

The background of the cover is a photograph of a cityscape, likely Brussels, showing a mix of modern glass skyscrapers and traditional European-style buildings with red-tiled roofs. A large, semi-transparent orange triangle is overlaid on the bottom left and bottom center of the image, creating a diagonal split between the modern skyline and the older residential area.

TERRITOIRE NORD

Diagnostic et dynamiques actuelles

OCTOBRE 2021

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRÉAMBULE	2
2.	MÉTHODE	4
3.	PLANNING	6
4.	DIAGNOSTIC	7
4.1.	ÉVOLUTION ET MORPHOLOGIE	7
4.1.1.	<i>HISTOIRE URBAINE</i>	7
4.1.2.	<i>PAYSAGE</i>	12
4.1.3.	<i>TISSUS ET MAILLAGES URBAINS</i>	13
4.1.4.	<i>ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE</i>	30
4.1.5.	<i>PATRIMOINE</i>	41
4.1.6.	<i>SITUATION PLANOLOGIQUE REGLEMENTAIRE</i>	44
4.2.	USAGES ET USAGERS	49
4.2.1.	<i>POPULATIONS</i>	49
4.2.2.	<i>MOBILITÉS</i>	51
4.2.3.	<i>LOGEMENT</i>	56
4.2.4.	<i>ÉQUIPEMENTS DE COHÉSION SOCIALE</i>	58
4.2.5.	<i>ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET EMPLOI</i>	67
5.	DYNAMIQUES ACTUELLES	76
5.1.	PLANS STRATÉGIQUES	79
5.2.	INITIATIVES DU SECTEUR PUBLIC	101
5.3.	INITIATIVES DU SECTEUR PRIVÉ	109
5.4.	INITIATIVES DU MONDE ACADÉMIQUE	110
5.5.	INITIATIVES CITOYENNES	112
5.6.	REGARDS CITOYENS	114

COLOPHON

Auteur

perspective.brussels
rue de Namur, 59 – 1000 Bruxelles

Dépôt légal D/2021/14.054/33

Date de réalisation

octobre 2021

1. PRÉAMBULE

perspective.brussels a été chargé en juin 2018 par le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) de développer une vision partagée pour le Territoire Nord, une des zones stratégiques du Plan régional de développement durable (PRDD).

Le temps écoulé depuis a été mis à profit pour participer aux nombreux débats sur l'avenir du quartier Nord et des quartiers proches portés par les acteurs publics, associatifs, académiques et privés ainsi que pour prendre connaissance de la multitude des initiatives qui prennent place sur ce territoire.

Depuis 2020, suite à ce travail préparatoire et pour aller vers une vision partagée, perspective.brussels a réalisé un diagnostic concerté, construit collectivement avec les administrations régionales et communales (communes de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek et Ville de Bruxelles) et avec la population. Ce diagnostic prend en compte les opportunités et défis identifiés dans les plans et programmes régionaux et communaux. Le présent document en fait état.

Fort de ce diagnostic, la suite du processus est déjà en cours et vise l'identification des enjeux du territoire, l'établissement des grands éléments de vision, de stratégies et outils spécifiques à mettre en œuvre à l'avenir. Cette partie fera l'objet d'une seconde publication.

Le périmètre pris en considération pour cette étude reprend le « quartier Nord » au sens large, c'est-à-dire le quartier Nord et tous les quartiers proches. Pour éviter toute confusion avec le quartier Nord au sens du Monitoring des quartiers, c'est le vocable Territoire Nord (TN) qui a été choisi pour cette étude. Le périmètre du TN reprend les quartiers Nord et Brabant du Monitoring des quartiers ainsi que les secteurs statistiques suivants : A3MJ, A2MJ, A10, A12, A13, A14, A18, A40, A43, A44, A421, A612, A811, A822, D62, D64, D600, D610, D631 et D672.

Le Territoire Nord est délimité par les grands axes suivants : la petite ceinture, l'avenue du Port, l'avenue de la Reine et la rue Royale. Ce faisant, il s'inscrit dans trois communes : Bruxelles, Schaerbeek et Saint-Josse-Ten-Noode. Le choix de ce périmètre vient de la volonté de mieux appréhender le quartier Nord dans ses relations aux quartiers qui le bordent : Brabant, St-Lazare, Saint-Roch, Masui, Gaucheret et Yser.

Ce territoire s'étend sur un peu plus de 250 ha pour une population de 36.690 habitants et grosso modo 30.000 usagers et usagères par jour.

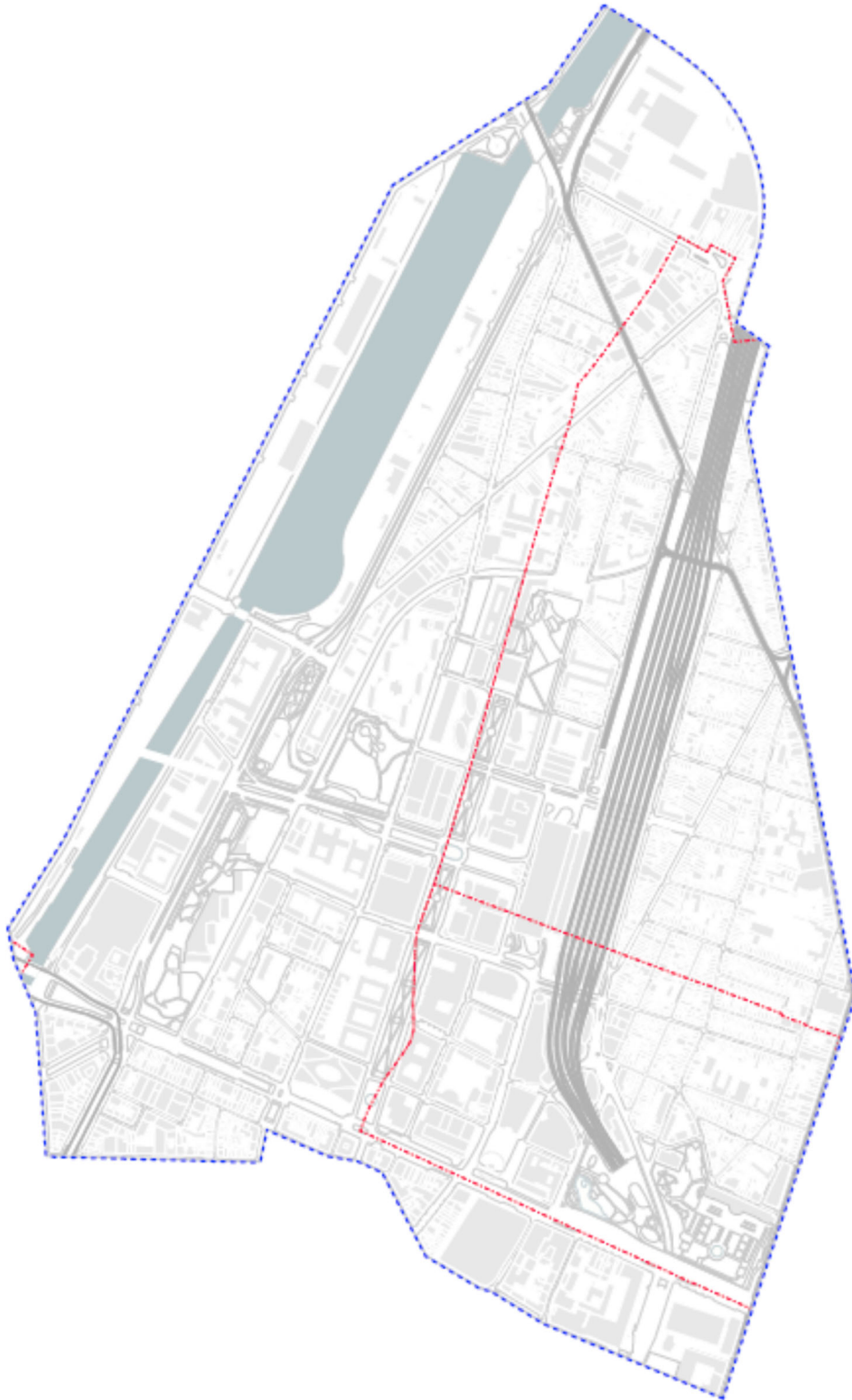


Figure 1. Périmètre du Territoire Nord (Source : perspective.brussels)

2. MÉTHODE

La particularité de l'approche choisie par perspective.brussels pour le Territoire Nord réside dans le fait de d'abord établir un diagnostic et une vision partagés dont la mise en œuvre des stratégies et outils identifiés ne viendra que dans un second temps. Cette approche n'est donc, à ce stade, pas contrainte par les limitations d'un format prédéfini. En résulte que le champ d'étude de la vision peut prendre en compte un large éventail de considérations et que les modalités de mise en œuvre de cette vision peuvent prendre des formes multiples avec des moyens d'action qui vont du court terme au long terme, de l'incitatif au réglementaire en passant par l'opérationnel.

S'agissant d'une démarche collective, il est envisagé que les différentes initiatives issues de cette vision puissent être portées par les différents acteurs qui y auront contribué, qu'il s'agisse des pouvoirs publics communaux ou régionaux, des associations et de la société civile, du monde académique ou du secteur privé. La complexité du territoire considéré et du jeu d'acteurs en présence impliquera des chevauchements entre les différentes étapes identifiées ci-dessous.

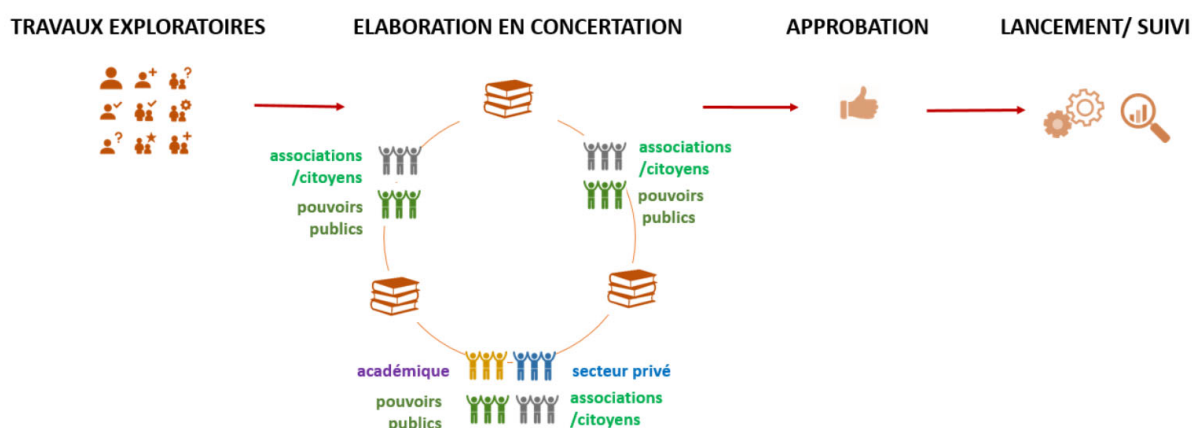


Figure 2. Étapes du processus (Source : perspective.brussels)

Dans ses travaux préparatoires, perspective.brussels a contribué à l'intense foisonnement de réflexions sur quartier Nord et les quartiers proches par l'organisation d'un certain nombre d'initiatives, telles que :

- > le séminaire 'North district, next step ?' du 18 juin 2018 (24^eWTC, grand public), organisé par LabNorth, bouwmeester maître architecte (BMA) et perspective.brussels ;
- > la session d'information Perspective.lab du 2 juillet 2019 (administrations régionales et communales, chaires universitaires) organisée par perspective.brussels ;
- > le 'Rapport d'étape quartier Nord' mis en ligne le 3 août 2019 (diagnostic et premiers éléments de vision) réalisé par perspective.brussels ;
- > les ateliers basés sur les principes de la 'Foundational Economy' en octobre 2019 (administrations régionales et communales), organisés par perspective.brussels ;
- > les différents ateliers, notamment participatifs, réalisés dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote » (PAD MAX) et des Contrats de rénovation urbaine « Citroën-Vergote » (CRU 1) et « Brabant Nord – Saint-Lazare » (CRU 2) de 2018 à aujourd'hui.

La phase d'élaboration et de concertation du diagnostic et de la vision partagée requiert une gouvernance exemplaire. C'est la raison pour laquelle la stratégie suivante est proposée :

- > consolidation avec les communes des enjeux généraux identifiés dans les plans stratégiques (PRDD, PCD, Rapport d'étape et études récentes) sur base de leurs diagnostics respectifs ;
- > concertation avec des associations et citoyens et citoyennes sur base des enjeux généraux et de leurs diagnostics ;
- > consolidation des enjeux particuliers et des moyens de mise en œuvre avec les pouvoirs publics régionaux et acteurs académiques ;
- > consultation des acteurs du secteur privé sur base des enjeux généraux et spécifiques identifiés ;
- > synthèse des enjeux généraux et spécifiques dans une 'Vision partagée' et identification des stratégies et outils à mettre en œuvre ;
- > concertation avec les associations et citoyens et citoyennes sur base de la vision et des stratégies et outils à mettre en œuvre ;
- > approbation de la 'Vision partagée' et obtention du mandat pour les moyens de mise en œuvre par les pouvoirs politiques (Gouvernement et Collèges) ;
- > lancement des différents chantiers de mise en œuvre de la vision partagée ;
- > évaluation, suivi et adaptation éventuelle des initiatives.

Plus en détail, la concertation avec des associations et citoyens et citoyennes est prévue en deux temps. Une consultation sur le diagnostic s'est tenue fin 2020 et une seconde sur la vision et les stratégies et outils est prévue fin 2021.

La consultation sur le diagnostic a pris la forme d'une enquête en ligne. Elle a rassemblé 941 réponses d'habitants et habitantes, usagers et usagères du Territoire Nord, sur diverses thématiques urbaines et sociétales. Dans un souci de diffusion de ces opinions et de leur véritable prise en compte dans l'élaboration de la vision partagée pour ce territoire, les résultats de cette enquête ont été utilisés pour renforcer, mettre en question ou éclairer les autres aspects de ce diagnostic. L'opinion publique est considérée à parts égales avec les enquêtes statistiques, la lecture morphologique et les visions des acteurs publiques. En ce sens, ce diagnostic se veut un état des lieux transversal le plus représentatif possible de ce morceau du territoire régional. Pour consulter la synthèse de cette enquête en ligne, voir 5.6 « Regards citoyens ».

Le territoire étant, par essence, en constante évolution, ce diagnostic ne peut être le reflet que du moment de sa rédaction, qui s'échelonne de début 2020 à mi-2021. En tant qu'outil indispensable à l'élaboration de la vision et des stratégies pour ce territoire en mutation rapide, nous nous réservons l'opportunité de le faire évoluer encore en cours de processus.

3. PLANNING

Les réflexions ont débuté en 2019, le travail d'élaboration est en cours depuis 2020 et le printemps 2022 marquera la fin du processus d'élaboration de la vision partagée et son approbation par l'autorité régionale.

C'est alors que pourra commencer la mise en œuvre des stratégies et outils spécifiques qui seront identifiés.

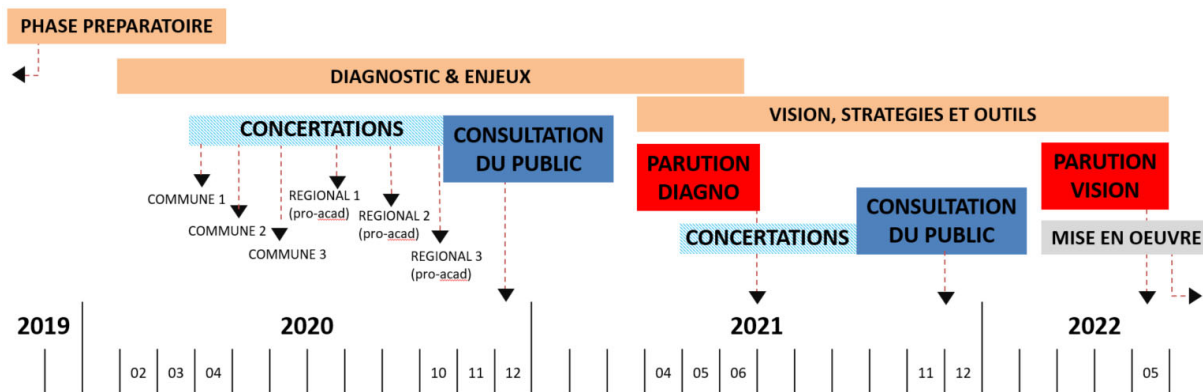


Figure 3. Planning (Source : perspective.brussels)

4. DIAGNOSTIC

4.1. ÉVOLUTION ET MORPHOLOGIE

4.1.1. HISTOIRE URBAINE

Époque préindustrielle

Marécageuse et inondable, la zone au nord des fortifications de la Ville de Bruxelles n'est pas occupée. La chaussée d'Anvers menant à Laeken traverse un paysage de prairie marécageuse de part et d'autre de la Senne. Les communes proches de Laeken et Schaerbeek prennent place sur la base des contreforts de la vallée de la Senne.

Le canal de Willebroek, l'un des plus anciens canaux navigables d'Europe, fut inauguré en 1561 après une décennie de travaux sous Marie de Hongrie, alors gouvernante des Pays-Bas. L'autorisation de Philippe le Bon, son père, en 1436 fut longtemps freinée par la ville de Malines, qui bénéficiait de la taxation du trafic fluvial sur la Senne. Long de 28km, le Canal de Willebroek reliait les bassins Sainte-Catherine à Bruxelles au Rupel à Willebroek et permettait d'éviter la Senne capricieuse.

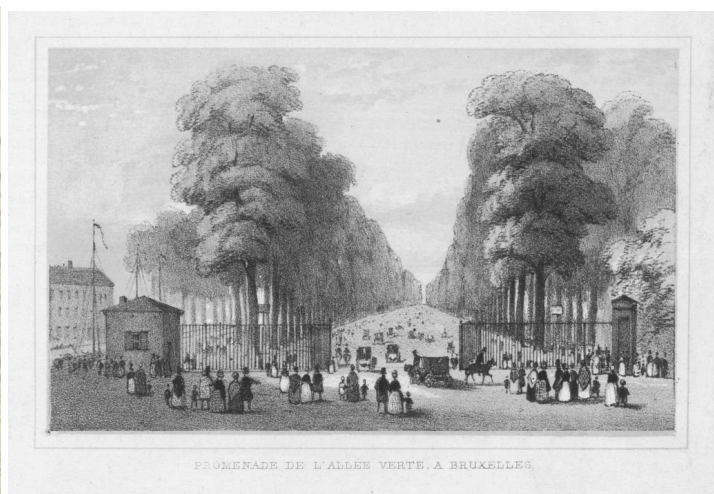


Figure 4. Carte des provinces des Pays-Bas, 1706-1712 / Gravure de l'allée Verte, 1825

L'allée Verte est aménagée en 1704 sur les chemins de halage de la rive est du canal par de généreuses plantations d'arbres. Elle est reliée à Bruxelles par la Porte de Laeken et ses fortifications bastionnées, et devient alors un lieu privilégié de promenade mondaine. Elle dessert en carrosse de nombreux établissements de délasserment et les contre-allées piétonnes, ombragées, sont des lieux d'apparat ou de cérémonies d'accueil de visiteurs de marque.

Industrialisation

Jusqu'au 19e, le paysage reste structuré par quelques rangées d'arbres marquant la limite entre la prairie inondable et des parcelles agricoles le long des routes reliant Bruxelles à la commune de Schaerbeek, là où le relief commence à s'élever au-dessus de la vallée de la Senne.

En 1835, en raison des activités ferroviaires liées à la station de Bruxelles-Allée-Verte, construite en 1925 en bordure du canal de Vilvoorde et reliant Bruxelles à Malines, le nord de Bruxelles s'urbanise, attirant principalement une population de travailleurs. Les industries se développent le long du canal.

L'arrivée de la Gare du jardin Botanique à la porte de Cologne en 1841, sur l'actuelle place Rogier, reprend le trafic de voyageurs de la gare Allée-Verte, dévolue au trafic de marchandises. Le chemin de fer instaure une séparation des deux quartiers, est et ouest.



Figure 5. Carte Ferraris, 1777 / Carte Vandermaelen, 1846-1854

En 1854, les glacis des fortifications ont été remplacés par un tracé viaire urbain à partir de la porte de Laeken et de part et d'autre de la chaussée de Laeken, porte de Cologne et porte de Schaerbeek. Le démantèlement des remparts et la construction du boulevard reliant la Gare du Midi à la Gare du Nord et les travaux de voutement de la Senne dans les quartiers centraux à la fin des années 1860 qui repousse les petites industries dépendant de l'eau vers la périphérie, accélèrent l'urbanisation extramuros.

L'ouverture de la gare de Tour & Taxis en 1907 entraîne la fermeture de la gare de l'allée-Verte.

Vellités de modernité

Dès 1930, Victor Bourgeois propose, à l'occasion du 3e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) qui se déroule à Bruxelles sous son égide sur le thème « Méthodes rationnelles pour la construction des groupements d'habitations », de moderniser ce quartier nord qu'il nomme « Nouveau Bruxelles ».

Ce projet, fidèle aux préceptes de la ville radieuse corbuséenne et à ceux de la « rationalité », réorganise le nord de la ville. Il est proposé de déplacer la gare centrale au nord-ouest du pentagone, au croisement de deux autoroutes urbaines (nord-sud le long du canal et est-ouest et de créer une nouvelle « Gare Internationale » et aéroport à la jonction ferroviaire dans le prolongement de la rue des Palais depuis le square de Trooz.

Le nouveau quartier, large de 750m et long de 2km, parallèle au lit de la Senne et composé de barres orientées est-ouest, met en place la séparation piétons et automobiles à l'aide de passerelles suspendues. Commerces, administrations et logements sont répartis verticalement dans les hautes barres, contrairement au zonage urbain corbuséen.

La réalisation de ce projet suppose la démolition de quartiers parmi les plus densément peuplés de Bruxelles. Il préfigure les projets des décennies suivantes, dont le Plan Manhattan. Malgré ces réflexions qui durent près de 30 ans, les opérations ne débutent véritablement qu'à la fin des années 60.

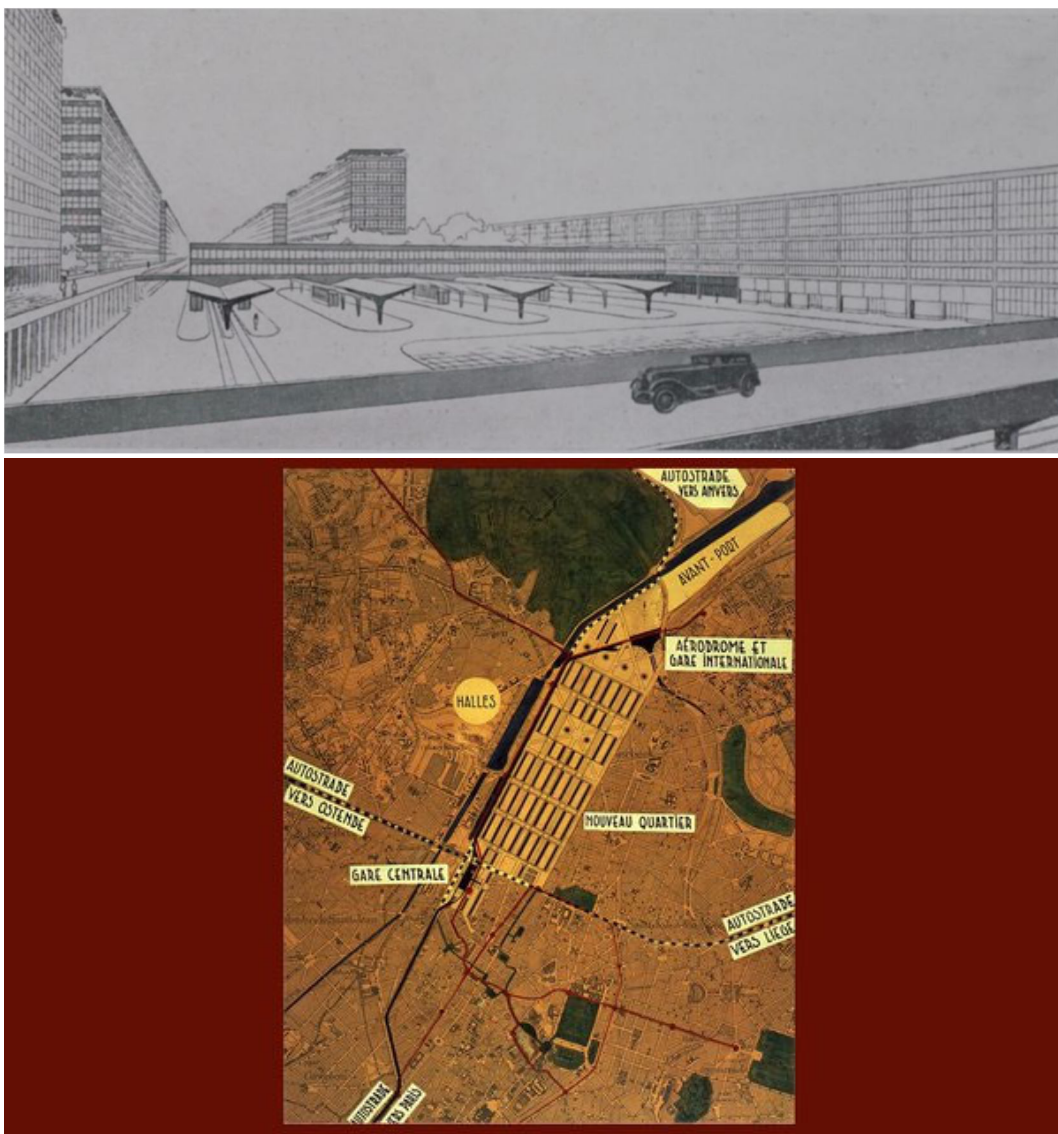


Figure 6. Projet de « Nouveau Bruxelles », quartier nord, 1930 / Plan d'implantation. Architecte Victor Bourgeois (1897-1962) (Source : Coll. AAM/ Fondation CIVA Stichting)

Au début des années 30, l'allée Verte est réaménagée en vue de l'exposition universelle de 1935, qui a lieu sur le plateau du Heysel. Elle devient un vaste boulevard automobile.

En 1947, la gare de l'allée Verte est démolie et son emprise élargie afin de donner place à une autoroute urbaine et le tracé du chemin de fer est surélevé de manière à minimiser son impact sur le quartier, désormais marqué par de grandes ruptures urbaines.

En 1948, le Gouvernement belge prend la décision d'accueillir à Bruxelles la première Exposition Universelle d'après-guerre qui, en raison de la guerre de Corée (1950-53), est repoussée à 1958.

En 1952, la gare du Nord est déplacée vers son emplacement actuel, au même moment où la jonction Nord-Midi en fait une gare de passage. En 1954, l'ancienne gare Bruxelles-Allée-Verte est remplacée par l'héliport de la Sabena Bruxelles-Allée-Verte, agrandi en 1958 à l'occasion de l'exposition universelle, puis fermé définitivement en 1966 après une baisse d'activité importante, et devenu depuis le parc Maximilien.



Figure 7. Vue aérienne 1930-35 / Vue aérienne 1961

Les années 1960 signent le retour d'un vaste projet de modernisation du quartier, notamment suite à la création de la CEE et Euratom et à la décision de conserver à Bruxelles le Parlement Européen. Depuis la fin de la guerre, l'ambition de transformer cette zone en quartier des affaires est reprise par les promoteurs Paul Vanden Boeynants et Charles De Pauw, qui souhaitent créer un « World Trade Centre ».

En 1964, les architectes du Groupe Structure proposent un projet de démolition de 53ha de tissu urbain populaire jugé vétuste bien que très dynamique et populaire. Il s'agit d'un projet de nouveau quartier à partir duquel Bruxelles pourrait rayonner vers l'Europe et vers le monde grâce à son système d'infrastructures routières et ferroviaires et héliport.

En 1967, le projet « Manhattan », approuvé par arrêté royal, prévoit la construction de 80 tours de 28 étages reliées par des passerelles et jardins suspendus à 13m au-dessus du sol. Le pouvoir public est chargé de libérer le terrain pour cause d'utilité publique.

Crise économique/relance

Toutefois, la crise des années 1970 comme les revendications des comités de quartier et manifestations freinent le chantier. Seules 4 tours sont construites, et elles peinent à trouver acquéreur. Les vastes démolitions ont délocalisé près de 15000 habitants, et pourtant le quartier reste en friche pendant quasiment une décennie en raison des démolitions anticipées.

Les barres de logement du Foyer Laekenois sont érigées entre 1974 et 1978 dans le but de reloger une partie des familles déplacées.



Figure 8 : Vue aérienne 1977 / Vue aérienne 1987

La relance des opérations dans ce quartier à la suite de la crise économique relève d'abord des autorités publiques. La Ville de Bruxelles rénove en 1986 le quartier Harmonie, au sud-ouest du quartier Nord. 171 logements sont planifiés, ainsi que l'aménagement d'espaces publics et la rénovation de l'Eglise Saint-Roch.

La création de la Région bruxelloise en 1989 permet à ce quartier de faire l'objet d'une nouvelle attention et d'une volonté de redynamisation. Dans les années 1990, un PPAS, un contrat de quartier, de nouveaux équipements (école, centre sportif Pôle Nord, centres culturels, maisons de quartier, maisons de jeunes) et l'ouverture du parc Maximilien poursuivent la dynamique. Plusieurs tours administratives de la Région flamande sont construites.

Pour l'histoire récente, consulter le chapitre 5 « Dynamiques actuelles ». Pour plus de détails sur la structure paysagère, consulter le chapitre 4.1.2 « Paysages ».

SYNTHÈSE HISTORIQUE :

L'extension de la Ville de Bruxelles au nord de ses remparts le long du fond de vallée agricole et marécageux est marqué par son caractère industriel, guidé par les axes de circulation historiques suivant une logique nord-sud (chaussée, Senne, canal). Progressivement, les grandes infrastructures et projets de développement issus de la modernité ont généré une interruption des maillages est-ouest, résultant en un territoire hétéroclite et morcelé.

4.1.2. PAYSAGE

Le paysage du Territoire Nord est marqué par la vallée de la Senne rejointe au nord du TN par celles du Maelbeek et du Molenbeek. Le lit historique de la Senne le traverse du sud au nord (boulevard Albert II-parc de la Senne) et constitue avec le parc Maximilien, l'allée Verte et le parc Gaucheret, l'un des principaux maillages verts existants.

Le parcours de la Senne a été dévié au cours de la fin du XIX^{ème} siècle et emprunte aujourd'hui un pertuis souterrain sous la petite ceinture (rive droite du canal), la place Saintelette, le parc Maximilien (le long du quai de Willebroeck) et l'allée Verte.

Le versant est qui présente une déclivité importante est surmonté par le tracé Royal qui longe la crête de la vallée pour ensuite plonger vers le fond de vallée via l'avenue de la Reine. Cette topographie crée des vues plongeantes depuis les quartiers de Brabant et Saint-Lazare vers le quartier Manhattan ainsi que des repères urbains particuliers comme l'église Royale Sainte-Marie.

Le versant ouest présente une pente plus faible et culmine au droit du Zavelenberg et du Scheutbos. La basilique de Koekelberg constitue le repère urbain majeur de ce versant. La coulée verte de Tour & Taxis, principal espace vert à l'ouest du Territoire Nord, a été initialement conçue par le paysagiste Michel Desvigne en tant que vallée (caractéristique courante des parcs bruxellois) artificielle d'un affluent imaginé de la Senne. Notons également les travaux entrepris par la commune de Molenbeek pour verduriser et rendre accessible au public le lit de la petite Senne sur la rive gauche du canal.

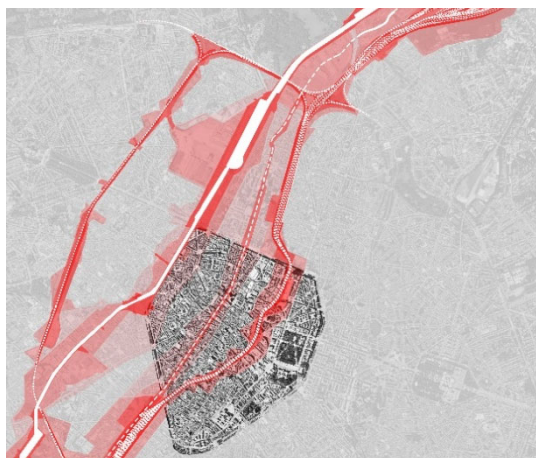


Figure 9. Principales structures urbaines (voies ferrées et canal) + lit original de la Senne

Pour les nombreux projets en cours, se référer au chapitre 5 « Dynamiques actuelles », et pour les grandes lignes de force du Plan de Qualité Paysagère (BKP) du Plan Canal, voire le chapitre 5.1 « Plans stratégiques ».

Pour plus de détails sur les manifestations de cette structure paysagère, consulter le paragraphe « Maillages vert et bleu » dans le chapitre 4.1.4 « Environnement et développement durable ». Pour en comprendre les usages et affectations, consulter le paragraphe « Espaces publics et parcs ».

SYNTHÈSE PAYSAGE :

Le paysage du TN est caractérisé par la vallée de la Senne et les deux lignes de crête que sont le tracé Royal à l'est et le Scheutbos et le Zavelenberg à l'ouest (hors périmètre) qui épousent un axe nord-sud. Cette topographie de vallée crée des vues depuis le quartier dense du Brabant vers le fond de vallée caractérisé par une silhouette urbaine d'immeubles élevés (quartier Manhattan).

4.1.3. TISSUS ET MAILLAGES URBAINS

Le Territoire Nord est caractérisé par plusieurs types de tissus urbains de natures très contrastées, parfois juxtaposés, parfois séparés les uns des autres par des barrières urbaines. Ces ruptures sont notamment liées aux éléments de mobilité (ferroviaire, fluvial et autoroutes urbaines) qui impliquent de nombreux passages sous-voies ainsi que de larges chaussées difficiles à franchir, mais sont également attribuables à l'imperméabilité de nombreux îlots de grande taille, surtout lorsque les rez-de-chaussée sont inactivés. Les différents tissus sont traversés par des axes structurants qui les relient au reste de la ville et caractérisent le TN comme un morceau de ville aux rôles multiples et aux identités distinctes, tantôt locales, tantôt supra-locales et tantôt métropolitaines.

Une analyse fine des tissus urbains du Territoire Nord a conduit à l'identification de différents sous-quartiers basée sur des critères d'homogénéité morphologique, de limites géographiques et de particularités locales. Les neuf sous-quartiers retenus sont les quartiers :

Manhattan, Saint Roch, Rogier-Progrès, Masui-Gaucheret, bassin Béco, bassin Vergote, Brabant-St Lazare-Botanique, Parc Maximilien Sud et Nord.

Les projets en cours et les tendances à l'œuvre sont abordés dans le chapitre 5 « Dynamiques actuelles ».

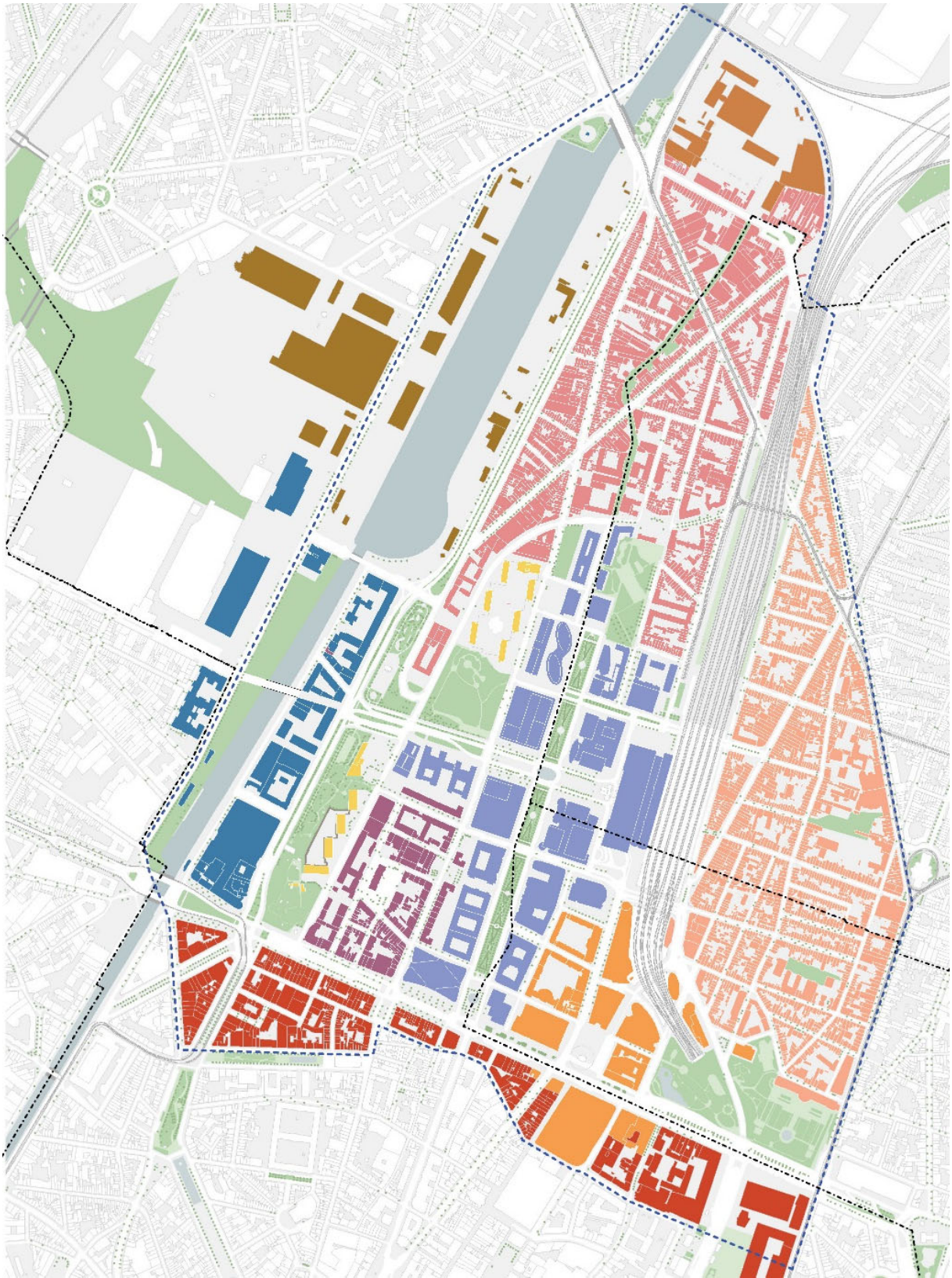


Figure 10. Sous-ensembles urbains au sein du Territoire Nord (Source : perspective.brussels)

Quartier Manhattan

Situé au centre des quartiers décrits ci-dessous et ayant le potentiel d'influer sur chacun d'eux, se trouve le quartier Manhattan dont la conception a été guidée par le modèle urbain moderniste du CIAM où densification verticale, zoning fonctionnel, séparation des flux et larges perspectives étaient censés créer un cadre de vie nouveau pour l'épanouissement de l'« Homme Moderne ».

La figure centrale de ce nouveau quartier est la croix formée par l'axe nord-sud du boulevard Roi Albert II qui s'inscrit dans le prolongement du boulevard Emile Jacqmain et par l'axe est-ouest du boulevard Simon Bolivar qui s'ouvre à l'est sur la gare du Nord et à l'ouest sur le site de Tour & Taxis. Cette figure est actuellement exclusivement affectée aux bureaux. L'implantation des tours sur socle WTC I, II & III, North Galaxy et Pléiades aux quatre angles de ce croisement démontre son importance dans la composition originale du Plan Manhattan.

L'adressage des immeubles de bureau sur ces axes principaux, leur mono-fonctionnalité, l'implantation des accès logistiques sur les rues secondaires et le caractère généralement aveugle des socles, contribuent à l'absence d'animation, voire à un sentiment d'insécurité du quartier.

Axe Roi Albert II (N-S)

Initialement conçu comme autoroute urbaine (60m de large) pour relier le quartier au reste du pays, l'aménagement actuel du boulevard ne date que de 1997 et est réalisé par l'architecte paysagiste Jacques Wirtz. La perspective majestueuse ne sera achevée qu'en 2009 avec la construction de la tour Zenith (30.000m²), les bâtiments au nord de l'axe Bolivar étant les derniers à être construits. Le rôle métropolitain majeur de l'axe est souligné par un aménagement strict agrémenté d'œuvres d'art et qui favorise lisibilité et continuité (tronçon habituel du parcours des manifestations à Bruxelles). Par contre, l'absence d'aires de jeu et de fonctions de support à la vie urbaine y rendent le séjour improbable.

Notons enfin que le tronçon nord (au-delà du boulevard Simon Bolivar) connaît un trafic plus faible que le tronçon sud. Il se prête dès lors mieux à l'intégration d'autres usages que le trafic automobile.

Axe Simon Bolivar (E-O)

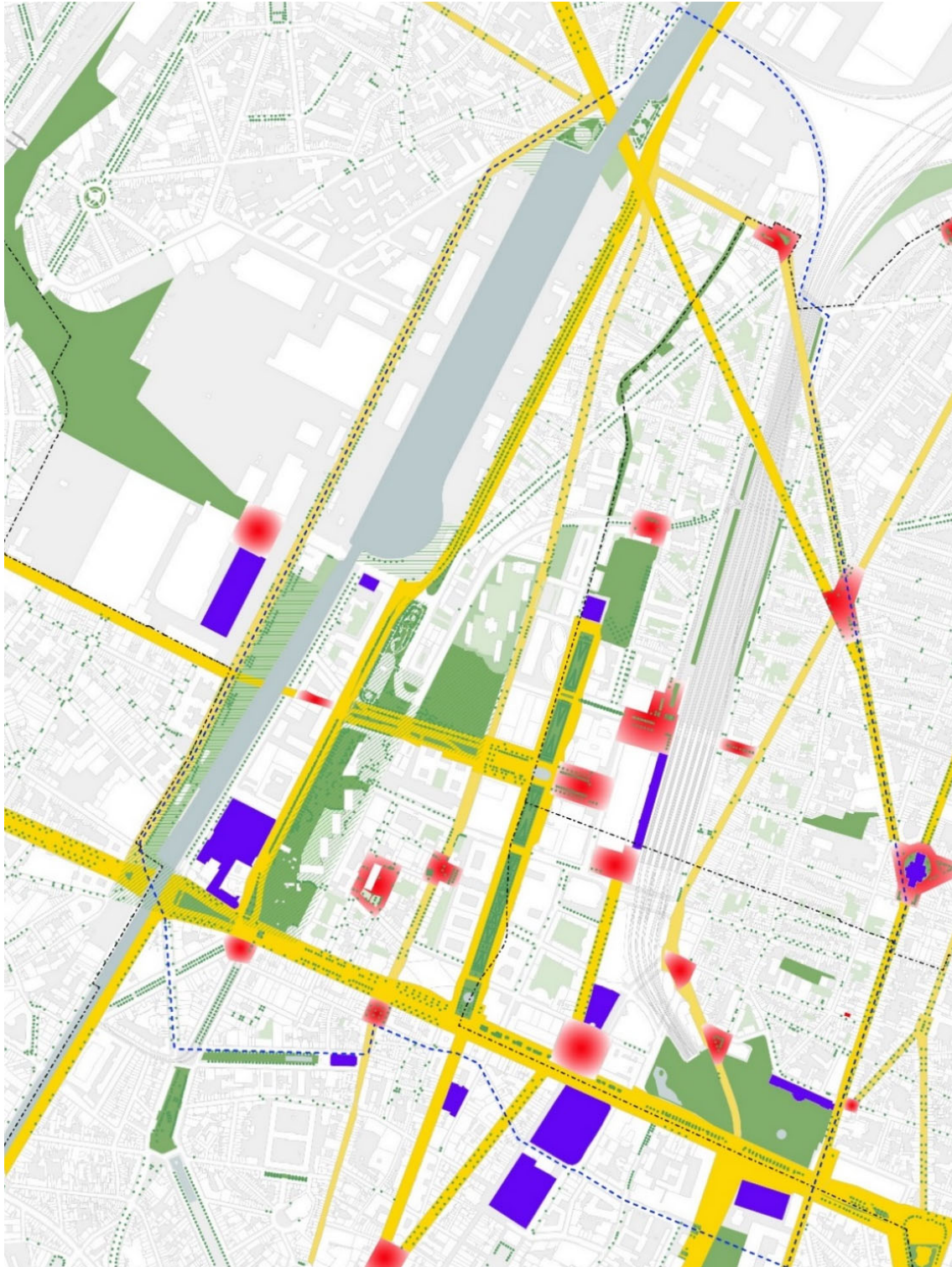
Pendant est-ouest du boulevard Roi Albert II, le boulevard Simon Bolivar fut percé en 1980 avec une assiette de 80m de large. Celle-ci se réduit cependant à 50m dans sa section ouest. Cette réduction de gabarit est confirmée en 2013 par l'érection du bâtiment de bureau Pole Star-North Light sur ce nouvel alignement. Son large profil routier et ses fronts bâtis discontinus contribuent à une mauvaise lisibilité de cet axe qui a vocation à relier le quartier Manhattan au site de Tour & Taxis. La branche est de cet axe bute actuellement sur le CCN qui masque la gare du Nord et son pôle multimodal.

