

Table des matières

1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE	9
1.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE	9
1.2 LOCALISATION DU QUARTIER MASUI DANS LA STRUCTURE URBAINE	10
1.3 LE QUARTIER MASUI DANS SON CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	11
1.4 LE QUARTIER MASUI DANS LE CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER RÉGIONAL	12
1.4.1. Tour et Taxi	12
1.4.2. Tour Atenor	13
1.4.3. Gaucheret	13
1.4.4. Projet Queen's lane	13
1.4.5. Tivoli	14
1.4.6. Contrat de quartier Navez Portaels	14
1.4.7. Masterplan du Port de Bruxelles (source : Port de Bruxelles)	14
1.4.8. Masterplan pour la reconfiguration du site Sibelga	14
1.5 LE QUARTIER MASUI PAR RAPPORT AUX OPÉRATIONS DE RÉNOVATION URBAINE	17
1.5.1. Contrat de quartier Nord	17
1.5.2. Contrat de quartier Aerschot-Progrès	17
1.5.3. Contrat de quartier Pavillon	17
1.5.4. Contrat de quartier Navez-Portaels	18
2 ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA STRUCTURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE	19
2.1 1826	19
2.2 1858	20
2.3 1880	22
2.4 1930	24
2.5 1947	24
2.6 1958	26
2.7 1970-1990	26

3 DESCRIPTION DU QUARTIER - ANALYSE URBAINE	31
3.1 BORDURES ET SEUILS: LES OURLETS	31
3.2 POLARITÉS	32
4 VISION STRATÉGIQUE ET CADRE RÉGLEMENTAIRE	34
4.1 PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT	34
4.2 PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL	36
4.2.1. Situation existante de fait	36
4.2.2. Situation existante de droit	36
4.2.3. Affectation du sol	36
5 HABITAT	38
5.1 ETAT DU BÂTI	38
5.2 QUALITÉ DES INTÉRIEURS D'ÎLOT ET IMPERMÉABILISATION DES PARCELLES	39
5.3 TYPE DE LOGEMENT - PART DES MÉNAGES RÉSIDANT EN APPARTEMENT (2001)	39
5.4 TAILLE DU LOGEMENT	40
5.4.1. Superficie moyenne du logement (2001)	40
5.4.2. Superficie moyenne par habitant (2001)	40
5.4.3. Nombre de pièces par logement (2001)	41
5.4.4. Nombre de pièces par habitants (2001)	41
5.5 CONFORT DES LOGEMENTS	41
5.5.1. Part des logements avec confort de base (2001)	41
5.5.2. Part des logements avec chauffage central (2001, par quartier)	41
5.5.3. Propriétaires/locataires	42
5.5.4. Cartographie des logements occupés par leur propriétaire et des logements loués	42
5.5.5. Taux de rotation	42
5.5.6. Part des logements mis en location par des particuliers (2001)	43
5.5.7. Part logements sociaux (2007)	43
6 CADRE DE VIE	44
6.1 LES ESPACES PUBLICS DANS LE VIEUX QUARTIER	44
6.1.1. Espaces publics « de halte »	45

6.1.2. Voiries et trottoirs	47
6.1.3. Plantations	48
6.1.4. Pratiques dans les espaces publics	49
6.1.5. Le lit de la Senne et les potagers au bord du chemin de fer	49
6.2 PATRIMOINE	51
6.2.1. Registre du patrimoine immobilier protégé dans la région de Bruxelles-Capitale	65
6.2.2. Biens repris à l'inventaire d'urgence des archives Sint-Lucas	65
6.2.3. Biens repris à l'inventaire visuel du Patrimoine Industriel des A.A.M.	65
6.2.4. Inventaire complémentaire	66
6.3 ENVIRONNEMENT	66
6.3.1. Bruit	66
6.3.2. Sol	70
6.3.3. Déchets	70
6.3.4. Pollution atmosphérique	71
6.3.5. Biodiversité et espace vert	71

7 POPULATION 73

7.1 POPULATION INSCRITE ET DENSITÉ	73
7.2 RÉPARTITION SELON LES NATIONALITÉS	73
7.2.1. Évolution de la répartition des étrangers selon la nationalité	73
7.2.2. Part d'étrangers originaires des nouveaux membres EU	74
7.2.3. Part d'étrangers d'origine Nord-Africaine	74
7.2.4. Part des étrangers originaires de Turquie	74
7.2.5. Part des étrangers originaires de l'Union européenne	75
7.3 SITUATION DES MÉNAGES	75
7.4 AGE DE LA POPULATION	75

8 EMPLOI 77

8.1 TAUX D'ACTIVITÉ	77
8.2 TAUX DE CHÔMAGE	77
8.3. CHÔMAGE DES JEUNES	77
8.4. PART DES CHÔMEURS DE LONGUE DURÉE	78
8.5. PRÉCARITÉ RELATIVE DE L'EMPLOI	78

8.6 LEVIERS POUR L'EMPLOI	78
-------------------------------------	----

9 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE 81

9.1 LES ENTREPRISES	81
9.1.1. Localisation et types	81
9.2 LE COMMERCE	83
9.2.1. Localisation	83
9.2.2. Types de commerces	83
9.2.3. Noyaux commerciaux en dehors du quartier	85
9.3 LES ÉQUIPEMENTS	86
9.3.1. Enseignement	87
9.3.2. Sport	87
9.3.3. Culture	88
9.3.4. Santé	88
9.3.5. Associations – Secteur socioculturel	89
9.3.6. Services publics	91
9.3.7. Lieux de culte	91

10 MOBILITÉ 94

10.1 VISIONS STRATÉGIQUES ET CADRE RÉGLEMENTAIRE	94
10.1.1. Le PRAS et le PRD	94
10.1.2. Le statut des voiries dans le périmètre d'étude	95
10.1.3. Plans de Déplacements	96
10.1.4. Projet STIB	96
10.1.5. Les projets SNCB	96
10.2 CIRCULATION STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS	98
10.2.1. Circulation	98
10.2.2. Le stationnement	99
10.3 LES TRANSPORTS PUBLICS	100
10.3.1. La Mobilité des habitants :	101
10.4 LES MODES DOUX	102
10.4.1. Les cyclistes	102
10.4.2. Les piétons	102

11 CLIMAT SOCIAL 104

11.1 LE VIEUX QUARTIER	104
11.1.1. Le vieux Quartier : un territoire particulier dans le quartier Nord	104

11.1.2. Forte présence des jeunes, mobilité précaire et sentiment d'exclusion chez les habitants	104
11.1.3. Cohabitation encore fragile entre les différentes communautés	105
11.1.4. Les tensions sociales sur les espaces publics	105
11.1.5. Espaces publics mal aménagés et manque de propreté	106
11.1.6. Logement : entre exploitation de la misère et gentrification	107
11.2.AMBIANCE RÉSIDENTIELLE À LA RUE STEPHENSON	108

PRÉFACE

- L'Ordonnance réglementant les Contrats de quartier a changé. Ceux-ci sont désormais qualifiés de durable et optent pour une méthodologie de programmation plus transversale. Si les opérations de Contrat de quartier se déclinaient jusqu'ici par volets sectoriels -le logement, l'espace public, les aspects socio-économiques- priorité est désormais donnée à des actions globales et intégrées, conjuguant différents types d'interventions – opérations physiques comme immatérielles- autour d'une problématique ou d'un morceau de quartier.



- La volonté de développer un projet durable est au cœur de ce programme de base, tant dans les opérations qu'il propose que dans le processus qui y a mené. Chaque opération a été pensée en visant un optimum à la fois social, environnemental et économique. Cependant, le projet appelé Senne nous paraît particulièrement emblématique dans la mesure où il regroupe un ensemble d'opérations très diversifiées qui toutes et chacune contribuent au développement durable du quartier et de la ville. Ainsi, par exemple, sur le plan environnemental le parc qui sera aménagé sur le lit de la Senne créera une verticale couloir écologique s'intégrant ainsi dans le maillage vert planifié par la Région et, dans le même temps, renforcera le réseau cyclable de la capitale. Il constituera aussi un lieu de silence dans ce quartier qui subit les nuisances sonores des infrastructures qui l'enserrent. Au niveau social, outre la création de nombreux logements et d'équipements au service quartier, il faut relever le projet pilote d'accès alternatif à la propriété qui vise notam-

ment la stabilisation dans le quartier de familles à revenus modestes. La création du parc et des jardins potager, de même que les nombreuses opérations de cohésion sociale, d'insertion socio professionnelle et de formation participent également à la plus-value sociale. En ce qui concerne le domaine économique, outre l'attention portée à l'équilibre économique des opérations, plusieurs projets soutenant l'emploi ont été proposées.

DU CONTENU DE CE PROGRAMME DE BASE DE CONTRAT DE QUARTIER DURABLE

LE PRÉSENT RAPPORT SE DIVISE EN DEUX PARTIES.

- La première reprend l'ensemble du diagnostic du quartier.
- La seconde rassemble toutes les opérations. Elles sont regroupées sept grands projets transversaux qui se déclinent en diverses opérations poursuivant des objectifs communs. Chaque grand projet transversal est décrit dans sans globalité et étun texte qui fait le lien entre les constats émanant du diagnostic et les projets qui y répondent. Un programme de base reste avant tout un programme stratégique d'investissement pour la revitalisation d'un quartier, aussi la seconde partie se conclue-t-elle par le tableau financier des opérations ainsi que la répartition des budgets entre les différents pouvoirs subsidants que sont la Ville de Bruxelles, la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral via Beliris.

UN CONTRAT DE QUARTIER COMME STIMULUS

- Le programme de ce Contrat de quartier durable Masui n'est pas seulement le fruit de la modification d'une Ordonnance, il relève également d'une méthodologie particulière, issue d'une ambition forte: utiliser une politique de revitalisation urbaine au service de l'élaboration d'un vrai projet urbain, à même de reconfigurer fondamentalement le quartier et de rayonner bien au delà du périmètre strict de l'étude. Ainsi, le programme de base intègre une série d'opérations qui ne seront pas directement financées par le Contrat de quartier mais dont les objectifs coïncident. Le projet de parc mixte d'activité en est le meilleur exemple. Surtout, il décline une majorité d'opération autour d'une transformation profonde du très grand îlot compris entre la chaussée d'Anvers, l'Avenue de la Reine et la rue Masui qui donnera au quartier une dimension et un rapport à la nature renouvelés.

LE PROJET AU COEUR DE L'INVESTIGATION ET DE LA PARTICIPATION

- L'enjeu de ce Contrat de quartier durable réside également dans la nécessité absolue que ce projet rencontre les attentes et les souhaits des habitants et usagers.

PRÉFACE



- Le déroulement de l'étude fut donc un éternel travail d'aller et retour entre une vision urbaine claire de reconfiguration du quartier et les contacts sur le terrain. Cet aller-retour permet d'une part de vérifier, préciser, enrichir et amender le projet et d'autre part de proposer aux habitants et usagers une lecture et une ambition commune pour le quartier.
- La participation, dans ce schéma, fait donc partie intégrante de ce projet. Elles ont été déclinées sous plusieurs formes afin de toucher le public le plus diversifié possible et de rencontrer aussi les habitants qui, spontanément ne s'impliquent pas dans la participation à caractère plus institutionnel. Ainsi, à côté des « traditionnelles » Commissions de quartier – désormais dénommée CoQ (pour Commission de Quartier) et assemblées générales, trois permanences ont été tenues – sur le square Jules de Trooz, la rue Navez et le marché de la chaussée d'Anvers, le jour du marché-, cela afin d'observer les usages d'une part et d'aller à la rencontre des habitants. La permanence permet de toucher tous les types de publics qui se croisent dans le quartier, de récolter des impressions, des ressentis, sur tous les sujets.
- Plus ciblés, les rencontres citoyennes ont été organisées en collaboration avec des acteurs de terrain, comme l'asbl Swinnen. Ces rencontres se font avec des groupes pré-constitués, avec une histoire commune, des centres d'intérêts précis et mûrs. Trois Groupes de travail thématiques – Senne logement et développement économique-, ont également été organisés rassemblant habitants, associations, experts et techniciens. Le présent rapport est aussi le fruit d'une soixantaine de rencontres avec des acteurs locaux qui nous ont permis de compléter notre perception du quartier et de ses enjeux.
- L'ensemble de ces rencontres ont permis d'affiner le diagnostic et de formuler des projets en phase- espérons-le- avec les attentes des habitants !

LIMITES DE LA PARTICIPATION

- Ces démarches différenciées de participation cherchaient à mobiliser un public qui est, dans sa majorité, en dehors des débats concernant le choix de rénovation de leur quartier. Un travail valable pour ce type de public ne peut se faire que dans la durée, afin de permettre à tous les habitants de comprendre et de maîtriser les questions traitées ainsi que les projets et dispositifs mis en place. Cela n'est bien sûr pas envisageable dans les délais impartis pour l'élaboration du programme d'un contrat de quartier. Aussi, le travail participatif a été considéré, pendant la période de l'étude, comme le démarrage d'une dynamique participative qui va se poursuivre avec le développement des opérations proposées et à partir de l'action des différents acteurs que ce programme mobilise. Par ailleurs, une attention toute particulière a été portée à la cohérence entre les interventions urbanistiques et les opérations de développement économique et social proposées (par exemple, dans le pôle Senne, où la concentration d'équipements et logement s'associe à des projets de formation, échange et animation du quartier afin de renforcer la cohésion sociale).

MASUI

1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Un Contrat de Quartier Durable a pour finalité la rénovation et la revitalisation d'un quartier, délimité par un périmètre, où des actions sont concentrées sur une période de quatre ans. Ces actions sont définies par une étude, le dossier de base, dont le présent diagnostic fait partie. Ce diagnostic croise des données statistiques, des relevés de terrain, des données cadastrales et techniques mais également des informations récoltées lors de réunions avec les pouvoirs publics au sens large

1.1> Un périmètre réduit pour une action concentrée, constitué de deux parties distinctes

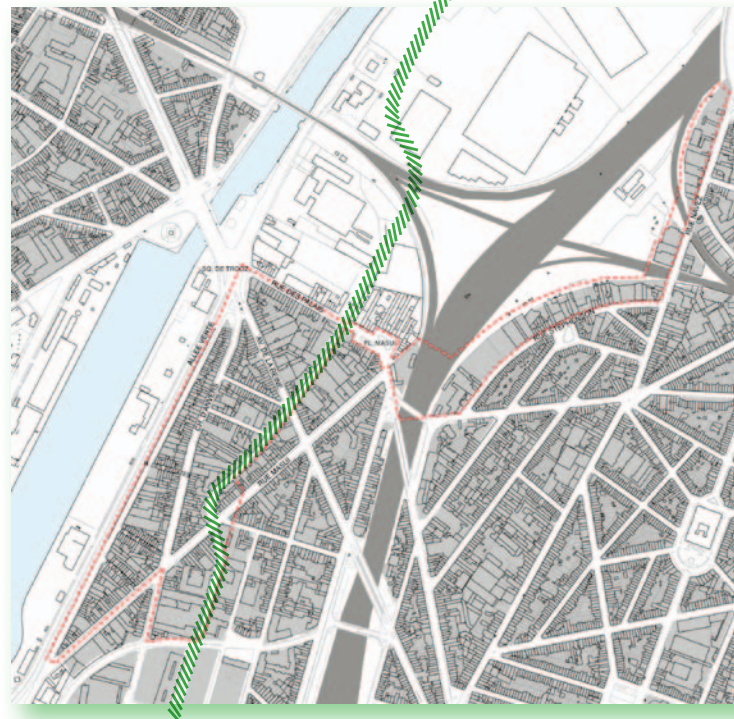


et les acteurs du quartier, c'est-à-dire ses habitants, les personnes qui y travaillent, le fréquentent et les associations qui y sont actives.

Le périmètre proposé pour ce contrat de quartier durable se situe sur le territoire de la Ville de Bruxelles, à la jonction avec la commune de Schaerbeek. Il comprend le côté bruxellois des rues Navez et Stephenson d'une part et la partie nord du Quartier Nord d'autre part. La place Masui joue le rôle de charnière entre ces deux parties et, à ce titre, donne son nom au projet de contrat de quartier.

La définition de ce périmètre poursuit deux objectifs généraux. Premièrement, il s'agit d'entreprendre la rénovation de la partie bruxelloise des rues Navez et Stephenson, appendice territorial de la ville de Bruxelles qui, du fait de son isolement, n'a jusqu'ici jamais été concerné par un projet de rénovation volontariste, contrairement au côté schaarbeekois de ces rues. La volonté ensuite est de compléter la rénovation du Quartier Nord qui a fait l'objet d'un contrat de quartier sur pratiquement toute son étendue, à l'exception de la rue des Palais et de l'avenue de la Reine.

De manière générale, la volonté des pouvoirs publics est de limiter l'étendue du périmètre afin de privilégier une action concentrée.



1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.1
→

←←
Périmètre d'étude du Contrat de Quartier Durable Masui inscrit dans le périmètre EDRLR

←
Zoom sur le périmètre d'étude du Contrat de Quartier Durable Masui inscrit dans le périmètre EDRLR

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

Conformément à l'Ordonnance qui régit l'élaboration et l'exécution des Contrats de Quartiers Durables du 28 janvier 2010, le périmètre d'intervention doit impérativement faire partie de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation urbaine (EDRLR) défini de manière réglementaire par la Région bruxelloise. La totalité du Quartier Nord s'y retrouve, à l'exception notable du côté nord de la rue des Palais et de la place Masui, ce qui explique l'exclusion de ces parcelles du périmètre d'étude. L'étendue de la place Masui elle-même, essentiellement sur le territoire de la commune de Schaerbeek est aussi, à ce stade, exclue du périmètre.

Au sud, le périmètre inclut la chaussée d'Anvers jusqu'à l'ensemble de logements dit du **Bloemenkrans** (n° 407).

Le périmètre d'étude proposé au départ comprend les voiries suivantes :

- La rue Navez
- La rue Stephenson
- Le côté sud de la rue des Palais
- Une partie de l'avenue de la Reine (n° 150 à 204)
- La rue du Pont de l'Avenue
- La rue de l'Eclusier Cogge
- Une partie de la chaussée d'Anvers (n° 407 à 483)
- Une partie de l'Allée Verte (n° 74 à 111)

Ce périmètre a été étendu au cours de l'élaboration de ce diagnostic, et ce pour différentes raisons. Il s'est avéré important d'inclure l'entièreté du tracé de la Senne qui traverse le quartier et qui comporte un potentiel important en terme de création d'espace vert, en connexion directe avec le parc Gaucheret. Par ailleurs, il s'est avéré logique d'étendre le périmètre sur toute la longueur de l'Allée Verte, afin de correspondre à la réalité morphologique. Les contours définitifs sont donc :

- L'Allée Verte du n°2 au n°111
- La partie de la chaussée d'Anvers partant du n°291 jusqu'au numéro 483
- La rue Masui sur le territoire de la Ville de Bruxelles, du n°2 à 118
- La toute petite partie de la rue Destouvelle également sur le territoire bruxellois, avec les n° 113 et 117

1.2 LOCALISATION DU QUARTIER MASUI DANS LA STRUCTURE URBAINE

Le périmètre se situe au Nord du Quartier Nord. Ce dernier est, historiquement, un quartier d'extension directe du Pentagone. Contrairement à d'autres parties de Bruxelles qui se sont développées à partir d'un

ancien village englobé dans le temps par l'agglomération, anciens centres communaux comme la place Bockstael ou encore lieux majeurs et conviviaux de mobilité (comme la place Verboekhoven dite la Cage aux Ours), le Quartier Nord ne présente pas de centralité clairement définie.

Cette absence de centralité est renforcée par deux éléments :

- Les équipements de proximité (écoles, infrastructures sportives,...) fréquentés par les habitants sont pour beaucoup situés en dehors des limites du quartier.
- Le quartier est traversé par des axes métropolitains majeurs, pour la plupart de statut régional, mais ne comprend aucun espace public signifiant ou clairement fédérateur qui puisse servir de repère. On observe
 - › Les axes royaux : avenue de la Reine et rue des Palais ;
 - › Dans le sens nord/sud : l'Allée Verte, la rue du Progrès et la chaussée d'Anvers ;
 - › Une voie transversale très fréquentée : la rue Masui qui offre une liaison directe vers Schaerbeek et le boulevard Lambermont. Les places publiques sont situées en périphérie : la place Masui à l'Est, le square Jules de Trooz à l'Ouest.



1.2 > Un quartier enclavé par des infrastructures lourdes, traversé par de grands axes métropolitains mais sans centralité claire.

Malgré la présence de ces grands axes de circulation, le Quartier Nord, et donc une partie du périmètre proposé, est fortement séparé du reste de l'agglomération. Le quartier est en effet enclavé entre quatre barrières physiques importantes :

- Au Sud : le boulevard de petite ceinture ;

→ 1.2

Analyse urbaine du Quartier Masui :
 – un quartier d'extension sans centralité
 – divisé en trois sous-parties
 – avec des équipements dispersés
 – traversés par des grands axes métropolitains
 – entouré de grandes barrières d'infrastructure

- Au Nord, le carrefour ferroviaire dit du quadrilatère et la zone industrielle attenante avec, notamment, les sites de Sibelga et du Mabru;
- À l'Ouest, en creux, le canal de Willebroek longé par une zone d'entreprises portuaires et l'autoroute urbaine de l'allée Verte;
- À l'Est, en hauteur, le viaduc et le talus de l'axe de la jonction ferroviaire Nord-Midi.

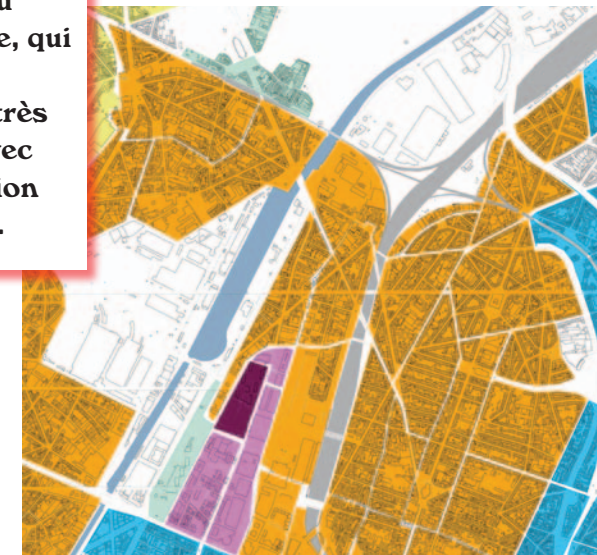
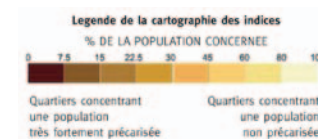
Cet effet de barrière est renforcé, à un niveau plus local, par la césure créée par le boulevard Simon Bolivar qui entrave physiquement et socialement la communication¹.

Ce boulevard devait être l'épine dorsale du projet de rénovation du quartier en centre d'affaires moderniste à la fin des années 1960. Le projet a découpé le quartier en trois entités: le quartier Manhattan, au centre, avec ses barres de logements sociaux, le quartier Saint-Roch-Nicolay-Héliport, lourdement rénové suivant des gabarits traditionnels du côté du Pentagone, et le dit «vieux Quartier Nord», resté dans sa forme historique. Les ruptures typologiques et fonctionnelles - le bâti du XIX^e siècle du vieux quartier contrastant avec les tours de logements sociaux du quartier de l'Héliport et de bureaux Manhattan- renforcent l'isolement du quartier Masui.

1.3 LE QUARTIER MASUI DANS SON CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le périmètre se situe clairement dans ce que les géographes appellent le croissant pauvre de Bruxelles. Cette zone qui regroupe les quartiers fragilisés, correspond grosso-modo à l'extension urbaine du XIX^e siècle, en ce compris le Pentagone. Cette zone fortement délaissée par ses habitants à partir des années 1960, fut investie par une nouvelle population issue des différentes grandes vagues d'immigration économique (italienne, portugaise, espagnole, marocaine et turc).

1.3 > Le périmètre fait partie du croissant pauvre, qui rassemble des quartiers très précarisés avec une immigration importante.



1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.2
→
1.3

← Quartiers précarisés à Bruxelles
(source: IGÉAT-ISEG/analyse dynamique des quartiers en difficulté)

←← Typologie des quartiers en difficulté: le quartier Masui est du type «immigré en grande difficulté»
(source: IGÉAT-ISEG/analyse dynamique des quartiers en difficulté)

CONTRAT DE QUARTIER MASUI

¹ Les parents refusent par exemple de laisser leurs enfants traverser seuls ce boulevard pour rejoindre des infrastructures dans l'autre partie du quartier.

L'analyse dynamique des quartiers en difficultés dans les régions urbaines belges² classifie les quartiers selon la concentration de population précarisée.. On constate que le périmètre se situe dans une zone très fortement précarisée pour la partie située dans le quartier Nord et à peine meilleure pour les rues Navez et Stephenson. Il est à noter que l'instauration de l'EDRLR dans la planification bruxelloise a précisément pour but de stimuler la rénovation dans le croissant pauvre.

L'analyse dynamique des quartiers en difficulté classe aussi les quartiers par typologie sociale. L'intégralité du périmètre est considéré comme quartier de type « immigré en grande difficulté », autrement dit avec une forte présence d'étrangers issus de pays pauvres. Tous les indicateurs de confort sont négatifs par rapport à la moyenne générale. Ce type de quartier se distingue également par un niveau de qualification moins défavorable qu'un quartier de type « logements sociaux en difficulté », dont fait partie le sous-quartier Saint-Roch. A noter que le phénomène de **gentrification** n'est pas recensé comme signifiant dans le périmètre du contrat de quartier Masui.

1.4 LE QUARTIER MASUI DANS LE CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER RÉGIONAL

Le quartier Nord et ses environs subissent de profondes mutations soutenues essentiellement par le secteur privé, mais paradoxalement, le périmètre n'est jamais directement concerné. Plusieurs de ces projets reconfigurent fondamentalement leur environnement et entraîneront vraisemblablement un changement social important dans leur quartier et dans l'ensemble de cette partie de la Région bruxelloise, amorçant probablement un phénomène de **gentrification** dans et autour du périmètre. A ce titre, la perspective de développement de Tour & Taxi joue réellement un rôle moteur pour les autres opérations, d'ores et déjà, en tous les cas, au niveau de la communication marketing. Au total, ces projets devraient déboucher sur la mise sur le marché de près de 2.000 logements!

1.4 > De nombreuses opérations immobilières d'envergure pour un total de 2.000 logements entourent le périmètre ce qui devrait avoir, à terme, une influence considérable sur cette partie de la Région, dont l'amorce d'un phénomène de gentrification.

1.4.1. Tour et Taxi

Le site de Tour et Taxi se divise en deux parties. La première comprend l'entrepôt Royal et l'entrepôt dit des magasins, déjà reconvertis en centre d'entreprises privé et centre d'exposition.

L'avenir du site de Tour et Taxi est balisé par le schéma directeur de ms-a/lion en 2008. Le permis délivré par la Ville de Bruxelles prévoit la construction de 218.327 m² (ZIR 6A) dont 87.868m² sont affectés au logement, 59.792 aux commerces, 22.830m² aux équipements et 14.792m² aux activités productrices et logistiques. Le permis prévoit en outre 8,20 ha d'espaces verts, dont 2,19 ha de voiries plantées et 1,47 ha d'intérieurs d'îlot et jardins privés. Un nouveau parc permettra de relier les espaces verts en cours de réalisation le long de la ligne de chemin de fer (ligne 28) aux abords du canal qui seront, eux aussi, transformés en espace de promenade. Ce sera le plus grand parc urbain créé à Bruxelles depuis le XIX^e siècle.



2 Christian Kesteloot, Pierre Marissal, Gilles Van Hamme, Katrien Slegers, Lien Vanden Broucke, Bertrand Ippersiel, Stanislas de Béthune, Renaud Naiken, Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges, Politique des Grandes Villes, SPF Intégration Sociale



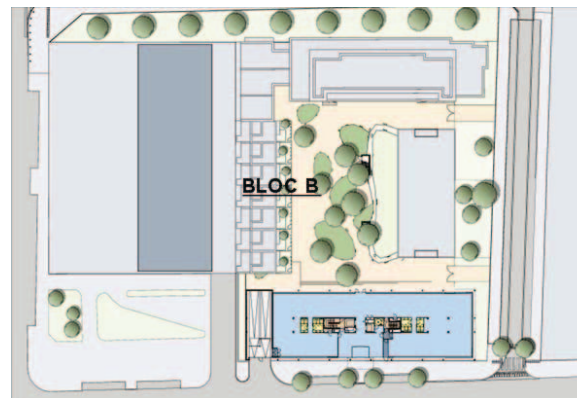
1.4.2. Tour Atenor

Ce grand projet immobilier qui prévoit 370 logements à la place des anciens entrepôts Delhaize se veut l'écho de la dynamique impulsée par Tour et Taxi, le renouvellement du bassin Béco et le développement de l'Espace Nord. Il est surtout connu pour la tour de logements de 140m – la plus haute de Bruxelles –, Il comprendra une série de services de standing (wellness, center, hôtel, commerces,...) ainsi que du bureau. Au total, le projet totalise 30 000 m².



1.4.3. Gaucheret

La société de développement Codic réalise pour le moment un ensemble de 51 200 m² planifié dans le cadre de la définition de la ZIR n°2 en 2003 (par CERAU) dont 30 000 m² de bureaux (tour Zenith). Le reste consiste essentiellement en la construction de logements et d'une crèche de 48 places, 815 m² (mdw architecture). Le projet EOS se concentre au pied de la tour de logements Amelinckx au bout du parc Gaucheret, avec 5 700 m² conçus par le bureau Assar. La seconde partie du projet Gaucheret ferme la partie occidentale du parc. Dessiné par A2RC, le chantier débuté en 2008 se termine cette année. 106 logements et un espace d'animation de 600 m² se partagent les 12 300 m². 146 emplacements de parking seront disponibles en sous-sol.



1.4.4. Projet Queen's lane

Portant à la fois sur la réhabilitation d'un immeuble de bureau et sur la construction de nouvelles surfaces, ce projet se présente comme une réponse à la hausse des prix du logement en Région bruxelloise. Il propose la vente d'appartements classiques de 38,5 à 140 m² en finition CASCO, pour atteindre un prix à la vente plafonné à 1.350 €/m². Au total, le projet porte sur 87 logements dont 20 ont déjà été réalisés.

1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.3
→
1.4.4

←← 1.4.1
Vue axonométrique du schéma directeur
Tour & Taxi
(source: ms-a)

←← 1.4.2
Vue de la tour Premium
(source: Atenor)

← 1.4.3
Projet EOS-masterplan
(source: CERAU)

←
Projet EOS – logements parc Gaucheret
(source: A2RC)

←
Projet EOS: vue logements derrière la tour
Amelinckx
(source: MDW architects)

**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**



1.4.5. Tivoli

La SDRB a entamé un remembrement total du site dans le prolongement direct du site de Tour & Taxi pour y construire à terme 500 logements répartis entre le secteur public et le secteur privé. Le plan masse a été conçu par le bureau d'études MS-a.



→ 1
Projet Queen's Lane
(source: Groupe Trevi)
→ 2
Masterplan Tivoli pour la SDRB
(source: ms-a)
→ →
Maison du port
(source: Port de Bruxelles)

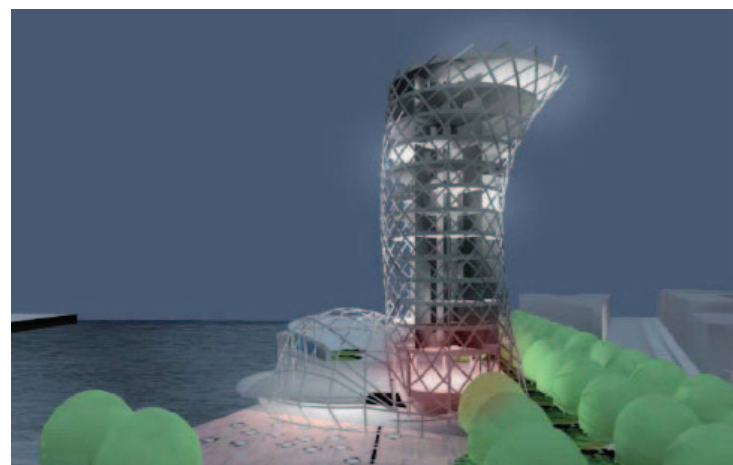
1.4.6. Contrat de quartier Navez Portaels

Ce contrat de Quartier Navez-Portaels, dont le dossier de base est le fruit d'une collaboration entre les bureaux ARIES et Karbon, prévoit, pour la période 2009-2013, la construction de 29 logements, une crèche de 42 places, une salle de sport et l'agrandissement d'une maison de quartier. Cette dernière se situe sur la rue Navez, en bordure directe du périmètre, ainsi que deux opérations majeures de logement. L'influence de ce contrat de quartier sur le périmètre est donc directe.

1.4.7. Masterplan du Port de Bruxelles (source : Port de Bruxelles)

Le Masterplan pour le Port de Bruxelles prévoit la libération des quais le long de l'avenue du Port, initialement pour y voir s'implanter une piscine à ciel ouvert, projet officiellement abandonné par la législature actuelle (2009-2014). La Région y prévoit depuis la création d'un parc, faisant face au quai des Péniche réaménagé en partie entre 2002 et 2003. Avec le quai d'embarquement place Saintelette (1993-1999), l'ensemble de ces aménagements confirme la nouvelle vocation de loisir, détente et événement du bassin Bécot. À ce titre, l'évènement estival Bruxelles-les-Bains, qui illustre bien l'évolution du bassin Bécot, joue un rôle non négligeable dans le quartier puisqu'il offre, via la Ville de Bruxelles, de l'emploi temporaire aux jeunes habitants. Une nouvelle maison du port, à l'architecture attendue comme spectaculaire, vient compléter la requalification du site, à l'extrémité du bassin Vergote, dans l'axe de l'avenue de l'Héliport.

Le bassin Vergote se voit par contre lui confirmé dans sa vocation industrielle, dominée par les secteur des matériaux de construction, des pondérables et du recyclage. Ces activités ont de grosses répercussions environnementales sur le quartier Masui.



1.4.8. Masterplan pour la reconfiguration du site Sibelga

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Le masterplan (initié par MDW puis développé par AAC et CERAU) porte sur la réorganisation de tout le site. Il s'agit d'un investissement de 30 millions d'euros sur 4 ans qui prévoit la verdurisation du site, la réorga-



1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.4.5
→
1.4.8

← 1.4.6
Carte des opérations CQNP
(source: Karbon'architecture & urbanisme)

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

nisation complète de la circulation, la construction d'une Académie pour les techniciens de Sibelga et la rénovation de la plupart des bâtiments.

VOIRIES

Le masterplan prévoit la création d'une grande boucle périphérique. Celle-ci entame en partie le talus de chemin de fer de la ligne vers Alost et en justifie le rachat en cours auprès d'Infrabel. Le gros bâtiment C, de forme carrée, qui jusqu'ici servait de rond-point à l'échelle du site et qui sert de parking sera en partie démoli et remplacé par un parking verdurisé sur la partie attenante aux garages de la police. La grille du quai des Usines sera remplacée par un aménagement paysagé avec de petites douves. Une nouvelle grille sera installée juste après la façade du bâtiment de front. Les deux grandes fontaines circulaires vont disparaître.

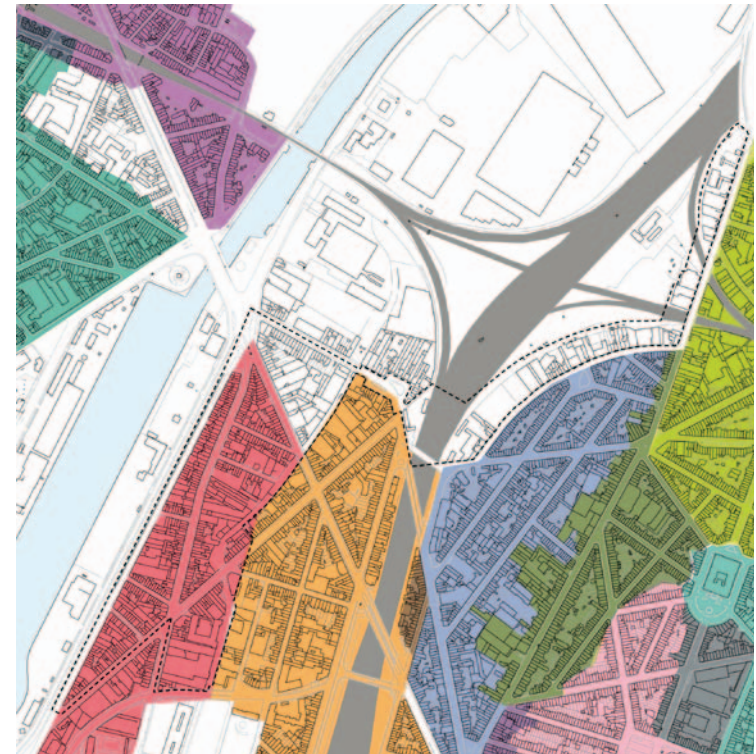
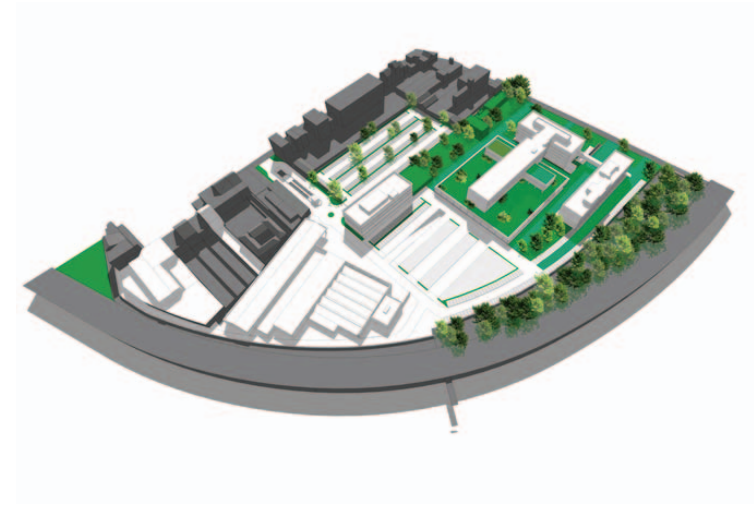
L'accès rue des Palais fera également l'objet d'un gros changement avec la démolition de l'entrepôt existant et son remplacement par un bâtiment passif qui offrira une façade longitudinale à l'espace d'entrée pour l'instant complètement aveugle. Il est à noter que cet accès au site se situe sur l'ancien lit de la Senne.

ACADÉMIE

Un des projets phare de la réorganisation du site est le projet dit de l'Académie. Il s'agit pour Sibelga d'édifier son propre centre privé de formation. Sibelga est à la recherche constante de personnel qualifié, en particulier d'ouvriers gaziers. L'intercommunale forme elle-même ses agents aux métiers très spécifiques. Sibelga a également une politique d'engagement de jeunes bruxellois, de toutes les origines. Le recours à ces jeunes employés est très efficace pour les interventions dans les immeubles de quartiers populaires ou réputés difficiles, car ils connaissent bien ces milieux.

Cette Académie s'installera dans le grand hangar à l'est du site, le long de la rue Masui prolongée qui servira d'accès. Cette rue sera privatisée. Le bâtiment comprendra outre les salles de cours, différents espaces de pratique et un petit musée.

Le dossier de permis d'urbanisme est sur le point d'être introduit et le chantier devrait débuter prochainement.



→→
Masterplan de reconfiguration du site
Sibelga
(source: mdw architects)

→→
Carte de recensement des opérations de
rénovation urbaine autour du quartier

1.5 LE QUARTIER MASUI PAR RAPPORT AUX OPÉRATIONS DE RÉNOVATION URBAINE

Le recensement des opérations de rénovation urbaine montre que pratiquement l'ensemble des îlots compris dans l'EDRLR à proximité du périmètre sont ou ont été couverts par une opération de rénovation urbaine, la plupart des contrats de quartier. En particulier, il faut pointer le contrat de Quartier Nord, couvrant la période 1999-2003, dont le périmètre s'étirait de la petite ceinture à l'avenue de la Reine, le contrat de quartier Aerschot-Progrès (2001-2005), sur la partie schaarbeekoise du quartier Nord, le contrat de quartier Pavillon, le plus ancien (1997-2001), longeant la rue Stephenson et enfin le contrat de quartier Navez-Portaels, en cours, qui longe la rue Navez.

1.5.1. Contrat de quartier Nord

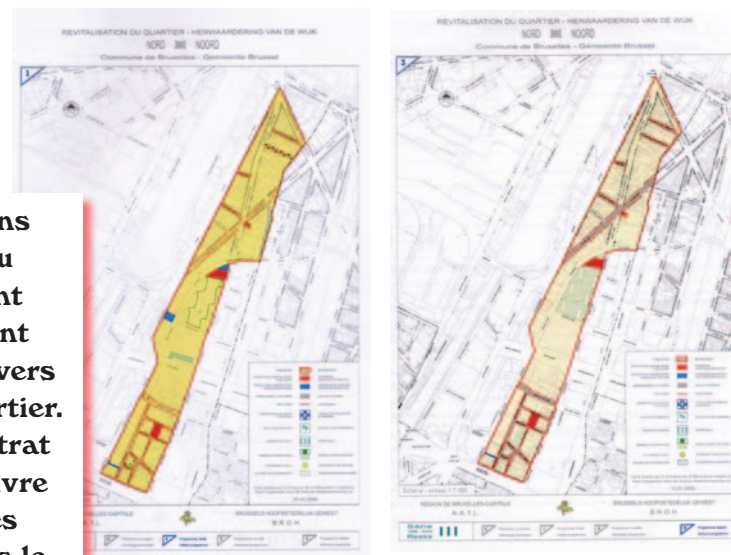
Le contrat du Quartier Nord fait partie de la première vague de contrats de quartier sur la Région, qui se caractérise par des périmètres très étendus. La volonté l'époque était de rencontrer le plus de besoins possibles dans des zones qui avaient longtemps été délaissées. Ce contrat de quartier a débouché sur plusieurs opérations d'envergure, en particulier le Centre Pôle Nord dans un ancien dépôt de tram de la STIB, chaussée d'Anvers, dont le succès populaire est total. En terme de logement, le programme a pu poursuivre et parfaire la politique de reconstruction du sous-quartier Saint-Roch d'une part, et reconstruire le carrefour Masui/Anvers, à l'entrée de l'école de l'Allée Verte d'autre part.

Les opérations de rénovation de l'espace public se sont concentrées de manière massive dans le sous-quartier Saint-Roch et dans le vieux Quartier Nord, où toutes les perpendiculaires à la chaussée d'Anvers ont été rénovées.

Initialement, le programme prévoyait l'aménagement d'un parc sur le lit de la Senne entre la rue Masui et la rue Gaucheret, mais le projet n'a jamais vu le jour. Par contre, le tronçon compris entre l'avenue de la Reine et la rue Eclusier Cogge a été aménagé en plaine de jeux.

Il est important de relever l'échec de deux opérations en partenariat public-privé (volet 2) sur les trois qui étaient prévues, ce qui démontre la difficulté de mettre ce type d'opération en place et donc, la nécessité

de prendre toutes les précautions possibles avant de programmer ce type de projet.



1.5 > Les environs immédiats du périmètres ont été entièrement couverts par divers contrats de quartier. Le présent contrat de quartier couvre plusieurs rues comprises dans le contrat de quartier « Quartier Nord » auquel on doit notamment la la plaine de jeux sur le lit de la Senne baptisée « parc de la Reine » par les habitants.

