

MAXIMILIEN VERGOTE

Projet de Plan d'Aménagement Directeur
(PAD)

Diagnostic et enjeux

NOTES DE DYNTHÈSE - JUILLET 2019

PHOTO DE COUVERTURE

perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Christophe SOIL, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 - 1000 BRUXELLES.

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

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2019 perspective.brussels

D/2019/14.054/8

NOTE DE SYNTHÈSE

Du projet de Plan d'Aménagement
Directeur(PAD) Maximilien Vergote

JUILLET 2019



TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	7
01 PÉRIMÈTRE	9
02 DIAGNOSTIC	10
Morphologie urbaine, histoire et patrimoine	10
Espaces Verts	13
Population et logement	14
Mobilité	16
Équipements	18
Économie	18
03 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN	21
GLOSSAIRE	23



PRÉAMBULE

Date de la décision ministérielle : 14 juin 2019

Développements principaux : périmètres, morphologie, espaces verts, population et logement, mobilité, équipements, économie

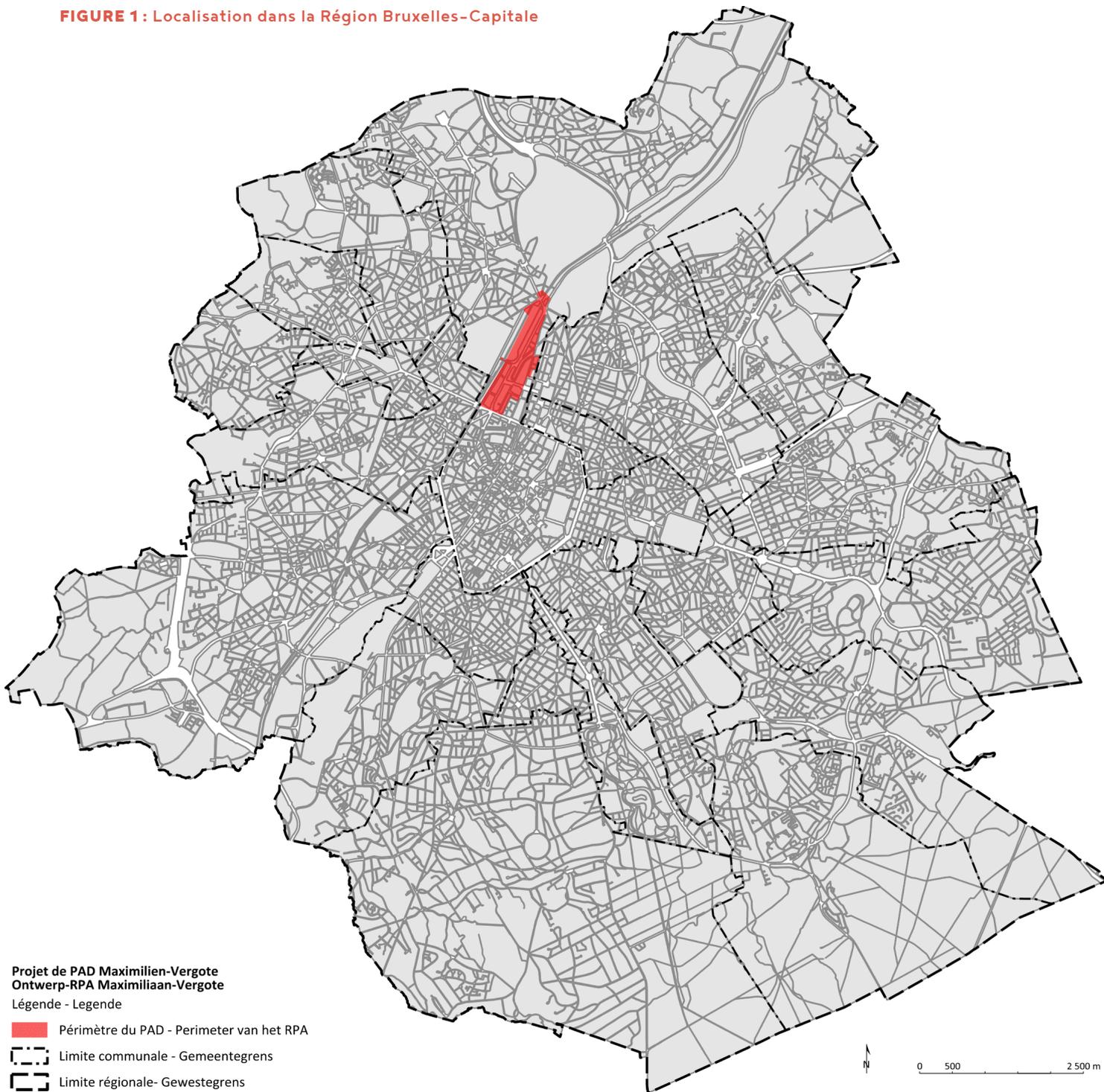
Thématiques clés : Parc Maximilien, Ouverture de la senne, Bassin Vergote, quartier Masui, Business district, liaisons, équipements, logements, économie circulaire, logistique, innovation, occupation temporaire, agriculture urbaine.

Maitrise d'ouvrage : perspective.brussels

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur.

La présente note est une synthèse des éléments suivants : présentation du périmètre, diagnostic, enjeux et objectifs.

FIGURE 1 : Localisation dans la Région Bruxelles-Capitale



01

PÉRIMÈTRE

Le périmètre concerné par l'élaboration du projet de plan d'aménagement directeur (PAD) « Maximilien-Vergote », (arrêté du 23 mai 2019), s'étend sur 71 h situés essentiellement sur la rive droite du canal, sur le territoire de la Ville de Bruxelles (Figure 2).

Le projet de PAD ambitionne de fournir une cohérence aux différents plans et stratégies qui portent des intentions spécifiques pour ce territoire: le PRDD, le Plan régional d'Affectation du Sol (la zone d'intérêt régional

ZIR1 du PRAS), le Contrat de Rénovation Urbaine 1 « Citroën-Vergote », Good Move, le Plan Nature, le programme régional en économie circulaire et le Beeldkwaliteitsplan.