Les participants et participantes à l'enquête de consultation qui habitent le Territoire Nord utilisent pour 28% la gare du Nord comme repère pour décrire là où ils habitent. Il s'agit du repère le plus utilisé, devant le jardin Botanique (10%).

Les quatre quadrants du quartier Manhattan

Outre les problématiques propres au statut métropolitain de la partie centrale du quartier Manhattan, certaines naissent des relations spatiales et fonctionnelles qu'il entretient avec ses quartiers voisins directs décrits ci-dessous. En effet, la cohabitation entre les bâtiments-îlots monofonctionnels et le tissu urbain mixte est souvent conflictuelle dans le Territoire Nord.

Le quartier Manhattan comprend plusieurs espaces publics importants. Si ces espaces étaient réaménagés, l'enquête de consultation permet de voir que 94% des répondants et répondantes seraient prêts à les fréquenter.



*Figure 11. Axes structurants (jaune), noyaux d'identité locale (rouge) et repères urbains (violet)
(Source : perspective.brussels)*

Quadrant sud-est (vers Progrès-Rogier / Brabant-St Lazare)

La logique d'adressage des immeubles monofonctionnels de bureau sur le boulevard Roi Albert II se traduit par des façades arrières sur les trois autres faces des bâtiments-îlots (Phoenix-Conscience, Seven-Networks North (The Cube)-North Plaza et Euroclear) qui si elles ne sont pas entièrement aveugles, n'offrent que très peu d'activation des rez-de-chaussée. S'en suit la création de 'backstreets' sur la rue du Marché ainsi que sur les rues est-ouest.

Il est intéressant de noter que malgré la prescription du PPAS 'îlots 6, 7 et 8' rendant obligatoire l'implantation d'une fonction secondaire de service sur la rue Georges Matheus, ni le bâtiment H. Conscience ni le projet récent 'Networks North' ne répondent à cette obligation. En effet, si le bâtiment H. Conscience dispose d'une cafeteria ouverte au public, elle n'est pas visible depuis la rue et si le projet 'Networks North' offre un large lobby sur la rue, il ne constitue pas un service secondaire au sens du PPAS (commerce de détail, café, restaurant ou service public).

Un autre lieu de raccord important au quartier Rogier-Progrès est la place du Nord et l'immeuble Boréal. Si le projet de transformation du CCN offre l'opportunité de requalifier la place du Nord par des fronts bâtis actifs, l'entrée unique de l'immeuble monofonctionnel Boréal sur la rue du Progrès et l'absence de rez-de-chaussée actifs sur les autres faces ne permettent pas de contribuer à l'animation de cette place.

Notons, enfin, comme évoqué dans la section 'quartier Brabant-St Lazare-Botanique', l'effet barrière que joue le tunnel sous voies qui occupe le flanc est de cette place et la rupture qu'il entraîne avec la rue de Brabant.

Quadrant sud-ouest (vers Parc Max sud / Saint-Roch / Beco)

Ce quadrant est caractérisé par des immeubles de bureau en fin de cycle tels que le WTC III (service public fédéral), le Ferraris (Communauté flamande) et le North Gate (Service public fédéral) ainsi que par des projets de bureau plus récents tels que le Pole Star et North Light (Engie) et le Quatuor. Si certains d'entre-eux (Pole Star, Ferraris et North Gate) échappent à la typologie stricte de bâtiment-îlot par la présence de logements côté quartier Saint-Roch (charges d'urbanisme), leur façade monolithique côté quartier Manhattan et l'absence de toute animation en rez-de-chaussée contribue à l'absence d'identité du quartier ainsi qu'à sa faible attractivité.

Quadrant nord-ouest (vers Masui / Beco)

Ce quadrant qui s'étire vers l'avenue de l'Héliport comporte quatre îlots : celui du WTC I&II, l'îlot Moebius-Logements Ville, l'îlot école de police et l'îlot hôtel 'The President'. La typologie d'immeuble élevé des deux premiers les associe davantage au système du Plan Manhattan tandis que les deux derniers présentent des gabarits beaucoup plus modestes (R+3/R+4) davantage en ligne avec les logements citydev construits en bordure du parc Gaucheret.

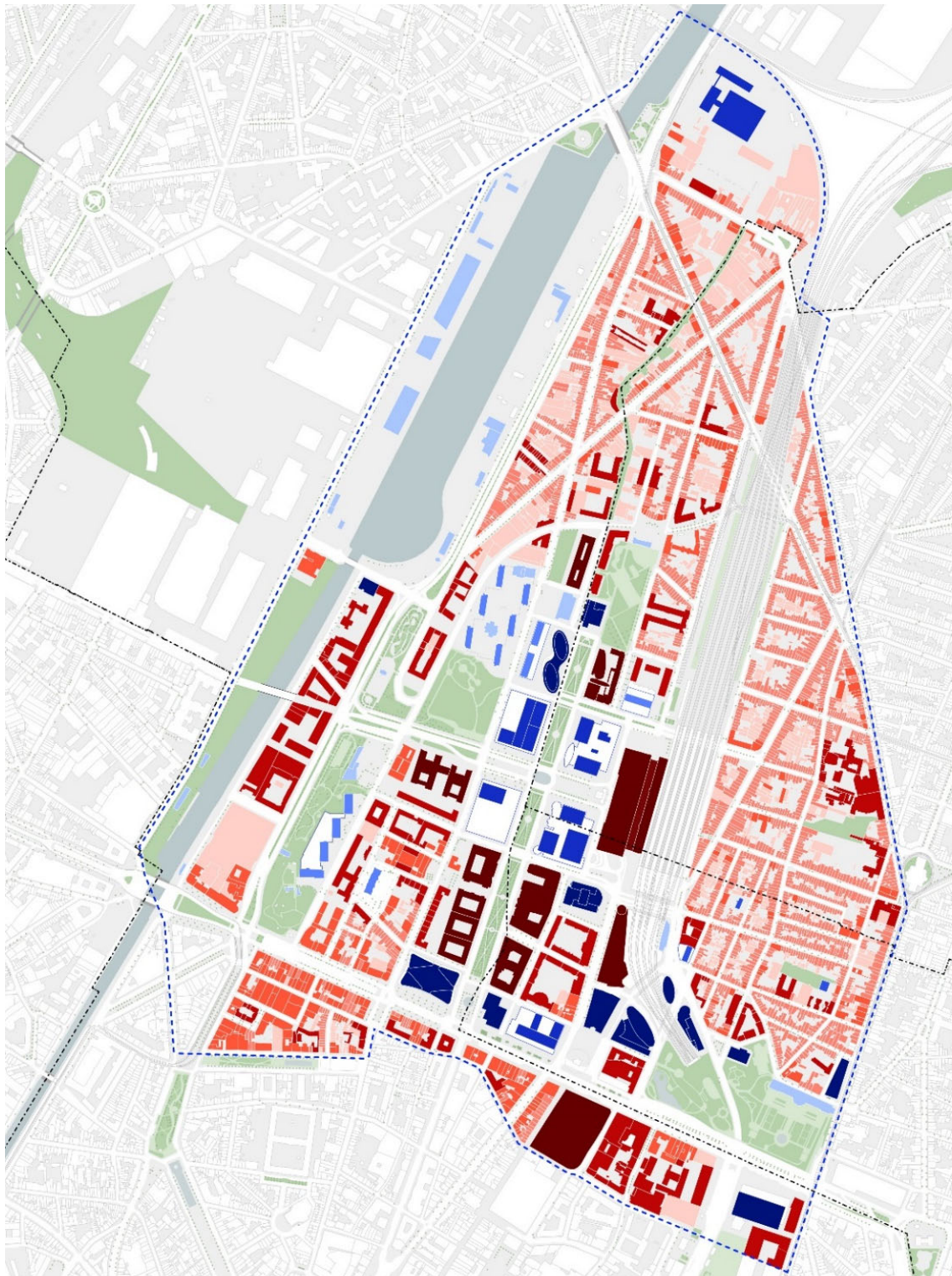
Quadrant nord-est (vers Masui-Gaucheret / Brabant)

Ce quadrant comprend deux îlots : l'un monofonctionnel bureau occupé par la Communauté flamande (Ellipse building-47.000m²) et l'autre particulièrement mixte avec des fonctions bureau, logement et équipement public (Résidence Nord).

Le premier présente un modèle morphologique hybride combinant une émergence côté Albert II et du bâti plus bas implanté en pourtour d'îlot. Le second est constitué d'un ensemble de cinq unités implantées

autour d'un intérieur d'îlot libre : une tour de logement public sur un socle de bureau côté place Solvay (Résidence Nord); un bâtiment de logement R+4 avec des cellules commerciales en rez-de-chaussée ; un bâtiment de gabarit similaire affecté en bureau et enfin, un équipement public (crèche). Cet ensemble urbain diversifié tant sur le plan morphologique que fonctionnel répond particulièrement bien à son contexte urbain pourtant très différencié (place Solvay vs rue Rogier).

Enfin, la place Solvay aménagée de manière infrastructurelle (gare de bus) répond mal aux enjeux locaux et constitue avec le début de la rue du Progrès et ses bas-côtés un espace public mal défini et peu attractif.



ORDRE FERMÉ

- SUPER BLOCK
- IMMEUBLE MITOYEN
- «BOITE»
- ENSEMBLE
- «MAISON» MITOYENNE

ORDRE OUVERT

- IMMEUBLE HAUT ISOLÉ
- BARRE DE LOGEMENT
- IMMEUBLE SUR SOCLE
- CONSTRUCTION ISOLÉE BASSE

Figure 12. Typologie du bâti au sein du Territoire Nord (Source : perspective.brussels)

Parc Maximilien nord et Foyer Laekenois

Cet ensemble de logement moderniste conçu par V. Brunfaut est assez similaire à celui d'Amelinckx au sud du périmètre : ensemble autocentré, isolé, monofonctionnel et en rupture d'échelle avec son contexte. Seul le voisinage des immeubles de logements situés en face de la chaussée d'Anvers, des tours Moebius et WTC I&II lui permet de prétendre à une relative homogénéité morphologique. Le contraste est, par contre, cinglant avec le tissu historique du quartier Masui situé au nord et à l'ouest.

Son socle continu et principalement aveugle interrompt le maillage historique est-ouest du quartier (rue Rogier) en plus de contribuer à un paysage urbain à hauteur d'homme inhospitalier. Sa proximité avec les tours de bureaux ainsi que la présence de leur contrepartie – le vide du parc Maximilien - illustrent parfaitement le principe de zonage radical cher aux auteurs de la Charte d'Athènes.

Si cette partie nord du parc Maximilien offre des espaces extérieurs végétalisés bien nécessaires pour les habitants des tours, la présence de socles aveugles sur deux de ses rives et d'une autoroute urbaine sur sa rive sud (Bolivar) se traduit par l'absence de contrôle social et une identité confuse, marquée par des abords peu définis. Notons également que le parc Maximilien est depuis de nombreuses années un chaînon important des vagues migratoires qui passent par Bruxelles et ce, malgré le fait qu'il n'offre pas les conditions sanitaires d'un séjour digne.

Enfin, la rive ouest du parc est bordée par un cordon bâti d'immeubles neufs de logements –y compris étudiants- de gabarit R+6. Ce cordon bâti se poursuit vers le nord pour retrouver le tissu ancien du début de la rue Masui. Faisant raccord entre ces deux tissus se trouve l'école klavertje 4 ainsi qu'un passage public est-ouest en direction de la place des Armateurs.

Parc Maximilien sud et ensemble Amelinckx

Cette coulée verte et l'ensemble de logements modernistes construits par les Etablissements Amelinckx sur l'ancien tracé du canal de Bruxelles constituent un événement urbain particulier sans lien avec les tissus urbains qui les jouxtent. Un entre-deux orphelin situé entre la petite ceinture, le quai de Willebroeck, le boulevard Simon Bolivar et l'avenue de l'Héliport.

Si l'objectif d'offrir une grande quantité de logements privés à prix abordable semble rencontrer les aspirations d'un nombre certain de citoyens (très peu de vacance), le caractère monobloc du socle, son front aveugle côté parc combiné au statut de voie métropolitaine du quai de Willebroeck sont autant d'obstacles à la convivialité et l'appropriation du parc. En témoigne son faible usage si on fait l'exception de la Ferme du parc Maximilien et de l'école Saint-Roch. Notons également la rupture urbaine de la petite ceinture dans le maillage vert constitué par la promenade verte côté Pentagone et le parc Maximilien.

Pôle Rogier-Progrès

Bien que généralement associé au quartier Nord, il semble utile dans une approche d'analyse fine du Territoire Nord de considérer isolément le pôle Rogier-Progrès notamment du fait de ses spécificités morphologiques qui voient se côtoyer immeubles isolés et îlots urbains. Il s'agit en fait d'une zone de transition entre le quartier Nord, le quartier St Lazare-Botanique et le Pentagone.

Ce pôle se structure tout d'abord autour du rôle de porte que joue la place Rogier. En ça, il participe à deux systèmes urbains distincts : celui de la petite ceinture et celui des grands boulevards du centre-ville et de leur prolongation vers la gare du Nord. L'appartenance au premier se traduit par le fait qu'il partage certaines caractéristiques (forte densité et forte accessibilité) avec d'autres portes de la petite ceinture.

Son inscription dans l'axe qui mène de la place de Brouckère à la gare du Nord explique en bonne partie son rôle d'important pôle hôtelier et commercial (City 2) à l'échelle de la RBC.

Par ailleurs, est également à prendre en considération l'axe historique Brabant-Neuve dont la continuité a été interrompue par les travaux de la jonction Nord-Midi. La présence d'un noyau commercial sur la rue du Progrès et dans le tunnel Rogier -même si très distinct par nature des noyaux des rues de Brabant et rue Neuve- peut être interprétée comme une volonté de rétablir une certaine continuité commerciale.

La rue du Progrès est ambivalente. Elle est constituée de front bâtis asymétriques (immeubles isolés de bureau à l'est et îlots urbains de logement à l'ouest) et est vidée à certaines heures. Mais elle est aussi une liaison entre Rogier et la gare de Nord et est donc fortement utilisée par les usagers du centre-ville et du quartier Nord, qui profitent également des établissements HORECA qui y sont installés. Par contre, la couture entre ce quartier et les quartiers limitrophes est plus problématique. Les deux îlots de logements Citydev sur le front bâti ouest de la rue du Progrès présentent des rez-de-chaussée actifs sur tout leur pourtour mais le vis-à-vis avec les façades arrière des immeubles du quartier Nord confère un caractère de 'back street' à la rue du Marché. Les rues Bertulot et Popelin situées derrière la place Rogier présentent également toutes les caractéristiques de 'back street' même si pour cette dernière des locaux largement vitrés ont été aménagés en contre-bas des voies ferrées.

Enfin, notons que d'une part le bâti est relativement récent et présente dès lors un bon état ainsi que de bonnes performances énergétiques et d'autre part les deux îlots de logement offrent des intérieurs d'îlot larges et végétalisés.

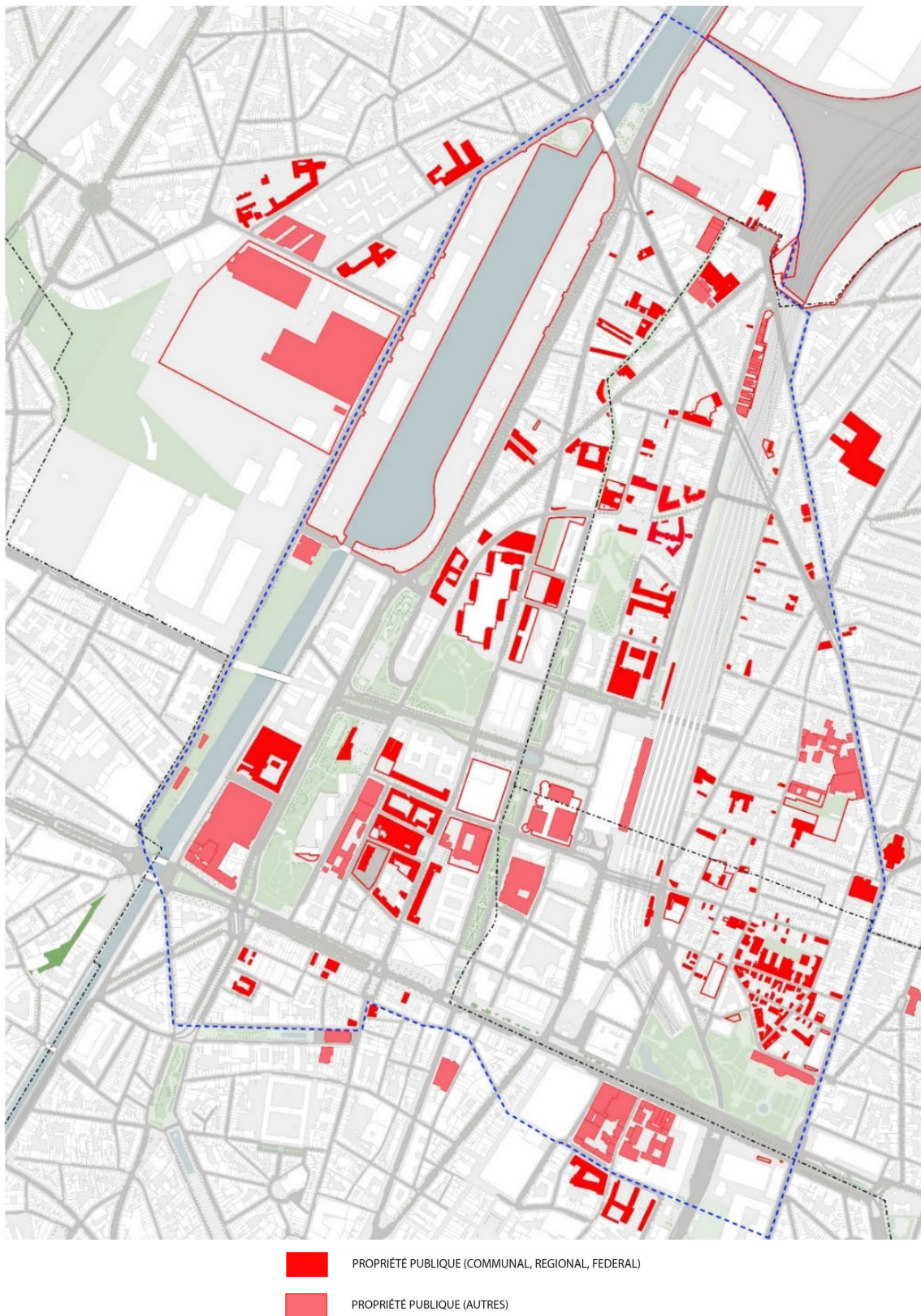


Figure 13. Propriétés publiques (Source : perspective.brussels)

Quartier Brabant-St Lazare-Botanique

Le quartier Brabant-St Lazare-Botanique est cerné par la petite ceinture, le tracé Royal et les voies ferrées. Son tissu urbain historique en îlots densément bâtis présente un caractère relativement homogène à prédominance résidentielle. Le taux de végétalisation des intérieurs d'îlot ainsi que des espaces publics y est assez faible. Le bâti est vieillissant. Cette réalité est plus aiguë en fond de vallée le long des voies ferrées.

On observe cependant un certain nombre de figures particulières en son sein ou à sa périphérie qui sont autant de variations de gabarits et de fonctions. Notons tout d'abord, l'axe de la rue de Brabant qui s'il présente des caractéristiques morphologiques analogues au reste du quartier n'en constitue pas moins un noyau commerçant majeur à rayonnement supra-local. Son lien avec la place Liedts et au-delà, avec la rue Gallait est un facteur d'intégration important au reste de la commune de Schaerbeek.

Sur son flanc est, l'axe structurant Royale-Reine apporte, lui, une dimension supra-locale au quartier avec des immeubles aux gabarits sensiblement plus grands et une mixité fonctionnelle forte où se côtoient équipements métropolitains (dont l'église Royale Ste Marie, Halles de Schaerbeek, Maison des Arts, Clinique St Etienne) et de proximité (Maison communale des enfants) ainsi que commerces, bureaux et hôtels. Deux îlots atypiques situés sur le haut du versant, l'îlot Reine-Verte et l'îlot St François-Ascension, sont caractérisés par des équipements publics importants construits pour partie en intérieur d'îlot ainsi que par des espaces verts publics locaux.

En bordure de la petite ceinture et en vis-à-vis de la Cité administrative de l'Etat, la porte de Schaerbeek et le jardin Botanique constituent une autre polarité importante supra-locale. En contrebas du jardin Botanique, le boulevard St Lazare et son chapelet de tours amorcent la transition typo-morphologique vers le quartier Rogier de même qu'un lien –bien que faible- avec le boulevard Pacheco et les équipements métropolitains que sont l'université St Louis et l'hôpital St Jean.

La rénovation en cours du boulevard St Lazare devrait en outre renforcer le rôle de centralités locales de la place St Lazare et du square Victoria Regina. On notera cependant, que la présence à proximité de carrées (rue Linné) et d'un bâti assez vétuste présente un défi pour la convivialité et la cohésion sociale.

Le long des voies ferrées, la rénovation urbaine du bas de la rue de Brabant et de la rue d'Aerschot a permis de procéder à des opérations locales sur des sites stratégiques (bâtiments d'angle) et la réglementation des salons de prostitution sur Schaerbeek a permis de créer de meilleures conditions de coexistence avec le logement.

À une échelle supra-locale, l'axe de la rue Rogier dont le lien à l'ouest avec le quartier Manhattan est interrompu par la jonction nord-midi permet à l'est de relier le quartier avec le pôle commerçant Reine-Haecht. L'axe historique de la rue Verte permet quant à lui de contribuer à la continuité locale de la trame urbaine.

Enfin, notons que les passages publics situés dans le parc de la Reine Verte et dans le parc St François sont deux projets de remaillage est-ouest qui semblent avoir fait leurs preuves. A contrario, le passage suggéré dans le réaménagement récent du site de logement HBM entre la rue Linné et la rue des Plantes n'aurait pas vocation à s'ouvrir au grand public.



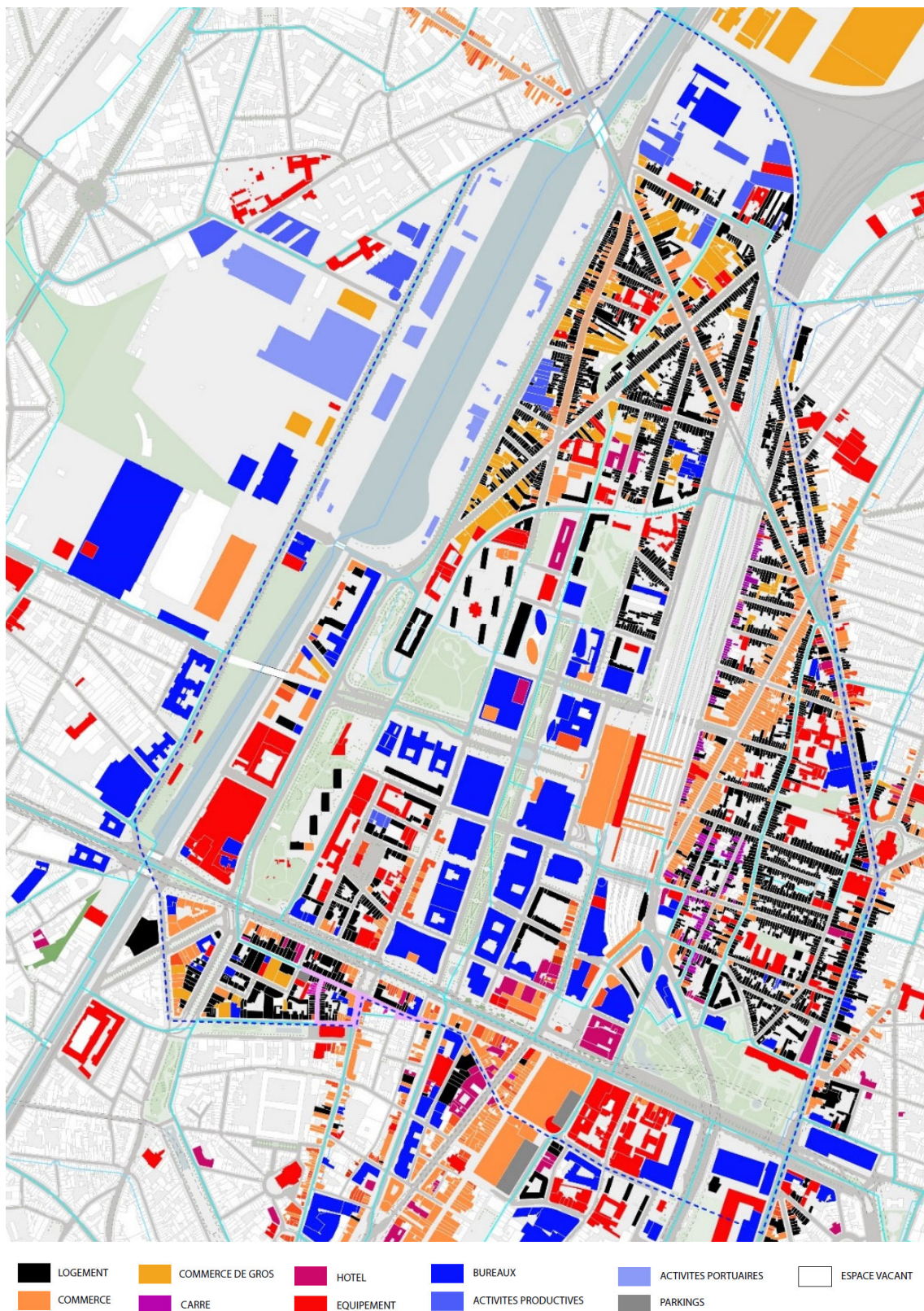


Figure 14. Fonctions présentes en rez-de-chaussée (Source : perspective.brussels)



Quartier Masui-Gaucheret

Le quartier Masui-Gaucheret présente un tissu historique assez hétérogène formé d'îlots de relativement grande taille à prédominance résidentielle. Il est délimité par l'allée Verte, les voies ferrées au nord et à l'est. Sa limite sud avec le quartier Manhattan bien qu'assez floue est formée par l'avenue de l'Héliport, le parc Gaucheret et la rue Rogier.

Le développement de commerces de gros et d'activités productives s'implante principalement dans les îlots traversés par l'ancien lit de la Senne ainsi que dans le sud de la rue Masui tandis que le commerce de détail est prioritairement localisé sur l'avenue de la Reine et certains tronçons de la chaussée d'Anvers. Notons aussi l'organisation hebdomadaire d'un marché très populaire sur la chaussée d'Anvers.

Bien que le quartier ait fait l'objet de plusieurs rénovations ciblées en faveur d'équipements publics (enseignement, sport & santé) et de logements neufs, le bâti reste assez ancien et les intérieurs d'îlots, peu végétalisés. Les îlots compris entre les rues Masui, Destouvelles et Progrès échappent toutefois à cette logique avec des intérieurs d'îlots relativement bien conservés et une prédominance résidentielle plus marquée.

Bien que le quartier dispose de deux places – la place Gaucheret et la place Masui – leurs positions excentrées semblent les confiner à un rôle de polarités très localisées et non pas celui de centralités urbaines. Ce dernier rôle est davantage assumé par les axes commerçants centraux. L'achèvement de leurs rénovations ainsi que celui des travaux d'aménagement du parc de la Senne pourraient toutefois renforcer leurs rôles à l'échelle du quartier – l'une étant située au cœur d'un pôle local d'équipements publics (écoles, maison de jeunes et parc Gaucheret) et l'autre constituant un maillon clef potentiel de la poursuite du maillage vert du parc de la Senne vers la place Bockstael.

Le parc Gaucheret quant à lui, s'il apporte un espace vert bien utile au sud de ce quartier dense, n'en semble pas moins jouer d'abord et avant tout un rôle d'espace tampon qui permet la mise à distance des développements monofonctionnels bureau du quartier Nord.

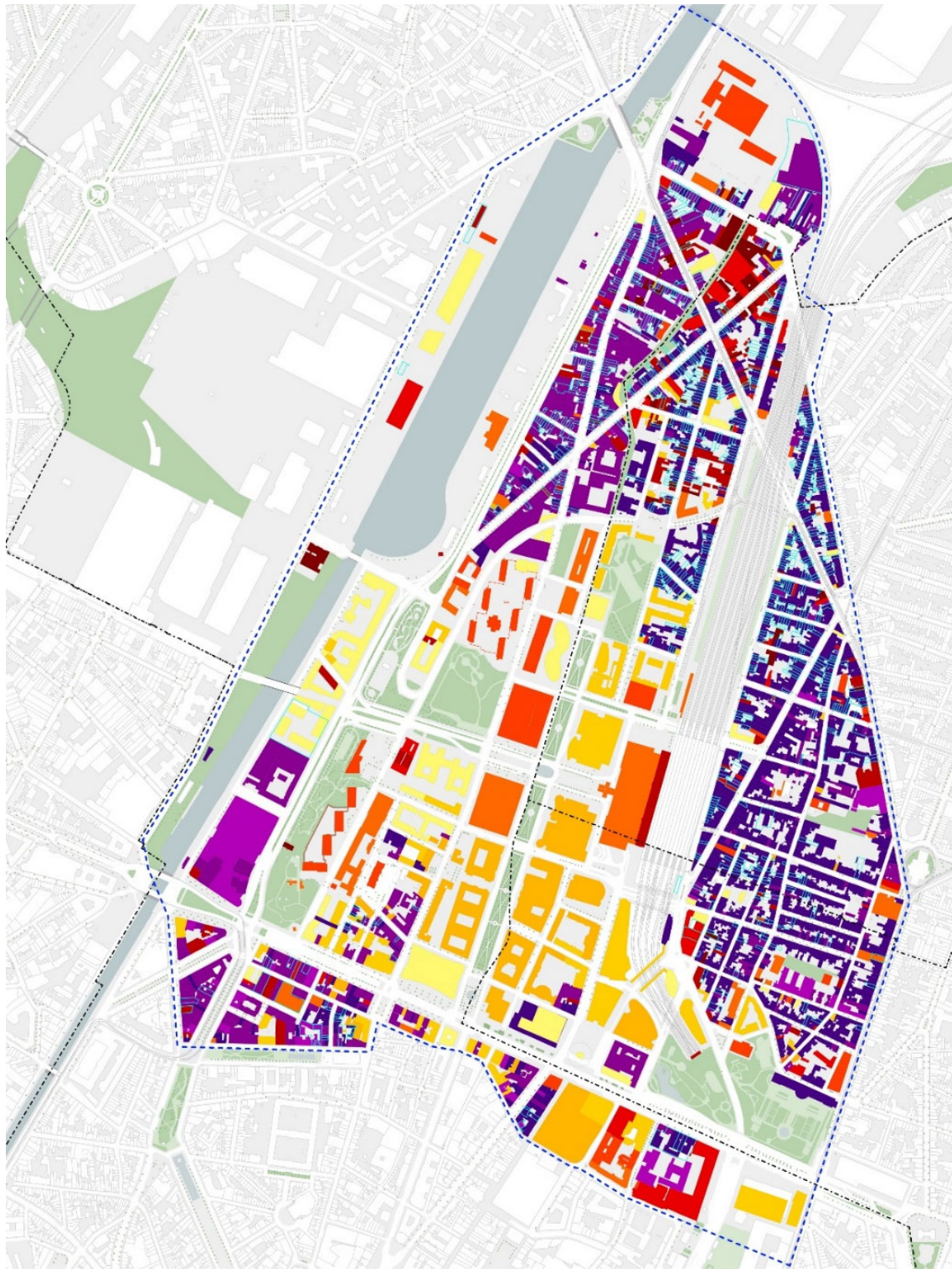
Enfin, notons la présence au nord du quartier du site Sibelga et au-delà de celui de Mabru qui marquent la transition vers les activités industrielles de l'avant-port.

Bassin Vergote

Cette partie du Territoire Nord est largement dévolue aux activités portuaires développées autour du bassin Vergote, limite sud du port maritime de Bruxelles. Chaque rive est développée pour accueillir un secteur économique spécifique : la rive ouest est exploitée par des entreprises actives dans le domaine des matériaux de construction tandis que la rive est affectée à l'industrie de collecte et dépôt de déchets principalement industriels destinés au recyclage. Cette spécialisation est confirmée dans le masterplan du Port réalisé en 2019 et confortée par le plan Good Move qui prévoit des boucles logistiques sur l'allée Verte et l'avenue du Port.

On notera deux exceptions à cette vocation portuaire : le square Jules de Trooz, à proximité directe du noyau commercial de la rue Marie-Christine, qui offre une vue sur le bassin Vergote et le petit espace public situé le long de la courbe de giration du bassin.

Enfin, il est utile de rappeler le rôle central que joue le centre TIR en matière de logistique urbaine à l'échelle régionale et le lancement en mars 2020 par le Port de Bruxelles d'une étude visant à amplifier cette vocation en regard du développement de filières de distribution durable.



CLASSE ANNEE DE CONSTRUCTION

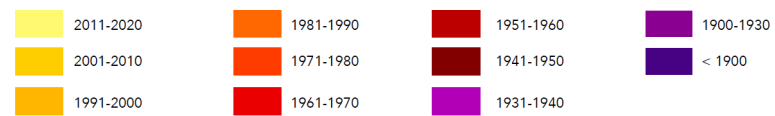


Figure 15. Carte de l'âge du bâti (Source : perspective.brussels)

Quartier Saint-Roch

Le quartier Saint-Roch est délimité par la petite ceinture, la chaussée d'Anvers, la rue Simons et l'avenue de l'Héliport. Ce tissu historique relativement homogène a en partie échappé à la démolition provoquée par le Plan Manhattan. Il est constitué pour partie de maisons mitoyennes anciennes et pour partie d'immeubles plus importants et plus récents (obtenus via charge d'urbanisme) qui participent néanmoins à reconstituer des îlots urbains classiques de relativement petite taille. On observe un phénomène de changement d'échelle le long de la petite ceinture avec des immeubles plus imposants comme c'est le cas pour le quartier Brabant le long du tracé Royal. La fonction bureau (institutions) y prend la relève sur le logement. Notons qu'un équipement médical supra-local (la polyclinique du Lothier) s'est récemment installée (2015) en face de la porte d'Anvers qui, elle, profite désormais d'un caractère plus apaisé du fait de la mise en sens unique de la rue de Laeken et du redéploiement de la fonction résidentielle dont des logements pour étudiants.

Le caractère relativement homogène de ce tissu urbain s'ouvre néanmoins à une qualification plus hybride avec la présence de deux immeubles de morphologie très différente. Il s'agit de la tour de logement Frontispice et de la caserne de pompier Héliport. Outre la chaussée d'Anvers qui joue un rôle structurant et commercial local important, deux espaces publics apportent une aération dans le tissu et constituent des centralités locales potentielles : la place Saint-Roch et l'espace public au pied de la tour de logement rue Frontispice.

Enfin, on peut identifier deux tentatives de remailage est-ouest : le passage public sur sol privé situé entre les bâtiments de bureau Ferraris et North Gate ainsi que le passage public longeant la façade sud de la caserne. Cependant, la faible animation des rez-de-chaussée en vis-à-vis de ces passages leur confère un caractère peu sécurisé et un statut confus.

Bassin Béco

Cette partie du Territoire Nord est certainement celle qui est la plus marquée par la transformation urbaine récente. Elle est délimitée par la place Saintelette, l'avenue du Port, le pont des Armateurs et le quai de Willebroeck.

La reconversion de la rive droite du canal en logement relativement haut de gamme a vu l'apparition d'une population de classe moyenne-supérieure. Ces projets s'inscrivent davantage dans la logique de l'ensemble des projets du plan canal que dans celle du Territoire Nord même si elle permet un certain désenclavement de ce dernier vers l'ouest. Ils sont caractérisés par une typologie d'îlots semi-ouverts ainsi que par la percée de nouvelles voiries est-ouest qui permettent une plus grande visibilité et appropriation des quais conformément aux intentions du PPAS Willebroeck. On peut observer un phénomène similaire sur la rive gauche avec la reconversion progressive des immeubles de bureaux (KBC) en logement.

Bien que la fonction résidentielle y soit dominante, on voit s'y dérouler une certaine mixité fonctionnelle incarnée par les bureaux du projet Up Site ainsi que l'apparition de quelques commerces en rez-de-chaussée. Notons également la présence de la Ferme des Boues hébergeant les services voiries de la Ville de Bruxelles et dont l'avenir est incertain.

Cet ensemble urbain est également marqué par un rôle métropolitain certain de par la présence de la tour Up Site qui marque la transition entre canal à vocation portuaire (Vergote) et canal à vocation récréative (Béco), du pôle culturel incarné par la future Fondation Kanal et le Kaaitheater.

Tout comme le quartier Saint Roch, le flanc sud de ce quartier abouti sur la fracture urbaine de la petite ceinture (place Saintelette et place d'Yser) dont la vocation routière n'encourage pas la traversée.



Figure 16. Orthophotoplan du TN 2019

Pour un aperçu des projets récents et à venir, voir le titre 5 « Dynamiques actuelles », et notamment le chapitre 5.3 « Initiatives du secteur privé » pour un aperçu des projets de transformation portés par le secteur privé.

SYNTHÈSE TISSUS ET MAILLAGES URBAINS :

Ceinturé et entrecoupé de larges barrières infrastructurelles, le Territoire Nord est marqué par de nombreuses ruptures urbaines. Il offre une grande diversité de typologies de l'îlot bruxellois typique à prédominance résidentielle à celui plus large à vocation plus industrielle en passant par des ensembles de tours sur socle isolés principalement de bureaux et des bâtiments-îlots adressés sur des perspectives majestueuses.

Quartier Manhattan

Le quartier Manhattan est caractérisé par des bâtiments-îlots monofonctionnels (dont certains sur socle) implantés le long des larges axes Albert II et Bolivar qui le mette en relation avec le Pentagone et le site de Tour & Taxis. Il entretient des relations conflictuelles avec les quartiers limitrophes de par sa morphologie (adressage sur les grands axes et backstreets) et sa mono-fonctionnalité. La présence de barrières urbaines fortes, le caractère déstructuré de certains espaces publics (portion ouest du boulevard Bolivar) et l'absence de fond de perspective signifiant (la gare du Nord n'est pas visible dans la perspective du boulevard Bolivar) ont tendance à isoler le quartier Manhattan. L'aménagement, voire le statut, d'espaces publics qui établissent un lien avec les quartiers riverains (place du Nord, place Solvay, passages publics sur sol privé) renforcent cet effet.

Parc Maximilien et ensembles de logements modernistes

Constitué de tours de logement sur socle et du parc Maximilien, ces ensembles urbains présentent des caractéristiques morphologiques similaires au quartier Manhattan. Ils constituent des îles au sein du TN, participent peu à l'animation du quartier (socles aveugles), disposent d'espaces publics très peu structurants et entravent les liens est-ouest historiques.

Pôle Rogier-Progrès

Premier pôle hôtelier de la RBC, ce sous-ensemble du TN rassemble immeubles tours introvertis, îlots urbains 'classiques' et bâtiments-îlots de forte densité. Il s'articule autour de la porte Rogier (immeubles hauts) et de la rue du Progrès (R+3 à R+8) qui s'inscrit dans la continuité des boulevards centraux. Il est adossé à des rues faiblement animées (« backstreets ») tant à l'est (voies ferrées) qu'au nord (quartier Manhattan). Si la rue et le passage Rogier présentent des rez-de-chaussée actifs et variés, c'est moins le cas autour de la place Rogier qui favorise plutôt une valeur de représentation.

Quartier Brabant-St Lazare-Botanique

Caractérisé par des îlots densément bâtis et faiblement végétalisés, ce quartier du versant est de la vallée de la Senne présente une forte déclivité et un maillage serré de rues. Il est cerné par plusieurs repères urbains majeurs (porte de Schaerbeek, jardin Botanique, église Royale Sainte Marie et place Liedts) implantés tout au long du tracé Royal. Les gabarits des bâtiments le long de ce tracé sont substantiellement plus élevés que dans le reste du quartier et la mixité de fonction y est beaucoup plus forte (bureaux, équipements supra-locaux et de proximité, commerces et hôtels). La rue de Brabant constitue un noyau commercial important ainsi qu'un lien via la place Liedts vers le reste de Schaerbeek. Le quartier héberge deux îlots exceptionnels tant par la présence en intérieur d'îlot de parcs publics que par une concentration forte d'équipements publics (St Lukas & Bans de Saint-Josseten-Noode). A proximité du pôle Rogier et du jardin Botanique, le flanc est des voies ferrées est jalonné d'immeubles tours de bureau.



Quartier Masui-Gaucheret

Caractérisé par des îlots de grande taille et densément bâtis, ce quartier présente une mixité fonctionnelle forte avec des commerces de gros le long du parc de la Senne et des commerces de détails implantés principalement sur l'avenue de la Reine et la chaussée d'Anvers. Plusieurs opérations de rénovation urbaine ont été menées et permis la construction de logements abordables de bonne qualité, la rénovation d'espaces publics (places Masui et Gaucheret) ainsi que d'équipements publics (salle de sport, maison de quartier, centre culturel...). La qualité globale du bâti reste cependant faible et dense.

Bassin Vergote

Bassin à vocation portuaire, ses quais regroupent un certain nombre d'activités en lien avec le secteur de la construction et avec celui du recyclage. Deux exceptions cependant à ce caractère industriel, le square de Trooz et l'espace vert au droit de la courbe de giration. A terme, le centre TIR pourrait développer des activités davantage en lien avec la voie d'eau.

Quartier Saint Roch

Situé entre le quartier Manhattan, l'avenue de l'Héliport et la petite ceinture, ce quartier est resté relativement épargné par les démolitions du Plan Manhattan à l'exception de la tour de logement rue du Frontispice et de la caserne Héliport. Il est constitué d'îlots de relativement petite taille présentant des intérieurs d'îlots végétalisés. Le bâti y est plus récent que dans les autres quartiers habités du TN (opérations via charge d'urbanisme). La chaussée d'Anvers constitue la colonne vertébrale de ce quartier et concentre la plupart des commerces et équipements publics.