1.5.2. Contrat de quartier Aerschot-Progrès

Ce contrat de quartier s'étend de part et d'autre de la voie ferrée. Il s'est surtout attaché à poursuivre de manière très cohérente la politique de reconstruction des angles d'îlot chère à la commune de Schaerbeek, politique qui se distingue par la qualité générale des projets d'architecture réalisés. L'ensemble des opérations « espace public » a réellement amélioré la perception générale du quartier et la qualité de vie des habitants.

1.5.3. Contrat de quartier Pavillon

L'impact de ce contrat de quartier est surtout perceptible dans l'amélioration générale de l'espace public dans tout le périmètre, en particulier la rue Stephenson qui fut complètement rénovée. Les deux places du quartier, Stephenson et du Pavillon, ont fait l'objet d'une attention particulière, avec réaménagement général et reconstruction d'un angle stratégique. L'opération de logement place Pavillon n'a pu aboutir dans les délais du contrat du quartier mais a été réalisée plus tard grâce à un subside de la Politique des Grandes Villes.

1 LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE

1.4.8

→

1.5.3

←
Programme prévu et réalisé dans le cadre du
Contrat de Quartier Nord

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

1.5.4. Contrat de quartier Navez-Portaels

La période d'exécution de ce contrat de quartier débute actuellement. Les opérations concernent 29 logements, essentiellement des rénovations, sur de petites parcelles éparpillées dans le périmètre. La rue Navez est directement concernée par deux opérations de logement, l'une à l'angle de la rue d'Anethan, à la place d'une ancienne station service à l'état de chancre, l'autre à l'entrée de la rue, à l'angle du boulevard Lambermont. Ces deux opérations auront un impact considérable sur l'aspect général de la rue. Celle-ci, par deux fois, enjambe une ligne de chemin de fer. L'espace public de ces ponts devraient eux aussi être traités dans le cadre du contrat de quartier.

ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA STRUCTURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

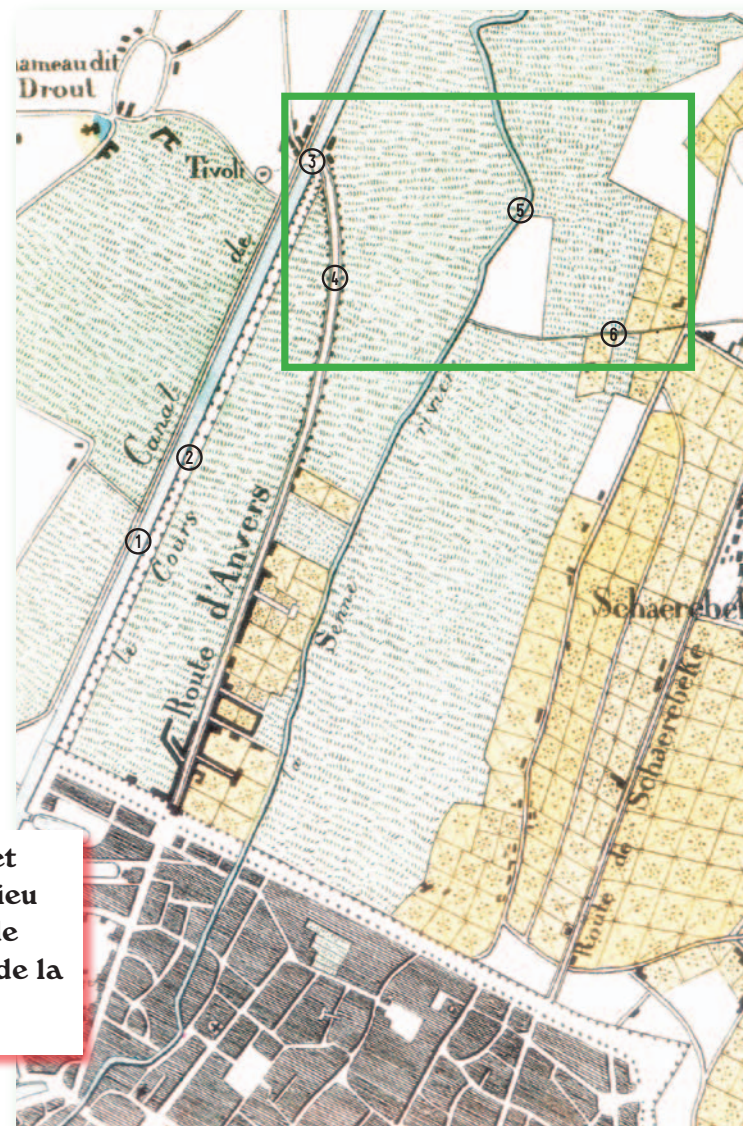
Les textes qui suivent décrivent, de manière chronologique, l'évolution du territoire sur lequel s'étire le périmètre du contrat de quartier durable Masui entre 1826, date à partir de laquelle la zone commence à s'urbaniser, aux années 1990 avant les transformations récentes qui sont abordées par ailleurs dans ce diagnostic.

Chaque texte fait référence à des cartes datées respectivement de 1826, 1856, 1866, 1880, 1930, 1947, 1958, 1970 et 2009. Cette approche diachronique permet de mettre en évidence les différentes mutations urbaines qui constituent aujourd'hui la structure spatiale du quartier Masui.

2.1 1826

L'analyse de la carte levée en 1826 montre que le territoire inscrit dans le périmètre du contrat de quartier durable Masui se distingue clairement de la ville dense et compacte contenue dans son enceinte. Il forme une vaste étendue rurale bordée à l'Ouest par le canal de Willebroeck et un chemin de halage (l'Allée Verte). Il est traversé par la chaussée d'Anvers et le lit de la Senne. On observe aussi une voie perpendiculaire à la Senne rejoignant Schaerbeek qui correspond à l'actuelle rue du Pavillon.

2.1 > Le canal et l'Allée Verte, lieu de promenade mondaine hors de la ville.



- | | |
|--|---------------------------------|
| 1 CANAL DE WILLEBROECK | 4 CHAUSSEE D'ANVERS |
| 2 ALLÉE VERTE | 5 LA SENNE |
| 3 PONT DE LAEKEN (SQUARE JULES DE TROOZ) | 6 DE HERK RAN (RUE DU PAVILLON) |

2 ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA STRUCTURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

1.5.4

→

2.1

←←

Extrait de carte levée sous la direction de Colin de Plancy, 1826. Bibliothèque Royale, réf. VB 10476 A.
(source: Danckaert L., Bruxelles, cinq siècles de cartographie, Lanno, Tielt, 1989)

CONTRAT DE QUARTIER MASUI

Le périmètre d'étude se situe entre Schaerbeek et Laeken qui ne sont, à cette époque, que des villages à vocation agricole. Il y a très peu de constructions dans le périmètre d'étude, si ce n'est autour de l'écluse du pont de Laeken.

Le canal de Willebroeck, inauguré en 1561, devait remédier aux difficultés de navigation sur la Senne et permettre de contourner Malines qui contrôlait les trafics de la vallée de la Senne en rejoignant directement le Rupel, puis l'Escaut, vers Anvers et la mer. L'entrée du canal dans Bruxelles était magnifiée par la porte du rivage construite en 1643.

La digue est du canal, simple chemin arboré à l'origine, devient rapidement un lieu de promenade fort prisé par l'aristocratie bruxelloise qui y joint la dévotion à Notre Dame de Laeken. L'Allée Verte s'étend des murs de la ville jusqu'au pont de Laeken (Square Jules de Trooz) d'où une autre drève mène vers Laeken. Quatre rangées de tilleuls bordent l'Allée Verte qui restera jusqu'au milieu du XIXe siècle un rendez-vous de promenade mondaine.



A cette époque, Bruxelles est favorisée par un réseau de communication dont elle est le centre. Cette situation s'améliore encore avec l'aménagement des chaussées pavées dont la chaussée d'Anvers (ancienne chaussée de Malines). Dès 1704, le gouvernement de Philippe V, héritier français d'Espagne, fait en effet paver les chaussées reliant la capitale à Mons, Gand, Louvain et Malines pour des raisons militaires. La chaussée d'Anvers constitue alors la véritable épine dorsale du quartier.

2.2 1858

Un quartier traversé par le chemin de fer, qui se développe rapidement autour des manufactures attirée par la disponibilité foncière en dehors de

la ville. La création de l'avenue de la Reine relie la zone au quartier royal et à Laeken.

En 1858, la carte levée par Vanderstraeten montre que le territoire inscrit dans le périmètre du contrat de quartier durable Masui est traversé par des lignes de chemin de fer. On observe aussi une nouvelle voie, la rue des Palais, qui prolonge la rue Royale extérieure pour rejoindre le pont de Laeken. Le choix d'implantation de la première gare de Bruxelles le long de l'Allée Verte et l'installation de la résidence royale dans le domaine de Laeken constituent des facteurs de développement décisifs pour le quartier.

La rue Royale extérieure, allant de la porte de Schaerbeek à la place de la Reine est construite en 1828. Une nouvelle route, dans le prolongement de la rue Royale extérieure, est créée pour faciliter la liaison entre les résidences de Bruxelles et de Laeken.



Le Gouvernement concède en 1833, au bourgmestre de Schaerbeek, Herman, et à l'inspecteur des Ponts et Chaussées, Vifquain, de former une société pour la construction de la rue des Palais. En échange, la société peut lever un droit de péage sur le pont de la Senne. La rue des Palais part de l'extrémité de la rue Royale pour aboutir au pont de Laeken sur le canal de Willebroeck. L'articulation entre le tronçon de la voirie qui rejoint le pont de Laeken et celui qui rejoint la rue royale formera la place Masui.

En 1835, la première gare de chemin de fer inaugurée à l'Allée Verte va permettre à une main-d'œuvre abondante venant des Flandres de participer à l'essor industriel de la ville surtout localisé dans le sillon Sud-Nord de la vallée de la Senne. La gare de l'Allée Verte se trouve rapidement saturée. Dès 1841, elle est remplacée par celle du Nord et n'accueille plus, jusqu'à sa démolition en 1954, que quelques trains de navetteurs et des convois de marchandises. En 1854 et 1856 sont créées les lignes Bruxelles-Namur et Bruxelles-Gand. En 1862 on inaugure une nouvelle gare du Nord qui elle-même sera remplacée en 1956 et déplacée le long de la rue du Progrès. Certaines manufactures qui rassemblent déjà de 20 à 200

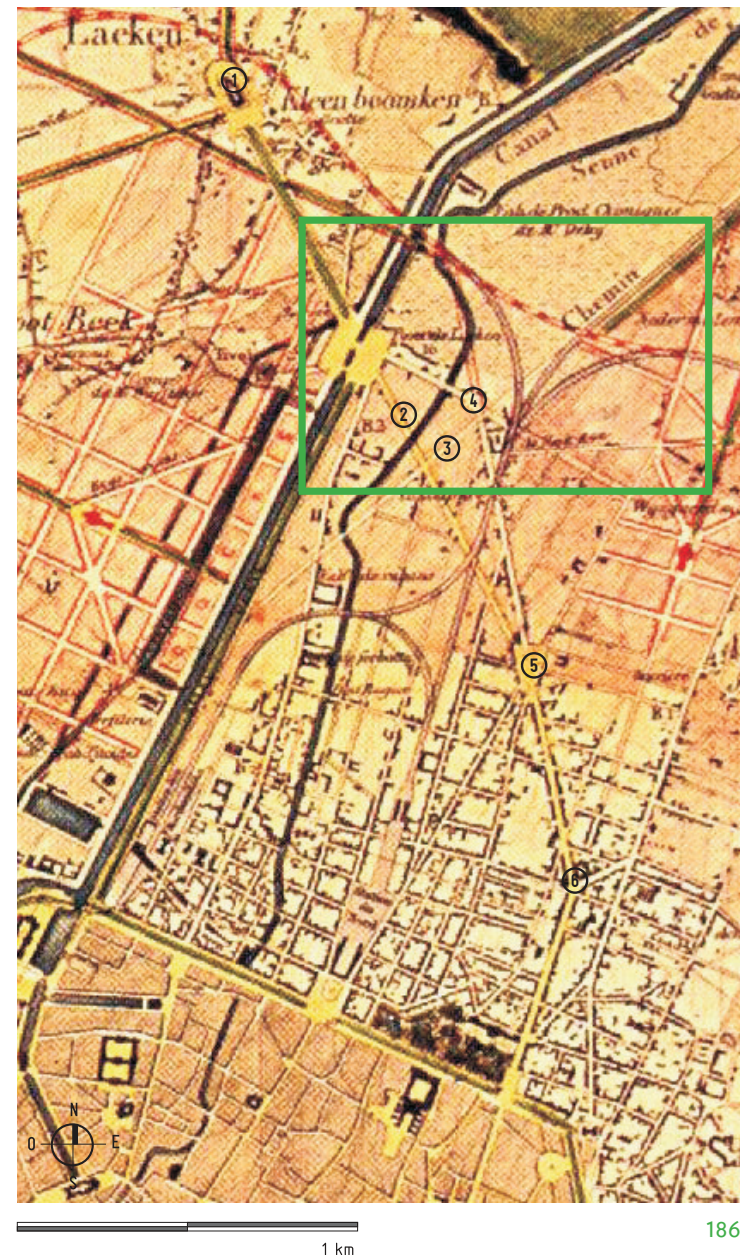
→
L'Allée Verte en 1845
(source: Hymans H., Hymans P., *Bruxelles à travers les âges. Bruxelles moderne, 3ème volume*, 531p.ill., Bruylant, Bruxelles, 1882)

→→
Vue de la 1er ligne de chemin de fer
'Bruxelles-Malines au
croisement de la chaussée d'Anvers, et de
l'Allée Verte
(source: HENNE A., WAUTERS A.,
*Histoire de la ville de Bruxelles, Edition
Culture et civilisation*, 1975)



- 1 GARE DE L'ALLÉE VERTE
- 2 RUE DE L'ÉCLUSIER COGGE
- 3 LA VISSERIE BELGE
- 4 RUE DES PALAIS

- 5 1ER LIGNE FERROVIAIRE DU CONTINENT 1835/ BRUXELLES-MALINES
- 6 LIGNE FERROVIAIRE 1856/ BRUXELLES-GAND
- 7 LIGNE FERROVIAIRE 1854/ BRUXELLES-NAMUR



- 1 EGLISE NOTRE-DAME DE LAEKEN
- 2 AVENUE DE LA REINE
- 3 RUE MASUI
- 4 PLACE MASUI

- 5 PLACE LIEDTS
- 6 PLACE DE LA REINE / EGLISE SAINTE-MARIE

2 ÉVOLUTION HISTO- RIQUE DE LA STRUC- TURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

- 2.1
-
- 2.2

←←
Extrait de la « Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et ses environs » vers 1858, dressée à l'échelle 1/20000 par Ph. Vandermaelen. Edité par la Commission française de la culture de l'Agglomération de Bruxelles, Reproduction Etablissement Malvaux, 1975

←
Extrait du « Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise », dressé par Victor Besme, Inspecteur Voyer des faubourgs de Bruxelles, 1866.

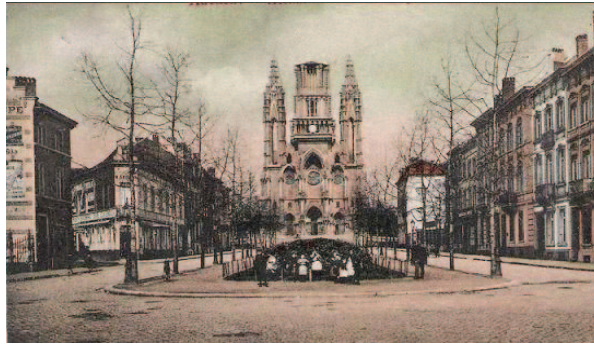
**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**

ouvriers s'installent hors enceinte par souci d'économie et pour échapper à la tyrannie des corporations. Le besoin de l'eau les rassemble à proximité de la Senne, du canal de Willebroek et du chemin de fer dans la direction de Vilvorde.

L'Allée Verte reste un but de promenade vers les guinguettes, l'église de Laeken, le château Royal et le Parc de Laeken. On y célèbre aussi des événements éditaires avec cortèges et fêtes mais, progressivement, elle devient moins prisée, d'autres promenades mondaines prenant le dessus.

On remarque une nette concentration de bâtisses le long de la chaussée d'Anvers, notamment sous l'impulsion du développement ferroviaire.

Le plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise dressée par Besme en 1866, esquisse de nouvelles voiries dont l'avenue de la Reine dans le but d'étendre l'agglomération bruxelloise par de belles avenues arborées.



→
Avenue de la Reine

→→
Square des Deux Ponts

→→
Pont de Laeken et anciennes maisons
situées sur le quai des Usines,
au fond l'estaminet de la chaussée d'Anvers
et l'Allée Verte
(source: ABEELS G., Bruxelles-sur-mer,
Libro-sciences sprl, Bruxelles, 1980)

En 1858, le Gouvernement décrète l'établissement d'une voie monumentale aux frais de l'Etat. A la mort de la reine Louise Marie, inhumée en 1850 dans l'ancienne église N-D, Léopold Ier fait ériger une église monumentale pour honorer sa mémoire à proximité de l'ancienne. La nouvelle église Notre Dame est construite en 1854 par Poelaert et est précédée d'une avenue de trente mètres de large. En 1865, l'avenue de la Reine est percée entre l'église Ste Marie et la place Liedts. Le dernier tronçon n'est réalisé qu'en 1891. Il est rendu possible par la création des deux ponts de chemin de fer à hauteur de la rue du Progrès, construits en 1874. A cette époque l'avenue de la Reine passait au-dessus de la voie ferrée. Le droit de péage sur la rue des Palais, disparaît par le fait même du percement de l'avenue de la Reine.

La rue Masui nouvellement créée correspond à l'ancienne ligne de chemin de fer qui rejoignait la gare de l'Allée Verte. Le tronçon de ligne est remplacé par une nouvelle courbe ferroviaire située au milieu du Quartier Nord, à hauteur de l'avenue de l'Héliport.

Dans le périmètre d'étude, la chaussée d'Anvers n'est guère peuplée à cette époque, mais un bon verre de bière dans les guinguettes situées au bout de la chaussée récompensait l'effort accompli pour aller jusque là.



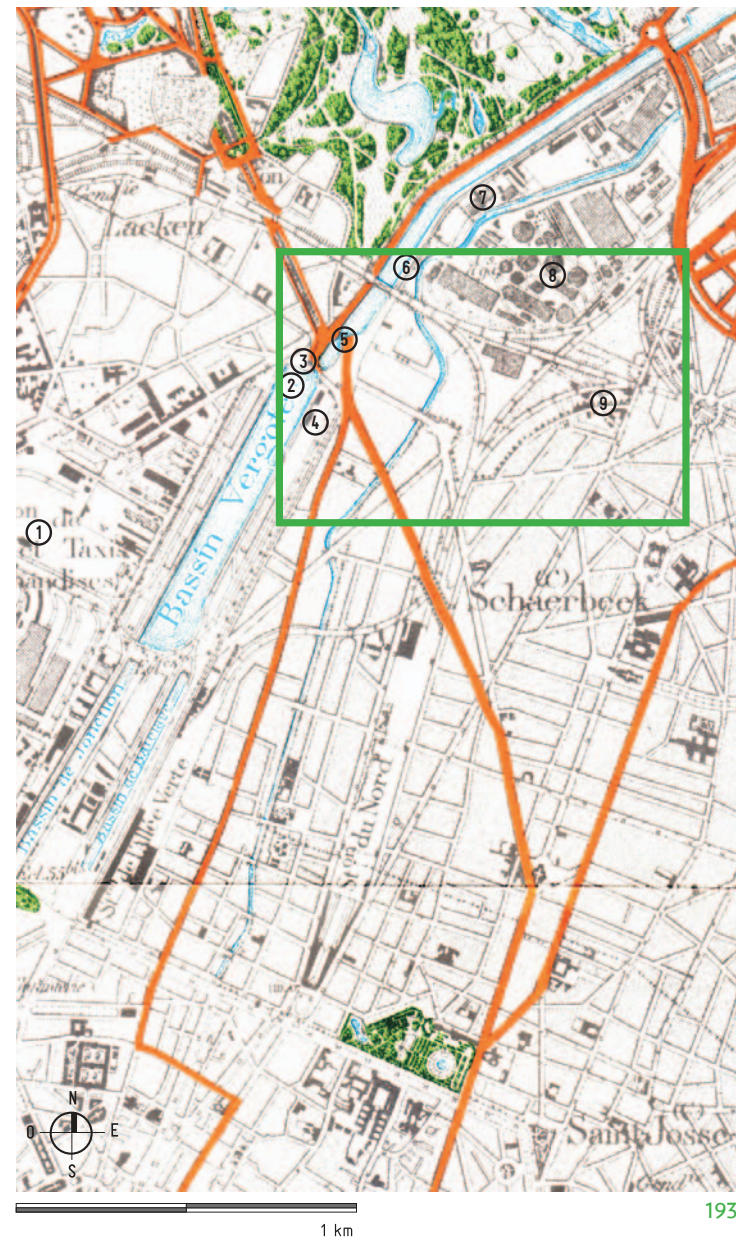
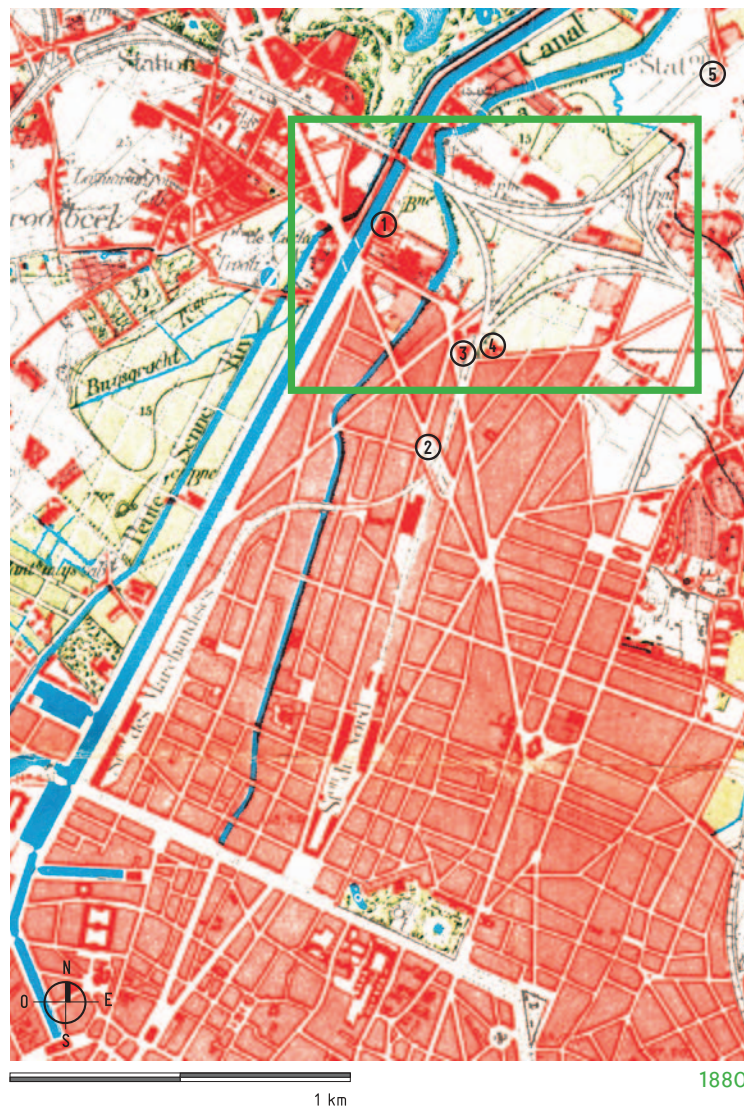
2.3 1880

**2.3 > Une urbanisation
rapide liée
par l'essor
démographique et
l'installation de
plusieurs grosses
entreprises. La
gare de Schaerbeek
accentue encore la
desserte ferroviaire
du quartier Nord.**

En 1880, on constate une très forte densification du périmètre étudié. De 1846 à 1890, les communes de la première couronne connaissent une explosion démographique. L'accroissement de la population à partir de 1750 est aussi dû à la chute remarquable de la mortalité, surtout infantile. Contrairement aux villages de Schaerbeek et Laeken, le Quartier Nord ne possède pas de noyau historique mais résulte de l'extension du centre historique de Bruxelles.

C'est en 1894 que l'on voit apparaître la première ligne de tramway électrique à Bruxelles et en 1902 la ligne Laeken-Anderlecht dont l'itinéraire passe par le Pont de Laeken et la chaussée d'Anvers

Les clôtures et le fossé de l'octroi sont supprimés dès 1860 ce qui permet l'extension considérable de la première couronne de Bruxelles. La Senne est voûtée dans le Pentagone entre 1867-1871, ce qui pousse les entreprises expropriées en dehors du centre historique.



2 ÉVOLUTION HISTO- RIQUE DE LA STRUC- TURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

2.2
→
2.3

←←
Extrait de « Bruxelles et ses environs »
(+/- 1880), Institut Géographique Nationale.
1880, édité par la Commission française de
la culture de l'Agglomération de Bruxelles.
Ech. 1/25 000. Reproduction Etablissement
Malvaux, 1975

←
Extrait de « L'Agglomération de Bruxelles »,
Institut Géographique Nationale,
1930. Edité par la Commission fran-
çaise de la culture de l'Agglomération de
Bruxelles, Exécuté par les Etablissements
MALVAUX, 1975, Ech. 1/25000

1 ETABLISSEMENT VAN BELLE
2 PONT DE LA REINE
3 STATION RUE DES PALAIS

4 ETABLISSEMENT BLATON-AUBERT
5 GARE DE SCHAEERBEEK

1 (1902-1907) TOUR ET TAXIS
2 (1907) CRÉATION DU PORT DE BRUXELLES
NOUVEAUX BASSINS VERGOTE, BÉCO ET GOBERT
3 MONUMENT AU TRAVAIL DE C. MEUNIER
4 QUAI DES ARMATEURS

5 PONT DE LAEKEN DÉDOUBLÉ
6 QUAI DES USINES ADAPTÉ À LA CIRCULATION
7 CENTRALE ÉLECTRIQUE
8 USINE À GAZ
9 RUE STEPHENSON

**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**

23

En 1870, s'implante la gare de formation de Schaerbeek. La construction du bâtiment de la gare voyageur date de 1887 et 1913. Quelques établissements industriels s'établissent le long de la chaussée d'Anvers ou entre celle-ci et la Senne, le long du quai des Usines et des voies de chemins de fer : la Visserie Belge, fondée en 1853, fabrique de vis et rivets, les établissements Van Belle de matières premières pour émailleries et verriers implantée en 1880 ou encore l'usine à gaz de la ville de Bruxelles, datant de 1875. Rue du Pavillon, on voit s'implanter en 1865 les entreprises BLATON-AUBERT, qui rachètent une ancienne brasserie.

On voit aussi apparaître clairement des maisons dans le périmètre d'étude le long de la chaussée d'Anvers, la rue des Palais, l'avenue de la Reine et la petite rue de l'Eclusier Cogge. Le quartier est mixte, il mélange habitat et industrie. L'école communale rue de l'Eclusier Cogge est construite en 1871.

2.4 1930

En 1863, le Gouvernement belge rachète aux Pays-Bas le droit de péage sur l'Escaut. Grâce à cet accès direct à la mer, des possibilités nouvelles s'ouvrent pour le canal de Willebroeck. Le Gouvernement décide dès lors d'augmenter la capacité du canal et du port. Pour financer les travaux, l'Etat, la Province de Brabant, la Ville de Bruxelles et les communes voisines fondent une société en 1896. La Ville de Bruxelles obtient de l'Etat le droit de conserver la maîtrise du nouveau port et d'accroître son territoire par l'intégration d'une partie des communes de Molenbeek et Laeken annexée en 1897. L'annexion complète des communes et villages de Laeken, Neder-Over-Heembeek et Haren aura lieu en 1921. L'actuelle partie bruxelloise du Quartier Nord était en grande partie territoire de Molenbeek-Saint-Jean.

L'ensemble portuaire est déplacé vers le Nord de la ville, le long de l'Allée Verte. Les bassins situés à l'intérieur du Pentagone sont comblés entre 1850 et 1914. De nouveaux bassins sont créés: Béco, Gobert et Vergote formant le nouveau port de Bruxelles, longé par l'avenue du Port, percée en même temps et mise en services en 1907. Le site de Tour et Taxis est aménagé en zone douanière dont les bâtiments sont construits entre 1902 et 1907. L'ensemble est inauguré officiellement en 1922, au lendemain de la première guerre mondiale.

2.4 > Le déplacement du port de Bruxelles le long du quartier et son agrandissement accélère l'urbanisation. La Ville de Bruxelles reçoit le territoire du périmètre en compensation de son investissement dans le port.

Les quais du bassin Vergote sont utilisés comme terminal pour les lignes de transport maritime et par divers bureaux d'armateurs où les péniches viennent décharger du sable, des graviers, du charbon, du sel,... Aujourd'hui encore, de nombreuses entreprises occupent le quai des Armateurs situé le long du périmètre d'étude. De l'autre côté de l'Allée Verte, on trouve un mélange d'habitations, d'ateliers et de magasins qui caractérisent toujours le quartier actuellement.

Le développement du port contribue à accélérer l'industrialisation du périmètre d'étude. Au nord du périmètre, le long du quai des Usines, la centrale électrique de la Ville est construite en 1907, non loin de l'usine à gaz. Les bâtiments situés le long du quai des Usines diffèrent du quartier : ils sont composés de blocs isolés qui ne s'intègrent pas dans une trame viaire. Les deux rives du canal présentent aussi un contraste paysager : la rive gauche, offre un cadre boisé avec le Domaine royal tandis que l'autre rive affiche un caractère industriel qui atteindra sa plus grande densité vers 1950.

La création du Port de Bruxelles et du bassin Vergote entraîne la reconstruction du pont de Laeken en 1907. Il est dédoublé en deux ponts basculants séparés par un bassin intermédiaire. L'ouvrage sera par la suite modifié à plusieurs reprises : couverture du bassin intermédiaire réunissant les deux ponts en un seul tablier, liaison piétonne, site mixte bus, tram.

2.5 1947

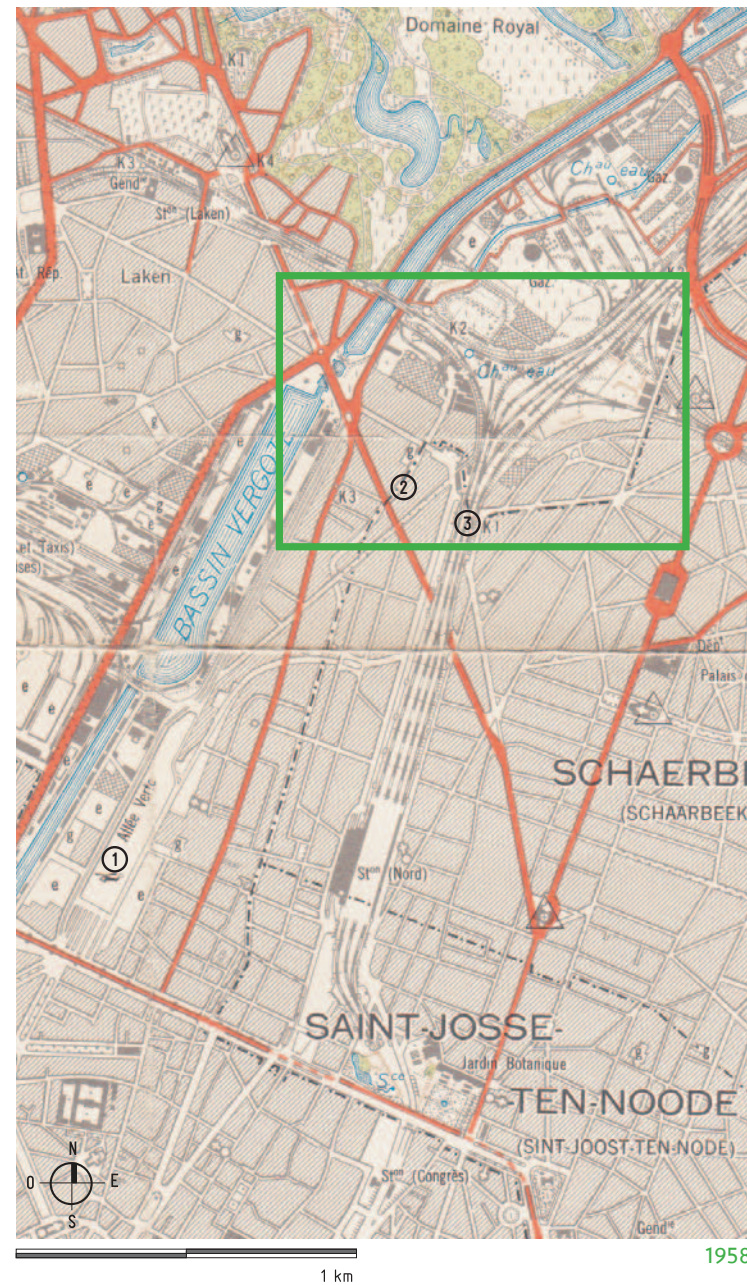
L'allée Verte, déjà bordée d'entreprises, est transformée en autoroute urbaine à l'occasion de l'exposition universelle de 1935 et la voie ferrée est réhaussée. Le quartier se voit progressivement entouré de barrières urbaines fortes.

A cette époque le quartier est complètement urbanisé. Il y a quand même des changements qui s'opèrent au niveau des voiries à l'occasion de l'exposition universelle de 1935 située sur le plateau du Heysel.

L'Allée Verte est élargie pour l'occasion et la partie sud du bassin Gobert (quai de Willebroeck) est en partie remblayée en 1931 et totalement en 1954. Le but étant de créer une voie rapide entre la place de l'Yser et le pont de Laeken. Déplacée de quelques mètres vers l'Est, l'Allée Verte accueille, en 1950, l'Héliport et perd définitivement la qualité paysagère qui l'avait rendue célèbre.



- 1 UNE PARTIE DU BASSIN GOBERT EST REMBLAYÉE
- 2 L'ALLÉE VERTE EST ÉLARGIE À L'OCCASION DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1935
- 4 LA RUE DES PALAIS PASSE SOUS LA VOIE FERRÉE



- 1 HÉLIPORT
- 2 VO FEMENT DE LA SENNE
- 3 LES VOIES FERRÉES SONT SURÉLEVÉES POUR LES TRAVAUX DE LA JONCTION NORD-MIDI

2 ÉVOLUTION HISTO- RIQUE DE LA STRUC- TURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

2.4
→
2.5

←←
Extrait de « Bruxelles 31/3 »
Institut Géographique Nationale, 1947
Echelle 1 :10 000

←
Extrait de Bruxelles-Zaventem 31/3-4,
Institut Géographique Nationale, 1958.
Echelle 1 :25 000

**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**

25

Le chemin de fer est mis en viaduc, passant au-dessus de la rue des Palais et brisant la continuité entre le pont de Laeken et l'église Royale Sainte-Marie. De 1925 à 1927, le quai des Usines est lui aussi transformé et adapté à l'augmentation de la circulation sur les berges du canal.

Toutes ces artères convergent vers le pont de Laeken rebaptisé « Square Jules de Trooz » et orné, en 1930, d'un « Monument au Travail », œuvre du sculpteur Constantin Meunier et aménagé par l'architecte Mario Knauer.

En 1927, le port de Bruxelles, déjà à l'étroit, est étendu vers le Nord dans la plaine de Monplaisir et bordé par la gare de formation de Schaerbeek. Ces travaux se terminent en 1937. L'avant-port de Bruxelles attire, le long du quai des Usines, de nouvelles industries entre les ponts de Laeken et Van Praet d'un gabarit plus important.

Entre 1949 et 1952, la gare du Nord est démolie et reconstruite 300 mètres plus loin.

A l'occasion de la troisième session des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne qui se tient à Bruxelles en 1930, l'architecte-urbaniste Victor Bourgeois présente un projet théorique de « Nouveau Bruxelles ». Bourgeois envisage de reconstruire le Quartier Nord autour du Boulevard Emile Jacqmain prolongé. Ce plan dessiné en 1929 propose une modernisation totale du Quartier Nord jusqu'au pont Van Praet. Il annonce clairement le quartier « Manhattan » qui sera présenté par le groupe Structures et réalisé à partir de 1973.

2.6 1958

L'exposition universelle de 1958 située sur le plateau du Heysel marque un nouveau tournant dans la conversion du Quartier Nord et de Bruxelles en général, transformés et éventrés pour permettre la circulation des voitures. Les travaux routiers entrepris s'inscrivent dans un plan plus vaste qui remonte à 1952. Une partie du périmètre du contrat de quartier Masui fait partie du Quartier Nord délimité par la gare du Nord, le chemin de fer, la petite ceinture et le canal de Willebroeck.

L'Allée Verte, transformée en autoroute urbaine, acquiert le caractère qu'on lui connaît aujourd'hui si ce n'est qu'elle a été à nouveau arborée

2.5 > L'espace public bruxellois connaît une transformation profonde dans le sillage de l'organisation de l'Expo 58. La fluidité du trafic automobile devient la préoccupation majeure sur les grands axes comme l'Allée Verte ou l'avenue de la Reine.

en 1980. Depuis l'Exposition Universelle de 1958, elle se présente sous la forme de deux voies rapides et une voie de desserte séparées par des terre-pleins, avec une zone de stationnement et deux pistes cyclables de part et d'autre de la voirie. Il n'y a pas de passage pour piétons entre les quais du port et le front bâti de l'Allée Verte.

L'aménagement de la voirie constitue un ensemble homogène avec le projet de transformation de l'héliport, la route d'accès et la desserte de l'héliport sont comprises dans le plan d'ensemble de l'aménagement routier justifié officiellement par l'accroissement considérable du nombre de voitures et l'intérêt économique et touristique pour Bruxelles.

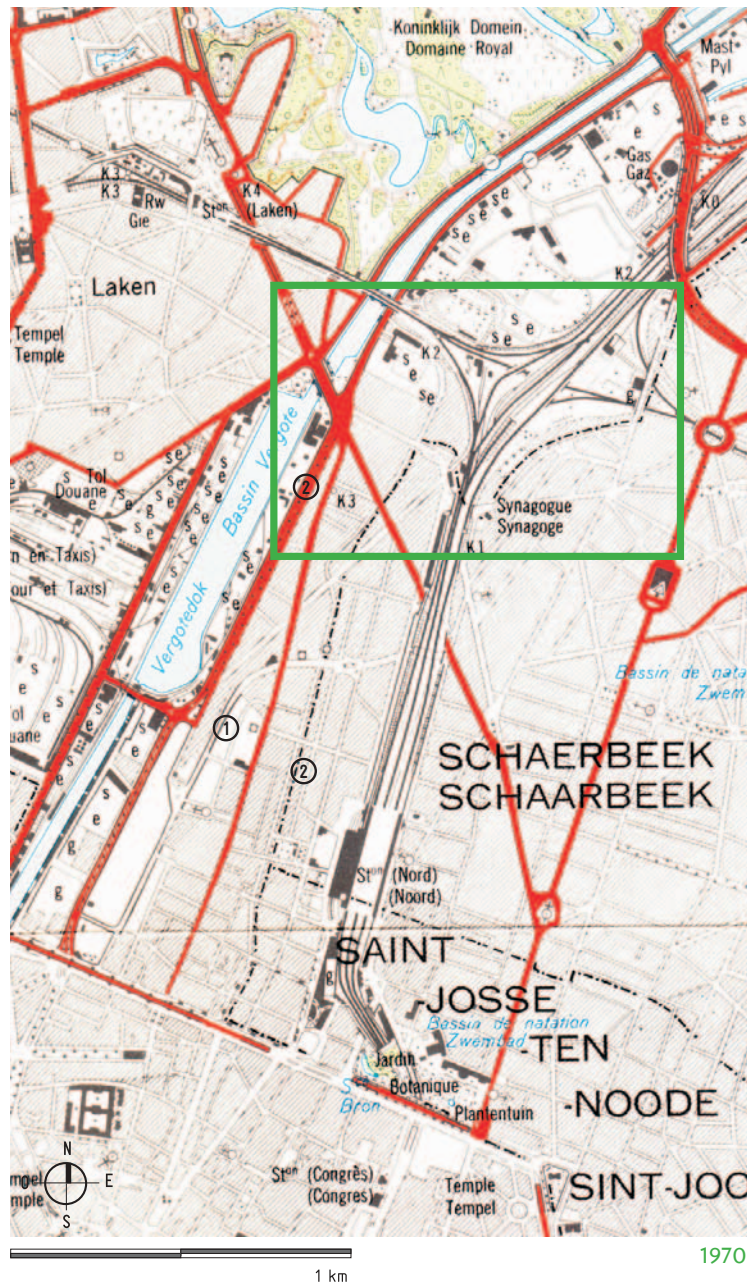
Dans le cas des voiries plus étroites, on se borne à élargir la chaussée en supprimant les plantations et en écornant les trottoirs, ce fut le cas de l'avenue de la Reine. L'avenue de la Reine passe sous la voie ferrée à l'occasion des travaux de la jonction Nord-Midi.

La Senne est voûtée en 1958 en prolongation du boulevard Emile Jacqmain.

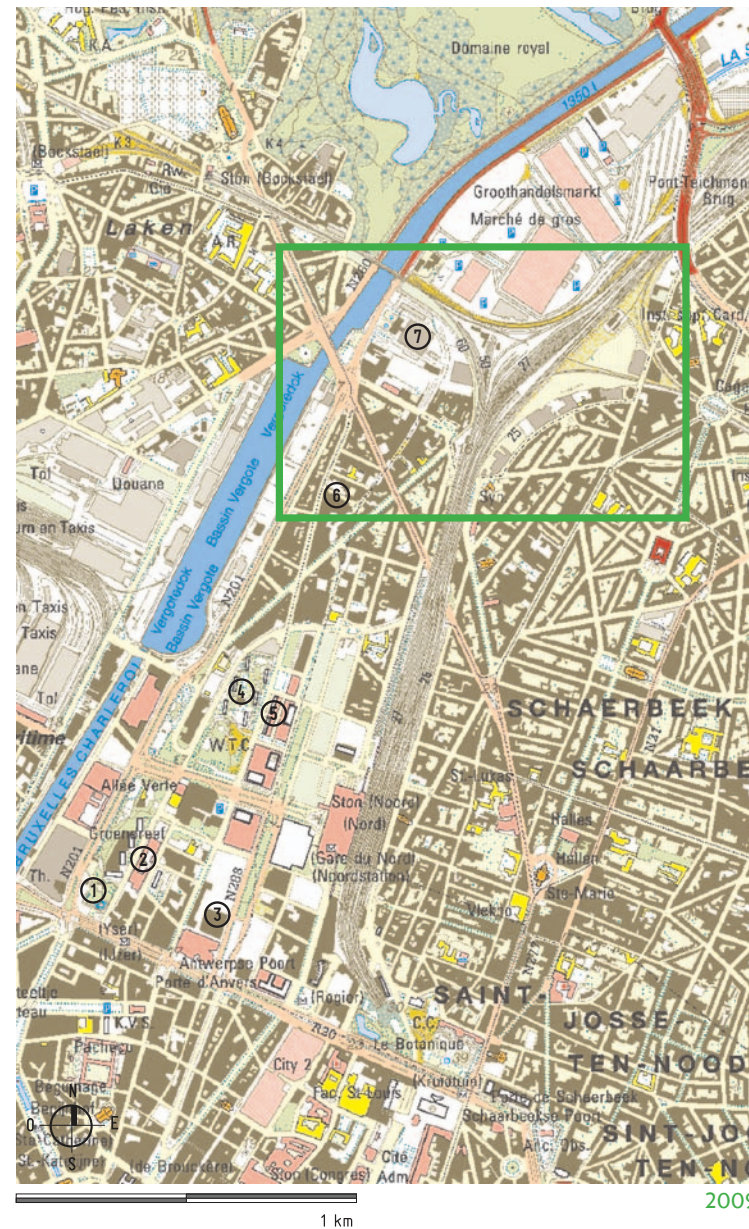
2.7 1970-1990

Jusque dans les années 1960, le Quartier Nord, et particulièrement la chaussée d'Anvers, demeure un quartier très animé de Bruxelles avec ses restaurants, fritures et petits hôtels, salles de concert, etc. Dès 1947, la commune de Schaerbeek souhaite assainir le quartier occupé par des logements inconfortables où de nombreuses familles vivent entassées. En 1960, le Groupe Structure dessine un plan d'aménagement pour le quartier. Il opte pour la démolition intégrale du quartier, jugé vétuste et irrécupérable, au profit d'un centre d'affaires entouré de commerces et de logements. Ce premier plan sera refusé par l'échevin Vanden Boeynants qui souhaite un projet plus grandiose pour sa commune. Le Groupe Structure propose un nouveau plan, le projet Manhattan, en 1967 qui sera accepté. Il s'étend sur la moitié nord du quartier, à cheval sur les communes de Bruxelles, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode formant trois Plan particulier d'Aménagement sur une surface de 53 ha.

