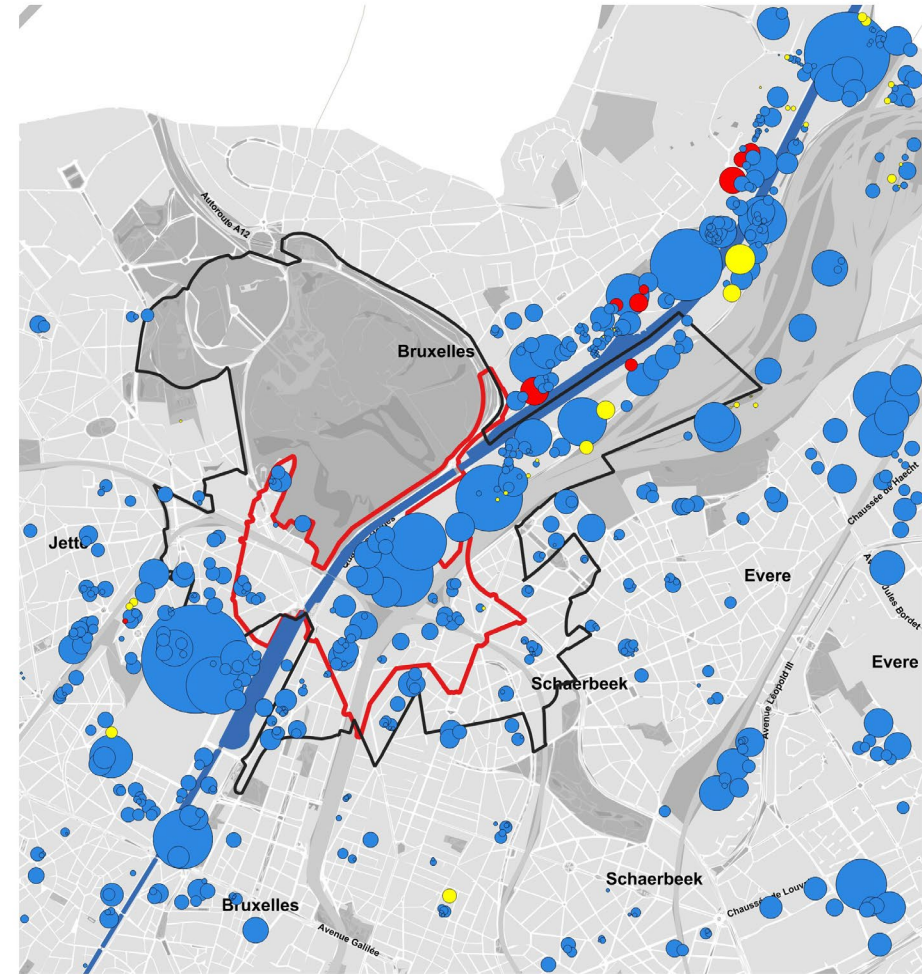


Source: carte des PDE actifs, Bruxelles Environnement

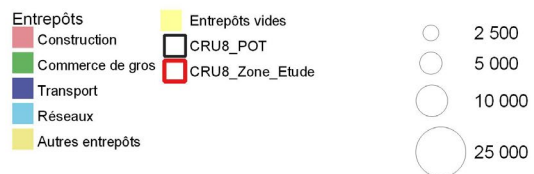
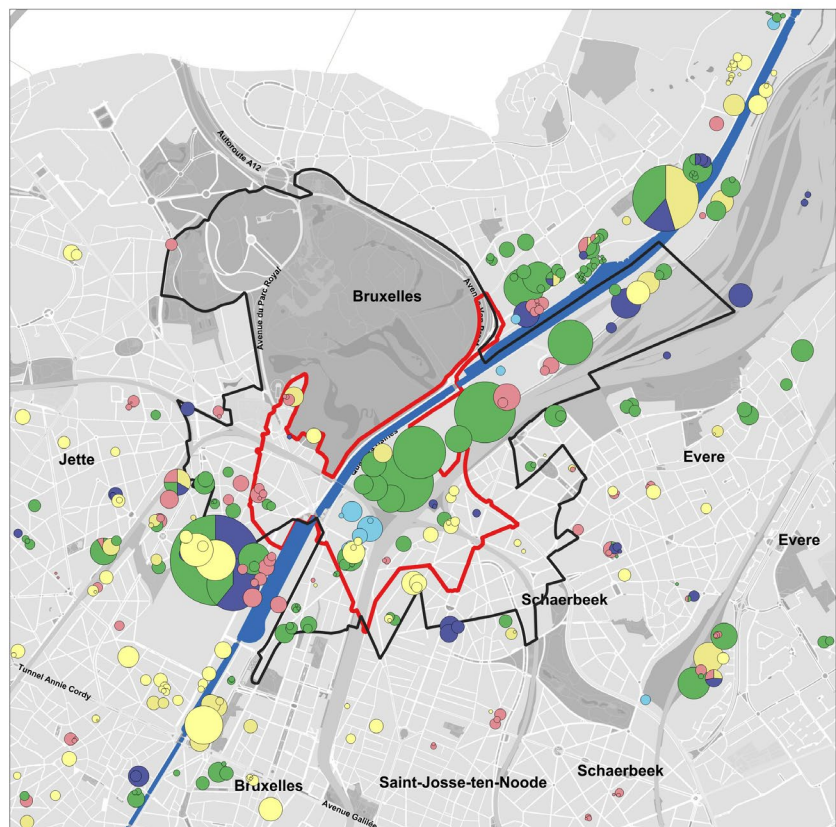
# 8-6 Activités Productives - 2017

- Localisation ancrée dans l'axe historique du canal
- Reconversion vers d'autres fonctions plus faibles par rapport à la partie centrale du canal – maintien de la fonction activités productives

## ATELIERS ET ENTREPOTS EN 2011 et 2017



## ENTREPOTS PAR SECTEURS D'ACTIVITES



0 0,5 1 km



**perspective**  
**.brussels**

Source : perspective.brussels -  
Observatoire des Activités  
Productives

Brussels UrbIS® - Distribution  
& Copyright CIRB



MABRU, perspective.brussels

Présents dans la zone d'étude et le POT:

- Commerce de gros surtout dans le secteur alimentaire dans la zone d'étude, dans le POT de construction et du non – alimentaire.
- Dans la zone d'étude il s'agit surtout d'entrepôts modernes.
- Dispersé sur le territoire: des entrepôts pour le secteur de la construction et le secteur des réseaux\* + Quelques entrepôts vides de plus petites taille.

\*distribution de eau, gaz, d'électricité, le transport public et le recyclage, ...

## ATELIERS PAR SECTEURS D'ACTIVITES



0 0.5 1 km



Source : perspective.brussels - Observatoire des Activités Productives

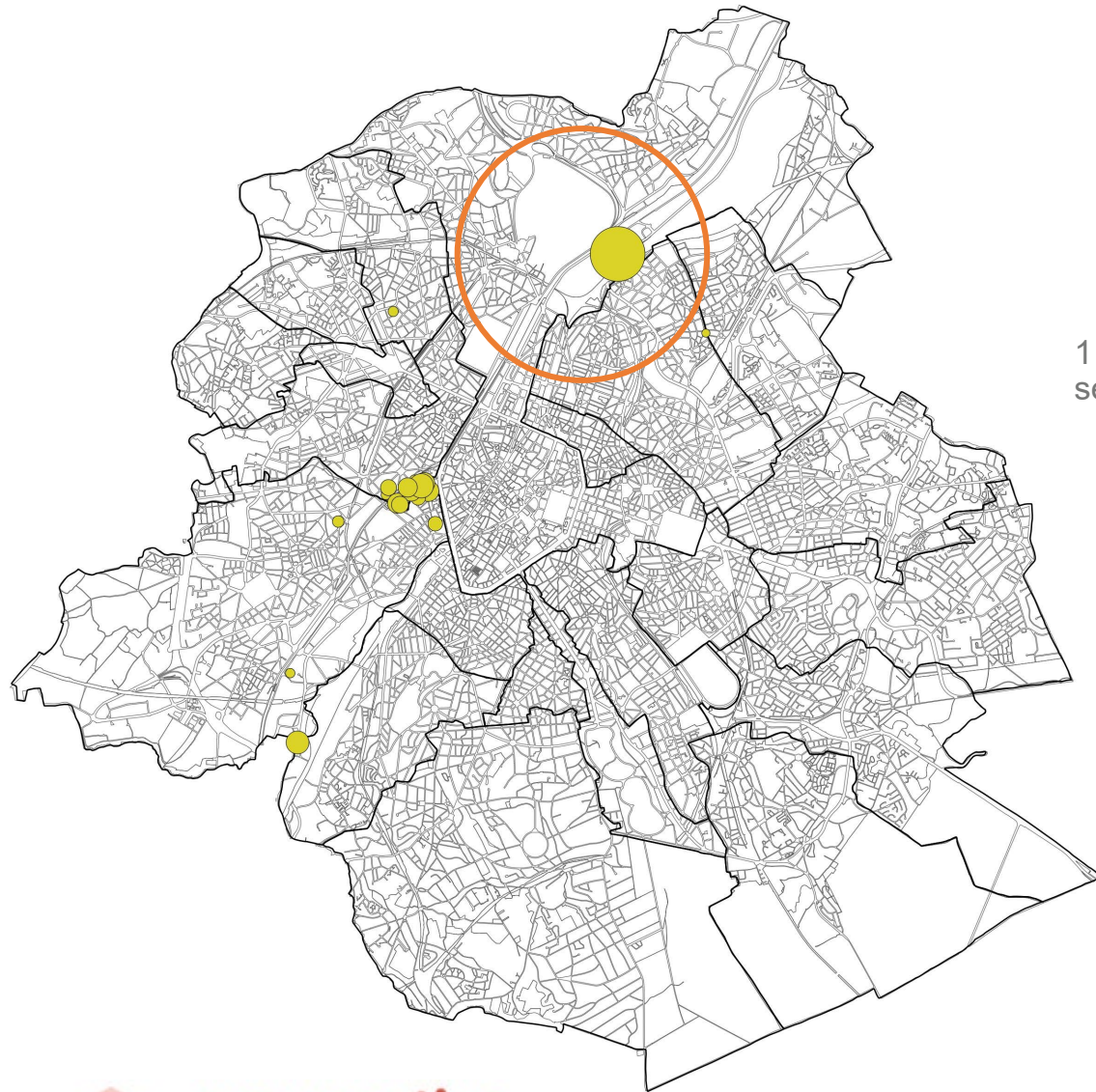
Brussels UrbIS60 - Distribution & Copyright CIRB



Hangar vide, perspective.brussels

- Peu d'ateliers dans la zone d'étude et le POT;
- La plupart des ateliers dans le secteur des « réseaux », c'est-à-dire la distribution d'eau, gaz, d'électricité, le transport public et le recyclage, ... ;
- Dans le POT, également des ateliers de fabrication métallique et construction mécanique

# Commerce de voiture d'occasions



1 grande entreprise en commerce de voiture de seconde main dans la zone d'étude.



Iris Auto Center, googlemaps, 2022



# MABRU - CEFL

- Le **marché matinal** (Mabru) et le Centre Européen des Fruits et Légumes (CEFL) se situent depuis 1973 le long du canal, sur un terrain de +/- 28ha.
- Avec ses 40 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts accueillant un peu moins de 120 grossistes spécialisés dans les produits alimentaires, Mabru est le plus grand marché de gros du pays.
- Selon l'Observatoire des activités productives n°4 de 2018, près de 10 000 tonnes de marchandises y sont échangées chaque semaine, 40 % étant à destination des commerçants et restaurateurs en RBC, ce qui génère un flux important des camions et camionnettes.
- La zone emploie deux fois environ 400 personnes et est gérée par le biais d'une asbl créée par la Ville de Bruxelles (propriétaire du terrain) avec un bail emphytéotique pour Mabru/CEFL jusqu'en 2042.
- Chaque dimanche, une brocante a lieu sur le terrain de Mabru, qui s'adresse principalement à la population des quartiers populaires aux alentours.



Source: site web Mabru



Source: site web Brocante Mabru

## 8-7 Focus Quartier Masui

- Étude menée en 2018 par [perspective.brussels](http://perspective.brussels)
- **Quartier dynamique et riche en activités** : multiplicité de petites entreprises, synergies informelles qui créent du lien entre individus.
- **Secteurs les plus représentés** : automobile, construction (démolition, installation de châssis, vente de matériaux), horeca (petits cafés, snacks), alimentation (grossistes, détaillants dont petites épiceries).
- **Peu de transformation de biens** (seulement Plexy Reine).
- Quelques activités de **menuiserie**, mais plutôt dans des établissements d'éducation (Athénée, ABC).



Carwash dans le quartier Masui, [perspective.brussels](http://perspective.brussels)



Entreprise dans l'alimentation Ozfood, quartier Masui, [perspective.brussels](http://perspective.brussels)

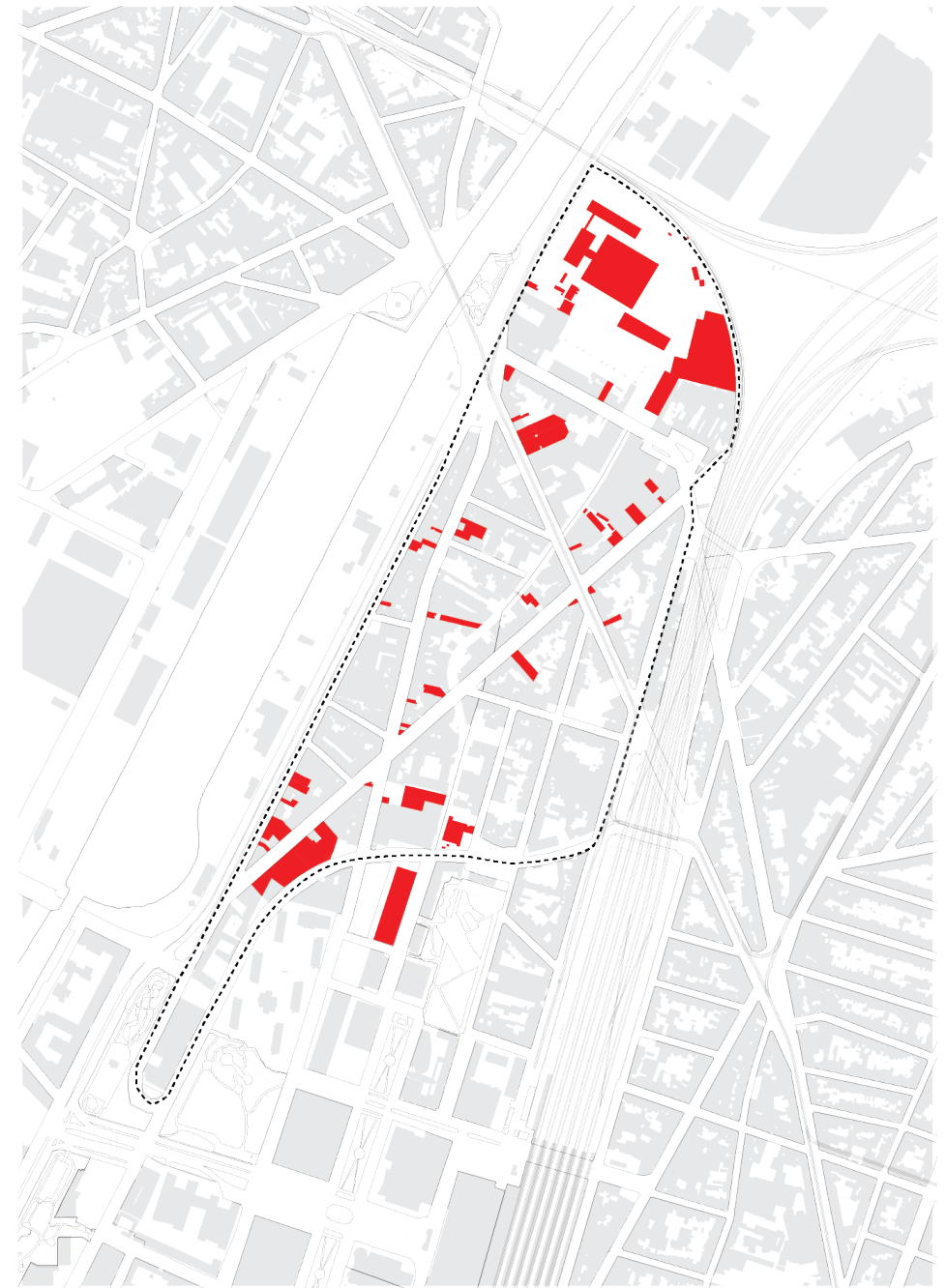
# Masui: enquêtes de terrain

## Objectif principal :

- Connaître les besoins des activités économiques des entreprises du quartier. L'information collectée sera prise en considération pendant la partie programmatique des futurs projets.

## Enquête sur le terrain:

- 34 entreprises interrogées
- Porte-à-porte ou sur rendez-vous



Localisation des entreprises interrogées pour l'enquête 2018, perspective.brussels

# Masui : enquêtes de terrain

## ➤ **Problématique 1: Stationnement et livraison**

Besoins de nouvelles places de stationnement pour les entreprises (garagistes et autres), pour les livraisons, pour les employés, pour les habitants, ... soulager l'espace public des voitures!

- Créer des emplacements de parking sous-sol dans le nouveau projet mixte pour services auxiliaires en faveur des entreprises (garagistes et autres)
- Mettre en place une gestion commune coordonnée pour la gestion des parkings d'entreprises
- Centre de distribution mutualisé pour la livraison: ce scénario existe déjà dans le secteur alimentaire (Ozfood, Vizyon Drinks et le supermarché Toptan Family Market). Plus difficile dans le secteur automobile car la livraison des marchandises est sur commande en fonction des arrivées de voitures à réparer.

## ➤ **Problématique 2: Espaces disponibles // Lieux de stockage**

Les entreprises ont besoins de plus d'espaces pour pouvoir grandir et pour avoir plus de marge d'employabilité à moyen et long terme.

- Box de stockage dans le souterrain (à côté du P) à louer/à vendre
- Réaliser des espaces modulables à louer/à vendre

# Masui : enquêtes de terrain

## ➤ **Problématique 3: Déchets**

C'est une vraie problématique dans le quartier pour les habitants et les entreprises! Cela nuit au bon fonctionnement des entreprises et à l'image!

- Réaliser une petite déchetterie compacte de quartier pour les habitants et entreprises à Masui
- Mettre en place une collaboration avec Bruxelles Propreté
- Mettre en place de projets de recyclage avec les acteurs en place (exemple: Stevens et école Verwée)

## ➤ **Problématique 4: Equipements et services pour les habitants, travailleurs et visiteurs du quartier**

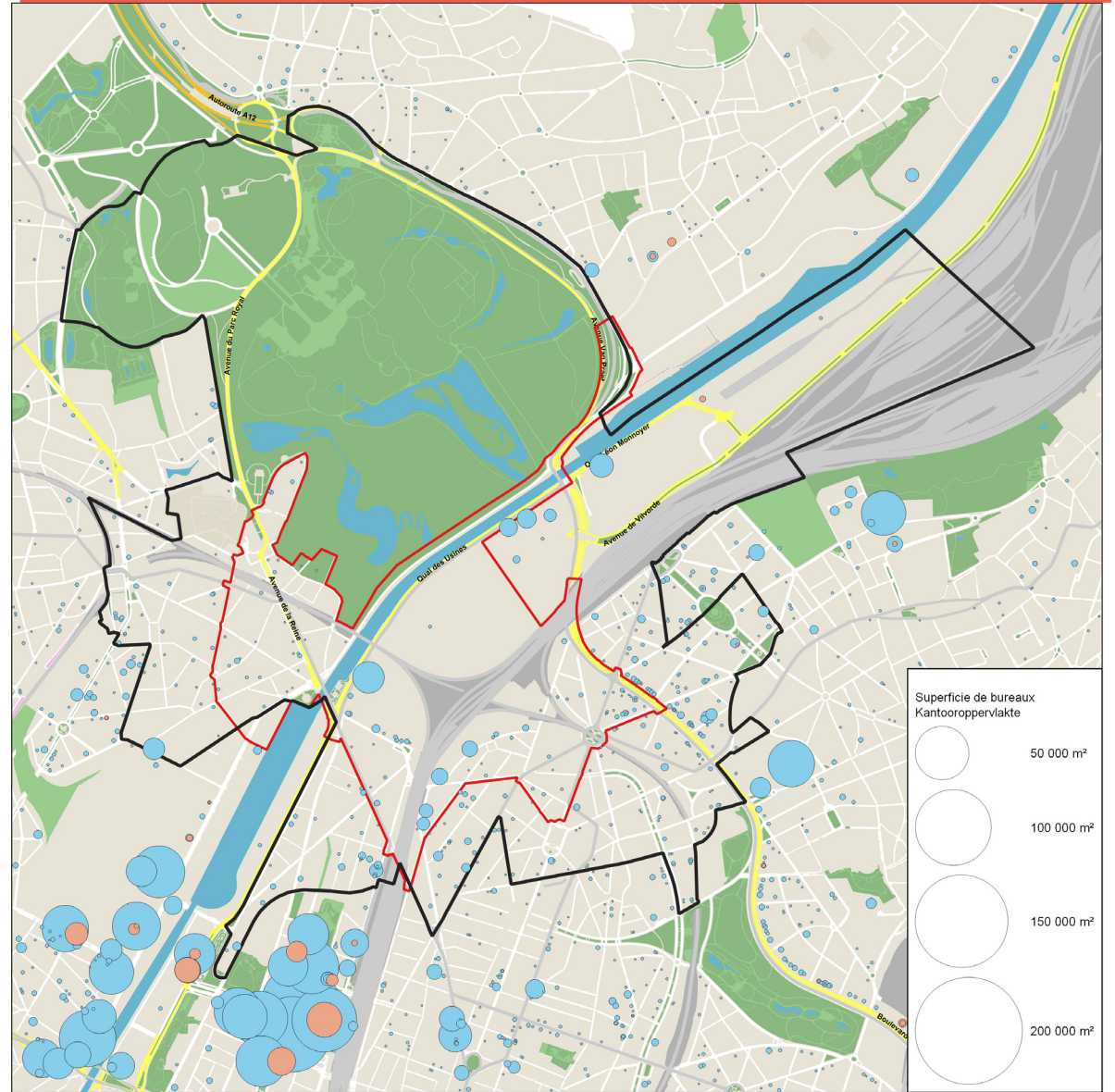
Il y a peu à pas d'équipements et services pour les habitants et utilisateurs du quartier. C'est un vrai manque.

- Réaliser et intégrer des activités commerciales (boulangerie, ATM, ...) dans le développement du site
- Intégrer et réaliser des établissements d'HoReCa ouverts à tout public, homme - femme, tarif modeste et avec nourriture saine (lunch et repas)
- Intégrer un nouvel établissement d'HoReCa avec ouverture vers le parc de la Senne et en relation avec les activités projetées sur le site!
- Mettre en place une collaboration avec HUB pour mieux cerner les besoins en termes de commerces

# 8-8 Observatoire des bureaux

- Première couronne NE:
  - diminution du stock bureaux avec 12 327m<sup>2</sup> entre 2020 et 2018 et
  - un taux de vacance de 4,2% en 2020 (<7,9% moyenne régionale)
- Bureaux de petite taille dispersés dans le tissu urbain
- SIBELGA comme le plus grand bureau dans la zone avec 800 employés

Stock et vacance commercialisée (Situation au 1er janvier 2021)  
Voorraad en gecommmercialiseerde leegstand (Situatie op 1 januari 2021)



■ Stock  
■ Voorraad  
■ Vacance commercialisée  
■ Gecommmercialiseerde leegstand



Source: Observatoire des bureaux  
Bron: Overzicht van het kantorenpark

# 8-9 Centres de formation

Plusieurs centres de formation de Bruxelles Formation sont présents à proximité du POT, mais aucun dans le POT même :

- **Construction:** chaussée de Vilvorde 68, 1120, Bruxelles
- **Métiers urbains + Tremplin;** L'HoReCa et l'alimentation (durable), La vente, Le numérique, L'accueil et la sécurité: Rue Picard 11 - Gare Maritime, 1000, Bruxelles

## 8-10 L'offre commerciale

- hub.brussels définit des noyaux et des quartiers commerçants dans la Région. Elle suit l'offre commerciale par des comptages et des enquêtes dans 61 quartiers commerçants de la Région.
- Le périmètre du CRU comprend une partie du **quartier commerçant Bockstael**, dont la Rue Marie-Christine fait partie. Du côté de Schaerbeek, il n'y a pas des quartiers commerçants mais bien les noyaux commerçants Pavillon et Place Verboekhoven qui se trouvent dans le périmètre.
- À côté des noyaux et quartiers, il y a une multitude de magasins dispersés dans les quartiers et sur le territoire qui jouent un rôle important dans l'approvisionnement de la ville.
- En outre, le centre commercial **Docks Bruxsel**, ouvert depuis 2016, se trouve entouré par la zone du CRU.
- Cette offre est complétée par plusieurs marchés hebdomadaires: Bockstael, Chaussée d'Anvers (entre rue Masui et Square Jules de Trooz) et Rue Royale-Sainte-Marie.

Offre commerciale dans et aux alentours du périmètre du CRU  
(relevés des points de vente en 2020)



Source: hub.brussels, traitement perspective.brussels



## 8-11 Le quartier commerçant Bockstael

- Le quartier commerçant Bockstael se situe aux alentours de la place Bockstael. La rue Marie-Christine est l'artère commerciale principale.
- La commerce reflète la typologie du quartier dans lequel il est ancré: populaire et multiculturel.
- Comme le quartier, le commerce a connu une **évolution** importante dans le temps. L'artère historique de la rue Marie-Christine, avec ses belles façades et cinémas art-déco transformés en magasins, témoigne d'un passé glorieux (jadis connu comme la "rue Neuve du Nord de Bruxelles").
- L'aménagement actuel de la rue Marie-Christine offre peu d'espace et de qualité aux piétons, même si la plupart des chalands viennent à pied (voir chapitre Mobilité). Des problèmes récurrents se posent au niveau de la mobilité routière (congestion, stationnement en double file, livraisons, vitesse excessive).