Bassin Béco

Bassin à vocation résidentielle et récréative, sa rive droite a connu une évolution marquée vers le logement moyen & haut de gamme et le redécoupage des îlots par de nouvelles voiries est-ouest. L'ouverture prochaine de la Fondation Kanal, le projet de reconversion d'un des trois sites de la KBC en logement, la réalisation du parc Béco et l'achèvement du chantier du pont Suzan Daniel devraient prochainement confirmer cette vocation. Au niveau du square Sainctelette-rive gauche, la fonction administrative marquée par de grands bâtiments post-moderne reprend le dessus.

4.1.4. ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Énergie

La consommation énergétique en Région de Bruxelles-Capitale est caractérisée par une forte dépendance aux énergies non-renouvelables (97%) importées (90%) : gaz naturel (43%) ; électricité (26%) ; carburants (26%). Le principal consommateur d'énergie est le secteur résidentiel (37%) suivi du secteur tertiaire (35%) et des transports (21%). Pris dans sa globalité, le TN présente les mêmes ordres de grandeur.

Cette consommation d'énergies non-renouvelable se traduit par une atteinte à la qualité de l'air, notamment par la présence de particules fines, de concentration d'ozone et de dioxyde d'azote (NO₂). Ces polluants ont un effet négatif sur la santé des bruxellois ainsi que sur l'effet de serre. Les cartes des

concentrations d'acide d'azote et de black carbon montrent clairement l'impact du trafic sur la qualité de l'air à proximité du canal et des principaux axes de circulation où le seuil maximum de concentration (40 µg/m³ pour le NO₂) est régulièrement dépassé.

Dans le cadre de l'enquête de consultation, certains points générant de grandes nuisances ont été identifiés :

- > l'axe de la petite ceinture reliant le square Saintelette au jardin Botanique ;
- > le quai de Willebroeck à son intersection avec le boulevard Bolivar ;
- > les rues du quartier Saint-Lazare ;
- > la rue des Palais ;
- > le boulevard Albert II ;

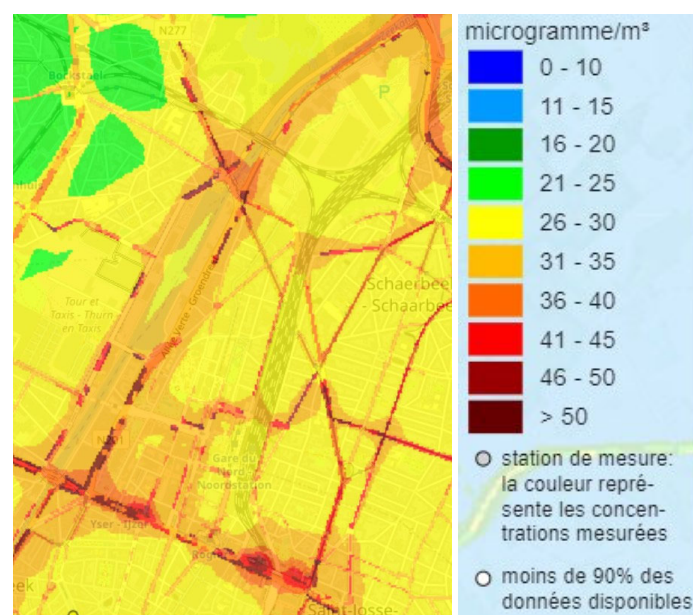


Figure 17. Carte des concentrations de NO₂ dans l'air, juin 2021 (Source : IRCEL-CELINE)

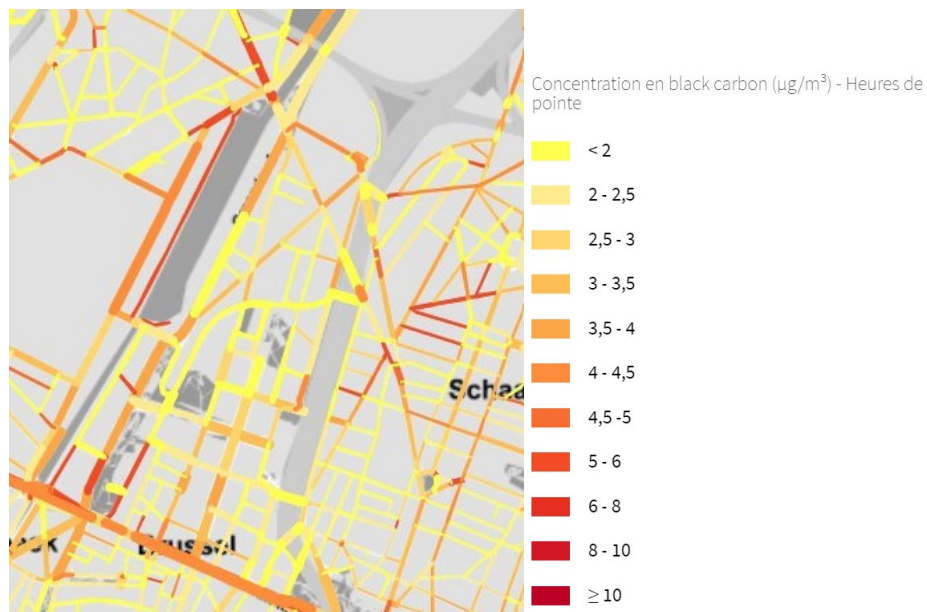


Figure 18. Concentration en black carbone (type de particules fines) (Source : geodata.bruxellesenvironnement.brussels)

Outre le recours à des énergies non-renouvelables, la faible Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) contribue à la mauvaise qualité de l'air qui s'ajoute à la pollution liée à la circulation, particulièrement marquée dans ce territoire conçu et imaginé pour les déplacements automobiles. Le manque d'isolation des bâtiments impacte également négativement les factures d'énergie des occupants.

88% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation sont d'avis qu'il faut améliorer les performances énergétiques des bâtiments au sein du Territoire Nord. Ce sont notamment les habitants et les femmes (89%), tandis que 70% des plus de 65 ans y sont favorables. Le taux de réponses défavorables est extrêmement faible, 1% sur l'ensemble des répondants et répondantes.

Par ailleurs, 81% des répondants et répondantes sont favorables à la mise en place d'initiatives locales pour étudier des solutions collectives pouvant réduire les factures d'énergie, dont 90% des personnes âgées, 81% des habitants et habitantes et 72% des travailleurs et travailleuses.



Figure 19. Thermographie aérienne des toitures des bâtiments du TN en 2008 (Source : Bruxelles Environnement)

Maillages vert et bleu

Les maillages verts et bleus et plus largement la présence de végétation en ville jouent de nombreux rôles écosystémiques en plus de leurs rôles sociaux : lutte contre les îlots de chaleur, support de biodiversité, maillon de réseau écologique, infiltration des eaux de pluie...

Les figures principales des maillages vert et bleu dans le TN contribuent de façon significative au refroidissement de l'air ambiant mais leurs effets impactent peu les quartiers densément habités. Leur caractère discontinu (à l'exception du canal) ne leur permet pas ou peu de jouer un rôle structurant de réseau écologique. Afin d'y répondre, 97% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation se disent favorables à la plantation d'arbres générant de l'ombre dans les rues et espaces publics. Ceci permettrait d'assurer des continuités écologiques et de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur généré par les vastes surfaces minéralisées exposées aux rayonnements. 81% des répondants et répondantes sont également favorables à la plantation d'arbres dans les jardins privés.

Par ailleurs, la topographie de la vallée de la Senne et le caractère très minéral des espaces publics font que le TN est régulièrement affecté par des inondations en fond de vallée. 95% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation se disent favorables à l'usage de revêtements naturels (pelouse, buissons) dans l'espace public pour faciliter l'infiltration et 84% sont favorables à l'implantation de toitures vertes sur les maisons et annexes pour lutter contre les inondations.

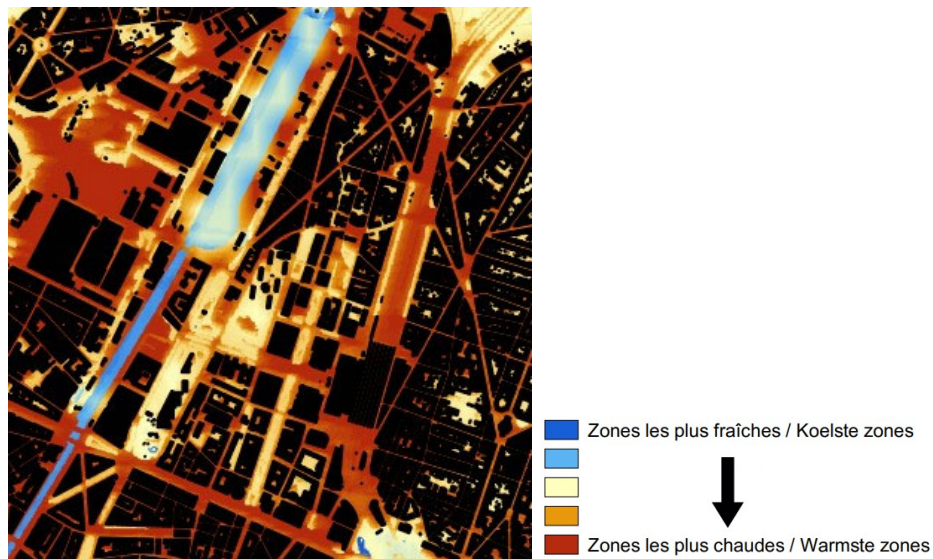


Figure 20. Carte des îlots de chaleur (Source : Bruxelles Environnement)

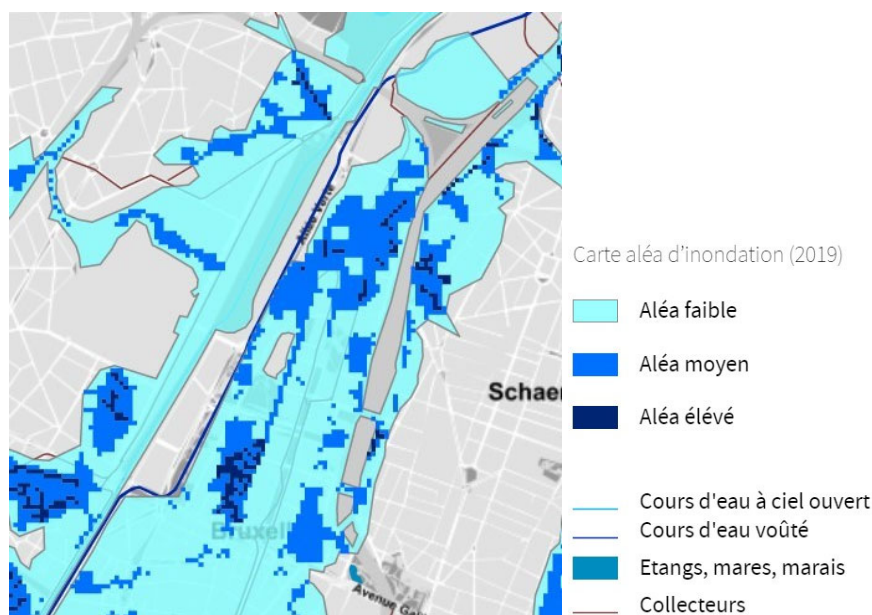


Figure 21. Carte des aléas d'inondations (Source : Bruxelles Environnement)

L'enquête de consultation a permis de révéler un grand enthousiasme partagé par la quasi-totalité des répondants et répondantes pour les mesures de lutte contre le réchauffement et les inondations. L'utilisation de l'infrastructure verte pour lutter contre les inondations et les îlots de chaleur a été particulièrement recommandée aux endroits suivants :

- > aux alentours du CCN, et notamment la place Simon Bolivar, la place du Nord et la rue des Charbonniers ;
- > la place de l'Yser ;
- > le long de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de l'Héliport ;

- > l'axe Simon Bolivar ;
- > la place Liedts et l'avenue de la Reine, ainsi que les îlots avoisinants ;

À l'échelle plus fine des quartiers, on constate un faible taux de végétalisation des rues ainsi que des intérieurs d'îlots. Les répondants et répondantes à l'enquête de consultation se disent très favorables à ces deux types d'opérations.

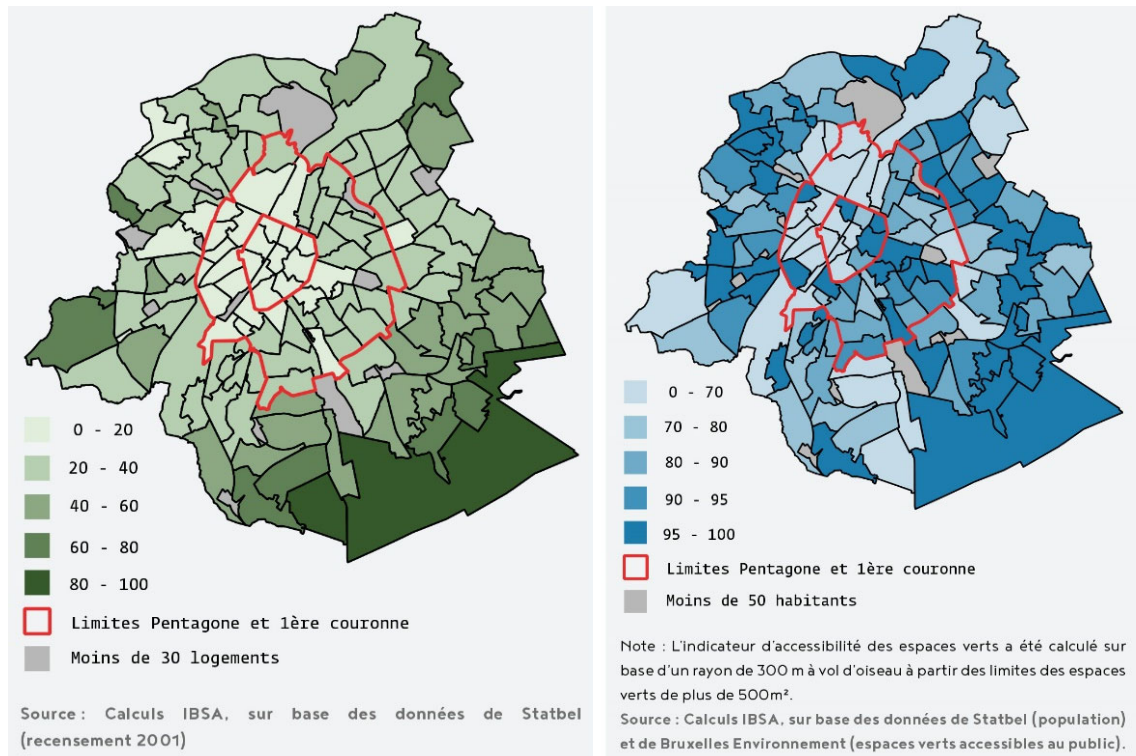


Figure 22. Part des logements disposants d'un espace vert en 2012 (Source : IBSA) / Part des logements ayant accès à un espace vert public en 2012 (Source : IBSA)

Espaces publics et parcs

Les participants à l'enquête participative fréquentent majoritairement les espaces publics du Territoire Nord pour se divertir et se détendre (90%).

Les places les plus fréquentées dans et à proximité du Territoire Nord :

- > place de Brouckère – bien que située en dehors du Territoire Nord, il s'agit d'un point d'attraction très important pour les répondant.e.s à l'enquête participative ;
- > place Rogier ;
- > place du Nord.

Les espaces publics du Territoire Nord sont fréquentés majoritairement pour effectuer les courses pour les besoins quotidiens par les habitants (35%) et par les plus de 65 ans (44%). Les femmes (33%) les fréquentent plus que les hommes (26%) pour les courses pour les besoins quotidiens tandis que les hommes les fréquentent surtout pour se divertir et se détendre (38%). Les personnes qui travaillent dans le TN le fréquentent surtout pour faire du shopping (30%) et pour se divertir (28%). Les hommes et les

jeunes sont les profils qui utilisent le plus les espaces publics pour rencontrer des gens. On constate que près de deux fois plus de femmes que d'hommes se rendent dans ce quartier pour y faire des démarches administratives.

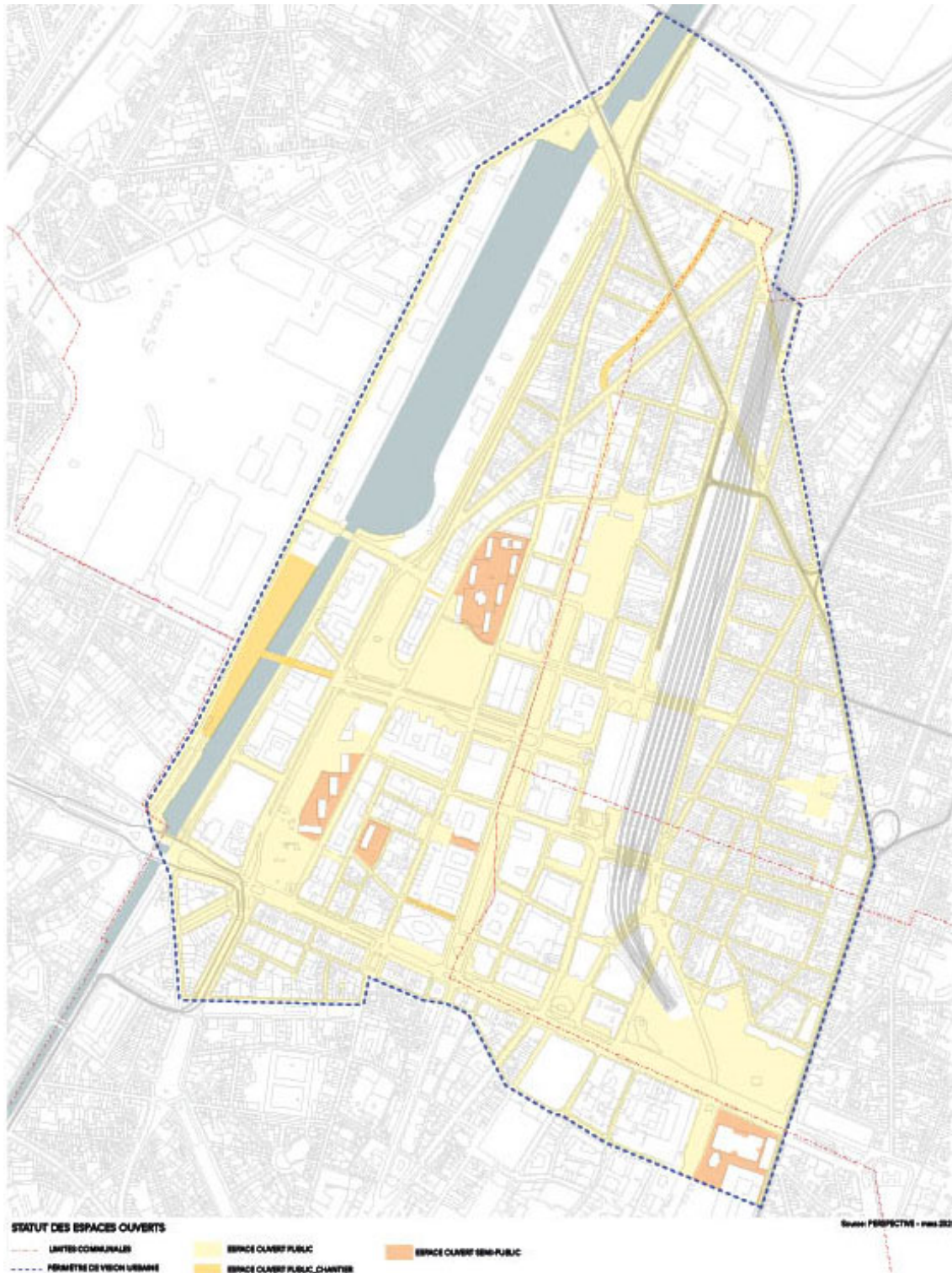


Figure 23. Statut des espaces ouverts (Source : perspective.brussels)

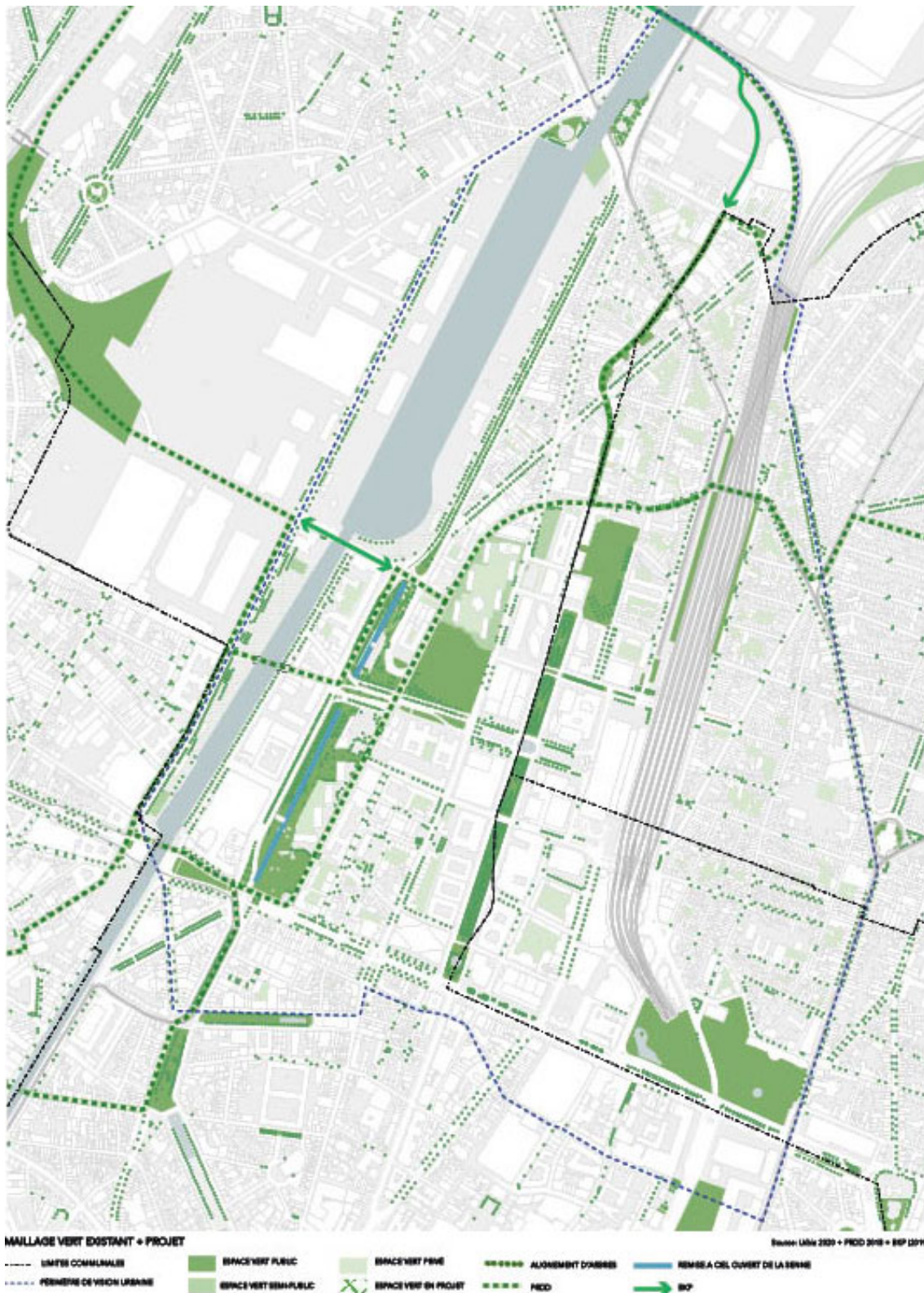


Figure 24. Maillage vert existant et en projet (Source : perspective.brussels)

Les parcs les plus fréquentés sont le parc de Tour et Taxis et le jardin Botanique, pour près d'un tiers des répondants et répondantes au moins une fois par semaine. Le parc Maximilien fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des participants, beaucoup souhaiteraient qu'il soit plus sûr et mieux aménagé. Le jardin Pechère est très peu fréquenté (95% ne le fréquentent pas) ainsi que le parc Saint François (90%), le parc Reine-Verte (84%) et le parc D'Osseghem (80%).

60% des répondants et répondantes pensent que le TN n'a pas suffisamment de grands parcs urbains, et 57% qu'il n'y a pas assez de parcs et espaces publics de proximité. 84% pensent que la qualité de ceux qui existent est très insuffisante. Le parc Maximilien est au centre de l'attention des participants, beaucoup souhaitent qu'il soit davantage sécurisé et aménagé. De même, le canal et ses berges sont cités comme des points d'attention à améliorer.

Malgré la présence des grands espaces verts et bleus (canal, jardin Botanique, parcs Maximilien et Gaucheret), les quartiers historiques densément peuplés du TN sont caractérisés par une faible accessibilité à des espaces verts en raison de la distance avec ces grands parcs et la faible présence de petits parcs de quartier, mais aussi en raison de la sous-qualification des espaces verts existants. Des interventions récentes comme la rénovation des parcs Saint-François, Reine-Verte et de la Senne ont évidemment un impact sur ce manque d'espaces verts mais ne sont pas suffisants pour combler le déficit actuel et ses effets.

Les éléments à améliorer dont il faut tenir compte :

- > davantage d'espaces verts, et notamment pourvus d'espaces adaptés aux enfants ;
- > améliorer la sécurité.

Alimentation et agriculture urbaine

Le TN compte un nombre réduit de potagers et de services en relation avec la production alimentaire. Des sites potentiels existent cependant : talus du chemin de fer, toitures des bâtiments et des socles du quartier Manhattan, intérieurs d'îlots. Les services que peuvent remplir l'agriculture urbaine sont nombreux : elle favorise l'infiltration, l'évapotranspiration et le ralentissement des eaux pluviales vers le réseau d'égouttage, veille aux risques d'érosion des terrains en pente et contribue à lutter contre le phénomène des îlots de chaleur en ville.

Pratiquée de manière écologique, localisée dans les tissus denses ou en zone péri-urbaine, elle est un facteur favorable au développement de la biodiversité en ville, cultivée et sauvage. L'agriculture urbaine permet également de valoriser des ressources sous-utilisées, des sous-produits de la consommation et de déchets urbains, contribuant au « métabolisme urbain ».

Les résultats de la participation citoyenne indiquent que les répondants et répondantes y sont favorables à 91%, dont 23% y sont favorables mais à certaines conditions. Les conditions évoquées en commentaires sont une augmentation préalable de la qualité de l'air et des sols, une sensibilisation des habitants et un cadre coopératif, et que ce ne soit pas au détriment des espaces verts et parcs publics. Les femmes (84%), les jeunes (74%) et les habitants (73%) y sont favorables sans conditions, contre 55% des hommes et 50% des personnes âgées.

Parmi les 9% qui y sont absolument défavorables, certains citent la difficulté d'entretien, son caractère inadapté au cadre urbain (concurrence d'espace, pollutions) et enfin son aspect anecdotique par rapport à d'autres enjeux jugés prioritaires.

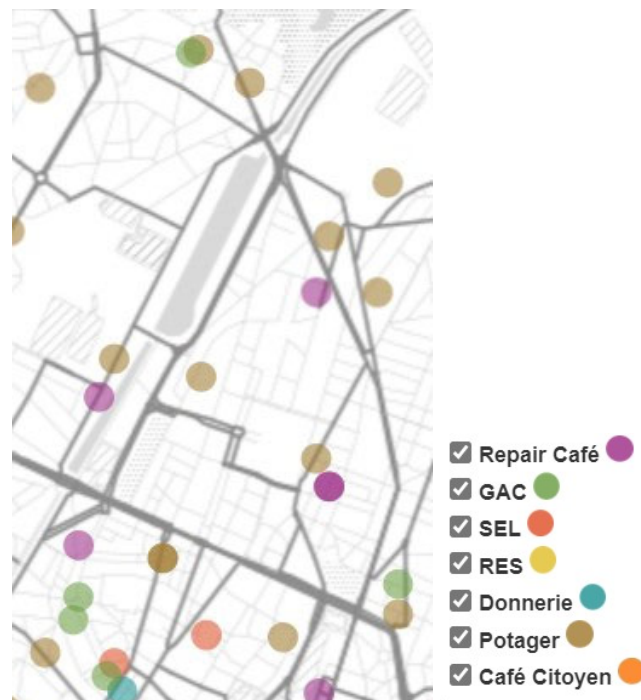


Figure 25. Potagers et groupements d'achat en commun (Source : Réseau des Consommateurs Responsables)

Bruits et sols

Les nuisances sonores sont fortes à très fortes à proximité des principales infrastructures de mobilité du TN (chemin de fer, canal, petite ceinture et principaux axes routiers) et espaces publics à proximité directe de ceux-ci. Les réseaux de voiries locales sont dans une certaine mesure moins impactés au fur et à mesure qu'ils s'éloignent des axes principaux. Le cœur du TN, le quartier Manhattan, subit quant à lui une forte nuisance sonore en provenance des axes Albert II et Bolivar. Nuisances qui s'étendent au parc Maximilien. Les quartiers Brabant et Masui-Gaucheret ainsi que leurs espaces verts jouissent, par contre, de faibles nuisances sonores. Sans surprise, c'est également le cas des intérieurs d'îlots, même ceux accessibles au public.

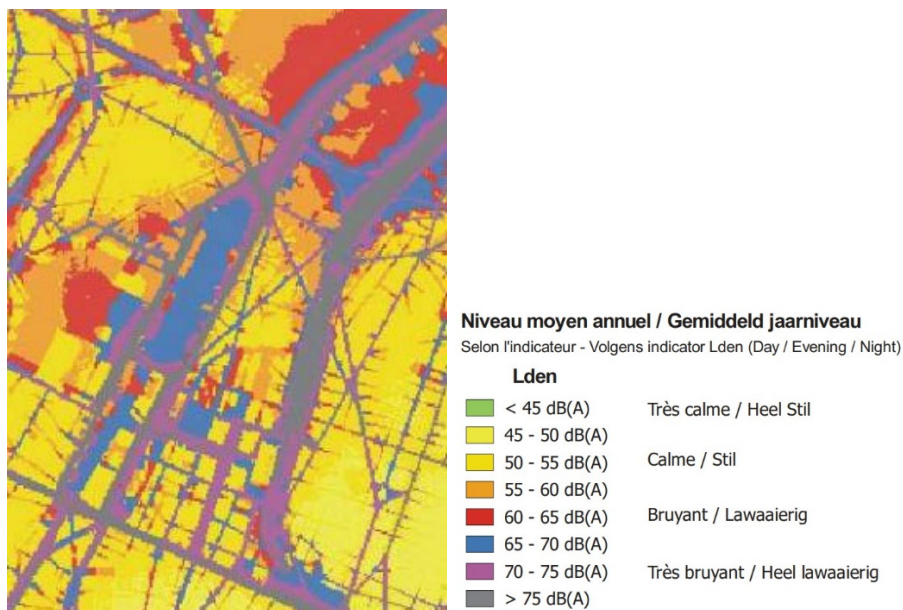


Figure 26. Cartographie du bruit multi-exposition en 2016 (Source : Bruxelles Environnement)

En termes de pollution du sol, l'ancien bassin industriel du canal concentre la majorité des terrains pollués (site Citroën, Ferme des Boues, rive droite du bassin Vergote, site Sibelga et Mabru). Il subsiste un certain nombre de parcelles légèrement polluées à travers l'ensemble du TN, notamment le long du parc de la Senne. Enfin, la catégorie la plus présente est celle des terrains potentiellement pollués auxquels il faudra accorder une attention particulière à l'occasion de leur redéveloppement ultérieur possible.

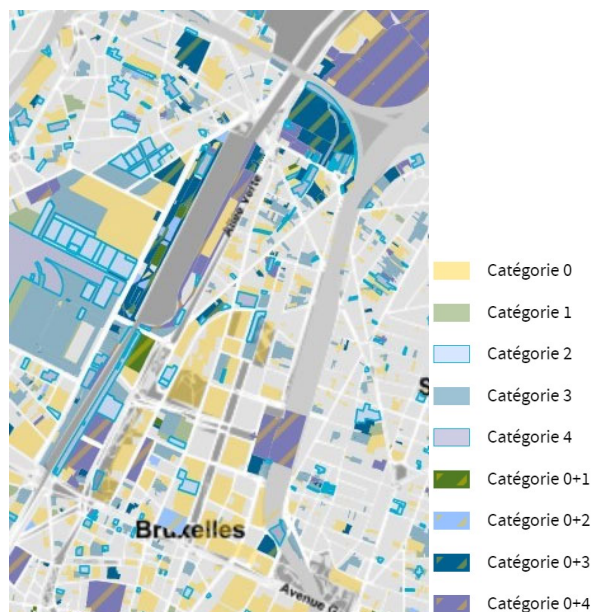


Figure 27. État du sol, 2020 (source : BE).

Légende : Catégorie 0 : terrains potentiellement pollués / Catégorie 1 : terrains non pollués / Catégorie 2 : terrains légèrement pollués (sans risque) / Catégorie 3 : terrains pollués / Catégorie 4 : terrains pollués en cours d'étude ou de traitement

Pour une description des tendances et études récentes en matière environnementale et de durabilité, se référer au chapitre 5 « Dynamiques actuelles ». Pour une synthèse des plans stratégiques en matière

environnementales, voir le chapitre 5.1 « Plans stratégiques » et pour un aperçu des ambitions du secteur public en matière de durabilité, voir le chapitre 5.2 « Initiatives du secteur public ».

SYNTHÈSE ENVIRONNEMENT :

Le TN présente plusieurs indicateurs environnementaux qui ont un effet négatif sur la santé et la qualité de vie ainsi que sur le réchauffement climatique. Le taux relativement élevé de pollution de l'air provient à la fois d'une circulation mal maîtrisée sur les axes principaux et d'un report modal insuffisant vers les modes actifs et à la fois d'une trop grande dépendance aux énergies fossiles pour le chauffage des bâtiments et d'une isolation faible des tissus historiques. Le phénomène d'îlot de chaleur, très présent dans le TN (à l'exception des espaces verts et du canal), traduit une forte minéralisation des rues et une faible végétalisation des intérieurs d'îlots, lesquels participent également à de réguliers aléas d'inondation en fond de vallée. Les maillages verts et bleu présentent un caractère discontinu ce qui les empêche de jouer un rôle significatif sur le plan de la biodiversité. Le potentiel de l'agriculture urbaine est peu exploité. Les principaux axes qui ceinturent et traversent le TN affichent des nuisances sonores très fortes qui impactent leur convivialité. Enfin, en terme de pollution du sol, les parcelles les plus affectées se situent en bordure du canal et le long de l'ancien lit de la Senne.

4.1.5. PATRIMOINE

La dimension patrimoniale du TN réside non seulement dans les monuments et sites classés ou inscrits à l'inventaire du patrimoine mais également dans les perspectives historiques. Les principales perspectives délimitent le TN : à l'est et au nord, le tracé Royal, au sud la perspective sur la basilique de Koekelberg et à l'ouest, la perspective du canal.

L'extension du tracé Royal hors pentagone s'articule autour de repères urbains majeurs que sont l'église Royale Sainte-Marie (1846-1888) et l'église de Notre-Dame de Laeken. Les hôtels de maître situés de part et d'autre de la rue Royale participent à la richesse de la perspective et adoptent des styles variés (néoclassique, éclectique, fonctionnaliste, Beaux-Arts, Art Nouveau et Art Déco). En léger contre-bas de celle-ci, notons les Bains publics de Saint-Josse (1933) qui hébergent sous un même toit piscine pour les écoles locales, bains douches pour la population locale défavorisée et bains turcs pour une clientèle plus aisée.

Situé au croisement du tracé Royal et de la perspective sur la basilique de Koekelberg, le site du jardin Botanique de style néo-classique (1828) est aujourd'hui une institution culturelle majeure ainsi qu'un espace de repos et de détente bien nécessaire pour les quartiers densément peuplés aux alentours. Les jardins actuels sont réalisés en 1958 par René Pechère suite au percement de la jonction Nord-Midi.

Sur la limite sud du TN, la perspective sur la Basilique nationale du Sacré-Cœur (1905-1970) met en valeur la topographie de la vallée de la Senne. Après les travaux de jonction du canal de Willebroeck avec celui de Charleroi (1922) et ceux de comblement des anciens bassins, le tissu urbain se reconstruit progressivement pour prendre sa forme actuelle. Le Saillant de l'Yser de style Art Déco (1931) et l'ancienne manufacture Charlet & Cie de style Beaux-Arts (1920) sont des témoins de cette époque.

L'axe du canal qui borde le TN à l'ouest constitue le troisième axe majeur. Il offre un paysage portuaire, avec une perspective profonde, où fonctions industrielles historiques et développements récents (fonctions résidentielles et récréatives) se côtoient. Parmi les principaux éléments patrimoniaux présents, citons l'entrepôt Royal du site de Tour & Taxis (1904-1907), la Ferme des Boues (1863-1904) de style

éclectique et d'inspiration de l'architecture rurale traditionnelle et dont l'objet était d'apporter une solution hygiénique au problème posé par le Mestback (fumier). Aujourd'hui en rénovation, l'ancienne maison de garde-barrière (1880) située sur la ligne de chemin de fer qui reliait à partir de 1958 la gare de l'allée Verte à la gare du Nord est aussi un témoin de la vocation industrielle passée du quartier. En 1930 fut érigé le monument au travail de Constantin Meunier sur le quai des Yachts au nord du bassin Vergote, point charnière des fonctions urbaines, du monde du travail, du commerce, du transport et de la vie sociale.

En 1934, l'énorme complexe du garage Citroën essentiellement constitué de verre, d'acier et de béton voit le jour dans un style résolument moderniste. Il a vocation à devenir le porte étendard de la marque. De nombreuses modifications sont apportées à l'édifice notamment en prévision de l'expo '58.

Par ailleurs, il subsiste tout de même une série de bâtiments plus récents qui ont également un intérêt patrimonial. Témoins du style fonctionnaliste, voire brutaliste, ils datent des années '70, époque où la transformation radicale du Plan Manhattan prend forme. Citons, entre-autres, la caserne des pompiers Hélicoptère (1976) et l'école de police (1977) rue Gilbert, tous deux l'œuvre du Groupe Structure ou encore les immeubles de logement à bas prix (Résidence Nord, les six barres de logement du Foyer laekenois ou encore les quatre barres des établissements Amelinckx situées avenue de l'Héliport.

Enfin, au cœur du TN sont aménagés entre 1995 et 1997 les terre-pleins centraux du boulevard Roi Albert II suivant un projet de l'architecte-paysagiste Jacques Wirtz. Parcourus d'allées de dolomie se croisant en diagonale et bordées de chênes fastigiés, ces terre-pleins offrent en outre un parcours ponctués de plusieurs œuvres d'art de Pol Bury (1995), de Guy Rombouts et Monika Droste (1997), de Liliane Vertessen (1997), de Pierre Culot (1997), de Pal Horvath (1997) et de Tapta (1997).



Figure 28. Carte des monuments et sites classés avec les bâtiments inscrits à l'inventaire [Légende : Monuments classés (rose), sites classés (vert), périmètre de protection (bleu), liste de bâtiments inscrits à l'inventaire du patrimoine (points rouges), arbres remarquables (points verts)]

La consultation publique a permis de mettre en exergue le fait que certains monuments comme l'Église Royale Sainte-Marie, l'ensemble de logements de la rue du Travail et les anciens ateliers Citroën sont quelques-uns des bâtiments qui devraient être préservés en priorité selon les participants. De même, 72% des participants sont d'avis qu'il faudrait mettre davantage en valeur les bâtiments remarquables de manière générale, et soulignent également que les abords des bâtiments remarquables devraient être améliorés.

Parmi les espaces ouverts, 36% des répondants et répondantes souhaiteraient voir un renforcement des perspectives historiques de la rue Royale et l'avenue de la Reine, et 33% du paysage portuaire du canal.

SYNTHÈSE PATRIMOINE :

Les aspects patrimoniaux du TN résident à la fois dans un certain nombre de perspectives historiques majeures telles que celle du tracé Royal, du canal et celle de l'axe Botanique-Basilique de Koekelberg et aussi dans un certain nombre de sites et de bâtiments qui égrènent ces axes et contribuent à leur identité (Église Royale Sainte-Marie, le site du jardin Botanique, l'ancien garage Citroën, le monument au Travail...) ou qui existent de façon plus isolée et témoignent du passé du TN (Ferme des Boues, Bains de Saint-Josse, école de police rue Gilbert, caserne de pompiers Hélicopt...)

4.1.6. SITUATION PLANOLOGIQUE REGLEMENTAIRE

Ne sont repris ici que les documents planologiques règlementaires en vigueur. Les documents stratégiques existants qui posent des objectifs publics sont repris dans le chapitre 5.1 « Plans stratégiques ». Les initiatives publiques telles que CQD et CRU sont reprises au chapitre 5.2 « Initiatives du secteur public ».

La hiérarchie des plans pose le PRAS comme cadre ultime des plans règlementaires. Il ne peut y être dérogé à moins d'une argumentation solide et l'organisation de mesures particulières de publicité.

La carte des affectations du PRAS reprend schématiquement les différents sous-quartiers identifiés dans le point 4.1.3 « Tissus et maillages urbains ». Il affecte les îlots du quartier Masui et Gaucheret en zones d'habitat, de mixité et de forte mixité avec une exception notable, l'îlot 'Sibelga' qui est affecté en zone d'industrie. Les deux rives du bassin Vergote sont, elles, reprises en zone d'activité portuaire et de transport.

Les quartiers Brabant et St Lazare-Botanique affichent une plus grande propension au résidentiel notamment à hauteur de la rue Verte (zone d'habitat et zone d'habitat à prédominance résidentielle) avec en contrepartie des axes très animés (zone de mixité et zone de forte mixité) en périphérie des cœurs de quartiers.

Le quartier Manhattan ainsi qu'une partie du pôle Rogier sont repris en zone administrative. Les principaux hôtels du pôle Rogier sont eux repris en zone de forte mixité. Le quartier Saint-Roch ainsi que les deux îlots de logements conventionnés de Citydev rue du Progrès sont repris en zone d'habitat.

En partie centrale du Territoire Nord, les Zones d'Intérêt Régional 1. Hélicoptère et 2. Gaucheret ont dans leur quasi-totalité fait l'objet de PPAS (Willebroeck, Hélicoptère, 19. Quartier ouest-Gare du Nord). Ces PPAS respectent le seuil maximal de superficies bureau autorisées par le PRAS dans les ZIR, à savoir **150.000 m²** de bureaux en plus par rapport à ceux existants à l'entrée en vigueur du PRAS pour la **ZIR 1** et **40.000 m²** pour la **ZIR 2**.

Un autre mécanisme de limitation de la fonction bureau hors ZIR existe, la CaSBA, elle s'applique à l'échelle de 'mailles' au nombre de trois pour le TN (BRU-12, SCH-09 et SJT-01). Pour BRU-12, le solde disponible en zone d'habitat est de 730 m² et de 27.255 m² en zone mixte. Pour **SCH-09**, le solde disponible en zone d'habitat est de 11.610 m² et de **-64.901 m²** en zone mixte. Enfin, pour **SJT-01**, le solde disponible en zone d'habitat est de 3.708 m² et de **-62.733 m²** en zone mixte. Cette limitation ne s'applique pas aux ZIR.

Un certain nombre d'équipements publics sont repris comme tel au PRAS dans le périmètre du TN. Il s'agit principalement des pôles universitaires Saint-Louis et Sint Lukas (KUL), des hautes écoles ISFSC et Galilée, du centre scolaire St Michel, de l'école de l'allée Verte, de l'ABC school et du Centre des Technologies avancées en FWB, des Bains de Saint-Josse, du Botanique et de l'hôpital St Jean ainsi que d'un commissariat de police de la zone Bruxelles/Ixelles.