Le territoire couvert par le projet de PAD est également inclus dans le périmètre du Plan Canal qui met à l'agenda des défis en terme d'espaces publics, de renforcement de la fonction résidentielle pour tous, de mixités des fonctions urbaines et d'intégration des activités économiques dans la ville.

FIGURE 2 : Périmètre du projet de PAD Maximilien-Vergote



Périmètre du projet de PAD Maximilien-Vergote - Perimeter voor het ontwerp-RPA Maximiliaan-Vergote

Légende - Legende

- Périmètre du PAD - Perimeter van het RPA
- Limite communale - Gemeentegrens



0 100 500 m

02

DIAGNOSTIC

Morphologie urbaine, histoire et patrimoine

La morphologie urbaine du quartier Nord a été bien plus que dans d'autres endroits de la Région soumise aux grandes phases d'évolution de l'économie bruxelloise et du redéploiement des capitaux d'investissement qui se sont déroulées depuis plus de deux siècles.

Tour à tour, l'industrialisation et son corollaire, le déplacement du cheminement du canal, l'arrivée du chemin de fer, ainsi que la tertiarisation de l'économie et sa combinaison avec le « tout à la voiture » ont marqué durablement la trame urbaine. Au fil des années, celle-ci s'est vue de plus en plus organisée en damier tout en étant segmentée et cisailée par la construction successive des axes d'infrastructure : le canal, les voies de chemin de fer et les larges voiries. Cette fragmentation spatiale constitue un enjeu majeur à relever pour construire le futur du quartier.

Au cours du 19^e siècle, le tissu est marqué par une forte imbrication entre le logement et les grands et petits ateliers de manufacture ou industriel. Ainsi, la zone Maximilien-Vergote offre aujourd'hui un patrimoine remarquable lié à l'histoire industrielle de la Belgique (voir carte et photo).

Les années 1970 sont le théâtre d'un épisode fonctionnaliste qui laissera une forte empreinte. En 1967, est approuvé le Plan Manhattan. Il s'agit de reproduire au niveau de la capitale belge un quartier d'affaires semblable à celui de New-York relié par hélicoptère et autoroutes. Le quartier dit Manhattan est ainsi conçu avec son urbanisme de tours et de dalles. Une place importante est donnée à l'espace ouvert pour compenser les hauteurs des immeubles. La taille des espaces publics présents n'a pas son équivalent dans un quartier d'affaire à Bruxelles: 250.000 m² environ sur la surface couverte par le plan Manhattan. Le parc Maximilien est ainsi créé.

De cette histoire urbaine, se dégage donc 5 figures marquantes : le bassin Béco, le bassin Vergote, le site de Tour & Taxis et l'ensemble des dalles et tours du quartier Manhattan (Héliport / Foyer/Gare du nord et l'ancien garage Citroën).

FIGURE 3 : Patrimoine

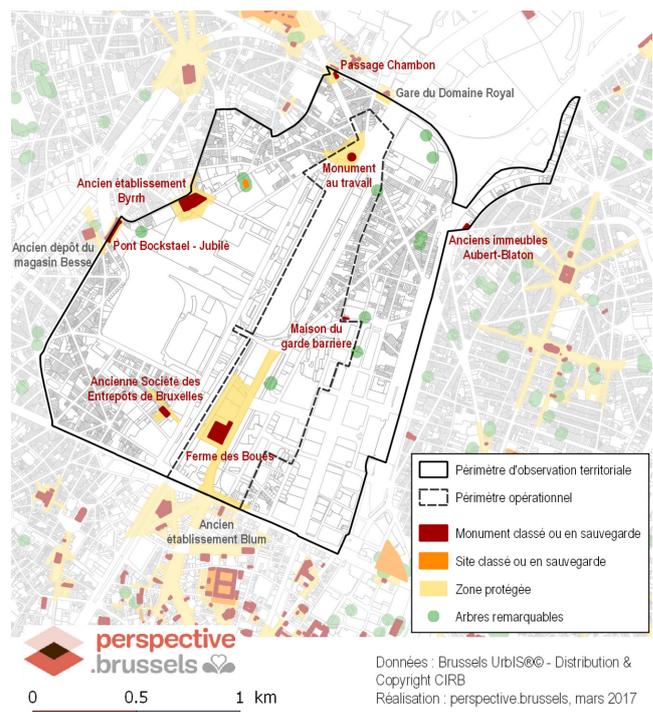
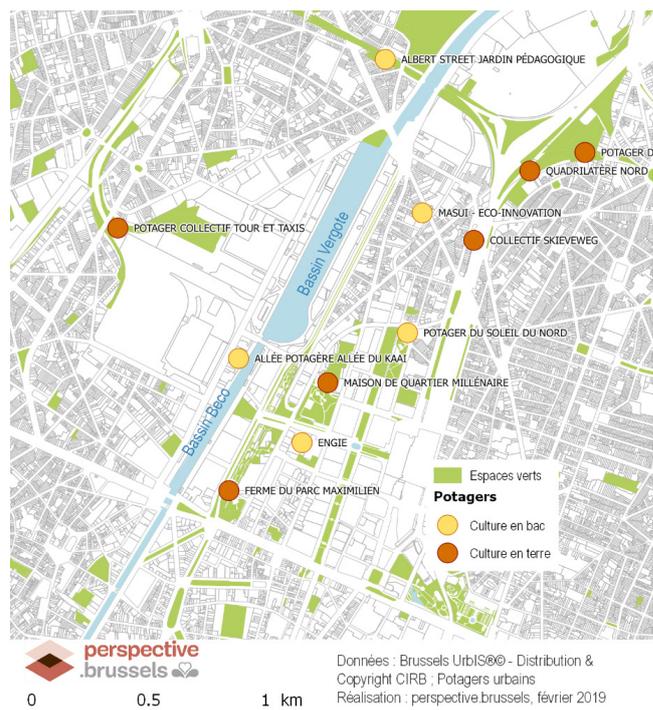


