

ETUDE DE DEFINITION
SYNTHÈSE

JANVIER 2018

MAXIMILIEN -
VERGOTE

ETUDE DE DEFINITION MAXIMILIEN-VERGOTE
Synthèse
édition 2018

*Auteur : Bureau bruxellois de la planification
(BBP) situé au 59 rue de Namur, 1000 Bruxelles.*

Etude réalisée par la Direction Connaissance territoriale sous la direction de Gert Nys avec Elsa Coslado, Veronica Pezzuti, chargées de mission, Fanny de Smet, stagiaire; en collaboration avec le Département Stratégie territoriale, sous la direction de Tom Sanders, avec Jan Ackenhausen, chargé de projet.

*Réalisation : janvier 2018
Mise en page: Jonathan Ranwez
Photo de couverture : perspective.brussels*

Cadre : synthèse issue de l'étude de définition réalisée dans le cadre de l'élaboration du PAD Maximilien-Vergote; le rapport complet est disponible sur demande.

Destinataires : tout public

*Coordinatrices: Elsa Coslado et Veronica Pezzuti
sous la direction de Gert Nys*

*Contacts :
ecoslado@perspective.brussels
vpezzuti@perspective.brussels*

INTRODUCTION

*DIFFÉRENTS PLANS ET UNE AMBITION FORTE : LE CANAL
COMME AXE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN*

*DES QUARTIERS EN RECHERCHE DE CONTINUITÉ URBAINE :
QUELLES NOUVELLES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENT*

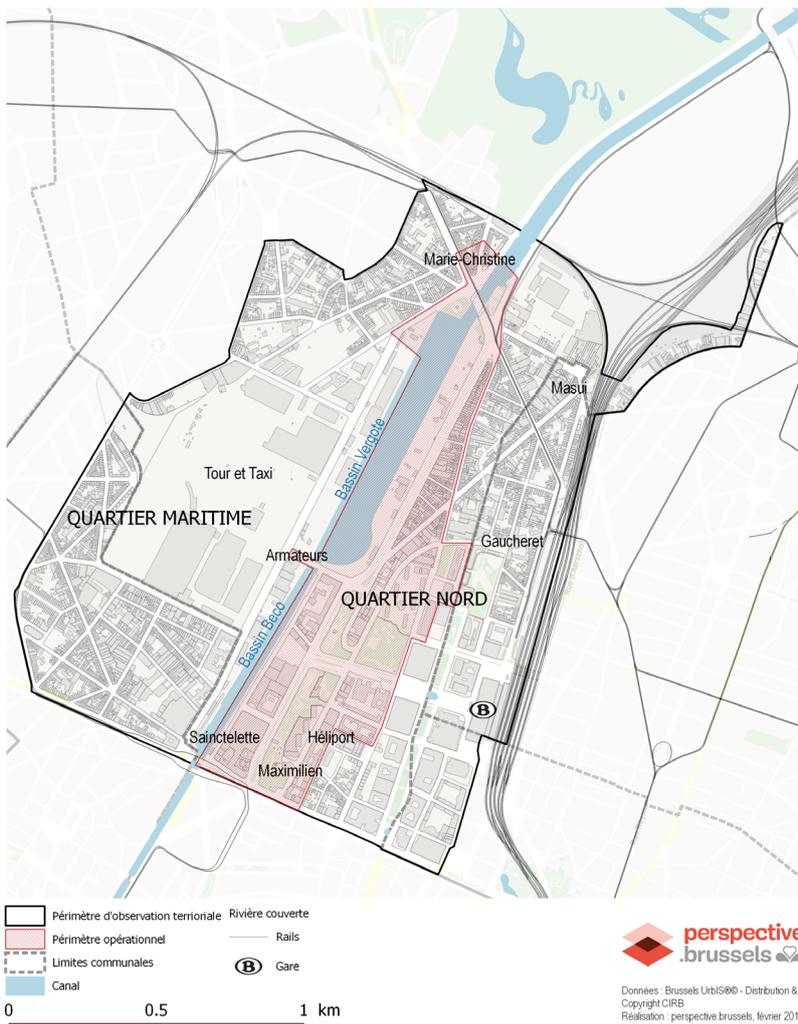
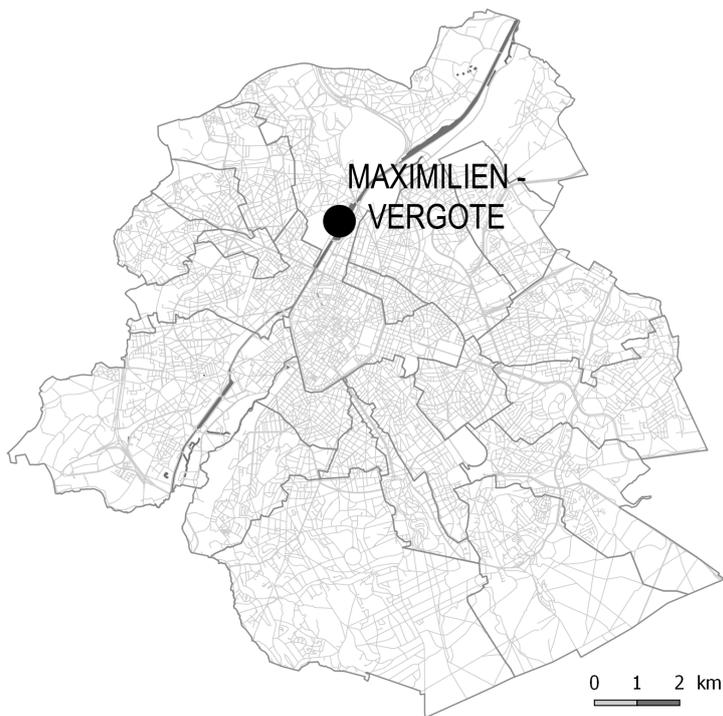
DIVERSITÉ CULTURELLE ET FRAGILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE IMMOBILIÈRE

