

PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT
VILLE DE BRUXELLES

LAEKEN

DOSSIER DE BASE VOLUME I



GROEP PLANNING
bld de Waterloo 90
1000 Bruxelles

PREMIERE PARTIE

SITUATION EXISTANTE ET OBJECTIFS



1 SITUATION EXISTANTE DE FAIT ET DIAGNOSTIC

1.1 SITUATION DE LA VILLE ET DES ZONES D'ETUDE

Jusqu'au début du 19^{ème} siècle, Laeken s'est développé à son propre rythme, loin des péripéties de la Ville de Bruxelles, murée à l'époque. En 1827, le bourgmestre de Laeken écrivait "(...) que sa commune était exclusivement rurale et qu'étant située à une grande distance de la ville et n'ayant rien de commun avec elle, celle-ci ne pouvait pas être considérée comme faubourg (...)".

Moins de 100 ans après, en 1921, Laeken devint officiellement partie intégrante de la Ville de Bruxelles. Après une première phase d'urbanisation "normale" à l'intérieur de la première couronne de Bruxelles, Laeken s'est développé à une cadence plus accélérée dès la démolition des remparts et grâce au rôle de la Maison royale. Les nouvelles acquisitions faites durant le 19^{ème} et le 20^{ème} siècle ont contribué au développement progressif de la commune qui perdit ainsi son caractère rural. Sous le règne du roi Léopold II et en collaboration avec le bourgmestre Emile Bockstael, Laeken est rattachée à Bruxelles par de grands axes.

Ainsi, depuis 1921, les frontières communales de Laeken n'existent plus. Le périmètre utilisé dans le Plan Communal de Développement se base sur les limites de l'ancienne commune, limites qui coïncident avec la répartition utilisée par l'Institut National de Statistique. En clair, cela signifie que le territoire de Laeken est délimité par la chaussée Romaine au nord; par la rue P. Janson, l'avenue Wannecouter, l'avenue Araucaria, l'avenue des Pagodes, l'avenue des Croix du Feu et la chaussée de Vilvorde à l'est; par la rue Claessens et la rue Dieudonné Lefèvre au sud et par la rue du Pannenhuis et la frontière avec la commune de Jette à l'ouest.

Le territoire jouxte donc un certain nombre de communes flamandes (Wemmel, Grimbergen), bruxelloises (Jette, Schaerbeek) ainsi que quelques secteurs de la Ville de Bruxelles (Neder-over-Heembeek et le quartier Nord). La carte ci-après illustre cette délimitation territoriale.

Le périmètre de l'étude ne constitue pas un territoire homogène. En effet, nous distinguons plusieurs quartiers présentant des caractéristiques socio-démographiques, fonctionnelles et morphologiques diverses. Nous pouvons ainsi subdiviser le territoire de Laeken en cinq zones, ayant chacune des potentialités et des problématiques spécifiques.

Au nord-est de Laeken se trouve le quartier Mutsaard, quartier totalement isolé du reste de la commune par le Domaine Royal et les grands axes de circulation. Ce quartier se caractérise par la densité de sa population et son bâti tant ouvert que fermé. La rue De Wand en constitue la principale artère commerciale.

La circulation pose problème, au niveau de l'avenue des Croix du Feu et de l'avenue Van Praet. Cette importante voie d'accès de Bruxelles importune grandement les habitants et constitue une barrière physique entre d'une part, la zone la plus étendue de Laeken à savoir le centre, le sud, le Domaine Royal, les parcs et le Heysel et d'autre part, le quartier Mutsaard au nord.

Au nord, le plateau du Heysel forme un amalgame de diverses fonctions à grande échelle sur les terrains de l'Expo 58. De par son rayonnement national mais aussi international, le Heysel exerce une forte pression sur les quartiers résidentiels avoisinants. Deux entités d'habitation totalement différentes coexistent aux abords du plateau : la Cité Modèle et la cité-jardin du Verregat.

Au centre, les zones vertes des parcs ainsi que le Domaine Royal, constituent un mélange d'espaces verts publics et privés qui, non seulement jouent un rôle important en tant qu'élément visuel mais qui, de plus, ont une fonction importante en tant que parc pour les quartiers résidentiels environnants.

A l'ouest de ce poumon vert, dans les quartiers situés le long des avenues Bockstael et Houba de Strooper, la fonction résidentielle est de loin la plus importante. L'Hôpital Brugmann, à la limite de Jette, est l'unique entité non-résidentielle dont l'impact tant au niveau urbanistique, fonctionnel que de la circulation, sera analysé.

Enfin, au sud de la place Bockstael, nous retrouvons des quartiers mixtes avec des activités résidentielles, commerciales et industrielles. Cette diversité constitue un atout considérable pour la reprise de l'activité économique. Il faut néanmoins rester vigilant et veiller à ce que cette mixité n'altère pas la qualité de vie du quartier. La place Bockstael constitue indéniablement le centre de Laeken, non seulement grâce à sa position historique mais aussi par sa fonction actuelle de carrefour important des transports en commun.

Cette zone située au sud connaît un certain nombre de problèmes importants, tels :

- les migrations périodiques dans la composition de la population.
- les cassures insurmontables dans le tissu urbain, plus particulièrement celles occasionnées par l'aménagement du métro et du chemin de fer.
- l'influence néfaste, sur les constructions voisines, des voies ferrées et des accotements mal entretenus .
- la récession économique des commerces situés autour de la place Emile Bockstael (rue Marie-Christine, rue Fransman, boulevard Bockstael), conjointement à un changement de la typologie et des habitudes (principalement dans la partie sud de la rue Marie-Christine).
- les espaces publics dégradés tant au niveau du revêtement du sol même qu'au niveau de l'entretien de ceux-ci. Cette situation entraîne une impression générale de dégradation.
- l'accroissement d'habitations vides et mal entretenues.

Laeken possède globalement plusieurs atouts. Nous n'en citerons que quelques uns :

- le riche patrimoine, e.a. l'église Notre-Dame de Laeken, la vieille gare, les anciennes maisons communales et quelques monuments importants. Ce patrimoine doit être revalorisé le plus rapidement possible.
- sa population importante.
- la diversité morphologique du logement : de vieilles maisons de maître, des villas modernes des années 50 et 60 et la Cité Modèle, illustration d'une pensée urbanistique moderne.
- un réseau de transports en commun dense et une bonne liaison avec le centre-ville.
- la richesse de la mixité des fonctions : résidences, petits ateliers, commerces, écoles et équipements culturels conjointement aux grandes infrastructures telles que le Heysel, l'hôpital Brugmann et le Domaine Royal.

- le nombre important d'espaces verts.

D'autre part, nous relevons également quelques problèmes :

L'aménagement des espaces verts ne peut être limité qu'au seul parc Royal. Il faut veiller à conserver les plantations d'arbres le long des avenues et prévoir des espaces verts en suffisance dans les zones à population dense, au sud principalement.

En ce qui concerne le problème de la mobilité, il s'agit surtout d'un problème de qualité de vie impliquant la qualité de l'environnement dans sa totalité. Certaines rues à forte population et utilisées comme voie d'accès doivent être réaménagées afin de créer un meilleur équilibre entre les différents usagers de l'espace. Il faut, en outre, améliorer certaines structures pour réduire l'effet de barrière.

Parallèlement, il importe d'analyser la circulation à un niveau supérieur en fonction de la réduction de la circulation de transit (aussi bien pour les voitures que pour les poids lourds).

Les préoccupations et opportunités susmentionnées nous serviront de guide dans les analyses ultérieures et dans la formulation d'une vision globale de développement pour le futur. Chaque thème se doit de tenir compte du passé. Une bonne connaissance de l'évolution des choses est essentielle pour formuler une image future fondée.

Bref aperçu historique

Quelques moments clé dans l'histoire de Laeken :

- ± 800 Impossible de déterminer avec précision la fondation de la paroisse de Laeken. La construction de la première église daterait du début du 9ème siècle. A partir du 13ème siècle, 7 échevains constituent l'Heptarchie de Laeken, au nom du duc et présidée par le meier, le 'laethof' local : chaque échevain représentant son 'laetheer' ou 'erfheer', le vrai propriétaire terrien de Laeken; il s'agissait des maîtres de Drootbeek, Coensborg, Cattenbroeck, Ter plast et de la Grand'Cour, de l'abbaye de Grand-Bigard et du propriétaire terrien de la 'Cure" (le curé du village).
- 1080 Dans un acte officiel d'un certain 'Gibbert de Laca' il est pour la première fois officiellement fait mention du nom Laeken. Il se pourrait que le nom 'Laca' (1080), 'Lace' (1099), 'Lachen' (1157), 'Lake' (1221) soit étymologiquement apparenté au mot germanique 'lacha' ou 'lache' (eau, lac). En effet, le village fut érigé dans les plaines marécageuses du Drootbeek (rode beek) et de Molenbeek, le long de la chaussée Romaine.
- 1331 Laeken ainsi que sept autres villages (Ten Node, Ixelles, Molenbeek, Oprussel (Saint-Gilles), Schaerbeek, Anderlecht et Forest), appelés "Cuype" de Bruxelles, sont annexés à la Ville de Bruxelles. Les habitants de Laeken sont ainsi soumis aux mêmes charges et obligations que ceux de Bruxelles. En 1445, le vieux chemin qui reliait Bruxelles à Laeken est pavé.
- 1795 Laeken retrouve son autonomie sous la domination française.
- 1830 Laeken devient une commune du tout nouvel état belge (Léopold Ier fait son entrée à Laeken en 1831 et s'installe au palais). Il existe déjà un plan pour annexer Laeken à Bruxelles mais il n'est pas encore exécuté.

1866 La Belgique est touchée par une épidémie de choléra : Laeken compte 606 malades et 348 décès. Ce sont surtout les quartiers ouvriers qui sont les plus touchés. Le 17 octobre 1878, la municipalité ouvre un hôpital rue des Palais (actuellement rue Mellery).

1903 Le roi Léopold II transfère certains de ses biens personnels, situés à Laeken, à l'Etat belge.

1921 Laeken fait partie intégrante de la Ville de Bruxelles.

1935 et
1958 Exposition Universelle sur le plateau du Heysel.

1985 (mai) : Ouverture de la station de métro Heysel. Depuis, Laeken est desservie par le métro bruxellois tout le long du boulevard Bockstael.

1.2 LES ACTIVITES DE LA VILLE

Ce chapitre met en évidence le fonctionnement de la commune.

Une première carte situe les fonctions principales (où se trouve quoi ?) et donne ainsi une meilleure vue d'ensemble des différentes zones et de la cohérence entre les différentes activités.

Les documents suivants donnent un aperçu plus détaillé de chaque fonction. Cependant, pour la bonne compréhension du fonctionnement des différentes activités, il faut systématiquement les relier à l'image globale.

1.2.1 AFFECTATIONS DOMINANTES PAR ILOT

CARTE 1 La première carte donne un aperçu de l'affectation dominante par îlot. Elle reprend non seulement la fonction principale de l'îlot, mais également les fonctions secondaires, les commerces, les cafés et restaurants, pour autant que celles-ci occupent une superficie de 1.000 m² ou plus.

Ce degré d'abstraction nous permet de rendre lisible une grande partie de la structure fonctionnelle sans pour autant tomber dans le détailisme ou nier d'importantes formes de mixité des fonctions.

La carte montre clairement que Laeken comporte certains acteurs importants, tels le Domaine Royal, le Heysel et l'hôpital Brugmann, qui occupent une majeure partie du territoire.

Dans le reste de Laeken, la fonction résidentielle reste de loin la plus importante. Au nord, pratiquement tout le territoire est occupé par des logements; au sud, par contre, nous constatons une plus grande mixité des fonctions. Dans la zone située au sud du chemin de fer, les petits ateliers se mêlent aux logements. Plus au sud, nous retrouvons quelques entreprises plus vastes et vers le canal, l'industrie prend le dessus et devient même la fonction principale.

Plusieurs axes commerciaux traversent le territoire de Laeken : la rue Marie-Christine, le boulevard E. Bockstael et l'avenue Houba de Strooper sont les rues commerçantes traditionnelles au sud-ouest. Au nord, la rue De Wand, plus axée sur une clientèle de navetteurs, constitue l'artère commerciale principale, pôle de croissance des magasins d'alimentation et restaurants

Ensuite, nous remarquons un réseau d'écoles bien développé qui, dans certains quartiers, occupent des îlots entiers. La présence d'écoles dans des quartiers à fonction principalement résidentielle est primordiale pour la qualité de vie et l'animation des quartiers. Elle entraîne néanmoins certains problèmes de sécurité routière et certaines nuisances.

Le sud de la commune est divisé en plusieurs territoires par le tracé des voies ferrées. Laeken est non seulement traversée par le chemin de fer circulaire autour de Bruxelles mais également par deux embranchements vers la gare du Nord et vers la gare de l'Ouest. Ces infrastructures provoquent de grandes cassures dans le tissu urbain. Plusieurs zones sont actuellement inutilisées. Elles ne reçoivent aucune nouvelle affectation afin de ne pas hypothéquer l'extension éventuelle du Réseau Express Régional.

1.2.2 POPULATION ET LOGEMENT



1.2.2.1 POPULATION : COMPOSITION ET DYNAMIQUE

1.2.2.1.1 EVOLUTION DE LA POPULATION DE LAEKEN

Une courte analyse historique de l'évolution de la population de Laeken met en évidence l'explosion démographique survenue au cours de la deuxième partie du 19^{ème} siècle.

En moins de 50 ans (entre 1856 et 1900), la population a cru de 5.000 à 30.000 habitants (x 6). Malgré la construction massive de logements - le parc immobilier a quintuplé (de 800 à 4.000), le marché immobilier est incapable de suivre le mouvement.

Le nombre d'habitants par logement augmente de ± 2 unités, alors que le nombre de personnes par famille diminue de 5,8 à 3,68 habitants/famille.

Jusqu'en 1920, la population de Laeken continue d'augmenter pour atteindre ± 40.000 habitants.

A partir de 1921, date à laquelle Laeken est rattachée à Bruxelles, la population n'est plus calculée séparément. Un chiffre approximatif a été obtenu par le recensement effectué sur le territoire de la 8^{ème} division de police bien que ce dernier ne couvre pas l'ancienne commune dans sa totalité (Source : G. Lemaire e.a., *Laken 1830 à 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, Brussel 1980).

Il n'y a cependant pas de grandes différences à noter.

Jusqu'en 1960, la population connaît une croissance lente pour atteindre les 50.000 habitants; ensuite cette croissance stagne et diminue même légèrement durant les dix années suivantes.

Les tableaux repris ci-dessous démontrent clairement l'explosion démographique survenue durant la deuxième partie du 19^{ème} siècle.

Tableau 1

Evolution du nombre d'habitants, de la superficie bâtie, du nombre de logements et du nombre de familles à Laeken entre 1846 et 1900

Année	Nbre d'habitants	Superficie bâtie	Nbre de maisons	Nbre d'hab. par maison	Nbre de familles	Nbre de familles par maison	Nbre d'hab. par famille
1846	4.019	16ha,13a	797	5,04	837	1,12	4,80
1856	5.048	18ha,86a	785	6,43	871	1,17	5,80
1866	9.312	25ha,47a	1.537	6,05	2.080	1,49	4,43
1880	17.856	46ha,2a	2.673	6,68	3.941	1,56	4,53
1890	25.289	60ha,66a	3.421	7,39	6.148	1,73	4,11
1900	30.438	70ha,52a	3.912	7,78	8.281	2,12	3,68

(Source : Cosyn, A. *Laeken, Ancien et moderne*, Bruxelles, 1904)

Tableau 2 : Evolution du nombre d'habitants et de familles à Laeken entre 1786 et 1997.

Année	Nombre d'habitants	Nombre de familles
1786	1.066	
1814	1.168	
1831	1.806	
1856	5.048	871
1866	9.312	2.080
1880	17.856	3.941
1890	25.289	6.148
1900	30.438	8.281
1910	35.024	10.604
1920	40.681	13.706
1930	38.320	
1940	41.876	
1961	48.102	
1970	46.376	
1978	48.690	
1981	45.501	
1991	44.827	21.464

Entre 1981 et 1991, la population de Laeken a chuté de près de 700 unités (-1%). Dans la zone Mutsaard (- 7%) et au nord-ouest de Laeken (- 6%), la population a également diminué. Par contre, dans les zones situées au-dessus du chemin de fer, la population a augmenté de 1 à 2 %.