FIGURE 4 : Potagers urbains

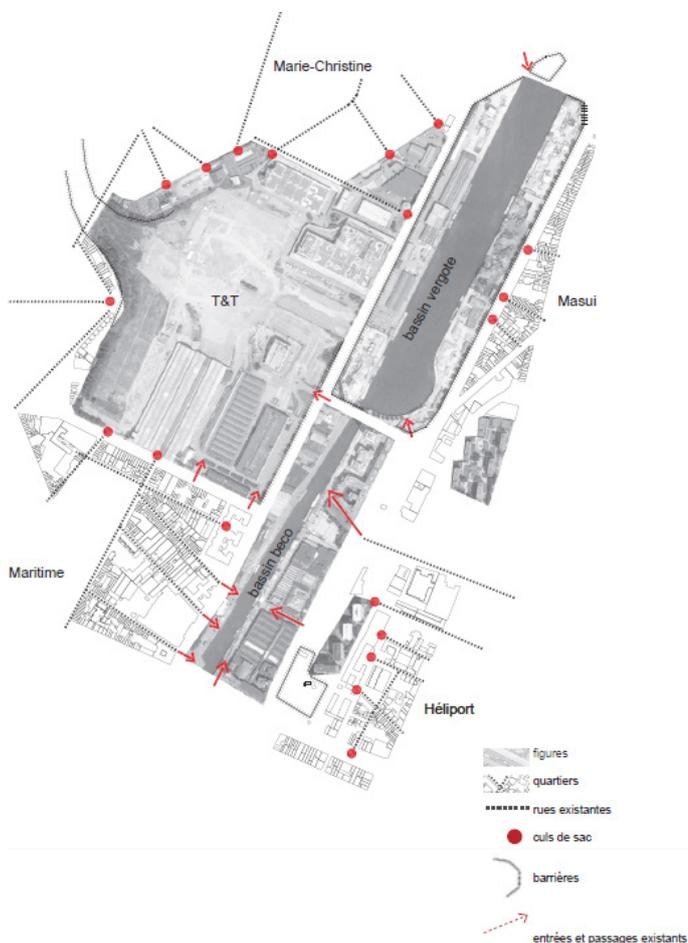


Plusieurs quartiers viennent se greffer aux grandes figures urbaines. Il s'agit des quartiers Nord, Masui, Maritime et Marie-Christine. Ils constituent des espaces résiduels résultant du morcellement du territoire par les grandes figures et par les nombreuses infrastructures routières et ferroviaires.

Actuellement le lien entre ces figures est faible ainsi qu'entre ces figures et les quartiers avoisinant, ceci mériterait d'être amélioré.

FIGURE 5 : Figures et quartiers dans le périmètre du CRU1

(Citytools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)



↑ Figure 6: Monument du travail



↑ Figure 7: Ferme de Boues



↑ Figure 8: Maison du Garde-Barrière



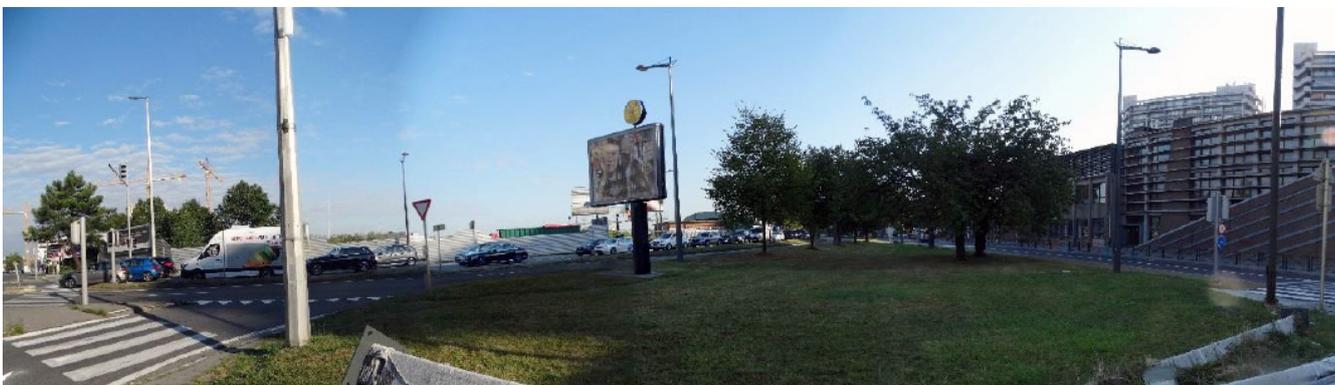
↑ Figure 9: Vue sur le bassin Béco (GS-ESF, 2016)



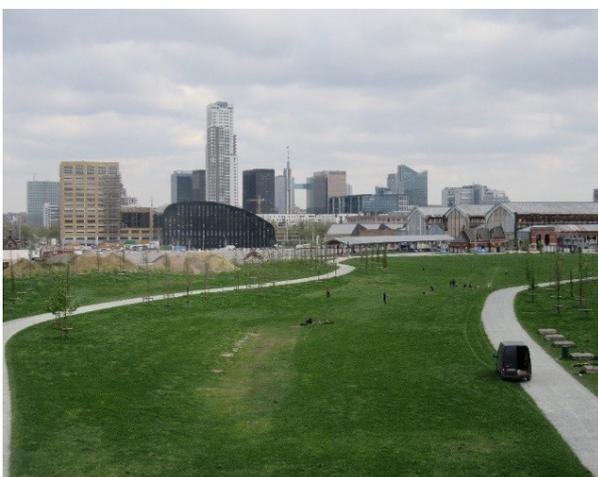
↑ Figure 10: Vue sur le bassin Vergote (GS-ESF, 2016)



↑ Figure 11: Vue sur le bassin Vergote de puis la courbe de giration (bMa - Equipe Canal, 2016)