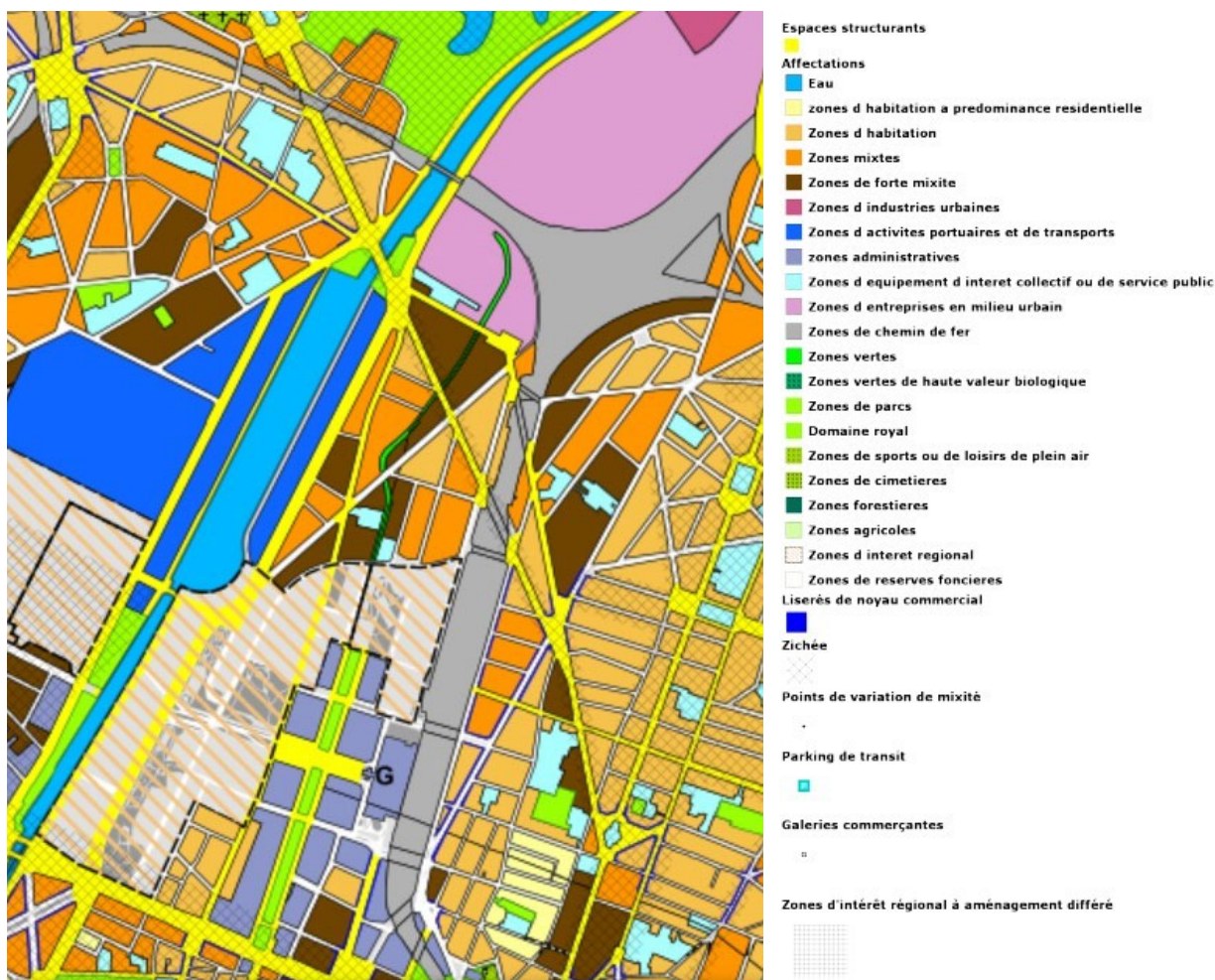


Figure 29. Carte d'affectations du PRAS

Pas moins de 19 PPAS ont été réalisés dans le TN entre 1961 et 2009. Leur lecture donne à voir l'évolution des manières de penser la ville par les pouvoirs publics. Des instruments les plus rudimentaires des années '80 aux prescriptions plus ciblées, plus pertinentes et plus flexibles des années 2000.

Bien que la grande majorité des PPAS soient relativement anciens, un examen approfondi des prescriptions de ceux réalisés pour encadrer le projet mono-fonctionnaliste du Plan Manhattan montre qu'ils ne proscrivent pas la mixité de fonction. Par contre, la présence d'un certain nombre de fonctions publiques clés (équipements publics et espaces verts) est consolidée par ces PPAS au-delà de ce que prévoit déjà le PRAS.

Au niveau des gabarits et implantations, il peut être considéré que les bâtiments actuels ont exploité toute l'enveloppe capable offerte par les PPAS. Notons cependant deux exceptions notables : l'actuel bâtiment CCN dépasse les gabarits autorisés par les PPAS 'Quartier Ouest, gare du Nord' et 'Ilôt 9' (une procédure de modification pour cause d'utilité publique a été ouverte pour délivrer le permis mais le PPAS n'a jamais été modifié) et le projet de Fondation Kanal qui se développe sur 35.000m² au lieu des 70.000m² autorisés.

PPAS	Approuvé	Commune	Sous-quartier	Statut	Légende
					carte synthèse
46-13/14 Harmonie	1961	Bruxelles	St Roch		4
26 Quartier Nord Ilôt 1	1967	SJTN	Pôle Rogier		17
79A Ilot Victoria Regina	1974	SJTN	St Lazare/Botanique		18
26 Quartier Nord Ilôt 4	1974	SJTN	Progrès		14
26 Quartier Nord Ilôt 9	1977	SJTN	Quartier Manhattan	abrogation partielle en cours	12
19 Quartier ouest de la gare du Nord	1978	Schaerbeek	Quartier Manhattan	modification en cours	11
46-60 Ilot Harmonie-Faubourg	1983	Bruxelles	St Roch		5
26 Quartier Nord Ilôt 5	1988	SJTN	Quartier Manhattan		16
46-41 Quartier Baudoin - Harmonie	1989	Bruxelles	St Roch		6
46-65 Ferraris	1989	Bruxelles	Quartier Manhattan	abrogation via PCDD?	10
26 Quartier Nord Ilôts 6,7,8	1990	SJTN	Quartier Manhattan		13
26 Quartier Nord Ilôts 2 et 3	1990	SJTN	Progrès		15
60-07 Quartier Anvers-Yser	1993	Bruxelles	Yser/Pentagone		7
60-09 Quartier Botanique	1993	Bruxelles	Botanique/Pentagone		8
Ilôt National des Douanes	1996	SJTN	Pôle Rogier/Progrès		x
22/64-19 Quartier Gaucheret	1999	Schaerbeek	Gaucheret/Masui		9
22/64-19 Gaucheret	2005	Schaerbeek	Gaucheret		10
70-20b Héliport	2005	Bruxelles	Parc Max sud et nord	abrogation --> PAD Max?	2
70-20a Willebroeck	2009	Bruxelles	Béco, Vergote	abrogation --> PAD Max?	1

Tableau de synthèse des PPAS en vigueur

On notera également que le PCD de la Ville de Bruxelles de 2004 ambitionne la modification ou l'abrogation de tous les PPAS le long du boulevard Roi Albert II. Cette volonté semble se confirmer dans les travaux préparatoires du nouveau PCDD. La modification ou abrogation du PPAS 46-65 Ferraris est d'ores et déjà envisagée. Le PCD de SJTN de 2005 envisage également la modification/abrogation du PPAS 26 Quartier Nord.

SYNTHÈSE CADRE RÉGLEMENTAIRE:

Le cadre réglementaire existant est particulièrement peu lisible de par la quantité de PPAS présents sur le TN. Les éventuelles barrières à la mise en œuvre de la vision partagée pour le TN devront être identifiées et, le cas échéant, levées (par exemple, abrogation de PPAS). Un débat sur le choix de l'outil et de la méthode les plus appropriés sera mené dans la suite du travail pour traduire la vision.



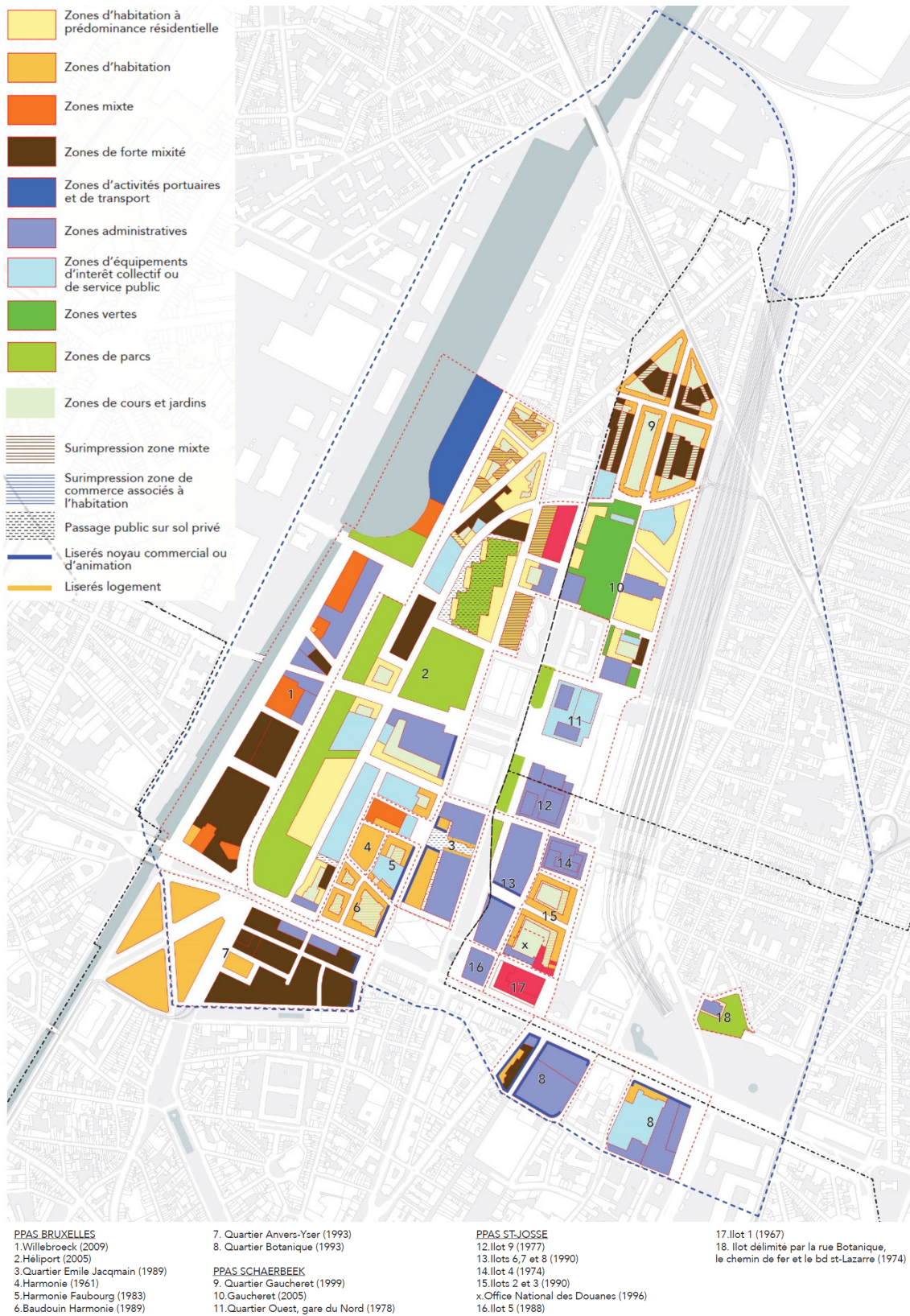


Figure 30. Carte de synthèse des affectations des PPAS en vigueur

4.2. USAGES ET USAGERS

4.2.1. POPULATIONS

Bien que très diversifiés, les habitants présentent un profil socio-économique faible (revenus par ménage <17.000 € par déclaration) et un taux de chômeurs (33% pour la population globale et 46% chez les jeunes –Actiris 2012) et allocataires sociaux assez élevé. S'agissant pour partie d'un quartier de transit, la proportion d'étrangers (65% nés à l'étranger) et de primo-arrivants y est fortement représentée. La part des jeunes y est plus élevée que dans le reste de la RBC (30% de moins de 18 ans contre 22%) même si une population plus âgée est présente, notamment dans le quartier Saint-Roch. Comptabilisant 36.609 habitants, le TN dispose d'une densité d'habitants plus élevée que la moyenne régionale malgré la présence du quartier Manhattan inhabité (10.770 hab/km² contre 7.360 hab/km²) et la taille des ménages y est relativement grande (2,4 pers contre 2,13 pers pour la moyenne régionale). Le TN connaît pourtant des variations importantes : la densité d'habitants est ainsi de 25.000 hab/km² dans le quartier Brabant. Depuis peu, on observe l'installation d'habitants de la classe moyenne supérieure dans des logements neufs le long du bassin Béco.

Au-delà des habitants en tant que tel, le caractère métropolitain du Territoire Nord attire un grand nombre d'usagers du reste de la RBC, du pays et de l'étranger qu'il s'agisse des navetteurs se rendant au travail (35.000 employés de bureau), des visiteurs des institutions culturelles ou de loisirs, de touristes d'affaire ou encore de migrants.

En d'autres termes, les contrastes sociaux et d'occupation sont forts. Le quartier fait fonction de point, voire de pôle d'entrée dans Bruxelles, les primo-arrivants et les sans-papiers aux origines lointaines côtoient des habitants ancrés et les « cols blancs » au mode de vie pendulaire et aux salaires plus élevés. L'arrivée de nouvelles populations aisées résidentes occupant les nouveaux projets immobiliers est susceptible de renforcer les enjeux déjà fort saillants de cohésion sociale et d'image du quartier. Cela étant, les contrastes sociaux soulignés ici ne décrivent pas que des phénomènes de fragmentation et d'isolement. Ils sont à l'origine de nombreuses initiatives de solidarité et de créativité qui sont, sans conteste, un des atouts majeurs du quartier Nord.



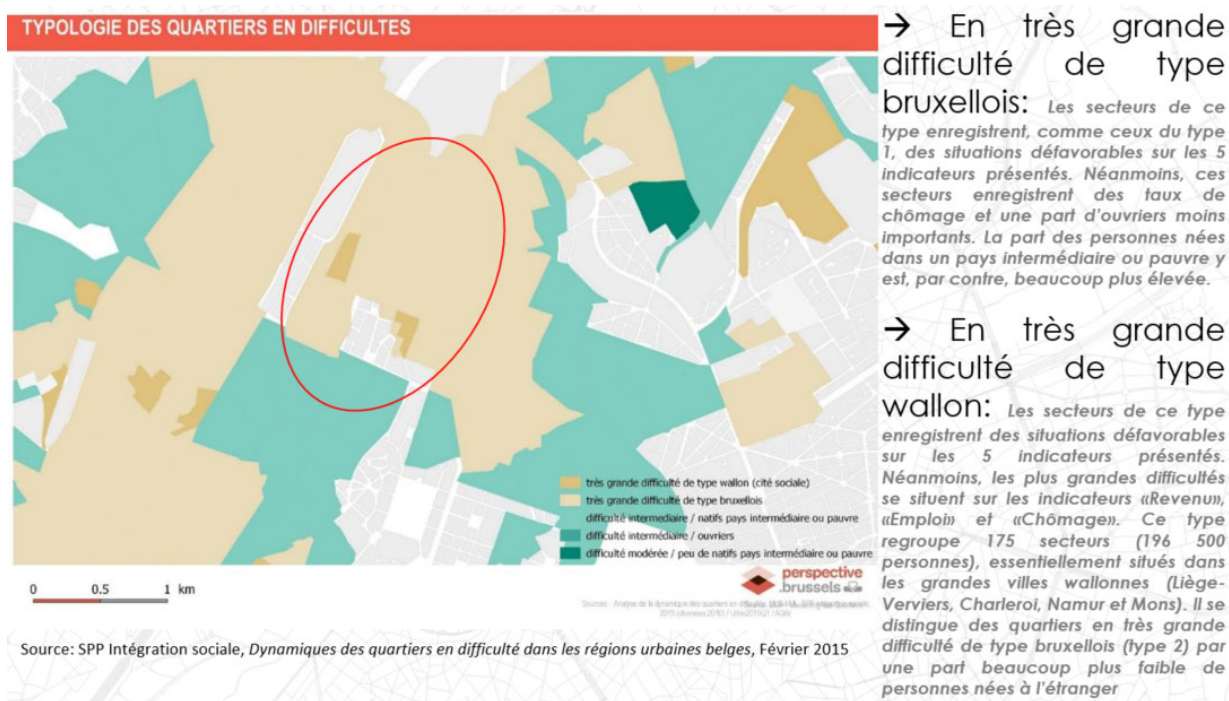


Figure 31. Convergence de difficultés sociales dans le quartier Nord (Source : Diagnostic Territorial perspective.brussels 2018)

SYNTHÈSE POPULATIONS :

Le TN se caractérise par une population très diversifiée avec un contraste fort entre d'une part des publics résidents modestes multi-fragilisés (allocataires sociaux, faible taux d'emploi, primo-arrivants) et d'autre part, dans une proportion similaire (35.000 pers), un public de classe moyenne -voire moyenne supérieure- qui travaille dans le quartier d'affaire (navetteurs) ou habite le long du bassin Béco.

4.2.2. MOBILITÉS

La mobilité est identifiée comme la 2^{ème} thématique la plus importante par les répondants et répondantes de l'enquête de consultation, derrière la thématique « Espaces publics et parcs ». Il s'agit de la thématique principale pour les travailleurs du quartier (63% des réponses), en revanche, pour les habitants il s'agit de la 3^{ème} thématique la plus importante (51%) derrière « logement et rénovation urbaine ». Il s'agit également de la thématique qui apporte le plus grand degré de satisfaction (38% de satisfaits et très satisfaits), sans que cela empêche d'autres opinions. En général, on constate que le nombre de participants satisfaits et insatisfaits est plutôt similaire. En ce qui concerne les personnes qui travaillent dans le Territoire Nord, elles sont plutôt insatisfaites de la mobilité dans ce quartier. De même, l'insatisfaction est élevée parmi les personnes à mobilité réduite : 55%. Les habitants en revanche sont les plus satisfaits (42%).

Accessibilité

Le Territoire Nord jouit d'une excellente accessibilité depuis le reste de Bruxelles, du pays, de l'étranger, et cela, à la fois par le réseau routier et les transports en commun. Le pôle multimodal 'gare du Nord' réunit en effet la gare ferroviaire la plus fréquentée du pays, une importante gare de bus STIB & De Lijn, des lignes de pré-métro et de tram ainsi que les compagnies de navettes privées locales (Keolis KBC / Hermann Teirlinckx / Publicis / entrepôt royal (Tour & Taxis) / Unizo) et internationales (Eurolines, Flixbus...).

47% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation estiment que la connexion entre leur quartier et le nœud modal de la Gare du Nord est pratique et agréable, et en particulier les habitants (52%). La question de savoir s'il faudrait déménager la gare de bus en dehors du Territoire Nord est très polarisante : 26% sont en total désaccord alors que 16% sont très d'accord. Les plus de 65 ans sont encore plus polarisés, avec 33% très défavorables et 27% très favorables. La neutralité est également élevée.

Axes principaux

Cette fonction de carrefour du quartier Manhattan est cardinale mais est à mettre en regard de la problématique de franchissement des barrières urbaines que sont les infrastructures ferrées, le canal et la petite ceinture.

Lors de la consultation, les répondants et répondantes ont principalement identifié la petite ceinture comme barrière urbaine à supprimer (41%) : 48% des travailleurs, 44% des hommes, 42% des habitants... Il y a consensus, sauf parmi les personnes âgées, pour qui le chemin de fer et le canal sont les plus dérangeants (25% chacun) ainsi que l'allée Verte (17%). 13% des femmes aimeraient également voir l'avenue de la Reine se pacifier. Au global, le chemin de fer n'est considéré dérangeant que par 11% des répondants et répondantes, loin derrière la petite ceinture (41%).

Les principales infrastructures routières cernant le périmètre (petite ceinture, quai de Willebroeck et allée Verte) comportent un grand nombre de zones à concentration d'accidents (ZACA) de par le trafic important qu'elles canalisent. Les voiries internes au TN connaissent un trafic plus apaisé à l'exception de la rue du Brabant et de l'avenue de la Reine.

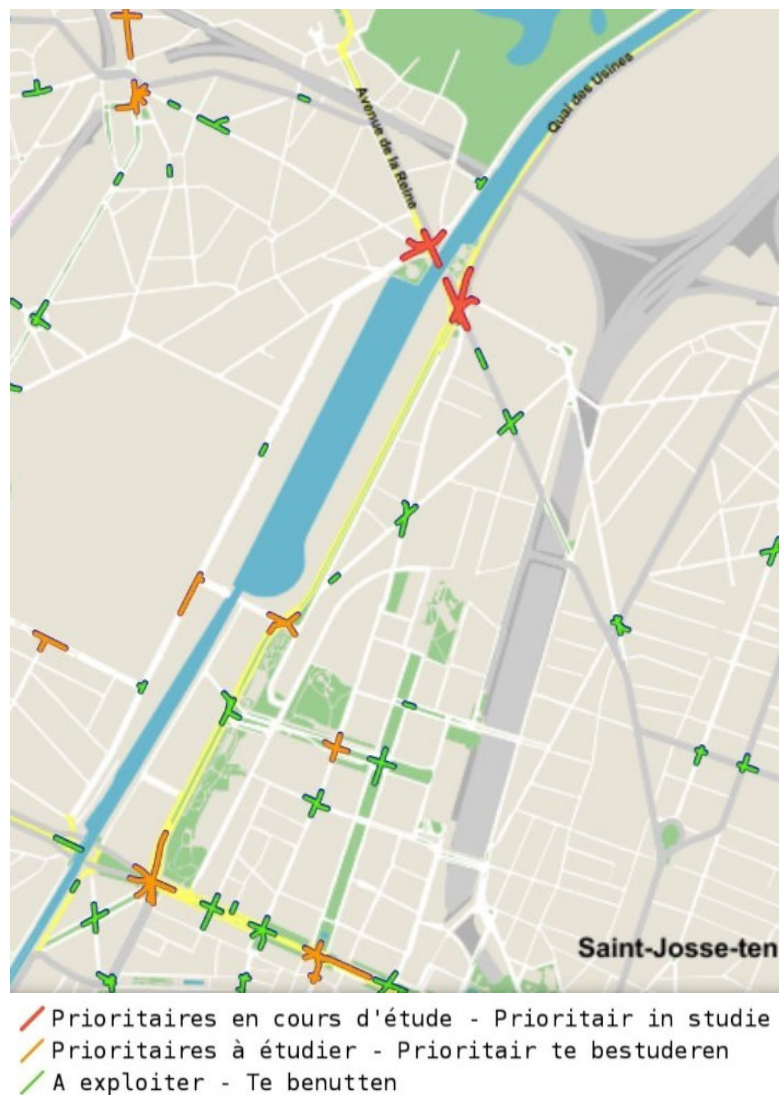


Figure 32. Zones à concentration d'accidents (Source : Mobiris, 2021)

Parmi les axes les plus fréquentés (avenue de l'Héliport, chaussée d'Anvers, boulevard Albert II, rue de Brabant...), le degré de satisfaction est généralement faible (51% ne sont pas du tout satisfaits). Les remarques sur les possibilités d'amélioration de ces rues sont assez similaires : augmentation de la sécurité (zone basse vitesse, trottoirs plus larges, pistes cyclables sécurisées...), la diminution du trafic automobile et de l'espace alloué aux voitures, des incivilités (stationnement sauvage et encombrements de voirie) ainsi que des pollutions liées.

La petite ceinture est l'axe le plus fréquenté chez les hommes, et non pas chez les femmes. On note un grand écart (26% d'hommes et 17% de femmes). La rue Royale est la plus fréquentée chez les femmes. La participation a permis de mettre en exergue des pistes d'amélioration de la petite ceinture en travaillant notamment sur la sécurité des cyclistes, en améliorant la traversabilité de l'axe et la qualité des trottoirs et l'aménageant les carrefours, ainsi que la réduction du trafic automobile.

Une grande majorité des répondants et répondantes pensent qu'il est nécessaire de davantage hiérarchiser les voiries, de manière à mieux canaliser les flux et permettre la création de quartiers plus apaisés. Cette mesure est jugée positive par tous les profils de participants, mais est surtout perçue

comme étant un besoin par les participants de plus de 65 ans, puisque 94% des participants sont d'accord ou très d'accord. Il n'y a aucun participant de plus de 65 ans qui ne soit pas d'accord avec cette mesure. Le taux de désaccord est globalement extrêmement faible (9%).

Enfin, 59% des réponses sont favorables ou très favorables à la mise en place de points de livraison uniques accessibles en voiture ou camionnette, où le reste du trajet s'effectue en vélo-cargo ou à pieds.

Modes de déplacement

L'enquête participative a permis de mettre en exergue que la marche (32%) et le vélo (30%) sont les moyens de déplacement privilégiés pour les déplacements dans le Territoire Nord. Ils sont suivis ensuite des transports en commun (21%). On remarque dès lors que la voiture n'est pas le moyen de transport privilégié, en contraste avec l'infrastructure existante du quartier qui privilégie la voiture. Ces résultats sont assez cohérents pour tous les profils, sauf pour les participants âgés, pour lesquels l'utilisation des transports publics et des véhicules privés tend à inverser le graphique général.

Pour les déplacements vers le reste de la ville, les transports en commun sont les plus utilisés, suivis ensuite du vélo. On retrouve le même scénario dans lequel les personnes âgées sont des utilisateurs moins actifs du vélo et des transports en commun, et elles sont le profil qui utilise le plus les transports privés.

Ainsi, une majorité des personnes fréquentant le Territoire Nord disent respecter les principes STOP – à savoir, favoriser d'abord la marche, puis le vélo, puis les transports en commun et enfin la voiture privée dans leurs déplacements. Les habitants (76%) sont particulièrement respectueux de ces principes tandis que les plus de 65 ans sont un peu moins engagés dans cette pratique (63%), tout en étant le groupe qui, avec les travailleurs, utilise le plus la marche dans ses déplacements au sein du quartier (60%), le plus la voiture (33%) et le moins les transports en commun (20% contre 35% des répondants au global).

L'amélioration de la circulation pour les cyclistes est une priorité claire identifiée lors de la participation citoyenne, et particulièrement par les personnes âgées, qui sont les plus faibles utilisateurs du vélo dans ses déplacements. 94% des répondants et répondantes sont d'accord ou très d'accord qu'il faut davantage hiérarchiser les voiries de manière à mieux canaliser les flux et permettre la création de quartiers apaisés.

Parking

On observe une offre très importante de stationnements privés hors voirie dans le quartier Manhattan et le pôle Rogier (+ de 10.000 places) ainsi que plusieurs parkings publics autour du pôle Rogier-City 2 (+ de 3.000 places). Le stationnement en voirie sur la grande majorité des rues du TN est payant en semaine sauf dérogation. Dérogent à cette logique l'axe rue Gineste-St Lazare-Brabant qui est payant 7/7 et quelques voiries à l'ouest du périmètre dans les quartiers Saint Roch et Masui ainsi que le quai de Willebroeck et l'allée Verte.

Parking buiten de openbare weg - Stationnement hors voirie



Figure 33. Offre en parking intégré au bâti (Source : Diagnostic territorial perspective.brussels, 2018)

65% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation pensent qu'il faut réduire le nombre de stationnements en voirie au profit de stationnement en parkings publics fermés. Ceci est cohérent avec les recommandations pour l'amélioration des axes, souvent encombrés par le parking.

Transports en commun

Le maillage actuel du réseau de transport en commun dessert de manière relativement dense et équilibrée l'ensemble des quartiers du TN.

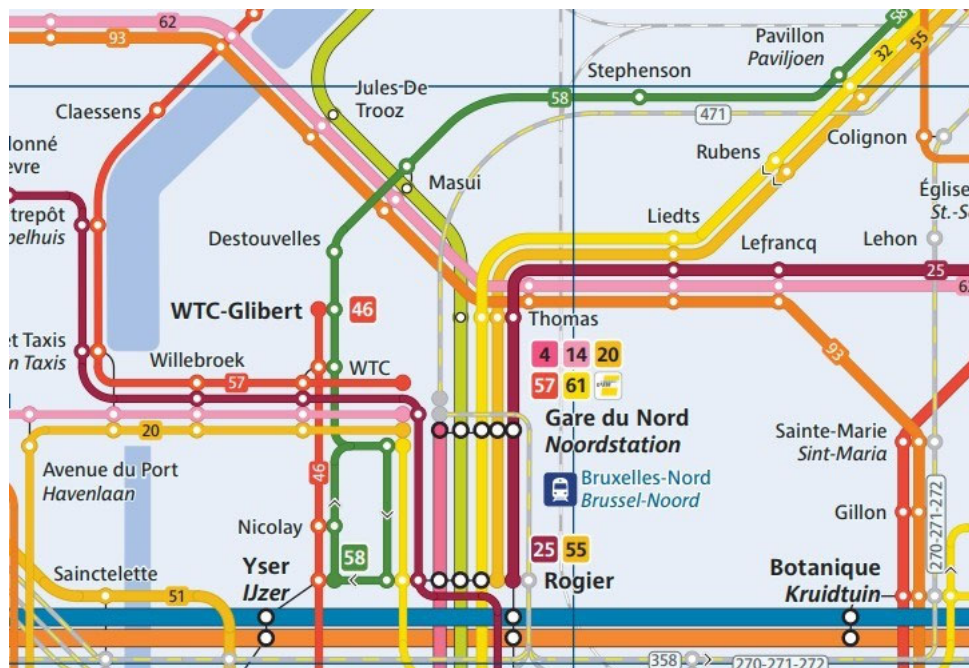


Figure 34. Plan du réseau de la STIB

La mobilité partagée est relativement bien présente dans le TN avec 7 stations cambio, 1 station blue bike à la gare du Nord et 16 stations Villo. Le service cambio ne dessert cependant pas les quartiers Masui et Gaucheret. D'autres options de mobilité partagée sans station fixe sont également disponibles. Pour les voitures partagées, citons Getaround (ex-Drivy), Drive now et Poppy qui ne couvre que le sud et le centre du TN. Pour les voitures partagées entre particulier, citons Car Amigo, Cozycar et Wibe. Et pour le co-voiturage : Taxistop et Blablacar.

Enfin, d'autres options 'free floating' existent. Il s'agit des vélos électriques partagés à louer Billy (dont la zone ne couvre que la partie du TN située au sud du Bvd Bolivar), des vélos à louer Swapfiets, des trottinettes électriques Lime, Dot & Poppy et des scooter Felyx.

Pour plus d'informations sur les nombreux projets de mobilités récents, en cours ou à venir, consulter le chapitre 5.2 « Initiatives du secteur public », et en particulier le paragraphe « Plan régional de mobilité (PRM), dit 'Good Move' ».

SYNTHÈSE MOBILITÉS :

Si le TN est bien desservi et très accessible en transport en commun et en voiture individuelle, le caractère routier des principaux axes et la présence de barrières urbaines fortes le rendent beaucoup moins attractif pour les modes actifs et encore moins pour les personnes à mobilité réduite pour qui la déclivité du versant est de la vallée de la Senne peut constituer un obstacle supplémentaire. Sur le plan du stationnement, on dénombre une grande quantité de parking hors voirie dans le quartier Manhattan et autour du pôle Rogier. On note aussi que les différentes solutions de mobilité partagée ne sont pas présentes dans les quartiers Masui et Gaucheret (à l'exception de Villo).

4.2.3. LOGEMENT

Typologies de logements

Malgré un tissu résidentiel vieillissant, on observe un grand nombre de logements construits dans le cadre d'opérations publiques : Contrats de Quartier Durable, CPAS, Régies communales, charges d'urbanisme et opérations de Citydev.

On compte une présence importante de logements sociaux : 18,28 logements « sociaux » par 100 ménages, avec une concentration sur et autour du Foyer Laekenois, le long de la chaussée d'Anvers, rue Gaucheret et rue Saint François (Monitoring des Quartiers, 2015).

Il y a une part significative de logement locatif (65-70% contre une moyenne régionale de 58%) dans le Territoire Nord. Les loyers moyens varient entre 532 et 617 € par mois et sont parmi les plus bas en RBC (Observatoire des Loyers, 2013-2015). Cela explique le roulement important d'habitants.

Notons, tout de même, la spécificité des logements construits autour du bassin Béco qui contraste avec le reste du Territoire Nord. Leur prix de vente oscille entre 2.800€/m² et 4.000€/m².

Enfin, subsistent du fait de la précarité d'un certain nombre de ménages et de leur relative grande taille un certain nombre de logements surpeuplés et en mauvais état.

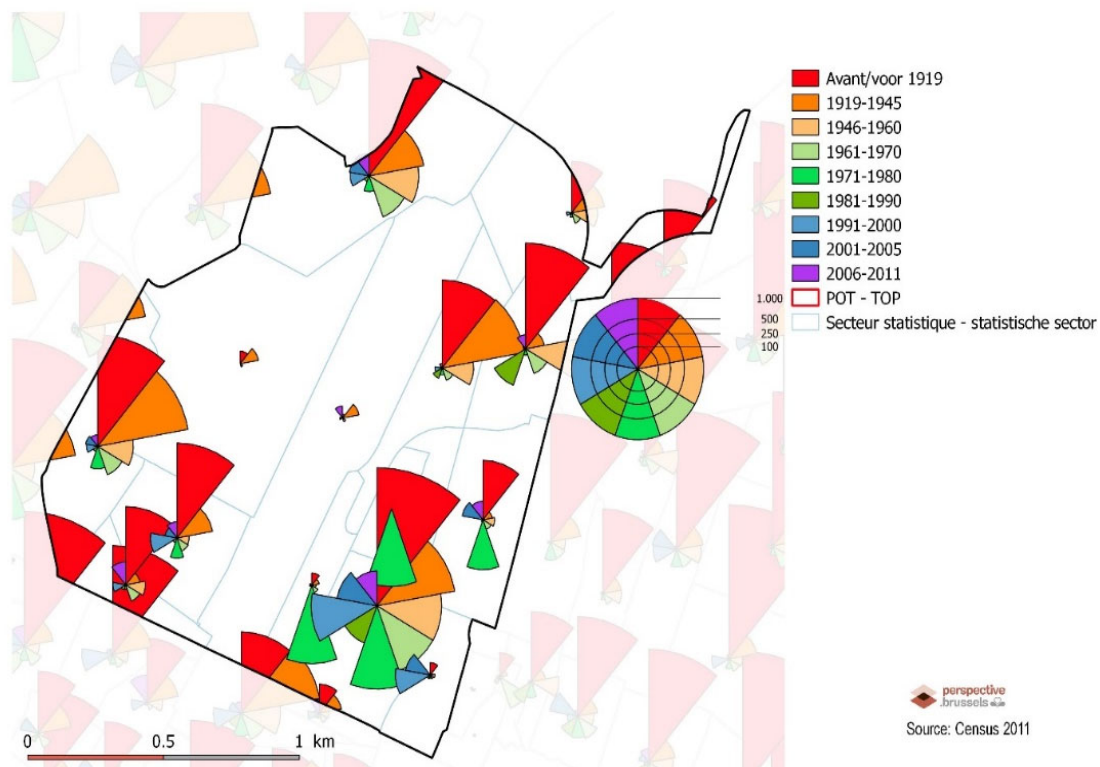


Figure 35. Logements occupés selon la période de construction (en nombre de logements) (Source: perspective.brussels)

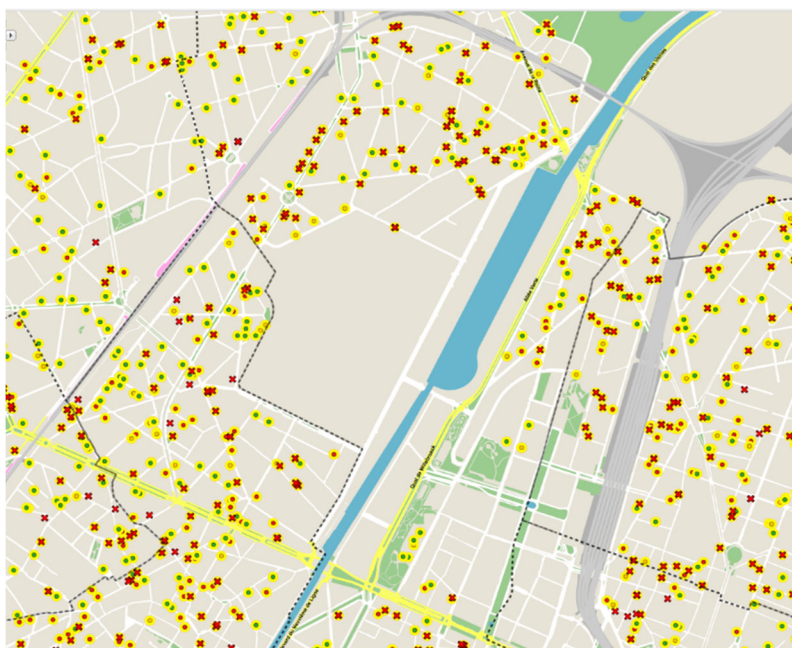


Figure 36. Logements interdits à la location ne répondant pas aux normes légales de sécurité, d'hygiène et d'équipement (Source : IRL, 2018)

Le rapport de la consultation publique permet d'identifier que 48% des répondants et répondantes affirment que l'équilibre entre les types de logements ne convient pas aux besoins du quartier. Les principales raisons sont qu'il n'y a pas assez de logements sociaux ou qu'ils sont mal entretenus (ils doivent aussi être mieux répartis (ex : trop forte concentration autour du parc Maximilien)) et le manque de mixité sociale. Ceux-ci soulignent notamment le fait que la taille des logements en général est trop faible pour loger de grandes familles, et qu'il n'y a pas assez de diversité dans les typologies (étudiants, personnes âgées, familles...). D'autres soulignent le manque de logements intermédiaires. Une majorité des répondants et répondantes, soit 63%, sont d'avis qu'il faut mélanger les différents types de logements dans le quartier.

Qualité des logements

23% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation estiment que les logements du quartier devraient être améliorés au niveau de leur isolation thermique. 17% sont d'avis qu'il faudrait des logements avec des espaces extérieurs. 13% souhaiteraient des logements plus grands. 13% sont également d'avis qu'il faudrait des logements moins chers. 12% sont d'avis qu'il faudrait améliorer l'isolation acoustique des logements.

Rénovation urbaine

Bien qu'une grande partie du Territoire Nord fasse partie de la Zone de Revitalisation Urbaine où les subsides à la rénovation et à l'énergie sont majorés, on observe une très faible part de demandes émanant des quartiers du TN. Il ressort de la consultation publique que Les habitants/citoyens semblent assez mal informés ou rebutés face aux démarches complexes concernant l'obtention des primes à la rénovation.

Pour les projets de logement en cours et à venir, consulter les chapitres 5.2 « Initiatives du secteur public » et notamment les paragraphes « Contrats de rénovation urbaine – CRU » et « Contrats de quartier durable – CQD ».

SYNTHÈSE LOGEMENT :

Globalement à l'échelle du TN, on constate une part significative de logements vieillissants construits avant 1919 et de logements locatifs, un niveau d'insalubrité important ainsi qu'une faible propension à faire usage des mécanismes de primes à la rénovation et, ce, malgré des opérations publiques répétées. Les loyers y sont inférieurs à la moyenne régionale et la part de logements publics, supérieure à la moyenne régionale. Une exception à cette règle subsiste, le quartier Béco avec une offre de logements qui vise un public de la classe moyenne supérieure.

4.2.4. ÉQUIPEMENTS DE COHÉSION SOCIALE

Dans l'enquête de consultation, l'opinion sur l'accès aux services de proximité est assez contrastée. Si 39% des répondants et répondantes se disent satisfaits ou très satisfaits de l'accès aux services, 33% sont insatisfaits ou très insatisfaits. Les personnes de plus de 65 ans sont les plus positives à ce sujet, avec aucune personne très insatisfaite, mais également un taux de haute satisfaction faible (11%). Les femmes sont beaucoup plus insatisfaites que les hommes (18% de très insatisfaites contre 5%) et les personnes qui travaillent dans le quartier sont les plus insatisfaites (47%).

Il n'y a pas de consensus sur le fait que les besoins sont couverts en termes d'équipements de toutes sortes. Cela dit, les Centres pour les jeunes, les Centres sportifs et les Centres de loisirs et de culture sont ceux qui répondent le moins aux besoins des participants. 69% des répondants et répondantes sont favorables à l'ouverture d'un nouveau grand équipement ayant pour vocation de renforcer le rayonnement du TN. Les suggestions font ressortir la préférence des répondants et répondantes à voir se construire une bibliothèque et une piscine. Elles soulignent également le besoin de proposer des services dédiés et adaptés aux jeunes ainsi qu'aux personnes âgées.



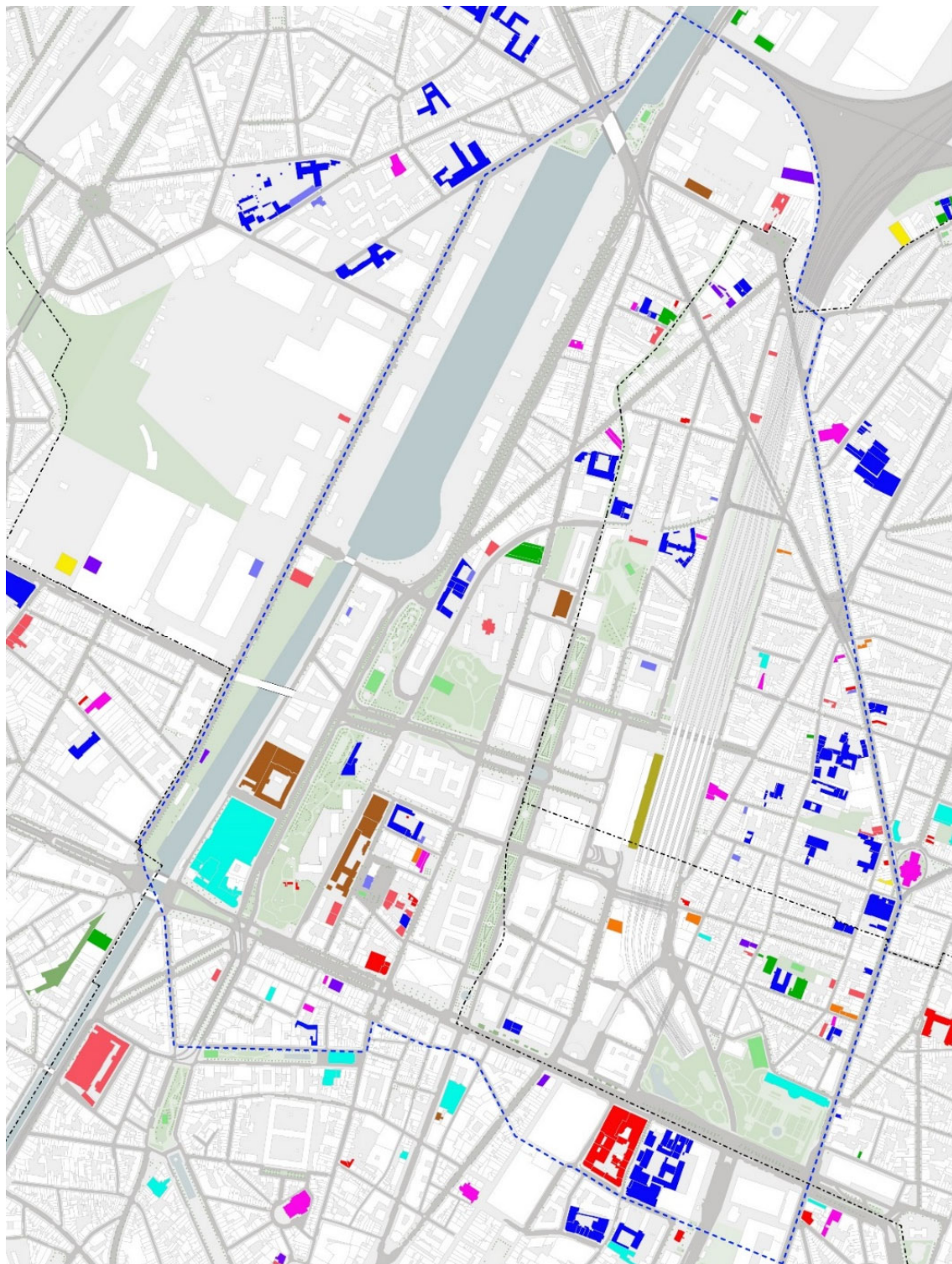


Figure 37. Équipements publics dans le TN (Source : perspective.brussels)

Santé et aide à la personne

D'une façon générale et en particulier pour les cibles les plus fragiles, le Territoire Nord témoigne d'un manque relatif d'infrastructures locales de santé. L'offre de soin de santé est de 0,6 médecin par 1000 hab. alors que la moyenne régionale est de 1,23. La participation publique a néanmoins recueilli une perception très différenciée selon les publics. Satisfaction et insatisfaction sont à peu près équivalentes. Les personnes qui travaillent dans le quartier sont les plus insatisfaites (53%) et les habitants le sont le moins (28%). En revanche, le taux de très haute satisfaction est très bas (6%).