EXPLICATION DES TABLEAUX

Pour l'analyse des caractéristiques de la population, du logement et de l'emploi, nous nous sommes basés sur les données de l'INS des recensements de 1981 et 1991.

Les données de bases ont été traitées de deux manières. Dans les annexes, nous avons repris les données par secteur statistique. Dans ce texte, elles sont regroupées en 4 zones présentant plus ou moins les mêmes caractéristiques (voir tableau ci-dessous). Les tableaux reprennent principalement cette subdivision.

Zone	Secteurs statistiques
Zone E1 - Chemin de fer nord	Sacré Coeur square Prince Léopold Ecole des cadets rue des Chrysanthèmes Domaine Royal
Zone E2 - Mutsaard	avenue de Meysse avenue Mutsaard rue De Wand avenue Jean De Bologne avenue des Croix du Feu
Zone E3 - sud du chemin de fer sud + Vieux Laeken	parvis Notre-Dame rue Emile Delva bd Emile Bockstael - sud rue Marie Christine place de la Maison Rouge sud
Zone E4 - nord-ouest de Laeken	Divin Jésus Cité Modèle rue du Disque avenue Stiénon hôpital Brugmann Heysel

Tableau 3 :
Evolution de la population de Laeken entre 1981 et 1991

	Population 1981	Population 1991	Indice
E1 Zone nord du chemin de fer	10.183	10.239	101
E2 Zone Mutsaard	9.088	8.496	93
E7 Zone sud du chemin de fer + Vieux Laeken	16.992	17.394	102
E8 Zone nord-ouest de Laeken	9.238	8.698	94
Laeken	45.501	44.827	99
Ville de Bruxelles	139.678	136.424	98
Région de Bruxelles-Capitale	997.293	952.133	95

1.2.2.1.2 DYNAMIQUE DE LA POPULATION

Depuis 30 ans, la Région de Bruxelles-Capitale se caractérise par une dépopulation importante. En chiffres absolus, la population a chuté de 1.040.523 habitants en 1964 à 1.028.972 en 1977, à 950.339 début 1993 pour ne plus atteindre que 948.122 habitants au 1/1/1996, ce qui représente une décroissance de 9%. Cette diminution est le résultat de deux mouvements; d'une part, la décroissance de la population d'origine belge de 284.160 personnes et d'autre part, la croissance de la population d'origine étrangère de 195.514 personnes.

Lorsque nous analysons plus en détail le solde migratoire respectivement à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie en ce qui concerne la population d'origine belge, nous constatons que pour la période de 1988 à 1994, ce solde n'est positif que pour la tranche d'âge 18-26 ans¹. Pour toutes les autres tranches d'âge et plus particulièrement celle des jeunes adultes (entre 29 et 35 ans) avec jeunes enfants, Bruxelles perd des citoyens belges au profit de la Flandre et de la Wallonie. C'est précisément ce dernier groupe qui recherche un logement, à acheter, dans la périphérie de Bruxelles.

Au vu des bilans de la Flandre, de la Wallonie ainsi que de Bruxelles, il semblerait que pour la période de 1964 à 1994, l'émigration ne soit pas constante mais présente des fluctuations cycliques. Les années de 1974 à 1977 ainsi que de 1990 à 1992 se caractérisent par l'exode urbain. Cette fuite est nettement moins importante vers la fin des années 60 et la moitié des années 80. Vers le milieu des années 70 et le début des années 90, la ville est préférée à la campagne tandis que vers le milieu des années 80, c'est l'inverse. De l'analyse de Ph. Poulain il ressort que les prix du marché immobilier; (terrains, maisons et nouvelles constructions) ont un impact direct sur l'émigration en ce sens que chaque diminution, aussi minime soit-elle, renforce le mouvement d'émigration alors que la hausse des prix ralentit ce processus. Des facteurs tels que le taux d'intérêt et l'inflation varient en même temps que le marché immobilier et le niveau d'émigration de Bruxelles. Ce phénomène explique également le caractère périodique du taux d'émigration.

Aucune donnée concernant les composants de la population de Laeken - plus précisément, les naissances, décès, immigrations et émigrations - n'est disponible. L'analyse de ces composants pour la Ville de Bruxelles peut néanmoins être appliquée en grande partie à la commune de Laeken.

Entre 1971 et 1985, la population de la Ville de Bruxelles a connu une baisse de 14%, passant ainsi de 158.188 à 136.453 habitants. Depuis 1985, la population reste presque constante : 133.841 habitants en 1996.

Le solde naturel (naissances - décès) n'exerce que peu d'influence sur l'évolution de la population belge. Durant les 25 dernières années, ce solde a évolué de -450 en 1971 à +393 en 1995. En 1976, il était à son niveau le plus bas : -749. Il est devenu positif à partir de 1986, grâce à un taux de natalité croissant.

L'effet du solde migratoire sur la baisse du nombre d'habitants à Bruxelles est, par contre, nettement plus important. Entre 1971 et 1984, à l'exception des années 1975 et 1976, ce solde était négatif. Depuis 1985, il est positif ce qui signifie que le solde total est également positif et que la population de Bruxelles augmente. En 1995, le solde migratoire était exceptionnellement à nouveau négatif (-2263) à la suite d'une

¹ POULAIN, M., 'Interne migraties', *Bevolkingsvooruitzichten 1995 - 2050*, NIS, Bruxelles, 1996.

transcription administrative de nombreuses personnes qui, après investigation, n'habitaient apparemment plus la capitale.

Dans la première partie des années 70 et jusqu'en 1975, le nombre d'immigrations a continué d'augmenter. Cette année-là, on dénombrait 20.000 personnes qui s'installaient à Bruxelles. Depuis 1976, le nombre annuel d'immigrations a systématiquement diminué pour ne plus atteindre que 11.800 personnes en 1991. A partir de 1992, nous constatons une recrudescence des immigrations. En 1995, la Ville de Bruxelles comptait 14.300 immigrations.

De même, entre 1971 et 1988, le nombre d'émigrations a connu une évolution à la baisse en passant de 20.000 à 11.000 personnes.

Lorsque l'on considère l'évolution de Laeken durant les 15 dernières années, on constate que la population est quasiment restée stable, c.-à-d. 46 à 47.000 habitants. Ceci résulte d'une population belge en déclin et d'une population d'origine étrangère en croissance. Entre 1980 et 1996, le nombre de Belges a diminué de 4.751 personnes (- 12 %) et le taux d'étrangers a augmenté de 3.458 (+ 38 %). Il faut, à cet égard, tenir compte du fait que depuis le 3 avril 1987, les fonctionnaires de l'Union Européenne et certains fonctionnaires internationaux des ambassades ont été intégrés dans les registres de la population de Bruxelles.

Le léger mouvement ascensionnel dans la baisse de la population belge durant les années 1992, 1993 et 1994 est dû à la nouvelle loi sur la nationalité en vigueur depuis le 1er janvier 1992. Cette loi prévoit l'obtention automatique de la nationalité belge pour les enfants d'immigrés de la troisième génération; les enfants de la deuxième génération peuvent quant à eux obtenir la nationalité belge sur simple déclaration pour autant que certaines conditions soient remplies.

1.2.2.1.3 DENSITE DE LA POPULATION

En 1991, Laeken comptait environ 45.000 habitants. La superficie de Laeken s'élève à 865 ha, ce qui signifie une densité moyenne de 52 habitants par ha. En comparaison avec la moyenne régionale (60 habitants par ha), Laeken obtient une densité globale relativement faible. Il apparaît très rapidement qu'il faut affiner ce chiffre. Le Domaine Royal et le Heysel qui, ensemble, occupent près de la moitié du territoire de Laeken (400 ha), provoquent une baisse considérable de la densité moyenne de la population. Exception faite de ces deux entités, de la zone située avenue des Croix du Feu et de l'hôpital Brugmann, la densité moyenne s'élève presque au double, à savoir 108 habitants par ha. La densité la plus importante se situe dans le quartier du Mutsaard (234 hab./ha). Autour du square Prince Léopold, de l'avenue Stiénon, de la rue des Chrysanthèmes et au sud de la place de la Maison Rouge, nous remarquons une densité d'environ 150 hab./ha.

Tableau 4
Densité de la population suivant la zone. Recensement 1991.

		Sup. en ha	Habitants	Densité
E1	Zone nord du chemin de fer, à l'exception du Domaine Royal	101,79	10.202	100,22
E2	Zone Mutsaard à l'exception de l'avenue des Croix du Feu	95,45	8.490	88,95
E7	Zone sud du chemin de fer + vieux Laeken	142,90	1.739	121,72
E8	Zone nord-ouest de Laeken, à l'exception de l'hôpital Brugmann et du Heysel	73,014	8.533	116,87
Laeken	à l'exception du Domaine Royal, de l'avenue des Croix du Feu, de l'hôpital Brugmann et du Heysel.	413,16	4.461	107,99
Laeken	Total	865,55	4.482	51,79
Ville de Bruxelles		3.314,00	13.642	41,17
Région de Bruxelles-Capitale		16.100,00	95.213	59,14

En tenant compte du fait que le sud se caractérise par une grande mixité d'ateliers et d'industrie et un certain nombre d'immeubles innocupés, nous pouvons supposer que, dans cette zone, la densité de la superficie réellement habitée est nettement plus élevée et que la qualité du logement est fortement réduite. Cette densité plus importante est principalement due à une occupation plus élevée des logements.

Plusieurs logements unifamiliaux sont actuellement subdivisés en appartements où sont logées plusieurs familles. Ce "lotissement" des habitations se réalise plus particulièrement dans les maisons d'ouvriers relativement petites et d'une typologie particulièrement inadaptée à de tels développements.

1.2.2.1.4 CATEGORIES D'AGES

Au 14 mars 1997, la population de Laeken comptait 46.103 habitants dont 25% de moins de 20 ans, 52% entre 20 et 60 ans et 22% de 60 ans et plus. Cette répartition est comparable à celle de la Ville de Bruxelles qui compte 24% de jeunes, 56% de personnes actives et 20% de personnes âgées.

Parmi la population belge, on ne compte que 23% de jeunes contre 31% parmi la population non-belge. Environ la moitié de la population belge se situe dans la catégorie d'âge de la population active par rapport à 60% des non-Belges. 27% des Belges ont plus de 60 ans, par rapport à 8% des non-Belges.

Le scénario central de l'INS, à savoir le scénario le plus plausible pour le futur, prévoit peu de changements dans cette répartition par tranche d'âge : en 2050, pour la totalité de la Région de Bruxelles-Capitale, 22% de jeunes, 53% de personnes actives et 25% de personnes âgées.

Tableau 5

La population de Laeken répartie suivant la tranche d'âge et la nationalité. Situation au 14/3/1997.

N (chiffres absolus)	Belges	Etrangers	Total
0 - 19	7.714	3.946	11.660
20 - 59	16.557	7.601	24.158
60 +	9.204	1.081	10.285
Total	33.475	12.628	46.103

%			
0 - 19	23,04	31,25	25,29
20 - 59	49,46	60,19	52,40
60 +	27,50	8,56	22,31
Total	100,00	100,00	100,00

La zone comportant la population la plus âgée se situe au nord-ouest de Laeken et compte 27% de personnes de 65 ans et plus (chiffres recensement 1991). Le quartier du Mutsaard compte 22% de personnes âgées et la zone autour du chemin de fer 19%. La zone au sud du chemin de fer compte, quant à elle, le plus grand nombre de jeunes de moins de 15 ans (23%) alors que le pourcentage des personnes de plus de 65 ans ne s'élève qu'à 14%.

Tableau 6

Habitants par catégorie d'âge à Laeken. Recensement 1991.

	< 15	15 < 65	> 65	Total	< 15	15 < 65	> 65	Total
E1 Zone nord chemin de fer	1.761	6.534	1.944	10.239	17,20	63,81	18,99	100,00
E2 Zone Mutsaard	1.110	5.479	1.907	8.496	13,06	64,49	22,45	100,00
E7 Zone sud chemin de fer	3.937	11.038	2.419	17.394	22,63	63,46	13,91	100,00
Zone nord-ouest de Laeken	1.164	5.219	2.315	8.698	13,38	60,00	26,62	100,00
Total Laeken	7.972	28.270	8.585	44.827	17,78	63,06	19,15	100,00
Ville de Bruxelles	25.331	89.460	21.633	136.424	18,57	65,57	15,86	100,00
Région de Bruxelles-Capitale	165.772	619.666	166.695	952.133	17,41	65,08	17,51	100,00

1.2.2.1.5 COMPOSITION DE LA POPULATION SUIVANT LA NATIONALITE

Des 948.122 habitants qui résidaient dans la Région de Bruxelles-Capitale en 1996, seulement 666.206 sont belges et 281.916 (ou 29.7%) sont étrangers. De ces 27.7%, 13% sont des ressortissants de la communauté européenne et 16% des ressortissants non-européens. L'importante part d'étrangers parmi la population bruxelloise n'est certainement pas une exception comparativement à d'autres villes d'Europe occidentale. Bruxelles diffère en ce sens qu'elle comporte deux cultures locales, à savoir le néerlandais et le français ce qui a permis aux cultures étrangères de se maintenir et de se développer². Un deuxième point de divergence, également relevé par Van der Haegen, est la diversité culturelle de Bruxelles située des deux côtés de l'échelle sociale : d'une part, les "travailleurs immigrés" et d'autre part, les "riches internationaux".

² VAN DER HAEGEN, H., JUCHTMANS, G. en KESTELOOT, C., *Multicultureel Brussel*, Bruxelles, 1995.

Lorsque nous regardons le nombre de non-Belges installés à Laeken, nous remarquons que ce phénomène d'immigration n'est pas récent.

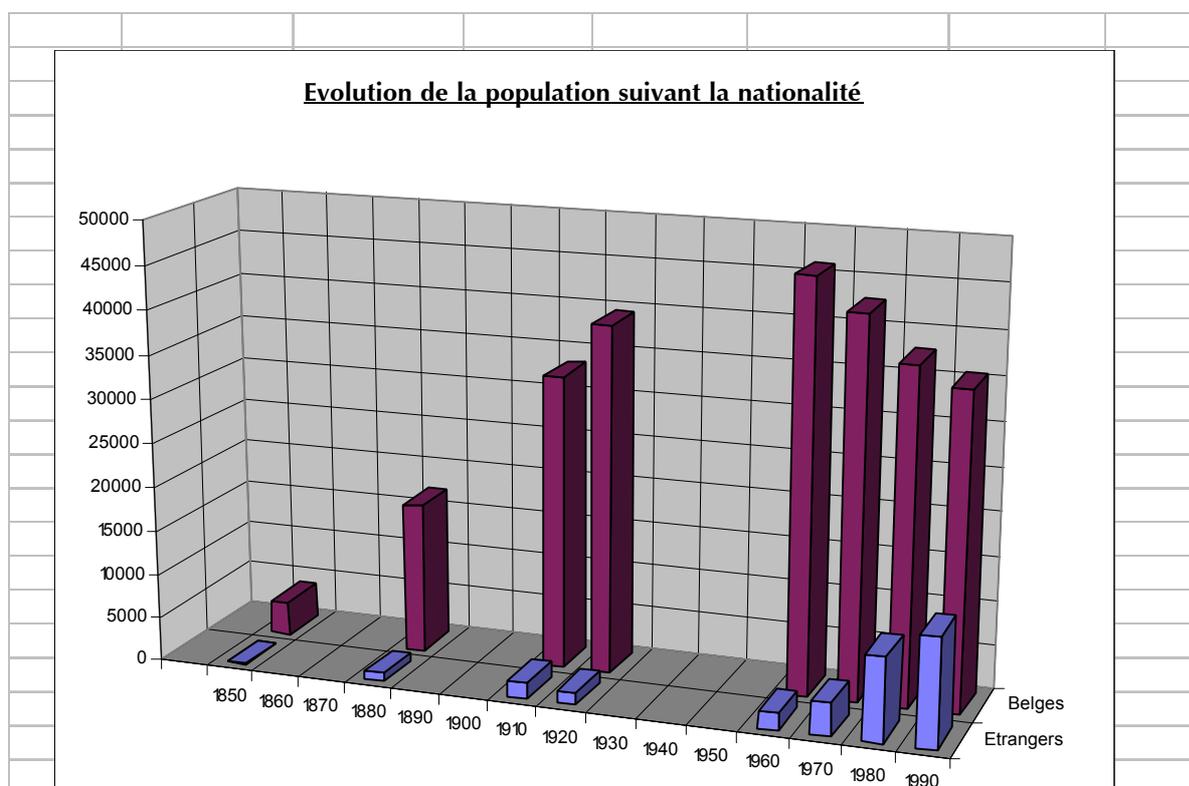
De 1850 à 1960, le pourcentage d'habitants d'origine étrangère est resté quasiment inchangé, variant de 4% à 5%. Ce n'est que vers la fin des années 60 que la situation se modifie. Les vagues d'immigrations successives contribuent à l'actuelle composition de la population qui compte environ 1/4 d'habitants de nationalité autre que belge.