↑ Figure 12: Espace public mal aménagé et caché par des panneaux publicitaires dans la courbe de giration (bMa - Equipe Canal, 2016)



↑ Figure 13: Vue sur le site de Tour & Taxis



↑ Figure 14: Vue sur les dalles Héliport (CityTools & Studio 016 Paola Viganò, 2016)

Espaces Verts

Le périmètre est situé dans le fond de la vallée de la Senne (partiellement en zone inondable). Les parcs (Figure 15) sont très présents mais très fragmentés. Le quartier Maritime et Masui manquent par contre d'espace verts. Les parcs présents sont :

- le **parc de la Senne** qui suit l'ancien tracé de la Senne et traverse tout le quartier Masui depuis l'avenue de l'Héliport jusqu'à la rue des Palais;

- le **parc Gaucheret**, aménagé dans la continuité de la place Gaucheret qui est en bon état et qui combine espaces verts et minéraux, il s'intègre dans le paysage urbain qui l'entourne;

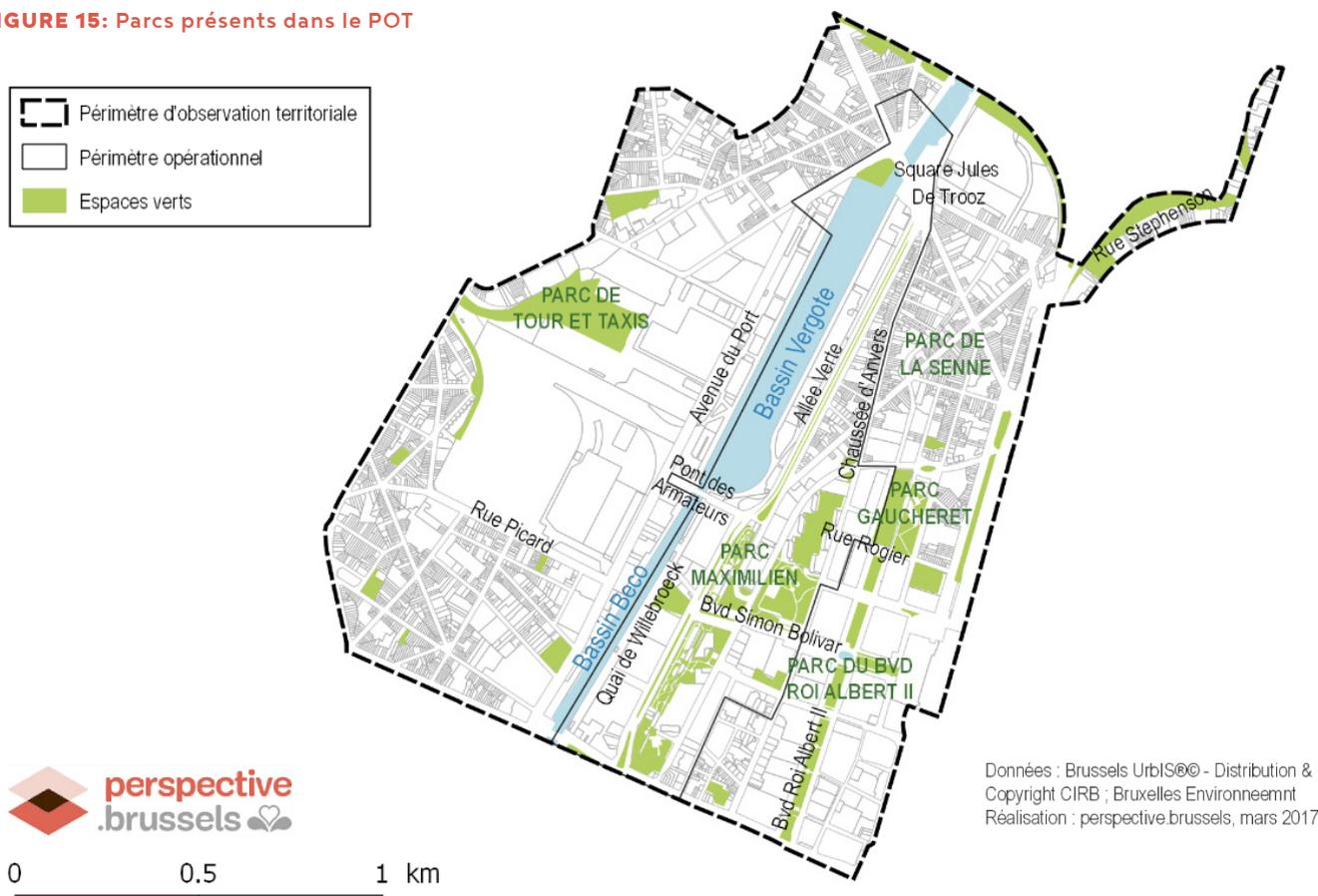
- le **parc Maximilien** qui est traversé par plusieurs voiries, ce qui engendre un morcellement du parc en différentes parties peu connectées. Il souffre également d'un aménagement sur-programmé (buttes, chemins, ponts, terrains de jeux);

- le **parc de Tour & Taxis**, projet de parc urbain d'échelle régionale sur plus de 9 ha qui permettra de relier le parc L28 au nord et le futur parc du quai des Matériaux au sud;

- le **parc du boulevard Roi Albert II** qui correspond à une séquence de petits parcs linéaires situés entre les deux axes du boulevard et offrant aux modes doux un cheminement à l'écart de la circulation;

- le **parc du quai des Matériaux**, projet de parc sur la rive gauche du bassin Béco depuis Saintelette jusqu'au pont des Armateurs.