La rue Marie-Christine en 1920 et en 2022



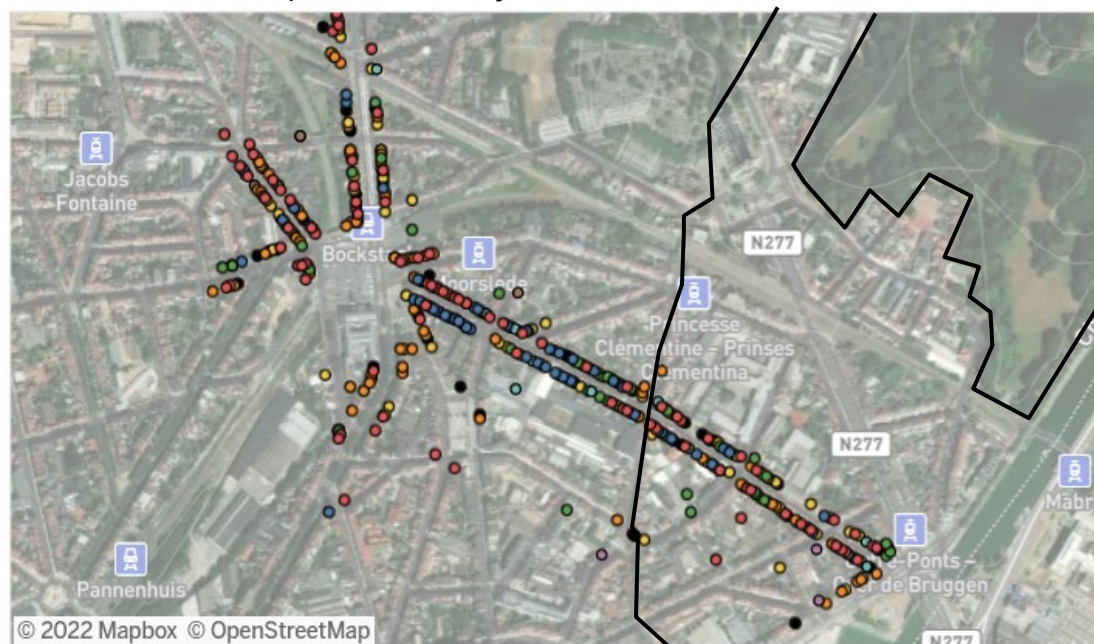
Source: Bruciel



# 8-11 Le quartier commerçant Bockstael

- Le quartier commerçant Bockstael compte 434 **commerces**, dont 204 dans la rue Marie-Christine. C'est un quartier qui fonctionne bien, offrant une gamme de proximité et accessible pour répondre aux besoins quotidiens et pratiques du quartier. Le commerce est diversifié avec un mélange de commerces de proximité, d'indépendants et d'enseignes.
- Les différents types et catégories de commerces sont repris ci-dessous, chaque fois comparés avec la moyenne des 61 quartiers commerçants en RBC (données hub.brussels, 16/10/2020):
  - une offre importante de produits du quotidien
  - relativement peu d'équipements de loisirs et horeca/divertissement
  - une vacance limitée de 12%

Commerces dans le quartier commerçant Bockstael



Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (hub.brussels)

	Bockstael	Moyenne RBC
Produkten voor dagelijks gebruik	94 (22%)	2,811 (16%)
Persoonsuïtrusting en lichaamsverzorging	53 (12%)	2,222 (13%)
Vrijtijdsvoorzieningen	15 (3%)	844 (5%)
Woninginrichting	45 (10%)	1,360 (8%)
Vervoeruitrusting	3 (1%)	253 (1%)
Horeca	79 (18%)	3,678 (21%)
Uitgaansleven en recreatie	9 (2%)	678 (4%)
Diensten van commerciële aard	84 (19%)	3,155 (18%)
Leegstaand winkelpand	52 (12%)	2,490 (14%)

Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (hub.brussels)

# 8-11 Le quartier commerçant Bockstael

- Le **prix immobilier commercial** dans le quartier Bockstael (2020) montre que:
  - pour la location, les prix par m<sup>2</sup> tournent autour de la moyenne régionale;
  - les prix de vente sont bien supérieurs à la moyenne;
  - par contre, les superficies moyennes mises en location et en vente sont largement inférieures aux moyennes (un tiers jusqu'à la moitié). Ceci s'explique par l'âge et la typologie des bâtiments dans lesquels elles s'implantent.
- Même si on ne dispose pas des chiffres, une problématique de **vacance aux étages** des magasins est présente. La Ville de Bruxelles prend des initiatives vis-à-vis des propriétaires dans ce cadre. Plus généralement, un problème d'infractions urbanistiques multiples se pose.

Comparaison des prix demandés pour l'immobilier commercial à Bockstael et en RBC (2020)

## Bockstael

### Immobilier commercial

Prix demandés – Source: CityDev, 2020

#### Location

Prix moyen: 1 157€  
Superficie moyenne: 70 m<sup>2</sup>  
Prix moyen par m<sup>2</sup>: 16 €/ m<sup>2</sup>

#### Vente

Prix moyen: 297 000€  
Superficie moyenne: 57 m<sup>2</sup>  
Prix moyen par m<sup>2</sup>: 5,211 €/ m<sup>2</sup>

## Moyenne RBC

### Immobilier commercial

Prix demandés – Source: CityDev, 2020

#### Location

Prix moyen: 2 235€  
Superficie moyenne: 131 m<sup>2</sup>  
Prix moyen par m<sup>2</sup>: 17 €/ m<sup>2</sup>

#### Vente

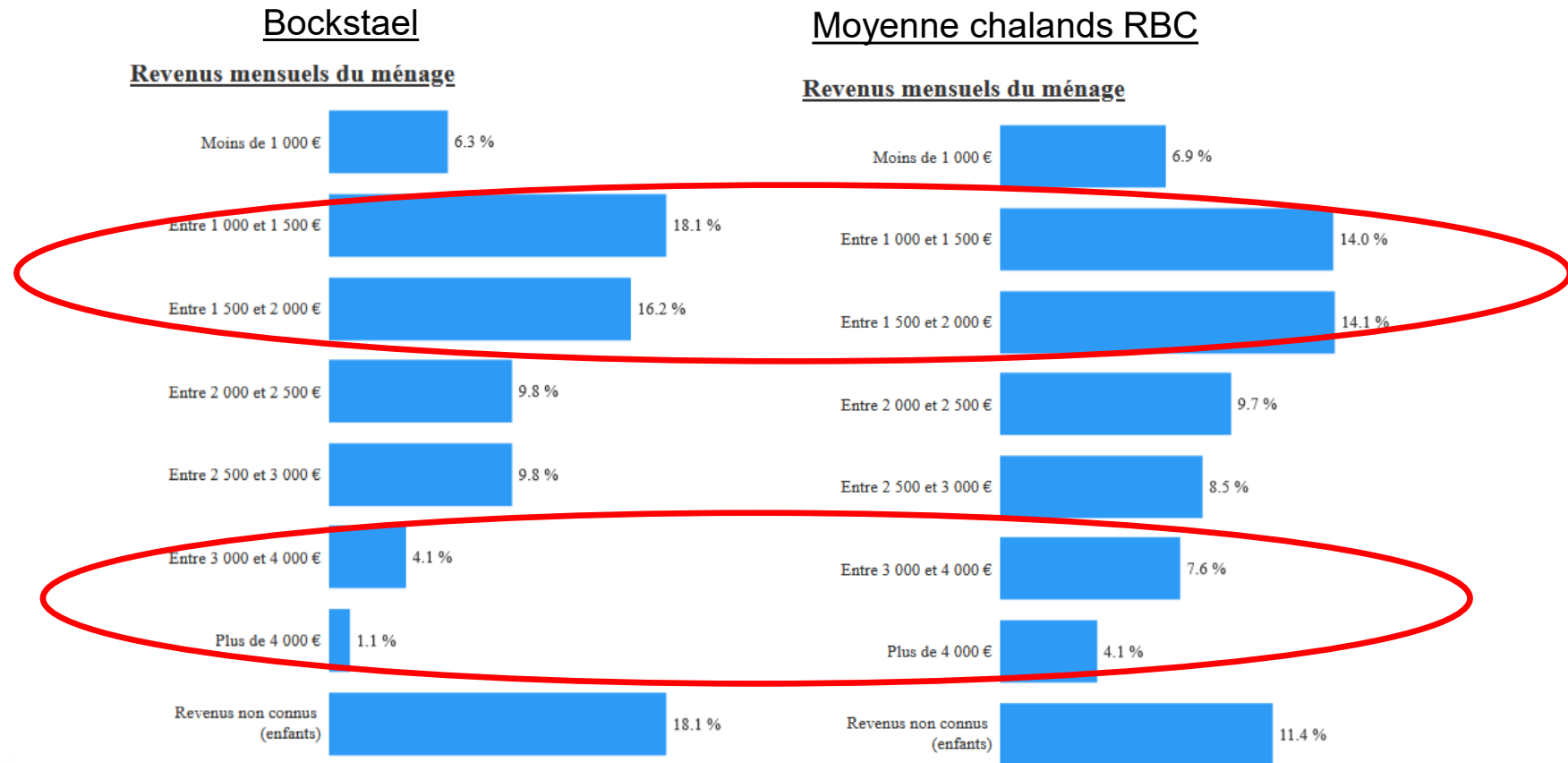
Prix moyen: 491 760€  
Superficie moyenne: 177 m<sup>2</sup>  
Prix moyen par m<sup>2</sup>: 2,773 €/ m<sup>2</sup>

Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (hub.brussels)

# 8-11 Le quartier commerçant Bockstael

Au niveau du **profil des clients** fréquentant les commerces, le graphique ci-dessous reprenant les revenus mensuels des ménages (enquête hub.brussels, 2/2018) montre un profil socio-économique bas, reflétant le profil socio-économique de la population habitant dans le quartier.

Comparaison des revenus mensuels des ménages fréquentant le quartier commerçant Bockstael avec la moyenne des chalandes en RBC (données hub.brussels, 2/2018)



16.4 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (hub.brussels)

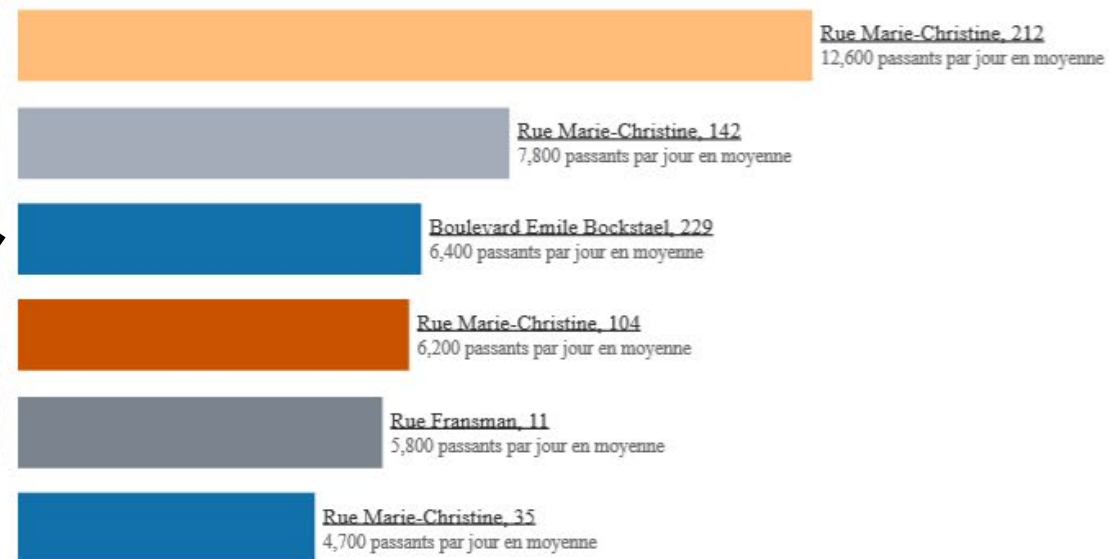
21.6 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

# 8-11 Le quartier commerçant Bockstael

Les **flux piétons** dans la rue Marie-Christine sont comptés à plusieurs points (données hub.brussels, 2019):

- Du côté de la Place Bockstael (à hauteur de la rue Marie-Christine 212): 1 600 passants/jour. Ceci est similaire à en bas de la Chaussée de Louvain à Saint-Josse.
- Dans le tronçon proche du canal (à hauteur de la rue Marie-Christine 35): 4 700 passants/jour soit 1/3 par rapport à Bockstael. Ceci est similaire au début de la rue Weyer à Anderlecht (avec qui la rue Marie-Christine partage des caractéristiques au niveau de l'historique et de l'offre actuelle).

Nombre moyen de passants par point de comptage entre 10h et 19h (données hub.brussels, 2019)



La dernière campagne de comptage dans le quartier **Bockstael** a été réalisée en 2019 pendant 6 jours (entre le 15 June 2019 et le 21 June 2019) sur 6 points de comptage.

Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (hub.brussels)

# 8-12 Le centre commercial Docks Bruxsel

- Le centre commercial Docks, au pied du Pont Van Praet, a ouvert ses portes en 2016. 95 magasins sont répartis sur 61 000m<sup>2</sup>.
- Depuis quelques années, une évolution se remarque vers des magasins d'une gamme plus basse et également sur le divertissement (Koezio, Lego, cinéma...). En outre, il s'agit d'un lieu de rencontre pour des jeunes et familles avec petits enfants.
- L'objectif en termes de visiteurs à l'ouverture (8 mio/an) n'a pas été atteint, même si les chiffres montent:
  - 2019: 4,9 mio
  - 2021: 5,7 mio
  - 2022: +/- 7 mio (ce qui correspond jusqu'à 60 000 visiteurs le samedi)
- Le centre attire notamment des visiteurs venant de la partie Nord de Bruxelles, avec un pouvoir d'achat plutôt limité. Il attire moins de visiteurs flamands qu'espéré. En conséquence, une partie plus importante des visiteurs vient en transport public.
- Le centre commercial offre 1 700 places de parking voiture payantes. En plus, il est bien desservi par le transport public urbain (STIB), un peu moins par le transport public métropolitain.
- L'ouverture imminente du tunnel sous-voies côté Avenue de Vilvorde de la gare de Schaerbeek permettra peut-être d'augmenter la part des visiteurs venant en train, vu qu'il raccourcit la distance entre la gare SNCB et Docks de 1,1km à 400m.

Vue aérienne du centre Docks Bruxsel



© S. SCHMITT - GLOBALVIEW.BE POUR EQUILIS

Docks dans son contexte, avec la gare de Schaerbeek à gauche et les trajets à pied à faire



Source: google maps, traitement perspective.brussels

# 8-13 Enjeux

- La **protection des espaces dédiés aux activités productives** (commerces de gros et logistique)
- Le développement **d'activités économiques locales pour répondre aux besoins fondamentaux/quotidiens des habitants** (alimentation, santé et bien-être, éducation, habillement et fournitures du quotidien, points postes et bancaires, etc.)
- Le soutien d'initiatives **de mise à l'emploi et à la formation** pour des personnes peu qualifiées vu la proximité avec une zone de demandeurs d'emploi de longue durée
- L'encouragement des activités **productives urbaines au service de la transition** (la stimulation de l'innovation, l'entrepreneuriat dans les secteurs de la transition économique/écologique, l'économie circulaire, l'artisanat, l'agriculture urbaine, la logistique urbaine du dernier km)
- Le soutien **d'initiatives économiques et de formation** qui prendraient place dans les espaces dédiés aux activités productives et qui impliquent des chaînes de valeur locales
- Une **valorisation des cellules commerciales** (vides), étages et patrimoine immobilier de la rue Marie Christine. Développer l'axe rue Marie Christine, comme centre de vie à travers des commerces selon un principe de 'walkable' city ou ville du quart d'heure
- Quel est le rôle de **MABRU comme pôle alimentaire au nord** ? Quelles sont les possibilités de **mutualisation de l'espace (cf. PRAS)**? Comment mettre ce pôle économique en lien avec le canal et la **transition économique**? Comment faire évoluer la gestion du site de manière durable, **en 't autre en terme de gestion de déchets**?
- L'intégration et la complémentarité entre le centre commercial **Docks Bruxsel** et les quartiers aux alentours
- Il est nécessaire de **rencontrer les acteurs économiques afin d'étudier avec eux comment ils peuvent s'inscrire dans le CRU.**

## 9- Mobilité et espace public

- Le profil de mobilité du périmètre
- La mobilité par mode
- Le stationnement
- Les priorités de mobilité
- Les enjeux de mobilité





# 9-1 Un périmètre qui subit des infrastructures lourdes de mobilité

- Le périmètre est traversé par une multitude d'**infrastructures lourdes de mobilité**. Les talus des lignes de chemin de fer, le canal et des artères routières importantes sont autant d'axes de mobilité cruciaux pour les personnes et les marchandises à l'échelle métropolitaine, mais qui profitent peu directement au périmètre du CRU. Même s'ils sont cruciaux pour l'activité économique dans le périmètre, ils génèrent beaucoup des nuisances pour les habitants: coupures urbaines, fragmentation et bruit.
- Le **profil local de mobilité** du périmètre est typique pour les quartiers dans la première couronne:
  - Une pression automobile importante sur l'espace public, même si plus de la moitié des ménages ne dispose pas de voiture.
  - La marche est un mode de déplacement très important pour les habitants, même si les rues ne sont aménagées en fonction. En outre, les infrastructures engendrent des détours, des traversées compliquées et des passages inconfortables.
  - Une bonne desserte de transports publics urbains, permettant d'accéder facilement aux différentes parties de la ville.
  - Les habitants utilisent très peu le vélo pour leurs déplacements. Il y a un manque d'aménagements résultant en des situations dangereuses et la plupart des ménages ne disposent pas d'endroit pour stationner leurs vélos.

Les infrastructures lourdes de mobilité qui traversent le périmètre



Source: perspective.brussels

## 9-2 Le profil local de mobilité

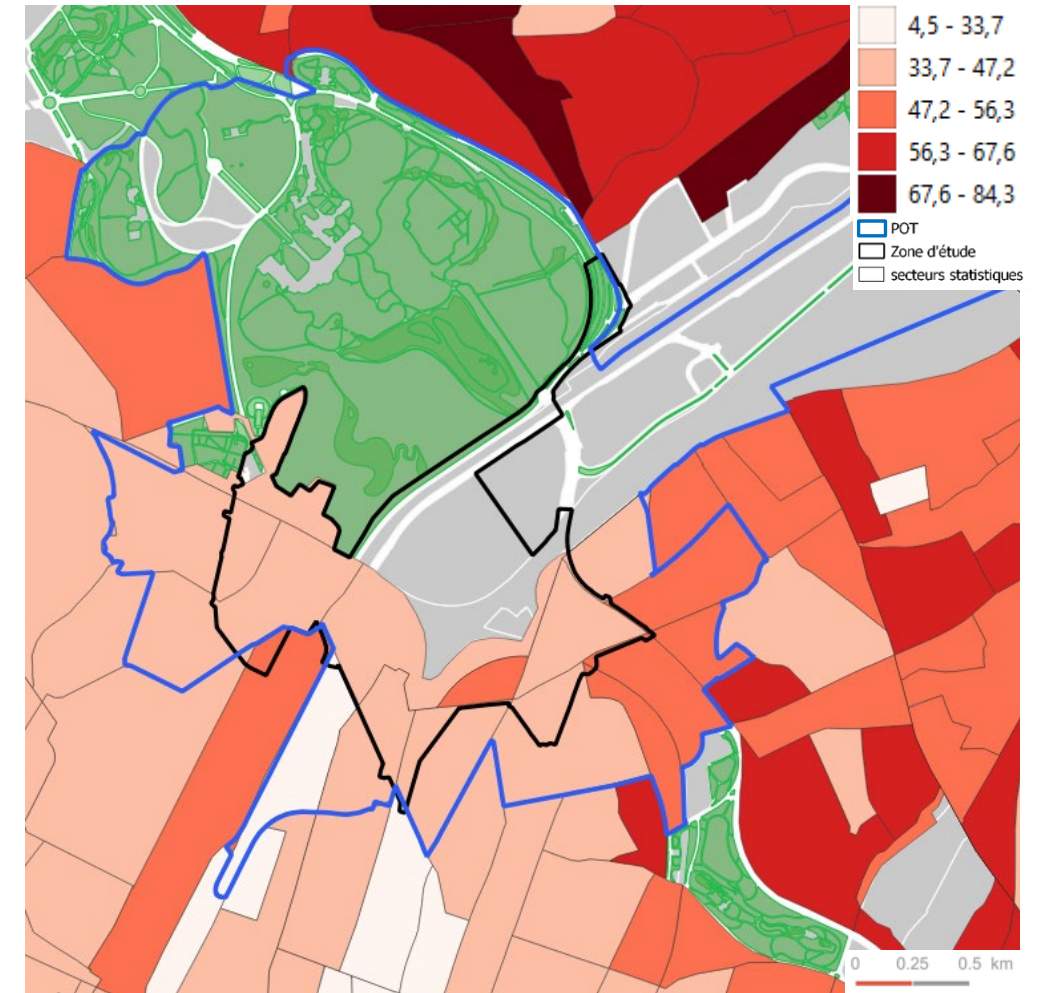
- Les statistiques par rapport à la **motorisation des ménages** habitant dans le périmètre permettent de calculer le part des ménages disposant d'au moins une voiture (privée ou de société). Les statistiques disponibles au niveau des secteurs statistiques avec au moins 75 ménages montrent que 55% des ménages dans le périmètre d'observation territoriale (POT) ne disposent pas de voiture. En outre, la carte montre que les secteurs statistiques avec les taux de motorisation les plus élevés se trouvent autour du Boulevard Lambert, en dehors du périmètre du CRU.
- Les **déplacements en lien avec les écoles**, aussi bien les élèves que les professeurs, peuvent être estimés sur base des Plans de Déplacement Scolaire (PDS) que chaque école élabore pour profiter des subsides régionaux, en fonction de sa politique de mobilité.
- Dans les quartiers du Vieux-Laeken et de Colignon, 26 écoles primaires et secondaires (sur un total de 32 écoles) ont introduit un PDS. En attendant de nouvelles données (2023), les données dans le tableau ci-dessous datent de 2018.
- La moitié des élèves dans les écoles de ces quartiers se rend à pied à l'école, ce qui est beaucoup plus que la moyenne régionale de 30%.
- Une bonne moitié des professeurs vient en transport commun et seulement un quart en voiture, comparé à 43% en transport public et 42% en voiture pour l'ensemble de la Région. Dans le cadre du transport public, 72% arrivent via le réseau urbain de la STIB et 28% par train.

Modal split des élèves et professeurs dans le quartier et en RBC

	Élèves (1.504)		Professeurs (1.049)	
	Vieux-Laeken / Colignon	RBC	Vieux-Laeken / Colignon	RBC
Marche	48%	30%	10%	6%
Vélo	1%	3%	5%	5%
TP	37%	36%	53%	43%
Auto	13%	30%	26%	42%

Source: données BM sur base des PDS

Part des ménages qui disposent d'une voiture ou plus  
(secteurs statistiques avec au moins 75 ménages)

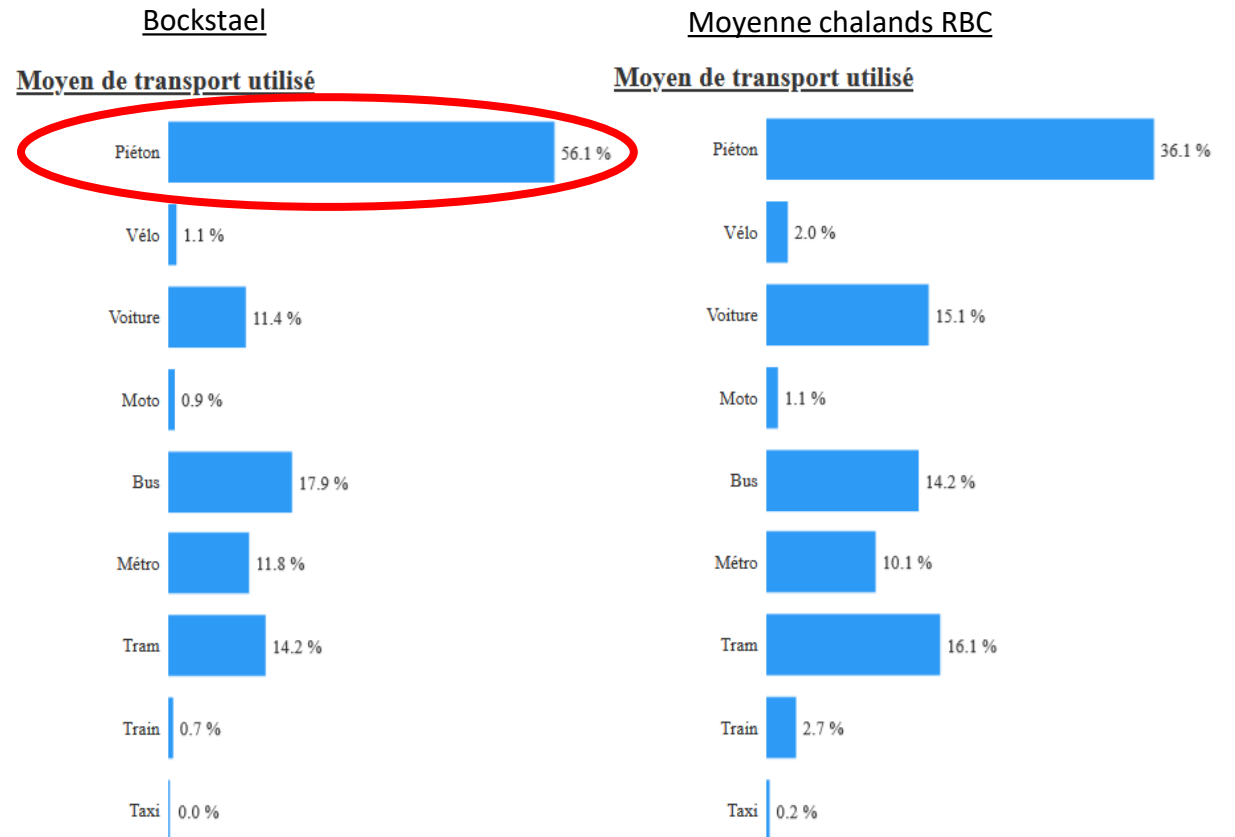


Source: calculs IBSA sur base de Statbel (DIV, RN, BelcoTax), 2019

## 9-2 Le profil local de mobilité

- La mobilité en lien avec le quartier commerçant Bockstael, et donc avec l'axe de la Rue Marie-Christine, confirme l'importance de la marche à pied: 56% des chalandes se rendent à pied aux commerces (données de 2018), par rapport à seulement 36% en moyenne pour l'ensemble des zones commerciales dans la Région.