Les maisons médicales se trouvent en nombre insuffisant alors que la demande est relativement importante (voir le nombre de contacts généralistes sur la carte). La clinique Saint-Jean à proximité du jardin Botanique et la polyclinique du Lothier permettent toutefois l'accès à certaines spécialités non loin.

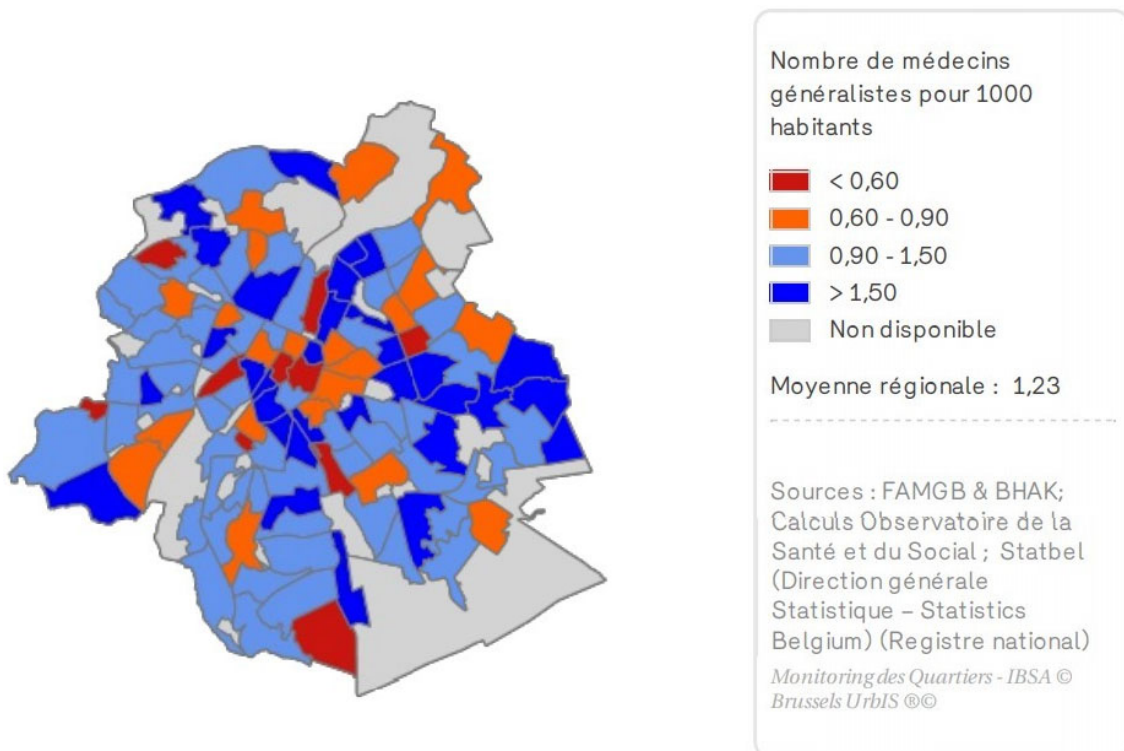


Figure 38. Nombre de médecins généralistes par 1.000 habitants en 2017 (Source : Observatoire de la Santé)

Une offre de services de santé plus spécifiques est également présente dans le TN avec entre autres, des services de santé mentale (Solentra), de soins à domicile (Centre Familial de Bruxelles), de services pour personnes handicapées (Phare) ou encore l'association 'Médecins du Monde'.

En ce qui concerne les services aux seniors, n'est recensée qu'une maison de repos au sein du TN, à savoir 'Masui Residence'. A proximité directe du TN, notons toutefois la présence de la maison de repos 'Stephenson Gardens' sur la commune de Schaerbeek. D'autres associations présentes dans le TN sont davantage actives dans les soins à domicile pour seniors (Aksent, Die schare, Citisen, Cosedi, Centre familial de Bruxelles).

La portion des plus de 75 ans est pourtant importante à certains endroits et en particulier sur le secteur statistique Hélicopt. Il s'agit d'une population en difficulté financière. Les problèmes sociaux et de santé

des personnes âgées du Foyer Laekenois et du quartier Masui ont été soulevés à plusieurs reprises lors des entretiens avec les habitants dans la phase de participation de l'élaboration du projet de PAD MAX de 2018. Ceci renforce les résultats de l'analyse statistique.

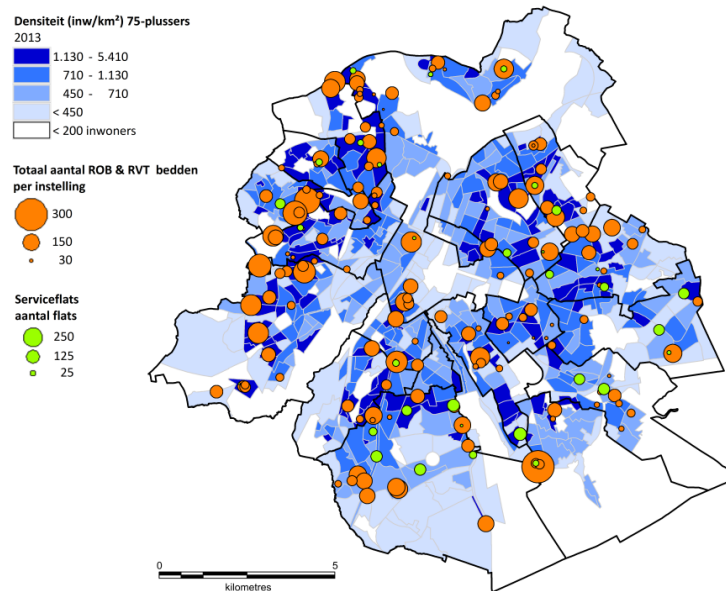


Figure 39. Densité des personnes âgées de 75 ans et plus dans la population et offre en maison de repos

Enseignement

Le TN dispose d'un tissu de lieux d'enseignement - tous réseaux confondus - assez large et pour tous les âges depuis les maternelles jusqu'à l'université en passant par les écoles fondamentales et secondaires et les hautes écoles. La consultation citoyenne fait émerger des résultats plutôt neutres quant à la présence d'équipements éducatifs. Les travailleurs et travailleuses sont à nouveau les plus insatisfaits et les jeunes (18-29 ans) les plus satisfaits (34%).

Les besoins en écoles fondamentales du Territoire Nord sont cependant importants (déficit de 1.513 places d'ici 2025) et ce, sans tenir compte de la croissance démographique ni des nouveaux logements créés. Ce déficit tient compte de la création de nouvelles places (+482) dans le TN et passe à 2.740 places si l'on considère les quartiers Maritime et Vieux Laeken Est où la création de places est estimée à 422 places¹.

La récente étude qui évalue les besoins et la localisation en RBC des établissements d'enseignement secondaire (2018)² pointe l'intérêt d'en localiser dans le Territoire Nord. Plusieurs raisons président à cela. C'est une zone de forte accessibilité et une des caractéristiques de la tranche d'âge concernée est qu'elle est autonome dans son déplacement. Ceci se voit renforcé par l'arrivée de nouvelles populations résidentes allant elle-même de pair avec la vague de construction de nouveaux logements qui, elle aussi, va certainement se voir renforcée dans les prochaines années si la mixité fonctionnelle du quartier Manhattan est développée.

¹ Données IBSA + 'Monitoring de l'Offre scolaire'

² À noter, cette étude ne prend pas en compte les nouveaux projets d'urbanisation compte-tenu de leur forte variabilité d'un secteur bruxellois à l'autre (cf. p.15 de la synthèse de ladite étude).

L'enquête de consultation montre que les répondants et répondantes sont en grande majorité (63%) favorables au développement d'un pôle d'enseignement secondaire (notamment technique et professionnel) pour répondre au déficit de places dans l'enseignement public.

Les besoins en création de places dans l'enseignement secondaire d'ici 2025 sont les suivants (par ordre de priorité) :

- > enseignement francophone – technique et professionnel: besoin général exprimé dans tout le nord de la RBC ;
- > enseignement francophone – premier degré : car à proximité de zones saturées (c'est-à-dire que l'offre en places scolaires est inférieure à la demande) ;
- > enseignement néerlandophone – tous degrés : car la zone est particulièrement accessible par les personnes à la fois néerlandophones bruxellois et ceux habitant en périphérie ;

Il faut noter que le maintien des administrations flamandes dans ce secteur de Bruxelles concomitant à l'augmentation de l'offre en logement est susceptible d'attirer des familles néerlandophones (phénomène déjà visible dans les tours Amelinckx qui se trouvent avenue de l'Héliport, à proximité de la Ferme du parc Maximilien).

- > le besoin en enseignement technique et professionnel pourrait être mis en perspective et coordonné avec les initiatives souhaitables en matière d'activités productives et d'économie circulaire par les objectifs du Plan Canal.

Le troisième cycle est relativement bien présent principalement sur les axes de la petite ceinture (St Louis & Vlerick business school) et de l'avenue de la Reine (St Lukas, Haute école Galilée & ISFSC).

Notons enfin la présence de plusieurs associations actives dans l'enseignement pour adultes ou pour femmes ou encore certaines qui offrent des services de soutien scolaire de type école des devoirs.

Pour plus d'informations sur les projets de rénovation urbaine dont l'ambition est d'améliorer l'environnement scolaire, voir le paragraphe « Contrats Ecole » dans le chapitre 5.2 « Initiatives du secteur public ».

Services sociaux

Sont repris ici les services à l'enfance et à la jeunesse ainsi que les services d'aide sociale, de soutien à la cohésion sociale ou de soutien à des publics fragilisés.

On repère 19 crèches sur le TN (6 à Bruxelles, 9 à Schaerbeek et 4 à Saint-Josse-ten-Noode) équitablement réparties entre FR (10) et NL (9). Plusieurs autres structures offrent un panel d'activités et de lieux pour l'enfance telles que Créaction, la Maison ABC, RemuA ou Pierre de Lune...

Les maisons de quartier ou de jeunes sont des lieux importants dans le quotidien des riverains. Ils participent à l'animation des quartiers et constituent des repères à l'échelle locale. On en dénombre 13 dans le TN ainsi que 5 comités de quartiers. Des associations coupoles telles que D'broej ou l'Equipe 58 viennent en soutien des maisons de quartier pour l'organisation d'évènements.

Le caractère très diversifié de la population et celui de quartier de transit se traduisent dans l'existence de nombreuses associations (plus de 30) dont les objectifs varient de l'aide psycho-sociale, le soutien aux démunis, l'éducation à la citoyenneté, la restauration sociale, l'aide aux familles, aux femmes...

Enfin, citons les structures publiques qui œuvrent dans le secteur social et le maintien de l'ordre : antenne de CPAS et d'AIS, service de prévention urbaine, commissariat de police...

Pour les migrants, la question évolue de mois en mois en fonction des évolutions de la politique fédérale en matière d'accueil des migrants et de sécurité. Un point d'accueil délivrant des biens de base aux migrants, des services d'orientation, des conseils sociojuridiques et des soins médicaux, appelé « hub humanitaire » et géré par la Plateforme Citoyenne de Soutien aux Réfugiés, la Croix Rouge de Belgique, Médecins du Monde et Médecins Sans Frontières était localisé à la gare du Nord et a aujourd'hui temporairement déménagé dans un bâtiment du Port de Bruxelles, à proximité de Tour & Taxis à 15 minutes à pied de la gare du Nord.

Pour 77% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation, il est nécessaire de développer une couverture satisfaisante de services publics pour favoriser la cohésion sociale. Les 18-29 ans y sont particulièrement sensibles (89%) ainsi que les personnes travaillant dans le quartier (87%)

Pour les projets et initiatives récentes ou à venir, consulter le chapitre 5 « Dynamiques actuelles ».

Sport

De manière générale, les équipements sportifs indoor³ sont relativement présents. On observe un maillage de salles de pratiques collectives. Ces salles se trouvent au sein de certaines écoles, mais aussi dans des locaux spécifiques liés aux pratiques du sport (Centres Pôle nord, Harmonie, les salles de sport Nelson Mandela et Utopie, l'espace 58, mais aussi les centres de fitness avenue de la Reine et boulevard du jardin Botanique). A proximité directe du TN, on trouve notamment la salle de sport Sainte Marie au nord-est et la halle de sport Amal Amjahid au sud.

Pourtant, l'enquête de consultation met en exergue que les répondants et répondantes sont, globalement, insatisfaits de l'offre, en particulier les personnes travaillant dans le quartier qui sont insatisfaites à 87%, suivies par les femmes à 63%. Le taux de haute satisfaction est très bas (3%). Les 18-29 ans sont les plus satisfaits (34%). Une grande majorité des répondants et répondantes (78%) pense également qu'il faudrait encourager la création d'infrastructures sportives destinées à la population jeune. 49% y sont très favorables, et en particulier les femmes, les 18-29ans et les personnes travaillant dans le quartier.

Malgré la présence des Bains de Saint-Josse (et de la piscine de Laeken au nord-ouest du périmètre), on constate un manque marquant de lieu de baignade. Cependant, si on élargit l'analyse au niveau de la RBC, on remarquera un déficit en bassin de natation aussi dans les quartiers qui se trouvent autour du Territoire Nord. Pour le dire autrement, le nord de la zone centrale de la RBC est caractérisé par une carence en piscine.

Du point de vue des aires de sport et de jeu en plein air, on en retrouve dans les différents espaces verts du TN à l'exception notable du boulevard Albert II : jardin botanique (minifoot & plaine de jeu), parc Gaucheret (minifoot, basket, fitness & plaine de jeu), parc Maximilien (terrains de minifoot, fitness et plaine de jeu), dalle du Foyer Laekenois (plaine de jeu) et enfin, moins visible, un terrain de minifoot sur une toiture du site Sibelga. Il convient de souligner qu'une majorité des équipements sportifs en extérieur ciblent des sports qui sont en grande majorité pratiqués par des garçons et hommes, et qu'il s'agira de veiller à des opportunités de pratiques sportives moins genrées et plus inclusives.

³ 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.

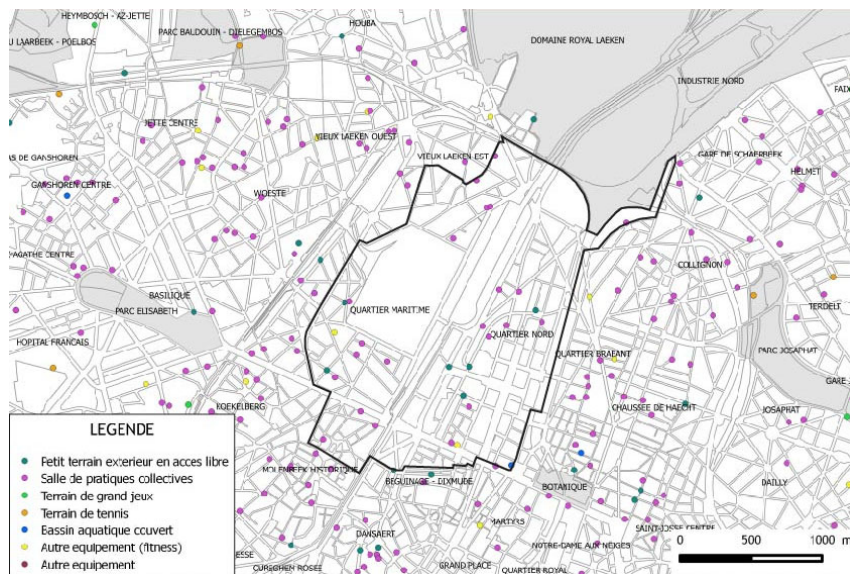


Figure 40. Carte des équipements sportifs (Source : Diagnostic territorial perspective.brussels, 2018)

Culture

L'offre et les besoins en matière d'équipements culturels ont fait l'objet d'une étude interne à perspective.brussels préalable au lancement d'une enquête sur les pratiques culturelles des populations et usagers de la zone du canal centre (2019, <https://perspective.brussels/fr/actualites/aboutbrussels-3-participation-culturelle-dans-5-quartiers-du-territoire-du-canal>).

Échelle métropolitaine

Indiscutablement, les programmations du Botanique, des Halles de Schaerbeek et de la maison des Arts, de la Fondation Kanal – Centre Pompidou, du Kaai Theater, du KVS, du Magasin 4 et de l'école du cirque sur T&T permettent d'ancrer l'action culturelle dans la zone. 80% des personnes répondant à l'enquête de consultation sont d'accord et absolument d'accord qu'il faudrait développer un réseau culturel entre les Halles de Schaerbeek, le Botanique et Kanal pour encourager les échanges entre ces institutions et les riverains. Les 18-29 ans sont particulièrement enthousiastes, à 86%, de même que les habitants (82%). Les personnes âgées sont globalement les moins favorables avec 22% de très défavorables.

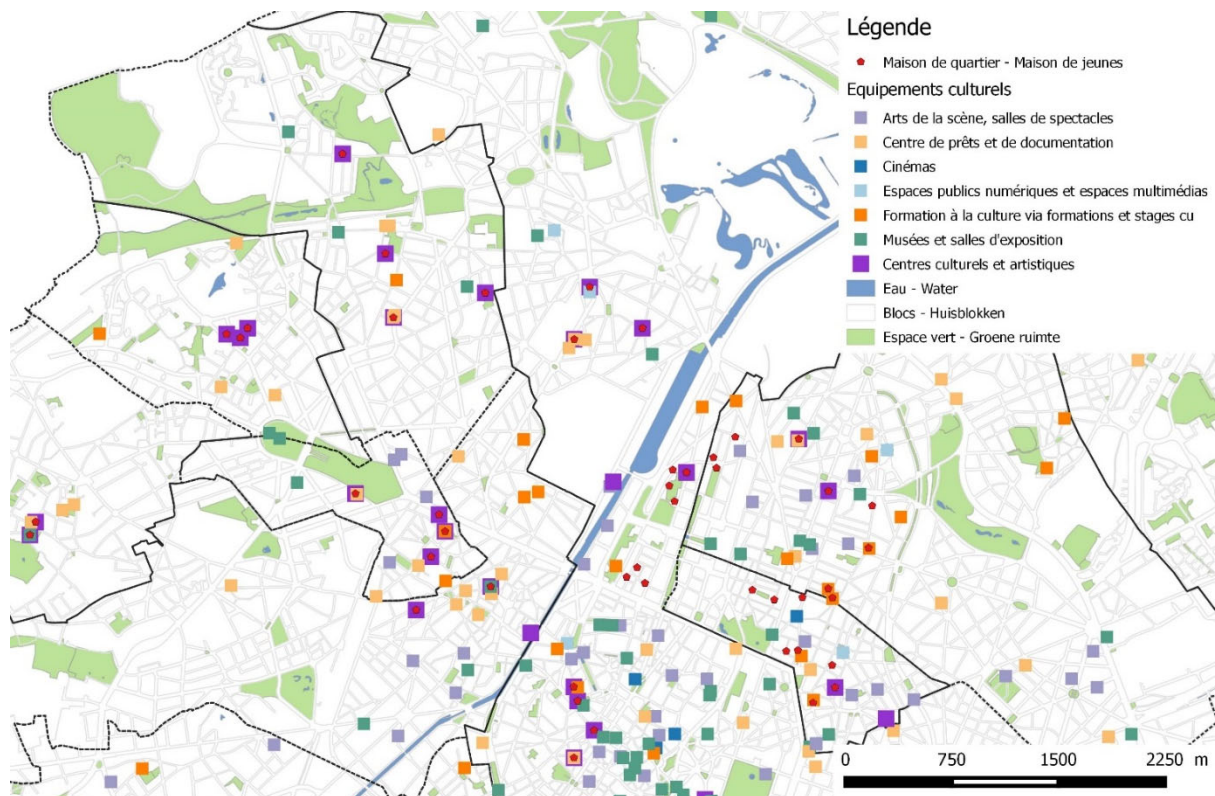


Figure 41. Carte des équipements culturels (Source : Diagnostic territorial perspective.brussels, 2018)

Échelle locale des quartiers

Un tissu d'infrastructures socio-culturelles est présent et relativement bien disséminés à travers le TN à l'exception du quartier Masui. Il s'agit du Centre Pôle-Nord, Soleil du Nord, Maison ABC, Ferme du parc Maximilien, Site Zinneke, Centre de Littérature de Jeunesse de Bruxelles, Salle de ciné-théâtre Le Bunker, îlots Reine-Verte et St François-Ascension, bibliothèque Mille et une pages, ludothèque Sésame, centre d'art dramatique Pierre de Lune, centre communautaire de Kriekelaar, Argos center for audiovisual arts...

Les lieux de cultes sont également bien représentés dans le TN. On ne dénombre pas moins de cinq lieux de culte catholique, deux de culte orthodoxe et six mosquées. La synagogue de la rue Rogier est fermée.

Nightlife

De par la présence de ces institutions culturelles et de la proximité de celles du pentagone (théâtre National, KVS...) et du pôle hôtelier Rogier, certaines parties du Territoire Nord jouent un rôle dans la vie nocturne à Bruxelles.

Notons, par ailleurs, qu'une desserte du TN par bus Noctis (N18) existe pour les vendredis et samedis soirs entre minuit et trois heures du matin.

Enfin, notons ci-dessous à titre informatif les quatre temps de la nuit qui dessinent une image plus diversifiée des activités et usagers de la vie nocturne :

- De 17h00 à 21h00 : heures des sorties d'écoles, de bureaux et des activités extrascolaires.
- De 21h00 à 00h00 : heures des sorties au restaurant et au cinéma.
- De 00h00 à 05h00 : heures des sorties dans les bars et les boîtes mais aussi des activités qui couvrent toute la nuit (hôpitaux...).
- De 05h00 à 8h00 : heures des départs à l'école et au bureau.

L'enquête citoyenne souligne en revanche le très haut degré d'insatisfaction des répondants et répondantes vis-à-vis de l'offre d'équipements, qui ne semble pas répondre aux attentes. Sur l'ensemble des réponses, 31% des personnes sont très insatisfaites et 33% insatisfaites. Le taux de haute satisfaction est de 3%. Les 18-29ans sont les plus insatisfaits (48%) ainsi que les personnes qui travaillent dans le quartier (47%). Les plus de 65 ans sont les plus satisfaits (33%).

SYNTHÈSE EQUIPEMENTS DE COHÉSION SOCIALE :

Santé et aide à la personne

D'une façon générale et en particulier pour les cibles les plus fragiles, le Territoire Nord témoigne d'un manque relatif d'infrastructures locales de santé. L'offre de soin de santé est de 0,6 médecin par 1000 hab. alors que la moyenne régionale est de 1,23. Les services aux seniors, bien que présents dans le TN, sont déficitaires dans certains quartiers (Saint-Roch).

Services sociaux

Le réseau de crèches, de maison de quartier et de centre communautaire est inégalement réparti sur le TN. L'étude sur base des principes de la ville de proximité (voir Vision) devrait permettre d'objectiver les besoins. En ce qui concerne le public des migrants, la question d'une infrastructure pérenne pour remplacer l'actuel site situé avenue du Port reste posée.

Enseignement

Les besoins en écoles fondamentales du Territoire Nord sont importants (déficit de 1.513 places d'ici 2025). Du fait de sa grande accessibilité, le TN est prioritaire pour l'ouverture d'écoles secondaires qu'il s'agisse d'enseignement francophone Technique et Professionnel ou de Premier degré ou d'enseignement secondaire (tous degrés confondus).

Sport

Le réseau de salles de sport existant est relativement bien maillé que ce soit au sein d'écoles ou d'infrastructures adhoc. Il existe cependant un déficit à proximité des voies ferrées. Le TN affiche un maillage assez lâche de terrains de sport extérieurs et aires de jeu. L'étude sur base des principes de la ville de proximité (voir Vision) devrait permettre d'objectiver les besoins. Enfin, de façon globale, le nord de la RBC est marqué par un déficit de piscines.

Culture

Le TN abrite plusieurs institutions culturelles majeures de niveau métropolitain. Le tissu d'infrastructures socio-culturelles locales est également présent et relativement bien disséminé à travers le TN à l'exception du quartier Masui.



4.2.5. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET EMPLOI

Polarités économiques

On observe la présence de plusieurs polarités économiques selon que les activités se trouvent dans le tissu moderne composé de tours de bureaux (Manhattan) ou ancien comportant des petites maisons de ville et des ateliers (Masui, Aerschot/Brabant). Même si c'est l'économie de services qui domine⁴ en nombre d'activités et de surfaces occupées, on compte des activités productives et commerciales dans les quartiers Masui et Brabant.

Le quartier Manhattan constitue le deuxième business district bruxellois en nombre d'employés (35.000, IBSA). Il compte un grand nombre d'administrations publiques (SEJOR, Etat fédéral, Communauté Flamande, DIV, l'entreprise de droit public Proximus s.a., SPRB, Commission européenne) et des services de haut niveau. L'avenue de la Reine et la petite ceinture jouent également un rôle important, quand bien même plus local, dans le tissu tertiaire du TN. Notons, à ce titre, la présence du centre d'entreprises La Lustrerie avenue de la Reine.

Le pôle Rogier constitue, lui, un pôle hôtelier majeur à l'échelle régionale. Le nombre important de projets d'hôtel dans le TN et à proximité directe appelle toutefois à la prudence pour que l'offre reste en phase avec la demande. 62% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation sont favorables à la création d'un centre de formation en hôtellerie, et en particulier les personnes travaillant dans le TN (67%).

Le commerce, bien que très peu présent dans le quartier Manhattan (à l'exception du CCN et de la gare du Nord) se développe dans le TN en plusieurs noyaux relativement spécialisés : rue de Brabant, rue du Progrès-Neuve et chaussée d'Anvers. 84% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation estiment qu'il faudrait valoriser les noyaux commerciaux historiques. Le taux de réponses « absolument, oui » est particulièrement élevé pour cette question (44%), et plus particulièrement les 18-29ans (68% et aucune réponse neutre ou négative). Les plus de 65 ans sont les moins favorables mais aucune réponse négative non plus.

Les noyaux commerciaux les plus fréquentés sont :

- > La rue de Brabant (38%), principalement fréquentée par les hommes (66%). Elle pourrait être mieux valorisée en y installant de nouveaux commerces (23%), des lieux de loisir (19%), des activités productives tels que des ateliers et petites industries (16%), ainsi que des activités en phase avec le niveau de qualification des habitants (16%). Les femmes insistent particulièrement sur ce dernier point (33%).
- > La chaussée d'Anvers (34%), principalement fréquentée par les habitants et très peu par les travailleurs du TN et les personnes âgées. Pour mieux valoriser et faire évoluer la chaussée d'Anvers il faut surtout des activités commerciales (31%) et productives (24%). Les femmes comme les travailleurs soulignent le fait qu'il faut privilégier des activités en phase avec le niveau de qualification des habitants. Certains répondants et répondantes soulignent un besoin de diversification dans les types de commerces.
- > La rue du Progrès (14%), qui pourrait être mieux valorisée en y apportant des activités productives tels que des ateliers et petites industries (18%) et des lieux de loisir (18%).

⁴ Pour plus de précisions sur le dynamisme économique de ce territoire bruxellois, cf. perspective.brussels, Masui : enquêtes auprès des acteurs économiques, 2018 ; perspective.brussels, Le tissu économique de la zone Maximilien-Vergote, 2018.

- > L'avenue de la Reine (13%) pourrait être mieux valorisée par la création d'espaces publics (27%) et commerces (27%). Les activités productives (18%) et un pôle de formation en hôtellerie (18%) sont aussi jugés intéressants.

Notons la présence du centre commercial City II à proximité.

On recense un marché hebdomadaire avec un large choix de produits, celui de la chaussée d'Anvers qui se tient les mercredis matins. 68% des répondants et répondantes sont favorables à l'organisation d'un marché hebdomadaire dans leur quartier. Seuls les plus de 65 ans n'y sont pas particulièrement favorables (31%). Notons également la présence du marché matinal Mabru au nord du périmètre.

Le quartier Masui présente (principalement à l'ouest du parc de la Senne) des activités productives et commerces de gros en lien avec son passé de territoire industriel. On recense des garagistes (atelier de réparation, mécanique) et, plus rarement, de la transformation de biens stricto-sensu (plexiglas). Les grossistes sont très divers : en boissons, en produits de la mer, en pièces automobiles, en alimentation pour restauration rapide, en matériaux de construction. Est aussi présent un grand nombre d'unités de commerce qui sont spécialisées dans 3 secteurs : secteur automobile, horeca et soins à la personne. A noter que le taux de commerces vides est de plus de 17% (taux largement supérieur à la moyenne régionale). L'enquête de consultation met en exergue le manque d'activités productives et artisanales, puisque 84% des répondants et répondantes estiment qu'il faudrait stimuler le développement d'activités économiques qui créent de l'emploi pour les populations vivant dans le Territoire Nord. Le taux de réponses neutres ou négatives est très bas pour cette question (15%) et ce pour toutes les catégories.

Le bassin Vergote regroupe des activités qui se trouvent sur les concessions du Port de Bruxelles pour certaines en lien avec la voie d'eau pour l'acheminement et/ou le transport de matériaux de construction et de récupération. Les échanges avec la dynamique entrepreneuriale du quartier Masui sont actuellement faibles.

En plus du centre culturel Botanique dont la place dans la vie culturelle bruxelloise est évidente, la vocation culturelle et récréative du pôle Saintelette (KAAI et KVS) se voit renforcée par l'ouverture prochaine de la Fondation Kanal.

Ces activités génèrent de nombreux flux distincts de matériaux (eau, déchet d'entreprises, nourritures, mobilier de bureaux...) qui pourraient être la base d'une économie locale circulaire. 85% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation estiment en effet qu'il faudrait stimuler la transition vers une économie circulaire et durable. Le taux de réponses très enthousiastes est particulièrement élevé (58%), particulièrement pour les habitants (65%). Les personnes âgées et les travailleurs du TN n'ont émis aucune réponse négative.



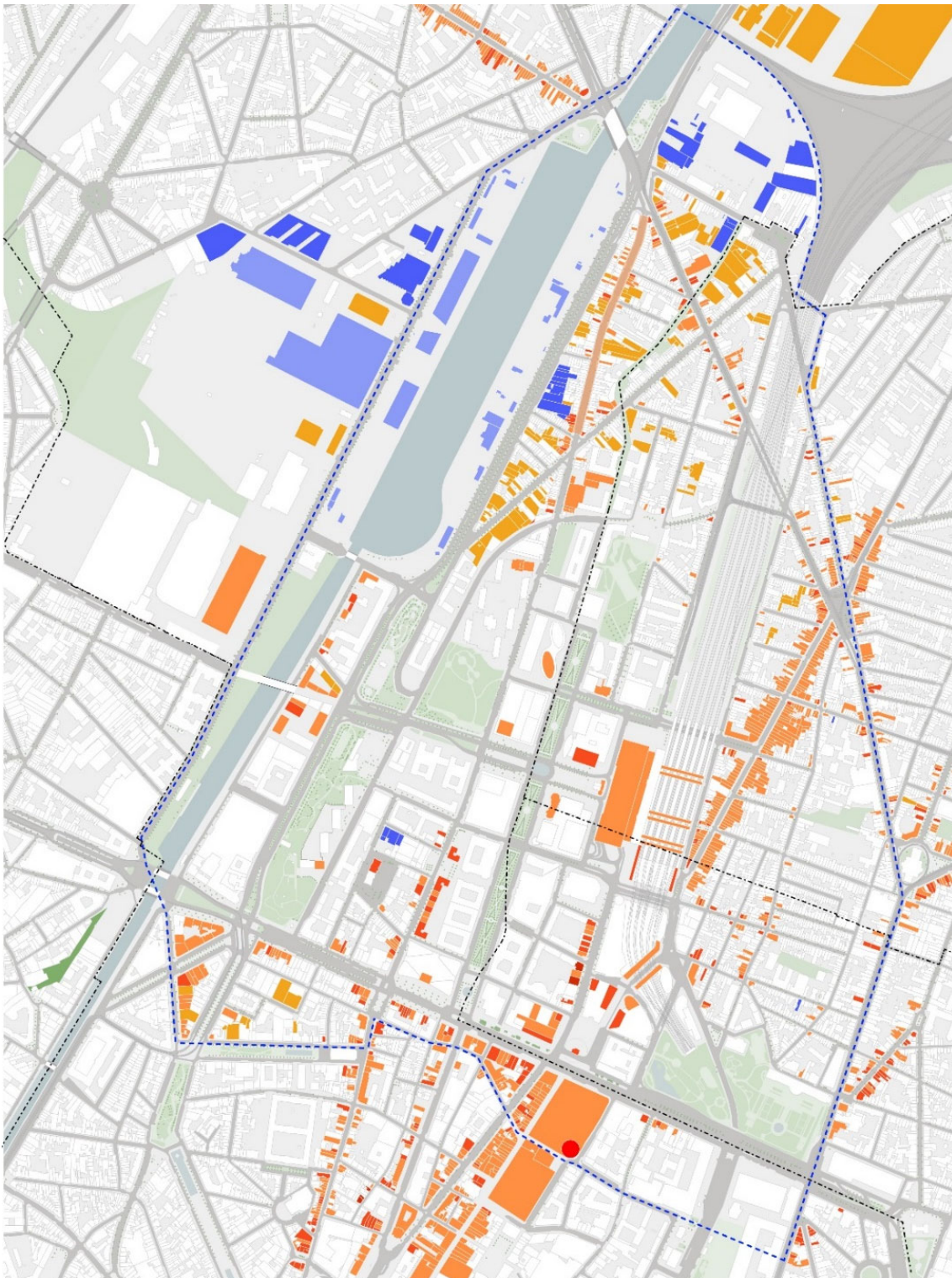


Figure 42. Commerces (y compris RECA), commerces de gros, activités productives et portuaires
(Source : perspective.brussels)

Bureaux

L'Observatoire des bureaux de perspective.brussels élabore régulièrement des rapports qui ont pour objectif d'évaluer la situation actuelle de l'offre et de la demande en espaces de bureaux en Région bruxelloise. Au vu des récentes évolutions de ce marché, fortement impactés par la pandémie COVID, cette recherche complète les réflexions antérieures menées dans le cadre de ce diagnostic Territoire Nord avec les données les plus actuelles possibles. Elle est disponible sur le site de perspective.brussels au lien suivant : <https://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/economie-urbaine/observatoire-des-bureaux>.

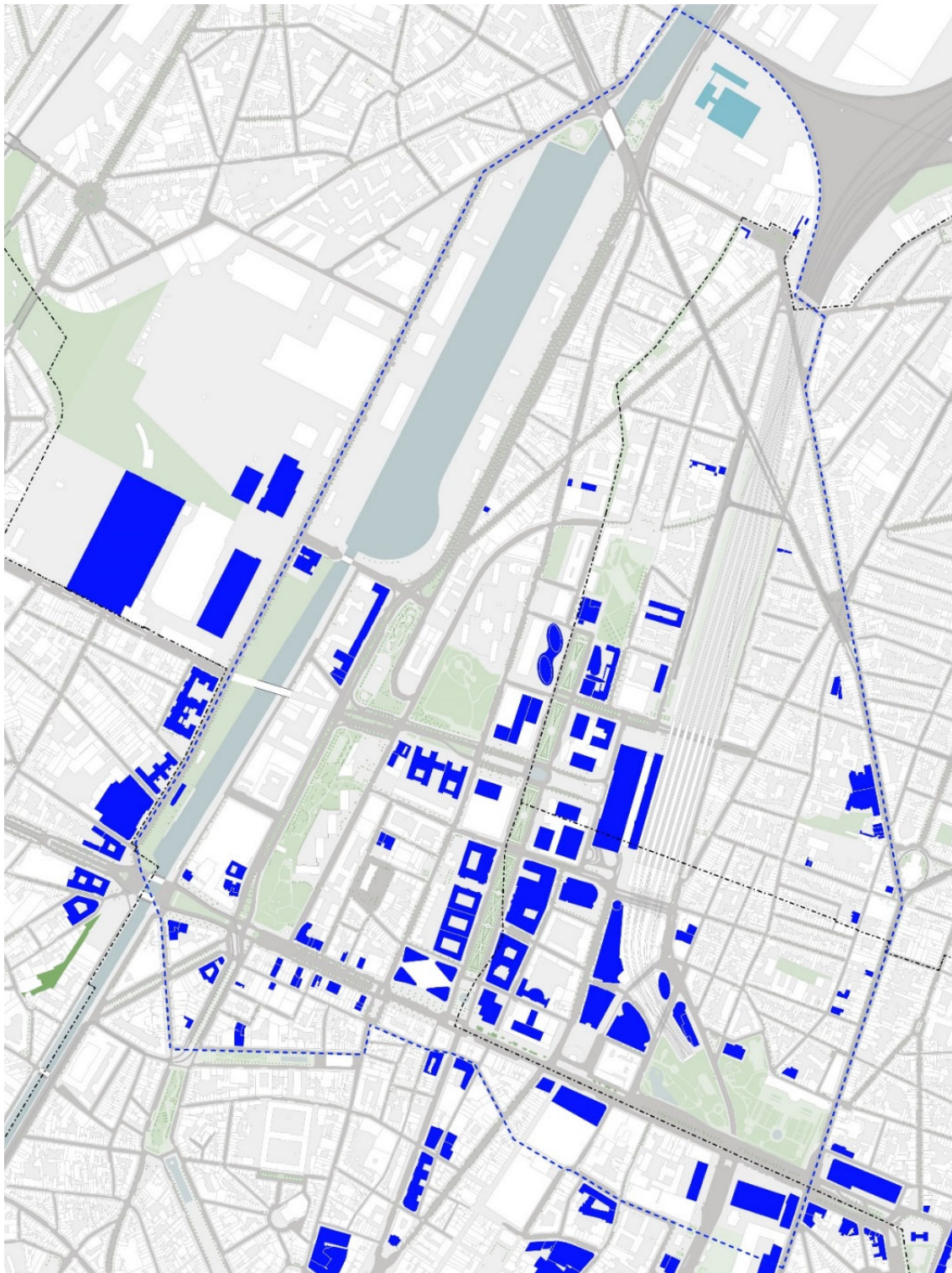


Figure 43. Bureaux dans le TN et à proximité directe (Source : perspective.brussels)

Hôtels

Le Territoire Nord compte 37 établissements hôteliers (4.456 chambres) parmi lesquels une quinzaine de petits hôtels indépendants. La majorité des hôtels est donc de type 'Grande taille' ou 'Haut standing' et se situent prioritairement autour de la place Rogier et du boulevard Adolphe Max. La proximité de la gare du Nord et des bureaux du centre-ville et du quartier Manhattan fait de ce pôle hôtelier (22% du marché bruxellois), un pôle prisé par un public professionnel. La crise sanitaire actuelle du COVID-19 a réduit drastiquement la fréquentation des hôtels, même si leur taux d'occupation a continué à augmenter régulièrement sur la période précédente (76,5 % en 2019, année record) avec un rendement moyen de 94,20 € par chambre. En 2020, cependant, la rentabilité de certains opérateurs est sous pression en raison de la pandémie.

Enfin, le TN compte 167 hébergements privés (AirBnB et HomeAway), soit 205 chambres, principalement localisés le long de la petite ceinture et de l'avenue Royale/de la Reine.

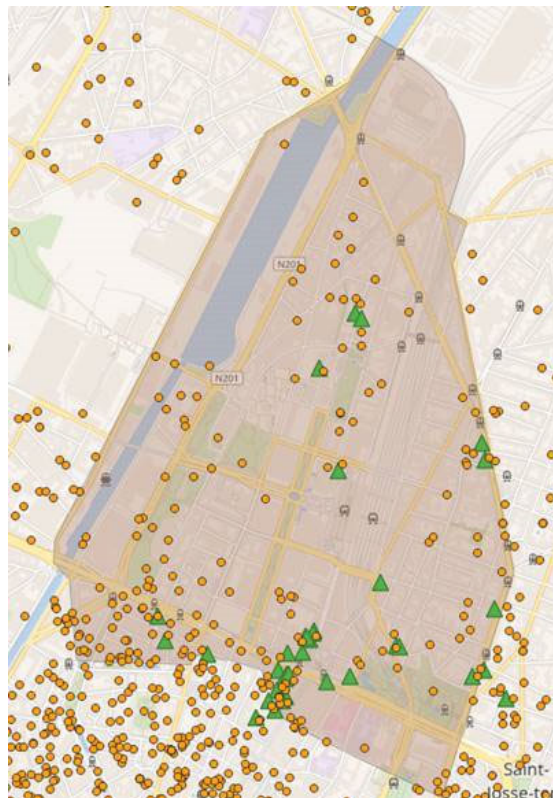


Figure 44. Hôtels (triangle) et hébergements privés. (Source: Visit.brussels 2020)

Activités de prostitution

La prostitution dans le Territoire Nord est gérée de façon assez différenciée selon qu'elle se trouve rue d'Aerschot, rue de Linné ou dans le quartier Alhambra. Dans le cas de la rue d'Aerschot (une cinquantaine de salons), la commune de Schaerbeek a établi un règlement spécifiant les conditions d'exploitation (accès indépendant aux étages) ainsi que la localisation des salons de prostitution (rue d'Aerschot) pour éviter de trop perturber la quiétude des riverains. Si cette gestion semble porter de bons résultats en terme de contrôle du nombre de salons et en terme d'intégration au quartier, force est de constater que la capacité de la rue d'Aerschot pour ce type d'établissement semble avoir été atteinte.

Dans le cas des rues de Linné et rue des Plantes (septantaine de carrées), la prostitution s'exerce dans des carrés où la prostituée est elle-même l'exploitante de l'établissement à la différence des salons de prostitution qui sont gérés par un exploitant qui peut recourir au service de plusieurs prostituées. La commune de Saint-Josse-ten-Noode ne recourt pas à un cadre réglementaire spécifique pour contrôler le nombre de carrés mais bien à une politique d'acquisition foncière pour renforcer la fonction résidentielle (cfr. le rachat de plusieurs maisons par le biais d'un périmètre de préemption).

Dans le cas du quartier Alhambra, il s'agit d'une prostitution de rue (rue des commerçants) en lien avec des hôtels de passe dont le public ne se limite pas aux prostituées et leurs clients. La Ville de Bruxelles a mis en place des dispositifs sur la voie publique pour empêcher le phénomène de carrousel des voitures le long des trottoirs où se trouvent les prostituées. Il est important de relever que bon nombre d'hôtels offrent des formules de jour et qu'il est dès lors difficile de cibler juridiquement des hôtels qui se spécialiseraient dans la prostitution et ce d'autant plus que le cadre légal belge sur ces activités est complexe.