FIGURE 15: Parcs présents dans le POT



Population et logement

La densité de population est très élevée dans une grande partie du périmètre. Les quartiers denses s'opposent aux grandes zones monofonctionnelles qui comptent peu d'habitants ;

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

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

La Région bruxelloise est très cosmopolite. La part des étrangers dans la population totale est en moyenne de 33,12 % (Figure 16). Les quartiers qui composent le POT (Figure 3) ont très proches de cette moyenne régionale. Par ailleurs, la zone est un lieu d'arrivée de populations étrangères souvent en difficultés socio-économiques. Très certainement du fait des loyers qui y sont plus bas qu'ailleurs. Contrairement aux primo-arrivants, les sans-papiers ne sont pas recensés et, par conséquent, n'apparaissent pas dans les statistiques. Les densités seraient donc plus élevées si elles étaient prises en compte.

L'écart entre les taux d'activité masculin et féminin est d'environ 20 points de pourcentage en faveur des hommes, alors que la moyenne régionale est de 12,13 %. (Figure 17) Seuls l'espace Manhattan et le quai de Willebroeck montrent un écart plus réduit (11,76 et 5,44 respectivement) (IBSA, 2012).

Dans le périmètre, plus de 80 % de la population active occupée est salariée comme c'est le cas pour l'ensemble de la Région. Certains secteurs se situent légèrement en dessous de cette valeur (autour de la place Masui, au nord de la chaussée d'Anvers et dans le quartier Maritime). La part la plus grande de salariés est observée au sud de la chaussée d'Anvers et dans les logements sociaux du parvis Saint-Roch (Figure 18).

FIGURE 16 : Part des étrangers dans la population totale 2014 %

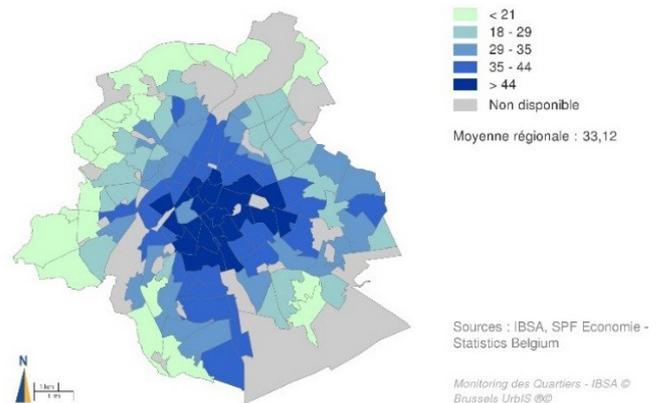


FIGURE 17 : Ecart entre le taux d'activité masculin et féminin- 2012 (%) IBSA

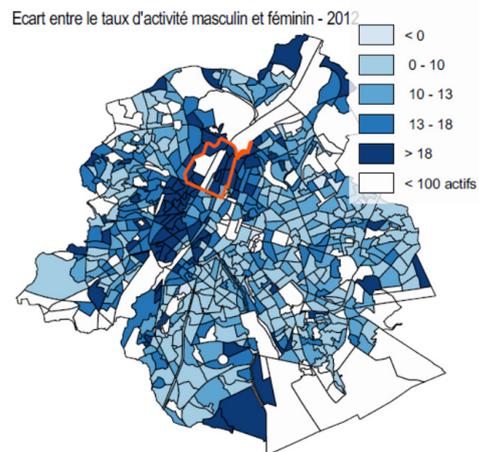
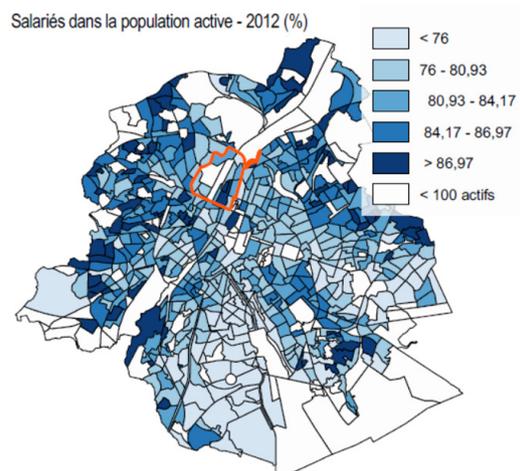


FIGURE 18 : Salariés dans la population active -2012 (%), IBSA



Le taux de chômage dans le périmètre est particulièrement élevé, il est caractéristique des quartiers de première couronne. Plus de 60 % des chômeurs sont des chômeurs de longue durée. Par ailleurs, les jeunes sont particulièrement affectés par le chômage. Ces derniers accumulent les facteurs d'exclusion : familles nombreuses ou monoparentales, faible scolarisation des parents, instabilité économique, difficulté de maîtrise de la langue, retard et décrochage scolaire, faible niveau de qualification

