

MAXIMILIEN-VERGOTE

- • ETUDE DE DEFINITION



Jan 2018

Auteur : perspective.brussels - Bureau Bruxellois de la Planification (BBP)

situé au 59 rue de Namur, 1000 Bruxelles

Étude réalisée par le Département Connaissance territoriale sous la direction de Gert Nys avec Fanny de Smet, Veronica Pezzuti et Elsa Coslado ;

en collaboration avec le Département Stratégie territoriale sous la direction de Tom Sanders, avec Jan Ackenhausen, et avec l'IBSA sous la direction d'Astrid Romain, avec Amynah Gangji et Xavier Dehaibe

Réalisation : 2017

Cadre : Réalisé pour l'élaboration du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) «Maximilien-Vergote » et de son Etude sur les Incidences Environnementales. Cette étude est un document technique qui fait un état de lieux et définit les grands enjeux de ce PAD, Une synthèse de l'étude est disponible ici : <http://perspective.brussels/>

Coordinatrices :

Elsa Coslado et Veronica Pezzuti sous la direction de Gert Nys.

Contacts :

ecoslado@perspective.brussels vpezzuti@perspective.brussels

Nota : la mise en page de ce document est conçue pour une impression recto-verso et un vis-à-vis des pages paires et impaires

En première page : le bassin Béco ses rives (perspective.brussels, 2017))

EXECUTIVE SUMMARY

La présente étude concerne le territoire bruxellois situé autour des bassins Béco et Vergote. Cette zone centrale de la Région Bruxelles Capitale fait l'objet d'une dynamique de transformation intense. Le cadre paysager urbain y est particulièrement surprenant, il décrit un site singulier, celui d'un port fluvial au cœur d'une capitale : le bassin Vergote, avec son plan d'eau unique à Bruxelles qui offre une vue imprenable sur le quartier Nord et sur le Canal. Le bassin Béco ouvre quant à lui des perspectives sur Tour & Taxis et sur le centre-ville. Ces figures urbaines demeurent à relier entre elles, à faire dialoguer avec leur environnement. Le bassin Béco est également à inscrire dans un processus de renouvellement urbain. Sa vocation d'espace portuaire est appelée à se connecter avec la ville, en se combinant à une nouvelle ambition : celle de devenir un espace récréatif, tourné vers les activités culturelles et ludiques qui accueillera le futur musée d'Arts moderne et contemporain de la Capitale : le Musée Citroën. En outre, ce territoire présente de fortes potentialités de développement socio-économique : situé à proximité du centre-ville bruxellois le bassin Vergote, qui précède l'avant-port, offre un endroit stratégique de développement du secteur de la logistique et de la construction. La présence du Parc Maximilien, de la vallée de la Senne et du quai de Willebroek offre quant à elle une opportunité pour la création d'un maillage bleu et vert qui permettra d'améliorer la qualité de vie des habitants et de leur environnement. C'est à la croisée de ces différentes fonctions que l'on peut résumer un des défis majeurs de ce territoire : l'équilibre entre fonctions urbaines dans le respect des besoins de qualité de vie des habitants, de l'héritage de l'activité économique du Canal et du futur que le Gouvernement régional souhaite lui offrir (Plan Canal).

L'objectif d'intensification de l'urbanité de ce secteur central de la Région doit considérer les habitants qui l'occupent actuellement. Cette population est fragile du point de vue socio-économique, mais également riche du point de vue de la diversité culturelle. Le territoire accueille, depuis son déclin économique lié aux effets du Plan Manhattan, des populations en difficulté et des vagues d'immigrés qui trouvent dans ces quartiers des réseaux essentiels pour leur survie (organisations humanitaires, centre d'accueil, logements bon marché). Les nouveaux projets immobiliers entraînent l'arrivée de population plus aisée. La cohabitation entre les habitants et les nouveaux arrivants n'est pas toujours facile. Dans ce cadre, le projet urbain devrait ainsi être attentif à l'intégration urbaine de cette population hétérogène en offrant des espaces de qualité. Cela étant, les aménagements urbains ne peuvent être la seule réponse à ce type de défi, d'où l'importance que le projet urbain proposé par le PAD et le CRU s'élabore en relation avec les politiques sociales et culturelles et leurs acteurs.

Les grands enjeux et recommandations qui ont été définis par l'étude sont résumés ci-dessous. Ces principaux enjeux s'adressent directement au futur bureau d'étude qui sera en charge de la réalisation du PAD « Maximilien-Vergote » :

1. Le paysage urbain et portuaire

Il s'agit d'inscrire les transformations du périmètre dans une logique paysagère forte en lien avec les grandes continuités vertes du centre-ville et de Tour & Taxis, visant à renforcer les liens physiques et urbanistiques entre les quartiers habités, et les grandes formes urbaines comme les bassins Béco et Vergote.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

- *La définition d'un cadre paysager ;*
- *La porosité, l'accessibilité, et la visibilité des espaces publics, des équipements, et des grandes figures urbaines ;*
- *Le statut et la programmation des espaces publics ;*
- *Le traitement des franchissements et des abords entre espaces publics de statut différent ;*
- *Le profil des différents types d'espace public.*



2. La place des équipements dans l'évolution du territoire et de ses populations

Il s'agit d'anticiper et d'encadrer les transformations du territoire et la multiplication de projets sur le long-terme, et de préciser les programmes d'équipements d'intérêt collectif pouvant répondre aux besoins locaux dans le court, moyen et long terme. Ils constitueront en partie la base des conditions de réussite de la transformation globale de la rive droite des bassins Béco et Vergote tout en tenant compte de la fragilité socio-économique du territoire.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

- *Les besoins et l'accessibilité en matière d'équipements à échelle locale ;*
- *Les tensions entre populations et la notion de la convivialité ;*
- *Le phasage et les conditions de réussite ;*
- *La gestion transitoire dans le cadre des évolutions sur le court, moyen et long terme.*

3. L'intensité et la mixité des programmes

Il s'agit d'identifier et de préciser les programmes, leur intensité, et leur intégration urbaine dans l'esprit de la mixité fonctionnelle visée par le Plan Canal. Le PAD doit notamment préciser les zones constructibles, leurs programmes, densités et typologies, répondant aux besoins en matière de logement, d'équipements, d'emploi et d'espaces commerciales et économiques, et aux objectifs de la ZIR1. L'approche proposée doit créer des conditions de cohabitation de programmes, et davantage activer le potentiel économique local, favoriser la densification de la zone portuaire avec des programmes mixtes, et assurer l'accessibilité physique et/ou visuelle du plan d'eau du bassin Vergote.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

- *Le paysage urbain et portuaire (perspectives, emprise, constructions, etc...);*
- *Les activités commerciales et économiques ;*
- *L'enseignement et l'insertion professionnelle ;*
- *L'accueil d'urgence des populations précarisés ;*
- *La cohabitation des programmes verticale et horizontale ;*
- *Le statut et l'accessibilité des espaces privés et semi-privés (servitudes, intérieurs d'ilot...).*

4. La qualité et l'appropriation des espaces publics

Il s'agit de préciser les orientations qualitatives pour les espaces publics et leur articulation avec les espaces de statut différent (privés et semi-privés) en ce qui concerne leur programmation et aménagement physique.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

- *Le du statut des rez-de-chaussée et des socles (fonctions, variation de mixité sur la frange, ...) et des espaces publics environnants ;*
- *Le traitement spatial des limites (cloisons, etc...);*
- *L'appropriation (et sa temporalité) de l'espace public et semi-public par différents usagers (habitants, passants, sans-abris...)*
- *La notion de « noyau de centralité locale » en lien avec la qualité et l'appropriation des espaces publics ;*
- *Le traitement des ouvrages d'art (escaliers, rampes, etc...);*
- *L'emprise et le statut des différents types du domaine public.*

5. La gestion des nuisances et de l'environnement

Il s'agit d'améliorer le cadre de vie et de l'environnement pour les habitants et usagers du territoire.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

- *La gestion durable des eaux de pluie ;*
- *Le bruit (mobilité lourde, port, etc...);*
- *Poussière (mobilité lourde, port, etc...);*
- *Prise en compte de l'imperméabilisation des sols ;*
- *La propreté et la problématique des dépôts clandestins des déchets ;*
- *Le stationnement.*

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. HISTOIRE	9
3. PLANOLOGIE	21
4. MORPHOLOGIE URBAINE	45
5. POPULATION & EMPLOI	59
6. LOGEMENT	71
7. DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE	81
8. MOBILITÉ	101
9. ENVIRONNEMENT	115
TABLE DES MATIERES	131
INDEX DES LIEUX	134
LISTE DES ABREVIATIONS	135
INDEX DES TABLEAUX	136
LISTE DES FIGURES ET DES CARTES	136
ANNEXES (LISTE DES PROJETS...)	140

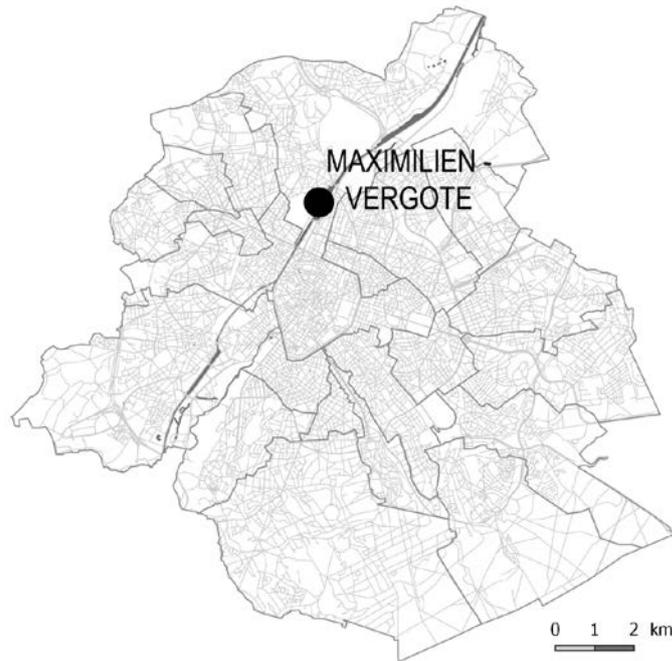


Figure 1. Localisation du PAD "Maximilien-Vergote"

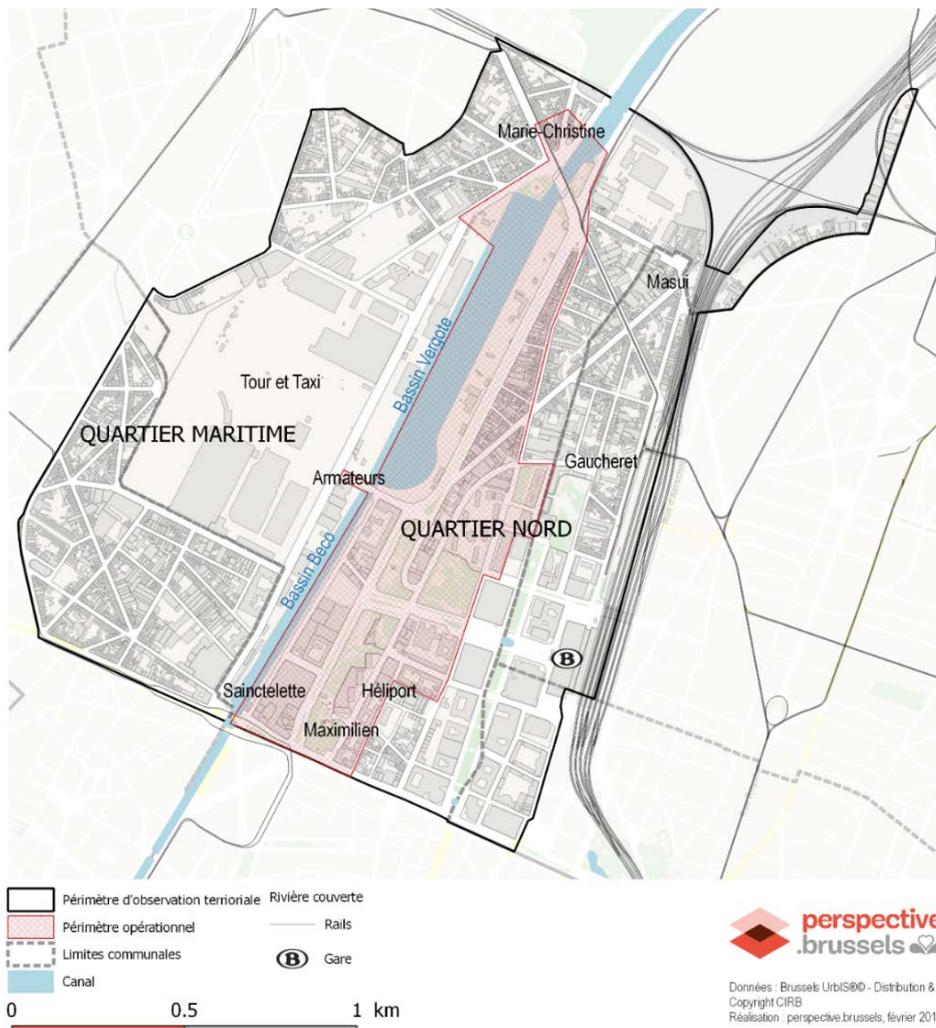


Figure 2. Localisation des périmètres

1. INTRODUCTION

1.1. DIAGNOSTIC

La présente étude de définition concerne le territoire situé autour des bassins Béco et Vergote (Figure 1 et Figure 2). Elle synthétise une connaissance approfondie de ce territoire et identifie sur cette base les enjeux de son développement. Cette étude de définition repose sur un diagnostic territorial portant sur plusieurs thématiques qui font chacune l'objet d'un chapitre à part entière : historique, planologie, morphologie urbaine, population et emploi, logement, activité socio-économique, mobilité et environnement.

L'objectif de cette étude de définition est d'alimenter la vision urbaine et la réglementation d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD – version nouveau Cobat), document de planification qui définit la vision stratégique transversale et en même temps opérationnelle. Ce **PAD nommé « Maximilien-Vergote »** couvre une grande partie du tissu urbain concerné par la programmation du Contrat de Renovation Urbaine (CRU) « Citroën-Vergote ».

Une étude de définition est un document technique. Il s'agit d'un support d'informations pluri-thématiques, un « recueil » de données et d'analyses qui sont habituellement éclatées. Il est également un outil d'aide à la décision puisqu'il soulève à la fois les problématiques et le potentiel du territoire. Il s'adresse en première instance aux professionnels qui vont concevoir le PAD Maximilien-Vergote. L'étude qu'il constitue n'est pas figée, elle pourra être complétée au fil des besoins qui pourraient apparaître le long du processus d'élaboration du projet urbain.

1.2. MÉTHODE

L'espace situé autour des bassins Béco et Vergote fait l'objet d'une dynamique de transformation intense. Plusieurs programmes publics de rénovations urbaines s'y sont succédé, c'est la raison pour laquelle cet espace a déjà donné matière à plusieurs études urbanistiques. Le diagnostic réalisé ici exploite les analyses menées dans le cadre de ces études, lesquelles sont :

- le diagnostic mené dans le cadre du **contrat de quartier durable « Masui »** réalisé en 2010 par Karbon et le collectif ipé ;
- le diagnostic mené dans le cadre du **contrat de quartier durable « Reine-Progrès »** réalisé en 2012 par Suède 36 ;
- le diagnostic mené dans le cadre du **contrat de rénovation urbaine « Citroën-Vergote »** réalisé en 2016 par CityTools et le studio Paola Viganò.

Le travail effectué par Perspective ne se résume pas à une compilation des données et des analyses produites par les trois diagnostics précités. Il cherche à les compléter en renseignant davantage les **problématiques territoriales** qui font sens par rapport aux objectifs de rénovation urbaine et du Plan Canal, et par rapport aux difficultés rencontrées par les habitants de la zone (en matière d'équipements publics, d'offre scolaire, et de logement).

Pour ce faire, le présent diagnostic offre une série d'analyses qui repose sur l'exploitation de données parfois différentes de celles utilisées dans les diagnostics précédents. Un effort a été réalisé pour l'utilisation des **statistiques les plus récentes**, provenant de ces différentes sources :

- Censuses 2011 ;
- Observatoire des permis logements 2017 ;
- Observatoire des bureaux 2016 ;
- Observatoire des activités productives 2016 ;
- Monitoring de l'offre scolaire 2017 ;

- Observatoire de l'emploi 2016.

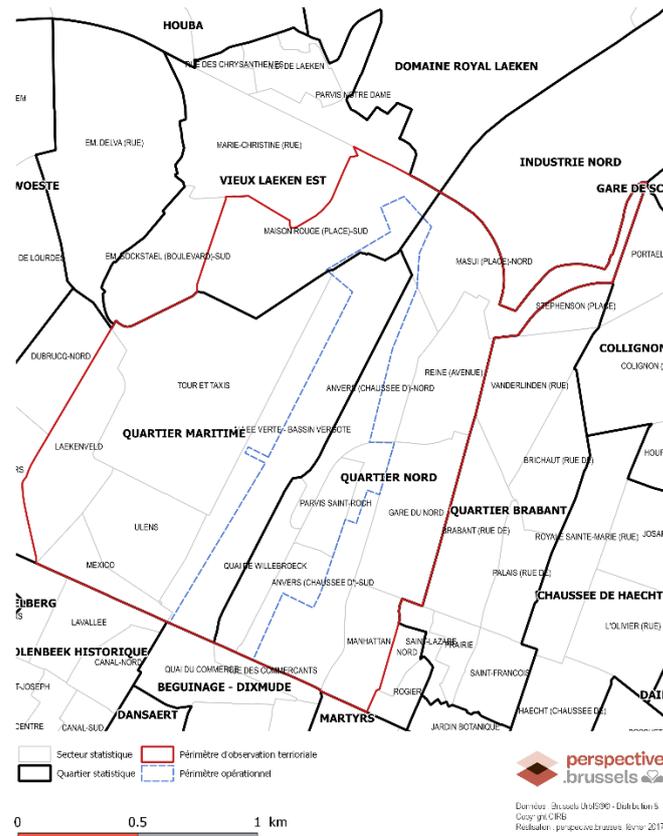


Figure 3. Secteurs statistiques compris dans le POT



Figure 4. Vue aérienne des périmètres

Les données cadastrales, environnementales, et démographiques ont également été employées. Le travail a été complété par des observations de terrain et des témoignages d'acteurs actifs sur le territoire.

La problématique des activités économiques dans sa relation avec les questions de formation et d'emploi est apparue tellement importante du fait des difficultés socio-économiques de la population locale et de l'objectif du Plan Canal de maintenir et développer des activités sur les rives du Canal qu'il a été décidé de pousser l'analyse sur ces questions dans un deuxième travail. Celui-ci a été entamé en avril 2017 par le Département Connaissance Territoriale de Perspective, il a débuté par l'élaboration d'un **Inventaire des activités économiques sur le périmètre d'observation territoriale** (cf. infra). Celui-ci a été élaboré en étroite collaboration avec *Departement Omgeving* (anciennement *Ruimte Vlaanderen*) qui a développé une méthodologie spécifique pour ce type d'inventorisation.

Une synthèse reprenant les enjeux thématiques et ambitions est proposée à la fin de chaque chapitre. Les conclusions tirées en fin de diagnostic permettent d'identifier les grands enjeux du territoire. L'ensemble de ces enjeux permettra d'élaborer un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) sur des bases concrètes. Le **PAD « Maximilien-Vergote »** s'appuiera sur les éléments du diagnostic pour développer une vision concrète du développement du territoire.

En grisé italique se trouve les éléments qui constituent des définitions ou des précisions, par exemple, en ce qui concerne des aspects réglementaires.

Nous remercions vivement l'IBSA qui a collaboré avec le département de Connaissance territoriale pour la réalisation de ce diagnostic.

1.3. PÉRIMÈTRES

Pour élaborer le diagnostic, deux périmètres ont été identifiés. Les périmètres représentent un ensemble de secteurs statistiques, lesquels servent d'unité d'analyse de base.

Le **périmètre d'observation territoriale** (POT) délimite la zone d'analyse du diagnostic, il représente une surface de 300 ha (Figure 2 et Figure 4). Il intersecte 3 **quartiers** au sens statistique (Nord, Maritime et Vieux Laeken-Est) et comprend **14 secteurs statistiques** (Figure 3) répartis sur quatre communes :

- **Ville de Bruxelles** : Quai de Willebroeck, Tour & Taxis, Parvis Saint-Roch, Place Maison Rouge - Sud, Place Masui - Nord, Allée Verte – bassin Vergote, Chaussée d'Anvers – Sud, Chaussée d'Anvers – Nord ;
- **Schaerbeek** : Gare du Nord, Avenue de la Reine ;
- **Molenbeek Saint-Jean** : Ulens, Mexico, Laekenveld
- **Saint-Josse-ten-Noode** : Manhattan

A noter : Le secteur statistique Masui comprend une excroissance vers le nord qui couvre la rue Navez et ses environs.

Le **périmètre opérationnel** (PO) correspond au périmètre du projet urbain sur lequel est élaboré le PAD « Maximilien-Vergote ». Il représente 71 ha. Il se situe sur le territoire de la Ville de Bruxelles, essentiellement sur la rive droite du Canal (Figure 2 et Figure 4).



Figure 6. Extrait de la carte de Ferraris en 1771
(CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



Figure 7. Promenade sur l'allée Verte
(Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)



Figure 8. Extrait de la carte topographique de De Wautier en 1810
(CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

2. HISTOIRE

- *Début du 20^e : développement de l'activité industrielle liée à la proximité de la voie d'eau et au développement du chemin de fer (Tour & Taxis, bassins Béco et Vergote, gare du Nord)*
- *Années 1950 : déplacement de la gare pour accueil de l'Héliport, construction de la jonction nord-midi, voutement de la Senne*
- *Années 1970 : 13 000 expropriations, conception des logements sociaux sur la zone de l'Héliport, et de l'Espace nord (Plan Manhattan)*
- *Fin 1980 : développement du quartier Nord et des activités administratives, reste du périmètre touché par le déclin des activités économiques industrielles*
- *Années 1990 : tournant socioéconomique marqué par le reconversion d'un site industriel (Tour et Taxi) en projet mixte*
- *Présence d'un patrimoine remarquable lié à l'histoire industrielle de la Belgique*

2.1. EVOLUTION DU TERRITOIRE

Les textes qui suivent décrivent de manière chronologique l'évolution du territoire sur lequel s'étire le périmètre d'observation territoriale depuis la fin du 18^{ème} siècle jusqu'à aujourd'hui. Ils proviennent en grande partie du travail réalisé par CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016 (sauf mention contraire).

2.1.1. JUSQU'AU 19^{ÈME} SIÈCLE

La carte de Ferraris montre le site en 1771 (Figure 6). On y voit la vallée de la Senne et son caractère maraîcher, la **Senne à ciel ouvert** qui traverse la ville de Bruxelles, la **chaussée d'Anvers comme seul élément de la future urbanité**, le Canal de Willebroeck et l'ancien port de Sainte-Catherine. Le périmètre se situe entre Schaerbeek et Laeken qui ne sont à cette époque que des villages à vocation agricole (Karbon' scri & Collectif ipé, 2010).

2.1.2. 19^{ÈME} SIÈCLE

Situation en 1810

En 1810, un nouveau chemin de halage marque le territoire : **l'allée Verte**. Cette allée arborée s'étend sur la digue est du Canal depuis les murs de la ville jusqu'au pont de Laeken, et constitue un **lieu de promenade mondaine** hors de la ville (Figure 7). Le territoire forme à cette époque une vaste étendue rurale qui se distingue clairement de la ville dense et compacte de Bruxelles, contenue dans son enceinte. Néanmoins, une **faible urbanisation apparaît le long de la chaussée d'Anvers** et autour de l'écluse du pont de Laeken (actuel square Jules De Trooz) (Figure 8).

Entre 1826 et 1860

En 1826, l'allée Verte reste un rendez-vous de promenade très prisé par l'aristocratie pour rejoindre Notre-Dame de Laeken. Parallèlement, la chaussée d'Anvers continue à s'urbaniser et devient l'épine dorsale du périmètre. Déjà à cette époque, le périmètre est structuré par **trois axes parallèles** orientés selon un axe SO-NE : **la Senne, l'allée Verte et la chaussée d'Anvers**. Une nouvelle voie apparaît perpendiculairement aux trois axes précédents. Elle permet de rejoindre Schaerbeek depuis la Senne et correspond à l'actuelle **rue Pavillon** (Karbon' scri & Collectif ipé, 2010) (Figure 9). Plusieurs voies sont construites dans les années qui suivent. En 1828, la **rue Royale** se dessine depuis la porte de Schaerbeek jusqu'à la place de la Reine. En 1831, le château de Laeken devient la résidence principale des souverains belges. Cette **installation de la résidence royale à Laeken a un impact décisif sur le développement du territoire**. En 1833, la rue Royale est prolongée jusqu'au pont de Laeken par la construction de la **rue des Palais** afin de faciliter la liaison entre les résidences royales de Bruxelles et de Laeken.



Figure 9. Extrait de la carte levée sous la direction de Colin de Plancy en 1826 + Périmètre du contrat de quartier Masui (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)



Figure 10. Extrait du « Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise » de Besme, en 1866 + Périmètre du contrat de quartier Masui (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)

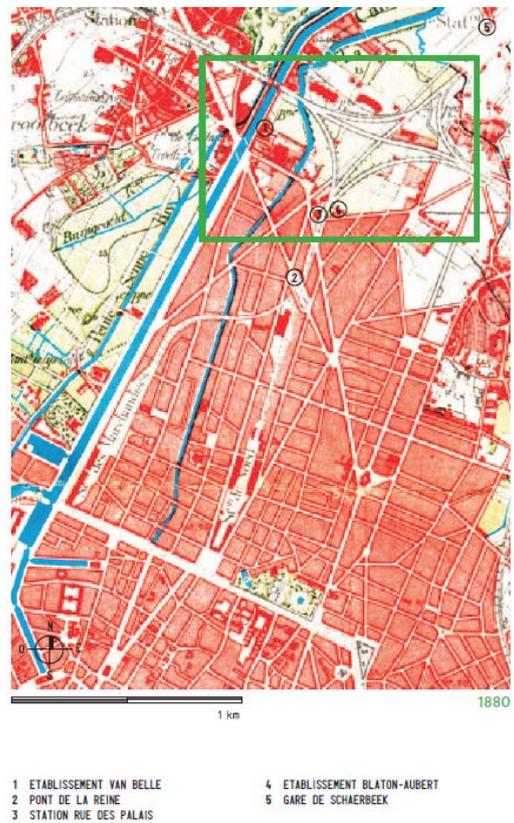


Figure 11. Extrait de la carte IGN de 1880 + Périmètre du contrat de quartier Masui (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)

L'articulation entre le tronçon de la rue des Palais rejoignant le pont de Laeken et celui rejoignant la rue Royale formera l'actuelle **place Masui**.

Les années qui suivent sont marquées par l'implantation de la **première ligne de chemin de fer** de Belgique, qui passe à travers le périmètre, et par la construction de la première **gare de Bruxelles le long de l'allée Verte** en 1835. Après l'installation de la résidence royale à Laeken, **l'arrivée du chemin de fer a également eu un impact décisif sur le développement du territoire**. Sous l'impulsion du développement ferroviaire, de nombreuses manufactures, attirées par la disponibilité foncière en dehors de la ville, s'installent le long du chemin de fer, du Canal et de la Senne. L'urbanisation du périmètre s'accélère, notamment autour de ces manufactures et on constate une arrivée de main-d'œuvre abondante depuis la Flandre qui participe à l'essor industriel. En 1841, la **gare du Nord** remplace celle de l'allée Verte qui continue tout de même à accueillir quelques passagers.

Toutes ces nouvelles infrastructures (chemin de fer, rue des Palais, rue Royale) témoignent du début du **morcellement du territoire**. Ce dernier va s'accroître dans les années qui suivent par la construction de deux nouvelles lignes de chemin de fer entre 1854 et 1856, l'une vers Namur et l'autre vers Gand (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).

L'année 1854 marque par ailleurs la construction par l'architecte Poelaert d'une nouvelle **église monumentale à Notre-Dame de Laeken** à proximité de l'ancienne, à la demande de Léopold Ier souhaitant honorer la mémoire de sa défunte épouse Louise Marie inhumée en 1850 dans l'ancienne église (Figure 10). L'église est précédée d'une avenue de 30 m de large jusqu'au pont de Laeken. Il s'agit du premier tronçon de **l'avenue de la Reine**.

Entre 1860 et fin du 19^{ème} siècle

En 1862, on inaugure une nouvelle gare du Nord. La gare de l'allée Verte est définitivement fermée et la ligne de chemin de fer qui la rejoignait également. Elle est d'ailleurs transformée en voirie : la **rue Masui** (Figure 10). Pour remplacer cet axe, une **nouvelle courbe ferroviaire est créée à hauteur de l'actuelle avenue de l'Héliport**.

L'essor industriel se poursuit et de plus en plus de manufactures s'installent en dehors des murs de la ville par souci d'économie. Les besoins en eau les rassemblent à proximité de la Senne et du Canal. Cette **extension de la ville s'accélère à partir de 1860** lorsque l'Octroi, taxe à l'importation de marchandises à l'intérieur de la ville, est supprimé et que les barrières et palissades qui entourent la ville sont démolies.

En 1865, la construction de **l'avenue de la Reine se poursuit**. La volonté avancée par Besme dans son plan d'extension et d'aménagement est d'étendre l'agglomération bruxelloise par de belles avenues arborées. Un nouveau tronçon est ainsi percé entre la place Liedts et l'église Sainte-Marie (Figure 10). Le dernier tronçon, reliant les deux déjà construits, ne sera réalisé qu'en 1891 (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).

Entre 1867 et 1871, la **Senne est voûtée dans le Pentagone** et de nombreuses entreprises expropriées vont alors déménager en dehors du centre historique. Quelques grandes entreprises s'installent dans le quartier Nord, ce qui va accélérer davantage l'urbanisation du périmètre. **L'urbanisation rapide** est aussi liée à la construction en 1870 de la gare de Schaerbeek qui renforce la desserte ferroviaire et attire de nouvelles entreprises. Les travailleurs de ces entreprises s'installent dans le quartier. On voit apparaître des maisons le long de la chaussée d'Anvers, de la rue des Palais, de l'avenue de la Reine, etc. Le **quartier devient de plus en plus mixte**, combinant fonctions résidentielles et industrielles.

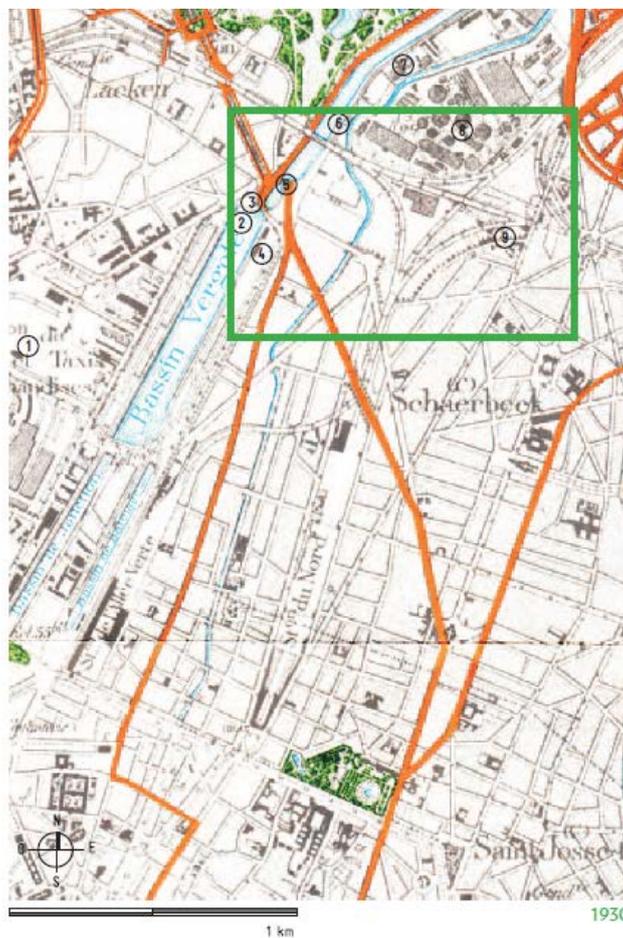
La fin du 19^{ème} siècle est aussi marquée par la construction de deux ponts au-dessus du chemin de fer à hauteur de la rue du Progrès qui rendent possible la construction du dernier tronçon de l'avenue de la Reine entre la place Liedts et le pont de Laeken, finalisé en 1891 (Figure 11) (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).



Figure 12. Dépendances de la gare maritime. A l'arrière-plan Bruxelles-Nord avec l'église Sainte-Marie à Schaerbeek (Ateliers Lion & MS-A, 2008)



Figure 13. Héliport (Vanderhulst, s.d.)



- | | |
|--|---|
| 1 (1902-1907) TOUR ET TAXIS | 5 PONT DE LAEKEN DÉDOUBLÉ |
| 2 (1907) CRÉATION DU PORT DE BRUXELLES
NOUVEAUX BASSINS VERGOTE, BECO ET GOBERT | 6 QUAI DES USINES ADAPTÉ À LA CIRCULATION |
| 3 MONUMENT AU TRAVAIL DE C. MEUNIER | 7 CENTRALE ÉLECTRIQUE |
| 4 QUAI DES ARMATEURS | 8 USINE À GAZ |
| | 9 RUE STEPHENSON |

Figure 14. Extrait de la carte IGN de 1930 + Périmètre du contrat de quartier Masui (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)

2.1.3. 20^{ÈME} SIÈCLE

A la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème}, le Gouvernement souhaite augmenter la capacité du Canal et du port. Suite au rachat en 1863 du droit de péage sur l'Escaut aux Pays-Bas, le Canal a désormais un accès direct à la mer. Et cet accès direct ouvre de nouvelles possibilités de développement.

Ainsi, en 1897, une partie des territoires de Laeken et de Molenbeek sont annexés à la ville de Bruxelles pour permettre **la création d'un nouveau port**. L'ensemble portuaire est déplacé vers le nord de la ville, le long de l'allée Verte. Les bassins situés à l'intérieur du Pentagone sont comblés et **trois nouveaux bassins sont creusés** à hauteur du nouveau port : Béco, Vergote et Gobert (Figure 14). **L'avenue du Port** qui longe ces trois bassins est percée en même temps et mise en service en 1907.

Le développement du port accélère l'industrialisation de la zone, particulièrement sur les quais du bassin Vergote qui sont utilisés comme terminal pour les lignes de transport maritime et par divers bureaux d'armateurs où les péniches viennent décharger du sable, des graviers, du charbon, du sel, etc. De nombreuses entreprises sont toujours situées sur ces quais. De l'autre côté de l'allée Verte, on trouve un mélange d'habitations, d'ateliers et de magasins qui caractérisent toujours le quartier actuellement.

Le développement du port entraîne également la **construction d'une gare de marchandises et d'une grande zone douanière en rive gauche sur le site de Tour & Taxis** (Figure 12). C'est à cette époque que sont construits les bâtiments d'architectures remarquables tels que le Bâtiment des Douanes, l'Entrepôt Royal, les Magasins, le Bâtiment de la Poste et la Gare Maritime (Ateliers Lion & MS-A, 2008).

L'ensemble portuaire composé des bassins, des quais et de la gare de marchandise est inauguré officiellement en 1922, au lendemain de la première guerre mondiale (Karbon' scl & Collectif ipé, 2010).

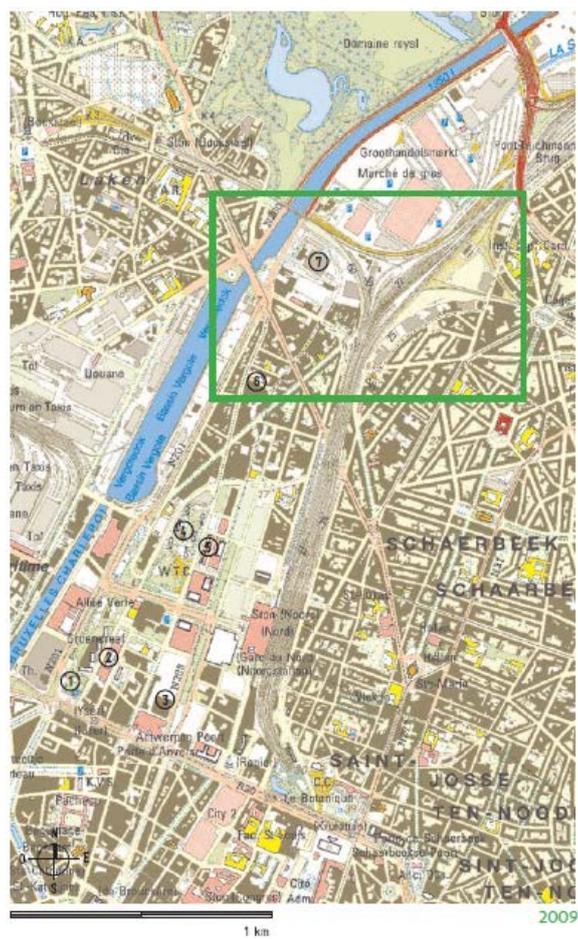
Situation entre 1920 et 1960

Le port continue à s'agrandir dans les années qui suivent jusqu'à la gare de Schaerbeek. De nouvelles entreprises d'un gabarit plus important s'installent dans cet avant-port le long du quai des Usines. Ce quai est d'ailleurs élargi en 1925 pour accueillir une plus grande circulation. La convergence des différentes voiries à hauteur du pont de Laeken est rebaptisé **Square Jules De Trooz et un Monument au Travail y est construit** en 1930.

Dans le sillage de l'organisation de l'exposition universelle de 1935, l'espace public bruxellois connaît de profondes transformations. Afin de permettre la création d'une voie rapide entre la place de l'Yser et le pont de Laeken, une partie du **bassin Gobert est remblayée** en 1931 pour devenir **le quai de Willebroeck et l'allée Verte est transformée en autoroute urbaine**. Le quartier est à cette époque totalement urbanisé.

La **voie ferrée est rehaussée** et mise en viaduc à certains endroits. La rue des Palais passe désormais en dessous du chemin de fer. Les voies rehaussées forment des barrières urbaines qui vont commencer à **enclaver le quartier** (Karbon' scl & Collectif ipé, 2010).

Entre 1949 et 1952, la gare du Nord est démolie et reconstruite 300 m plus loin. La courbe ferroviaire qui rejoignait l'ancienne gare (**avenue de l'Héliport**) disparaît et la superficie libérée accueille un Héliport le long de l'allée Verte (Figure 13). L'allée Verte est réaménagée en deux voies rapides et une voie de desserte. Elle perd définitivement son statut de promenade paysagère. En 1954, la totalité du **bassin Gobert est remblayée** afin de faciliter la circulation sur le quai de Willebroeck.



- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1 PARC MAXIMILIEN | 5 LE FOYER BRUXELLOIS |
| 2 LE COMPLEXE HARMONIE | 6 LE BLOEMENKRANS |
| 3 BATIPROMO | 7 SIBELGA |
| 4 LE FOYER LAEKENOIS | |

Figure 15. Extrait de la carte IGN 2009 + Périmètre du contrat de quartier Masui (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)

Les travaux ferroviaires continuent également avec la **création de la jonction Nord-Midi** inaugurée en 1952 (Figure 15). Cette nouvelle jonction va **enclaver davantage le quartier**. Le pont de la Reine disparaît et l'avenue de la Reine passe désormais sous le chemin de fer de la jonction Nord-Midi. Les voies ferrées constituent dès lors une rupture et rompent la continuité entre le pont de Laeken et l'église Sainte-Marie.

En 1958, la **Senne qui était toujours à ciel ouvert est voûtée** et mise en pertuis souterrain, ce qui permet la création du boulevard Roi Albert II dans la prolongation du boulevard Emile Jacqmain (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010 ; CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

Entre 1970 et 1980

Le quartier connaît une refonte radicale dans les années 70 avec le **Plan Manhattan**. Les autorités communales souhaitent assainir le quartier occupé par des logements inconfortables où de nombreuses familles vivent entassées. Le Plan Manhattan s'étend sur les communes de Bruxelles, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode et forme trois Plans Communaux d'Affectation du Sol (PPAS) sur une surface de 53 ha. Il prévoit la **démolition intégrale du quartier Nord**, jugé irrécupérable, et la construction de **70 immeubles tours** reliés par un réseau de passerelles.

Malgré les revendications, les premières **expropriations des habitants** ont lieu dès 1968 et les travaux de construction débutent en 1973 avec la tour WTC. La crise économique du début des années 70 va fortement entraver la poursuite du projet. En 1980, un projet plus réduit que celui initialement prévu finira par aboutir sur l'actuel **Espace Nord**. Toutefois des dizaines d'hectares de terrains sont laissés en friches, pendant des années, après près de 13 000 expropriations. Les projets d'expropriations, couplés à l'exode de la population et au déclin économique du quartier entraînent une moins-value immobilière et l'**apparition d'une population d'immigrés économiques** à la recherche de logements bons marchés. Parallèlement aux bureaux, il y avait des projets de logements sociaux : Foyer laekenois, Foyer bruxellois, complexe Harmonie, etc. (Figure 15) (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).

A partir des années 1980

A partir de 1987, la conjoncture immobilière redevient plus favorable et les travaux dans le quartier Nord reprennent. De nouvelles tours de bureaux apparaissent, comme par exemple la tour North Light située à l'angle des boulevards Simon Bolivar et Roi Albert II. Parallèlement, les associations reprennent de l'activité sur ce secteur et lancent des projets de logements dans le quartier Harmonie, quartier qui est rénové par la ville de Bruxelles en 1986. Cette rénovation marque un **nouveau tournant dans l'urbanisation du quartier Nord**.

La ville commence en effet à investir davantage dans le quartier : aménagement du parc Maximilien, élaboration du contrat de quartier « Nord » (1999-2003), élaboration de PPAS, etc. (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).

Au cours des années 1990, on observe un **déclin des activités économiques** dans le périmètre. Les infrastructures lourdes disparaissent petit à petit. Sur le quai des Usines, l'usine électrique ferme ses portes ; le site est aujourd'hui occupé par l'intercommunale Sibelga. Sur le site de **Tour & Taxis**, la station portuaire et le centre douanier cessent également leurs activités économiques. L'ensemble des **terrains et bâtiments présents sur le site sont définitivement mis hors d'usage** en 1998, à l'exception du centre TIR (Ateliers Lion & MS-A, 2008).

Le projet de reconversion du site de Tour & Taxis marque un **nouveau tournant socio-économique**. Il s'agit d'un projet mixte qui introduit de nouvelles typologies : bureaux, équipements logistiques, logements, parcs, etc. (Ateliers Lion & MS-A, 2008). En parallèle, on prévoit la reconfiguration des quais du bassin Béco, de nouveaux développements sur le quai des Péniches, etc. Le périmètre d'étude est actuellement en pleine mutation et de nombreux projets sont en cours (cf. §3.4.1).

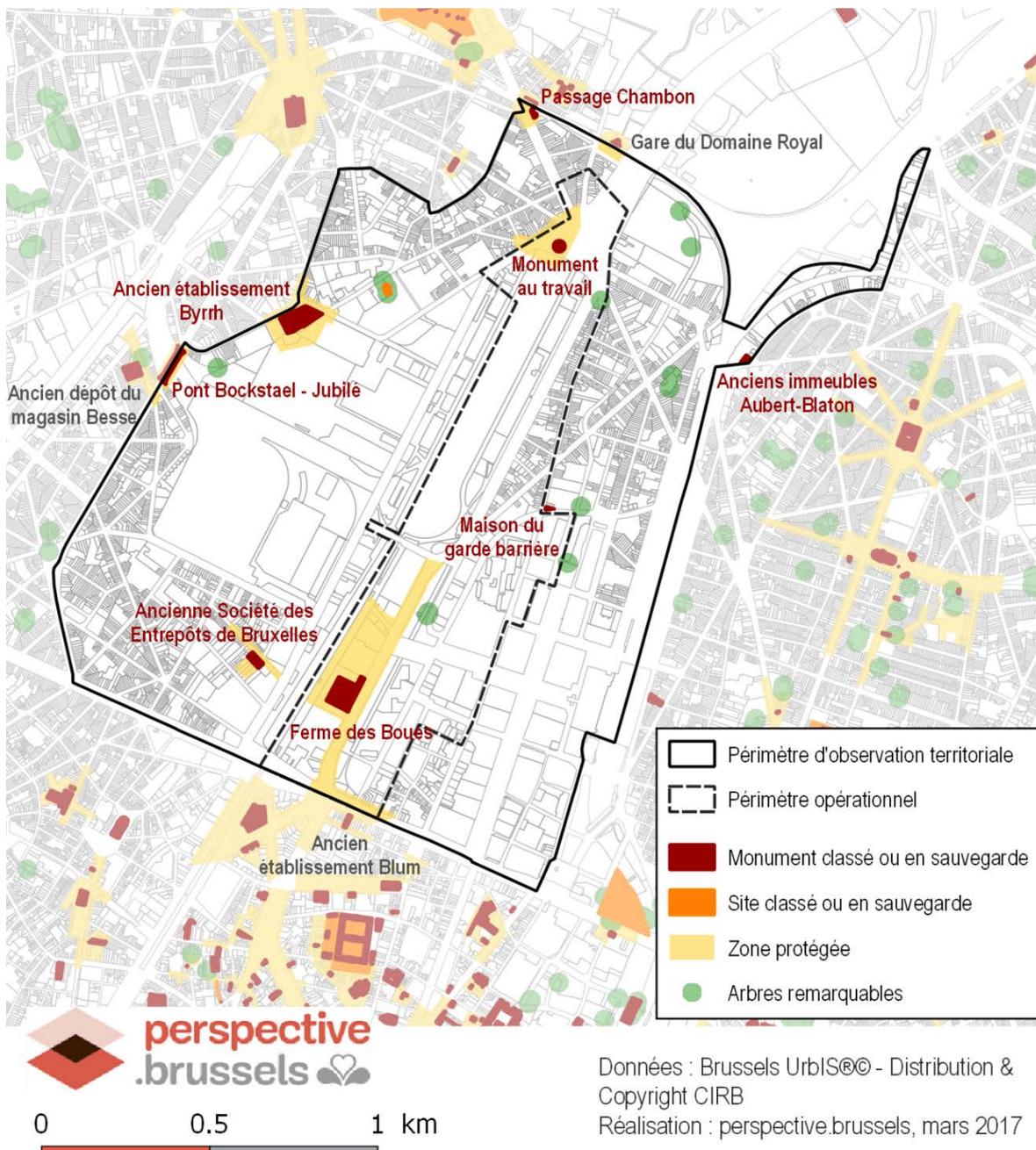


Figure 16. Patrimoine



Figure 17. Ferme des Boués (GS-ESF, 2016)



Figure 18. Monument au travail (GS-ESF, 2016)



Figure 19. Maison du Garde-Barrière

2.2. PATRIMOINE

Le patrimoine présent sur le territoire témoigne de **l'histoire ferroviaire, industrielle, portuaire et administrative du territoire**. On compte huit monuments classés ou en sauvegarde à l'intérieur du POT. Trois de ces monuments se situent à l'intérieur du PO : la maison du garde-barrière, le Monument au travail et la Ferme des Boues (Figure 16). Les zones situées autour des monuments sont protégées également, à l'exception de la zone autour de la maison du garde-barrière. Notons que la zone protégée autour de la Ferme des Boues est particulièrement grande (Figure 16). La Figure 16 montre aussi la présence d'arbres remarquables au sein du périmètre.

Ferme des Boues

La Ferme des Boues, construite entre 1901 et 1904 par l'architecte Henri Van Dievoet, est actuellement occupée par les services de voiries de la Ville de Bruxelles. La ville prévoit de déménager ses activités et de réaffecter le bâtiment (Figure 17).

Monument au travail

Le Monument au travail a été sculpté entre 1890 et 1902 par Constantin Meunier. Il illustre la Belgique industrielle du 19^{ème} siècle (Figure 18). Il est placé sur le square Jules De Trooz en 1929 et déplacé vingt ans plus tard de l'autre côté du pont. Cet emplacement est symbolique puisqu'il se situe au bord du bassin de déchargement des péniches qui acheminent leurs marchandises depuis le sud ou depuis le port d'Anvers.

Maison du Garde-Barrière

Cette petite maison bleue a été classée en 2010 (Figure 19). Elle se situe à l'angle de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de l'Héliport, et donc le long de l'ancienne courbe ferroviaire menant à l'ancienne gare du Nord. Au croisement de ces deux rues, se trouvait jadis un passage à niveau avec une barrière. Cette maison a été construite pour accueillir le garde-barrière du passage à niveau. Elle témoigne donc de l'histoire ferroviaire de la zone (Vanderhulst, s.d.).

Pont Bockstael – Jubilé

Ce pont a été construit en 1905, directement après la construction du site de Tour & Taxis. Il enjambait jadis la voie de chemin de fer menant à Tour & Taxis. Il fait preuve d'un intérêt à la fois technique et artistique. Il a été classé en 2007. Actuellement, il est relativement en mauvais état et il nécessite une rénovation (Figure 20).

Anciens établissements Byrrh

Ce bâtiment, construit en 1923, était le centre de production de l'apéritif Byrrh jusque dans les années 60 (Figure 21). Son classement date de 1997. Il a été acheté par le CPAS de Bruxelles en 2007. Il est actuellement en cours de rénovation. Les travaux visent à la création d'un pôle d'activités économiques urbaines équipé de 18 ateliers semi-industriels et d'une crèche (ADT-ATO, 2012).

Ancienne Société des Entrepôts de Bruxelles

Ce bâtiment date de 1924. Il a été fondé par la « Société Coopérative Horticole, Vinicole et Maraîchère de Bruxelles. Immeuble mixte à l'origine (entrepôts et logements), il a été reconverti en bureau au rez-de-chaussée (site internet de Visit.brussels) (Figure 22).

Passage Chambon

Ce tunnel a été construit par l'architecte Alban Chambon et terminé en 1913. Il s'agit d'un passage piétonnier qui passe sous la voie ferrée entre l'avenue de la Reine et la rue Hubert Stiernet à Laeken (Figure 23). Au vu de son intérêt historique, artistique et esthétique, il a été classé en 2007 (Brussèleke, s.d.).



Figure 20. Pont Bockstael-Jubilé (Brussèleke, s.d.)



Figure 21. Ancien établissement Byrrh (ADT-ATO, 2012)



Figure 22. Ancienne Société des Entrepôts de Bruxelles (Visit.brussels, s.d.)



Figure 23. Passage Chambon (Brussèleke, s.d.)



Figure 24. Anciens immeubles Aubert-Blaton (Direction des monuments et des Sites du Ministère de la RBC, s.d.)



Figure 25. Bâtiment industriel dans le quartier Masui



Figure 26. Bâtiment industriel dans le quartier Masui



Figure 27. Hangar industriel dégradé dans le quartier Masui



Figure 28. Entrepôt Royal à Tour & Taxis (ADT-ATO, s.d.)

Anciens immeubles Aubert-Blaton

Compris entre la rue du Pavillon, la rue Stephenson et les lignes de chemin de fer, il s'agit d'un complexe industriel essentiellement érigé vers 1870 en style éclectique (Figure 24). Le complexe appartenait à la firme Aubert-Blaton, entreprise de construction spécialisée dans la fabrication d'éléments décoratifs en ciment armé (Direction des monuments et des Sites du Ministère de la RBC, s.d.).

Patrimoine non classé

Au-delà des biens classés, le périmètre comprend un héritage industriel intéressant. Il est en effet caractérisé par une organisation parcellaire particulière où s'articulent de grands îlots industriels. Ainsi, on retrouve de nombreux entrepôts, hangars et autres bâtiments industriels qui s'insèrent dans un tissu urbain dense et qui témoignent de l'histoire économique et industrielle du territoire (Figure 25 à Figure 27).

Les bâtiments présents sur le site de Tour & Taxis témoignent eux aussi d'un passé industriel important. Ils sont d'une architecture remarquable : Bâtiment des Douanes, Entrepôt Royal (Figure 28), Magasins, Installations Portuaires, Bâtiment de la Poste, Gare Maritime, etc. (Ateliers Lion & MS-A, 2008).

2.3. ENJEUX THEMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

Le territoire étudié a connu plusieurs grandes évolutions liées au déménagement de la famille royale, à l'arrivée du chemin de fer, au développement industriel et portuaire, à la création d'un pôle administratif, à l'organisation des expositions universelles de 1935 et 1958, à la migration des activités économiques en dehors des villes, etc.

Cette évolution a laissé des marques sur le territoire. Au sein du périmètre étudié, on peut ainsi identifier plusieurs caractéristiques héritées du passé. Ces caractéristiques sont à considérer comme des ressources pour le développement urbain futur de la zone. Elles peuvent être résumées comme ceci :

- **Organisation parcellaire particulière** où s'articulent de grands îlots industriels et de petites parcelles résidentielles.
- **Fort héritage industriel** (entrepôts, hangars, site de Tour & Taxis, etc.)
- **Présence de plusieurs monuments classés** : Ferme des Boues, Ancien immeuble Byrrh, Pont Bockstael – Jubilé, Maison du garde-barrière, Passage Chambon, Monument au travail, Ancienne Société des Entrepôts de Bruxelles, Anciens immeubles Aubert-Blaton.
- **Mixité des fonctions et typologies.**
- **Centralité « contrariée »** qui s'explique par le fait que l'urbanisation de la zone résulte de l'extension du Pentagone en dehors de ses enceintes et non de l'extension d'un noyau villageois (cf. §4 Morphologie urbaine).
- **Présence de deux bassins portuaires.**
- **Déstructuration du quartier Nord** en différentes parties suite au projet Manhattan : quartier historique autour de Masui, quartier administratif dans l'Espace Nord et quartier des dalles.
- **Bâti ancien** dans le quartier Masui.
- **Emprise considérable des voiries** issue des aménagements réalisés pour les deux expositions universelles.
- **Morcellement et enclavement** progressif du périmètre par la voie ferrée et les voiries.
- **Les prix immobiliers relativement bas** dans la zone ont permis à une population à faible revenu de s'y installer.
- **Dynamique de transformation en cours** visant à redévelopper le périmètre suite au déclin économique.



NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS À RAYONNEMENT INTERNATIONAL

4 MUSÉE D'ART MODERNE ET CONTEMPORAIN

ECONOMIE

--- AXE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

RÉSEAU MÉTRO / PRÉMÉTRO

--- LIGNE DE PRÉ-MÉTRO EXISTANTE

--- LIGNE DE MÉTRO EXISTANTE (AUTOMATISATION 2025)

--- LIGNE DE MÉTRO PROJÉTÉE (2025)

--- LIGNE DE MÉTRO PROJÉTÉE (2040 TRACÉ À ÉTUDIER)

RÉSEAU TRAM

--- LIGNE EXISTANTE

RESSOURCES FONCIÈRES

--- TERRITOIRE DU CANAL

MAILLAGE VERT

●●●●● PROMENADE VERTE

RÉNOVATION URBAINE

||||| ZONE DE RÉNOVATION URBAINE

NOYAU D'IDENTITÉ LOCALE

--- NOYAU D'IDENTITÉ LOCALE EXISTANT

--- NOYAU D'IDENTITÉ LOCALE À CRÉER

Figure 29. Extrait de la carte du projet de ville du PRDD (Lahy, 2016a)

3. PLANOLOGIE

- *Documents stratégiques : PRDD (2017) vise une densification maîtrisée, mixité des fonctions, mise en valeur du territoire du Canal ; Plan Canal (2013) en faveur d'une reconnexion du port et de l'eau avec les quartiers bruxellois centraux ; Masterplan du port (2013) intégration/optimisation de l'activité portuaire autour du bassin Vergote (centre logistique et Village de la construction) ; schéma directeur Tour et Taxi (2008) ; programme régional en économie circulaire (2013)*
- *Document réglementaire : mosaïque de PPAS, changement d'affectation du bassin Béco en zone de parc et création d'une ZEMU sur le site de Sibelga/PRAS 2015*
- *Politique de revitalisation : Zone de Rénovation Urbaine, Contrat de Rénovation Urbaine n°1 Citroën-Vergote (en cours), 7 Contrats de Quartier (achevés), 1 Contrat école (en cours)*
- *Ressources foncières régionales importantes*

Au cours du temps, le territoire d'observation a été doté de nombreux plans et règlements qui permettent de cadrer et d'orienter son évolution. Ces outils urbanistiques peuvent être de plusieurs types : les plans stratégiques qui définissent les grandes orientations d'un territoire à différentes échelles, les plans d'affectation qui ont une valeur réglementaire ainsi que les outils spécifiques de revitalisation urbaine.