Tableau 7

Evolution de la population non-belge de Laeken (en % par rapport à la population totale) :

Année	1849	1880	1910	1920	1947	1961	1970	1978	1991	1997
%	4,5	4,9	5,3	3,3	ca. 4	ca. 4	ca. 8	ca. 17	ca. 24	ca. 27

Source : G. Lemaire e.a., *Laken 1830 à 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, NIS, Bruxelles 1980.



Au sein de ce groupe de non-Belges, différents mouvements se dégagent. Durant près d'un siècle (jusqu'en 1960), ce groupe de non-Belges était relativement hétérogène, principalement constitué de personnes originaires des pays voisins et d'un nombre restreint originaire de régions plus lointaines.

Depuis les grandes vagues d'immigration, nous constatons au sein de ce groupe d'étrangers, que la majorité des personnes proviennent du même pays.

Vers la fin des années 60 et le début des années 70, la première vague d'immigration est principalement constituée d'Italiens. Fin des années 70, près de 3.800 d'entre eux s'installent surtout au sud de Laeken (rue Marie-Christine, boulevard Bockstael et les quartiers ouvriers autour des établissements industriels de Fourcroy et Storck).

Dans les années 80, les différentes vagues d'immigration, renforcées par le développement du Quartier Nord, se composent de personnes de nationalité marocaine

ou turque et plus récemment de personnes originaires d'Afrique centrale (ancien Zaïre et Rwanda), d'Europe centrale et d'Europe de l'Est.

Outre ces grands groupes, le mouvement migratoire continu de différentes nationalités peut difficilement être décrit de façon univoque. Les grands mouvements migratoires concentrés se retrouvent plus particulièrement au sud de la commune. Au nord, nous constatons une immigration plus éparpillée de personnes originaires de l'Union européenne.

Alors que la Ville de Bruxelles compte, en 1997, 37% de non-Belges, Laeken n'en compte que 27%. Près d'un tiers des jeunes Laekenois et un tiers de la population active n'ont pas la nationalité belge. Par contre, seulement 10% des personnes âgées ne sont pas d'origine belge.

L'actuelle communauté multiculturelle de Laeken est composée de 12% d'étrangers originaires de Tunisie, d'Algérie, du Maroc et de Turquie; de 9% originaires de l'Union européenne et de 3% d'autres pays (recensement 1991).

La répartition dans l'espace est par contre très diversifiée. Nous retrouvons la majorité des étrangers (42%) dans la zone au sud du chemin de fer. 13% des ressortissants sont d'origine européenne et 25% d'origine maghrébine et tunisienne. Dans les zones Brugmann-nord et Mutsaard nous ne retrouvons que 9 à 10% d'étrangers, la plupart originaires des pays membres de la communauté européenne.

Tableau 8
La population de Laeken suivant les groupes de nationalités. Recensement 1991.

	UE	Maghreb + Turquie	CH, USA, Japon	Autres	Etrangers	Belges	Total
Zone nord chemin de fer	792	889	13	287	1.981	8.258	10.239
Zone Mutsaard	547	129	20	137	833	7.663	8.496
Zone sud chemin de fer + Vieux Laeken	2.234	4.293	14	686	7.227	10.167	17.394
Zone nord-ouest de Laeken	518	107	19	154	798	7.900	8.698
Laeken	4.091	5.418	66	1.264	10.839	33.988	44.827
Ville de Bruxelles	19.128	21.823	729	7.412	49.092	87.332	136.424
Région de Bruxelles-Capitale	124.160	103.749	5.552	37.676	271.137	680.996	952.133
<hr/>							
%							
Zone nord chemin de fer	7,74	8,68	0,13	2,80	19,35	80,65	100,00
Zone Mutsaard	6,44	1,52	0,24	1,61	9,80	90,20	100,00
Zone sud chemin de fer	12,84	24,68	0,08	3,94	41,55	58,45	100,00
Zone nord-ouest Laken	5,96	1,23	0,22	1,77	9,17	90,83	100,00
Laeken	9,13	12,09	0,15	2,82	24,18	75,82	100,00
Ville de Bruxelles	14,02	16,00	0,53	5,43	35,98	64,02	100,00
Région de Bruxelles-Capitale	13,04	10,90	0,58	3,96	28,48	71,52	100,00

1.2.2.1.6 NOMBRE DE MENAGES

En 1991, Laeken compte 21.464 ménages représentant une famille moyenne de 2,09 personnes. Pour la Ville de Bruxelles, cette famille moyenne est composée de 2,03 personnes alors que pour la Région de Bruxelles-Capitale elle compte 2,07 personnes. Près de la moitié des ménages laekenois (46,8%) est constituée de personnes seules dont 19% d'hommes et 27,8% de femmes. 26% des ménages sont composés de deux personnes, 13% de trois personnes, 8% de 4 personnes et 6% de 5 personnes ou plus.

Pour finir, Laeken compte 27 familles collectives (couvents, certaines institutions, ...) représentant au total 535 personnes.

Le pourcentage des personnes seules dans les différents secteurs statistiques se répartit comme suit : 50% ou plus dans l'avenue du Mutsaard (53 %), le parvis de l'église Notre-Dame (52%), l'avenue Stiénon (50,1%) et le Sacré-Coeur (50%).

Les ménages comportant 4 personnes ou plus se retrouvent pour 20% dans la zone au sud de la place de la Maison Rouge (21,9%), dans celles de la rue Marie-Christine (21,4%), du boulevard E. Bockstaël (21,2%) et de l'avenue de Meysse (20%).

Tableau 9
Nombre de ménages particuliers à Laeken suivant la zone. Recensement 1991.

	N	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 pers.+	Total
E1 - Zone nord chemin de fer		2.520	1.300	653	419	242	5.134
E2 - Zone Mutsaard		2.126	1.292	593	328	127	4.466
E7 - Zone sud chemin de fer + Vieux Laeken		3.413	1.704	914	711	773	7.515
E8 - Zone nord-ouest de Laeken		1.988	1.316	591	326	128	4.349
Laeken		10.047	5.612	2.751	1.784	1.270	21.464
Bruxelles		35.886	14.421	7.378	4.964	4.494	67.077
Région de Bruxelles-Capitale		222.706	114.219	56.428	38.831	27.907	460.091

%							
E1 - Zone nord chemin de fer		49,1	25,3	12,7	8,2	4,7	100,0
E2 - Zone Mutsaard		47,6	28,9	13,3	7,3	2,8	100,0
E7 - Zone sud chemin de fer + vieux Laeken		45,4	22,7	12,2	9,5	10,3	100,0
E8 - Zone nord-ouest de Laeken		45,7	30,3	13,6	7,5	2,9	100,0
Laeken		46,8	26,1	12,8	8,3	5,9	100,0
Bruxelles		53,5	21,5	11,0	7,4	6,7	100,0
Région de Bruxelles-Capitale		48,4	24,8	12,3	8,4	6,1	100,0

1.2.2.2 CARACTERISTIQUES DU LOGEMENT

1.2.2.2.1 EVOLUTION HISTORIQUE DU LOGEMENT

L'étude du logement comporte également un double aspect : quantitatif et qualitatif.

Le volet quantitatif, c.-à-d. le nombre de logements, joue un rôle important lorsque l'on fait une étude comparative à long terme.

Ce type d'étude donne une vision de l'augmentation ou de la diminution du nombre de logements. De celle-ci, on peut déduire la vitesse et la pression de l'urbanisation ainsi que la dynamique fonctionnelle d'un quartier déterminé.

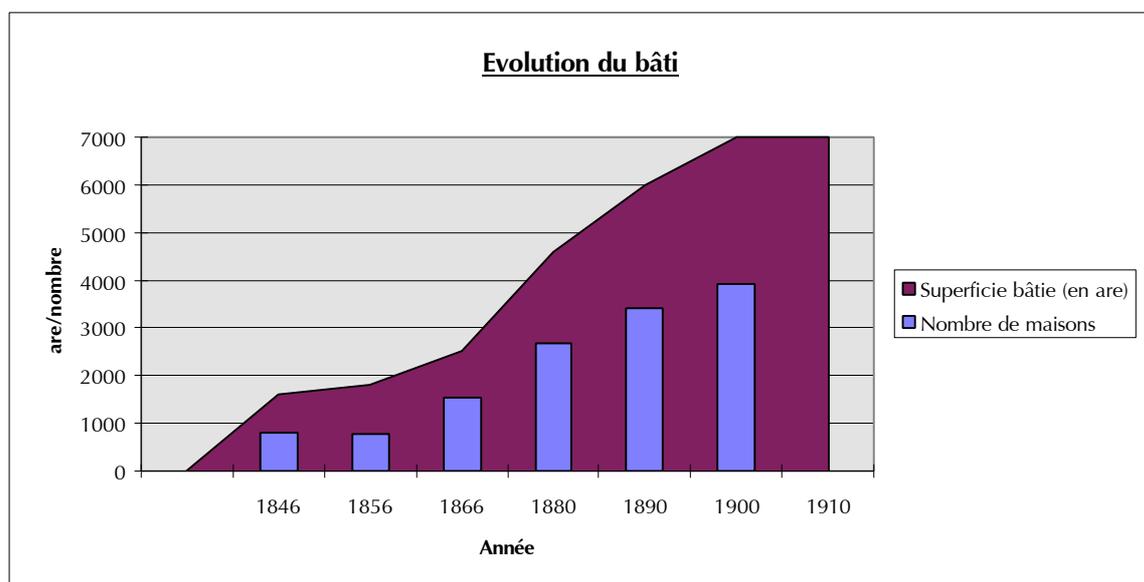


En 1525, le petit village rural de Laeken, centré autour de son église, comptait déjà 127 maisons. En 1722, ce nombre n'atteint que 174 maisons et en 1846 il grimpe jusqu'à atteindre 797 maisons. Ensuite, le processus d'urbanisation s'accélère de manière explosive (parallèlement à l'explosion démographique).

Tableau 10
Evolution du logement (2ème partie du 19ème siècle)

Année	Superficie bâtie	Nombre de maisons	Nombre d'habitants par maison
1846	16ha	797	5,04
1856	28ha	785	6,43
1866	25ha	1.537	6,05
1880	46ha	2.673	6,68
1890	60ha	3.421	7,39
1900	70ha	3.912	7,78

(Source: G. Lemaire e.a., *Laken 1830 à 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, Brussel 1980).



Le volet qualitatif de l'étude donne un aperçu de la qualité actuelle et future du parc de logement. La taille des logements ainsi que le confort constituent d'importants paramètres directs alors que l'âge et le fait d'être ou non propriétaire sont des paramètres qui jouent un rôle dans le développement futur du parc immobilier.

Avant de décrire plus en détail la situation actuelle de Laeken, nous procéderons à une brève description de la situation "in illo tempore".

En 1849, 7% des ménages vivaient dans une seule pièce, 38% dans 2 et 54% dans 3 pièces. Durant cette même année, 455 maisons ne comptaient qu'un rez-de-chaussée, 297 maisons un premier étage et 11 maisons un deuxième étage.

En 1910, 16% des maisons n'avaient qu'une seule pièce, 27% deux et 19% trois pièces. Durant la même année, 8% de la population vivait dans une maison à une pièce, 27% à deux pièces, 22% à 3 pièces, 16% à 4 pièces et 8% à 5 pièces³.

En 1852, la commune installe l'éclairage au gaz. Jusqu'en 1895, il n'y avait que quelques quartiers pourvus d'eau courante. Cette année-là, il est décidé de développer un réseau local de distribution d'eau. Viennent ensuite l'aménagement des égouts et l'électricité. Au tournant du siècle, Laeken tout comme plusieurs autres communes, doit faire face à un manque de logements : la croissance démographique et la spéculation sur les terrains, due à la demande massive de logements, entraînent une promiscuité des immigrés dans les ruelles et impasses ainsi que dans les maisons de commerce subdivisées en de minuscules appartements loués séparément.

1.2.2.2.2 PATRIMOINE

CARTE 2 Depuis 1981, le nombre de maisons privées occupées a chuté de 165 unités passant ainsi à 21.377 logements en 1991. La zone située au sud du chemin de fer (E7) a perdu 324 logements en 10 ans tandis que la zone au nord de l'hôpital Brugmann (E8) en a perdu 129. Par contre, la zone Mutsaard (E2) gagnait 155 logements et la zone E1 au nord du chemin de fer, 133.

³ Source : G. Lemaire e.a., *Laken 1830 à 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, Bruxelles, 1980.

35% du patrimoine immobilier de Laeken se situe au sud du chemin de fer et dans le Vieux Laeken (E7); 24% au nord du chemin de fer; 20% au nord-ouest de Laeken et 21% dans le quartier du Mutsaard.

Tableau 11
Evolution du nombre de logements à Laeken entre 1981 et 1991. Recensements 1981 et 1991.

	1981	1991	1991	Différence 81 - 91
	N	N	%	N
E1 - Zone nord chemin de fer	4.982	5.115	23,93	+ 133
E2 - Zone Mutsaard	4.307	4.462	20,87	+ 155
E7 - Zone sud chemin de fer + Vieux Laeken	7.837	7.513	35,15	- 324
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	4.416	4.287	20,05	- 129
Laeken	21.542	21.377	100,00	- 165
Ville de Bruxelles	65.078	65.713		+ 635
Région de Bruxelles-Capitale	448.251	454.708		+ 6.457

1.2.2.2.3 STRUCTURE DE LA PROPRIETE

64% des logements de Laeken sont loués. Ce pourcentage est inférieur à celui de la Ville de Bruxelles (68%), mais supérieur à celui de la Région de Bruxelles-Capitale (62%). Le pourcentage des locataires le plus élevé se situe dans la zone E8 au nord-ouest de Laeken (73%) avec 93% de locataires dans la Cité Modèle. La zone E2 du Mutsaard ne compte, par contre, que 56% de locataires.

En comparaison avec 1981, nous remarquons que le pourcentage de propriétaires a fortement augmenté passant de 25% à 36% (+11%). Cette augmentation est nettement plus importante que celle réalisée par la Ville de Bruxelles (+9%) ou la Région (+7%).

En chiffres absolus, le nombre de propriétaires à Laeken a augmenté de 33%, avec une hausse plus importante au sud (+ 43%) qu'au nord-ouest (+22%).

Tableau 12
Structure des propriétés à Laeken. Recensements de 81 et 91.

	Propriétaires 81	Propriétaires 91	1991	Différence 81 - 91	Indice 81 - 91	1981	1991
	N	N	%	N	N	%	%
E1 - Zone nord chemin de fer	1.212	1.545	23,4	333	127	26,1	35,9
E2 - Zone Mutsaard	1.286	1.693	25,6	407	132	31,8	43,5
E7 - Zone sud chemin de fer + Vieux Laeken	1.637	2.339	35,4	702	143	23,4	37,7
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	847	1.034	15,6	187	122	20,9	26,8
Laeken	4.982	6.611	100,0	1.629	133	25,2	36,2
Ville de Bruxelles	12.053	15.869		3.816	132	22,9	31,5
Région de Bruxelles-Capitale	123.304	148.589		25.285	121	30,9	38,1

1.2.2.2.4 TYPE ET TAILLE DES LOGEMENTS PRIVES

Les maisons unifamiliales constituent 21% des logements de Laeken contre 19% pour la Ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale.

1.2.2.2.5 CONFORT

La majorité des indicateurs utilisés par l'INS pour la mesure de la qualité du logement n'est malheureusement plus d'actualité. La plupart des logements comportent une salle de bains, une cuisine, une toilette, le chauffage central et sont raccordés au réseau des égouts. Les données ne nous permettent pas d'établir une échelle des équipements qui déterminent le confort. Ces tableaux présentent également le désavantage que certaines données sont sous-estimées surtout lorsqu'il s'agit de logements anciens. En effet, toutes les transformations ne sont pas forcément signalées.