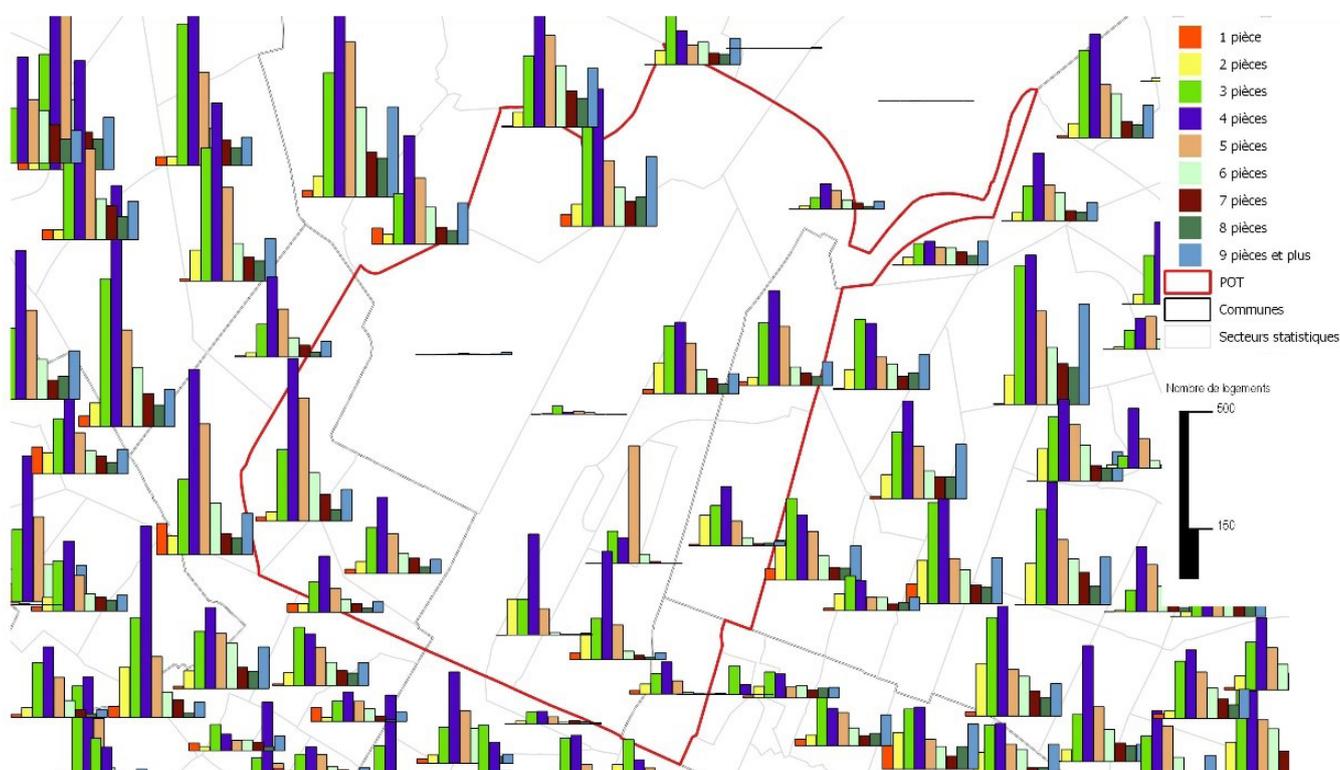
La moyenne régionale des revenus médians par déclaration (2013) est de 18.941 €. Celle-ci est déjà faible. Or, la majeure partie des revenus déclarés dans le périmètre est inférieure à 17.000 € et peut même atteindre 14.000€ par endroit. Il s'agit donc de revenus très faibles.

La situation immobilière est assez typique du croissant pauvre avec un nombre élevé de petits logements et de logements moyens mais avec très peu de grands logements

(plus de 6 pièces) (Figure 19). Le prix du loyer moyen, de 532€ à 617€, est aussi plus bas que la moyenne régionale¹. Malgré ces caractéristiques, le marché immobilier y est très dynamique et de nombreux projets, privés ou publics, y voient régulièrement le jour. Ces projets s'adressent en grande partie à des personnes relativement aisées à aisées. En conséquence, le risque que les prix de l'immobilier augmentent est bien réel, ce qui impacterait les populations les moins favorisées.

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

FIGURE 19 : Taille de logements-2011



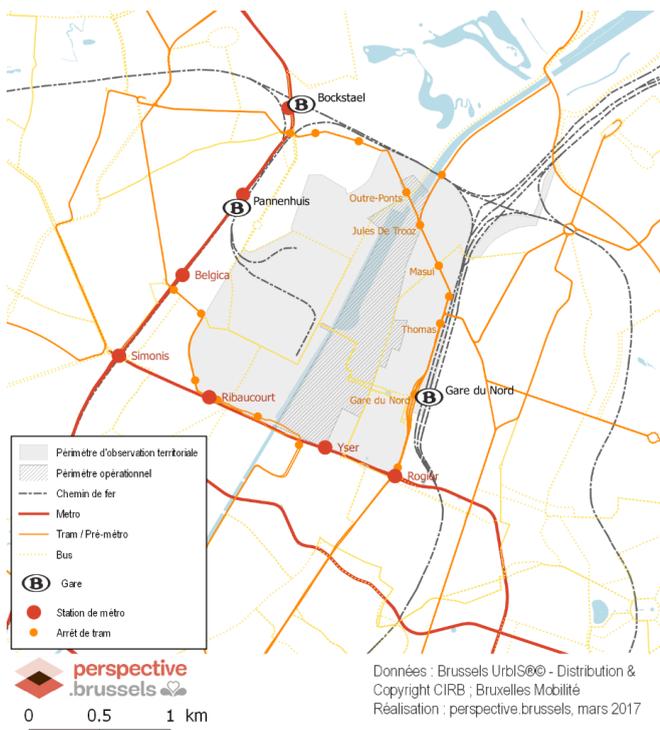
Mobilité

La zone souffre du trafic automobile et en particulier du trafic de poids lourds sur l'axe de l'avenue du Port et celui de l'allée verte et du quai de Willebroek. Ce trafic génère de fortes nuisances sonores, atmosphériques, de problèmes de stationnement ainsi qu'un manque d'espace de chargement/déchargement.

Les infrastructures routière et ferroviaire provoquent un effet de rupture à cause de leur grande emprise au sol, de la vitesse du trafic et du manque de point de passage ou de leur inconfort.

Plusieurs lignes de train, métro et tram entourent le périmètre et seules quelques lignes de bus le traversent (Figure 20).

FIGURE 20 : Transports publics dans le POT, STIB and SNCB



Trains

Trois axes ferroviaires : la jonction nord-midi à l'est ; les lignes 50 et 60 (vers Gand Saint-Pierre et Termonde) au nord ; la ligne suburbaine S10 (Termonde - Alost) à l'ouest.