Profil des personnes fréquentant le quartier commerçant Bockstael



0.0 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

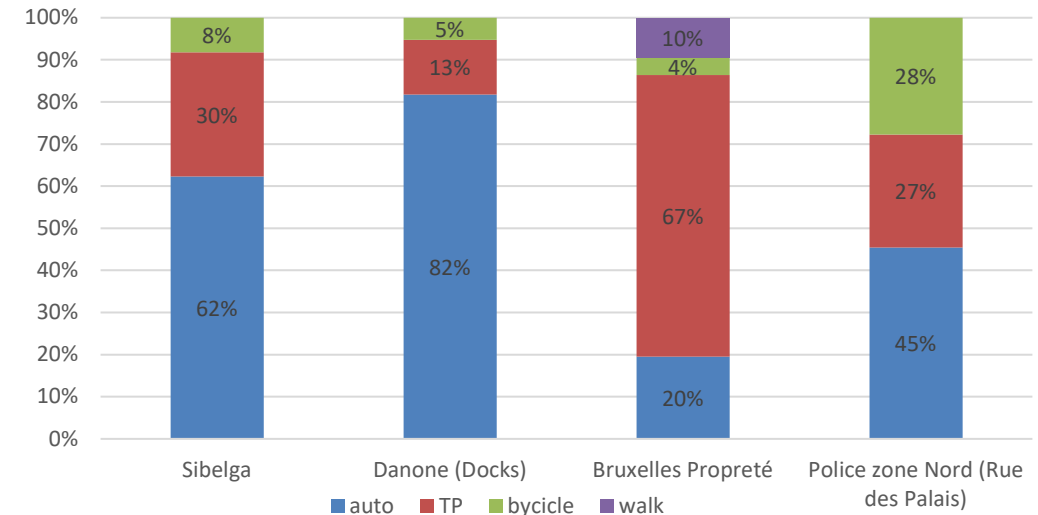
8.5 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

Source: [www.analytics.brussels](http://www.analytics.brussels) (HUB.brussels), données enquête février 2018

## 9-2 Le profil local de mobilité

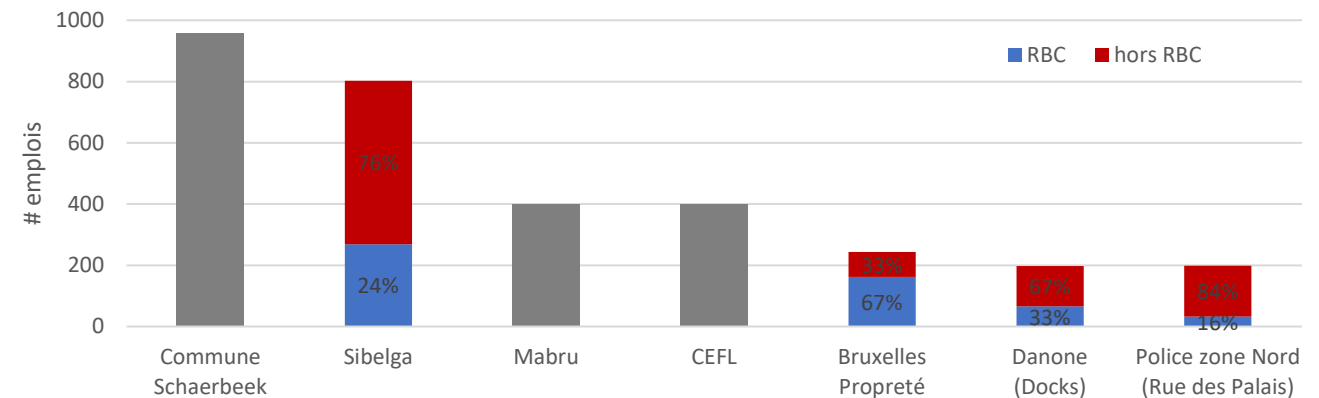
- Les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE), obligatoires pour les entreprises de plus de 100 postes d'emploi, permettent d'estimer les **déplacements en lien avec les grands employeurs** dans le périmètre. (voir chapitre Economie)
- Des chiffres fiables sont disponibles pour 4 grands employeurs dans le périmètre (le PDE de la commune de Schaerbeek ne permet pas de dresser un profil de mobilité).
- Les résultats montrent que les employés des entreprises (semi-)privées viennent plus souvent en voiture, ce qui est probablement lié à un système de voitures de société et au fait que plus de travailleurs habitent en dehors de la Région. Par contre, 2/3 des travailleurs de Bruxelles Propreté viennent en transport public, soit autant que les travailleurs qui habitent en RBC. Autre chiffre notable: même si une grande majorité des 84% des travailleurs de la police zone Nord à la Rue des Palais habitent en dehors de la Région, 28% viendraient à vélo au travail.
- Pour deux générateurs importants de déplacements en lien avec le périmètre, on ne dispose pas des chiffres des parts modaux des employés.
  - Mabru/CEFL (800 emplois), jouant un rôle crucial dans l'approvisionnement de la ville, représente 4 000 entrées/sorties de véhicules par semaine (60% camionnettes et 40% de camions).
  - Docks Bruxsel (qui dispose d'un parking de 1.700 places): on ne dispose pas des chiffres permettant d'estimer le profil de mobilité (ni du clientèle, ni des marchandises). Selon l'information de HUB.brussels, le clientèle étant plus local qu'initialement estimé, il vient plus souvent en transport public.

Nombre d'emplois des employeurs dans/au bord du périmètre



Source: PDE, Bruxelles Environnement

Nombre d'emplois par grande entreprise dans le périmètre, avec taux d'emploi des (non-)Bruxellois

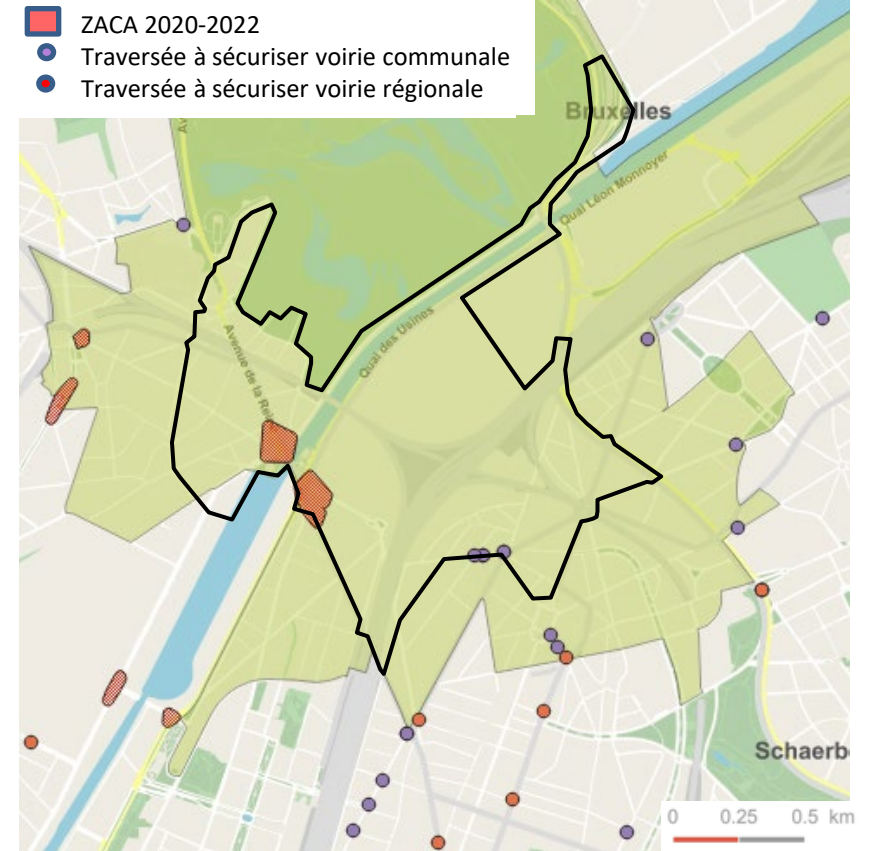


Source: PDE, Bruxelles Environnement + Obs. des activités productives, 4/2018

## 9-3 Le piéton d'abord

- La spécialisation multimodale des voiries (SMV) de Good Move classe les rues selon leur rôle (régional, supra-local, local) dans chacun des modes: plus, confort et quartier.
- Les rues les plus importantes (PLUS) pour les piétons sont:
  - La rue commerçante Marie-Christine, avec une extension vers l'église Notre-Dame de Laeken
  - Le pont De Trooz
  - Quelques rues autour de Cage aux Ours (Princesse Elisabeth, Van Oost, Quinaux et une partie de la rue Navez)
- Comme indiqué, le quartier a un profil avec beaucoup de piétons. Cependant, l'aménagement de l'espace public ne soutient pas cette réalité, ce qui rend la marche peu qualitative et, à certains endroits, dangereuse. La carte des Zones à concentration d'accidents (ZACA) et traversées dangereuses montre notamment un problème au niveau du carrefour De Trooz et, plus localement, au niveau de la rue du Pavillon. Le Pont Van Praet, bien que faisant partie de la Promenade Verte, ne prévoit pas d'aménagement piéton spécifique non plus.
- Comme le schéma sur la page suivante le montre, le périmètre est très fragmenté, avec beaucoup de coupures urbaines, d'obstacles et des zones isolées et/ou non-animées, notamment pour les modes actifs :
  - Des infrastructures linéaires (lignes de chemin de fer, canal, grandes voiries)
  - Des grandes zones inaccessibles et/ou infranchissables (Domaine royal, zones d'entreprises Mabru et Sibelga)

### ZACA et traversées à sécuriser



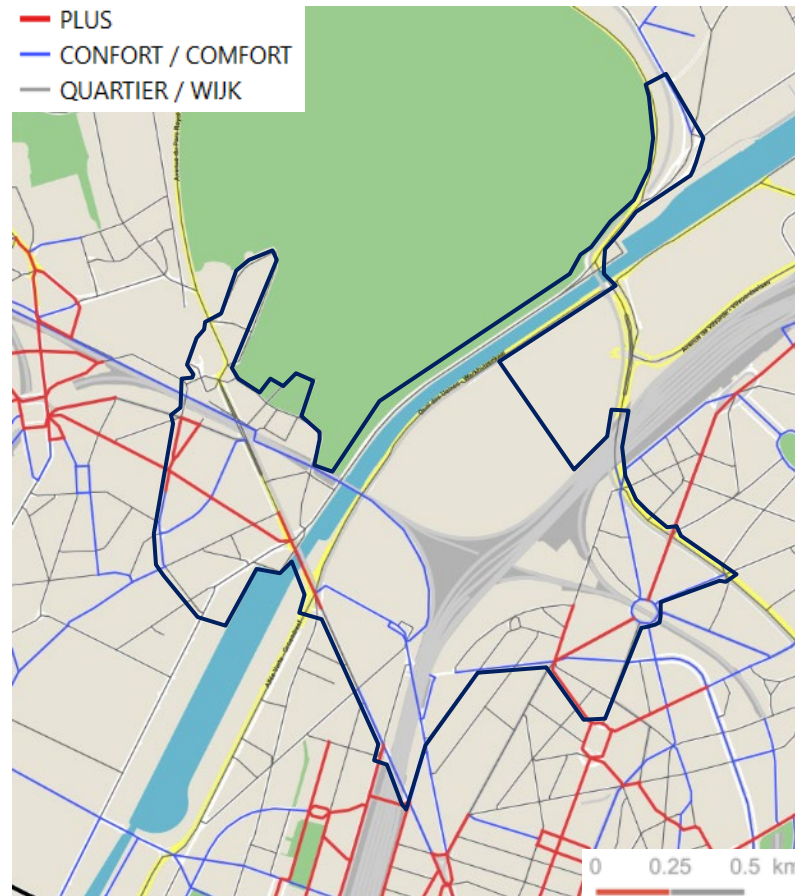
Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

## 9-3 Le piéton d'abord

➤ Les cartes ci-dessous montrent:

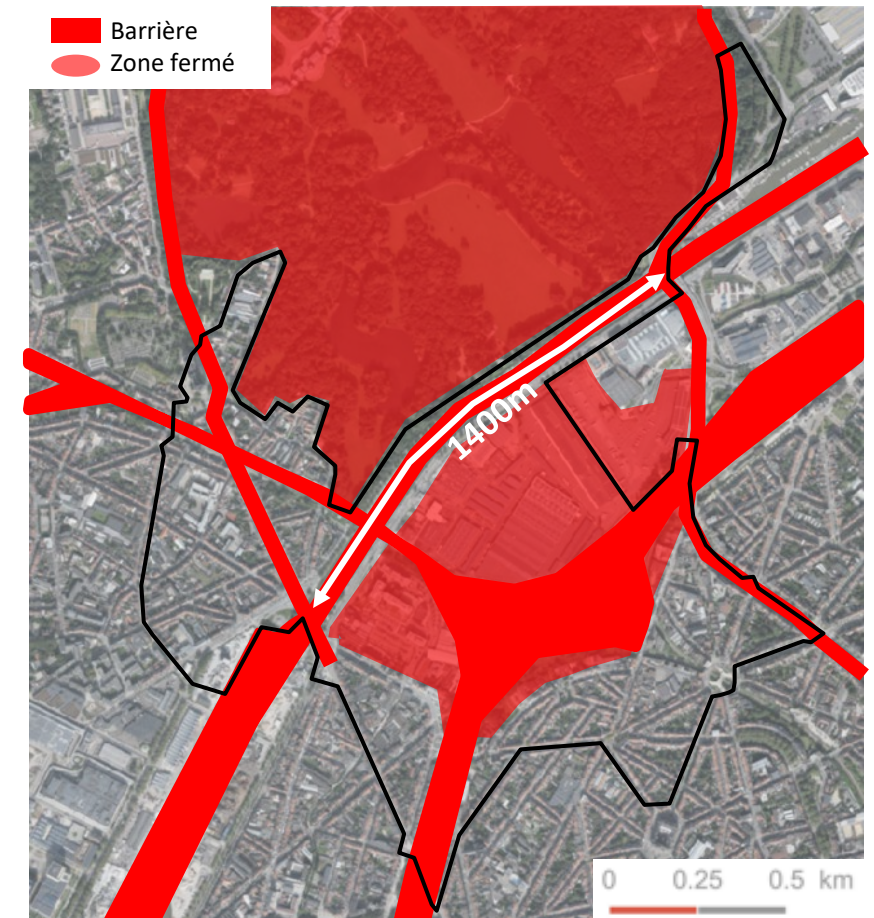
- À gauche: la spécialisation multimodale des voiries (Good Move) pour la marche
- À droite: les zones non-accessibles et barrières urbaines des infrastructures. On remarque notamment avec le Domaine royal et la zone Mabru, avec le canal et ses quais comme un long couloir isolé entre les deux.

Réseau Marche selon la spécialisation des voiries (Good Move)



Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

Barrières urbaines et zones non-accessibles

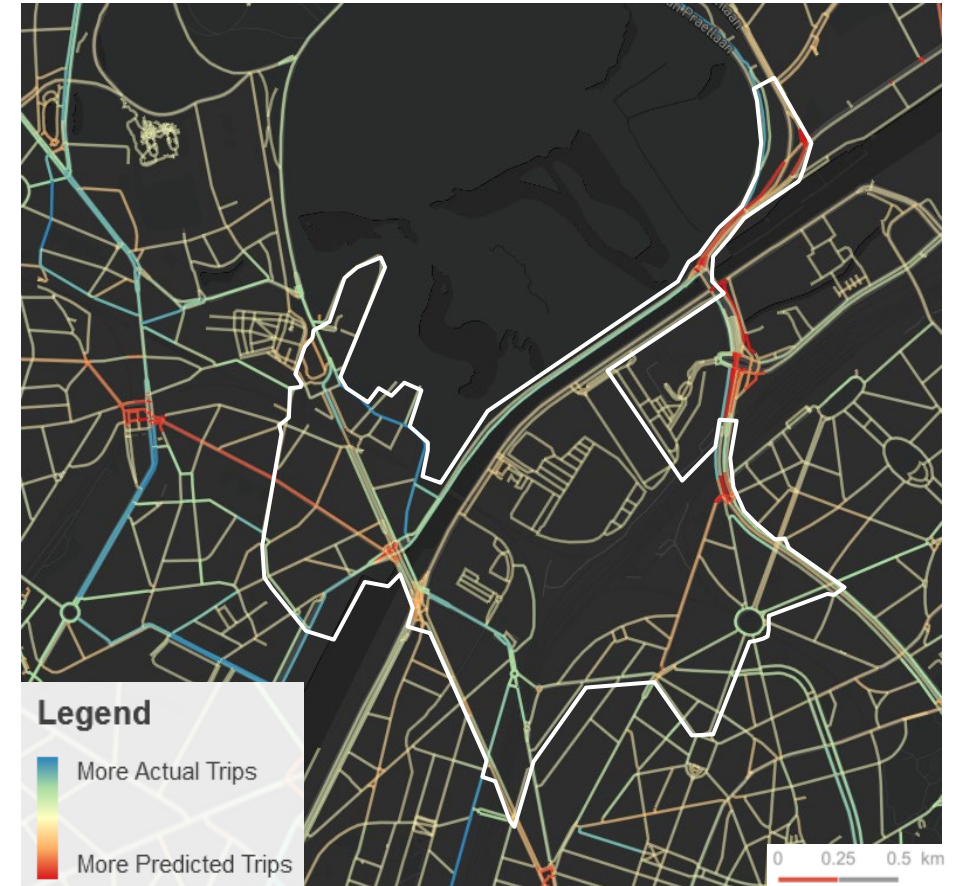


Source: perspective.brussels

## 9-4 Le vélo qui passe

- **Au niveau régional**, le périmètre est traversé par l'axe Canal, qui est parmi les trajets les plus fréquentés par les cyclistes. Les résultats du compteur de la Chaussée de Vilvorde à la hauteur du pont Van Praet montrent que:
  - Il s'agit du 3<sup>ème</sup> point le plus fréquenté de la RBC (après rue de la Loi et Porte de Flandre)
  - En octobre 2022, 107 000 passages à vélo ont été comptés, soit plus de 3 000 passages par jour ouvrable
- Encore au niveau régional, plusieurs projets ambitieux d'infrastructure sont en cours de préparation, avec notamment la Ligne 28 et les passerelles en-dessous des ponts le long du Canal. (voir chapitre Projets)
- **Au niveau local**, comme pour les piétons, la présence d'une multitude d'ouvrages d'art (tunnels, ponts, canal) présente autant d'obstacles:
  - Le profil de plusieurs voiries importantes ne prévoit pas d'aménagement spécifique pour cyclistes, même si la vitesse des voitures le rend nécessaire et que la grande largeur de la voirie offre le potentiel.
  - Plusieurs franchissements des voiries et carrefours sont peu aménagés et donc dangereux pour les modes actifs, avec comme pire exemple le carrefour De Trooz.
  - Bien que la rue commerçante Marie-Christine fait partie du réseau ICR, la carte ci-contre montre que les cyclistes l'évitent, en raison de la pression des voitures, l'insécurité routières et le manque de place pour le vélo.

Brussels cycling potential: comparaison entre le nombre prédit de déplacements et le nombre réel de déplacements (sur base des données de 2015 - 3/2021)



Source: [https://manuelclaeysbouuaert.be/bikedataproject\\_centrality\\_webmap/](https://manuelclaeysbouuaert.be/bikedataproject_centrality_webmap/), sollicité 28/11/2022)

# 9-4 Le vélo qui passe

➤ Les cartes ci-dessous montrent:

- À gauche: les réseaux actuels (RER vélo, ICR et réseau points-nœuds)
- Au centre: la spécialisation multimodale des voiries (Good Move) pour vélo, qui se base en grande partie sur les réseaux actuels et futurs
- À droite: le degré de réalisation des réseaux, avec des projets importants en préparation ou encore à programmer dans le périmètre

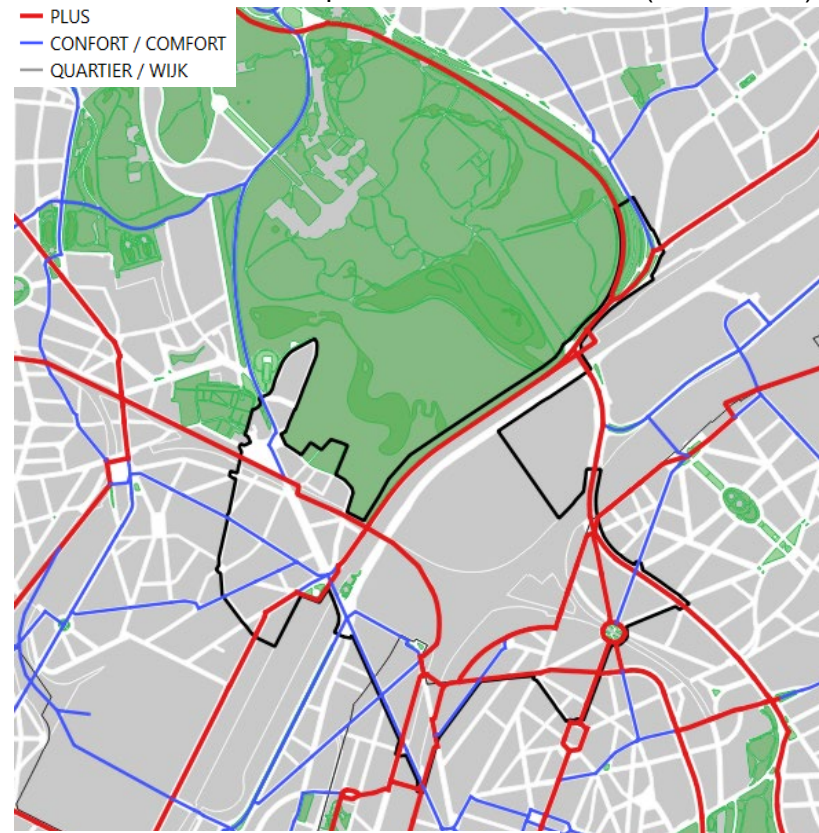
### Réseaux Vélo existants (ICR, RER, points-nœuds)

- Route RER - GEN route
- 7 & PP
- A, B & C
- MM
- SZ & CK
- Réseau points-nœuds



### Réseaux Vélo selon la spécialisation des voiries (Good Move)

- PLUS
- CONFORT / COMFORT
- QUARTIER / WIJK



### Réseaux Vélo: degré de réalisation

- A réaliser (Plus)
- A réaliser (Confort)
- A améliorer (Plus)
- A améliorer (Confort)
- Réalisé (Plus)
- Réalisé (Confort)





# 9-5 Transports publics au pluriel

- Le périmètre du CRU 8 est généralement bien desservi par transport public, aussi bien urbain que métropolitain.
- Plusieurs lignes de tram traversent la zone: 2 lignes structurantes (ligne 3 Heysel - centre-ville et ligne 7 Heysel - moyenne ceinture Est) et 4 autres (55, 62, 92, 93)
- Plusieurs lignes de bus, aussi bien de la STIB que de De Lijn, traversent le périmètre
- Deux gares de trains de la SNCB se situent à proximité du périmètre:
  - Bockstael (sur les lignes S3, S4 et S10)
  - Schaerbeek (lignes S1, S2, S6 et IC)
  - En outre, pour ces deux gares, des projets d'amélioration de l'accueil de la clientèle sont en préparation.
- Deux extensions importantes de l'offre de transport public dans et autour de la zone sont en préparation (voir chapitre Projets):
  - Tram ligne 10: Gare du Nord – Neder-Over-Heembeek (avec un réaménagement des lignes et arrêts à la hauteur du Pont Van Praet)
  - À plus long terme, la nouvelle ligne de Métro 3 entre la Gare du Nord et Bordet

Réseau train S Bruxelles dans la zone



Source: belgiantrain.be

Réseau de transport public urbain dans la zone



Source: stib.brussels

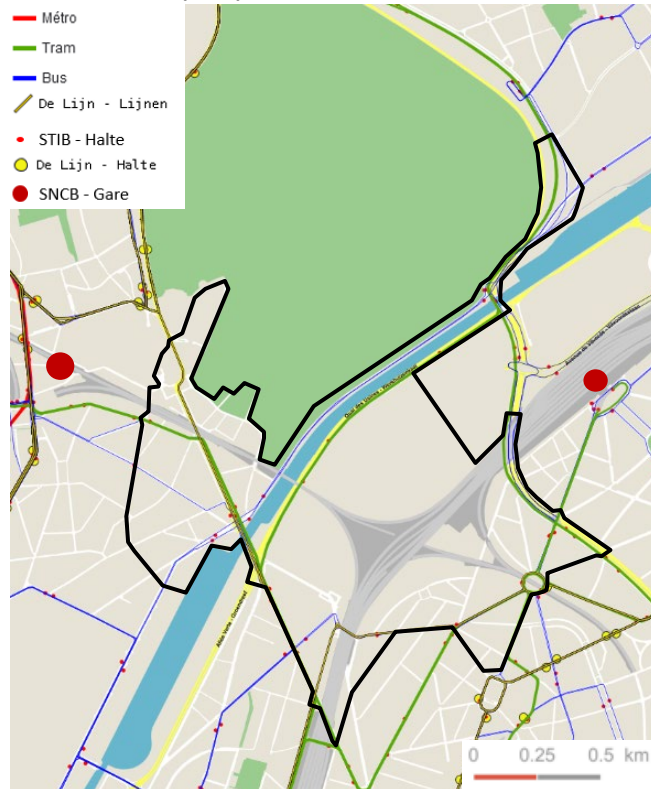
Source: planbusstib.be (édition 5/2022)

# 9-5 Transports publics au pluriel

➤ Les cartes ci-dessous montrent:

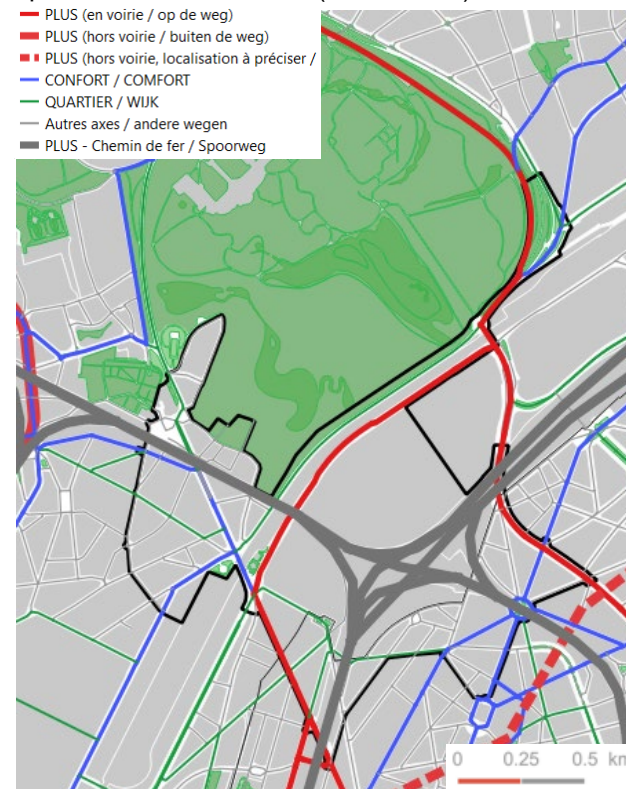
- À gauche: les réseaux et arrêts actuels
- Au centre: la spécialisation multimodale des voiries (Good Move) pour transport public
- À droite: le score des axes transport public actuel par rapport à leur fonction dans le réseau. Le seul réaménagement majeur sera au carrefour Van Praet, pour lequel un projet est en préparation. Plusieurs tronçons des lignes de tram nécessitent des réaménagements mineurs afin d'augmenter leur performance.