Enfin, il est important de signaler que la prostitution s'appuie sur un écosystème plus large que les lieux de prostitution en eux-mêmes. Ces établissements s'accompagnent de sex shops, de peep show et de cafés qui, de nouveau sans être tous exclusivement liés à la prostitution, sont autant de relais à cette activité. Il s'agit donc d'un phénomène mouvant et difficilement saisissable de façon exhaustive.

Au moment de la finalisation du diagnostic du Territoire Nord, il ne semble pas y avoir de convergence entre les attitudes des communes pour contrôler l'activité de prostitution.

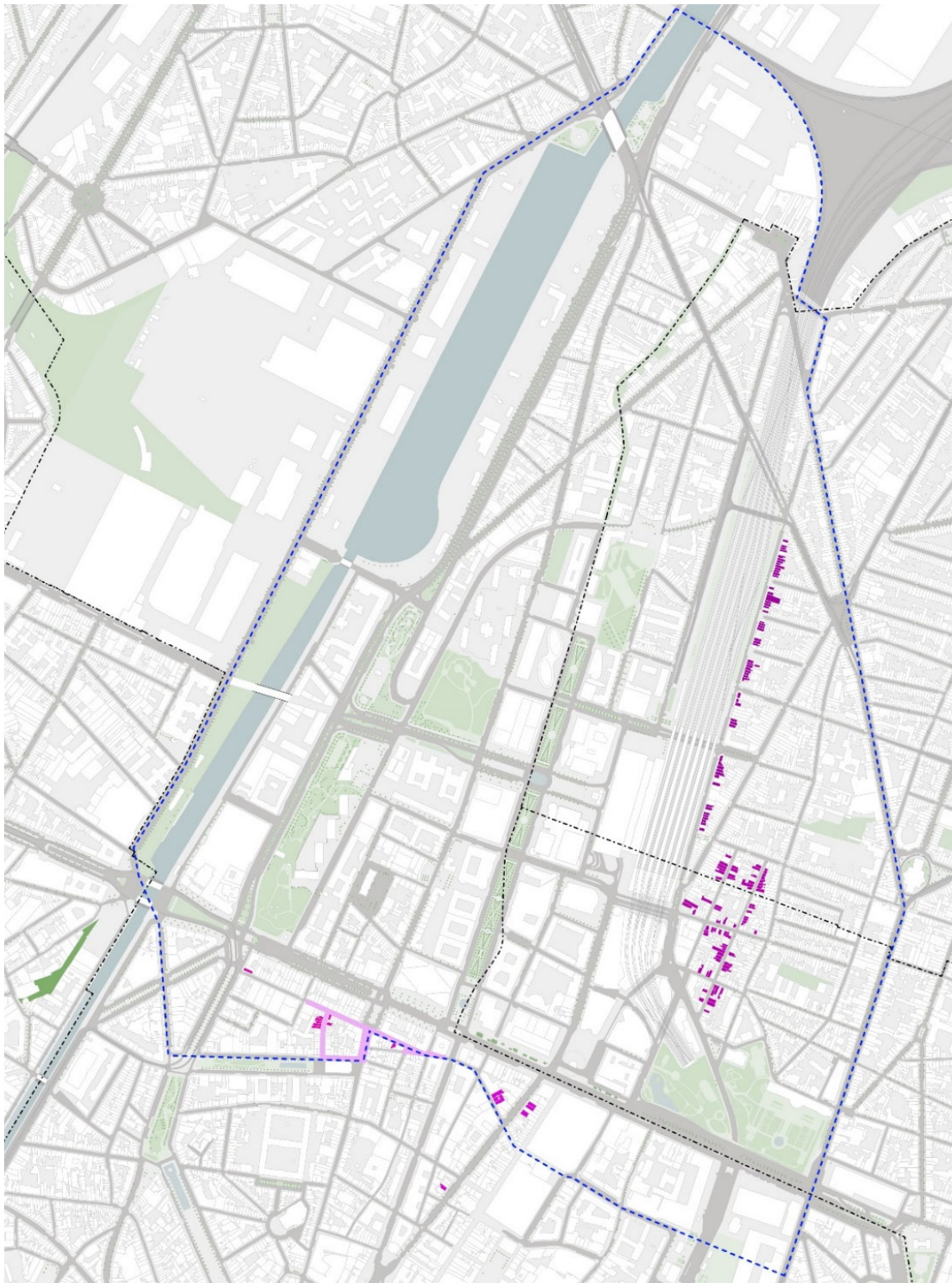


Figure 45. Prostitution dans le TN : salons de prostitution, carrés, sex shop et prostitution de rue
(Source : perspective.brussels)

Emploi

Le Territoire Nord possède un fort potentiel économique grâce à son tissu d'entreprises de tailles très diverses et dynamiques. Et cela, dans des secteurs d'activités fort variés offrant donc une large palette d'emplois permettant d'offrir des postes de types distincts, destinés à des personnes fort diplômées et très peu diplômées. Ceci constitue indéniablement un des points forts du Territoire Nord et un des ressorts essentiels pour son avenir.

28% des habitants répondant à l'enquête de consultation utilisent les agences publiques de recherche d'emploi, et 27% les agences privées lors de leur recherche d'emploi. Parmi les répondants et répondantes, quel que soit leur profil, il n'y a pas de consensus sur le fait qu'habiter le TN nuit à la facilité à trouver un emploi.

Formation

Notons enfin sur le plan de l'offre en formation, en plus des missions locales pour l'emploi telle que le STIC dans le quartier Brabant ou l'agence pour l'emploi boulevard d'Anvers, la présence de la Fibelfin Academy et de la Sibelga Academy. 87% des répondants et répondantes à l'enquête de consultation estiment qu'il faudrait apporter des formations qualifiantes à la population du Territoire Nord.

Les priorités émergeant de l'enquête de consultation sont les suivantes :

- > il faudrait valoriser les noyaux commerciaux historiques et les services de proximité ;
- > il faudrait stimuler le développement d'activités économiques qui créent de l'emploi pour les populations vivant dans le Territoire Nord ;
- > il faudrait apporter des formations qualifiantes à la population du Territoire Nord ;
- > il faudrait stimuler la transition vers une économie circulaire et durable. Par exemple, des activités autour du recyclage, de la réutilisation et de l'agriculture urbaine ;
- > il faudrait encourager le développement d'activités productives dans le Territoire Nord.

Pour les projets et tendances actuelles en terme d'activités économiques, voir chapitre 5 « Dynamiques actuelles ».

SYNTHÈSE ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET EMPLOI :

Le TN possède un fort potentiel économique grâce à son tissu d'entreprises de tailles très diverses et dynamiques dans des secteurs d'activités variés : du secteur tertiaire au commerce de détail et de gros. Ceci constitue indéniablement un des points forts du Territoire Nord et un des ressorts essentiels pour son avenir. Cependant, le taux de chômage élevé incite d'une part à soutenir les activités créatrices d'emplois non-délocalisables et développer l'offre de formations.

En terme d'hôtels, le TN (pôle Rogier) représente 22% du marché bruxellois avec 4.456 chambres. Des effets prolongés du Covid incitent à monitorer ce marché.

5. DYNAMIQUES ACTUELLES

Ces dernières années, une dynamique importante de réaménagement/réappropriation a commencé dans le Territoire Nord. L'érection en 2014 de la Tour Up-Site constitue un repère dans cette transition urbaine.

De nombreux changements sont en cours : rénovation/transformation en cours ou à venir de plusieurs grands bâtiments ; réaménagement des espaces publics et création d'équipements prévus par les Contrats de rénovation urbaine (CRU) ; restructuration des services des agences gouvernementales ou des bureaux d'entreprises ; construction du pont Suzan Daniel et de la future ligne de tramway qui permettront à l'axe Bolivar de gagner en importance comme épine dorsale du quartier ; lancement du chantier de construction du « Metro Nord » qui améliorera encore l'accessibilité du quartier ; création de la Fondation Kanal en 2015 ; constitution en 2016 de l'asbl Up4North réunissant différents grands propriétaires privés pour créer une nouvelle dynamique dans le quartier et le promouvoir à l'international ; les nombreux projets, études et studios académiques menés au cours des années 2016-2019 sur le Quartier Nord qui explorent autant de voies pour penser l'avenir du TN ou encore la tenue en 2018 de l'Internationale Architectuur Biennale Rotterdam (IABR) dans les immeubles WTC I & II sous le thème 'The Missing Link'...

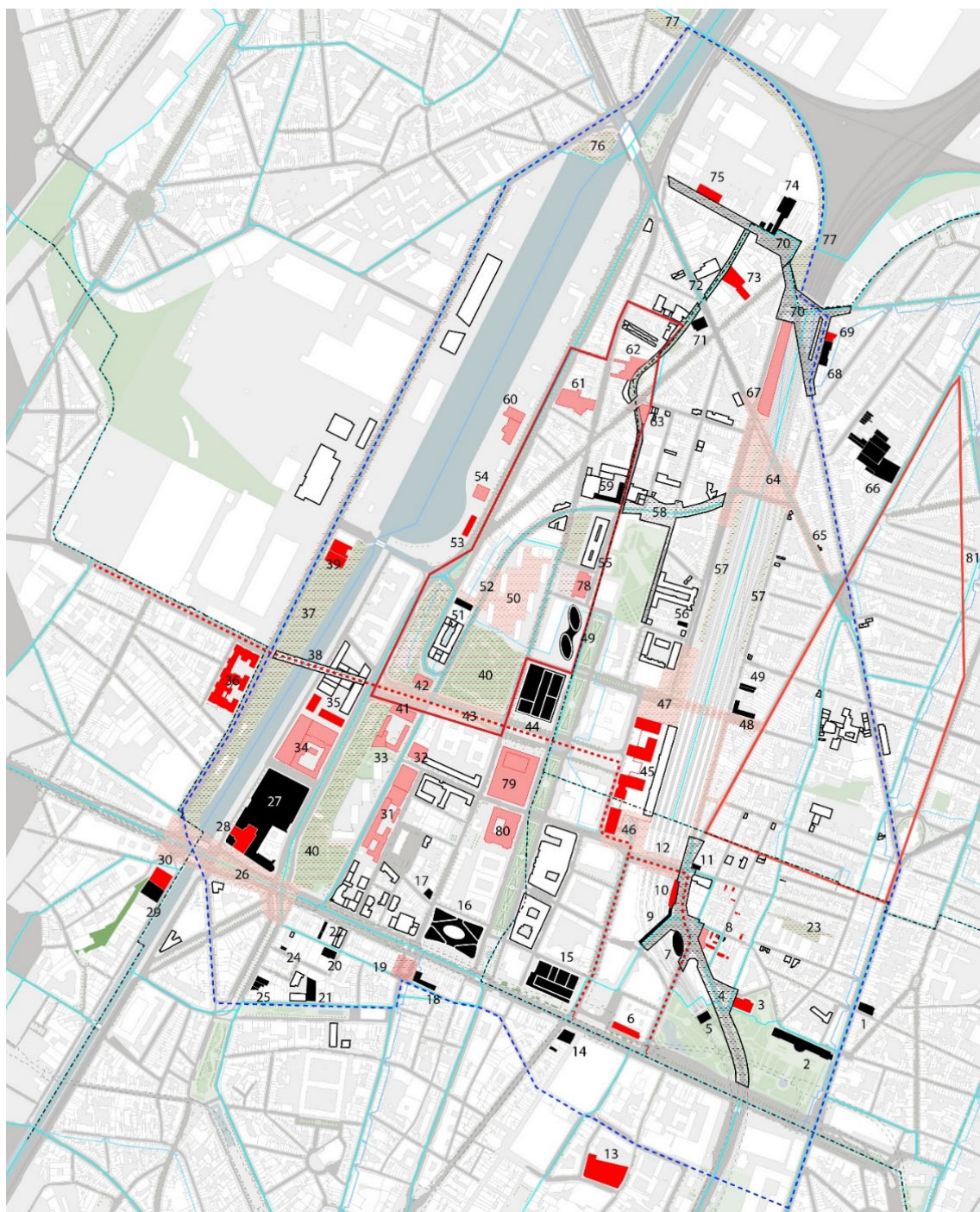


Figure 46. Projets dans le TN (Source : perspective)

Nom	Objet	Projet	Porteur de projet	
1	Hôtel Gillon Royale	Hôtel	Construction neuve	Privé
2	Le Botanique	Equipement public	Rénovation Orangerie	Le Botanique
3	Tour Victoria Regina	Bureaux & Hôtel	Transformation	Downtown - Baltisse
4	Boulevard St Lazare	Espace public	Réaménagement	SJTN - Région de Bruxelles Capitale (CRU 2)
5	Local gardiens de Jardin Botanique	Equipement public	Construction neuve	SJTN - Région de Bruxelles Capitale
6	Hôtel Mariott	Hôtel	Extension	Mariott
7	Silver Tower	Bureaux	Construction neuve	Banimmo
8	Propriétés communales SJTN	Maisons unifamiliales	Rénovation	SJTN
9	Passage Charles Rogier (CRU 2)	Cellules commerciales	Occupation	SJTN - Région de Bruxelles Capitale (CRU 2)
10	Antenne MAD (CRU 2)	Equipement public	Rénovation	SJTN - Région de Bruxelles Capitale (CRU 2)
11	Logements rue de la Prairie	Logement	Démolition/Reconstruction	Beliris
12	Eclairage tunnels sous voies (CRU 2)	Tunnels sous voies	Eclairage	SJTN & Schaerbeek- Région de Bruxelles Capitale (CRU 2)
13	Urban court	Logements	Démolition/Reconstruction	AG Real Estate
14	Bota solar	Bureaux & rooftop	Rénovation	Stephanno Immo & Immo pro
15	Manhattan Center	Bureaux & hôtel	Transformation	Icon Real Estate
16	Quatuor	Bureaux	Démolition/Reconstruction	Befimmo
17	Logements Anvers 26	Logements + équipés	Démolition/Reconstruction	Buurtwerk Noordwijk
18	Résidence The K.	Logements	Rénovation	Bouygues immo
19	Porte d'Anvers	Espace public	Réaménagement	Ville de Bruxelles
20	Logements rue des commerçants 50	Logements	Transformation	Privé
21	Theatre 41	Logements	Démolition/Reconstruction	Candor
22	Logements Anvers 37	Logements	Transformation	Privé
23	Parc Saint François	Espace public	Réaménagement	SJTN - Région de Bruxelles Capitale
24	Maison unifamiliale chantier 23	Logements	Démolition/Reconstruction	Privé
25	Rivage Den Zaet	Service de santé mentale	Transformation	Rivage Den Zaet asbl
26	Sainctelette & Yser	Espace public	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale - Beliris
27	Fondation Kanal	Equipement public	Transformation/Construction	Région de Bruxelles Capitale
28	Kaai Theater	Equipement public	Extension/Rénovation	Kaai Theater
29	Centre sportif Truss	Equipement public	Construction neuve	Commune de Molenbeek
30	Logements Sainctelette 31	Logements	Construction neuve	Urbicoon
31	Caserne Héliport	Projet mixte	Rénovation/Démolition/Construction	Région de Bruxelles Capitale
32	Friche Simons-Héliport	Projet mixte à initier	Construction neuve	Ville de Bruxelles
33	Ecole St Roch	Equipement public	Extension	Ville de Bruxelles
34	Ferme des boues	Projet mixte	Conservation/Construction	Ville de Bruxelles
35	Canal Wharf	Logements	Construction neuve	AG Real Estate
36	Logements avenue du Port 12	Logements	Démolition/Reconstruction	Triple Living
37	Parc Béco	Parc Béco	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale - Beliris
38	Pont Suzanne Daniel	Pont Suzanne Daniel	Construction neuve	Région de Bruxelles Capitale - Beliris
39	Centre Transit + salle de jeunes	Equipement public	Construction neuve	Région de Bruxelles Capitale - Beliris
40	Parc Maximilien	Parc Maximilien	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale
41	Ville/RBC	Projet mixte	Construction neuve	Ville de Bruxelles
42	Ville/RBC	Projet mixte	Construction neuve	Ville de Bruxelles
43	Boulevard Bolivar	Espace public	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale
44	ZIN	Projet mixte	Reconstruction	Befimmo
45	CCN	Projet mixte	Démolition/Reconstruction	AG Real Estate - AXA - Atenor
46	Place du Nord	Espace public	Réaménagement	AG Real Estate - AXA - Atenor
47	Place Solvay	Espace public	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale
48	Résidence Brabant	Logements	Démolition/Reconstruction	De Coninck
49	Aerschot	Logements	Démolition/Reconstruction	Privé
50	Dalle Foyer Laekenois	Projet mixte	Réaménagement	Ville de Bruxelles
51	Logements allée verte 14	Logements	Construction neuve	KBT Belgium
52	Parvis klavetjevier	Espace public	Réaménagement	Ecole klavetjevier
53	Tour sportive	Equipement public	Construction neuve	Région de Bruxelles Capitale
54	Productive hub	Espaces de travail	Construction neuve	Port de Bruxelles
55	Héliport	Contrat de Quartier	Projets multiples	Ville de Bruxelles
56	Logements Progrès 217	Logements	Démolition/Reconstruction	Berth Immo
58	Place Gaucheret & rue Thomas	Espace public	Réaménagement	Commune de Schaerbeek
59	Mercator Garden	Logements	Démolition/Reconstruction	we invest
60	Productive hub	Espaces de travail	Non défini à ce stade	Port de Bruxelles
61	Salle d'escalade	Service public	Transformation	Arkose Belgium
62	Anvers 375-385	Projet mixte	Non défini à ce stade	Ville CDQ
63	Jardins de la Senne	Espace public	Création d'espace public	Région de Bruxelles Capitale
64	Tunnels Reine & Thomas	Espace public	Réaménagement	Schaerbeek - Région de Bruxelles Capitale (CRU2)
65	Logements Aerschot	Logements	Rénovations	commune de Schaerbeek
66	Campus Gallait	Equipement public (école)	Démolition/Reconstruction	Commission Communautaire Flamande
67	Quadrilatère Progrès	Projet mixte	Extension faisceau ferré & Logements	Infrabel
68	Logements Pavillon	Logements sociaux	Rénovation	Inclusio
69	Logements Paviljoen	Logements	Construction neuve	Van Looy Bouwgroep
70	Place Masui & tunnels Pavillon & Palais	Espace public	Réaménagement	Schaerbeek - Région de Bruxelles Capitale (CRU2)
71	Logements Reine-Destouvelles	Logements	Construction neuve	Fond du logement
73	Constructcity	Centre de formation	Non défini à ce stade	Citydev
74	Projet Z	Equipement public	Rénovation/Transformation	Zinneke asbl
75	Caserne police	Projet mixte	Non défini à ce stade	Sureté de l'Etat

76	Square de Trooz	Espace public	Réaménagement	Ville de Bruxelles - Région de Bruxelles Capitale (CRU 1
77	Boucle Senne-Bockstael	Espace public	Création d'espace public	Beliris
78	Caserne police	Projet mixte	Non défini à ce stade	Zone de police Bruxelles-Ixelles
79	WTC III & IV	Projet mixte	Non défini à ce stade	Befimmo
80	Ferraris	Projet mixte	Non défini à ce stade	Autorité flamande
81	Petite Colline	Contrat de Quartier	Projets multiples	Commune de Schaerbeek
82	Moebius	Bureaux	Construction neuve	Immobel
83	Métro Nord	Métro Nord	Construction neuve	Beliris
84	Tram Belgica-gare du Nord	Nouvelle ligne de tram	Réaménagement	Région de Bruxelles Capitale
85	projet angle Anvers/Héliport	Logement	Rénovation	?
86	projet angle Reine/Palais Outre-Ponts	Logement	Construction neuve	Région de Bruxelles Capitale
87	Pôle étudiant	Equipement public	Rénovation/Transformation	Schaerbeek - Région de Bruxelles Capitale (CRU2)
88	Haute Ecole Gallée	Equipement public	Extension	Haute Ecole Gallée
89	Hip-hop school	Equipement public	Rénovation	Schaerbeek - Région de Bruxelles Capitale (CRU2)
90	Tours Proximus	Bureaux	Non défini à ce stade	Proximus
91	Logements Anvers	Logement public	Non défini à ce stade	Ville de Bruxelles

Figure 47. Liste des projets au sein du TN

5.1. PLANS STRATÉGIQUES

Les documents règlementaires (PRAS, PPAS, PAD) qui constituent le cadre légal en vigueur sont abordés dans le chapitre 4.1.6 « Situation planologique ».

Le Plan régional de développement durable (PRDD)

Ce document cadre les objectifs de la RBC pour le développement de son territoire et va permettre, aux horizons 2025 et 2040, d'organiser la densification et de garantir la mixité bruxelloise.

Les objectifs pour le TN selon les quatre axes du PRDD sont :

- > Utiliser au mieux le territoire pour créer de nouveaux quartiers et produire des logements
 - Les objectifs du PRDD pour le Quartier Nord, repris comme pôle de développement prioritaire, sont la requalification des tours de bureaux, de leurs socles et de l'espace public, l'implantation de logements, la réintégration d'une mixité urbaine et le rétablissement d'un lien fort entre le territoire du canal et le centre-ville. Plus largement, « La nécessité de stimuler et d'encadrer la mutation du Quartier Nord est dès lors apparue comme évidente. Il appartient aujourd'hui aux pouvoirs publics de développer une vision d'avenir pour ce quartier, de manière à structurer l'intervention des acteurs publics et à accompagner les initiatives privées. »
 - Le flanc ouest du TN fait également partie du Territoire Canal (2013). Ses lignes de force sont principalement l'amélioration de la relation avec la voie d'eau (parc Béco et axe Bolivar-Picard), le maintien des activités productives (Vergote, TIR et TACT) et le développement d'une offre de logements (T&T et bassin Béco).
 - La densification harmonieuse de l'espace est un objectif transversal. Il se décline en la densification du tissu existant (pour le TN, notamment en vue de renforcer la structure spatiale en lien avec le canal et le centre-ville), la promotion d'une silhouette urbaine où les tours s'inscrivent dans le paysage existant, et enfin, la valorisation de l'occupation de bâtiments existants, fût-elle temporaire.

Pour plus d'informations sur la situation actuelle en terme de logement, consulter le chapitre 4.2.3 « Logement ».

- > Le développement d'équipements et d'un cadre de vie agréable, durable et attractif
 - Une offre suffisante d'équipements de proximité et d'équipements à rayonnement international.

- Renforcement du rôle structurant des espaces publics, amélioration de la qualité et augmentation des espaces publics et verts dans les quartiers denses. Pour le TN, cela vise l'amélioration des grands boulevards, l'amélioration de la cohérence des espaces verts autour du parc Maximilien et dans le quartier Manhattan, la mise en valeur des Noyaux d'Identité Locale (gare du Nord, Rogier, porte d'Anvers, Saintelette, place de la Reine et Liedts) et la nécessité de renforcer le maillage vert des quartiers denses de Brabant et Masui, plus spécifiquement, les itinéraires 'avenue de l'Héliport-avenue de la Reine-place Liedts-parc Josaphat' ainsi que 'place Bockstael-Tour & Taxis-avenue du Port-porte de Ninove'.
- Améliorer l'équilibre entre quartiers. Située en large partie dans la Zone de rénovation urbaine (ZRU), le TN fait actuellement l'objet de Contrats de quartier durables (Petite Colline et Héliport-Anvers), de Contrats de rénovation urbaine (Citroën-Vergote et Brabant-Nord-Saint-Lazare) ainsi que d'opérations menées dans le cadre de la Politique de la Ville (Fondation Kanal). Pour plus d'info, voir chapitre 3. Evolutions et tendances.
- Défendre le patrimoine et l'architecture (voir chapitre patrimoine).
- Renforcer le paysage naturel. Faisant partie du Plan Canal, le TN bénéficie de lignes de conduites définies par le Beeldkwaliteitsplan (BKP), voir ci-dessous.
- Préserver et améliorer le patrimoine naturel (qualité de l'eau, de l'air et des sols et réductions des déchets). Le patrimoine naturel du TN est actuellement limité. Sa situation en fond de vallée rend pourtant possible une série d'actions : mise à ciel ouvert de la Senne, récolte et réemploi des eaux de pluies... La promotion des déplacements en modes actifs, de l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments, de chantiers circulaires et de la déminéralisation du sol sont des pistes à privilégier.

Pour plus d'informations sur la situation actuelle en terme de fourniture en équipements et services publics, consulter le chapitre 4.2.4 « Equipements de cohésion sociale ».



Figure 48. Noyaux d'Identité Local / Maillage vert / Axes économiques (Source : PRDD).

- > L'amélioration de la mobilité comme facteur de développement urbain durable
 - Redéfinir la place de la voiture en ville. A l'échelle du TN, les objectifs de refonte du réseau intra-bruxellois sont la couverture de la petite ceinture entre Rogier et Botanique et le réaménagement

du réseau de surface entre Yser et la Basilique de Koekelberg (projet Saintelette-Yser). La réduction du stationnement en voirie, un meilleur usage des parkings en infrastructure (mutualisation), l'augmentation de stationnement vélo et motos ainsi que le développement d'une meilleure offre de stationnement pour les livraisons sont aussi des pistes pertinentes pour le TN.

- Développer des alternatives à la voiture individuelle par la valorisation d'itinéraires piétons entre les quartiers (concept de parcours inter-quartier du PCD de SJTN), par le développement du réseau de transports en communs (ligne métro Nord, ligne tram Gare du Nord-Belgica), par la réalisation des itinéraires cyclables (infrastructures cyclo-piétonnes le long du canal) et de parking vélos de Good Move ainsi que par le développement du réseau S. Voir chapitre Mobilité.
- Concilier mobilité et développement de la ville et de l'économie par une meilleure intégration des nœuds de transports dans le tissu urbain (hub multimodal Gare du Nord) et une densification économique des lieux bien desservis.
- Réduire les nuisances environnementales de la mobilité par la mise en place d'une zone de basse émission et l'électrification de la flotte des transports en commun.

Pour plus d'informations sur la situation actuelle en terme de mobilité, consulter le chapitre 4.2.2 « Mobilités ». Pour rentrer plus dans le détail de la stratégie régionale de mobilité pour le TN, consulter le paragraphe « Plan régional de mobilité (PRM), dit 'Good Move' » dans le chapitre 5.1 « Plans stratégiques ».

- > Le développement de secteurs et de services porteurs d'emplois, d'économie et de formation
 - Ancrer l'activité économique dans le territoire par le renforcement des axes de développement économique du canal et du quartier Nord-Boulevard-Centre. La maîtrise de l'offre de bureaux par leur concentration près des gares principales et la reconversion des bureaux vides en d'autres fonctions pour diversifier l'économie au-delà du tertiaire. Développer des pôles de formation-emploi tel qu'envisagé dans le projet Constructcity de Citydev (rue Masui) ou le projet de centre de formation aux métiers de l'hôtellerie souhaité par Saint-Josse-Ten-Noode. Renforcer l'offre commerciale (quartier Manhattan) et soutenir l'économie de proximité créatrice d'emplois non-délocalisables.
 - Soutenir d'économie de la connaissance pour renforcer l'attractivité de la RBC à l'international.
 - Développer l'attractivité économique au niveau métropolitain. La position centrale de Bruxelles dans le nord de l'Europe et la proximité du canal et du centre TIR (projet de Centre de Distribution Urbaine) au TN plaide entre-autres pour un renforcement de la fonction logistique pourvoyeuse d'emplois faiblement qualifiés.

Pour plus d'informations sur la situation actuelle en terme de dynamisme économique, consulter le chapitre 4.2.3 « Activités économiques et emploi ». Le chapitre 4.2.1 « Populations » permet de mettre cette offre en lien avec les besoins actuels des habitants.

Plan de qualité paysagère du Territoire du Canal (BKP)

Les principaux objectifs du plan de qualité paysagère (BKP) du canal au niveau du TN visent à renforcer le paysage du canal, valoriser la Senne, renforcer les réseaux écologiques et gérer les eaux pluviales de manière intégrée (maillage pluie). Plus spécifiquement, ce plan de qualité paysagère identifie les projets suivants pour le tronçon Béco-Vergote : réaménagement de la place Saintelette, du quai des péniches,

de la place des Armateurs et du parc du Monument au Travail, le reprofilage de l'avenue du Port, du quai de Willebroeck et de l'allée Verte en deux figures paysagères multimodales et enfin, le renforcement des espaces publics de la Senne et de leurs liens (parc Maximilien, parc Gaucheret et parc de la Senne).

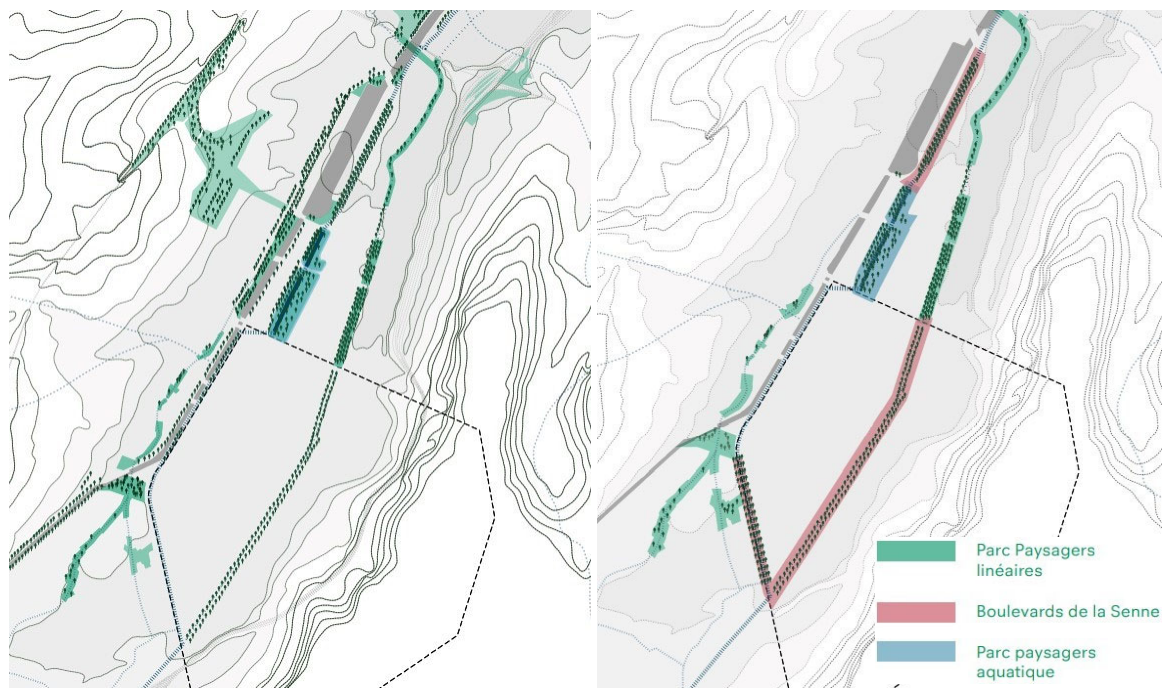


Figure 49. Paysage du canal : gorge du centre / Carte des quatre typologies d'espaces et d'aménagements pour valoriser la Senne (Source : BKP)

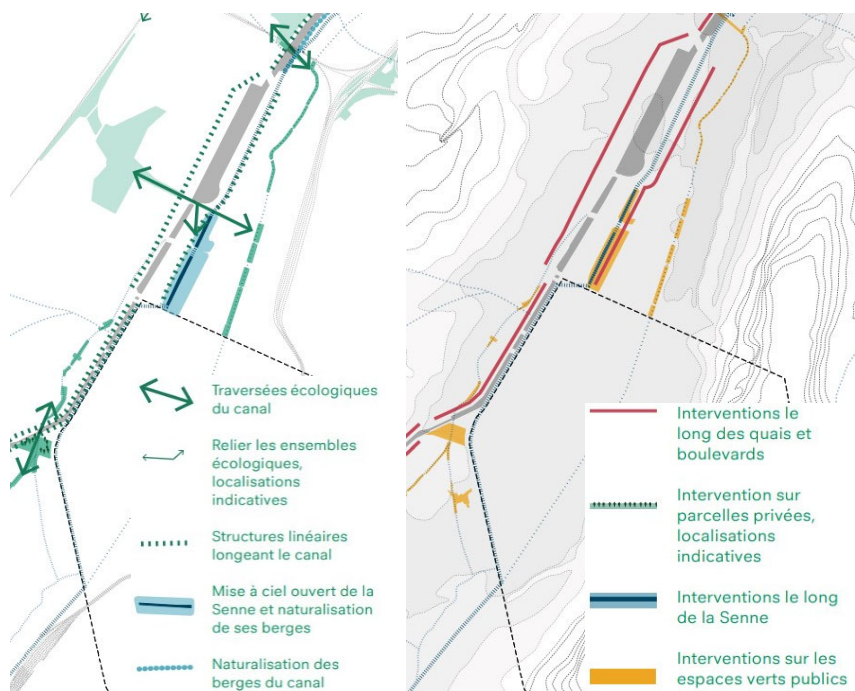


Figure 50. Carte des réseaux écologiques à renforcer / Carte des différentes interventions permettant une gestion intégrée des eaux pluviales (Source. BKP)

Plan régional de mobilité (PRM), dit « Good Move »

Le désenclavement des quartiers du TN et la mise en relation des pôles majeurs que sont Rogier, Botanique, Tour & Taxis, Liedts passe également par la requalification de l'espace public existant conformément à Good Move (magistrales piétonnes, mailles apaisées) et dans certains cas, par la restitution d'une maille viaire interrompue par le Plan Manhattan (passages publics dans le quartier Saint Roch) ou par l'ouverture de certains intérieurs d'îlots au public (parcs Saint-François et Reine Verte).

Ci-dessous sont reprises les mailles pour les différents modes y compris les adaptations proposées par ces deux études.

Modes actifs

La mise en œuvre de la vision stratégique de mobilité devrait notamment permettre la sécurisation du franchissement de De Trooz ainsi qu'une nouvelle continuité pour modes actifs entre De Trooz, l'avenue de la Reine et le parc Royal. La réduction des gabarits automobiles améliorera la sécurité et le confort des cyclistes depuis De Wand jusqu'à De Trooz, en passant par les avenues du parc Royal et de la Reine.



Figure 51. Spécialisation Multimodale des Voiries : piétons et cyclistes (Sources : Etudes Canal Nord et maille Lambermont-Botanique de BM, 2020)

Transports en communs

La mise en œuvre de la vision stratégique proposée permettra des améliorations significatives aux points noirs actuels que sont les franchissements de Van Praet et celui d'Outre-ponts-Jules De Trooz.

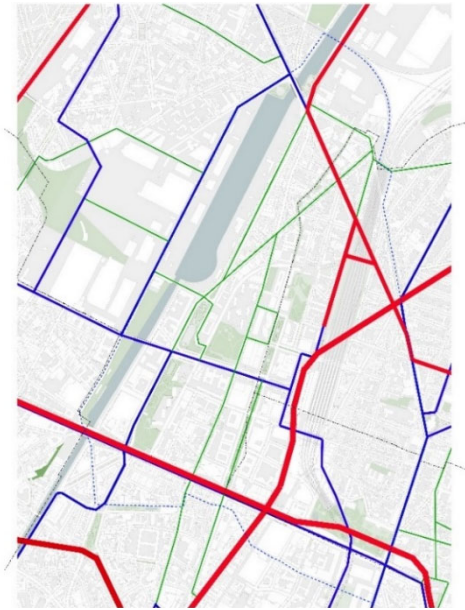


Figure 52. Spécialisation Multimodale des Voiries : transports en commun (Sources : Etudes Canal Nord et maille Lambermont-Botanique de BM, 2020)

Auto

Deux modifications initiées par ailleurs ont aussi été intégrées par Bruxelles Mobilité :

- > le déclassement du quai des Charbonnages en Auto QUARTIER : confirmation de l'usage actuel et volonté de favoriser les modes doux sur cette rive ;
- > le déclassement de la petite ceinture Ouest en Auto CONFORT : ce déclassement est lié à son passage de 2x2 à 2x1 bandes et à une volonté d'officialiser l'apaisement du trafic qui y circule.

Cinq modifications complémentaires (dont quatre impactant le TN) sont proposées sur la SMV Auto suite à la présente étude :

- > le classement des avenues du Parc Royal et de la Reine jusqu'à De Trooz en Auto PLUS. Cet axe fonctionnerait en duo entrée/sortie avec l'avenue Van Praet ;
- > le classement de la chaussée de Vilvorde entre Van Praet et De Trooz en Auto CONFORT ;
- > le classement du quai des Usines en Auto CONFORT. Ces deux axes fonctionneraient, en effet, ensemble et permettraient de relier les deux ponts De Trooz et Van Praet sans favoriser une rive par rapport à l'autre. La répartition des voitures se fera suivant l'origine et la destination des automobilistes ;
- > le classement de la moitié nord de l'avenue du Port en Auto CONFORT, la partie sud restant en Auto QUARTIER.

L'avenue du Port est en effet encore très importante comme axe inter-quartier pour relier Neder-Over-Heembeek à la petite ceinture et ne peut donc pas être totalement mise en Auto QUARTIER sous peine de reverts importants dans les voiries adjacentes, qui sont très locales et ne bénéficient pas d'un tel gabarit. De plus, entre De Trooz et le pont des Armateurs, l'avenue du Port est également un axe PL PLUS, qui est difficilement déplaçable et harmonisable avec un axe Auto QUARTIER en superposition.

C'est pourquoi la solution finale retenue est celle d'un axe Auto CONFORT sur la moitié nord de l'avenue et d'un axe Auto QUARTIER sur la moitié sud. Plus de détails dans la partie 7.6.2.

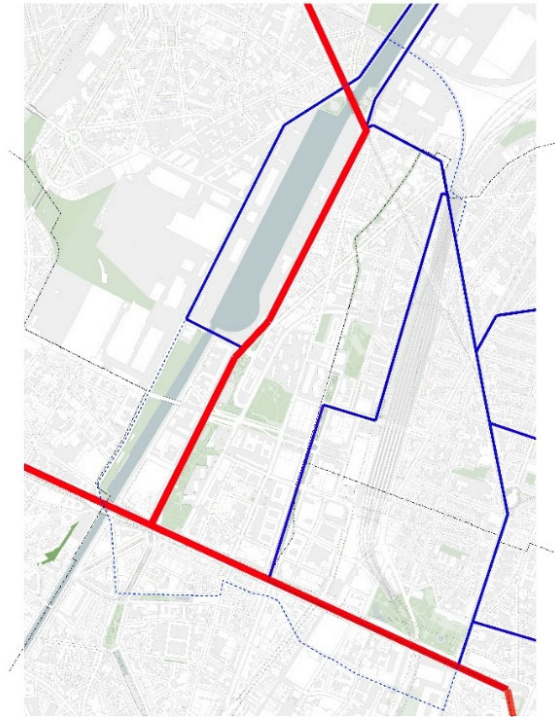


Figure 53. Spécialisation Multimodale des Voiries : automobiles (Sources : Etudes Canal Nord et maille Lambermont-Botanique de BM, 2020)

Poids lourds

Des déclassements de voirie ont été décidés dans le cadre de l'étude SMV Lambermont-Botanique : le réaménagement ouest du carrefour De Trooz et la réalisation du projet STIB sous le pont de chemins de fer entraînent le retrait de l'avenue de la Reine du réseau PL CONFORT. En effet, la fermeture de l'avenue de la Reine aux véhicules motorisés (autres que les TC) sous le pont empêche la circulation des poids lourds sur cet itinéraire.

Enfin, du point de vue du stationnement, étant donné la bonne accessibilité en transport public de la zone et du grand nombre de parkings déjà existant, il est pertinent d'être volontariste et ambitieux au niveau des normes pour le stationnement des voitures hors voirie et en voirie.

Les échanges avec les habitants et travailleurs du quartier donnent à penser que certains parkings couverts existants sont sous exploités. Ce qui ouvre la piste de l'exploitation des sous-sols par des fonctions urbaines aussi bien économiques que logistiques, récréatives ou sportives.

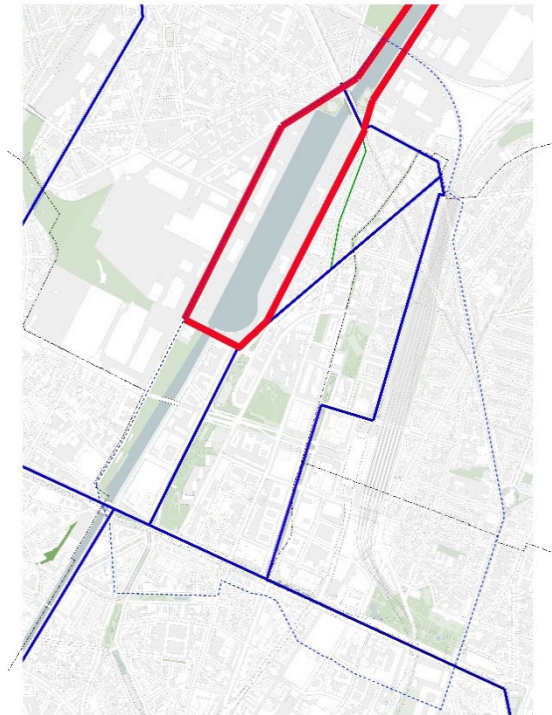


Figure 54. Spécialisation Multimodale des Voiries : poids lourds (Sources : Études Canal Nord et maille Lambermont-Botanique de BM, 2020)

Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'Énergie (COBRACE)

Le COBRACE a pour objectifs :

- > de rassembler les politiques régionales de l'air, du climat et de l'énergie ;
- > de minimiser les besoins en énergie ;
- > de réduire notre dépendance aux sources d'énergie non renouvelables ;
- > d'utiliser l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- > de promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- > d'améliorer la performance énergétique et le climat intérieur des bâtiments ;
- > de diminuer les impacts environnementaux liés aux besoins en mobilité ;
- > de rendre les pouvoirs publics exemplaires en matière de performance énergétique des bâtiments, de transport et d'utilisation rationnelle de l'énergie.



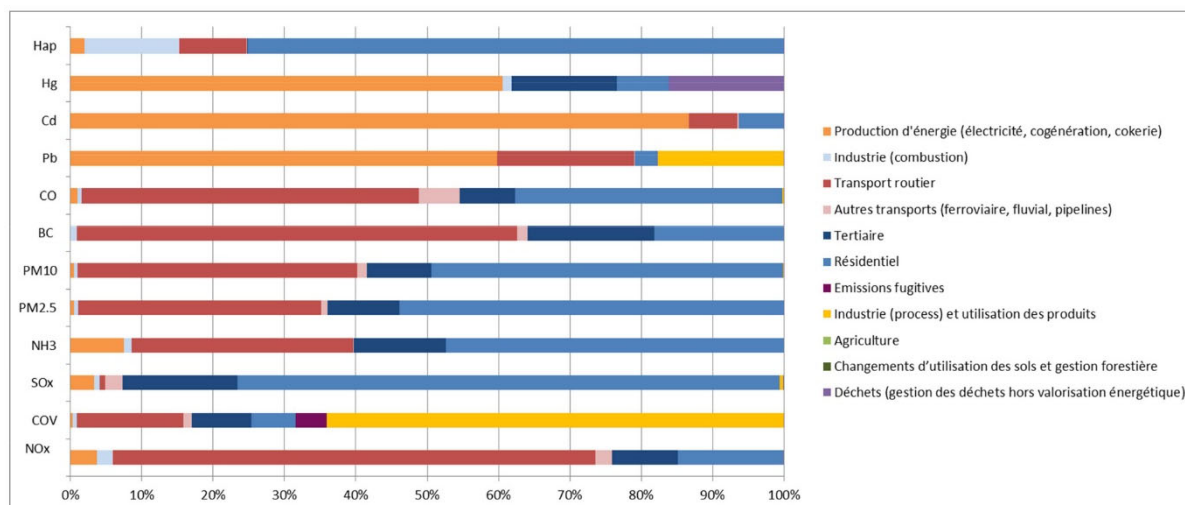


Figure 55. Répartition des émissions par secteur en RBC en 2013 (Sources : COBRACE, inventaires Bruxelles Environnement, soumission 2015)

Plan air-climat-énergie (PACE)

Ce plan s'inscrit dans la continuité des engagements pris par la Belgique et l'Union européenne en matière de changement climatique dont les principales ambitions sont reprises dans le protocole de Kyoto (1997) et l'accord de Paris (2015).