Le quartier Manhattan (rebaptisé depuis Espace Nord) est situé en dehors du périmètre d'étude du quartier Masui ; il s'étend plus au sud entre le canal, le chemin de fer, les boulevards de la petite ceinture, l'avenue de l'Héliport et la place Gaucheret. Il serait trop long de détailler ici toute l'histoire urbaine du quartier Nord mais on ne peut pas comprendre le périmètre d'étude du quartier Masui sans approcher un bout de cette histoire.



- 1 PREMIÈRES EXPROPRIATIONS POUR Y CONSTRUIRE LE QUARTIER MANHATTAN
- 2 EN 1967 LE PROJET MANHATTAN EST LANCÉ SUR LA MOITIÉ DU QUARTIER NORD, À CHEVAL SUR TROIS COMMUNES



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

2 ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA STRUCTURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

2.5

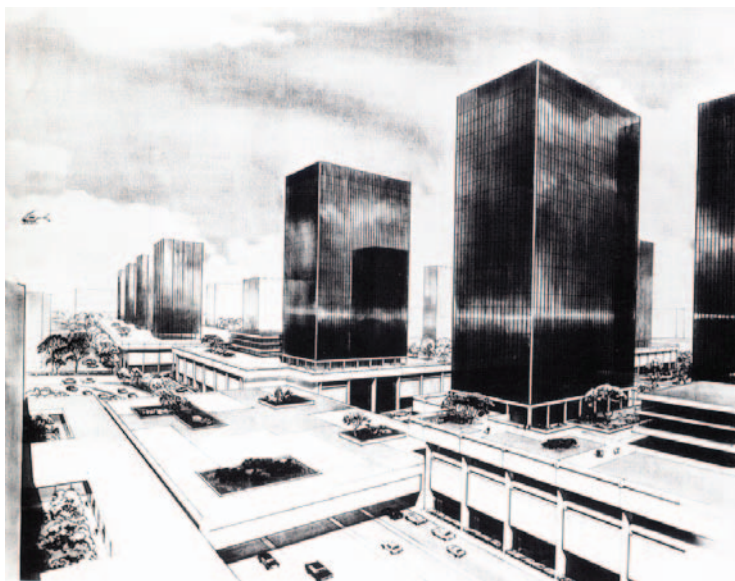
→

2.7

←←
Extrait de l'Agglomération de Bruxelles,
IGN 1970,
Edité par la Commission de la Culture de
l'Agglomération de Bruxelles, 1970
Echelle 1/25000

←
Extrait de la carte de L'Agglomération de
Bruxelles, IGN, 2009

**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**



→
Le quartier Manhattan dessiné par le groupe Structure en 1967
(source: DEMEY Th., Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, De l'Expo '58, au siège de la C.E.E., Paul Legrain, Bruxelles, 1992 - archive C.D.P.)

→→
Juin 1969, Manifestation contre le Groupe Structure et les expulsions sans relogements
(source: VANDEN EEDE M., MARTENS A., Quartier Nord, Le relogement des expulsés, EPO, Bruxelles, 1994)

Le projet du Groupe Structure remplace ainsi l'ancien Quartier Nord par 70 immeubles tours reliés par un réseau de passerelles et de jardins publics situés à plus de 13 mètres de haut. Les circulations sont séparées selon les modes de déplacement. Ce plan d'aménagement prévoit aussi de poursuivre l'autoroute Anvers-Bruxelles qui aboutit le long de la gare de formation de Schaerbeek jusque devant la gare du Nord. Ce projet routier finit par être abandonné, au début des années 1970, sous la pression des comités de quartier et des pouvoirs locaux. Malgré les revendications des habitants, les premières expropriations ont lieu en 1968 et les travaux de construction débutent en 1973 avec la tour du World Trade Centre. La crise économique du début des années 1970 restreint les ambitions du projet. Revu à la baisse, il finira par aboutir dans les années 1980, laissant pendant des années, après plus de 13 000 expropriations, plusieurs dizaines d'hectares de terrains en friche. Les projets d'expropriations avec l'exode de population et le déclin économique du quartier entraînent une moins-value immobilière et l'apparition d'une population d'immigrés économiques à la recherche de logements bon marché. Il y a bien eu un programme de logements sociaux parallèlement à la construction des bureaux mais celui-ci prenait tellement de retard qu'il n'a pas pu empêcher l'exode de la population composée d'immigrés et de

personnes âgées attachées au quartier. Un quart seulement des logements prévus ont été construits. On peut citer quelques exemples : le complexe **Harmonie** (rue de l'Harmonie) qui comprend 152 appartements occupés à partir de 1973 ; les logements du Foyer laekenois (chaussée d'Anvers) composé de six immeubles de 377 appartements occupés à partir de 1974 et les logements du Foyer bruxellois (chaussée d'Anvers) qui comprend 202 appartements.

A partir de 1975, plusieurs associations de quartier se regroupent pour renforcer leur capacité d'action et mettent en place la maison de quartier **De Kassei** qui s'entoure d'une cellule technique, le Conseil Urbain Nord, afin d'étudier la reconstruction du quartier.

L'ensemble de logements « **Bloemenkrans** » (427 chaussée d'Anvers) nous intéresse plus spécifiquement puisqu'il est situé dans notre périmètre d'étude. C'est un complexe de logement construit en 1927 dont l'habitat est amélioré entre 1982 et 1992 sur l'initiative de la maison de quartier **De Kassei**. En 1979, le Fond du logement de la Région bruxelloise acquiert l'immeuble en vue de le rénover. Il comprend 60 appartements, deux immeubles s'implantent sur la chaussée d'Anvers, les autres sont distribués de part et d'autre d'une impasse auquel on accède par un porche.

L'impasse débouche sur un jardin clôturé et abandonné, derrière lequel se trouve l'ancien lit de la Senne.

2.7>Le quartier connaît une refonte radicale dans les années 1970 avec le plan Manhattan. Les protestations et la conjoncture immobilière limiteront le projet à l'actuel Espace Nord, tandis que le quartier Harmonie est reconstruit en concertation avec les comités d'habitant suivant des gabarits traditionnels.



En 1979, Inter-Environnement Bruxelles et l'A.R.A.U. (Atelier de Recherche et d'Action Urbaine) présentent une conférence de presse prônant la reconstruction du boulevard Jacqmain (rebaptisé depuis Albert II) et de la chaussée d'Anvers : les associations insistent sur la nécessité d'une

continuité bâtie de la chaussée d'Anvers au square Jules de Trooz . Ils proposent de nouveaux commerces et logements avec des gabarits de 4 à 6 niveaux.

Les habitants réalisent des peintures murales sur les façades exprimant clairement leurs revendications. Progressivement, ils obtiennent la révision des Plans Particuliers d'Aménagement.

Mais en 1987, les travaux du Quartier Nord reprennent dans une conjoncture immobilière nettement plus favorable. De nouveaux immeubles tours sont construits. En août 2008, au coin des boulevards Simon Bolivar et Albert II, la tour du **North Light** , 35.000 m² de bureau sur 15 niveaux, vient parachever la perspective de l'Espace Nord. Une seconde tour devrait suivre en 2010, la **North Star**, totalisant 40.000 m² de bureaux supplémentaires.

Parallèlement, la maison de quartier **De Kassei** choisit le quartier Harmonie pour lancer de nouveaux projets de logements mettant en place une Organisation d'Habitants (OH) indépendante créée officiellement en 1985. En 1986, la Ville de Bruxelles rénove le quartier Harmonie : construction de 171 logements, création d'une nouvelle façade de l'église Saint-Roch et aménagement d'une place. Cette rénovation marque un nouveau tournant dans l'urbanisation du Quartier Nord.



En 1988, la Société du Développement Régional de Bruxelles (SDRB) réalise la rénovation de cinq nouveaux îlots dans le quartier Harmonie. Les premiers appartements sont occupés en 1993. Après plusieurs années de concertation avec les habitants, un nouvel ensemble de logements

est construit dans le quartier de l'Harmonie par Batipromo et le Foyer laekenois.

Au milieu des années 1990, la commune s'investit dans le quartier : aménagement du Parc Maximilien, élaboration d'un contrat de quartier, élaboration d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol, création d'espaces publics le long du Canal par le port de Bruxelles, nouveaux équipements, etc.

Du côté du quai des Usines, l'usine à gaz de Bruxelles disparaît en 1960. La Visserie belge ferme ses portes en 1980. Il ne reste pratiquement aucun bâtiment de l'ancienne usine électrique démolie dans les années 1970. Le site est aujourd'hui occupé par l'intercommunale Sibelga, gestionnaire unique des réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel en Région de Bruxelles-Capitale. De l'autre côté de la voie ferrée, plus loin sur le quai des Usines, on trouve les installations du Centre Européen des fruits et légumes et celles du Mabru (marché matinal) installé en 1973 qui couvre le site avec plus de 40 000 m² de surface vente, de frigos et un vaste parking. La lente disparition des infrastructures industrielles lourdes se poursuit. De l'autre côté du canal, le projet de reconversion du site de Tours et Taxis marque un nouveau tournant socio-économique. Le Port de Bruxelles, lui, affirme une volonté de renforcer l'urbanité du canal.

Situé au milieu d'un contexte urbain particulier, parsemé de fonctions de natures et d'échelles différentes ainsi que de quelques « éléments forts » dans le paysage, le quartier Masui semble souffrir, aujourd'hui, d'un manque d'identité propre. Cette question de l'identité du quartier dans son environnement constitue donc un des enjeux principaux du contrat de quartier.

2 ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA STRUCTURE SPATIALE DANS LE PÉRIMÈTRE

2.7

← ←
La Maison de quartier "De Kassei" publie une affiche vers 1975 pour protester contre les problèmes d'urbanisation du quartier Manhattan.
(source: Inter-environnement, Archives d'ARCHITECTURE MODERNE, Les espaces publics bruxellois, Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1981)

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

BIBLIOGRAPHIE

- ABEELS G., **Bruxelles-sur-mer**, Libro-sciences sprl, Bruxelles, 1980.
- ARCHIVES GENERALES DU ROYAUME, organisation des études avec la collaboration de la Commission française de la culture de l'agglomération de Bruxelles, **Documents d'archives relatifs à Bruxelles**, dossier pédagogique destiné à l'enseignement de l'histoire, publié sous la direction de Alfred BRUNEEL et René LAURENT, Bruxelles, 1983
- BERNAERTS A., KERVYN R., Les noms de rues à Bruxelles, Paul Legrain, Bruxelles, 1951.
- BILLEN CL., DUVOSQUEL J.-M., (eds), **Bruxelles**, Fonds Mercator, Anvers, 2000.
- CENTRE D'ETUDE DE RECHERCHE ET D'ACTION EN ARCHITECTURE, **Morphologie urbaine à Bruxelles**, Institut Supérieur d'Architecture St-Luc, La Maison de la Mémoire de Bruxelles, Bruxelles, 1987.
- DANCKAERT L., **L'évolution territoriale de Bruxelles. La cartographie de 1550 à 1840**, Arcade, Bruxelles, 1968.
- DEMANET M., MAJOT J.P., **Manuel des Espaces Publics Bruxellois**, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1995.
- DEMEY Th., **Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, De l'Expo '58, au siècle de la C.E.E.**, Paul Legrain, Bruxelles, 1992.
- DES MAREZ G., **Guide illustré de Bruxelles en deux volumes. Tome 1. Les monuments civils**, Touring club de Belgique, Bruxelles, 1928.
- DES MAREZ G., **Guide illustré de Bruxelles en deux volumes. Tome 1. Les monuments religieux**, Touring club de Belgique, Bruxelles, 1918.
- EGGERICKX Th., **L'urbanisation de l'agglomération bruxelloise et mobilité spatiale**, Exposé dans le cadre du cours AMCO 3016 : Acteurs et Mécanisme du Développement Territorial, DES Urba, Louvain-la-Neuve, Louvain-la-Neuve, 28 février 2003.
- GUERIN TH., LEMERCIER J., **Schaerbeek en cartes postales anciennes**, Bibliothèque Européenne, Pays-Bas, 1977.
- HENNE A, WAUTERS A., **Histoire de la ville de Bruxelles**, Edition Culture et civilisation, 1975.
- HUBERTY C., **1996 : Le port de Bruxelles fête ses 100 ans. Historique du Canal de Willebroeck et du Port de Bruxelles**, CIRB, Bruxelles, 1997.
- HYMANS H., HYMANS P., **Bruxelles à travers les âges. Bruxelles moderne. 3ème volume**, Bruylant, Bruxelles, 1882.
- INTER-ENVIRONNEMENT, ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE, **Les espaces publics bruxellois**, Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1981
- JACQUEMYS G., **Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles**, Fondation universitaire de Belgique, Bruxelles, 1936.
- MABILLE X., **Histoire politique de la Belgique, Facteurs et acteurs de changement**, CRISP, Bruxelles, 2000.
- MAIGHAIN O., éd. Responsable, **Promenade Bruxelloise, Patrimoine industriel à Laeken**, Ville de Bruxelles, Cellule Patrimoine historique Bruxelles, 1999
- MAHY J., **L'Allée Verte**, n°16, article paru dans « La semaine de Bruxelles », n°7 et n°8, Bruxelles, 20 octobre 1978.
- MAHY J., **Laeken: nouvelles artères et transports en commun sous Léopold II (1864-1909)**, dans La Semaine de Bruxelles, n°28, Bruxelles, 1978.
- MUPDOFER, **Historique des lignes des tramways bruxellois**, MUPDOFER asbl, Bruxelles, 2002
- REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, **Les Canaux Bruxellois**, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1998
- ROBERT,FRANCOIS, **L'Espace Nord affiche complet**, Le Soir, 25 août 2008.
- ROGGMANS (DIR.), **Tracé royal. quelques réflexion à propos d'art urbain**, Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1995.
- VAN DESSEL J., DE MAESENEER M., (eds.), **Canal de Bruxelles**, S.R.L.B., Bruxelles, 1990.
- VANAUDENHOVE O., **Bruxelles, Carrefour de l'Occident**, Ministère des travaux publics et de la reconstruction, fonds des routes, Bruxelles, 1956.
- VANDEN EEDE M., MARTENS A., **Quartier Nord**, Le relogement des expulsés, EPO, Bruxelles, 1994.

DESCRIPTION DU QUARTIER - ANALYSE URBAINE

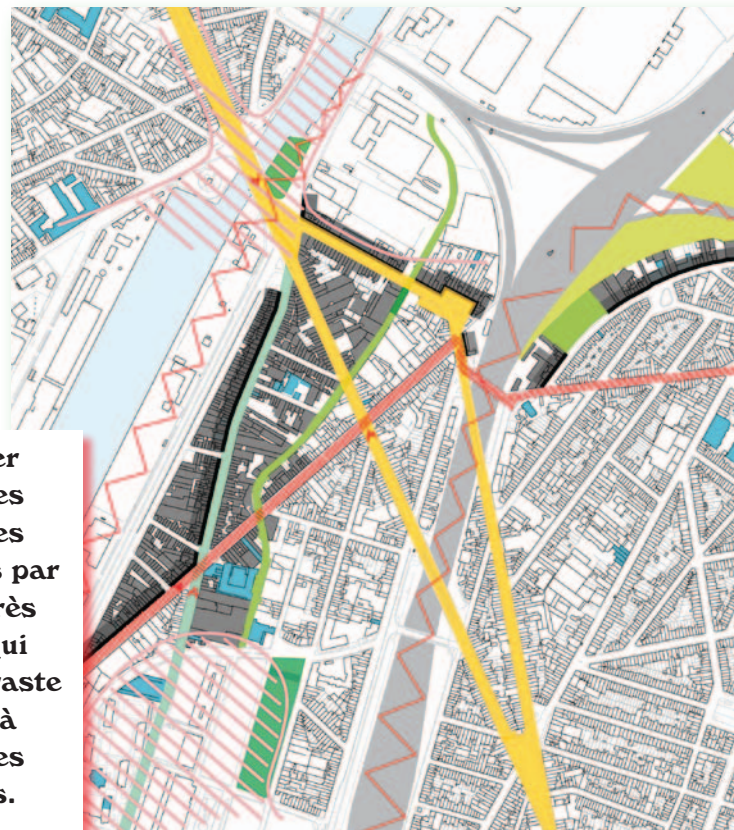
3.1 BORDURES ET SEUILS: LES OURLETS

Comme explicité plus haut, le quartier est caractérisé par les barrières qui l'entourent qui créent de véritables ruptures urbaines et l'isolant tant physiquement que socialement des autres parties de la ville.

Paradoxalement, ces ruptures ne sont pas tellement perceptibles depuis l'intérieur du quartier. C'est là que réside toute la qualité de l'urbanité héritée du XIXe siècle: les grandes zones de ruptures sont bordées d'un liseré bâti qui finit parfaitement la ville, une sorte d'ourlet fin. Cet ourlet a été localement abîmé par le temps (démolition de l'angle Allée Verte/chaussée d'Anvers, de l'angle rue du Pavillon/Place Masui) mais reste un atout fondamental du quartier. L'immeuble à l'abandon de la SNCB (ancienne salle des machines) fait incontestablement partie de cet ourlet bâti.

Si la présence des ourlets donne une dimension urbaine au quartier, dès que ceux-ci s'interrompent, la rupture d'échelle est totale. Ces moments de rupture correspondent clairement aux portes du quartier:

3.1 > Un quartier enclavé par des infrastructures lourdes cachées par un fin ourlet très urbain mais qui dévoile le contraste des échelles à chacune de ses interruptions.



← 3.1
Analyse urbaine: Ruptures d'infrastructure,
Ourlets, ruptures d'échelle, un quartier vu
par ses arrières, le lit de la Senne.

- le square Jules de Trooz et les étendues visuelles qu'il offre avec le canal, la perspective vers Notre Dame de Laeken, le domaine royal ou encore le quai des Usines. Le poids de la circulation automobile et le peu de lisibilité des espaces font de ce square une véritable barrière urbaine.
- le croisement entre la chaussée d'Anvers et la rue Gaucheret où le Centre Pôle Nord articule la transition entre le vieux Quartier Nord et les barres de logement du Foyer Laekenois;
- l'amorce de la rue Navez, à la rencontre avec le boulevard Lambermont ;
- dans une moindre mesure, et de manière plus symbolique, les ouvertures visuelles sur les potagers depuis les deux ponts de la rue Navez qui enjambe le chemin de fer.

Ces « portes de quartier » actuellement sans qualité, tant au niveau des aménagements qu'en ce qui concerne la mobilité revêtent pourtant une certaine importance paysagère et symbolique dans la ville et méritent dès-lors une attention toute particulière. C'est le cas notamment au square Jules de Trooz, où la parcelle d'angle entre la chaussée d'Anvers et l'Allée Verte ne laisse apparaître que des panneaux publicitaires, un petit espace planté clôturé et une cabine de transformation électrique.

Le traitement de ces portes d'entrée est d'autant plus important qu'elles sont le principal point de contact entre le quartier et ceux qui n'y habitent pas.

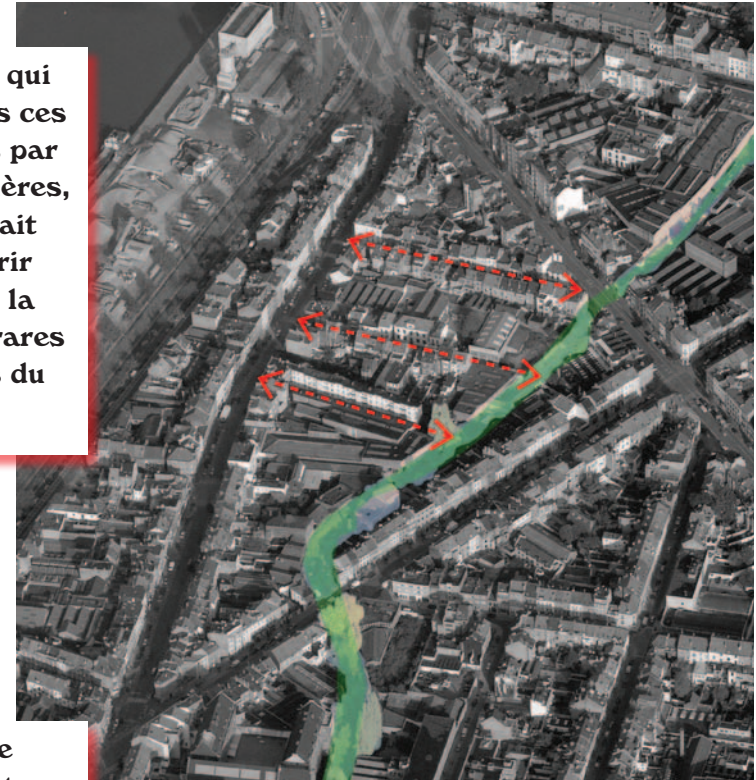
Le fait que le quartier soit longé par de grandes infrastructures de transport et que les ourlets soient tournés vers l'intérieur du quartier fait que celui qui n'y habite pas –le navetteur par exemple – le perçoit souvent depuis ses façades arrières, généralement d'aspect chaotiques et dégradées. Ceci influe de manière très négative sur l'image générale du quartier par rapport au reste de la Région.

C'est également depuis des arrières que l'on peut découvrir les espaces encore non bâtis du quartier. Au nord, les potagers sur les terrains de la SNCB, dans le vieux Quartier Nord, l'ancien tracé de la Senne, qui serpente librement entre deux rangées de murs aveugles et d'entrepôts.

→ 3.2
La structure particulière de la Senne et ses
« waterstraten »
(source: Bingmaps)

3.1 > Un quartier qui est perçu depuis ces infrastructures par ses façades arrières, arrières que fait aussi découvrir l'ancien lit de la Senne, un des rares espaces libres du quartier.

écoulement de l'eau de ruissellement et aujourd'hui le flux piéton vers les anciennes brasseries Lamot reconverties en centre culturel.



3.2 POLARITÉS

Dans ce quartier sans centralité affirmée, les équipements sont dispersés, principalement en dehors du périmètre. Néanmoins, on peut percevoir un groupement d'équipements autour de la rue de l'Eclusier Cogge et du parc de la Reine, avec l'école maternelle et la crèche de la Ville de Bruxelles ainsi que le centre de l'asbl Swinnen et la maison médicale qui y est liée. Parallèlement à ce regroupement d'équipement de quartier se profile une succession de rues perpendiculaires à la chaussée d'Anvers qui relient cette dernière au tracé de l'ancien lit de la Senne: la rue du Pont de l'Avenue, la rue de l'Eclusier Cogge et l'impasse privée du complexe de logements du **Bloemenkrans**, appartenant au Fonds du Logement. Cette succession de voiries n'est pas sans rappeler le système de rues parallèles entre la rue d'Adegheem et la Dyle à Malines, ces **waterstraten** qui assurent le bon

3.2 > L'absence de centre est contrebalancée par un système serré de voiries qui relie la Senne à la chaussée d'Anvers, et par là, cette dernière à l'avenue de la Reine, les deux principales voiries commerçantes.

La concordance entre ces trois voiries et la concentration d'équipements définissent une potentielle polarité pour le quartier. Une sorte de centre poreux qui articule avec finesse les deux axes commerçants du quartier, la chaussée d'Anvers et l'avenue de la Reine.

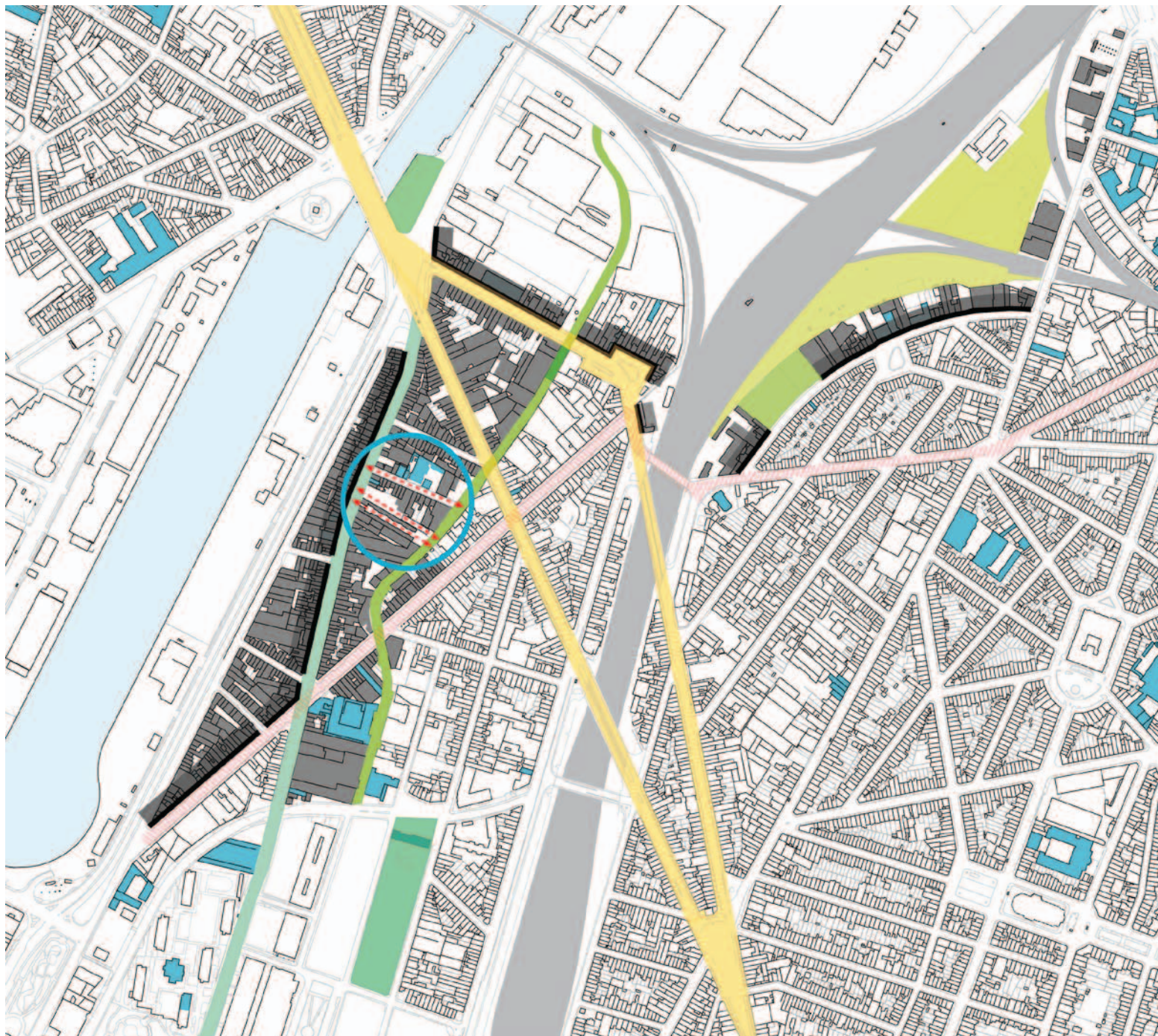
3 DESCRIPTION DU QUARTIER - ANALYSE URBAINE

3.1

→

3.2

←←3.2
*Un pôle poreux entre deux axes
commerçants*



4 VISION STRATÉGIQUE ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

→→ 4.1
PRD-projet de ville

4.1 PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT

Le PRD est un plan stratégique indicatif qui induit la direction des politiques à mener par la Région pour l'ensemble de ses compétences.

Le quartier Masui se situe dans la zone de la première extension de Bruxelles hors les murs, autrement dit la première couronne, au passé industriel, qui peine à accomplir sa reconversion. Il n'est donc pas étonnant de le voir inscrit dans le périmètre EDRLR. Il s'inscrit également dans le périmètre « objectif 2 », dispositif de fonds européens visant le renouvellement et la revitalisation économique des quartiers urbains en difficulté. Notons que le périmètre du contrat de quartier s'étend, contrairement à l'EDRLR, aux terrains bordant le nord de la rue des Palais. Enfin, le quartier Masui longe la zone portuaire de Bruxelles.

La carte « amélioration du cadre de vie » du PRD reprend le square Jules de Trooz comme nœud multimodal principal et préconise l'amélioration de la quiétude de l'avenue de la Reine par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier, objectif qui, entre-temps, a déjà en partie été rencontré (aménagement relativement récent lié au tracé royal). La zone du port est qualifiée de « zone du canal », à considérer comme une entité en soi, sur toute la longueur de la voie d'eau.

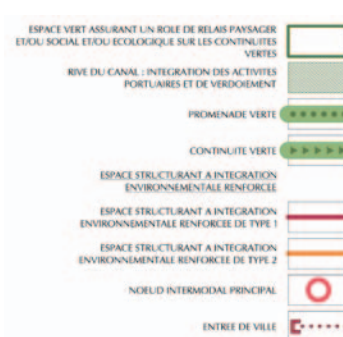
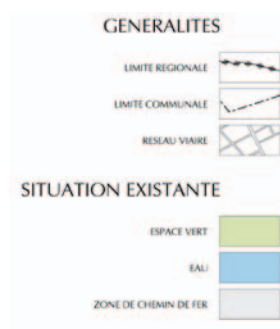




4 VISION STRATÉGIQUE ET CAD- RE RÉGLEMENTAIRE

4
→
4.1

←← 4.1
PRD-amélioration du cadre de vie



CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

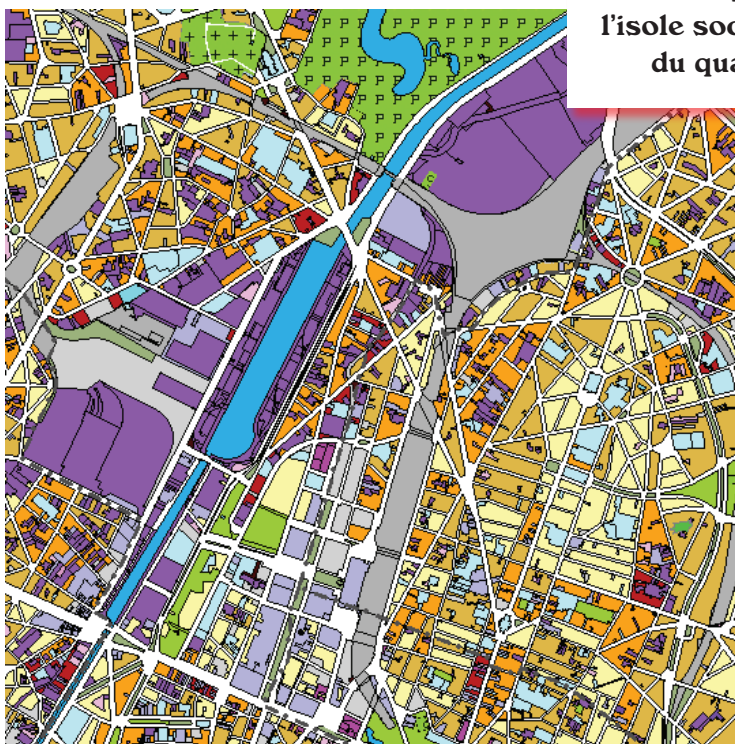
4.2 PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL

4.2.1. Situation existante de fait

Le relevé de la situation existante de fait dénote une grande mixité fonctionnelle des îlots. Le quartier est ceinturé par des activités économiques:

- À l'ouest dans la zone du canal et le long de l'Allée Verte
- Au nord de la rue des Palais, avec le site Sibelga
- Au sud, les activités tertiaires de l'Espace Nord
- À l'est, le tracé de l'ancien lit de la Senne rassemble sur ses deux rives un cordon d'espace d'activités économiques, ce qui l'isole des logements et en diminue la perception.

Dans la partie linéaire du périmètre, la mixité est plus faible et différente. La rue Stephenson accueille autant du logement que des entreprises, mais de manière monofonctionnelle par parcelle. La rue Navez n'est longée que par des entreprises ou des bâtiments sans affectation.



→ 4.2.1
PRAS: Situation existante de fait

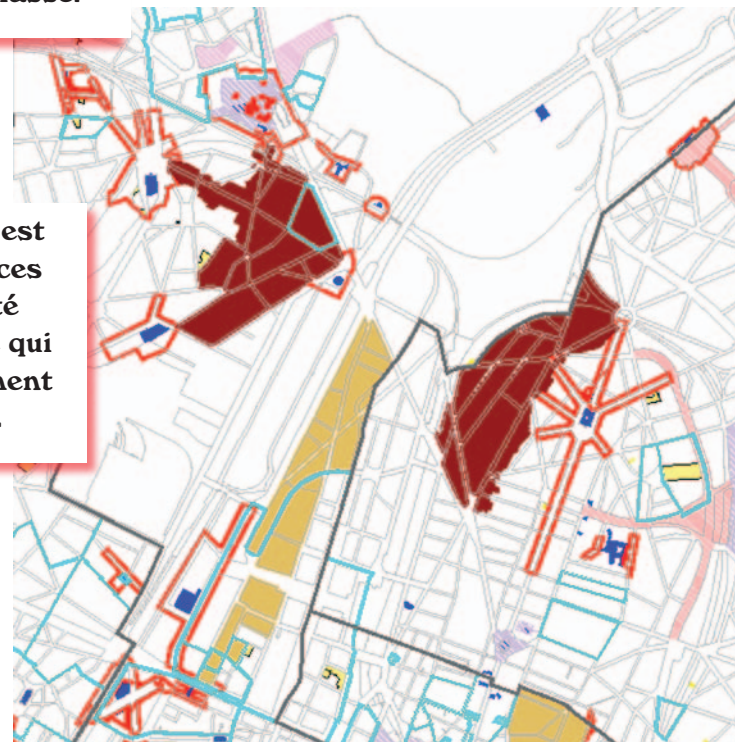
→→ 4.2.2
PRAS: Situation existante de droit

4.2.2. Situation existante de droit

Le document ne recense aucun bien classé dans ou à proximité du périmètre –seulement un bien inscrit sur la liste de sauvegarde–, ni aucun Plan Particulier d'Affectation du Sol. Les grandes surfaces hachurées correspondent aux contrats de quartier Nord et Pavillon. Les autres contrats de quartier ne sont pas recensés, la carte datant de 2001.

4.2.2 > Le périmètre ne contient aucun bâtiment classé.

4.2.1 > La Senne est bordée d'espaces pour l'activité économique ce qui l'isole socialement du quartier.



4.2.3. Affectation du sol

Le PRAS détermine ce qu'il est possible de construire ou pas sur une parcelle donnée. C'est un plan contraignant découlant, en principe, des indications du PRD. Le plan consacre l'habitat dans le périmètre, acceptant une mixité forte ou moyenne en fonction des cas. Seul l'îlot Pont de l'Avenue/Reine/Anvers est plus spécifiquement réservé à l'habitat. L'axe royal est qualifié sur tout son parcours de zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement. Il s'agit d'un axe structurant majeur, au même titre que la chaussée d'Anvers, l'Allée Verte et la rue des Palais. Dans le PRAS, on constate que trois des grands projets de développe-

ment immobilier décrits plus haut se trouvent dans des Zones d'Intérêt Régional ce qui peut justifier l'ampleur des opérations. Les potagers en bordure du périmètre se retrouvent en zone ferroviaire, confirmant leur caractère précaire. Le seul espace estampillé espace vert dans le périmètre est le tracé de l'ancien lit de la Senne. C'est important car cette affectation ne correspond pas à la situation de fait. L'ancien lit est en effet à plusieurs reprises utilisé comme parking, en particulier sur le tronçon entre la rue des Palais et l'avenue de la Reine (par l'Agence Bruxelles-Propreté et le grossiste en boissons Vyzzion Drinks). Par ailleurs, une grosse partie du tronçon Reine/Masui restent complètement fermé et donc invisible. Seul le tronçon Masui/Gaucheret, fermé lui aussi au public, est dans effectivement utilisé en parc, par l'école de l'Allée Verte. L'établissement profite en réalité d'aménagements datant de 1979 liés au projet éphémère de parc public communal qui fut fermé vers 1982 à cause de problèmes de criminalité.

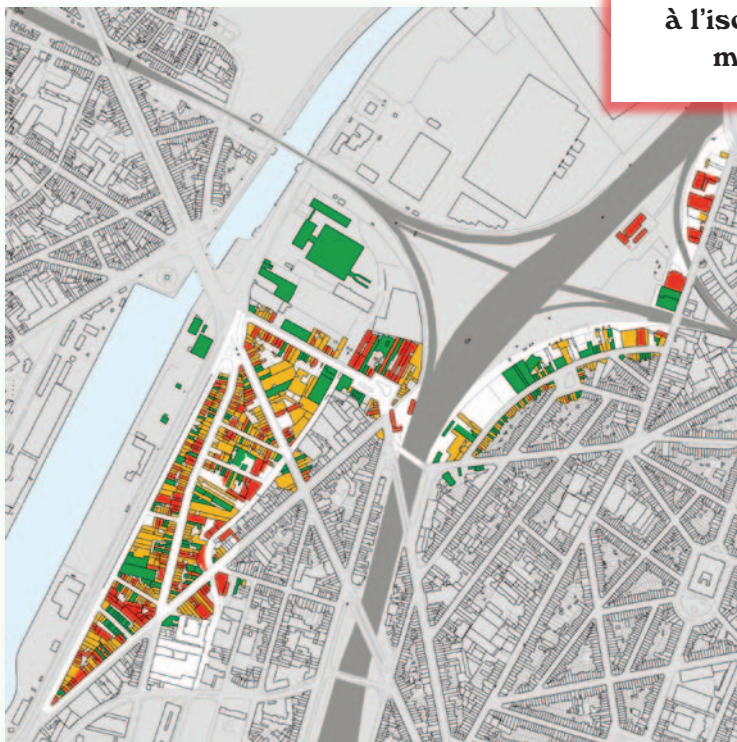


4.2.3 > Le périmètre est traversé par l'axe royal repris en zone d'intérêt culture, historique, esthétique ou d'embellissement. Un quartier mixte.

Le tracé de la Senne est le seul espace du périmètre repris légalement comme espace vert.

HABITAT

L'étude de l'état général de l'habitat dans le périmètre se base avant tout sur des relevés de terrain, des témoignages et les données statistiques du monitoring des Quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce dernier propose comme entité d'analyse le quartier. Le périmètre fait intégralement partie d'un quartier dénommé Quartier Nord. Les données statistiques sont systématiquement comparées avec la situation globale de la Région.



→ 5.1

Etat du bâti: en rouge le bâti en mauvais état, en orange en état moyen et en vert en bon état

→→ 5.1

Nombre de primes à la rénovation, pour 100 ménages, 2007

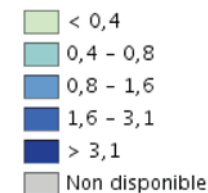
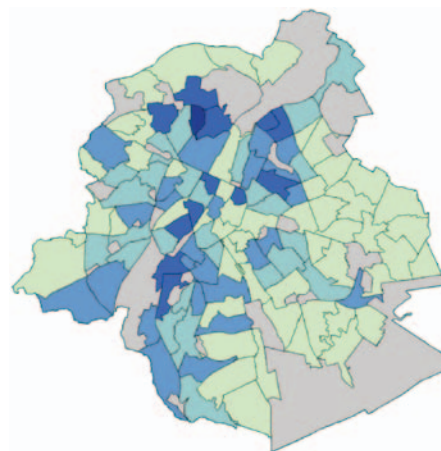
(source: Monitoring des quartiers)

5.1 > Un quartier où l'état du bâti est globalement moyen à mauvais et, où un très gros effort doit être fourni pour sensibiliser à la rénovation et à l'isolation des maisons.

tive de l'état du bâti tient essentiellement au fait que la plupart des biens ne sont que partiellement entretenus. Nombreuses sont les maisons qui ont, par exemple, du double vitrage, même s'il s'agit de châssis en PVC bon marché, mais une corniche et une toiture dans un état moyen à mauvais. L'état des façades est généralement moyen, mais très variable.

Il faut néanmoins nuancer le relevé factuel à la lumière des témoignages des habitants et des associations qui dénoncent la présence de très nombreux logements insalubres. Les immeubles de l'îlot allongé et très peu profond compris entre l'Allée Verte et la chaussée d'Anvers par exemples sont généralement renseignés comme en état moyen. Or, plusieurs habitants se plaignent de l'état déplorable de l'intérieur d'îlot, sans dégagement et très encombré, servant par endroit, de dépotoir. En outre, plusieurs immeubles du quartier appartiennent à des marchands de sommeil, et comprennent des « logements » qui ne répondent pas aux exigences minimales de confort et de salubrité (sanitaires communs pour plusieurs familles, surfaces trop petites,...).

Le nombre de demandes de primes à la rénovation est pratiquement nul pour l'ensemble du quartier, malgré le fait qu'il ait fait l'objet d'un contrat de quartier entre 1999 et 2003, et donc en principe, qu'une information importante avait été fournie. D'après l'Union des Locataires du Quartier Nord, aucune prime n'a été demandée dans le vieux Quartier Nord.



5.1 ETAT DU BÂTI

L'état général du bâti évalué d'après l'observation de la façade avant varie entre moyen et médiocre. La perception générale montre un quartier qui s'auto-rénove avec un minimum d'investissements. L'appréciation néga-

La thermographie réalisée par Bruxelles Environnement montre un taux d'isolation relativement bas pour les habitations dans le périmètre. Le document doit se lire tenant compte que les bâtiments avec peu de déperdition thermique sont pratiquement tous des entrepôts ou des entreprises fermées le jour de la prise de la thermographie (29 décembre). Dans le cadre d'un contrat de quartier durable, un effort tout particulier est à fournir quant à l'isolation des bâtiments.



5.2 QUALITÉ DES INTÉRIEURS D'ÎLOT ET IMPERMÉABILISATION DES PARCELLES

L'observation confirme les indications de la carte de situation existante de fait du PRAS. La qualité générale des îlots est faible, vu la densité de ceux-ci et la rareté de surfaces perméables. Seul un îlot plus grand offre quelques jardins aérés.