Les tableaux du chapitre planologie rassemblent les éléments importants provenant des différents plans d'urbanisme stratégiques et réglementaires. De ce fait, ils constituent une information essentiellement technique.

3.1. VISIONS STRATÉGIQUES

A travers ses plans régionaux de développement, la Région de Bruxelles-Capitale a affirmé son ambition de faire du **Canal un axe de développement urbain, social et économique prioritaire**. Cette affirmation a donné lieu à un développement intensifié. Afin d'encadrer ce développement, le territoire du Canal s'est doté de nombreux plans et schémas indicatifs qui s'additionnent aux plans réglementaires. Parmi ces instruments, le Plan Canal est aujourd'hui sans aucun doute le plus déterminant. Il est à la base du projet urbain du périmètre visé par la présente mission. La vision stratégique du périmètre étudié est aussi guidée par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), et d'autres outils urbanistiques plus restreints : le Masterplan du Port et le Schéma Directeur de Tour & Taxis.

3.1.1. PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan régional de développement durable définit les **lignes stratégiques du développement urbain de la Région**. A partir de ce plan, différentes stratégies sont définies pour les quartiers du POT (Tableau 1). Ce plan est actuellement sous enquête publique et devrait être approuvé pour mi-2017.

Les lignes stratégiques du PRDD traduites dans le POT sont les suivantes :

- **Promouvoir la mixité des fonctions (résidentielles, récréatives, culturelles et économiques) dans les quartiers**, tout en portant une attention particulière à la qualité du cadre de vie. Ces objectifs s'appliquent au site de Tours et Taxi, au bassin Béco et au bassin Vergote. Le PRDD prévoit plusieurs projets qui vont dans ce sens : le parc régional du Quai des Matériaux, le Musée d'art moderne et contemporain « Citroën », les équipements récréatifs prévus à Tour & Taxis ou encore le bassin Vergote en tant qu'espace économique dédié à la logistique.
- **Renforcer et maintenir le Canal comme axe économique régional et métropolitain**. Le PRDD prévoit plusieurs projets autour du bassin Vergote qui vont dans ce sens : le Village de la Construction, le TACT et le Centre de Distribution Urbaine.
- **Reconnaissance du Canal en tant que grande réserve foncière régionale** (voir la carte 2 du PRDD « Grandes ressources foncières »). Le bassin Béco, le bassin Vergote et le site de Tour & Taxis figurent en tant que grandes réserves foncières régionales dans le PRDD.

- **Mise en valeur des espaces verts et les infrastructures de mobilité en tant qu'éléments structurants des quartiers.** Le PRDD prévoit ainsi la mise en valeur de la Senne dans le quartier Masui et la création d'une nouvelle infrastructure cyclo-piétonne permettant de franchir le bassin Vergote.
- **Renforcer les lignes de transports en commun d'est en ouest.** Le PRDD propose d'étudier la réalisation à l'horizon 2040 d'une ligne de métro reliant le site de Tour & Taxis au métro Nord, reliant la Gare du Nord à Bordet (dont les travaux devraient débiter en 2018).
- **Renforcer l'identité locale des quartiers.** Le PRDD propose la création de deux noyaux d'identité locale : Tour & Taxis et Square Jules De Trooz (Figure 29).
- **Favoriser la rénovation urbaine comme levier de développement urbain et socio-économique en valorisant les caractéristiques architecturales et culturelles des quartiers et des espaces publics.** Plusieurs éléments du PRDD ont pour objectif de favoriser les liens entre les différents quartiers : la définition d'une Zone de Rénovation Urbaine (ZRU) dans laquelle se situe le POT et la création de deux nouveaux outils de rénovation qui s'appliquent directement au POT, les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) et les Contrats Ecole, qui sont actuellement en phase test.

Tableau 1. Objectifs du Plan régional de développement durable dans le POT

PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	
OBJECTIFS RÉGIONAUX	
Répondre à l'essor démographique par une production de logement ; garantir la mixité des fonctions et développer l'économie, le commerce, tout en maîtrisant la densification de la ville via une planification à long terme ; développer la ville de proximité.	
OBJECTIFS TERRITORIALISÉS	OBJECTIFS TERRITORIALISÉS DANS LE POT
<p>Le Canal comme territoire : maintien des activités économiques, fonction résidentielle (entre 30.000 et 40.000 habitants) et connexion fluviale.</p>	<p>Bassin Béco :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rive gauche : parc du Quai des Matériaux ; - Rive droite : nombreux projets résidentiels, Musée d'art moderne et contemporain dans le bâtiment Citroën acquis pas la Région ; - Entre les deux rives : passerelle cyclo-piétonne Picard reliant la rue Picard au quartier Nord, et donc à la gare. <p>Bassin Vergote :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rive gauche : village de la Construction qui regroupera les entreprises présentes sur le bassin Béco. <p>Tour & Taxis (et environs) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rénovation / Restructuration du bâtiment du Centre TIR en tant que CDU à destination du centre-ville ; - Création de la passerelle Picard afin d'améliorer la connexion entre le site de Tour & Taxis et la gare du Nord et afin de renforcer sa desserte en transports publics ; - Implantation d'une nouvelle liaison cyclo-piétonne permettant de franchir le bassin Vergote qui constitue une véritable barrière urbaine à cause de sa longueur (1 km) ; - Finalisation des 450 logements (70 % de logements moyens et 30 % de logements sociaux) du projet Tivoli.

OBJECTIFS THÉMATIQUES	OBJECTIFS TERRITORIALISÉS DANS LE POT
<p>Les tours comme une des réponses à la fonction résidentielle : préservation des perspectives et du panorama existants, intégration des tours à plusieurs échelles (celles de la ville, du quartier, du bâtiment et des usagers).</p>	<p>Bâtiment d'ampleur régionale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quartier Nord
<p>La mise en valeur des quartiers et de leur identité locale via les espaces publics, les équipements publics, la vie de proximité, etc.</p>	<p>Noyaux d'identité locale à créer (Figure 29) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tour & Taxis - Square Jules De Trooz
<p>L'amélioration de l'espace public : l'espace public et les espaces verts comme supports à la qualité de vie.</p>	<p>Plan Lumière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tour & Taxis - Bassin Béco <p>Zone de verdoisement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partie centrale et dense de Bruxelles dont fait partie le POT et où on observe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité est forte.
<p>La reconnaissance et la valorisation du patrimoine et d'éléments identitaires du cadre de vie : axes structurants tels que les boulevards urbains, les anciennes chaussées, les larges avenues, etc.</p>	<p>Périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine</p>
<p>L'attractivité économique : l'axe du Canal comme levier pour le secteur de la logistique et de l'industrie et pour le transfert multimodal en faveur du rail et de la voie d'eau.</p>	<p>Axe du Canal (Figure 29)</p>
<p>La mobilité : la réduction de la pression routière via l'organisation du report modal de la navette routière, le renforcement de l'offre en transports publics et l'amélioration qualitative des espaces publics.</p>	<p>Piste cyclable séparée à réaliser à l'horizon 2020 (Figure 29) :</p> <p>Ligne de métro à étudier (2040) (Figure 29) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne traversant le POT d'est en ouest dans l'axe du pont des Armateurs.
DISPOSITIFS RÉGIONAUX	TRADUCTION DANS LE POT
<p>Zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU) : outil issu du PRAS démographique qui permet d'envisager une mixité fonctionnelle au sein de zones aujourd'hui monofonctionnelles, en particulier au sein des zones d'industrie urbaine.</p>	<p>Présence d'une ZEMU dans le POT</p>
<p>Zone de Rénovation Urbaine (ZRU) : nouvelle zone définie par la Région en réponse à l'évaluation de l'EDRLR de 2002 prenant mieux en compte les données statistiques sur la situation socio-économique de la population bruxelloise. La zone permet aux quartiers de bénéficier d'une politique de discrimination positive. Elle délimite le périmètre d'intervention de trois outils de rénovation urbaine : Contrats de Quartier Durable, CRU (volet prévu dans la politique des grandes villes) et Contrats Ecole (en phase test).</p>	<p>Contrat de Rénovation Urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Périmètre du CRU 1 « Citroën-Vergote » - Périmètre du CRU 2 « Brabant-Saint-Lazare » - Bassin Béco <p>Contrat Ecole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrat Ecole potentiel à l'école « Kavertje 4 », située le long de l'allée Verte.



Figure 30. Plan Canal – Site pilote du bassin Béco (Chemetoff, 2015)



Figure 31. Plan Canal – Site pilote du bassin Vergote (Chemetoff, 2015)



Figure 32. Localisation du projet TACT

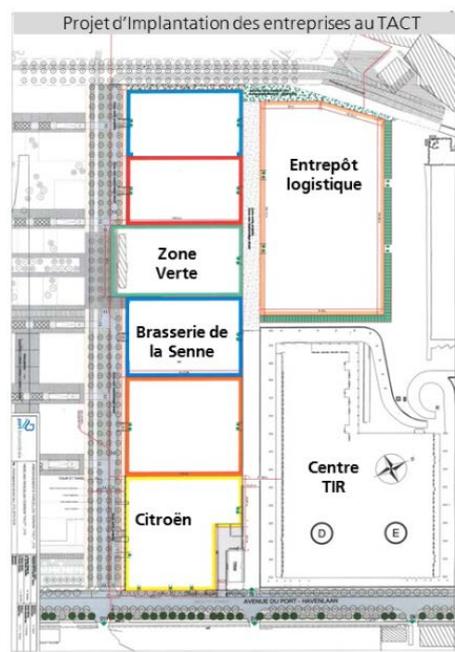


Figure 33. Projet d'implantation des entreprises au TACT (Port de Bruxelles, s.d.)

3.1.2. PLAN CANAL (2013)

Le Plan Canal est un **plan-guide évolutif** qui couvre l'ensemble du territoire du Canal. Il s'étend de part et d'autre du Canal tout au long de sa traversée de Bruxelles. Il propose une co-construction des projets entre acteurs publics et privés, ainsi qu'un accompagnement des projets depuis la phase de définition jusqu'à la phase de réalisation.

Une équipe dédiée assume la mise en œuvre du plan. Elle est constituée de collaborateurs issus de différentes institutions publiques bruxelloises : le Maître Architecte et son équipe « Research by Design », Perspective.Brussels (le Bureau Bruxellois de la Planification), la Direction Urbanisme et la Société d'Aménagement Urbain (SAU).

Il s'agit davantage d'une **philosophie d'aménagement** que d'un plan au sens spatial du terme. Il rassemble un certain nombre de grands objectifs d'aménagement :

- Conserver l'**activité économique en ville**, rapprocher les lieux de travail des lieux de résidence ;
- Créer des **logements** répondant aux besoins liés à l'essor démographique et aux ressources de tous les profils de ménages ;
- Créer des **espaces publics conviviaux et fédérateurs** en valorisant l'axe du Canal, la redécouverte de la Senne, les franchissements du Canal comme éléments de liens entre les quartiers ;
- Créer les conditions d'une **ville ouverte** (aux différentes fonctions, aux différentes populations, etc.) dans un territoire caractérisé comme étant le lieu d'accueil des nouvelles populations de la Région bruxelloise ;
- Reconnaître les **réserves foncières publiques comme des leviers de l'action publique** et plus particulièrement le Canal qui constitue un domaine public à part entière (SAU, s.d.).

Plusieurs sites pilotes ont été identifiés et traités avec une attention particulière comme ceux des bassins Béco et Vergote (Figure 30 et Figure 31). Il en ressort un projet basé sur la mixité fonctionnelle et sur l'ouverture visuelle et paysagère, en particulier le long du bassin Vergote. Plusieurs espaces publics ont été ainsi prévus le long du bassin afin de développer de nouveaux usages tout en conservant des espaces suffisants pour les entreprises. Notons également que le Plan Canal propose la remise à ciel ouvert de la Senne et envisage la création de nombreux logements sur le foncier appartenant aux pouvoirs publics.

3.1.3. PROGRAMME RÉGIONAL EN ÉCONOMIE CIRCULAIRE (2013)

La Déclaration de politique régionale prévoit de remplacer le modèle économique linéaire actuel (extraire des ressources, produire, consommer, jeter) en un système économique circulaire (récupérer, produire, consommer, réemployer) à la fois compétitif sur les marchés pour nos entreprises et générateur d'emplois locaux. Dans sa Stratégie 2025 adoptée le 16 juin 2015, le Gouvernement bruxellois énonce l'objectif de redynamiser l'économie bruxelloise avec une vision prospective sur 10 ans. L'environnement est identifié comme domaine porteur d'emplois, en lien avec le développement d'un programme régional en économie circulaire. Ce programme, le PREC (pour Programme Régional en Economie Circulaire), a été adopté par le Gouvernement le 10 mars 2016. Bruxelles Environnement le copilote avec Impulse, Innoviris et l'Agence Bruxelles Propreté. L'économie circulaire est un modèle économique dans lequel on fait circuler les ressources « en boucle » pour les préserver. Comment ? En utilisant les ressources de manière plus efficace, en réduisant leur gaspillage, en faisant en sorte que les déchets des uns deviennent les ressources des autres, en allongeant la durée de vie des produits, etc. et tout ceci à l'échelle locale, on peut diminuer l'impact des échanges et de la production sur l'environnement tout en développant le bien-être des citoyens.

PROGRAMME RÉGIONAL EN ÉCONOMIE CIRCULAIRE
2016 – 2020

Mobiliser les ressources et minimiser les richesses perdues :
Pour une économie régionale innovante



Figure 34. Le PREC, un document de référence pour penser l'aménagement de la zone Maximilien-Vergote
(<http://www.circularprojects.brussels>)

Perspective et la Société d'Aménagement Urbain sont directement désignés dans le PREC comme devant « veiller à construire les fondements d'une économie circulaire au sein des 10 pôles de développement prioritaires et du territoire du Canal ». Perspective est responsable de coordonner les mesures territoriales du PREC et doit en mettre deux en œuvre, les mesures TER 1 et TER 2.

TER 1 : A travers les contrats de quartiers durables et les Contrats de Rénovation Urbaine, Bruxelles Développement Urbain (BDU) et le Bureau Bruxellois de Planification développeront en collaboration avec Bruxelles Environnement des projets pilotes répliquables de stimulation et de mise en pratique de l'économie circulaire au niveau local par une approche pluridisciplinaire fédérant les parties prenantes : citoyens, associations, pouvoirs publics, acteurs économiques,..

L'objectif est multiple : développer l'économie locale et son ancrage dans le territoire (à l'échelle du quartier) et améliorer les métabolismes locaux en localisant de manière optimale les flux de matières (limiter les sorties de matières du quartier par le bouclage des flux locaux quand c'est possible) et les flux immatériels (favoriser les partages de connaissances et de compétences, revalorisation des savoir-faire locaux, réappropriation du territoire par les citoyens). Cette action s'inscrit dans le cadre du projet de Plan Régional de Développement Durable qui promeut l'éclosion du modèle de ville de proximité.

TER 2 : Le Bureau Bruxellois de la Planification et la Société d'Aménagement Urbain veilleront à construire les fondements d'une économie circulaire au sein des 10 pôles de développement prioritaires et du territoire du canal.

L'objectif 6 de l'axe I de la Stratégie 2025 – Entreprendre de grands investissements – reprend l'ensemble des pôles de développement prioritaires. Le BBP et la SAU s'attèleront, en collaboration avec Bruxelles Environnement et impulse.brussels, à permettre dans ce cadre le développement d'activités productives intégrées, diversifiées à l'échelle des quartiers. Afin d'atteindre cet objectif, il s'agira notamment de : aménager des quartiers fonctionnellement mixtes et denses pour renforcer et développer les espaces économiques dans un contexte urbain; étudier et intégrer un maillage aux différentes échelles du territoire favorisant l'apparition d'une économie circulaire (économie de la fonctionnalité, captation des flux,..) ; favoriser l'allongement du cycle de vie du bâti bruxellois en le rénovant et en réutilisant au maximum les ressources internes à la région par la mise à disposition d'ateliers, de lieux de stockage, de zones de captation de matériaux, etc. Cette action devra permettre la mise en œuvre de l'action RD 2 : « La Région stimulera la création d'une filière professionnelle du réemploi des matériaux de construction » pilotée par Bruxelles Environnement.

3.1.4. MASTERPLAN DU PORT (2013)

Le Masterplan du Port donne les orientations de développement pour l'ensemble du domaine portuaire à l'horizon 2030. La vision stratégique portée par le Port se définit au travers de cinq objectifs stratégiques et cinq actions stratégiques, qui se concrétisent au travers de dix grands projets (ECSA & Cooparch-R.U., 2012). Parmi les objectifs stratégiques, on retiendra l'intention de « **viser une intégration optimale port-ville** ». Cela passe par toute une série d'actions qui vise à :

- Cultiver un dialogue ouvert et permanent avec les acteurs responsables du développement urbain ;
- Poursuivre l'optimisation de l'utilisation des terrains dans les différentes zones portuaires ;
- Prêter une attention continue à l'impact des activités portuaires et industrielles sur les communautés locales.

Un des projets transversaux prévu par le Masterplan est l'optimisation des concessions, notamment par le **regroupement et le réaménagement des espaces disponibles** et, si possible, **l'intégration urbaine** de ceux-ci.

Dans le POT, le Masterplan prévoit également plusieurs projets spécifiques. Le Port souhaite mettre en place un **pôle économique et logistique urbain à haute valeur ajoutée** : le projet TACT. Ce projet porte plus particulièrement sur l'extension, la rénovation et la réorganisation du Centre TIR actuel, ainsi que l'exploitation du Terrain Adjacent au Centre TIR (TACT), en collaboration avec CityDev (Figure 32 et Figure 33). Le Port est actuellement en train d'allouer les différentes concessions du TACT aux futurs concessionnaires : Citroën (permis en cours), Brasserie de la Senne (attribution du marché), Vizyon Drink (appel à auteurs de projets), etc.



Figure 35. Projet d'espace vert autour de l'aire de giration du bassin Vergote (Arter, 2015)

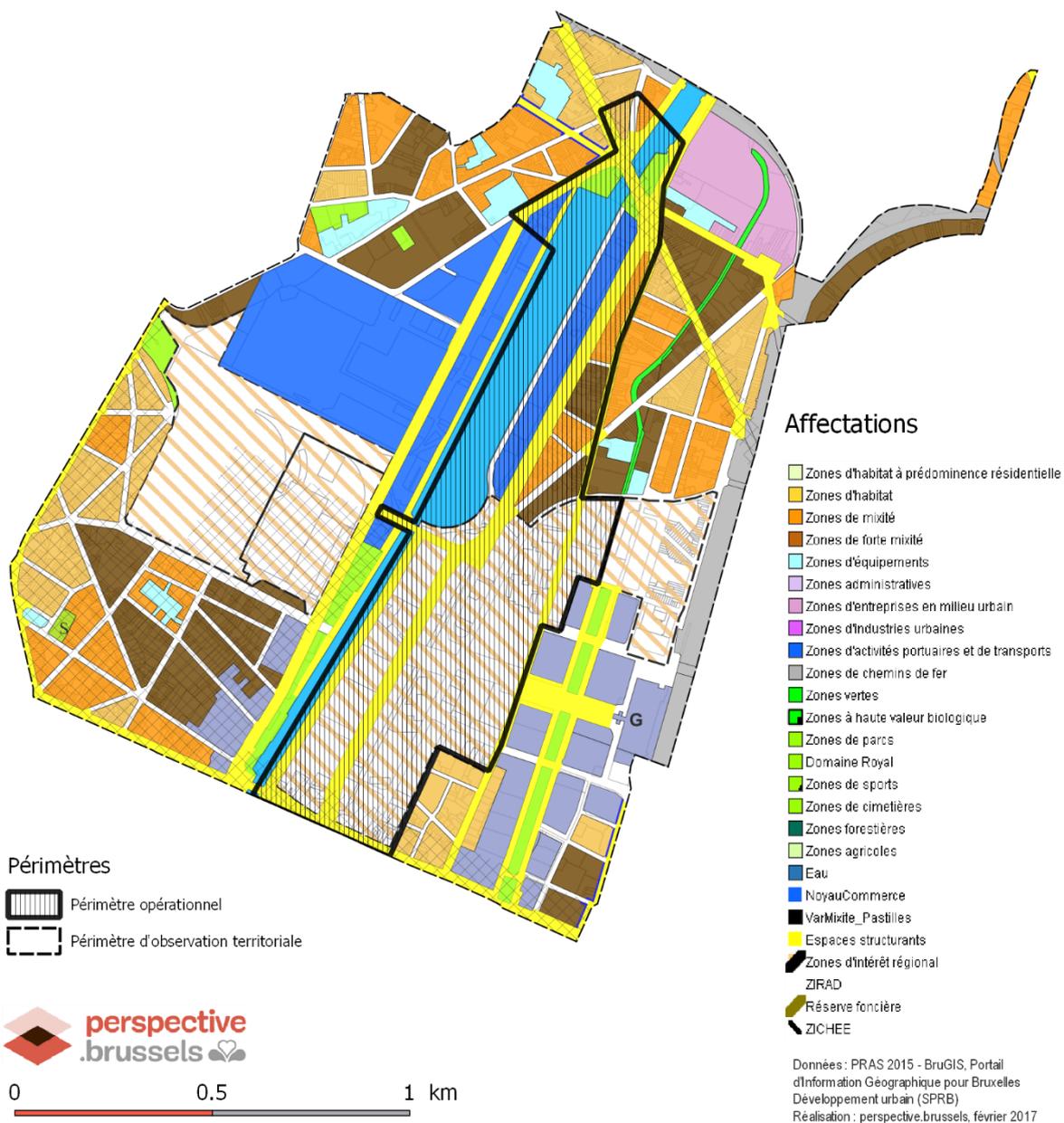


Figure 36. PRAS démographique

Ce projet est à mettre en œuvre avec deux autres projets prévus dans le Masterplan : la création d'un Centre de transbordement urbain (CTU) et d'un Village de la Construction sur la rive gauche du bassin Vergote.

Les objectifs généraux du Masterplan sont :

- Garantir le maintien des fonctions logistique et portuaire dans des zones qui risquent d'être mises à mal par d'autres fonctions, notamment celle du logement. Du point de vue des revenus fonciers, la logistique et l'industrie sont moins rentables que les bureaux, le commerce ou le logement. De ce fait, ces espaces subissent une forte pression foncière.
- Promouvoir les emplois peu qualifiés, ce qui est un atout au vu de la présence d'une population sous-qualifiée dans le quartier.
- Promouvoir des espaces publics de qualité pour combiner la fonction industrielle et l'habitat. Dans le bassin Vergote, le Port prévoit d'aménager un espace vert autour de l'aire de giration (Figure 35).

3.1.5. SCHÉMA DIRECTEUR « TOUR & TAXIS » (2008)

L'avenir du site de Tour & Taxis a été planifié à travers un schéma directeur (élaboré par l'équipe MS-A et Ateliers Lion) adopté par la Région en 2008. L'objectif général de ce schéma est la requalification du site de Tour & Taxis et son inscription physique et fonctionnelle dans le tissu urbain bruxellois. La stratégie d'aménagement du site s'articule autour de quatre axes :

- **Espaces publics ;**
- **Mobilité ;**
- **Valorisation du patrimoine ;**
- **Diversité des usages.**

Les objectifs de ce schéma ont été traduits dans un PPAS approuvé en avril 2017 (cf. §3.2.1).

3.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

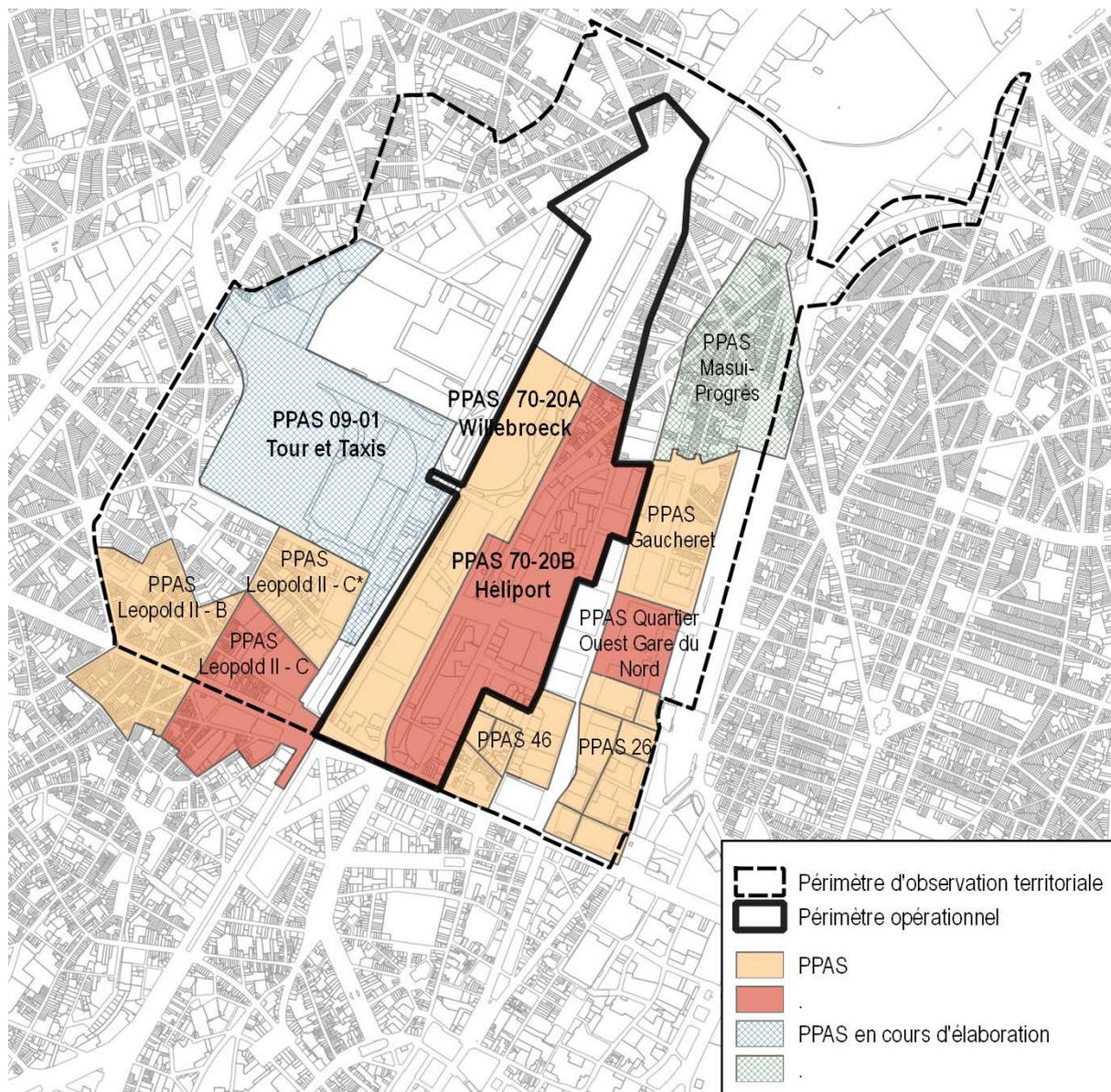
3.2.1. PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL ET PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) définit les affectations du sol autorisées sur l'entièreté du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a force obligatoire et se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires. Il a été adopté par le Gouvernement le 03/05/2001, mais a fait l'objet de deux modifications depuis lors. La dernière modification du PRAS, dénommée « PRAS démographique », a été adoptée en 2013 afin de **répondre à la pénurie de logements et au défi de l'essor démographique en assurant la cohabitation harmonieuse et la mixité des fonctions.**

Plan Régional d'Affectation du Sol

Le cadre réglementaire du PRAS dans le POT met en avant (Figure 36) :

- Un fort **intérêt régional** pour la zone qui se traduit par la définition de trois zones d'intérêt régional (ZIR) dans le POT ;
- Un certain **potentiel de mixité fonctionnelle** permettant de réduire le caractère monofonctionnel du quartier Nord.



0 0.5 1 km

Données : Brussels UrbIS, BruGIS - Distrib- futur PAD
 Copyright CIRB
 Réalisation : perspective.brussels, février 2017

Figure 37. PPAS

Par rapport au PRAS de 2002, deux changements sont à retenir :

- L'affectation du site Belga en **ZEMU** (dans le PRAS 2002, le site était en zone de forte mixité) ;
- L'affectation d'une partie du bassin Béco en **zone de parcs** (dans le PRAS de 2002, le site était en zone d'activités portuaires et de transport). Ce changement engendre le départ des entreprises situées sur le bassin Béco vers le bassin Vergote et la création d'un parc régional le long du bassin Béco. Ce parc permet de réaliser une continuité verte en lien avec le parc de Tour & Taxis, répondant ainsi aux objectifs régionaux inscrits dans le PRDD.

Plans Particuliers d'Affectation du Sol

Les PPAS présents dans le POT ont été élaborés afin de mettre en œuvre le programme des ZIR. Ils sont nombreux et cela crée une mosaïque réglementaire (Figure 37).

Au vu du développement intense de la zone, des nombreux projets qui y sont programmés et des nouvelles fonctions qu'elle devra accueillir, la réflexion quant aux prescriptions réglementaires mériterait d'être affinée. Dans ce cadre, il convient de mieux définir :

- le type d'affectation et l'intégration en milieu urbain des zones aujourd'hui dépourvues de PPAS (le nord du PO) ;
- certains aspects du PPAS n°70-20B « Héliport » : la largeur de certaines voiries, le plan d'alignements et la localisation des zones à construire.

Tableau 2. Cadre réglementaire du POT

PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL	
OBJECTIFS RÉGIONAUX	
<i>Favoriser la mixité des fonctions : autorisation du logement comme affectation principale au sein des zones administratives et création des zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)</i>	
<i>Augmenter le pourcentage de logements prévus dans les zones de forte mixité et introduire le logement dans les programmes des zones d'intérêt régional (ZIR).</i>	
AFFECTATIONS	LOCALISATION
Zones d'activités portuaires et de transports	Autour du bassin Vergote et sur les terrains du Centre TIR et du TACT
Zones de parcs	Sur le quai des Matériaux, le long de l'ancien tracé de la Senne, le long du boulevard du Roi Albert II, au niveau du square Jules De Trooz et à l'extrémité nord-ouest du site de Tour & Taxis
Zones administratives	Dans le quartier Nord et les espaces occupés par les bureaux de la KBC
Zones d'habitat, de mixité, de forte mixité	Dans les quartiers Maritime, Masui et Marie-Christine
Zones d'intérêt régional	ZIR 1 « Héliport », ZIR 2 « Gaucheret » et ZIR 6 « Tour & Taxis »
TRADUCTION DES ZIR EN PPAS	
ZIR	PPAS
ZIR 1 « Héliport »	PPAS n°70-20B « Héliport » (2005) : il encadre l'articulation entre la partie administrative du quartier Nord et la partie plus résidentielle à l'ouest du quartier. PPAS n°70-20A « Willebroeck » (2009) : il encadre le développement immobilier le long du bassin Béco et la construction de la passerelle Picard. La fonction de logement domine dans le PPAS. Sur le bassin Vergote, la zone d'activités portuaires et de transports est maintenue. Le PPAS prévoit néanmoins une zone de transition entre la pointe sud-est du bassin Vergote dédiée aux activités portuaires et les logements prévus le long du bassin Béco.

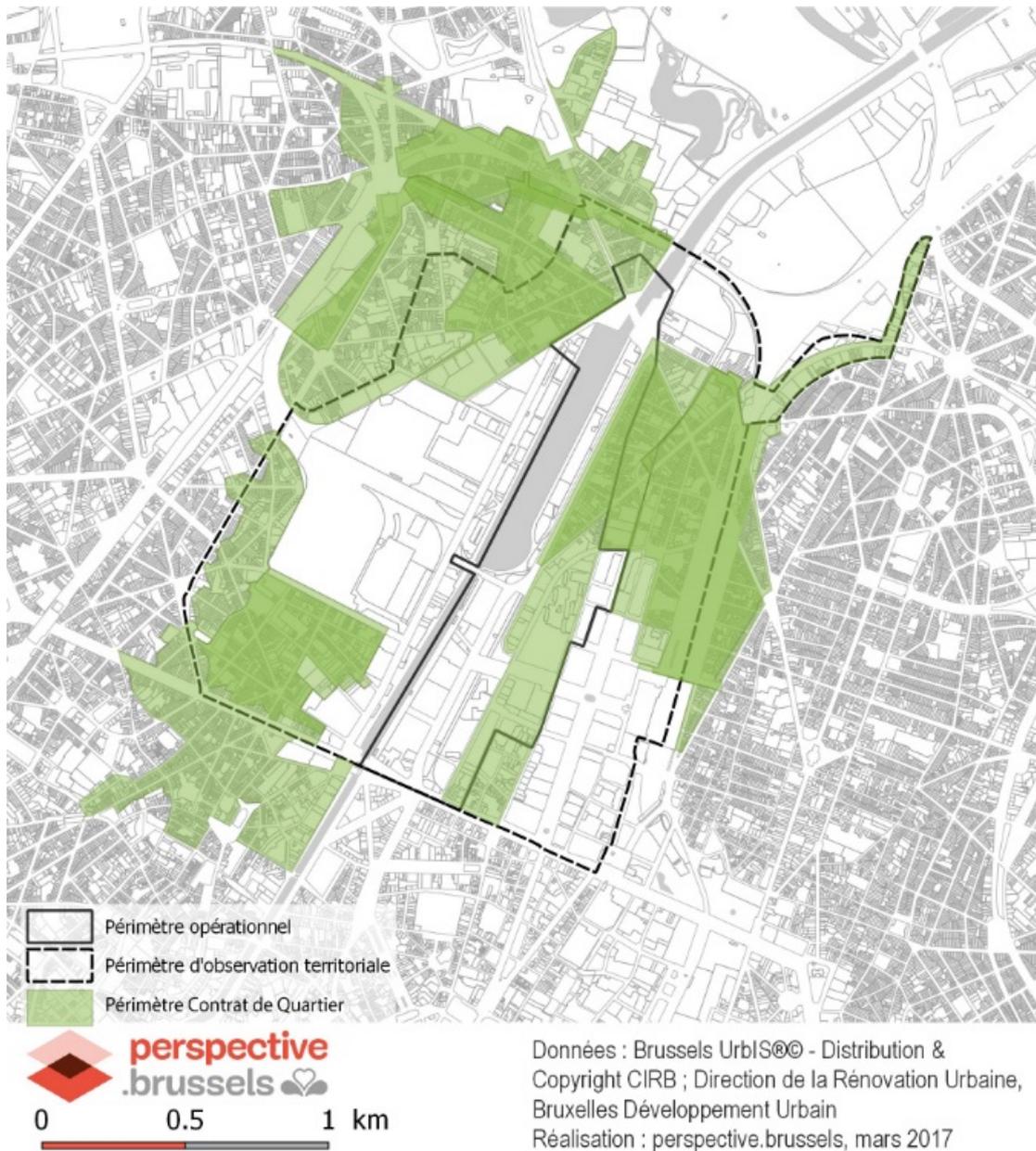


Figure 38. Périmètres des contrats de quartiers

<p>ZIR 6 « Tour et Taxi »</p>	<p>PPAS n°09-01 « Tour & Taxis » (en cours d'approbation) : il couvre une grande partie du site de Tour & Taxis. Dans notre PO, seule la place des Armateurs est concernée par ce PPAS. Il est destiné à traduire en affectations réglementaires les intentions du schéma directeur pour le site (cf. §3.1.5). Il rentrera en vigueur d'ici l'été 2017.</p> <p>L'objectif général est la requalification du site et son inscription physique et fonctionnelle dans le tissu urbain bruxellois. Il vise notamment à établir des liens avec les quartiers avoisinants, mettre en place des espaces publics structurants, valoriser le patrimoine bâti et paysager, développer une mixité fonctionnelle et sociale, équiper le site d'équipements locaux et régionaux ou encore favoriser la mobilité douce et l'usage des transports en commun au sein du site.</p> <p>La programmation retenue est la suivante : maximum 50 % de logement, minimum 10 % d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, maximum 30 % d'activités productives et administratives, maximum 5 % de commerces et maximum 5 % d'établissements hôteliers.</p>
AUTRES PPAS DANS LE POT	
PPAS	LOCALISATION
<p>PPAS n°46 « Quartier de la Gare du Nord » (Bruxelles-Ville) qui se subdivise en quatre îlots (46-14, 46-46-41, 46-60 et 46-65bis)</p> <p>PPAS n°26 « Quartier de la Gare du Nord » (commune de Saint-Josse-ten-Noode) qui se subdivise également en plusieurs îlots</p>	<p>Au sud du POT</p>
<p>PPAS « Gaucheret » (2005), situé au sein de la ZIR 2 « Gaucheret »</p> <p>PPAS « Quartier Ouest Gare du Nord » (1978)</p>	<p>Dans la partie schaarbeekoise du quartier Nord</p>
<p>PPAS « Léopold II – Partie B »</p> <p>PPAS « Léopold II – Partie C »</p> <p>PPAS « Léopold II – Partie C* »</p>	<p>En rive gauche sur le territoire de Molenbeek dans le bas du Quartier Maritime. Le PPAS « Léopold II-Partie C » est en cours d'abrogation pour permettre la transformation d'un des bâtiments de KBC en projet mixte « Triple Living ».</p>
<p>PPAS « Masui-Progrès »</p>	<p>Il actuellement en cours d'élaboration. Suite au déménagement futur de l'entreprise Vizyon Drink au TAC, le PPAS devra définir l'intégration de l'îlot qui sera libéré.</p>

3.3. REVITALISATION URBAINE

3.3.1. CONTRATS DE QUARTIER (DURABLE) (1997-2017)

De nombreux Contrats de Quartiers sont intervenus dans et autour du périmètre depuis déjà vingt ans.

Les Contrats de Quartier ont pour finalité la rénovation et la revitalisation d'un quartier. Ils sont définis par un programme délimité dans l'espace et dans le temps. Ils ont évolué au cours du temps et sont devenus en 2010 les Contrats de Quartier Durable (BDU – DRU, s.d.).

Sur la rive gauche du Canal, cinq Contrats de Quartiers sont intervenus et un est en cours (Figure 38) : Marie-Christine (1997-2001), Palais Outre-Ponts (2002-2006), Maritime (2003-2007), Maison Rouge (2007-2011), Autour de Léopold II (2012-2016) et Bockstael (2013-2017).

Seul le Contrat de Quartier Durable « Bockstael » est toujours actif, néanmoins il concerne uniquement quelques parcelles le long du chemin de fer au nord du POT. Un projet prévu par ce contrat est en cours au sein du périmètre : le réaménagement du passage du Chambon et ses abords.

Sur la rive droite du Canal, l'ensemble des Contrats de Quartier qui sont intervenus sont maintenant réalisés, ils sont au nombre de cinq (Figure 38) : Pavillon (1997-2001), Nord (1999-2003), Aerschot (2001-2005), Masui (2010-2014) et Reine-Progrès (2012-2016).

Certains de ces contrats ne couvrent qu'une très faible partie du POT (Pavillon, Marie-Christine, Palais Outre-Ponts et Bockstael). Ne seront détaillés ici que ceux couvrant une grande partie du POT (Tableau 3).

Tableau 3. Contrats de Quartier Durable

CONTRAT DE QUARTIER (DURABLE)	DESCRIPTION
Nord (1999-2003)	Ce contrat fait partie des premières générations de contrat de quartier. Il a notamment permis la réalisation d'un grand équipement sportif (Pôle Nord) à proximité des tours du Foyer Bruxellois.
Aerschot (2001-2005)	Le périmètre d'intervention se situe sur la partie schaarbeekoise du quartier Nord. Il s'étend de part et d'autre de la voie ferrée. L'ensemble des opérations menées sur les espaces publics ont permis d'améliorer la perception générale du quartier et la qualité de vie des habitants.
Maritime (2003-2007)	Ce contrat a généré une mobilisation relativement importante de la part des habitants du quartier. Les opérations visaient à préparer le quartier à la transformation future du site de Tour & Taxis. Une opération marquante à ce titre est la réalisation du Centre Communautaire Maritime, qui regroupe un ensemble de services pour le quartier. D'un point de vue plus global, le Contrat de Quartier a été l'occasion de remettre en état les espaces publics qui étaient très dégradés.
Maison Rouge (2007-2011)	Ce contrat couvre un périmètre délimité par le site de Tour & Taxis, le nouveau quartier Tivoli porté par CityDev, la rue Marie-Christine et le boulevard Bockstael. La plupart des opérations programmées ne concernent pas le POT, à l'exception du projet de logements et restaurant social réalisé en 2015 à l'angle des rues Stéphanie et Princesse Clémentine.
Masui (2010-2014)	<p>Dans le cadre d'une opération associée, Bruxelles Environnement convertit l'ancien lit de la Senne en parc longitudinal reliant le parc Gaucheret à la place Masui. Certains segments ont déjà été réaménagés et d'autres sont actuellement en travaux. L'ambition à long terme de Bruxelles Environnement est de prolonger ce parc jusqu'au parc de Laeken via la construction d'une passerelle au-dessus du Canal à hauteur du site de Sibelga.</p> <p>Le Contrat de Quartier Durable « Masui » a pris pour parti de structurer ses interventions autour de ce nouveau parc. Les opérations réalisées dans le cadre du contrat ont permis d'intervenir sur des immeubles situés le long de ce parc.</p>
Reine-Progrès (2012-2016)	Le périmètre d'intervention est implanté le long de la voie du chemin de fer de la Gare du Nord et s'étend du nord au sud, de la place Masui à la place Gaucheret, à la frontière de Bruxelles-Ville. Plusieurs projets de rénovation vont commencer : des nouvelles classes pour l'école 8, une salle de sport et une salle polyvalente place Masui, une halte-accueil, une maison médicale et des logements seront créés. Est aussi prévue la mise en place d'un réseau complet de déplacements doux dans le quartier via le réaménagement du tunnel Quatrecht, de la rue Masui et la place Gaucheret.
Autour de Léopold II (2012-2016)	Le périmètre d'intervention se situe autour du boulevard Léopold II. Cet axe de liaison est à la fois l'épine dorsale du quartier et un élément de rupture qui coupe le territoire en deux parties : Molenbeek Maritime et Molenbeek historique. L'ambition était de rétablir ce boulevard dans sa fonction d'axe structurant fort et ce, dans un objectif de remailage et de continuité avec le Molenbeek historique. Plusieurs opérations importantes ont été programmées sur les espaces publics : réaménagement du parc Saint-Remy, (achevé en 2015) et traitement de la rue Ribaucourt dans son ensemble (en cours de réalisation).

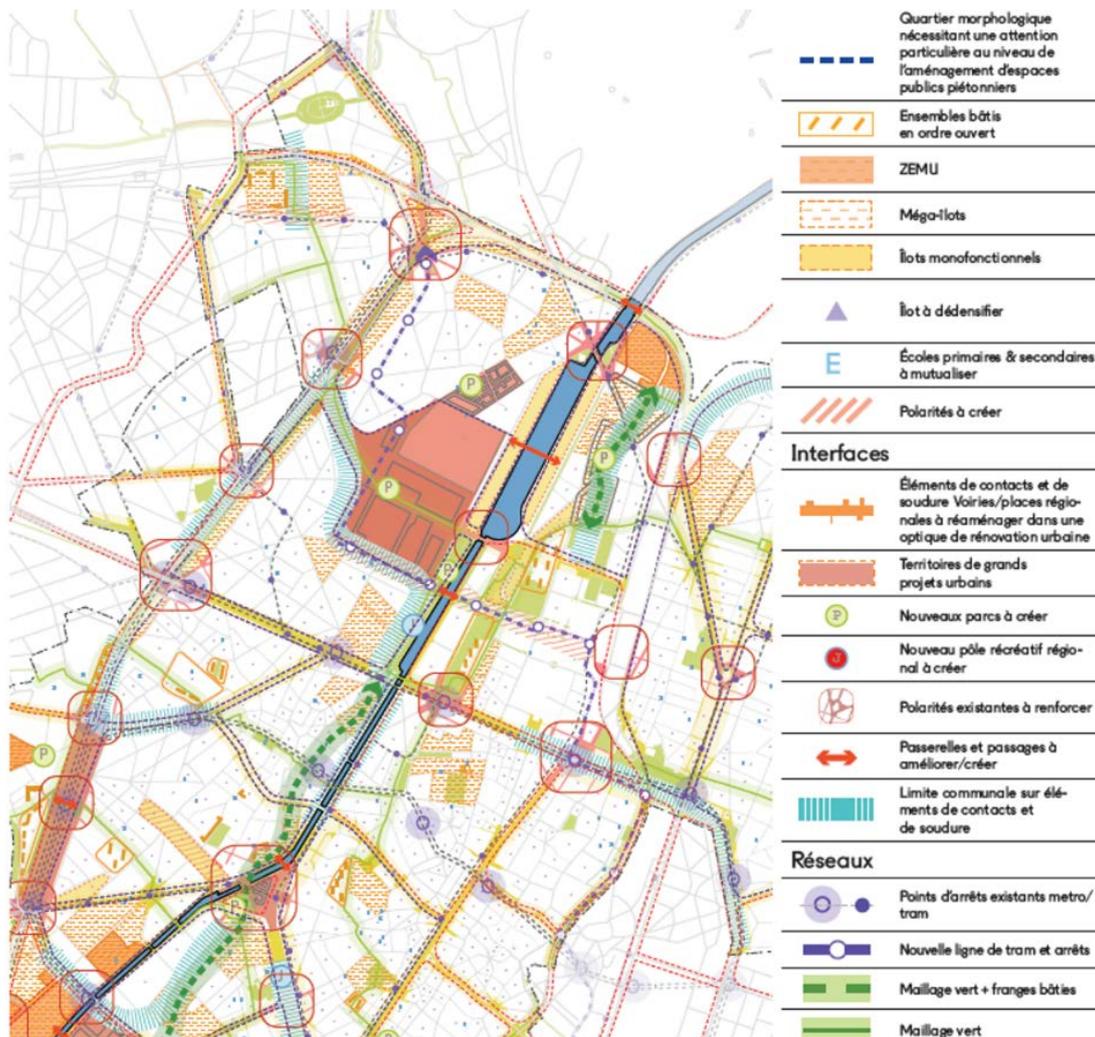


Figure 39. Extrait du Plan Guide de la Rénovation Urbaine (MS-A & Idea Consult, 2013)

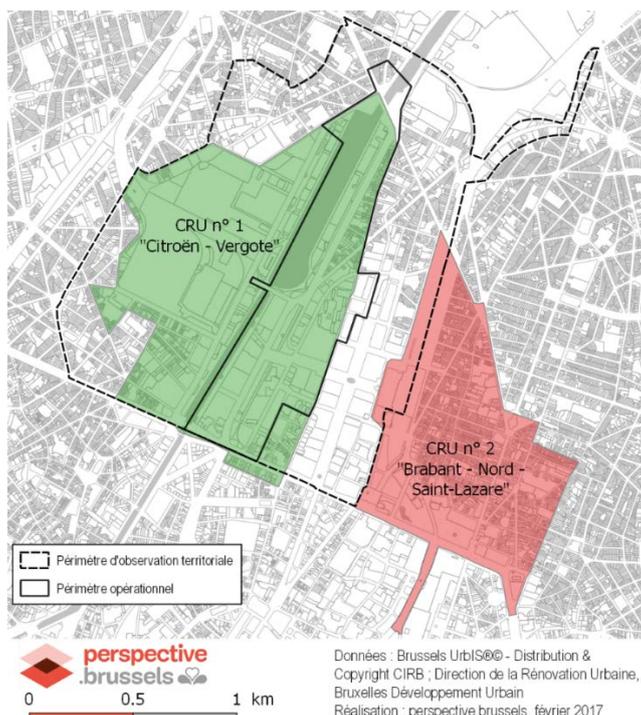


Figure 40. Périmètres d'intervention des CRU

3.3.2. PLAN GUIDE DE LA RÉNOVATION URBAINE

L'objectif du plan guide de la rénovation urbaine est de proposer une stratégie de rénovation urbaine pour l'ensemble de la ZRU en se basant sur les études urbanistiques et territoriales développées précédemment. Cette stratégie a notamment mis en avant **la problématique des ruptures urbanistiques entre quartiers** liées à la présence de grandes infrastructures ou de zones monofonctionnelles, et la nécessité de traiter ces ruptures afin de réduire leur effet de barrière et d'améliorer les liaisons entre quartiers. Pour traiter ces ruptures, le plan guide suggère de **dépasser les limites communales**.

Deux grands éléments sont identifiés dans le POT : le **site de Tour & Taxis** et le **bassin Vergote**. Pour ce dernier, il est proposé de travailler sur les deux extrémités du bassin et de prévoir un franchissement en son milieu à hauteur de la rue de l'Entrepôt (Figure 39).

Outre cette vision territoriale intégrée, la plan guide propose aussi des outils de rénovation urbaine renouvelés. Il est, à ce titre, un des fondements des CRU (cf. infra). A noter : le plan guide a un statut particulier dans le sens où il n'a pas été approuvé par le Gouvernement de la RBC.

3.3.3. CONTRATS DE RÉNOVATION URBAINE (2017-2022)

Le Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) est un nouvel outil de revitalisation urbaine visant à dépasser les limites communales. Il a été développé dans le cadre du plan guide de la rénovation urbaine. Il s'appuie sur l'ensemble des expériences positives passées, et plus spécifiquement sur les Contrats de Quartiers Durables. Mais il vise à dépasser les limites constatées des outils existants, en permettant notamment d'intervenir sur des **zones concernant plusieurs territoires communaux** par une collaboration entre les communes et la Région au sens large (BDU – DRU, s.d.).

Les CRU consistent en une combinaison d'opérations de revitalisation urbaine de type immobilières, socio-économiques, et d'offre en espaces publics et environnementale, qui sont portées par des opérateurs tant régionaux que communaux. Les territoires d'intervention sont dans la Zone de Rénovation urbaine (ZRU) et transcendent les limites d'au moins deux communes (BDU – DRU, s.d.). Cf. <http://quartiers.brussels/2/>

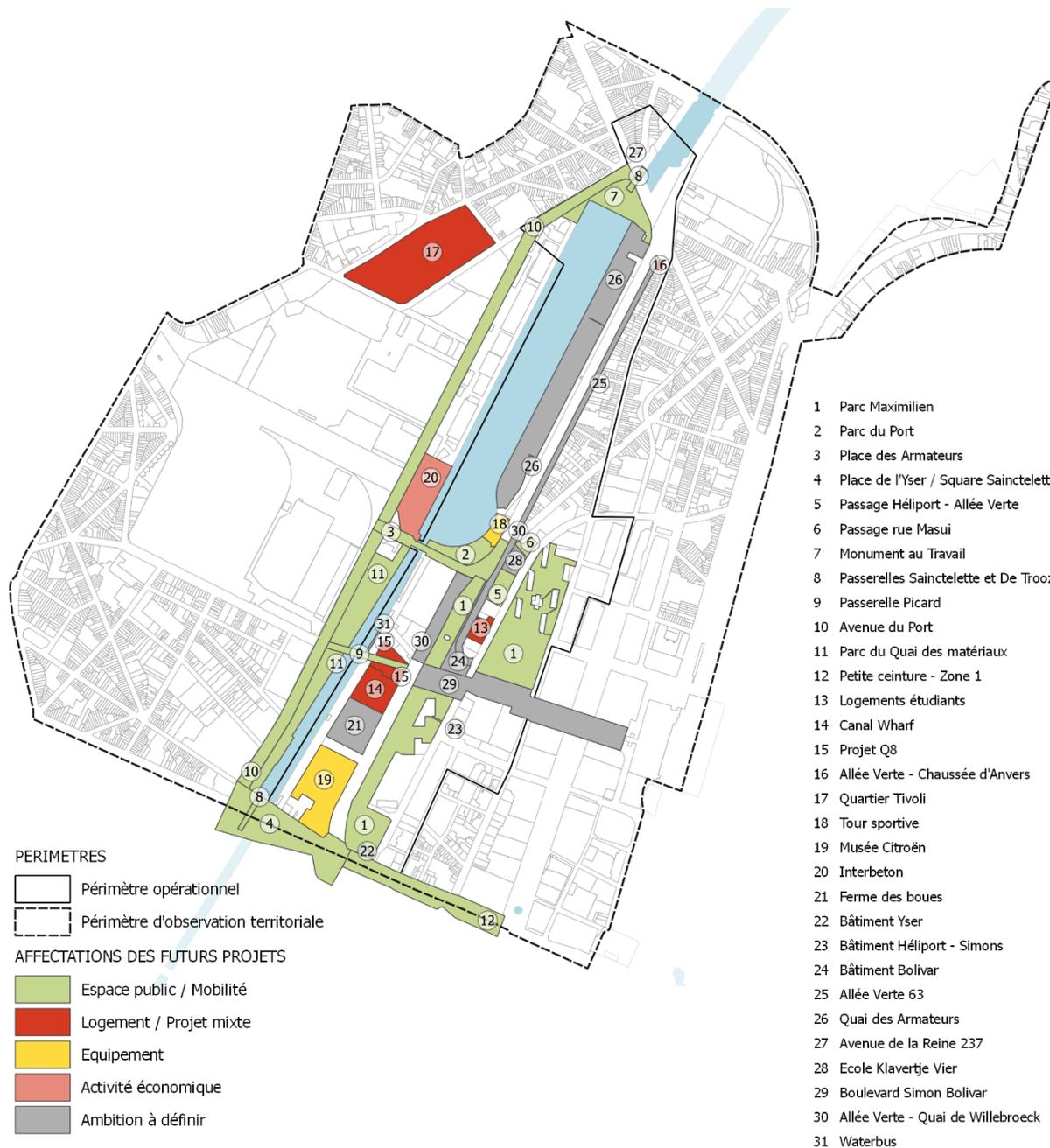
Cinq CRU ont été définis au sein de la ZRU. Deux concernent le POT (Figure 40) :

- **CRU n°1 « Citroën-Vergote »** dont le périmètre est presque entièrement repris dans le POT ;
- **CRU n°2 « Brabant – Nord – Saint-Lazare »** dont seules les parcelles situées entre la rue du Progrès et le chemin de fer sont reprises dans le POT.

Le CRU n°1 transcende les limites de deux communes : la ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek-Saint-Jean. S'il l'on compare le périmètre du CRU n°1 aux périmètres des Contrats de Quartiers, on remarque que le CRU agit là où aucun Contrat de Quartier n'a été programmé (Figure 38). Il est donc complémentaire à ce qui a déjà été réalisé dans la zone et permet de concentrer des moyens sur un territoire jusque-là oublié.

La programmation du CRU n°1 a été réalisée par CityTools et le Studio 017 Paola Vigano. L'ambition principale du programme est de reconnecter les grandes figures urbaines (bassins portuaires, Tour & Taxis, dalle Héliport, etc.) avec les quartiers environnants. Ils proposent d'intervenir sur l'espace situé entre figures et quartiers, en le transformant en une nouvelle centralité qui s'intègre dans un réseau régional d'espaces publics et d'espaces verts. Pour ce faire, ils identifient toute une série d'espaces à construire :

- Le parc Maximilien en tant que continuité verte permettant de relier le centre-ville au quartier Nord et le quartier Nord aux bassins portuaires et au site de Tour & Taxis ;
- Les abords du bassin Vergote en termes d'accroche à la ville et d'accès au paysage ;
- L'allée Verte et le quai de Willebroeck comme futur axe structurant du transport en commun et de la mobilité douce ;
- Les accès au site de Tour & Taxis comme opportunités de connexion et de relation entre le site et les quartiers alentour.