Il entend répondre aux trois défis majeurs de la RBC, à savoir : celui de la hausse structurelle des prix de l'énergie et des enjeux socio-économiques qu'elle implique, et de la réduction de la dépendance énergétique de la RBC ; celui de la pollution atmosphérique ; et celui de l'atténuation et de l'adaptation aux changements climatiques.

Le PACE se structure autour de dix axes :

1. Bâtiments : réduction des consommations énergétiques, amélioration de la qualité de l'air et réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).
2. Transports : réduction du trafic de 20% d'ici 2018 par rapport à 2001 par une rationalisation de la demande en mobilité, le développement des transports en communs et l'encouragement des modes actifs.
3. Sources d'énergie renouvelables : atteindre le seuil de 13% d'énergie renouvelable d'ici 2020 par le développement de l'énergie solaire thermique et photovoltaïque, la biométhanisation, la cogénération et l'énergie géothermique.
4. Économie : élaboration d'un Programme régional en économie circulaire (PREC), voir ci-dessous.
5. Planification urbaine : développer la ville selon le principe de polycentrisme et celui de la ville de proximité
6. Modes de consommation et usage de produits : encourager les modes de consommation durable, notamment dans les domaines de l'eau, de l'alimentation et des déchets.
7. Adaptation aux changements climatiques : mettre en place des mesures d'atténuation du changement climatique et réduire la vulnérabilité de la RBC aux conséquences du changement climatique par des mesures d'adaptation.

8. Surveillance de la qualité de l'air : amélioration des outils de modélisation et de suivi de l'air extérieur et amélioration de la qualité de l'air intérieur.
9. Mécanismes de participation aux objectifs climatiques : gestion du fond climat créé par le COBRACE en vue de la mise en œuvre du présent plan.
10. Dimension sociale : mesurer l'impact des politiques énergétiques et climatiques sur les populations les plus précarisées et fournir une aide sociale ciblée.

Programme régional d'économie circulaire (PREC)

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 10 mars 2016 le PREC 2016 – 2020, celui-ci est révisé tous les 18 mois pour assurer son évolution. La dernière révision date de 2019. Les objectifs généraux du programme sont de : transformer les objectifs environnementaux en opportunités économiques ; ancrer l'économie à Bruxelles afin de produire localement si possible, réduire les déplacements, optimiser l'utilisation du territoire et créer de la valeur ajoutée aux Bruxellois ; Créer de l'emploi.

Ayant un impact majeur sur le TN et les réflexions à y mener, le PREC définit le Quartier Nord comme un des 'hotspots' régionaux. Les « hotspots » sont à considérer comme des lieux emblématiques pouvant jouer la fonction de catalyseur ou focus géographique du déploiement territorial de l'économie circulaire. Le PREC identifie que la rénovation des bureaux dans le quartier Manhattan pourrait donner lieu à des flux de déchets/ressources importantes dans les prochaines années et que le quartier Masui pourrait accueillir des nouvelles fonctions urbaines ou subir des mutations économiques profondes.

Fort de cette qualification d'« hotspot », une réflexion sur l'économie circulaire dans le quartier Nord a été menée par le Facilitateur quartier durable (FQD) de Bruxelles Environnement. Cette réflexion a permis de mettre en avant différentes thématiques / filières à considérer pour la mise en application de circuits : matériaux de construction, mobilier de bureau, déchets organiques/nourriture. D'autres pistes pourraient être explorées, notamment celle des échanges énergétiques. Le propos étant ici de considérer la mise en application de flux circulaires le plus amont possible dans la réflexion. En effet, le travail du FQD montre comment ces flux doivent permettre de relier des lieux et des personnes pour leur concrétisation.

MÉTABOLISME URBAIN, RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

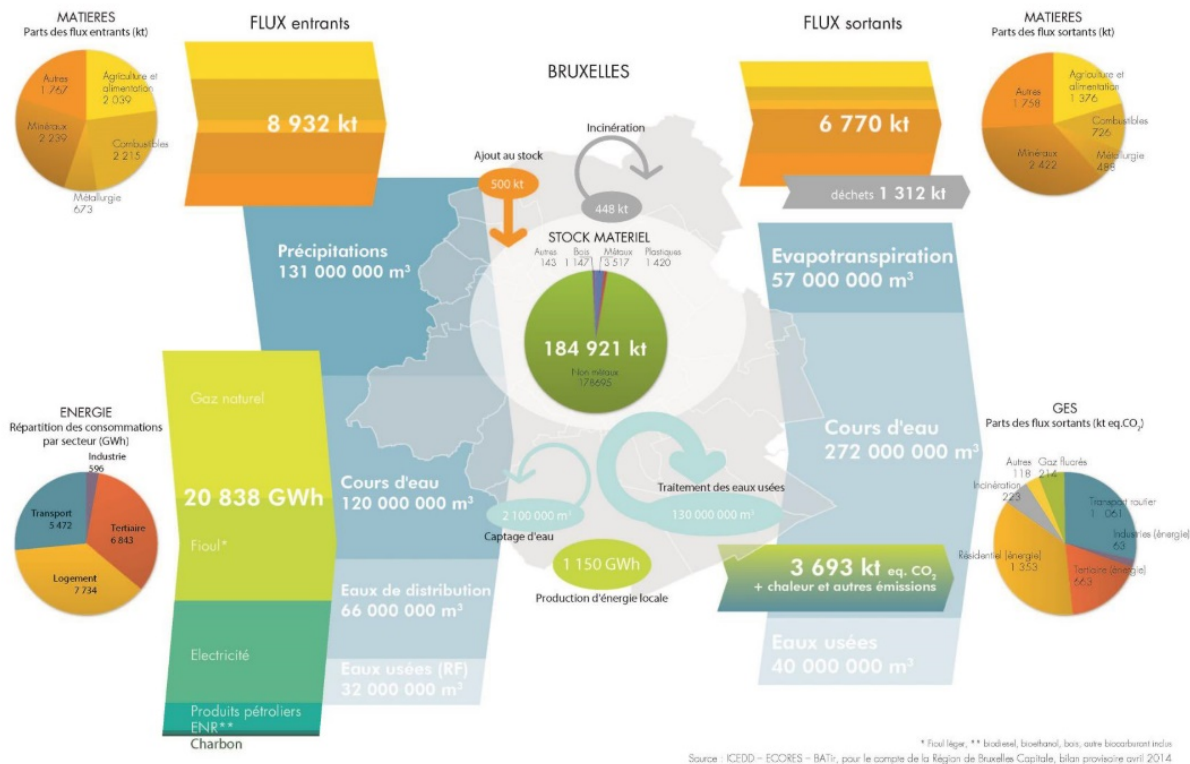


Figure 56. Schéma du métabolisme urbain bruxellois : principaux flux quantitatifs (Source : PREC)

Bien que la situation idéale en terme d'économie circulaire dans le secteur de la construction soit la rénovation plutôt que la démolition/reconstruction, force est de constater que les deux logiques coexistent et qu'elles peuvent chacune se justifier. Dans les deux cas, des flux importants de matériaux sont générés et vu l'importance du stock immobilier du quartier, la filière matériaux de construction est considérée comme celle qui a le plus haut potentiel au quartier Nord.

L'organisation de cette filière en vue du réemploi demande un important travail de coordination des acteurs ainsi que la mise sur pied de différents instruments : inventaire des produits de constructions présents dans les bâtiments, mise en réseau des acteurs concernés, supports à la filière upcycling par le biais de la mise à disposition d'ateliers et de lieux de stockage ...

Une initiative pour le réemploi de grandes quantités de vitrages est actuellement à l'étude dans le cadre d'un projet de serres chauffées dans un éco-zoning à Tertre. Bien que cette piste soit aujourd'hui abandonnée du fait de l'inadéquation des caractéristiques des vitrages à la fonction 'serre' envisagée, les premiers éléments d'analyse laissaient penser que le réemploi de ces vitrages présenterait un avantage économique substantiel par rapport au recyclage tant pour l'opérateur immobilier que pour l'éco-zoning.

La situation à proximité du bassin Vergote ainsi que du centre logistique du Transport International Routier (TIR) sont à cet égard une opportunité à saisir. Le Port de Bruxelles étudie en effet la possibilité de développer au sein du centre TIR un centre de distribution urbaine et une plate-forme multimodale en lien avec la voie d'eau. Dans le masterplan du Port 2040, est également envisagé une réorientation des

concessions de la rive droite du bassin Vergote, en vue de permettre l'implantation d'activités dans le secteur de l'économie circulaire (notamment avec un bâtiment-phare « immeuble pivot »).

La filière 'déchets organiques / nourriture', à un stade moins avancé, vise à terme à permettre la récolte et l'utilisation de déchets organiques des particuliers dans l'agriculture urbaine. Une initiative similaire existe pour les déchets organiques des entreprises. Elle a récemment vu le jour à Tour & Taxis. Au vu des nombreuses cantines de bureau présentes dans le quartier Nord et de l'objectif de valoriser l'agriculture urbaine dans le parc Maximilien, cette thématique semble, elle aussi, constituer un haut potentiel.

Enfin, la filière 'mobiliers de bureau' vise le réemploi et l'upcycling des installations techniques, de l'électronique, ainsi que du mobilier de bureau. Elle impliquerait les entrepreneurs, les acteurs culturels (Fondation Kanal – Centre Pompidou), les entreprises sociales, les services publics présents dans le quartier Nord. Cette filière est également porteuse pour l'établissement de partenariats avec des designers, susceptibles de revaloriser, voire de détourner ces objets, présents en grande quantité dans le quartier et nécessitant une régulière remise au goût du jour.

Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant

Pour réduire drastiquement l'impact environnemental du parc, trois angles d'attaque majeurs doivent donc être pleinement investis : l'augmentation du taux de rénovation, l'amélioration de la qualité des rénovations et l'utilisation rationnelle de l'énergie au sein du bâtiment.

L'objectif global pour le secteur résidentiel visé se veut ambitieux, réaliste et rationnel – tant en termes de coût qu'en termes de durabilité : une moyenne de 100kWh/m²/an en 2050, comme le préconise d'ailleurs le Pacte énergétique interfédéral pour le secteur résidentiel, paraît constituer une balise juste et atteignable.

Le secteur résidentiel sera amené vers le seuil de performance adéquat par la mise en place d'obligations, imposées à des échéances régulières, de réaliser des travaux économiseurs d'énergie en vue d'atteindre en 2050, le seuil requis. Une adaptation des certificats PEB sera réalisée en ce sens.

Pour le secteur tertiaire, le Pacte énergétique interfédéral a placé la barre très haut : à l'horizon 2050, le parc doit tendre vers une neutralité en énergie pour le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire, le refroidissement et l'éclairage.

A la lumière des types d'activités, les mesures suivantes seront envisagées : l'imposition d'un mécanisme d'obligations similaire au secteur résidentiel ; l'extension du champ d'application ou le renforcement de l'objectif du plan local d'action pour la gestion de l'énergie imposé aux grands ensembles immobiliers s'ils sont considérés pertinents à l'issue de l'évaluation de la mesure ; l'allongement du temps de retour sur investissement requis pour l'imposition des recommandations de l'audit énergétique auxquels les gros consommateurs d'énergie sont soumis dans le cadre de leur permis d'environnement.

De nouvelles sources de financement ainsi qu'une poursuite des outils d'aide et d'accompagnement seront développés pour supporter cet objectif.

Stratégie Good Food

Ce programme composé de 7 axes stratégiques :

1. augmenter la production alimentaire locale et durable ;

2. accompagner la relocalisation et la transition d'une offre durable pour tous ;
3. accompagner la transition de la demande pour tous ;
4. développer une culture alimentaire « Good Food » durable et désirable ;
5. réduire le gaspillage alimentaire ;
6. penser et favoriser les systèmes alimentaires de demain ;
7. assurer la gouvernance de la mise en œuvre de la stratégie.

Les priorités de la Stratégie sont les suivantes :

- > le développement de la production alimentaire locale (Bruxelles et sa périphérie), dans une approche écologique et innovante, pour atteindre une autonomie de 30% en fruits et légumes à l'horizon de 2035 ;
- > la sensibilisation et l'implication des citoyens dès le plus jeune âge ;
- > la réduction du gaspillage alimentaire de 30% d'ici à 2020 ;
- > la prise en compte des spécificités sociales et multiculturelles de notre capitale dans le développement des actions.

Stratégie Good Soil

La stratégie Good Soil vise une prise en compte et une gestion plus durable des sols et repose sur deux constats : le sol est une ressource non renouvelable (certains types de sols deviennent rares) ; le sol n'est pas qu'un support, il est une ressource qui rend / peut rendre de nombreux services écosystémiques en lui-même.

Les sols de meilleur qualité devraient être réservés à des usages qui le nécessitent (nature, agriculture urbaine...), et non occupés par des bâtiments ou autre artificialisation du sol. Il s'agit donc d'envisager la multifonctionnalité des sols le plus en amont possible des projets d'aménagement.

Pour mesurer les qualités des sols, Bruxelles Environnement développe l'Indice de qualité des sols bruxellois (IQSB).

Plan régional de gestion des ressources et déchets (PGRD)

Les objectifs généraux du PGRD sont triples :

- > ancrer une transformation des pratiques de consommation plus durables et plus circulaires ;
- > maximiser la préservation et la valorisation de la matière, si possible localement ;
- > entraîner le secteur économique de l'offre dans la pratique circulaire.

Le PGRD 2018 – 2023 et au-delà, est ainsi organisé en 7 objectifs stratégiques qui sont autant de priorités, chacun décliné en plusieurs objectifs opérationnels qui contiennent à leur tour des mesures à mettre en œuvre.

Le tout est articulé selon l'approche stratégique retenue, par public-cible. A l'exception du premier objectif qui structure l'ensemble du Plan, tous les autres objectifs stratégiques s'adressent à des publics-cibles particuliers :

- > transformer les pratiques de consommation des ménages et les encourager vers le zéro-déchet ;
- > préparer les générations futures (écoles de tous niveaux d'enseignement, aux enseignants et aux élèves) ;
- > transformer les pratiques de consommation des activités professionnelles et les encourager vers le zéro déchet ;
- > poursuivre la transition du secteur de la construction vers une gestion circulaire des ressources et des déchets de construction ;
- > développer la nouvelle économie de la gestion durable des ressources ;
- > programmer et encadrer l'action des professionnels publics et privés des déchets pour répondre aux besoins de la RBC.

Les 6 mesures-clefs du Plan sont:

1. Soutenir et accompagner les initiatives citoyennes, associatives et communales du "zéro déchet" via des coachings-formations, des subsides, des outils pédagogiques.
2. Dans le secteur commercial, promouvoir l'achat en vrac, la réparation, le réemploi et garantir la mise en œuvre de l'interdiction des sacs plastiques.
3. Développer l'éducation à la gestion durable des ressources dans les écoles.
4. Diversifier et multiplier les systèmes de collectes assurés par les professionnels de la gestion des déchets afin d'éviter l'incinération des déchets et de favoriser le réemploi et le recyclage.
5. Accompagner les entreprises vers le "zéro déchet" via notamment le label "entreprise écodynamique".
6. Financer et accompagner les projets de réemploi et de recyclage des matériaux de construction sur les chantiers

Plans communaux de développement durable (PCDD)

Ces plans stratégiques déclinent le PRDD à l'échelle locale. Réalisé en 2014 à Schaerbeek, en 2005 à Saint-Josse-Ten-Noode et mis à jour en 2013 dans le cadre de l'agenda 21 et en 2004 à Bruxelles où l'élaboration d'un nouveau PCDD est en cours, ils s'articulent autour d'objectifs en matière développement économique, environnemental et social. La synthèse de ces plans communaux se limitera aux objectifs retenus pour le Territoire Nord.

Fait notable, les trois PCDD identifient la nécessité d'une démarche intercommunale pour le TN que cela soit sous la forme d'un 'Schéma directeur intercommunal pour SJTN, d'un 'Plan d'avenir du quartier Gare du Nord' pour Schaerbeek ou encore d'une meilleure concertation entre communes pour juguler les problématiques intercommunales pour Bruxelles.



PCD Bruxelles

Un des objectifs centraux pour le quartier Nord est le recréation d'un quartier mixte avec un cadre urbain cohérent tout en parvenant à concilier les échelles locale et métropolitaine. Le premier ingrédient de cet objectif est l'accroissement de la population résidente par le développement d'un parc de logements mixtes sur le plan social (logement moyen) tout en maintenant le logement bon marché existant. La partie du TN située sur le territoire de la Ville est d'ailleurs reprise en zone de reconquête/rénovation/protection du logement et la chaussée d'Anvers est, elle, reprise en axe de logement.

Inversement, le PCD propose de limiter la capacité d'accueil en nouveaux bureaux à 90.000m² au sein de la ZIR 1 Hélicopter à localiser préférentiellement à proximité des boulevards Roi Albert II et Bolivar.

Au vu de la précarité des populations en présence, le PCD promeut un effort en faveur de l'emploi local notamment par le biais de formes de mixité logements/entreprises ainsi que le développement d'infrastructures pour les jeunes et la mise à disposition des riverains des infrastructures scolaires.

Le PCD promeut également une amélioration du cadre de vie par une politique de reverdoisement, de création de nouveaux espaces verts, de verdurisation des intérieurs d'îlots et le développement du maillage vert sur l'avenue de l'Héliport et le boulevard Roi Albert II.

La Ville de Bruxelles mène actuellement plusieurs études qui ont vocation à impacter le TN : étude 'Positive Energy District' (PED) et 'Response' dont l'objectif est la réduction des consommations énergétiques dans le quartier Nord et l'étude 'ville de 10 minutes' qui vise une couverture adéquate des services de proximité.



Figure 57. Carte développement économique du PCD de la Ville de Bruxelles (2004)

PCD Schaerbeek

Au-delà des objectifs transversaux relatifs au renforcement du caractère résidentiel, à la conservation d'une mixité de fonctions, à l'amélioration de la qualité des services de proximité et du cadre de vie, le PCD identifie certains objectifs clés pour le TN. Il s'agit notamment de :

- > la reconversion de l'église royale Sainte-Marie en pôle multi-culturel, philosophique et culturel ;
- > la piétonisation de la rue de Brabant et d'un tronçon de la rue d'Aerschot à hauteur de la gare du Nord à l'horizon de la mise en service du métro Nord ;
- > le réaménagement de la place Liedts, des tunnels sous jonction et des talus le long des voies ferrées ;
- > la végétalisation prioritaire des quartiers Masui et Brabant avec la création d'un parc Brabant.

Sur le plan de l'économie, le PCD insiste (Priorité 7) sur la participation des grands pôles d'emploi à la vie économique locale, le développement d'un tissu de (très) petites et moyennes entreprises compatibles avec la fonction résidentielle, le renforcement de l'identité et de la qualité des noyaux commerciaux.

Pour lutter contre la pauvreté et l'isolement, le PCD met en avant la nécessité de soutenir et attirer des entreprises occupant de la main d'œuvre locale peu qualifiée.

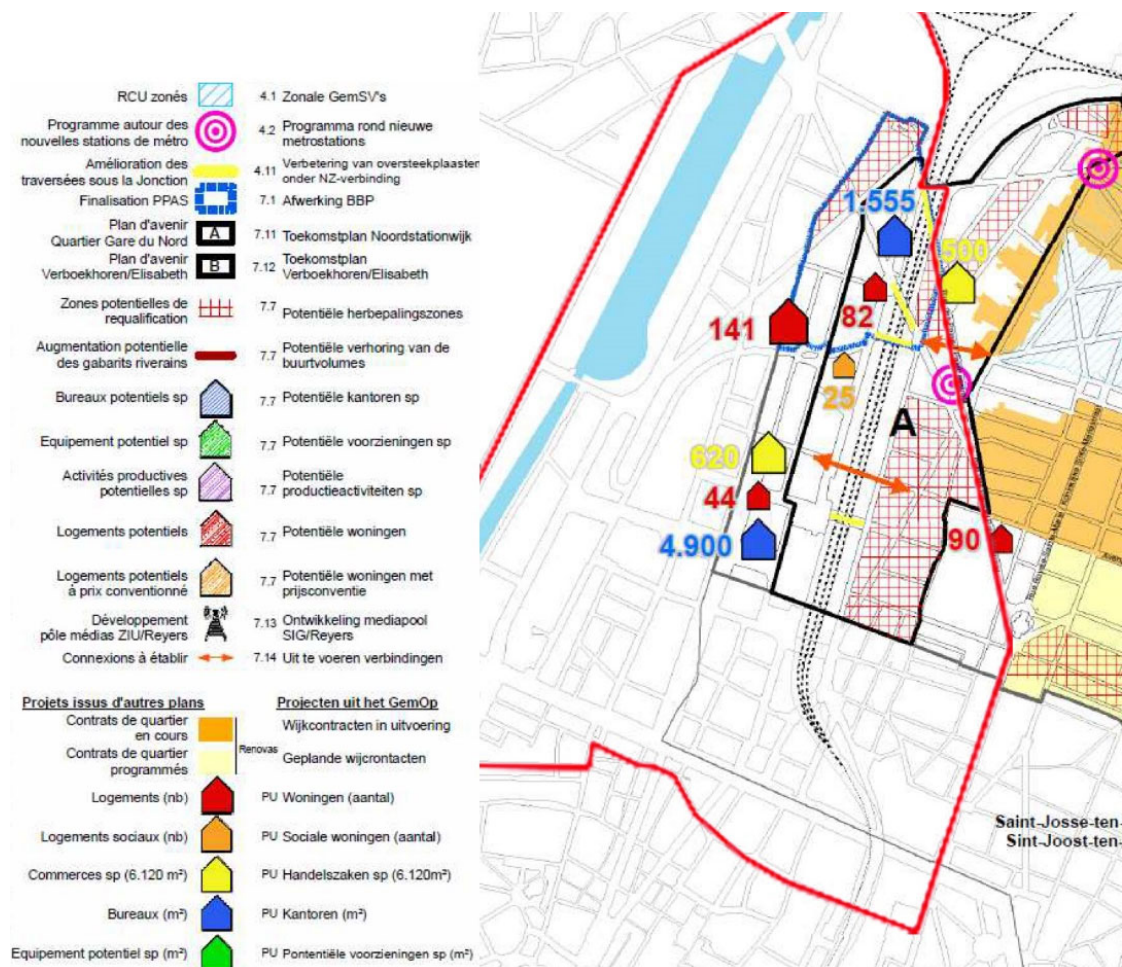


Figure 58. Synthèse des projets de développement urbains du PCD de Schaerbeek (2014)

PCD Saint-Josse-Ten-Noode

Le PCD plaide pour la reconversion du quartier Nord en quartier mixte alliant dimension locale et métropolitaine et où « tout projet développé dans un périmètre administratif métropolitain doit comporter une part significative de logement ». L'objectif étant d'atteindre au quartier Nord une croissance de 50.000m² de logements. Ce développement résidentiel est préconisé en premier lieu sur la rue du Progrès entre la place Rogier et le CCN avec un front continu de logement et commerces. Le PCD promeut aussi la réutilisation des socles des bureaux par d'autres fonctions en vue d'assurer une animation continue.

Le PCD postule également le renforcement du noyau commercial Rogier-rue du Progrès et le renforcement des activités économiques en fond de vallée et émet la possibilité de développer l'axe d'attraction culturelle 'Rogier-Botanique'. Sur le plan des services publics, le PCD identifie la nécessité de créer de nouvelles infrastructures notamment pour les jeunes (écoles, sports & jeux) et la petite enfance.

Enfin, le PCD fixe comme objectif la végétalisation des intérieurs d'îlots et la nécessité de réaménager les espaces publics de proximité dans les quartiers denses comme le TN. Dans ce même ordre d'idées, le PCD promeut des 'parcours de quartier' pour décroquer les quartiers notamment le long des rues Botanique, Rivière, la place St Lazare et les tunnels sous voies.

Le projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote », dit « PAD MAX »

Par arrêté ministériel du 7 juin 2019, le Ministre-Président a formellement donné instruction à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un projet de Plan d'Aménagement Directeur pour la zone « Maximilien-Vergote ».

Le projet de PAD MAX s'inscrit dans la continuité des travaux de planification pour le territoire du canal : PRDD, Plan Canal, CRU 1 « Citroën-Vergote » (CRU 1), BKP, Masterplan du Port et plus loin les développements de Tour & Taxis.

Son périmètre recouvre la totalité des périmètres des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) Héliport et Willebroeck.



Figure 59. Périmètre du PAD MAX (Source : perspective.brussels)

Le périmètre du PAD MAX s'inscrit dans le périmètre plus global du Territoire Nord. Les deux missions sont pilotées de manière coordonnée et cohérente dans une logique d'alimentation mutuelle qui doit aboutir à une vision globale et intégrée pour le Territoire Nord. Différents travaux menés pour le développement d'une vision partagée pour le Territoire Nord servent également l'élaboration du projet de PAD « Maximilien-Vergote » comme :

- > le 'Rapport d'étape quartier Nord' mis en ligne le 3 août 2019 (diagnostic et premiers éléments de vision) ;
- > les ateliers basés sur les principes de la 'Foundational Economy' en octobre 2019 ;
- > les ateliers avec les communes concernées portant sur le diagnostic, les enjeux et la stratégie en vue d'établir une vision partagée en avril et juillet 2020 ;
- > le processus de participation impliquant les associations et les citoyens qui a pris cours à partir d'octobre 2020 et qui est toujours en cours.

Quelques éléments clés du diagnostic à l'échelle du périmètre du PAD MAX :

- > Le périmètre « Maximilien-Vergote » présente des atouts stratégiques pour la Région : une excellente desserte existante et projetée en transports en commun (projet de Tram « Tour & Taxis – Gare Centrale »), la présence du canal et de la Senne (enterrée) comme éléments de patrimoine paysager et opportunités de déploiement de nouvelles logiques urbaines, une grande surface de foncier public, la présence d'un grand équipement culturel de rayonnement métropolitain (le futur Musée Kanal-Pompidou) et les opérations prévues par le Contrat de rénovation urbaine « Citroën-Vergote » (CRU 1), dont le réaménagement du parc Maximilien, avec l'ouverture de la Senne, et l'équipement sportif Vergote. La Ferme du parc Maximilien constitue aussi un équipement atypique très apprécié localement et régionalement.
- > Aujourd'hui, le périmètre « Maximilien-Vergote » présente aussi des faiblesses : des infrastructures de mobilité automobile très présentes et dissuasives, notamment le carrefour des Armateurs classé en zone à concentration d'accidents (ZACA), un bâti très disparate en matière de typo-morphologies architecturales et de gabarits, sans liens urbanistiques, socioéconomiques (entre les différents morceaux de ville) ou paysagers (au niveau des espaces publics). Le parc Maximilien constitue par ailleurs un espace vert très morcelé, notamment par la clôture de certaines parties ou des voiries à haute densité de trafic. Le manque de convivialité des espaces publics, leur pauvreté en terme de biodiversité, ainsi que l'offre actuelle en équipements publics de rayonnement local sont d'autres faiblesses constatées aujourd'hui. On note encore une diminution constante des surfaces dédiées aux activités productives au sein des zones de mixité ou de forte mixité.
- > Au niveau socio-économique, le périmètre « Maximilien-Vergote » et ses environs se caractérise par une densité de population très élevée avec une surreprésentation des 0-17 ans, des grands ménages et une sous-représentation des plus de 65 ans, bien que la population soit vieillissante. Ses habitants sont parmi les plus précarisés de la Région avec un revenu médian autour de 16.000€/an (2016) et un taux élevé de sans-abrisme. Le taux de chômage y est particulièrement élevé (31%), ce qui renforce la concentration des difficultés sociales.
- > Au niveau du logement, le parc est globalement très ancien et peu réhabilité (tours de logements sociaux datant des années 70) et les conditions de confort des habitants sont moyennes à médiocres. La situation immobilière est assez typique du croissant pauvre avec un nombre élevé de petits logements et surtout de logements moyens et très peu de grands logements. Depuis quelques années, on constate une augmentation de la part des petits logements davantage marquée sur le territoire du canal (58% des nouveaux logements sont des studios ou des 1 ch.). A l'initiative du secteur privé, la zone du canal a été fortement investie avec une offre en logements 2 chambres, studios et quelques lofts.
- > La crise sanitaire actuelle renforce encore l'importance de porter une attention sur la densité à mettre en relation avec le besoin en espaces ouverts et verts et de services de proximité, l'accession à des logements de qualité, le maintien d'activités économiques et productives tant pour l'emploi que pour l'accès aux produits de consommation et biens et la couverture en équipements. Les éléments de diagnostic pré-cités et la localisation en zone de revitalisation urbaine (ZRU) du périmètre « Maximilien-Vergote » imposent d'y porter cette attention prioritairement.

Des différentes analyses portées sur le périmètre, ressortent 9 enjeux qui guideront l'élaboration du PAD MAX :

- > Garantir le lien urbanistique et paysager entre les espaces ouverts et les tissus bâtis.

- > Restructurer et renforcer les espaces verts et le maillage bleu.
- > Organiser les différentes mobilités et réduire leurs nuisances environnementales au profit des modes actifs, de l'usage du parc Maximilien et des relations inter-quartiers.
- > Renforcer la mixité fonctionnelle dans toutes les parties du périmètre pour renforcer sa vitalité sociale et économique.
- > Garantir un développement résidentiel de qualité, confortable, inclusif et adapté à la mixité fonctionnelle et sociale.
- > Valoriser le patrimoine.
- > Valoriser la force économique locale comme catalyseur de la revitalisation urbaine et garantir son rayonnement vers le reste de la RBC.
- > Créer des nouvelles polarités d'équipements de rayonnement local et régional.
- > Assurer la performance environnementale du quartier et de ses dynamiques.

SYNTHÈSE PLANS STRATÉGIQUES :

À la lecture des documents stratégiques, on s'aperçoit d'une grande convergence sur les principaux objectifs de développement urbain. Voici les principaux objectifs communs :

- Faire évoluer le quartier Manhattan vers un quartier mixte, promouvoir une offre de logement diversifiée, limiter la fonction bureau
- Renforcer la végétalisation des quartiers et le maillage vert (quartier Brabant & Masui) et donner davantage de cohérence aux espaces publics (parc Maximilien et alentours)
- Offrir de services de proximité, des emplois locaux (PME) et renouveler l'image métropolitaine du quartier Manhattan
- Mettre en œuvre la hiérarchisation des voiries et la réduction du stationnement en voirie telles que promue par le plan Good Move en vue d'apaiser les quartiers.
- Réaménager certains espaces publics de proximité (NIL) pour faciliter leur appropriation (bvd St Lazare, rue de Brabant/Aerschot, place Liedts, bvd Albert II et Bolivar, avenue de l'Héliport et parc Maximilien).
- Rétablir des liens entre quartiers ainsi qu'avec le canal et le centre-ville.
- Améliorer les performances énergétiques des tissus urbains historiques



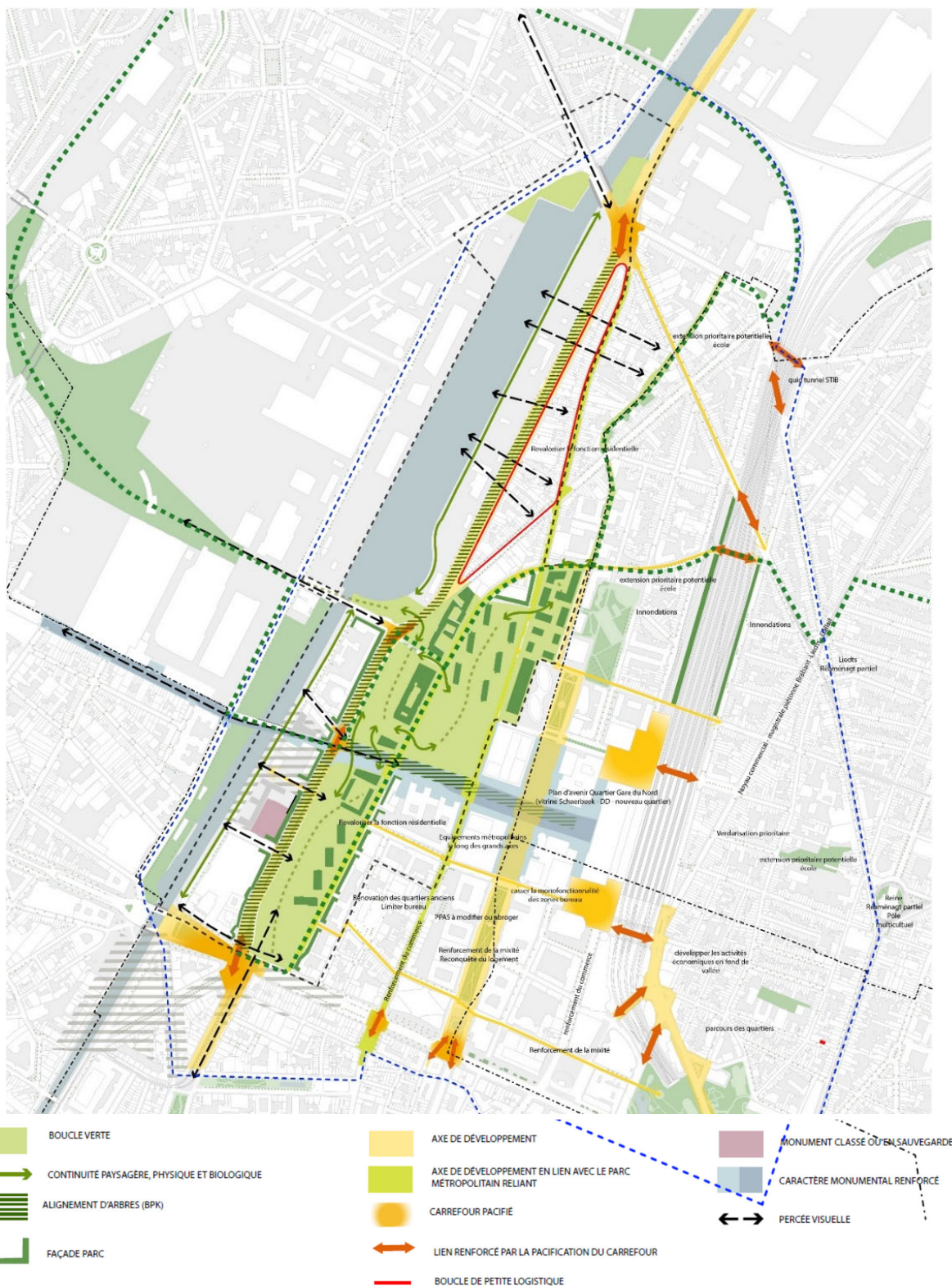


Figure 60. Intentions des plans stratégiques locaux (PCDD) et projet de PAD MAX 2020 (projet d'intentions) (Source : perspective.brussels)

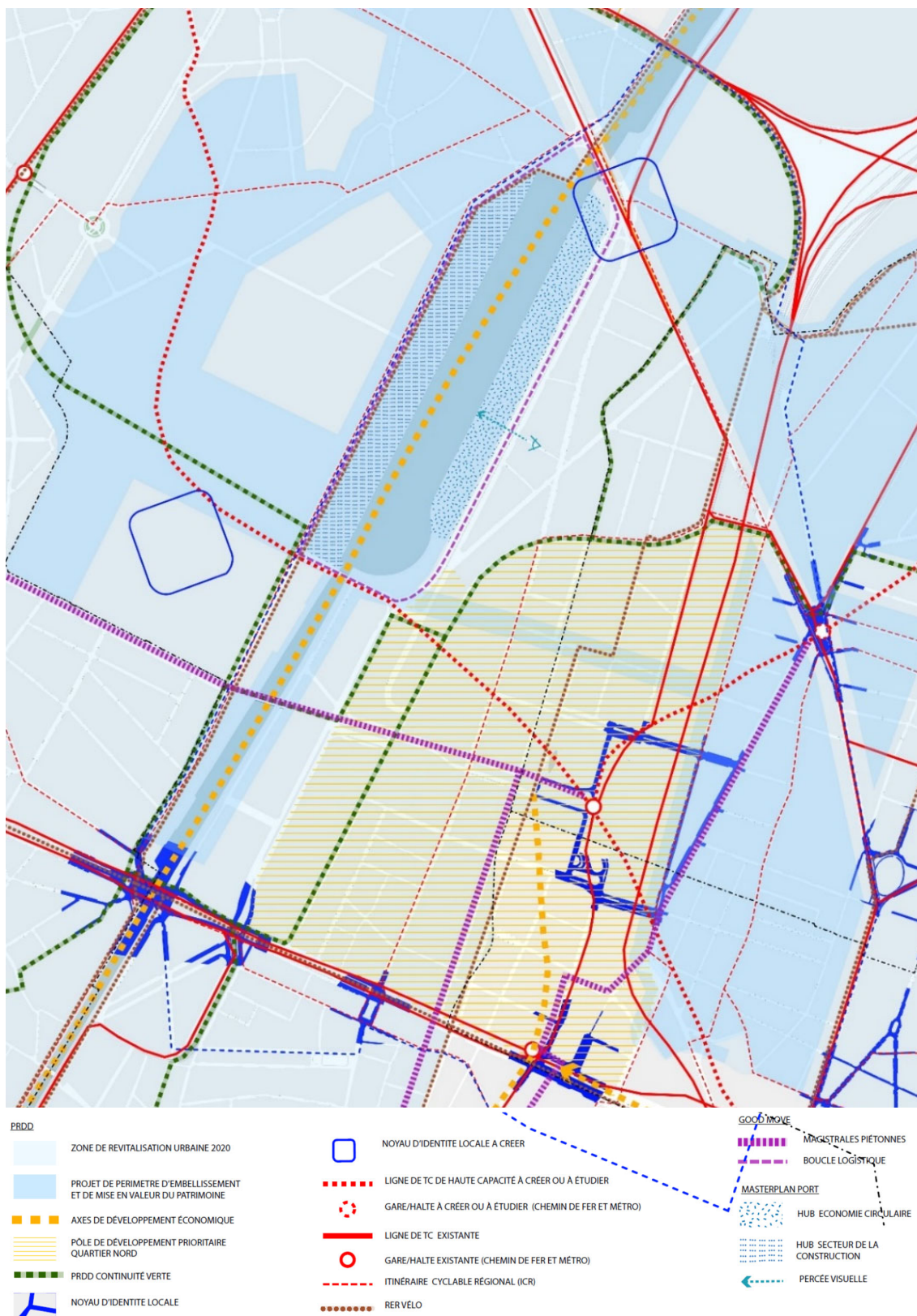


Figure 61. Intentions des plans stratégiques régionaux (PRDD et Good Move) (Source : perspective.brussels)

5.2. INITIATIVES DU SECTEUR PUBLIC

Diverses initiatives publiques sont en cours. Il s'agit soit de programmes opérationnels localisés tels que les Contrats de rénovation urbaine (CRU) 1 « Citroën-Vergote » et 2 « Brabant Nord – Saint-Lazare », les Contrats de quartier durables (CQD) « Petite Colline » et « Hélicoptère-Anvers » et le contrat école « Klavertje vier », soit de plans stratégiques comme le nouveau Plan Communal de Développement Durable de la Ville de Bruxelles (voire 5. Plans stratégiques), soit de plans stratégiques et réglementaires comme le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Maximilien-Vergote » (voire Plans stratégiques), la modification du PPAS 19 sur la commune de Schaerbeek et l'abrogation partielle du PPAS 26 sur la commune de Saint-Josse-ten-Noode, soit encore de projets publics singuliers qui sortent du cadre des outils cités ci-dessus. Citons notamment l'extension de la ligne de métro Nord, la nouvelle ligne de tram Gare du Nord-Belgica et le pont Suzan Daniel, le réaménagement de la porte d'Anvers, du carrefour De Trooz, de la rue des Palais, du square Saintelette, de la place d'Yser et la création du parc Béco.

Il existe en outre une série d'études préparatoires en cours menées par les pouvoirs publics comme l'étude de faisabilité pour la reconversion de l'Etat-Major Hélicoptère menée par la Société d'aménagement urbain (SAU), l'étude sur le réaménagement du quai des Péniches et l'étude sur l'abaissements de quais des Péniches et Armateurs dans le cadre du plan de qualité paysagère du canal (BKP), les études 'Positive Energy District ou 'Ville à 10 minutes' menées par la Ville de Bruxelles.

Bien que d'initiative publique, les réflexions en cours sur l'économie circulaire sont repris dans le titre 5.4 « Initiatives du monde académique » où les études et recherches de la Chaire en économie circulaire et de Metrolab sont abordées.

Contrats de rénovation urbaine - CRU

Un Contrat de rénovation urbaine (CRU) est un programme qui concentre des moyens, des énergies et des projets sur un périmètre pluri-communal, en priorité pour améliorer l'espace public et le maillage urbain, pour créer des infrastructures et du logement et valoriser la qualité environnementale et économique.

Le Territoire Nord compte deux CRU dans son périmètre. Ils ont tous les deux été approuvés par le Gouvernement en 2017 et sont aujourd'hui en phase d'exécution et de mise en œuvre. Ils bénéficient chacun d'un budget de 22.000.000€ de revitalisation urbaine auxquels s'ajoutent des budgets sectoriels pour la réalisation de leurs opérations et actions.

Contrat de rénovation urbaine « Citroën-Vergote » - CRU 1

Le CRU 1 a un périmètre qui s'étend sur la Ville de Bruxelles et la commune de Molenbeek.

Les projets principaux du programme sont les suivants :

- > Le réaménagement du parc Maximilien : ce projet comprend, en plus réaménagement du parc lui-même, l'ouverture de la Senne, la relocalisation de la Ferme du parc Maximilien au sein du parc, l'aménagement du boulevard Bolivar et de la place des Armateurs pour relier les morceaux de parc.
- > L'établissement de plusieurs équipements au service des quartiers et de la Région : un équipement sportif d'ampleur régionale au bord du canal, au niveau de la courbe de giration du bassin Vergote ; un équipement culturel et un équipement de soins à l'avenue du Port.

- > Le réaménagement du square Laekenveld qui fait le lien entre le parc de Tour & Taxis et les quartiers de Molenbeek-Saint-Jean.

Les différents projets sont portés par les partenaires du CRU : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, la SAU, Beliris, la Commune de Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles

Le programme repose également sur des actions de cohésion sociale menées par la commune de Molenbeek et la Ville de Bruxelles en collaboration avec les associations locales.

Deux modifications du programme du CRU 1 ont été approuvées par le Gouvernement bruxellois. Une première en avril 2019, l'autre récemment, en novembre 2020.

Le CRU « Citroën-Vergote » est complémentaire avec d'autres réflexions portées sur ses quartiers et surtout le « Territoire Nord », comme le nouveau Contrat de Quartier Durable « Héliport-Anvers » lancé à l'initiative de la Ville de Bruxelles et dont l'élaboration du programme a démarré en ce début d'année 2021.