En tenant compte de ces imperfections, la liste sous-mentionnée permet néanmoins de localiser les quartiers les plus défavorisés du point de vue du confort. Le facteur le plus significatif nous semble être la présence ou non d'une salle de bains.

A Laeken, près de 3.000 logements (16,2%) ne disposent pas du petit confort contre 17,3% pour la Ville de Bruxelles et 15,5% pour la Région de Bruxelles-Capitale. Par petit confort on entend l'eau courante, une toilette avec chasse d'eau et une salle de bains/douche. Si l'un ou plusieurs de ces éléments viennent à manquer, le logement est répertorié dans la catégorie 'sans confort'.

Au sein de Laeken, il existe une grande différence entre le sud (au-dessus (22%) et principalement en-dessous (28%) de la zone du chemin de fer) et les zones Mutsaard (4%) et nord-ouest (4 %).

Tableau 13

Nombre de logements ne disposant pas du petit confort. Recensement 1991

	N	%
E1 - Zone nord du chemin de fer	931	21,6
E2 - Zone Mutsaard	155	4,0
E7 - Zone sud du chemin de fer + Vieux-Laeken	1.719	27,7
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	146	3,8
Laeken	2.951	16,2
Ville de Bruxelles	8.692	17,3
Région de Bruxelles-Capitale	60.431	15,5

1.2.2.2.6 STRUCTURE PAR CATEGORIES D'AGE



1.2.2.2.7 LOGEMENTS SOCIAUX

1866 : Laeken, tout comme d'autres communes belges, est touchée par une épidémie de choléra. La peur devant les conflits sociaux amena les autorités à fixer un certain nombre de choix politiques : les logements sociaux sont répartis au maximum grâce à la multiplication de logements unifamiliaux. Des institutions financières voient le jour afin de permettre aux ouvriers de devenir propriétaires. En 1923, 'Le Home' aménage la cité-jardin du Verregat sur le plateau du Heysel.

En 1910, un premier immeuble social est érigé à charge de la commune, dans les environs de la rue Delva. Le "Foyer Laekenois", société communale qui prend en charge la gestion du logement social, est fondée le 6 juillet 1920. Lorsqu'éclate la deuxième guerre mondiale, le Foyer Laekenois gère déjà près de 600 logements. Après l'exposition universelle, les sociétés construisent principalement des immeubles-tours. Grâce à la construction de la Cité Modèle (en 1963), le patrimoine immobilier grimpe de 1.030 à 2.904 logements occupés par 6.094 personnes (chiffres 1994) dont 1.246 enfants de moins de 18 ans.

Pas moins de 3 sociétés de logements sociaux constituent une partie de leur patrimoine à Laeken. Outre la société communale Le Foyer Laekenois, qui gère le patrimoine le plus important, nous retrouvons la coopérative des locataires Le Home et la Société Coopérative de l'Agglomération Bruxelloise (SCLAB).

Sur un nombre total de 21.459 de logements privés, les logements sociaux représentent près de 12%. Laeken dépasse ainsi de plus de la moitié la moyenne régionale de 8%.

La cité-jardin du Verregat, construite en 1923 par Le Home est complétée début des années 50 par plusieurs logements plurifamiliaux (6 à 8 appartements) d'une hauteur de 3 étages. Ces ajouts sont cependant d'une qualité architecturale et urbanistique nettement inférieure. Entre-temps, la plupart des logements de la cité-jardin ont été vendus.

En 1931 la S.C.L.A.B. érige un complexe de 92 appartements dans l'îlot situé entre l'avenue Strauwen, le boulevard de Smet de Naeyer, la rue Heymans et le square Prince Léopold.

Le Foyer Laekenois est depuis le début de ce siècle actif dans la commune et a construit, à divers endroits de Laeken, un riche patrimoine qui reflète diverses philosophies architecturales et urbanistiques successives. Le projet le plus surprenant, le plus expérimental mais aussi le plus controversé est, sans nul doute, celui de la Cité Modèle au nord de Laeken. A l'ombre de l'Atomium, et à la lumière de l'Expo 58 ce projet tout à fait dans l'idéologie des CIAM a vu le jour en Belgique.

Une équipe de concepteurs, sous la houlette de René Braem développa une "cité modèle" sensée être le miroir du logement moderne et futur. La Cité Modèle doit être considérée comme une unité urbaine dans la ville. Plus de 1.000 logements ont été construits sous la forme d'immeubles-tours dans un cadre vert. De plus, plusieurs équipements ont été construits e.a. un centre culturel, une bibliothèque, plusieurs aires sportives et de jeu, une grande surface, une galerie commerçante et un bureau de poste. Le projet était également expérimental d'un point de vue technique par l'application des nouvelles techniques du préfabriqué.

A partir des années 80, l'accent est mis sur la rénovation d'anciens logements (rue E. Delva, rue Schildknecht) et vers la fin des années 80, on réinvestit à nouveau dans la construction.

Répartition du patrimoine immobilier du "Foyer Laekenois" :

- 62 logements unifamiliaux
- 316 studios
- 824 appartements à 1 chambre
- 1.253 " 2 "
- 427 " 3 "
- 22 " 4 "

(dont près de 300 logements sont dépassés d'un point de vue fonctionnel).
(Source : Foyer Laekenois, C.V., 1920-1995, Bruxelles, 1995).

1.2.3 EMPLOI ET ECONOMIE

INTRODUCTION

Pour obtenir une vue d'ensemble de l'emploi dans une zone déterminée, il faut analyser et recouper plusieurs données se rapportant à différents domaines. On peut se forger une image de la demande d'emploi en analysant le niveau de qualification professionnelle des habitants. L'offre peut, quant à elle, être définie par l'analyse des activités économiques qui s'y déroulent (industrie, commerce, services, ...).

En confrontant ces deux facteurs, nous obtenons la demande d'embauche pouvant être satisfaite sur place. Il est évident que cette comparaison entre l'offre et la demande ne présente pas grand intérêt pour un territoire restreint. La plupart des habitants se déplacent, sur une distance plus ou moins grande, pour se rendre sur leur lieu de travail et les frontières administratives n'ont, dans ce cas, guère d'importance.

Il est, par contre, intéressant d'analyser les acteurs qui agissent sur l'offre et la demande au niveau communal. Cette analyse fournit non seulement d'importantes informations quant à l'offre et à la demande en tant que telles mais elle est également déterminante dans l'élaboration d'objectifs pour relancer l'emploi et dans la prise de décision quant aux et moyens à mettre en oeuvre.

L'intérêt de l'analyse reprise ci-dessous réside non dans la précision arithmétique des données mais dans l'identification de certaines structures et de leur influence.

Une analyse classique des activités économiques est basée sur la répartition en secteurs économiques : le primaire (agriculture), le secondaire (industrie), le tertiaire (commerce et services), et depuis quelques décennies, le quatrième (l'informatique).

Au vu de cette répartition, nous constatons d'emblée quelques inexactitudes importantes (p.ex. le département administratif d'un établissement industriel tombe sous le secteur secondaire), imprécisions qui au sein de cette étude (territoire trop restreint et contexte urbain) ne sont pas pertinentes.

Il est primordial, pour l'élaboration du PCD, de prendre en considération les différentes activités en fonction de leur influence et impact au niveau local. Ainsi, par exemple, les rues commerçantes, les petits ateliers et les petits bureaux jouent un rôle non négligeable dans la détermination de la dynamique d'une commune, mais provoquent - de par leur insertion dans un tissu d'habitations à petite échelle - quelques effets secondaires néfastes (nuisances odoriférantes et sonores, problèmes de stationnement et de circulation,...).

Les gros complexes de bureaux provoquent d'important flux de navetteurs tandis que les grands complexes industriels occasionnent des flux de circulation spécifiques (par voie ferrée, par eau ou par route).

Nous décrivons ces tendances en gardant à l'esprit le fait que les grandes lignes directrices sont le résultat de l'addition de plusieurs initiatives individuelles ayant chacune leur impact propre là où elles sont établies.

L'image ainsi reflétée résulte d'une triple approche :

Il y a tout d'abord les relevés sur terrain. Un maximum d'informations sont rassemblées sur chaque pôle économique, sans distinction de taille, pour autant qu'il soit visible de la rue. Cette méthode offre plusieurs avantages : grâce aux personnes présentes sur le terrain, le contact avec ce dernier est plus pointu et la perception du fonctionnement et de l'aspect des choses (nouveau, propre, en mauvais état,...) meilleure. On peut se faire une idée de la sécurité ou de l'insécurité d'un quartier; on ressent certaines nuisances telles que le bruit, l'odeur, la vue, ... et bien d'autres choses. Cette méthode comporte néanmoins quelques inconvénients : on obtient difficilement un aperçu de ce qui se passe à l'intérieur des îlots, on n'a aucune idée du nombre d'emplois ni du chiffre d'affaires des sociétés, ni des relations existant entre les différentes entreprises, etc. Il en résulte dès lors une image statique qui ne représente qu'un moment arbitraire dans le temps. Malgré ces imperfections, l'étude du terrain est primordiale pour l'interprétation correcte d'autres données.

En reportant sur carte les données relevées sur le terrain, nous obtenons une première image de la concentration des activités économiques et de leur impact sur le tissu urbain. De cette première analyse se dégage un certain nombre de caractéristiques et de tendances. Nous obtenons ainsi un aperçu de certaines structures commerciales, de la répartition des activités ou de la spécialisation dans certains secteurs.

Une deuxième image complémentaire est obtenue par l'analyse de banques de données. Dans le cadre de notre mission, nous sommes tenus de nous reporter aux inventaires

existants. En dehors des problèmes spécifiques, inhérents à toute base de données (incomplète, annotation et encodage erronés), nous sommes confrontés, pour la Ville de Bruxelles, au problème du découpage. En effet, plusieurs données ne sont reprises qu'au seul niveau communal, à savoir la Ville de Bruxelles, d'où l'impossibilité d'évaluer un secteur bien précis tel que Laeken.

Outre les données de l'INS, nous utilisons également les données de la centrale des bilans, de la SDRB et celles de quelques études supplémentaires.

Une troisième approche dans la collecte d'informations pour l'évaluation correcte du rôle de certains facteurs et pour la détermination des stratégies de développement, est le contact avec les "témoins privilégiés" c.-à-d. les gens qui sont quotidiennement sur le terrain : les habitants, les employés et employeurs présents sur le territoire mais aussi toutes les personnes qui participent au monde du travail, les organisations socio-culturelles et les dirigeants politiques. Grâce aux commissions locales de développement et aux 'Tours de quartier' nous avons pu rassembler des informations intéressantes et suggérer un certain nombre d'options de développement. Notre connaissance acquise a été enrichie par plusieurs contacts avec des responsables et des chefs de département. En outre, pour une interprétation plus sectorielle nous nous sommes adressés à des personnes de différents horizons économiques.

En ce qui concerne Laeken, nous analyserons, dans un premier temps, la demande d'emploi sur base du recensement de la population, des statistiques du nombre de chômeurs et de l'offre d'emploi dans différents secteurs économiques : le commerce, l'industrie, l'artisanat, l'Horeca, le travail administratif et d'autres entités spécifiques telles que le Heysel et l'hôpital Brugmann. Nous nous attarderons brièvement à l'analyse de "la situation dans le passé".

1.2.3.1 EMPLOI

Dans ce chapitre, nous dressons le profil économique des habitants de Laeken. Tout comme pour l'analyse de la composition de la population et de ses caractéristiques (voir 1.2.1) nous nous basons sur la répartition du territoire en 4 zones. Le profil économique présente un aspect quantitatif et qualitatif.

Dans un premier temps, nous recherchons le nombre de personnes appartenant à la population active et en déterminons l'évolution future.

Ensuite, nous vérifions combien de personnes ont réellement un emploi et combien sont inscrites en tant que demandeur d'emploi.

L'analyse de l'aspect qualitatif se limite à la détermination de la fonction des personnes actives dans l'entreprise et aux tranches d'âge des demandeurs d'emploi.

Enfin, les données susmentionnées sont mises en rapport avec le revenu imposable moyen.

1.2.3.1.1 POPULATION ACTIVE

En 1991, la population active de Laeken s'élevait en moyenne à 36%.

Cette moyenne était quelque peu inférieure à celle de Bruxelles et légèrement supérieure à celle de la région.

A l'intérieur des 4 zones, nous remarquons une nette différence entre la zone Mutsaard (39%) - avec les secteurs statistiques de l'avenue Mutsaard et de la rue De Wand 40% - et la zone au sud du chemin de fer et celle du Vieux Laeken (34%). La zone du parvis de l'église Notre-Dame sort du lot avec une population active de 31%. Ce chiffre nettement inférieur est incontestablement dû à la population plus jeune qui y réside.

Tableau 14

1991								POPULATION SELON L'ACTIVITE	
								Population totale	
Secteur statistique	Population active			Population sans profession			Activité Inconnue		Population Totale
E1 - Zone nord du chemin de fer	3.659	36%		5.471	53%		1109	11%	10.239
E2 - Zone Mutsaard	3.283	39%		4.445	52%		768	9%	8.496
E7 - Zone sud du ch.de fer+ Vieux Laeken	5.828	34%		9.744	56%		1822	10%	17.394
E8 - Zone nord-ouest de Laken	3.216	37%		4.984	57%		498	6%	8.698
LAEKEN	15.986	36%		24.644	55%		4197	9%	44.827
Bruxelles	45.411	33%		71.567	52%		19446	14%	136.424
Région de Bruxelles-Capitale	362.285	38%		513.937	54%		77823	8%	954.045

Entre 1981 et 1991, la part de la population active chute en moyenne de 14%, la zone Mutsaard représentant la plus grande baisse (- 20%). Vu la structure de la population, (la zone Mutsaard compte plus de personnes âgées comparée à celle du Vieux Laeken qui compte plus de jeunes), il est probable que cette tendance sera confortée dans les années à venir.

Tableau 15

1981 - 1991										POPULATION SELON L'ACTIVITE	
										Population totale	
Secteur statistique	Population active			Population sans profession			Activité Inconnue				
	1981	1991	Evolution	1981	1991	Evolution	1981	1991	Evolution		
	E1 - Zone nord du chemin de fer	4.052	3.659	90%	4.545	5.471	120%	1.397	1.109		79%
E2 - Zone Mutsaard	4.079	3.283	80%	3.556	4.445	125%	1.229	768	62%		
E7 - Zone sud chemin de fer+Vieux La	6.624	5.828	88%	7.951	9.744	123%	2.144	1.822	85%		
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	3.756	3.216	86%	4.041	4.984	123%	1.316	498	38%		
LAEKEN	18.511	15.986	86%	20.093	24.644	123%	6.086	4.197	69%		
Bruxelles	57.526	45.411	79%	58.762	71.567	122%	17.833	19.446	109%		
Région de Bruxelles-Capitale	404.306	362.285	90%	418.491	513.937	123%	131.677	77.823	59%		

Les graphiques 1 et 2 ainsi que les tableaux 16 et 17 représentent la part de la population active par rapport à la population totale en 1991.