0 0.5 1 km



Données : Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB
Réalisation : perspective.brussels, avril 2017

Figure 41. Carte des projets

Cette nouvelle séquence d'espaces ouverts doit se construire en continuité avec les grands espaces ouverts existants ou en projet (parc de la Senne, parc de Tour & Taxis, parc du quai des Matériaux, quai du Commerce). L'ensemble permettra ainsi d'une part la **reconnexion entre figures et quartiers** et d'autre part la **création d'une nouvelle centralité métropolitaine** (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

3.3.4. CONTRAT ECOLE (2017)

Dans le POT, l'école primaire « Klavertje vier », située aux abords de l'allée Verte, fait l'objet d'un projet pilote visant au développement d'un nouvel outil de rénovation : le Contrat Ecole. La fin de l'étude est programmée pour juin 2017 ; elle sera alors soumise au Gouvernement Régional.

Les Contrats Ecole sont des programmes de revitalisation urbaine qui visent d'une part à une meilleure **intégration urbaine de l'école au sein de son quartier**. L'objectif est que l'équipement scolaire se **raccorde aux autres équipements** et qu'il soit davantage **ouvert** pour permettre à d'autres acteurs de l'investir en dehors des heures scolaires (cours pour adultes, activités culturelles ou sportives, etc.). Le contrat école vise **également à une meilleure implication de l'école à la vie du quartier**.

Chaque contrat sera développé en partenariat avec les écoles, les communautés, les communes, les associations de quartier et les administrations régionales concernées.

3.4. PROJETS

Le grand nombre de plans d'aménagements, de schémas directeurs et d'outils de rénovation urbaine a permis de donner lieu à de nombreux projets issus tant des pouvoirs publics (Bruxelles Mobilité, Beliris, Bruxelles Environnement, Citydev, SAU, Port de Bruxelles, etc.) que du privé (Extensa, Atenor, AG Real Estates, Interbeton, etc.) (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016), ce qui témoigne de la dynamique de transformation actuellement en cours dans la zone.

3.4.1. PROJETS EN COURS OU PROGRAMMÉS

La Figure 41 illustre l'ensemble des projets en cours ou envisagés dans le périmètre opérationnel ainsi que deux projets situés en dehors du PO (Quartier Tivoli et Parc du quai des Matériaux). Les détails de ces projets se trouvent en annexe (Annexe 1).

La carte met en évidence un certain déséquilibre dans la masse des projets (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016). On constate en effet une forte concentration de projets au sud du PO à proximité du bassin Béco et une faible densité de projets au nord entre le square De Trooz et la place des Armateurs.

La majeure partie des projets concerne l'espace public (réaménagement des voiries, des places et des parcs). On peut lire dans l'assemblage de ces projets **une forme de cohérence visant à créer une réelle continuité entre les espaces et à favoriser les modes doux et les transports en commun**. On remarque aussi un **grand nombre de projets de logement et de projets mixtes mêlant logement et équipement** (crèche, école, salle polyvalente, etc.). Enfin, il faut distinguer les projets visant un public local et ceux d'ampleur régionale, telle que le parc du Quai des Matériaux, le musée Citroën et la Tour sportive.

L'ensemble du POT est aussi caractérisé par une multitude de projets, notamment sur le site de Tour & Taxis, sur la rive gauche du bassin Vergote et sur le site du TACT. Une liste non exhaustive de l'ensemble des projets en cours et des ambitions dans le POT non repris sur la carte (Figure 41) est fournie en annexe (Annexe 2).

TYPES DE PROPRIETAIRE PUBLIC



Figure 42. Carte des propriétés publiques

3.4.2. PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

La carte des propriétaires publics (Figure 42) démontre le **grand potentiel d'action publique** dont dispose la Région. En effet, si on compare la carte avec celle des projets (Figure 41), on remarque que :

- La Région est propriétaire d'une grande partie des parcelles sur lesquelles sont programmés les projets d'équipement, de mobilité, d'espace public et d'activité économique.
- La Région est également propriétaire de nombreuses parcelles qui ne disposent pas de projet défini. Le défi est donc d'orienter le développement de ces parcelles en fonction des ambitions régionales. Les espaces concernés sont : le boulevard Simon Bolivar, une partie de la rive droite du bassin Vergote et une partie de l'allée Verte et du quai de Willebroeck, destinée à s'ouvrir davantage sur le Canal.

La carte montre également que certaines parcelles appartiennent à d'autres propriétaires publics avec qui la Région pourrait mettre en place des partenariats. Citons par exemple la Ferme des Boues qui appartient à la Ville de Bruxelles.

3.5. ENJEUX THEMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

Une philosophie commune se dégage de l'ensemble des outils d'urbanisme. La convergence des différents documents permet de définir les grandes orientations souhaitées au sein du périmètre opérationnel.

- **Le bassin Béco a une fonction mixte. Economique, résidentielle, récréative et culturelle. Et cela d'ampleur régionale :** notamment par la création du Musée d'Art Contemporain dans le complexe « Citroën » et l'aménagement d'un parc récréatif régional sur le quai des Matériaux.
- L'affirmation de la **vocation portuaire et économique du bassin Vergote** avec un accent sur les activités liées à la construction.
- **L'ouverture du quartier Masui vers le bassin Vergote** au travers d'interventions ponctuelles :
 - l'aménagement de deux « terrasses » publiques donnant accès au bassin Vergote : le parc De Trooz / Monument au Travail et le parc du Port, respectivement sur le pointes nord et sud du bassin Vergote ;
 - la création d'ouvertures visuelles vers le bassin Vergote dans l'axe des rues perpendiculaires ;
 - la création d'une mixité fonctionnelle ponctuelle dans la zone d'activités portuaires et de transports via la mutualisation des infrastructures destinées aux activités portuaires et économiques, et aux équipements publics.
- La création d'un **maillage vert structurant** situé dans l'axe du parc Maximilien et de l'allée Verte, et connecté au parc du Port, au parc de Tour & Taxis et au Monument au Travail.
- La création d'une **perméabilité physique entre les grands projets urbains et les espaces environnants** via l'aménagement d'un réseau interne dédié à la mobilité active et en accordant une attention particulière aux franchissements des grandes infrastructures.
- La **coordination** entre l'ensemble des acteurs qui agissent sur le territoire, entre l'ensemble des plans d'aménagement en vigueur et entre l'ensemble des projets programmés ou en cours via un dialogue constant et constructif entre acteurs permettant de dépasser les oppositions et de développer une vision d'ensemble cohérente sur le territoire.



Figure 43. Axes du Canal et de la voie ferrée + Périmètre du contrat de quartier Reine-Progrès (Suède 36, 2012)

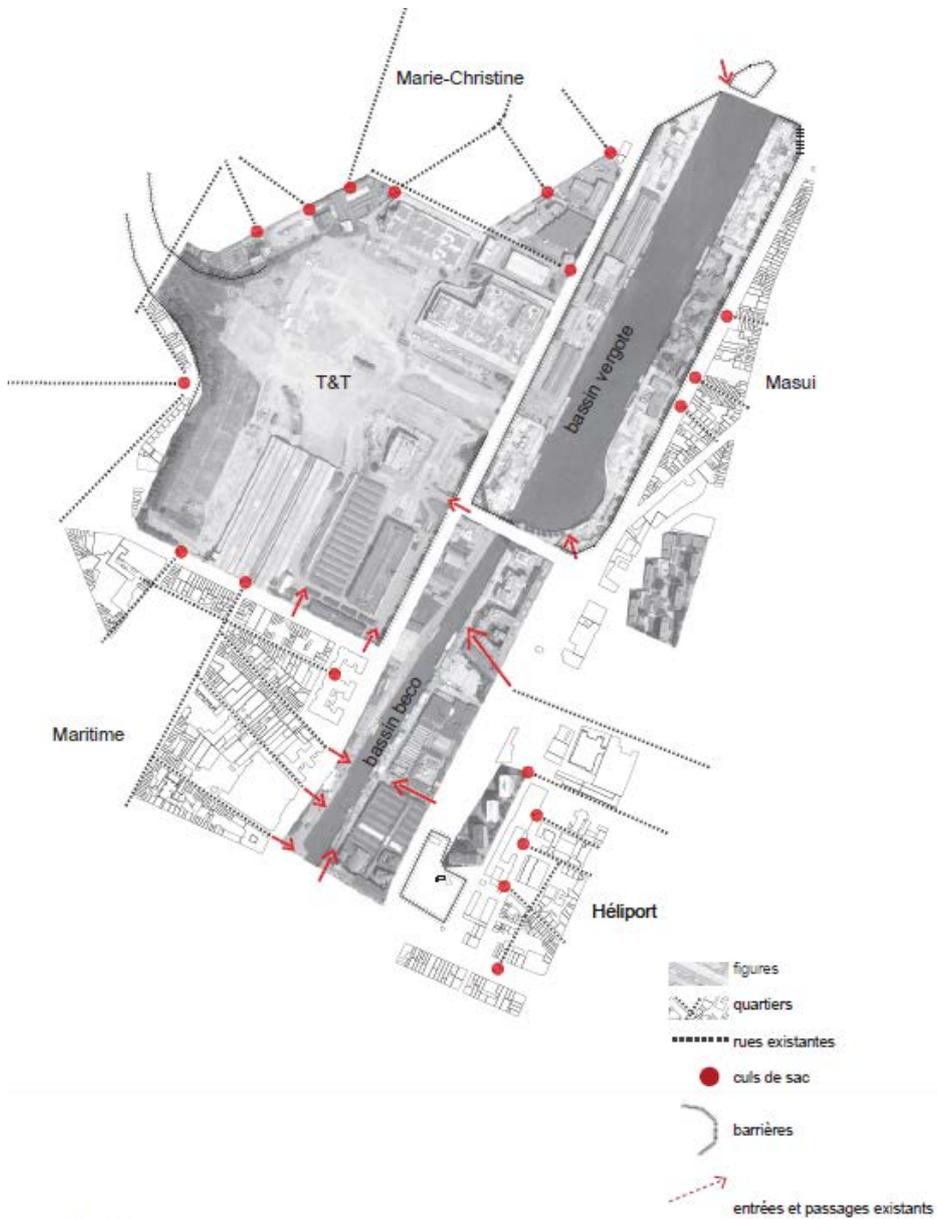


Figure 44. Figures et quartiers dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

4. MORPHOLOGIE URBAINE

- *8 figures urbaines marquantes : les 2 bassins, ensemble de logements sociaux du Foyer laekenois, 4 quartiers économiques et/ou résidentiels ; le site Citroën*
- *Paysage portuaire, perspectives remarquables sur le Canal, diversité de formes urbaines et du bâti ancien et nouveau, espaces publics de qualité récemment créés*
- *Caractéristiques générales : fragmentations (réplication d'axes linéaires nord-sud, ensembles fonctionnels), asymétrie rive gauche/rive droite-Nord/Sud des bassins, centralité contrariée*

4.1. ELÉMENTS STRUCTURANTS

La morphologie du territoire est dominée par de grandes structures linéaires ainsi que par de grandes figures urbaines et des quartiers.

4.1.1. STRUCTURES LINÉAIRES

Trois grandes structures linéaires traversent le périmètre selon un axe SO-NE (Figure 43) :

- le **Canal** ;
- le **chemin de fer** ;
- le paysage dessiné par l'ancien tracé de la **Senne**.

Ces trois axes organisent la morphologie du territoire en définissant l'orientation des infrastructures de mobilité principales (avenue du Port, allée Verte et quai de Willebroeck, chaussée d'Anvers, avenue de l'Héliport, boulevard du Roi Albert II, rue du Progrès). Ces dernières occupent de grandes emprises au sol et disposent de peu de points de franchissement.

4.1.2. FIGURES URBAINES ET QUARTIERS

Le diagnostic de CityTools & Studio 016Paolo Viganò conduit dans le cadre du CRU n°1 fait ressort quatre **grandes figures urbaines** : le bassin Béco, le bassin Vergote, le site de Tour & Taxis et l'ensemble des dalles Héliport / Foyer (Figure 44). A ces figures doit être rajouté le site Citroën. L'analyse urbaine de CityTool&Studio 016 Paola Viganò porte l'attention sur le lien faible entre ces figures et les quartiers avoisinant, ce qui mériterait à être amélioré ; cette analyse vaut également pour le site Citroën et ses futures évolutions.

4.1.3. QUARTIERS

CityTools & Studio 016 Paola Viganò (2016) identifient ensuite plusieurs quartiers (Figure 44) qui viennent se greffer aux grandes figures urbaines et avec lesquelles ils entretiennent peu de liens. Il s'agit des quartiers Nord, Masui, Maritime et Marie-Christine.

Ils constituent des espaces résiduels résultant du morcellement du territoire par les grandes figures et par les nombreuses infrastructures routières et ferroviaires. Ces éléments constituent des ruptures dans la continuité urbaine ; ils ont tendance à enclaver les quartiers.



Figure 45. Vue sur le bassin Béco
(GS-ESF, 2016)



Figure 46. Vue sur le bassin Vergote
(GS-ESF, 2016)



Figure 47. Vue sur le bassin Vergote de puis la courbe de giration
(bMa - Equipe Canal, 2016)



Figure 48. Espace public mal aménagé et caché par des panneaux publicitaires dans la courbe de giration
(bMa - Equipe Canal, 2016)



Figure 49. Vue sur le site de Tour & Taxis



Figure 50. Vue sur les dalles Héliport
(CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

Tableau 4. Figures urbaines

BASSIN BECO (Figure 45)	BASSIN VERGOTE (Figure 46)
<p>Les liens physiques et psychologiques entre le bassin Béco et les quartiers Nord et Maritime sont entravés par l'ensemble des bureaux de la KBC en rive gauche et par le quai de Willebroeck, une partie du parc Maximilien et les nouveaux logements du quai des Péniches en rive droite.</p> <p>Le bassin Béco est en pleine mutation. Sa vocation économique se combine progressivement avec une nouvelle urbanité accueillant de nouvelles fonctions : appropriation culturelle (Bruxelles-les-bains, Allée du Kaai, péniches aménagées) et développement de projets immobiliers « haut de gamme » qui impliquent une forte densification (nouveaux habitants et employés) et l'apparition de commerces, terrasses de cafés, etc.</p> <p>Le contraste entre les nouveaux développements et les immeubles d'activités encore présents témoigne de l'importance de la dynamique de transformation en cours. Il s'agit d'orienter ce développement vers la création de liens entre le Canal et les quartiers et de contribuer à un aménagement qualitatif des quais.</p>	<p>Le bassin Vergote constitue probablement un des paysages urbains les plus époustouflants de la région. Sa longueur (943 m) et surtout sa largeur (119 m, soit près de trois fois la largeur du bassin Béco) en font un plan d'eau unique à Bruxelles donnant des perspectives sur le quartier Nord et le centre-ville qui sont dignes des paysages des plus grandes villes portuaires. Ce paysage a donc un potentiel d'attractivité considérable qui est actuellement insuffisamment exploité.</p> <p>Le bassin est en effet très peu visible et difficilement accessible depuis les quartiers Masui et Marie-Christine. Entièrement privatisée sur ses deux rives par des activités économiques, la voie d'eau est masquée par des grilles, des murs et des immeubles sur plus de 2 km de long de part et d'autre du Canal. Les seuls endroits où il est possible d'apercevoir la présence d'eau sont les ponts des Armateurs et De Trooz, à proximité desquels se trouvent deux petits espaces publics isolés et mal aménagés, qui devraient être réaménagés dans le cadre du CRU (abords du Monument au Travail et espace situé dans la courbe de giration du bassin) (Figure 47 et Figure 48).</p>
TOUR ET TAXIS (Figure 49)	DALLES HELIPORT / FOYER (Figure 50)
<p>Le site de Tour & Taxis couvre une superficie d'environ 50 ha dont les deux tiers appartiennent à l'opérateur privé Extensa et le tiers restant au Port de Bruxelles. Il fait l'objet d'un schéma directeur et d'un PPAS (cf. §3.2.5 et §3.2.1).</p> <ul style="list-style-type: none"> - La partie privée subit une réurbanisation active : rénovation du patrimoine, construction de bureaux (Bruxelles Environnement, administration flamande), de logements et d'équipements, aménagement d'espaces publics et d'un espace vert traversant l'ensemble du terrain, etc. La qualité des rénovations et des espaces publics contraste avec la réalité des quartiers voisins. - Les terrains appartenant au Port accueillent le Centre TIR (entreposage et logistique routière) et le TACT (vaste zone en friche) qui sont tous les deux des reliquats de la grande zone logistique historique progressivement rattrapée par le développement urbain. Aujourd'hui, ces terrains sont destinés à être mieux intégrés dans le contexte urbain en devenant un quartier d'entreprises exemplaire et à accueillir des activités productives (garage Citroën, entrepôts pour la ville de Bruxelles, Vizyon Drink, brasserie de la Senne, etc.). <p>La nouvelle urbanisation du site, et plus particulièrement l'aménagement du parc, atténue son effet de rupture en reconnectant notamment les stations de métro « Belgica » et « Pannenhuis » à l'avenue du Port. Il reste toutefois des efforts à apporter afin d'améliorer davantage les relations entre le site et son contexte urbain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parallèlement au bassin Béco, on observe une séquence d'infrastructures urbaines (la ferme Maximilien, les dalles, les écoles Saint-Roch), qui constituent un paysage dont la superficie globale est comparable à celle du site de Tour & Taxis. Cet ensemble est particulièrement morcelé. Les caractéristiques physiques de ces infrastructures (grillage, manque de visibilité dans l'espace public, accès limité...) ne facilitent pas l'interaction avec leur environnement. La ferme Maximilien est entièrement grillagée et dialogue visuellement assez peu avec le quartier qui est pourtant son public cible. - Les dalles des trois ensembles de barres de logements (Héliport, Foyer, Frontispice) constituent des barrières importantes (murs aveugles, nombre d'accès limité). - Les écoles Saint-Roch sont construites sans rapport à la rue et un grillage constitue l'interface entre la cour de récréation et le boulevard. - Le parc Maximilien souffre d'un aménagement sur-programmé (buttes, chemins, ponts, terrains de jeux) et de plusieurs traversées de voiries qui engendrent un morcellement de l'espace en différentes parties peu connectées. - La caserne des pompiers crée une rupture entre la partie habitée du quartier Nord et le parc Maximilien. <p>Ce contexte crée une situation de juxtaposition d'activités et de fonctions qui utilisent plus ou moins le même espace, mais qui dialoguent peu.</p>



Figure 51. Vue sur le quartier Nord



Figure 52. Vue sur le quartier Maritime



Figure 53. Vue sur le quartier Masui



Figure 54. Vue sur le quartier Marie-Christine

Tableau 5. Quartiers

QUARTIER NORD (Figure 51)	QUARTIER MARITIME (Figure 52)
<p>Le quartier Nord actuel comporte un résidu de l'ancien tissu urbain. Il s'agit d'un collage entre des maisons unifamiliales témoins de l'ancien tissu et des immeubles plus récents (1970-2000) relativement hétérogène et de qualité aléatoire. On observe par ailleurs de nombreux chancres dans le quartier. Notons aussi la présence d'une petite place devant l'église Saint-Roch qui accueille quelques commerces de proximité qui attirent majoritairement les employés des bureaux alentour.</p> <p>Le quartier est délimité au sud par la trémie de la petite ceinture qui rend le franchissement vers le Pentagone difficile, à l'ouest par la caserne et les barres de logements de l'Héliport qui séparent le quartier du bassin Béco et au nord et à l'est par les ensembles de bureaux des boulevards Albert II et Simon Bolivar.</p>	<p>Le quartier Maritime se situe sur le territoire de Molenbeek entre le site de Tour & Taxis et le centre historique de la commune. Le bas du quartier, à proximité du Canal, se compose d'un tissu urbain mixte (logements, entrepôts, équipements) caractérisé par de grands îlots à caractère industriel, tandis que la partie haute, autour du boulevard du Jubilé, se compose d'un tissu plus bourgeois.</p> <p>Plusieurs contrats de quartier y ont été menés ou sont encore en cours. Ils ont permis la création de nombreux équipements de proximité et d'espaces publics en bon état.</p> <p>Malgré son nom, le quartier n'a que très peu de lien avec la voie d'eau. Les continuités et articulations avec le bassin Béco sont systématiquement rompues par l'avenue du Port difficilement franchissable et par les ensembles de bureaux de la banque KBC qui sont très fermés et peu perméables. Le quartier est également délimité par le boulevard Leopold II au sud, le site de Tour & Taxis au nord et le chemin de fer à l'ouest.</p>
QUARTIER MASUI (Figure 53)	QUARTIER MARIE-CHRISTINE (Figure 54)
<p>Le quartier Masui constitue une poche urbaine particulièrement défavorisée. Il a été fortement touché par l'arrivée des migrants et continue à servir de porte d'entrée à de nombreux primo-arrivants, ce qui en fait un quartier de transit. Il est très dense et est composé d'immeubles mitoyens anciens et d'espaces publics de mauvaise qualité, à l'exception de la place Gaucheret et du parc de la Senne qui ont récemment fait l'objet d'un programme de requalification.</p> <p>Le quartier est traversé par l'ancien tracé de la Senne non bâti qui contraste avec le tissu dense du quartier. Il est bordé par des hangars et bâtiments industriels qui témoignent des nombreuses activités économiques qui s'implantaient le long de la Senne. Ils sont majoritairement orientés vers cet axe et offrent dès lors des vues sur leurs façades arrière depuis la chaussée d'Anvers et la rue Masui. Bruxelles Environnement mène actuellement un projet de revalorisation de la Senne au travers d'un traitement paysager de type « coulée verte » : le parc de la Senne, afin d'en faire un axe structurant dans le quartier). Le premier tronçon du parc a été inauguré en 2016 et le reste du projet devrait être terminé en septembre 2018.</p> <p>La sensation d'enclavement du quartier est générée par les ensembles de bureaux du quartier Nord au sud, par les infrastructures ferroviaires au nord et à l'est et par l'allée Verte et les activités portuaires du bassin Vergote à l'ouest.</p>	<p>Le quartier Marie-Christine correspond à un ensemble urbain datant du 19^{ème} et est d'une qualité supérieure aux quartiers précédents. Il surplombe le site de Tour & Taxis offrant de très belles vues vers ce dernier. Malgré cette connexion visuelle, il y a très peu de connexions physiques entre ces deux espaces. Une liaison est prévue dans l'axe de la rue de Molenbeek via la démolition de la passerelle du Centre TIR. Il serait toutefois intéressant de créer ou d'améliorer des points d'accès supplémentaires, d'autant plus que le quartier est amené à se densifier dans les années à venir au travers du projet du nouveau quartier Tivoli mené par CityDev.</p> <p>Le quartier est délimité au sud par le site de Tour & Taxis, à l'est par le bassin Vergote et le Canal, au nord par le domaine royal de Laeken et à l'ouest par le chemin de fer.</p> <p><i>Le projet Tivoli, conduit par CityDev, est un projet de nouveau quartier, actuellement en cours de développement, entre les rues Wautier, Claessens, Lefèvre et Tivoli. Il accueille d'ores et déjà le centre d'entreprises Greenbiz, inauguré début 2016, et accueillera à terme environ 400 logements, 2 crèches, des commerces et des espaces publics.</i></p>



Figure 55. Publicité pour Citroën (collection G. Loos)



Figure 56. Hélicoptère



Figure 57. Le Garage Citroën côté Canal

SITE CITROËN

Le site Citroën traduit pleinement l'époque moderniste dans laquelle André Citroën voulait s'inscrire. Construite en 1933-1934, la nouvelle usine de production de voitures est alors une des plus vastes d'Europe. Elle se situe au croisement d'un ensemble complexe de voiries dédiées à la voiture et aux hélicoptères de l'Héliport, lequel devint rapidement la plaque tournante du transport Héliporté européen (source : Expo 58 : Avant-Après, 20e journée du Patrimoine, 2008, VisitBrussels).

Le Service d'Architecture de la Société Citroën, en collaboration avec deux architectes belges - Alexis Dumont (1877-1962) et Marcel Van Goethem -, a conçu l'iconique bâtiment qui fait la part belle aux linéarités, au béton, à l'acier et au verre. La luminosité offerte par ce dernier ainsi que la voûte de 17 mètres de haut permet une mise en exposition de nombreuses voitures dans un showroom qui fait face au centre-ville. Les ateliers, avec leurs magasins de stockage de pièces, leur station-service et leurs bureaux, étaient situés à l'arrière, dans l'autre aile, côté quais (au nord-est). Ce gigantesque ensemble fonctionnaliste d'une surface de 16.500 m², occupant pratiquement un pâté de maisons complet, représente une figure urbaine remarquable : espace témoin de l'héritage fonctionnaliste de Bruxelles, il constitue un marqueur spatial fort pour la zone du Canal.

La place Saintelette qui fait face à l'ensemble Citroën est actuellement un nœud de forte circulation peu propice à la déambulation, et au déroulement d'activités ludiques dans l'espace public ; son franchissement est particulièrement inconfortable pour le piéton. En revanche, le quai donnant directement sur les ateliers est un lieu de promenade et permet aisément d'apprécier les volumes de l'arrière du site Citroën. La Ferme des boues (construite en 1905) qui se situe dans le même alignement génère un contraste visuel fort avec l'ancienne usine, ce décalage offre un témoignage emblématique de la diversité architecturale qu'a pu produire la première moitié du 20e siècle. Le quai de la voirie, c'est-à-dire la petite rue qui sépare les deux sites, constitue actuellement la seule ouverture vers le Canal sur plus de 400 mètres de long. Cette artère mène vers le quai de Willebroeck sur lequel les deux sites (Citroën et Ferme des boues) sont à front de rue, alors même que la circulation automobile y est intense. En outre, comme les passages piétons sont fort éloignés des uns des autres, toutes prises de recul pour embrasser d'un seul regard l'originalité du cadre bâti et la ligne de fuite vers le Canal sont particulièrement contraignantes. La transformation par la Région du site Citroën (cf. le vaste projet de musée - Annexe 4) permettrait de créer une traversée supplémentaire - visuelle et physique - des ateliers Citroën vers le Canal. Le PAD Maximilien-Vergote représente donc une réelle opportunité pour créer des dégagements et faciliter les cheminements dans l'espace public vers le futur musée ainsi que pour faire dialoguer celui-ci avec les autres figures urbaines l'environnant.

Ainsi, le Garage Citroën gagnerait à être abordé comme un point d'arrivée et de départ pour découvrir les différentes figures urbaines qui s'égrènent autour de la voie d'eau (Tour & Taxis, le parc Maximilien, les bassins Béco et Vergote...). Il peut aussi être considéré comme un trait d'union entre le centre-ville, ces figures urbaines et les activités économiques du Canal : il est accessible seulement en 7 minutes à vélo et en 20 minutes à pied depuis la Grande Place.

Si le Garage apparaît aujourd'hui comme une séquence ultime d'une série d'espaces verts et de places qui, depuis le centre-ville, prennent fin aux places encombrées de l'Yser et Saintelette, dès que celles-ci seront franchies, d'autres quartiers s'ouvriraient aisément : le quartier Nord, avec ses tours, centre de l'économie tertiaire de Bruxelles ; le patrimonial Tour & Taxis caractérisé par sa mixité de fonctions urbaines, ses équipements métropolitains et son parc régional ; le bassin Vergote du Port de Bruxelles. Là, il y est possible d'apprécier un tissu économique aux fonctions portuaires et la présence des activités productives visibles dans des entrepôts et des garages.

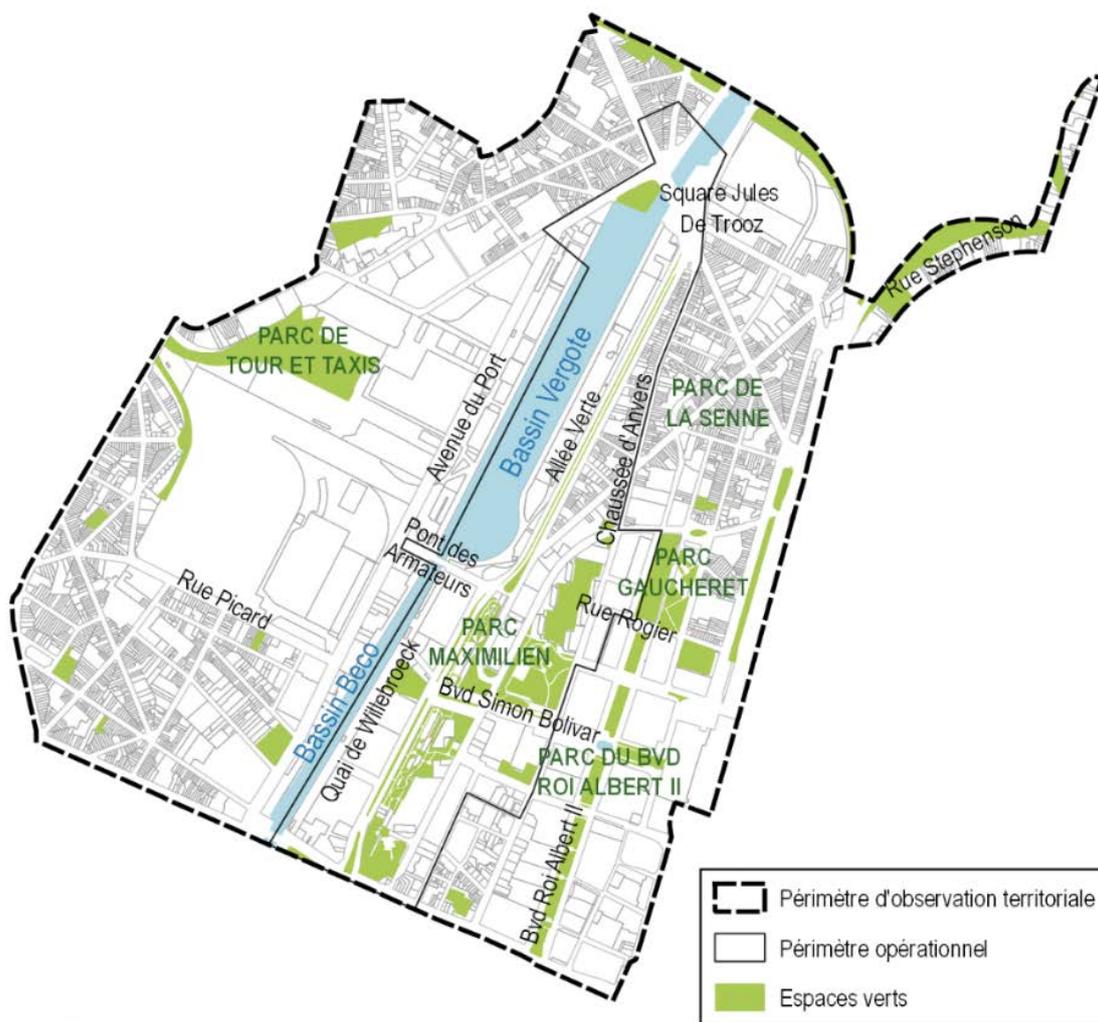
Derrière le réaménagement de l'ancien site industriel Citroën se joue donc la possibilité de valoriser, rendre accessible et visible, la cohabitation des fonctions urbaines longtemps perçues comme incompatibles.



Figure 58. Jonction ferroviaire Nord-Midi



Figure 59. Emprise de la voirie autour du pont des Armateurs (bMa - Equipe Canal, 2016)



0 0.5 1 km

Données : Brussels UrbIS©© - Distribution & Copyright CIRB ; Bruxelles Environnement
Réalisation : perspective.brussels, mars 2017

Figure 60. Espaces verts

4.2. ANALYSE MORPHOLOGIQUE

La description des différents éléments structurants le quartier permet d'identifier plusieurs éléments d'analyse qui ont été en grande partie dégagés dans le cadre des réflexions du CRU « Citroën-Vergote ».

Tableau 6. Analyse morphologique

FRAGMENTATION & ASYMÉTRIES	
Enclavement global	Le POT est encerclé par de grands boulevards et des infrastructures ferroviaires majeures qui forment des barrières urbaines et qui l'isolent du reste du territoire. Cela génère une sensation d'enclavement aussi bien physique que psychologique.
Fragmentation interne	<p>Le POT est fragmenté par différents éléments qui rompent la continuité urbaine, ce qui produit toute une série d'espaces résiduels.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les axes linéaires qui traversent le POT sont majoritairement orientés selon un axe NO-SE (routes, Canal, rail). Ils agissent comme des barrières urbaines et fragmentent le territoire, car ils occupent des superficies au sol considérables (Figure 59) et ont peu de points de franchissements. Les grands boulevards et les rails de chemin de fer ont une fonction relativement paradoxale, car ils constituent à la fois des connexions qui facilitent l'accessibilité du POT depuis le reste de la région, et des barrières urbaines qui entravent la mobilité à une échelle plus locale. - Les grandes figures urbaines qui occupent de grandes superficies fragmentent également le territoire. Elles fonctionnent en autarcie et ont peu de liaisons avec leurs quartiers voisins ; elles sont donc difficilement franchissables et constituent ainsi des barrières urbaines. - La fragmentation du territoire se marque plus particulièrement au niveau des espaces verts (Figure 60) qui sont divisés en sous-espaces et qui manquent de continuité, à l'image du parc Maximilien qui est fragmenté en trois petits espaces. Or l'ensemble des espaces verts du POT présentent un grand potentiel en matière de continuité verte et de connexion au centre-ville et au Canal.
Asymétries	<p>Les grands axes de circulation créent différents types d'asymétrie au sein du périmètre.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une première asymétrie morphologique est visible en rive droite. Au nord, le tissu urbain est dense et se compose essentiellement de maisons mitoyennes et de grands espaces logistiques en cœur d'îlots, tandis qu'au sud, on a un urbanisme d'objets et de grands ensembles isolés. - Le pont des Armateurs constitue la frontière entre la ville et la zone logistique et portuaire autour du Canal, il génère donc une asymétrie fonctionnelle autour du Canal (Figure 61). - Cette asymétrie est renforcée par le caractère public ou privé des activités et des immeubles présents le long des quais : à 75 % publics sur le bassin Béco contre 95 % privé sur le bassin Vergote (Figure 62). <p>Les densités sont également très contrastées : la rive droite du bassin Béco est presque totalement construite, tandis que le vide prévaut sur le plein au niveau des autres quais (Figure 63).</p> <p>En conséquence des points précédents, il existe aujourd'hui un fort contraste en termes d'accessibilité et d'usage des quais entre les deux bassins, mais une symétrie apparaît sur chaque bassin (Figure 64) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les rives du bassin Béco sont accessibles. En rive gauche, le quai est occupé par un grand espace public ouvert qui a pour vocation d'accueillir un parc régional. La rive droite est caractérisée par un développement immobilier dense, mais dont les îlots restent perméables et qui permettent un accès à la voie d'eau. - Les rives du bassin Vergote au contraire, sont entièrement privatisées et, par conséquent, inaccessibles.

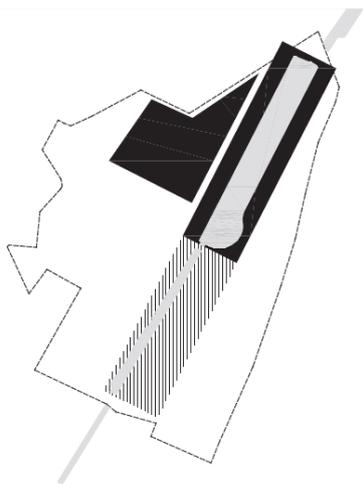


Figure 61. Asymétrie fonctionnelle de part et d'autre du pont des Armateurs dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

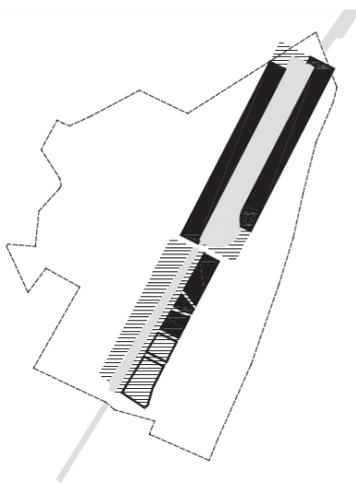


Figure 62. Asymétrie public / privé entre les bassins Béco et Vergote dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

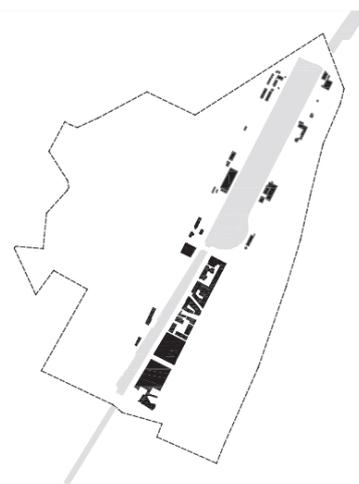


Figure 63. Asymétrie morphologique de densité du bâti sur les quais dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

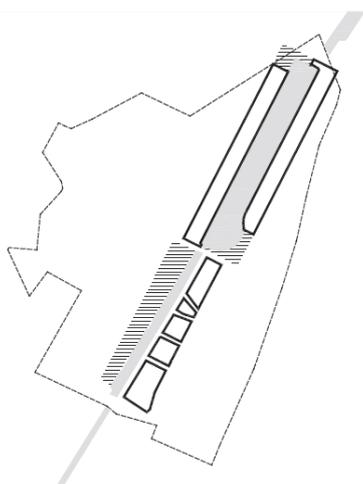


Figure 64. Symétrie sur chaque bassin dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



Figure 65. Déséquilibre dans la masse des projets dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

Différentiel	<p>L'asymétrie décrite ci-dessus est en réalité le résultat d'un différentiel d'investissement immobilier d'une zone à l'autre. Les investissements se concentrent autour du bassin Béco et sur le site de Tour & Taxis, tandis qu'on observe moins de projets à d'autres endroits pourtant stratégiques : les dalles Héliport et Foyer, le bassin Vergote, l'intérieur du quartier Masui, etc.</p> <p>La Figure 65 permet de rendre compte de ce déséquilibre : les zones blanches correspondent aux espaces où des projets sont prévus, tandis que les zones grises constituent des « trous noirs », soit des zones non concernées par la dynamique de transformation en cours.</p>
Centralité contrariée	<p>Enfin, le périmètre est également caractérisé par une centralité contrariée. Historiquement, le périmètre correspond à une extension directe du Pentagone contrairement à d'autres parties de Bruxelles qui se sont développées autour d'un ancien noyau villageois (Karbon' sclr & Collectif ipé, 2010).</p> <p>La centralité est contrariée par trois éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le périmètre se situe à proximité du centre-Ville (Rogier, De Brouckère) ; - le périmètre est traversé par des axes métropolitains majeurs, dont certains de statut régional ; - les espaces publics créés récemment s'activent difficilement (place Gaucheret, Parc de la Senne). <p>Notons que les ambitions du plan Canal propose de redéfinir le Canal comme nouvelle centralité bruxelloise.</p>
COHABITATION ENTRE DES FONCTIONS VARIÉES	
Mixité fonctionnelle	<p>Une des particularités du POT est la mixité des fonctions qu'on y trouve. Celles-ci rassemblent des activités à la fois industrielles, logistiques, administratives, ainsi que des logements, des commerces, des ateliers ou encore des équipements.</p>
Parcellaire spécifique	<p>Le Canal, au cours du temps, a généré un parcellaire très spécifique et unique par rapport au reste de la région : d'un côté la présence de grandes plaques monofonctionnelles et de l'autre la présence d'un tissu mixte où l'habitat se mélange aux petits hangars de production, de transformation et de logistiques.</p>
Concurrence entre fonctions	<p>La progression des programmes résidentiels sur le territoire au détriment des zones économiques génère des confrontations entre fonctions. Dans le POT, on se retrouve face à une cohabitation entre des fonctions industrielles et des fonctions majoritairement résidentielles. Cette cohabitation pose deux questions importantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - celle de la répartition de l'espace entre fonctions et la quantité de m² réservée à l'une ou l'autre fonction ; - celle de la gestion des nuisances.
Entre échelle locale et régionale	<p>Enfin, le périmètre est confronté à une des ambitions à la fois locales et régionales. Le Plan Canal a pour ambition de faire du Canal une centralité régionale et plusieurs projets d'ampleur régionale sont prévus dans cette optique (parc du quai des Matériaux, musée Citroën, etc.). Ces ambitions doivent s'articuler avec des besoins et des enjeux plus locaux, propres aux habitants des quartiers.</p>

4.3. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

*Un des enjeux majeurs du PAD Maximilien-Vergote est de relever le défi de la **continuité urbaine**. Il s'agit de relier les différentes figures urbaines et quartiers entre eux, leur donner un accès plaisant au paysage du Canal, à l'espace portuaire et ses activités, et à Tour & Taxis, ainsi que d'y accueillir le futur pôle Citroën dont les objectifs sont à la fois d'avoir une vocation métropolitaine et d'être « un lieu au service du quartier » (cf. Annexe 4). Et il s'agit aussi de favoriser les liens entre l'offre urbaine et les activités portuaires. Autrement dit, il s'agit d'intensifier la centralité de la zone tout en veillant à articuler les différents projets d'échelles locale et régionale.*

*Au-delà de la programmation du CRU qui va dans le sens des objectifs soulevés, un travail sur la **signalétique** vers les figures urbaines, notamment à partir des sorties de métros Yser, Pannenhuis, et Ribaucourt et des gares Nord et Tour & Taxis paraît indispensable.*

Au vu de la faible appropriation des espaces publics récemment créés par la population habitante, il apparaît prioritaire pour la réalisation du PAD et de la programmation du CRU de saisir pourquoi les espaces publics qui ont été récemment créés dans le périmètre sont peu appropriés par la population habitante. Une étude plus approfondie sur les usages des habitants avec les acteurs de terrain (travailleurs de rues, médiateurs sociaux, membres des comités de quartier, habitants...) semble nécessaire pour réussir à activer les espaces publics récents et futurs, notamment par le biais d'un ordonnancement adéquat des différentes fonctions urbaines.

Quelques raisons à cette faible appropriation se laissent déjà entrevoir :

- *Leur écart par rapport aux zones de circulation et de passage.*
- *Leur déconnexion avec des espaces qui génèrent de nombreuses allées et venues (comme les commerces).*
- *Un relatif sentiment d'insécurité.*

Le travail actuellement mené par PTArchitecten pour le Contrat Ecole « Klavertje vier » visant à mieux intégrer l'école dans le quartier pourra alimenter cette réflexion.

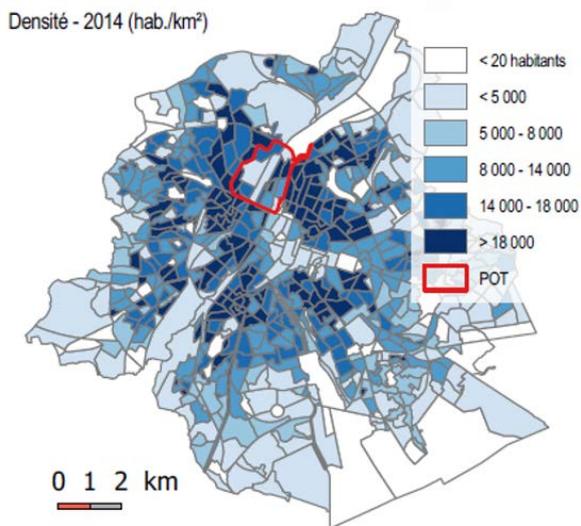


Figure 66. Densité de population en 2014 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

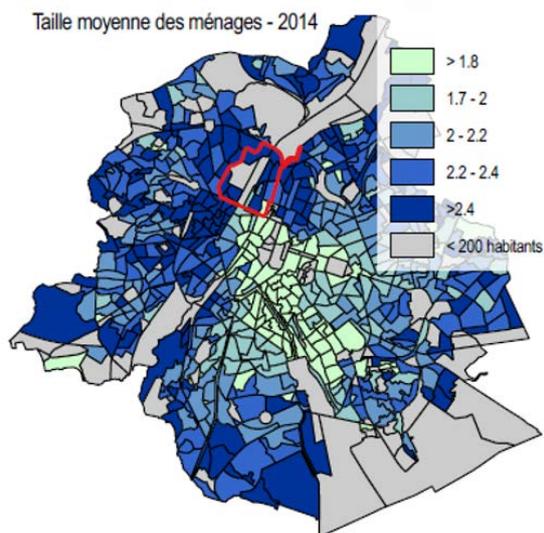


Figure 67. Taille moyenne des ménages privés 2014 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

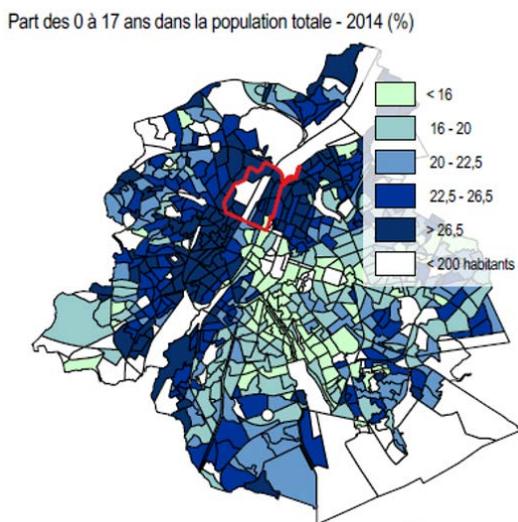


Figure 68. Part des 0-17 ans dans la population totale 2014 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

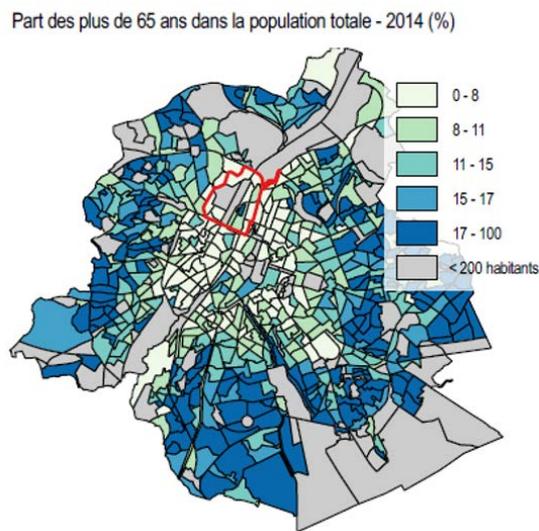


Figure 69. Part des 65 ans et plus dans la population totale 2014 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

5. POPULATION & EMPLOI

- *Espace de transit densément habité dans les quartiers Maritime, Marie-Christine et une grande partie du quartier Nord*
- *Population d'origine étrangère issue en majorité de pays hors EU ; surreprésentation des jeunes et des grands ménages ; précarité socio-économique diffuse*
- *Zone bimodale: d'un côté, des taux de chômage faibles et des revenus élevés sur les secteurs quai de Willebroeck et Manhattan caractéristiques des quartiers administratifs et résidentiels aisés de centre-ville ; d'un autre côté, des taux de chômage élevés (spécialement parmi les jeunes) et des revenus faibles sur les autres secteurs qui, quant à eux, sont caractéristiques du croissant pauvre*

5.1. STATISTIQUES

L'analyse statistique développée ci-après repose sur les données issues du « Monitoring des quartiers » mis en place par l'IBSA. La maille d'analyse est le secteur statistique ou le quartier.

5.1.1. POPULATION

Les données statistiques de population analysées ici datent de 2014. Certains changements récents, tels que les constructions de logement le long du quai Béco (tour Up Site), ne sont pas encore visibles dans les statistiques. Il s'agit d'un élément à prendre en compte dans l'interprétation des données.

Densité

La densité de population est très élevée dans une grande partie du périmètre (Figure 66). Les quartiers denses s'opposent aux grandes **zones monofonctionnelles qui comptent peu d'habitants** (Tour & Taxis, zone portuaire, TACT, zone administrative).

- Le site de Tour & Taxis et les espaces longeant les bassins Béco et Vergote ne comptabilisaient en 2014 qu'un peu plus de 200 hab/km². Il se situe donc très en deçà de la moyenne régionale qui est de 7.209,50 hab./km² (IBSA, 2014). Le secteur statistique le plus au nord du périmètre (Masui) et celui le plus au sud (Manhattan) présentent également des densités relativement faibles comprises entre 4.000 et 5.000 hab/km². Ces faibles densités s'expliquent respectivement par la présence du site de Sibelga au nord et par la concentration de bureaux au sud.
- A l'opposé, les quartiers Maritime, Marie-Christine et une grande partie du quartier Nord sont caractérisés par des densités de population supérieures à 20.000 hab/km². Ils font partie des quartiers les plus denses de la région, à l'image de la plupart des quartiers de la première couronne.
- Les densités au sud du quartier Nord (gare du Nord, quai de Willebroeck et sud de la chaussée d'Anvers) varient entre 8.000 et 14.000 hab/km².

Par ailleurs, la zone est caractérisée par une présence de primo-arrivants (cf. §5.2.1). Y sont également présentes des personnes sans papiers. Contrairement aux primo-arrivants, ces dernières ne sont pas recensées et, par conséquent, n'apparaissent pas dans les statistiques. Les densités seraient donc plus élevées si elles étaient prises en compte.

Âge de la population

La structure par âge de la population est caractérisée par une **surreprésentation des 0-17 ans** (28 à 33 % contre 22 % pour la Région) et par une **sous-représentation de plus de 65 ans** (5 à 8 % contre 13 % pour la Région) qui ont tendance à se concentrer surtout en seconde couronne (Figure 68 et Figure 69).

Les logements sociaux situés entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport (parvis Saint-Roch) et la zone autour du quai de Willebroeck font exception avec des valeurs plus proches des moyennes régionales. L'espace Manhattan se distingue également du reste du périmètre avec une sous-représentation des 0-17 ans et une surreprésentation des 18-64 ans.

Part des étrangers dans la population totale 2014 (%)

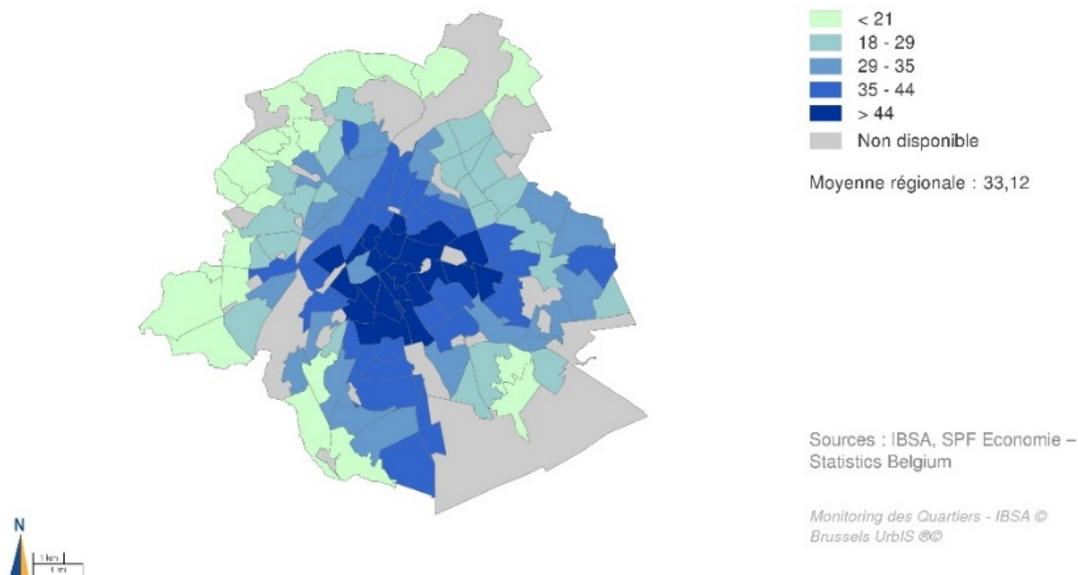


Figure 70. Part des étrangers dans la population totale 2014 (IBSA, s.d.)

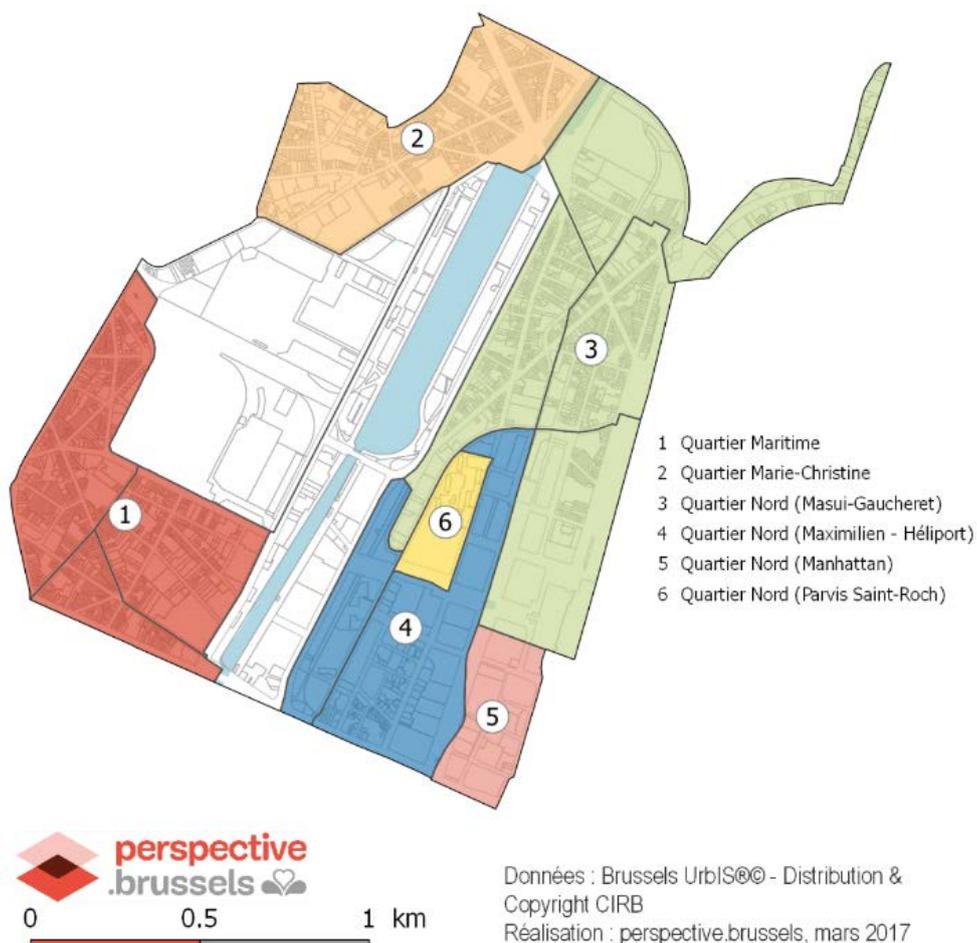


Figure 71. Découpage du POT en zones présentant des profils de nationalité similaires

Ménages

On constate une **surreprésentation des grands ménages** (Figure 67). Les quartiers Maritime, Marie-Christine et le nord du quartier Nord sont en effet caractérisés par des grands ménages dont la taille moyenne varie de 2,5 à 2,8, alors que la moyenne régionale est de 2,13 (IBSA, 2014).

La taille moyenne des ménages vivant dans les logements sociaux entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport (Parvis Saint-Roch) et près de la gare du Nord se rapproche davantage de la moyenne régionale, tandis que celle des ménages vivant dans l'espace Manhattan et le long du quai de Willebroeck est inférieure.

Nationalité

La Région bruxelloise est très cosmopolite. La part des étrangers dans la population totale est en moyenne de 33,12 %. Les quartiers qui composent le POT sont très proches de cette moyenne régionale (Figure 70). Selon les chiffres de la Ville de Bruxelles, le périmètre rassemblait en 2010 plus de 60 nationalités différentes (Karbon' scl & Collectif ipé, 2010).

Ceci dit, si l'on analyse la répartition par nationalité, il apparaît clairement que les communes bruxelloises ont des profils de population très différents (IBSA, 2015).