*UN TISSU ÉCONOMIQUE VARIÉ MAIS PAS TOUJOURS AU
SERVICE DES HABITANTS*

*UNE MOBILITÉ AISÉE UNIQUEMENT POUR LES VOITURES ET
LES TRAVAILLEURS?*

5 GRANDS ENJEUX



INTRODUCTION

< LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

perspective.brussels, 2017

Le présent document présente succinctement l'étude de définition Maximilien-Vergote. Il synthétise une étude approfondie du territoire et identifie sur cette base les enjeux de son développement. Cette analyse a pour but d'alimenter la création d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD), document de planification qui définit la vision stratégique, transversale et opérationnelle qui fait suite aux décisions gouvernementales prises dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Rénovation Urbaine «Citraën-Vergote» (CRU n°1). La zone étudiée dans ce diagnostic territorial se situe autour des bassins Béco et Vergote et s'étend sur 300ha. Toutefois, le périmètre opérationnel, directement concerné par le PAD ne couvre que 71ha situés essentiellement sur la rive droite du Canal, sur le territoire de la ville de Bruxelles.

Soulevant à la fois les problématiques et le potentiel du territoire, l'étude de définition est avant tout destinée aux professionnels qui vont concevoir le PAD Maximilien-Vergote.

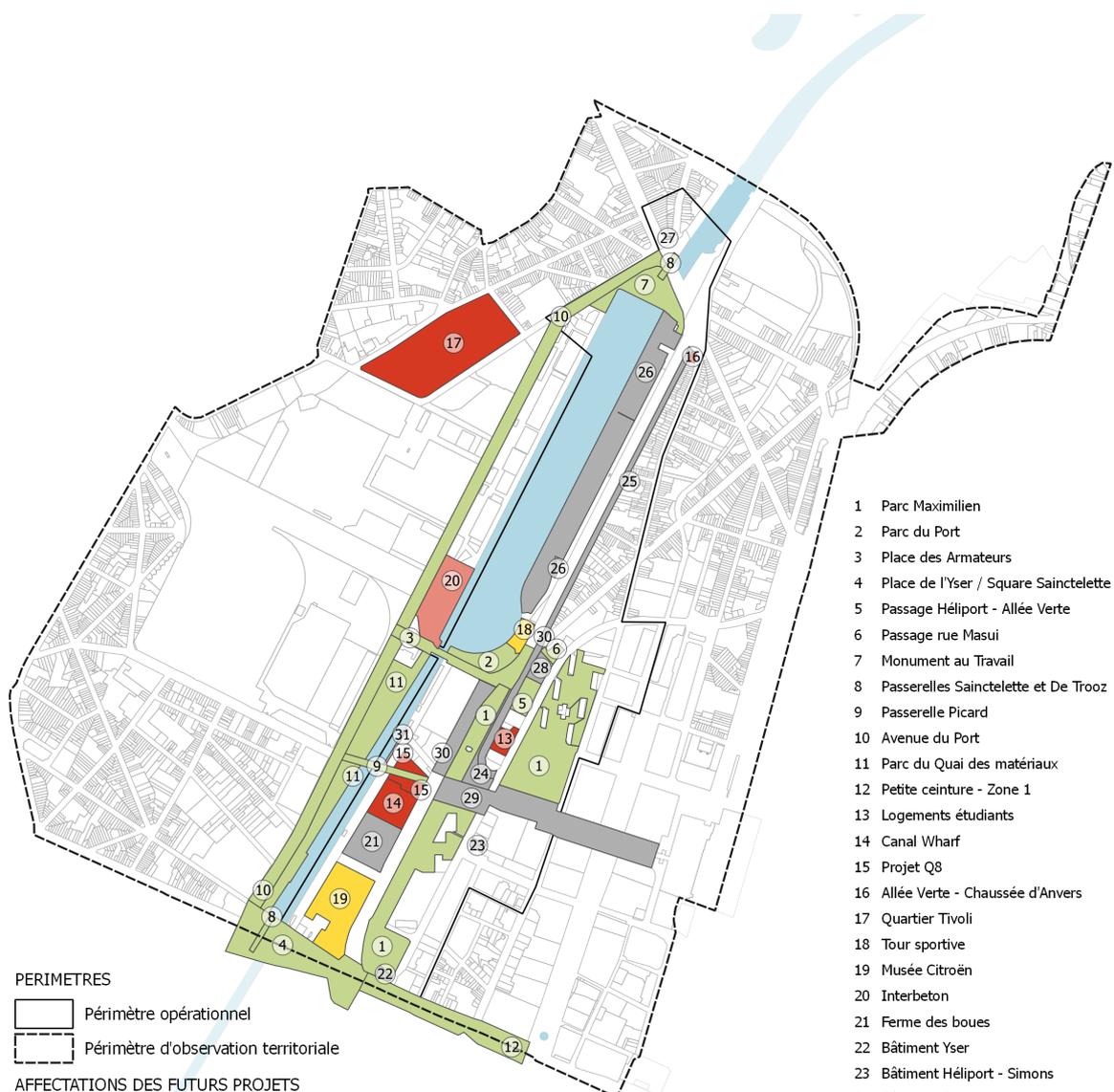
Le périmètre d'observation territoriale (POT) fait l'objet d'une dynamique de transformation intense. Cette zone présente un grand potentiel de développement socio-économique. Son emplacement stratégique, à mi-chemin entre le centre-ville bruxellois et l'avant-port en fait un potentiel secteur clé dans les domaines de la logistique et de la construction, notamment.