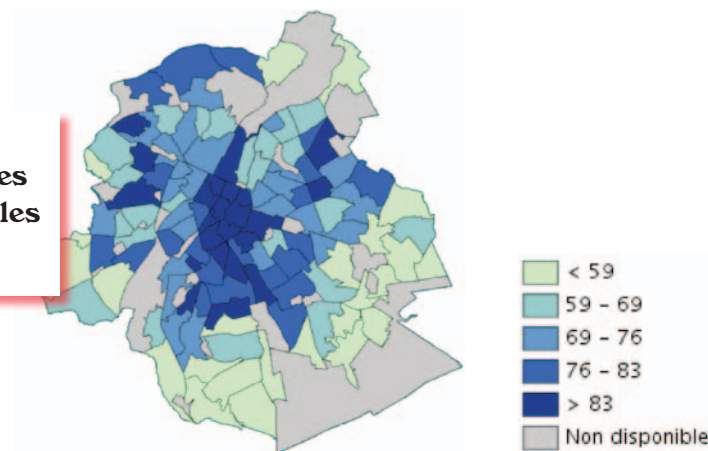


5.2 > Un quartier très minéral où les surfaces perméables sont rares

5.3 TYPE DE LOGEMENT - PART DES MÉNAGES RÉSIDANT EN APPARTEMENT (2001)

MOYENNE RBC 71,16% - QUARTIER NORD 83,70%

Le Quartier Nord compte 83,7% d'appartements contre 71,6% en région bruxelloise. Le quartier se situe donc au-dessus de la moyenne régionale. Il est entouré de quartiers où le taux est moins élevé (autour ou en-dessous de la moyenne régionale), sauf au Sud (autour de 95% dans le Pentagone!). L'Union des Locataires constate à ce titre un manque de grands logements pour familles nombreuses. L'association a influé sur la programmation des logements mis sur le marché par l'entremise du contrat de Quartier Nord.



5
HABITAT
5
→
5.3

← 5.1
Thermographie
(source: Bruxelles-Environnement)

← 5.2
Intérieurs d'îlot: en rouge, îlots très construits, en orange, îlots dans un état acceptable, en vert, les jardins, en gris foncé les cours et parkings

← 5.3
Part des ménages résidant en appartements
(source: Monitoring des quartiers)

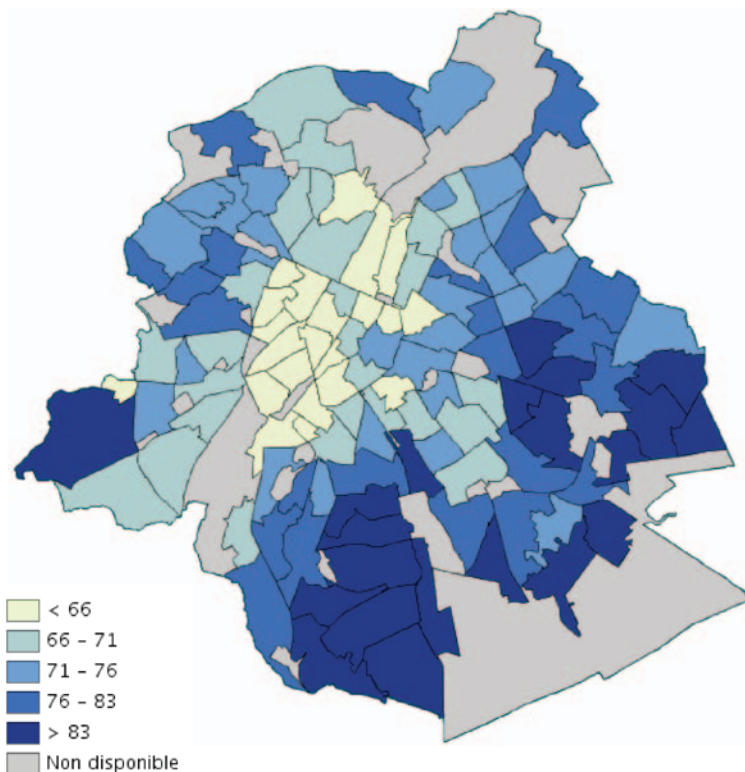
5.4 TAILLE DU LOGEMENT

5.4.1. Superficie moyenne du logement (2001)

MOYENNE RBC 74,39 M² – QUARTIER NORD 61,19 M²

La superficie moyenne des logements au Quartier Nord est de 61,19 m² seulement contre 74,39 m² en région de Bruxelles capitale. On constate, à l'examen des statistiques détaillées une prépondérance des logements de superficie inférieure à 55 m² (50,46%), 27,7% de logements entre 55 et 84 m² (chiffre proche de la moyenne régionale), 15% de logements entre 85 et 104 m², et 6,8% de grands logements (au-dessus de 105 m²).

Le quartier appartient donc à la catégorie la plus défavorisée en termes de superficie moyenne des logements (sous les 66 m²), avec les quartiers voisins et les anciens quartiers industriels bordant le canal (Vieux Molenbeek, quadrants sud et ouest du Pentagone,...). Ce constat corrobore celui du manque de grands logements familiaux.



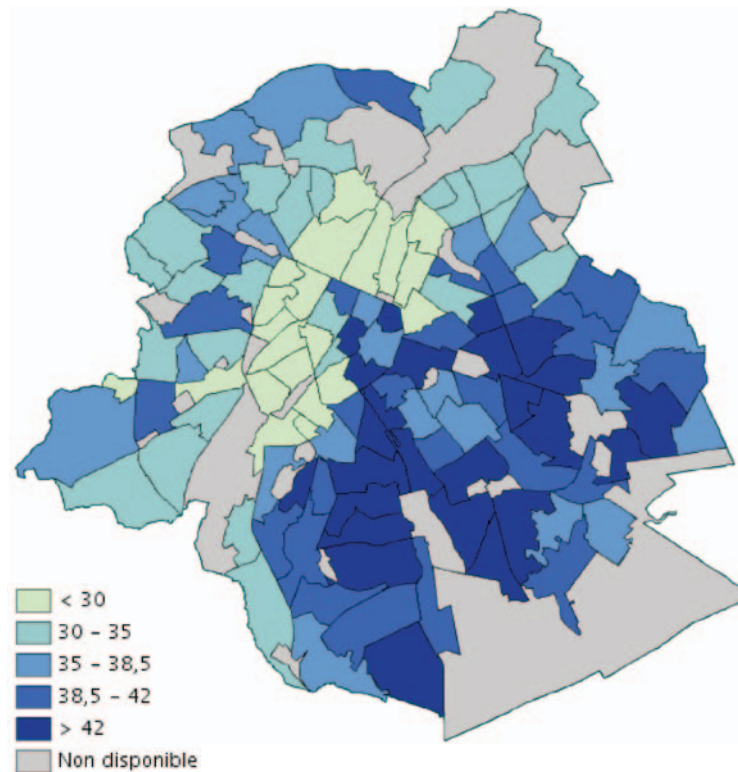
→ 5.4.1
Taille moyenne du logement (2001)
(source: Monitoring des quartiers)

→ 5.4.2
Taille moyenne du logement par habitant (2001)
(source: Monitoring des quartiers)

5.4.2. Superficie moyenne par habitant (2001)

MOYENNE RBC 35,58 M² - QUARTIER NORD 25,06 M²

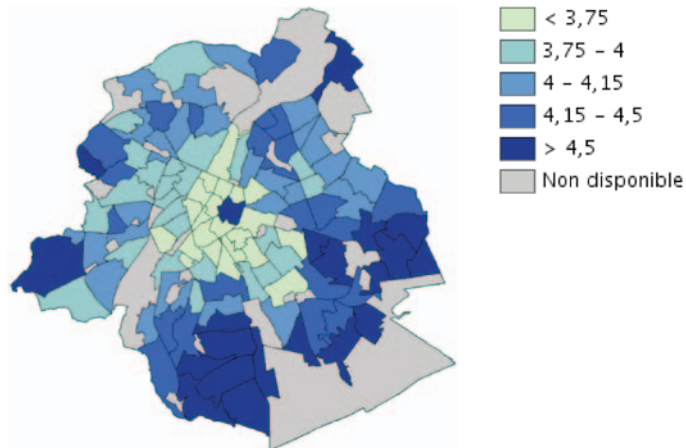
Avec seulement 25,06 m² en moyenne par habitant contre 35,58 m² en région bruxelloise, le quartier se situe ici aussi dans la catégorie la moins favorisée, formant un ensemble avec les quartiers de la première couronne en bordure du Pentagone, vers l'Ouest et le Sud.



5.4.3. Nombre de pièces par logement (2001)

MOYENNE RBC 4,07 - QUARTIER NORD 3,47 PIÈCES/LOGEMENT

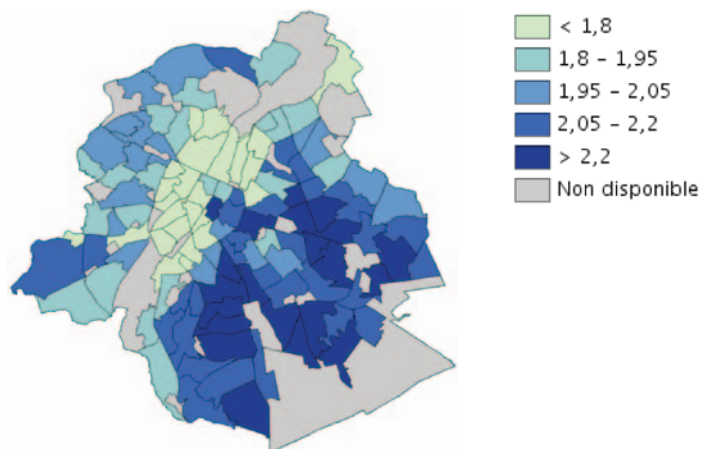
Avec 3,47 pièces par logement en moyenne, le Quartier Nord se situe très en-dessous de la moyenne régionale, formant un ensemble continu avec le Pentagone (sauf le quartier royal...) et ses voisins sur le plateau (haut d'Ixelles, Saint-Gilles,...).



5.4.4. Nombre de pièces par habitants (2001)

MOYENNE RBC 1,94 - QUARTIER NORD 1,4 PIÈCES/HABITANT

Le quartier se situe ici aussi très bas sous la moyenne régionale, avec la plupart des quartiers formant le « croissant de lune » de l'ERDLR. Ce chiffre confirme à nouveau le besoin en grands logements.

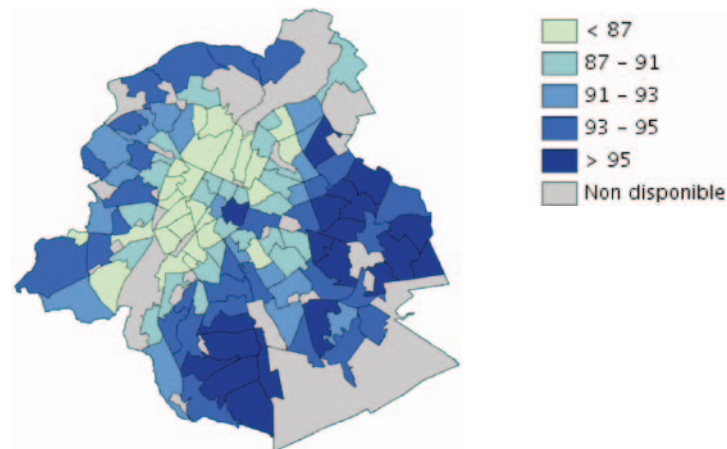


5.5 CONFORT DES LOGEMENTS

5.5.1. Part des logements avec confort de base (2001)

MOYENNE RBC 90,8% - QUARTIER NORD 86,64%

La part de logements bénéficiant du confort de base est dans la catégorie la plus basse de la Région, mais en partie haute de cette catégorie; le quartier a néanmoins baissé par rapport à la moyenne régionale depuis les années 1980. Ceci dénonce une lenteur dans la rénovation des logements. Ceci peut s'expliquer de deux manières. D'une part, avec l'augmentation constatée des primo arrivants (voir plus bas), une quantité plus importante de logements est louée à court terme, sans recherche d'amélioration de l'offre. D'autre part, dans cette dynamique, des biens sont achetés par des propriétaires sans que ceux-ci ne prévoient dans le montant de leur crédit les moyens pour une rénovation des logements. Ce dernier constat est rapporté par l'Union des Locataires du Quartier Nord.



5
HABITAT

5.4
→
5.5.2

←← 5.4.3
Nombre de pièces par logements (2001)
(source Monitoring des quartiers)
←← 5.4.4
Nombre de pièces par habitants (2001)
(source Monitoring des quartiers)

← 5.5.1
Part du logement avec confort de base
(2001)
(source: Monitoring des quartiers)

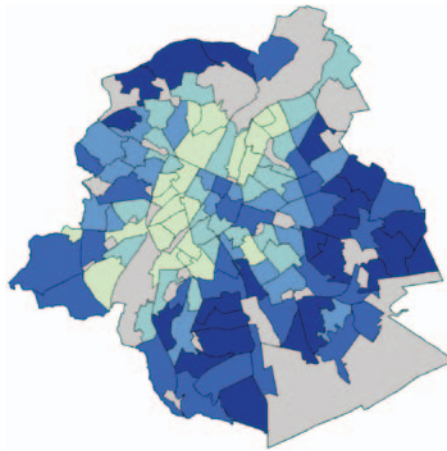
5.5.2. Part des logements avec chauffage central (2001, par quartier)

MOYENNE RBC 74,2% - QUARTIER NORD 69,8%

Le quartier se situe ici plus proche de la moyenne régionale, bien que toujours sous celle-ci; il est mieux situé que ses voisins « maritime » (à l'Ouest) et « Brabant » (à l'Est), mais moins bien que les quartiers qui le bordent au Sud (Nord du Pentagone).

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

5.5.3. Propriétaires/locataires



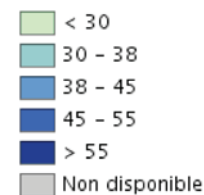
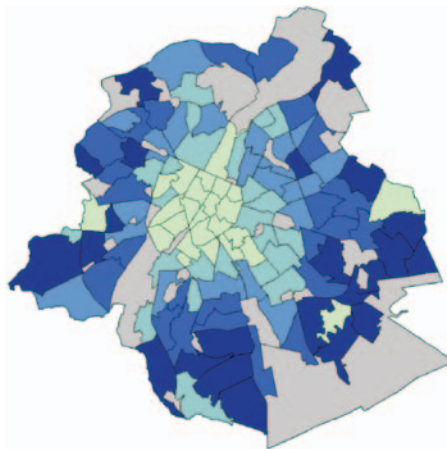
5.5.2 > **Importante rotation de population..**



Part des logements occupés par le propriétaire (2001)

MOYENNE RBC 41,45% - QUARTIER NORD 28,32%

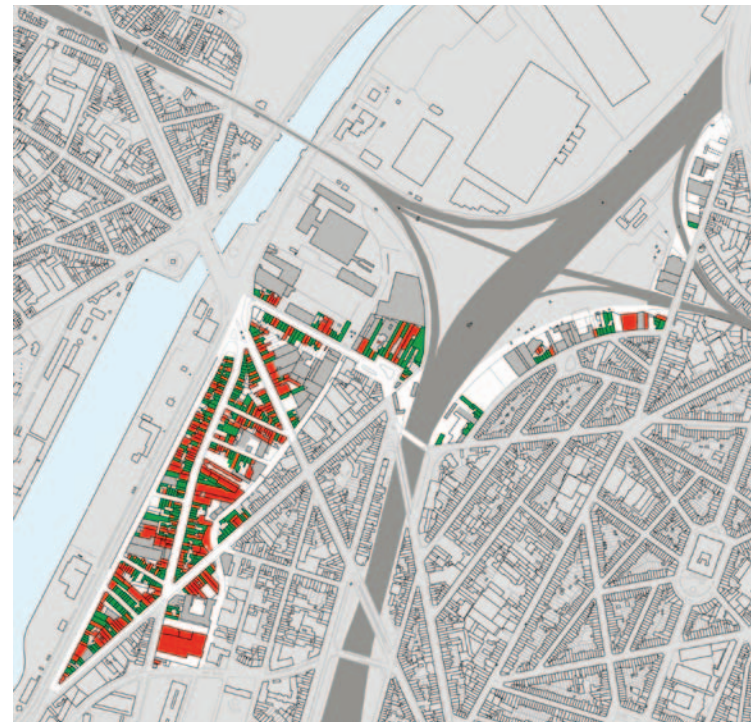
On se situe ici encore sous la moyenne régionale, avec tous les quartiers formant le Pentagone et les quartiers le jouxtant, à l'exception du quadrant nord-est (Saint-Josse,...); l'évolution du quartier ne suit pas l'évolution générale des quartiers de la première couronne qui ont vu la part de propriétaires occupants augmenter entre 1981 et 2001.



5.5.4. Cartographie des logements occupés par leur propriétaire et des logements loués

Un croisement des données cadastrales avec le listing des personnes inscrites aux différentes adresses permet d'obtenir une cartographie des biens occupés par leur propriétaires et des biens loués par des tiers. On constate un relatif équilibre entre les deux types d'occupation.. Si l'on prend l'hypothèse que la proportion statistique sur l'ensemble du Quartier Nord est valable au

sein du périmètre, cela laisse sous-entendre que le nombre de locataires inscrits est nettement inférieur au nombre de locataires effectifs. Ceci confirmerait alors par les chiffres que le quartier est aujourd'hui un point de chute pour primo arrivants, dont une partie, sans papiers en règle, reste invisible aux yeux de l'administration.



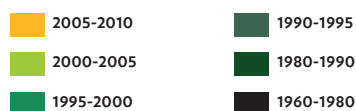
5.5.5. Taux de rotation

La présence de nombreux primo arrivants dans le quartier est confirmée par l'analyse de la durée d'occupation des logements. La carte indique la durée de location pour chaque occupant inscrit. Plus la couleur est jaune, moins la durée est longue. Beaucoup restent moins de 5 ans dans le même logement.

→ 5.5.2
Part des logements avec chauffage central (2001)
(source: Monitoring des quartiers)

→ 5.5.3
Part des logements occupés par le propriétaire (2001)
(source: Monitoring des quartiers)

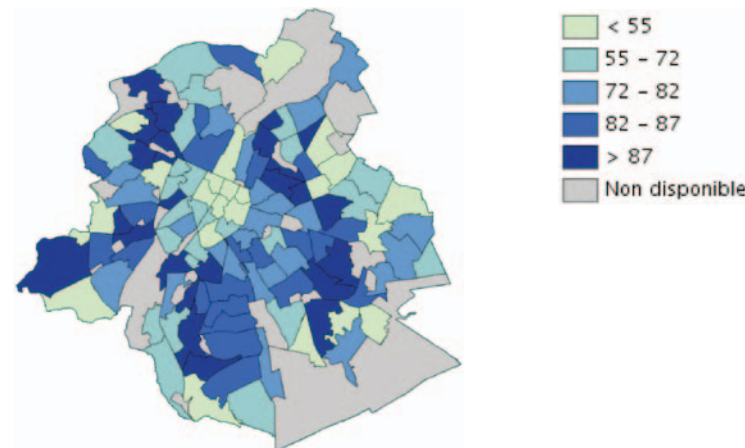
→ 5.5.4
Relevé des immeubles habités par leur propriétaire (en vert)
(source: Ville de Bruxelles - population)



5.5.6. Part des logements mis en location par des particuliers (2001)

MOYENNE RBC 72,82% - QUARTIER NORD 49,27%

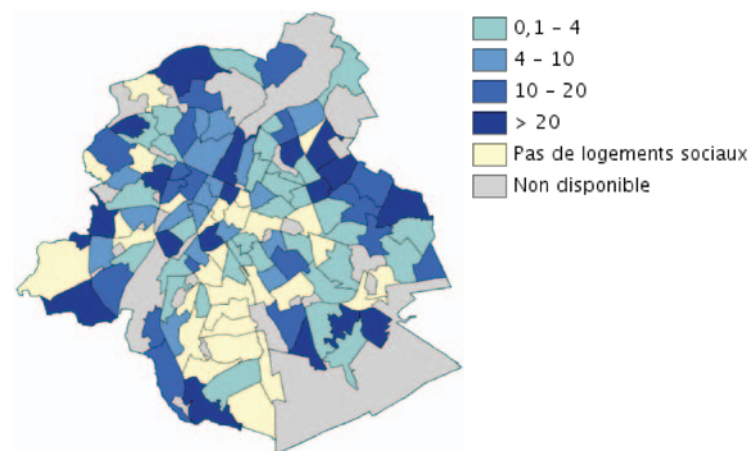
Le quartier représente ici une extension du Pentagone vers le Nord, avec un taux nettement sous la moyenne régionale, de logements mis en location par des particuliers. Ces chiffres valent bien sûr pour l'ensemble du Quartier Nord, beaucoup plus étendu que le périmètre, et qui, comprend de très nombreux logements sociaux et publics depuis l'exécution du plan Manhattan en 1967. Rien que le Foyer Laekenois gère, sur son site de la chaussée d'Anvers, un peu plus de 700 logements sociaux. Ces données ne sont donc pas valables pour le périmètre de l'actuel contrat de quartier Masui.



5.5.7. Part logements sociaux (2007)

MOYENNE RBC 7,8 - QUARTIER NORD 21,72 LOGEMENTS/100 MÉNAGES

Le quartier est l'un des plus denses en logement social de la Région bruxelloise et constitue un foyer au Nord du Pentagone (dans une zone à forte densité de logement social). Néanmoins, l'essentiel de ces logements est situé hors du périmètre.



5
HABITAT

5.5.2

→

5.5.7

← 5.5.5

Relevé de la durée des occupations par immeuble: plus l'occupation est longue, plus couleur est verte
(source: Ville de Bruxelles)

← 5.5.6

Part des logements mis en location par des particuliers (2001)
(source: Monitoring des quartiers)

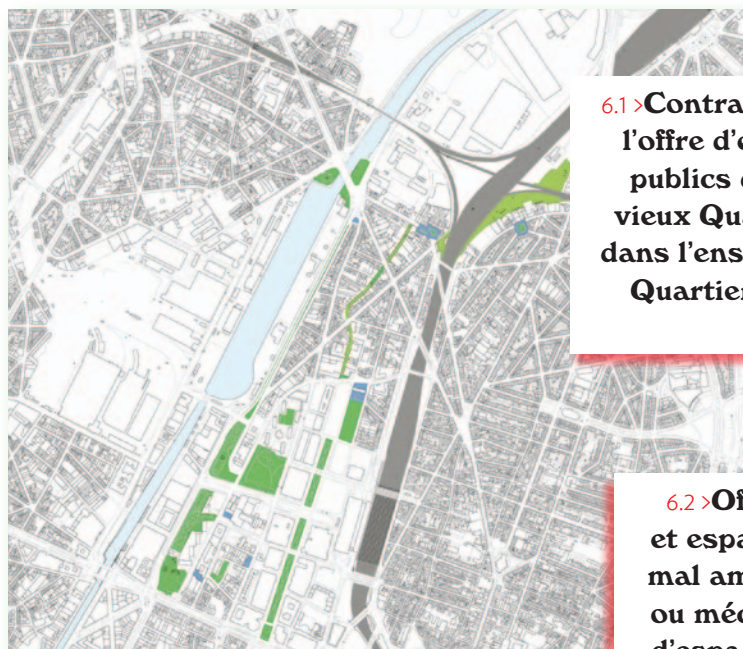
← 5.5.7

Part des logements sociaux (2007)
(source: Monitoring des quartiers)

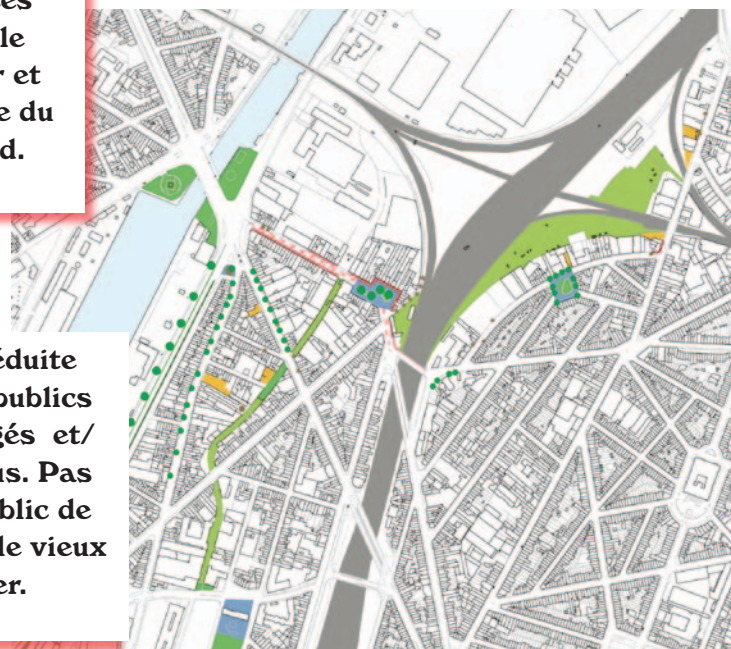
CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

CADRE DE VIE

→ 6.1
Relevé des espaces publics dans le Quartier Nord



6.1 > Contraste entre l'offre d'espaces publics dans le vieux Quartier et dans l'ensemble du Quartier Nord.



6.2 > Offre réduite et espaces publics mal aménagés et/ou méconnus. Pas d'espace public de repère dans le vieux Quartier.

6.1 LES ESPACES PUBLICS DANS LE VIEUX QUARTIER

La lecture de la carte révèle le fort contraste entre le vieux Quartier et l'ensemble du Quartier Nord au niveau de l'offre d'espaces publics.

Le Quartier Nord bénéficie en effet de nombreux espaces publics, verts et minéraux, présentant des échelles et des types divers : placettes, espaces de jeux et de détente, espaces de végétation dense, espaces de centralité locale, espaces verts et de jeux aux abords de zones de logements et espaces verts en voirie. Ces espaces se concentrent néanmoins dans les quartiers plus proches du Pentagone (« quartier Harmonie » ou « St-Roch » et « quartier du Socle »). Bien que physiquement peu éloignés³, ces espaces sont peu utilisés par les habitants du vieux quartier en

raison de la faible mobilité de cette population et à la barrière formée par le boulevard Simon Bolivar.

Dans certaines familles, les enfants fréquentent l'espace de jeu de la place Gaucheret, mais, selon les animateurs sociaux, pour beaucoup de jeunes et d'enfants du vieux Quartier, l'espace de vie est restreint aux proximités du lieu de résidence. Ce peu de mobilité s'expliquerait par « **un déficit de capital social et culturel, bien plus qu'économique** »⁴ : le repli sur le territoire de la communauté venant de la résistance à fréquenter les lieux dont les codes sociaux leur semblent étrangers ou difficiles à maîtriser.

Comme déjà énoncé dans l'analyse du contexte, il n'a pas, dans le vieux Quartier, un espace public de repère, un lieu qui « anime » le territoire de proximité et qui distingue ce territoire de son environnement.

On trouve dans le périmètre et ses abords directs, quatre espaces publics « de halte », qui pourraient servir comme lieu d'arrêt, de rencontre et de loisir : le petit parc de la Reine (Récréation Senne), la place Masui, la place Stephenson et la plaine de jeu sur le quai de Usines. Néanmoins, ces espaces sont soit méconnus, soit peu utilisés par les habitants.

Les habitants et animateurs sociaux entendus à ce sujet expliquent que le petit parc de la Reine, la place Masui et la petite plaine de jeu du quai des

Usines sont en mauvais état et n'offrent pas les conditions satisfaisantes pour le « séjour » ou pour le jeu des enfants. Quant à la plaine de jeu de la place Stephenson, elle fait partie de Schaerbeek et est peu fréquentée par les habitants du vieux Quartier Nord.

6.1.1. Espaces publics « de halte »

LE PETIT PARC DE LA REINE (APPELÉ AUSSI « RÉCRÉATION SENNE » OU « PARC DE L'ECLUSIER COGGE »)

Les personnes interviewées⁵ décrivent le petit parc de la Reine comme « peu sûr » en raison de la présence fréquente sur le lieu de groupes de jeunes affichant une attitude insolente. Il apparaît aussi que le lieu est sale, l'entretien réalisé par la commune n'étant pas suffisant pour éviter l'impression d'abandon et de délabrement qu'il dégage. Il faut noter que le parc est entouré de murs aveugles et de grillages constituant les arrières de parcelles des rues voisines ce qui limite le contrôle social et renforce le caractère désaffecté du lieu.



Prévu au départ comme un espace de proximité et de jeux pour enfants, le petit parc est peu apprécié par les habitants qui le fréquentent rarement sauf, en journée surtout, comme lieu de passage.

⁵ Les deux autres espaces : l'espace entourant le Monument au Travail et le parterre qui se trouve en face. « Réaménagement du Square De Trooz » in Espaces Mobilités. En ligne <http://www.espaces-mobilites.com/fr/07/25/index.php> (2010-04-28)

Le site présente actuellement un aménagement pauvre et plutôt minéral : sol en dolomie, un module de jeu pour enfants, un massif arbustif et des structures pour plantes grimpantes (non-plantées) sur les murs de deux côtés.

Le petit parc de la Reine est néanmoins implanté dans un lieu central du quartier, en connexion avec la rue de l'Eclusier Cogge et l'avenue de la Reine. La proximité d'école de l'Eclusier Cogge et de l'asbl Swinnen renforce le caractère stratégique de cet espace public, qui s'intègre dans les parcours quotidiens des habitants usagers de ces équipements.

LA PLACE MASUI

Les bâtiments qui définissent la place Masui constituent un ensemble homogène avec un front continu d'immeubles (rez+2) construits au début du siècle dernier. L'entretien précaire d'une partie des bâtiments de la face nord⁶ confère au lieu une ambiance d'abandon.

La place se compose de deux parties séparées par la rue de Palais, la partie sud faisant partie de la commune de Schaerbeek et la partie nord, de la Ville de Bruxelles.



← 6.1.1
L'espace public créé dans le cadre du CQ
Nord sur le lit de la Senne et baptisé « Parc
de la Reine » par des habitants

← 6.1.1
La place masui

Au centre, de part et d'autre de la rue des Palais qui traverse la place, s'étendent des parterres plantés d'arbres de grande taille et de petits arbustes mais le paysage qui prédomine est plutôt minéral, la largeur des voiries contribuant sans doute à cette impression. Le parking est autorisé en bordure des trottoirs et autour des parterres. D'après les témoignages,

⁶ Il est intéressant à remarquer que les données statistiques affirment un taux très bas de propriétaires de voitures dans le quartier (Cf. chapitre mobilité).

la place est peu investie par les riverains et autres usagers mais apparaît plutôt comme un lieu de stationnement.

La rue Masui Prolongée se trouve à l'arrière de la place, faisant tampon entre celle-ci et le talus du chemin de fer. L'entrée de la rue en mauvais état et la friche attenante jouent de façon négative sur l'aspect et l'occupation de la place. Les riverains mentionnent la présence de délinquants dans la rue Masui Prolongée et remarquent l'accumulation de déchets et dépôts clandestins. L'ouverture d'une antenne CASU d'accueil de sans abris au numéro 13 pendant l'hiver 2009-2010 a aussi été un objet de mobilisation des riverains. Ceux-ci se plaignaient de conflits violents entre les usagers du centre et du manque de propreté des lieux lors de leur présence sur la place.

Il est encore à remarquer le point de vue privilégié à partir du centre de la place avec des perspectives vers le pont de Laeken et le tunnel de la rue du Pavillon.

LA PLACE STEPHENSON

Cette place a été complétement rénovée en 2009-2010. Elle comprend un parvis en pavé de grés et dalle klinkers, un espace pour jeu d'enfants avec des bancs clôturé par une haie, un canisite et des bulles à verre enterrées. Autour de la place, les voiries et trottoirs ont été réaménagés en plateaux, avec plantation d'arbres et de haies. Aménagement et mobilier sont de qualité et l'ensemble est bien entretenu. La reconstruction de l'angle sud-est de la place (entre la rue Stephenson et la rue Van Schoor) renforce le caractère résidentiel du lieu.



→
Place Stephenson

→→
Le quai des Usines

L'espace public de la place Stephenson sera complété par un **agora-space**, en construction aux n° 82-84 de la rue Stephenson. Il s'agit d'un espace sportif pour jeunes.

La proximité des associations RenovaS et Création ainsi que le voisinage avec le club sportif de Kick-Boxing font du lieu un espace public de repère. La place Stephenson ne semble pas cependant être une référence pour les habitants du vieux Quartier, le talus du chemin de fer fonctionnant comme une barrière urbaine.

SQUARE DU QUAI DES USINES

À hauteur du pont de Laeken, le réaménagement du square Jules de Trooz, en 2004, a été accompagné de la création/rénovation de quatre espaces publics situés entre le canal et les voies longeant les berges. Deux de ces espaces se trouvent sur la rive du vieux Quartier Nord : la place au début du quai des Usines et la placette au bord de l'Allée Verte⁷.



La place au quai des Usines comprend un espace de «séjour» de forme circulaire avec sol en dolomie, un terrain de sport, de la pelouse, des arbres de grande taille et des arbustes, des bancs le long des chemins intérieurs et au bord du canal. Le lieu est peu entretenu : végétation mal soignée, poubelles qui débordent et déchets accumulés aux bords des parterres et des bancs. En face, la placette au bord du canal est constituée d'un espace ressemblant à un terrain de pétanque entouré de trois bancs,

d'une pelouse et des arbres sur la limite avec le site industriel. Ici encore l'état d'entretien est précaire et le lieu, peu fréquenté. Sur les deux sites, le bruit de la circulation est permanent en journée.

Bien que ces squares comportent des arbres de grande taille et un grand nombre d'arbustes, le paysage qui prévaut au carrefour Jules de Trooz est minéral, vu l'emprise des voies carrossables. Ces espaces sont peu visibles depuis le vieux Quartier Nord. Il s'agit d'ailleurs d'espaces publics peu utilisés et peu connus des habitants et animateurs sociaux du quartier qui remarquent, outre le bruit de la circulation et le danger de la traversée du carrefour, la pollution due au voisinage des activités industrielles en bord du canal.

L'ÉLARGISSEMENT DES TROTTOIRS À L'ANGLE DE L'AVENUE DE L'ALLÉE VERTE ET DE LA CHAUSSEE D'ANVERS.

Planté d'un grand arbre, cet élargissement du trottoir est pauvrement aménagé, notamment en raison de son encombrement par une installation technique de Sibelga. En outre, il est bordé par un pignon aveugle couvert de panneaux publicitaires et devancé par un parterre entièrement grillagé. Les dépôts d'immondice y sont fréquents. Ce non-lieu, coïncé entre des routes importantes et un pignon aveugle, marque pourtant une des entrées principales du quartier et la principale image de celui-ci pour les nombreux automobilistes qui transitent par le square Jules de Trooz.



6.1.2 > Voiries et trottoirs en bon état mais peu conviviaux

6.1.2. Voiries et trottoirs

RUES LOCALES ET VOIES TRAVERSANTES

La trame viaire dans le vieux Quartier Nord est marquée par l'importance des quatre voies qui relient le Pentagone et Schaerbeek au square Jules de Trooz : l'Allée Verte, la chaussée d'Anvers, la rue Masui, la rue des Palais et l'avenue de la Reine. L'histoire de ce quartier d'extension de ville explique ce système de voies traversantes.

Entre ces axes majeurs, la rue de l'Éclusier Cogge, la rue du Pont de l'avenue, la rue des Régates, la rue des Rameurs et la rue du Travail établissent des liaisons transversales.

Dans une trame où prédominent les voies traversantes, les petites rues prennent de l'importance comme parcours alternatifs et comme lieux de « calme » dans le quartier.

La rue de l'Éclusier Cogge, rénovée récemment, est celle qui se trouve en meilleur état et constitue un lieu de repère pour les habitants et usagers, en raison de l'implantation sur la rue de la crèche et de l'école maternelle. La liaison entre cette voie et l'avenue de la Reine à travers le petit parc prolonge ce parcours « calme » et diversifie les alternatives de déplacement piéton dans le quartier.

Les petites rues transversales ne se distribuent pas de façon régulière il en résulte deux grands îlots « infranchissables » : le triangle défini par la rue des Régates, l'avenue de l'Allée verte et la Chaussée d'Anvers et le triangle délimité par la chaussée d'Anvers, la rue de l'Éclusier Cogge et la rue Masui.

ÉTAT DES VOIRIES ET TROTTOIRS

L'état des voiries et trottoirs est en général satisfaisant, à l'exception de la rue des Palais et de certains tronçons de la chaussée d'Anvers et des rues Stephenson et Navez.

L'Allée verte est bien aménagée et arborée, mais peu confortable pour les piétons en raison du bruit, de la pollution de l'air et de l'importance de la circulation aux heures de pointe. Le Port de Bruxelles a requalifié les trottoirs de cette voie coté canal, mais la circulation piétonne se fait essentiellement de l'autre côté, où se trouvent les commerces et

logements. Le fait qu'on ne trouve pas de traversées piétonnes sur l'Allée Verte entre la rue Masui et l'avenue de la Reine est d'ailleurs significatif à cet égard.



6.1.2 > Les voitures : une « présence lourde » dans le vieux Quartier

Malgré la largeur de la chaussée, la rue des Palais présente des problèmes d'encombrement de circulation, lesquels sont générés par le carrefour de Trooz. Cette voie est peu attrayante pour les piétons : les trottoirs sont pauvrement aménagés et une large portion du front de rue est occupée par un bâtiment qui ouvre sur la voie publique 11 entrées de garage: il s'agit des locaux du service mobilité de la police de cette zone, lequel, d'ailleurs, n'entretient aucun rapport avec le quartier.

La chaussée d'Anvers présente des trottoirs récents mais dans un état très relatif.

Certains tronçons de la rue Stephenson sont à rénover mais la rue est généralement en bon état. La rue Stephenson marque la limite entre Schaerbeek et Bruxelles-Ville et son côté est à été rénové dans le cadre du contrat de quartier Pavillon (Schaerbeek). L'ambiance est celle d'une rue résidentielle.

6.1.3 > Un quartier très minéral où se ressent le manque de végétation

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ

La circulation automobile est importante sur l'Allée Verte, la rue des Palais, l'avenue de la Reine et la rue Navez, notamment aux heures de pointe. Ceci signifie bruit, pollution et inconfort pour les riverains et usagers du quartier.

Sur la chaussée d'Anvers se remarque la présence fréquente de camionnettes et camions, livrant les commerces liés au bâtiment et aux voitures. Cette activité encombre les trottoirs et envahit les traversées piétonnes.

Dans l'ensemble du quartier les places de stationnement sont rares et le stationnement en double file ou sur les trottoirs sont pratiques fréquentes⁸. Enfin, le square de Trooz apparaît comme un nœud où la circulation est difficile, autant pour les voitures que pour les piétons et cyclistes. Aux heures de circulation plus dense, la congestion sur ce carrefour se répercute sur l'avenue de la Reine et la rue de Palais.

6.1.3. Plantations

Le quartier est peu verdurisé ; le minéral prédomine. Sur l'Allée verte, la densité de plantation est plus importante mais il s'agit d'une voie en périphérie du quartier.

On trouve également des alignements d'arbres le long de l'avenue de la Reine de la rue Masui, sur les places Stephenson et Masui et aux angles Stephenson-Pavillon et Allée Verte-chaussée d'Anvers.

Dans la rue Stephenson, on trouve des plantes grimpantes sur plusieurs façades, probablement grâce aux incitants mis en place dans le cadre des contrats de quartier sur Schaerbeek.

L'entretien des espaces publics - trottoirs, place Masui et Petit parc de la Reine - est précaire et des dépôts clandestins ont été repérés à plusieurs endroits du périmètre.

À la rencontre entre la rue du Palais et la rue du Pavillon, le tunnel sous le chemin de fer marque le passage entre le vieux Quartier et le « côté schaarbeekois ». Gardant encore des éléments originaux de son architecture années 1950, cet élément se trouve actuellement en mauvais état de conservation, peu éclairé et la circulation des piétons et cyclistes y est difficile. L'image négative du lieu est renforcée par la friche du côté de la rue du Palais et par le manque d'aménagement côté rue du Pavillon. Ce tunnel sera réaménagé dans le cadre du projet de la SNCB de doublement des voies de chemin de fer.

→ 6.1.2
La chaussée d'Anvers

→ 6.1.4
« pratiques-2 »

→ 6.1.4
Pratique de l'espace public

⁸ « Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être maintenues dans leur état ou à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés. »

Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui sont le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. »

Prescriptions, PRAS. En Ligne <http://www.pras.irisnet.be/PRAS/FR/Frame-menuf.htm>, (2010-22-05).

6.1.4. Pratiques dans les espaces publics



PRATIQUES QUOTIDIENNES

Dans la vie quotidienne, les espaces publics du vieux Quartier nord accueillent peu d'activités « conviviales », ce qui peut s'expliquer par la rareté et la précarité des espaces de halte et rencontre. Plusieurs témoignages rappellent le manque d'espaces de loisir pour les jeunes, les enfants ou les familles du quartier et mentionnent une situation de « privatisation » de certains espaces publics, ce qui contribue à éloigner les habitants des rares espaces publics existants.

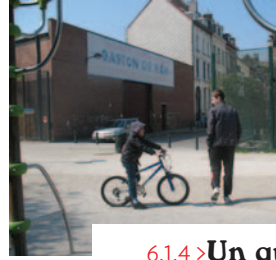
La configuration actuelle des voies publiques et les affectations existantes ne sont pas favorables à l'appropriation des trottoirs par les habitants et usagers.

Les rues traversantes n'offrent pas de terrasses ou commerces de « chalandise ». La chaussée d'Anvers présente une dynamique d'occupation - liée aux activités commerciales - qui se caractérise par un mouvement important de voitures et l'occupation fréquente des trottoirs par le stationnement et le déchargement. Les petites rues, où la circulation est moins intense, sont elles aussi encombrées par le stationnement.

Le quartier est un territoire de passage, de connexion entre différents parties de la ville.

6.1.5. Le lit de la Senne et les potagers au bord du chemin de fer

Implantés dans le quartier et occupant des surfaces importantes mais « invisibles » pour la majorité des habitants et usagers, le lit de la Senne et les potagers représentent un potentiel à valoriser au niveau du foncier, des pratiques et de l'imaginaire associés aux espaces publics.



6.1.4 > Un quartier de transit où les espaces de halte et de loisir sont rares

6.1.5 > Le lit de la Senne et les potagers au bord du chemin de fer sont des opportunités à saisir dans la rénovation du quartier

LA FRICHE DE LA SENNE

Le lit de la Senne, actuellement en friche, traverse le vieux Quartier à partir de l'avenue de l'Héliport. Outre sa valeur symbolique - tracé historique d'une composante naturelle et structurante de la ville ancienne - le site est aussi stratégique par son implantation centrale dans le vieux Quartier et les connexions qu'il permet avec les autres quartiers et le Pentagone.

Affectée en « zone de parc » dans le PRAS mais en partie occupé par des activités industrielles, l'emprise de la Senne apparaît comme un espace public potentiel pour le quartier, pouvant accueillir des espaces verts, des jeux d'enfants et multiples projets et installations pour le loisir et la rencontre. Cette opportunité a été déjà en partie exploitée par la réalisation du petit parc de la Reine et du Parc Masui - parc public communal ouvert au début des années 80 et clôturé quelques années plus tard en raison des problèmes de gestion du site.