Afin de mieux comprendre comment se répartissent ces différentes nationalités au sein du POT, une analyse plus détaillée est proposée ci-dessous à partir des données du Monitoring des quartiers.

De cette analyse, on retiendra les points suivants (cf. zones délimitées sur la Figure 71) :

- La **population étrangère représente environ 30 % de la population totale** dans le périmètre, à l'image de l'ensemble de la région.
- Cette population étrangère est composée à environ 25 % des personnes originaires des pays de **l'Europe des 15**. Cette **proportion est relativement faible en comparaison avec la moyenne régionale** et plus particulièrement avec les communes du sud de la Région.
- A l'opposé, les **personnes originaires d'Afrique du Nord, d'Afrique subsaharienne et de Turquie sont surreprésentées** dans le périmètre en comparaison au reste de la Région. Ils représentent un peu moins de 50 % de la population étrangère, sauf sur le parvis Saint-Roch où cette proportion atteint 65 %.
- A cette population, s'ajoutent également environ **25 % de personnes** venant des nouveaux états membres de l'U.E., soit des **pays de l'est**, sauf dans les zones Maximilien-Héliport et parvis Saint Roch où ils sont peu nombreux.

Par ailleurs, il est important de préciser que les nationalités enregistrées dans les statistiques ne concernent que les nationalités déclarées. Les personnes naturalisées belges ou les Belges ayant une double nationalité ne sont pris en compte. Les candidats-réfugiés et les primo-arrivants qui ne sont pas inscrits au registre des étrangers n'y figurent pas non plus, il est donc relativement difficile d'objectiver leur présence.

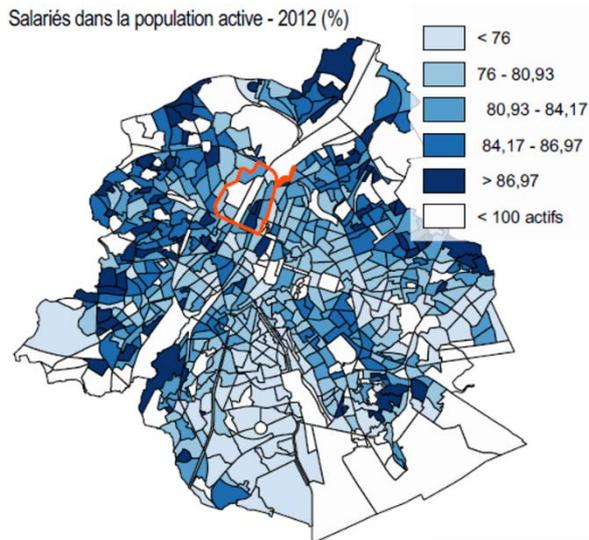


Figure 72. Part des salariés dans la population active occupée 2012 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

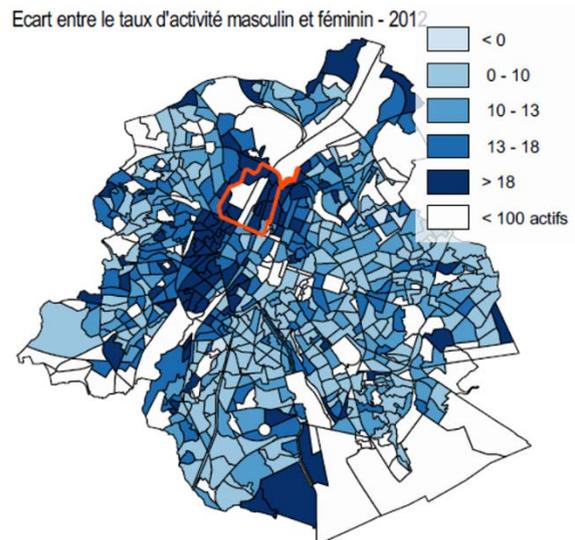


Figure 73. Ecart absolu entre les taux d'activité masculin et féminin 2012 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

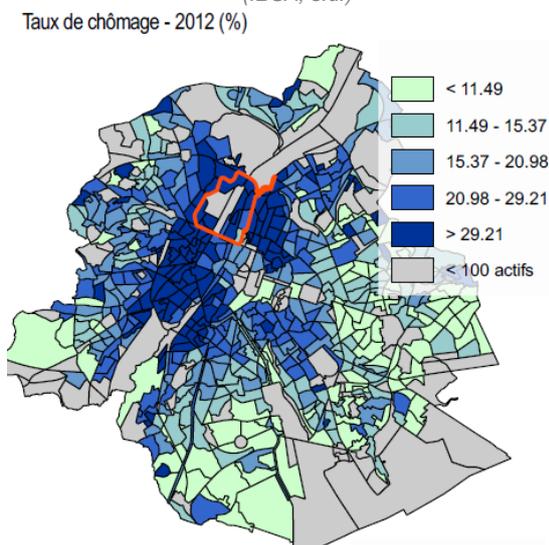


Figure 74. Taux de chômage 2012 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

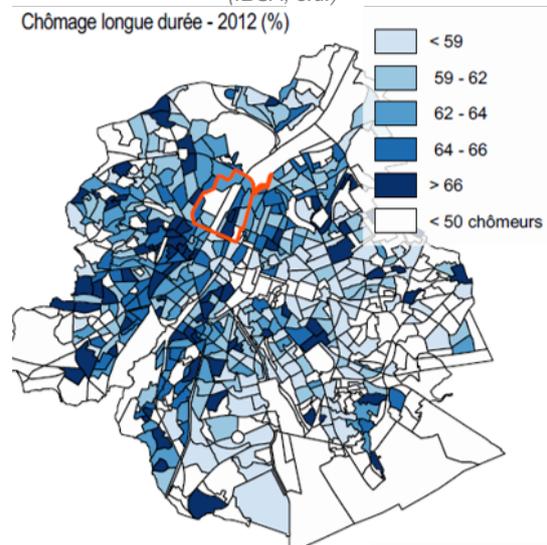


Figure 75. Part des chômeurs de longue durée dans les chômeurs 2012 par secteur statistique (IBSA, s.d.)

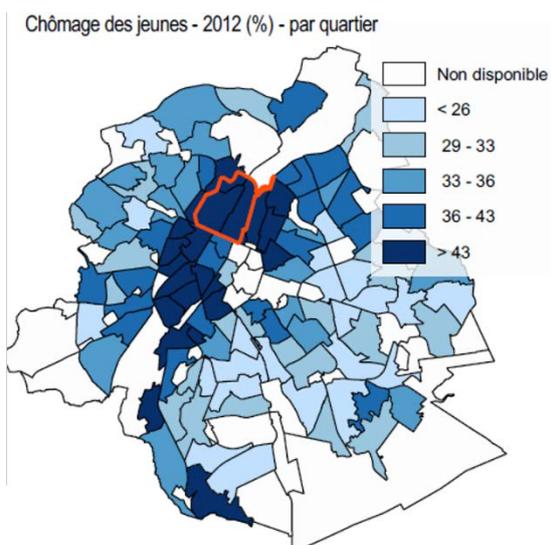


Figure 76. Taux de chômage des jeunes 2012 par quartier (IBSA, s.d.)

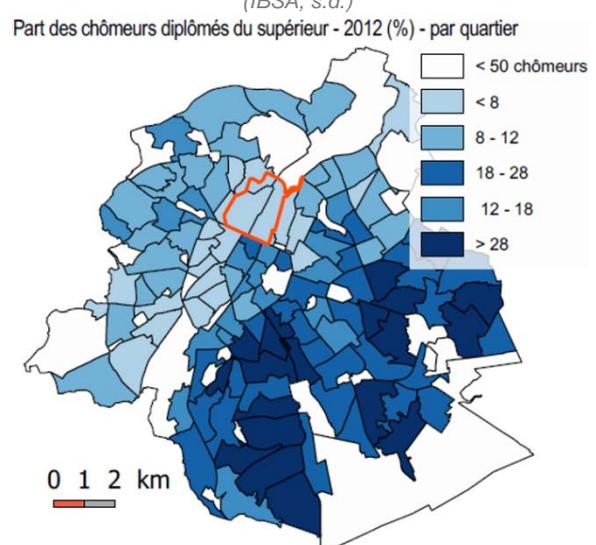


Figure 77. Part des chômeurs diplômés du supérieur dans les chômeurs 2012 par quartier (IBSA, s.d.)

5.1.2. MARCHÉ DU TRAVAIL

Bruxellois en emploi

Dans le périmètre, plus de **80 % de la population active occupée est salariée comme c'est le cas pour l'ensemble de la Région**. Certains secteurs se situent légèrement en dessous de cette valeur (autour de la place Masui, au nord de la chaussée d'Anvers et dans le quartier Maritime). La part la plus grande de salariés est observée au sud de la chaussée d'Anvers et dans les logements sociaux du parvis Saint-Roch.(Figure 72).

La Figure 73 illustre quant à elle l'écart entre les taux d'activité masculin et féminin. L'écart est d'environ 20 points de pourcentage en faveur des hommes, alors que la moyenne régionale est de 12,13 %. Seuls l'espace Manhattan et le quai de Willebroeck montrent un écart plus réduit (11,76 et 5,44 respectivement) (IBSA, 2012). Ce constat peut être mis en lien avec la surreprésentation des personnes originaires d'Afrique du Nord, d'Afrique subsaharienne et de Turquie dans le périmètre dont les caractéristiques culturelles peuvent en partie expliquer l'écart observé entre hommes et femmes.

Chômage

Comme l'illustre la Figure 74, le taux de chômage est particulièrement élevé, il est caractéristique des **quartiers de première couronne** à Saint-Gilles, Anderlecht, St Josse, Molenbeek et Schaerbeek, et surtout, du croissant pauvre. Le taux de chômage est partout supérieur à la moyenne régionale qui est de 22,69 %. A l'exception de l'espace Manhattan où il atteint à peine seulement 13,43 % (2012) et du quai de Willebroeck, soit parce qu'il y a peu de personnes qui y habitent (dans le premier cas), soit parce qu'y sont présents une population vivant dans les logements de standing (dans le deuxième cas). Les quartiers Maritime et Marie-Christine ont un taux de chômage supérieur à 30 %. Cela étant, ces chiffres sont à prendre avec précaution étant donné qu'ils dépendent fortement de la structure de la population (si présence d'étudiants par exemple).

Plus de **60 % des chômeurs sont des chômeurs de longue durée**. Cette proportion élevée est valable pour de nombreux quartiers de la Région : la moyenne régionale étant de 62,39 % (Figure 75). Néanmoins, ce pourcentage est encore plus élevé dans certains secteurs du périmètre : le sud de la chaussée d'Anvers et le parvis Saint-Roch.

Par ailleurs, les **jeunes sont particulièrement affectés par le chômage**. On constate sur la Figure 76 que les trois quartiers qui composent le POT font partie de ceux où le taux de chômage des jeunes est le plus important de la Région. Il dépasse 45 % alors que la moyenne régionale est de 38,09 %. Parmi les chômeurs, on constate une **sous-représentation marquée des diplômés du supérieur** par rapport au reste de la Région et plus particulièrement par rapport aux communes situées au sud-est (Figure 77). La part des chômeurs diplômés du supérieur dans le POT est inférieure à 7 %, soit une part au moins deux fois plus petite que celle observée en moyenne sur l'ensemble de la Région (12,94 %).

Revenus

La moyenne régionale des revenus médians par déclaration (2013) est de 18.941 €. Celle-ci est déjà faible. Or, la majeure partie des revenus déclarés dans le périmètre est inférieure à 17.000 € et peut même atteindre 14.000€ par endroit. Il s'agit donc de **revenus très faibles**.

Au sud du quartier Nord, on constate quelques exceptions (Figure 78) : à proximité de la gare du Nord et du quai de Willebroeck, les revenus déclarés sont proches de la moyenne régionale, tandis que le long des bassins Béco et Vergote et dans l'espace Manhattan, les revenus déclarés dépassent les 22.000 € ; cela étant, ces deux secteurs représentent en réalité un nombre très faible de déclarations fiscales, à peine 2 % du total des déclarations de la zone retenue (Statistique fiscale des revenus - 2005-2014, SPF Economie).

Revenus médians par déclaration - 2013 (Euros) - par secteur statistique

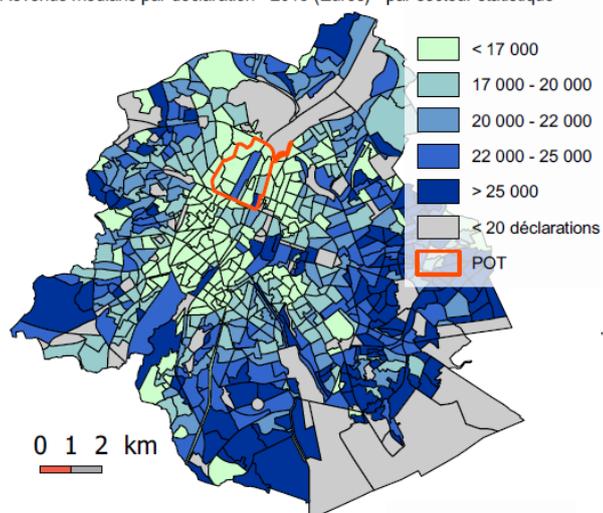


Figure 78. Revenu médian des déclarations 2013 par secteurs statistiques (IBSA, s.d.)

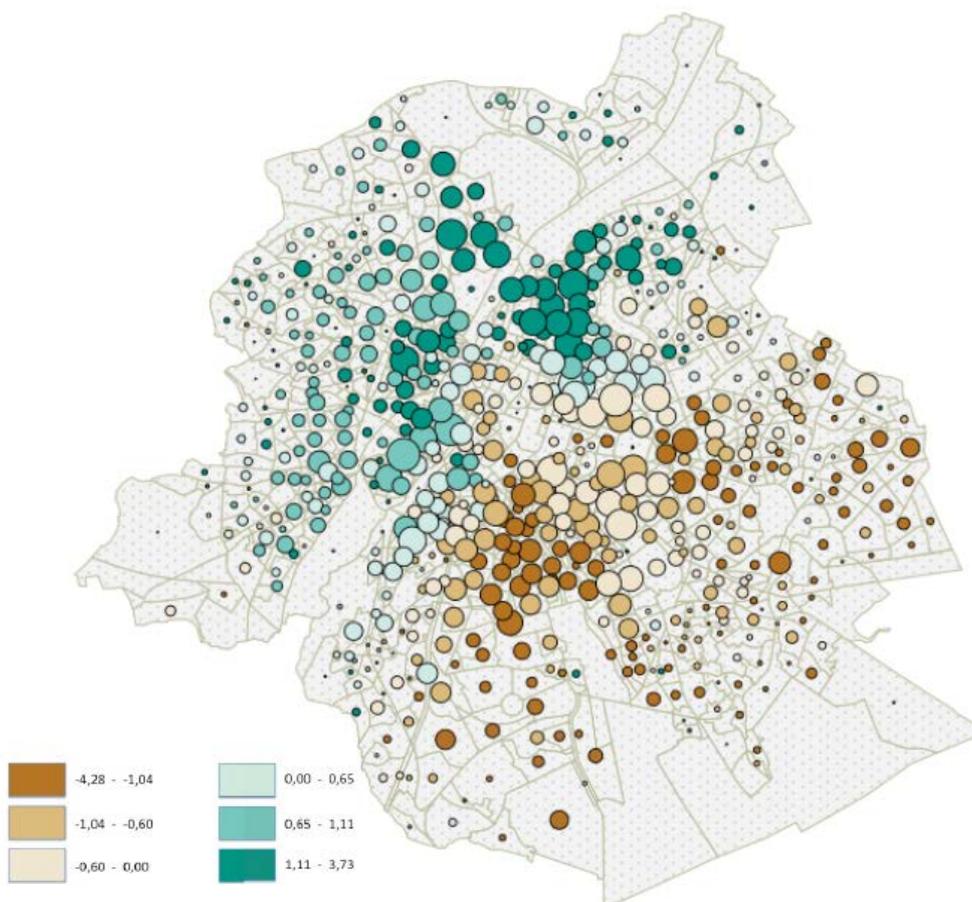


Figure 79. Cartographie de la première composante (Bulgarie, Roumanie, Pologne, Afrique du Nord et subsaharienne, Turquie) 2013 (CBAI, 2015)

5.2. CONSTATS

5.2.1. PRIMO-ARRIVANTS

Le périmètre d'étude constitue un **point d'entrée à Bruxelles** pour de nombreux migrants de la vague récente d'immigration. Il accueille donc une population étrangère non recensée qui vient s'ajouter aux nombreux habitants d'origine étrangère vivant dans la zone. Une étude réalisée par le CBAI en 2014 permet d'objectiver leur présence dans le périmètre. Le CBAI a proposé un état des lieux de la présence de primo-arrivants à Bruxelles et en Wallonie qui montre clairement que **le périmètre est particulièrement concerné par ce phénomène** (CBAI, 2015).

Les primo-arrivants sont des personnes qui ont fait l'expérience de la migration et qui sont arrivés récemment en Belgique.

Cette étude recense **environ, 120.000 primo-arrivants** en Région de Bruxelles-Capitale en 2013, soit **10.000 de plus qu'en 2010 (100.000)**. Les primo-arrivants représentaient ainsi 10 % de la population régionale bruxelloise en 2013 (CBAI, 2015 ; CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016). Les principaux résultats de l'étude montrent que le quartier Nord est particulièrement concerné par ce phénomène :

- Plus de 65 % de la population du quartier Nord est née à l'étranger, ce qui indique une forte **immigration récente**.
- Les primo-arrivants sont majoritairement issus des pays de l'est (Pologne, Roumanie, Bulgarie), d'Afrique du Nord, d'Afrique Subsaharienne et de Turquie, comme le montre la Figure 79 à travers une analyse par composante principale où la première composante agrège les différentes régions citées ci-dessus. La carte illustre clairement les hautes concentrations de primo-arrivants originaires de ces régions dans le quartier Nord et dans le périmètre de façon générale.

Notons que l'étude s'appuie sur des données de 2013, soit antérieur à l'arrivée massive des migrants syriens et irakiens à Bruxelles et plus particulièrement dans le quartier Nord dans le parc Maximilien. D'ailleurs, l'occupation du Parc, même si elle a eu une durée relativement courte, a mis en exergue les problématiques d'accueil, d'intégration et de gestion des flux migratoires en milieu urbain. Bruxelles, grâce à son réseau associatif très actif et bien ancré au quartier Nord, a réussi à gérer la situation tant du point de vue de l'aide humanitaire que de médiation avec les habitants. Dans ce cadre l'asbl BRAVVO a joué un rôle important en organisant des matinées d'information à la Maison Millénaire. Au total, le camp Maximilien a accueilli plus de 2.000 personnes en quelques semaines.

Malgré cela, aujourd'hui la situation reste encore délicate. Nos observations et les entretiens avec certains des acteurs sociaux du quartier ont permis de relever :

- **La présence d'un certain nombre des réfugiés sous les dalles de l'Héliport** (Figure 80). Il s'agit essentiellement de migrants de Calais qui souhaitent rejoindre le Royaume-Uni et ne veulent dès lors pas s'enregistrer en Belgique. Les raisons qui les poussent à rester dans cette zone seraient :
 - la proximité de la gare du Nord et des réseaux de trafic humain qui y sont liés ;
 - le caractère caché et non-visible de la zone ;
 - le fait que la population des quartiers ne porte pas plainte.

Ces deux dernières raisons expliquent pourquoi la police les laisse tranquilles pendant plusieurs jours.

- Une **cohabitation fragile** entre communautés.

Le secteur associatif est fort présent dans le quartier. Nombreuses sont les initiatives de cohésion sociale. Les Café Rencontre, un projet en place depuis juin 2015, permet aux habitants de profiter de moments conviviaux en bas des immeubles de la chaussée d'Anvers. De ces séances il en ressort un vrai besoin de passer un agréable moment ensemble, de partager des difficultés vécues, de se rassembler. La Fête des Voisins et la Brocante du quartier Nord, sont aussi des exemples de la vie associative présente dans le quartier.



Figure 80. Réfugiés dormant dans le quartier Nord



Figure 81. Contraste de population
(CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

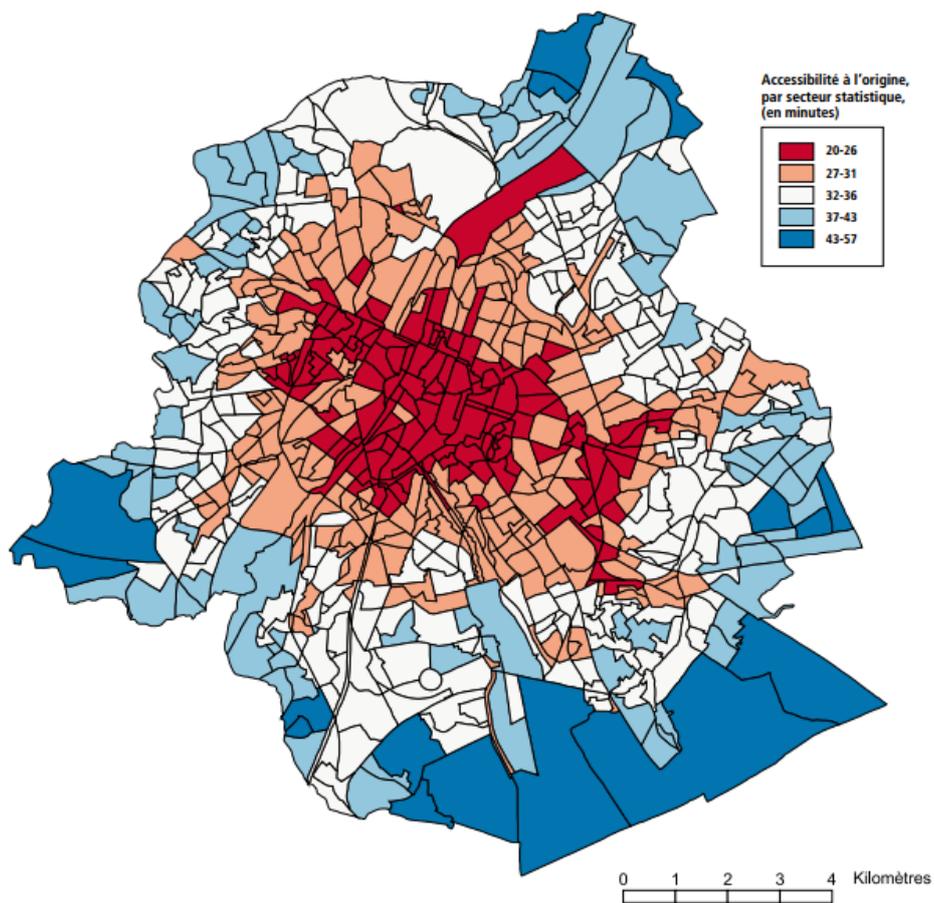


Figure 82. Accessibilité en transport en commun
(Lebrun et al., 2012)

5.2.2. POPULATION SOCIO-ÉCONOMIQUE FRAGILE

Le périmètre d'étude se situe dans le « croissant pauvre » de Bruxelles. En effet, la population vivant dans le POT est **socio-économiquement fragile**. Elle rassemble de nombreux facteurs de pauvreté : faibles revenus, fort taux de chômage, chômage de longue durée, grandes familles ou personnes isolées, faible niveau d'éducation, etc.

Le croissant pauvre : zone concentrant depuis plusieurs décennies les populations les moins favorisées sur le plan économique. Elle reprend les quartiers en première couronne nord et ouest, qui sont parmi les plus pauvres de la Région bruxelloise et qui forment un croissant autour du centre-ville. (IBSA, glossaire)

Chômage des jeunes

La condition générale de la zone en matière d'emploi n'est pas très favorable et elle affecte surtout les jeunes. Ces derniers accumulent les **facteurs d'exclusion** : familles nombreuses ou monoparentales, faible scolarisation des parents, instabilité économique, difficulté de maîtrise de la langue, retard et décrochage scolaire, faible niveau de qualification, etc. Toutes ces difficultés de départ compliquent leur insertion sociale et professionnelle. On constate en effet un **fort taux de chômage des jeunes** et un niveau d'étude relativement faible comparé aux moyennes régionales. Au vu des activités économiques présentes (cf. §7.1), le quartier pourrait être en une source d'emploi. Or, a priori, les emplois proposés ne correspondent pas au niveau de qualification des habitants des quartiers : la grande partie des emplois proposés sont destinés à des personnes diplômées de l'enseignement supérieur, et non pas aux jeunes des quartiers environnants et le nombre d'emplois peu qualifiés est produit en quantité plus faible. Pour pallier cette situation, nous renvoyons aux propositions faites dans le chapitre « Dynamique socio-économique » (cf. §7).

5.2.3. ISOLEMENT ET REPLI

La fragilité socio-économique de la population additionnée aux tensions entre communautés génère une situation relativement préoccupante en matière d'isolement et de repli.

Certains jeunes ayant des difficultés à s'intégrer socialement et professionnellement ont tendance à se replier sur leur territoire de proximité et à s'exclure du système institutionnel (Karbon' scl & Collectif ipé, 2010). Ce **repli** est visible dans l'espace public qui est très peu approprié par les jeunes au profit d'espaces semi-publics, intérieurs ou peu visibles (pieds d'immeubles, salles de sport, maisons de quartier, etc.). Le Centre Pôle Nord est un bon exemple d'espace intérieur approprié par les jeunes. Ainsi, le périmètre est caractérisé par une **vie collective intérieure et peu visible relativement intense**, ce qui contraste avec la **faible occupation des espaces publics extérieurs** (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

Sur le plan subjectif, l'isolement se traduit par :

- un **repli communautaire** ;
- une **territorialisation** de l'espace et, par conséquent, un refus de sortir de son « territoire » ;
- un sentiment de « ne pas être à sa place » dans les nouveaux aménagements où vivent et travaillent des personnes économiquement plus aisées ;
- une **population peu mobile**.

La faible accessibilité en commun constitue un facteur objectif qui peut renforcer l'isolement de la population, telle qu'observée dans le quartier qui nous intéresse (Figure 82).

Enfin, le **sentiment d'insécurité** est relativement présent dans le périmètre. Les entretiens que nous avons eus sur place ont permis d'identifier différentes sources à cette insécurité :

- La présence de primo-arrivants et de sans-abris dans des lieux publics peu visibles, de mauvaise qualité et délaissés ;
- Le manque de contrôle social dans des espaces publics surdimensionnés et la territorialisation de l'espace par des groupes de jeunes en manque d'occupation et de reconnaissance, qui agissent dès lors de façon compétitive et parfois violente.

5.3. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

En matière de population et d'emploi, on peut identifier plusieurs problématiques et enjeux dans le périmètre d'étude :

- La **fragilité socio-économique** de la population habitant localement, et plus particulièrement celle des jeunes, nécessite que le projet urbain s'oriente en faveur de l'implication des personnes sans-emplois dans celui-ci. Il est donc recommandé que le projet urbain participe à développer l'emploi local directement et indirectement. Plusieurs possibilités concrètes :
 - mobiliser le contenu de l'enveloppe budgétaire « projets socio-économiques » du CRU ;
 - intégrer des clauses sociales dans la réalisation et la gestion des projets publics afin d'employer la main-d'œuvre locale (voir la Cellule Clauses Sociales d'Actiris).
- L'emploi est intrinsèquement lié aux dynamiques économiques du quartier ; il est donc nécessaire pour ce point de se référer aux recommandations énoncées dans le chapitre Dynamique socio-économique (cf. chapitre Dynamique socio-économique §7.5).
- L'**intégration des primo-arrivants** souhaitant s'installer à Bruxelles passe entre autres par la formation (cf. §7.5).

Des actions en faveur du vivre ensemble et de la cohésion sociale sont à mener. Il s'agit de tenir compte de la **cohabitation entre de nombreuses communautés** issues de différentes vagues d'immigration et la **problématique des primo-arrivants** pour qui le quartier constitue un point d'entrée à Bruxelles et, parfois, une zone de transit. Travailler avec les acteurs sociaux locaux apparaît pour cela nécessaire.

De plus, même si ce n'est pas visible statistiquement à l'heure actuelle, une population diplômée et aisée s'installe au rythme de l'avancée des nouveaux projets immobiliers privés en bordure du Canal, ce qui pose également un enjeu en termes de cohabitation (cf. §6.2, §6.3, §6.4).

Le POT faisant l'objet d'une forte dynamique immobilière tant de la part des pouvoirs publics que des acteurs privés, si les projets connus à ce jour de la zone voient le jour et sont habités (environ 6.500 logements supplémentaires à l'horizon 2022), on peut compter sur l'arrivée d'environ 13.000 personnes dans le POT à l'horizon 2022 (et cela sans compter le solde naturel des naissances de la population vivant actuellement sur place). Cette croissance démographique pose inévitablement des questions en termes d'offre en équipements publics (cf. §7).

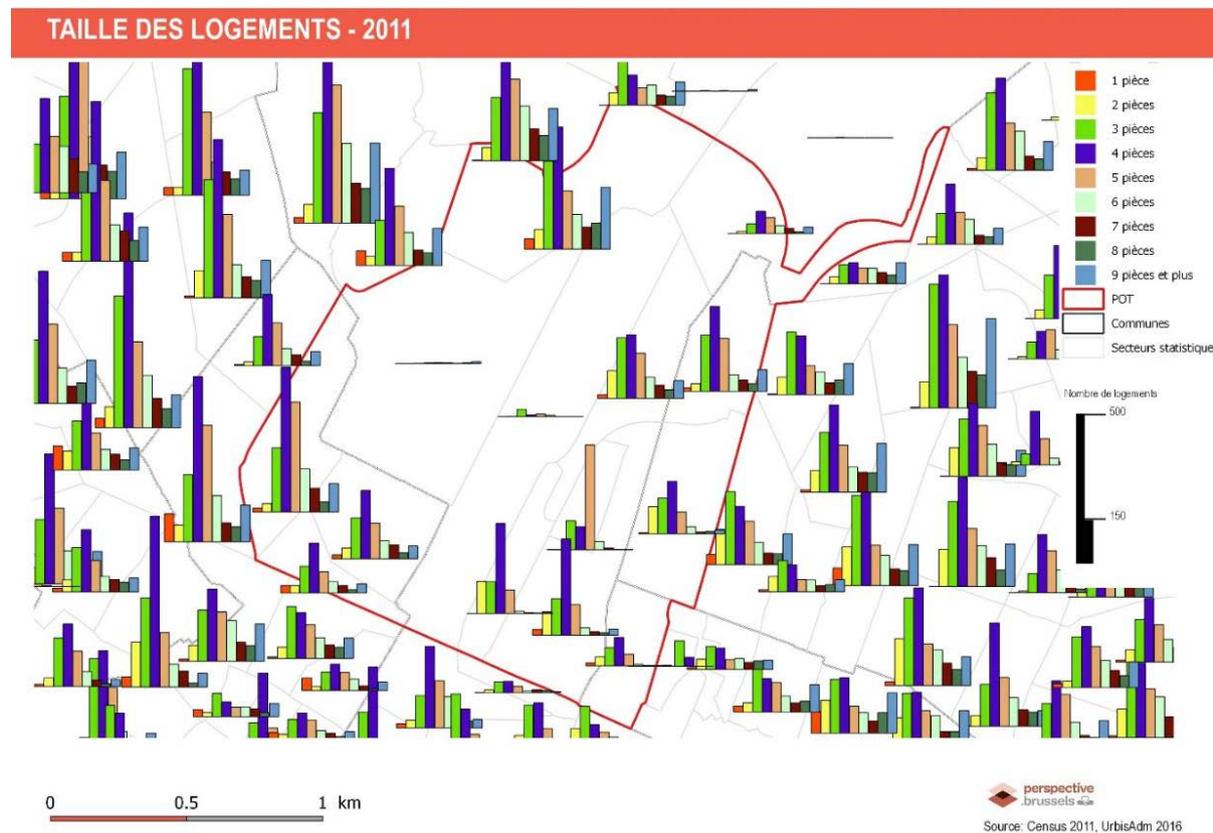


Figure 83. Taille des logements 2011

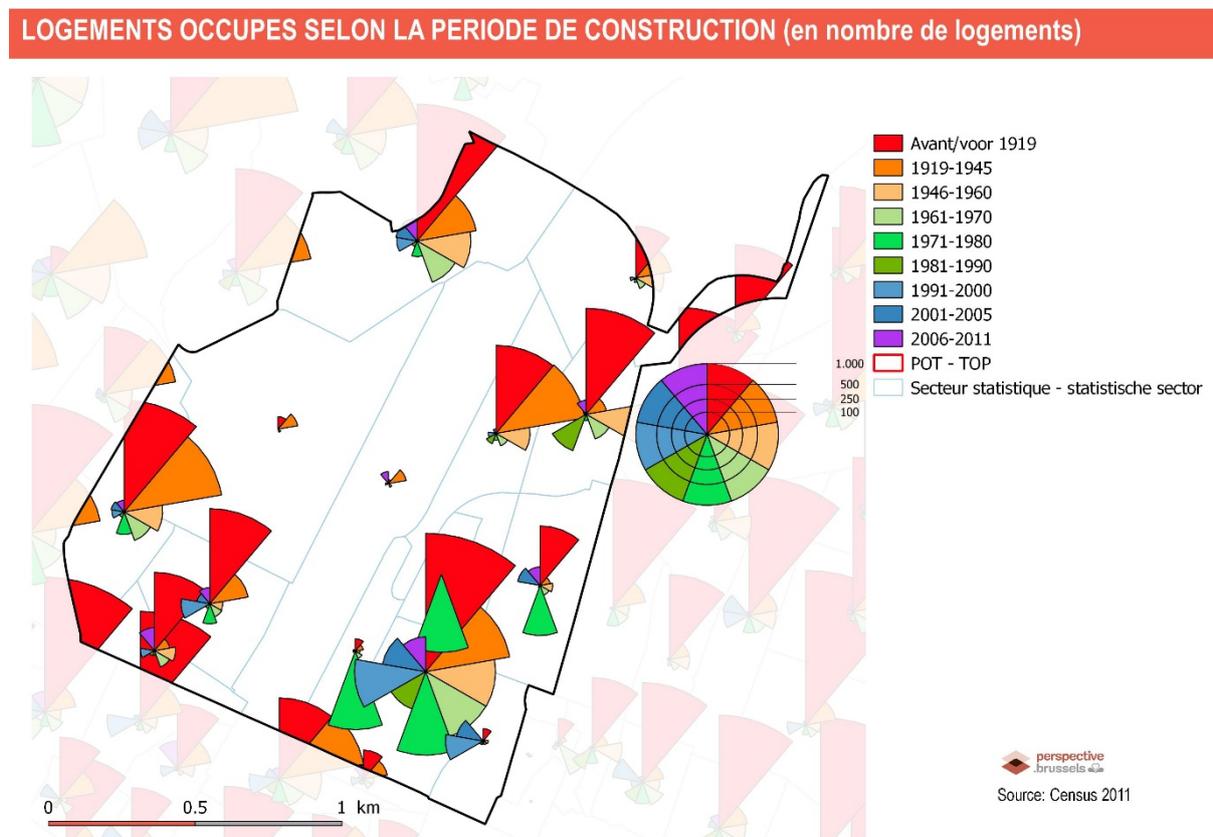


Figure 84. Logements occupés selon la période de construction

6. LOGEMENT

- Nombre élevé de petits logements et grand nombre de logements moyens
- Le prix moyen du loyer est faible par rapport aux prix régionaux, il cache des prix élevés et des prix très bas dans le même périmètre
- Le type de logement le plus rencontré est l'appartement
- Le taux de propriétaires occupant est le plus faible du pays
- Qualité du bâti entre moyen et médiocre ; faible investissement dans l'auto-rénovation (à mettre en rapport avec la faiblesse des revenus)
- Présence relative de logements sociaux : les Foyers Laekenois, Schaerbekois et Bruxellois
- Production importante de logements : reconstruction de la ville sur la ville

La situation du logement dans le POT est particulièrement marquée par les caractéristiques typiques de celles du croissant pauvre. Toutefois, le marché immobilier y est très dynamique : un nombre important de projets d'initiatives privée et publique y voit le jour ciblant une population moyennement aisée à aisée. Le risque existe que les prix de l'immobilier augmentent, ce qui pourrait générer une éviction des populations au faible revenu alors que, précisément, une des fonctions importantes du PAD est l'intégration urbaine de populations défavorisées. Par conséquent, l'investissement public dans le logement pour les plus démunis est l'une des actions que les pouvoirs publics peuvent proposer pour atténuer ce phénomène.

6.1. CARACTÉRISTIQUES

6.1.1. TAILLE DES LOGEMENTS ET LOYERS

Le Censur de 2011, élaboré à partir de croisement de données administratives (cf. <http://www.census2011.be>), permet de dégager quelques informations relativement récentes sur la taille des logements.

L'histogramme (Figure 83) est basé dans son ensemble sur le nombre de logements du secteur statistique, à savoir que plus l'histogramme est volumineux plus le nombre de logements est important sur ce secteur. Chacune des barres de l'histogramme correspond au nombre de logements qui comporte un nombre défini de pièce(s) allant d'une à neuf pièces. Selon le Censur 2011, une « pièce » est définie comme un espace délimité du logement et dont la superficie est d'au moins 4 m² (cf. op. cit.). Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les logements ont le plus souvent quatre pièces (il s'agit de la barre violette dans l'histogramme). La Flandre et la Wallonie comptent proportionnellement plus de logements de cinq ou six pièces.

Le POT est clairement marqué par un moins grand nombre de logements que dans ses zones est et ouest limitrophes, respectivement Schaerbeek et Molenbeek. On y observe également :

- un nombre proportionnellement élevé de petits logements, ceux de 2 pièces : voir la barre jaune ;
- un grand nombre de logements de taille moyenne, ceux de 4 ou 5 pièces : voir la barre violette et orangée ;
- un faible nombre de grands logements, ceux à partir de 6 pièces : voir les limites posées par la barre vert très clair jusqu'à la barre bleue située à l'extrémité droite de l'histogramme, ces logements sont par contre beaucoup plus présents à Molenbeek et Schaerbeek ;
- le quartier Marie-Christine (au nord du POT – rive gauche) constitue une spécificité par rapport au reste de la zone d'étude, la taille des logements y est particulièrement diversifiée ; en outre, ce quartier comporte un nombre relativement important de grands logements (maisons unifamiliales).

La taille des logements est plus difficile à évaluer depuis que le recensement général de la population et de l'habitat n'est plus réalisé. Les données du Monitoring des quartiers établies à partir du dernier recensement (2001) montrent que les caractéristiques statistiques du logement en 2001 sont assez typiques du croissant pauvre avec une taille moyenne largement inférieure à la moyenne régionale (66,06 m² /logement pour Maritime, 61,7 m² pour le quartier Nord contre 74,4 m² au niveau régional). La même source de donnée révèle qu'un habitant dispose en moyenne de 25,06 m² contre 35,58 m² en région bruxelloise. Les quartiers se situent ici aussi dans la catégorie la moins favorisée.

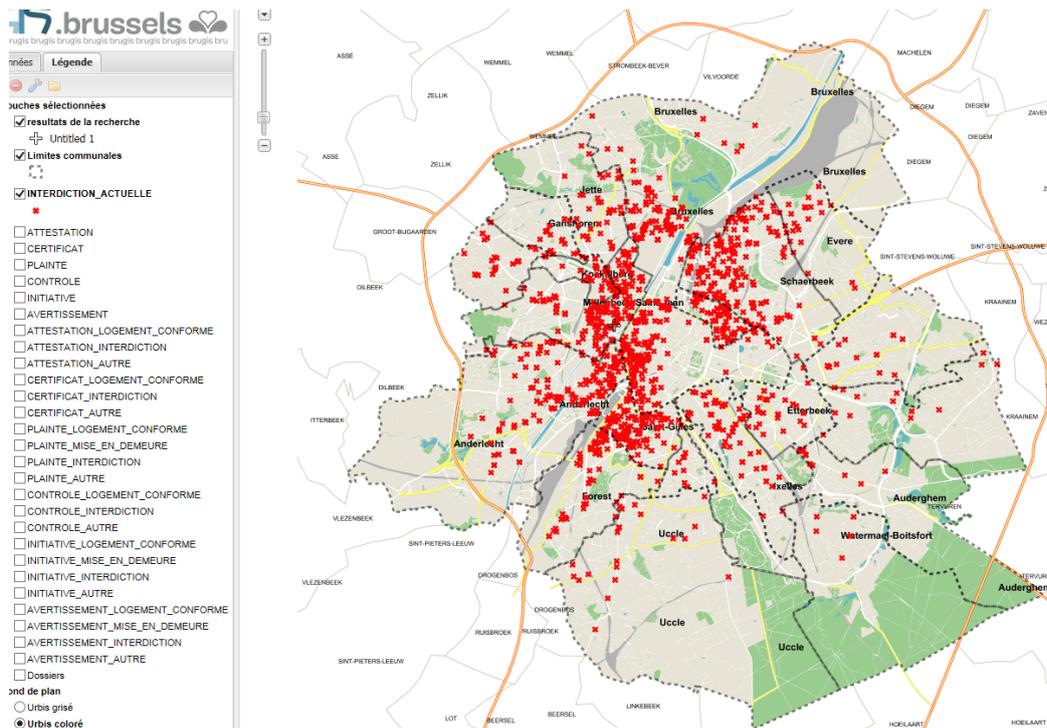


Figure 85. Localisation des logements interdits à la location ne répondant pas aux normes légales de sécurité, d'hygiène et d'équipement, à l'échelle de la Région (Inspection Régionale du Logement)

- Logement conforme=le logement a bien été remis en conformité après mise en demeure.
 - Mise en demeure= le logement fait l'objet d'une mise en demeure toujours en cours (12 mois prolongeables 1 fois)
 - Interdiction= le logement a été interdit à la location après mise en demeure faute d'une mise en ordre adéquate, ou immédiatement en cas de risque imminent pour la santé et la sécurité des occupants.
- La procédure de plainte est prévue par l'art. 7§2 de l'Ordonnance du 11 juillet 2013 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 2003 portant le Code bruxellois du Logement.

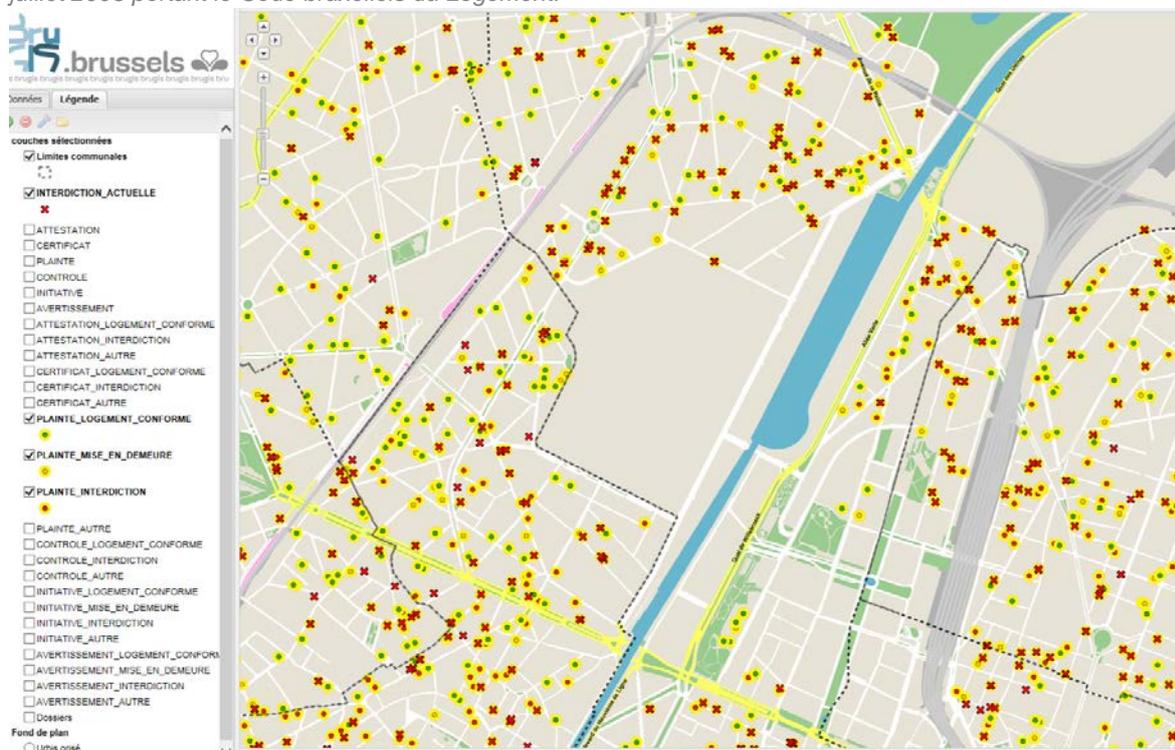


Figure 86. Localisation des logements interdits à la location ne répondant pas aux normes légales de sécurité, d'hygiène et d'équipement, à l'échelle du périmètre (Inspection Régionale du Logement)

Ainsi, malgré la construction de nouveaux projets de logement entre 2001 et 2011, la tendance pour les petits logements reste marquée, cette configuration est en réalité assez comparable avec celle de certains quartiers du Pentagone, elle se distingue par contre de celle des quartiers de première couronne localisés au sein de Schaerbeek et de Molenbeek.

Les prix moyens des loyers, compris entre 532 et 617 €, sont également parmi les plus faibles de la région, puisque la moyenne régionale 709 € (données Observatoire des Loyers 2013-2015). Ces prix constituent une moyenne qui cache des réalités très différentes entre d'une part le marché immobilier de logement au sein des quartiers anciens, et d'autre part les nouveaux développements le long du Canal, à Tour & Taxis et dans quelques immeubles rénovés (lofts dans le quartier Maritime) qui proposent des prix et un standing nettement plus élevés sans toutefois, sauf exception, constituer des logements de luxe. A l'autre extrême, le quartier Nord étant un quartier de « transit » où les primo-arrivants s'y installent temporairement, il est question de l'existence de chambres sans le moindre confort de 10 à 20 m² louées par des marchands de sommeil à des familles nombreuses au prix allant de 350 à 500 €.

6.1.2. TYPES ET ÉTAT DES LOGEMENTS

Types de logement

L'**appartement est le type le plus rencontré** dans la zone d'étude. Le quartier Nord compte 83,7 % d'appartements contre 71,6 % en région bruxelloise. Le quartier se situe donc au-dessus de la moyenne régionale. Il est entouré de quartiers schaarbeekoïses et molenbeekoïses où le taux d'appartement est moins élevé (autour ou en-dessous de la moyenne régionale), sauf au sud (ce taux se situe autour de 95 % dans le Pentagone). L'Union des Locataires constate à ce titre un manque de grands logements pour familles nombreuses (Karbon' scl & Collectif ipé, 2010).

Etat des logements

L'**état général des bâtisses comprenant des logements, évalué d'après l'observation de la façade avant, varie de moyen à médiocre**. L'appréciation négative de l'état du bâti tient essentiellement au fait que la plupart des biens ne sont que partiellement entretenus, alors que ceux-ci sont globalement anciens (Figure 84). Nombreuses sont les maisons qui ont, par exemple, du double vitrage, même s'il s'agit de châssis en PVC bon marché, mais la corniche et la toiture se trouvent souvent dans un état moyen à mauvais. Ces observations se voient confirmées par le nombre important de logements interdits à la mise à la location par l'Inspection régionale du logement (Figure 85 et Figure 86). Toutefois, de nombreuses habitations du quartier Ribaucourt (Molenbeek, à proximité de Tour & Taxis) quartier dans lequel les achats/ventes sont particulièrement dynamiques, font l'objet de diverses actions de rénovation.

Les intérieurs d'îlots sont souvent sans dégagement et très encombrés, servant par endroit, de dépotoir (Diagnostic CQ Masui ; enquêtes de terrain à Molenbeek). D'une façon générale, dans les îlots, les jardins privatifs sont peu présents. De plus, la thermographie montre un **taux d'isolation relativement bas** pour les habitations dans le périmètre (Figure 87). Le document doit se lire tenant compte que les bâtiments avec peu de déperditions thermiques sont pratiquement tous des entrepôts ou des entreprises fermées le jour de la prise de la thermographie (29 décembre).

6.1.3. OCCUPATION DES LOGEMENTS PAR LEURS PROPRIÉTAIRES

Comme le précise le diagnostic du CRU, en 2001, le taux de propriétaires occupants est parmi les plus faibles du pays avec 28 (quartier Nord) à 33 % (quartier Maritime) contre une moyenne régionale de 44 % (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016). Pour mémoire, on se situe à 66 % en Wallonie et 71 % en Flandre. En réalité, cette situation est classique des zones centrales et péri-centrales à Bruxelles. Elle est en effet comparable la structure de propriété constatée dans le Pentagone et dans les communes de première couronne. La Figure 88 basée sur le Cens 2011 confirme cette analyse.



Figure 87. Thermographie aérienne (Bruxelles Environnement, 2008)

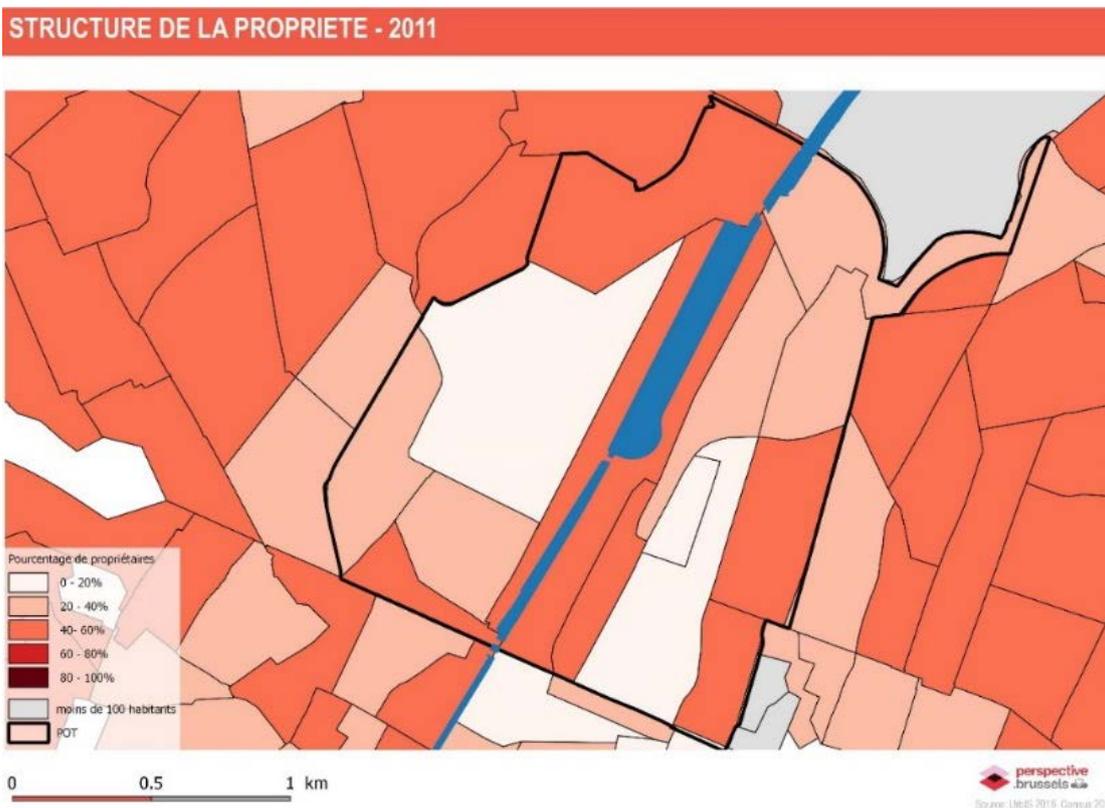


Figure 88. Taux d'occupation des logements par leurs propriétaires (IBSA, s.d.)

6.2. LOGEMENTS SOCIAUX

Les ensembles de logements sociaux sont représentés sur la Figure 89. Le POT présente six ensembles d'habitations sociales dont la SLRB est propriétaire et qui sont gérés par six SISP différentes. Ces foyers proposent en tout 520 logements environ. Le Fonds du logement offre une « aide locative » sur une cinquantaine de logements.

L'offre en « aide locative » proposée par le Fonds du Logement correspond aux habitations que cet organisme public achète, rénove et donne en location aux familles les plus démunies de la région, moyennant un loyer très modéré.

La part des logements privés et publics dans le Quartier Nord est de 18,28 logements « sociaux » par 100 ménages, avec une concentration autour de l'avenue de l'Héliport et le long de la chaussée d'Anvers (IBSA). Ce chiffre est largement supérieur à la moyenne régionale qui est de 7,29 logements sociaux par 100 ménages (Figure 90). Toutefois, l'importance du parc social dans le quartier Nord est à relativiser puisqu'il est bien inférieur au quartier des Trois Tilleuls de Watermael-Boisfort (59,7 logements) ou, cas moins extrême, celui du Kapelleveld à Evere (36,73 logements).

6.3. DÉVELOPPEMENT

6.3.1. DYNAMIQUE DE PRODUCTION

Depuis le lancement du projet de rénovation de l'architecture industrielle remarquable de Tour & Taxis (2009), le POT devient particulièrement dynamique en termes de productions de logements, ce qui contribue à renforcer la forte densité déjà présente (Figure 91). La Tour UpSite (41 étages) réalisée par le groupe Atenor quai des Péniches est un des projets de haut-standing qui témoigne de l'intérêt des investisseurs privés pour le front d'eau (permis délivré en juin 2010). De 2013 à sept. 2016, la superficie totale des logements ayant obtenu un permis d'urbanisme dans le POT est de 118.096,24 m² ce qui correspond à 998 logements classiques. Parmi les réalisations, ont été développé un projet de 196 logements étudiants dans le secteur nord de la chaussée d'Anvers et un projet hôtelier de 491 chambres dans celui de Laekenveld à Molenbeek (base de données Nova/BDU).

La moyenne de logements autorisés (résultat net) sur le POT par secteur statistique est de 24 logements par an entre 2003 et l'été 2016 alors qu'elle est de 6 logements par secteur statistique au niveau de la région (ibid.). Ce phénomène de « reconstruction de la ville sur la ville » est d'ailleurs une tendance observée à l'échelle régionale (Perspective.brussels, 2017). Toutefois, cette analyse est à relativiser concernant le périmètre d'étude puisque le plus grand volume de production de l'habitat se situe sur le secteur le moins dense : celui de Tour et Taxi, dont la moyenne s'élève à 67,5 logements par an entre 2003 et l'été 2016. En outre, celui du Parvis Saint-Roch qui est très dense ne comporte que, pour la même période, une évolution à la faveur de 8 logements supplémentaires en moyenne et par an.