Tableau 16

1981 - 1991						
POPULATION TOTALE						
Secteur statistique	1981			1991		
	Active	Non-active	Total	Active	Non-active	Total
E1 - Zone nord du chemin de fer	3.655	6.339	9.994	3.046	7.193	10.239
E2 - Zone Mutsaard	3.794	5.070	8.864	2.944	5.552	8.496
E7 - Zone sud ch. de fer + Vieux Laeken	5.749	10.970	16.719	4.460	12.934	17.394
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	3.480	5.633	9.113	2.777	5.921	8.698
LAEKEN	16.678	28.012	44.690	13.227	31.600	44.827
Bruxelles	52.033	82.088	134.121	37.050	99.374	136.424
Région de Bruxelles-Capitale	362.736	591.738	954.474	305.077	648.968	954.045

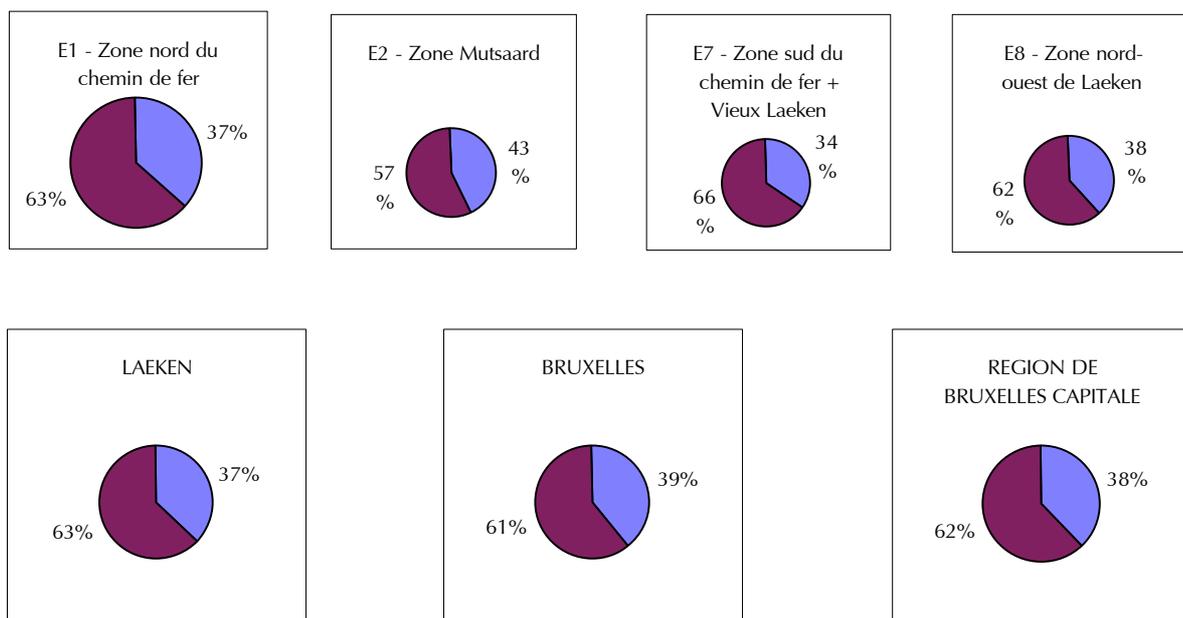
Tableau 17

1981 - 1991									
POPULATION ACTIVE									
Secteur statistique	AVEC EMPLOI			SANS EMPLOI			TOTAL		
	1981	1991	Evolution	1981	1991	Evolution	1981	1991	Evolution
E1 - Zone nord chemin de fer	3.655	3.046	83%	397	613	154%	4.052	3.659	90%
E2 - Zone Mutsaard	3.794	2.944	78%	285	339	119%	4.079	3.283	80%
E7 - Zone sud ch.de fer + Vieux Laeken	5.749	4.460	78%	875	1.368	156%	6.624	5.828	88%
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	3.480	2.777	80%	276	439	159%	3.756	3.216	86%
LAEKEN	16.678	13.227	79%	1.833	2.759	151%	18.511	15.986	86%
Bruxelles	52.033	37.050	71%	5.493	8.361	152%	57.526	45.411	79%
Région de Bruxelles-Capitale	362.736	305.077	84%	41.570	57.208	138%	404.306	362.285	90%

La moyenne de Laeken (30%) se situe entre la moyenne de la Ville de Bruxelles (27%) et celle de la Région (32%).

Les extrêmes se situent à nouveau dans la zone Mutsaard où 1 habitant sur 3 est actif et dans la zone sud du chemin de fer + vieux-Laeken où ce rapport n'est que de 1 sur 4.

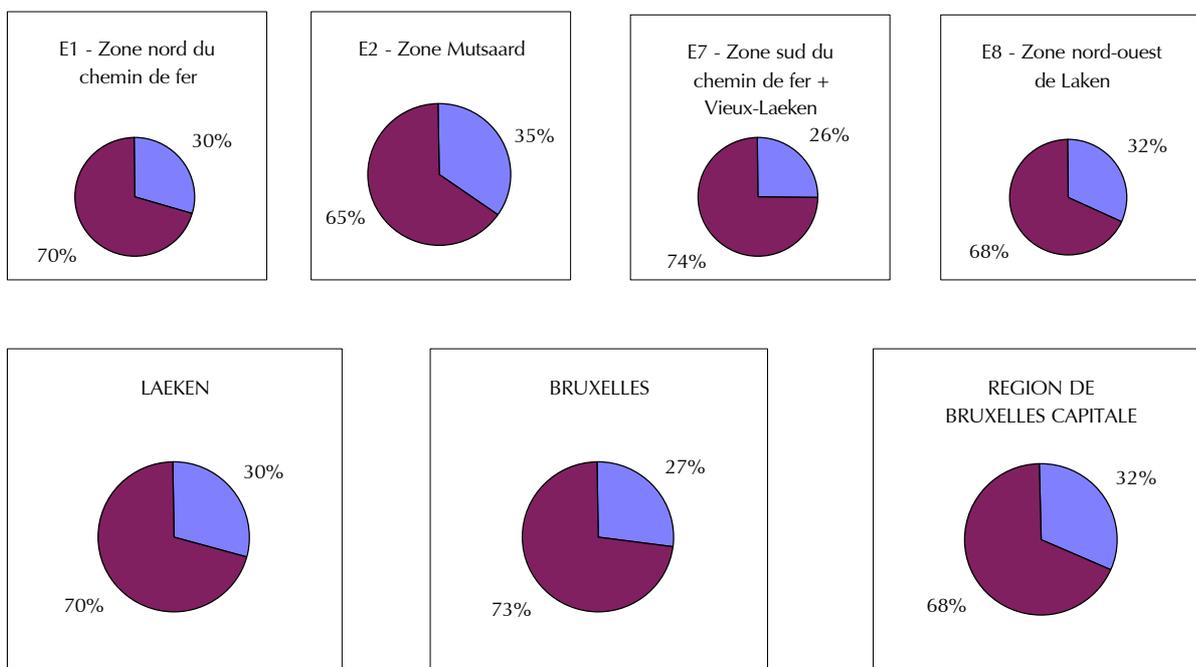
1981



En 1981, ces chiffres étaient nettement plus élevés. La moyenne de Laeken (37%) se rapprochait plus de la moyenne régionale (38%) et la moyenne bruxelloise était la plus élevée (39%).

Dans la zone Mutsaard, cette évolution est principalement due aux personnes âgées que l'on ne retrouve plus sur le marché du travail alors que dans le sud, nous avons une croissance de la population jeune qui se retrouve pour la première fois sur le marché du travail et qui ne trouve pas d'emploi.

1991



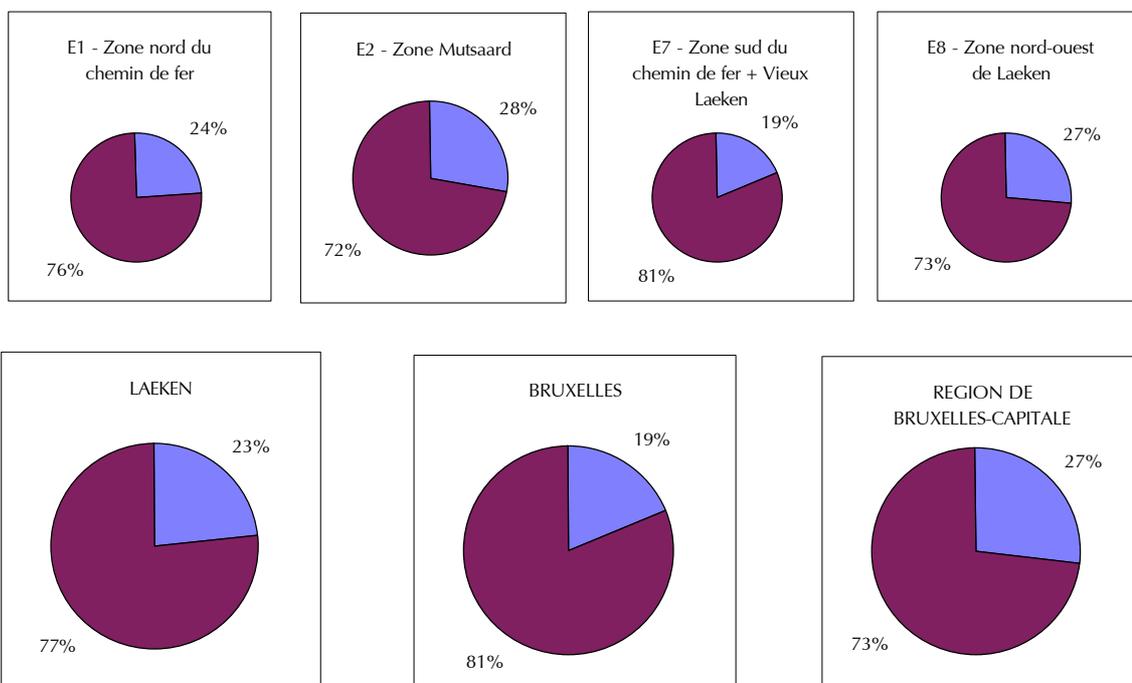
Les 4 zones présentent plus ou moins les mêmes rapports. Dans la zone Mutsaard, près de 1 personne sur 2 travaillait tandis que dans la zone sud du chemin de fer - Vieux Laeken, ce rapport était de 1 sur 3.

Si cette baisse (-22% en 10 ans) évolue au même rythme qu'au cours des dernières années, nous pouvons estimer qu'en 2001 (pour une même évolution de la population), dans la zone sud du chemin de fer + Vieux Laeken moins de 1 personne sur 5 travaillera effectivement (19% pour la moyenne de Bruxelles), dans les zones Mutsaard et le nord-ouest de Laeken 27% (= moyenne régionale) et dans la zone au nord du chemin de fer, un peu moins de 1 personne sur 4 (plus ou moins la moyenne de Laeken).

Tableau 18

Secteur statistique	POPULATION TOTALE								
	1981			1991			2001		
	Active	Non-active	Total	Active	Non-active	Total	Active	Non-active	Total
E1 - Zone nord chemin de fer	3655	6339	9994	3046	7193	10239	2538	7952	10490
E2 - Zone Mutsaard	3794	5070	8864	2944	5552	8496	2284	5859	8143
E7 - Zone sud ch. fer + Vieux Laeken	5749	10970	16719	4460	12934	17394	3460	14636	18096
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	3480	5633	9113	2777	5921	8698	2216	6086	8302
LAEKEN	16678	28012	44690	13227	31600	44827	10490	34474	44964
Bruxelles	52033	82088	134121	37050	99374	136424	26381	112385	138767
Région de Bruxelles-Capitale	362736	591738	954474	305077	648968	954045	256583	697033	953616

2001



Cette évolution renforce le problème du chômage particulièrement aigu au sud de Laeken, étant donné la structure démographique totalement différente que l'on y retrouve. Dans le quartier du Mutsaard où la population est relativement plus âgée, nous prévoyons même une baisse encore plus forte de la population active totale (+20% en 10 ans), ce phénomène étant le résultat de l'abaissement de l'âge de la retraite.

Dans la partie sud de Laeken, où la pyramide de la population présente une base nettement plus large, et où la population est en légère augmentation, l'évolution négative que l'on a connu entre 1981 et 1991 (-12%) sera nettement moins importante, voire inversée.

1.2.3.1.2 FONCTION DE LA POPULATION ACTIVE DANS L'ENTREPRISE

Afin d'obtenir une meilleure base de comparaison entre les données des recensements de 1981 et 1991, plusieurs modifications ont été apportées :

Pour 1991 Les colonnes "Employeurs et Indépendants" sont additionnées.
La colonne "Chef d'entreprise" est rajoutée à la colonne "Secteur Privé-Employés". Le secteur privé sera ainsi quelque peu surestimé contrairement au secteur public qui sera, lui, sous-estimé.

Pour 1981 La colonne "Secteur public" est subdivisée suivant le rapport entre ouvriers et employés dans le secteur public en 1991. Etant donné l'évolution de 1981 à 1991, ceci représente une sous-estimation du nombre d'ouvriers en 1981.

Tableau 19

Secteur statistique	POPULATION ACTIVE SUIVANT LA FONCTION DANS L'ENTREPRISE						TOTAL
	Employeur & Indépendant	Secteur public		Secteur privé		Actifs non- mentionnés ailleurs	
		Employés	Ouvriers	Employés	Ouvriers		
E1 - Zone nord du chemin de fer	364	594	273	1012	582	221	3046
E2 - Zone Mutsaard	391	661	97	1359	282	154	2944
E7 - Zone sud ch.de fer + Vieux Laeken	555	680	490	1034	1302	399	4460
E8 - Zone nord-ouest de Laken	275	686	196	1049	418	153	2777
LAEKEN	1585	2621	1056	4454	2584	927	13227
Bruxelles	5253	6862	2880	11743	7271	3041	37050
Région de Bruxelles-Capitale	44637	59986	17773	107737	51904	23040	305077

Tableau 20

1981		POPULATION ACTIVE SUIVANT LA FONCTION DANS L'ENTREPRISE					
Secteur statistique	Employeurs & Indépendants	Secteur public		Secteur public		Actifs non- mentionnés ailleurs	TOTAAL
		Employés	Ouvriers	Employés	Ouvriers		
E1 - Zone nord chemin de fer	378	578	268	1135	1015	281	3655
E2 - Zone Mutsaard	418	714	104	1753	502	303	3794
E7 - Zone sud chemin de fer + Vieux La	698	516	373	1495	2281	386	5749
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	278	647	185	1454	647	269	3480
LAEKEN	1772	2455	930	5837	4445	1239	16678
Bruxelles	6467	7792	3140	15535	15431	3668	52033
Région de Bruxelles-Capitale	44840	60540	24391	128130	85198	19637	362736

D'un point de vue structurel, nous remarquons au sein de la population active les tendances suivantes (tableaux 21-22-23):

En 1981, la part des indépendants et employeurs s'élevait à 11% (1% en-dessous de la moyenne bruxelloise et régionale) et 10 ans plus tard à 12% (respectivement 2% et 3% en-dessous de la moyenne de Bruxelles et de la Région).

Tableau 21

1981-1991		POPULATION ACTIVE SUIVANT LA FONCTION DANS L'ENTREPRISE						
Secteur statistique	Employeur & Indépendants		Employés		Ouvriers		Actifs non-mentionnés ailleurs	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
E1 - Zone nord du chemin de fer	10%	12%	47%	53%	35%	28%	8%	7%
E2 - Zone Mutsaard	11%	13%	65%	69%	16%	13%	8%	5%
E7 - Zone sud ch.de fer + Vieux Laeken	12%	12%	35%	38%	46%	40%	7%	9%
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	8%	10%	60%	62%	24%	22%	8%	6%
LAEKEN	11%	12%	50%	53%	32%	28%	7%	7%
Bruxelles	12%	14%	45%	50%	36%	27%	7%	9%
Région de Bruxelles Capitale	12%	15%	52%	55%	30%	23%	5%	7%

Remarque : la part des ouvriers est légèrement sous-estimée en 1981 étant donné la répartition du "Secteur public" sur base des données de 1991.

L'évolution en chiffres absolus nous montre que la baisse de 11% pour Laeken est nettement moins importante que celle pour Bruxelles (-19%) mais plus forte que la moyenne régionale qui reste stable.

Il est étonnant de constater que la diminution du nombre d'indépendants dans la zone sud du chemin de fer (-143 personnes) est principalement due au déclin des rues commerçantes (rue Marie-Christine, rue Fransman et rue Léopold I).

Tableau 22

Différence 1981 -1991	POPULATION ACTIVE SUIVANT LA FONCTION DANS L'ENTREPRISE						TOTAL
	Employeurs & Indépendants	Secteur public		Secteur privé		Actifs non- mentionnés ailleurs	
		Employés	Ouvriers	Employés	Ouvriers		
E1 - Zone nord du chemin de fer	-14	16	5	-123	-433	-60	-609
E2 - Zone Mutsaard	-27	-53	-7	-394	-220	-149	-850
E7 - Zone sud du ch.de fer + Vieux Lae	-143	164	117	-461	-979	13	-1.289
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	-3	39	11	-405	-229	-116	-703
LAEKEN	-187	166	126	-1.383	-1.861	-312	-3.451
Bruxelles	-1.214	-930	-260	-3.792	-8.160	-627	-14.983
Région de Bruxelles-Capitale	-203	-554	-6.618	-20.393	-33.294	3.403	-57.659

Entre 1981 et 1991, l'emploi régresse de 31% (3.244 personnes) dans le secteur privé. Le nombre d'ouvriers chute deux fois plus vite (- 42% ou 1.861 personnes) que le nombre d'employés (24% ou 1.383 personnes).