6 CADRE DE VIE

6.1.2

→

6.1.5

←
La friche sur le tracé de la Senne n'est actuellement uniquement visible que sur une vue aérienne

Actuellement, l'enclavement du site entre des murs aveugles et fonds de parcelle apparaît comme un facteur défavorable à son utilisation en tant qu'espace public : risques vandalisme, de phénomènes d'« appropriation autoritaire »). Sa réaffectation à un usage public est néanmoins envisageable à condition de veiller à lui donner des « façades » qui favorisent le contrôle social, etc.

Sur le vieux Quartier, la friche de la Senne présente cinq tronçons distincts

- Entre la rue de l'Héliport et la rue Masui se trouve le tronçon sur lequel a été aménagé le Parc Masui, fermé au début des années 80. Ce parc s'ouvrait sur les deux rues et donnait un accès direct à l'école de la rue Masui⁹. Le réaménagement de ce parc était prévu dans le dossier de base du Contrat de quartier Nord, mais l'opération n'a pas été retenue lors de la révision du programme (révisions de mi-parcours).
- Le petit parc de la Reine occupe le tronçon situé entre l'avenue de la Reine et la rue de l'Eclusier Cogge (voir ci-dessus). Construit dans le cadre du CQ Nord (1999-2003), la construction de ce parc a permis de rendre à l'usage publique une partie du lit de la Senne, jusqu'alors alors occupée par des entrepôts. Dans sa limite sud, le parc est clôturé par un mur en bloc de béton, lequel sépare l'espace public du restant de la friche de la Senne.
- Entre la rue Masui et le mur sud du Petit parc de la Senne, se trouve une « friche verte », délimitée par des fonds de parcelles riveraines. Ce tronçon rejoint le terrain vague existant au bout de l'impasse de Bloemenkrans.
- Entre l'avenue de la Reine et la rue des Palais, la majeure partie de l'emprise de la Senne est utilisée comme lieu de stationnement par Bruxelles propreté. La végétation a été supprimée et une partie du sol, recouverte d'asphalte. Au bord de l'avenue de la Reine, on trouve un tronçon grillagé dont le sol est recouvert de béton.
- Entre la rue des Palais et la rue Masui Prolongée la friche de la Senne a été intégrée au site de Sibelga. Ce tronçon a été entièrement aménagé pour accueillir des activités de parking, décharge et circulation. Le masterplan de rénovation du site confirme cette utilisation.
- Les Potagers entre rue Stephenson et la voie ferrée

6.1.5 > Un lieu d'une grande richesse sociale qui doit être mis à profit pour nourrir de nouvelles initiatives dans le quartier

Localisé entre la rue Stephenson et la voie du chemin de fer, le potager collectif rassemble 22 jardiniers qui louent leur parcelle à la SNCB. Le site, d'accès semi-public, est peu connu du quartier et voué à la disparition en raison des travaux prévus pour le dédoublement des voies de chemin de fer. Il s'agit d'un lieu d'une grande richesse sociale, où s'entretient une pratique d'usage et de gestion collective des espaces qui peut apporter beaucoup à la vie de quartier. En tant que lieu de production et d'agriculture urbaine, ce type d'espace peut être aussi un atout au niveau de l'environnement et de la création de revenus. L'expérience des jardiniers et l'histoire du jardin doivent être mises à profit pour inspirer et nourrir de nouvelles initiatives dans le quartier.

Les jardiniers viennent de différents endroits de la ville et sont de différentes origines culturelles : turcs, algériens, marocain, grecques et belges. L'accès aux potagers se fait par un portillon à côté du pont de la rue Navez, dont les jardiniers ont la clef. Il n'y a pas des installations collectives, chaque jardinier entretenant sa propre parcelle, mais tous se connaissent et les échanges semblent être fréquentes, tant au niveau des outils que des savoirs-faire.

Au-delà des abords des parcelles, l'entretien de la friche et précaire - dépôts clandestins, déchets, mauvais état des arrières de bâtiment. Cependant, le travail des jardiniers contribue à minimiser l'effet de « friche ». Les plantations de fleurs, fruits et légumes ainsi que les cabanes et autres installations rustiques réalisées par les jardiniers, composent un cadre de calme et verdure favorable à la rencontre et aux échanges.

Le résultat est un paysage riche en tant qu'espace vert et assez surprenant vu sa proximité des zones densément construites. À côté du travail agricole, les jardiniers utilisent leurs jardins pour se reposer, recevoir des amis, manger seuls ou en groupe. Tous se connaissent mais il n'y a pas beaucoup d'activités organisées en commun.

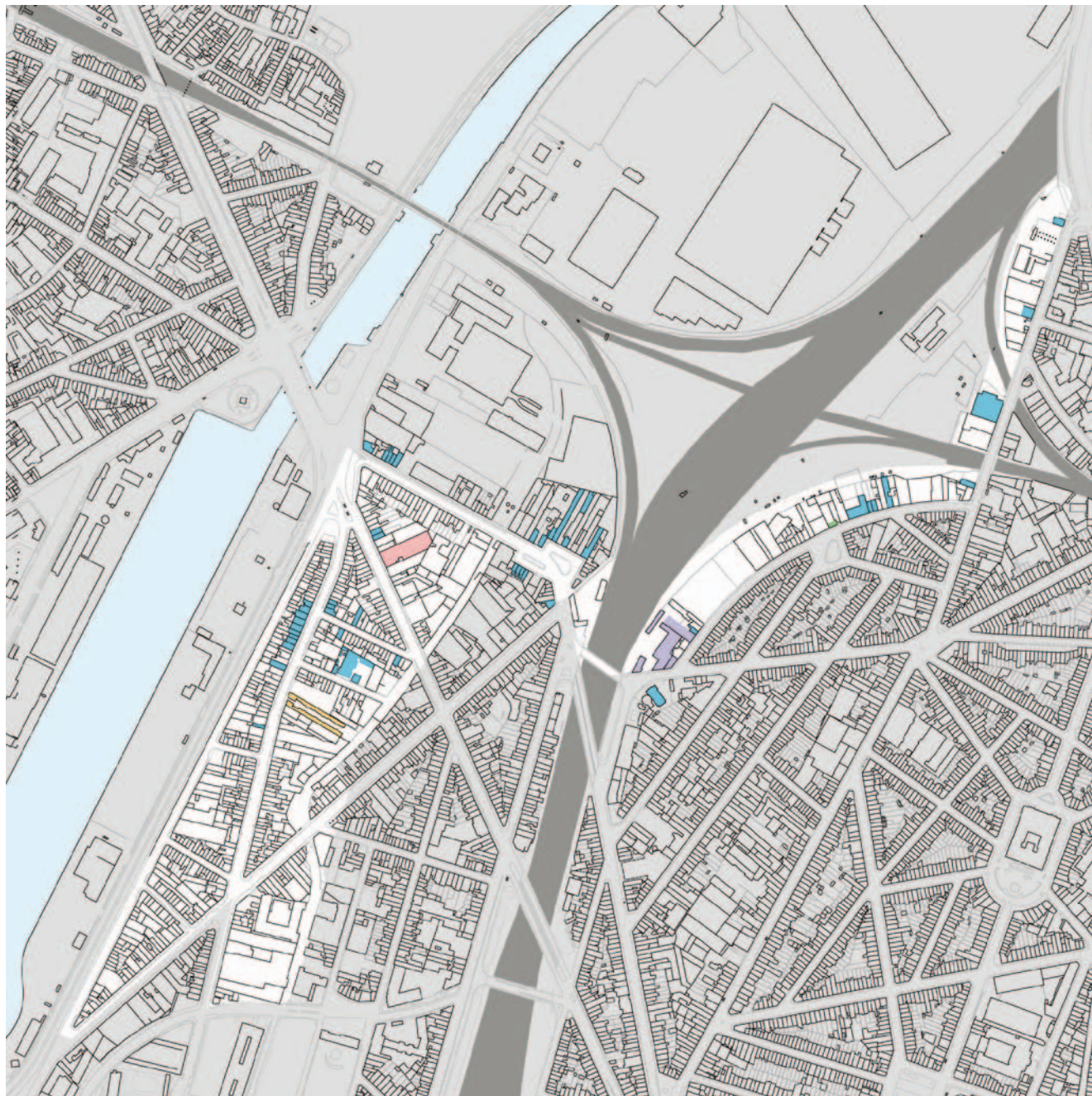
« Il s'agit d'un « bout de l'ancien lit de la Senne, qui était auparavant ouvert au public et aménagé comme parc de quartier. L'espace est aujourd'hui muré, suite à des problèmes de gestion et sécurité. Cette partie du quartier ne dispose pas d'un espace vert de proximité. Les nombreux équipements du voisinage (école, centre de jeunes « Fabrick », maison de jeunes Masui) ainsi que la réaffectation en logement de l'ancienne usine Brenta permet de croire qu'un projet de gestion partagé est envisageable sur le lieu.

- remise en général du parc : plantations, équipements, clôtures, etc.

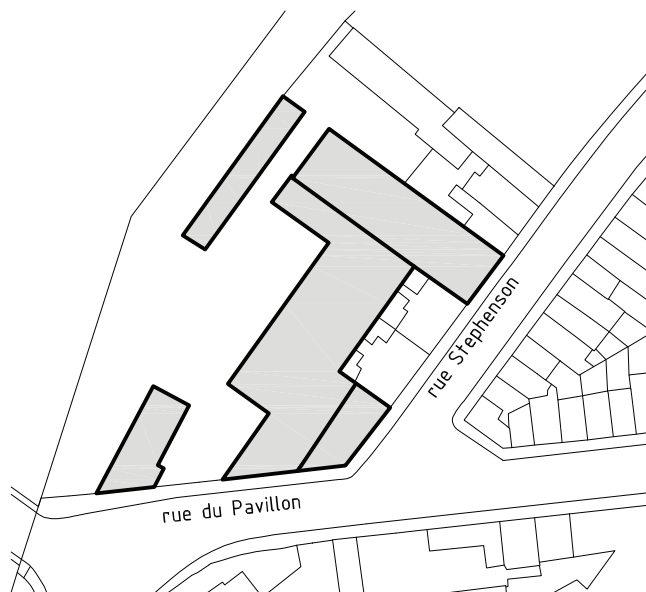
- projet d'animation et gestion avec les partenaires du voisinage

- revalorisation du parc à travers un chantier d'insertion lors de la réalisation des travaux de rénovation. »

Evaluation des Contrats de quartier...



←← 6.2
*Inventaire du Patrimoine reconnu et inven-
taire complémentaire.*



IMMEUBLES BLATON-AUBERT	
REGISTRE DU PATRIMOINE IMMOBILIER PROTÉGÉ DANS LA RÉGION DE BRUXELLES- CAPITALE	
dénomination	Anciens établissements BLATON- AUBERT
protection	liste de sauvegarde
type	Monument
ouverture procédure	14/04/1995
Décision définitive d'inscription sur la liste de sauvegarde	22/01/1998
Inventaire d'urgence des archives Sint- Lucas	
dénomination	Fabrique AUBERT-BLATON
code	3
ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE: IN- VENTAIRE DE L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE À BRUXELLES	
BÂTIMENT A	
adresse	rue du Pavillon 2 - 4
année de construction	1860 (présumé)
architecte	inconnu
fonction d'origine	brasserie
évolution de la fonction	1865 ets. Blaton-Aubert
BÂTIMENT B	
adresse	rue Stephenson 2 – 4a
année de construction	1860 – 1927 (nouveau bâtiment)
architecte	inconnu
fonction d'origine	siège social de Blaton-Aubert
évolution de la fonction	
fonction actuelle	Entrepreneur JSZ Construct, Entrepre- neur, Amart SA, Promoteur immobilier, Conceptimo SA, Entrepreneur, European Property & Building SA



IMMEUBLE DE LOGEMENTS «BLOEMENKRANS»	
INVENTAIRE D'URGENCE DES ARCHIVES SINT-LUCAS	
dénomination	Habitat Social «Bloemenkrans», M (60 appartements)
code	4
adresse	Chaussée d'Anvers 407
année de construction	1927 (Rénové entre 1982 et 1992)
architecte	inconnu
fonction d'origine	Logement
évolution de la fonction	S.A.logements populaires / Acquit 1979 par le Fonds du logement



6
CADRE DE VIE

6.2
→
IMMEUBLES
BLATON-AUBERT
→
IMMEUBLE
DE LOGEMENTS
«BLOEMENKRANS»

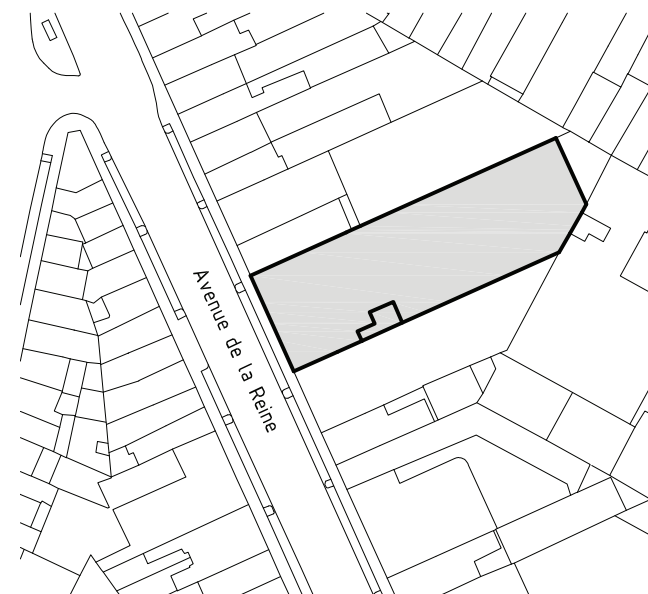
CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI



FABRIQUE MAROUF

ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE:
INVENTAIRE DE L'ARCHITECTURE
INDUSTRIELLE À BRUXELLES

adresse	Avenue de la Reine n°211
année de construction	Reconstruite en 1927
architecte	C. DAMMAN
fonction d'origine	Fabrique de cigarettes Égyptienne MAROUF
évolution de la fonction	La R.T.T., Belgacom
fonction actuelle	Matériaux de construction (voir internet)





BRASSERIE LE PHARE

ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE: INVENTAIRE
DE L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE À BRUXELLES

adresse	Rue Stephenson n° 80
année de construction	Environ 1900
architecte	non identifié
fonction d'origine	Brasserie Le Phare
évolution de la fonction	Brasserie, Grossiste en vins et spiritueux
fonction actuelle	asbl Renovas (voir internet)



6
CADRE DE VIE

6.2
→
FABRIQUE MAROUF
→
BRASSERIE LE PHARE

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI



6 CADRE DE VIE

6.2
→



← ←

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI





6
CADRE DE VIE

6.2
→

← ←

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI





6
CADRE DE VIE

6.2
→



← ←

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI





LISTE INVENTAIRE COMPLÉMENTAIRE	
Rue	n°
du Pont de l'Avenue	35
	8
	5
chaussée d'Anvers	309
	444-447
	443
	354
	326
	362-386
Eclusier Cogge	Ecole
Avenue de la Reine	223
	225
rue des Palais	343
	322
	331-337
	267
	292
placeMasui	6-9
	13-15
	17
	29-30
rue du Pavillon	47
rueStephenson	6
	8
	96-100
	110
rueNavez	68
	88
	99

6
CADRE DE VIE

6.2
→
LISTE INVENTAIRE
COMPLÉMENTAIRE

← ←

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI



→ 1

IMMEUBLES BLATON-AUBERT	
REGISTRE DU PATRIMOINE IMMOBILIER PROTÉGÉ DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	
dénomination	Anciens établissements BLATON-AUBERT
protection	liste de sauvegarde
type	Monument
ouverture procédure	14/04/1995
Décision définitive d'inscription sur la liste de sauvegarde	22/01/1998
Inventaire d'urgence des archives Sint-Lucas	
dénomination	Fabrique AUBERT-BLATON
code	3
ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE: INVENTAIRE DE L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE À BRUXELLES	
BÂTIMENT A	
adresse	rue du Pavillon 2 - 4
année de construction	1860 (présumé)
architecte	inconnu
fonction d'origine	brasserie
évolution de la fonction	1865 ets. Blaton-Aubert
BÂTIMENT B	
adresse	rue Stephenson 2 – 4a
année de construction	1860 – 1927 (nouveau bâtiment)
architecte	inconnu
fonction d'origine	siège social de Blaton-Aubert
évolution de la fonction	
fonction actuelle	
Entrepreneur JSZ Construct, Entrepreneur, Amart SA,Promoteur immobilier, Conceptimo SA,Entrepreneur, European Property & Building SA	

Le périmètre étudié ne présente pas un patrimoine important en ce qui concerne les monuments classés, les bâtiments inscrits à l'inventaire industriel (AAM) et ceux relevés par Sint-Lukasarchief.

Signalons tout d'abord, qu'en vertu de l'article 333 du Code bruxellois de l'aménagement du

territoire (CoBAT), tous les immeubles construits avant 1932 sont considérés comme inscrits d'office à l'inventaire du patrimoine immobilier de la Région. Toute demande de permis se rapportant à un bien inscrit à l'inventaire est soumise à l'avis préalable de la commission de concertation.

Par ailleurs, il n'y a pas d'arbre remarquable dans le périmètre d'étude.

6.2.1. **Registre du patrimoine immobilier protégé dans la région de Bruxelles-Capitale.**

Le classement et l'inscription sur la liste de sauvegarde constituent les deux niveaux de protection légale permanente du patrimoine, au titre de monument, d'ensemble architectural, de site ou de site archéologique. La proposition de classement ou de sauvegarde d'un bien peut émaner du Gouvernement ou de la Commission Royale des Monuments et Sites.

Seul les immeubles BLATON - AUBERT sont repris sur la liste de sauvegarde.

« Par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 1998, sont inscrites sur la liste de sauvegarde comme monument en raison de leur intérêt historique et esthétique, les façades et toitures des anciens immeubles Aubert-Blaton, sis rue du pavillon 4, à Bruxelles ».

Les entreprises BLATON-AUBERT ont été fondées en 1865. A l'origine, le site était occupé par une brasserie constituée d'un seul volume construit. Aujourd'hui les bâtiments accueillent plusieurs entreprises: Entrepreneur JSZ Construct, Entrepreneur, Amart SA, Promoteur immobilier, Conceptimo SA, Entrepreneur, European Property & Building SA.

Le projet d'extension de capacité du quadrilatère de Bruxelles-Nord envisage la démolition de la conciergerie située à l'entrée du site, de l'atelier de menuiserie construite au pied du talus de chemin de fer et de l'abri situé à l'arrière de l'entrepôt du n°4 de la rue du Pavillon. Un avis de principe concernant cette demande de démolition a été demandé à la Commission Royale des Monuments et Sites en date du 27 avril 2005. La Commission a rendu un avis défavorable. Le nouvel embranchement L.161/3 nécessiterait pourtant l'expropriation partielle du site. Aucun accord n'a été approuvé à ce jour.

6.2.2. **Biens repris à l'inventaire d'urgence des archives Sint-Lucas**

L'inventaire d'urgence des archives Sint-Lucas établit en 1979 reprend deux ensembles bâtis dans le périmètre d'étude:

- Les immeubles BLATON-AUBERT
- Les immeubles de logements « BLOEMENKRANS »

Les immeubles BLATON-AUBERT sont repris à l'inventaire comme ensemble remarquable.

Les immeubles de logements « BLOEMENKRANS » sont repris à l'inventaire comme ensemble important.

Le Bloemenkrans est un complexe de logements construit en 1927 auquel on accède par une impasse au niveau du numéro 407 de la chaussée d'Anvers. Les neuf immeubles du complexe sont désignés chacun par l'initiale d'un nom de fleur. Ils contiennent 60 appartements. A gauche de la cour intérieure, on trouve 24 appartements de trois chambres; à droite, il y a 24 autres appartements de deux chambres. A chaque étage des immeubles deux petits appartements donnent sur la cage d'escalier. Les appartements en façade ont cinq chambres. Derrière le mur de trois mètres de haut qui clôture l'impasse par un jardin aujourd'hui inaccessible et en friche, on trouve l'ancien lit voûté de la Senne. L'ensemble a été rénové il y a une vingtaine d'années. appartient aujourd'hui au Fonds du Logement des familles de la Région de Bruxelles-Capitale.

6.2.3. **Biens repris à l'inventaire visuel du Patrimoine Industriel des A.A.M.**

L'inventaire visuel de l'architecture industrielle de l'agglomération bruxelloise a été réalisé en 1980 pour le ministère de la Communauté Française, sous la direction de Maurice Culot, encadré par une équipe d'historiens et d'architectes, collaborateurs aux Archives d'Architecture Moderne. Cet inventaire recense :

- Les immeubles Blaton-Aubert ;
- La fabrique MAROUF : il s'agit d'une ancienne fabrique de cigarettes égyptiennes MAROUF. La première usine, datant probablement d'après la guerre 14-18, fut agrandie en 1921. En 1927, elle fut entièrement reconstruite par l'architecte Damman et fonctionna jusqu'à la seconde guerre. A l'origine, le bâtiment situé à front de l'avenue de la Reine abritait les bureaux ainsi qu'une loge de concierge. Les vastes ateliers (séchage, triage, emballage,...) se trouvaient en intérieur d'îlot. Aujourd'hui le bâtiment est occupé par un grossiste en matériaux.

- La Brasserie LE PHARE : l'ancienne brasserie fut construite aux environs de 1900 sur la place Stephenson, au n° 80-82 de la rue du même nom. Il est occupé par l'asbl « Rénovas ». Ce bâtiment est aujourd'hui la propriété de la commune de Schaerbeek.

6.2.4. Inventaire complémentaire

À côté des bâtiments classés, des bâtiments inscrits à l'inventaire industriel (AAM) et à celui relevé par Sint-Lukasarchief, d'autres bâtiments situés dans le périmètre du Contrat de quartier Masui présentent un intérêt historique ou architectural comme, par exemple, certains bâtiments industriels ou des groupes de bâtiments formant des ensembles homogènes.

Nous proposons un inventaire complémentaire non exhaustif de bâtiments qui pourraient être mis en valeur dans le cadre de l'une ou l'autre opération du contrat de quartier.

BIBLIOGRAPHIE

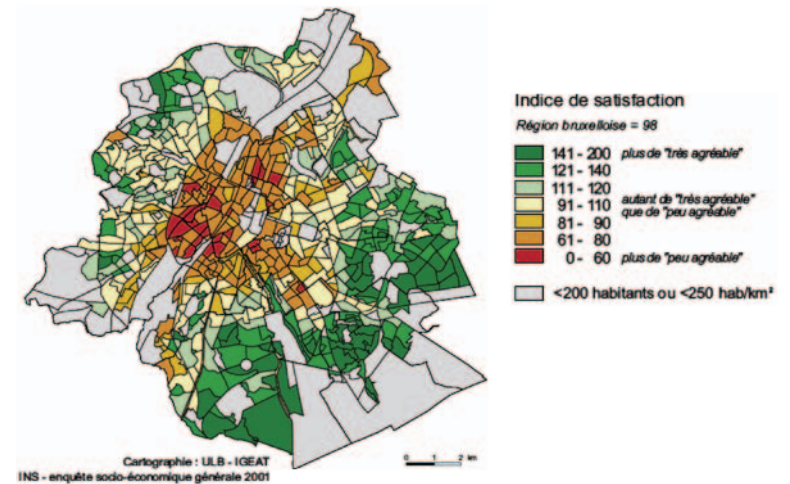
- AAM, Inventaire de l'architecture industrielle à Bruxelles, réalisé pour le ministère de la Communauté Française, 1980.
- ARIES, Etude d'incidences sur l'environnement. Projet d'extension de capacité des installations ferroviaires dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord, Rosières, Aries, 2008, 626p.ill
- SINT-LUCAS, Inventaire d'urgence des archives Sint-Lucas, Nederlandse Commissie voor de Culture, Ed Snoeck-Ducaju, Bruxelles, 1979
- VANDEN EEDE M., MARTENS A., Quartier Nord. Le relogement des expulsés, Epo, Bruxelles, 1994
- www.monument.irisnet.be

→ 6.3
Carte de l'atlas de la santé et du social
de Bruxelles capitale, 2006
— appréciation globale

6.3 ENVIRONNEMENT

Le vieux Quartier Nord présente plusieurs critères défavorables en matière d'environnement. On relève d'abord de nombreux problèmes de propreté publique. Il s'agit d'ailleurs là du principal grief des habitants vis-à-vis de leur quartier. Par ailleurs, le périmètre, comme expliqué précédemment, est enserré par des infrastructures lourdes : les quais qui accueillent un trafic important notamment lié aux entreprises qui bordent le canal et le chemin de fer qui va subir des travaux majeurs dont l'impact environnemental sera sérieux pour le quartier.

Les statistiques de 2001 révèlent d'ailleurs que les habitants du quartier jugent l'environnement de leur quartier peu agréable.



6.3.1. Bruit

BRUIT GÉNÉRÉ PAR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE

L'IBGE a réalisé, en 2006, des cartes du bruit généré par les transports en Région de Bruxelles-Capitale. « En Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Bruit ne définit pas de seuil spécifique en matière de bruit routier. Les seuils d'intervention en matière de bruit de fond sont d'application, car le bruit routier s'y apparente. Ils sont exprimés conformément aux indicateurs et périodes horaires de la Directive européenne, soit un Ld de 65 dB(A) et un Ln de 60 dB(A). Sur les cartes, la couleur blanche est utilisée pour les zones se trouvant en dessous des seuils. La couleur rouge indique un dépassement des seuils de plus de 5 dB(A). »

Le niveau de bruit est supérieur à 55dB dans plusieurs rues du quartier :

Transports routier – Indicateurs global

Le niveau de bruit est supérieur à 55dB dans plusieurs rues du quartier :

- Allée Verte : 70-75 dB
- Avenue de la Reine : 65-70 dB
- Rue des Palais : 65-70 dB
- Rue Stephenson : 60-70 dB
- Rue Navez : 70-75 et +

Transport ferroviaire – Indicateur global

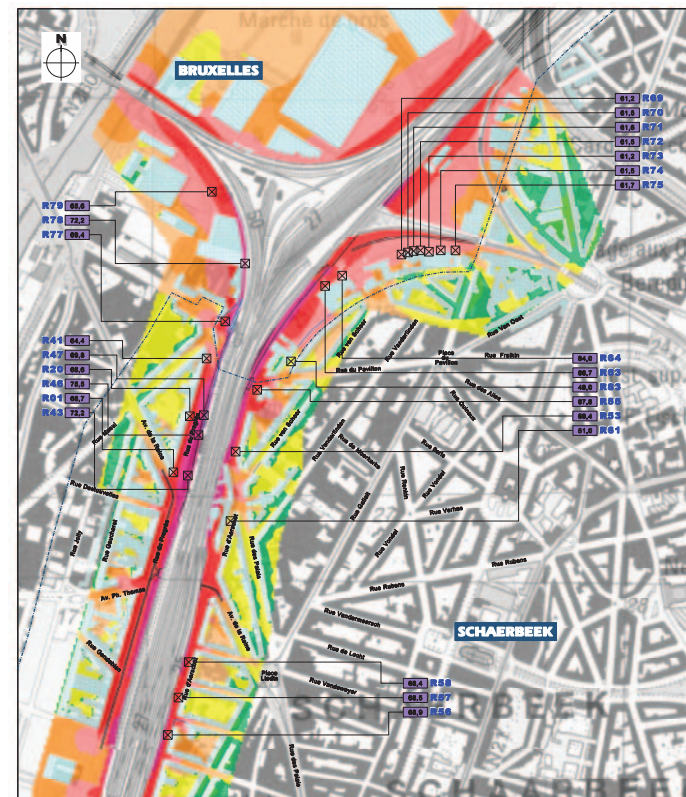
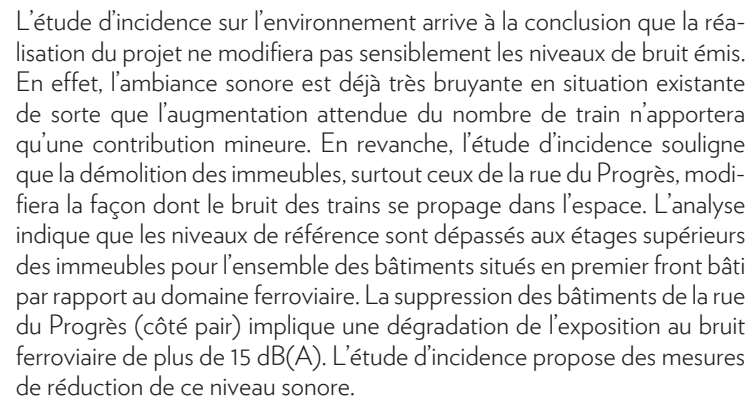
Deux zones sont très touchées par le chemin de fer :

- De la place Masui au tunnel Pavillon : 60-65 dB

6.3.1 > Quartier soumis à de fortes nuisances sonores principalement dues au transport routier et ferroviaire.

6.3.1 > Présence de plusieurs cafés qui génèrent des nuisances sonores la nuit.

- ## Le projet d'extension de la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles nord

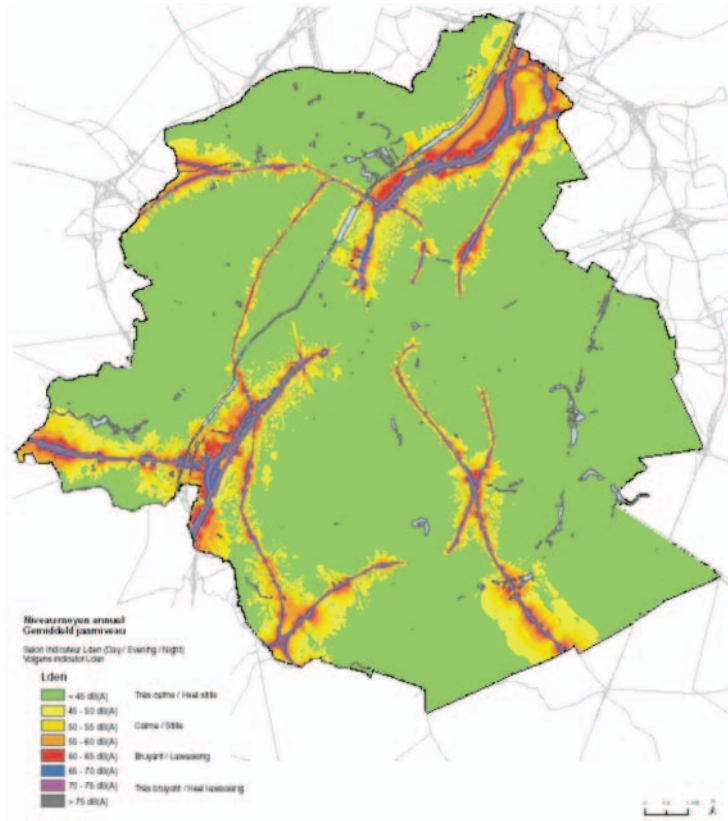


6.3.1

Nuisances sonores liées à l'infrastructure ferroviaire avant et après travaux du quadrilatère
(source: Etude d'incidence en vue de l'obtention du permis d'urbanisme, ARIES consultants pour Infrabel)

**CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI**

Multi exposition – Indicateur global

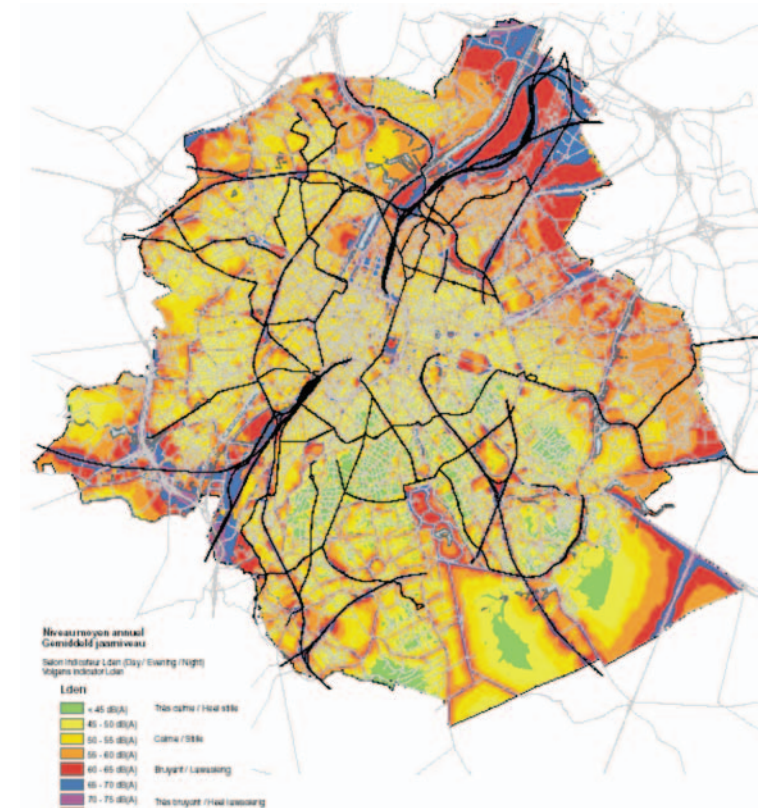


→ 6.3.1

Niveau de bruit lié à la circulation routière
(élevée dans le quartier)
(source: Bruxelles-environnement)

→ 6.3.1

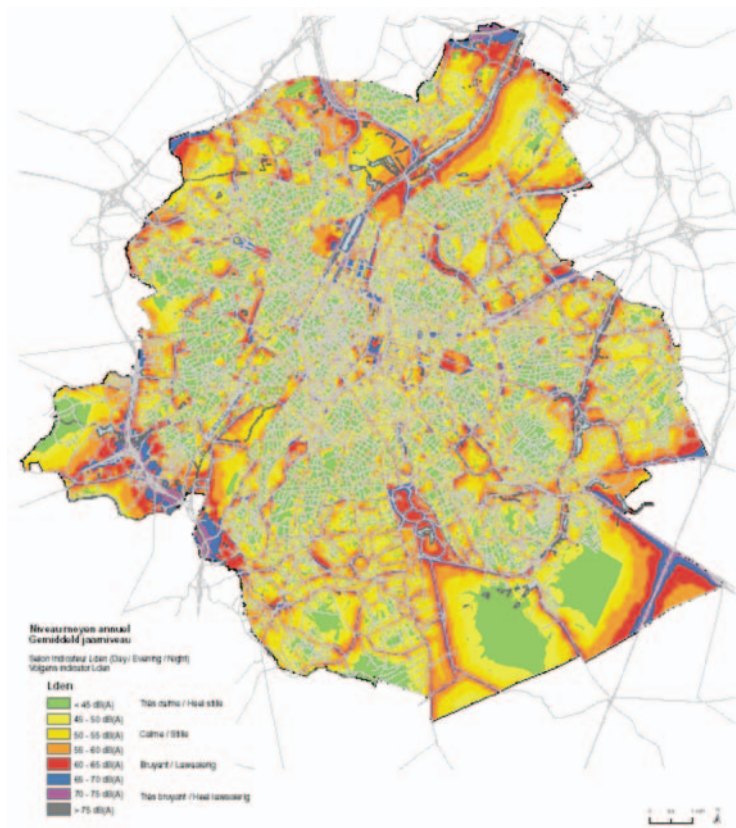
Niveau de bruit lié à la circulation ferroviaire
(élevée dans le quartier)
(source: Bruxelles-environnement)



Si l'on considère toutes les sources cumulées, l'ensemble du périmètre se trouve exposé à un niveau de bruit supérieur à 55 dB dans plusieurs rues :

- Allée Verte : 65-75 dB
- Avenue de la Reine : 60-70 dB
- Rue des Palais : 65-70 dB
- Rue Stephenson : 65 à 70 dB
- Rue Navez : 70 à 75 dB et +
- Autres voies : 55-60 dB

On constate donc que la situation est défavorable en ce qui concerne l'exposition au bruit. Il faut en outre noter qu'on ne tient ici compte que du bruit généré par la circulation routière et ferroviaire.



BRUIT GÉNÉRÉ PAR D'AUTRES ACTIVITÉS

Nous ne disposons pas de données concernant les émissions sonores des activités économiques du quartier. Nous pouvons toutefois souligner que les habitants se plaignent du bruit généré la nuit par certains cafés, principalement sur la chaussée d'Anvers et l'avenue de la Reine. En outre, un projet de discothèque (salle des fêtes ?) avenue de la Reine pour lequel un permis serait en cours de traitement à la Ville inquiète beaucoup la population.

La discothèque « Fiesta » implantée sur au numéro 20 du quai des Usines générerait aussi des nuisances sonores rue des Palais. Le site de Sibelga crée en effet une large ouverture dans le tissu favorable à la propagation des sons.

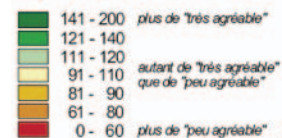
PERCEPTION DU BRUIT

D'après les données statistiques de 2001, les habitants du quartier considèrent leur quartier comme peu, voire très peu agréable du point de vue de la tranquillité.

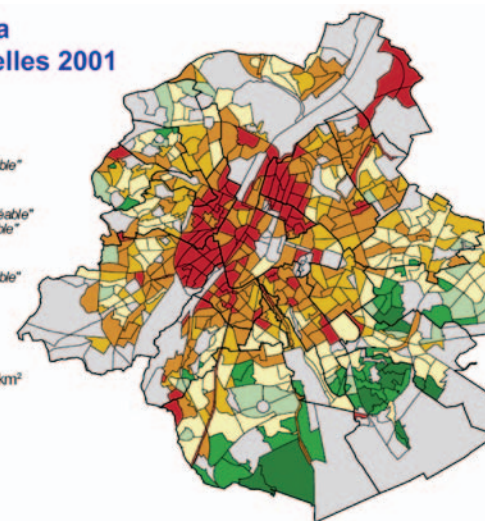
Appréciation de la tranquillité, Bruxelles 2001

Indice de satisfaction

Région bruxelloise = 82



<200 habitants ou <250 hab/km²



6 CADRE DE VIE

6.3.1



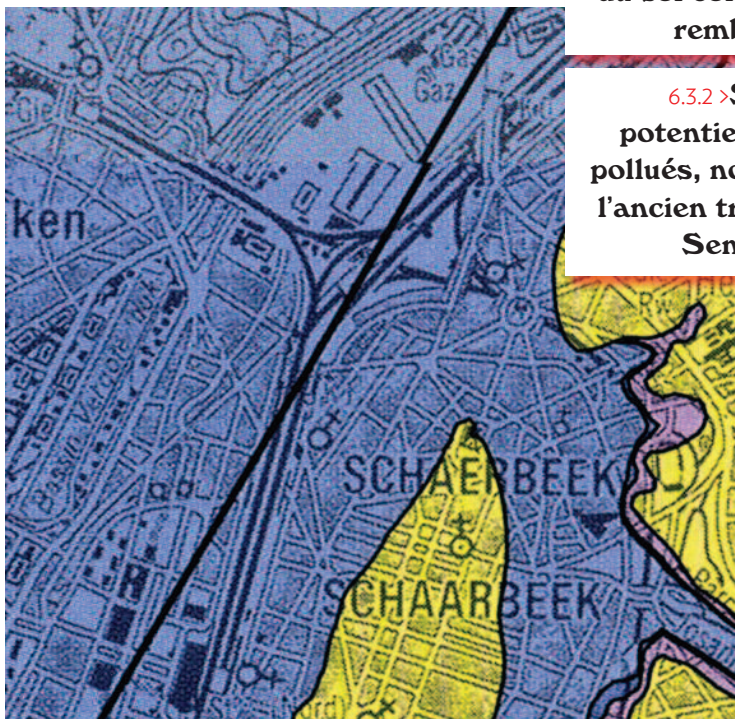
← 6.3.1
Niveau de bruit lié à la circulation routière et ferroviaire (dans le quartier, ce niveau dépasse les 55 dB)
(source: Bruxelles-environnement)

← 6.3.1
Carte de l'atlas de la santé et du social de Bruxelles capitale, 2006 – Appréciation de la tranquillité

6.3.2. Sol

NATURE DU SOL

Le périmètre du contrat de quartier s'étend au nord de Bruxelles dans la vallée de la Senne, large d'environ 1.500 mètres.



→ 6.3.2
Carte géologique locale
(source : P. BUFFEL et al., 2001).

Sur la carte géologique, on distingue les tracés des cours de la Senne et du Maelbeek, séparés par une ligne de crête.

« Dans le périmètre étudié, on trouve une couche de remblai anthropique qui couvre les dépôts quaternaires limoneux ou alluvionnaires. Son épaisseur varie de 1 à 6 m environ. Cette couche de remblai constituée d'un mélange hétérogène de cendres noires, de scories métalliques, de pierres, de débris de démolition (briques, mortiers), de sables de remblais, de limons, d'argiles alluviales et de divers déchets ménagers couvre la quasi-totalité du site. Les cendrées résultent essentiellement de la combustion incomplète de charbon (chaudières des locomotives) ;

Quelques campagnes d'essais géotechniques ont déjà été réalisées dans la zone du projet par le passé. D'une manière générale, les essais indi-

quent, jusqu'à environ 10 m de profondeur, un comportement assez médiocre des terrains sondés. »

**6.3.2 > Mauvaise
qualité mécanique
du sol constitué de
remblai.**

**6.3.2 > Sols
potentiellement
pollués, notamment
l'ancien tracé de la
Senne.**

POLLUTION DU SOL

Le passé industriel du quartier fait peser la menace de sols pollués. A l'heure actuelle, l'IBGE est saisi de 11 dossiers dans le périmètre concerné. L'accord des propriétaires étant nécessaire pour obtenir une information concernant ces dossiers, nous ne pouvons, au stade actuel, fournir de données précises. Nous localiserons donc seulement les dossiers en cours sans préjuger de l'existence d'une pollution du sol.

- Avenue de la Reine, 175 – dossier en cours ouvert fin 2009. Ancien dépôt de voitures usagées.
- Place Masui, n° 27
- Rue des Palais : 9 dossiers

6.3.3. Déchets

La question des déchets préoccupe énormément les habitants. Le quartier compte en effet de nombreux dépôts clandestins et les trottoirs sont régulièrement envahis par des détritits. Les nombreuses friches servent souvent de dépotoirs. Certains habitants attribuent cette situation à un manque d'éducation et de citoyenneté. Les primo-arrivants sont particulièrement pointés du doigt : issus, pour la plupart, du milieu rural, ils n'auraient pas, selon certains, les réflexes urbains en matière de gestion des déchets.





6.3.3 > Sols potentiellement pollués, notamment l'ancien tracé de la Senne.

Etonnamment, le marché est perçu comme un facteur positif en matière de propreté publique: chaque mercredi, après le marché, la chaussée d'Anvers est en effet nettoyée de fond en comble. Par contre les habitants de l'avenue de la Reine se plaignent de subir certaines nuisances (plastiques, palettes,...) sans bénéficier du nettoyage.