La vocation portuaire et logistique du territoire 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 qu'accueillera le futur musée d'Arts moderne et contemporain : le Musée Citroën. C'est au confluent de ces deux fonctions que nous trouvons un des défis majeurs de la zone : trouver un équilibre entre fonctions urbaines, dans le respect des besoins de

< LOCALISATION DES PÉRIMÈTRES

perspective.brussels, 2017

PAD Maximilien-Vergote - PROJETS



- 1 Parc Maximilien
- 2 Parc du Port
- 3 Place des Armateurs
- 4 Place de l'Yser / Square Saintelette
- 5 Passage Hélicopt - Allée Verte
- 6 Passage rue Masui
- 7 Monument au Travail
- 8 Passerelles Saintelette et De Trooz
- 9 Passerelle Picard
- 10 Avenue du Port
- 11 Parc du Quai des matériaux
- 12 Petite ceinture - Zone 1
- 13 Logements étudiants
- 14 Canal Wharf
- 15 Projet Q8
- 16 Allée Verte - Chaussée d'Anvers
- 17 Quartier Tivoli
- 18 Tour sportive
- 19 Musée Citroën
- 20 Interbeton
- 21 Ferme des boues
- 22 Bâtiment Yser
- 23 Bâtiment Hélicopt - Simons
- 24 Bâtiment Bolivar
- 25 Allée Verte 63
- 26 Quai des Armateurs
- 27 Avenue de la Reine 237
- 28 Ecole Klavertje Vier
- 29 Boulevard Simon Bolivar
- 30 Allée Verte - Quai de Willebroeck
- 31 Waterbus

PERIMETRES

Périmètre opérationnel
 Périmètre d'observation territoriale

AFFECTATIONS DES FUTURS PROJETS

- Espace public / Mobilité
- Logement / Projet mixte
- Equipement
- Activité économique
- Ambition à définir

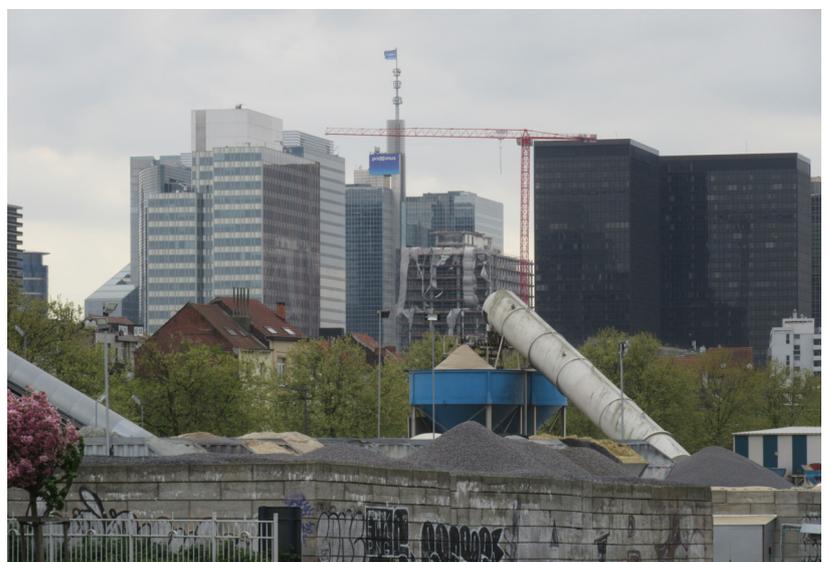


Données : Brussels UrbIS©© - Distribution & Copyright CIRB
 Réalisation : perspective.brussels, avril 2017

Les aménagements urbains devront prendre en compte le respect des habitants qui l'occupent actuellement. Comme exposé plus haut, il s'agit d'une population fragile d'un point de vue socio-économique mais très riche du point de vue de la diversité culturelle. En effet, depuis le déclin économique du quartier déclenché par le Plan Manhattan, des populations en difficultés et des vagues d'immigrés trouvent dans ces quartiers des réseaux essentiels à leur vie quotidienne. Parallèlement, les nouveaux projets immobiliers amènent une population plus aisée qui cohabite parfois difficilement avec les plus démunis. Au vu de ces éléments, il semble important que le projet urbain veille à l'intégration de cette population hétérogène en offrant des espaces de qualité mais aussi en veillant à la mise en place de politiques sociales et culturelles adéquates. Notons aussi un besoin important en création d'emplois, particulièrement pour les jeunes et les personnes peu éduquées.

Ensuite, il semble primordial d'inscrire le périmètre dans une logique paysagère forte en continuité avec les aménagements du centre-ville et de Tour et Taxis, dans le but de renforcer les liens entre les quartiers habités et les grandes formes urbaines. Aussi, toujours dans l'optique de renforcer la cohérence entre les quartiers, il importe d'anticiper et d'encadrer les transformations du territoire et de préciser les programmes d'équipements d'intérêt collectif. Entre autres, le PAD devra aussi répondre aux besoins en matière de logements, d'équipements, d'emplois et de vacances commerciales et économiques mais aussi en perfectionnant la gestion des nuisances et de l'environnement.

Dernièrement, il est important de préciser les orientations qualitatives pour les espaces publics et leur articulation avec les espaces de statut différent (privés ou semi-privés). Tous ces changements doivent s'inscrire dans un processus d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement des habitants et usagers du territoire, en prenant en compte les possibilités d'expansion économique, le respect de l'environnement et l'amélioration du vivre-ensemble.