Cette forte baisse n'est que moyennement contrée par le secteur public où l'on constate une croissance de 14% d'ouvriers (+ 126) et de 7% d'employés (+ 166).

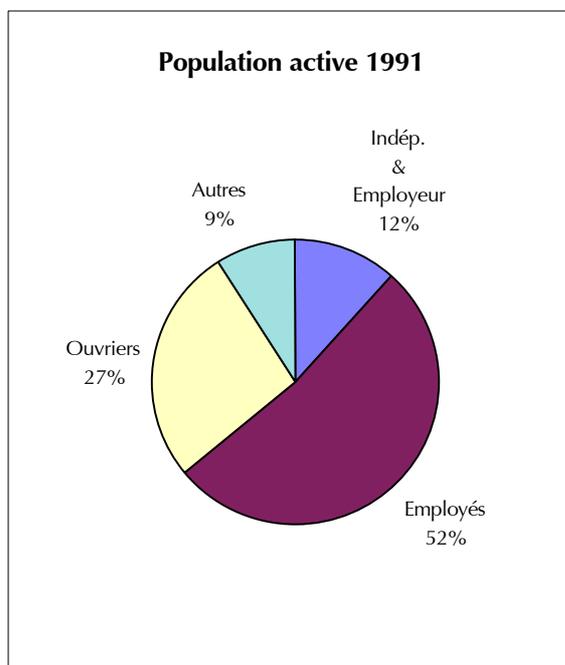
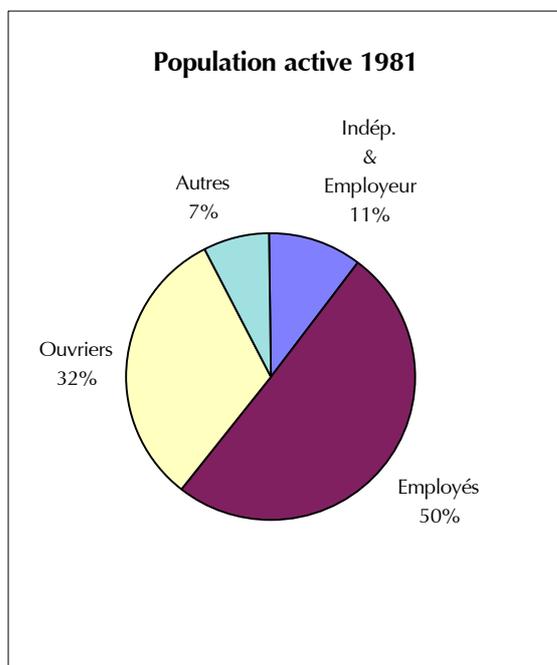
Entre 1981 en 1991, la récession totale de la population active de Laeken s'élève à 3.451 personnes.

Tableau 23

Evolution 1981 -1991	POPULATION ACTIVE SUIVANT LA FONCTION DANS L'ENTREPRISE						TOTAL
	Employeurs & Indépendants	Secteur public		Secteur privé		Actifs non- mentionnés ailleurs	
		Employés	Ouvriers	Employés	Ouvriers		
E1 - Zone nord du chemin de fer	96%	103%	102%	89%	57%	79%	83%
E2 - Zone Mutsaard	94%	93%	93%	78%	56%	51%	78%
E7 - Zone sud ch.de fer + Vieux Laeken	80%	132%	131%	69%	57%	103%	78%
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	99%	106%	106%	72%	65%	57%	80%
LAEKEN	89%	107%	114%	76%	58%	75%	79%
Bruxelles	81%	88%	92%	76%	47%	83%	71%
Région de Bruxelles-Capitale	100%	99%	73%	84%	61%	117%	84%

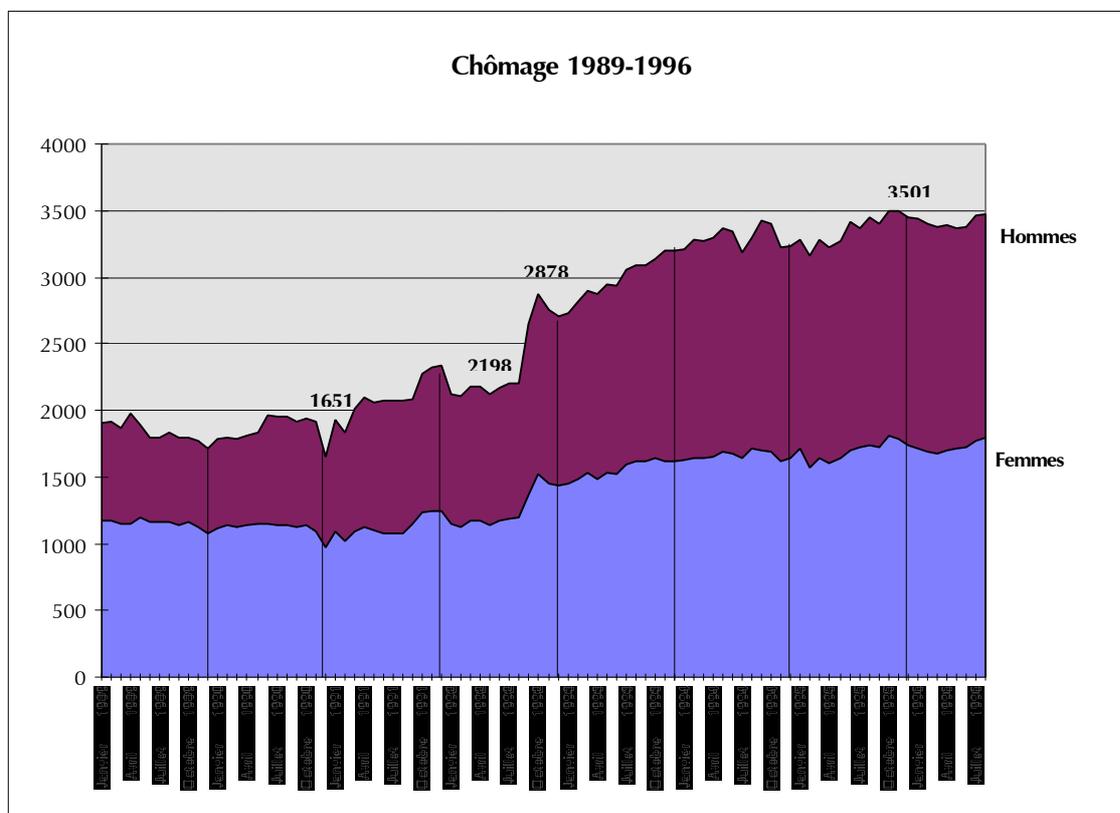
A ce sujet, il importe de noter que pour la Ville de Bruxelles, ces chiffres sont encore plus mauvais.

La part d'ouvriers actifs continue sa baisse vertigineuse pour n'atteindre qu'un quart de la population active totale.



1.2.3.1.3 DEMANDEURS D'EMPLOI

De l'analyse qui précède nous remarquons clairement la récession au niveau du nombre de personnes actives à Laeken graphique basé sur le nombre de Bruxellois qui pointent à Laeken.



Jusqu'en 1991 le nombre total de chômeurs se situe aux alentours de 1.900 personnes. Ce chiffre grimpe lentement et atteint, au cours de l'été 1992, les 2.200 personnes. Entre le mois d'août 1992 et le mois d'octobre 1992, le chômage fait un grand bond en avant jusqu'à atteindre 2.878 personnes. Il continue ensuite une lente ascension vers les 3.500 personnes.

Les chiffres du recensement de 1991 nous indiquent que le nombre total des demandeurs d'emploi a augmenté de moitié (2.940). En 1991, 18% de la population active est donc au chômage.

Si nous prenons en considération l'hypothèse de l'évolution de 1981-1991 (chute de 14% de la population active tous les 10 ans), la population active de Laeken serait réduite à 14.867 unités fin 96. Les 3.500 chômeurs repris sur le graphique constituent plus de 23% de la population active totale. En appliquant le même facteur de correction que celui calculé en 1991 (1,4) il semblerait qu'en 1996, 33% de la population active était inscrite comme demandeur d'emploi.

La répartition territoriale est telle que prévue : jusqu'à 25% de chômeurs dans la zone sud du chemin de fer + Vieux Laeken (et même 27% dans le secteur de la place de la Maison Rouge et 29% dans le secteur bd E. Bockstael-sud) et "seulement" 11% dans le quartier du Mutsaard.

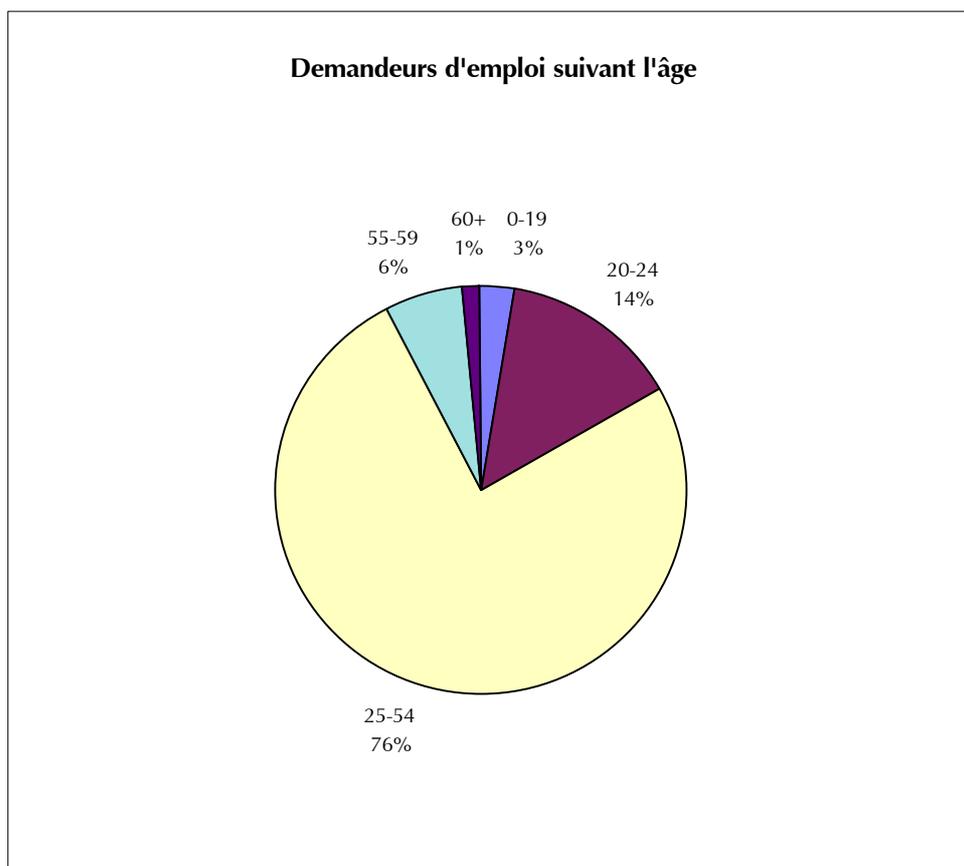
La moitié des chômeurs laekenois vivent donc dans la zone au sud du chemin de fer et dans le Vieux Laeken (1.463). Le nombre de jeunes chômeurs de moins de 25 y est particulièrement important.

Tableau 24

1991 Secteur statistique	DEMANDEURS D'EMPLOI SUIVANT LES CATEGORIES D'AGE Population totale						
	Catégories d'âge					TOTAL	en % de la pop. active
	0-19	20-24	25-54	55-59	60+		
E1 - Zone nord du chemin de fer	15	72	511	38	14	650	18%
E2 - Zone Mutsaard	8	40	283	28	5	364	11%
E7 - Zone sud du ch.fer+Vieux Laeken	43	241	1.083	78	18	1.463	25%
E8 - Zone nord-ouest de Laeken	13	67	344	33	6	463	14%
LAEKEN	79	420	2.221	177	43	2.940	18%
Bruxelles Région de Bruxelles Capitale							

Tableau 25

Graphique 6



1.2.3.2 ACTIVITES ECONOMIQUES

1.2.3.2.1 NOTE HISTORIQUE

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, la vie économique de Laeken, petit village rural à l'époque, était principalement basée sur l'agriculture. A partir de 1860, l'agriculture fait place à une industrialisation et urbanisation croissantes. Plusieurs facteurs ont contribué à cette évolution : l'aménagement d'un réseau ferroviaire et routier, le développement de la zone autour du canal, l'immigration d'ouvriers en provenance des villages surpeuplés des environs de Bruxelles et des vieux quartiers, touchés par le voûtement de la Senne. Ces travaux de voûtement ont également forcé plusieurs ateliers et immeubles industriels à fermer leurs portes provoquant ainsi une migration des activités industrielles vers les faubourgs, Anderlecht, Molenbeek et, dans une moindre mesure, Laeken. Contrairement à Anderlecht et Molenbeek, et malgré une industrialisation croissante, Laeken ne se profile pas comme un faubourg industriel typique: le commerce de détail et l'artisanat continuent d'y jouer un rôle prépondérant, tout comme l'habitat.

Voici reprises ci-dessous les principales activités industrielles à Laeken aux alentours de 1905 :

- 6 brasseries (161 ouvriers)
- 1 fabrique de chevilles (260 ouvriers)
- 1 atelier de construction d'outillage (120 ouvriers)
- 1 fabrique de matériel de chemin de fer (110 ouvriers)
- 4 briqueteries
- 1 corsetterie (133)
- 1 fondries de caractères (45)
- 3 entreprises de bois de construction
- 2 chocolateries
- 4 fabriques de glace industrielles (105 ouvriers)
- 7 ateliers de tailleurs de pierres
- 150 lavoirs

(Source: G. Lemaire e.a., *Laken van 1830 tot 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, Brussel 1980).

Sur la rive est du canal, en face du chemin de fer, se dressaient autrefois trois grandes usines; la société du gaz de la Ville de Bruxelles, la fabrique de poêle de Godin-Lemaire et l'entreprise Cappellemans établie en 1824. En 1897, le lieu-dit où sont situées ces usines est rattaché à la commune de Schaerbeek.

L'élargissement du canal et la construction du port maritime ont été des facteurs décisifs dans l'expansion de Bruxelles. Le Bassin Vergote a partiellement été excavé sur l'ancienne plaine de Thurn & Taxis. Cette partie du territoire laekenois fut déjà annexée à la Ville de Bruxelles en 1897.

Ci-après les professions les plus représentatives en 1910 et leurs effectifs :

- Confection de sous-vêtements	434 pers.
- Confection	1027 pers.
- Lavage et repassage	865 pers.
- Poids lourds / bus	697 pers.
- Employés de maison	464 pers.
- Ateliers de menuiseries	432 pers.
- Horeca	424 pers.
- Boulangeries	276 pers.
- Construction	237 pers.
- Fabrication de chocolat	227 pers.
- Cordonnerie	206 pers.
- Ateliers de tissage	195 pers.
- Plomberie et zinguerie	157 pers.
- Femmes d'ouvrages	130 pers.

(Source: G. Lemaire e.a., *Laken 1830 à 1980. Aspecten van het Lakense verleden*, Brussel 1980).

1.2.3.2.2 SITUATION ACTUELLE

Laeken dispose d'un grand potentiel d'emplois : la zone du canal et autour du site de Thurn & Taxis, où l'industrie même si elle est en régression, reste néanmoins importante, les nombreux petits ateliers et entrepôts, situés principalement au sud, tout un circuit commercial, avec des commerces et des services divers et enfin tout le développement autour du Heysel et de l'hôpital Brugmann. Il est évident que les emplois créés n'offrent pas nécessairement du travail à la population locale, mais la présence en soi de ces activités offre en tous cas des possibilités.

CARTE 6 Les informations provenant de la banque de données de la centrale des bilans et de la Banque Nationale nous permettent de dégager les activités principales (en fonction de l'emploi et du chiffre d'affaires).
Lorsque nous utilisons ces données, nous devons tenir compte des conditions préliminaires suivantes :

1. Ne sont reprises que les sociétés.
2. La liste est établie sur base du siège administratif de la société.
3. Une grande partie des données est incomplète; il manque en effet des données relatives aux effectifs et/ou au chiffre d'affaires.
4. Erreurs d'encodage.
5. Plusieurs entreprises n'ayant qu'un seul établissement, sont subdivisées en plusieurs personnes juridiques (pour des raisons d'ordre fiscal, social ou juridique).