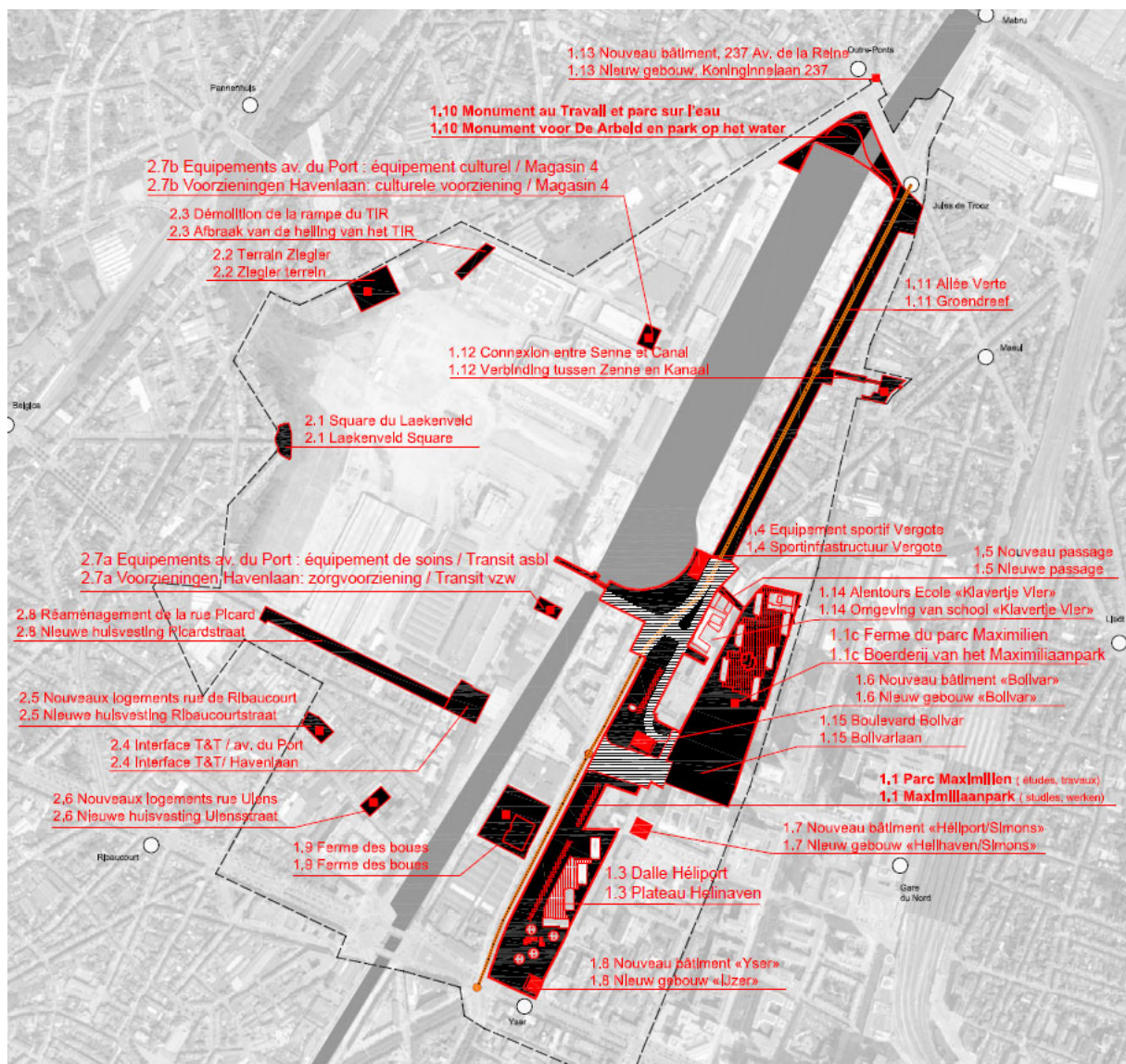


Figure 62. Carte de synthèse des projets du CRU 1 « Citroën-Vergote » (programme modifié 2020)

Contrat de rénovation urbaine « Brabant Nord – Saint-Lazare » - CRU 2

Le CRU 2 a un périmètre qui s'étend sur les communes Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek.

Les projets principaux du programme sont les suivants :

- > Le réaménagement des talus de chemin de fer et l'amélioration de la convivialité des tunnels sous voies.
- > L'établissement de plusieurs équipements au service des quartiers et de la Région : un équipement socio-culturel à la rue Rogier, un équipement pour la petite enfance à la rue d'Hoogvorst, un pôle étudiants à la place de la Reine en lien avec la Maison des Arts.
- > La création de logements dans le quartier Linné.
- > Le réaménagement du parc Saint-François.

Les différents projets sont portés par les partenaires du CRU 2 : les communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et les associations locales.

Le programme repose également sur des actions de cohésion sociale menées par les communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode en collaboration avec les associations locales.

Une modification du programme du CRU 2 démarrée en 2020 est en cours d'approbation.

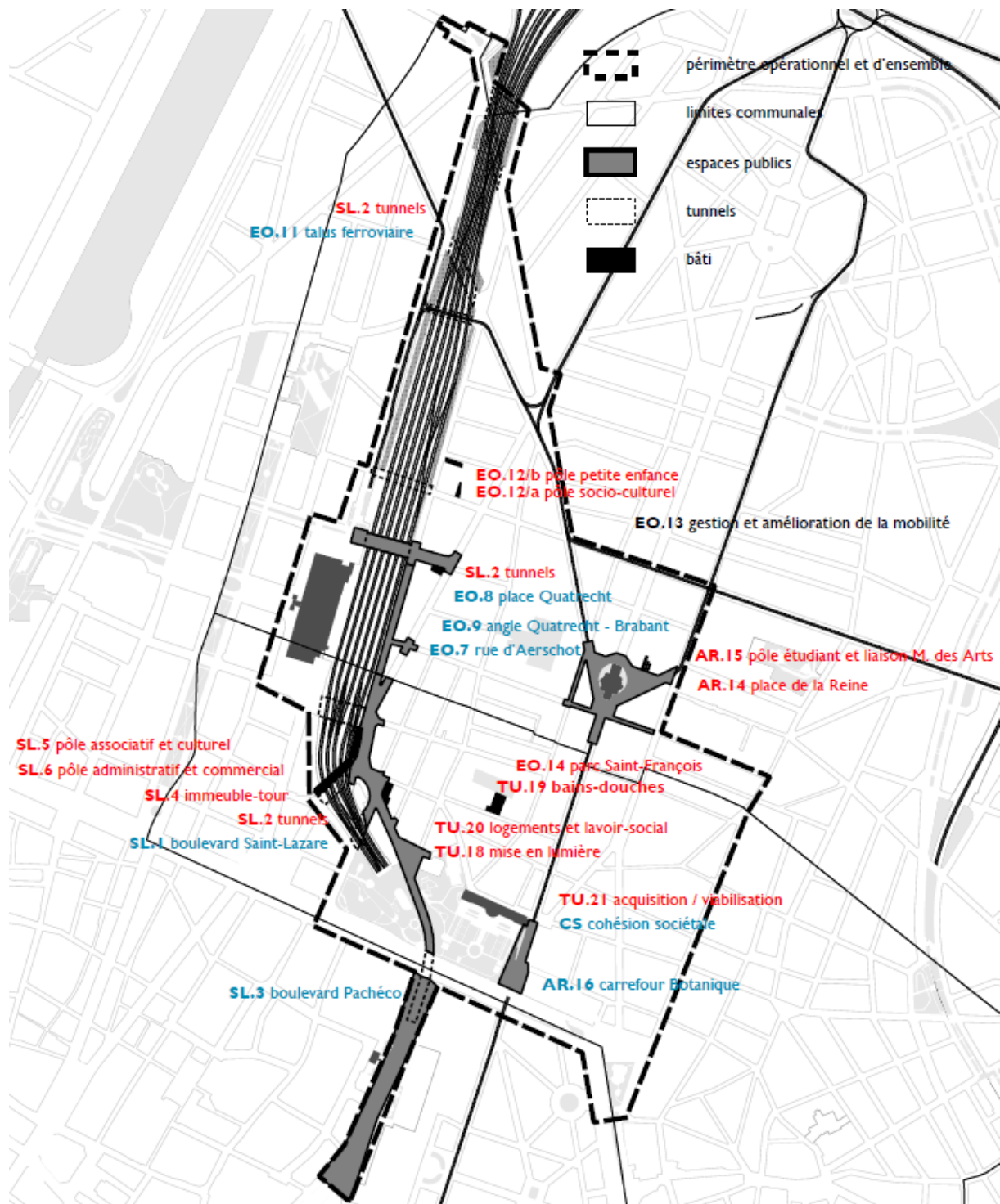


Figure 63. Carte de synthèse des projets du CRU 2 « Brabant Nord – Saint-Lazare » (programme modifié 2021 sous réserve d'approbation du Gouvernement)

Contrats de quartier durable – CQD

Le contrat de Quartier Durable est un plan d'action limité dans le temps et l'espace, conclu entre la Région, la commune et les habitants d'un quartier bruxellois. Il fixe un programme à réaliser avec un budget défini.

CQD Petite Colline (2020-2025)

Le CQD Petite Colline, pour partie compris dans le périmètre du TN, s'articule autour de quatre objectifs : redéfinir la structure urbaine par des espaces publics multifonctionnels en faveur de mobilités alternatives et de cohésion sociale ; requestionner la qualité des logements et renforcer l'offre de logements abordables ; renforcer l'offre des infrastructures sociales (jeunesse, santé et sport) ; doter le quartier de nouveaux projets et augmenter la résilience de la population la plus fragile.

Les projets prioritaires retenus pour la redéfinition de la structure urbaine sont le réaménagement de la rue Vandermeersch et de la place Lehon en axe vert, la transformation de la rue Brichaut en rue cyclable, le réaménagement des rues Verte et de la Poste en faveur des modes actifs et d'une vie locale apaisée ainsi que de la rue Dupont et de la rue Quatrecht. Pour ce qui est du volet logement, le CQD envisage la rénovation ou acquisition de bâtiments sur-divisés et la mise sur pied d'une structure permettant la relocalisation des ménages qui occupent ces logements. Sur le plan des équipements publics, trois interventions sont envisagées : création d'une crèche, d'une halte d'accueil ou surface polyvalente avec jardin à la rue Brichaut 13-15 (hors périmètre TN), création d'une maison médicale, d'un espace à destination des associations, d'une salle de sport et d'un jardin à la rue de Brabant 99 (angle rue de Quatrecht) et création d'un équipement collectif axé sur la jeunesse, la santé et le sport à la rue de Locht 91-93 (hors périmètre TN).

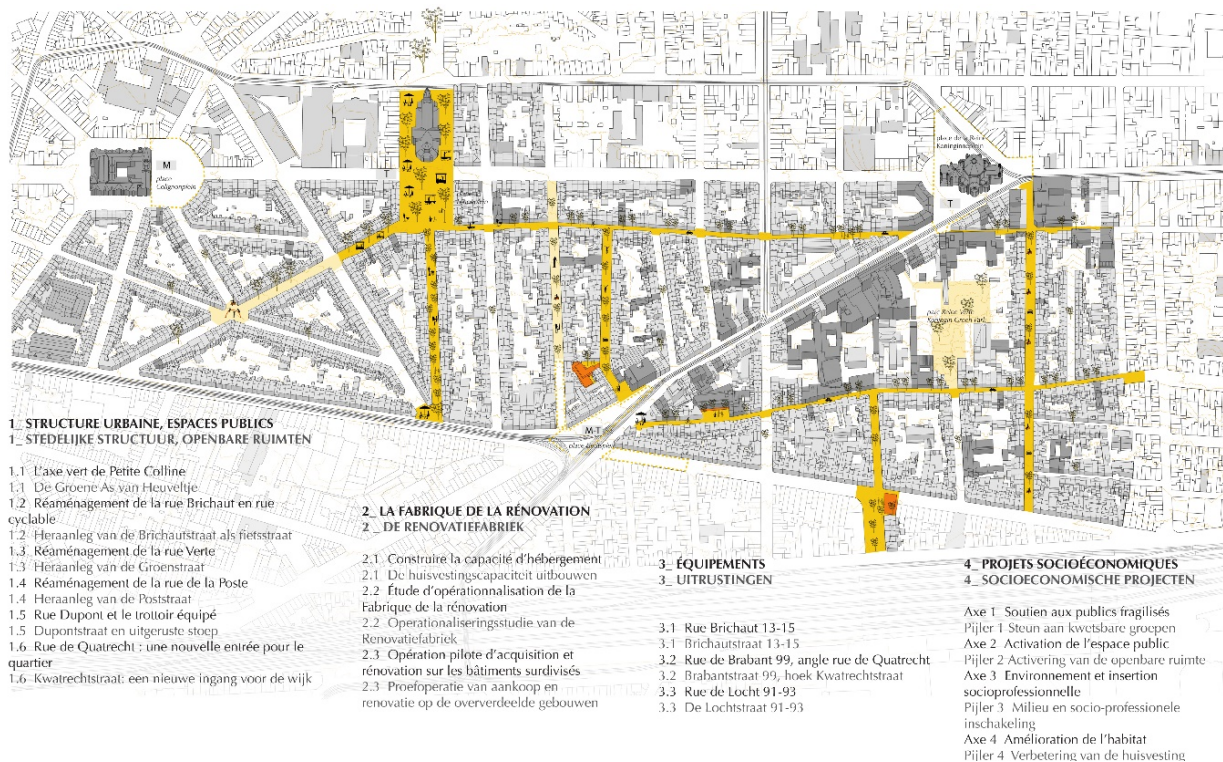


Figure 64. Carte des projets envisagés dans le CQD Petite Colline

CQD Hélicopt-Anvers (2021-2026)

Le dossier de candidature de ce CQD ayant été approuvé en novembre 2020, le programme des opérations est en cours d'élaboration à ce jour. Il s'inscrit dans un objectif de renforcement des dynamiques urbaines en cours à l'échelle du territoire du canal et des quartiers Maximilien-Vergote. A ce titre, il ambitionne de réduire les fractures urbaines et de favoriser l'accessibilité des espaces verts. Les interventions sur les différents sites publics et privés viseront à améliorer la qualité de l'habitat et l'animation de l'espace public par des rez-de-chaussée actifs, voire à donner une meilleure lisibilité à la trame urbaine. Sur le plan des espaces publics, le CQD envisage le réaménagement de l'avenue de l'Héliport et l'intensification végétale de la portion de la chaussée d'Anvers entre le boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport pour dans les deux cas renforcer le lien entre le parc Maximilien et celui de la Senne. Les équipements publics envisagés s'adressent en priorité aux seniors (maison médicale) et aux enfants (lieu d'accueil de la petite enfance et extra-scolaire).

Autres CQD

Le Territoire Nord a fait l'objet lors des programmations précédentes de 11 Contrats de Quartier : Stephenson (2019-2023), Reine-Progrès (2012-2016), Masui (2010-2014), Les Quais (2006-2010), Méridien de Bruxelles (2006-2010), Navez-Portaels (2001-2005), Aerschot-Progrès (2001-2005), Brabant (2000-2004), Nord (1999-2003), Pavillon (1997-2001), Anvers-Alhambra (1994-1998). Parmi les nombreux projets réalisés dans ce cadre, citons notamment les espaces verts du parc de la Senne et du parc Reine-Verte, les espaces publics de la promenade verte dans le quartier des quais et de la place Gaucheret, de nombreux logements et des équipements publics tels que le Centre Pôle Nord, le centre sportif Harmonie, la salle de sport pour l'école communale n°8 de Schaerbeek et le centre GAFFI. On dénombre aussi plusieurs projets de logements au cœur des quartiers le long du parc de la Senne et de la rue d'Aerschot, à proximité de la rue de la Flèche ainsi que dans le haut du quartier Brabant-St Lazare.

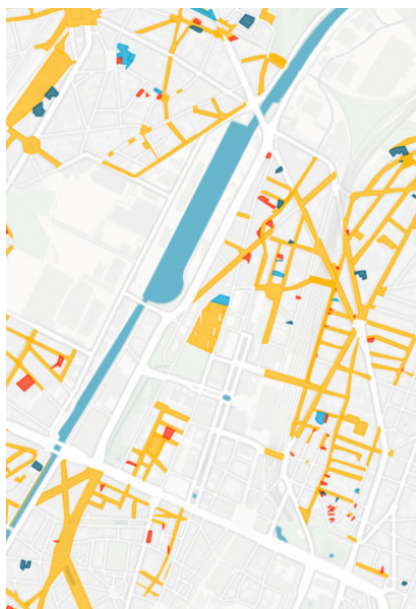


Figure 65. Carte des interventions menées dans le cadre des CQD
 (logement=rouge, équipement=bleu, espace public=jaune)

Contrats Écoles

Le Contrat École est un programme régional de rénovation urbaine dont l'ambition est d'améliorer l'environnement scolaire à Bruxelles et de renforcer les relations entre l'école et son quartier.

Contrat École 7 Klavertje Vier

Située dans le Territoire Nord à proximité du canal, l'école fondamentale Klavertje Vier est un îlot peu ouvert. Malgré de hauts immeubles et un nœud routier très fréquenté, l'environnement urbain présente de nombreux espaces publics, mais ceux-ci manquent de convivialité, d'encadrement et d'activités.

Le Contrat École poursuit une triple ambition : activer l'infrastructure déjà présente (offre sportive, espaces verts, etc.) ; rendre l'école plus visible dans la rue et lui donner une image plus accueillante et douce ; impliquer les parents et riverains.

Les investissements et actions prévoient notamment :

- > des aménagements du périmètre autour de l'école (parvis, signalisation) et un parcours vélo ;
- > la création de projets impliquant école et riverains, tels qu'un « salon de quartier » comme lieu de rencontre pour les adultes et espace de jeux pour les enfants ;
- > un poste de coordinateur École-Quartier.

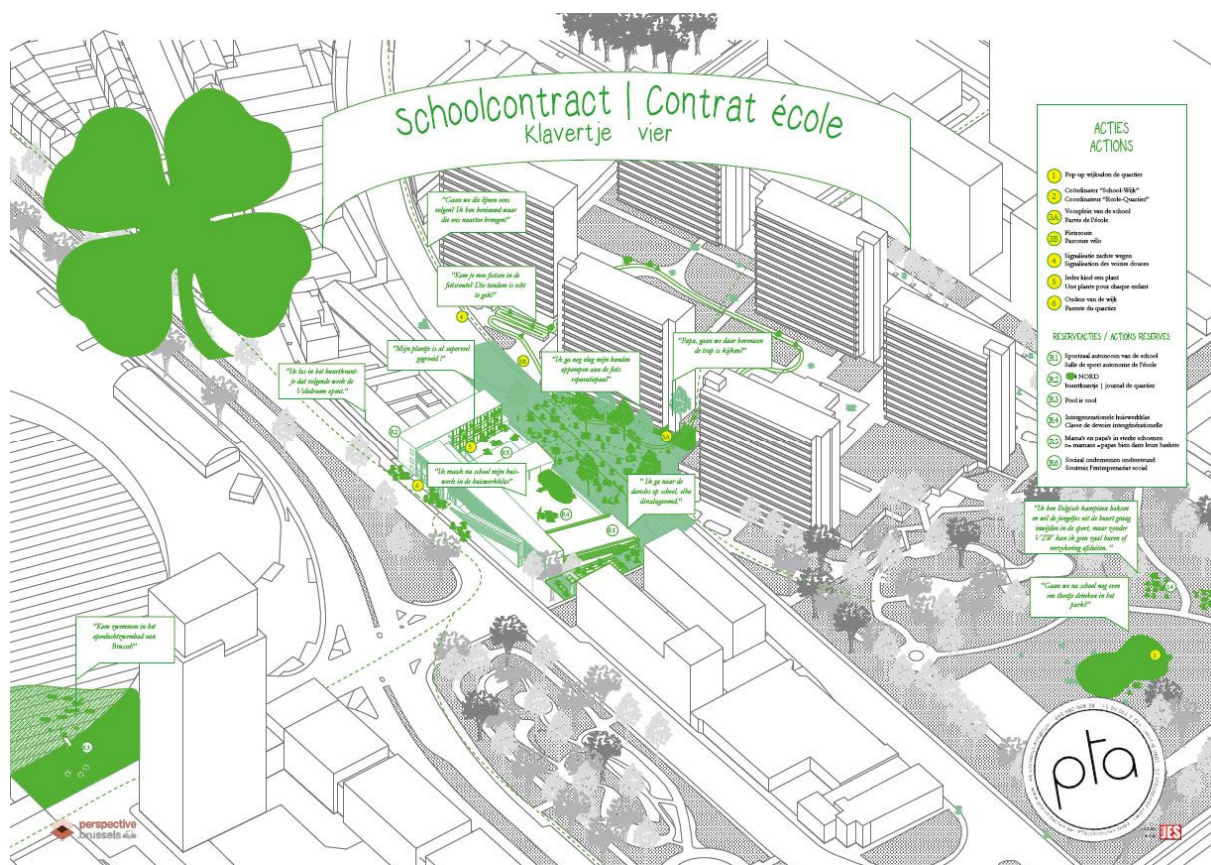


Figure 66. Synthèse des actions du contrat d'école Klavertje vier (Source : perspective)

Autres projets publics

La gare du Nord, repère central du TN, a récemment fait l'objet d'une rénovation en profondeur (2017) pour une meilleure lisibilité et convivialité des cheminements : accès au niveau bus depuis la salle des pas perdus, réaménagement de la rampe piétonne et nouvelles cellules commerciales sur la place du Nord, couloirs sous voies et cellules commerciales réaménagés, nouvelles entrées côté rue d'Aerschot.

Le projet de transformation du CCN (voir Secteur privé) actuellement à l'étude s'inscrit dans une même volonté de clarification des cheminements. Il aura également un impact sur le fonctionnement de la gare de bus et l'accès au métros et trams.

Le projet en cours du Kanal-Centre Pompidou prévoit la transformation du garage Citroën d'Yser en pôle culturel et muséal.

Signalons qu'outre le projet de métro Nord et de nouvelle ligne de tram, De Lijn envisage une meilleure desserte entre Bruxelles et la Flandre avec notamment une ligne 'sneltram' depuis le quartier Nord vers l'A12 ainsi qu'une ligne tram entre le quartier Nord et l'aéroport.

Sur le plan de l'accessibilité du TN, l'Itinéraire Cyclable Régional (ICR) le long du canal fera prochainement l'objet de la construction de passerelle cyclo-piétonnes (études en cours) pour améliorer sa fluidité et le sentiment de sécurité des usagers. Dans l'axe Bolivar-Picard, la nouvelle passerelle Suzan Daniel qui combine lignes de transports en communs, magistrale piétonne et cyclistes participera à réduire l'effet de barrière du canal ainsi qu'à relier le site de Tour & Taxis au TN. L'étude du nouveau profil du boulevard Bolivar, de sa ligne de tram et de la magistrale piétonne est en cours.

Le bouclage des travaux pour des pistes cyclables isolées du trafic sur la petite ceinture et le réaménagement du square Saintelette et de la place d'Yser devraient permettre une meilleure convivialité et accessibilité du TN depuis le Pentagone.

Enfin, le projet de réaménagement du quai aux matériaux en parc Béco dont la composante jeu sera très présente et celui d'abaissement du quai aux péniches (BKP) vont définitivement requalifier le bassin Béco en zone récréative ouverte sur la ville.

D'autre part, l'installation récente du village de la construction au quai des Streamer confirme la caractère portuaire et logistique du bassin Vergote. Notons que l'étude en cours pour la définition d'un masterplan pour le centre TIR envisage outre l'optimisation des surfaces disponibles, l'installation d'un Centre de Distribution Urbaine (CDU), voire d'un portique au-dessus de l'avenue du Port pour permettre le transbordement de palettes entre le canal et le TIR.

Signalons également la construction en cours du campus scolaire néerlandophone rue Gallait à proximité directe du TN. Ce campus comporte une crèche, une école primaire et une école secondaire, une salle de sport ainsi qu'un centre d'art et de création, un studio et un laboratoire.

5.3. INITIATIVES DU SECTEUR PRIVÉ

On observe chez les acteurs économiques de cette zone de Bruxelles un intérêt pour les solutions écologiques et innovantes. De nombreuses initiatives voient le jour en matière de potagers urbains/agriculture urbaine, d'économie sociale et solidaire, ainsi qu'en économie circulaire : récupération des matériaux et des déchets électroniques, de compostages, occupation temporaire d'immeubles.

Bureaux

L'Observatoire des bureaux de perspective.brussels élabore régulièrement des rapports qui ont pour objectif d'évaluer la situation actuelle de l'offre et de la demande en espaces de bureaux en Région bruxelloise. Au vu des récentes évolutions de ce marché, fortement impactés par la pandémie COVID, cette recherche complète les réflexions antérieures menées dans le cadre de ce diagnostic Territoire Nord avec les données les plus actuelles possibles. Elle est disponible sur le site de perspective.brussels au lien suivant : <https://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/economie-urbaine/observatoire-des-bureaux>.

Hôtels

La grande quantité d'hôtels existants et l'annonce de plusieurs projets d'hôtels (ZIN, Victoria Regina, extension Crowne Plaza, T&T et Triple Living) posent la question de l'équilibre entre offre et demande mis en exergue par la crise sanitaire. Il pourrait être opportun de mettre en place une veille spécifique. Cependant, du point de vue de l'emploi, les activités hôtelières offrent des débouchés pour la population locale faiblement qualifiée. La Commune de Saint-Josse-ten-Noode est favorable à la mise en place d'une école hôtelière technique sur son territoire pour faciliter l'accès à ces emplois.

Notons, par ailleurs, les projets en cours 'Manhattan Center' et 'Sheraton Hôtel' dont le premier est en chantier et le second en demande de PU. Si ces projets participent à l'animation du pôle Rogier avec des commerces et restaurants en rez-de-chaussée ainsi que la présence de la Vlerick Business School, il faudra rester attentif dans les procédures de PU en cours et éviter la tendance générale d'internalisation des services notamment sportifs pour en garantir l'accès au plus grand nombre.

Commerces

L'étude qualitative réalisée par perspective.brussels sur le quartier Masui révèle qu'il existe une demande locale pour déplacer le marché du mercredi matin qui se déroule chaussée d'Anvers du fait de la saturation des voiries et que, de ce fait, les commerçants sont obligés de fermer le mercredi (perspective.brussels, 2018). Notons également la volonté de la commune de Saint-Josse-ten-Noode de développer un marché boulevard St Lazare ou rue du Progrès.

Les échanges avec les experts de hub.brussels ont permis de mettre en avant le fait que la requalification du quartier Manhattan est susceptible d'entraîner une augmentation des prix à la location des rez-de-chaussée avec l'effet de ne pouvoir attirer que les grandes enseignes commerciales et ainsi de perdre en qualité et en ambiance urbaine du fait d'une forte standardisation de l'offre de ces grandes enseignes. Il y aurait donc à trouver des moyens pour garantir la mixité des commerces en jouant sur les tailles des unités commerciales proposées. L'animation de l'espace public et l'urbanité ne doivent pas seulement reposer sur la seule offre commerciale : offrir des opportunités d'installation en relation avec les nouveaux

modes de vie et de travail (espaces de coworking, espaces productifs et d'agriculture urbaine) peut aussi être un levier de revitalisation.

5.4. INITIATIVES DU MONDE ACADÉMIQUE

Le Territoire Nord et plus particulièrement le quartier Manhattan a été l'objet ces dernières années de l'attention de plusieurs studios académiques de l'ULB, de l'UCL, de la KUL, de l'ISURU ou encore de UHasselt. Les projets et études qui en sont sortis explorent les avenir possibles pour ce quartier de bureau.

La plateforme Metrolab (ULB & UCL) a ainsi conduit une série d'ateliers sur les thèmes de l'inclusion urbaine, de l'écologie urbaine et de la production urbaine. Trois sujets d'actualité d'une grande pertinence pour le Territoire Nord.

Le collectif ARCH (Action Research Collective for Hospitality), formé à l'initiative du Metrolab et composé de sociologues, anthropologues, architectes, urbanistes... ayant travaillé avec la Plateforme Citoyenne de Soutien aux Réfugiés, étudie « la possibilité d'offrir des espaces urbains et des équipements plus hospitaliers pour les nouveaux-venus en situation précaire »⁵⁵. Le travail du collectif propose des démarches scientifiques et artistiques qui offrent un nouveau regard sur ces populations et sur le futur à entrevoir pour le quartier. Connaître les infrastructures disponibles, qu'elles soient momentanées ou pérennes, les habitudes d'occupation des lieux par les migrants, leurs envies et rêves... doit permettre d'intégrer leurs besoins dans le développement du quartier, en fonction de l'échelle des plans et projets considérés.

Ajoutons encore que dans le cadre des actions de cohésions sociétales et de vie collective du CRU01 Citroën-Vergote déposées par la Ville de Bruxelles, certaines concernent ces populations.

L'arrivée supplémentaire de nouvelles populations résidentes, issue de l'immigration étrangère ou non, risque d'accentuer le manque de services de santé. La mixité des fonctions des nouveaux projets doit être encouragée pour faciliter l'installation d'équipements de santé. Ceux-ci doivent être suffisamment inclusifs pour pouvoir accueillir les populations démunies qui fréquentent le quartier et ne pas être les laissés-pour-compte du redéveloppement de la zone.

⁵⁵ Source. Mails d'invitation à la présentation des travaux de ARCH, Whose Future Is Here ? — Invitation to a dialogue with ARCH (June 19), Mathieu Berger, 07/06/2019.

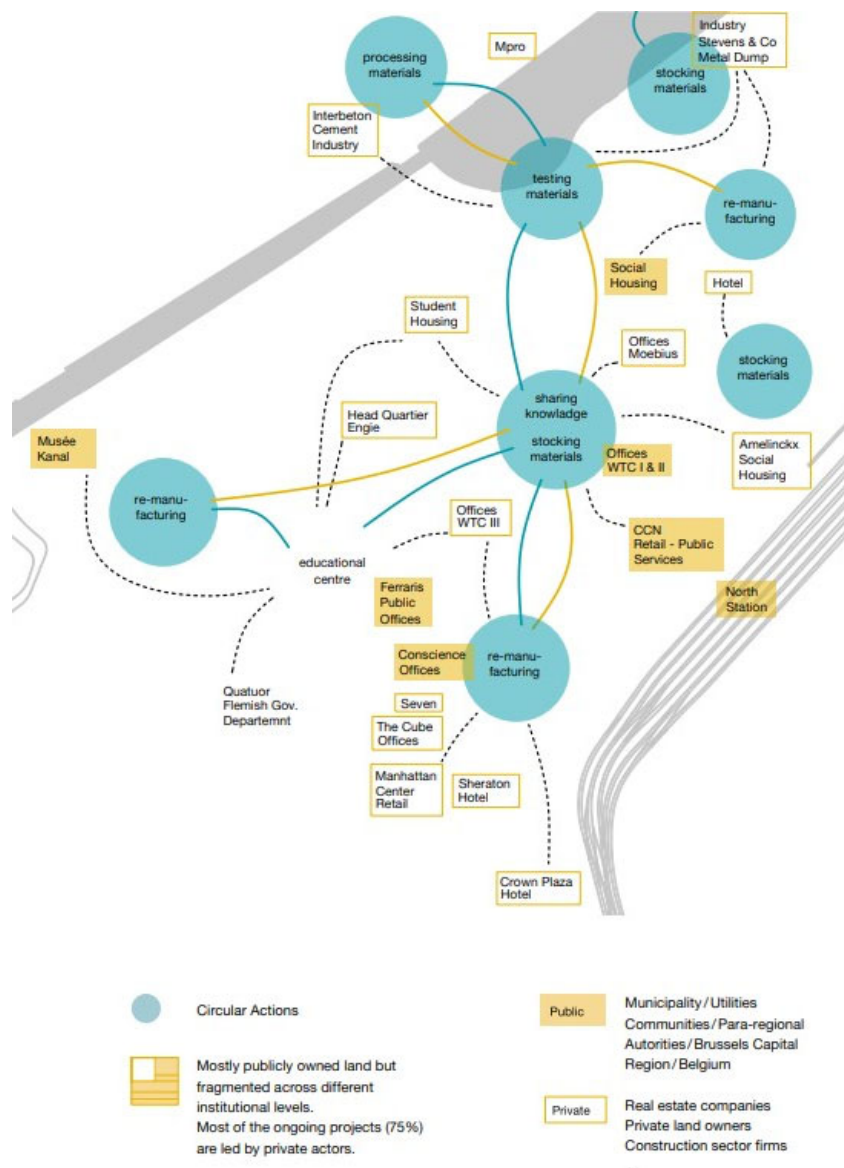


Figure 67. Proposition d'ancrage territorial de la filière 'matériaux de construction' de l'économie circulaire dans le Territoire Nord (Source : Metrolab)

La chaire universitaire en économie circulaire (ULB) fondée en janvier 2018 vise à approfondir et partager les connaissances entre le monde académique et les autres acteurs régionaux de la transition vers l'économie circulaire. Elle a publié de nombreux ouvrages sur la question en relation avec les secteurs de la construction, des ressources et déchets, de la logistique et des commerces.

La désignation du quartier Nord comme 'hot spot' d'économie circulaire par le PREC (voir Plans stratégiques) a permis de solliciter le Facilitateur Quartiers durables de BE. Ce dernier a mis en évidence les quatre circuits suivants :

- > matières organiques : collecte, traitement/transformation et production énergétique par biomasse ou valorisation dans les espaces verts ;

- > nourriture (en lien avec le circuit précédent, ce circuit est déjà présent) : source, traitement/transformation, distribution/vente (Ferme du parc Maximilien, potagers d'entreprises...);
- > mobilier : collecte, stockage, traitement/transformation (réparation, downcycling ou upcycling), filière de vente en lien avec les particuliers, les entreprises, les écoles...;
- > construction : inventaire (banque de matériaux), démolition sélective, tri, stockage, reconditionnement, vente.

5.5. INITIATIVES CITOYENNES

Dans le cadre de la biennale d'architecture de Rotterdam, une série d'évènements (expo, conférences, ateliers, installations...) ont été organisés dans le WTC I sous le titre 'IABR-2018+2020-The Missing Link-You are here' à l'initiative d'Architecture Workroom Brussels. Ces évènements ont permis de faire le point sur les ambitions climatiques fixées, l'état actuel des pratiques et la distance qu'il reste à parcourir. Et ce, en offrant un cadre pour des échanges inter-disciplinaires sur les pratiques et leurs évolutions.

Conjugué à l'occupation temporaire du WTC I par le monde académique (KUL) et des praticiens (bureaux d'architectes, de design et autres acteurs du changement), ce moment a été l'occasion d'expérimenter la co-appropriation du quartier Manhattan par une nouvelle communauté, d'explorer de nouvelles approches entre acteurs du privé, du monde académique et de la société civile et de mettre le quartier sous les projecteurs.



Figure 68. Parcours 'You Are Here', 2018, WTC I (organisé par AWB. Photo: Max Creasy and OK-R)

La communauté de plus en plus large et diversifiée qui marque un intérêt et contribue au débat sur le rôle du quartier Manhattan montre qu'il est possible de tirer parti de cette phase de transition.

L'occupation temporaire connaît ces dernières années un essor en RBC. Si elle permet de remettre un bâtiment, voire un quartier, dans la carte mentale des Bruxellois, de répondre aux besoins de différents publics (jeunes entrepreneurs et monde académique) à des prix accessibles et accessoirement d'éviter

la taxe sur les immeubles vides, le régime règlementaire reste contraignant et exclut bien souvent des occupations temporaires de courte durée qui peuvent s’avérer indispensables pour un quartier ou une communauté (voir recommandations CiRèDe -l’allégement voir la dispense dans certains cas de procédures d’autorisations urbanistiques, la possibilité de demander un permis temporaire de 3 ans renouvelable ou encore faciliter le changement d’utilisation/destination d’un bien pour développer l’offre de bâtiment en occupation temporaire).

Si l’objectif visé est de faire du Territoire Nord le lieu de la cohésion urbaine de publics variés présents, l’ambition de rencontrer les besoins de ces publics suggère une déclinaison beaucoup plus large des lieux et des types d’occupations envisagés, qu’il s’agisse de lieux de travail, d’habitat, de production, de réunion ou de pratique culturelle et sociale.

Par ailleurs, la cellule vie étudiante de perspective.brussels alerte sur le fait que des étudiants sont de plus en plus nombreux à l’ouest de la commune de Schaerbeek. D’une façon générale, on compte un nombre insuffisant d’espaces de travail pour étudiants à Bruxelles. Il pourrait être intéressant pour le Territoire Nord d’en offrir pour diversifier les occupations de bureaux et les horaires d’occupation et rendre le quartier davantage vivant. La présence de la Fondation Kanal – Centre Pompidou et du CIVA sont également susceptibles de stimuler ce type d’initiatives dans le TN.

Parmi les autres initiatives issues de la société civile, citons le film ‘BXL noord’ de l’association socio-artistique GlobeAroma qui met en scène les différents acteurs impliqués dans le débat sur l’avenir du quartier. Ou encore, l’association ‘Pool is cool’ qui milite pour l’ouverture de lieux de baignade à Bruxelles et qui a temporairement rendu accessible le miroir d’eau au centre du carrefour Bolivar-Albert II.

Enfin, un certain nombre d’initiatives de soutien aux riverains semblent rencontrer du succès dans le TN : sept initiatives ‘quartiers verts’ s’y sont déroulées pour végétaliser leur rue ou quartier ; un quartier durable citoyen y a été créé en 2017 (Brabant) ; deux projets ‘Good Food’ y ont pris place (rue du Progrès et allée du Kaai) et un projet de compost (rue Botanique).

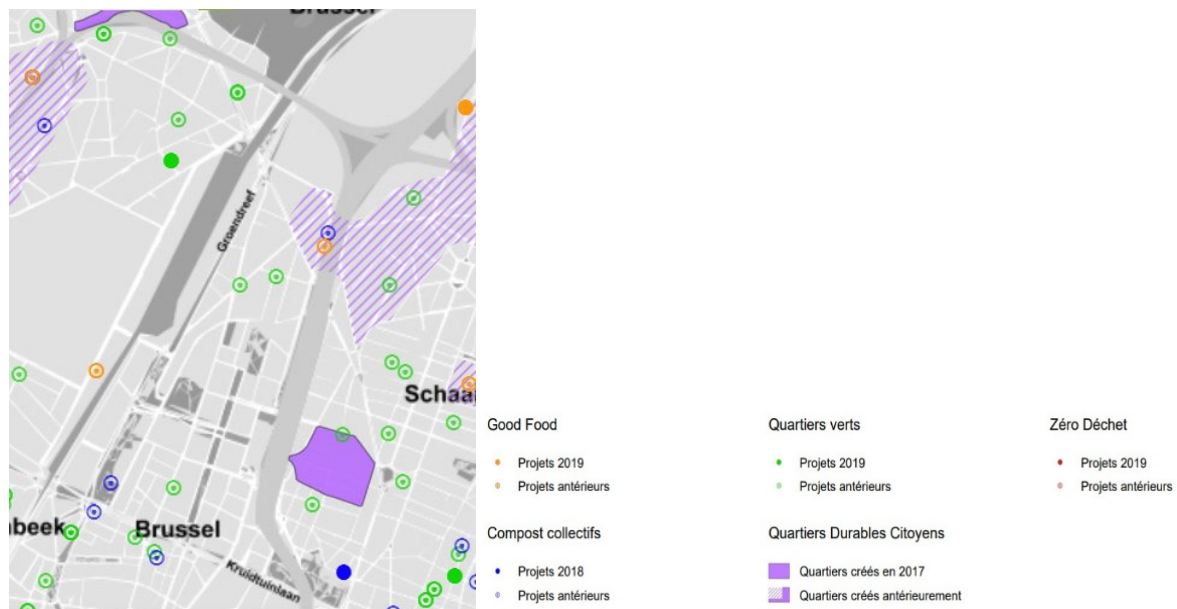


Figure 69. Projets citoyens soutenus par Bruxelles Environnement (Source : Bruxelles Environnement)

5.6. REGARDS CITOYENS

Les 941 répondants et répondantes (habitants et habitantes, usagers et usagères) de l'enquête en ligne identifient comme thèmes suivants comme étant les plus importants pour le Territoire Nord.

Espaces publics et parcs (pour 63% des réponses)

Ce thème est particulièrement important pour les habitants (68%), mais moins pour les personnes à mobilité réduite (38%).

Le thème des parcs et espaces publics est un sujet qui ne satisfait pas les participants (57%). Les femmes sont également moins satisfaites. Parmi les personnes à mobilité réduite, la neutralité est grande, mais aucune n'est très satisfaite.

Mobilité (53%)

Cette thématique est la plus importante pour les personnes qui travaillent dans le Territoire Nord (63%), mais moins pour les habitants (51%) et les femmes (49%).

La mobilité est un sujet où la satisfaction est très inégale selon les groupes. En général, on constate que le nombre de participants satisfaits (37%) et insatisfaits (37%) est similaire. En ce qui concerne les personnes qui travaillent dans le Territoire Nord, elles sont plutôt insatisfaites de la Mobilité dans ce quartier (47%), de même que les personnes à mobilité réduite (55%). Les habitants sont particulièrement satisfaits (42%).

Logement et rénovation urbaine (48%)

Les personnes à mobilité réduite (56%) et les habitants (53%) plus particulièrement. Cette thématique est moins importante pour les femmes (45%) que pour les hommes (50%), et beaucoup moins pour les personnes qui travaillent dans le TN (36%).

Logement et rénovation urbaine est un sujet où le niveau d'insatisfaction est élevé (53%). Les femmes sont plus insatisfaites que les hommes (5% de différence) et les personnes à mobilité réduite sont celles qui se sentent le plus insatisfaites du logement, puisque 69% sont insatisfaites ou très insatisfaites.

Développement durable et changement climatique (31%)

Ce thème est particulièrement important pour les jeunes de moins de 18 ans (38%), beaucoup moins pour les personnes à mobilité réduite (19%).

En général, le développement durable et le changement climatique est l'un des sujets qui suscitent le plus d'insatisfaction (52%). Les moins de 18 ans (63%) et les femmes (59%) sont les deux groupes qui sont les plus insatisfaits. Le taux de satisfaction global est de 8%.

Services publics et cohésion sociale (28%)

Ce thème est moins important pour les moins de 18 ans (13%) et les plus de 65 ans (20%) mais rencontre un consensus pour les autres groupes.

On constate que pour ce thème, l'insatisfaction est plus élevée que le niveau de satisfaction. Cependant, le niveau de neutralité est remarquable (47%). Là encore, nous constatons que les personnes ayant une mobilité réduite sont le collectif le plus insatisfait (38%).

Activités économiques et emploi (25%)

Ce thème est le plus important pour les travailleurs (36%) et les hommes (30%), mais beaucoup moins pour les moins de 18 ans (13%), les plus de 65 ans (17%) et les femmes (19%).

Les jeunes sont très positifs en ce qui concerne l'activité économique et le travail, alors qu'ils ne sont généralement pas encore actifs. Les personnes qui travaillent dans le TN sont également plus satisfaites (33%). En général, le niveau de satisfaction et d'insatisfaction est assez équilibré, sauf pour les personnes de plus de 65 ans et les personnes à mobilité réduite, où l'insatisfaction est très élevée.

Inclusion (22%)

Les femmes ont le plus d'intérêt pour ce thème (29%) contre seulement 17% pour les hommes et les plus de 65 ans.

Le niveau d'insatisfaction (43%) est plus élevé par rapport à la satisfaction (11%) pour le thème de l'inclusion. Là aussi, la neutralité est grande (43%). Les femmes et les personnes de plus de 65 ans sont les groupes qui affichent les niveaux d'insatisfaction les plus élevés.

Patrimoine culturel (15%)

Les personnes à mobilité réduite se distinguent des autres participants en sélectionnant ce thème à 38%, ce qui en fait la 3e plus importante ex-aequo pour ce groupe de personnes. Les personnes qui travaillent dans le TN (12%), les femmes (13%) et les moins de 18 ans (13%) sont les moins sensibles à ce thème.

En général, le patrimoine culturel est un sujet qui suscite plus d'insatisfaction que de satisfaction, où les personnes de moins de 18 ans et les personnes à mobilité réduite sont les plus critiques.

Lorsque l'on croise le degré d'importance avec le niveau de satisfaction, on obtient les thématiques suivantes :

- > **espaces publics et parcs (57% d'insatisfaits) ;**
- > **logement et rénovation urbaine (53% d'insatisfaits) ;**
- > **développement durable et changement climatique (52% d'insatisfaits).**



Rue de Namur 59 – B – 1000 Bruxelles – www.perspective.brussels