DIFFÉRENTS PLANS ET UNE AMBITION FORTE : LE CANAL COMME AXE DU DÉVELOPPEMENT UR- BAIN

< PLAN CANAL – ZONES D'IN- TERVENTION POSSIBLE SUR LES SITES PILOTES BASSINS BÉCO ET VERGOTE

Chemetoff, 2015

< PARC L28

perspective.brussels, 2017

< NÉGOCIANT EN MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION SUR LES RIVES DU CANAL

perspective.brussels, 2016

Le territoire Maximilien-Vergote fait l'objet de nombreux plans et règlements visant à cadrer et orienter son évolution. De ces différents plans ressort l'ambition claire de la Région de Bruxelles-Capitale de faire du Canal un axe de développement urbain, social et économique prioritaire. Parmi les initiatives mises en place, le Plan Canal est certainement la plus déterminante : il pose des défis en terme d'espaces public et il encourage la mixité des fonctions et la place des activités économiques dans le tissu urbain. Le Canal, avec ses quartiers, apparaît pour la première fois en tant que grand réserve foncière régionale et indique un territoire continu, expression future de l'action publique. Parallèlement, la vision stratégique du périmètre est aussi guidée par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD). Ces deux plans sont complétés par deux autres outils urbanistiques: le Masterplan du Port et le schéma directeur de Tour & Taxis.

Ces plans, bien qu'ayant chacun leurs spécificités, poursuivent plusieurs objectifs communs, notamment :

- promouvoir la mixité des fonctions résidentielles, récréatives, culturelles et économiques ;
- renforcer et maintenir le Canal comme axe économique régional et métropolitain; reconnaissance du Canal en tant que grande réserve foncière régionale ;
- renforcer les lignes de transports en commun et les aménagements pour les modes actifs;
- renforcer l'identité des quartiers ;
- favoriser la continuité entre les espaces urbains.

Le Programme régional d'économie circulaire (PREC) est égale-



ment un document de référence : il précise explicitement, dans les zones stratégiques (élaborées par perspective et dont le Canal fait partie), l'apparition d'une économie circulaire.

< BÂTIMENT INDUSTRIEL DANS LE QUARTIER MASUI

perspective.brussels, 2017

Notons aussi sur le territoire un grand nombre de projets de logements et de projets mixtes mêlant logements et équipements. Une partie d'entre eux sont issus du CRU n°1 «Citrën-Vergote».

DES QUARTIERS EN QUÊTE DE CONTINUITÉ URBAINE : QUELLES NOUVELLES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENT ?

La zone présente de nombreuses possibilités en terme d'aménagements paysagers. En effet, le bassin Vergote offre une vue imprenable sur le quartier Nord et sur le Canal tandis que le bassin Béco ouvre des perspectives sur le centre-ville et Tour et Taxis. Le site dispose d'un patrimoine remarquable lié à l'histoire industrielle de Belgique. Les changements liés au déménagement de la famille royale, à l'arrivée du chemin de fer, à la création du pôle administratif, à l'organisation des expositions universelles de 1935 et 1958, ... ont laissé une empreinte forte, visible tant au niveau de la morphologie du territoire que de la richesse patrimoniale. En effet, on ne compte pas moins de huit monuments classés ou en sauvegarde dont le Pont Bockstael ou encore la Ferme des Boues, œuvre de l'architecte Henri Van Dievoet.

< VUE SUR LE QUARTIER MANHATTAN DEPUIS LE PARC DE TOUR&TAXIS

perspective.brussels, 2017

Concernant la morphologie, largement analysée dans le cadre du CRU1 par les bureaux Citytools et Paola Viganò, le territoire Maximilien-Vergote se caractérise par la présence à la fois de grandes et diverses figures urbaines (bassin Vergote, bassin Béco, Tour et Taxi, le site Citroën, les dalles Heliport) et de plusieurs quartiers (Nord, Masui, Marie Christine et Maritime). Ces figures ont peu de lien entre elles et avec les quartiers avoisinants. Ces derniers apparaissent en tant qu'espaces résiduels : les infrastructures routières, ferroviaires, le Canal, le tracé de la Senne, constituent localement des bar-