Réseaux transport public existants



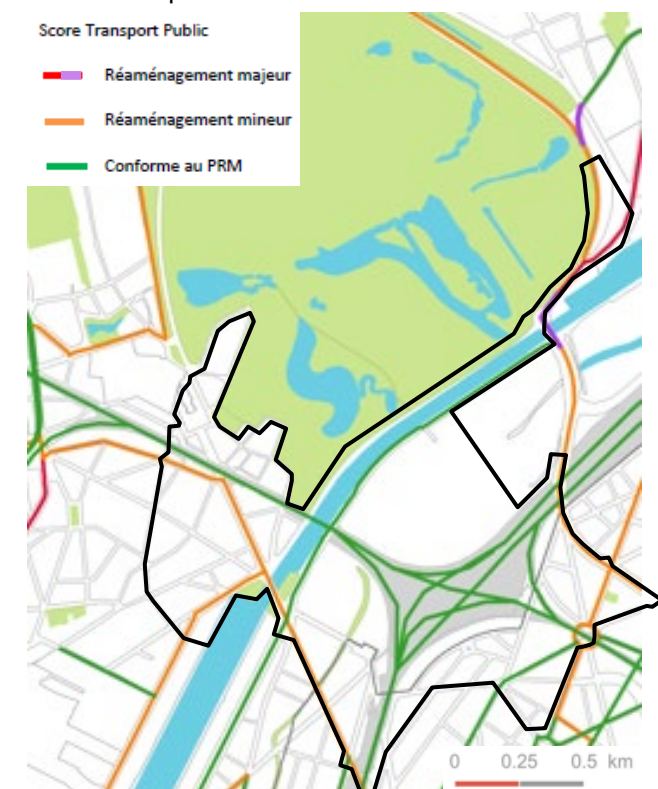
Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

Réseaux transport public selon la spécialisation des voiries (Good Move)



Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

Score Transport Public des axes de la RBC

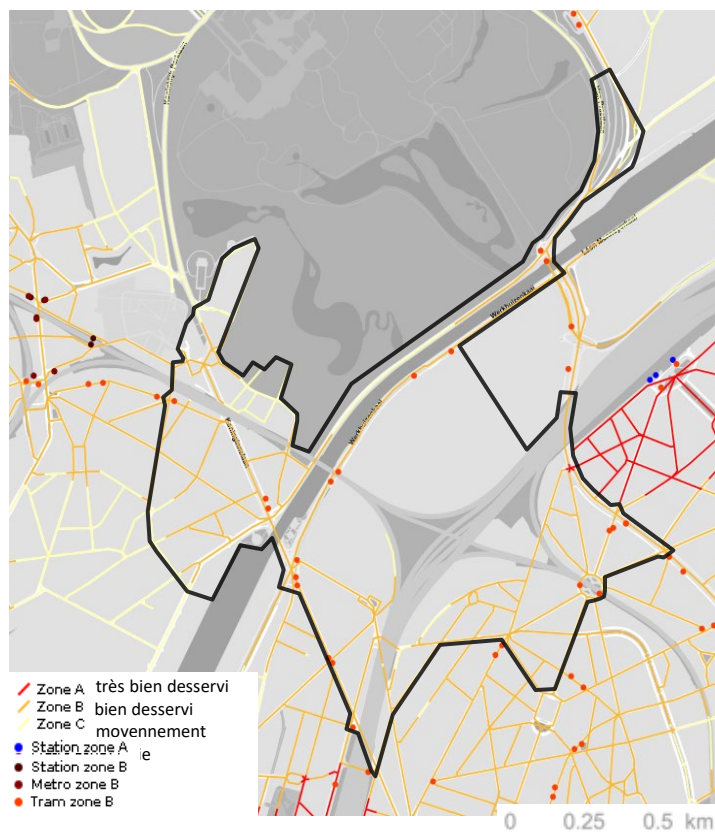


Source: Bruxelles Mobilité

## 9-5 Transports publics au pluriel

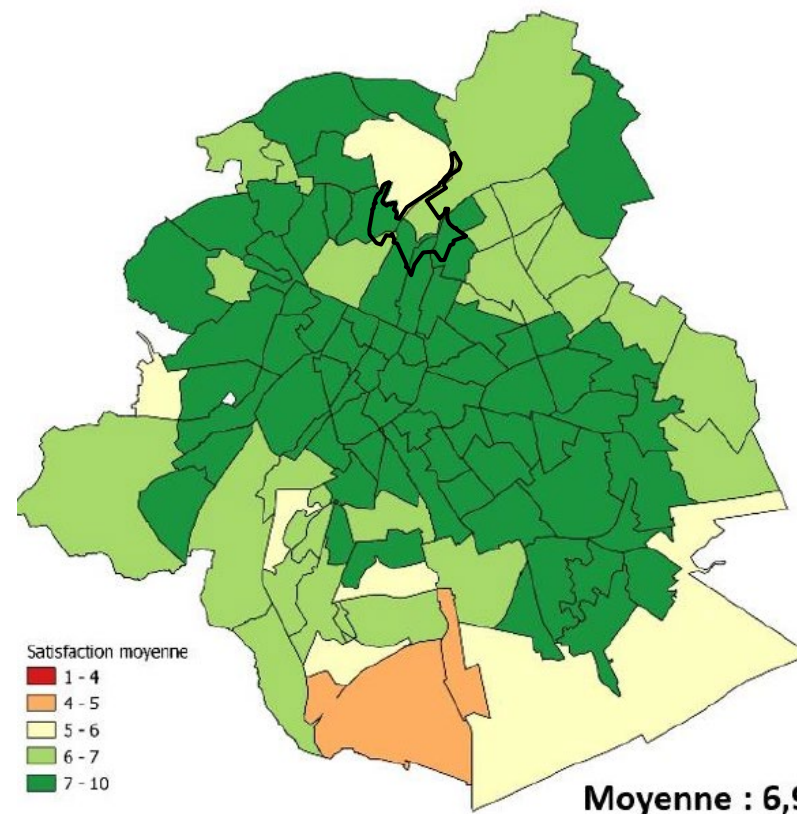
- **L'accessibilité** en transport public des différentes parties du périmètre est bonne selon la carte qui définit le nombre de places de parking au niveau des permis d'urbanisme (Règlement Régional d'Urbanisme ou RRU). Seule la partie de Vieux-Laeken au nord de l'Avenue de la Reine est moyennement desservie, expliqué par la faible traversabilité de cette artère.
- Le Baromètre de la Mobilité de 2021 (voir chapitre Cadre de Vie pour plus d'informations) montre une bonne satisfaction des habitants par rapport à l'offre de transport public dans le périmètre.

Accessibilité en transport public selon les critères du Règlement Régional d'Urbanisme



Source: Bruxelles Environnement, traitement perspective.brussels

Satisfaction des habitants par quartier par rapport à l'offre de transport public



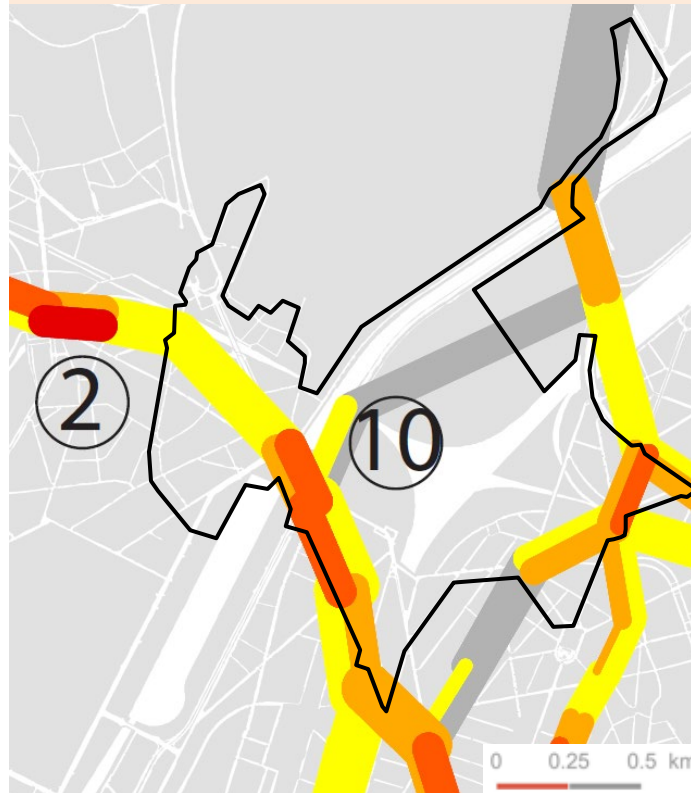
Source: baromètre de la mobilité 2021, BM, traitement perspective.brussels

## 9-5 Transports publics au pluriel

- La STIB a calculé la vitesse moyenne entre chaque arrêt sur ses réseaux tram et bus (données 2019):
  - Tram: le tronçon à la hauteur du Pont De Trooz est le 10<sup>ième</sup> plus lent de la Région. Il reste à voir si les aménagements récents sur la rive droite du Pont ont pu améliorer la situation.
  - Bus: le Pont De Trooz, plus spécifiquement la Rue Claessens vers l'Avenue du Port, est le 3<sup>ème</sup> point noir de la Région. Un projet de réaménagement de l'Avenue du Port et la Rue Claessens est en préparation.

### Points noirs TRAM

10: inter-arrêt 10<sup>ème</sup> plus lent RBC : Outre-Ponts – De Trooz



Source: STIB, 2019 (données du 11/3/19 au 5/4/19, semaine)

### Points noirs BUS

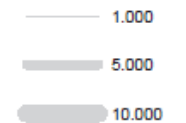
3: inter-arrêt 3<sup>ème</sup> plus lent RBC: Claessens – Outre-Ponts



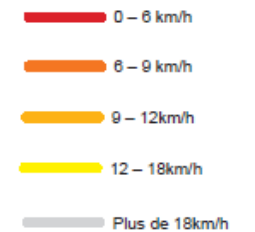
Source: STIB, 2019 (données du 11/3/19 au 5/4/19, semaine)

Légende - *Legende*

#### Nombre de passages



#### Vitesse





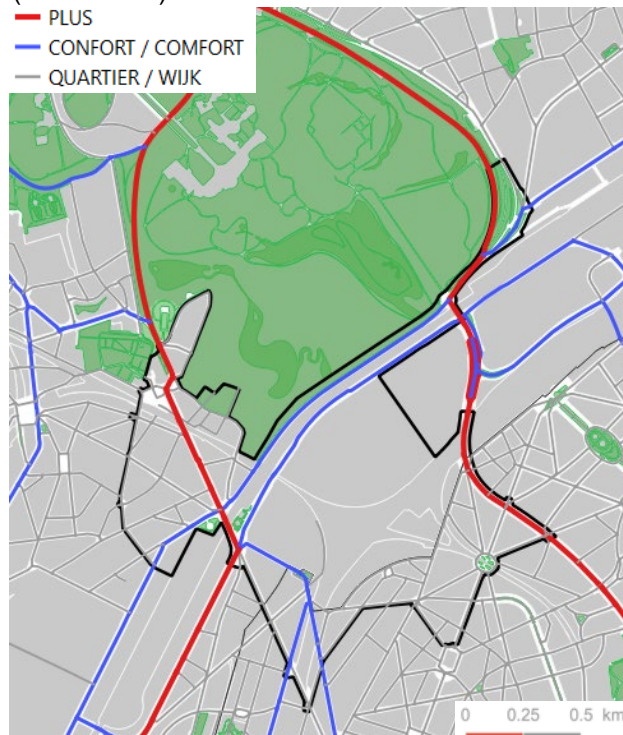
# 9-6 Le trafic routier qui transite

➤ Les cartes ci-dessous montrent:

- À gauche: le réseau Auto dans la SMV (Good Move), avec les deux axes Parc Royal / Reine et Van Praet au niveau PLUS, pour les déplacements à l'échelle métropolitaine. Les axes le long du canal, Chaussée de Vilvorde et Quai des Usines ont un statut de CONFORT, pour assurer la desserte des polarités.
- Au centre: le réseau Poids Lourds dans la SMV (Good Move). L'axe Van Praet est privilégié, notamment pour éviter l'Avenue de la Reine, avec un passage sous-pont limitant la hauteur et avec un tissu urbain dense aux alentours.

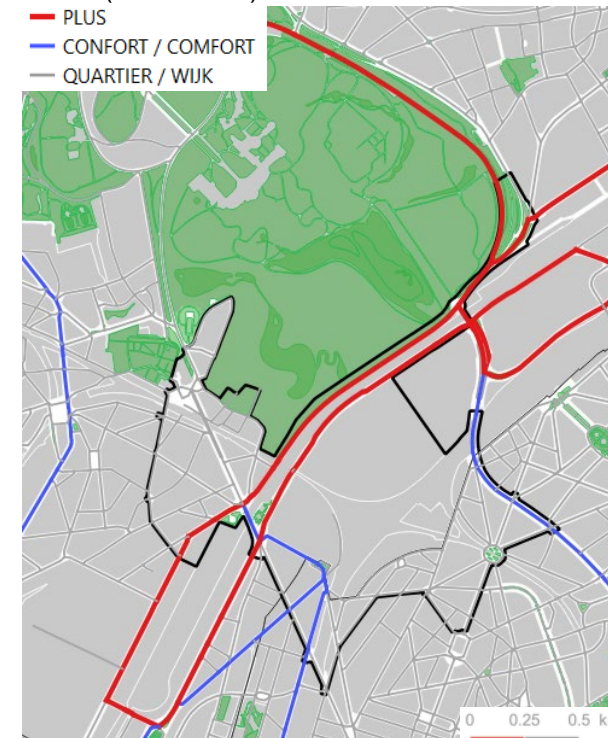
- À droite: la conformité actuelle des axes par rapport aux ambitions. Une grande partie des axes structurants ne sont pas conformes aux principes, même si leur largeur offre le potentiel de transformation pour répondre aux différents enjeux.

Réseau Auto selon la spécialisation des voiries (Good Move)



Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

Réseau Poids Lourds selon la spécialisation des voiries (Good Move)



Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

Conformité des aménagements et gabarits des axes avec les volontés de la SMV



Source: étude mise en oeuvre SMV au nord de Bruxelles, BM, 2020

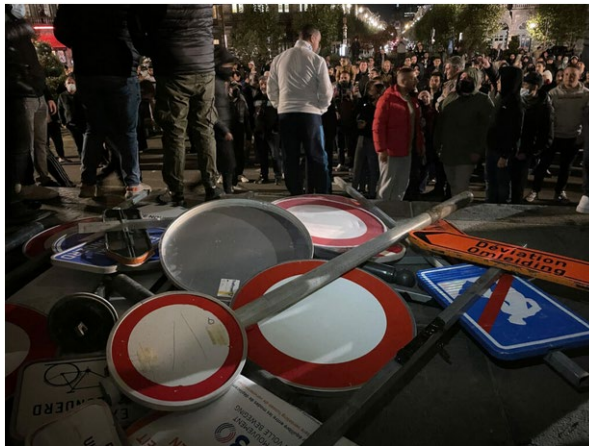
# 9-6 Le trafic routier qui transite

- **Au niveau local**, Schaerbeek travaille sur un apaisement du quartier Colignon-Josaphat, en vue d'éviter le trafic de transit. Comme prévu par Good Move, elle a conçu un Contrat Local de Mobilité (CLM) pour la concrétisation.
- Le CLM est divisé en 3 sous-quartiers. Deux des trois ont déjà été mis en oeuvre. Le troisième, Cage aux Ours, se situe pour une partie dans le périmètre du CRU. De plus, l'ensemble des mesures proposées de ce sous-quartier, notamment des mises en sens unique, l'installation des boucles et des coupures pour voitures, se trouve dans le périmètre.
- Suite à des contestations importantes en octobre 2022, la mise en oeuvre de ce quartier apaisé est mise en standby. Il est incertain si les mesures actuellement proposées seront effectivement exécutées.
- Du côté ouest du périmètre, il n'y a actuellement pas de mesures spécifiques en préparation visant à décourager le trafic de transit dans le Vieux-Laeken.

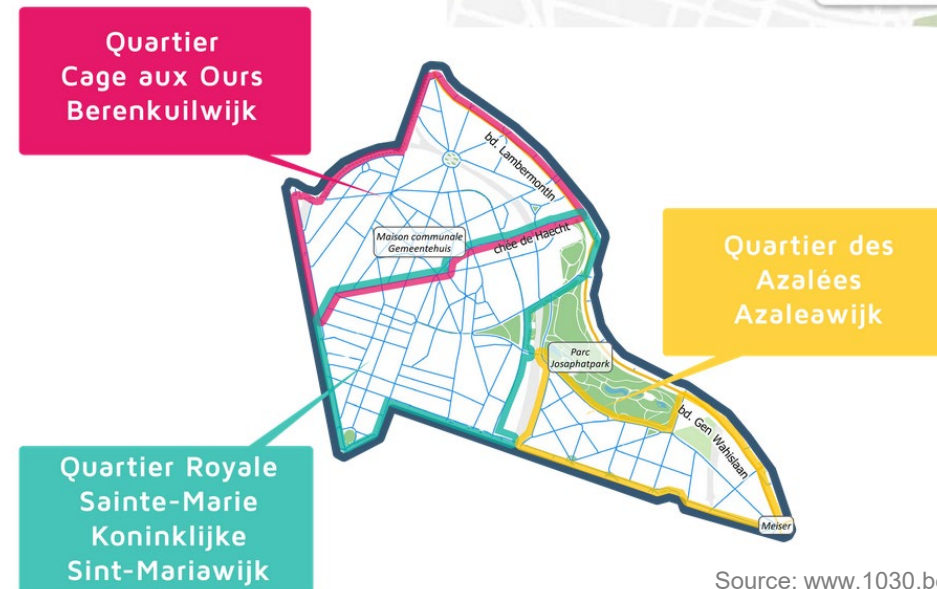
Schéma du Contrat Local de Mobilité Colignon-Josaphat



Manifestation contre la mise en place des mesures du CLM (24/10/2022)



Credit: Belga/Nils Quintelier

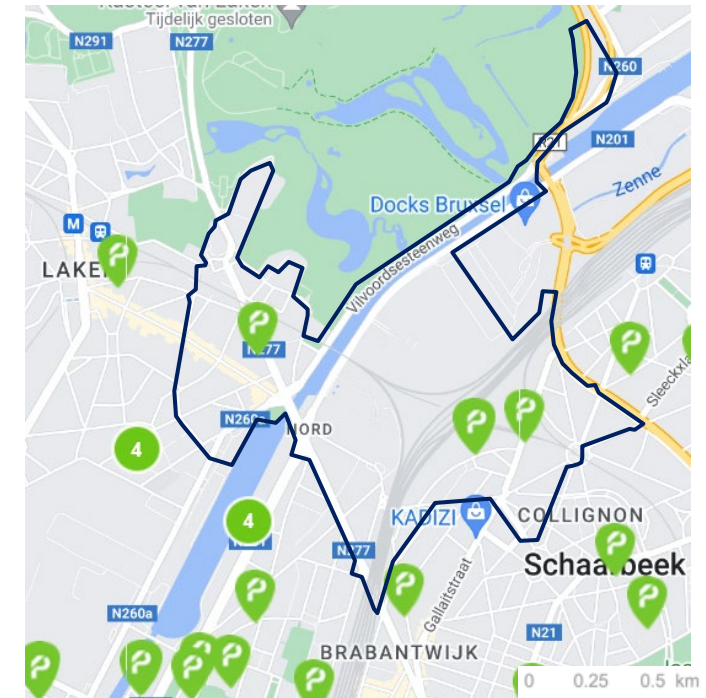


Source: www.1030.be

## 9-7 Le stationnement occupé

- Le **stationnement en voirie** entre 5h et 7h du matin (voir carte page suivante) donne une indication de la pression en voirie pendant la nuit. Pour le périmètre du CRU, le taux d'occupation est de 91%, ce qui est bien au-delà du seuil de 85% à partir duquel les conditions de stationnement commencent à se dégrader (allongement du temps de recherche d'une place avec effets notables sur les conditions de circulation dans le quartier).
- Avec un taux d'occupation de 80%, la pression en journée est un peu moins importante. Ceci signifie que la pression vient notamment des voitures des habitants du quartier. Comme indiqué, 45% des ménages disposent d'au moins une voiture dans le périmètre du POT.
- Le POT comprend 7 500 places de stationnement en voirie (hors places devant garages et places réservées) pour un total de 9 600 voitures des ménages. Ceci fait une offre en voirie qui correspondrait à 77% de la demande des riverains, sans prendre en compte les places hors voirie
- La pression sur le stationnement se fait sentir dans les différentes parties du périmètre. Des problèmes de stationnement en double file et des livraisons sur la voirie sont récurrents dans la rue commerçante Marie-Christine.
- L'offre de **stationnement hors voirie** (voir également carte page suivante) est limitée dans les zones habitées du périmètre. Les grandes quantités de stationnement hors voirie se situent plutôt au niveau des zones économiques de Sibelga, Mabru et Docks. Ce dernier dispose d'un parking de 1.700 places payantes pour son clientèle.
- Un potentiel de mutualisation des places de stationnement pourrait se situer aux frontières entre quartier habité et zone économique, comme Sibelga (628 places de parking). Une exploration détaillée permettrait de mettre en évidence le vrai potentiel (notamment sur base des besoins, la réglementation Cobrace et les échéances des permis d'environnement).
- Même si on ne dispose pas du nombre de places par localisation de BePark (un opérateur qui permet de mettre en location ses places de stationnement hors voirie), l'offre dans le périmètre semble limitée.

Offre BePark dans le périmètre

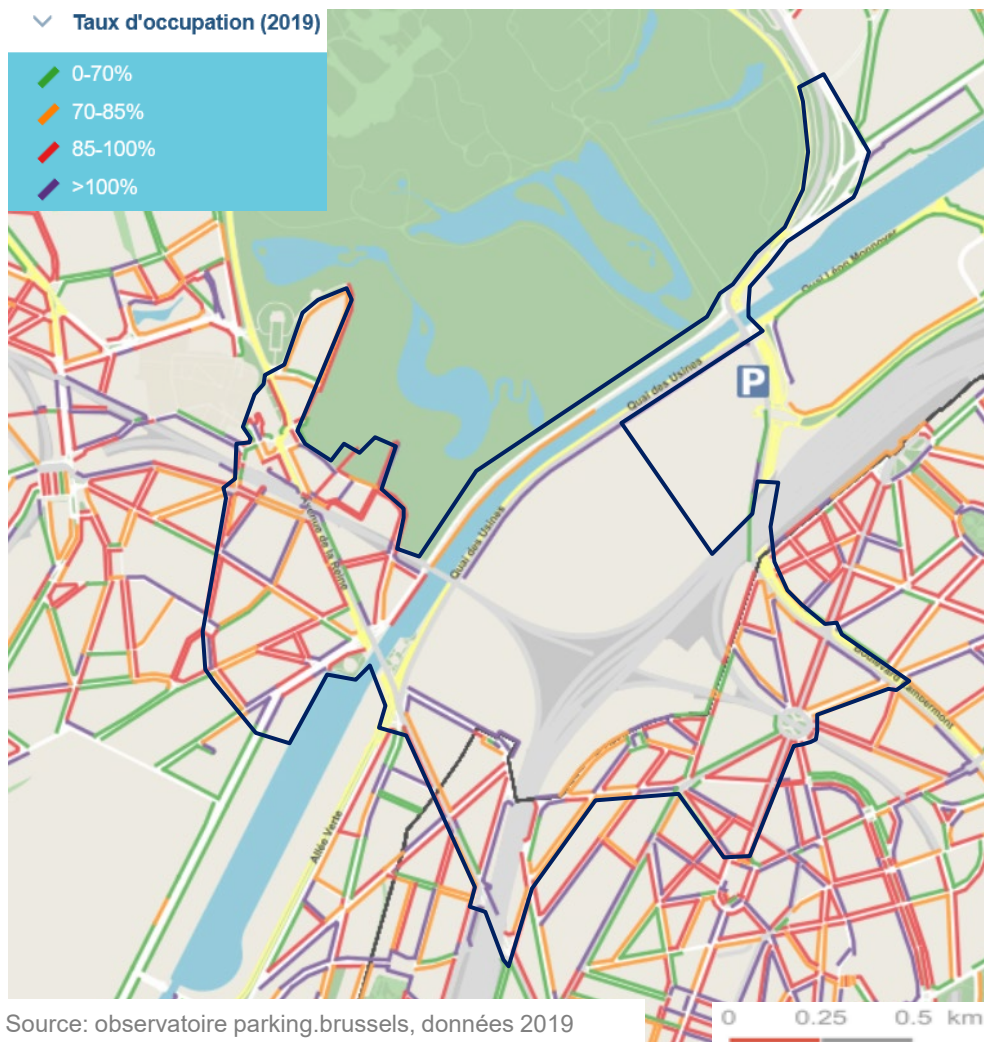


Source: [www.bepark.eu](http://www.bepark.eu), 30/11/2022

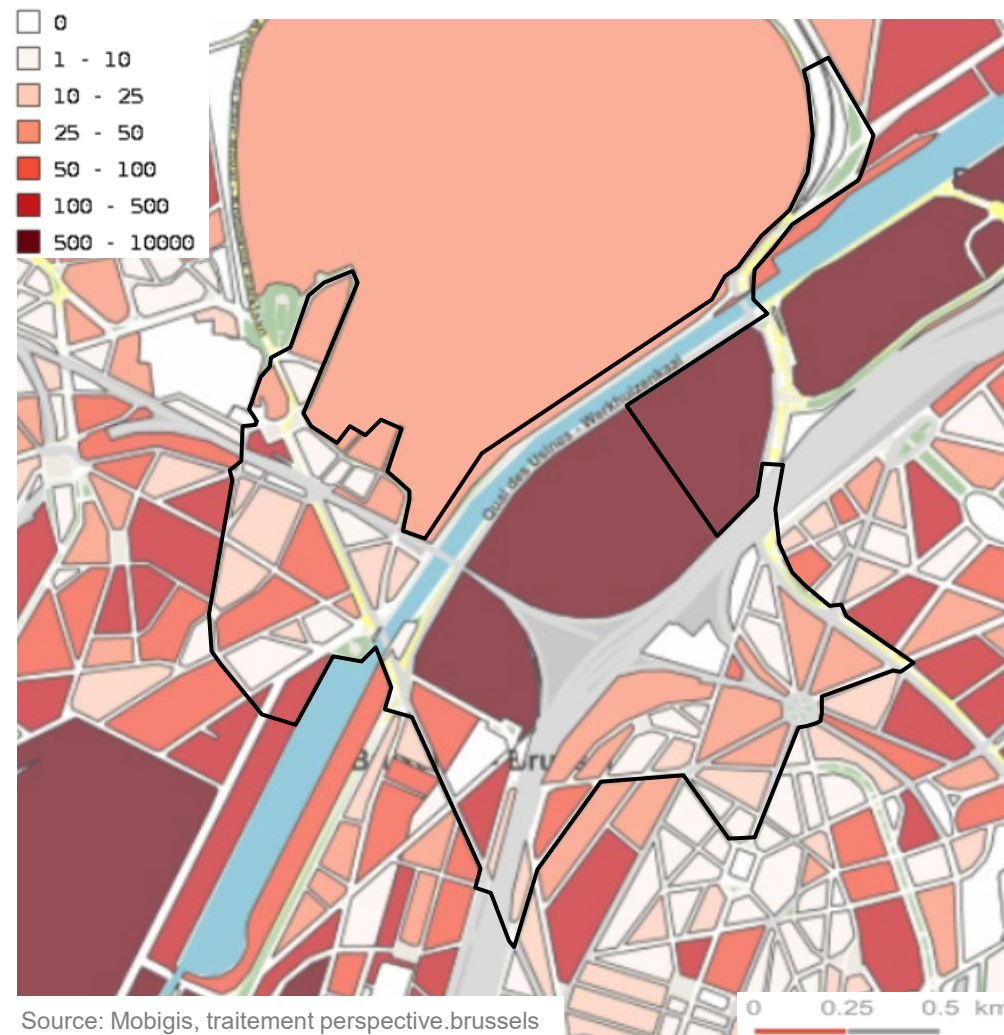


# 9-7 Le stationnement occupé

Stationnement en voirie: taux d'occupation entre 5h et 7h



Stationnement hors voirie: estimation du nombre de places par îlot, 2014 (sur base de l'agrégation des bases de données (cadastre, Observatoire des bureaux, PE, PU)



# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

Sources: note contextuelle Bruxelles Mobilité + Etude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)

Les éléments ci-dessous sont indicatifs et devront être complétés par les priorités plus locales (rues, places, passages sous-pont...)