6.3.4. Pollution atmosphérique

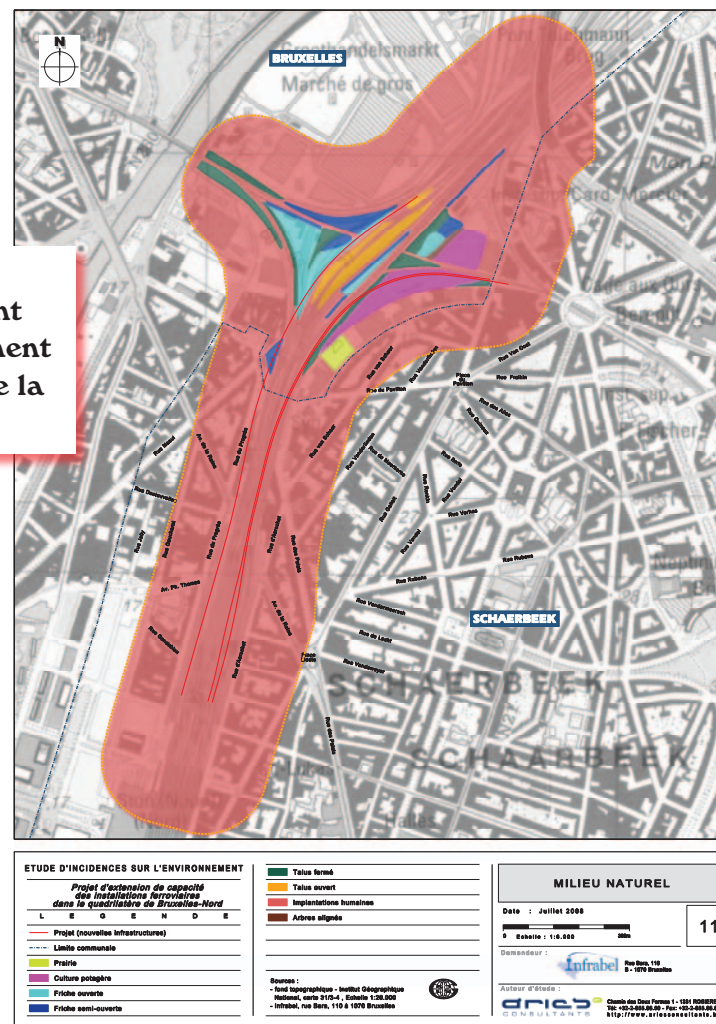
- A l'échelle de la région bruxelloise
L'IBGE mesure la qualité de l'air en divers points de la région bruxelloise. Le point de mesure le plus proche est celui situé à l'écluse de Molenbeek. La situation à cet endroit est relativement comparable à celle du vieux Quartier Nord : entreprises lourdes et canal, circulation intense sur certains axes,...A la lecture du dernier rapport disponible portant sur la période 2006-2008, on constate que la situation est défavorable pour toute une série de pollutions, notamment le NO₂ et les particules PM₁₀.
- Dans le quartier.
Nous ne disposons pas de données permettant d'évaluer les pollutions générées par les activités situées dans ou aux abords directs du quartier. Cependant, certains habitants de l'Allée Verte se plaignent des pollutions générées par les activités du Port de Bruxelles. Les deux entreprises implantées au droit du quartier stockent notamment des tas de sable. Les grains de sable entraînés par le vent abiment les façades et salissent fortement les maisons.

6.3.5. Biodiversité et espace vert

Comme vu précédemment, le quartier compte très peu d'espaces verts publics. En outre, les îlots sont, de manière générale, densément bâtis et ne comprennent dès lors pas de jardins. En matière de biodiversité deux sites offrent néanmoins des potentialités.

6.3.5 > Potentiel en matière de biodiversité le long du chemin de fer et sur l'ancien tracé de la Senne.

LE CHEMIN DE FER



6 CADRE DE VIE

6.3.2

→

6.3.5

←← Dépôts clandestins dans le quartier

← Cartographie de la biodiversité, effectuée dans le cadre de l'étude d'incidence en vue de l'obtention du permis pour le quadrilatère (source: ARIES consultants pour Infrabel)

Aux abords du chemin de fer, l'étude d'incidence sur l'environnement réalisée dans le cadre de l'extension de capacité du quadrilatère, identifie « différents milieux qui contribuent de manière importante au maillage écologique de la région. Ils offrent à de nombreuses espèces un refuge essentiel et constitue de ce fait un facteur de diversification, d'autant plus important que la région est fortement anthropisée. Ainsi, des espèces qui peuvent paraître banales en milieu rural pourront être observées au cœur de la ville au sein de ces milieux. Notons également que

les milieux ouverts sont déficitaires à Bruxelles. Les milieux en question ici présentent donc également un intérêt du fait de leur rareté. »

Les potagers

Plusieurs potagers sont implantés aux abords des voies ferrées, à l’arrière des parcelles des rues Stephenson et Navez. Les potagers sont « voués à la culture des plantes potagères (légumes divers et variés, plantes condimentaires et fines herbes) et de fleurs. Quelques arbres fruitiers sont présents dans certains jardins potagers, ainsi que quelques résineux, peupliers, saules pleureurs et merisiers plantés en bordure...

« La diversité des cultures est propice à l’accueil de nombreux invertébrés (insectes, mollusques) et de mammifères (renard, lapins). Ce milieu présente donc un certain intérêt biologique intrinsèque, mais son principal intérêt réside dans son rôle de refuge et de liaison important au sein du maillage vert de la Région de Bruxelles-Capitale. »¹⁰

Les 22 potagers compris entre le quadrilatère et la rue Stephenson vont disparaître suite au projet d’extension de capacités ferroviaires du quadrilatère. Outre, la perte sociale et paysagère, cette disparition représente aussi un manque à gagner pour la biodiversité.

Les friches ouvertes

Différentes zones de friches sont présentes à proximité du périmètre d’étude. « Il s’agit d’espaces à la végétation rudérale essentiellement herbacée. Quelques petits buissons peuvent être présents. Bien que les espèces rencontrées soient pour la plupart communes et rudérales, la diversité floristique de ces milieux est importante et propice à la présence de nombreux insectes et autres invertébrés. Ces milieux accueillent également une avifaune diversifiée. »¹¹

Les friches semi-ouvertes

« Il s’agit de zones de friches colonisées par des arbustes et des buissons. La strate herbacée est dominée par la ronce et la grande ortie. Quelques espèces herbacées sont toutefois présentes. On rencontre également quelques plantes grimpantes comme la clématite des haies ou la vrillée. Il faut cependant souligner que la renouée du japon est très présente au sein de ces milieux où elle devient par endroit dominante, voire exclusive. Ces milieux jouent un rôle de refuge pour de nombreuses espèces animales. Cependant, lorsque la renouée du japon est dominante, la fonc-

tion d’accueil est limitée voire impossible, limitant ainsi l’intérêt du milieu pour la faune. »

Les talus ouverts

« Il s’agit de zones situées sur des sols récemment remaniés dont la végétation herbacée est plus diversifiée encore que celle rencontrée au sein des friches ouvertes. Quelques jeunes buissons bas épars sont présents par endroits. Ces milieux se développent sur des sols récemment remaniés, et sont par conséquent encore jeunes. La diversité floristique y est toutefois déjà assez importante, bien que les essences rencontrées soient communes et rudérales pour la plupart. Cette diversité est propice à la présence de nombreux insectes et autres invertébrés. Ces milieux, dans leurs parties les plus sèches, conviennent aux seules espèces de reptiles indigènes présentes en Région de Bruxelles Capitale. »

Les talus fermés

« Ce milieu est caractérisé par un couvert arborescent cohérent. La strate herbacée est moins diversifiée que dans le cas de talus ouverts, dominée par la grande ortie et la ronce. Quelques plantes grimpantes se rencontrent également au sein de ce milieu. Il s’agit principalement, comme dans le cas des milieux de friche semi-ouverte, de la clématite des haies et de la vrillée. Ce milieu joue un rôle essentiel de refuge au sein du maillage écologique et constitue une voie de pénétration dans la ville pour de nombreuses espèces. Dans ce sens, il présente un intérêt stratégique pour le développement et le maintien de la biodiversité. Sa structure fermée le rend propice à l’hébergement et au déplacement d’espèces différentes que celles rencontrées en milieu ouvert, en particulier des oiseaux et des mammifères. Ainsi, en ce qui concerne l’avifaune, en plus des espèces ubiquistes, le milieu convient à certaines espèces de lisière, notamment migratrices.

Lorsque ces milieux sont à proximité ou en continuité de milieux ouverts et semi-ouverts, ils constituent ensemble un élément de liaison important entre sites éloignés (le domaine royal et le parc Josaphat dans le cas présent). Ils permettent ainsi un ralentissement de l’appauvrissement biologique des espaces verts enclavés dans la ville. Ils constituent donc un maillon important du Maillage Vert Ecologique de la Région de Bruxelles-Capitale.»

LA SENNE

Le tracé de la Senne représente aussi une belle opportunité sur le plan de la biodiversité, entre autres. Aujourd’hui surtout occupé par des friches, le tracé de la Senne met en lien différents intérieurs d’îlot et permettrait de rejoindre le talus fermé du chemin de fer derrière Sibelga.

10 Idem
11 Idem

7 POPULATION

7.1 POPULATION INSCRITE ET DENSITÉ

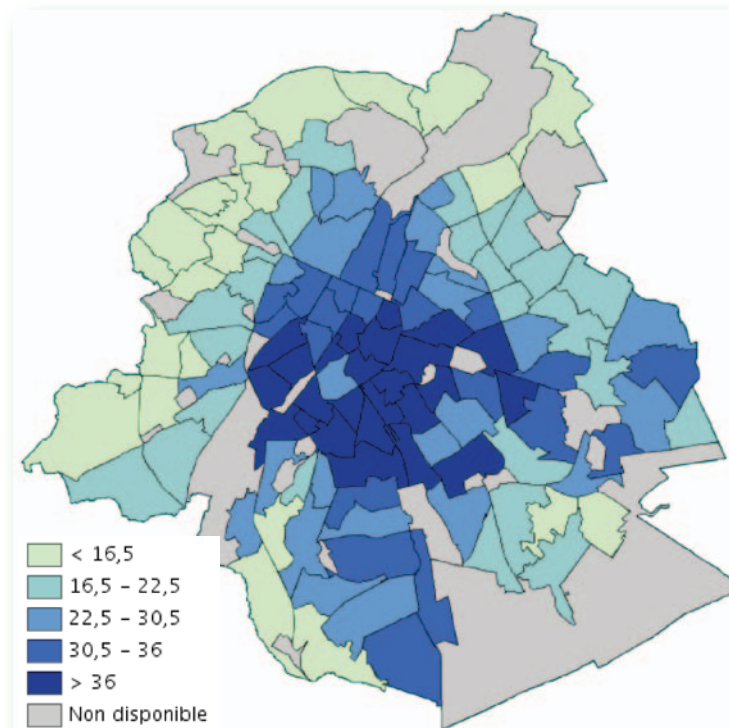
3.184 personnes sont inscrites officiellement dans le périmètre si l'on tient compte des parcelles hors EDRLR de la rue des Palais et de la place Masui. La différence de population de part et d'autre du chemin de fer est édifiant, puisque les parcelles bruxelloises des rues Stephenson et Navez ne comptabilisent respectivement que 226 et 25 habitants, soit un total de 251 personnes au total ce qui représente moins de 8% de la population du périmètre.

Considérant une superficie de périmètre de 15 hectares, la densité d'habitants de celui-ci s'élève à 212 habitants/ha. Cette densité est nettement supérieure à la moyenne régionale qui est de 68,61 habitants/ha. Par contre, elle correspond à la densité moyenne du Quartier Nord qui est de plus de 210 habitants/ha dans sa partie centrale. Du côté Palais/Stephenson/Navez, elle est seulement de 30 habitants/ha. Cette faible densité tient beaucoup au fait que le site de Sibelga et de la police font partie des surfaces prises en compte.

Les chiffres de population dans le quartier doivent très certainement être majorés compte tenu du fait que le périmètre, en tant que point d'entrée d'immigration à Bruxelles, accueille une population non recensée car ne disposant pas de papiers en règle. Cet état de fait rend délicate la question de la rénovation urbaine... D'une part, ces locataires sans papiers ne prendront jamais le risque de se plaindre de leurs conditions de logement ce qui entrave le repérage de situation particulièrement critiques. D'autre part, cette population souvent très fragilisée ne peut bénéficier des investissements en matière de logement réalisés dans la cadre du contrat de quartier.

7.2 RÉPARTITION SELON LES NATIONALITÉS

Sans surprise, le quartier se situe légèrement au-dessus de la moyenne régionale en ce qui concerne la population étrangère: la part des étrangers y est de 31,33%, contre une moyenne de 26,82% pour l'ensemble de la Région. Il s'agit principalement de populations originaires d'Afrique du Nord (8,81%), de Turquie (6,53%), d'Afrique Noire (2,54%), mais aussi de 8% de populations UE (hors Belgique) et 5 % d'« autres ».



7 POPULATION

6.3.5

→

7.2

← 7.2
Répartition des étrangers
(source: Monitoring des quartiers)

← 7.2.1
Tableau: Évolution de la répartition
des étrangers dans le quartier Nord selon
la nationalité
(source: Monitoring des quartiers)

Selon les chiffres de la Ville de Bruxelles pour 2010, le périmètre rassemble pas moins de 60 nationalités différentes.

7.2.1. Évolution de la répartition des étrangers selon la nationalité.

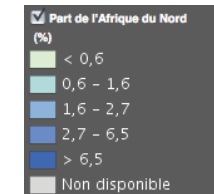
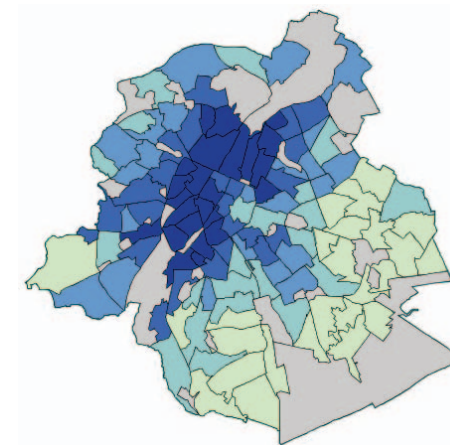
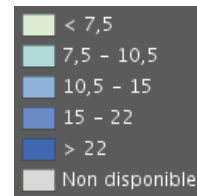
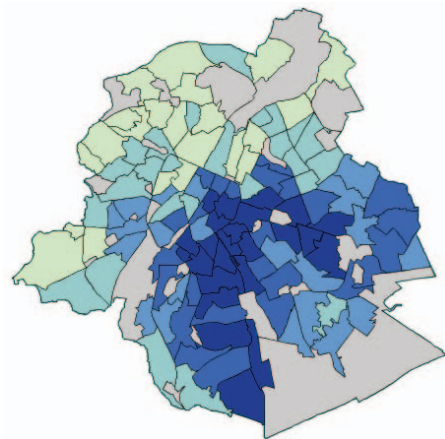
Nationalités QUARTIER NORD	1981	1991	2001	2004	2006
Part de l'Europe des 15 (hors Belgique) (%)	17,61	14,95	10,55	9,18	7,97
Part des nouveaux états membres de l'U.E. (entrées 2004-2007) (%)	0,07	0	0,21	0,81	0,94
Part des pays OCDE (hors U.E. et Turquie) (%)	0,26	0,24	0,08	0,07	0,07
Part de l'Afrique du Nord (%)	17,25	21,66	14,19	9,87	8,81
Part de la Turquie (%)	14,82	17,91	10,33	7,88	6,53
Part de l'Afrique noire (%)	1,5	2,04	2,15	2,13	2,54
Part des autres nationalités (%)	2,05	2,16	3,23	3,52	4,48
Part des étrangers (%)	53,55	58,97	40,74	33,47	31,33

Les chiffres montrent clairement l'impact de la loi d'accession facilitée à la nationalité belge, puisque le nombre d'étrangers dans le quartier chute fortement entre 1991 et 2001.

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

7.2.2. Part d'étrangers originaires des nouveaux membres EU

Les discussions avec les habitants et acteurs associatifs relèvent que ces dernières années ont –connu une immigration importante de ressortissants de pays de l'est. La cohabitation de ces nouveaux arrivants avec la population issue de vagues d'immigrations plus ancienne est difficile. Les habitants parlent du problème de communication et de différence de culture très forte.



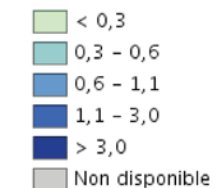
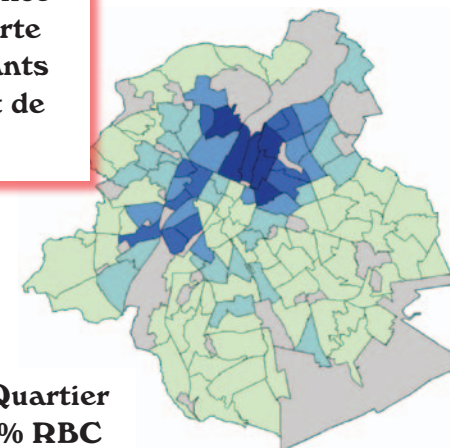
7.2.2 > Une présence nouvelle et forte de ressortissants de Bulgarie et de Roumanie.

Selon le monitoring des quartiers, la part de ces ressortissants est marginale (0,94% pour le quartier contre 0,95% dans la Région), mais les données datent de 2006, donc du début de ce phénomène d'immigration. Les données du service population de la ville de Bruxelles, toutes récentes, recensent par contre 131 Bulgares et 117 Roumains, qui, ensemble, totalisent 7,8% de la population officiellement inscrite, ce qui semble être plus proche de la réalité.

7.2.3. Part d'étrangers d'origine Nord-Africaine

Le quartier se situe clairement dans un croissant continu partageant la même fourchette statistique. Il faut néanmoins noter que, malgré l'homogénéité apparente du taux, la concentration d'étrangers d'origine nord-africaine est nettement plus forte dans les quartiers du Vieux Molenbeek et Cureghem (+/- 12%) ou du Vieux Laeken (11%).

7.2.4. Part des étrangers originaires de Turquie



7.2.4 > 6,53% Quartier Nord - 1,07% RBC (chiffres 2006)

La population turque est géographiquement beaucoup plus concentrée. Le quartier est donc plus spécifiquement turc, avec le même taux que dans le quartier St-Josse (6,28%) ou Brabant (8,12%), mais moindre que le quartier Haecht, qui plafonne à 11,41%.

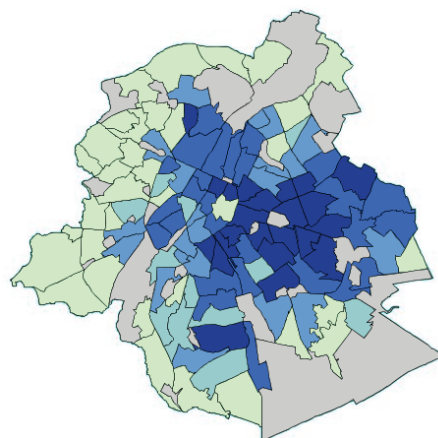
7.2.3 > 8,81% Quartier Nord - 4,38% RBC (chiffres 2006)

→
 → 7.2.2
 Répartition des étrangers originaires des nouveaux membres EU
 (source: Monitoring des quartiers)

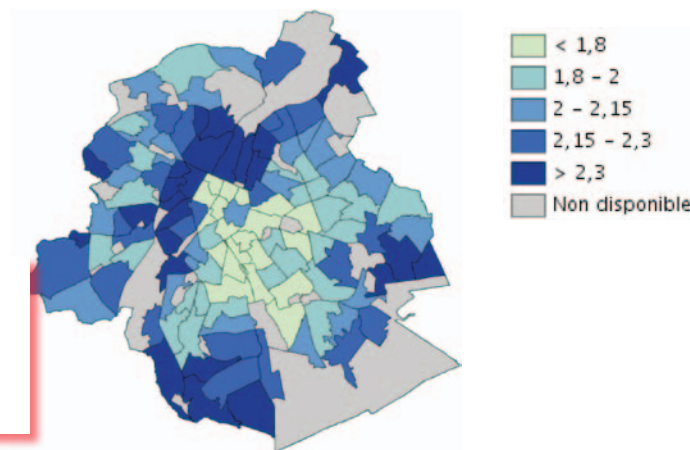
→→ 7.2.3
 Répartition des étrangers d'origine Nord-Africaine
 (source: Monitoring des quartiers)

→→ 7.2.4
 Répartition des étrangers d'origine turque
 (source: Monitoring des quartiers)

7.2.5. Part des étrangers originaires de l'Union européenne



7.2.5 > 7,97%
Quartier Nord -
14,29% RBC
(chiffres 2006)



7
POPULATION

7.2

→

7.4

La moyenne est faible, mais légèrement supérieure par rapport aux quartiers voisins. Le taux se rapproche de celui de la seconde couronne. Le pic est atteint dans le Quartier européen, avec 37,87%.

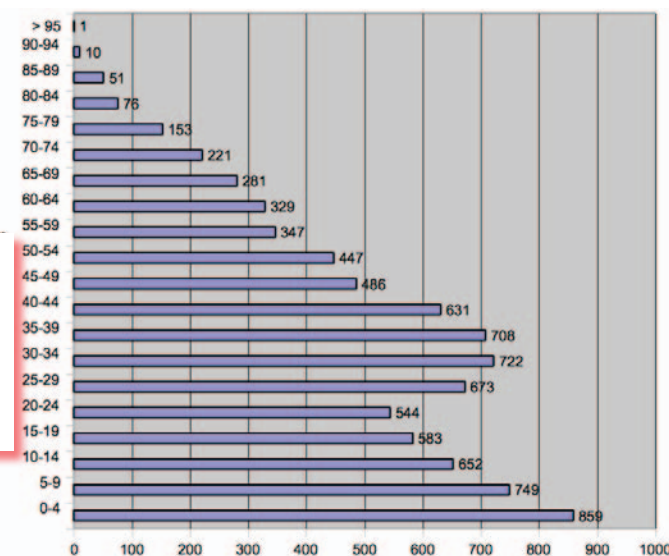
7.4 AGE DE LA POPULATION

7.3 SITUATION DES MÉNAGES

La taille moyenne des ménages (2006) est de 2,38 personnes pour le quartier contre 2,05 pour la Région. Le quartier présente en fait une taille de ménage moyen parmi les plus importants de la Région, au sein d'un ensemble de quartiers s'étendant en première couronne. Les chiffres affinés à l'échelle du périmètre montrent une moyenne plus élevée encore, pour atteindre le chiffre de 2,6 personnes. 11 ménages se composent de 8 personnes. Les ménages les plus grands comprennent 12 personnes.

Au total, le périmètre recense 1.232 ménages. S'il y a beaucoup de grands ménages, il faut également mentionner 508 personnes habitant seules, soit près de la moitié des ménages.

7.3 > Un quartier avec de grands à très grands ménages et des personnes vivant seules.



← 7.2.5
 Répartition des étrangers originaires de l'EU
 (source: Monitoring des quartiers)

← 7.2.3
 Taille moyenne des ménages
 (source: Monitoring des quartiers)

← 7.4
 Pyramide des âges de la population
 du quartier Nord
 (source: Monitoring des quartiers)

Le nombre d'hommes dans le périmètre est 1.675, légèrement supérieur au nombre de femmes (1509). La pyramide des âges est relativement symétrique entre hommes et femmes, à l'exception des hommes de 40 ans, deux fois plus nombreux que les femmes. On constate un pic symétrique chez les jeunes trentenaires, ainsi que chez les 0-4 ans. Cette observation rejoint la pyramide générale valable pour l'ensemble du quartier (source BRAVVO).

7.4 > Un pic chez les jeunes trentenaires

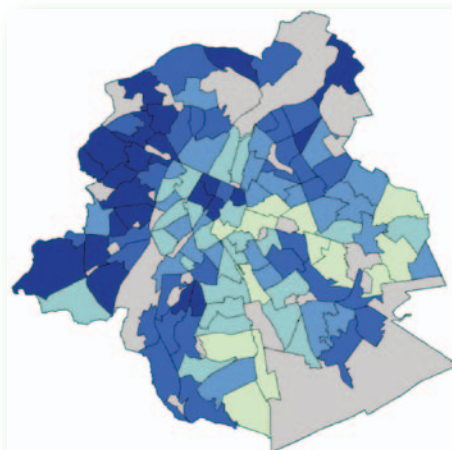
**CONTRAT
 DE QUARTIER
 MASUI**

La tranche d'âge autour de 30 n'est plus du tout concernée par l'aide à la jeunesse, mais peine pourtant à s'intégrer sur le marché du travail. Cette donnée est abordée dans le chapitre suivant.

8 EMPLOI

8.1 TAUX D'ACTIVITÉ

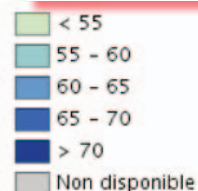
Le Quartier Nord partage avec le quartier Brabant un taux d'activité très bas, et plus faible que ses voisins immédiats (59,32%). La Région dans son ensemble présente un taux d'activité de 63,77%.



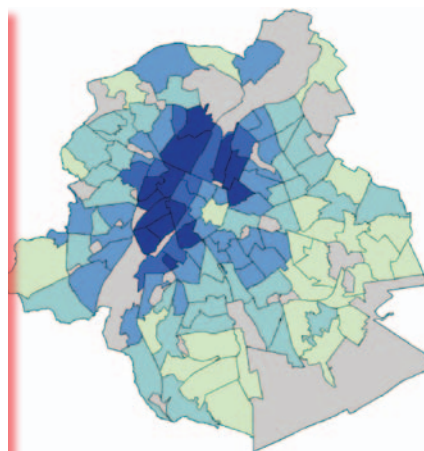
8.2 TAUX DE CHÔMAGE

34,88% de la population du quartier est inscrite au chômage, soit une moyenne nettement supérieure à la Région (19,3%) mais inférieure aux quartiers directement voisins. Cureghem et le Vieux Molenbeek atteignent en effet des taux de 40%.

8 > La condition générale du quartier en matière d'emploi n'est pas très favorable. Situé dans le croissant pauvre, il cumule une forte immigration avec un faible niveau de qualification et un problème de connaissance des langues nationales.

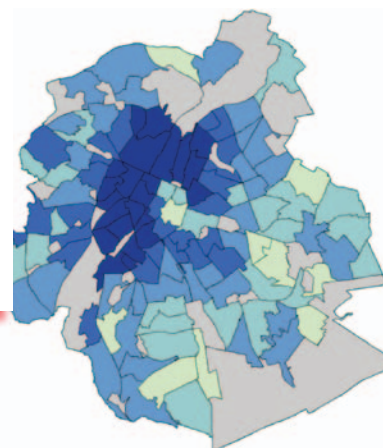


8.3 > La tranche des jeunes trentenaire, démographiquement particulièrement importante dans le quartier, est également la plus touchée par le chômage.



8.3. CHÔMAGE DES JEUNES

Le taux de chômage augmente encore pour les jeunes. Pour les jeunes de 18 à 24, il grimpe à 40,03 % pour le quartier, légèrement moins que dans le quartier Brabant voisin (43,56%) mais nettement moins que le quartier Maritime (48,62%) ou celui de la Gare de l'Ouest, qui affichent le triste record de 53,42%. La moyenne de la Région se situe à 31,79%. Par contre, la proportion de jeunes chômeurs parmi les chômeurs est identique selon que l'on se concentre sur le quartier (17,86%) ou que l'on regarde l'ensemble de la Région (18%).



8 EMPLOI

7.4
→
8.3

← 8.1
Taux d'activité par quartier
(source: Monitoring des quartiers)

← 8.2
Taux de chômage par quartier
(source: Monitoring des quartiers)

← 8.3
Chômage des jeunes
(source: Monitoring des quartiers)

Le taux de chômage augmente encore pour les jeunes. Pour les jeunes de 18 à 24, il grimpe à 40,03 % pour le quartier, légèrement moins que dans le quartier Brabant voisin (43,56%) mais nettement moins que le quartier Maritime (48,62%) ou celui de la Gare de l'Ouest, qui affichent le triste record de 53,42%. La moyenne de la Région se situe à 31,79%. Par contre, la proportion de jeunes chômeurs parmi les chômeurs est identique selon que l'on se concentre sur le quartier (17,86%) ou que l'on regarde l'ensemble de la Région (18%).

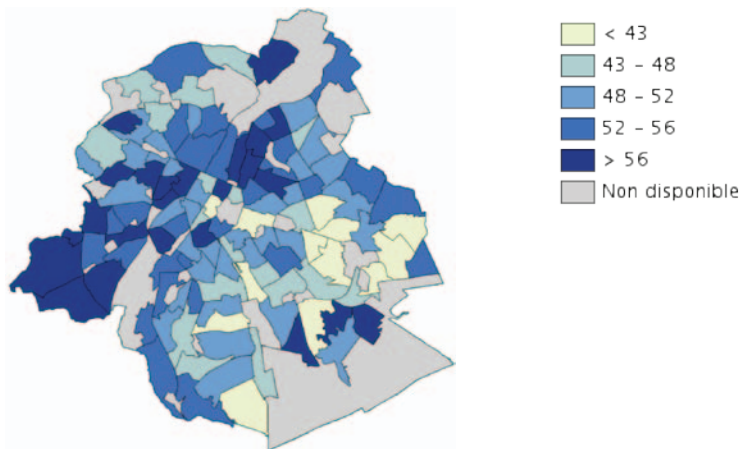
Les données fournies par Actiris, qui recensent les demandeurs d'emploi par rue, permettent d'affiner l'observation par tranche d'âge. Les chiffres confirment un pic de taux de chômage pour la tranche d'âge 25-34 ans, autour de 33 %, un taux plus bas pour les moins de 25 ans, autour de 17%, ce qui peut s'expliquer par la durée des études, et un taux équivalent à 25% pour les tranches d'âge supérieures. La tranche des jeunes trentenaires, démographiquement plus importante dans le quartier, est donc également la plus touchée par le chômage et mérite donc une attention particulière.

L'ouverture prochaine de l'académie Sibelga en bordure du périmètre peut faire partie des pistes à investiguer pour offrir des formations.

→ 8.4
Part des chômeurs de longue durée
(source: Monitoring des quartiers)

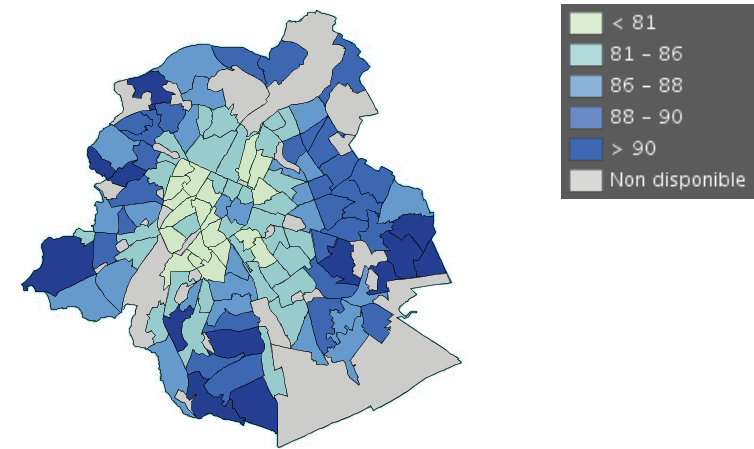
→ 8.5
Précarité relative de l'emploi
(source: Monitoring des quartiers)

8.4. PART DES CHÔMEURS DE LONGUE DURÉE



54,71% des chômeurs le sont à longue durée dans le quartier. C'est moins que les quartiers schaarbeekois mais plus que la moyenne régionale qui est par ailleurs très élevée (52,47%). Cela montre le caractère structurel du problème de l'accès à l'emploi.

8.5. PRÉCARITÉ RELATIVE DE L'EMPLOI.



Le taux de stabilité de l'emploi est généralement faible pour les habitants de la première couronne et du Pentagone. Les différences entre les quartiers de cette zone sont minimales (Quartier Nord : 81,67% ; Brabant : 80,48% ; Maritime : 81,49%). Plus le chiffre est bas, plus l'emploi est précaire. Ce faible taux peut parfois s'expliquer par le type même de filière de mise à l'emploi qui est menée dans ces quartiers, via par exemple l'article 60, qui doit permettre à quelqu'un de se réinsérer dans le marché de l'emploi via un emploi à durée déterminée partiellement subventionné, mais qui ne débouche pas souvent sur un engagement ferme.

8.6. LEVIERS POUR L'EMPLOI

À l'instar du peu d'équipements à l'intérieur du périmètre, on perçoit un vide géographique notable en ce qui concerne l'infrastructure de mise à l'emploi dont peuvent disposer les habitants du quartier.

Par contre la toute nouvelle Maison pour l'emploi et la formation se trouve en bordure du quartier Nord, boulevard d'Anvers, 26. Cependant peu d'habitants se rendent jusque-là. Il faut rappeler ici la rupture sociale et physique forte que crée le boulevard Simon Bolivar. D'ailleurs, pour les services quotidiens (banque, poste,...), les habitants du périmètre se rendent plus facilement place Liedts ou place Bockstael.

Cette absence est amplifiée par l'inexistence de structure de prise en charge de jeunes de plus de 18 ans (témoignages CPAS, Mesnil et Swinnen), précisément la tranche d'âge la plus touchée par le chômage.



8 EMPLOI

8.3

→

8.6

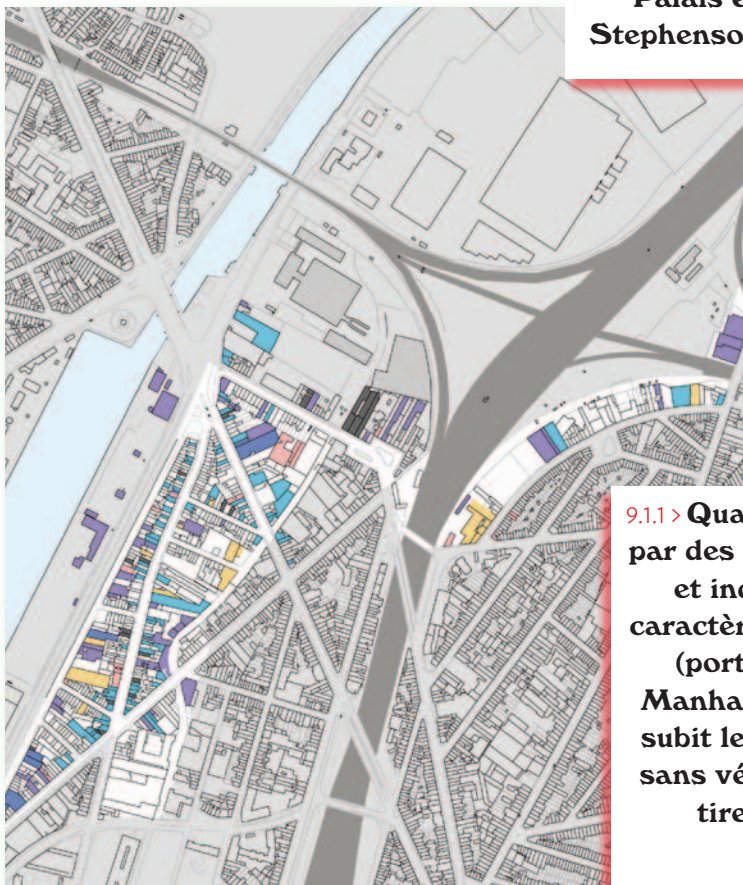
←
*Relevé localisant les services liés à l'insertion
socio-professionnelle et à la mise à l'emploi
dans et autour du périmètre*

Il faut toutefois noter néanmoins l'initiative des Petits Boulots, piloté par l'asbl BRAVVO. Cette action est née avec la volonté d'aborder les problèmes d'insécurité dans les cages d'escaliers des immeubles de logement sociaux. « Petits boulots » forme les jeunes par le travail et les aide par après à former leur propre structure entrepreneuriale.

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le vieux quartier Nord se caractérise par une grande mixité de fonctions. Cette mixité est confirmée par le PRAS.

9.1 LES ENTREPRISES



9 > Quartier caractérisé par une grande mixité fonctionnelle, surtout rue des Palais et rues Stephenson-Navez.

9.1.1 > Quartier entouré par des équipements et industries à caractère peu urbain (port, Sibelga, Manhattan) dont il subit les nuisances sans véritablement tirer profit.

9.1.1. Localisation et types

Le vieux Quartier Nord est entouré par des entreprises de grande taille. Il constitue la dernière zone urbaine habitée sur la rive droite du canal: au-delà du chemin de fer se succèdent des entreprises et équipements «lourds» distribués par une voie rapide.

LE PORT

A l'Ouest, le vieux Quartier Nord est bordé par le port de Bruxelles. Cette affectation est confirmée dans le PRAS. Bruxelles est le second port intérieur belge. Il offre 12 kilomètres de quais, tout au long de ses 14 kilomètres de voie d'eau. Situé au centre d'un réseau dense d'autoroutes et de voies ferrées, le Port de Bruxelles dispose d'un domaine portuaire de 64 hectares de surface utile.



←← 9.1
Relevé des activités économiques

← 9.1.1
Port de Bruxelles, bassin Béco

Le quartier est donc bordé par une frange d'industries implantées le long du canal, au niveau du bassin Vergote. A hauteur du périmètre du contrat de quartier, se trouvent deux industries utilisant la voie d'eau: Distrimaco (matériaux de construction) et Holcim bétons. Ces entreprises à caractère industriel n'entretiennent aucun lien avec le quartier dont elles sont séparées par les voies rapides du quai des Armateurs qui longe l'Allée verte. Du strict point de vue de la qualité de vie dans le vieux Quartier Nord, elles sont avant tout sources de nuisances: poussières, bruit, charroi lourd,... Par ailleurs, ces entreprises employant peu de main d'œuvre à cet endroit, ne sont ni sources d'emploi, ni de clientèle pour le quartier.

SIBELGA

Au Nord, le quartier est bordé par l'implantation de Sibelga, gestionnaire unique des réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel en Région de Bruxelles-Capitale. L'accès aux bâtiments, situés en recul par rapport à la voirie se fait par le quai des Usines pour les véhicules légers et par la rue des Palais, dont le gabarit est plus adapté, pour les camions.



→ 9.1.1
Entrée de service du site Sibelga,
rue des Palais

→ 9.1.1
Terrain et entrepôt en friche
rue de l'Eclusier Cogge

Sibelga envisage une réorganisation de son site. Le masterplan conçu par le bureau MDW puis développé par AAC et CERAU prévoit la verdurisation de l'ensemble, la réorganisation complète de la circulation, la construction d'une académie pour les techniciens de Sibelga et la rénovation de la plupart des bâtiments. L'investissement représente un montant de 30 millions d'euros sur 4 ans.

Sibelga emploie plus d'un millier de personnes sur le site. Actuellement, les retombées positives pour le vieux Quartier Nord sont cependant plutôt faibles. Les liens avec le quartier sont en effet quasiment inexistant. La présence de ce pôle d'emploi majeur est pourtant une opportunité d'autant que Sibelga a une politique d'engagement de jeunes bruxellois de toutes origines. En effet, elle juge que ceux-ci sont mieux à même d'intervenir dans les immeubles de quartiers populaires ou réputés difficiles, car ils connaissent bien ces milieux.

En outre, Sibelga recherche perpétuellement du personnel qualifié, notamment des ouvriers gaziers. C'est d'ailleurs pour faire face à la difficulté de trouver le personnel adéquat qu'elle envisage la création d'une académie privée qui formera ses agents aux métiers spécifiques. Celle-ci

9.1.1 > Projet important de Sibelga améliorant les liens avec la rue du Palais, prévoyant une académie pour former le personnel dans la petite rue Masui prolongée;

9.1.1 > Nombreux ateliers et entrepôts vides, sous ou mal utilisés ternissant l'image du quartier mais constituant un potentiel foncier intéressant pour les interventions

s'installera dans le grand hangar à l'Est du site, accessible par la rue Masui prolongée. Le bâtiment comprendra, outre les salles de cours, différents espaces de pratique et un petit musée.

MANHATTAN

Au sud, le vieux Quartier nord, est bordé par le complexe de bureau dit « Manhattan » autour de la gare du nord.

ENTREPRISES DANS LE VIEUX QUARTIER NORD



Dans le quartier lui-même, on retrouve plusieurs entreprises, principalement situées dans la rue des Palais qui matérialise la transition entre zone industrielle et quartier habité ou le long de l'axe Stephenson - Navez. Ces entreprises sont généralement implantées dans des ateliers en cœur d'îlot accessibles par le rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation. Le quartier compte de nombreuses entreprises centrées sur le bâtiment.

La plupart des entreprises du quartier rayonnent peu dans l'espace public. Dans certains cas, il semble même, à première vue, plutôt s'agir de dépôts ou de boîtes aux lettres que de sièges d'une véritable activité. Certaines entreprises n'ont pas d'enseigne et occupent des bâtiments extrêmement défraîchis.

Le quartier, surtout rues des Palais et Navez traditionnellement mixtes, comprend de nombreux ateliers témoins de l'activité économique passée. Ces bâtiments, souvent défraîchis voire franchement dégradés, sont

généralement sous- ou mal-utilisés, monopolisant un espace précieux pour des « fonctions » n'apportant aucune plus-value au quartier.

Enfin, le quartier ne compte aucune profession libérale à l'exception d'un dentiste avenue de la Reine.

Il faut noter que le quartier présente de nombreux atouts pour l'accueil d'entreprises non seulement parce qu'il offre de belles opportunités foncières et immobilières mais aussi parce qu'il bénéficie d'une excellente accessibilité ferroviaire et routière.

9.2 LE COMMERCE



9.2.1 > Deux axes commerçants : chaussée d'Anvers et avenue de la Reine

9.2 > Quartier entouré par des équipements et industries à caractère peu urbain (port, Sibelga, Manhattan) dont il subit les nuisances sans véritablement tirer profit.

9.2.1. Localisation

Les commerces du vieux Quartier Nord se concentrent principalement sur l'avenue de la Reine et la chaussée d'Anvers. On trouve aussi quelques commerces d'échelle supra locale le long de l'Allée Verte et du quai des Usines.

La chaussée d'Anvers est l'axe commerçant traditionnel et certainement toujours le plus animé à l'heure actuelle. On retrouve du commerce, de manière semi-continue, tout le long de cet axe, du square Jules de Trooz jusqu'à la petite ceinture. Le déclin commercial du nord de la chaussée d'Anvers se mesure à la présence d'un certain nombre de cellules commerciales vides, parfois reconverties en logement, et au faible standing moyen des commerces.

9.2.2. Types de commerces

Le vieux Quartier Nord se caractérise, sur le plan commercial, par la présence de commerces de proximité peu diversifiés et de faible standing, un marché hebdomadaire attractif et une double spécialisation autour de l'automobile d'une part, et de l'équipement de la maison d'autre part. Il faut noter que le quartier ne compte pas d'association de commerçants, ce qui témoigne sans doute d'un manque de cohésion et d'organisation.

COMMERCES DE PROXIMITÉ

Le quartier compte un certain nombre de commerces de proximité s'adressant à une clientèle très locale. Ces commerces sont, pour bon nombre, tenus par des allochtones principalement d'origine turque. Il faut noter que le choix est relativement restreint et que le mix commercial est assez déséquilibré. Certains types de commerce comme la banque sont, par exemple, totalement absents du quartier.

Le vieux Quartier Nord compte notamment quatre phone shop dont trois sur la chaussée d'Anvers. Enfin, il est amusant de relever que le vieux quartier Nord ne compte pas moins de six coiffeurs pour homme.

Le quartier comprend aussi un grand nombre de cafés ainsi que deux snacks « pita durum ». Certains cafés sont gérés par des asbl. Ces établissements sont fréquentés presque exclusivement par des hommes.

Le quartier comprend également un supermarché discount situé avenue de la Reine.



LE MARCHÉ



9.2.2 > Commerces de proximité peu nombreux, peu variés et de faible standing

Un marché se tient tous les mercredis matins sur la chaussée d'Anvers entre la rue Masui et le square Jules de Trooz sur une longueur d'environ 500 mètres. Il reflète la multi culturalité du quartier. Ce marché est très animé et draine une clientèle dépassant très largement celle du quartier.