6.3.2. PROJETS DE LOGEMENT D'INITIATIVE PUBLIQUE

Dans le POT, les différents pouvoirs publics actifs sur la zone portent 10 projets de logements (dont le permis n'a pas été déposé en date du 25/04/2017), ceux-ci sont les suivants :

- projet « allée Verte/chaussée d'Anvers » de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles : 8 logements passifs - en chantier ;
- grand projet sur le site « Tivoli » de CityDev (rive gauche) : 400 logements prévus, dont 126 logements sociaux et le reste en accession à la propriété ;
- projet « Navez » de CityDev (extrême nord du POT, le long du chemin de fer) : un ensemble aux fonctions mixtes est prévu dont 58 à 68 logements sociaux pour la SLRB (acquisition des terrains en cours) et 44 logements conventionnés en accession à la propriété ;

LOGEMENTS ENCADRÉS (SLRB + FONDS DU LOGEMENT)

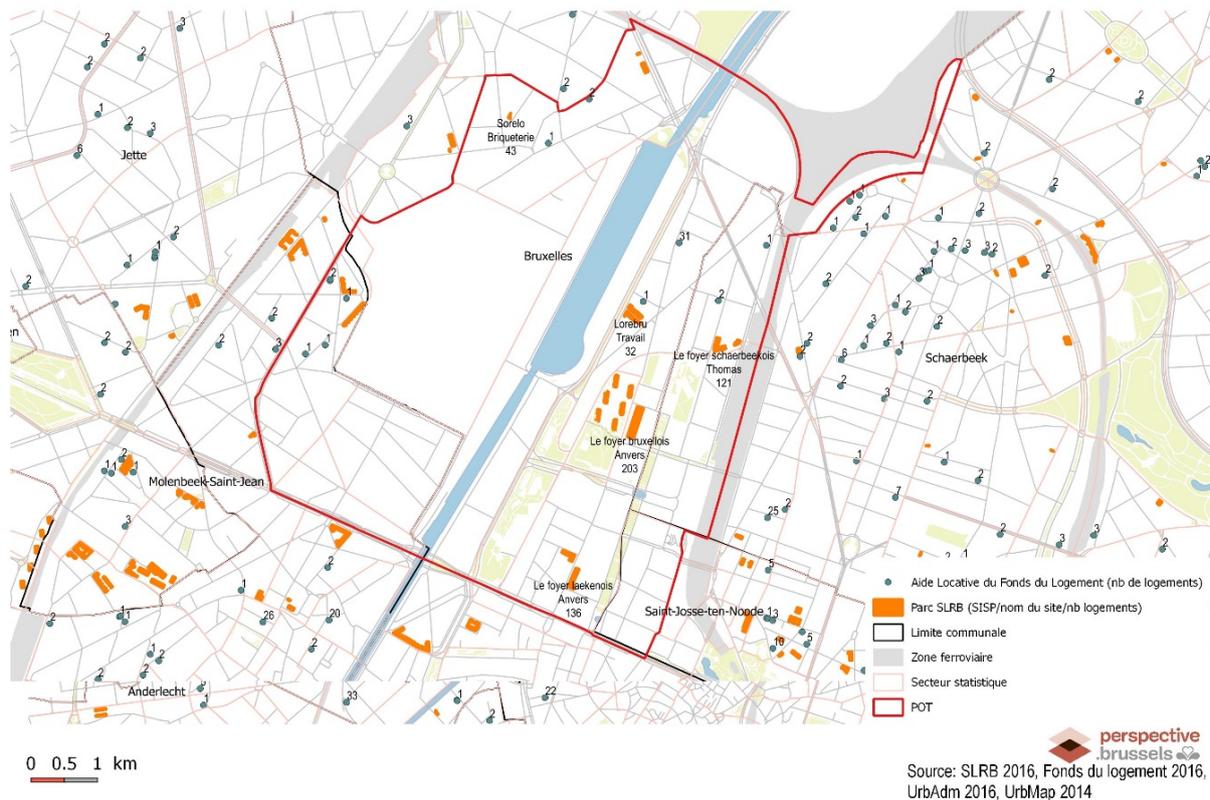


Figure 89. Logements encadrés (SLRB et Fonds du logement)

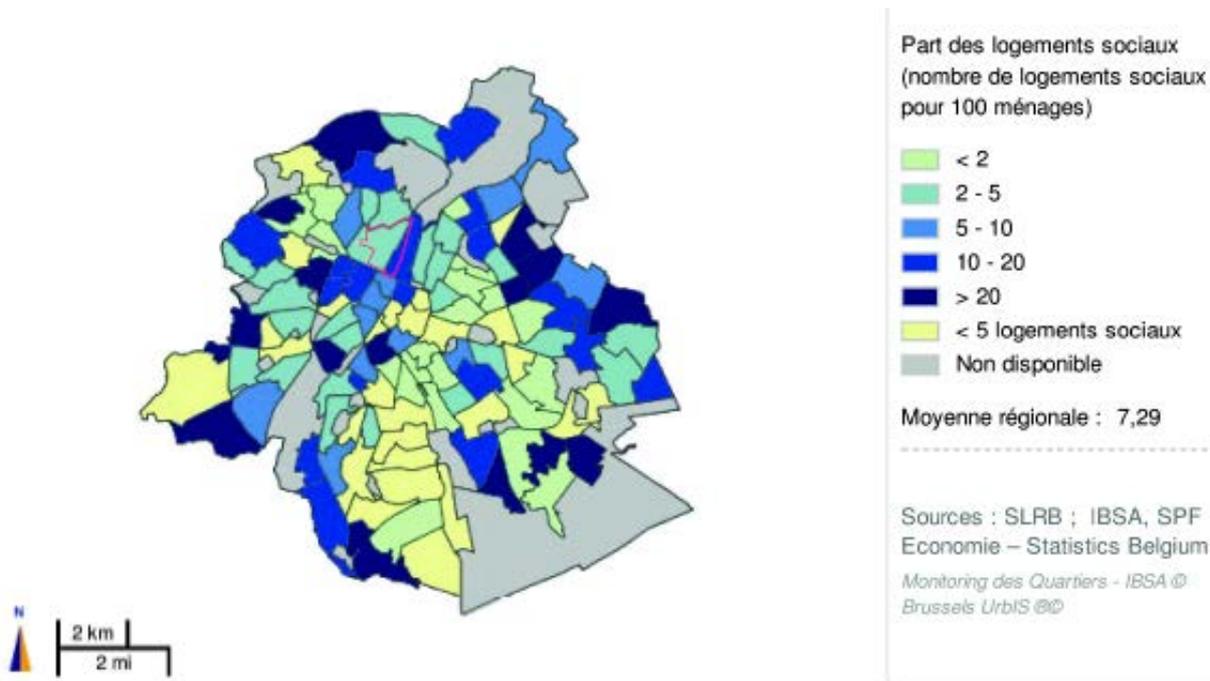


Figure 90. Part des logements sociaux (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

- projet « Anvers » du Fonds du Logement : 15 logements de type « rénovation/vente » pour des populations de catégorie sociale moyenne basse ;
- projet « Rue Masui 116-118 » de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles : 19 logements en alternative à la pleine propriété (Community Land Trust) – en chantier ;
- projet « Rue Masui 96 » de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles (contrat de quartier) : 9 logements sociaux passifs, Ville de Bruxelles – en chantier (Figure 92) ;
- projet « Maison médicale » de la Commune de Schaerbeek : 2 à 4 logements sociaux complémentaires à la maison médicale ;
- projet « Eclusier Cogge » de la Ville de Bruxelles : trois studios supervisés et de quatre logements de grande taille en location ;
- projet « Crèche » de la Ville de Bruxelles (contrat de quartier) : 4 logements sociaux complémentaires à la crèche.

Plusieurs de ces projets sont portés par les communes, étant le fruit des contrats de quartiers qui se sont succédé. Ces projets ont le mérite d'être expérimentaux dans leurs propositions, surtout en termes de mixité des fonctions. Cela étant, le nombre de logements créé apparaît limité et ne touche pas les populations les plus précarisées. Une offre reste à développer allant dans ce sens.

Le POT est quant à lui directement affecté par la programmation visée par le CRU « Citroën-Vergote » où il ambitionne au moins 30.000 m² de logements publics supplémentaires (Figure 41) (Annexe 1) :

- au coin du boulevard S. Bolivar et l'avenue de l'Héliport (19.600 m²) ;
- au coin de l'avenue de l'Héliport et de la rue Simons (6.045 m²) ;
- au coin de l'avenue de l'Héliport et du boulevard Baudouin (4.375 m²) ;
- sur le terrain Ziegler ;
- rue Ribaucourt, 155 ;
- rue Ulens.

Des possibilités et ambitions nouvelles sont encore à envisager (Figure 41) (Annexe 1) :

- sur le site de la « Ferme des Boues », propriété de la Ville de Bruxelles, 10.000 m² de logements publics peuvent être développés (PPAS 70-20A de la Ville de Bruxelles) ;
- sur le site de Citroën, propriété de la Région, projet mixte comportant un musée d'art moderne et contemporain, un espace pour accueillir la Fondation CIVA ;
- la ville de Bruxelles souhaite réaliser 30 logements-étudiants expérimentaux (dans des containers) ;
- à l'angle de l'allée Verte et de la rue des Régates, logements ;
- sur les parcelles comprenant une ancienne usine entre le nord du parc de la Senne et la rue Masui ;
- sur la chaussée d'Anvers, 375 et 393, construction d'un ensemble mixte (activités économiques, logements, équipement et espaces publics) ;
- sur l'avenue de Reine, 237.

Il reste à établir qui seront les destinataires des logements produits par les pouvoirs publics dans le cadre de leurs nouvelles programmations. Quelques recommandations sont émises à la fin de ce chapitre.

6.3.3. PROJETS DE LOGEMENTS D'INITIATIVE PRIVÉE

On compte à proximité du Canal, le long du bassin Béco :

- le projet Canal Wharf de 300 logements (Figure 93) ;
- le projet Q8 de 150 logements ;
- le projet Triple Living de 20.000 m².

Dans l'hinterland,

- le projet Tour et Taxi zone C de 80.000 m².

A ceux-ci s'ajoutent un projet de logements étudiants (Figure 94). Ceux-ci sont détaillés en annexe (Annexes 1 et 2).

LOGEMENTS "CLASSIQUES" AUTORISES (2013 - été 2016) : nombre net par secteur statistique

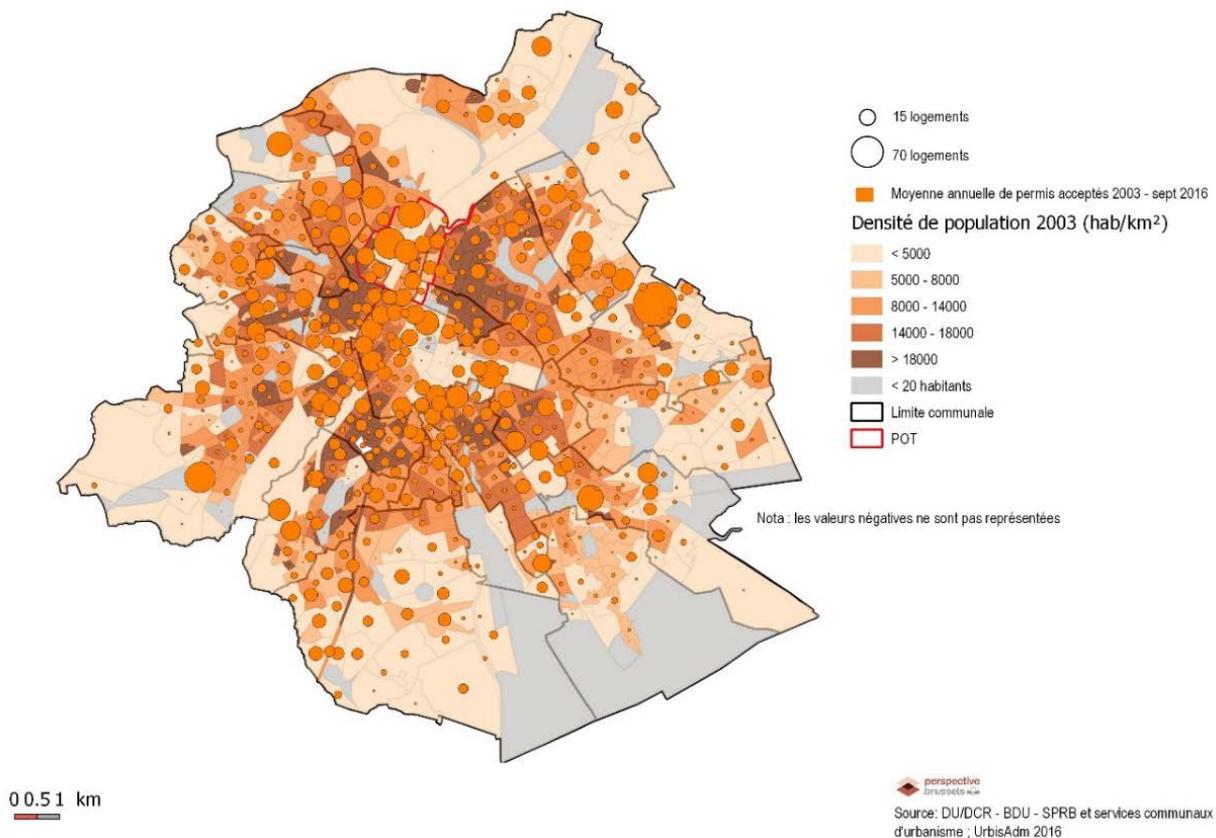


Figure 91. Logements "classiques" autorisés de 2013 à 2016



Figure 92. Projet de logement « Rue Masui 96 »

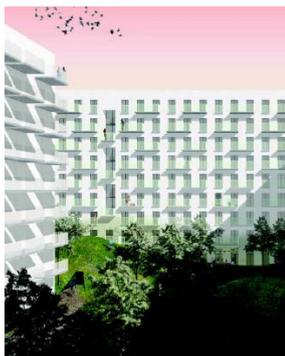


Figure 93. Projet Canal Wharf
 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



Figure 94. Projet de logement étudiant sur l'Allée Verte
 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

Les investissements des capitaux privés se situent essentiellement en front d'eau, l'*hinterland* est peu concerné par ceux-ci. L'*hinterland* est par contre beaucoup plus touché par les investissements publics. Cela étant, même si les opérations privées sont beaucoup moins nombreuses, le bilan de la production de logements établit que le nombre de logements dédiés aux classes moyennes et supérieures est plus grand que celui aux catégories fragilisées.

L'intensité des développements privés s'adressant à un public relativement aisé par rapport à la population locale doit être encadrée (cf. §6.4, §5, §7).

6.4. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

Les constats en matière de logements sont assez contrastés :

- Une **population sans logement** (primo-arrivants, réfugiés, belges sans-abris, etc.).
- Des **loyers plus faibles** qu'ailleurs et la présence de logements sociaux.
- Des familles vivant dans des **logements trop étroits et délabrés**.
- Une mise sur le marché de **logements de standing en bordure du Canal**.
- Le développement de nombreux projets logements portés par les différents pouvoirs publics et les promoteurs privés.

La dynamique de production entre 2013 et 2016 accentue la densification de la zone avec un apport de 1.000 logements supplémentaires lesquels seront, a priori, disponibles sur le marché dès 2019 / 2020. Si la dynamique future prévisible à partir des projets privés et publics connus (provenant du CRU ou non) se concrétise, on peut estimer que, à l'horizon 2022, le POT se densifiera d'environ 6.500 logements supplémentaires par rapport à 2013. Une zone dense de Bruxelles sera donc encore plus densifiée. L'enjeu en termes de pression sur les espaces dédiés aux activités économiques et sur les équipements risque d'être accru (cf. §7)

*Certains projets publics de logements restent à préciser. Pour définir les cibles de ces futurs projets, et pour utiliser les charges d'urbanisme des futurs projets immobiliers privés (quartier Nord, bord du Canal), il paraît recommandé de considérer ces éléments de diagnostics. Ainsi, concrètement, **une partie de la programmation publique pourrait porter sur des logements sociaux de grande taille** à éventuellement mixer à d'autres opérations (pour éviter les éventuels effets de concentration).*

La piste de la réalisation de logements pour les populations les plus fragiles mérite également d'être initiée. Le PAD pourrait réserver les espaces nécessaires. Diverses solutions de logements sont à envisager :

- Un foyer de travailleurs(ses) célibataires pour les migrants actifs.
- Un foyer de transit pour les primo-arrivants.
- Un foyer d'urgence pour lutter contre le sans-abrisme (le nouveau centre mis en place à Anderlecht «Douche Flux» peut être un exemple à suivre).

Pour étudier ces différentes solutions, la réflexion gagnerait à être engagée en partenariat avec la Fédération des CPAS bruxellois dont le stock des logements d'urgence apparaît insuffisant (cf. les propos de Mme Marie Wastchenko, Responsable de la Fédération des CPAS Bruxellois lors la tenue de son AG le 23 mars 2017).

*L'objectif de **rénovation urbaine** des CRU invite également à interroger plus en profondeur la difficile question de la qualité des logements du parc privé. Nombreuses habitations louées dans le périmètre d'observation sont dans un état de délabrement avancé, il s'agit d'identifier les pistes d'action pour améliorer cette situation par le biais des outils et projets en cours d'élaboration (CRU, PAD, AIS...). Pour ce faire, une mise en perspective des effets (ou des non-effets) des contrats de quartier qui ont été réalisés ces dix dernières années sur la mise aux normes des logements semble vivement recommandée.*

Conversions
par zone d'affectation du PRAS
Reconversies
per bestemming van het GBP
Conversion
by PRAS allocation



Figure 95. Conversion par zones d'affectation du PRAS entre 1997 et 2011 (Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012)

Évolution 1997-2011
par quartier industriel
Evolutie 1997-2011
per industriële wijk
Evolution 1997-2011
by industrial district

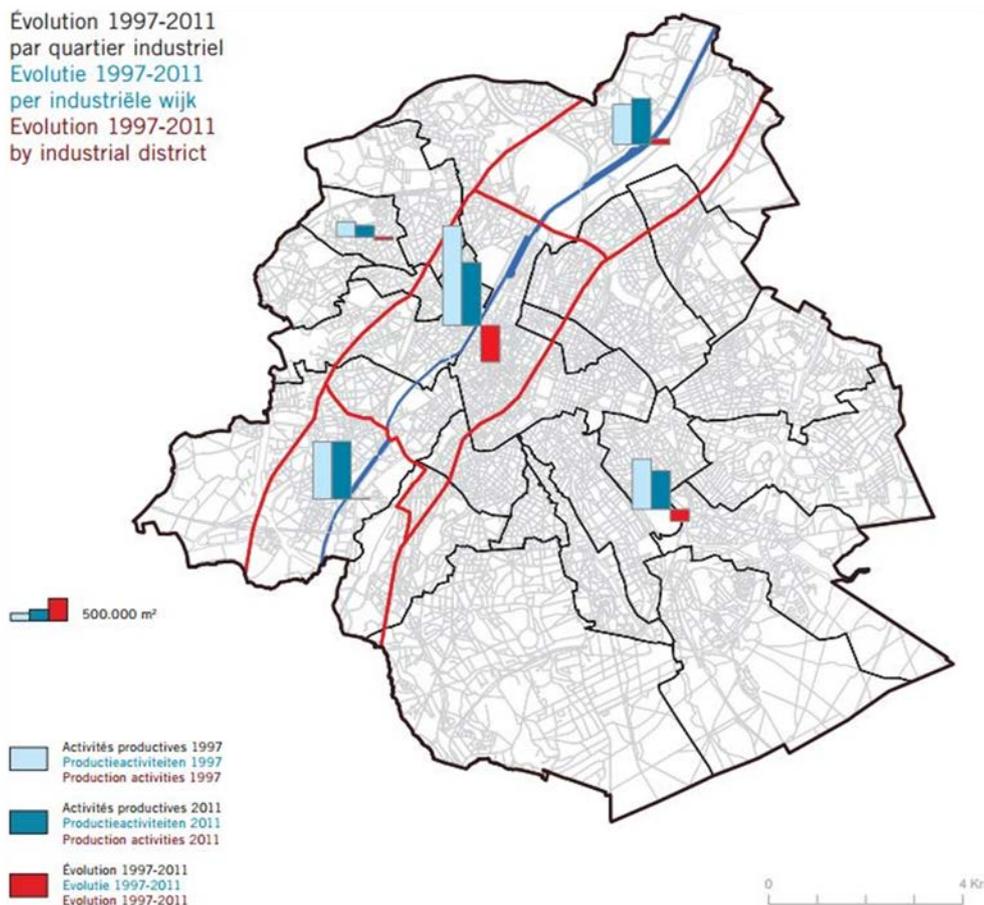


Figure 96. Evolution des activités productives de 1997 à 2011 par quartier industriel (Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012)

7. DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE

- *Maintien des activités productives malgré la tendance régionale de ces activités à se déplacer vers la périphérie*
- *Trois pôles commerciaux (quartier Masui, le vieux Laeken, le quartier Maritime) caractérisés par une offre commerciale très variable ; présence remarquable des commerces liés à la voiture ; une disponibilité en espace commercial vide à revitaliser*
- *Pôle tertiaire lié à la forte concentration des bureaux dans le quartier Nord et, dans une moindre mesure, le long de l'avenue du port et sur site du Tour & Taxi*
- *Maillage d'équipements socioculturels et sportifs caractérisés par un manque d'investissement en moyen humain*
- *Maillage d'équipements axés sur l'insertion socioprofessionnelle et la recherche d'emploi*

7.1. ACTIVITÉS PRODUCTIVES

7.1.1. EN RÉGION BRUXELLOISE

Entre 1997 et 2011, l'évolution des activités productives en Région de Bruxelles-Capitale se caractérise par une **perte générale de l'espace de production** d'environ 1 million de m². Les diminutions les plus importantes en termes de superficie s'observent dans le quartier industriel « Canal-Centre » (Tableau 7 et Figure 96) et plus particulièrement dans les espaces affectés en zone de mixité, de forte de mixité ou d'habitation dans le PRAS (Figure 95).

Les activités productives définie par l'Observatoire des activités productives comprennent : le secteur industriel et artisanal, la production audiovisuelle, le traitement et le recyclage des déchets, les ateliers de fabrication et de réparation liés aux transports publics ou les ateliers-garages privés. Les activités logistiques desservant le commerce de gros sont également incluses. Notons que l'Observatoire distingue trois grands quartiers industriels autour du Canal : « Canal-Sud », « Canal-Centre » et « Canal-Nord » (Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012). Le POT se situe dans le quartier industriel « Canal-Centre ».

En effet, ce sont dans ces zones qu'un grand nombre de bâtiments dédiés autrefois aux activités industrielles ont été convertis en logements, commerces ou bureaux. La pression démographique a joué un rôle important dans cette évolution. C'est en effet les **conversions en logements qui sont majoritaires** (Figure 95).

La **conversion des superficies depuis 1997 touche principalement les zones de forte mixité** (42 % du total) et les **zones mixtes** (17 %), un peu moins les zones d'habitation et d'habitation à prédominance résidentielle (17 %) où les superficies industrielles étaient évidemment moins présentes (Figure 95). La conversion vers le résidentiel dans ces deux dernières zones s'est opérée à 90 %, leur faisant perdre les occupations variées qu'elles accueillait (Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012).

Tableau 7. Evolution par quartier industriel des activités productives. Evolution 1997-2011
(Observatoires des activités productives, SDRB 2012)

Quartier Industriel Industriële wijk Industrial district	Superficie 1997 Oppervlakte 1997 Surface area 1997	Superficie 2011 Oppervlakte 2011 Surface area 2011	Évolution Evolutie Evolution
Canal-Centre / Kanaal-Centrum / Canal-Centre	2.183.879	1.380.805	-803.074
Canal-Nord / Kanaal-Noord / Canal-North	886.160	1.010.525	124.365
Canal-Sud / Kanaal-Zuid / Canal-South	1.242.436	1.246.678	4.242
Est / Oost / East	1.088.192	829.510	-258.682
Ouest / West / West	321.745	246.559	-75.186
TOTAL RÉGION / TOTAAL GEWEST / TOTAL REGION	5.722.412	4.714.077	-1.008.335

RECONVERSIONS 2011-2015

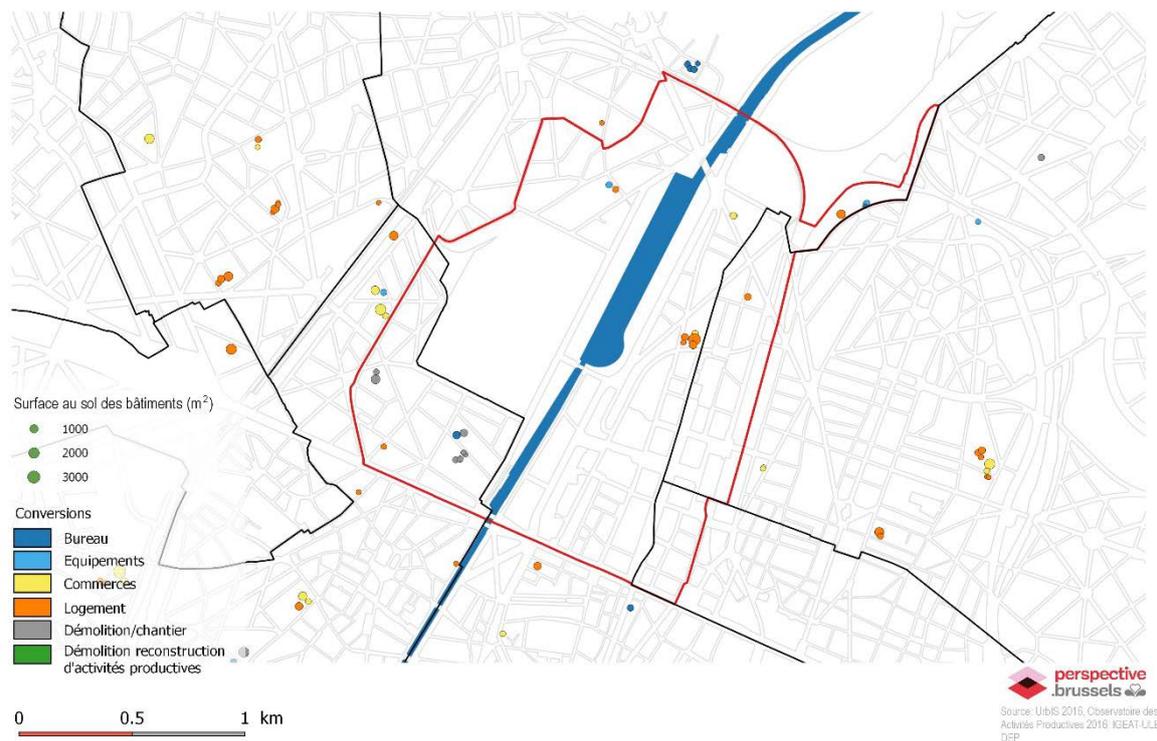


Figure 97. Reconversions 2011-2015
(Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012 ; Strale, 2016)

EVOLUTION DU PARC IMMOBILIER PRODUCTIF 2011-2015

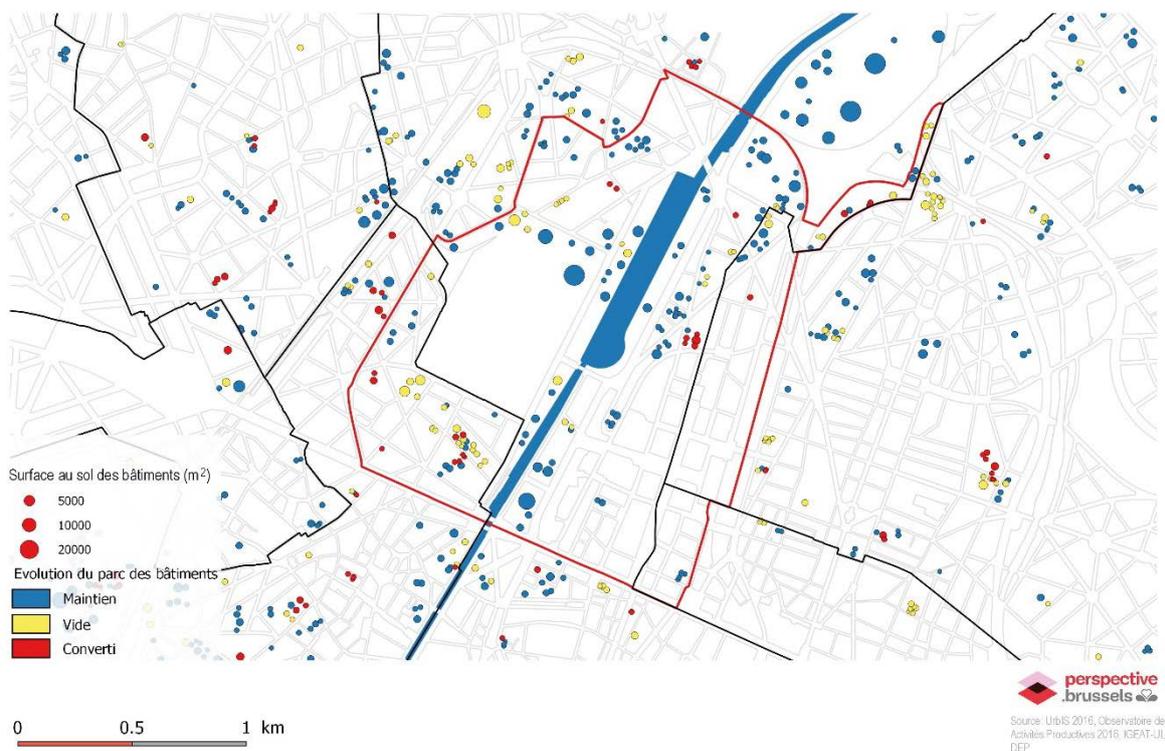


Figure 98. Evolution du parc immobilier productif bruxellois 2011-2015
(Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012 ; Strale, 2016)

La diminution des superficies existantes actuellement dédiées aux activités productives dans le quartier industriel « Canal-Centre » est également visible dans le pourcentage du stock de bâtiments vides en 2011 qui atteint 45 %. L'exode des activités productives et le manque de nouvelles installations dans ces bâtiments s'expliquent notamment par leur ancienneté, leur manque d'accessibilité et les problèmes de voisinage avec des fonctions résidentielles.

Ainsi, entre 1997 et 2011, une partie des **activités productives a été déplacée** vers des zones où les fonctions portuaires, industrielles et logistiques étaient dominantes, c'est-à-dire **dans le nord de la région**. Les activités productives déjà présentes dans cette zone ont quant à elles été conservées. Le quartier industriel « Canal-Nord » est en effet la seule partie du territoire où on observe un gain significatif de superficies occupées par des ateliers et des entrepôts (+14 %) (Tableau 7 et Figure 96) (Région de Bruxelles-Capitale & SDRB, 2012).

7.1.2. A L'INTÉRIEUR DU POT

Tendances d'évolution

La tendance régionale observée précédemment se confirme au sein du POT : de nombreuses **reconversions des bâtiments industriels en logements sont en cours** dans les zones de mixité, de forte mixité, d'habitation et d'habitation à prédominance résidentielle (Figure 97).

Cependant, la dernière évaluation du parc immobilier menée entre 2011 et 2015 montre un **maintien important des activités productives** dans les quartiers couverts par le POT. Les activités se maintiennent dans **les zones portuaires et logistiques**, mais également à l'intérieur des quartiers dans les zones de mixité ou d'habitation (Figure 98).

Ces dernières occupent des bâtiments dont la superficie est inférieure à 20.000 m². Au vu de la tendance régionale des vingt dernières années et de la croissance démographique particulièrement marquée dans le nord de la région, les orientations d'aménagement du territoire (PRDD, Plan Canal) vise 1/ le maintien de ces activités (qui risquent de disparaître ou d'être déplacées) et 2/ leur cohabitation harmonieuse avec les autres fonctions urbaines d'autre part.

Une autre donnée intéressante est celle inhérente à la vacance des bâtiments (Figure 99). De nouveau, la tendance régionale observée en 2011 se confirme. **On constate un nombre important de bâtiments vides dans les affectations non-industrielles**. Cela signifie que ces bâtiments ne sont pas adaptés aux normes industrielles et de stockage actuelles, en raison de leur taille et de leur localisation.

Typologie des activités productives

Les activités productives de grande et petite taille dans la zone se concentrent essentiellement à proximité du Canal et dans les quartiers le bordant. Trois facteurs principaux expliqueraient leur emplacement :

- Le **transport par voie d'eau** est un atout incontournable pour la livraison de certaines marchandises, surtout pour les matériaux de construction comme le béton. En effet, les entreprises présentes au bord du Canal sont de grande taille et tournées essentiellement vers les matériaux de construction : Interbeton (béton), Lommat (sable et gravier), Stevens (recyclage et récupération de vieux métaux), Distrimaco (sables et cailloux) et Holcim (ciment et béton) (Figure 101 à Figure 103). Ces entreprises représentent un bassin d'emplois directs.
- Le **bâti semi-industriel** caractérisant les quartiers abordant le Canal répond au besoin d'accès des véhicules lourds et à l'entreposage du matériel. Ce facteur est important tant pour les grandes que les petites entreprises (les grossistes par exemple ou les petits transporteurs et logisticiens). Ces dernières sont présentes surtout dans les quartiers Maritime et Masui où les nombreux hangars et entrepôts présents s'adaptent aux activités productives de plus petites échelles.
- La **proximité avec les grandes entreprises** installées au bord du Canal est un élément stratégique pour les petites entreprises comme les petits transporteurs et logisticiens qui semblent en profiter pour exercer leur activité. En RBC, ces entreprises représentent environ 5.000 emplois (Strale, 2017).

VACANCE DES BATIMENTS DE L'OBSERVATOIRE DES ACTIVITES PRODUCTIVES



Figure 99. Vacances des bâtiments de l'observatoire des activités productives (Strale, 2016)

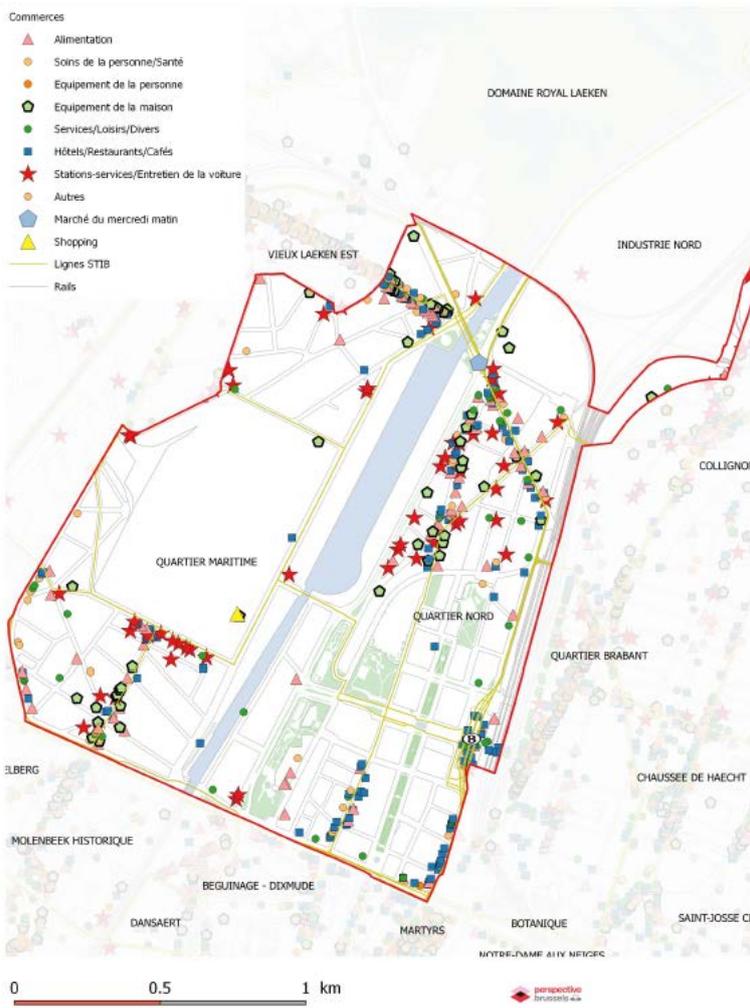


Figure 100. Espaces commerciaux disponibles en 2016

Le bassin Vergote est l'un des sites les plus actifs, avec l'avant-Port, pour le flux de marchandises et cela grâce à la largeur du gabarit du Canal. En effet, en amont du bassin Béco, l'activité du transport de marchandises par voie d'eau est réduite.

Le Port

Le Port de Bruxelles est un espace majeur pour le transport de marchandises en RBC. Dès son établissement en 1993 en tant qu'organisme d'intérêt public para-régional, le Port défend et promeut le développement des activités de transport et de logistique. Le Port représente 6.000 emplois directs en RBC, en plus des emplois indirects créés autour de ses sites.

Le Port gère 50 ha au sein du POT. Ces terrains sont situés au nord du site de Tour & Taxis (occupés par le Centre TIR) et le long des bassins Béco et Vergote.

En 2013, le Port s'est doté d'un Masterplan (sur le point d'être actualisé) afin de mieux s'intégrer dans le tissu urbain. Ce plan veut répondre aux besoins des Bruxellois surtout en termes de mobilité (700.000 camions en moins par an au sein de la RBC). Le Port développe actuellement deux projets phares dans le cadre de ce plan (cf. §0) :

- un pôle économique et logistique urbain à haute valeur ajoutée de 50.000 m²: il s'agit du projet TACT, adjacent au Centre TIR ; ce projet accueillerait des activités productives de la logistique urbaine (Figure 32 et Figure 33) ;
- le Village de la Construction dans le bassin Vergote (rive gauche) pour regrouper les grossistes en matériaux de construction et privilégier l'usage de la voie d'eau ; le Village de la Construction est actuellement donné en location à 100 % à M-PRO (Figure 104).



Figure 101. Interbeton
(GS-ESF, 2016)



Figure 102. Lommat



Figure 103. Stevens



Figure 104. Chantier du Village de la Construction

7.2. COMMERCES

7.2.1. A L'INTÉRIEUR DU POT

Typologie et localisation

Dans le POT, plusieurs types de commerces coexistent : commerces supra-locaux, commerces de haut standing, commerces de proximité, etc. (Figure 100).

On peut identifier trois pôles où sont concentrés la majorité des commerces dans le POT :

- un **pôle dans le quartier Masui** autour de la chaussée d'Anvers et l'avenue de la Reine avec des commerces de proximité et des commerces supra-locaux diversifiés ;
- un **pôle dans le vieux Laeken** autour de la rue Marie-Christine avec des commerces de proximité relativement diversifiés et qualitatifs ;
- un **pôle dans le quartier Maritime** autour des rues Picard et Ribaucourt avec des commerces liés principalement à la maison et à l'automobile.

Les **commerces d'entretien, de réparation et de ventes de voiture** sont bien représentés dans ces trois pôles, et plus particulièrement dans le quartier Maritime et dans le vieux quartier Nord. Dans ce dernier, ils cohabitent avec d'autres commerces de proximité et avec des habitations, ce qui peut engendrer des nuisances pour les commerçants, les chalands et les habitants.



Figure 105. Carte des commerces vides (et lignes de bus) en 2016



Figure 106. Pôles commerciaux autour du POT (Suède 36, 2012)

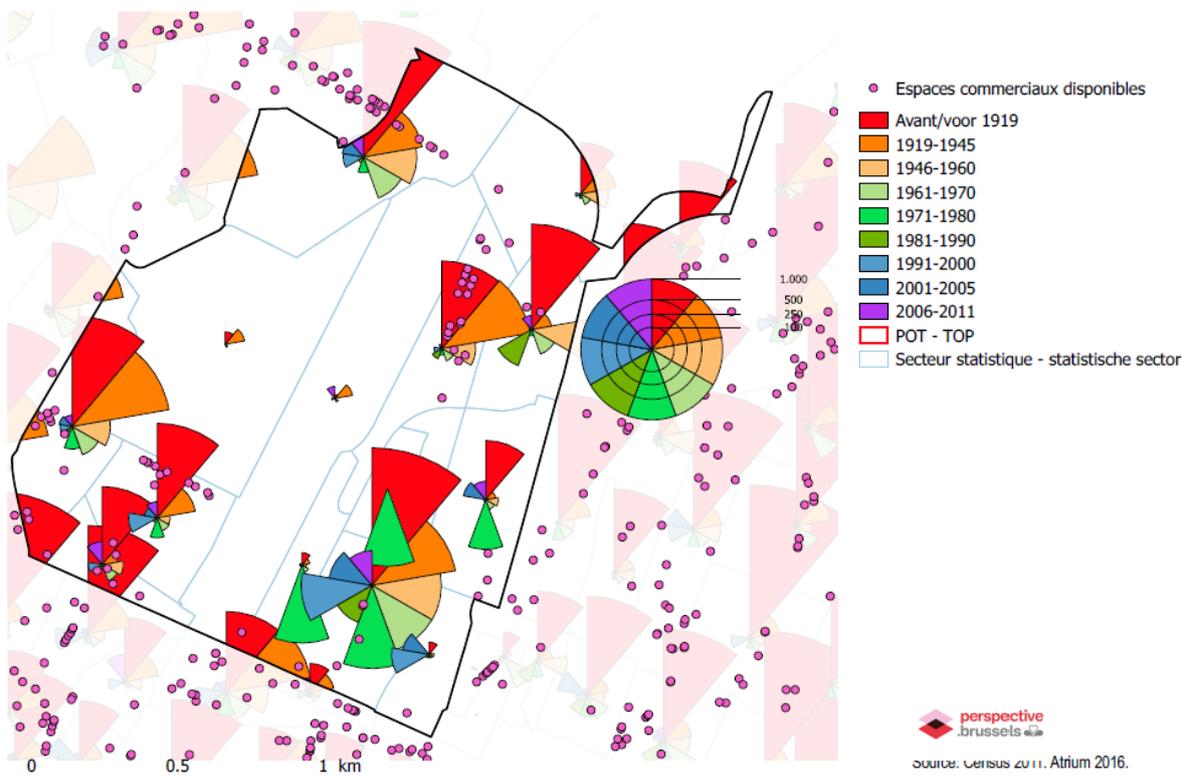


Figure 107. Commerces disponibles et périodes de construction du bâti

Les commerces liés à l'**alimentation** dans le quartier Masui correspondent soit à des petits **commerces de proximité**, soit à des **commerces de gros**. On observe aussi de nombreux **commerces liés à la construction et à l'équipement de la maison**.

Beaucoup de ces commerces occupent des **hangars et entrepôts** en intérieur d'îlots qui étaient auparavant destinés à l'activité industrielle. Bien que majoritairement destinées à la distribution, les activités qu'on y trouve peuvent aussi relever de la production et de la transformation.

Un marché est organisé chaque mercredi sur la chaussée d'Anvers et draine une population supra-locale, provenant notamment de Neder-Over-Embeek (enquêtes de terrain). Dans le quartier Masui, notons également la présence de quelques **cafés** communautaires fréquentés essentiellement par des hommes.

Aux trois pôles mentionnés précédemment, s'ajoutent deux plus petits pôles dans le **quartier Manhattan** où se concentrent quelques **commerces liés à l'alimentation et à l'horeca** (café, restaurant, snack) **destinés principalement au personnel des bureaux** alentour :

- un **pôle autour de la gare du Nord** ;
- un **pôle le long de la chaussée d'Anvers** entre les boulevards Baudouin et Simon Bolivar.

Ces deux pôles sont très peu animés après 17h étant donné qu'ils sont principalement fréquentés par du personnel de bureaux.

Notons enfin la présence de quelques commerces de haut-standing (prix élevés des biens de consommation) dans la **galerie commerciale de Tour & Taxis** dont la cible est davantage les travailleurs de l'administration régionale et les visiteurs des différentes manifestations que les habitants des quartiers.

Disponibilité

Le POT est caractérisé par une grande disponibilité en espaces commerciaux. On compte 66 cellules vides au sein du périmètre (Figure 107). Ce vide commercial est particulièrement présent dans le quartier Masui et il semble être lié à l'âge du bâti (Figure 107).

7.2.2. A L'EXTERIEUR DU POT

Bien sûr, les habitants du périmètre d'étude ne font pas nécessairement leurs achats dans leur propre quartier. En dehors des achats de première nécessité liés à l'alimentation et à la maison, les habitants doivent se tourner vers d'autres quartiers pour réaliser leurs achats (vêtements, électroniques, etc.). En fonction de leur profil socio-économique et des biens de consommation recherchés, les habitants se tourneront vers différents pôles commerciaux situés à proximité (Figure 106) :

- la place Liedts et la rue du Brabant à Schaerbeek qui proposent un mélange commercial étendu et destiné principalement à une population immigrée ;
- la prolongation de la rue Marie-Christine jusqu'à la place Bockstael qui rassemble surtout des commerces de proximité et des enseignes connues au niveau national ;
- la rue Neuve au centre-ville qui constitue un des pôles commerciaux majeurs de la région (Suède 36) ;
- le nouveau centre commercial « Docks » situé un peu plus au nord-est entre le Canal et l'avenue Jules van Praet.

7.3. BUREAUX

Le POT est caractérisé par une forte concentration de bureaux dans l'**Espace Nord** entre la gare du Nord et le Canal, et dans une moindre mesure le long de l'avenue du Port avec le **siège de la KBC** et le **site de Tour & Taxis** qui accueille d'ores et déjà le siège de Bruxelles Environnement et le Centre administratif de la Région flamande.

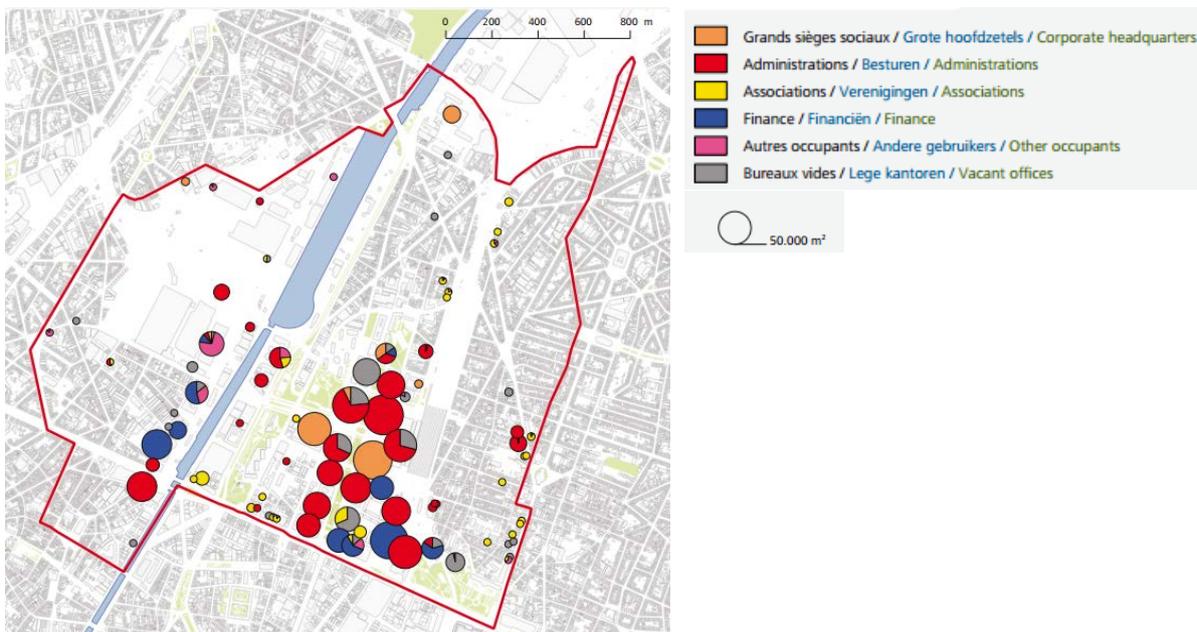


Figure 108. . Immeubles du quartier Nord (SPRB & CityDev, 2016)

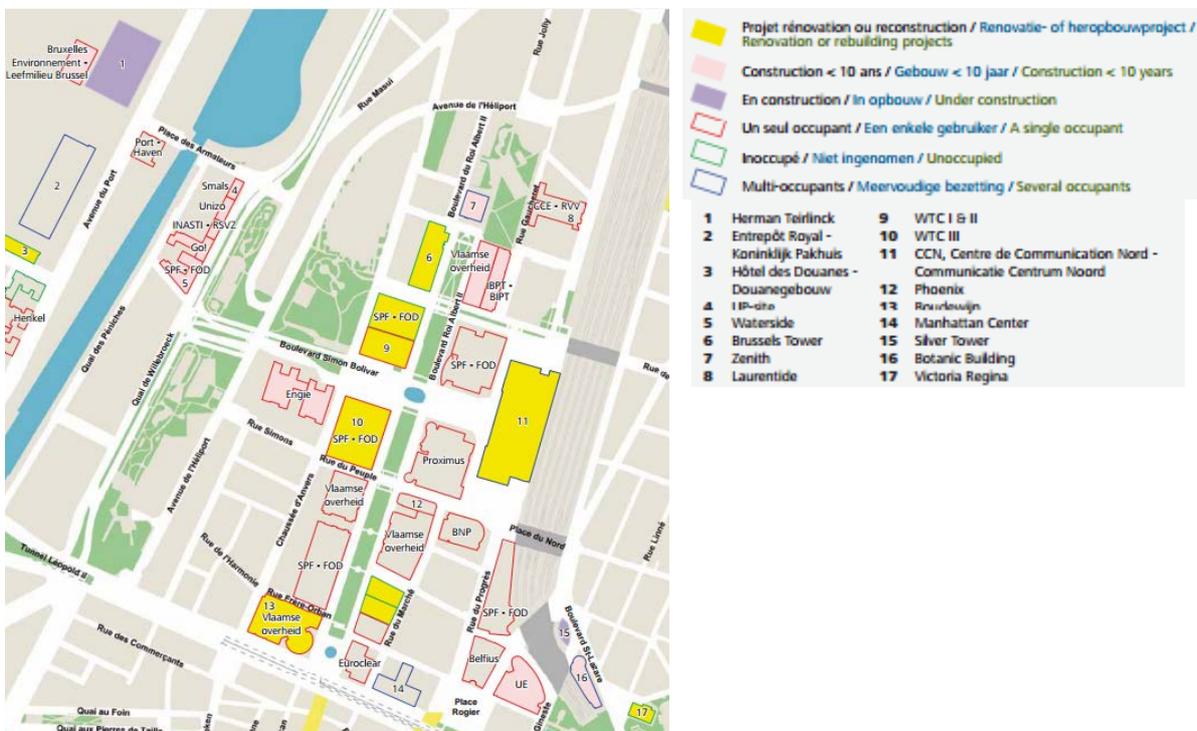


Figure 109. Occupation des bureaux en 2015 – Zoom sur le quartier Nord (SPRB & CityDev, 2016)

Dans le périmètre « Quartier Nord » défini par l'Observatoire des bureaux et relativement similaire au périmètre étudié, on peut faire plusieurs constats (Figure 108 et Figure 109) :

- un **nombre limité de bureaux de petite taille** sauf en périphérie du périmètre ;
- un **grand nombre d'immeubles de taille moyenne ou grande qui sont occupés par des « mono-occupants »**, soit une seule entreprise par immeuble (47 immeubles au total) ;
- une occupation de 80,5 % des surfaces occupées par les **20 occupants principaux**.

Un petit nombre d'entreprises et d'administrations utilise donc l'essentiel des superficies du POT. Il s'agit d'un facteur de risque puisque l'installation et le déménagement d'un seul de ces occupants auraient un impact sur l'ensemble du quartier.

En effet, si un des occupants principaux déménage, le bâtiment quitté devra subir de lourdes rénovations afin de répondre aux exigences d'un nouvel occupant ou afin de changer de fonctions. Cette phase transitoire peut se révéler délicate comme en témoigne, par exemple, l'arrêt du chantier de la Brussels Tower au bout du boulevard Roi Albert II. L'analyse des types de vacances de bureaux en 2015 confirme ce phénomène. On observe en effet que **65 % des bureaux sont en attente de rénovation** (SPRB & CityDev, 2016). C'est la raison pour laquelle les propriétaires se sont récemment organisés pour formuler des propositions collectives au réaménagement des tours (en ce compris, évolution des socles et des espaces publics adjacents).

Les huit acteurs initiaux regroupés au sein de l'asbl Up4North sont AG Real Estate, Allianz, AXA, Banimmo, Befimmo, Belfius Insurance, Immobel et Triuva. Ils ont créé un Lab North une plateforme d'occupation temporaire et la programmation socio-culturelle du quartier (Agenda North), pour permettre des aménagements temporaires et tester de nouveaux usages sur l'espace public. Un dispositif web permet de louer des espaces temporaires rapidement. Cf. <http://labnorth.be/fr>

Cependant, la localisation reste attractive puisqu'il existe peu d'autres endroits dans la Région qui présente ce type de très grandes surfaces de bureaux avec un accès facile à une grande gare. D'ailleurs, la dynamique des bureaux observée en 2015 est plutôt positive : de nouveaux occupants se sont installés dans le quartier et très peu l'ont quitté. Précisons néanmoins que la majeure partie des nouvelles occupations concernent la tour Zenith et le Laurentide. Cette dynamique positive semble se poursuivre notamment avec le développement du site Tour & Taxis qui accueillera bientôt les fonctionnaires de la Région flamande.

7.4. EQUIPEMENTS

7.4.1. CONSTATS GÉNÉRAUX

Au sein du périmètre opérationnel Maximilien-Vergote, les quartiers se caractérisent par **une discrète présence d'équipements socio-culturels** (Figure 110). Ces équipements sont issus des politiques de la ville, des Contrats des quartiers et de celles de la cohésion sociale (programmes de prévention). Les organismes qui y sont présents poursuivent des objectifs de vivre ensemble, de citoyenneté, de lutte contre le radicalisme et de lutte contre le décrochage scolaire. Ces objectifs répondent en théorie aux besoins des habitants au vu de leur profil socio-économique (cf. Chapitre 5). Ces équipements sont activés grâce au travail quotidien des travailleurs de rues, des animateurs/médiateurs et des agents de développement interculturel qui travaillent soit directement pour les communes de Schaerbeek et Molenbeek ou la Ville de Bruxelles, soit au sein d'une ASBL, soit pour Bruxelles Environnement.

Quelques exemples d'acteurs sociaux sur le territoire d'observation :

- *La commune de Schaerbeek (Programme de Prévention Urbaine) a mis en place sur le secteur étudié les dispositifs Latitude Nord et Soleil du Nord. Le premier, situé à côté de la gare du Nord, se tourne vers toute situation relevant de la grande précarité et de l'errance urbaine (accueil dit « bas seuil ») tandis que le deuxième, localisé place Gaucheret dans la Maison des Citoyens, est un projet social de proximité pour les habitants des quartiers Gaucheret et Aerschot-Progrès (et autres Schaerbeekoïses). Soleil du Nord propose un accès aux services communaux classiques et un accompagnement des habitants porteurs d'initiatives en faveur d'une meilleure qualité de vie dans le quartier.*

EQUIPEMENTS CULTURELS- CULTURELE VOORZIENINGEN

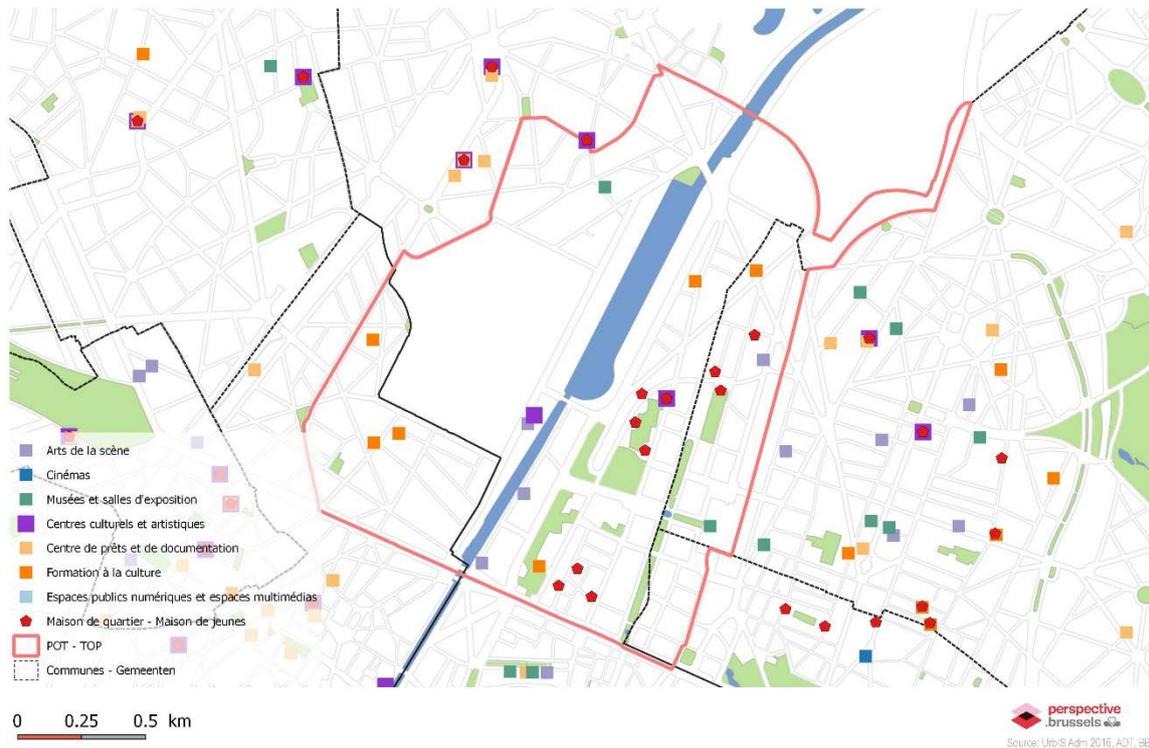


Figure 110. Equipements culturels et socio-culturels dans le POT



- *Bruxelles environnement met à disposition deux animateurs pour le Parc de la Senne.*
- *l'ASBL Les Amis d'Aladdin assure un accueil quotidien d'enfants de 0 à 3 ans pour les familles en insertion sociale et/ou professionnelle et réalise des actions de soutien scolaire pour les élèves et des actions interculturelles pour les parents.*

Cette aide sociale diversifiée est fondamentale pour tisser et maintenir les liens entre habitants et institutions. Ce constat est partagé par les associations que nous avons rencontrées : dès que l'on réduit les ressources humaines pour gérer ces espaces et cadrer les éventuels conflits de la part des usagers, les équipements se révèlent fragiles et subissent des actes de vandalisme (ex : Maison des Jeunes « L'avenir »).