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

Metro

Deux lignes de métro et une ligne de pré-métro entourent le POT :

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

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

Tram

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

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

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

BUS

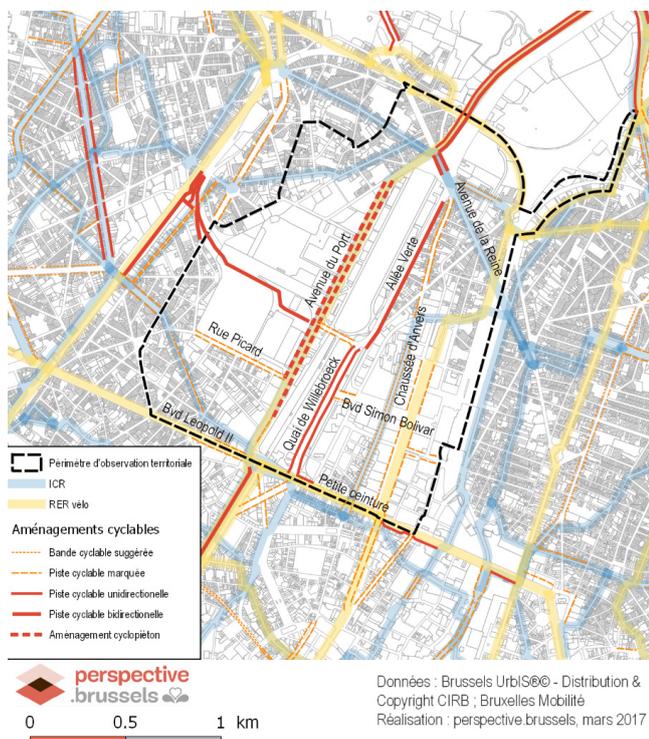
Le périmètre est relativement bien desservi par les lignes de bus de la STIB : B14, B15, B47, B57, B58, B61, B88 et B89. Les arrêts situés dans le périmètre ou à la limite sont les suivants :

- Destouvelles, Gilbert, Jules De Trooz, Masui, Thomas, Gare du Nord, Armateurs, Willebroeck, WTC, Nicolay et Stephenson (rive droite);
- Tour & Taxis, Picard, Ribaucourt, Escaut, Steamers, Entrepôt, Claessens et Dieudonné Lefèvre (rive gauche).

La fréquence de ces lignes est n'est pas toujours garantie et les plages horaires sont souvent limitées, surtout en soirée et le weekend.

Pour compenser la faiblesse du réseau structurant au cœur du POT, la STIB a prévu de renforcer son offre de bus dans le quartier au travers de son nouveau Plan Bus 2018.

FIGURE 21 : Aménagements cyclables dans le POT



Le plan prévoit de faire passer les bus sur la future passerelle Picard, qui accueillera les piétons, les cyclistes et un tram. Une nouvelle relation sera créée entre Schaerbeek et Neder-over-Heembeek.

Malgré que le territoire Maximilien-Vergote se situe en zone centrale et queson offre en transport commun est excellente, on constate une accessibilité relative au cour de la maille du POT, qui demeure sans ligne structurante en termes de transport public.. Seules quelques lignes de bus pénètrent au cœur de la maille. Les projets de transports tels que la passerelle Picard et le renforcement des lignes des bus de la STIB répondront partiellement à ce déficit.

Vélo & piétons

Le territoire présente des aménagements de qualité pour les modes doux le long des grands axes du POT, mais ces derniers devraient être mieux connectés aux aménagement plus en amont, comme c'est le cas à hauteur de place Saintclette où aucune connexion avec la petite ceinture n'est prévue. Les petites rues au sein du POT manquent d'aménagements tout court.

Par ailleurs, le périmètre est traversé par deux itinéraires cyclables régionaux (ICR) : un le long de l'avenue du Port et le second le long du boulevard Roi Albert II. Le périmètre est également concerné par le projet de RER vélo (Figure 21).

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

Malgré la qualité variable des aménagements, la marche à pied est un mode déplacement important dans le quartier. Certains habitants ainsi que de nombreux travailleurs ne se déplacent qu'à pied.

Equipements

Au sein du périmètre opérationnel Maximilien-Vergote, les quartiers se caractérisent par une discrète présence d'équipements socio-culturels. Ces équipements sont axés sur la cohésion sociale, l'alphabétisation et la participation citoyenne. Il s'agit d'équipements qui offrent surtout des espaces d'animation et de formation.

Les espaces de diffusion culturelle semblent par contre manquer. La seule salle de diffusion présente est celle du « Centre sportif et culturel Pôle Nord » qui est sous-utilisée pour manque de moyens humains; Le projet Kanal-Pompidou, dont l'ouverture officielle est prévue fin 2022, pourrait combler à ce besoin. On notera également l'absence de bibliothèques et de ludothèques. Les plus proches sont à une distance de plus de 2 km depuis les quartiers nord et elles sont situées sur la rive droite du canal. Au sein de ce maillage, deux équipements jouent un rôle majeur : le « Centre sportif et culturel Pôle Nord » (Figure 22) et le « Centre Harmonie ».

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

FIGURE 22 : Centre culturel sportif Pôle Nord



manque marquant de piscine. Les piscines les plus accessibles sont celles de Saint-Josse et de Laeken.

Malgré un nombre relativement important de projets de création de places scolaires programmés entre 2015 et 2025 dans cette zone, l'offre de places scolaires reste déficitaire à l'horizon 2025.

Economie

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 domine² en nombre d'activités et de surfaces occupées, on compte des activités productives le long du canal et du quartier Masui.

- Manhattan constitue le deuxième business district bruxellois en nombre d'employés (35 000, IBSA). Il compte un grand nombre d'administrations publiques (SELOR, Région Flamande, DIV, l'entreprise de droit public Proximus SA, SPRB, commission européenne). Trois grands hôtels de chaînes internationales y sont présentes. Le commerce en tant que tel est faiblement présent et peu diversifié, il y existe toutefois une offre lunch.

FIGURE 23 : Chaussée d'anvers à Masui



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

- Le quartier Masui présente beaucoup plus de mixité économique. Le relevé parcellaire montre que les grandes parcelles du quartier Masui (qui en compte un certain nombre étant donné son passé de territoire productif), sont occupées des activités productives. On recense des activités productives relevant du commerce de gros, des garagistes (atelier de réparation, mécanique) et, plus rarement, de transformation de bien stricto-sensu (du plexy). Les grossistes sont très divers : en boissons, en produit de la mer, en pièces automobiles, en alimentations pour snack et durum, 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. Le taux de commerces vide est de plus de 17% (taux largement supérieur à la moyenne régionale).