< ATELIER DE MENUISERIE, QUARTIER DE L'ECOLE ALFRED VERWEE À MASUI

perspective.brussels, 2017

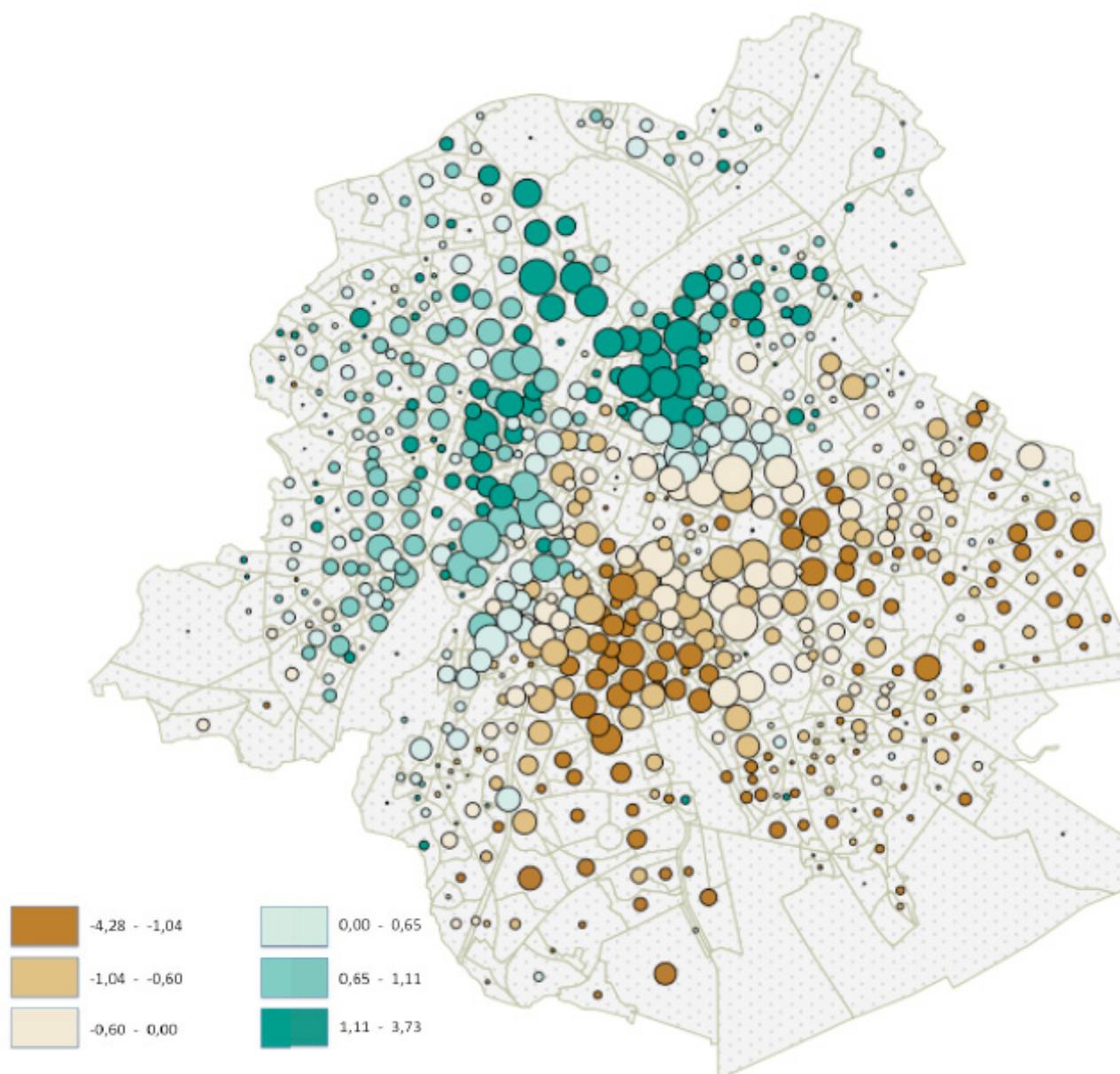


Figure 33 : Cartographie de la première composante (Source : RN – Extraction et Traitement : CBAI-UCL)

rières. En effet, ces éléments structurant empêchent la connexion entre ces figures et les quartiers. Il en résulte une certaine asymétrie (fonctionnelle et de densité de projets). Le Canal en tant que figure remarquable de la métropole est peu mis en valeur.

Ainsi, les enjeux principaux du PAD sont de relever le défi de la continuité urbaine en reliant les différentes figures et quartiers entre eux, de donner un accès plaisant au paysage du Canal et de tour et Taxis ainsi que d'y accueillir le futur pôle Citroën. En effet, celui-ci serait un levier essentiel pour connecter le centre-ville aux Bassins.

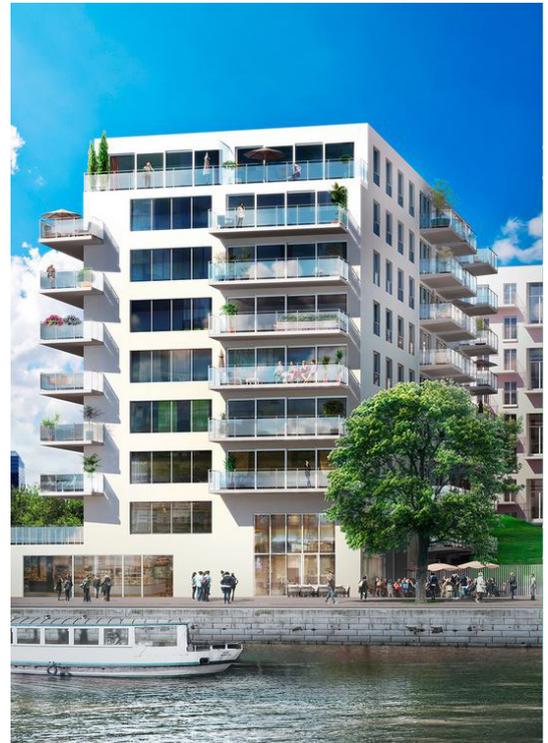
DIVERSITÉ CULTURELLE ET FRAGILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

**< CARTOGRAPHIE DE LA
"PREMIÈRE COMPOSANTE" DE NA-
TIONALITES ETRANGERES: BULGA-
RIE, POLOGNE, AFRIQUE DU NORD
ET SUBSAHARIENNE, TURQUIE
CBAI, 2015**

Le quartier a connu plusieurs grands changements durant le 20ème siècle. Le tournant socio-économique majeur découle directement des aménagements liés au Plan Manhattan. Le plan prévoyait, à la base, la démolition intégrale du Quartier Nord, jugé irrécupérable, et la construction de 70 immeubles tours sur l'ancien héliport. Malgré l'opposition des habitants, les expropriations débutent en 1968 et en 1973 débute la construction du WTC. La crise économique des années 1970 entrave beaucoup le projet initial et un projet plus réduit, qui correspond à l'actuel Quartier Nord, est alors envisagé.

L'exode de la population couplé au déclin économique entraine une moins-value immobilière et l'apparition d'une population d'immigrés économiques à la recherche de logements bons marchés. Vers la fin des années 1980, le climat économique redevient plus favorable et la ville commence à réinvestir dans le quartier avec notamment l'aménagement du Parc Maximilien et l'élaboration du contrat de quartier « Nord ».