Les équipements sociaux et culturels ont la caractéristique d'être particulièrement discrets, car ils sont peu visibles depuis la rue et les places publiques, ce qui rend d'ailleurs les actions socio-culturelles qui s'y déroulent peu visibles. La présence discrète d'équipements associée à un certain cloisonnement des lieux de rencontre, comme le sont les cafés (cafés des immeubles de bureaux du quartier Nord, cafés communautaires de Masui), rend le périmètre peu vivant, surtout après 20h00.

7.4.2. EQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS

Dans les quartiers Maximilien-Héliport et Parvis Saint-Roch, on constate un maillage d'équipements socio-culturels liés aux enfants et aux jeunes jusqu'à 18 ans. Ces équipements sont axés sur la cohésion sociale, l'alphabétisation et la participation citoyenne. Il s'agit d'équipements qui offrent surtout des espaces d'animation et de formation. Les espaces de diffusion culturelle semblent par contre manquer. La seule salle de diffusion présente est celle du « Centre sportif et culturel Pôle Nord » (Figure 111 et Figure 112). On notera également l'absence de bibliothèques et de ludothèques. Les plus proches sont à une distance de plus de 2 km depuis les quartiers nord et elles sont situées sur la rive droite du Canal. Au sein de ce maillage, deux équipements jouent un rôle majeur : le « Centre sportif et culturel Pôle Nord » et le « Centre Harmonie ».

Dans les quartiers de De Trooz, on constate un manque d'équipements socio-culturels. Les seuls équipements présents sont « L'espace de dialogue interculturel » et « L'Union des locataires du quartier Nord ».

Dans la zone Maximilien, l'offre en équipements est plus riche ; toutefois en pratique elle est peu utilisée par les habitants du quartier Nord. Selon les associations actives dans les quartiers, deux facteurs expliqueraient cet état de fait :

- Certaines animations de rayonnement régional ne répondraient pas aux moyens des habitants des quartiers concernés. À titre d'exemple, malgré son succès et la mixité sociale qui y transparait, *Bruxelles les Bains* ne serait pas côtoyé par les jeunes de Masui du fait des prix des boissons.
- Le personnel pour encadrer les espaces culturels ou socio-culturels serait insuffisant, entraînant un manque de présence et de possibilités de fournir un accueil de qualité. Les lieux manquant alors d'entretien tendent à se dégrader rapidement.

Une présentation plus détaillée de l'ensemble des équipements socio-culturels présents dans le PO est fournie en Annexe 3.

Tableau 8. Taux de satisfaction par quartiers en équipements sportifs selon un ratio idéal

TAUX DE SATISFACTION PAR QUARTIERS EN ÉQUIPEMENTS SPORTIFS SELON UN RATIO IDÉAL							
Cadastre du sport, 2016							
	Autre équipement	Bassin aquatique couvert	Petit terrain extérieur en accès libre	Salle de pratiques collectives	Terrain de grand jeu	Terrain de tennis	Total
NOMBRE D'INFRASTRUCTURES							
Quartier Maritime	1	/	3	14	/	/	21
Quartier Nord	2	1	7	13	/	/	28
OFFRE EN RATIO							
Quartier Maritime	0,57	0,00	1,71	7,96	0,00	0,00	
Quartier Nord	1,30	0,65	4,54	8,43	0,00	0,00	
Ratio idéal (= nbre d'infrastructures pour 10.000 habitants)	0,70	0,72	4,00	6,70	1,90	1,55	
TAUX DE SATISFACTION							
Quartier Maritime	-0,13	-0,72	-2,30	1,26	-1,90	-1,55	
Quartier Nord	0,60	-0,07	0,54	1,73	-1,90	-1,55	

Les limites de ces calculs : il s'agit de ratios théoriques (nombre d'infrastructures pour 10 000 habitants), développés en Ile-de-France (il n'existe à ce jour pas de ratios bruxellois) ; les ratios sont calculés par quartier et par conséquent, ne prennent pas en compte les infrastructures dans le voisinage immédiat ; les calculs portent sur 6 types d'infrastructures. Ces catégories regroupent différentes infrastructures (par exemple, les « salles de pratiques collectives » comprennent à la fois des « halls de sport » et des « salles de sports » et « locaux de sports » alors que les capacités de ces différentes infrastructures varient grandement). L'analyse ne porte que sur les infrastructures et n'inclut pas la pratique sportive.

7.4.1. EQUIPEMENTS SPORTIFS

De manière générale, les équipements sportifs indoor sont relativement présents dans le POT. On observe un maillage de salles de pratiques collectives. Ces salles se trouvent au sein de certaines écoles, mais aussi dans les locaux spécifiques liés aux pratiques du sport.

Les salles de pratiques sportives collectives reprennent les halls de sports, salles de sports, locaux de sport, gymnases, dojos, salles de danse, terrains de squash, terrains de badminton, salles de tennis de table, salles d'escrime, salles de boxe, etc.

Comme le tableau ci-après le montre (Tableau 8), tant dans le quartier Nord que dans le quartier Maritime, on constate **un manque marquant de piscine**. Les piscines les plus accessibles sont celles de Saint-Josse et de Laeken. Cependant, si l'on élargit l'analyse au niveau de la région, on remarquera un déficit en bassin de natation aussi dans les quartiers qui se trouvent autour du POT Maximilien-Vergote. Pour le dire autrement, le nord de la zone centrale de la RBC est caractérisé par une absence de piscine.

D'ailleurs, l'étude de Peps (2016) fait des recommandations en faveur de l'installation de bassins aquatiques dans les quartiers en difficulté. Il est proposé d'installer des bassins de moins de 100 m², de surface équivalente à une piscine de 15m x 6m avec un maximum 1,4 m de profondeur et une température de 32 degrés. Ce type de bassin peut répondre aux besoins de 70 % de la population en Région bruxelloise :

- Il peut servir de piscine pour l'apprentissage aux enfants de 0 à 8 ans. Cette piscine permettrait à tous les enfants de 2^{ème} maternelle à 4^{ème} primaire d'aller nager chaque semaine en évitant les coûts de transports ainsi que le temps perdu sur la route pour rejoindre les plus grands équipements ;
- Il peut servir de piscine de détente pour les adultes et les seniors qui apprécient un endroit plus calme où l'eau est plus chaude avec de grands vestiaires.

La croissance démographique liée au développement des projets de logements dans la zone (cf. Chapitre 6) fait présager un besoin en équipements sportifs indoor à l'horizon 2025. En outre, la localisation centrale de Maximilien-Vergote au sein de la Région en fait une destination pertinente pour un équipement sportif de rayonnement régional.

7.4.2. EQUIPEMENTS SCOLAIRES

En 2014, on observe un fort déficit de places dans l'enseignement fondamental (Tableau 9 Besoins en places scolaires dans le fondamental à l'horizon 2025-POT Maximilien-Vergote). Malgré un nombre relativement important de projets de création de places scolaires programmés entre 2015 et 2025 dans cette zone, l'offre de places scolaires semblerait rester en grand déficit à l'horizon 2025.

On observe un faible nombre d'élèves « navetteurs » dans ce périmètre. Cela étant, les élèves « navetteurs » réduisent encore davantage le nombre de places disponibles pour les enfants des quartiers concernés en âge de scolarité (dans le fondamental).

Les tableaux ci-joints ne prennent pas en compte la croissance démographique entre 2015 et 2025, ni l'évolution probable de la population liée à la création de nouveaux logements dans le POT Maximilien-Vergote à l'horizon 2025.

En ce qui concerne l'enseignement secondaire technique, la Fédération Wallonie-Bruxelles a fait savoir à la Facilitatrice école (Perspective) qu'elle rencontrait des problèmes de sous-effectif sur certaines filières avec l'Athénée Royale Alfred Verwee, laquelle est située rue Masui. Deux projets d'écoles secondaires qui se situeraient à proximité du site de Tours et Taxi sont en cours de réflexion auprès du service de la Facilitatrice école, les communautés linguistiques et des partenaires privés.

Tableau 9 Besoins en places scolaires dans le fondamental à l'horizon 2025-POT Maximilien-Vergote

BESOINS EN PLACES SCOLAIRES DANS LE FONDAMENTAL À L'HORIZON 2025 DANS LE POT MAXIMILIEN-VERGOTE							
<i>Monitoring de l'offre scolaire, Service Ecole – perspective.brussels, mars 2017</i>							
Quartier	Pop. Scolaire fond. 2014	Places 2014**	Déficit 2014 (=valeur négative)	Places créées / programmées 2015-2025	Année prévue d'ouverture (par projet)	Places 2025	Estimations déficits 2025 (=valeur négative)
Quartier Brabant	2.886	1.301	-1.585	320	96 de 2015 à 2018 (NL) + 224 de 2019 à 2020 (NL)	1.621	-1.265
Quartier Maritime	3.060	1.445	-1.615	468	18 en 2016 (NL) + 450 (date inconnue / NL)	1.913	-1.147
Quartier Nord	2.444	1.911	-533	273	68 en 2015 + 85 en 2017 + 120 en 2017	2.184	-260
Vieux Laeken Est	3.130	3.102	-28	386	48 de 2015 à 2016 (NL) + 120 en 2016 + 200 en 2016 + 18 en 2018 (NL)	3.488	358
Total	11.520	7.759	-3.761	1.663		9.206	-2.314
<i>*en plus = 1.1124 places dans l'enseignement secondaire ordinaire créées ou programmées dans cette zone entre 2015 et 2025, dont 225 dans l'enseignement néerlandophone.</i>				<i>**Le nombre de « places 2014 » représente le nombre d'élèves inscrits en 2014 dans les écoles du quartier (sur base des données fournies par l'IBSA).</i>			
Quartier	Pop. Scolaire fond. 2014	Places 2014** (hors navetteurs)	Déficit 2014 (=valeur négative)	Places créées / programmées 2015-2025	Année prévue d'ouverture (par projet)	Places 2025	Estimations déficits 2025 (=valeur négative)
Quartier Brabant	2.886	1.271	-1.615	320	96 de 2015 à 2018 (NL) + 224 de 2019 à 2020 (NL)	1.591	-1.295
Quartier Maritime	3.060	1.407	-1.653	468	18 en 2016 (NL) + 450 (date inconnue / NL)	1.875	-1.185
Quartier Nord	2.444	1.857	-587	489	68 en 2015 + 85 en 2017 + 120 en 2017 + 216 de 2021 à 2025 (NL)	2.346	-98
Vieux Laeken Est	3.130	2.989	-141	386	48 de 2015 à 2016 (NL) + 120 en 2016 + 200 en 2016 + 18 en 2018 (NL)	3.375	245
Total	11.520	7.524	-3.996	1.663		9.187	-2.333
<i>***Le nombre de « places 2014 hors navetteurs » représente le nombre d'élèves inscrits en 2014 dans les écoles du quartier dont on soustrait les élèves « navetteurs » scolarisés dans chacun des quartiers. On pose donc l'hypothèse que le flux de navetteurs reste constant. Sont considérés comme « navetteurs » les élèves résidant hors de la RBC et qui sont scolarisés en RBC.</i>							

7.4.3. EQUIPEMENTS D'ÉCONOMIE SOCIALE ET D'AIDE À L'EMPLOI

Les équipements d'économie sociale d'aide à l'emploi sont nombreux (Tableau 10). On y trouve :

- des équipements issus des politiques de territorialisation de la politique sociale de la Région bruxelloise telles que les Missions locales et les espaces ouverts via les Contrats de Quartier dans leur volet social et économique. Ces équipements coordonnent les nombreux acteurs locaux visant l'insertion socioprofessionnelle des personnes en situation précaire ;
- des structures/services plus proches des demandeurs d'emploi et des entreprises comme les Antennes d'Actiris. Ces dernières structures traitent l'emploi de manière globale et non de manière locale ;
- de nombreux opérateurs locaux, expressions de la politique régional de l'emploi et de formation professionnelle, tels que les CPAS et les asbl d'insertion socioprofessionnelle.

Même si une analyse qualitative de ces structures n'a pas pu être menée, des constats généraux peuvent être émis à la suite des rencontres des acteurs rencontrés :

- la difficulté pour les demandeurs d'emploi de savoir à qui s'adresser. Les différentes missions ne sont pas toujours claires aux yeux des demandeurs d'emploi ni des employeurs ;
- le manque de dialogue, de coopération et de coordination entre différentes structures par manque de temps et de moyens des professionnels et du fait du feuilletage institutionnel.

7.4.4. BESOINS LOCAUX EN ÉQUIPEMENTS

En guise de synthèse en termes de besoins en équipements, on constate :

- une bibliothèque et une ludothèque bilingue ;
- un équipement polyvalent de diffusion culturelle (salle de spectacle), pour les associations locales et pour les habitants (espace de co-working, espace de formation pour les travailleurs sociaux) visible depuis l'espace public et comportant un accès peu contraignant ;
- une piscine publique ;
- des moyens humains pour gérer et animer les équipements ;
- des places scolaires dans le fondamental.

Tableau 10. Equipements économie sociale, d'insertion socioprofessionnelle et d'aide aux entreprises

AIDE À LA RECHERCHE D'EMPLOI				
Mission locale de la Ville de Bruxelles	Bvd d'Anvers	26	1000	Bruxelles
Actiris Molenbeek	Rue Vandenboogaerde	91	1080	Bruxelles
Mission locale de Molenbeek	Bvd Léopold II	103	1080	Bruxelles
Espace R	Avenue du Port	26	1000	Bruxelles
Mission locale de Laeken	Bvd Emile Bockstael	160	1020	Bruxelles
Interface3	Rue Gaucheret	88	1030	Bruxelles
INSERTION SOCIO-PROFESSIONNELLE				
Maison de quartier/Swinnen	Rue du Point de l'avenue	35	1000	Bruxelles
Union des locataires	Chaussée d'Anvers	332	1000	Bruxelles
Maison d'entraide pour le développement sociale	Rue Van Meyel	90	1080	Bruxelles
L'oranger asbl	Rue le Lorrain	104	1080	Bruxelles
Cours de photographie et de techniques visuelles	Rue Claessens	57	1020	Bruxelles
Service d'information sur les études et les professions	Rue de la Poste	109-111	1030	Bruxelles
Maison d'entraide pour le développement sociale	Rue Van Meyel	90	1080	Bruxelles
Les mamans congolaises	Rue Vandenboogaerde	75	1080	Bruxelles
La renardière II action bruxelloise	Rue le Lorrain	104	1080	Bruxelles
Flora	Rue du Progrès	234	1030	Bruxelles
Eva vzw	Rue du Progrès	331	1030	Bruxelles
CPAS Pôle insertion de Molenbeek	Rue des Ateliers	19	1080	Bruxelles
CPAS de la Ville de Bruxelles	Rue de Laeken	110	1000	Bruxelles
De Harmonie	Rue de l'Harmonie	1	1000	Bruxelles
Espace de dialogue interculturel asbl	Avenue de la Reine	161	1030	Bruxelles
Groupe d'animation et de formation femmes immigrée	Rue de la Fraternité	7	1030	Bruxelles
La Chôm'hier-AID	Rue Fransman	131	1020	Bruxelles
Interface3	Rue Gaucheret	88	1030	Bruxelles
ECONOMIE SOCIALE D'INSERTION				
Fitspunt Brussel-Noord	Place du Nord	1	1000	Bruxelles
EMANCIPATIE VIA ARBEID	Rue du Progrès	323	1030	Bruxelles
Aksent	Rue Liedts	29	1030	Bruxelles
La Chôm'hier-AID	Rue Fransman	131	1020	Bruxelles
Elmer Noord	Rue du Progrès	317	1030	Bruxelles
Agence locale pour l'emploi -Laeken	Bvd Emile Bockstael	160	1020	Bruxelles
Potentia Le Bureau Social d'intérim	Bvd Emile Bockstael	160	1020	Bruxelles
AIDE AUX ENTREPRISES				
ABE- Agence Bruxelloise pour l'Entreprises	Avenue du Port	90	1000	Bruxelles
Hefboom	Rue du Progrès	333	1000	Bruxelles
m-Brussels Village	Rue des Palais	44	1030	Bruxelles
La Lustrerie	Rue des Palais	153	1030	Bruxelles
Centre d'Entreprises de Molenbeek	Rue des Ateliers	7	1080	Bruxelles

7.5. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

Le territoire étudié présente des **atouts et des opportunités socio-économiques** spécifiques à son identité de quartiers post-industriels et de zone administrative :

- Une économie liée aux espaces portuaires et industriels qui est essentielle à la Région en termes de vitalité économique et qui peut offrir des emplois peu qualifiés.
- Une économie du secteur non marchand qui se porte bien. Cette économie est présente dans le quartier Nord accueillant les sièges de différentes administrations publiques du pays. Les chiffres sur l'emploi d'Actiris présentent ce secteur comme l'un des secteurs les plus performants en RBC et qui peut, lui aussi, fournir des emplois pour personnes peu ou moyennement qualifiées grâce à la demande de service qui le caractérise (nettoyage, sécurité, animation...).
- Une disponibilité de cellules commerciales vides, surtout dans la rue Masui et la chaussée d'Anvers. Ces espaces vides pourraient être une opportunité pour donner un nouveau souffle à l'artère commerciale, ils pourraient être aussi une opportunité pour augmenter les allées et venues dans l'espace public afin d'activer les aménagements publics réalisés récemment et ceux qui sont envisagés dans le cadre du CRU Citroën-Vergote.

On observe un maillage en termes d'équipements publics axés sur le vivre ensemble, le sport, la culture, et l'insertion socio-professionnelle. Ce maillage constitue une source d'appui pour mettre en place les nouveaux projets visés par le PAD Maximilien-Vergote, le CRU Citroën-Vergote, et même, par le futur Musée Citroën. Il est proposé de :

Au niveau des activités socio-économiques : maintenir et faire évoluer

- Mettre davantage en relation les différentes économies sur place, tout en stimulant des économies d'échelles au profit des jeunes bruxellois au chômage qui vivent dans le quartier ; pour cela, les liens entre les entreprises du quartier et les associations locales d'insertion socioprofessionnelle et, éventuellement, les associations travaillant pour une intégration des primo-arrivants doivent être établis. Pour faciliter cette mise en relation, Perspective va réaliser (en mai 2017) une inventorisat ion des activités économiques de la zone du POT.
- Stimuler l'entrepreneuriat en visant la qualité de l'emploi et la valeur ajoutée que l'activité apporte au système urbain ainsi que ses implications en termes de mobilité, et cela, en s'appuyant sur la présence des structures locales et régionales (associations professionnelles, guichet d'indépendant, structures de formation professionnelle).
- Investir dans le commerce et plus particulièrement dans l'horeca. Ces secteurs contribuent à :
 - animer le quartier après les horaires des bureaux ;
 - faire diminuer la perception d'insécurité dans le quartier ;
 - créer de l'emploi de type ouvrier. (l'horeca représente 3,5 % de l'emploi salarié en RBC, ce qui est le deuxième type d'emploi ouvrier après le secteur administratif et de soutien). (Secteurs industriels, Actualité et Perspectives, Actiris, 2016).
- Investir dans de nouvelles activités économiques de production et de services : ateliers de production métallique, installation d'équipements, société de livraisons, réparation/transformation de produits obsolètes. Ces deux dernières activités sont ciblées par le Plan Régional d'Economie Circulaire (PREC). Le lien avec Bruxelles Environnement et Impulse qui sont à l'initiative du PREC doivent être établis. Citydev pourrait être un opérateur pour concrétiser cette ambition. L'intégration urbaine (nuisance sonore, etc.) doit être anticipée.
- Renforcer les services pour les primo-arrivants (soin du corps, soutien psychologique, repas chaud, etc.) et renforcer l'offre de formations en langue, mais aussi la formation dans les professions aujourd'hui en pénurie en RBC (chauffagiste, mécaniciens, etc.) ; pour ce faire, les liens avec Bruxelles Formation et VDAB doit être établis.

Au niveau des équipements publics

- *Equiper le quartier d'une piscine publique, accessible financièrement à la population habitante.*
- *Augmenter le nombre de places scolaires dans le fondamental et développer l'offre en crèche et en halte-garderie pour accueillir les enfants des familles issues d'horizons sociaux et culturels variés qui vivront dans les futurs logements (cf. chapitre 6 ; § 6.4)*
- *Equiper le quartier d'une salle de spectacle et une programmation culturelle accessible financièrement à la population locale à l'instar du Centre culturel et sportif Pôle Nord.*
- *Dans un but de cohésion sociale, **articuler** une partie de la programmation du projet du futur Musée Citroën avec les besoins soulevés ci-dessus (dans l'objectif d'attirer la population locale vers un équipement culturel d'envergure). Une étude participative (« expertise habitante ») sur les pratiques culturelles des habitants permettrait de construire cette articulation.*
- *Les discussions avec le secteur vont dans le sens d'une valorisation (parfois par le biais d'un déménagement dans un espace rénové et plus adéquat) de l'offre existante pour éviter la surenchère d'offres dans un contexte où les subsides sont de toute façon limitées (l'inverse ne faisant qu'accroître le manque de moyens pour le fonctionnement des structures).*
- *Dans le cas d'un aménagement d'un nouveau quartier comme Tour & Taxis, privilégier la présence d'équipements dans les franges de ce projet pour en améliorer la visibilité par la population habitante.*

Faire connaître, sensibiliser

- *Le développement de l'offre urbaine telle qu'elle est préconisée ci-dessus doit faire l'objet d'une communication structurée afin qu'elle soit connue et appropriée par les habitants. La présence d'un lieu (ou des lieux) où les projets sont mis en avant et explicités paraît indispensable.*
- *Afin de favoriser la réception sociale de la mixité des fonctions urbaines, une communication valorisant les activités productives et portuaires en ville paraît nécessaire. Le « ré-emploi » d'un site industriel comme le Garage Citroën est une opportunité pour œuvrer en faveur de cette sensibilisation (cf. p. 51).*

La traduction de tous ces points peut se faire à travers la vision territoriale d'ensemble que doit mettre en exergue le PAD et à travers les actions à mettre en œuvre pour son opérationnalisation.

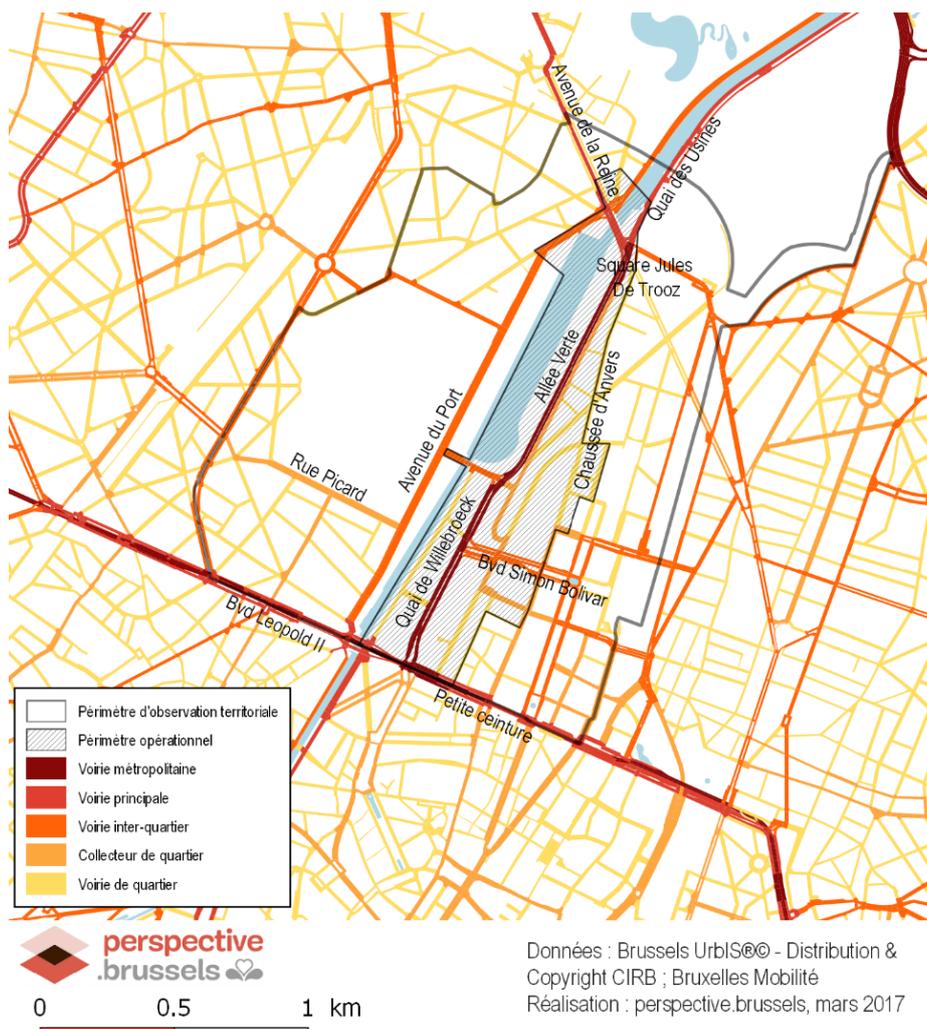


Figure 113. Hiérarchie des voiries

Situation en 2001 – 8h-9h

Carte de saturation
du réseau territoire régional.

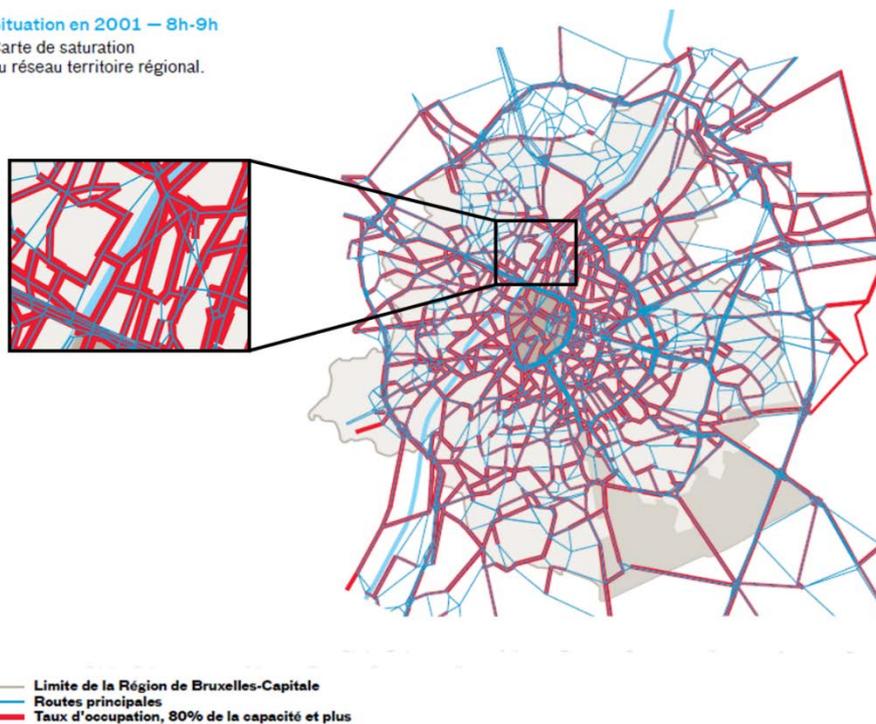


Figure 114. Saturation du réseau, territoire régional (Bruxelles Mobilité, 2011)

8. MOBILITÉ

- *Importance du trafic automobile et du trafic de poids lourds sur l'axe de l'avenue du Port et celui de l'allée Verte et du quai de Willebroeck, ce qui génère de fortes nuisances sonores, atmosphériques, de problèmes de stationnement ainsi qu'un manque d'espace de chargement/déchargement*
- *Le bassin Vergote au centre des projets visant à maximiser le transport de marchandises via la voie d'eau. Les projets concernent le développement d'un centre de distribution urbaine et une plateforme de transbordement*
- *Effet de rupture créé par les infrastructures routières et ferroviaires à cause de leur grande emprise au sol, de la vitesse du trafic et du manque de points de passage ou de leur inconfort*
- *Mauvaise accessibilité en transport en commun à l'intérieure du périmètre en raison de l'absence de ligne structurante au sein de la maille*
- *Manque d'aménagements pour les modes doux dans les petites rues du périmètre. Les aménagements présents dans les grands axes manquent de continuité.*

8.1. RÉSEAU DE MOBILITÉ

8.1.1. CIRCULATION AUTOMOBILE

La circulation automobile dans le périmètre est structurée par la hiérarchie des voiries du plan IRIS 2 qui distingue cinq types de voiries : les voiries de quartier de compétence communale, les collecteurs de quartier, les voiries inter-quartiers, principales et métropolitaines, toutes de compétence régionale (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

Le périmètre est traversé du nord au sud par **deux grands axes de pénétration urbaine** de part et d'autre du Canal qui présente des statuts hiérarchiques différents (Figure 113) :

- En rive gauche, l'**avenue du Port** a un statut de voirie **inter-quartier**, au même titre que la rue Lefèvre et le boulevard Simon Bolivar.
- En rive droite, l'**axe de l'allée Verte et du quai de Willebroeck** a un statut de **voirie métropolitaine**. Il se divise au nord du square De Trooz en deux voiries principales : l'avenue de la Reine et le quai des Usines.

La différence de statut de ces deux axes sera bientôt accentuée par le futur réaménagement de l'avenue du Port qui inaugure en effet un report partiel sur l'axe de l'allée Verte et du quai de Willebroeck (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

A une échelle plus large, l'avenue du Port fait usage de **voiries métropolitaines d'accès au centre-ville depuis le nord de la région**. Plusieurs voiries de niveau hiérarchique inférieur se reconnectent à cette structure, c'est notamment le cas de la rue Picard et de la chaussée d'Anvers, toutes deux collecteurs de quartier (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016). Le quartier dispose donc d'une bonne accessibilité en voiture par le nord depuis le Ring (Karbon' scri & Collectif ipé, 2010).

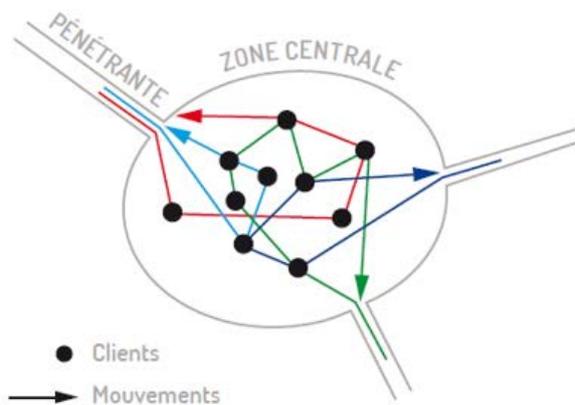
L'axe de l'allée Verte et du quai de Willebroeck accueille donc un **trafic important** depuis le nord de la région. Il s'agit de l'axe principal vers le centre-ville depuis l'A12. La carte de saturation du réseau (Figure 114) indique un taux de saturation des voiries supérieur à 80 % en 2001. Pour accueillir ce trafic, la voirie nécessite un **nombre minimal de bandes de circulation**, ce qui constitue une contrainte forte au sein du périmètre. L'emprise au sol est donc considérable ce qui, additionné à des vitesses de circulation élevées, transforme l'axe en une **barrière difficilement franchissable** qui renforce l'effet de rupture du Canal (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).



Figure 115. Trafic de camions sur l'avenue du Port

Sans CDU

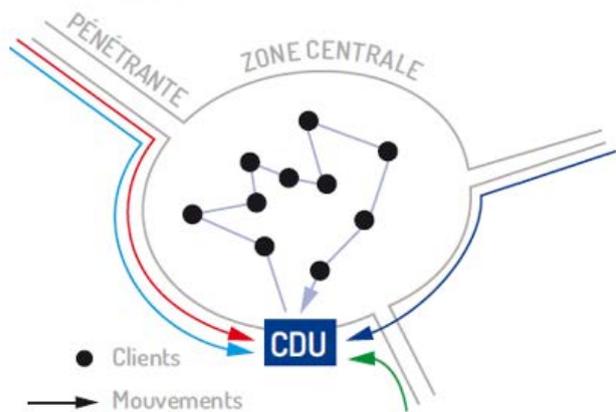
Multiples mouvements qui perturbent le fonctionnement de la ville (y compris la desserte en marchandises) et participent à la dégradation de l'environnement.



Avec CDU

Rationalisation des parcours de livraison (et réciproquement pour les enlèvements).

Mais création d'une rupture de charge supplémentaire (donc surcoût).



DISPERSION DES VÉHICULES SELON DES LOGIQUES PROPRES À CHAQUE PRESTATAIRE

CENTRALISATION DES OPÉRATIONS AVEC DÉLÉGATION DE LA DESSERTE À UN SEUL OPÉRATEUR

Figure 116. Centre de distribution urbaine (Bruxelles Mobilité, 2013)

Au début de l'allée Verte, situé entre le quai de Willebroeck et l'école « Klavertje Vier », on enregistre **600 voitures par heure** (Bruxelles Mobilité, 2017). Ceci démontre que le tronçon de l'allée Verte est utilisé davantage en tant qu'axe de transit qu'en tant qu'axe de desserte pour les entreprises locales.

On comprend donc à quel point, **l'axe de l'allée Verte et du quai de Willebroeck constitue un enjeu stratégique**, au sein du périmètre qui doit être traité avec attention.

Par ailleurs, les **nuisances générées par la circulation** (pollution, bruit) ont un impact direct sur l'habitabilité et la qualité de vie des espaces situés à proximité. Sont notamment concernés les nouveaux développements prévus le long du bassin Béco.

Le stationnement pose également problème au sein du périmètre. Les nouveaux projets prévus dans le PO prévoient 395 nouvelles places de parking dont 275 ont déjà obtenu un permis d'urbanisme (SAU, 2017). Cela risque d'augmenter la pression automobile sur des voiries déjà saturées. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose la création de minimum une place et maximum deux places de parkings par logement (cf. art.6). Cette obligation pose question quand on sait que les promoteurs immobiliers ont des difficultés à vendre ces places de parking, car elles ne répondent pas toujours aux besoins des futurs usagers (propriétaires ou locataires). A titre d'exemple, le projet de logements étudiants situé sur le long de l'allée Verte, s'accompagne de la création de 143 places de stationnement pour les futurs étudiants. Or, ces derniers n'en auront pas ou très peu l'utilité.

Enfin, un troisième axe émerge perpendiculairement aux deux précédents et longe la limite sud du POT. Il s'agit de l'axe formé par la petite ceinture et le boulevard Léopold II qui ont des statuts de voiries métropolitaines. Bien qu'il ne traverse pas le périmètre, cet axe doit tout de même être traité avec attention, car il constitue une rupture entre le périmètre et le centre.

Il est à noter que Bruxelles Mobilité étudie en ce moment la mise en place d'une nouvelle stratégie de hiérarchisation des voiries, qui prendrait en compte les différents modes de déplacement et leur importance relative. Cela permettrait de ne pas définir l'importance d'une voirie uniquement sur base de son statut routier et également d'induire une priorité de certains modes sur d'autres pour chaque type de voirie.

8.1.2. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Poids lourds et camionnettes

Au-delà de la pression automobile, le périmètre subit également une forte pression liée au transport de marchandises. Les activités économiques portuaires génèrent d'importants **flux de poids lourds**. Ce flux est renforcé par de nombreux camions qui transitent vers le centre-ville depuis le nord de la région. Le square De Trooz, notamment, est particulièrement impacté par ce phénomène (Karbon' scrl & Collectif ipé, 2010).

A l'intérieur du quartier Masui, les poids lourds sont moins présents, mais on observe un nombre important de **camionnettes de livraison**, notamment le long de l'allée Verte, de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de la Reine (Karbon' scrl & Collectif ipé, 2010).

A l'échelle de la région, 16.000 camions et 26.000 camionnettes pénètrent chaque jour dans Bruxelles, soit 14 % du trafic compté en entrée et sortie de Bruxelles. Le transport de marchandises est responsable de 30 % des émissions urbaines de gaz à effet de serre attribuables au transport. De plus, il y a de fortes chances que ces valeurs augmentent dans les années à venir. Le dernier Plan Marchandise de Bruxelles Mobilité prévoit en effet une augmentation de 80 % des flux de marchandises d'ici 2050 (Bruxelles Mobilité, 2013).

Ces poids lourds et ces camionnettes causent un réel problème de stationnement en voirie. Il n'y a pas suffisamment d'espaces prévus pour les livraisons et on observe par conséquent beaucoup de stationnements en double file.



Figure 117. Réseau de transport en commun

Distribution urbaine

Le périmètre a un grand potentiel multimodal, car il se situe au croisement de la voie d'eau, du chemin de fer et de grands axes routiers. Ce potentiel est intéressant pour l'acheminement de marchandises vers le centre et le développement d'une **distribution urbaine durable**.

Les marchandises importées dans la région par voie d'eau couvrent une large gamme de produits allant du sable aux bouteilles d'eau en passant par la farine et l'essence. Une grande partie de ces marchandises transitent via le terminal à conteneurs du Port (Brussels Terminal) situé sur l'avant-port et embranché à la voie d'eau et au rail. Sans cette activité, le réseau routier bruxellois devrait absorber chaque année 700.000 camions supplémentaires (Bruxelles Mobilité, 2013). On comprend donc **l'intérêt régional de développer davantage le potentiel multimodal de la zone** et, plus particulièrement, d'exploiter le Canal afin de décongestionner les voies d'accès au centre-ville. Pour ce faire, la Région s'est dotée d'un Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale 2013.

Les actions qui y sont envisagées au sein de la zone ou à proximité sont :

- Développer un centre de distribution urbaine (CDU), multimodal et logistique intégré à un pôle plus vaste lié à l'activité portuaire sur le site de **Schaerbeek Formation** afin de profiter de son accessibilité trimodale et des réserves foncières disponibles.
- Faire évoluer l'actuel **Centre TIR** et les terrains qui lui sont adjacents en un véritable **centre de distribution urbaine** (stockage, dédouanement, distribution, livraison vers le centre, etc.) et initier un projet pilote de distribution urbaine.
- Encourager le transport par palettes ou par tricycles de la voie d'eau vers le centre via l'aménagement de **petits points de transbordement** sécurisés le long du Canal.
- Organiser le stationnement des poids lourds.
- Instaurer une tarification routière kilométrique.

Les centres de distribution urbaine sont des zones de groupement des marchandises en provenance ou à destination du centre urbain (Figure 116). Les transporteurs, les chargeurs et les fournisseurs livrent les marchandises aux CDU, après quoi les marchandises sont acheminées jusque dans le centre-ville à l'aide de véhicules propres. En outre, les CDU peuvent constituer une solution à l'espace de stockage parfois réduit dont disposent les commerçants (Bruxelles Mobilité, 2013).

De plus, le Port développe une plateforme de transbordement urbain pour marchandises de construction (fret fluvial). Cette plateforme se construit en annexe du Village de la Construction pour permettre le départ des matériaux de construction vers les chantiers bruxellois en temps utile.

8.1.3. TRANSPORT EN COMMUN

Le réseau structurant de transports en commun définit une maille tout autour du périmètre d'étude. Plusieurs lignes de train, métro et tram entourent le périmètre et seules quelques lignes de bus le traversent (Figure 117).

Train

Trois axes ferroviaires entourent le POT (Figure 117) :

- la **jonction Nord-Midi** à l'est ;
- les **lignes 50 et 60** (vers Gand Saint-Pierre et Termonde) au nord ;
- la **ligne suburbaine S10** (Termonde – Alost) à l'ouest.

Le croisement des axes ferroviaires à l'extrémité nord-est du périmètre est connu sous le nom de **quadrilatère ferroviaire**. Il constitue l'embranchement entre quatre axes majeurs du réseau belge : la jonction Nord-Midi, la ligne 161 (Namur), les lignes 25 (Anvers) et 36 (Liège) et les lignes 50 (Gand Saint-Pierre) et 60 (Termonde). Son emprise au sol est considérable et il constitue une barrière importante entre les quartiers.

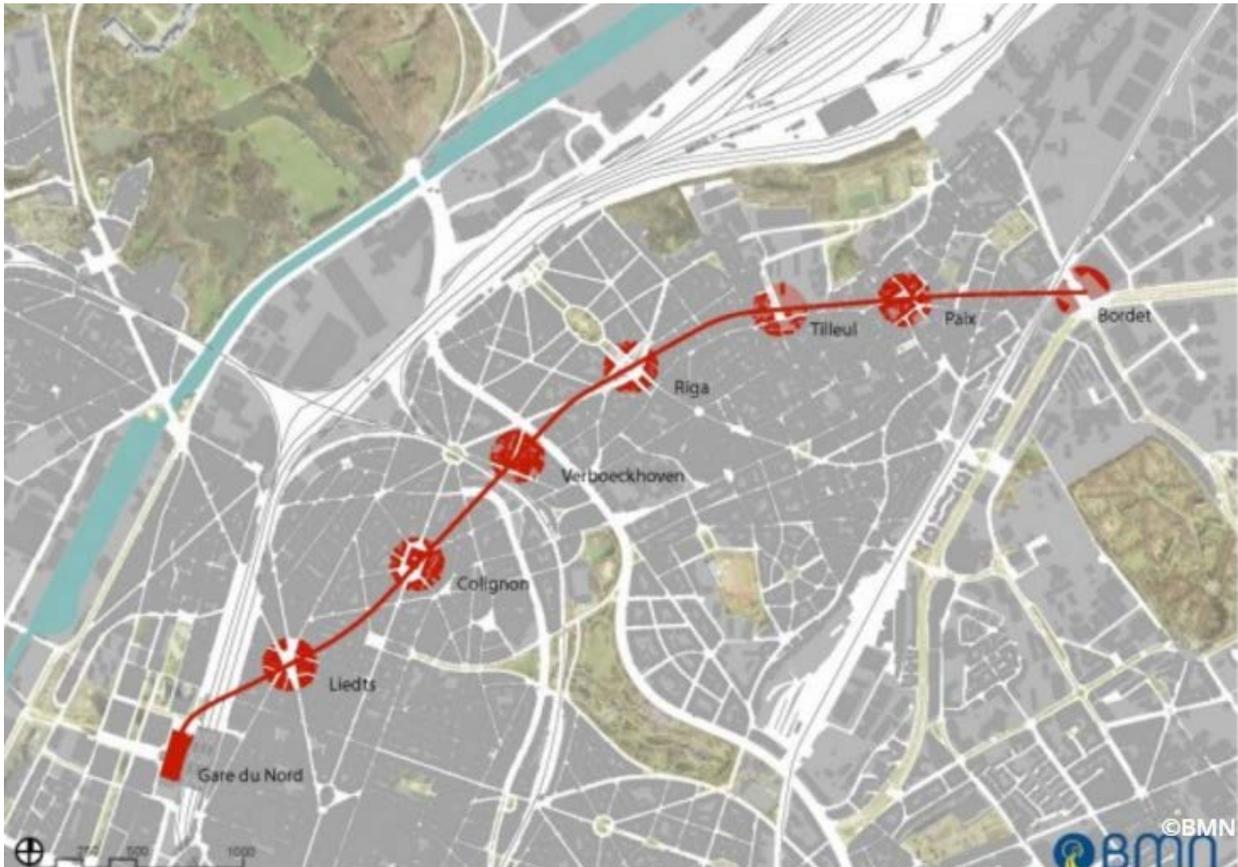


Figure 118. Tracé du futur Métro-Nord – qui sera connecté à la M3 (Beliris, 2014)



Figure 119. Tram sur l'avenue de la Reine



Figure 120. Arrêt de tram Masui

Trois gares se localisent dans un rayon d'1 km à l'extérieur du POT : Gare du Nord, Pannenhuis, Bockstael. Seules les deux premières se situent à *proximité immédiate* du POT.

- La **gare du Nord est un pôle ferroviaire important**. Il s'agit de la deuxième gare de Bruxelles, après Bruxelles-Midi, en termes de nombre de train (Bruxelles Mobilité, 2016). En 2015, une moyenne de 63.104 voyageurs par jour sont montés à Bruxelles-Nord en jour ouvré (SNCB, 2015). De nombreux navetteurs de Flandre ou de Wallonie passent tous les jours par Bruxelles-Nord pour aller travailler dans les nombreux bureaux situés à proximité.
- La **gare de Tour & Taxis** (Pannenhuis) a été remise en service fin 2015 par la SNCB souhaitant renforcer son offre suburbaine. Un train s'y arrête chaque heure (relation S10 : Dendermonde-Aalst). Malgré cette **faible fréquence**, elle dispose d'un grand potentiel étant donné sa proximité avec le site de Tour & Taxis qui est aujourd'hui devenu un lieu d'événements et de bureaux et qui a pour vocation de se densifier davantage.

Le **projet de RER** aura un impact sur le périmètre étudié. Le dernier plan prévoit en effet un **arrêt au niveau du square Jules De Trooz** qui sera desservi par trois lignes : R5 (Alost – Bruxelles), R6 (Termonde – Braine-le-Comte) et R9 (Alost – Wavre).

Métro

Deux lignes de métro et une ligne de pré-métro entourent le POT (Figure 117) :

- la ligne **M2** (Elisabeth - Simonis) à l'ouest ;
- la ligne **M6** (Elisabeth – Roi Baudouin) à l'ouest et au sud ;
- la ligne **M3** (Churchill - Esplanade) à l'est, (ligne de pré-métro qui se transforme en ligne de surface entre Gare du Nord et Esplanade).

Seules six stations se situent dans le POT ou à sa limite : trois à l'intérieur du PO, **Yser** (M2 et M6), **Jules De Trooz** (M3) et **Outre-Ponts** (M3) et deux à l'extérieur du PO, Ribaucourt (M2 et M6), Masui (M3) et Thomas (M3). Trois autres stations se situent à une distance un peu plus éloignée : Gare du Nord (M3) à l'est et Tour & Taxis (M6) et Belgica (M6) à l'ouest.

Le réseau de métro va être étendu dans les années qui viennent avec l'**extension de la ligne M3 vers le nord**, jusqu'à Bordet (Figure 118).

Lors de la première phase du projet, le tronçon entre Albert et Gare du Nord, actuellement en pré-métro, sera converti pour accueillir des rames de métro. La seconde phase prévoit la prolongation de la ligne et donc la création d'un nouveau tronçon jusqu'à la station Bordet à Evere. Le début du chantier est prévu pour 2019. La phase 1 devrait se terminer en 2022 et la phase 2 en 2025 (Beliris, 2014).

Cette ligne permettra une meilleure accessibilité aux limites du périmètre grâce à une nouvelle connexion vers Schaerbeek et Evere et grâce à l'augmentation de la capacité et de la vitesse du tronçon existant entre Gare du Nord et Albert.

Tram

Deux lignes de tram passent au nord-est du périmètre, et contrairement aux lignes de train et de métro, elles pénètrent à l'intérieur du périmètre :

- la ligne **T93** (Legrand - Stade) ;
- la ligne **T62** (Cimetière de Jette – Eurocontrol).

Elles empruntent le même tracé entre le Cimetière de Jette et Lefrancq et comptent **quatre arrêts** dans le POT : **Outre-Ponts, Jules De Trooz, Masui et Thomas**.

Bus

Le périmètre est relativement bien desservi par les lignes de bus de la STIB : B14, B15, B47, B57, B58, B61, B88 et B89. Les arrêts situés dans le périmètre ou à la limite sont les suivants :

- en rive droite : Destouvelles, Gilbert, Jules De Trooz, Masui, Thomas, Gare du Nord, Armateurs, Willebroeck, WTC, Nicolay et Stephenson.

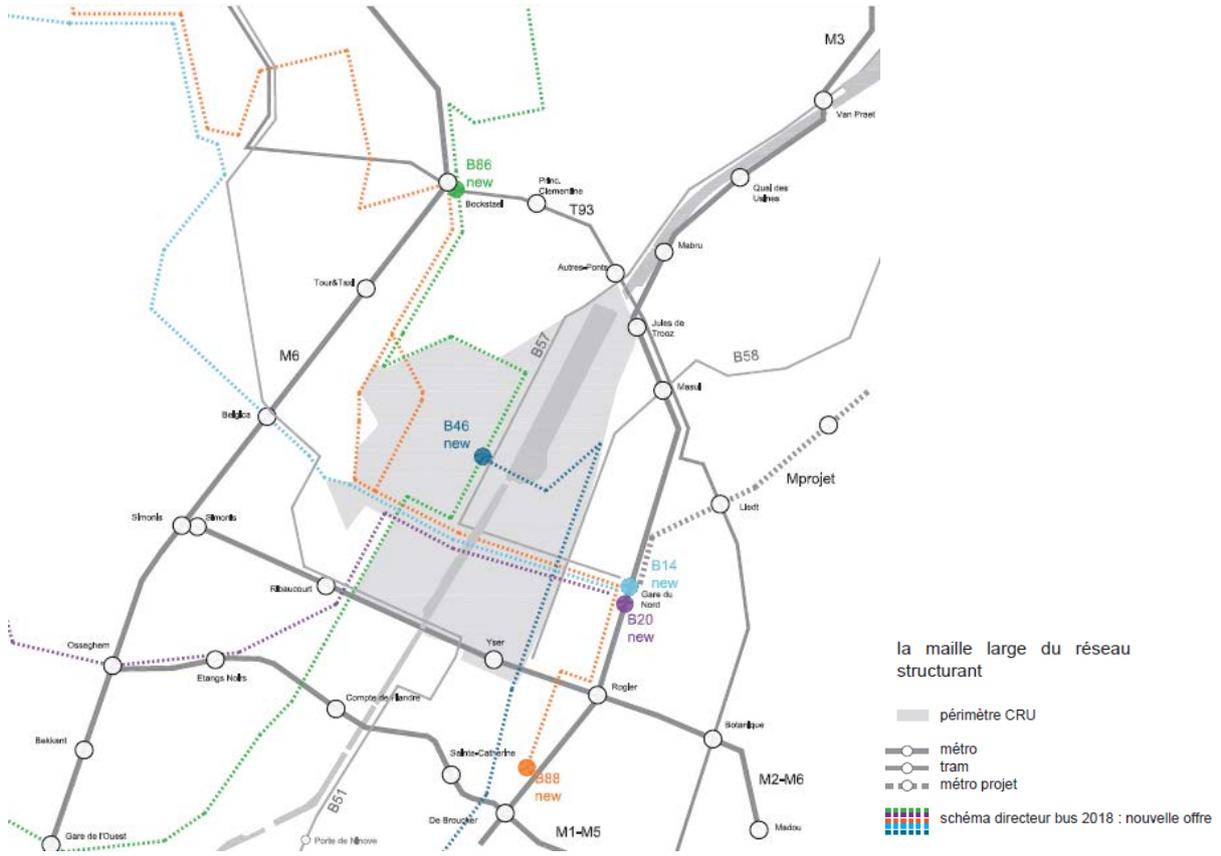


Figure 121. Futures lignes de bus dans le périmètre du CRU 1 (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

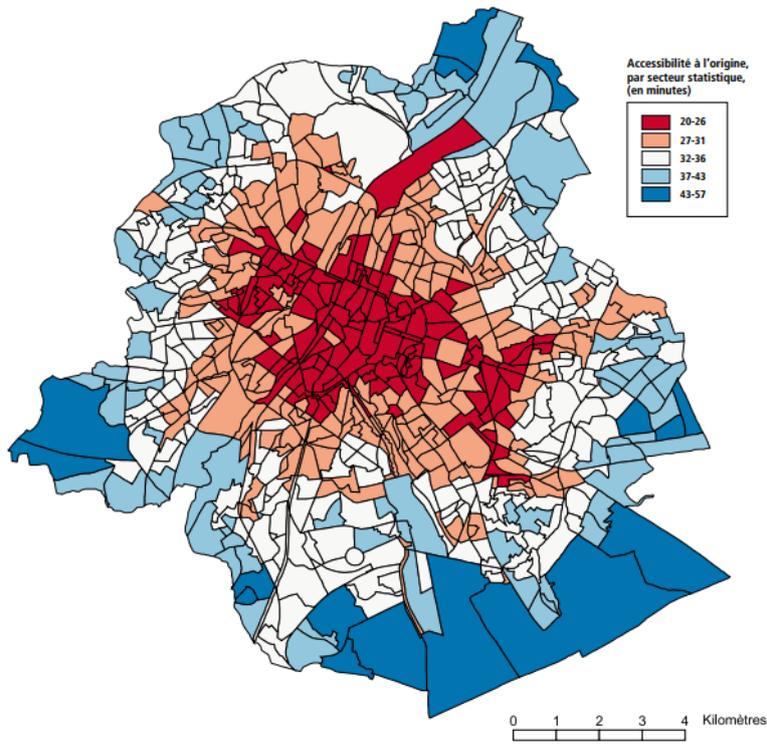


Figure 122. Accessibilité en transport en commun (Lebrun et al., 2012)

- en rive gauche : Tour & Taxis, Picard, Ribaucourt, Escaut, Steamers, Entrepôt, Claessens et Dieudonné Lefèvre.

La fréquence de ces lignes est aléatoire et les plages horaires sont souvent limitées, surtout en soirée et le weekend.

Pour compenser la faiblesse du réseau structurant au cœur de la maille, la STIB a prévu de renforcer son offre de bus dans le quartier au travers de son nouveau **Plan Bus 2018** (Figure 121). Le plan prévoit de faire passer les bus sur la future passerelle Picard, qui accueillera les piétons et les cyclistes. Une nouvelle relation sera créée entre Schaerbeek et Neder-over-Heembeek. Cf. <http://www.planbusstib.be>

L'étude de circulation et de stationnement des **autocars** (BM, mars 2017) propose la Gare du Nord comme site potentiel pour la localisation d'une **gare routière internationale en RBC**. Si ce projet se confirme, la circulation se densifiera encore davantage dans cette zone du centre de Bruxelles.

Accessibilité

Même si Maximilien-Vergote se situe en zone centrale, son accessibilité en transports en commun demeure relative (Figure 122), surtout en comparaison avec les autres quartiers denses et défavorisés de la Région (quartiers de la ZRU).

Cette faible accessibilité s'explique par le fait que la forte structure en desserte en commun constatée à proximité du périmètre se limite à ses frontières et laisse tout le **centre de la maille sans ligne structurante**. Seules quelques lignes de bus pénètrent au cœur de la maille. Depuis l'abandon du projet de tram sur la passerelle Picard, aucun projet de ligne structurante traversant le périmètre n'est prévu par la STIB. Les projets de la STIB prévoient uniquement de nouvelles lignes de bus. Cependant, le PRDD préconise une ligne structurante de métro d'est en ouest en horizon 2040.

Or, cette zone est très dense et va se densifier davantage dans les années futures avec les nouveaux projets de logements prévus à Tour & Taxis, Tivoli et le long du bassin Béco. Elle est par ailleurs appelée à devenir une des zones les plus actives de Bruxelles, qui attirera de nombreux nouveaux habitants et accueillera quotidiennement un nombre probablement plus élevé qu'aujourd'hui de travailleurs. Il y a donc une **ambition à créer en termes de transports en commun** pour répondre aux défis de développement de la zone.