## ➤ **Chaussée de Vilvorde :**

Constats : piste cyclable bidirectionnelle sous dimensionnée, trottoir ridicule, ICR + RER-vélo, SMV vélo PLUS, Euroroute

Objectifs : mettre les trottoirs et la piste cyclable aux normes

Points durs : plantation, largeur voirie, trottoir côté parc royal

## ➤ **Quai des usines :**

Constats : problèmes importants de cyclabilité, de sécurité routière, de circulation et d'accessibilité piétonne

Objectifs : améliorer la qualité de l'EP pour piétons, rendre l'axe cyclable, intégrer Mabru et Docks (accès, livraisons)

Points durs : nécessite de déplacer les rails de tram, intégrer les accès (Sibelga, Mabru), la C28, résoudre les ZACA

## ➤ **Quai des usines et Pont Van Praet :**

Constat: connexion manquante entre deux axes du réseau structurant

Objectif: réactiver la rampe Lambermont pour le trafic motorisé (surtout dans le cadre des travaux de la rampe du Lion et de la mise en œuvre des quartiers apaisés)

## ➤ **Pont Van Praet et son amorce :**

Constats : problématique pour les modes actifs, surtout les piétons (Nord et Sud) et cyclistes Sud

Objectif: revoir le fonctionnement du rond-point « Docks » qui entraîne des blocages sur Van Praet et saturation sur Lambermont et impacte les quartiers

## ➤ **Avenue de la Reine côté Eglise Notre Dame :**

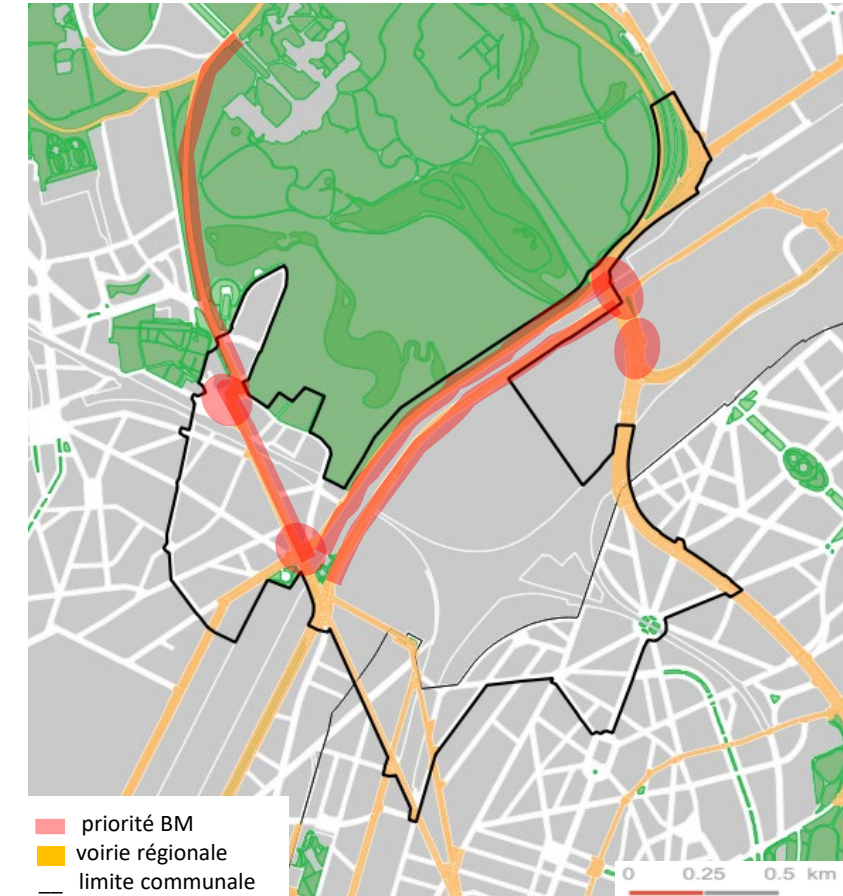
Constats : espace public qualitatif inexistant. Contre-allée aux trottoirs sous-dimensionnés, sans aménagement cyclable, absence de continuité cyclable. Présence de pavés oblongs inconfortables... Réflexion intégrative nécessaire

Points durs : passage sous voies classé

Parvis de l'Eglise Notre-Dame : mer de pavés oblongs pour la plupart et d'asphalte. Inaccessibilité PMR (bordures, etc.)

Barrière urbaine Ligne de chemin de fer: tunnel à réactiver, dans le prolongement de la rue « Masui prolongée » à rendre publique et création d'un espace vert en intérieur de lignes

Priorités de BM sur voirie régionale, non encore programmées

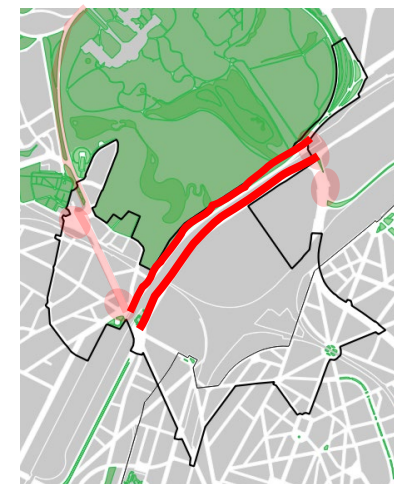


Source: Mobigis, traitement perspective.brussels

# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## LES QUAIS ENTRE VAN PRAET ET DE TROOZ (QUAI DES USINES - CH. DE VILVORDE)

- Un réaménagement devra rencontrer les ambitions et principes paysagers inscrits dans le Plan Canal et le Beeldkwaliteitsplan (BKP), notamment la transformation des quais autour du canal en espaces publics qualitatifs.
- Les priorités de mobilité par mode pour un réaménagement des quais sont les suivantes:
  - Marche (QUARTIER):
    - Actuel: Chaussée de Vilvorde (rive gauche) la plus appropriée. L'abaissement partiel des quais de ce côté permet déjà de renforcer le lien avec l'eau.
  - Vélo (PLUS, QUARTIER):
    - Actuel: Chaussée de Vilvorde fait partie du RER vélo, mais la largeur de la piste cyclable bidirectionnelle est insuffisante
    - Proposition: piste cyclable bidirectionnelle sur Chaussée et 2 pistes unidirectionnelles sur quai des Usines
  - Transport public (quai des Usines: PLUS): pas d'enjeu spécifique
  - Auto (CONFORT)
    - Actuel: faible impact parce que peu de riverains sur ce tronçon
    - Proposition: Quai des Usines à 2x1 bande avec espaces tourne à droite / tourne à gauche plus limités en longueur qu'actuellement



Le quai abaissé pour piétons (Ch. De Vilvorde)



Source: perspective.brussels

Esquisse indicative des profils en travers de la Chaussée de Vilvorde (à gauche) et du Quai des Usines (à droite)

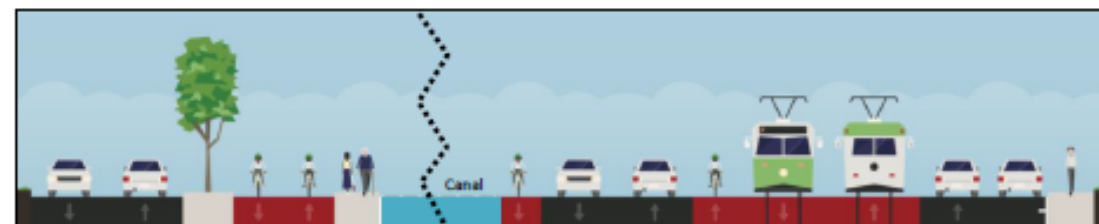


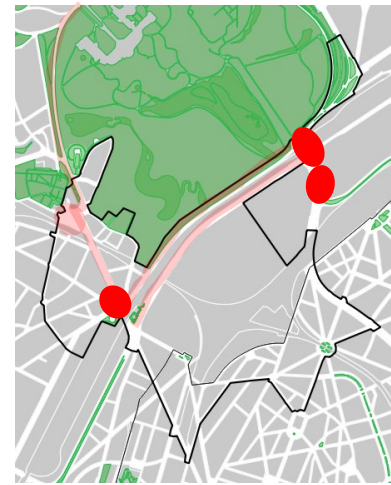
Figure 49 : principe de profil de la chaussée de Vilvorde (à gauche) et du quai des Usines (à droite) (coupe entre De Trooz et Van Praet, en regardant vers le Nord, largeurs respectives de ~ 15 et 25 m) © Streetmix

Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)

# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## CARREFOURS DE TROOZ ET VAN PRAET

- Situation actuelle:
  - De Trooz est une zone à concentration d'accidents (ZACA) importante
  - Les deux carrefours sont très encombrés en hyperpointe, aussi bien pour le trafic routier que pour le transport public
- Améliorations à faire
  - Modes actifs:
    - La sécurisation des franchissements
    - Une nouvelle continuité De Trooz-Reine-Parc à créer
    - Améliorer la marchabilité du Pont Van Praet direction Lambermont
  - Transport Public:
    - Améliorer la circulation et les correspondances



Enjeux par mode pour les carrefours De Trooz et Van Praet



Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)

# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## CARREFOUR DE TROOZ

- Le carrefour De Trooz Est, sur la rive droite du canal, a déjà été exécuté selon le plan ci-contre.
- Les priorités pour un réaménagement du carrefour De Trooz Ouest (rive gauche) sont les suivantes (voir schémas indicatifs sur la page suivante):
  - Modes actifs:
    - Améliorer confort, sécurité, cohérence, lisibilité et connectivité
    - Élargir les trottoirs
    - Intégrer la passerelle FEDER
    - Créer des pistes cyclables unidirectionnelles séparées Avenue de la Reine
    - Adapter les traversées cyclables
  - Transport public:
    - Améliorer la circulation des trams et bus
    - Le projet de l'Avenue du Port / Rue Claessens (en cours; voir chapitre Projets) permet de prévoir une bande bus/vélos dans la Rue Claessens
    - Prévoir un site propre bus sur le pont
  - Auto:
    - Gagner 2 bandes sur le pont en fonction du transport public

Projet exécuté: réaménagement du Square de Trooz Est

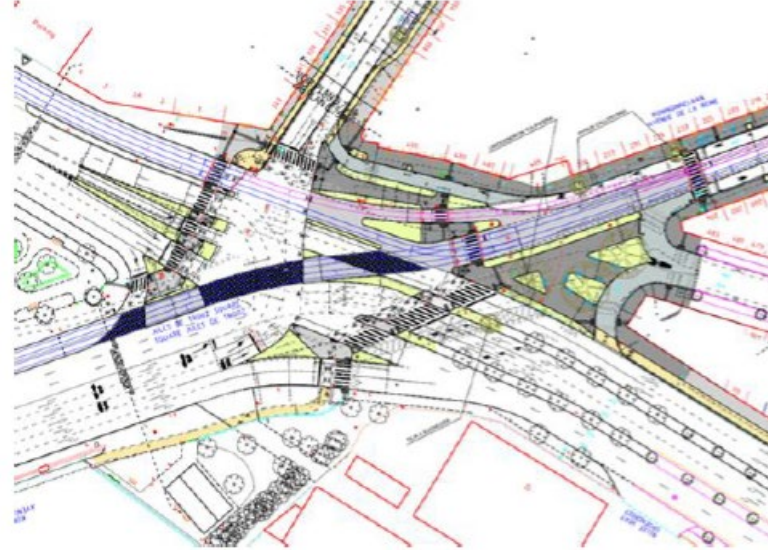


Figure 21 : projet de réaménagement du Square De Trooz. Source : Bruxelles-Mobilité/STIB



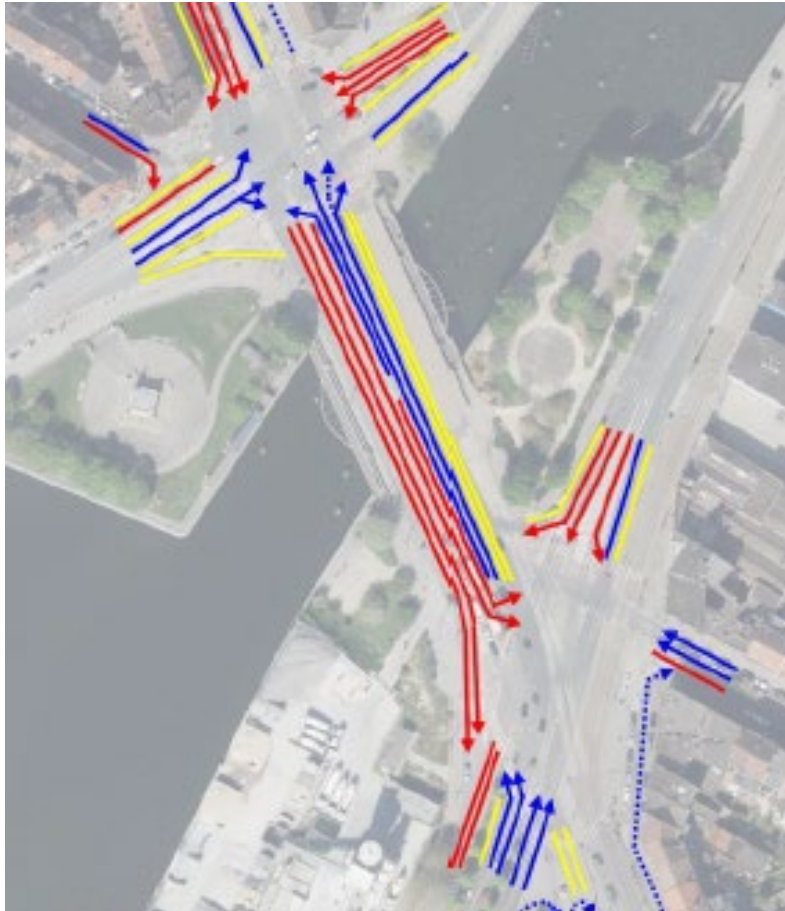
Figure 22 : modélisation 3D du réaménagement du Square De Trooz. Source : Bruxelles-Mobilité  
Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)



# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## CARREFOUR DE TROOZ

Gains potentiels de bandes auto en faveur d'autres modes et usages – en jaune (Source: Stratec/BRAT)



Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)

Esquisse indicative de la proposition préférentielle d'aménagement (Source: Arter pour Stratec/BRAT)

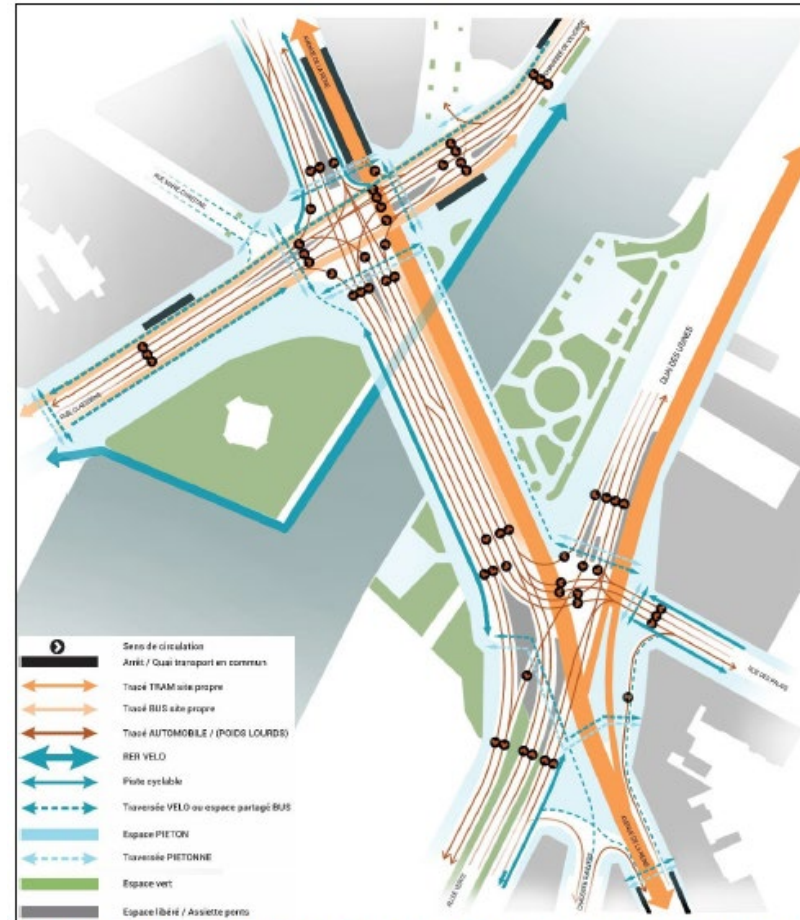
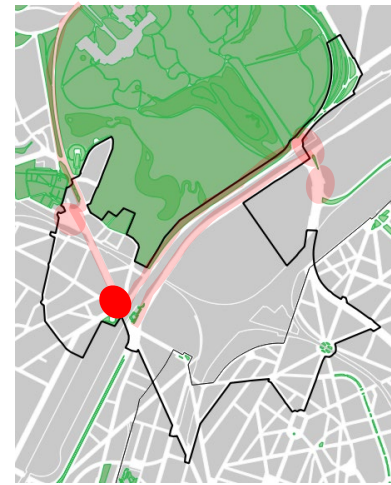


Figure 68: Esquisse globale de la proposition d'aménagement préférentielle de la zone d'étude « De Trooz ». Source: Arter pour Stratec/BRAT

Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)



# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## CARREFOUR VAN PRAET – LE PONT

- Sur la rive gauche, un projet de réaménagement de l’Avenue Van Praet et Croix de Feu est en cours, piloté par Bruxelles Mobilité et la STIB (voir chapitre Projets). Ce projet ne comprend ni le réaménagement du carrefour au niveau du Pont Van Praet, ni le tronçon à la hauteur du BRYC.
- Pour ces deux tronçons, une étude spécifique “Van Praet West” a été réalisée (2021) dans le cadre du BKP. Cette étude, visant la formulation d’une vision partagée entre parties prenantes, se base entre autres sur les résultats de l’étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (2020) de BM.
- Modes actifs:
  - Améliorer confort, sécurité, cohérence, lisibilité et connectivité
  - Insérer la passerelle FEDER
  - Augmenter l’espace dévolu aux modes actifs sur le Pont, surtout les piétons (nord et sud) et cyclistes sud
- Transport public:
  - Garantir une augmentation des fréquences tram et bus
  - Réaménager l’arrêt existant “Van Praet” afin de concentrer les arrêts
- Trafic routier
  - réactiver la rampe Lambermont pour le trafic motorisé
  - revoir le fonctionnement du rond-point « Docks », qui entraîne blocages et saturation

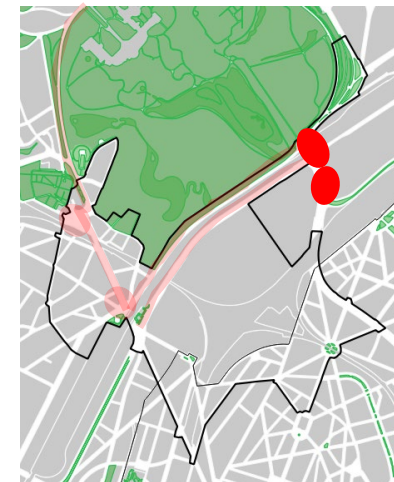
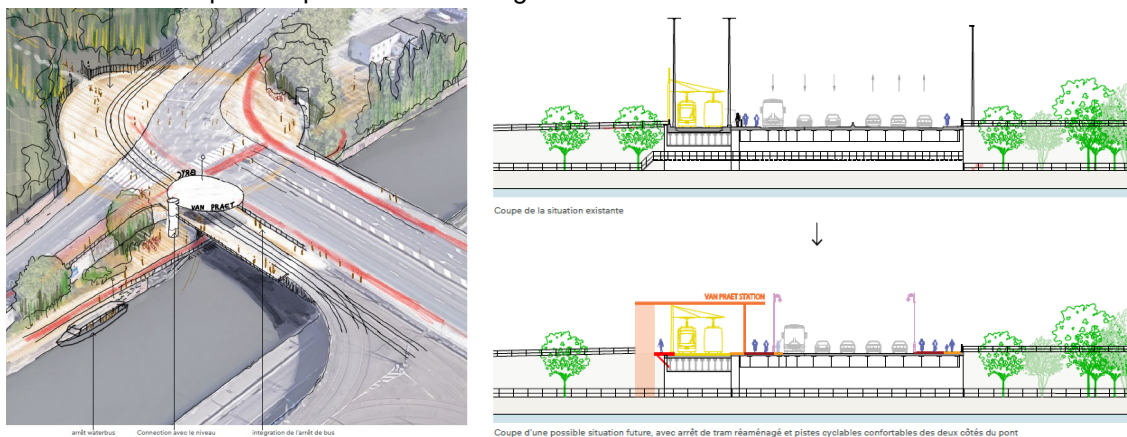


Illustration et coupe d’un possible réaménagement du Pont Van Praet



Source: étude Van Praet West, BKP, 2021

Gains potentiels de bandes auto (en jaune) et esquisse du Pont Van Praet (Source: Stratec/BRAT)

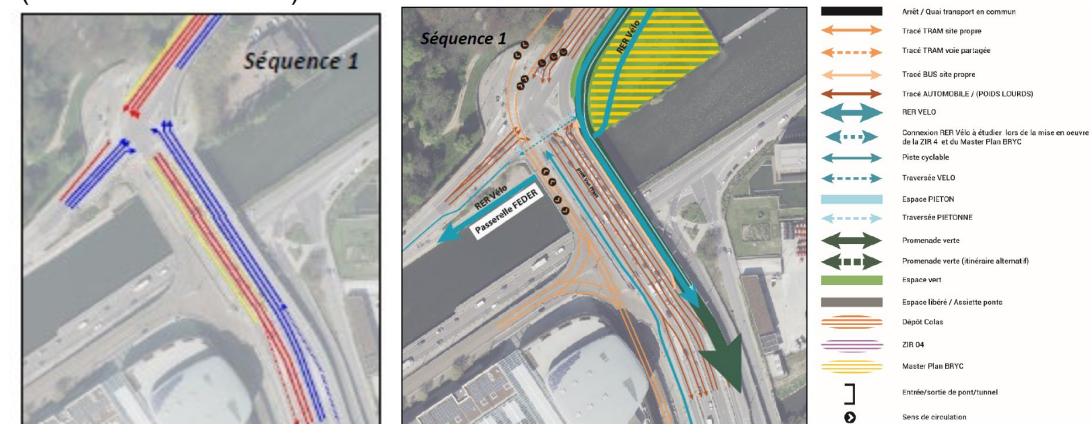


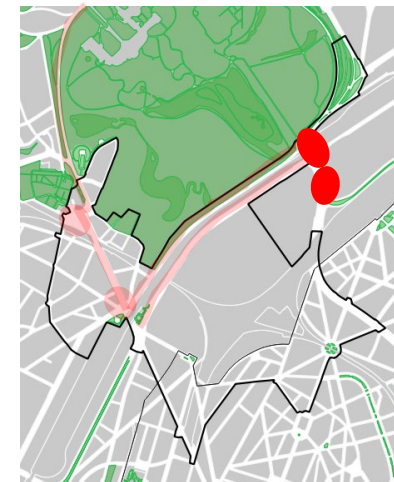
Figure 58 : Extrait de l’esquisse de proposition d’aménagement préférentielle dans la séquence 1 de la zone d’étude « Van Praet ». Source : Arter pour Stratec/BRAT

Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)

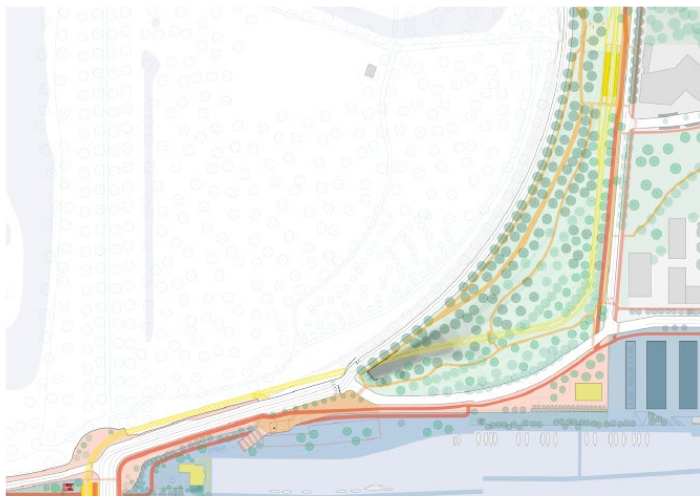
# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## CARREFOUR VAN PRAET – EN FACE DU BRYC

- Pour la partie Van Praet Ouest à la hauteur du BRYC, les deux études (BKP et SMV Canal Nord de BM) sont également à prendre en considération.
- Modes actifs:
  - Améliorer confort, sécurité, cohérence, lisibilité et connectivité
  - Insérer la passerelle FEDER
  - Insérer la voie verte Croix du Feu
- Transport public:
  - Garantir une augmentation des fréquences tram et bus
  - Prévoir une solution pour le goulet d'étranglement du tunnel tram Léopold, notamment avec la création de voies en surface en plus du maintien des voies de tram actuelles
  - Créer un nouveau pôle d'arrêts tram/bus "Heembeek"

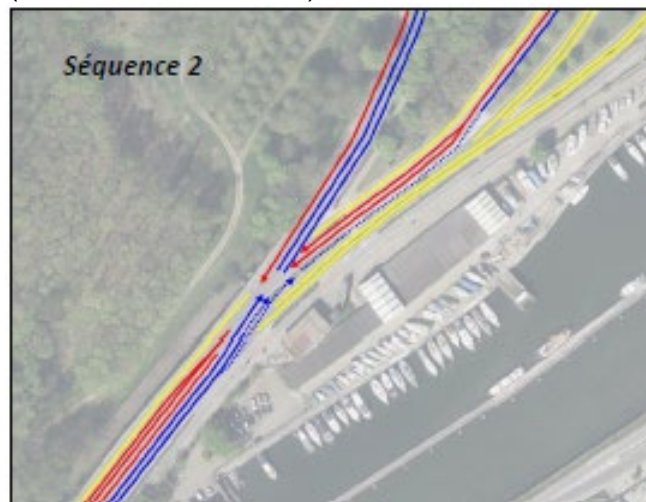


### Vision globale pour Van Praet Ouest

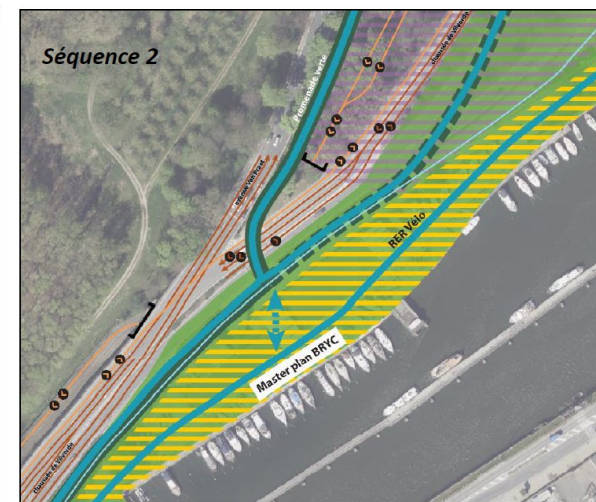


Source: étude Van Praet West, BKP, 2021

### Gains potentiels de bandes Auto (en jaune) et esquisse indicative de la partie Ouest du carrefour Van Praet (Source: Stratec/BRAT)



Source: étude de mise en oeuvre SMV Canal Nord (BM, 2020)



	Arrêt / Quai transport en commun
	Tracé TRAM site propre
	Tracé TRAM voie partagée
	Tracé BUS site propre
	Tracé AUTOMOBILE / (POIDS LOURDS)
	RER VELO
	Connexion RER Vélo à étudier lors de la mise en oeuvre de la ZIR 4 et du Master Plan BRYC
	Piste cyclable
	Traversée VELO
	Espace PIETON
	Traversée PIETONNE
	Promenade verte
	Promenade verte (itinéraire alternatif)
	Espace vert
	Espace libéré / Assiette ponts
	Dépôt Colas
	ZIR 04
	Master Plan BRYC
	Entrée/sortie de pont/tunnel
	Sens de circulation

Figure 59 : Extrait de l'esquisse de proposition d'aménagement préférentielle dans la séquence 2 de la zone d'étude « Van Praet ». Source : Arter pour Stratec/BRAT



# 9-8 Les priorités de (Bruxelles) Mobilité

## AVENUE DE LA REINE

- Au niveau paysager, l'avenue de la Reine présente une perspective historique importante depuis le canal sur l'église Notre Dame de Laeken et fait partie de l'axe royal plus global.
- Les priorités de mobilité pour les différents modes sont les suivantes:
  - Marche (QUARTIER):
    - Constats: pas agréable (manque d'espace, trafic important, vitesses élevées), manque de traversabilité
    - Opportunités : bordure de parc, éléments patrimoniaux (église)
  - Vélo (CONFORT):
    - Constats: pas de piste cyclable ou trop étroite, parcours discontinu, obstacle: tunnel
    - Proposition: récupérer de l'espace pour pistes cyclables séparées
    - Problème: la réduction à 3 bandes ne permet probablement pas la création de 2 pistes cyclables unidirectionnelles dans le tunnel. Des autres options sont à étudier (piste bidirectionnelle, piste en surface)
  - TC (CONFORT, QUARTIER): pas d'enjeux spécifiques
  - Auto (PLUS)
    - Constat: entrée de ville importante (4 bandes + 3 bandes locales (auto + tram) + 2 bandes stationnement)
    - Proposition: réduction de l'entrée de ville à 3 bandes (2 bandes entrée + 1 bande sortie)
  - Poids lourds (QUARTIER): poids lourds pas prévus, notamment suite à une hauteur sous-pont de 3,9m.