En raison des loyers bas pratiqués, le territoire est peu à peu devenu un point d'entrée à Bruxelles pour de nombreuses familles d'immigrés et aujourd'hui il continue à jouer un rôle de territoire d'accueil pour les primo-arrivants. Le quartier Nord est particulièrement con-



< HELIPOINT***perspective.brussels, 2017***

cerné par ce phénomène : 65% de la population est née à l'étranger, ce qui indique une immigration très récente. Bruxelles est une ville très cosmopolite et la part d'étrangers dans la population totale est en moyenne de 33,12%¹. Cependant, la zone étudiée présente quelques particularités par rapport aux moyennes régionales. En effet, on constate une proportion relativement faible de personnes originaires des pays de l'Europe des 15 ainsi qu'une surreprésentation des personnes originaires d'Afrique, d'Afrique subsaharienne et de Turquie. A ces populations s'ajoutent également une proportion importante de personnes venant des nouveaux états membres de l'U.E. et des pays de l'Est.

< PROJET CANAL WHARF***<http://www.canalwharf.be>, 2017***

Dans le périmètre, plus de 80% de la population active occupée est salariée comme c'est le cas dans l'ensemble de la Région. Cependant, le taux de chômage est supérieur à la moyenne régionale : il peut atteindre les 30% dans certains quartiers et ce sont particulièrement les jeunes qui sont touchés. En outre, le revenu moyen est aussi plus bas que la moyenne régionale de 18 941€, et peut descendre jusqu'à 14 000€ par endroit. Il s'agit donc de revenus très faibles.

Les difficultés économiques et les problèmes de cohabitation entre les communautés, aux mœurs parfois très différentes, peuvent avoir un impact sur le terrain. On constate en effet un certain repli communautaire associé à une territorialisation de l'espace. En conséquence, la population de ces quartiers est très peu mobile. Les espaces publics extérieurs sont très variablement occupés et deviennent des lieux évités par certains. Ainsi, ces éléments peuvent provoquer un relatif sentiment d'insécurité.

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE IMMOBILIÈRE**< ENTREE DE LA FERME MAXIMILIEN*****perspective.brussels, 2017***

La situation immobilière est assez typique du croissant pauvre avec un nombre élevé de petits logements et de logements moyens mais avec très peu de grands logements (plus de 6 pièces). Le prix du

¹ Source : Monitoring des quartiers, IBSA

EVOLUTION DU PARC IMMOBILIER PRODUCTIF 2011-2015



0 0.5 1 km

perspective
.brussels

Source: UrbIS 2016, Observatoire des Activités Productives 2016, IGEAT-ULB



**< EVOLUTION DU PARC IMMOBILIER
PRODUCTIF BRUXELLOIS 2011-2015**

**Observatoires des activités productives,
2012 ; Strale, 2016**

loyer moyen, de 532€ à 617€, est aussi plus bas que la moyenne régionale². Malgré ces caractéristiques, le marché immobilier y est très dynamique et de nombreux projets, privés ou publics, y voient régulièrement le jour. Ces projets s'adressent en grande partie à des personnes relativement aisées à aisées. En conséquence, le risque que les prix de l'immobilier augmentent est bien réel, ce qui impacterait les populations les moins favorisées. Or, l'un des enjeux du PAD est de prévoir l'intégration urbaine des populations les plus démunies. Dans ce cadre, notons que les pouvoirs publics actifs sur le territoire portent 10 projets de logements expérimentaux surtout en terme de mixité de fonctions. Malgré cela, l'offre pour les populations les plus précarisées reste à développer davantage, bien que le territoire possède déjà plusieurs complexes de logements sociaux. C'est pourquoi l'investissement public dans le logement social, locatif ou acquisitif, pourrait être une alternative afin d'atténuer le phénomène de gentrification.

**< CHANTIER DU VILLAGE DE LA
CONSTRUCTION**

perspective.brussels, 2017

L'état général des bâtisses comprenant des logements, évalué d'après l'observation des façades avant, varie de moyen à médiocre. Ces observations semblent se confirmer à la vue du nombre importants de logements interdits à la location par l'Inspection régionale du Logement. Notons cependant un élan d'actions de rénovation dans de nombreuses bâtisses du quartier Ribaucourt.

< CENTRE SPORTIF ET CULTUREL PÔLE NORD

perspective.brussels, 2017

2 Source : Monitoring des quartiers



UN TISSU ÉCONOMIQUE VARIÉ MAIS PAS TOUJOURS AU SERVICE DES HABITANTS

< EXEMPLE DE MIXITÉ DE FONCTIONS, QUARTIER MARITIME (MOLENBEEK)

perspective.brussels, 2017

Plusieurs types de commerces coexistent dans le périmètre observé. On retrouve ainsi des commerces supra-locaux, de haut standing et de proximité. Les commerces d'entretien, de réparation et de ventes de voiture sont très bien représentés. Cependant, les nuisances occasionnées par ces commerces rendent la cohabitation avec les habitants, les commerçants et les chalands quelque peu difficile. Au sein du quartier Masui, les commerces liés à la construction et à l'équipement de la maison sont bien représentés. Dans ce même quartier, quelques cafés communautaires, essentiellement fréquentés par des hommes, sont présents. Dans le quartier Manhattan, l'on observe plusieurs établissements liés à l'alimentation ou à l'horeca, principalement destinés au personnel administratif des alentours.

< ÉCOLE KLAVIERTJE 4

pta, contrat école, 2017

Concernant les activités productives, elles se maintiennent dans le territoire, alors que de manière générale, elles ont tendance à se déplacer en périphérie. Une partie de ces activités risquent pourtant de disparaître car elles se trouvent en zone de mixité ou d'habitation (où la fonction du logement remplace de manière générale la fonction productive). Dès lors, le maintien de ces activités et leur cohabitation avec les autres fonctions présentes sont primordiaux. Le tissu économique du territoire se caractérise aussi par un certain nombre de bâtiments vides, ce qui constitue une opportunité pour donner vie à de nouvelles activités productives dans les quartiers, répondant ainsi à la mixité de fonctions souhaitée par les pouvoirs publics.