Ce constat est également valable à plus grande échelle puisque l'ensemble de la zone du Canal est inscrit dans tous les plans régionaux comme une zone stratégique dont le développement est prioritaire, mais qu'aucune ligne de transport structurante n'est prévue pour accompagner sa transformation à court terme.

Pour remédier à cette situation, l'équipe du projet du CRU « Citroën–Vergote » propose une réflexion sur la création d'une ligne de tram structurante le long du Canal, le « **Tram Canal** », qui pourrait être un levier d'action pour la Région afin d'accompagner rapidement le développement urbanistique du Canal. Cette ligne consisterait à reconnecter, via l'allée Verte et le quai de Willebroek, les trams déjà en site propre au nord de De Trooz (lignes 3), et au sud de Saintelette (tram 51 sur la petite ceinture ouest). Cette ligne pourrait également prolonger son trajet vers d'autres zones en cours de transformation au sud du Canal (Porte de Ninove et Biestebroek).

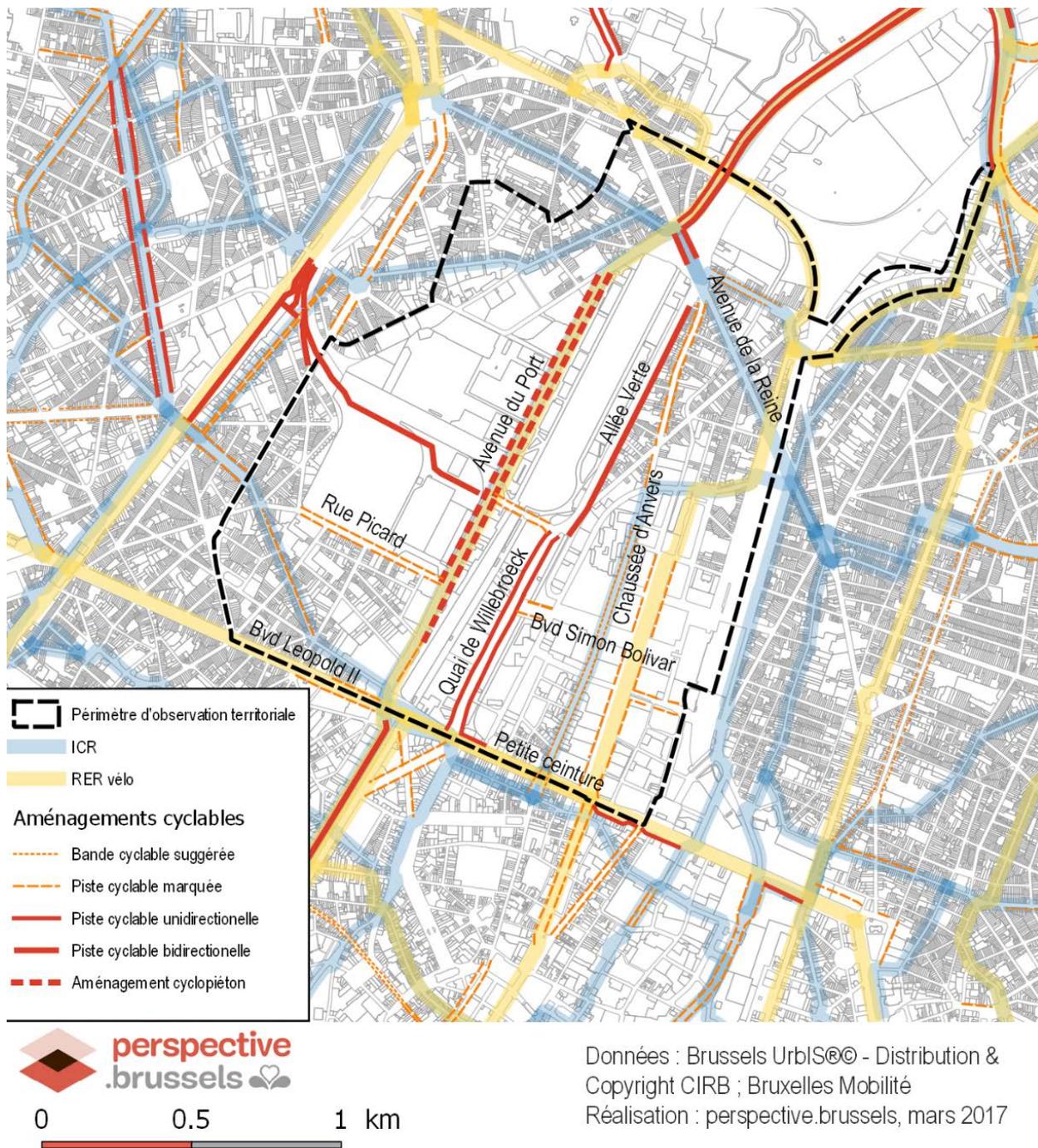


Figure 123. Réseau cyclable

8.2. MODES ACTIFS

Vélo

Le quartier présente des aménagements cyclables de qualité sur les axes principaux de part et d'autre du Canal et à travers le site de Tour & Taxis. Des pistes cyclables entièrement séparées du trafic ont ainsi été aménagées sur l'avenue du Port, sur le quai de Willebroeck, sur l'allée Verte et sur le site de Tour & Taxis (Figure 123). Il faut néanmoins signaler que certaines sections sont manquantes et ne permettent pas de connecter ces aménagements avec des aménagements plus en amont, comme c'est le cas à hauteur de la place Saintelette, par exemple, où aucune connexion avec la petite ceinture n'est prévue (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

Sur les autres axes, la réalité cyclable est assez aléatoire. Beaucoup de rues ne prévoient aucun aménagement cyclable et les rares aménagements observés sont plutôt minimalistes (bande suggérée ou piste marquée) (Figure 123). Certaines voiries sont également en mauvais état ou avec des matériaux pavés ne facilitant pas la pratique du vélo (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

Le stationnement en double file ou sur les pistes cyclables est un obstacle supplémentaire à la pratique du vélo dans le quartier.

Par ailleurs, le périmètre est traversé par deux itinéraires cyclables régionaux (ICR) : un le long de l'avenue du Port et le second le long du boulevard Roi Albert II. Le périmètre est également concerné par le projet de RER vélo (Figure 123).

Le RER vélo est le Réseau Express Régional pour cyclistes. Il s'agit d'un réseau de 400 km qui permet de relier toute une série de nœuds au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles Mobilité a identifié 15 routes prioritaires afin d'aménager ce réseau. La route Canal fait partie de ces priorités.

Les itinéraires cyclables régionaux sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à moyenne et longue distance à travers plusieurs communes. En règle générale, ces itinéraires empruntent des voiries locales, où le trafic est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales.

Piétons

Les aménagements piétons peuvent faire l'objet d'une analyse relativement similaire à celle des aménagements cyclables. Ceux se situant le long des grands axes sont de bonne qualité alors que sur les plus petites rues on constate des trottoirs parfois en très mauvais état (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016).

L'aménagement récent du parc de la Senne constitue une aubaine pour les piétons dans le quartier Nord. Une fois l'ensemble des tronçons aménagés, il constituera une réelle continuité piétonne à travers le quartier. Le projet d'aménagement du parc Maximilien s'inscrit également dans cette même volonté de créer des cheminements continus.

Malgré la qualité variable des aménagements, la marche à pied est un mode déplacement important dans le quartier. Certains habitants ne se déplacent qu'à pied. Les flux piétons les plus importants dans le quartier Nord sont observés sur la chaussée d'Anvers et l'avenue de Reine. C'est aussi là que l'on retrouve le plus de commerces de proximité (Karbon' scrl & Collectif ipé, 2010).

Manque d'attractivité

Malgré la présence des aménagements à destination des modes doux, ceux-ci restent de qualité déficiente (ex. manque de lumière, trottoirs étroits, flux de voitures, saleté dans les passages sous voie, etc.), ce qui ne favorise pas les liaisons entre les différents quartiers.

Ceci dit, les nombreux projets et aménagements envisagés dans le périmètre sont de nature à améliorer sensiblement la circulation des piétons et des cyclistes dans le périmètre. Une des volontés est d'ailleurs de **créer une réelle continuité pour les modes doux** à travers le réaménagement de parc, d'espaces publics et de certaines voiries (parc Maximilien, parc de la Senne, parc du quai des Matériaux avenue du Port, place Saintelette, etc.) et à travers la création de plusieurs passerelles (Picard, De Trooz et Saintelette).

Enfin, selon le diagnostic mené en 2010 par Karbon'scrl & Collectif ipé, les habitants des quartiers sont peu mobiles. Même si cette affirmation reste à vérifier, il va de soi que l'amélioration de la qualité des aménagements pour les modes doux et de l'offre en transports en commun est essentielle.

8.3. ENJEUX & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

Il s'agit d'intégrer la problématique de la mobilité dans tous les projets dans le POT dans l'objectif de :

- *Garantir une meilleure qualité de vie pour les habitants qui subissent actuellement les effets de l'activité économique (pollution, trafic, bruit sonore).*
- *Améliorer la qualité des espaces autour des grandes infrastructures ferroviaires et routières qui ont actuellement un effet barrière pour les usagers.*
- *Donner davantage la place aux modes doux pour améliorer la connexion inter-quartiers.*
- *Donner davantage la place aux projets de transports en commun faisant le lien entre l'est et l'ouest et entre le nord et le sud du POT.*

En termes d'actions, il est proposé de :

- **Optimiser le trafic de poids lourds** via l'organisation des infrastructures de logistiques (TIR, CDU, PTU) tout **en favorisant l'usage de la voie d'eau** pour le transport de marchandises.
- **Développer davantage les infrastructures dédiées aux modes doux**, tout en se souciant de leur qualité en particulier dans les petites rues.
- **Mettre en valeur le transport en commun** existant et futur en agissant sur l'aménagement et la qualité de leurs espaces.
- **Poursuivre la réflexion sur le « Tram Canal »** issue du CRU « Citroën–Vergote ».
- **Mettre en place une gestion du stationnement des habitants** pour l'ensemble des projets et ce de façon intercommunale dans l'objectif d'une réduction de l'usage de la voiture et d'une réduction graduelle de l'offre en stationnement.
- Développer une **signalétique** vers les figures urbaines (Parc Maximilien, Tour & Taxis, pôle culturel Citroën...), à partir des sorties de métros Yser, Pannenhuis, et Ribaucourt et des gares Nord et Tour & Taxis paraît indispensable.

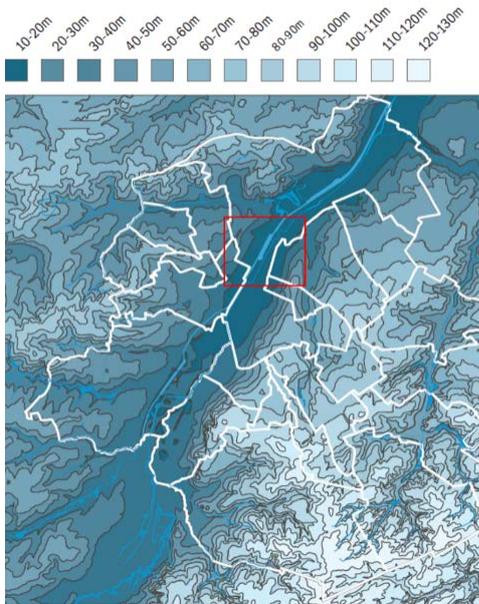


Figure 124. Topographie autour du Canal (Maufroy, 2014)

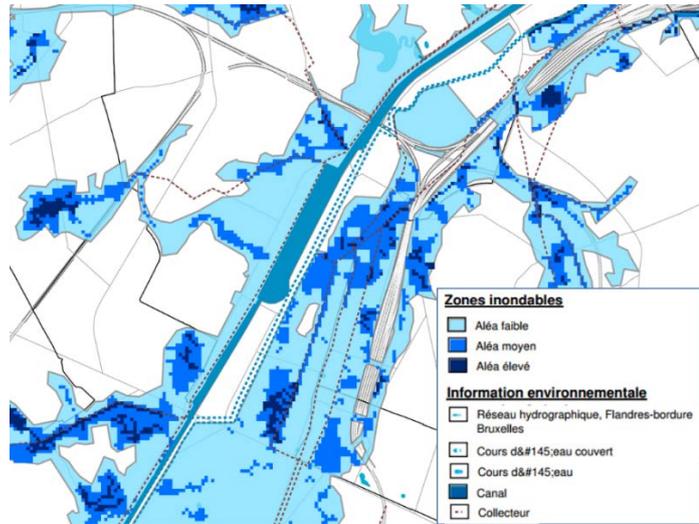


Figure 125. Carte de l'aléa d'inondation de Bruxelles Environnement

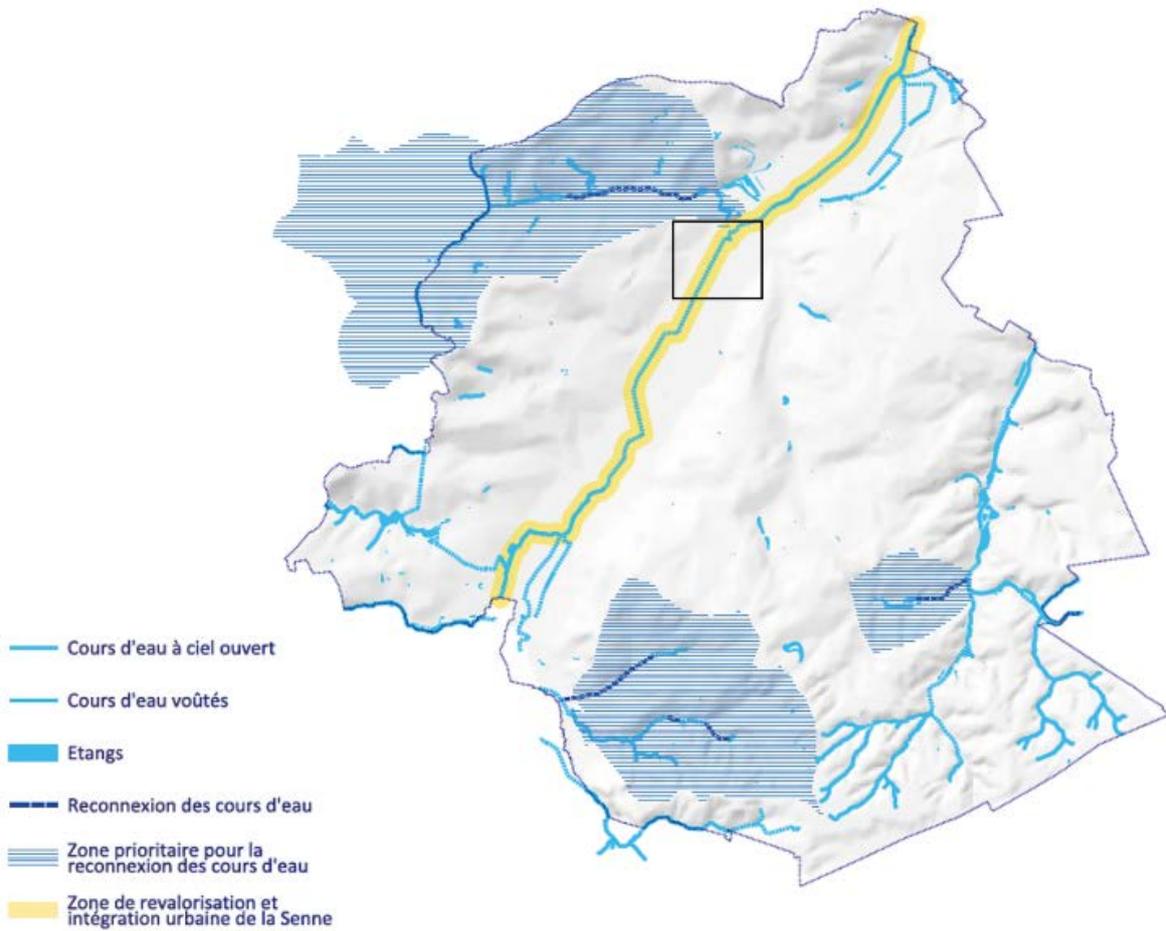


Figure 126. Carte du maillage bleu du PRDD (Lahy, 2016a)

9. ENVIRONNEMENT

- *Périmètre situé dans le fond de la vallée de la Senne (partiellement en zone inondable)*
- *Répartition hétérogène des espaces verts avec un déficit dans les quartiers Masui et Maritime*
- *Manque de continuité et qualité très variable des espaces verts existants*
- *Intérieurs d'îlots densément bâtis (pour ateliers et entrepôts) et très peu de jardins*
- *Potagers, talus et friches, une liaison écologique avec des espaces verts plus éloignés*
- *Imperméabilisation du sol élevée et sols pollués (dus au passé industriel de la zone)*
- *Problème de propreté publique (dépôts clandestins, friches transformées en dépotoirs...)*

En matière d'environnement et de qualité du cadre de vie, le périmètre présente plusieurs critères défavorables : problèmes de propreté publique, pollution, nuisances sonores, infrastructures lourdes, trafic, espaces verts de faible qualité, etc. Cependant, la présence de la vallée de la Senne constitue une potentialité pour développer des maillages verts et bleus. Ceux-ci ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie en ville et de préserver et développer la présence de nombreuses espèces animales et végétales. Il s'agit ainsi d'aménager des continuités vertes et bleues à travers toute la région qui vont favoriser la mobilité douce, améliorer les qualités paysagères de la ville, préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité.

9.1. MAILLAGE BLEU & MAILLAGE VERT

9.1.1. MAILLAGE BLEU

La zone étudiée se trouve dans le fond de la **vallée de la Senne** (Figure 124). La Senne a été voutée et mise en pertuis souterrain en 1958, mais l'ancien tracé est toujours visible au sein du parcellaire et au travers de l'aménagement du parc de la Senne. Bruxelles Environnement a pour projet de remettre la Senne à ciel ouvert sur 700 m dans le parc Maximilien.

Un second axe hydrographique traverse le périmètre du sud au nord, le **Canal de Willebroeck** avec ses deux bassins : le **bassin Béco** et le **bassin Vergote**.

La situation du périmètre en fond de vallée amène quelques inconvénients : humidité et risque accru d'inondations (Suède 36, 2012). Une partie du périmètre est située en **zone inondable** avec un aléa d'inondation qui varie de faible à élevé (Figure 125).

Le Canal s'intègre dans le projet de maillage bleu du PRDD (Figure 126). Le projet est de reconstituer un réseau hydrographique de surface continu composé de rivières, étangs et zones humides, qui répond à plusieurs objectifs. Il doit permettre de valoriser les fonctions sociales, paysagères et récréatives des rivières, étangs et zones humides, et de développer la richesse écologique de ces milieux (Lahy, 2016a). C'est dans cette optique qu'une **zone de revalorisation et d'intégration urbaine de la Senne** a été définie, zone qui traverse le périmètre étudié.

9.1.2. MAILLAGE VERT

Le projet de maillage vert du PRDD vise à réaliser des liaisons végétales entre les différents espaces naturels afin de favoriser la biodiversité et de permettre le déplacement d'espèces animales. Le périmètre d'étude est traversé par plusieurs **continuités vertes** proposées par le PRDD (Figure 127).

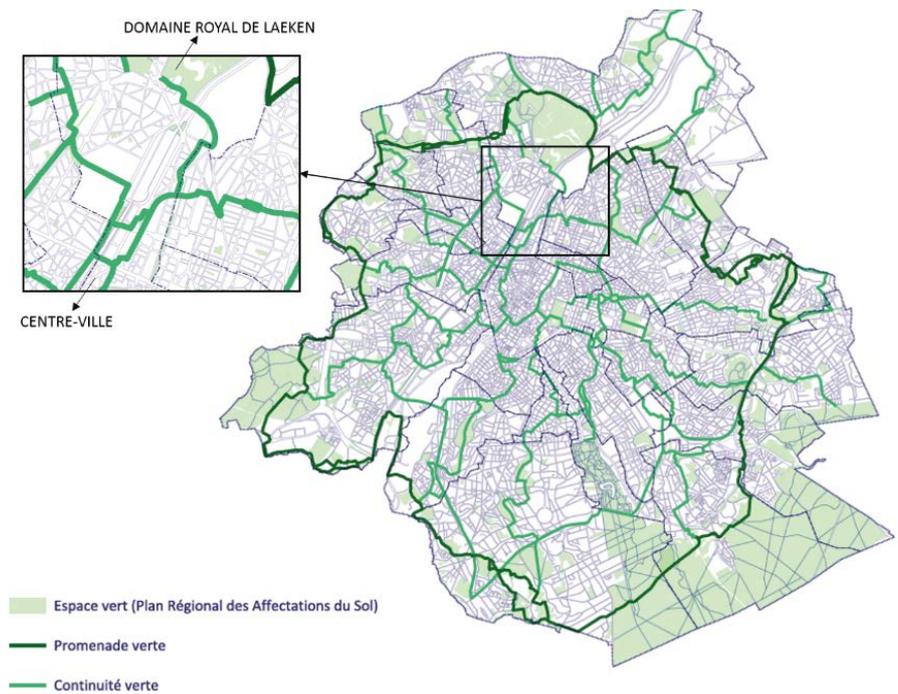


Figure 127. Carte du maillage vert du PRDD (Lahy, 2016a)



0 0.5 1 km

Données : Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB ; Bruxelles Environnement
Réalisation : perspective.brussels, mars 2017

Figure 128. Espaces verts



Figure 129. Plan masse du parc de la Senne
(La Compagnie du Paysage, 2015)



Figure 130. Parc de la Senne – tronçon terminé



Figure 131. Parc de la Senne - tronçon en chantier



Figure 132. Parc Gaucheret
(Suède 36, 2012)



Figure 133. Vue aérienne du parc Gaucheret
(Suède 36, 2012)



Figure 134. Quai des Matériaux aujourd'hui
(CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



Figure 135. Projet du parc du quai des Matériaux
(GS-ESF, 2016)



Figure 136. Site de Tour & Taxis aujourd'hui



Figure 137. Projet de parc à Tour & Taxis
(ADT-ATO, s.d.)



Figure 138. Partie nord du parc de Tour & Taxis



Figure 139. Intérieur d'îlot (avenue de la Reine / rue Masui / rue des Palais)
(Suède 36, 2012)



Figure 140. Intérieur d'îlot (rue du Progrès / rue Masui / avenue de la Reine)
(Suède 36, 2012)



Figure 141. Intérieur d'îlot (avenue de l'Héliport / rue Jolly / rue Destouvelles)
(Suède 36, 2012)



Figure 142. Intérieur d'îlot (place Gaucheret / rue Gaucheret / rue Destouvelles / rue Jolly)
(Suède 36, 2012)

- La première continuité verte orientée du nord au sud a pour ambition de relier le centre-ville au domaine de Laeken via le parc Maximilien, le parc Gaucheret, le parc central du boulevard Albert II et le parc de la Senne.
- La seconde continuité verte orientée d'est en ouest relie Schaerbeek et Molenbeek en passant par la future passerelle Picard, le futur parc du quai des Matériaux et le site de Tour & Taxis, où un grand parc régional est prévu.

Espaces verts

La Figure 128 illustre les différents espaces verts du POT. Contrairement aux idées reçues, les espaces verts sont présents, mais leur répartition n'est pas homogène. Par ailleurs, les quartiers sont particulièrement denses et les jardins privés sont rares, comme le suggère le taux élevé d'imperméabilisation du sol (cf. §9.1.3). L'accessibilité aux espaces verts est donc relativement mauvaise, ce que confirment les données de l'IBSA de 2012 : moins de 70 % de la population a un accès à un espace vert public ou privé (IBSA, s.d.).

L'indicateur de l'IBSA sur les surfaces imperméables inclut la présence de jardins privés.

Les quartiers Masui et Maritime sont moins bien équipés en espaces verts que ne le sont les autres quartiers.

Parcs

La majorité des parcs présents dans le POT sont de relativement **mauvaise qualité** et sont très **fragmentés**. L'ambition est donc de réaménager ces parcs et leurs abords de façon à créer des liaisons et à s'inscrire dans le projet de maillage vert.

- Le **parc de la Senne** est un projet de parc mené par Bruxelles Environnement qui suit l'ancien tracé de la Senne et traverse tout le quartier Masui depuis l'avenue de l'Héliport jusqu'à la rue des Palais (Figure 129). L'aménagement du tronçon entre l'avenue de l'Héliport et la rue Masui est achevé (Figure 130), tandis que les autres tronçons sont actuellement en chantier (Figure 131).
- Le **parc Gaucheret**, aménagé dans la continuité de la place Gaucheret, est en bon état (Figure 132 et Figure 133). Combinant espaces verts et minéraux, il s'intègre dans le paysage urbain qui l'environne. Ensemble ils jouent un rôle important dans l'animation du quartier, notamment grâce à la présence du bâtiment de l'association « Soleil du Nord », et dans l'articulation avec les espaces voisins (Suède 36, 2012).
- Le **parc Maximilien** est traversé par plusieurs voiries, ce qui engendre un morcellement du parc en différentes parties peu connectées. Il souffre également d'un aménagement sur-programmé (buttes, chemins, ponts, terrains de jeux). Bruxelles Environnement a pour projet de réaménager ce parc en atténuant les ruptures, en intégrant la Ferme Maximilien et de nouvelles fonctions et en remettant la Senne à ciel ouvert sur 700 m.
- Le **parc du boulevard Roi Albert II** correspond à une séquence de parcs linéaire située entre les deux axes du boulevard et offrant aux modes doux un cheminement à l'écart de la circulation.
- Le **parc de Tour & Taxis** est un projet de parc urbain d'échelle régionale qui s'étendra sur plus de 9 ha et permettra de relier le parc L28 au nord et le futur parc du quai des Matériaux au sud (Figure 137). La partie nord du parc, qui se connecte au parc L28, a déjà été aménagée et inaugurée en 2014 (Figure 138).
- Le **parc du quai des Matériaux** est un projet de parc sur la rive gauche du bassin Béco depuis Saintelette jusqu'au pont des Armateurs. La plupart des bâtiments et hangars seront détruits pour laisser place à un aménagement minéral où se grefferont des séquences d'espaces verts (Figure 134 et Figure 135).

Intérieurs d'îlots

Les espaces verts en intérieur d'îlot constituent des maillons intéressants dans le projet de maillage vert, car ils peuvent former des liaisons végétales entre les parcs et autres espaces végétalisés.

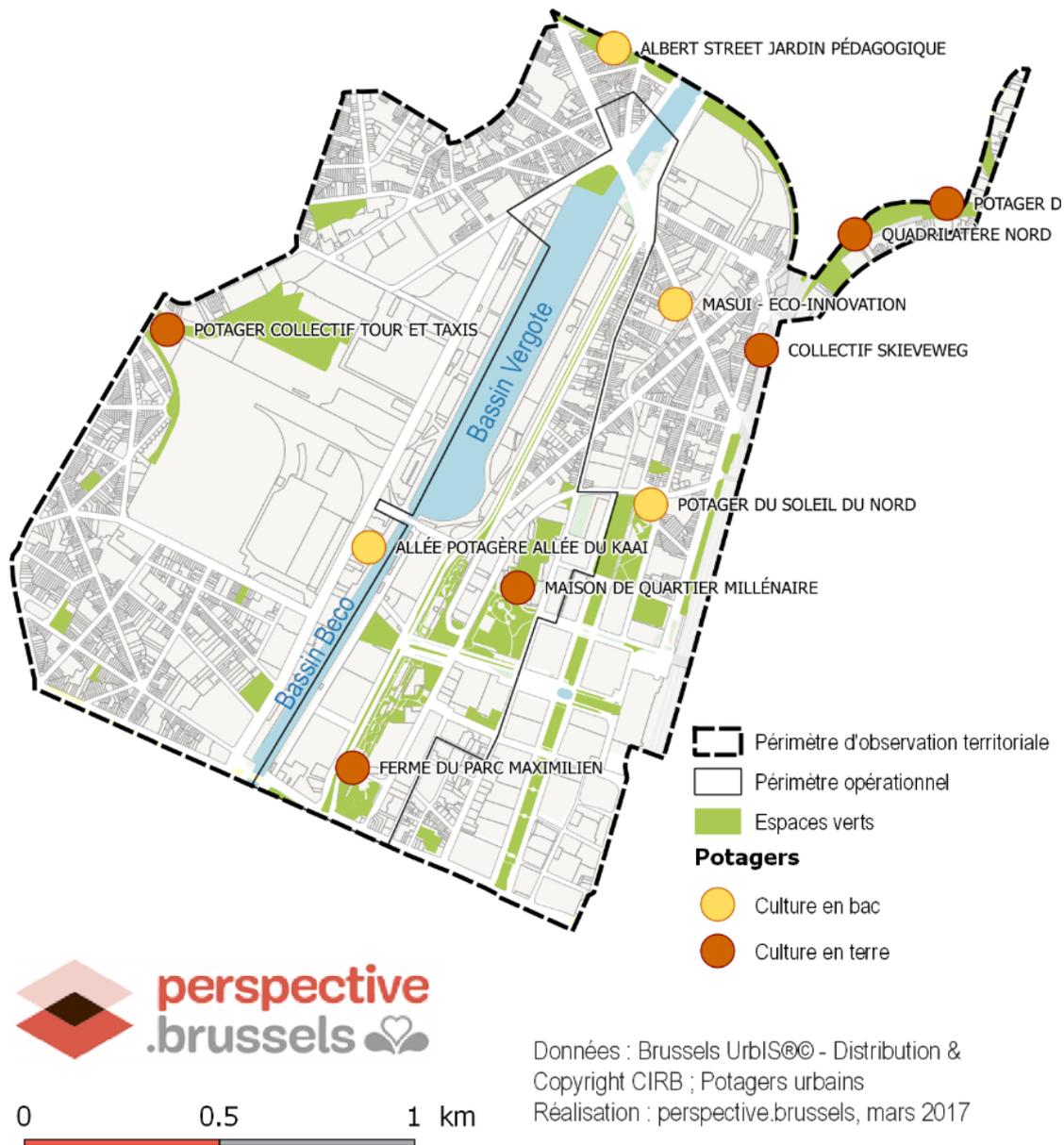


Figure 143. Potagers dans le POT



Figure 144. Potager du collectif Skieveweg, rue du Progrès



Figure 145. Potager collectif Tour & Taxis, projet Parckfarm

Néanmoins, dans le périmètre étudié, les **îlots sont de manière générale densément bâtis**. A l'arrière des maisons, on retrouve des ateliers et entrepôts hérités du passé industriel du quartier. Seulement quelques parcelles bénéficient d'un jardin (Figure 139 à Figure 142) (Suède 36, 2012).

Façades et toitures

Par ailleurs, on ne relève aucune toiture verte dans le quartier. Les interventions spontanées des habitants pour « verduriser » les façades et les rues sont rares également. Or ces différentes interventions pourraient s'intégrer au maillage vert (Suède 36, 2012).

Potagers

On retrouve plusieurs potagers au sein du périmètre : dans les parcs, les friches, les talus ferroviaires, etc. (Figure 143). La diversité des cultures (plantes potagères, fleurs, arbres fruitiers, etc.) est propice à l'accueil de nombreux invertébrés et mammifères qui favorisent donc la biodiversité. L'intérêt de ces potagers réside ainsi dans son rôle de refuge, mais également dans son rôle de liaison au sein du maillage vert.

Talus et friches

Enfin, les talus et friches constituent également des maillons importants au sein du maillage vert. Au sein du périmètre, on observe de nombreux **talus ouverts aux abords du chemin de fer** et de **friches ouvertes ou semi-ouvertes**. Les milieux ouverts sont déficitaires à Bruxelles, ils présentent donc un intérêt particulier du fait de leur rareté. On retrouve également des talus fermés caractérisés par un couvert arborescent dense. Leur structure fermée les rend propices à l'hébergement et au déplacement de nombreuses espèces, en particulier des oiseaux et des mammifères.

C'est la combinaison entre milieux fermés et ouverts dans le périmètre qui est particulièrement intéressante et qu'il faut conserver et renforcer. Ensemble, ils constituent un élément de liaison important entre sites éloignés (domaine royal de Laeken, parc Josaphat, parc Tour & Taxis, etc.)

9.1.3. SURFACES IMPERMÉABLES ET GESTION DES EAUX DE PLUIE

La part des surfaces imperméables est d'environ 70 % (IBSA, Mon. quartiers). Malgré la présence d'espaces verts et la situation en fond de vallée du périmètre, **l'importance des surfaces imperméables** liées à la construction ne facilite pas l'absorption des eaux de pluie.

Les nombreux projets de parcs vont sensiblement améliorer la situation. Néanmoins, il y a également un grand nombre de projets de construction qui peuvent au contraire augmenter le taux d'imperméabilisation et empirer la situation s'ils ne prévoient pas suffisamment d'espaces verts.

A noter : toitures vertes et stockant, façades vertes, et bassins d'orage sont des réponses au problème de l'imperméabilisation et à la gestion des eaux de pluie (voir notamment le projet Tivoli de CityDev).

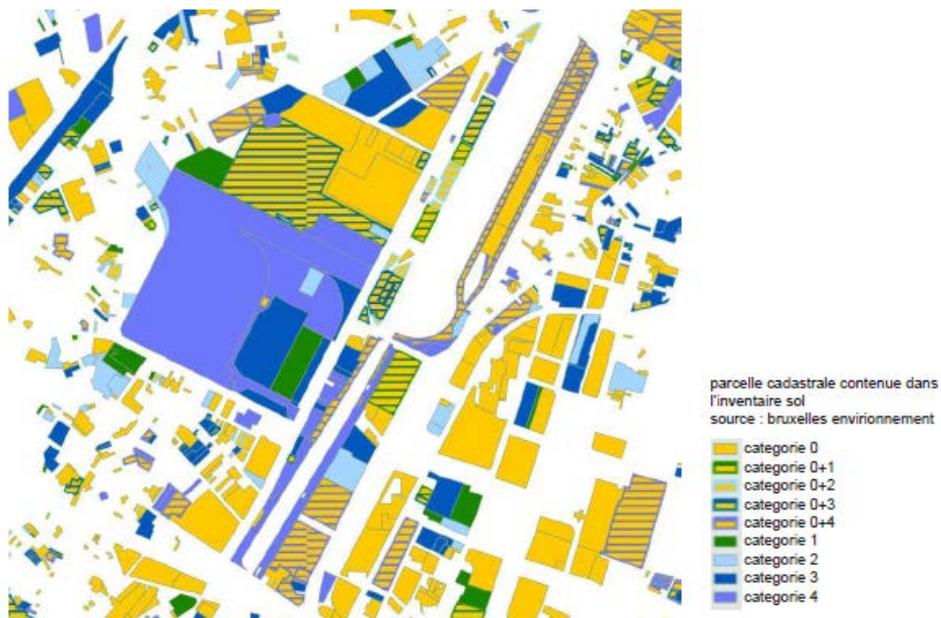


Figure 146. Inventaire sol de Bruxelles Environnement (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement 2001 (%)

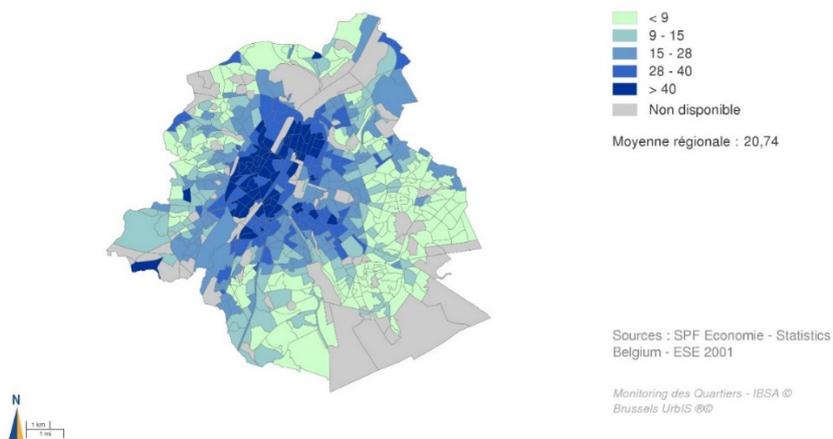


Figure 147. Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement 2001 (IBSA, s.d.)



Figure 148. Tas de sable le long du bassin Vergote (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



Figure 149. Déchets clandestins (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010)



Figure 150. Dépôts clandestins

9.2. QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

9.2.1. ETAT DU SOL

La carte de l'état du sol reprend toutes les parcelles cadastrales validées et celles pour lesquelles Bruxelles Environnement possède des informations vérifiées en lien avec la qualité du sol. Chaque parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol relève d'une catégorie, qui tient compte des résultats des éventuelles études et travaux de dépollution qui ont été réalisés. (Bruxelles Environnement, 2016a) :

- catégorie 0 : parcelles potentiellement polluées ;
- catégorie 1 : parcelles non polluées ;
- catégorie 2 : parcelles légèrement polluées sans risque ;
- catégorie 3 : parcelles polluées sans risque ;
- catégorie 4 : parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement.

Les terrains ayant fait l'objet d'étude appartiennent aux catégories 1 à 4. La catégorie 0, quant à elle, reprend les parcelles sur lesquelles s'exerce ou s'est exercée une activité à risque. Dans cette catégorie, se trouvent également des terrains sur lesquels pèse une présomption de pollution (accidents ou abandons impliquant des substances polluantes, possible dissémination de la pollution depuis la parcelle voisine, etc.). Comme la pollution du sol n'est pas avérée sur ces parcelles, une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée à certains moments (vente de la parcelle, cession ou cessation des activités, etc.) pour vérifier si le sol est réellement pollué ou non (Bruxelles Environnement, 2016a). Si certaines conditions sur une parcelle de catégorie 1 à 4 ou sur une parcelle voisine changent, la catégorie 0 se superpose aux autres catégories.

Dans le POT, de **nombreuses parcelles sont polluées** et sont en cours d'étude ou de traitement, notamment celles situées sur le site de Tour & Taxis et sur les quais du bassin Béco (Figure 146).

Etant donné le passé industriel de la zone, de **nombreuses autres parcelles sont considérées comme potentiellement polluées**. Les éventuelles opérations immobilières envisagées sur ces parcelles devront donc tenir compte de ce facteur. Des mesures de pollution et d'assainissement, le cas échéant, devront être réalisées.

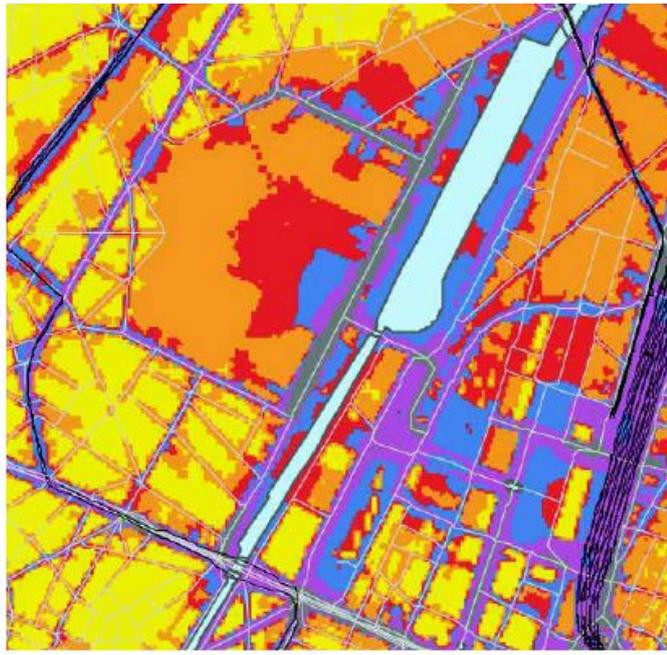
Dans le périmètre, notons également la présence d'une couche de remblai anthropique composée de cendres noires, de scories métalliques, de pierres, de débris de démolition, de sables, de limons, d'argiles alluviales et de divers déchets ménagers. Cette couche de remblai accentue le risque de pollution et induit une mauvaise qualité mécanique des sols, qui rend certains terrains peu aptes à la construction (Karbon' srl & Collectif ipé, 2010).

9.2.2. QUALITÉ DE L'AIR

Bruxelles Environnement mesure la qualité de l'air en divers points de la région bruxelloise. Le point de mesure le plus proche est celui situé à l'écluse de Molenbeek (station de Molenbeek Saint-Jean) dont la situation est relativement comparable au périmètre étudié (environnement à trafic intense avec habitations et activités industrielles).

La station relève entre autres les polluants gazeux typiques des zones urbaines. Si on analyse, la concentration en particules fines enregistrées à la station de Molenbeek Saint-Jean, on constate qu'elle ne respecte pas les valeurs seuils définies au niveau européen : **sur la période 2000-2010, on relève en moyenne 59 jours de dépassement par an de la norme européenne** (Bruxelles Environnement, 2016b).

La valeur limite sur base de normes européennes est de 50 µg/m³ en moyenne journalière, avec un maximum de 35 jours de dépassement par an autorisés.



Cadastre du bruit des transports terrestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Carte de multi-exposition Année 2008 - Indicateur global Lden (jour, soir, nuit) source : bruxelles environnement

- < 45 dB(A)
- 45-50 dB(A)
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- 60-65 dB(A)
- 65-70 dB(A)
- 70-75 dB(A)
- >75 dB(A)

Figure 151. Carte multi-expositions du bruit des transports terrestres - Indicateur global Lden (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

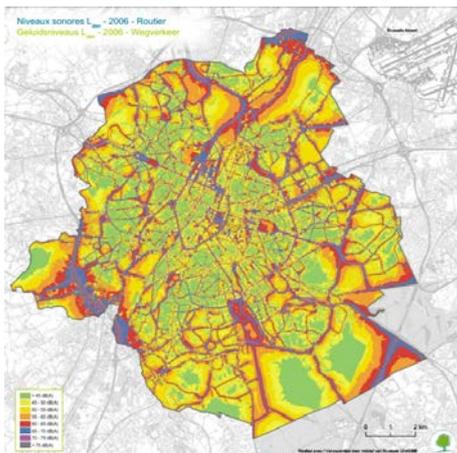


Figure 152. Carte du bruit du transport routier - Indicateur global Lden (Bruxelles Environnement, 2010)

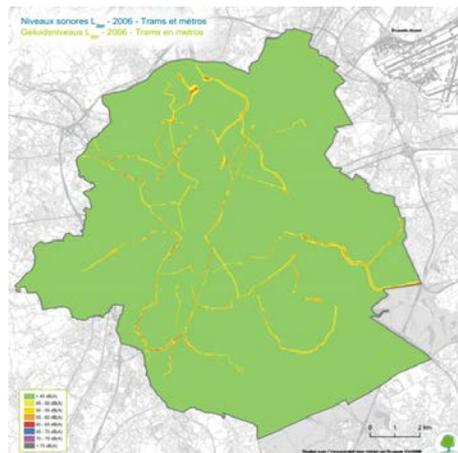


Figure 153. Carte du bruit du transport en tram et métro - Indicateur global Lden (Bruxelles Environnement, 2010)

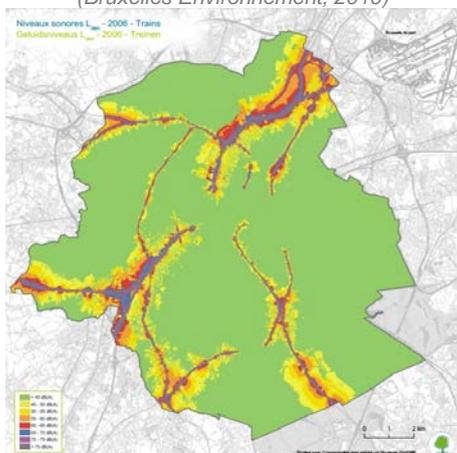


Figure 154. Carte du bruit du transport ferroviaire - Indicateur global Lden (Bruxelles Environnement, 2010)

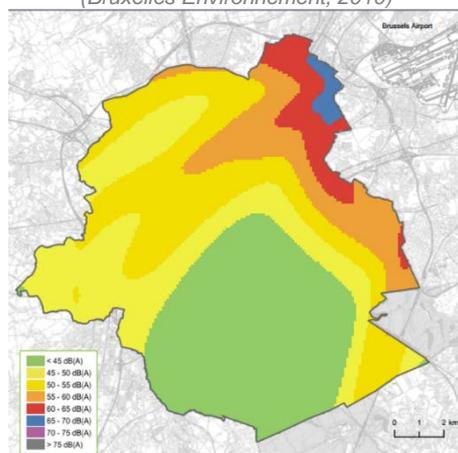


Figure 155. Carte du bruit du transport aérien - Indicateur global Lden (Bruxelles Environnement, 2010)

Les sources de pollution atmosphérique sont nombreuses dans le périmètre, ce qui explique le **taux élevé de pollution**. Elles sont de natures variées et proviennent tant des transports que des industries. La **circulation automobile** sur les grands axes et le trafic de poids lourds constituent une part importante de la pollution. Les **activités portuaires** du bassin Vergote génèrent également une pollution. De nombreux habitants se plaignent par exemple des particules de sables qui s'envolent depuis les tas stockés le long du port (Figure 148) et qui abîment et salissent les façades (Karbon' scri & Collectif ipé, 2010).

9.2.1. PROPRETÉ PUBLIQUE

Le manque de propreté constitue un des principaux griefs des habitants du périmètre (Figure 147). On relève en effet de **nombreux problèmes de propreté publique**, particulièrement dans le quartier Nord : dépôts clandestins, trottoirs envahis par des débris, friches qui servent de dépotoirs, etc. (Figure 149 et Figure 150). Cet état de saleté est défavorable pour la perception du quartier.

9.2.2. BRUIT

Bruxelles Environnement a réalisé en 2006 des cartes du bruit généré par les transports en région bruxelloise. A titre de repère, la valeur moyenne admissible du niveau sonore ambiant dans les zones habitées ne devrait pas dépasser les 55 dB (Suède 36, 2012).

La Figure 151 illustre le niveau d'ambiance sonore généré par l'ensemble des transports en commun dans le périmètre étudié. Il est presque partout supérieur à 55 dB et peut même atteindre des valeurs beaucoup plus élevées sur les espaces ouverts et le long des grands axes routiers et ferroviaires. Les espaces les moins atteints par les nuisances correspondent au contraire aux espaces fermés et donc aux zones les plus densément bâties.

Les Figure 152 à Figure 155 illustrent le bruit généré par chaque catégorie de transport : le transport routier, le transport en tram et/ou métro, le transport ferroviaire et le transport aérien. On constate que les **nuisances sonores proviennent essentiellement du trafic automobile et ferroviaire**, qui génèrent des niveaux sonores ambiants pouvant atteindre 75 dB. Le passage du tram (situé le long de l'avenue de la Reine) génère des nuisances plus faibles de l'ordre de 50 à 55 dB.

Par ailleurs, les activités portuaires sont également génératrices de nuisances sonores qui viennent s'ajouter à celles des transports.

9.3. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS

Le cadre contraignant de la mission d'élaboration du PAD est fixé par le cahier des charges. Les enjeux thématiques mis en exergue ci-dessous constituent une source d'inspiration pour la réalisation du PAD Maximilien-Vergote, à savoir pour l'élaboration de la « vision territoriale d'ensemble » du périmètre du PAD et sa déclinaison en volets stratégiques, règlementaires et opérationnels.

En matière d'environnement, les enjeux principaux sont les suivants :

- *Poursuivre la valorisation de la vallée de la Senne et du quai Willebroeck.*
- *Réaliser les projets d'aménagement et de réaménagement des espaces verts afin de :*
 - *créer des **continuités vertes** entre les quartiers dans la volonté de créer un **maillage vert** à travers toute la région (parc de la Senne, parc Maximilien, parc Gaucheret, parc Tour & Taxis, parc L28, projets du parc du Port, parc Monument au travail, parc du quai des Matériaux) ;*
 - ***diminuer la taux d'imperméabilisation** du sol à l'aide d'actions spécifiques telles que la mise en place de toitures vertes, de potagers privés ou collectifs, de bassins d'orage etc. ;*
 - *rendre les **espaces verts plus accessibles** à la population.*
- *Mettre en place une **gestion durable des déchets**.*
- ***Améliorer la qualité de l'air et du sol :***

- *réduire la pression automobile et investir davantage dans les transports en commun et en faveur des modes doux (cf. §7.5) ;*
- *intégrer davantage les activités économiques présentes dans le tissu urbain (cf. §4.3) ;*
- *continuer à exiger l'assainissement des sols pollués de la part des promoteurs immobiliers.*

RÉFÉRENCES

- Arter** (2015). *Bassin Vergote : Aménagement d'un espace vert autour de l'angle de giration*. Cahier A3 de présentation, 14 p.
- Ateliers Lion, & MS-A** (2008). *Zone Levier n°5 « Tour & Taxis » : Schéma directeur*, 109 p. En ligne https://urba.irisnet.be/fr/lesreglesdujeu/pdf/SchemaDirecteur_TourTaxisFR.pdf
- ADT-ATO** (s.d.) *Site de l'Agence de Développement Territoriale*. En ligne <http://www.adt-ato.brussels/fr>
- ADT-ATO** (2012). *Projet Byrrh*. En ligne http://www.adt-ato.irisnet.be/sites/default/files/CPAS_Ville_de_Bruxelles_Projet_Byrrh_janvier2012.pdf
- BDU – DRU** [Bruxelles Développement Urbain - Direction de la Rénovation Urbaine] (s.d.). *Site de la revitalisation urbaine*. En ligne <http://www.quartiers.brussels>
- Beliris** (2014). *Accord sur le tracé définitif du Métro-Nord : une étape déterminante*. En ligne <http://www.beliris.be/actualites/trace-metro-nord-choisi.html>
- BMa - Equipe Canal** (2016). *Presentatie – RbD Vergote dok – work in progress. Tour Sportive – Lommat –Stevens*. 52 p.
- BRAVVO** (2015). *Rapport d'activités*. 176 p. En ligne : http://bravvo.be/IMG/pdf/ra_2015_bravvo_web.compressed.pdf
- Brussèleke** (s.d.). *Site de Brussèleke*. En ligne <http://bruseleke.skynetblogs.be>
- Bruxelles Environnement** (2008). *Thermographie aérienne*. En ligne <http://www.gis.irisnet.be/bxlheat/>
- Bruxelles Environnement** (2010). *Atlas « Bruit des transports – Cartographie et stratégie en Région de Bruxelles-Capitale »*. 39 p. En ligne http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Bruit_atlas_Cartographie_2010.pdf?langtype=2060
- Bruxelles Environnement** (2016a). *L'inventaire de l'état du sol*. En ligne <http://www.environnement.brussels/thematiques/sols/linventaire-de-letat-du-sol>
- Bruxelles Environnement** (2016b). *Qualité de l'air : concentrations en PM10*. En ligne <http://www.environnement.brussels/etat-de-lenvironnement/archives/rapport-2007-2010/air/qualite-de-lair-concentrations-en-pm10>
- Bruxelles Mobilité** (2011). *Iris 2 : Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*. Bruxelles : Bruxelles Mobilité, 146 p. En ligne <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/articles/na/163/iris-2-plan-de-mobilite-region-de-bruxelles-capitale.pdf>
- Bruxelles Mobilité** (2013). *Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale*. Bruxelles : Bruxelles Mobilité, 84 p. En ligne <http://www.mobiellbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/590/Plan%20marchandises.pdf>
- Bruxelles Mobilité** (2016). *Les gares de Bruxelles*. En ligne <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/train/les-gares-de-bruxelles>
- Bruxelles Mobilité, Espace Mobilité, Transitec** (mars 2017). *Etude de circulation et stationnement des autocars*.
- CBAI** (2015). *Etat des lieux de la présence de primo-arrivants à Bruxelles et en Wallonie*. 142 p. En ligne http://www.cbai.be/resource/docsenstock/cohesion_sociale/Rapport%20Etat%20des%20lieux%20015.pdf, consulté le 16 mars 2017.
- Chemetoff** (2015). *Plan Canal*. Présentation du 15 octobre 2015.
- CityTools, & Studio 016 Paola Viganò** (2016). *CRU « Citroën-Vergote »: Diagnostic*. 103 p.