LES COMMERCE SUPRA-LOCAUX : GARAGES ET CONSTRUCTION

Garages

Le vieux quartier Nord compte plusieurs garages. Mis à part, le garage situé à l'angle du square Jules de Trooz et de la rue des Palais et les garages implantés le long de l'Allée Verte qui bénéficient d'une bonne visibilité depuis les quais et s'adressent clairement à une clientèle régionale, les autres garages, situés au cœur du quartier, sont plutôt tournés vers une clientèle locale. Ils sont généralement implantés dans des ateliers accessibles par une simple porte de garage dans un immeuble d'habitation.

9.2.2 > Nombreux garages, notamment dans l'Allée Verte

Construction et bricolage

9.2.2 > Nombreux commerces spécialisés dans la construction et le bricolage s'adressant à une clientèle supra-locale de part et d'autre du chemin de fer



Le quartier se caractérise aussi par la présence d'un grand nombre de magasins de construction (carrelage, chauffage, plomberie,...) et de bricolage qui drainent une population dépassant largement le quartier. Cette spécialisation commerciale caractérise les deux parties du périmètre du contrat de quartier, de part et d'autre du chemin de fer. La grande quincaillerie implantée long du quai des Usines attire même une clientèle régionale. Tout récemment, un commerce de décoration et bricolage s'est ouvert avenue de la Reine confirmant cette spécificité. La relative spécialisation du quartier

9.2.2 > Marché hebdomadaire dynamique et attractif

attire donc au vieux Quartier Nord une population extérieure au quartier ce qui permet une certaine ouverture de celui-ci sur la ville. Il s'agit là sans doute d'une opportunité de développement pour le quartier. Ces commerces, parfois de grande taille, s'insèrent, tout comme les garages, dans le tissu urbain sans créer de ruptures : ils sont accessibles par des rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation situés dans l'alignement. Il faut mettre en parallèle la forte représentation de ce secteur au niveau commercial avec la présence d'entreprises liées au bâtiment.

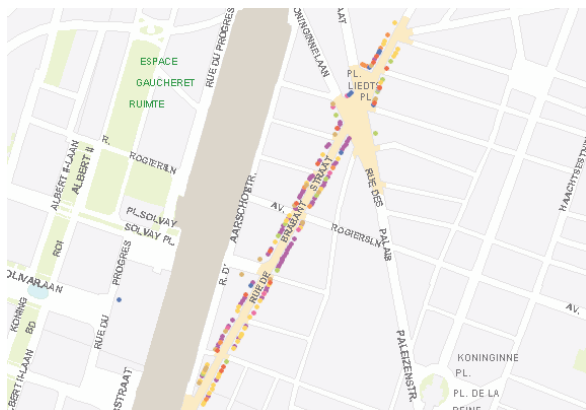
9.2.3. Noyaux commerciaux en dehors du quartier

Pour les achats courants, les habitants du quartier s'approvisionnent principalement au supermarché discount de l'avenue de la Reine et au marché. Pour les achats semi-courants (vêtements,...), l'offre du quartier est très faible. Les habitants s'orientent principalement vers deux pôles commerciaux très dynamiques: le quartier Brabant à Schaerbeek, derrière la gare du Nord, et le quartier Bockstael à Laeken. Certains habitants, des jeunes surtout, vont également au centre, à la rue Neuve.

La distance qui sépare le vieux Quartier Nord de ces quartiers commerçants est objectivement réduite mais renforcée par différentes limites physiques et psychologiques : le chemin de fer et le relief pour Brabant, le canal pour Bockstael et, dans une moindre mesure, la traversée de Manhattan pour la rue Neuve.

Si nous ne disposons pas de données permettant d'objectiver les mouvements commerciaux ; il est fort à parier que la population qui vit le long des rues Stephenson et Navez, directement contigües à Schaerbeek, se rattache davantage au noyau commercial Brabant tandis que la population située de l'autre côté du chemin de fer se répartit probablement davantage entre les deux noyaux commerciaux.

BRABANT



Le noyau commercial Brabant s'étend le long de la rue du même nom et autour de la place Liedts, à deux pas de la gare du Nord et du quartier des bureaux. « Quartier éminemment cosmopolite, la rue de Brabant a fondé sa réputation internationale sur une offre variée et bon marché : des magasins d'artisanat, d'objets insolites, des commerces de produits exotiques et d'alimentation typique. Exhalant une atmosphère populaire et multiculturelle, le quartier est animé, de jour comme de nuit. S'y croisent des clients venus de toutes parts à la rencontre du plus grand marché oriental de la capitale. »¹

BOCKSTAELE



Le noyau commercial Bockstael s'étend quant à lui le long de la rue Marie-Christine qui part directement du pont de Laeken et autour de la place de Bockstael. « C'est un quartier familial, de commerces de proximité et d'enseignes connues. Boucheries, boulangeries, poissonneries mais aussi torréfacteur, marchand de vélos ou encore animalier se mélangent... Le Schéma de développement commercial positionne ce quartier comme un pôle secondaire par rapport à l'hyper-centre. »

9 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

9.1.1

→

9.2.3

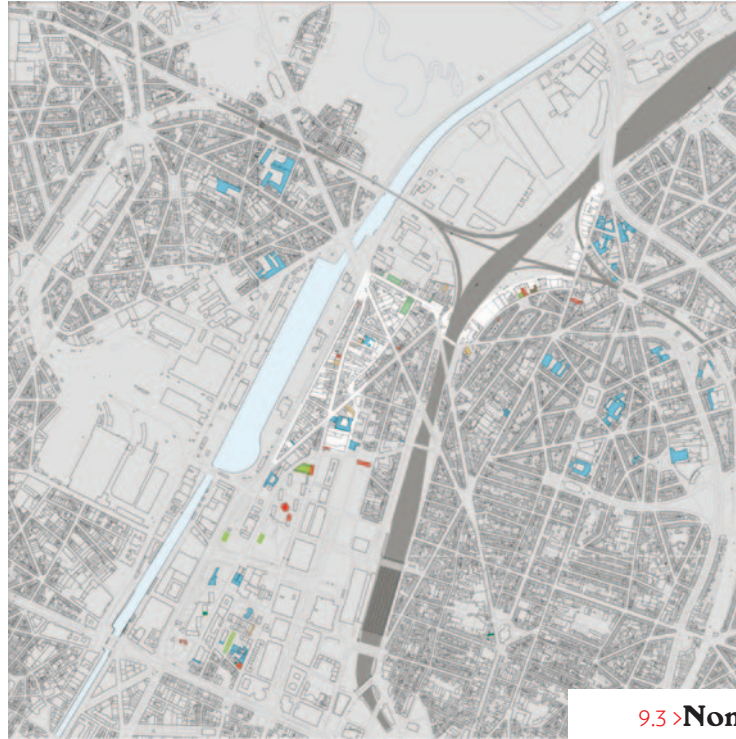
← 9.2.3

Relevé des commerces du noyau commercial Brabant.
(source: Atrium)

← 9.2.3

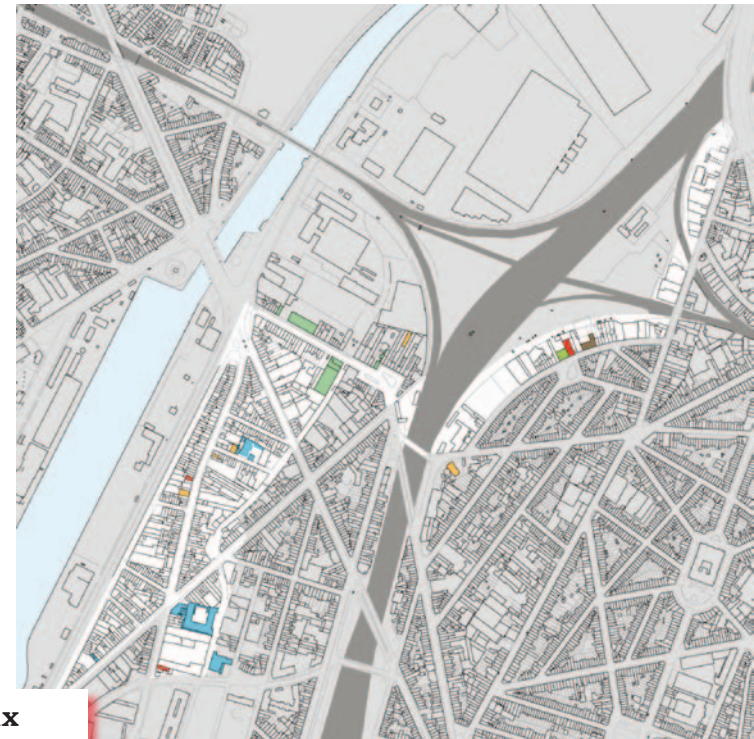
Relevé des commerces du noyau commercial Bockstael.
(source: Atrium)

9.3 LES ÉQUIPEMENTS



→ 9.3
Relevé des équipements à proximité du
périmètre

→→ 9.3
Relevé des équipements dans le périmètre



**9.3 > Nombreux
services et
équipements en
tous genres dans
un périmètre
élargi, tant dans
le Quartier Nord
qu'à Schaerbeek
mais faible mobilité
d'une partie de la
population du vieux
Quartier Nord**

9.3.1. Enseignement



9.3.2 > Manque
d'équipements
sportifs et culturels
dans le vieux
Quartier Nord



- École de l'Éclusier Cogge, Rue de l'Éclusier Cogge, 12-14, École maternelle communale
- Crèche de l'Éclusier Cogge, Rue de l'Éclusier Cogge, 12-14, Crèche communale

Le périmètre du contrat de quartier compte seulement une école maternelle et une crèche situées rue de l'Éclusier Cogge. La Ville a racheté l'entrepôt voisin situé au numéro 16 de la rue de l'Éclusier Cogge ainsi que la parcelle voisine pour étendre l'école maternelle.

Par contre, on trouve un très grand nombre d'écoles maternelles, primaires et secondaire, tous réseaux confondus, à proximité directe du périmètre du quartier, tant dans le Quartier Nord, qu'à Laeken et à Schaerbeek².

← 9.3.1
École maternelle Cogge

← 9.3.2
Entrée du club de Kick boxing

← 9.3.2
Centre Pôle Nord, salle de sport

- Club de sport, Rue Stephenson, 78, Club de sport privé : Kickboxing,...

Le périmètre du contrat de quartier Masui ne comprend qu'une seule infrastructure sportive en son sein et ce, malgré le nombre important

d'adolescents et d'enfants qui y habitent. Il s'agit d'un club privé de sport, de Kickboxing notamment, implanté rue Stephenson.

Le centre sportif Pôle Nord est une infrastructure de proximité dépendant de la Ville de Bruxelles qui a été inaugurée en 2006 dans le cadre du contrat de quartier « Quartier Nord ». Elle offre une grande salle de sport, une salle polyvalente et une salle de psychomotricité. Cette infrastructure vise d'abord les clubs et associations du Quartier Nord. Les salles sont attribuées à l'année pour différentes activités sportives sur base de projets rentrés par des associations. La demande est extrêmement forte et ne peut être rencontrée par cette seule infrastructure sportive. Il existe notamment une importante demande pour des clubs de mini foot rassemblant des adolescents. A part un championnat de mini foot pour les plus de 16 ans le dimanche et l'organisation de rencontres amicales de mini foot pour les plus de 18 ans, le centre Pôle nord n'organise pas lui-même d'activités.

Les habitants du vieux quartier Nord fréquentent a priori assez peu ce centre, non seulement parce qu'il est saturé mais aussi parce qu'il se situe dans un « autre » quartier, même s'il est physiquement très proche. Il semble en effet que, d'initiative, la population se déplace difficilement en dehors des limites de ce qu'elle perçoit comme son propre quartier. Le centre Swinnen, basé dans le vieux quartier Nord, organise un cours de gymnastique douce au centre Pôle nord qui est fréquenté par les femmes du quartier. Accompagnées par l'animatrice, celles-ci se rendent au centre Pôle nord.

9.3.3. Culture



→ 9.3.3
Centre Pôle Nord, salle Wafa

→→ 9.3.4
Maison médicale gérée par l'asbl Swinnen,
rue du Pont de l'Avenue

Le vieux Quartier Nord ne compte aucun équipement culturel au sens propre.

En dehors du périmètre, le centre Pôle nord offre un espace culturel dans lequel se donnent des cours de théâtre notamment. L'équipement va prochainement être complété par des locaux de classe adaptés pour des cours de musique par exemple. Il existe en effet, une forte demande qui actuellement ne peut être satisfaite par le centre Pôle nord faute de locaux adaptés.

La salle de spectacle du centre accueille parfois des spectacles. Pour les mêmes raisons que celles invoquées pour le sport, cet équipement culturel semble peu fréquenté par les habitants du vieux Quartier Nord.

9.3.4. Santé

- Maison médicale Swinnen, Rue Pont de l'Avenue, 35, Maison médicale
- Transit asbl, Rue Stephenson, 96, Centre d'aide aux toxicomanes

MAISON MÉDICALE SWINNEN





Le centre Swinnen, implanté rue Pont de l'Avenue accueille une maison médicale ouverte à tous. L'équipe de la maison médicale est composée d'une gynécologue spécialisée dans la périnatalité, deux sages-femmes, une diététicienne, une psychologue, une pédopsychiatre, une logopède et une responsable « santé communication » qui fait notamment des animations avec les personnes des groupes d'alphabétisation.

L'ensemble du personnel est féminin ce qui est préférable dans le contexte culturel du quartier.

TRANSIT

L'asbl Transit, implantée rue Stephenson, est un centre de crise et d'urgence, d'accueil et d'hébergement pour toxicomanes.

Le quartier compte aussi un cabinet dentaire privé implanté avenue de la Reine mais aucun cabinet médical ou autre.

9.3.5. Associations – Secteur socioculturel

- Centre Swinnen asbl, Rue Pont de l'Avenue, 35, Maison de quartier
- Le jardin des jeunes, Chaussée d'Anvers, 412, Centre d'activités à caractère religieux
- Association belge des turcs des Balkans, Avenue de la reine, 157, Centre culturel turc
- Les petits pas asbl, Rue Navez, 110, Centre d'expression et de créativité
- Union des locataires, Chaussée d'Anvers, 332, Aide au logement
- Les petits pas asbl, Rue Navez, 110, Centre d'expression et de créativité
- Renovas asbl, Rue Stephenson, 80, Gestion des contrats de quartier à Schaerbeek

LE CENTRE SWINNEN

Le centre Swinnen est aussi une maison de quartier qui propose de très nombreuses activités pour des publics variés. Il travaille avec les habitants du quartier, surtout les femmes et les enfants.

La maison de quartier comprend un pôle adulte et un pôle enfant.

9.3.5 > Présence de la maison médicale et de la maison de quartier au centre Swinnen mais manque de place

Pas d'activités pour les jeunes notamment en matière de formation et aide à l'emploi

Manque de places dans les cours d'alphabétisation

Pas de lieu disponible pour les initiatives associatives ou citoyennes

PÔLE ADULTE

- Alphabétisation : groupes mixtes et non-mixtes (70 inscrits environs). Ces cours s'adressent à des personnes qui ne sont pas ou peu scolarisées. Il y a une grande demande qui n'est pas satisfaite.
 - Cours de français langue étrangère. Ces cours s'adressent à des personnes déjà scolarisées.
 - Cours de broderie et de couture réservés aux femmes. Même si ces activités peuvent paraître un peu occupationnelles, elles répondent à un vrai besoin social : c'est la seule possibilité de sortie pour certaines femmes.
 - Aide à la parentalité : éducation des petits enfants et aide à la scolarité des enfants.
 - Halte-garderie pour les enfants de 10 mois à 3 ans. Ce service est indispensable pour que les gens puissent suivre une formation. La halte-garderie peut accueillir 5 à 10 enfants selon le nombre de personnes disponibles pour l'encadrement. Tour à tour, les mères qui suivent une formation se relaient pour assister la puéricultrice.
 - Projet d'atelier citoyen pour primo arrivants. Il s'agirait d'un lieu d'accueil et d'orientation permettant à ce public de comprendre les institutions belges, de connaître leurs devoirs et leurs droits,...
 - Projets d'éducation permanente
- Chaque année, le centre Swinnen introduit un ensemble de projets « Education permanente » autour de deux axes:
- Citoyenneté : identité, accès à la nationalité, tri et recyclage, informatique (le centre dispose d'un local informatique), média et cinéma,...
- Cette année par exemple, un groupe va travailler sur le tracé de la Senne à Bruxelles. Ce type de projet permet de travailler sur l'identité et l'appropriation d'un territoire.

- Santé au sens large (mentale et physique) – travail sur les loisirs par exemple
- Pôle enfant (3 à 12 ans)
- Le pôle enfants offre trois activités principales :
- Psychomotricité pour les 3-6 ans en lien avec la pédopsychiatre. Cette activité vise à préparer les jeunes enfants à l'entrée à l'école primaire : comportement adapté, calme et concentration, respect de soi-même et des autres, langage verbal,...
- Ecole de devoir pour les 6-12 ans : tous les jours – mercredi suivi individuel – suivi d'ateliers par groupe d'âge (science, nature, danse, djembé, théâtre,...)
- Activités de vacances.

9 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

9.3.2

→

9.3.5

← 9.3.4
Composition de la Maison médicale Swinnen

Le centre Swinnen n'offre actuellement aucune activités pour les jeunes au-delà de 12 à 18 ans. Il existe pourtant un besoin énorme. En effet, le décrochage scolaire est fréquent dans le quartier. Il serait donc particulièrement utile d'organiser un encadrement pour l'aide aux devoirs et des activités d'orientation professionnelle (aide à la recherche d'emploi, aide à la rédaction de CV,...). Il faut absolument établir un lien de confiance avec des adultes qui les accompagnent dans leurs démarches. Spontanément les jeunes ne fréquentent pas les services en dehors du quartier ; d'après certaines personnes ressources, quand ils vont au centre c'est plutôt pour s'amuser.

IMPLANTATION DU CENTRE SWINNEN

Le centre est à l'étroit dans ses locaux. Il ne dispose que d'une petite cour à l'intérieur de l'îlot. Idéalement, il voudrait, pour un meilleur accueil du public, séparer la maison médicale et la maison de quartier tout en gardant une certaine proximité.

LE JARDIN DE JEUNES



Le jardin des jeunes implanté sur la chaussée d'Anvers est une association proposant des conférences, un enseignement, des loisirs et une bibliothèque. Elle propose presque exclusivement des activités centrées sur la religion musulmane. Cette association ne cherche à établir aucun lien avec les autres associations du Quartier Nord.

ASSOCIATION BELGE DES TURCS DES BALKANS

Cette association concerne exclusivement une communauté précise.

LES PETITS PAS ASBL

« Les petits pas » est un centre d'expression et de créativité de la commune de Schaerbeek. Vu sa localisation à l'extrémité de la rue Navez, il ne vit pas beaucoup avec le quartier.

UNION DES LOCATAIRES

L'asbl a été créée suite à la mise en œuvre du plan Manhattan en 1967 alors que les démolitions avaient placé la problématique du logement au centre des débats. La volonté était de revendiquer de manière collective le droit des expulsés d'être relogés.

L'ULQN poursuit trois objectifs principaux:

- Insertion par le logement.
L'ULQN offre une aide individuelle lors de permanences : aide juridique, aide à la recherche de logement, lutte contre l'insalubrité, aide locative... L'ULQN est aussi une asbl agréée qui peut recevoir des primes à la rénovation. Dans ce cadre, elle entre en contact avec des propriétaires d'immeubles dégradés puis prend en charge la rénovation et la location des logements (depuis 1986). Dans la mesure du possible, les membres de l'ULQN sont impliqués, notamment en ce qui concerne la programmation. Depuis la création du système des Agences immobilières sociales (AIS), l'ULQN s'est fédérée avec les six autres Union des locataires de la Région bruxelloise pour former une AIS, l'AIS Quartiers. Celle-ci a repris l'ensemble des biens dont la gestion était concédée. L'ULQN assure le volet social et l'attribution des logements.
- Cohésion sociale
L'ULQN a trois projets en collaboration avec un SISP, dont l'objectif est de garantir le bien-être du locataire à tous les niveaux.
- Collaboration aux contrats de quartier

RENOVAS

RenovaS est une asbl à qui la commune de Schaerbeek délègue la gestion des contrats de quartier.

COORDINATION SOCIALE DU QUARTIER NORD

La coordination sociale du Quartier Nord rassemble les associations actives dans le quartier. Les différentes associations s'informent mutuellement de leurs actions et montent ensemble des projets. Elle est divisée en plusieurs groupes de travail thématique : enfance et jeunesse, prévention, action sociale et intervention.

On compte également un grand nombre d'associations actives à proximité directe du vieux quartier Nord. Elles travaillent avec des publics variés allant de la petite enfance au troisième âge. Cependant, elles ne semblent pas concerner les habitants du quartier qui, comme expliqué précédemment, fréquentent peu de services en-dehors de leur environnement direct.

9.3.6. Services publics

- Police de Bruxelles, Rue des Palais, 321, Service circulation
- Bruxelles propreté, Rue des Palais, 314, Garage
- Centre d'action sociale d'urgence, Place Masui, 13, Centre communal d'accueil pour sans abris

POLICE



Rue des Palais se trouve le siège du service « circulation » de la police de Bruxelles. 800 personnes environs y travaillent. Bien que très présent physiquement, cet équipement entretient peu de liens avec le quartier.

BRUXELLES PROPRETÉ

Bruxelles propreté dispose d'un grand garage pour ses véhicules rue du Palais. Cette fonction n'amène guère de plus value au quartier.

CENTRE D'ACTION SOCIALE D'URGENCE

Ce centre géré par le CPAS de la Ville de Bruxelles accueille, dans une ancienne imprimerie appartenant à l'État, une centaine de lits pour sans-abris entre novembre et mars.

9.3.7. Lieux de culte



- Mosquée Raahma, Rue de l'Eclusier Cogge, Culte islamique
- Eglise de l'Arche de Noé, Place Masui,

Le quartier Masui comprend une mosquée rue de l'Eclusier Cogge et l'église de l'Arche de Noé place Masui.

Le vieux quartier Masui est donc pauvre en matière d'équipements. Dans son environnement direct on trouve néanmoins un certain nombre d'équipements de tous types. Ceux-ci ne sont cependant pas toujours fréquentés par les habitants qui semblent ne pas sortir spontanément de leur quartier.

9 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

9.3.5

→

9.3.7

← 9.3.6
Siège du service « circulation » de la zone de police Bruxelles-Capitale-Ixelles

← 9.3.7
Mosquée Raahma, rue de l'Eclusier Cogge

ANNEXES

Equipements dans les quartiers voisins

ENSEIGNEMENT

Dans le quartier Nord

- Ecole paroissiale Saint-Roch, avenue de l'Héliport 46 - Maternelle et primaire
- Ecole St-Louis, avenue de l'Héliport 5 - Administration et économie ??
- Ecole fondamentale de l'Héliport, avenue de l'Héliport 17/19 - Maternelle et rue Nicolay, 9 - Primaire
- Ecole St-Vincent de Paul - Ste Marie, chaussée d'Anvers 28 - Secondaire professionnel
- Ecole Prince Albert, chaussée d'Anvers 28/34 - Maternelle et primaire
- Ecole Klavertje 4, allée Verte 16 - Maternelle et primaire
- Ecole primaire n°28,29, Rue Masui 73 - Primaire
- Maison de l'enfance, chaussée d'Anvers 38/40/42 - Maison de l'enfance
- Maison de l'enfance et crèche Reine Marie, rue de la Flèche 14 - Maison de l'enfance et crèche
- Crèche du bloc Harmonie, avenue du Frontispice 29 - Crèche
- Athénée Alfred Verwée, rue Masui

Navez-Portaels

- Ecole fondamentale communale n°2 / 12, rue Gallait, 131 et rue Quinaux, 32 - Prégardiennat - maternelle et primaire
- Ecole fondamentale communale n°14 - rue Capronnier, 1 - Maternelle et primaire
- Ecole Notre Dame du Sacre Cœur - Boulevard Lambermont, 31 - Maternelle et primaire
- Institut technique Cardinal Mercier - Notre-Dame du Sacré-Cœur, boulevard Lambermont, 1 ; rue Portaels, 8 ; rue Capronnier, 10 et rue d'Anethan, 8, 17 et 33 - Secondaire général, technique et professionnel
- Ecole Grecque - rue Capronnier, 22-24
- Les petits Ours - avenue Princesse Elisabeth, 13 à Schaerbeek - Mini- Crèche (14 lits) Kind & Gezin
- Les petits Galets - rue Gallait, 35 - Prégardiennat de l'école n°2 (20 lits)
- La Bouille à Bizous - rue Van Oost, 54 - Prégardiennat
- La Tanière des Petits Ours, asbl - avenue Princesse Elisabeth, 42 & 61 - Structure d'accueil - Halte Garderie -Prévention - Rencontre des parents

SPORT

Dans le quartier Nord

- Centre Pôle Nord - Chaussée d'Anvers
- Terrain de basket en plein air - Parc Bolivar - Basket
- Terrain de basket en plein air - Parc Maximilien - Basket
- Jeux pour enfants en plein air - Complexe Harmonie - jeux d'enfants

Navez-Portaels

- Lacroix - avenue Princesse Elisabeth, 42 - Plaine de jeux - terrain multisports

CULTURE

Dans le quartier Nord

- Centre Pôle Nord - Chaussée d'Anvers

Navez-Portaels

- De Kriekelaar - rue Gallait, 84 - VGC

SANTÉ

Dans le quartier Nord

- Centre médical Nord - rue de l'Harmonie, 5 - Centre médical
- Maison médicale de l'Héliport - avenue de l'Héliport 20 - Centre médical
- Maison médicale du Nord - rue des Palais, 10 - Centre médical

Navez-Portaels

- Consultation pour enfants, rue Gallait, 82 - Kind & Gezin - Consultation pour enfants,
- Sainte- Elisabeth, rue d'Anethan, 13 - ONE, non communal
- Infor Allaitement, avenue Princesse Elisabeth, 54 - Permanences
- Centre Psycho- Médico -Social, rue Van Oost, 52 - Prévention, accompagnement et orientation des enfants
- Centre de médecine spécialisée, rue Gallait, 39 - C. & S. PS - Cultures et Santé
- Promosanté asbl, rue Gallait, 60 -Actions et projets de promotion à la santé pour public défavorisé et/ou immigrés
- Centre ANAIS asbl, rue Fraikin, 47 - Association de santé mentale
- Nationale d'Aide à l'Intégration, rue Fraikin, 27 - Centre d'Aide pour la Santé mentale en
- Sociale milieu urbain, avenue Maréchal Foch, 40 - Centre de jour
- NASCI, rue d'Anethan, 4 - Centre de l'aide à l'enfant
- LAMA asbl, rue Quinaux, 19 - Accompagnement thérapeutique de toxicomanes en milieu urbain
- Arbre de vie, rue Camille Simoens- Association de sages femmes

SOCIOCULTUREL

Dans le quartier Nord

- Centre Harmonie, chaussée d'Anvers - Local d'intégration
- Centre de contact Millénium, chaussée d'Anvers 150A - Aide sociale et animation
- Service de prévention et d'accompagnement, chaussée d'Anvers, 150A - Prévention et accompagnement
- Centre de services pour personnes âgées, chaussée d'Anvers 332
- Centre social, chaussée d'Anvers 334
- MJ Avenir, allée Verte/chaussée d'Anvers : en cours de déménagement
- Maison de jeunes Masui, rue Masui 71 - Centre de jeunes

- Ferme du parc Maximilien, quai du Batelage 21 - Ferme pédagogique pour enfants
- BRAVVO, médiation social du quartier nord, au rez-de-chaussée du centre Pôle nord, chaussée d'Anvers
- Buurtwerk Noordwijk, Harmonie n°1
- Noordwijk social centrum, 334, Chaussée d'Anvers

Navez-Portaels

- Le pont des arts asbl, rue Floris, 51 - ???
- Libr'Aire asbl, rue Floris, 47- Animation pour enfants en centre hospitalier
- RAvda asbl, avenue Maréchal Foch, 37 - Plateform fraternité
- AIEPHAF asbl, avenue Maréchal Foch, 55 - Activités culturelles, médecine orientale
- Perparini asbl, avenue Maréchal Foch, 66 - Club privé
- AREAM asbl, rue Portaels, 23 - Centre de musicothérapie
- Amis du Nord asbl, rue F-J Navez, 36 - Institution culturelle
- Génération asbl, rue F-J Navez, 39
- EDI asbl, rue F-J Navez, 43 - Espace de dialogue interculturel
- Fraternité asbl, rue Metsys ?
- Nord – Sud asbl, place Verboekhoven, 4- Activités sportives, organisées notamment dans la salle de sport de l'Institut Cardinal Mercier, située rue d'Anethan,8
- Club Tandem « Cyclone A », rue Quinaux, 49 - Randonnées en tandem et marche pour handicapés de la vue
- Les Amis de Géo De Vlamynck, rue Renkin, 72 -Art & Culture Geo De Vlamynck, artiste schaarbeekois
- Cercle Polyglotte de Bruxelles Rue Vondel, 130 ???
- Club de langue, table de conversation
- Club Shukokai Schaerbeek, rue Gallait, 131 Club sportif – locaux école n°2
- Le club des Petits Débrouillards, rue Gallait, 60 - Initiation des enfants à s'ouvrir à la solidarité, par des actes citoyens, s'appuyant sur la culture scientifique et technique comme support pédagogique
- Chiro Allewie Jo-Utopia Schaerbeek, rue Gallait, 46 - Loisirs
- Centre Academy International, rue Gallait, 174 - Art Martial coréen, activités au bassin
- Neptunium Bad-Ton Schaerbeek Rue Gallait, 181 Club de Badminton récréatif lié au Kriekelaar, activité à l'école n°2

CULTE

Dans le quartier Nord

- Centre paroissial et église St-Roch, chaussée d'Anvers/parvis St-Roch, - Culte catholique
- Eglise protestante, chaussée d'Anvers 324 - Culte protestant
- Mosquée TC Diyanet Vakfi, rue Masui 99 - Culte islamique (turc)
- Mosquée Rahma, chaussée d'Anvers 421 - Culte islamique (marocain)

Navez-Portaels

- Synagogue, rue du Pavillon 47 - Culte juif
- Eglise Sainte-Elisabeth, rue Portaels - Culte catholique
- Mosquée Koubaa, rue Fraikin, 7/9 - Culte Musulman (Arabe)
- Mosquée de la Foi, rue des Ailes, 56 - Culte Musulman (Albanais)

10.1.1 > L'Avenue de la Reine et la chaussée d'Anvers sont considérées dans le PRAS comme des voiries structurantes du réseau primaire tandis que dans le PRD elles sont inscrites comme des voiries de quartier.

6A 6B 2

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) fait état dans ses prescriptions et documents cartographiques d'une hiérarchie et d'une spécialisation des voiries. Il est important de noter que le PRAS ne fixe que le statut des voiries considérées comme étant des voiries du réseau primaire comprenant les autoroutes, les voies métropolitaines et les voies principales. En pratique, aucune disposition réglementaire ne définit le statut des voiries des réseaux interquartiers et de quartier.

Le PRD détermine les objectifs et les priorités de développement de l'ensemble de la Région; les objectifs énoncés sur la mobilité sont précisés par l'étude IRIS.

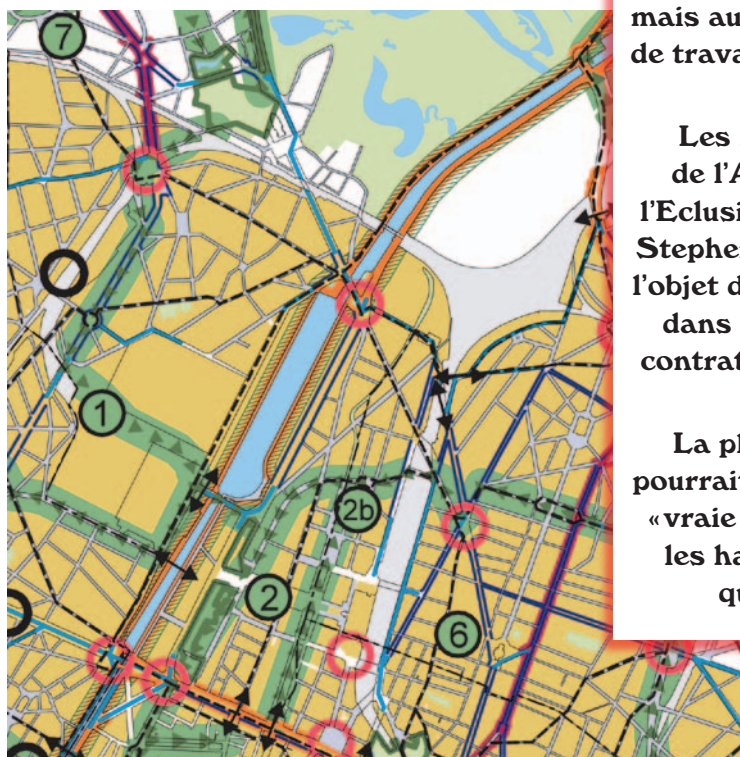
L'étude IRIS (première version), approuvée par le Gouvernement régional en 1998, entend tracer une stratégie globale qui intègre les considérations de mobilité à celles de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants. La mise à jour de l'étude IRIS est en cours actuellement[1].

Le PRD et le plan IRIS II définissent et proposent une hiérarchie des voies. Plus on descend dans la hiérarchie, plus le volume de trafic doit être faible et sa nature locale, c'est-à-dire supportant peu de trafic de transit. Le principe d'organisation de la circulation est de concentrer le trafic sur les axes inter-quartier.

LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE INCLUT QUATRE NIVEAUX DE VOIRIES

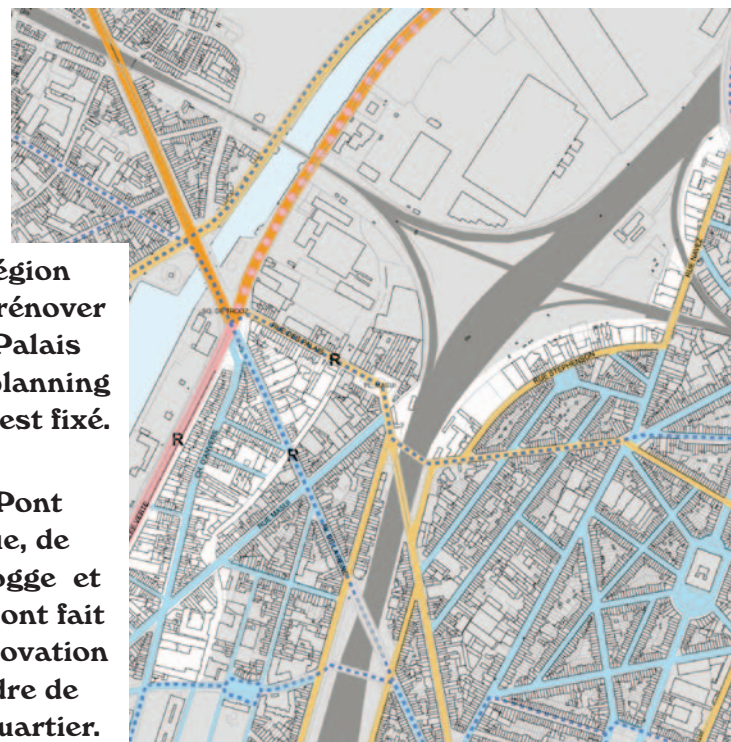
- Voie métropolitaine: allée Verte
- Voie principale: quai des Usines (Voirie métropolitaine à l'étude)
- Voies Inter-quartier: square Jules de Trooz, rues des Palais, du Pavillon, Stephenson et Navez
- Réseau de quartier (zone 30): avenue de la Reine, chaussée d'Anvers, rues Pont de l'Avenue et de l'Eclusier Cogge

Il est important de souligner que l'avenue de la Reine et la chaussée d'Anvers sont considérées dans le PRAS comme des voiries structurantes du réseau primaire tandis que dans le PRD elles sont inscrites comme des voiries de quartier.



La carte 4 «Amélioration du cadre de vie» du Plan Régional de Développement, prévoit une amélioration des liaisons cyclistes de la rue du Pavillon et de la rue des Palais au droit des ponts. Le square Jules de Trooz est considéré comme un nœud intermodal principal. Le PRAS vise aussi l'amélioration de la quiétude par des mesures de réduction de la vitesse et le changement du revêtement routier pour les rues Stephenson, Navez, du Pavillon et des Palais.

10.1.2. Le statut des voiries dans le périmètre d'étude



10.1.2 > La Région envisage de rénover la rue des Palais mais aucun planning de travaux n'est fixé.

Les rues Pont de l'Avenue, de l'Eclusier Cogge et Stephenson ont fait l'objet de rénovation dans le cadre de contrat de quartier.

La place Masui pourrait devenir une «vraie» place pour les habitants du quartier.

Les voiries régionales sont la rue des Palais, l'avenue de la Reine et l'Allée Verte.

Les voiries communales sont la chaussée d'Anvers, les rues du Pont de l'Avenue, de l'Eclusier Cogge, du Pavillon, Stephenson et Navez.

Il n'y a pas de rapport entre le statut des voiries et leur place dans la hiérarchie telle que définie par le PRD.

Les ruelles du Pont de l'Avenue et de l'Eclusier Cogge ont fait l'objet d'une rénovation dans le cadre du contrat de Quartier Nord. L'avenue de la Reine a été rénovée il y a quelques années. La rue Stephenson, quant à elle, a été rénovée dans le cadre du contrat de quartier Pavillon.

La rue Navez est une voirie communale située sur le territoire de la commune de Schaerbeek.

Actuellement, il n'y a pas de grands travaux publics de voirie prévus dans le périmètre par la Région mais le planning définitif n'est pas encore fixé

10
MOBILITÉ

10
→
10.1.2

← 10.1.2
PRD - carte n°4
«Amélioration du Cadre de Vie»

← 10.1.2
Relevé du statut des voiries dans
le périmètre

CONTRAT
DE QUARTIER
MASUI

pour cette législature. La Région envisage de rénover la rue des Palais, avec l'aménagement d'un demi-tour place Masui pour les véhicules venant de l'avenue de la Reine, probablement sous la forme d'un rond-point. La place Masui mériterait de devenir autre chose qu'un simple rond-point d'autant plus qu'elle présente un certain caractère.

Plans Communaux de Mobilité

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) précise les orientations politiques en matière de mobilité au sein de la commune.

Dans le PCM de la commune de Schaerbeek, les principaux objectifs qui touchent le périmètre d'étude ou ses environs directs sont :

- canaliser le trafic de transit venant du pont Van Praet sur les voies interquartiers telles que les rues Navez, Stephenson et Pavillon ;
- gérer le trafic de transit élevé sur la rue Masui.

Pour répondre à ces objectifs, le PCM de la commune de Schaerbeek a mis en double sens les rues Stephenson et Navez et revu la phase des feux du carrefour entre la rue du Progrès et la rue du Palais.

Le Plan communal de mobilité de la ville de Bruxelles est en cours. Le diagnostic est terminé mais pas encore accessible. Actuellement débute la deuxième phase qui contient les orientations stratégiques. La troisième partie proposant les plans d'actions sera prête pour 2011.

10.1.3. Plans de Déplacements

Un plan de déplacements d'entreprise (PDE) consiste en l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises.

Dans le périmètre d'étude, l'entreprise SIBELGA est entrain de réaliser un PDE.

Un plan de déplacements scolaires (PDS) consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements. L'école maternelle rue de l'Eclusier Cogge n'a pas réalisé de plan de déplacement scolaire.

Il faut remarquer au passage qu'il n'y a pas de station Cambio dans le périmètre. Les stations les plus proches sont situées à Bockstael, rue Laneau

n°5 ; place princesse Elisabeth n°7, place Colignon n°2 ; rue du Progrès n°42, et rue Matheus n°25.

10.1.4. Projet STIB

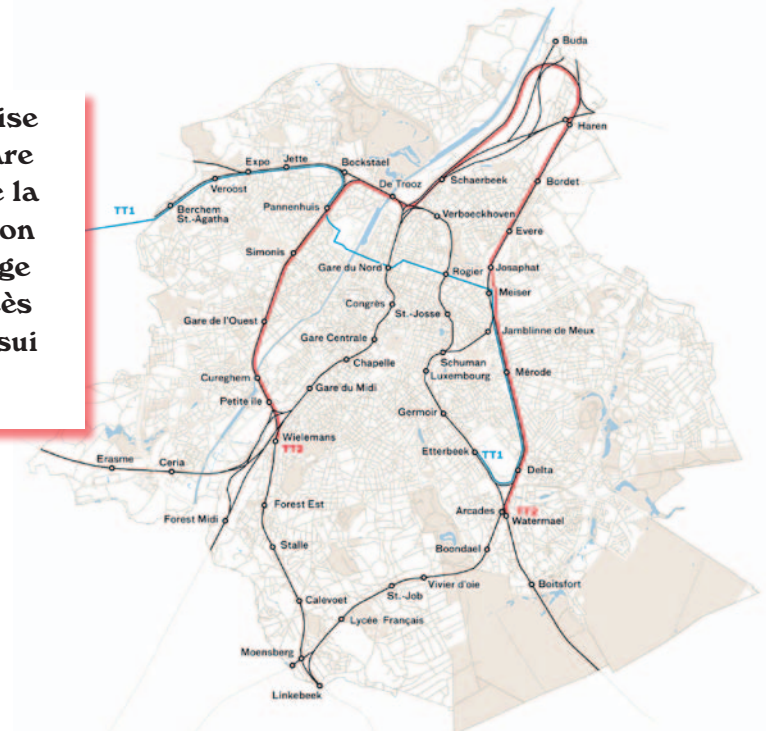
LE PROJET DE PASSERELLE PICARD AU-DESSUS DU CANAL (TRAM-PIÉTONS)

La Région envisage la construction d'un pont facilitant la liaison entre le site de Tour & Taxis et le Quartier Nord. Le site de Tour & Taxis sera desservi par une ligne de tram qui, de la gare du Nord, passera par le canal et la passerelle Picard (interdite aux voitures), la gare maritime et Bockstael pour rejoindre le réseau de la STIB.

La STIB poursuit l'amélioration de la vitesse commerciale de ses lignes, notamment le long de l'avenue de la Reine. Ce point sera abordé dans le point « Transports publics ».

10.1.5. Les projets SNCB

LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL (RER)



→ 10.1.5
Carte du Réseau Express Régional
(source: Iris II)

10.1.3 > L'entreprise Sibelga prépare une refonte de la mobilité sur son site et envisage un nouvel accès par la rue Masui prolongée.



Le Plan Régional de déplacement a pour objectif d'améliorer la desserte de la Région bruxelloise par le chemin de fer et de favoriser l'usage du RER comme mode de transport rapide par tous les Bruxellois. Infrabel poursuit la réalisation du RER qui devrait être mis en service progressivement de 2012 à 2016.

La Région bruxelloise souhaite dans ce cadre créer ou rouvrir des points d'arrêts qui ne sont aujourd'hui pas compris dans le schéma d'exploitation ayant fait l'objet de l'accord de coopération entre les Régions, le gouvernement fédéral et les exploitants.

Quatre haltes RER sont ainsi souhaitées à proximité du périmètre d'étude, sans toutefois que leurs réalisations ne soit actuellement envisagée par Infrabel :

- De Trooz au niveau du chemin de fer, le long du quai des Usines sur la L.50.
- Bockstael à la bifurcation entre les lignes 50 et 60
- Verboeckhoven le long du tronçon de la L.161
- Schaerbeek, place Princesse Elisabeth

La Région soutient particulièrement la station RER Jules de Trooz le long du quai des Usines. Elle est en pourparler avec la snb à ce sujet.