### Répartition de l'espace Av. de la Reine

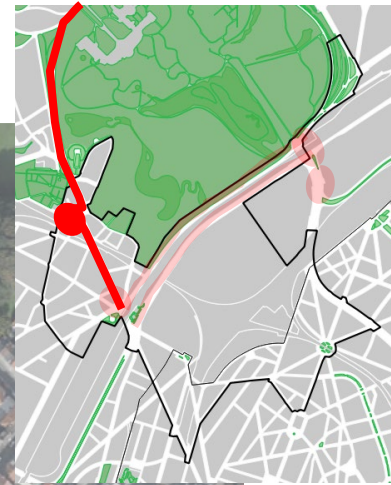


Source: perspective.brussels

## Barrière urbaine Avenue De la Reine



Source: perspective.brussels



## 9-9 Les enjeux de mobilité

- **Les habitants du périmètre ont un profil très piéton**, aussi bien du côté de Vieux-Laeken qu'à Schaerbeek, même si les aménagements de voirie ne sont pas adaptés à cette réalité. Un manque d'espace et de qualité des aménagements se fait sentir dans les différentes parties.
- Même si plusieurs infrastructures cyclables ambitieuses sont en préparation, actuellement **les aménagements pour vélo** sont insuffisants et peu qualitatifs. En conséquence, le taux d'utilisation du vélo est très bas.
- Une **pression forte sur l'espace public vient de la voiture**, aussi bien le trafic de transit en lien avec l'entrée de ville importante que le stationnement. Le périmètre du CRU 8 est traversé par plusieurs axes routiers qui mettent sous pression la qualité de vie. Le taux d'occupation élevé du stationnement en voirie résulte en circulation supplémentaire et une frustration des habitants avec voiture. À première vue, le potentiel de mutualisation hors voirie semble limité, hormis peut-être là où des entreprises disposant de beaucoup de parking se situent à proximité des îlots habités (pe. quartier Masui).
- **La logistique joue un rôle important dans le périmètre** (Mabru/CEFL, Docks, rue Marie-Christine). Un accompagnement des réflexions par rapport à son optimisation et la limitation des nuisances sont nécessaires.

## 9-9 Les enjeux de mobilité

- **Les fractures liées aux autres grandes infrastructures de mobilité routière, les voies ferrées et le canal doivent être atténuées** en vue d'une meilleure intégration des tissus urbains qui les entourent.
- Une partie du périmètre du CRU fait partie de la zone du canal, pour laquelle **des principes d'aménagement paysagers ont été définis dans le Beeldkwaliteitsplan (BKP)**. En conséquence, des réaménagements des voiries et espaces publics devront s'inscrire dans ces ambitions.
- **L'avenue de la Reine et le carrefour De Trooz** sur lequel elle débouche, sont une vraie fracture urbaine entre deux quartiers de Vieux-Laeken. Une refonte complète s'impose, aussi bien en fonction de sa traversabilité et la convivialité de l'espace public, qu'en vue d'améliorer la place des modes actifs sur l'avenue.
- **Les liens est-ouest sont à renforcer**, par la restructuration / l'animation / l'activation de l'axe Reine / De Trooz, de l'axe Van Praet et des plus petites connexions entre Vieux-Laeken et Colignon.
- Il est important de **lier entre eux les différentes ambitions de rénovation dans une vision intégrale**: le rééquilibrage au niveau de la répartition des voiries en fonction des quartiers apaisés, un aménagement qualitatif des espaces publics et la rénovation urbaine du bâti, y compris des fonctions publiques.
- Beaucoup de projets de réaménagement et de développement sont déjà en préparation dans et aux alentours du périmètre (Rue Claessens, projet Avenue Van Praet, L28, passerelles FEDER, ZIR4...). Une bonne **coordination avec les projets en cours s'impose** au CRU 8.

## 10- Environnement



© [www.karinborghouts.be](http://www.karinborghouts.be)

Domaine Royale, <https://www.monarchie.be/fr/patrimoine/serres-royales-de-laeken>

# 10-1 PRDD

- Plusieurs continuités vertes sont indiquées dans le PRDD :  
 Rue Masui (prolongée) qui traverse la Senne par le pont Vierendeel. Le chemin continue :
  - par la Rue des Palais Outre-Ponts
  - tout droit pour rejoindre l'Avenue de la Reine
  
- Une promenade verte est aussi indiquée le long de la R21 et contourne le Domaine royal de Laeken.
  
- Emplacement à étudier en vue de créer un nouvel espace vert est présent dans la zone industrielle au bord du canal.
  
- Autre emplacement situé dans le sud du Vieux Laeken Est.
  
- Emplacement à étudier dehors de la zone d'étude (mais est repris dans le POT) au niveau du quartier Maritime.

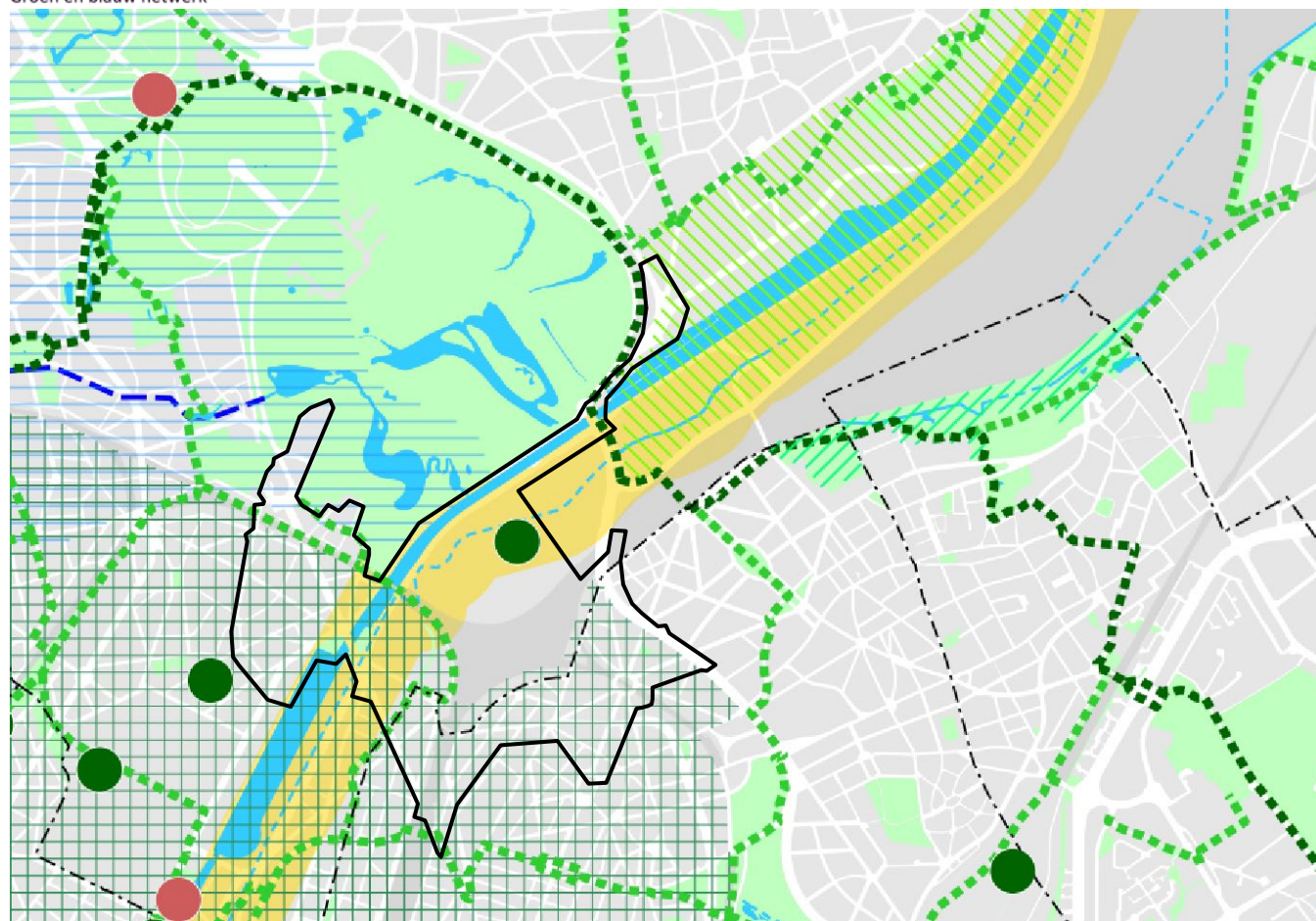
Maillages Vert et bleu

Carte 3 Kaart

Groen en blauw netwerk

Plan Régional de  
Développement Durable

Gewestelijk Plan voor  
Duurzame Ontwikkeling



Généralités	Algemeen	Maillage vert	Groen netwerk	Maillage bleu	Blauw netwerk
Limite régionale	Gewestsgrens	Continuité verte	Groene verbinding	Cours d'eau à ciel ouvert	Open waterloop
Limite communale	Gemeentegrens	Promenade verte	Groene wandeling	Cours d'eau voûtés	Overwelfde waterloop
Réseau viaire	Wegennet	Nouvel espace vert à créer, emplacement à étudier	Nieuw aan te leggen groene ruimte, locatie te bestuderen	Etangs	Vijvers
Eau	Water	Pôle récréatif régional	Gewestelijke recreatiepool	Reconnexion des cours d'eau	Heraansluiting van waterlopen
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)	Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)	Renforcement de la connectivité du réseau écologique	Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk	Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau	Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen
Chemin de fer	Spoorweg	Sites semi-naturels à protéger et revaloriser	Te beschermen en op te waarderen half-natuurlijke gebieden	Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne	Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad
		Zone prioritaire de verdoement	Prioritaire zone voor begroening		
		Espace ouvert structurant	Structurende open ruimte		

# 10-2 Hydrographie

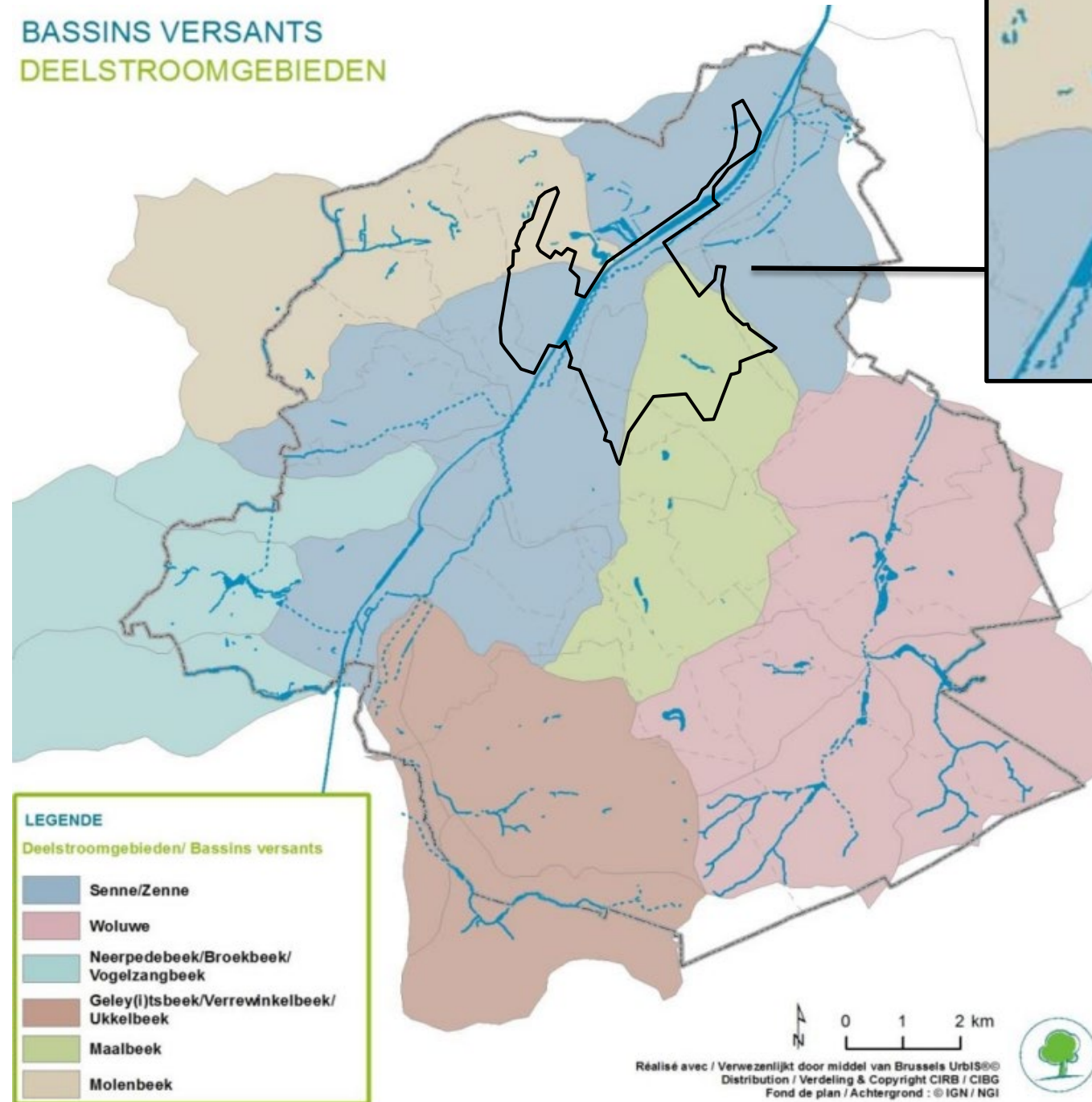
Le POT se situe sur 3 bassins distincts:

- Senne (majoritairement)
- Maelbeek
- Molenbeek (au nord-ouest)

Les zones d'eau sont présentes sous plusieurs formes :

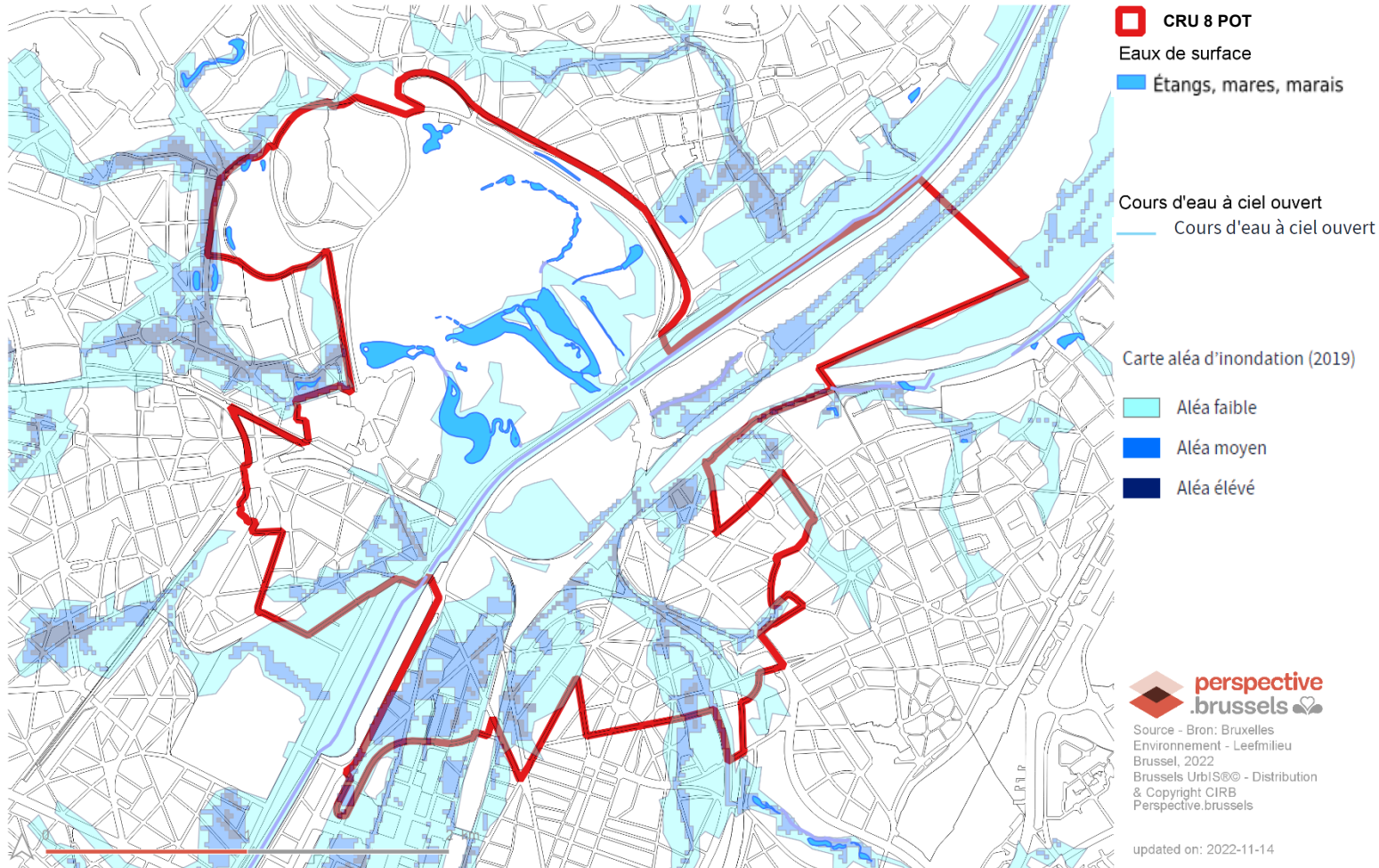
- des étangs dans le Domaine royal de Laeken;
- le canal, qui traverse la zone d'étude ;
- un cours d'eau (Senne) est ouvert uniquement entre l'Avenue de Vilvorde et le canal. Le reste du cours d'eau est vouté.

## BASSINS VERSANTS DEELSTROOMGEBIEDEN



# 10-2 Hydrographie

## Hydrographie et risque d'inondation



- Plusieurs parties du POT se situent en zone de risque d'inondation :
  - Quartier Nord,
  - Quartier de la Gare de Schaerbeek
  - Partie est du Vieux Laeken,
  - Le long du canal sur la rive gauche

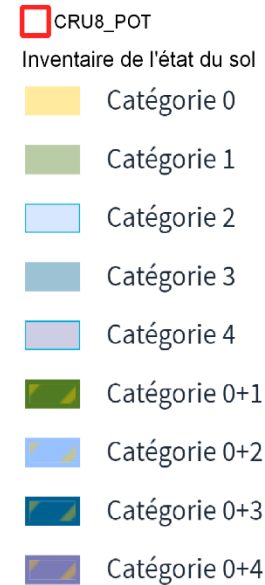
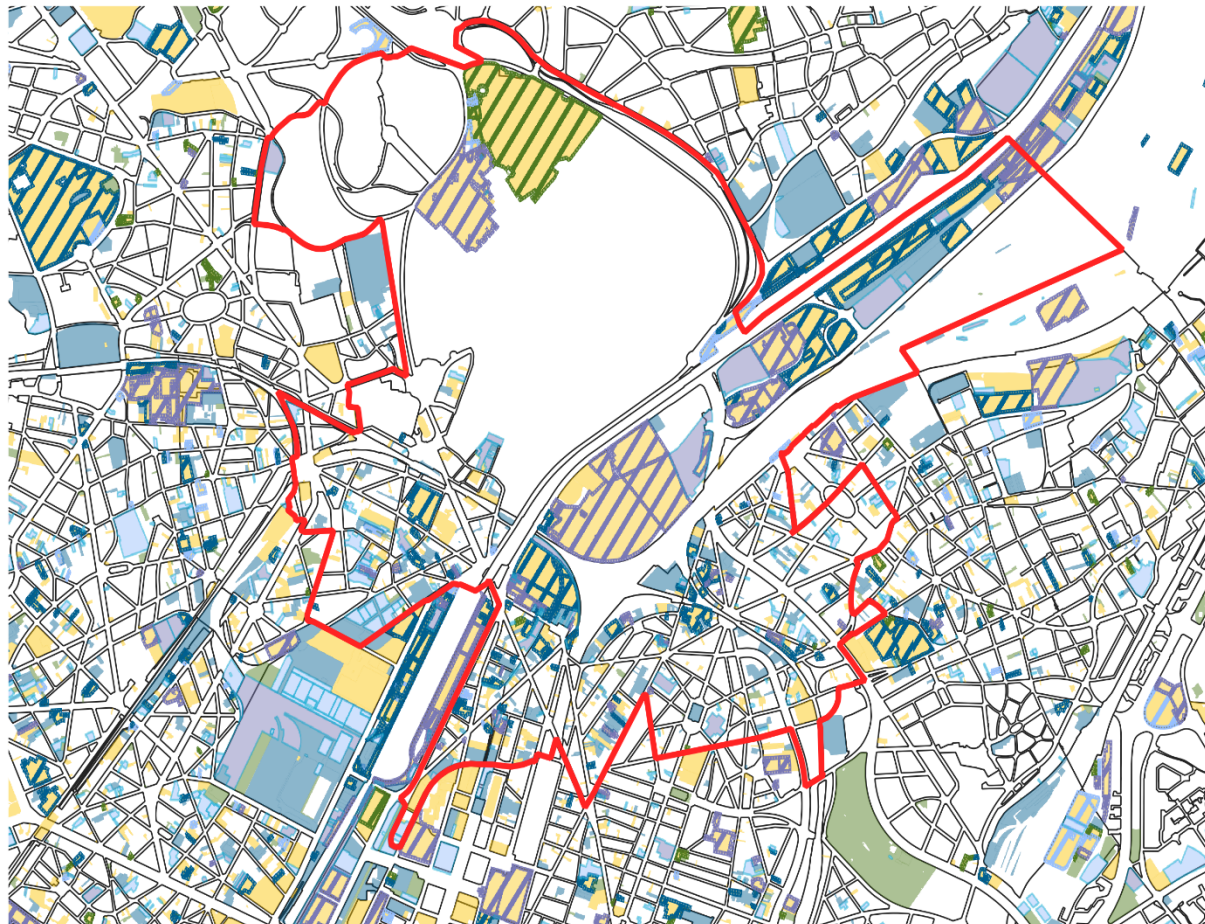
Les zones à risque se trouvent en basse altitude, proches du canal et sont surtout très urbanisées. Ce qui accentue le risque d'inondation.

- Le CRU doit anticiper les interventions liées au changement climatique.

# 10-3 Pollution du sol : état

## Etat du sol - Bodemtoestand

Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022



Source - Bron: Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022  
Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB

updated on: 2022-11-14

- Parcelles avec un état du sol varié: plusieurs sites sont potentiellement pollués et nécessiteront donc une étude de sol.
- En fonction des projets et du programme du futur CRU, il faudra prendre en compte l'état de pollution du sol.

0. Parcelle potentiellement polluée : tout terrain sur lequel était ou est présente une activité à risque ou de la pollution. Il y a deux possibilités : la parcelle n'a jamais fait l'objet d'une reconnaissance de l'état du sol (RES), l'équivalent d'une ROS (reconnaissance d'orientation du sol), la première phase d'une étude de sol, si une RES a bien été réalisée, mais une activité à risque s'est poursuivie après cette RES (une nouvelle pollution est donc possible).

1. Parcelle non polluée : une RES a été réalisée et aucune pollution n'a été décelée.

2. Parcelle légèrement polluée sans risque : une RES a été réalisée, mais les valeurs d'intervention n'ont pas été dépassées.

3. Parcelle polluée sans risque : une RES, une étude détaillée et une analyse de risques ont été réalisées et il y a des dépassements de la valeur d'intervention, mais aucun assainissement n'est nécessaire (bien que des restrictions d'utilisation soient possibles).