< LE QUARTIER NORD, UNE SOURCE D'EMPLOI

perspective.brussels, 2017

Au sein du territoire, on constate la présence discrète d'équipements socio-culturels. Les quelques organismes présents poursuivent surtout des objectifs de vivre ensemble, de citoyenneté, de lutte contre le radicalisme et de lutte contre le décrochage scolaire. Étant donné le profil socio-économique des habitants, l'offre semble correspon-



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

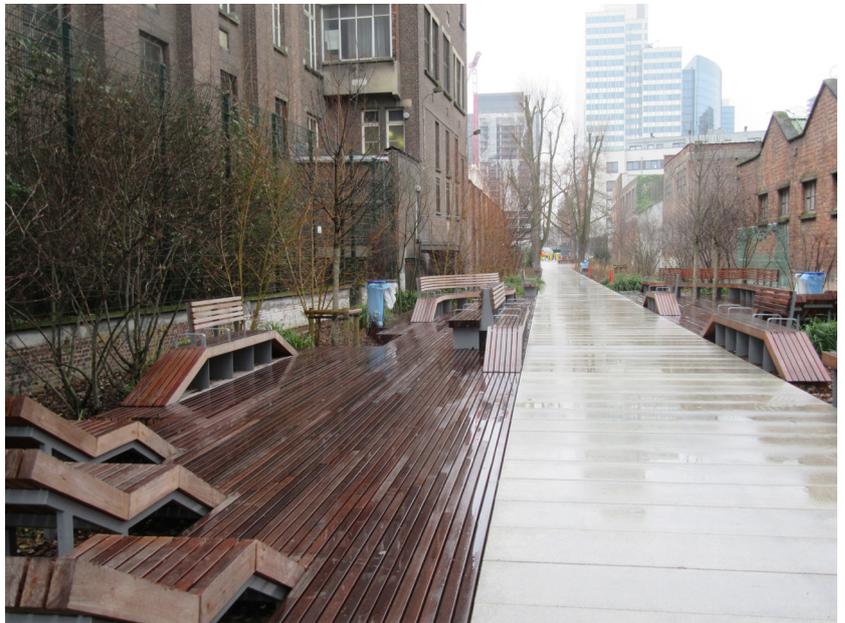
dre à la demande. Cependant, les acteurs de terrains rencontrés déplorent un manque de ressources humaines surtout en termes d'animateurs. Notons aussi que ces équipements ont la particularité d'être particulièrement discrets car ils sont peu visibles depuis la rue et dès lors, les événements qui s'y déroulent n'ont que peu de résonance. Alors que les équipements sportifs indoor sont relativement présents, avec notamment le Centre sportif et culturel Pôle Nord, on peut regretter l'absence de piscine. Cependant, ce manque est caractéristique du nord de la zone centrale de la Région. Mentionnons également l'absence de ludothèque et de bibliothèque. En effet, les plus proches sont situées à plus de deux kilomètres de la zone et de l'autre côté du Canal.

< RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

perspective.brussels, 2017

Dans la zone Maximilien, l'offre en équipements est plus riche mais dans la pratique, ils sont peu utilisés par les habitants du quartier. Les acteurs de terrains expliquent cela par un manque de ressources humaines et par le fait que les événements ne correspondraient pas aux moyens et aux mœurs des habitants des quartiers concernés. En terme d'équipements scolaires, on observe un grand déficit de places dans l'enseignement fondamental. Malgré les nombreux projets de création de places, il semble que l'offre sera toujours insuffisante à l'horizon 2025. Aussi, la fédération Wallonie-Bruxelles a fait savoir à la Facilitatrice école qu'elle rencontrait des problèmes de sous-effectif avec l'Athénée Royal Alfred Verwee. L'école Klaviertje 4 fait actuellement l'objet d'un contrat école en vue d'améliorer son intégration au quartier.

Enfin, on trouve de nombreux équipements d'économie sociale d'aide à l'emploi. Entre autres, ces équipements proposent des services d'insertion socioprofessionnelle, des CPAS et des centres de formation professionnelle. Malgré l'offre généreuse, les acteurs rencontrés émettent un constat relativement amer. Il s'avère que les demandeurs d'emploi ne savent pas toujours à qui s'adresser. Les différentes missions des institutions ne sont pas toujours claires à leurs yeux comme à ceux des employeurs. De plus, le feuilleté insti-



tutionnel et le manque de moyens des professionnels compliquent le dialogue et la coopération entre les différentes structures.

MOBILITÉ AISÉE UNIQUEMENT POUR LES VOITURES ET LES TRAVAILLEURS ?

< TRAFIC DE CAMIONS SUR L'AVENUE DU PORT

perspective.brussels, 2017

Le constat général en matière de mobilité est très mitigé. Disposant d'une bonne accessibilité par le nord depuis le ring, le territoire est très impacté par les nuisances générées par la circulation. Parallèlement au trafic, le stationnement pose aussi problème. Néanmoins, il est à noter que 395 nouveaux projets de places de parking sont prévus au sein du territoire observé et que 275 de ces projets ont déjà obtenu un permis d'urbanisme.