L'analyse de la banque de données permet d'avoir un aperçu de la situation des activités économiques mais ne donne aucune information quant au grand nombre d'indépendants travaillant à leur compte. Le fait que le siège administratif de la société soit utilisé comme donnée de base comporte l'inconvénient que la main d'oeuvre mentionnée ne se trouve pas nécessairement à cet endroit. Il est donc indispensable de comparer ces données aux relevés sur terrain et à d'autres sources.

Ces données étant incomplètes, les chiffres absolus de l'emploi et le chiffre d'affaires ne sont qu'indicatifs. Les chiffres relatifs seront plus précis.

Pour les grosses sociétés, les données sont généralement reprises.

Dans l'analyse ci-dessous, la distinction est faite entre les activités du Heysel et celles dans le reste de Laeken. Cette distinction est essentielle. L'importante main d'oeuvre mentionnée pour le Heysel ne correspond absolument pas au nombre de travailleurs effectifs sur le site, nombre beaucoup plus restreint (nous reviendrons ultérieurement sur ce point). Ce chiffre est en effet faussé par les sociétés qui n'ont qu'un siège social établi à Laeken (dans le Buro & Design Center et le Brussels International Trade Mart).

En ce qui concerne l'emploi, la répartition entre le Heysel et le reste de Laeken est de respectivement 60% et 40%.

A ce sujet, il est à noter que les 6.880 emplois du Heysel sont à 90% occupés par Interlabor Interim qui a son siège au 7ème étage du Buro & Design Center. Les proportions réelles seront donc de 15% pour le Heysel et de 85% pour le reste de Laeken. Le secteur du transport vient nettement en tête avec 1.471 emplois (mais ici aussi vaut la même remarque que pour Interlabor; Ziegler occupant plus de 1.000 emplois). Dans la lignée du secteur du transport et du Heysel, nous trouvons une grande valeur pour la vente en gros et au détail.

Ci-après nous analyserons les diverses activités économiques.

1.2.3.2.3 LE COMMERCE

CARTE 4 Laeken a connu, par le passé, un important réseau de rues commerçantes. Au cours des dernières décennies, la situation s'est lentement dégradée suite aux différents changements structurels qui sont intervenus. Nous y reviendrons plus loin.

Les concentrations de magasins se trouvent depuis toujours autour de la place E. Bockstael. A côté du bd E. Bockstael qui présente une mixité de fonctions (habitat, magasins, horeca, bureaux et une importante fonction de circulation), nous retrouvons des rues commerçantes plus traditionnelles telles que la rue Marie-Christine, la rue Fransman et le bas de la rue Léopold I.

Outre ce circuit commercial plus ancien, un pôle plus récent s'est créé au nord de la commune, autour de la rue De Wand.

- **rue Marie-Christine, rue Fransman et rue Léopold I**

Depuis quelques années, la déchéance des rues commerçantes engendrée par un certain nombre de changements structurels au niveau de la distribution, se profile clairement.

L'accroissement de l'échelle - non seulement au niveau des marchandises primaires (grandes surfaces classiques) mais aussi de plus en plus au niveau des marchandises secondaires (magasins de chaussures et d'habillement) et tertiaires (electroménager, voitures, ...) - entraîne la formation de superficies de vente plus grandes à l'extérieur de la ville, tant des magasins de type supermarché le long des principales voies d'accès que des centres commerciaux autonomes aux abords de la ville.

Cette évolution a une double influence sur les rues commerçantes classiques; d'une part les rues commerçantes principales tombent de plus en plus sous l'emprise des chaînes de grands magasins obligeant ainsi les petits commerçants à déménager vers les rues parallèles ou adjacentes; et d'autres part, les rues commerçantes secondaires éprouvent de grosses difficultés à trouver ou à garder des magasins "phare" qui attirent la clientèle. Ainsi, Christiaensen, le magasin phare de la rue Marie-Christine, a quitté les lieux.

Les rues le plus touchées par ces changements sont : la rue Fransman, la rue Léopold I ainsi que le bas de la rue Marie-Christine. Nous remarquons un net changement dans le type de commerces : augmentation des solderies, des magasins de marchandises premières. Dans le bas de la rue Marie-Christine, plusieurs magasins sont tenus par des Marocains ou des Turcs dont la culture de vente est très différente de la nôtre. De même, nous voyons de plus en plus de services tels que banques, assurances et caisses d'assurances maladies, s'installer. Les magasins se vident et les commerçants qui cessent leur commerce modifient leur magasin en habitation (il n'est en effet plus intéressant de vendre). Tous ces éléments font que d'importantes interruptions se créent dans l'animation commerciale diminuant ainsi l'attractivité de toute la rue. Le comportement des clients change également : ils s'adressent de plus en plus à un seul magasin et la relation entre les différents magasins devient secondaire. La rue perd son image unitaire ainsi que son identité.

Le haut de la rue Marie-Christine, c.-à-d. la partie la plus proche de la place E. Bockstael, arrive à maintenir sa position dans cette nouvelle situation bien qu'ici aussi, nous notons des glissements dans l'offre commerciale. Il ne faut certes pas sousestimer l'importance de l'attraction du marché du samedi qui draine la clientèle vers la rue Marie-Christine.

Dans le bas, outre les magasins vides, nous remarquons un glissement vers les magasins de quartiers tenus par des Marocains ou des Turcs. Ce phénomène correspond incontestablement à la demande des nouveaux habitants de ces quartiers.

Quelques éléments urbains viennent également hypothéquer la reprise des rues commerçantes.

La déplorable liaison avec la place Bockstael (peu de traversées piétonnes, manque de structuration du stationnement, ...) et le peu de clarté quant aux tenants et aboutissants des rues en sont responsables. Les différents tronçons commerciaux sont séparés les uns des autres d'où l'impossibilité de réaliser un parcours commercial fluide qui renforcerait le potentiel économique et inciterait la zone à se profiler comme grande zone commerciale.

Là où la rue Marie-Christine, du côté du canal, pourrait servir de porte d'accès, nous voyons une entrée non-structurée et peu confortable. La rue Fransman et la rue Léopold I où l'on trouve en majorité des commerces, se prolongent graduellement en rues résidentielles. Ici aussi, il est difficile de délimiter clairement les différentes fonctions.

Le nombre d'immeubles vides au rez-de-chaussée ainsi qu'aux étages au-dessus des commerces est considérable. Ce problème étroitement lié aux rues commerçantes entraîne un sentiment désagréable d'insécurité. Alors qu'en réalité l'insécurité ne semble pas avoir progressé, la clientèle se fait rare après 17h00. L'idée de réaliser une entrée séparée pour les appartements situés au-dessus des commerces, semble impossible. En effet, la largeur restreinte de la plupart des immeubles (5 à 6 mètres) et la perte d'espace en étalage que cela impliquerait, ne le permettent pas. Une solution partielle serait que les commerçants occupent eux-mêmes les étages au-dessus de leur commerce.

- **la rue De Wand**

Cette rue qui ne constitue pas un ancien axe commercial typique, a connu une croissance énorme au cours des dernières années. La rue De Wand n'invite certes pas à la promenade commerciale, ce qui d'ailleurs n'est pas son but. Il s'agit plutôt d'une rue commerçante fréquentée par une clientèle qui s'y rend en voiture et qui offre non seulement des marchandises secondaires mais principalement des marchandises primaires. Un certain nombre de grandes surfaces renforcent d'ailleurs cette fonction. Plusieurs restaurants sont situés rue De Wand. La clientèle est surtout constituée par les personnes résidant au nord du Domaine Royal et par les navetteurs qui s'arrêtent en chemin.

1.2.3.2.4 ACTIVITES INDUSTRIELLES ET ARTISANALES

CARTE 5 Au sud de Laeken, autour du canal et de la zone Thurn & Taxis, il existe encore une forte activité industrielle, bien que les immeubles laissés vides aient fortement augmenté ces dernières années, d'où le nombre croissant de terrains en friche (e.a. le Bois du Brabant et les dépôts dans l'îlot rue de la Briqueterie - rue de la Comtesse de Flandre - place de la Maison Rouge - rue de Molenbeek - rue de Drootbeek). Des sociétés telles que Belgacom, Ziegler, Storck et Fourcroy occupent néanmoins encore de grandes parcelles de terrain.

Outre ces grands complexes industriels, nous retrouvons de nombreux petits ateliers (garages, carrosseries, meubles de seconde main, import-export, ...) fortement intégrés au tissu résidentiel, leur concentration va diminuant du sud au nord.

Même si la carte des fonctions principales par îlot ne reprend que les ateliers et les activités industrielles occupant une superficie d'au moins 1.000 m², une structure très lisible se dégage de cette carte.

Dans le triangle formé par la rue Marie-Christine, le bd E. Bockstaël et la rue Dieudonné Lefèvre, bon nombre d'ateliers sont présents. La plupart occupent une grande partie de l'îlot; il ne sont reliés à la rue que par une seule parcelle.

Des 22 îlots recensés, 15 sont occupés par 1 ou plusieurs ateliers. Plusieurs écoles, des infrastructures sportives dans la rue Kerkveld et les nombreux magasins de la rue Marie-Christine occupent également une partie des îlots dans cette zone. La fonction résidentielle n'occupe qu'un tiers de la superficie.

Ce territoire de ± 60 ha (c.-à-d. 13% du territoire de Laeken "habité", exception faite du Heysel, Brugmann, de l'avenue des Croix de Feu et du Domaine Royal) réalise 25% de l'emploi au travers des sociétés actives dans la production. Bon nombre d'indépendants (tableau 18) sont également actifs dans différents secteurs de la production, principalement dans des petites entreprises.

La concentration des entreprises de transport est également remarquable. Dans le secteur 60242 (NACE.code transports routiers de marchandises), 1.253 personnes sont actives dont 1.178 (90%) travaillent dans le sud de Laeken : 1.103 chez Ziegler, 147 chez Intertrans dans la rue Dieudonné Lefèvre, 25 chez Transport Service Demets, dans la rue de Molenbeek. Il est important de noter que plusieurs petites sociétés se sont installées dans le sillage de ces grandes entreprises de transport.

Depuis la disparition des frontières européennes internes, nous voyons de gros changements au sein de ce secteur. Le transport en tant que tel est de plus en plus effectué par des sous-traitants, des indépendants qui disposent d'un ou deux camions

tandis que toute la partie logistique (assurances, organisation, documents, planification, ...) est prise en charge par les grandes sociétés.

Cette localisation est incontestablement imputable à la présence du centre TIR (Transports Internationaux Routiers).

Etant donné que ce centre perd lentement son indépendance, que l'accès à cette zone (trop éloignée de la petite ceinture) est de plus en plus difficile et qu'il est en outre question d'établir une nouvelle plateforme de transbordement intermodal (eau, route, chemin de fer) un peu plus au nord, le long du canal à Muizen, près de l'avant-port de Schaerbeek, la question de l'avenir de ces activités en ce lieu se pose.

Depuis quelques années, plusieurs villes européennes travaillent avec un Centre de Distribution Urbaine (CDU) où le transport de marchandises est réparti en dehors de la ville sur plusieurs camionnettes. A l'exception de transports spécifiques tels que le transport de matériaux de construction, les bétonneuses, le transport de machines, roulottes, etc., les poids lourds ne traversent plus la ville ou du moins certaines zones de celle-ci.

Les avis sont partagés quant à l'efficacité de cette méthode (en prohibant dans la ville une partie des poids lourds, on augmente le nombre de camionnettes). L'implantation d'un ou plusieurs de ces centres doit se faire aux abords de la ville et non dans la zone de Thurn & Taxis.

A ce jour, ce secteur est fort présent et fournit de nombreux emplois (non seulement directement mais aussi indirectement). Il est dès lors important de prévoir un clair désenclavement à travers des circuits spécialement tracés pour poids lourds en fonction de l'habitabilité des quartiers résidentiels.

Le stationnement nocturne des poids lourds doit également être résolu. Actuellement, ce problème est renforcé par le fait que de plus en plus de petits indépendants se lancent dans le transport.

La création d'une zone de parking surveillée et agréable disposant de commodités limitées pour le transport national et international de marchandises (cfr le projet de centre pour poids lourds dans le port d'Anvers) pourrait atténuer ces problèmes d'interférences entre l'habitat et le transport (nuisances sonores, mauvaises odeurs, encombrement de l'espace et pollution visuelle par le nombre important de poids lourds stationnés dans une petite rue, danger pour les enfants jouant dans la rue, dégradation du revêtement des rues, difficulté de traverser les rues).

Les grandes sociétés de transport pourraient incontestablement contribuer au bon fonctionnement de leur activité.

Une deuxième zone d'activité industrielle se trouve à l'ouest du bd E. Bockstael et au sud du chemin de fer. Dans cette zone à fonction mixte, l'activité commerciale de la rue Léopold I, du bd E. Bockstael et de la rue Fransman est également importante. Ici, la fonction résidentielle est plus importante que dans la première zone, mais ne dépasse tout de même pas la moitié de la superficie. Le long du bd Bockstael, nous retrouvons aussi quelques concentrations de bureaux (Solvay, Press Shop, ...) et une importante activité industrielle. Ce secteur compte plusieurs PME actives dans différents secteurs d'activités. L'îlot formé par la rue Steyl, la rue E. Delva, la rue du Gaz, le bd de Smet de Naeyer (en partie sur le territoire de Jette) est presque totalement occupé par deux entreprises; Stork (pompes) et Fourcroy (grossiste en boissons), point noir principal dans cette zone. Ces sociétés emploient environ 300 personnes et entraînent un considérable trafic de poids lourds. Un deuxième concentration se situe entre le bd Bockstael et le chemin de fer où l'on retrouve la société Facq qui entrepose et vend du matériel sanitaire et d'autres entrepôts en plein air (ferrailleur).

Dans les quartiers du Vieux Laeken et de la rue des Palais-outre Pont, l'activité industrielle est présente notamment au travers des "Manufactures des porcelaines de

Bruxelles”, d’installateurs techniques, d’une imprimerie et d’autres petites PME. Il s’agit de petites entreprises n’ayant qu’un impact limité sur le quartier. Plus au nord, l’activité industrielle devient très marginale.

1.2.3.2.5 HOTELS

Laeken ne compte que très peu d’hôtels importants. Alors que la proximité de l’autoroute, les bonnes liaisons avec le centre-ville par les transports en public et les points forts du site (Heysel, parcs, riche patrimoine) sont des facteurs valorisants pour l’implantation d’un hôtel.

Le Fimotel du Heysel est le seul grand hôtel à Laeken. Actuellement, l’ouverture d’un nouvel hôtel sur le territoire de Wemmel est prévue. Un certain nombre d’autres petits hôtels sont situés avenue Houba de Strooper. La plupart des visiteurs du Heysel ou du Trade Mart préfèrent toujours séjourner dans un hôtel du centre historique de la ville.

1.2.3.2.6 BUREAUX

Contrairement aux quartiers situés à l’est et au sein du Pentagone, où se concentrent d’importants développements de bureaux, Laeken présente peu d’activités administratives. Bien que présent à petite échelle, le secteur tertiaire est plus mélangé aux autres facteurs économiques.

D’où la pertinence de la subdivision suivante :

1. Petits bureaux indépendants (< 100 m²), principalement dans le secteur des banques et assurances.

Ces bureaux sont situés aux alentours des axes commerciaux : rue Marie-Christine, le bas de la rue Léopold I, la rue Fransman, le bd Bockstael, l’avenue Houba de Strooper et la rue De Wand.

Et, dans une moindre mesure, dans les villas de l’avenue de Meysse et l’avenue des Croix du Feu.

2. Petits bureaux (< 100 m²), en tant qu’annexe aux entreprises.

Se situent principalement au sud du chemin de fer, où l’on retrouve une importante zone mixte d’habitation, d’entreprise et d’entrepôt.