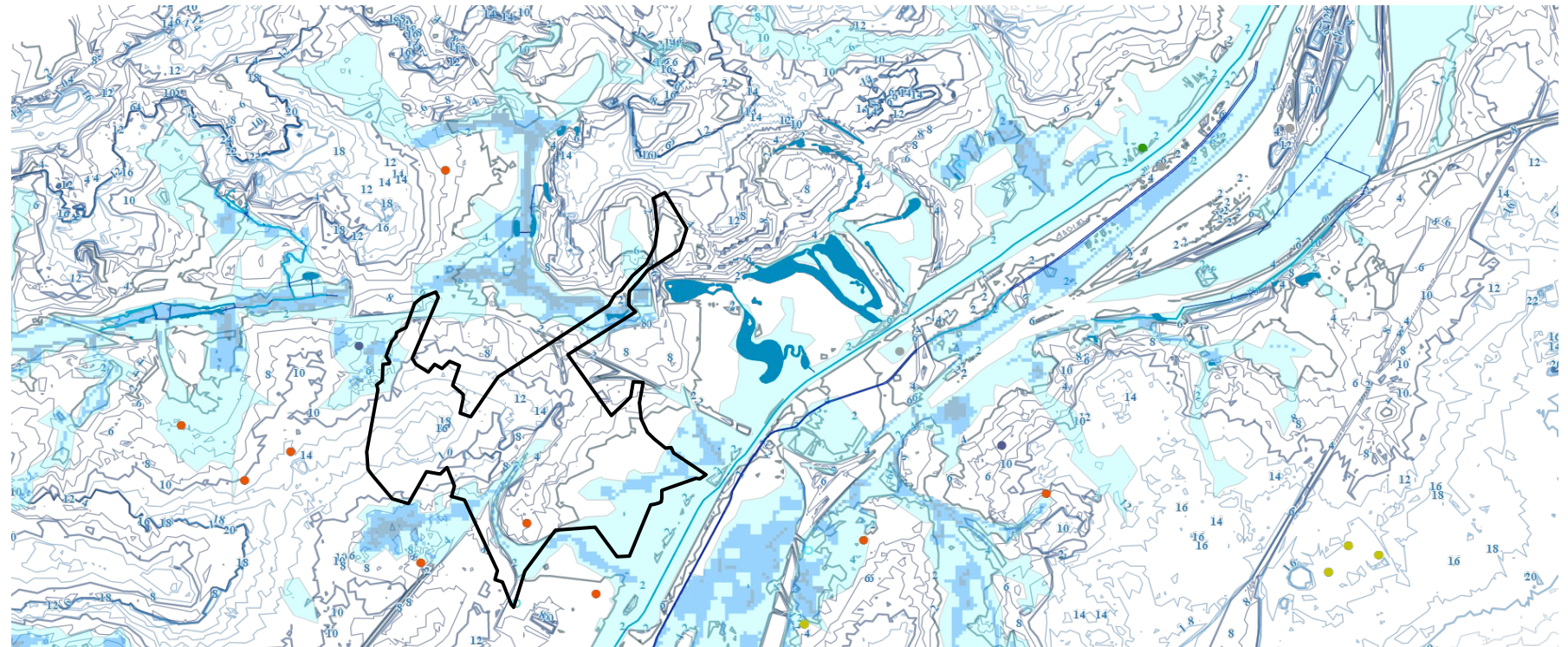
4. Parcelle polluée en cours de traitement : une RES a démontré des dépassements des valeurs d'intervention et il faut soit des études complémentaires (étude détaillée des projets d'assainissement...) soit un assainissement.





# 10-4 Infiltrasoil

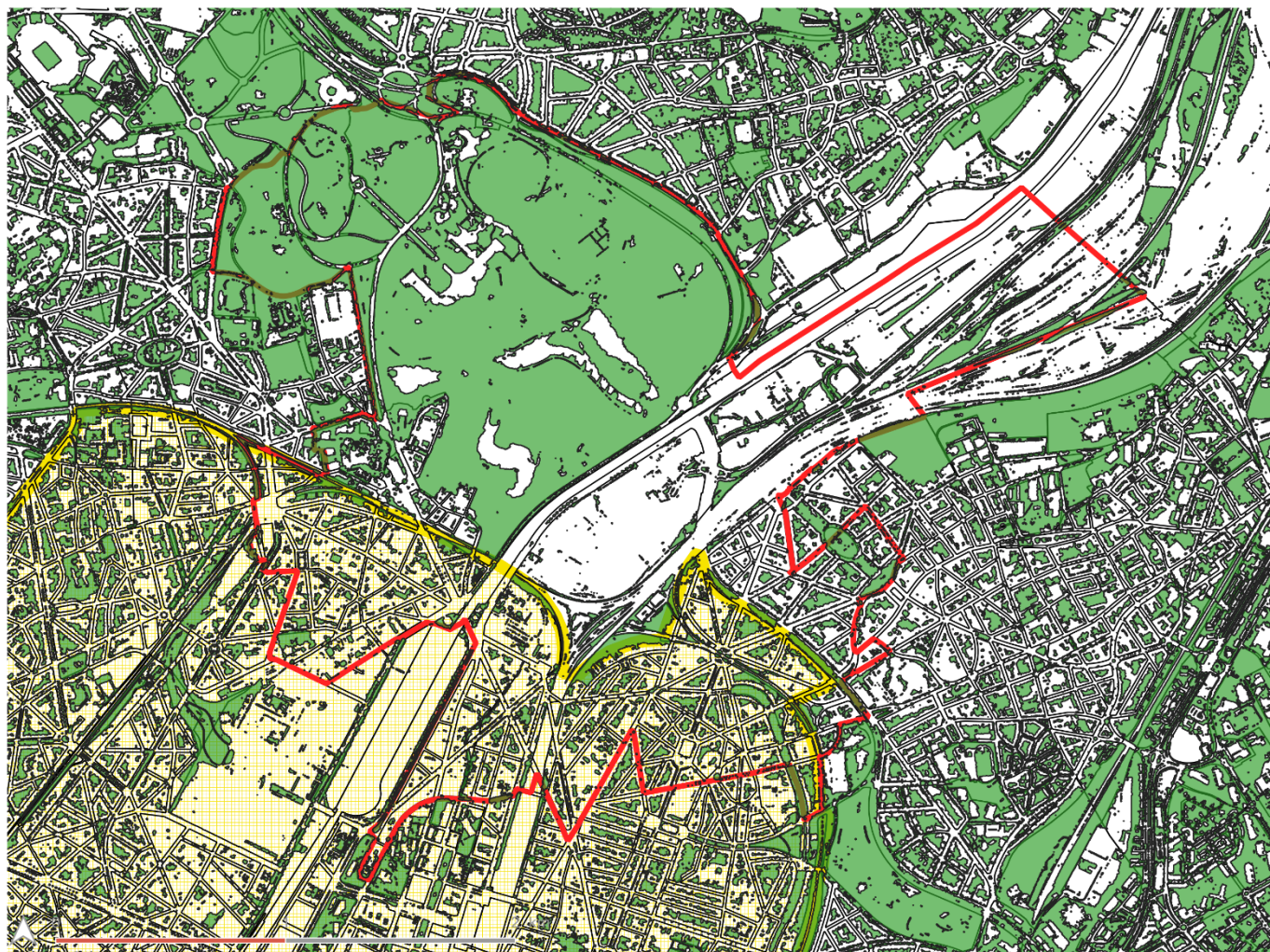
- Outil pour faciliter l'analyse, par parcelle, des possibilités d'infiltration de l'eau pluie;
- L'outil synthétise une série d'informations, permettant de répondre aux questions telles que :
  - Quelles sont les dispositions réglementaires ? Quelle est la réglementation de gestion des eaux pluviales?
  - Y a-t-il des éléments sensibles situés à proximité ?
  - Hydrogéologie et risques d'inondation; à quelle profondeur devraient être placés les ouvrages de gestion des eaux pluviales ?
  - Est-ce qu'il existe des primes pour réaliser des projets de perméabilisation du sol ?
  - ...
- Cet outil pourrait être utilisé une fois que les projets de la programmation seront définis et localisés.



Source: Bruxelles Environnement, 2022, <https://geodata.environnement.brussels/client/infiltrasoil/home>

# 10-5 Espaces verts et biodiversité

## Degré de végétalisation - Mate van vegetalisatie



- Végétation
- CRU8\_POT
- Zone prioritaire de verdoiem (PRDD)



Source - Bron: Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022.  
Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB Perspective.brussels

updated on: 14/11/2022

La zone de verdoiem est issue du PRDD (2018). La zone prioritaire est représentée en jaune sur la première carte.

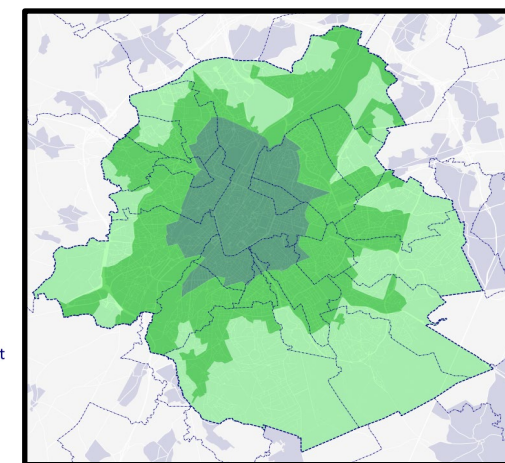
Le degré de végétalisation (et donc de perméabilité) des îlots est faible dans le POT et la zone d'étude avec exception du Domaine royal.

Le POT et la zone d'étude se situent majoritairement dans la zone de verdoiem prioritaire.



- Zones de verdoiem
- Zone prioritaire de verdoiem
- Zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlot
- Zone de protection de la ville verte de seconde couronne

- Vergroeningszones
- Prioritaire zone voor begroening
- Zone met versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken
- Zone met bescherming van de groene stad in de tweede kroon

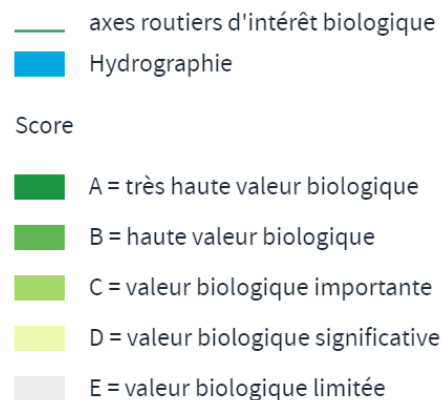


## 10-5 Espaces verts et biodiversité

### Carte d'évaluation biologique

Dans le POT:

- Le **Domaine royal** possède une très haute valeur biologique.
- D'autres parties se situent dans des **zones de valeur biologique significative** comme le long du canal ou encore la zone entre le pont Van Praet et le square Trooz, et le cimetière de Laeken.
- Le parc Sobieski au nord-ouest du Domaine royal est également **une zone de valeur biologique importante et une partie de haute valeur biologique**.
- Le long des **voies ferrés**, une partie est de haute valeur biologique.



Source: Bruxelles Environnement, Dernière mise à jour le 27/06/2022

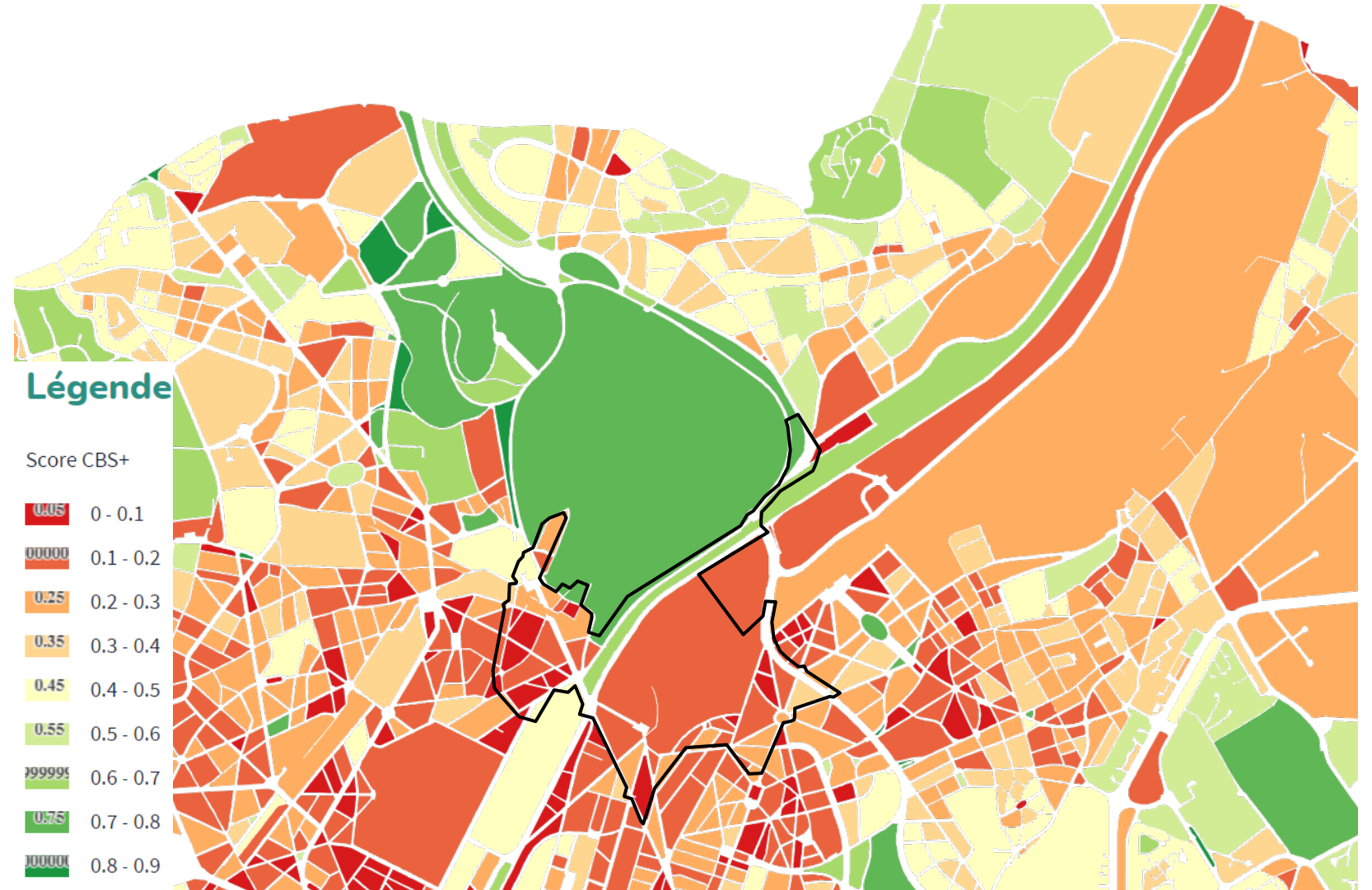
# Coëfficiënt du potentiel de biodiversité par surface (CBS+)

Estimation du score de coefficient du potentiel de biodiversité par surface (CBS+) pour chaque îlot bâti;

Le CBS+ varie entre 0 et 1. Plus le CBS+ est élevé, plus la surface est végétalisée, et inversement.

Dans le POT :

- Le Domaine royal, les parcs autour et la partie du canal au nord du square Trooz ont avec un score CBS+ élevé (+0,5).
- La plupart des parcelles ont un score très bas, entre 0 et 0,2.
- Les parcelles à score moyen sont le cimetière ou la partie du canal au sud de square Trooz (0,4-0,5).



Source: Bruxelles Environnement, 2022

# 10-5 Espaces verts et biodiversité

## Réseau écologique bruxellois

Dans le POT:

- Le Domaine royal de Laeken est une zone de développement importante (fait partie du POT mais pas de la zone d'étude).
- Le long des voies ferrées se situe une zone de développement.
- Les zones de liaison se font rares. Elles se trouvent dans le haut du Vieux Laeken Est et aux alentours du Domaine royal.
- Zones écologiques ou de liaison inexistantes dans le quartier Colignon.

- Réseau écologique
- Zones de développement
- Zones de liaison
- Promenade verte
- Continuités vertes (PRDD)



Source: Bruxelles Environnement, Dernière mise à jour le 07/12/2021

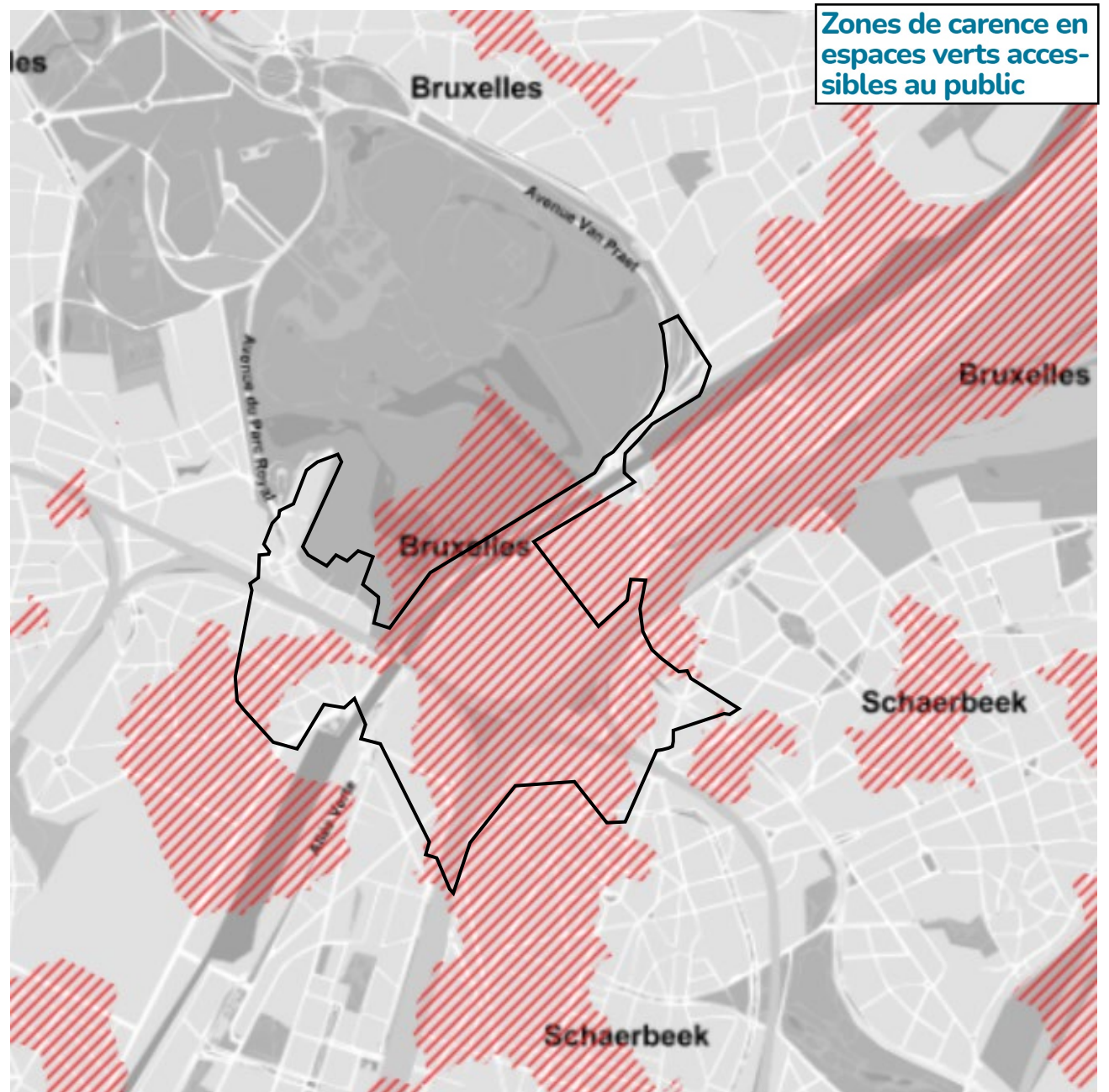
# 10-5 Espaces verts et biodiversité

- Presque tout l'ensemble de la zone d'étude souffre de carences en espaces verts accessibles aux habitants de la Région.
- Les communes de Schaerbeek et Bruxelles-Ville sont les plus touchées par ce phénomène sur tout l'ensemble de la Région.

## Zone de carence

Les espaces verts pris en compte sont accessibles de droit avec plus de 50% de couverture végétale et aménagés pour l'accueil du public.

Les zones de carence sont situées à plus de 200m d'un espace vert < 1ha ou à plus de 400m d'un espace vert > 1 ha. Ces distances correspondent à des cheminements réels jusqu'aux entrées de l'espace vert (pas à vol d'oiseau).

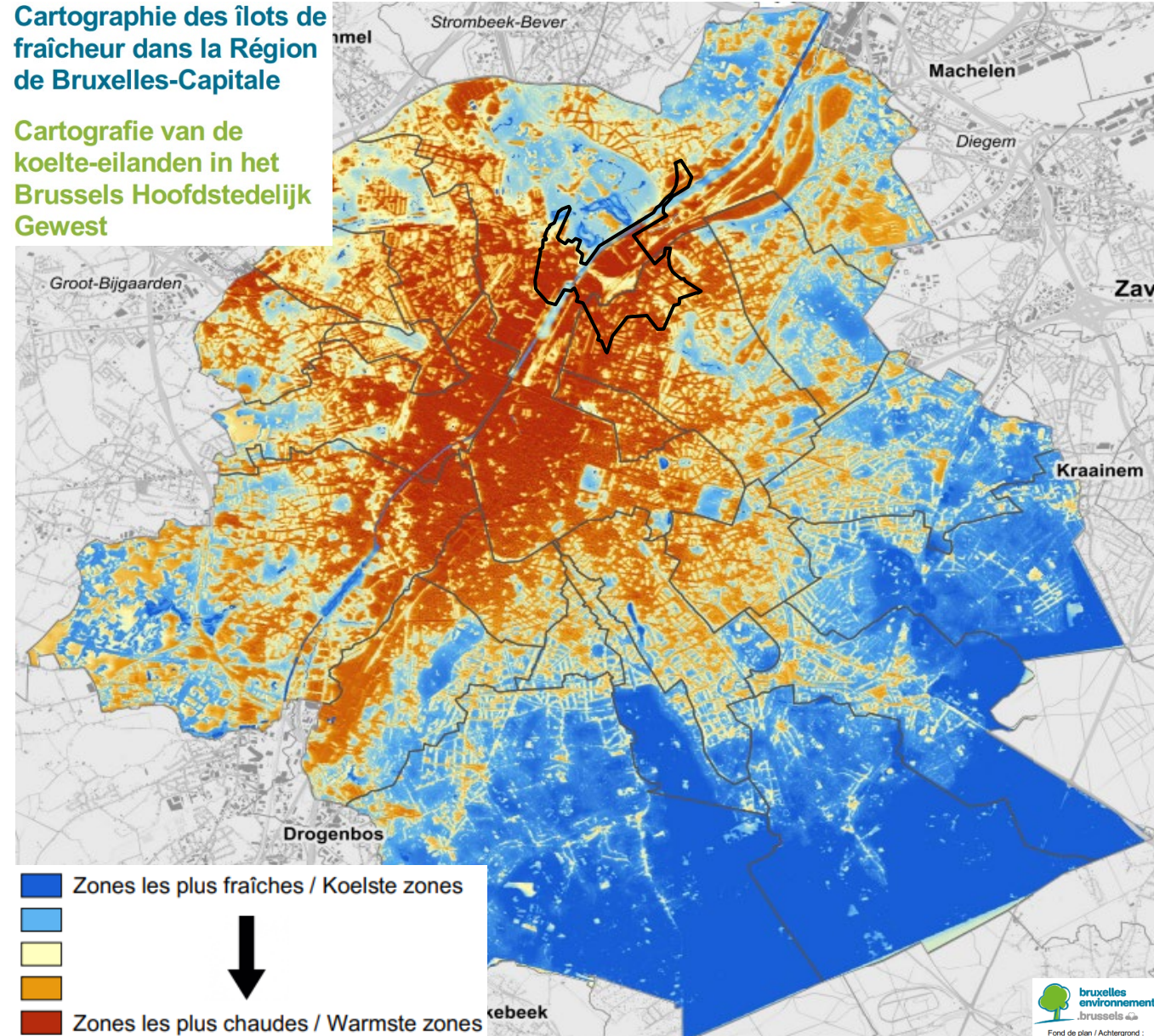


# 10-6 Cartographie des îlots de fraîcheur en RBC

- Toute la zone d'étude se trouve dans une zone d'îlots de chaleur les plus 'chauds', endroit très urbanisé avec peu d'espaces naturels.
  - Seul le Domaine royal de Laeken est un îlot de fraîcheur → la possibilité de le connecter ou de créer un réseau écologique pour atténuer les îlots de chaleur environnants devra être étudiée.
- Importance de végétaliser la zone (cf. *espaces verts et biodiversité*).