- Les abords du canal, dans sa section nord, le long de Masui, regroupent des activités qui se trouvent sur les concessions du Port en lien avec la voie d'eau pour l'acheminement et/ou le départ de matériaux de constructions et de récupération. Les échanges avec la dynamique entrepreneuriale de Masui est actuellement faible. Dans sa section sud, les activités dites culturelles et récréatives s'ancre dans l'espace urbain et prennent peu à peu plus de place (Kaai Theater, cafés, Musée Kanal Pompidou, Bruxelles Les Bains...).

L'ouverture à une logique d'innovation, économique, sociale et environnementale. 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.

Autrement dit, la zone possède un fort potentiel économique grâce à son tissu d'entreprises de taille très diverses et dynamique. Et cela dans des secteurs d'activités fort variés offrant donc une large palette d'emplois permettant d'offrir des postes de type distincts, destiné à des personnes fort diplômées et très peu diplômée. Ceci constitue indéniablement un des points forts du quartier et un des ressorts essentiels pour son avenir.

Ces activités génèrent toute une série de flux différents de matériaux (eau, déchet d'entreprises, nourritures, mobilier de bureaux...) qui pourraient être la base d'une économie locale circulaire. Et pourquoi pas, devenir un hotspot de l'économie circulaire de la Région.

FIGURE 23 : Magasin de carrelage à l'entrée du quartier Masui





L' ANGLE
HOEK



03

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN

Les éléments de diagnostics précités permettent de mieux mettre en évidence les enjeux et objectifs qui doivent présider à l'élaboration d'un projet de PAD pour le quartier Maximilien-Vergote.

INTEGRER LES STRATEGIES ET PLANS EXISTANTS

Le Plan Régional de Développement durable (PRDD) adopté le 12 juillet 2018 prévoit pour la zone "Maximilien-Vergote" et ses alentours « que le bassin Béco sera revalorisé dans une optique d'intégration urbaine : aménagement d'un parc régional sur le quai des Matériaux, rénovation du parc Maximilien avec mise à ciel ouvert de la Senne, implantation d'une passerelle pour les transports en commun et les modes doux reliant le boulevard Simon Bolivar au site de Tour & Taxis et à la rue Picard, réalisation de nouveaux équipements et logements ».

Il indique par ailleurs que « le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Maximilien-Vergote » pourrait accorder une attention particulière à la cohérence des différents projets sur la rive droite des bassins Béco et Vergote, en définissant des objectifs d'accessibilité et de qualité des espaces publics, ainsi que pour les programmes et leurs densités »;

Le Plan Canal, dont les principes généraux ont été approuvés par le Gouvernement le 26 septembre 2013, met en exergue une reconnexion du port et de l'eau avec les quartiers bruxellois centraux. Il vise notamment à conserver l'activité économique en ville, à rapprocher les lieux de travail et de résidence. Il vise également à créer des logements répondant aux besoins liés à l'essor démographique et aux ressources de tous les profils de ménages et vise à créer des espaces publics conviviaux et fédérateurs en valorisant l'axe du Canal, la redécouverte de la Senne, les franchissements du canal comme éléments de liens entre les quartiers. Il vise enfin à créer les conditions d'une ville ouverte (aux différentes fonctions, aux différentes populations, etc.) dans un territoire caractérisé comme étant le lieu d'accueil des nouvelles populations de la Région bruxelloise.

Le PAD « Maximilien-Vergote » aura en outre pour objectif d'intégrer les intentions du plan Good Move, celles du PREC et du Beeldkwaliteitsplan.

Enfin, son objectif principal est d'intégrer les opérations prévues dans le cadre du Contrat de Rénovation urbaine « Citroën-Vergote » approuvé par le Gouvernement le 16 novembre 2017 et de répondre ainsi à la nécessité de modifier le cadre réglementaire actuel couvert essentiellement par deux PPAS de la Ville de Bruxelles : Hélicoptère et Willebroeck.

Ainsi, le PAD « Maximilien-Vergote » permettra de mobiliser le foncier et répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements, d'équipements et services associés.

LES GRANDS ENJEUX DU TERRITOIRE

1. Le paysage urbain et portuaire

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

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

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

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

Il s'agit d'anticiper et d'encadrer les transformations du territoire et la multiplication de projets sur le long-terme, et de préciser les programmes d'équipements d'intérêt collectif pouvant répondre aux besoins locaux dans le court, moyen et long terme. Ils constitueront en partie la

base des conditions de réussite de la transformation globale de la rive droite des bassins Béco et Vergote tout en tenant compte de la fragilité socio-économique du territoire.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

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

3. L'intensité et la mixité des programmes

Il s'agit d'identifier et de préciser les programmes, leur intensité, et leur intégration urbaine dans l'esprit de la mixité fonctionnelle visée par le Plan Canal. Le PAD doit notamment préciser les zones constructibles, leurs programmes, densités et typologies, répondant aux besoins en matière de logement, d'équipements, d'emploi et d'espaces commerciales et économiques, et aux objectifs de la ZIR³. L'approche proposée doit créer des conditions de cohabitation de programmes, et davantage activer le potentiel économique local, favoriser la densification de la zone portuaire avec des programmes mixtes, et assurer l'accessibilité physique et/ou visuelle du plan d'eau du bassin Vergote.

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

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

4. La qualité et l'appropriation des espaces publics

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

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

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

5. La gestion des nuisances et de l'environnement

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

Au moins les thématiques suivantes sont à traiter :

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

3 Les objectifs de ZIR 1 sont les suivants : zone affectée principalement aux logements ; 8 ha d'espaces verts, en ce non comprises les rives du canal ; récréation d'un quartier mixte dont le centre serait situé entre la chaussée d'Anvers et le Quai de Willebroeck.

GLOSSAIRE

Maille urbaine : ensemble de voies de circulation, espaces publics et ilots qui compose une certaine area délimitée par des grands axes

POT : Périmètre d'observation territoriale