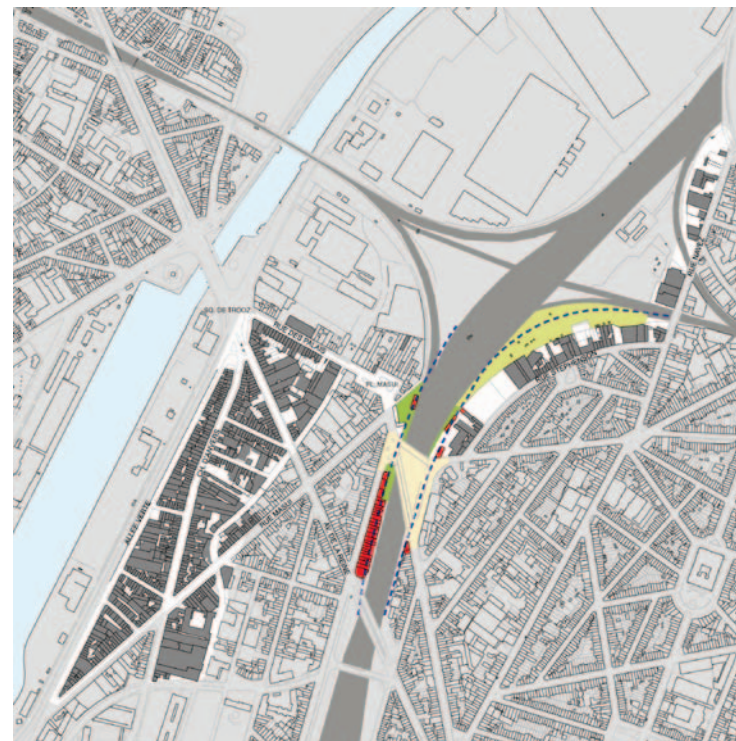
LE PROJET D'EXTENSION DE CAPACITÉ DU QUADRILATÈRE DE BRUXELLES-NORD

La demande de permis d'urbanisme a été déposée par la S.A. Infrabel. Elle est traitée par la commune de Schaerbeek.

L'objectif des travaux qui font l'objet de la demande de PU est de contribuer à une meilleure répartition des trains dans les trois pertuis de la Jonction Nord Midi de façon à accroître sa capacité globale et à la porter à maximum 96 trains par heure de pointe.

Le projet consiste en l'élargissement des voies sur les communes de Schaerbeek et Bruxelles. Les limites de l'emprise présumée du projet :

10.1.5 >Projet d'extension du quadrilatère ayant un impact sur les voiries du quartier et donant l'opportunité d'améliorer la mobilité des modes doux sous le pont du Pavillon.



- À l'est, la construction d'une nouvelle liaison dite L.161/3 entre « Bruxelles-Namur » (ligne 161) et les voies 10 et 11 de la gare de Bruxelles-Nord (ligne 25) impliquera la construction d'un pont par-dessus le carrefour des rues du Pavillon et des Palais (devant l'entrée des deux passages sous voies existants)
- À l'ouest, la construction d'un croisement à niveaux différents entre la voie A de la nouvelle ligne à grande vitesse 36N TGV « Bruxelles-Liège » et la ligne 50 « Bruxelles-Denderleeuw » impliquera un viaduc à simple voie de type « pont-bac » (pont en auge) permettant le croisement à niveaux différents de la voie A de la ligne 36N avec les voies de la ligne 50 ; plus haut de 5 à 6 m que la situation existante.

Le projet impliquera des adaptations de voiries et des aménagements connexes (rue du Pavillon, rue des Palais) qui auront un impact important sur le périmètre du contrat de quartier Masui, notamment :

- La rénovation des passages sous-voies (rue du Pavillon, rue des Palais)
- La création d'un pont rue du Pavillon (côté est du pont actuel)
- La création d'un viaduc rue du Pavillon (côté ouest du pont actuel)
- La réalisation de murs anti-bruit (3 à 5 mètres)
- Le réaménagement du carrefour des rues des Palais et du Pavillon avec la rue du Progrès
- La réaménagement du carrefour de la rue du Pavillon

←←
Zoom Carte du Réseau Express Régional –
– source: Iris II

←
Retranscription dans le périmètre du plan du
projet quadrilatère sur le périmètre d'étude
– source: étude d'incidence, Aries consul-
tants, 2008 pour Infrabel

La rue Masui prolongée devrait être cédée à l'entreprise Sibelga. Elle est en pourparlers avec Infrabel pour le transfert de propriété de la rue. Sibelga envisage de fermer la rue à son entrée, avec un droit d'accès pour les deux riverains autres que Sibelga. D'après son *Masterplan*, l'entreprise compte aménager son académie dans le premier entrepôt avec accès public via cette rue.

Le projet d'extension de capacité du quadrilatère implique des démolitions :

- Une rangée complète de bâtiments (90 ménages rue du Progrès.) entre les n°214 et 270) ;
- Une palissade de clôture rue des Palais (à proximité de l'angle avec la rue du Pavillon) ;
- L'ancienne cabine de signalisation (bâtiment snbc) ;
- La conciergerie à l'entrée du site des anciens immeubles Aubert-Blaton, de l'atelier de menuiserie construite au pied du talus de chemin de fer et de l'abri situé à l'arrière de L'entrepôt. (4 rue du Pavillon) ;
- L'abattage d'arbres ;
- La disparition d'une partie des potagers (22 parcelles). Les 37 autres sont maintenues.

Le projet induira donc une restructuration profonde du quartier.

→ 10.2.1
Relevé des conditions de circulation dans le périmètre

10.2 CIRCULATION STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS

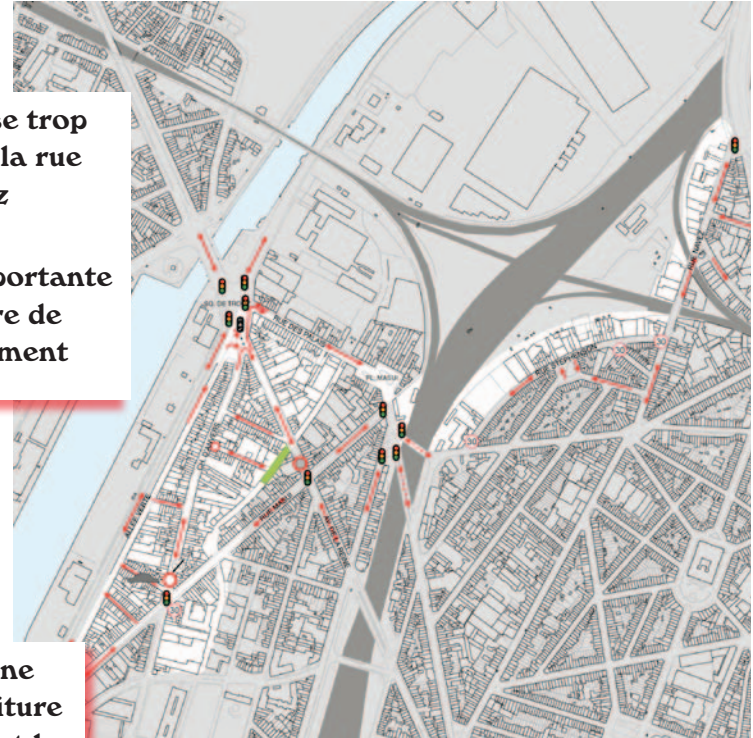
10.2.1. Circulation

Les flux de circulation importants dans le périmètre sont situés sur le square Jules de Trooz, l'allée Verte, la rue des Palais, l'avenue de la Reine et la rue Navez.

Le quartier jouit d'une très bonne accessibilité en voiture par le Nord et depuis le Ring. Le square Jules de Trooz voit passer d'importants flux de poids lourds en relation avec les entreprises et notamment le marché de gros. A l'intérieur du quartier, les poids lourds sont en revanche relativement peu nombreux ; on trouve surtout des camionnettes de livraison le long de l'allée Verte, de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de la Reine. L'entreprise Sibelga engendre un trafic de camions sur la rue des Palais.

Le flux de voitures venant de Laeken et de Neder-Over-Heembeek se dirigeant vers le centre transite via l'allée Verte. Celui se dirigeant vers Schaerbeek

passé obligatoirement par l'avenue de la Reine. Il ne peut plus transiter par la rue des Palais.



10.2.1 > Vitesse trop élevée sur la rue Navez

Pression importante en matière de stationnement

10.2.1 > Très bonne accessibilité voiture depuis le Nord et le Ring.

10.2.1 > Nombreux problèmes de mobilité square Jules de Trooz : manque de lisibilité des parcours, le temps d'attente trop long aux feux, dangereux entre les véhicules de la STIB et les transports lourds

Dans l'autre sens, le flux de voitures venant de Schaarbeek et se dirigeant vers Laeken et Neder-Over-Heembeek a été reporté sur la rue des Palais. Il n'y a en effet pas moyen de traverser le pont de Laeken depuis l'avenue de la Reine. Un panneau provisoire situé au carrefour Masui/Reine indique que la circulation est interdite, excepté pour la circulation locale. Le but est d'améliorer la vitesse commerciale des trams sur cette voie et de répondre aux objectifs du Plan Régional de Développement qui donne le statut de desserte locale à cette partie de l'avenue de la Reine (zone 30) tandis qu'il considère la rue des Palais comme une voirie interquartier. Par ailleurs, ce détournement permet de simplifier les phases des feux du square Jules de Trooz. Beaucoup de véhicules se dirigeant vers Laeken depuis l'avenue de la Reine sont obligés de se rabattre sur la rue des Palais. De ce fait, certains rebroussement chemin au milieu de la rue des Palais pour se diriger vers Laeken.

Cette modification de circulation sur l'avenue de la Reine et la rue des Palais, selon le commissaire de police de la direction trafic, M.Bury, va devenir définitive. La STIB envisage de pérenniser l'aménagement du quai provisoire square Jules De Trooz, et cela dès que l'étude d'évaluation du fonctionnement des feux du carrefour sera finalisée par Bruxelles-Mobilité.

L'entreprise Sibelga n'est pas satisfaite de cette solution. Ses camions se rendant sur le site Sibelga au n°283 de la rue des Palais sont contraints de rejoindre l'entrée du site via l'avenue de la Reine et la rue Masui. Le quai des Usines est réservé à l'entrée des véhicules légers, du personnel et des visiteurs de l'entreprise. Les véhicules plus lourds sont renvoyés à l'accès de la rue des Palais, dont le gabarit très large est adapté aux semi-remorques.

La chaussée d'Anvers joue un rôle de desserte locale à partir du croisement de la rue Masui : un panneau indique à cet endroit que la circulation est interdite excepté pour la circulation locale. Le flux voiture venant du Pentagone et se dirigeant vers Laeken est reporté sur la rue des Palais. Au bout de la chaussée, il n'y a pas moyen de traverser le square Jules De Trooz via cette voirie. Sur cette voirie, les riverains se plaignent du *Rodéo* entre la chaussée d'Anvers, l'avenue de la Reine et la rue du Pont de l'Avenue.

Le Square Jules De Trooz constitue un pôle intermodal très important qui risque d'être renforcé par une station RER à hauteur du pont de chemin de fer situé le long du quai des Usines. Il pose beaucoup de problème pour tous les modes de transports. Pour les véhicules motorisés, il y a un manque de lisibilité du parcours, le temps d'attente des feux est très long. Il y a un problème de croisement entre les véhicules venant de l'allée Verte qui se rendent à Laeken et les trams venant du pont de Laeken.

Le square Jules de Trooz est une porte d'entrée importante de la ville. Comme dit précédemment, c'est un lieu qui mériterait un aménagement de l'espace public plus soigné. Il souffre aujourd'hui d'une pollution visuelle importante, il y a une surabondance de panneaux de signalisation qui ne donne pas une lisibilité claire du lieu quelque soit le mode de déplacement utilisé.

Rue Stephenson : malgré la volonté du PRD de lui donner un rôle de voirie inter-quartier, cette voirie est signalée comme une zone 30. Le flux de voitures empruntant la rue Navez depuis le pont Van Praet se dirige d'une part directement vers la rue du Pavillon et d'autre part vers la rue Stephenson.

Les petites rues du Pont de l'Avenue et de l'Éclusier Cogge sont clairement des voiries à caractère local. Des riverains se plaignent du *Rodéo* entre la chaussée d'Anvers, l'avenue de la Reine et la rue du Pont de l'Avenue. Les riverains ont fait une pétition pour qu'un dos d'âne soit aménagé.

La rue Masui prolongée : voirie « de desserte » fermée à la circulation.

La rue de l'Éclusier Cogge est une voie qui se termine en impasse. De ce fait, les véhicules font une marche arrière pour rejoindre la chaussée d'Anvers.

La rue Navez subit une pression très forte du flux automobile, la vitesse est importante. La traversée du Pont Van Praet est difficile comme celle du square Jules de Trooz.

10.2.2. Le stationnement



←← 10.2.2
Relevé des conditions de stationnement
dans le périmètre

Bruxelles-mobilité ne possède pas de chiffres récents de l'offre en stationnement sur le périmètre du contrat de quartier Masui. Selon le diagnos-

tic en cours du Plan Communal de Mobilité (PCM), l'offre en voirie est de 2800 places sur tout le Quartier Nord mais le territoire étudié présente des réalités spatiales très diverses ce qui empêche de tirer des conclusions de ces chiffres.

Il n'y a pas actuellement de zone rouge ou bleue dans le périmètre d'étude. A Schaerbeek, il y a une politique de stationnement volontariste: zone rouge (horodateur sauf riverains) et zone bleue (disque sauf riverains). De ce fait, il y a un report de stationnement sur la commune de Bruxelles ville pour éviter le stationnement payant et les infractions sur le territoire de Schaerbeek.

Selon les chiffres de l'INS de 2001, 53 % des ménages dans le Quartier Nord ne disposent pas d'une voiture. C'est la même situation que dans le Pentagone.

Pourtant la pression du stationnement est forte dans le périmètre d'étude.. Les riverains rencontrés s'en plaignent beaucoup : ils souhaiteraient avoir une carte de stationnement riverain comme c'est le cas sur Schaerbeek. Cette situation est aggravée le jour du marché hebdomadaire (mercredi). On a observé beaucoup de voitures stationnées avec des plaques étrangères dans le vieux Quartier Nord.

Du côté des rues Stephenson et Navez, la pression est moins forte en journée. Les riverains de la rue Stephenson se plaignent beaucoup de l'offre en soirée, notamment à cause du club de Kickboxing qui amène beaucoup de jeunes en voiture.

On observe dans le périmètre d'étude des zones de stationnement pour les livraisons et des zones de stationnement pour les PMR.

La pression du stationnement induit des comportements inciviques :

- Stationnement en double file (chaussée d'Anvers, l'allée Verte et l'avenue de la Reine)
- Place de stationnement pour livraisons utilisés par les voitures.
- Stationnement sur le trottoir (avenue de la Reine)

10.3 LES TRANSPORTS PUBLICS

10.3 > Bonne desserte en transports publics.

10.3 > Manque de sécurité et de confort aux arrêts.



Le quartier jouit d'une bonne desserte en transport public. Trois gares desservent le quartier dans un rayon d'un km: la gare du Nord, la gare de Schaerbeek-voyageurs et la gare Bockstael. La gare du Nord est un pôle ferroviaire important avec plus de 1.000 trains par jour. Elle est fréquentée quotidiennement par 40 000 usagers.

10.3 > Projet de la STIB pour la rénovation de l'arrêt Jules de Trooz.

Dans le périmètre d'étude on trouve les lignes suivantes :

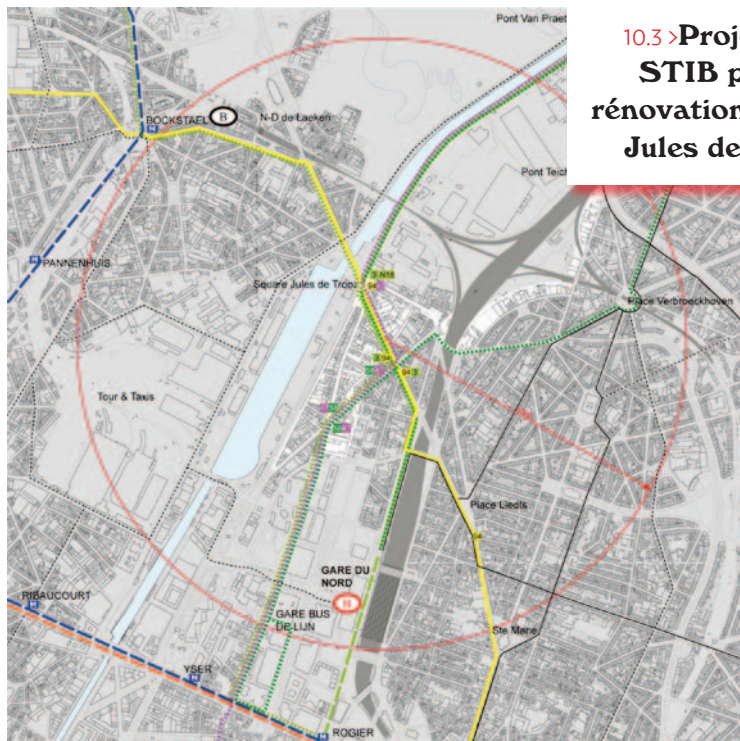
- tram 3 (Esplanade - Churchill)
- tram 94 (Stade - Hermann-Debroux)
- bus STIB 47 (De Brouckère-Vilvoorde)
- bus STIB 58 (Yser - gare de Vilvoorde) La STIB envisage de remplacer le bus 58 par un tram après 2015.
- bus De Lijn 471: cette ligne venant de Zaventem, rejoint la gare du Nord sans marquer d'arrêt dans le périmètre d'étude. (Bruxelles-Nord - Keiberg - Aéroport de Bruxelles).

→ 1 10.3

Extrait de la carte du réseau de transport en commun de la Région de Bruxelles
(Source: STIB, réseau au 31/08/2009)

→ 1 10.3

Desserte en transports en commun et arrêt dans le périmètre d'étude



10.3 > **Projet de la STIB pour la rénovation de l'arrêt Jules de Trooz.**

En dehors du périmètre, les usagers considèrent l'arrêt « Masui » avenue de la Reine très dangereux. Les véhicules ne s'arrêtent pas lorsque les gens montent et descendent du tram.

L'avenue de la Reine est un site franchissable : la partie de la voie publique centrale est légèrement surélevée et réservée à la circulation des véhicules de transport en commun et aux taxis afin d'améliorer la vitesse commerciale des trams.

10.3.1. **La Mobilité des habitants :**

La desserte en transport public est bonne aussi grâce à la proximité des trois gares et du métro. Pourtant de nombreuses associations travaillant sur le quartier (Swinen, Bravo, la Mission locale, le CPAS...) nous ont fait remarquer que la mobilité de beaucoup d'habitants du quartier est très faible. Il y aurait un travail à faire avec ces habitants pour les aider à mieux bouger dans la ville notamment en vue de trouver un emploi.

La restructuration de la ligne 47 pose des problèmes pour beaucoup de gens du quartier. Depuis le 31 août 2009, la ligne ne dessert plus qu'entre 9h et 16h en semaine, et de 11h et 18h le samedi le tronçon compris entre les arrêts Heembeek et De Brouckère. Avant ce bus était tout le temps plein car il mène à un terrain de foot à Vilvoorde et à la piscine de Neder-Over-Heembeek. Il y a eu une pétition pour récupérer la ligne.

On a pu aussi rencontrer d'autres habitants qui choisissent d'habiter le quartier pour la très bonne desserte en transport public, l'accès rapide à l'autoroute d'Anvers et le prix intéressant de l'immobilier.

Les usagers se plaignent aussi du manque de fréquence de l'offre en soirée (après 21h), le WE et les congés scolaires. C'est un problème général qui concerne l'ensemble du réseau de la région bruxelloise. Sachant que beaucoup d'habitants ne possèdent pas de voiture, l'offre des transports publics en soirée, le WE et les jours fériés devrait être renforcée.

Le réseau de métro ne dessert pas directement le quartier mais il est accessible rapidement via les trams 3 ou 94. Les stations à proximité de la zone d'étude sont la station Bockstael (ligne 6) et la station Rogier (ligne 2 et 6)

Il y a trois points d'arrêts dans le périmètre : un arrêt « Stephenson » dans la rue du Pavillon et deux arrêts « De Trooz » square Jules De Trooz. L'arrêt Jules de Trooz situé devant le contournement vers la rue des Palais est considéré comme dangereux et inconfortable. Le trottoir est trop étroit par rapport au nombre d'usager à l'arrêt. Il n'y a pas d'abris contre la pluie. L'objectif de la STIB est de pérenniser l'aménagement du quai provisoire square Jules de Trooz, et cela dès que l'étude d'évaluation du fonctionnement des feux du carrefour sera finalisée par Bruxelles Mobilité. L'idée est de recourir à des matériaux nobles, de la pierre bleue, dans le prolongement du tracé royal.

10.3.1 > **Faible mobilité de certains habitants**

10.3.1 > **Beaucoup d'habitants ne possèdent pas de voiture**

10 MOBILITÉ

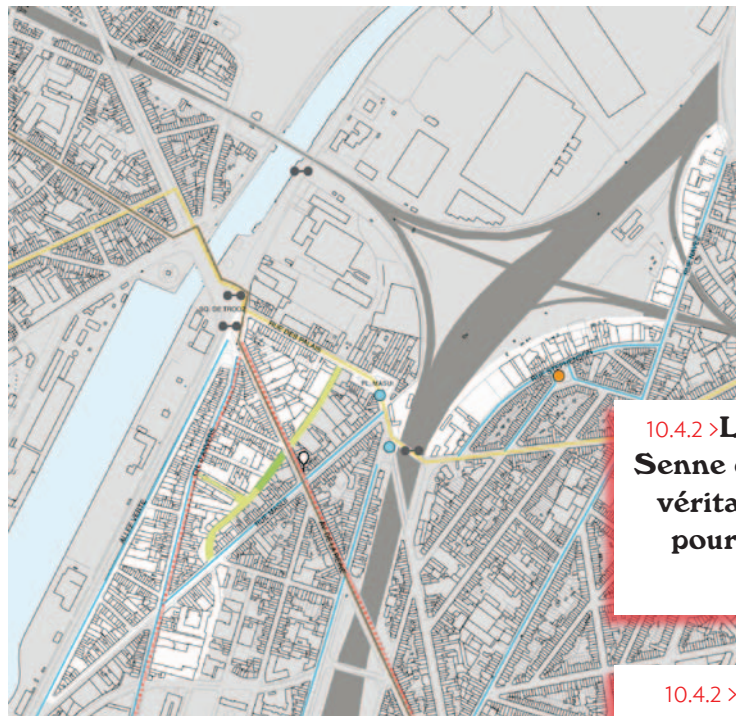
10.2.2



10.3.1

10.4 LES MODES DOUX

→
Relevé des conditions de déplacement en
modes doux



10.4.1. Les cyclistes

Les itinéraires cyclables sont des cheminements recommandés pour les déplacements à moyenne et longue distance, soit à travers plusieurs communes (ICR Itinéraires cyclables régionaux), soit à l'intérieur d'une commune (ICC Itinéraires cyclables Communaux).

Les itinéraires cyclables régionaux sont :

- La rocade B (De Trooz-Palais-Pavillon)
- L'itinéraire PP (Paleizen-Palais) (De Trooz-Avenue de la Reine)

Ces ICRs seront étudiés en interne à Bruxelles Mobilité à partir de 2012 en vue d'une exécution avant 2014.

- Les aménagements cyclables actuels ne sont pas suffisants : ce sont de simples marquages au sol si ce n'est la zone de piste cyclable Allée Vert aménagée à partir du n°105 vers le square Jules de Trooz. Ces deux itinéraires, sont pour le moment fonctionnels, mais leurs balisage et aménagements n'offrent donc pas beaucoup de confort. Ils mériteraient une réelle attention surtout au passage du pont du Pavillon très encombré par les véhicules motorisés et dans la rue des Palais.

10.4.2 > Le tracé de la Senne constitue une véritable aubaine pour les modes doux.

10.4.2 > Le canal et le chemin de fer constituent une barrière physique pour les modes doux

10.4.1 > Manque de sites propres pour les cyclistes

- On peut pointer quelques lieux problématiques pour les cyclistes :
- Peu de visibilité, un simple marquage au sol : chaussée d'Anvers, allée Verte, rue Masui
 - Stationnement en double file : chaussée d'Anvers, allée Verte
 - Stationnement sur piste cyclable : allée Verte
 - Croisement vélo-arrêts STIB : square Jules de Trooz
 - Passage difficile sous le pont : rue du Pavillon

Il y a une station Villo prévue sur l'avenue de la Reine (commune Schaerbeek), devant les numéros 155 /163.

Hors périmètre : il y a des stations Villo chaussée d'Anvers, au croisement de l'avenue Rogier et du Boulevard Albert II, gare du Nord. Il y en aura prochainement place Lietds et place du Pavillon.

10.4.2. Les piétons

La marche à pied est un mode de déplacement importante dans le quartier. Certains habitants ne se déplacent qu'à pied. Les flux piétons importants sont principalement situés sur la chaussée d'Anvers et l'avenue de la Reine. C'est là aussi que l'on retrouve le plus de commerces de proximité. Il y a peu de flux piétons sur la rue des Palais.

Le tracé de la Senne offre un véritable potentiel pour les déplacements piétons : une promenade verte pourrait être aménagée entre la rue Masui et la rue des Palais et pourrait même être prolongée jusqu'à l'avenue de l'Héliport, hors périmètre. Cette promenade pourrait s'inscrire dans le maillage vert et bleu prévu par la Région. Actuellement déjà, les piétons traversent le parc de la Senne pour aller de la rue de l'Ecclusier Cogge où se trouvent l'école et la crèche à l'avenue de la Reine. Plusieurs voiries du périmètre d'étude pourraient directement être reliées à cette promenade verte : la chaussée d'Anvers via le Bloemenkrans (n°407), les rues du Ponts de l'avenue et de l'Ecclusier Cogge, l'avenue de la Reine et la rue des Palais.

Quelques lieux problématiques ont été identifiés:

- La raversée piétonne du quai des Usines est dangereuse: problème de feux de signalisation qui pousse les piétons à passer au rouge (square Jules De Trooz, 5 feux)
- Le pont du chemin de fer de la rue du Pavillon créer une véritable barrière urbaine rendant les liaisons entre les quartiers assez difficiles notamment pour les piétons et cyclistes. Le passage sous le pont est inconfortable : manque de lumière, trottoirs étroit, flux voitures.

BIBLIOGRAPHIE

- ARIES, *Etude d'incidences sur l'environnement. Projet d'extension de capacité des installations ferroviaires dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord*, Rosières, Aries, 2008, 626p.ill
- BRUXELLES - MOBILITE, *Plan Communal de Mobilité, Compte rendu de rencontre avec les citoyens, Quartier Nord*, 26 novembre 2009, 14p.ill, [on line 27/04/2010], <http://www.brussels.be/artdet.cfm?id=4171&highlight=pcm>
- Bruxelles Mobilité, liste des voiries gérées par la région de Bruxelles-Capitale, 05/03/2010, 9p.
- BRUXELLES - MOBILITE, *IRIS II, Projet de plan régional des déplacements*, 122 p.ill, septembre 2008. <http://www.iris2.irisnet.be>
- COMMUNE DE SCHAERBEEK, *Plan Communal de Mobilité de Schaerbeek, rapport phase 3*, mai 2009, 92p.ill, [on line 27/04/2010], <http://www.schaerbeek.irisnet.be>
- COMMUNE DE SCHAERBEEK, *Plan Communal de Mobilité de Schaerbeek, rapport phase 1*, mai 2006, 37p.ill [on line 27/04/2010], <http://www.schaerbeek.irisnet.be>
- Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Atelier Lion, MSA, *Zone levier n°5 « Tour et Taxis, Etude mobilité Sitec + complément Bruxelles-mobilité*, avril 2008, 77p.ill
- STIB, *La mise en oeuvre du programme « VICOM » des interventions dans tous les quartiers de la Région Bruxelloise entre 1990 et 2005*, 32p.ill, [on line 27/04/2010], <http://www.stib.be>
- STIB, Département des études générales et stratégiques de la stib, *STIB 2020 : Visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles*, MS-A, URBA, SPECULOOS, juin 2004, 127p.ill.
- Site Web consultés :
 - <http://www.villo.be>
 - <http://www.bruxellesmobilitate.irisnet.be> : Carte vélo interactive
 - <http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/5699>
 - <http://www.stib.be>
 - <http://www.prd.irisnet.be>
 - <http://www.pras.irisnet.be>
 - <http://www.cambio.be>
 - <http://www.iris2.irisnet.be>
- Entretiens & conversations téléphoniques:
 - Antenne Saint Roch – CPAS Ville de Bruxelles, Mme Simon D. et son équipe, le 8 avril 2010.
 - Bravoo, Laure Mesnil, le 23 avril 2010.
 - Bruxelles-mobilité, Stationnement, madame Roland Ch., le 27 avril 2010
 - Bruxelles-mobilité, monsieur Ceustermans C., les 27 et 29 avril 2010.
 - Bruxelles-mobilité, Manager Vélo, monsieur Depoortere F., le 29 avril 2010.
 - Cellule Mobilité et Espace public, messieurs Debusscher M. et Culot L., le 15 avril 2010.
 - Centre Swinnen asbl, monsieur Klepinine N., Le 15 avril 2010.
 - Direction trafic & Service logistique, le commissaire de police Bury, le 22 avril 2010
 - Mission Locale pour l'emploi de Bruxelles Ville asbl, mesdames Nisen S., De Pierepoit F., Intini S., le 29 avril 2010
 - STIB stratégie, monsieur Andres P., le 21 avril 2010.
 - SIBELGA, Cellule Mobilité et Espace public, monsieur Maillard D., le 15 avril 2010
 - ARIES Consultants, Gilles Ledent, Administrateur-directeur, le 20 avril 2010

CLIMAT SOCIAL

11.1 LE VIEUX QUARTIER

Le périmètre d'étude se compose de trois sous-quartiers: le vieux Quartier, le quartier Stephenson et celui de la rue Navez. Ils se distinguent au niveau des caractéristiques urbanistiques, du profil de la population et de l'imaginaire (identité) qui leur est associé.

11.1.1. Le vieux Quartier : un territoire particulier dans le quartier Nord

Le vieux Quartier présente des caractéristiques qui sont communes à l'ensemble du Quartier Nord : une population qui est socio-économiquement fragile, un public jeune,... ; Il s'en distingue néanmoins par la densification et la paupérisation de l'habitat, l'appauvrissement de la vie sociale aux abords des sites industriels désaffectés et l'ampleur des nuisances (pollution, bruit) dues à la circulation automobile intense et à la proximité du port et du chemin de fer.

Les acteurs de terrain notent que la tendance à la diminution des tensions sociales que l'on observe dans les quartiers plus proches du Pentagone n'est pas perceptible dans le Vieux quartier.

Ceci s'expliquerait en partie par le peu d'investissement en termes de développement social dans cette partie du Quartier Nord. Un deuxième facteur pouvant expliquer les tensions sociales dans le vieux Quartier serait l'arrivée massive, depuis environ 6 ans, d'une population venant des pays de l'est, encore peu intégrés à la ville.

11.1.2. Forte présence des jeunes, mobilité précaire et sentiment d'exclusion chez les habitants

La présence des jeunes et des enfants est très significative dans la population du vieux Quartier.

Un grand nombre d'entre eux sont issus de contextes familiaux qui accumulent les facteurs d'exclusion: familles monoparentales et/ou nombreuses, faible scolarisation des parents, instabilité économique et professionnelle des familles, difficulté de maîtrise de la langue française, retard et/ou décrochage scolaire,... Ces difficultés de départ rendent dif-

ficile leur insertion scolaire et le développement d'un projet professionnel, les amenant au repli sur le territoire de proximité et au refus du système institutionnel.



Dans la recherche d'identité et de reconnaissance, les jeunes se manifestent dans l'espace public de façon compétitive. D'après les témoignages recueillis, la présence des groupes de jeunes dans les espaces publics génère un sentiment d'insécurité dans le quartier.

Le peu de mobilité de la population et la rareté d'offre dans en termes de services et d'équipements d'insertion sociale et professionnelle dans le vieux Quartier contribuent à maintenir une grande partie des habitants en marge du système. Dans son diagnostic du quartier, la médiation sociale de BRAVVO fait référence au «*sentiment d'injustice et d'abandon*» vécu par la population.

11.1.3. Cohabitation encore fragile entre les différentes communautés



Selon les données disponibles, 60 nationalités différentes cohabitent dans le quartier. Les communautés les plus présentes sont, par ordre décroissant, belges, marocaines, turques, bulgares et roumaines. Les communautés turques et marocaines sont présentes dans le vieux Quartier depuis plusieurs générations. Dans les cinq dernières années, une population importante de ressortissants des pays PECO, notamment de roumains et des bulgares a investi le quartier. Les habitants d'origine africaine sont peu nombreux dans le vieux Quartier, mais l'existence de deux églises africaines place Masui et rue Masui suppose une présence significative de cette communauté à certains moments de la semaine.

Plusieurs témoignages³ mettent en avant la cohabitation difficile entre les différents groupes. Ces tensions déjà existantes entre turcs et marocains, se seraient intensifiées avec l'arrivée des familles de l'Europe de l'Est. Le phénomène de rejet des primo-arrivants par les communautés issues d'une immigration plus ancienne est un phénomène fréquent. Les immigrés bien intégrés dans le quartier peuvent se sentir menacés par l'arrivée de nouveaux immigrés qui se trouvent dans une situation plus instable. Cette situation s'explique aussi en partie par la fragilité socio-économique de l'ensemble de la population qui incite les familles d'origine immigrée

3

Information recueillie lors des entretiens avec les animateurs sociaux mais aussi dans des brèves conversations avec des habitants et commerçants du quartier.

auraient tendance à se replier sur leur propre communauté. Enfin, ces nouveaux arrivants, souvent issus de milieux ruraux n'auraient pas encore assimilé les règles et codes qu'imposent le vivre ensemble en ville.

Le rapport difficile entre les communautés s'exprime à travers des confrontations physiques dans l'espace public (notamment entre jeunes), la territorialisation des activités quotidiennes, la presque inexistence de pratiques communes et la tendance qu'ont les membres d'un groupe à nourrir une image négative à l'égard des membres des autres communautés.

Le « repli communautaire » se reflète dans l'occupation du quartier. Selon les animateurs de terrain et à partir des observations réalisées, la communauté turque se regroupe plutôt aux abords de l'avenue de la Reine tandis que les habitants originaires des pays de l'Est s'installent sur la chaussée d'Anvers et sur l'Allée verte. Il faut aussi noter que la plupart des cafés du quartier sont fréquentés par des hommes appartenant à une même communauté.

11.1.4. Les tensions sociales sur les espaces publics



Les témoignages parlent de situations de « privatisation » des espaces publics à des moments précis de la journée, où le comportement agressif de certains groupes pourrait éloigner les autres usagers ou engendrer des confrontations physiques, parfois violentes, sur ces espaces.

Certains lieux du quartier sont plus marqués par cette tension. C'est le cas du petit parc de la Reine. « Cet espace, du fait sa détérioration (dépôts clandestins où les détritus sont parfois incendiés) n'est pas fréquenté par les familles et reste l'espace de rencontre de jeunes... C'est aussi par là que

fuient les auteurs d'actes de vandalisme perpétrés avenue de la Reine. Un travail de médiation social est réalisé avec les deux groupes des jeunes qui occupent le parc (jeunes turcophones, communautés turque et bulgare)»⁴.

La chaussée d'Anvers est aussi le siège de conflits : les bagarres dans la rues y seraient fréquentes et les cafés « débordent » sur l'espace public ce qui est source de nuisances sonores.

La petite place située entre la chaussée d'Anvers et l'Allée verte est très mal perçue ; des Roms s'y réuniraient régulièrement. En outre, les dépôts d'immondice y sont fréquents.

La place Masui et ses abords ont été aussi mentionnés comme lieux « mal vécus » par les habitants du quartier. L'installation d'un centre CASU⁵ au n° 12 de la rue des Palais pendant l'hiver 2009-2010 a généré plusieurs conflits autour de la présence des sans-papiers et sans-abris sur la place. La rue Masui prolongée et les friches qui la bordent accumulent les dépôts clandestins et sont souvent occupées par des clochards.

Dans la plupart des témoignages, le vieux Quartier est identifié comme un quartier « peu sûr ».

Les analyses parlent d'actes de délinquance « mineure » - vols de sac et portefeuilles, cambriolage dans les voitures, etc. - et des rumeurs sur le recrutement des jeunes du vieux Quartier pour le deal de drogues. Le sentiment d'insécurité qui règne dans le vieux Quartier est renforcé par l'état vétuste des bâtiments et le peu d'entretien et le mauvais état des espaces publics.

11.1.5. Espaces publics mal aménagés et manque de propreté

La perception du quartier est défavorisée par le manque de qualité, l'entretien précaire et le mauvais état des espaces publics.

Une remarque récurrente concerne les dépôts clandestins et la mauvaise gestion des poubelles. Il y a aura d'un part des comportements peu respectueux des certains habitants qui sortent leurs poubelles en dehors des jours de ramassage ou déposent des encombrants sur les abords des

friches et espaces publics. D'autre part, il semblerait que l'accumulation de déchets auraient dans le périmètre serait aussi due à un ramassage précaire (encombrants non recueillis, sacs jaunes qui restent sur le trottoir, etc.) et à des déposes sauvages faites par des navetteurs traversant le quartier

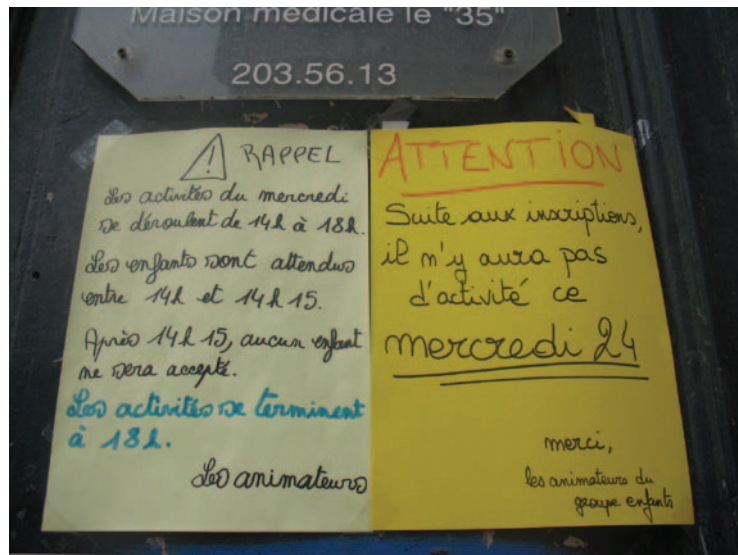


et d'échange sociale

Un atout de la vie locale est le marché du mercredi qui attire les habitants du vieux quartier mais aussi un public venant d'autres communes. Pour la majorité des habitants, il s'agit d'un événement social autant qu'économique. Les témoignages parlent du confort lié à la proximité et de l'intérêt des prix inférieurs aux autres marchés de la Ville.

4 Diagnostic réalisé par la Médiation sociale de l'asbl BRAVVO.

5 Ce type d'infractions auraient diminué dans les autres secteurs du Quartier Nord mais continue stable dans le Vieux quartier. «Eléments pour un diagnostic du quartier Nord»...



La maison Swinnen est un lieu repère pour beaucoup d'habitants du quartier et des environs qui s'y rencontrent autour des cours de langue, de la maison d'enfants et de la maison médicale. Le public de l'asbl est encore majoritairement d'origine marocaine et turque, mais les usagers de l'Europe de l'est commencent à s'y retrouver.

11.1.6. Logement : entre exploitation de la misère et gentrification

Les rapports et témoignages dénoncent la présence de nombreux marchands de sommeil dans le vieux Quartier, surtout dans les immeubles de l'Allée verte et de la chaussée d'Anvers. Les locataires exploités seraient surtout des primo-arrivants ou des immigrés en séjour illégal. Le traitement de cette problématique est délicate et nécessite la prise en compte des conditions précaires et de leurs repères culturels (par exemple, l'importance de rester au sein de la communauté, même dans des conditions précaires de logement) des occupants. Les travailleurs sociaux insistent sur l'importance du phénomène, sur l'intérêt d'un travail coordonné entre associations et services publics et sur le besoin de la création d'outils et moyens de travail à la hauteur du problème.

Le vieux Quartier Nord est aussi un quartier de transit : les immigrés s'y implantent à leur arrivée mais le quittent dès qu'ils en ont la possibilité. Le phénomène, typique de ce genre de quartier n'est pas neuf. Cependant, depuis peu, on constate que de nombreuses familles belges, turques ou marocaines implantées dans le quartier depuis de nombreuses années et qui sont propriétaires de leur logement quittent également leur quartier pour s'établir dans une zone perçue comme plus agréable où la cohabitation des communautés semble plus harmonieuse.

En même temps, les environs du quartier, tant du côté du Pentagone que du côté de Schaerbeek se transforment par la construction de nouveaux logements qui attirent des familles plus aisées. En outre, presque tous les habitants interrogés sur le sujet parlent de la hausse de prix de l'immobilier dans le quartier et ses abords. L'excellente accessibilité du quartier et d'autres atouts du quartier couplés aux opérations de rénovation et de revalorisation du quartier qui seront réalisées dans le cadre du contrat de quartier Masui pourraient induire ou précipiter une *gentrification* semblable à celle que connaissent de nombreux quartiers de la région bruxelloise. Les habitants actuels qui se plaignent déjà de la hausse des valeurs immobilières se verraient alors peu à peu obligés de quitter le vieux Quartier Nord...

Il s'agit dès lors de créer les conditions pour stabiliser la population qui vit dans le quartier et qui a tendance à le fuir sans créer les conditions d'une *gentrification* non maîtrisée.

11.2 AMBIANCE RÉSIDENTIELLE À LA RUE STEPHENSON



La rue Stephenson se présente comme une rue « résidentielle », dont la densité et l'occupation sont favorables au développement d'une dynamique de voisinage, renforcée par la mise de la circulation en zone 30, et la rénovation de la place Stephenson.

Toute la rue a bénéficié des améliorations apportées par les contrats de quartiers voisins Pavillon et Navez-Portaels, notamment en ce qui concerne l'amélioration des espaces publics de proximité, la réfection des trottoirs et l'embellissement des façades.

D'après les travailleurs sociaux, la dynamique urbaine de cette rue serait plus en lien avec Schaerbeek qu'avec le Quartier Nord.

Entre les rues Stephenson - Navez et le chemin de fer se trouvent des potagers collectifs loués par la SNCB. Il s'agit d'un lieu avec un grand potentiel social et environnemental, mais peu connu des habitants et usagers du quartier. Ces lieux revêtent une grande importance pour ceux qui les fréquentent, jardiniers ou simples flâneurs... Dans les potagers, les jardiniers retrouvent un contact avec la nature et un lien avec les saisons. Le jardinage induit des rapports d'entraide et aplanit les conflits entre communautés. *« A l'extérieur, j'avoue que je suis un peu raciste mais ici, confie un jardinier, ça n'a plus aucune importance ; c'est la terre qui nous unit »*