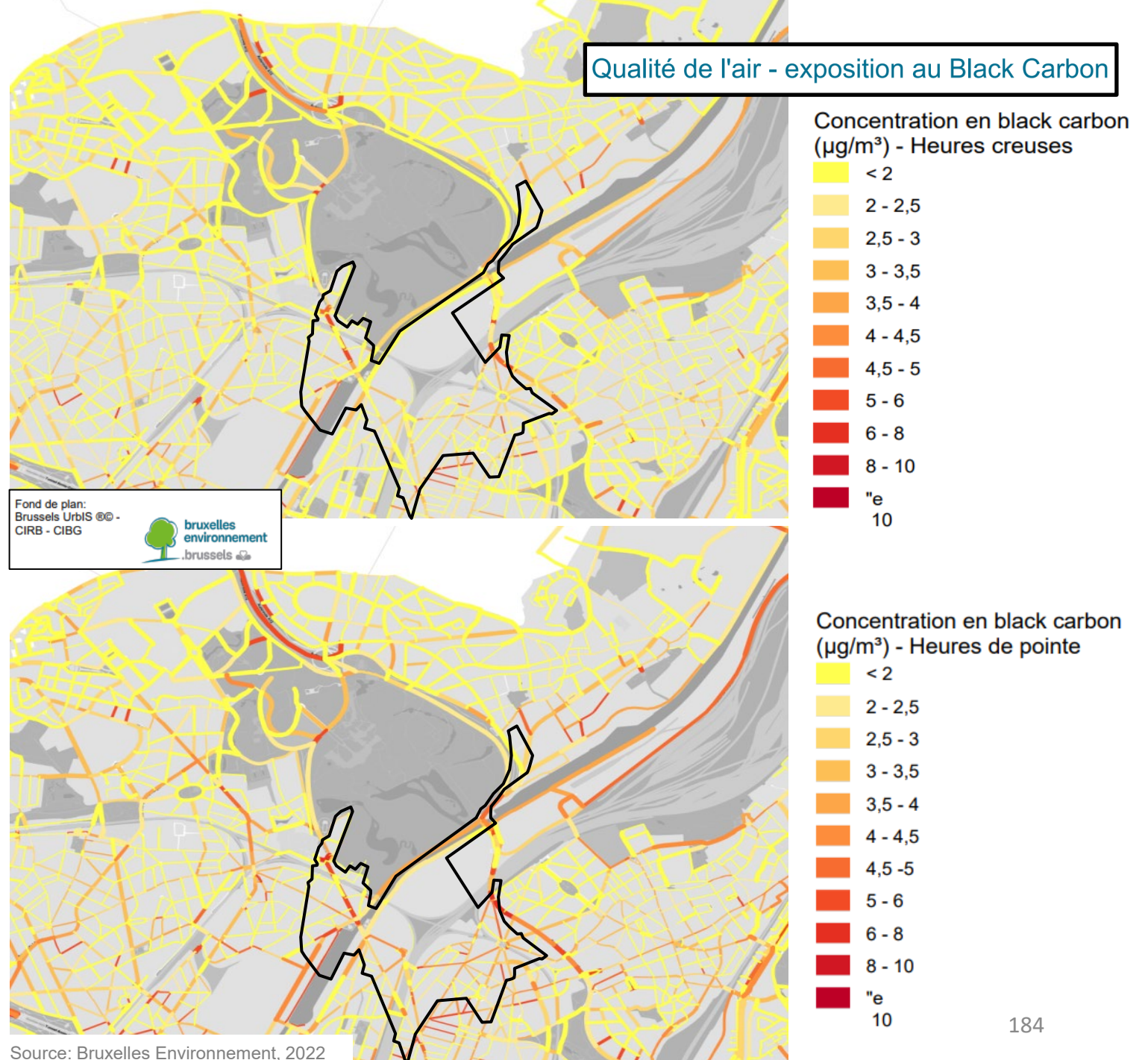
Cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale

Cartografie van de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



# 10-7 Pollution de l'air

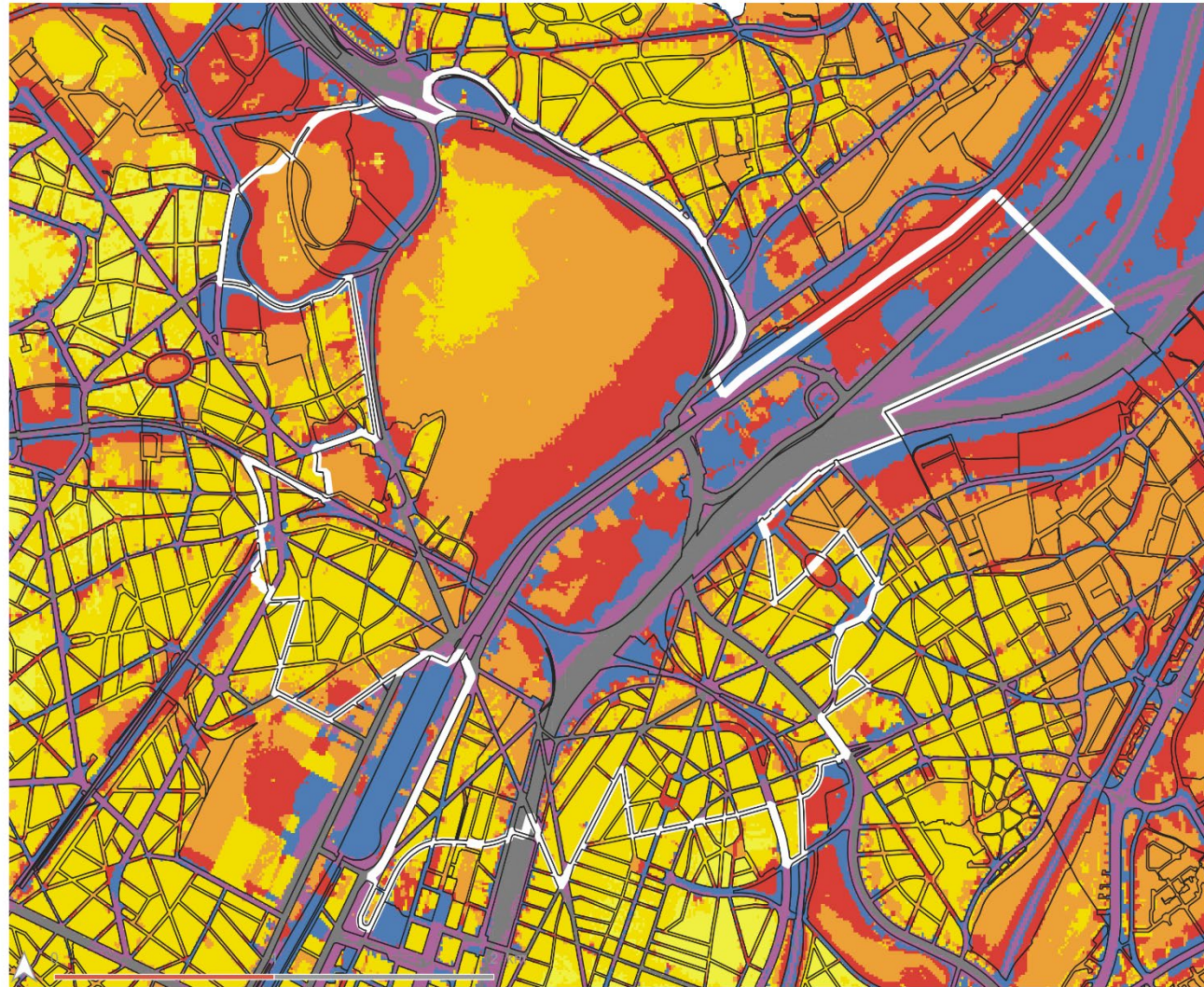
- Pollution de l'air très marquée sur les axes routiers importants tels que la Chaussée de Vilvorde, l'Avenue de la Reine, la R21 et l'Avenue de Vilvorde.
- Les routes longeant le canal engendrent aussi une concentration élevée en *black carbon* (particules fines et ultrafines).





# 10-8 Exposition au bruit

## Bruit Multi-exposition - Multi-blootstellinglawaai (2016) Lden



Analyse des différentes sources de bruit :

- Voie ferrée : nuisances importantes le long des axes. Très bruyant au niveau de la grande intersection des rails.
- Routes : Les grands axes sont extrêmement bruyants : Avenue de la Reine, Chaussée et Avenue de Vilvorde, Avenue Van Praet. Les axes de plus petite taille le sont tout autant : alentours du Parc du Hamoir, Place Eugène Verboekhoven.
- Avions : La zone est touchée par le bruit du trafic aérien à hauteur d'environ 50 à 55 dB en journée.

**Conclusion** : La carte multi-indicateur démontre que le bruit est une forte nuisance dans la zone d'étude:

- Les endroits très calmes ( <45 dB ) sont inexistantes.
- Presque toute la partie au Nord du square Trooz est considérée comme bruyante (>60dB).
- Les quartiers résidentiels sont les plus calmes mais ils subissent néanmoins du bruit (entre 45-55dB).

# 10-8 Exposition au bruit

## Carte des zones de confort à **protéger** :

- Les zones dites « à protéger » sont des quartiers résidentiels ou des espaces verts dans le quartier Vieux Laeken Est et qui sont souvent entourés par de grands axes routiers.

## Carte des zones de confort à **créer** :

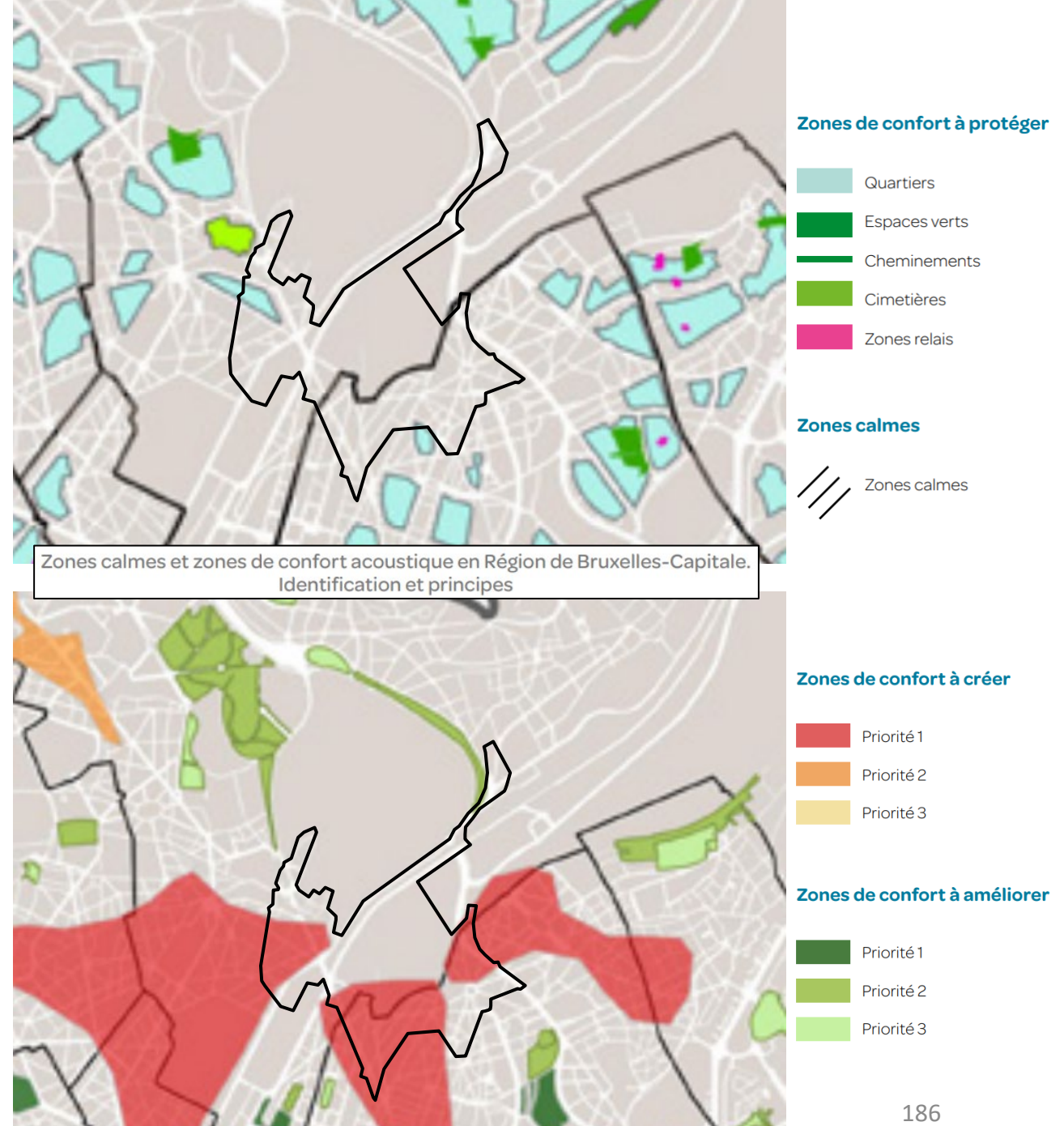
**■** Priorité importante à la création de zones de confort dans tout le Vieux Laeken Est, le haut du Quartier Nord, une partie du quartier Colignon, le quartier de la Gare de Schaerbeek.

**■** Les zones vertes autour du Domaine royal font partie des zones de confort sonore à améliorer (priorité 2). Endroit où il y a une forte présence d'axes routiers.

*Pour rappel, la mesure 20 du plan Quiet.brussels, adopté le 28 février 2019, prévoit de réaliser des zones de confort acoustique ou Q-zones : moins de 55 dB(A), notamment :*

- dans les contrats de rénovation urbaine, en particulier dans les quartiers qui présentent une carence en calme.
- dans les espaces verts bruxellois, en particulier les zones à améliorer.

→ Le CRU 8 entre totalement dans ces conditions.



# 10-8 Exposition au bruit

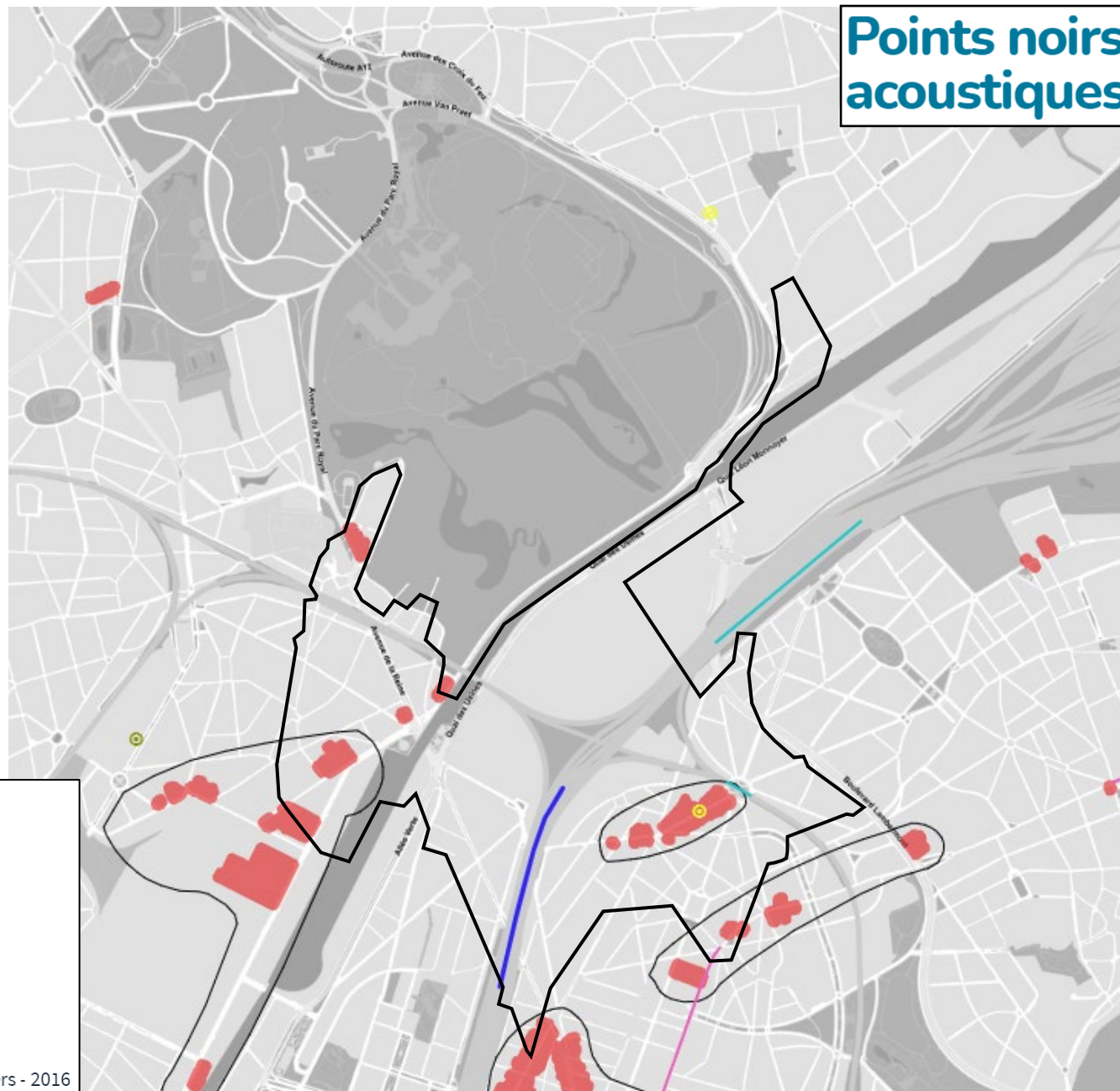
Points noirs = zones habitées où il y a une concentration de sources de bruits *et/ou* un nombre élevé de plaintes liées au bruit.

**■** Points noirs routiers concentrés dans le haut du quartier Maritime et une partie du Vieux Laeken Est. La rue Van Oost est particulièrement ciblée par des plaintes liées au bruit (2014). La Chaussée de Haecht est également un point noir acoustique important.

**—** Nuisances sonores dans le haut du Quartier du Brabant lié au trafic ferroviaire (2016).

## Article 10

Référence à l'article 10 de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.



Source: QUIET.BRUSSELS, Bruxelles Environnement, 2019

# 10-9 Énergie

- Le POT a un parc immobilier vieillissant, la performance énergétique n'est pas optimale et n'entre pas dans les objectifs de la Région en termes d'économies d'énergie. Pour la commune de Schaerbeek par exemple +/-70% des logements ont un PEB « E, F ou G ». Ce qui veut dire que la majorité des logements y ont une performance énergétique mauvaise et se situe en dessous de la moyenne régionale. Il est entre autre recommandé d'isoler des toitures ou de façades des logements. Des coopérations et cofinancements par le biais de Renolab ID ou Renovas (Schaerbeek) sont à chercher.
- Le secteur du bâtiment représente 60% des émissions directes de CO2 de la Région. Une stratégie de réduction doit se mettre en place :
  - Rénovation lourde des logements sociaux (objectif de 100kW/m2.an pour le résidentiel)
  - Priorité à donner à la rénovation plutôt qu'à la démolition
- Le potentiel d'énergie solaire du périmètre peut se réaliser avec l'aide de Bruxelles Environnement. Dans le POT, la très grande surface de toiture du site MABRU est déjà équipée de panneaux PV.



Source: [Inauguration du premier parking solaire de Belgique - Mabru](#)

# Conclusions et enjeux environnementaux

- **Carences en espaces verts importants** dans la quasi-totalité de la zone d'étude.
  - Valoriser au maximum les intérieurs d'îlots, les toitures et améliorer les espaces verts existants;
  - Créer de nouveaux espaces verts, si possible, et des liaisons vertes entre les grands ou petits espaces verts... afin de contrer ces carences et également l'effet « îlot de chaleur ».
  - Revaloriser et créer des espaces verts le long des axes routiers/ferroviaires et prolonger le parc de la Senne vers l'autre rive du canal.
  - Se questionner sur l'ouverture du Domaine royal au public pour permettre une accessibilité à un grand espace vert pour toute la zone. Qu'est-ce que cela provoquerait en termes d'infrastructures, de sécurité et de préservation de la biodiversité?
- **Les nuisances sonores et la pollution de l'air** s'observent principalement autour des grands axes routiers. Il faut trouver des leviers pour améliorer ces axes (limitation de vitesse, aménagement pistes cyclables, verdurisation, ...). Prévoir des espaces tampon ou des zones de recul entre les sources de bruit (les routes) et le logement.
- **Analyser les potentiels** de création de zones calmes spécifiquement liées au besoin de s'isoler ponctuellement du bruit de la ville, d'îlots de fraîcheur, de production d'énergie durable collective, de qualité de l'air, d'économie urbaine, de logistiques alternatives et d'économie circulaire.
- **Améliorer l'isolation d'un parc immobilier** vieillissant pour être en phase avec l'objectif d'atteinte d'un niveau moyen C+ de PEB d'ici 2050 (PEB moyen actuel : entre F et G) et de prise en compte de la performance énergétique des nouveaux bâtiments.
- Mettre en place une **gestion intégrée des eaux pluviales** (cf. Maillage pluie en RBC) afin de limiter l'effet de l'imperméabilisation et de favoriser les techniques compensatoires qui visent à intégrer l'eau de pluie dans le paysage urbain. Mettre en place des dispositifs qui participent à la restauration du cycle naturel de l'eau en amont du réseau hydrographique naturel, une gestion des eaux de pluie « à la source », déconnectées du réseau d'égouttage des eaux usées. Viser l'intégration de ce traitement dans le milieu naturel ou le bâti aussi bien dans l'espace public (voiries, places, plaines de jeux, parcs, ..) que dans l'espace privé (bâtiment, parcelle).
- Analyser et étudier les opportunités de **créer une communauté d'énergie** ensemble avec Bruxelles Environnement et d'autres acteurs de la zone d'étude.

## 11- Enjeux transversaux et conclusions



Vue de le restaurant de Maison de la création - Site Gare, perspective.brussels

# Ruptures et centralités

- Plusieurs fractures et ruptures urbaines, comme le domaine royal, les axes routiers, le canal, le chemin de fer et les grandes parcelles à vocation économique, morcellent le territoire du CRU 8. Les quartiers habités qui se trouvent aux abords de la zone d'étude sont divisés par ces infrastructures qui limitent fortement les connexions entre-eux. Les fractures liées aux grandes infrastructures de mobilité routière, les voies ferrées et le Canal doivent être atténuées en vue d'une meilleure intégration des différents tissus urbains qui les entourent et de reconnecter les quartiers et ses habitants. Les liens et traversées est-ouest sont à renforcer.
- Les extrémités des deux communes Bruxelles Ville /Laeken et Schaerbeek se rejoignent dans la zone d'étude. Les centralités des communes se trouvent en dehors de la zone d'étude (mais pour une partie dans le POT), ceci se reflète dans une faible présence des équipements de proximité pour la population dans la zone d'étude. Le POT comprend néanmoins plus d'équipements, en particulier dans les NIL's autour des places Colignon et Bockstael. Quelle rôle fonctionnel à donner à la zone d'étude ? Veut-on et peut-on en faire une nouvelle centralité?



Quai des Matériaux, vue sur le mur autour du domaine royal, voiries, canal et les voies de tram, perspective.brussels

# Fonctions urbaines

- Soutenir/conforter et confirmer les activités économiques présentes sur le territoire. Accompagner les activités économiques dans la transition vers une économie plus circulaire. Tisser des liens entre les activités économiques autour du Canal et les habitants peu qualifiés en recherche d'emploi dans les quartiers aux alentours. S'interroger sur la mixité fonctionnelle souhaitée entre fonction résidentielle et économique. Quel futur pour la ZEMU dans la zone ?
- L'habitat est de qualité moyenne et le territoire est confronté à un déséquilibre de l'offre en logement public entre l'est et l'ouest avec un manque toujours marqué de logements sociaux tandis que la population reste majoritairement défavorisée. Il serait nécessaire de renforcer cette offre et de veiller à une répartition plus équilibrée au sein du territoire.



Vue sur les parkings de MABRU, perspective.brussels



# Mobilité, espaces publics et cadre de vie

- La zone est dominée par une forte présence de la voiture dans l'espace public et le tissu urbain de manière générale. On observe une pression forte du trafic (de transit), et une pression sur le stationnement. Il est nécessaire de réconcilier les déplacements à mobilité active avec les déplacements logistiques et de réaménager l'espace public dans ce sens.
- Améliorer le cadre de vie des quartiers en travaillant sur la propreté et la gestion des déchets tant pour les ménages que pour les acteurs économiques !



Trafic routier sur le Carrefour Trooz et déchets dans la Rue Stephenson, perspective.brussels

# Environnement

- L'espace public de séjour est très limité dans le tissu densément bâti du périmètre d'étude. Un potentiel se présente autour du Canal, selon les lignes directrices du BKP et à condition que la connexion avec les quartiers soit renforcée. Le parc du Domaine Royal présente un deuxième potentiel énorme dans ce cadre.
- La zone connaît des carences en espaces verts et subit par ailleurs des nuisances importantes tant par rapport au bruit qu'en terme de pollution de l'air et se situe dans une zone d'ilot de chaleurs. L'enjeu environnemental et climatique est majeur afin de maintenir ce territoire vivable.
- Travailler sur la présence de l'eau et la qualité paysagère et patrimoniale dans cette zone.



Vue sur le Canal à partir du square Trooz, perspective.brussels

# Gouvernement et processus

- Beaucoup de projets de réaménagement et de développement sont déjà en préparation dans et aux alentours du périmètre. Une bonne coordination avec les projets en cours s'impose au CRU 8.
- Vue l'ampleur de la zone d'étude, il faudra trouver des cofinancements et mettre en place une logique dans la stratégie d'investissements.
- Il est important de lier entre eux les différentes ambitions de rénovation dans une vision intégrale: le rééquilibrage au niveau de la répartition des voiries en fonction des quartiers apaisés, un aménagement qualitatif des espaces publics et la rénovation urbaine du bâti, y compris des fonctions publiques.



Équipement rue Stephenson, perspective.brussels

## 12- Bibliographie

# 12 - Bibliographie

## Documents disponibles sur internet :

- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Plan Régional de Développement Durable.Het gewestelijk ontwikkelingsplan*. Bruxelles: Perspective.brussels 2018  
FR : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>  
NL : <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen-en-handleidingen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-0>
- DÉCLARATION DE POLITIQUE RÉGIONALE :  
FR : [Microsoft Word - RBC\\_20190718\\_FR.docx \(parlement.brussels\)](#)  
NL : [Microsoft Word - BHG2019-2024\\_NL.docx \(parlement.brussels\)](#)
- BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN, BRUSSEL STEDELJKE ONTWIKKELING. *Plan Canal-Kanal*. Bruxelles, 2015  
FR : <https://canal.brussels/fr/plan-canal>  
NL : <https://canal.brussels/nl/kanaalplan>
- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du Territoire du canal Beeldkwaliteitsplan*. Bruxelles: Perspective.brussels, 2019  
FR : [https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/fr\\_bkp\\_hd.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/fr_bkp_hd.pdf)  
NL : [https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/bkp\\_nl\\_hd.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/bkp_nl_hd.pdf)
- BRUXELLES MOBILITE. Good-Move. Plan régional de mobilité 2020 – 2030. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. Brussels: Bruxelles-mobilité-Brussel Mobiliteit, 2021  
FR : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>  
NL : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>
- Stratégie régionale de transition économique 2022 – 2030 « Shifting economy » (2022) :  
FR : [https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-FR\\_092022.pdf](https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-FR_092022.pdf)  
NL : [https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-NL\\_092022.pdf](https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-NL_092022.pdf)

# 12 - Bibliographie

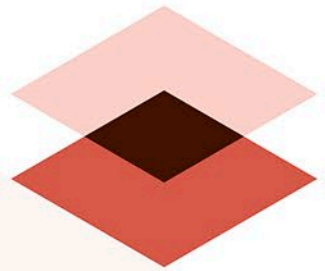
## Documents disponibles sur internet :

- PLAN D'URGENCE LOGEMENT RBC 2020-2024 :  
FR : [https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Plan-Urgence-Logement\\_DEF.pdf](https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Plan-Urgence-Logement_DEF.pdf)  
NL : [https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Noodplan-huisvesting\\_DEF.pdf](https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Noodplan-huisvesting_DEF.pdf)
- COMITE SCIENTIFIQUE DU LOGEMENT 2020 :  
FR : [https://perspective.brussels/sites/default/files/csl\\_fr\\_def2.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/csl_fr_def2.pdf)  
NL : [https://perspective.brussels/sites/default/files/wch\\_nl\\_def2.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/wch_nl_def2.pdf)

## Documents pas disponibles sur internet :

- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Van Praet West Report*. Bruxelles, juillet 2021
- BRUXELLES-MOBILITE/BRUSSELS MOBILITEIT; *Etude relative à la mise en œuvre de la spécialisation multimodale des voiries au nord de Bruxelles, ainsi que le long du canal entre la Port de Ninove et le Ring Nord*. Bruxelles, juillet 2020
- M.A.S. Master in Market Research in opdracht van PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Onderzoek naar de perceptie van de inwoners over hun buurt –Cru 8 & Prison. Resultaten passantenenquête en focusgroep*. Brussel, december 2022

# 13- Annexes



**perspective**  
**.brussels** 

[www.perspective.brussels](http://www.perspective.brussels)

Bureau bruxellois de la planification / Brussels Planningsbureau