- CityTools, & Studio 017 Paola Viganò** (2017). *CRU « Citroën-Vergote » : Programmation*. 93 p.
- De Redactie** (2015). *De Croo demande à Bruxelles d'évacuer le parc Maximilien*. En ligne <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws.francais/videotheque/1.2439030>
- Direction des monuments et des Sites du Ministère de la RBC** (s.d.). *Anciens établissements Bleton-Aubert*. En ligne http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Pentagone.Rue_Stephenson.2.html
- ECSA, & Cooparch-R.U.** (2012). *Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030*. Bruxelles : Port de Bruxelles, 33 p. En ligne http://www.port.brussels/sites/default/files/documents/masterplan_pb_fr.pdf
- GS-ESF** (2016). *Plan Canal. Présentation du 17 mars 2016*. En ligne http://www.gs-esf.be/downloads/BXL2015/201600317_plan-Canal-kanaalplan.pdf
- IBSA** [Institut Bruxellois de la Statistique] (s.d.). *Monitoring des quartiers*. En ligne <https://monitoringdesquartiers.brussels>
- IBSA & Observatoire bruxellois de l'Emploi d'Actiris.** (2014). *Réforme de l'Etat : Transfert de compétences en matière d'Emploi et de Formation professionnelle*, Rapport du Groupe d'experts Bruxelles Capitale. En ligne http://ibsa.brussels/fichiers/publications/publications-externes/obe_ibsa_rapport_experts/view#.WQB3gWekKpo
- IBSA** (2015). *Focus n°9. Un boom démographique à la loupe : Roumains, Polonais et Bulgares en Région de Bruxelles-Capitale*. En ligne http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-libsafocus_09_juin_2015
- IBSA, Observatbru, & Commission communautaire commune** (2016). *Zoom sur les communes : Ville de Bruxelles*. Bruxelles : IBSA, 50 p., En ligne <http://ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/Bruxelles.pdf>
- Karbon' scril, & Collectif ipé** (2010). *Etude Contrat de Quartier Durable Masui*. 108 p.
- Lahy, S. (Ed.)** (2016a). *Projet de Plan Régional de Développement Durable*. Bruxelles : Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, 125 p. En ligne http://www.prdd.brussels/sites/default/files/prdd_fr_web.pdf
- Lahy, S. (Ed.)** (2016b). *Rapport sur les incidences environnementales du Plan Régional de Développement Durable*. Bruxelles : Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, 777 p. En ligne http://www.prdd.brussels/sites/default/files/prdd_rie_fr_web.pdf
- Lebrun, K., Hubert, M., Dobruszkes, F., & Huynen, P.** (2012). *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. L'offre de transport à Bruxelles*. Bruxelles : Bruxelles Mobilité, 96 p. En ligne <http://www.bruxellesmobilitte.irisnet.be/static/attachments/2012-06-22/fr/Cahiers-Observatoire-mobilite.pdf>
- La Compagnie du Paysage** (2015). *Parc de la Senne*. En ligne <http://www.compagniedupaysage.com/projects/parc-de-la-senne/>
- Maufroy, L. (Ed.)** (2014). *Canal ? Vous avez dit Canal ?* Bruxelles : ADT-ATO, 244 p. En ligne http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/AtlasCanal_FR_WEB.pdf
- Mazy, K.** (2017). *Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal*, Brussels Studies. Collection générale, n°110, En ligne <http://brussels.revues.org/1508>
- MS-A & Idea Consult** (2013). *Etude relative à l'élaboration d'un Plan-guide pour la rénovation durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale*. 144 p.
- Observatbru, & Commission communautaire commune** (2006). *Atlas de la santé et du social de Bruxelles-Capitale 2006*. 160 p. En ligne <http://www.observatbru.be/documents/graphics/dossiers/dossier-2006-atlas-de-la-sante-et-du-social-de-bruxelles-capitale.pdf>

- Perspective.brussels** (2017). *Observatoire des permis logement n°7.01*. 20 p. En ligne <https://urbanisme.irisnet.be/publications/etudes-et-observatoires-1/observatoire-des-permis-logement/pdf/opl-nr-7-01-2.pdf>
- Port de Bruxelles** (s.d.). *Site du Port de Bruxelles*. <http://www.port.brussels/fr/port-de-bruxelles>
- Région de Bruxelles-Capitale & SDRB** (2012). *Observatoire des activités productives n°1*. 52 p. En ligne <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/observatoire-des-activites-productives>
- SAU** [Société d'Aménagement Urbain] (s.d.). *Site du Plan Canal et du territoire du Canal*. <http://www.Canal.brussels/fr>
- SNCB** (2015). *Nombre de voyageurs montés par gare en 2015*. En ligne <http://www.belgianrail.be/fr/~/-/media/8F764D77F60F48B188A8742652C6E48F.ashx>
- SPRB & CityDev** (2015). *Observatoire des bureaux n°35*. 32 p. En ligne <http://urbanisme.irisnet.be/pdf/ob35-final-web.pdf>
- SPRB & CityDev** (2016). *Observatoire des bureaux n°36*. 24 p. En ligne <http://urbanisme.irisnet.be/pdf/ob36-final-web.pdf>
- Strale, M.** (2016). *Mise à jour de l'observatoire des activités productives et inventaire de l'immobilier logistique en Région de Bruxelles-Capitale. Rapport final*. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles, 49 p.
- Strale, M.** (2017). *Quelle place pour les activités productives et logistiques à Bruxelles ?*, Brussels Studies, Collection générale, n°109. En ligne <http://brussels.revues.org/1491>
- Suède 36** (2012). *Contrat de Quartier Durable « Reine-Progrès »*. Diagnostic. 108 p. En ligne <http://www.schaarbeek.be/files/src/documents/vivre/logement-urbanisme-environnement/renovas/contrat-de-quartier-durable/reine-progres/diagnostiquefr.pdf>
- Vanderhulst, G.** (s.d.). *La Maison du Garde-Barrière*. En ligne <http://bruxellesfabriques.be/spip.php?article51>
- Visit.brussels** (s.d.) *Anciennes « Halles des producteurs »*. En ligne http://visitbrussels.be/bitc/BE_fr/minisite_bfo/bfospot/240/anciennes-halles-des-producteurs.do#

TABLE DES MATIÈRES

EXECUTIVE SUMMARY	
SOMMAIRE	
1. INTRODUCTION	3
1.1. DIAGNOSTIC	3
1.2. MÉTHODE	3
1.3. PÉRIMÈTRES	5
2. HISTOIRE	9
2.1. EVOLUTION DU TERRITOIRE	9
2.1.1. <i>Jusqu'au 19ème siècle</i>	9
2.1.2. <i>19ème siècle</i>	9
2.1.3. <i>20ème siècle</i>	13
2.2. PATRIMOINE	17
2.3. ENJEUX THEMATIQUES & AMBITIONS	19
3. PLANOLOGIE	21
3.1. VISIONS STRATÉGIQUES	21
3.1.1. <i>Plan Régional de développement durable</i>	21
3.1.2. <i>Plan Canal (2013)</i>	27
3.1.3. <i>Masterplan du Port (2013)</i>	29
3.1.4. <i>Schéma Directeur « Tour & Taxis » (2008)</i>	31
3.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE	31
3.2.1. <i>Plan Régional d'Affectation du Sol et Plans Particuliers d'Affectation du Sol</i>	31
3.3. REVITALISATION URBAINE	35
3.3.1. <i>Contrats de Quartier (Durable) (1997-2017)</i>	35
3.3.2. <i>Plan guide de la rénovation urbaine</i>	39
3.3.3. <i>Contrats de Rénovation Urbaine (2017-2022)</i>	39
3.3.4. <i>Contrat Ecole (2017)</i>	41
3.4. PROJETS	41
3.4.1. <i>Projets en cours ou programmés</i>	41
3.4.2. <i>Propriété publique</i>	43
3.5. ENJEUX THEMATIQUES & AMBITIONS	43
4. MORPHOLOGIE URBAINE	45
4.1. ÉLÉMENTS STRUCTURANTS	45
4.1.1. <i>Structures linéaires</i>	45
4.1.2. <i>Figures urbaines et quartiers</i>	45
4.1.3. <i>Quartiers</i>	45
4.2. ANALYSE MORPHOLOGIQUE	53
4.3. ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS	57
5. POPULATION & EMPLOI	59

5.1.	STATISTIQUES	59
5.1.1.	<i>Population</i>	59
5.1.2.	<i>Marché du travail</i>	63
5.2.	CONSTATS	65
5.2.1.	<i>Primo-arrivants</i>	65
5.2.2.	<i>Population socio-économique fragile</i>	67
5.2.3.	<i>Isolement et repli</i>	67
5.3.	ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS	69
6.	LOGEMENT	71
6.1.	CARACTÉRISTIQUES	71
6.1.1.	<i>Taille des logements et loyers</i>	71
6.1.2.	<i>Types et état des logements</i>	73
6.1.3.	<i>Occupation des logements par leurs propriétaires</i>	73
6.2.	LOGEMENTS SOCIAUX	75
6.3.	DÉVELOPPEMENT	75
6.3.1.	<i>Dynamique de production</i>	75
6.3.2.	<i>Projets de logement d’initiative publique</i>	75
6.3.3.	<i>Projets de logements d’initiative privée</i>	77
6.4.	ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS	79
7.	DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE	81
7.1.	ACTIVITÉS PRODUCTIVES	81
7.1.1.	<i>En région bruxelloise</i>	81
7.1.2.	<i>A l’intérieur du POT</i>	83
7.2.	COMMERCES	85
7.2.1.	<i>A l’intérieur du POT</i>	85
7.2.2.	<i>Autour du POT</i>	87
7.3.	BUREAUX	87
7.4.	EQUIPEMENTS	89
7.4.1.	<i>Constats généraux</i>	89
7.4.2.	<i>Equipements socio-culturels</i>	91
7.4.3.	<i>Equipements sportifs</i>	93
7.4.4.	<i>Equipements scolaires</i>	93
7.4.5.	<i>Equipements d’économie sociale et d’aide à l’emploi</i>	95
7.4.6.	<i>Besoins locaux en équipements</i>	95
7.5.	ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS	97
8.	MOBILITÉ	101
8.1.	RÉSEAU DE MOBILITÉ	101
8.1.1.	<i>Circulation automobile</i>	101
8.1.2.	<i>Transport de marchandises</i>	103
8.1.3.	<i>Transport en commun</i>	105
8.2.	MODES ACTIFS	111
8.3.	ENJEUX & AMBITIONS	113
9.	ENVIRONNEMENT	115
9.1.	MAILLAGE BLEU & MAILLAGE VERT	115

9.1.1.	<i>Maillage bleu</i>	115
9.1.2.	<i>Maillage vert</i>	115
9.1.3.	<i>Surfaces imperméables et gestion des eaux de pluie</i>	121
9.2.	QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE	123
9.2.1.	<i>Etat du sol</i>	123
9.2.2.	<i>Qualité de l'air</i>	123
9.2.3.	<i>Propreté publique</i>	125
9.2.4.	<i>Bruit</i>	125
9.3.	ENJEUX THÉMATIQUES & AMBITIONS	125

RÉFÉRENCES

INDEX DES LIEUX.....

LISTE DES ABRÉVIATIONS.....

LISTE DES TABLEAUX.....

LISTE DES FIGURES

ANNEXES

INDEX DES LIEUX

B

bassin Béco, 3, 15, 21, 23, 26, 33, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 53, 55, 77, 85, 103, 109, 116, 120, 124, 141
bassin Vergote, 3, 5, 13, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 33, 39, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 51, 53, 55, 85, 101, 116, 123, 124, 141, 143

C

chaussée d'Anvers, 9, 11, 17, 45, 49, 59, 61, 63, 65, 75, 77, 85, 87, 97, 101, 103, 111
Citroën, 3, 21, 23, 25, 29, 39, 41, 43, 45, 47, 50, 51, 53, 55, 57, 77, 97, 99, 109, 114, 129, 130, 141

E

Espace Nord, 15, 19, 87

G

Gare du Nord, 5, 23, 35, 37, 107, 109
Gaucheret, 33, 35, 37, 49, 55, 89, 96, 116, 118, 119, 120, 126, 143

H

Héliport, 9, 11, 12, 13, 17, 33, 39, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 55, 59, 61, 65, 75, 77, 91, 119, 120, 141, 143

M

Manhattan, 3, 5, 9, 15, 19, 59, 61, 63, 87
Masui, 3, 5, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 23, 33, 35, 37, 43, 45, 47, 48, 49, 55, 59, 63, 73, 77, 78, 81, 83, 85, 87, 91, 93, 97, 103, 106, 107, 116, 119, 120, 131, 141, 142, 143

Molenbeek, 5, 13, 35, 37, 39, 49, 63, 71, 73, 75, 89, 96, 116, 124

P

parc Maximilien, 15, 39, 43, 47, 51, 53, 65, 111, 116, 120, 126, 131
parvis Saint-Roch, 59, 61, 63

Q

quai de Willebroeck, 13, 39, 43, 45, 47, 51, 59, 61, 63, 101, 103, 109
quartier Maritime, 48, 49, 63, 73, 81, 85, 93, 141
quartier Nord, 3, 9, 11, 15, 19, 23, 25, 31, 33, 35, 37, 39, 47, 48, 49, 51, 59, 61, 63, 65, 66, 71, 73, 75, 79, 81, 85, 88, 91, 93, 97, 111, 124, 141, 142

S

Saintelette, 51, 109, 110, 111, 120

T

Tour & Taxis, 3, 5, 9, 13, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 51, 55, 57, 59, 73, 75, 85, 87, 89, 99, 107, 109, 114, 116, 119, 120, 121, 122, 124, 126, 129, 134, 141, 143

V

Vergote, 2, 3, 5, 2, 3, 5, 9, 13, 19, 21, 23, 25, 27, 28, 33, 39, 43, 51, 53, 54, 57, 59, 63, 69, 77, 79, 85, 89, 93, 94, 97, 109, 114, 126, 129, 130, 140, 142

Y

Yser, 13, 51, 57, 107, 114

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADT	Agence de Développement Territorial
BBP	Bureau Bruxellois de la Planification
BDU	Bruxelles Développement Urbain
COBAT	Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
CRU	Contrat de Rénovation Urbaine
DRU	Direction de la Rénovation Urbaine
EDRLR	Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation
PAD	Plan d'Aménagement Directeur
PO	Périmètre Opérationnel
POT	Périmètre d'Observation Territoriale
PPAS	Plan Particulier d'Affectation du Sol
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PREC	Programme Régional en Economie Circulaire
PRD	Plan Régional de Développement
PRDD	Plan Régional de Développement Durable
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RRU	Règlement Régional d'Urbanisme
SAU	Société d'Aménagement Urbain
TACT	Terrains Adjacents au Centre TIR
ZAPT	Zone d'Activité Portuaire et de Transport
ZEMU	Zone d'Entreprises en Milieu Urbain
ZIR	Zone d'Intérêt Régional
ZRU	Zone de la Rénovation Urbaine

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1. OBJECTIFS DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE POT	23
TABLEAU 2. CADRE RÉGLEMENTAIRE DU POT	33
TABLEAU 3. CONTRATS DE QUARTIER DURABLE	37
TABLEAU 4. FIGURES URBAINES	47
TABLEAU 5. QUARTIERS	49
TABLEAU 6. ANALYSE MORPHOLOGIQUE.....	53
TABLEAU 7. EVOLUTION PAR QUARTIER INDUSTRIEL DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES. EVOLUTION 1997-2011	81
TABLEAU 8. TAUX DE SATISFACTION PAR QUARTIERS EN ÉQUIPEMENTS SPORTIFS SELON UN RATIO IDÉAL	92
TABLEAU 9 BESOINS EN PLACES SCOLAIRES DANS LE FONDAMENTAL À L’HORIZON 2025-POT MAXIMILIEN-VERGOTE	94
TABLEAU 11. EQUIPEMENTS ÉCONOMIE SOCIALE, D’INSERTION SOCIOPROFESSIONNELLE ET D’AIDE AUX ENTREPRISES	96

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DU PAD "MAXIMILIEN-VERGOTE"	2
FIGURE 2. LOCALISATION DES PÉRIMÈTRES	2
FIGURE 3. SECTEURS STATISTIQUES COMPRIS DANS LE POT	4
FIGURE 4. VUE AÉRIENNE DES PÉRIMÈTRES.....	4
FIGURE 5. CARTE GÉNÉRALE DE SITUATION.....	7
FIGURE 6. EXTRAIT DE LA CARTE DE FERRARIS EN 1771	8
FIGURE 7. PROMENADE SUR L’ALLÉE VERTE.....	8
FIGURE 8. EXTRAIT DE LA CARTE TOPOGRAPHIQUE DE DE WAUTIER EN 1810	8
FIGURE 9. EXTRAIT DE LA CARTE LEVÉE SOUS LA DIRECTION DE COLIN DE PLANCY EN 1826 + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER MASUI.....	10
FIGURE 10. EXTRAIT DU « PLAN D’ENSEMBLE POUR L’EXTENSION ET L’EMBELLISSEMENT DE L’AGGLOMÉRATION BRUXELLOISE » DE BESME, EN 1866 + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER MASUI	10
FIGURE 11. EXTRAIT DE LA CARTE IGN DE 1880 + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER MASUI	10
FIGURE 12. DÉPENDANCES DE LA GARE MARITIME. A L’ARRIÈRE-PLAN BRUXELLES-NORD AVEC L’ÉGLISE SAINTE-MARIE À SCHAERBEEK	12
FIGURE 13. HÉLIPORT.....	12
FIGURE 14. EXTRAIT DE LA CARTE IGN DE 1930 + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER MASUI	12
FIGURE 15. EXTRAIT DE LA CARTE IGN 2009 + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER MASUI	14
FIGURE 16. PATRIMOINE.....	16
FIGURE 17. FERME DES BOUES.....	16
FIGURE 18. MONUMENT AU TRAVAIL	16
FIGURE 19. MAISON DU GARDE-BARRIÈRE	16
FIGURE 20. PONT BOCKSTAEL-JUBILÉ	18
FIGURE 21. ANCIEN ÉTABLISSEMENT BYRRH.....	18
FIGURE 22. ANCIENNE SOCIÉTÉ DES ENTREPÔTS DE BRUXELLES	18
FIGURE 23. PASSAGE CHAMBON.....	18
FIGURE 24. ANCIENS IMMEUBLES AUBERT-BLATON.....	18
FIGURE 25. BÂTIMENT INDUSTRIEL DANS LE QUARTIER MASUI.....	18
FIGURE 26. BÂTIMENT INDUSTRIEL DANS LE QUARTIER MASUI.....	18
FIGURE 27. HANGAR INDUSTRIEL DÉGRADÉ DANS LE QUARTIER MASUI.....	18
FIGURE 28. ENTREPÔT ROYAL À TOUR & TAXIS	18
FIGURE 29. EXTRAIT DE LA CARTE DU PROJET DE VILLE DU PRDD	20
FIGURE 30. PLAN CANAL –SITE PILOTE DU BASSIN BÉCO.....	26

FIGURE 31. PLAN CANAL – SITE PILOTE DU BASSIN VERGOTE.....	26
FIGURE 32. LOCALISATION DU PROJET TACT.....	26
FIGURE 33. PROJET D’IMPLANTATION DES ENTREPRISES AU TACT.....	26
FIGURE 34. PROJET D’ESPACE VERT AUTOUR DE L’AIRE DE GIRATION DU BASSIN VERGOTE.....	30
FIGURE 35. PRAS DÉMOGRAPHIQUE.....	30
FIGURE 36. PPAS.....	32
FIGURE 37. PÉRIMÈTRES DES CONTRATS DE QUARTIERS.....	34
FIGURE 38. EXTRAIT DU PLAN GUIDE DE LA RÉNOVATION URBAINE.....	38
FIGURE 39. PÉRIMÈTRES D’INTERVENTION DES CRU.....	38
FIGURE 40. CARTE DES PROJETS.....	40
FIGURE 41. CARTE DES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES.....	42
FIGURE 42. AXES DU CANAL ET DE LA VOIE FERRÉE + PÉRIMÈTRE DU CONTRAT DE QUARTIER REINE-PROGRÈS.....	44
FIGURE 43. FIGURES ET QUARTIERS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	44
FIGURE 44. VUE SUR LE BASSIN BÉCO.....	46
FIGURE 45. VUE SUR LE BASSIN VERGOTE.....	46
FIGURE 46. VUE SUR LE BASSIN VERGOTE DE PUIS LA COURBE DE GIRATION.....	46
FIGURE 47. ESPACE PUBLIC MAL AMÉNAGÉ ET CACHÉ PAR DES PANNEAUX PUBLICITAIRES DANS LA COURBE DE GIRATION.....	46
FIGURE 48. VUE SUR LE SITE DE TOUR & TAXIS.....	46
FIGURE 49. VUE SUR LES DALLES HÉLIPORT.....	46
FIGURE 50. VUE SUR LE QUARTIER NORD.....	48
FIGURE 51. VUE SUR LE QUARTIER MARITIME.....	48
FIGURE 52. VUE SUR LE QUARTIER MASUI.....	48
FIGURE 53. VUE SUR LE QUARTIER MARIE-CHRISTINE.....	48
FIGURE 54. PUBLICITÉ POUR CITROËN (COLLECTION G. LOOS)	FIGURE 55. HÉLIPORT.....
FIGURE 56. LE GARAGE CITROËN CÔTÉ CANAL.....	50
FIGURE 57. JONCTION FERROVIAIRE NORD-MIDI.....	52
FIGURE 58. EMPRISE DE LA VOIRIE AUTOUR DU PONT DES ARMATEURS (BMA - EQUIPE CANAL, 2016).....	52
FIGURE 59. ESPACES VERTS.....	52
FIGURE 60. ASYMÉTRIE FONCTIONNELLE DE PART ET D’AUTRE DU PONT DES ARMATEURS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	54
FIGURE 61. ASYMÉTRIE PUBLIC / PRIVÉ ENTRE LES BASSINS BÉCO ET VERGOTE DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	54
FIGURE 62. ASYMÉTRIE MORPHOLOGIQUE DE DENSITÉ DU BÂTI SUR LES QUAIS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	54
FIGURE 63. SYMÉTRIE SUR CHAQUE BASSIN DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	54
FIGURE 64. DÉSÉQUILIBRE DANS LA MASSE DES PROJETS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	54
FIGURE 65. DENSITÉ DE POPULATION EN 2014 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	58
FIGURE 66. TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS 2014 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	58
FIGURE 67. PART DES 0-17 ANS DANS LA POPULATION TOTALE 2014 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	58
FIGURE 68. PART DES 65 ANS ET PLUS DANS LA POPULATION TOTALE 2014 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	58
FIGURE 69. PART DES ÉTRANGERS DANS LA POPULATION TOTALE 2014.....	60
FIGURE 70. DÉCOUPAGE DU POT EN ZONES PRÉSENTANT DES PROFILS DE NATIONALITÉ SIMILAIRES.....	60
FIGURE 71. PART DES SALARIÉS DANS LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE 2012 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	62
FIGURE 72. ÉCART ABSOLU ENTRE LES TAUX D’ACTIVITÉ MASCULIN ET FÉMININ 2012 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	62
FIGURE 73. TAUX DE CHÔMAGE 2012 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	62
FIGURE 74. PART DES CHÔMEURS DE LONGUE DURÉE DANS LES CHÔMEURS 2012 PAR SECTEUR STATISTIQUE.....	62
FIGURE 75. TAUX DE CHÔMAGE DES JEUNES 2012 PAR QUARTIER.....	62
FIGURE 76. PART DES CHÔMEURS DIPLÔMÉS DU SUPÉRIEUR DANS LES CHÔMEURS 2012 PAR QUARTIER.....	62
FIGURE 77. REVENU MÉDIAN DES DÉCLARATIONS 2013 PAR SECTEURS STATISTIQUES.....	64
FIGURE 78. CARTOGRAPHIE DE LA PREMIÈRE COMPOSANTE (BULGARIE, ROUMANIE, POLOGNE, AFRIQUE DU NORD ET SUBSAHARIENNE, TURQUIE) 2013.....	64
FIGURE 79. RÉFUGIÉS DORMANT DANS LE QUARTIER NORD.....	66
FIGURE 80. CONTRASTE DE POPULATION.....	66
FIGURE 81. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN.....	66
FIGURE 82. TAILLE DES LOGEMENTS 2011.....	70
FIGURE 83. LOGEMENTS OCCUPÉS SELON LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION.....	70

FIGURE 84. LOCALISATION DES LOGEMENTS INTERDITS À LA LOCATION NE RÉPONDANT PAS AUX NORMES LÉGALES DE SÉCURITÉ, D'HYGIÈNE ET D'ÉQUIPEMENT, À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION	72
FIGURE 85. LOCALISATION DES LOGEMENTS INTERDITS À LA LOCATION NE RÉPONDANT PAS AUX NORMES LÉGALES DE SÉCURITÉ, D'HYGIÈNE ET D'ÉQUIPEMENT, À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE.....	72
FIGURE 86. THERMOGRAPHIE AÉRIENNE.....	74
FIGURE 87. TAUX D'OCCUPATION DES LOGEMENTS PAR LEURS PROPRIÉTAIRES	74
FIGURE 88. LOGEMENTS ENCADRÉS.....	76
FIGURE 89. PART DES LOGEMENTS SOCIAUX.....	76
FIGURE 90. LOGEMENTS "CLASSIQUES" AUTORISÉS DE 2013 À 2016	78
FIGURE 91. PROJET DE LOGEMENT « RUE MASUI 96 »	78
FIGURE 92. PROJET CANAL WHARF.....	78
FIGURE 93. PROJET DE LOGEMENT ÉTUDIANT SUR L'ALLÉE VERTE	78
FIGURE 94. CONVERSION PAR ZONES D'AFFECTATION DU PRAS ENTRE 1997 ET 2011	80
FIGURE 95. EVOLUTION DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES DE 1997 À 211 PAR QUARTIER INDUSTRIEL.....	80
FIGURE 96. RECONVERSIONS 2011-2015	82
FIGURE 97. EVOLUTION DU PARC IMMOBILIER PRODUCTIF BRUXELLOIS 2011-2015	82
FIGURE 98. VACANCES DES BÂTIMENTS DE L'OBSERVATOIRE DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES	84
FIGURE 99. ESPACES COMMERCIAUX DISPONIBLES EN 2016	84
FIGURE 100. INTERBETON	85
FIGURE 101. LOMMAT	85
FIGURE 102. STEVENS	85
FIGURE 103. CHANTIER DU VILLAGE DE LA CONSTRUCTION.....	85
FIGURE 104. CARTE DES COMMERCES EN 2016.....	86
FIGURE 105. PÔLES COMMERCIAUX AUTOUR DU POT	86
FIGURE 106. COMMERCES DISPONIBLES ET PÉRIODES DE CONSTRUCTION DU BÂTI	86
FIGURE 107. . IMMEUBLES DU QUARTIER NORD	88
FIGURE 108. OCCUPATION DES BUREAUX EN 2015 – ZOOM SUR LE QUARTIER NORD	88
FIGURE 109. EQUIPEMENTS CULTURELS ET SOCIO-CULTURELS DANS LE POT.....	90
FIGURE 110. CENTRE SPORTIF ET CULTUREL PÔLE NORD	90
FIGURE 111. SALLE CULTURELLE DU CENTRE SPORTIF ET CULTUREL PÔLE NORD	90
FIGURE 112. HIÉRARCHIE DES VOIRIES	100
FIGURE 113. SATURATION DU RÉSEAU, TERRITOIRE RÉGIONAL	100
FIGURE 114. TRAFIC DE CAMIONS SUR L'AVENUE DU PORT	102
FIGURE 115. CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE.....	102
FIGURE 116. RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	104
FIGURE 117. TRACÉ DU FUTUR MÉTRO-NORD	106
FIGURE 118. TRAM SUR L'AVENUE DE LA REINE	106
FIGURE 119. ARRÊT DE TRAM MASUI	106
FIGURE 120. FUTURES LIGNES DE BUS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 1.....	108
FIGURE 121. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN	108
FIGURE 122. RÉSEAU CYCLABLE.....	110
FIGURE 123. TOPOGRAPHIE AUTOUR DU CANAL	114
FIGURE 124. CARTE DE L'ALÉA D'INONDATION DE BRUXELLES ENVIRONNEMENT	114
FIGURE 125. CARTE DU MAILLAGE BLEU DU PRDD	114
FIGURE 126. CARTE DU MAILLAGE VERT DU PRDD.....	116
FIGURE 127. ESPACES VERTS.....	116
FIGURE 128. PLAN MASSE DU PARC DE LA SENNE.....	117
FIGURE 129. PARC DE LA SENNE – TRONÇON TERMINÉ	117
FIGURE 130. PARC DE LA SENNE - TRONÇON EN CHANTIER.....	117
FIGURE 131. PARC GAUCHERET.....	117
FIGURE 132. VUE AÉRIENNE DU PARC GAUCHERET	117
FIGURE 133. QUAI DES MATÉRIAUX AUJOURD'HUI.....	117
FIGURE 134. PROJET DU PARC DU QUAI DES MATÉRIAUX.....	117

FIGURE 135. SITE DE TOUR & TAXIS AUJOURD’HUI	118
FIGURE 136. PROJET DE PARC À TOUR & TAXIS	118
FIGURE 137. PARTIE NORD DU PARC DE TOUR & TAXIS	118
FIGURE 138. INTÉRIEUR D’ÎLOT (AVENUE DE LA REINE / RUE MASUI / RUE DES PALAIS)	118
FIGURE 139. INTÉRIEUR D’ÎLOT (RUE DU PROGRÈS / RUE MASUI / AVENUE DE LA REINE)	118
FIGURE 140. INTÉRIEUR D’ÎLOT (AVENUE DE L’HÉLIPORT / RUE JOLLY / RUE DESTOUVELLES).....	118
FIGURE 141. INTÉRIEUR D’ÎLOT (PLACE GAUCHERET / RUE GAUCHERET / RUE DESTOUVELLES / RUE JOLLY)	118
FIGURE 142. POTAGERS DANS LE POT	120
FIGURE 143. POTAGER DU COLLECTIF SKIEVEWEG, RUE DU PROGRÈS	120
FIGURE 144. POTAGER COLLECTIF TOUR & TAXIS, PROJET PARCKFARM	120
FIGURE 145. INVENTAIRE SOL DE BRUXELLES ENVIRONNEMENT	122
FIGURE 146. PART DES MÉNAGES INSATISFAITS DE LA PROPRETÉ AUX ENVIRONS IMMÉDIATS DE LEUR LOGEMENT 2001.....	122
FIGURE 147. TAS DE SABLE LE LONG DU BASSIN VERGOTE	122
FIGURE 148. DÉCHETS CLANDESTINS	122
FIGURE 149. DÉPÔTS CLANDESTINS.....	122
FIGURE 150. CARTE MULTI-EXPOSITIONS DU BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES - INDICATEUR GLOBAL LDEN.....	124
FIGURE 151. CARTE DU BRUIT DU TRANSPORT ROUTIER - INDICATEUR GLOBAL LDEN	124
FIGURE 152. CARTE DU BRUIT DU TRANSPORT EN TRAM ET MÉTRO - INDICATEUR GLOBAL LDEN	124
FIGURE 153. CARTE DU BRUIT DU TRANSPORT FERROVIAIRE - INDICATEUR GLOBAL LDEN	124
FIGURE 154. CARTE DU BRUIT DU TRANSPORT AÉRIEN - INDICATEUR GLOBAL LDEN	124

ANNEXES

ANNEXE 1 – PROJETS DANS LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

Espace public / Mobilité

1. PARC MAXIMILIEN
Porteur de projet : Bruxelles Environnement
Programme : Réaménagement du parc Maximilien (réouverture de la Senne sur 700 m, intégration de la Ferme Maximilien, atténuation des ruptures, intégration de nouvelles fonctions, etc.).
Etat d'avancement : Projet CRU + Etude technique pour l'ouverture de la Senne terminée

2. PARC DU PORT
Porteur de projet : Bruxelles Environnement
Programme : Aménagement d'un parc sur l'angle de giration du bassin Vergote afin d'assurer la continuité avec le parc Maximilien et le site de Tour et Taxis. Ce projet s'inscrit dans le projet du parc Maximilien (cf. projet n°1). Le cahier des charges comprendra l'aménagement des deux parcs.
Etat d'avancement : Projet CRU

3. PLACE DES ARMATEURS
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Suppression des bermes centrales et réaménagement du carrefour pour simplifier et sécuriser les traversées piétonnes.
Etat d'avancement : Projet CRU

4. PLACE DE L'YSER / SQUARE SAINCTELETTE
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Réaménagement de la place visant à assurer une meilleure lisibilité de l'espace dans les deux sens (nord-sud et est-ouest), à réduire l'emprise des voiries et à élargir le trottoir entre le métro et l'entrée du futur musée.
Etat d'avancement : Lancement d'un concours.

4. bis PARKING YSER
Porteur de projet : Ville de Bruxelles
Programme : Aménagement d'un parking au niveau de la place de l'Yser.
Etat d'avancement : Procédure de marché public en cours.

5. PASSAGE HELIPORT – ALLEE VERTE
Porteur de projet : Ville de Bruxelles
Programme : Modification du statut et aménagement d'un passage piéton d'une largeur de 8 m le long de l'école « Klavertje'4 » entre l'Avenue de l'Héliport et l'Allée Verte.
Etat d'avancement : Démarches administratives en cours dans le cadre de la préparation du projet immobilier sur la parcelle 255R3.

6. PASSAGE RUE MASUI
Porteur de projet : SAU
Programme : Aménagement d'un passage piéton entre l'Avenue de l'Héliport et la rue Masui
Etat d'avancement : Projet CRU qui devrait être réalisé dans les 5 ans après l'approbation définitive du CRU.

7. MONUMENT AU TRAVAIL
Porteur de projet : SAU / Bruxelles Environnement
Programme : Réaménagement de l'espace public et extension du parc sur la parcelle 421Y8 affectée par le PRAS en ZAPT.
Etat d'avancement : Projet CRU

8. PASSERELLES SAINCTELETTE ET DE TROOZ
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Aménagement de deux passerelles cyclo-piétonnes sous les ponts de la place Saintelette et du square Jules De Trooz.
Etat d'avancement : Lancement du marché
9. PASSERELLE PICARD
Porteur de projet : Beliris
Programme : Construction d'une passerelle réservée aux piétons, cyclistes et transports en commun au-dessus du canal dans l'axe de la rue Picard et du boulevard Simon Bolivar.
Etat d'avancement : Permis délivré / Début des travaux prévu fin 2017
10. AVENUE DU PORT
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Réaménagement de la voirie en rue inter-quartier
Etat d'avancement : Demande de permis en cours d'élaboration
11. PARC DU QUAI DES MATERIAUX
Porteur de projet : Beliris
Programme : Aménagement d'un parc ludique sur le quai Béco
Etat d'avancement : Avant-programme soumis à l'approbation par le Comité d'Accompagnement / Réalisation prévue dans le courant de 2018
12. PETITE CEINTURE – ZONE 1
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles séparées de la circulation automobile côté intérieur et extérieur de la Petite Ceinture entre le boulevard Roi Albert II et la place de l'Yser.
Etat d'avancement :

Logement & Projet mixte

13. LOGEMENTS ETUDIANTS
Porteur de projet : Jacqumain SA
Programme : Construction d'un ensemble de logements étudiants.
Etat d'avancement : Chantier en cours
14. CANAL WHARF
Porteur de projet : AG Real Estates
Programme : Développement d'environ 300 logements (20.000 m²) au sud de la future passerelle Picard.
Etat d'avancement : Phase 1 (12.195 m² de logements) : Chantier en cours. Phase 2 : Rédaction de la demande de permis en cours.
15. PROJET Q8
Porteur de projet : Extensa
Programme : Développement d'environ 150 logements (11.518 m²) au nord de la future passerelle Picard et aménagement d'un espace public qui descend vers les quais.
Etat d'avancement : Instruction du permis en cours
16. ALLEE VERTE / CHAUSSEE D'ANVERS
Porteur de projet : Régie Foncière – Ville de Bruxelles
Programme : Création de 8 logements passifs et d'un commerce éco-construits.
Etat d'avancement : En chantier

17. QUARTIER TIVOLI

Porteur de projet : CityDev

Programme : Construction d'un nouveau quartier comprenant un centre d'entreprises, 400 logements, 2 crèches, des commerces, une salle multifonctionnelle et des espaces publics.

Etat d'avancement : En chantier depuis juillet 2016 / Centre Greenbiz inauguré début 2016

Equipement

18. TOUR SPORTIVE

Porteur de projet : SAU

Programme : Développement d'un équipement sportif de portée régionale.

Etat d'avancement : Etude de programmation en cours

19. MUSEE CITROËN

Porteur de projet : SAU

Programme : Déplacement des activités actuelles de Citroën sur le TACT et création d'un musée d'art moderne et contemporain à caractère métropolitain (35 000 m² dédié à la culture). La construction d'une tour est envisagée sur le site.

Etat d'avancement : Etude de programmation terminée

Activité économique

20. INTERBETON

Porteur de projet : Interbeton

Programme : Amélioration de l'intégration urbaine du site d'Interbeton via l'embellissement du site, la réduction du bruit et de l'échappement de poussière et la construction de bureaux et d'espaces publics ouverts aux Bruxellois.

Etat d'avancement : Attribution du marché terminée, Demande de permis en préparation

Ambition à définir

21. FERME DES BOUES

Porteur de projet : Ville de Bruxelles

Programme : Déménagement des services voiries de la Ville de Bruxelles. Volonté de réaffecter le bâtiment. Le PPAS70-20A autorise le développement de 10.000 m² de logements dans la partie non-classée du bâtiment.

Etat d'avancement : Réflexion sur les possibilités de réaffectation

22. BÂTIMENT YSER

Porteur de projet : Régie de la Ville de Bruxelles

Programme : Construction d'un nouveau bâtiment implanté à la sortie du métro Yser et à l'entrée du parc Maximilien. Le bâtiment pourra accueillir 4.375 m² de logements publics aux étages et du commerce au rez-de-chaussée.

Etat d'avancement : Projet CRU

23. BÂTIMENT HELIPORT / SIMONS

Porteur de projet : Régie de la Ville de Bruxelles

Programme : Construction d'un nouveau bâtiment à l'angle de l'avenue de l'Héliport et de la rue Simons sur la parcelle actuellement occupée par une crèche provisoire. Le projet propose un programme mixte avec 6.405 m² de logements publics aux étages et une nouvelle crèche au rez-de-chaussée.

Etat d'avancement : Projet CRU

24. BÂTIMENT BOLIVAR

Porteur de projet : Régie de la Ville de Bruxelles

Programme : Construction d'une nouvelle tour le long du boulevard Simon Bolivar à l'angle avec l'avenue de l'Héliport. La tour pourra accueillir 19.600 m² de logements publics et des équipements. Le rez-de-chaussée restera ouvert et perméable afin permettre les flux piétons entre les différentes parties du parc Maximilien.

Etat d'avancement : Projet CRU

25. ALLEE VERTE 63

Porteur de projet : A déterminer

Programme : Dent creuse actuellement utilisée comme parking d'entreprise sur laquelle le CRU envisage la construction d'un immeuble et d'un petit espace public de quartier.

Etat d'avancement : Projet CRU

26. QUAI DES ARMATEURS

Porteur de projet : Port de Bruxelles / SAU

Programme : Dégagement des vues sur le bassin Vergote dans l'axe des rues perpendiculaires et mutualisation des infrastructures au bénéfice des activités portuaires et publiques.

Etat d'avancement : Ambition à préciser par le PAD Maximilien-Vergote

27. AVENUE DE LA REINE 237

Porteur de projet : A déterminer

Programme : Construction d'un immeuble. Programme à déterminer.

Etat d'avancement : Projet CRU

28. ECOLE KLAVERTJE VIER

Porteur de projet : Perspective – Service Ecole

Programme : Contrat Ecole : Aménagement des abords de l'école visant à une meilleure intégration de l'école dans le quartier.

Etat d'avancement : Projet pilote pour les futurs Contrats Ecole. Phase de diagnostic en cours. Introduction de la demande d'approbation au Gouvernement Régional en juin 2017.

29. BOULEVARD SIMON BOLIVAR

Porteur de projet : Bruxelles Mobilité

Programme : Rétrécissement de la voirie et aménagement de deux bandes de bus en site propre avec possibilité de les transformer en sites tram.

Etat d'avancement : Propositions faites dans le CRU

30. ALLEE VERTE / QUAI DE WILLEBROECK

Porteur de projet : Bruxelles Mobilité

Programme : Fermeture d'un tronçon de l'Allée Verte aux voitures et création d'un espace public devant l'école. Report des bus sur le quai de Willebroeck et réaménagement de la voirie.

Etat d'avancement : Projet CRU nécessitant une formalisation par le PAD Maximilien-Vergote

30. bis ALLEE VERTE / QUAI DE WILLEBROECK

Porteur de projet : Bruxelles Mobilité

Programme : : Aménagement de deux bandes de bus sur l'Allée Verte entre la Place des Armateurs et l'Avenue de l'Héliport.

Etat d'avancement : Négociations en cours pour fermer cette partie de l'Allée Verte à la circulation (projet 26). En attendant une décision définitive dans le cadre du PAD Maximilien-Vergote, un aménagement temporaire est prévu dont les plans sont en cours d'élaboration.

31. WATERBUS

Porteur de projet : Brussels by water / Port de Bruxelles

Programme : Aménagement d'un lieu d'amarrage en rive droite sur 100 m de quai en aval de la future passerelle Picard.

Etat d'avancement : Discussions entre le port et Brussels by Water

ANNEXE 2 – PROJETS DANS LE PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION TERRITORIALE

Espace public / Mobilité

1. DEMOLITION PASSERELLE TIR
Porteur de projet : Port de Bruxelles
Programme : Démolition de l'ancienne passerelle donnant accès à l'étage du Centre TIR après réorganisation de celui-ci afin d'assurer un désenclavement du site de Tour et Taxis dans l'axe de la voirie nord-sud traversant le site.
Etat d'avancement :
2. PARC DE LA SENNE
Porteur de projet : Bruxelles Environnement
Programme : Aménagement d'un parc public sur tout le long de l'ancien tracé de la Senne entre l'avenue de l'Héliport jusqu'à la rue des Palais.
Etat d'avancement : Premier tronçon entre l'avenue de l'Héliport et la rue Masui inauguré en 2016. Tronçons suivants en chantier.
3. PARC DE TOUR ET TAXIS
Porteur de projet : Bruxelles Environnement
Programme : Aménagement d'un parc urbain d'échelle régionale (9 ha) dans la continuité du parc L28 depuis le pont du Jubilé jusqu'au futur parc du quai des Matériaux
Etat d'avancement : Partie nord du parc déjà aménagée.
4. RUE DE L'ENTREPÔT ET RUE LEFEVRE
Porteur de projet : Bruxelles Mobilité
Programme : Réaménagement des rues de l'Entrepôt et Lefèvre en lien avec l'aménagement du quartier Tivoli.
Etat d'avancement :

Logement & Projet mixte

5. SITE TOUR ET TAXIS (Zone C)
Porteur de projet : Extensa
Programme : Réaffectation d'une partie du site de Tour et Taxis. Projet mixte : logement, commerces en rdc, équipement (maison médicale assistée). Le PPAS prévoit min. de 80 000 m² de logements ; max. de 7 500 m² équipement, max. de 2 500 m² commerces, max. de 1 500 m² activités productives.
Etat d'avancement : Projet en développement. Demande de PU faite en février 2017 (phase 1 – moitié de la superficie pour les logements, équipements, une partie de surfaces commerciales).
6. KBC
Porteur de projet : Triple Living
Programme : Acquisition d'un îlot de bureaux de la KBC en vue de le démolir et de construire un nouvel ensemble (30 000 m²) de logements le long de l'Avenue du Port, hôtel (5 000 m²), commerces (1 400 m²) (fitness, restaurant, café...)
Etat d'avancement : Auteur de projet sélectionné, projet en cours de conception.
7. NAVEZ
Porteur de projet : CityDev
Programme : Construction d'un ensemble mixte avec 58 à 68 logements sociaux SLRB et 44 logements conventionnés en accession à la propriété.
Etat d'avancement : Acquisition des terrains en cours.

8. LUMIERE DU NORD
Porteur de projet : Fonds du Logement
Programme : Construction passive d'un projet d'habitat intergénérationnel chaussée d'Anvers 413, comprenant 15 appartements dont 2 seront adaptés pour les personnes âgées, un jardin et des locaux collectifs, une antenne pour les gardiens du parc de la Senne et une salle polyvalente (Community Land Trust)
Etat d'avancement : Montage du projet avec les habitants en cours.
9. MASUI 96
Porteur de projet : Régie Foncière de la Ville de Bruxelles
Programme : Construction de 9 logements sociaux passifs.
Etat d'avancement : En chantier
10. MASUI 116-118
Porteur de projet : Régie Foncière de la Ville de Bruxelles
Programme : Construction de 19 logements en alternative à la pleine propriété (Community Land Trust).
Etat d'avancement : En chantier
11. MAISON MEDICALE
Porteur de projet : Commune de Schaerbeek
Programme : Construction d'une maison médicale, d'un espace de consultation ONE pour nourrissons et de 2 à 4 logements sociaux à l'angle des rue Destouvelles et Gaucheret.
Etat d'avancement :
12. ECLUSIER COGGE
Porteur de projet : Ville de Bruxelles
Programme : Construction d'une maison de jeunes, de 3 studios supervisés et de 4 logements de grande taille en location.
Etat d'avancement :
13. BRUXELLES REINE
Porteur de projet : Ville de Bruxelles
Programme : Construction d'une crèche et de 4 logements sociaux complémentaires à la crèche.
Etat d'avancement : En chantier
14. JOLLY 164
Porteur de projet : Renovas
Programme : Construction d'une antenne propreté pour le Service Espaces Verts et Propreté de la commune de Schaerbeek et 1 logement social de 3 chambres.
Etat d'avancement :
15. RUE MEXICO
Porteur de projet : Commune de Molenbeek
Programme : Construction d'un immeuble de logement et d'un espace vert.
Etat d'avancement :
16. QUEEN'S LANE
Porteur de projet : Queen's Lane Properties S.A.
Programme : Construction d'un immeuble de 22 logements avec des commerces au rez-de-chaussée et aménagement d'un espace vert.
Etat d'avancement :

Equipement

17. ECOLE SAINT-MICHEL

Porteur de projet : Kaïros

Programme : Redéveloppement de l'ancienne usine en 2 écoles pour 1200 et 700 élèves, et création de 2 salles de sport indépendantes.

Etat d'avancement : Permis d'urbanisme déposé.

18. ECOLE ULENS

Porteur de projet : GO ! (école) / Commune de Molenbeek (crèche)

Programme : Création d'une école secondaire de 400 élèves et d'une crèche de 48 places.

Etat d'avancement :

19. CENTRE ADMINISTRATIF FLAMAND « HERMAN TEIRLINCK »

Porteur de projet : VAC De Meander nv

Programme : Construction de nouveaux bureaux pour le gouvernement flamand

Etat d'avancement : En chantier

20. PÔLE JOLLY-GAUCHERET

Porteur de projet : Renovas

Programme : Construction d'un équipement mixte comprenant 1 halte d'accueil, 5 nouvelles classes et 1 nouvelle salle de sport pour l'Ecole 8 et 1 salle polyvalente pour le quartier.

Etat d'avancement : Permis d'urbanisme en cours

21. ECOLE ECLUSIER COGGE

Porteur de projet : Ville de Bruxelles

Programme : Extension de l'école maternelle de l'Eclusier Cogge et aménagement d'une salle de sport, d'une salle polyvalente et de bureaux pour les services sociaux. Construction passive.

Etat d'avancement : En chantier

Activité économique

22. ETABLISSEMENT BYRRH

Porteur de projet : CPAS Ville de Bruxelles

Programme : Création d'un pôle d'activités économiques urbaines équipé de 18 ateliers semi-industriels et d'une crèche de 36 places.

Etat d'avancement :

23. VILLAGE DE LA CONSTRUCTION

Porteur de projet : Port de Bruxelles

Programme : Création d'un espace multifonctionnel et modulaire de 7000 m² combinant espaces de stockage, show-rooms et bureaux.

Etat d'avancement : En chantier ?

24. TACT

Porteur de projet : Port de Bruxelles

Programme : Aménagements d'espaces dédiés à des entreprises urbaines sur les terrains adjacents du Centre TIR (Citroën, Brasserie de la Senne, Vizyon Drink, etc.)

Etat d'avancement : Allocation des concessions. Citroën : permis en cours / Brasserie de la Senne : attribution du marché / Vizyon Drink : appel à auteurs de projet.

Ambitions à définir

25. MAISON DU PORT

Porteur de projet : Port de Bruxelles

Programme : Construction d'un entrepôt et d'un parking pour le port de Bruxelles.

Etat d'avancement : Ambition

26. LOMMAT & STEVENS

Porteur de projet : Lommat / Stevens

Programme : Réaménagement des bâtiments de Lommat et Stevens afin de mutualiser certains espaces et de dégager des ouvertures depuis le quartier Masui vers le bassin Vergote.

Etat d'avancement : Réflexion en cours au bMa.

27. CHÂTEAU D'EAU DE TOUR ET TAXIS

Porteur de projet : CPAS de la Ville de Bruxelles

Programme : Restauration du bien et définition d'une nouvelle fonction.

Etat d'avancement : Acquisition du terrain.

28. MAGASIN 4

Porteur de projet :

Programme : équipement culturel.

Etat d'avancement :

29. REAMENAGEMENT DES PASSAGES SOUS VOIES

Porteur de projet :

Programme : Réaménagement des tunnels Thomas, Reine, Palais, Pavillon et Quatrecht

Etat d'avancement : Ambition

30. MASUI

Porteur de projet : CityDev

Programme : Projet de logement à définir sur plusieurs parcelles à proximité du parc de la Senne.

Etat d'avancement : Ambition

31. CENTRE DE TRANSBORDEMENT URBAIN

Porteur de projet : Port de Bruxelles

Programme : Organisation d'une plateforme de transbordement le long du canal en rive gauche du bassin Vergote, de façon à assurer les livraisons par bateau et de les transférer sur des véhicules de distribution urbaine.

Etat d'avancement : Ambition

32. ARRÊT RER A TOUR ET TAXIS

Porteur de projet : SNCB

Programme : Arrêt de RER prévu à la gare de Pannenhuis au nord du site de Tour et Taxis.

Etat d'avancement : Ambition.

33. PASSAGE MASUI

Porteur de projet :

Programme : Aménagement local de la rue Masui afin de relier les deux tronçons du parc de la Senne en toute sécurité.

Etat d'avancement :

ANNEXE 3 – EQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS

Centre sportif et culturel « Pôle Nord »

Le centre « Pôle Nord » est une infrastructure de proximité destinée à faciliter l'organisation d'activités sportives et culturelles. Bâti sur un ancien dépôt de la STIB, le centre aujourd'hui abrite un centre des jeunes et une Maison des enfants. Il offre une salle omnisport, une salle de diffusion culturelle, une salle de polyvalente où des cours de danse et de gymnastique sont régulièrement organisés, une salle de psychomotricité et une salle annexe petite enfance. Le Centre a aussi une cafétéria, mais qui reste sous-exploité pour manque de personnel. Construit en 2006 via les Fonds européens, le centre propose un important éventail d'activités culturelles et sportives pour tous les publics. Les écoles aussi bénéficient de cet espace pour des activités qui ne peuvent pas se faire au sein de leur infrastructure. Le Centre Pôle Nord est en fort lien avec les associations de terrain présentes dans les quartiers. Sa programmation est assez remplie. De ce fait, aujourd'hui le Centre doit refuser certains clubs ou associations qui le sollicitent pour l'organisation des activités. C'est au sein de ce centre que des importantes pièces de théâtre sont nées : « Mémoires », « Histoire des Promesse » et « Djihad ».

La pièce de théâtre « Mémoires » a été réalisée à partir d'un travail de mémoire avec les habitants du quartier portant sur la période allant du début de la Grande Guerre à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Les jeunes se sont intéressés au vécu, aux histoires pour faire un portrait d'habitants de toutes origines et montrer une image singulière de Bruxelles. La pièce a vu une visite royale du roi Philippe en avril 2015 et elle a été jouée aussi au Maroc.

Le centre Pôle Nord est le seul équipement culturel du quartier si l'on considère sa salle culturelle. Les habitants aussi d'autre quartier que le quartier où il se situe utilisent le centre comme espace sportif et culturel.

Maison « Millénaire »

Elle fait partie des 13 maisons des quartiers de la Ville de Bruxelles. Ces équipements offrent aux habitants des espaces polyvalents de proximité où des activités socio-culturelles de formation et de projet à caractère social sont régulièrement organisées. Par exemple, la Maison Millénaire offre de service de proximité tels qu'un salon de coiffure, le repas, la pédicure afin de répondre aux besoins individuels et collectifs des habitants. Chaque jour, des ateliers sont organisés (initiation à l'internet, apprentissage des langues, cuisines collectives). Des activités culturelles sont aussi proposées telles que des cours de peinture, l'artisanat.

Maison des Enfants « Symphonie »

Elle fait partie des 9 Maisons des Enfants ouvertes aux jeunes bruxellois de 6 à 12 ans de la Ville de Bruxelles. Les Maisons des Enfants ont pour mission de faire des enfants des citoyens responsables, épanouis via des activités culturelles sportives et pédagogiques.

Maison des jeunes « l'Avenir »

Née en 1993, la Maison « l'Avenir » est implantée dans le quartier Nord au socle d'un des foyers des complexes Hélicoptère-Anvers. Son action consiste à favoriser un investissement durable et profond des jeunes dans des projets de valorisation et/ou des activités citoyennes. Le centre travaille également dans la prévention et la lutte contre le décrochage scolaire. D'ailleurs, un accueil extrascolaire, une école de devoirs ainsi que des ateliers de remédiations et d'aide scolaire avec des bénévoles sont organisés. Le Centre manque de personnel depuis 5 ans et cela a un impact sur la relation avec les jeunes du quartier. En effet, le conflit avec ces derniers est à l'ordre du jour au point qu'en attendant de plus de personnel, la Maison de jeunes a décidé de travailler seulement avec les enfants.

Centre des jeunes « Loco-Motives »

Le centre « Loco-Motives » de l'absl BRAVVO, situé au Centre Culturel Pôle Nord s'adresse aux jeunes de 12 ans à 18 ans. Ils proposent des activités de soutien scolaire, des ateliers de théâtre, du sport et d'autres activités socio-culturelles. Un des spectacles phares fut « Histoires de Promesse ». Centrée sur la multiplicité culturelle, la pièce interroge la notion d'immigration auprès des jeunes bruxelloises d'origine étrangère. Avec les bénéfices des entrées, les comédiens ont financé un projet d'échange autour de la culture au Maroc. Suite au CQ Masui, le centre des jeunes Loco-Motives s'installera dans des nouveaux locaux.

Union des locataires du Quartier Nord

Elle a comme mission principale celle d'aider les familles qui sont à la recherche d'un logement dans un but d'insertion de ces familles dans la société. L'association peut aussi jouer un rôle de médiateurs entre les locataires et les propriétaires. Le UL est actif également dans les contrats de quartiers et les projets de cohésion sociale visant à améliorer le bien-être des locataires. Ils luttent également contre les logements inoccupés dans le quartier Nord.

Ferme du parc Maximilien

La Ferme Maximilien fut construite en 1987 et inaugurée en 1989. C'est un projet pédagogique et de vivre ensemble via l'organisation d'activités pour les habitants du quartier et en particulière les enfants. Son but est de faire découvrir aux jeunes et adultes du quartier le monde de la ferme. Cet apprentissage de la nature débouche sur une sensibilisation à l'environnement. La ferme fait partie des projets pédagogiques des écoles qui amènent régulièrement les enfants à la découverte des animaux. La Ferme a aussi une vocation sociale et de cohésion sociale au sein du quartier. Elle est ouverte au public de 10h00 à 17h00 et tente de redynamiser les relations humaines du quartier.

Espace de dialogue interculturel

Cet espace centre ses actions sur la cohésion sociale via l'organisation d'activités de soutien scolaire et d'apprentissage pour les adultes (Ecole des devoirs, cours d'alphabétisation, table de conversation, permanence du médiateur social de BRAVVO).

Maison des citoyens – Soleil du Nord (hors PO)

Soleil du Nord est un projet social de proximité qui a été créé à l'origine pour les habitants des quartiers Gaucheret et Aerschot-Progrès. A présent, Soleil du Nord propose à tous les Schaerbeekoïses des réponses à leurs questions d'ordre social et juridique. Soleil du Nord leur facilite également l'accès aux services publics. Chaque habitant y trouvera un accompagnement et une aide pratique sur de nombreux aspects de la vie courante (information sur les différentes législations, une explication de documents). Soleil du Nord intervient aussi pour vous auprès des avocats, locataires, propriétaires, notaires, assistants sociaux, services administratifs. Certaines associations locales s'y réunissent dans les espaces polyvalents.

ANNEXE 4 – PÔLE CULTUREL CITROËN – AMBITION (SAU – MAI, 2017)

Un nouveau pôle culturel majeur pour faire rayonner la Capitale de l'Europe

Dédier un édifice de 35.000 m² à la culture, est-ce encore possible aujourd'hui ?

La Région de Bruxelles-Capitale a décidé de répondre par l'affirmative, avec conviction et avec ambition. Elle va ainsi créer le plus grand musée bruxellois depuis le début du XXe siècle. Parce qu'elle est convaincue que l'émancipation et le vivre ensemble passent, plus que jamais, par la culture ; et parce qu'elle ambitionne de faire de ce nouveau pôle culturel à la fois un levier essentiel du développement d'un territoire urbain en plein renouveau et une vitrine qui fera rayonner la Capitale de l'Europe. Le Pôle Culturel Citroën, c'est une nouvelle ambition au service de tous les Bruxellois, c'est un projet volontariste au service d'un quartier, d'une ville, d'un pays... Ce nouveau pôle culturel majeur, au cœur de Bruxelles, mettra à l'honneur la création bruxelloise, boostera le tourisme culturel et donnera à tous les Bruxellois un lieu de culture ouvert et pédagogique.

En effet, outre les surfaces dédiées aux expositions culturelles, des espaces polyvalents, de détente et d'éducation sont également prévus. Car l'ambition est aussi, et c'est fondamental, de proposer des espaces publics à l'intérieur même du bâtiment, puisqu'il s'agit avant tout de créer un lieu ouvert à toutes et à tous.

En matière d'art moderne et contemporain comme d'architecture, et d'ailleurs de culture en général, Bruxelles ne part pas de zéro, bien au contraire. Fleuron culturel européen, la Région-Capitale abrite de très nombreuses institutions dédiées aux disciplines artistiques les plus diverses. Et elle draine vers elle, outre des publics venus de toute la Belgique et d'au-delà des frontières, des créateurs de tous les horizons, qui sont attirés par le bouillonnement créatif irriguant les quartiers bruxellois et dont les talents réunis contribuent à faire de Bruxelles du un haut lieu culturel.

Pour compléter ce magnifique puzzle, il manque à Bruxelles d'un musée d'art moderne et contemporain ainsi qu'un musée d'architecture. Deux musées qui devront tous deux se montrer à la hauteur, d'une part, de la tradition créative belge, et plus spécifiquement bruxelloise, dans ces domaines ; et, d'autre part, de la qualité des collections, publiques et privées, présentent à Bruxelles et en Belgique.

En effet, si Bruxelles a toujours été à la pointe de la création dans ces deux domaines, cette créativité bruxelloise est, trop souvent, restée relativement anonyme dans sa propre ville. L'ambition du Pôle Culturel Citroën est donc également de davantage mettre Bruxelles à l'honneur. Bruxelles, foyer d'invention, de création, de rêve, d'innovation, de soutien aux artistes..., mérite un tel pôle culturel.

Source : <http://www.poleculturelcitroen.brussels/fr/ambition-0>