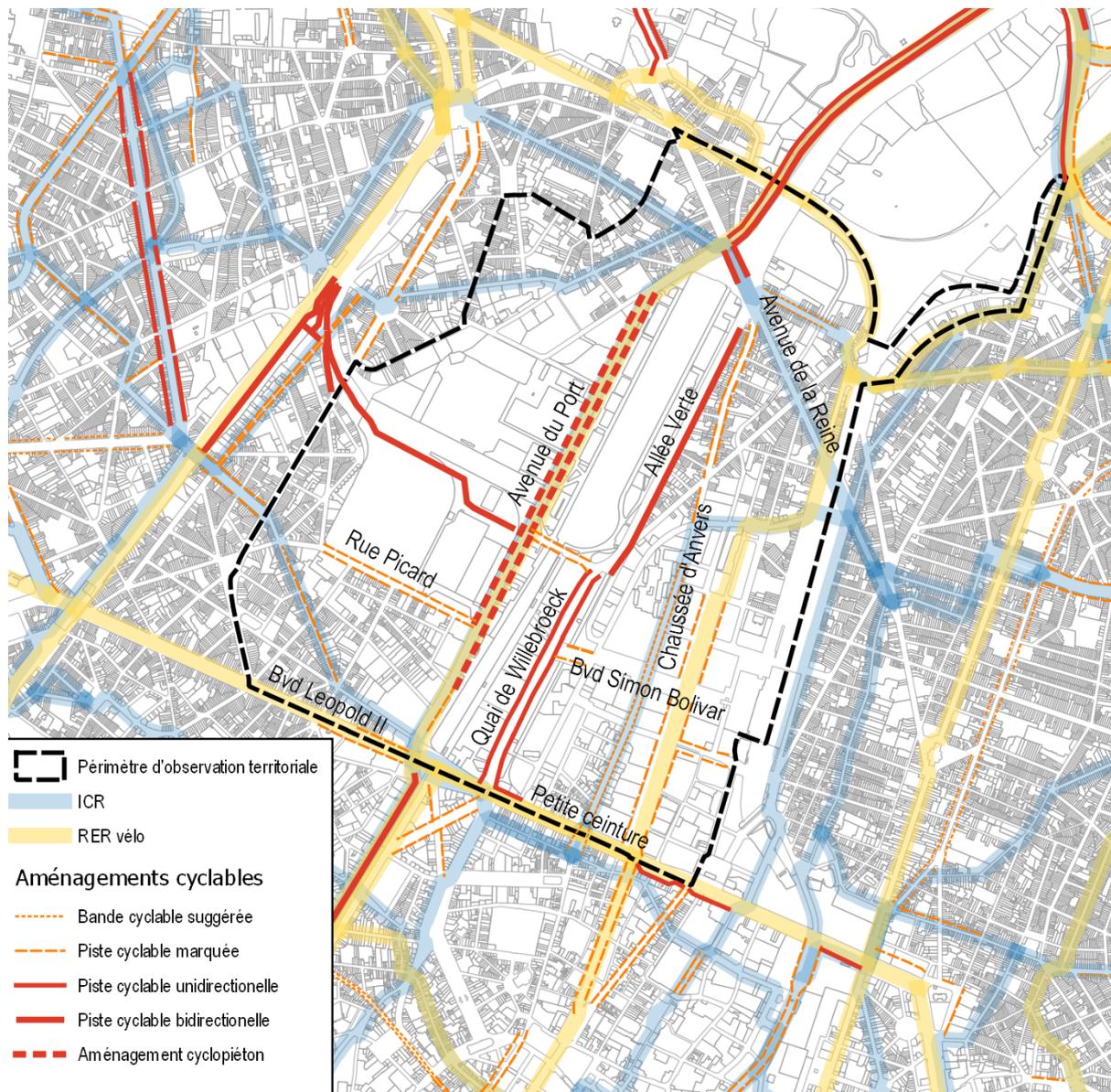
< PARC DE LA SENNE – TRONÇON TERMINÉ

perspective.brussels, 2017

Outre la pression automobile, le périmètre subit une forte pression liée au transport de marchandises. Effectivement, les activités économiques liées au port tout proche génèrent un important flux de poids lourds. A l'intérieur du quartier Masui, le trafic de poids lourd est moins important. Toutefois, on observe un grand nombre de camionnettes de livraisons. Ces camions et camionnettes sont responsables d'un réel problème de stationnement en voirie. Notons tout de même que le transport maritime minimise beaucoup le nombre de camions devant traverser la zone. Sans cela, Bruxelles devrait absorber plus de 700 000 camions supplémentaires par an. Au niveau des transports en commun, le périmètre est entouré de quelques lignes de métro, tram et train et quelques lignes de bus le traversent. La gare du Nord, deuxième plus grande gare de la Région, se situe à proximité immédiate du périmètre. La gare de Tour et Taxis (Pannenhuis) a été remise en service en 2015. Bien qu'à l'heure actuelle il s'agisse d'une gare secondaire, elle révèle un grand potentiel étant donné sa proximité immédiate du site de Tour et Taxis qui est devenu un lieu d'événements et de bureaux appelé à se densifier encore davantage et où les projets de logements sont destinés à se multiplier.

< PROJET DU PARC DU QUAI DES MATÉRIAUX

GS-ESF, 2016



0 0.5 1 km

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

Malgré la bonne desserte en transport en commun, le territoire Maximilien-Vergote manque de lignes au sein de la maille urbaine. Les lignes de transport se limitent aux frontières du POT et elles ne permettent pas de franchir les grandes figures urbaines et les quartiers. Quant aux modes actifs, les aménagements cyclables et piétons sont de qualité sur les axes principaux de part et d'autre du Canal et vers le site de Tour et Taxis. Par contre, ils sont de qualité aléatoire au sein de la maille du périmètre.

Concernant les espaces verts, notons la présence de parcs fragmentés, manquant de continuité. Ils sont par contre très utilisés. La réalisation du maillage vert va permettre de relier les différents espaces verts et parcs en conférant au territoire plus d'espace de qualité, ce qui permettra de compenser le manque criant des jardins en intérieur d'îlot. Néanmoins, notons que le territoire présente de nombreux talus ouverts aux abords des chemins de fer et des friches semi-ouvertes.

< RÉSEAU CYCLABLE

perspective.brussels, 2017

5 GRANDS ENJEUX

Les grands enjeux et recommandations définis par l'étude de Perspective 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 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.