3. Superficies de bureaux plus conséquentes près des entreprises.

rue Dieudonné Lefèvre 160 : Ziegler (1 300 m²)

rue Steyls : Stork (2 400 m²)

Fourcroy (1 112 m²)

4. Une compilation de (petites) unités de bureau à une même adresse.

rue Gustave Schildknecht 33: 1 061 m² (4 entreprises)

rue Dieudonné-Lefèvre 2: 1 475 m² (7 entreprises)

rue De Wand 209/213: 1 966 m² (2 entreprises)

5. Unités de bureaux plus importantes.

Le long des avenues E. Bockstael et Houba de Strooper : Solvay Pharma - 2 711 m²

Press Shop - 422 m²
Securiclean - 922 m²

6. La fonction de bureaux du Heysel se situe surtout dans les Palais de l'Exposition, le Bureau & Design Center et le Brussels International Trade Mart.

1.2.3.2.7 LES GRANDES INFRASTRUCTURES

- **Le Heysel**

Le Heysel a non seulement un rayonnement au niveau régional et national, mais également au niveau international.

Le plateau du Heysel ayant servi de site à deux expositions universelles (en 1935 et 1958) est actuellement utilisé pour deux types de fonction :

- une fonction commerciale prise en charge par le Trade Mart et les expositions et congrès tenus dans les palais du Heysel
- une fonction socio-culturelle plus hétérogène (loisirs, sports, ...) périodiquement remplie par certains événements culturels organisés dans les palais du Heysel ou par de grands événements sportifs au stade Roi Baudouin et présente en permanence avec l'Atomium, Bruparck, Mini Europe, The Village, Kinopolis, Océade et le Planétarium.

L'importance économique du Heysel ne peut certainement pas être sousestimée. Depuis le début des années 80, on constate en effet une recrudescence systématique des activités dans différents domaines. L'asbl Parc des Expositions de Bruxelles - fondée en 1936 - avec comme objectif l'animation, le développement et la revitalisation du plateau du Heysel - a décidé qu'après le "boom" des dix dernières années, de ne plus développer de nouvelles activités mais de plutôt s'attacher à l'amélioration qualitative des fonctions déjà existantes.

En 1993, l'ULB analysa l'impact socio-économique des activités du Parc des Expositions de Bruxelles sur la Région de Bruxelles-Capitale. Une distinction a été faite entre le parc des expositions en tant que tel, les soi-disants utilisateurs permanents (Atomium, Bruparck et le B.I.T.M.), les clients du Parc des Expositions de Bruxelles (les comités d'organisation de foires et salons), les fournisseurs du P.E.B. et la zone d'influence du plateau du Heysel qui se situe principalement dans le secteur hôtelier, la restauration, le transport et le commerce.

Le tableau n° 26 donne un aperçu du chiffre d'affaires, de la valeur ajoutée, de l'emploi et des taxes redevables à la Ville et à la Région.

Tableau 26

	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Emploi	Nbre de visiteurs	Impôts payés
Parc des Expositions de Bxl	1.100.000.000	377.000.000	88	-	13.000.000
avec e.a. :					
* parkings					2.500.000
Usagers permanents	2.000.000.000	635.000.000	533		117.000.000
avec e.a. :					
* Atomium				4.500.000	
* Bruparck	1.000.000.000			600.000	
* Kinopolis					
Clients	2.000.000.000	500.000.000	196		12.000.000
Fournisseurs	872.000.000	497.000.000	495		
Total plateau du Heysel	5.972.000.000	2.009.000.000	1.312		142.000.000
Retombées sur d'autres secteurs	5.100.000.000	2.200.000.000	2.100		50.000.000
Total général	11.072.000.00	4.209.000.000	3.412		192.000.000

L'importance économique immédiate est estimée à ± 6 milliards de BEF avec une valeur ajoutée de 2 milliards de BEF et 1.300 personnes directement employées.

Les activités annexes du Heysel doubleraient quasiment le chiffre d'affaire ainsi que la valeur ajoutée et fournirait plus de 200 emplois supplémentaires. Le Trade Mart occupe à lui seul environ 1.800 personnes dans les showrooms permanents.

- **Brussels International Trade Mart**

La plupart des fonctions du Heysel sont orientées vers le public et jouissent d'une bonne réputation. Pour la plupart des personnes, le Trade Mart est une exception qui, tant au sens figuré qu'au sens propre, forme une boîte noire.

Nous y reviendrons plus en détail.

Pour les acheteurs professionnels, le BITM est un important lieu de rencontre commercial en Europe.

Le BITM regroupe en son sein environ 1.400 exposants (les principaux immeubles étant le Trade Mart, le Buro & Design Center et le Fashion Gardens). Les exposants - fabricants, grossistes, agents ou importeurs, spécialisés dans certains secteurs de distribution - louent ici des salles d'expositions sur base permanente où ils peuvent recevoir leurs clients-revendeurs durant toute l'année.

Le BITM a ouvert ses portes en 1973 et a connu deux grands agrandissements : fin 1998 avec 25.000 m² (Fashion Gardens) et quelques années plus tard avec 30.000 m², ainsi la superficie totale restant ainsi en-dessous des 200.000 m².

Un nouvel agrandissement est prévu en 1998 (± 25.000 m² - secteur de la chaussure).

Le Trade Mart et le Fashion Gardens ne sont accessibles qu'aux seuls professionnels. Outre le fait de pouvoir placer des commandes, il est également possible d'y acheter sur stock. On y tient régulièrement des foires sectorielles (p.ex. pour les meubles au mois de septembre). Ces activités sous-entendent des allées et venues non-négligeables de marchandises et de poids lourds. Ceux-ci peuvent charger et décharger aux 4 quais dont dispose l'immeuble.

Le Buro & Design Center est, par contre, ouvert au grand public. Il regroupe des bureaux et des espaces commerciaux des secteurs actifs dans l'équipement et l'aménagement de bureaux, l'aménagement d'hôtels, de restaurants et de collectivités, d'informatique, de télécommunications, multimédia, activités dérivées et d'autres services aux entreprises.

Plusieurs entreprises situées dans le BITM y ont également leur siège social. Ceci explique le grand nombre d'employés que l'on retrouve sur les listes de la centrale des bilans : 8.785 ou 60% des données pour tout Laeken.

Les deux employeurs les plus importants sont Interlabor Interim (6.083 employés) et Flex Interim (1.851).

1.2.4 EQUIPEMENTS ET SERVICES

1.2.4.1 ENSEIGNEMENT

1.2.4.1.1 LA POPULATION LAEKENOISE SUIVANT UN PROGRAMME SCOLAIRE COMPLET

Exception faite de l'enseignement maternel, environ 16% de la population laekenoise suit l'un ou l'autre programme scolaire complet. 74% ne suit pas de programme complet et pour les 10% restant, nous ne disposons d'aucun renseignement.

61% des jeunes de moins de 18 ans suivent un programme scolaire complet. Ne sont pas compris : les enfants de 0 à 6 ans, les actifs à temps partiel, les personnes sous contrat d'apprentissage, etc. Dans les zones au nord et au sud du chemin de fer, ce pourcentage s'élève à environ 60% alors que dans les deux autres zones, il se situe aux alentours de 63%.

Sur base d'une distinction par nationalité (Belges/non-Belges), il semblerait que la part des moins de 18 ans suivant un programme scolaire complet, soit composée de 60% de Belges et de 63% de non-Belges.

Tableau 27

Population suivant ou non un programme scolaire complet selon l'âge (au 1er mars 1991).

Total	- 18 ans			Total
	Suivant un enseignement	Ne suivant pas d'enseignement	Renseignement inconnu	
E1 Zone nord du chemin de fer	1.243	780	66	2.089
E2 Zone Mutsaard	854	435	59	1.348
E7 Zone sud du chemin de fer + Vieux Laeken	2.796	1.710	113	4.619
E8 Zone nord-ouest de Laeken	892	492	34	1.418
Laeken	5.785	3.417	272	9.474
Ville de Bruxelles	18.002	10.908	1.071	29.981

%	- 18 ans			Total
	Suivant un enseignement	Ne suivant pas d'enseignement	Renseignement inconnu	
E1 Zone nord du chemin de fer	59,5	37,3	3,2	100,0
E2 Zone Mutsaard	63,4	32,3	4,4	100,0
E7 Zone sud du chemin de fer + Vieux Laeken	60,5	37,0	2,4	100,0
E8 Zone nord-ouest de Laeken	62,9	34,7	2,4	100,0
Laeken	61,1	36,1	2,9	100,0
Ville de Bruxelles	60,0	36,4	3,6	100,0

8% de la population totale de Laeken suit un enseignement primaire, 7% un enseignement secondaire et 2% un enseignement supérieur.

Afin de mieux comprendre l'influence qu'exerce l'environnement sur les orientations scolaires, nous avons calculé les taux en fonction du nombre de jeunes de moins de 18 ans. Ce calcul démontre que 37% des jeunes de moins de 18 ans suivent un enseignement primaire. Ce pourcentage est valable pour les 4 zones de Laeken.

L'importance du rôle que joue le milieu socio-culturel apparaît clairement au niveau de l'enseignement secondaire. Dans les zones au nord et au sud du chemin de fer, 16 à 17% des jeunes de 18 ans suivent un enseignement secondaire général contre 21% dans la zone au nord-ouest de Laeken et 25% dans la zone Mutsaard. Dans l'enseignement professionnel, cette situation est inversée : on retrouve les pourcentages les plus élevés, à savoir 7 à 8%, au sud de Laeken et les moins élevés (4% et 6%) dans la zone Mutsaard et au sud-ouest de Laeken.

1.2.4.1.2 RETARD SCOLAIRE

Comparativement aux autres pays de l'Union européenne, la Belgique compte le plus grand nombre de retards scolaires. C'est dans l'enseignement francophone et à Bruxelles que l'on retrouve les pourcentages les plus élevés. A Bruxelles, 21,5% des élèves ont un retard scolaire d'au moins 1 an à la fin de leur 6ème année primaire. 56% des élèves terminent leur dernière année d'humanités avec au minimum une année de retard. Dans l'enseignement professionnel, plus de 82% des élèves accusent un retard à la fin de leurs études.

Il existe donc clairement une interaction entre le retard scolaire et le milieu socio-culturel. Durant la première année de l'enseignement primaire, 9% des enfants belges échouent contre 17% des enfants non-belges et 22% des enfants dont les parents sont des ouvriers non-qualifiés.

Les communes situées au sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale comportent des taux d'échec inférieurs (p.ex. 12% à Woluwé-St-Lambert) tandis que les quartiers du centre de la Région de Bruxelles-Capitale et ceux situés au nord-ouest de la Senne accusent les taux les plus élevés (p.ex. 44% à Saint-Josse-ten-Node).

Le nombre d'enfants ayant un retard scolaire, l'absentéisme ainsi que le nombre d'échecs, sont considérables. La Coordination Sociale de Laeken souligne l'importance d'une bonne communication entre les parents, l'école, le centre PMS, les écoles de devoirs et les initiatives telles que les médiateurs scolaires et leurs organisations, les Zones d'Education Prioritaires (ZEP), les Maisons de Quartier, le Colombier et le Groupe d'Entraide Scolaire.

Le Groupe d'Entraide organise annuellement une journée de réflexion avec toutes les parties concernées, autour du thème de l'enseignement, de l'éducation en général ainsi que sur l'absentéisme, le retard scolaire et les échecs en particulier.

Dans son plan général, la Coordination Sociale signale le manque de médiateurs dans plusieurs écoles primaires et secondaires de Laeken, tous réseaux confondus et sans distinction de groupe linguistique. Laeken est pourtant considérée comme une zone ZEP. Actuellement, seulement deux écoles peuvent faire appel à ce type de médiateurs, à savoir l'Athénée Royal Bruxelles II et l'Athénée Royal Marcel Tricot, toutes deux situées dans la rue Marie-Christine.

1.2.4.1.3 L'OFFRE SCOLAIRE A LAEKEN

CARTE 7 1. *L'enseignement de la Ville*

Le réseau de l'enseignement de la Ville est très développé à Laeken. Avec ses 33 écoles dans 24 établissements dont 11 écoles gardiennes, 11 écoles primaires, 7 écoles secondaires, 3 écoles de l'enseignement spécial et une école de promotion sociale, la Ville gère presque la moitié des écoles de Laeken avec plus de la moitié des élèves (7.820 élèves pour l'année scolaire 1992 - 93).

Le réseau scolaire francophone de la Ville à Laeken compte 17 établissements, soit au total 21 écoles dont 6 écoles gardiennes, 6 écoles primaires, 5 secondaires, 3 écoles de l'enseignement spécial et 1 école de promotion sociale. Durant l'année scolaire 1992-1993, ce réseau comptait environ 6.700 élèves.

Le réseau scolaire néerlandophone compte, quant à lui, 7 établissements avec 12 écoles dont 5 écoles gardiennes, 5 écoles primaires et 2 écoles secondaires. Le nombre d'enfants inscrits dans une école maternelle s'élève à 397, le nombre d'élèves en primaires, à 458 et en secondaires, à 221. Il s'agit au total de 1.076 élèves (année scolaire 92 - 93).

2. *L'enseignement libre*

L'enseignement libre de Laeken dispose également d'un réseau diversifié et bien réparti.

Laeken compte 5 écoles maternelles, 7 écoles primaires et 6 écoles secondaires dans le régime francophone.

L'enseignement libre néerlandophone compte 12 écoles dont 2 maternelles, 4 primaires, 3 secondaires et 3 de l'enseignement spécial.

3. *L'enseignement communautaire*

L'enseignement communautaire, présent avec 7 écoles et ± 1.300 élèves, est nettement moins bien structuré que les autres réseaux. Ces 7 écoles sont composées

de 2 écoles secondaires francophones (avec 546 élèves), 2 écoles gardiennes, 1 école primaire et 2 écoles secondaires néerlandophones.

1.2.4.2 ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Outre l'offre scolaire, Laeken compte également 5 bibliothèques municipales dont 2 néerlandophones et 3 francophones.

A noter également la présence de la bibliothèque pour aveugles, la plus importante de Belgique, dans la rue G. Schildknecht.

Nous reviendrons plus en détail sur les pôles d'attraction supra-urbains dans le chapitre Culture et Tourisme.

1.2.4.3 ÉQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS

CARTE 7 La vie associative socio-culturelle reste bien développée à Laeken. Il est frappant de constater que (presque) tous les quartiers de Laeken disposent de leur propre comité de quartier. Ceci constitue une base importante pour l'orientation du plan communal de développement - à partir des besoins rencontrés au quotidien - et garantit un bon suivi des projet proposés. Les contacts entre les pouvoirs et les habitants sont ainsi plus nets et plus opérationnels.

A côté de ces associations "territoriales" nous trouvons également bon nombre d'associations et d'institutions sectorielles : centres de contact, pavillons de loisirs pour personnes du troisième âge, les centres communautaires Nekkersdal et Heembeek-Mutsaard (qui organisent un large éventail d'activités) ainsi qu'un grand nombre d'associations qui accueillent les enfants et les jeunes (e.a. Montana, La Caravelle, ...).

Sont également présents les mouvements chrétiens traditionnels et quelques activités autour de l'école du Coran et de l'asbl La Maison Mosaïque.

1.2.4.4 ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RECREATIFS

CARTE 7 La piscine et le centre omnisport de Laeken, situés dans la rue Kerkeveld, sont les seules véritables infrastructures sportives présentes sur le territoire de Laeken.

Les heures d'ouverture limitées, constituent cependant un important problème. Etant donné que les piscines et/ou salles sont la plupart du temps utilisées par des associations, il reste peu de temps pour les sports plus informels. Ce problème pourrait facilement être résolu en élargissant les heures d'ouverture des infrastructures notamment le dimanche et durant les vacances scolaires.

Outre ces équipements, il existe un certain nombre d'infrastructures spécialisées sur et autour du site du Heysel (complexe sportif du Heysel, Océade, patinoire, Primerose Tennis Club).

Celles-ci sont, par contre, plus orientées vers une clientèle située à l'extérieur de Laeken et vers des clubs spécifiques. L'impact au niveau de la vie sportive locale est minime.

L'offre relative aux terrains en plein air est résolument insuffisante. Un des rares terrains verts actuellement accessible pour jouer au football (et ce de façon informelle) est situé à l'angle des rues du Gaz et Delva avec le square Prince Léopold.

Il y a moyen de jouer au basketball sur la place Willems et sur le nouveau terrain de jeux de la place de la Maison Rouge.

Nous avons déjà évoqué le manque d'espaces verts et de terrain de jeux dans les quartiers sud de Laeken.

1.2.5 DOMAINE SOCIAL ET SANTE

1.2.5.1 INDICATEURS SOCIAUX

1.2.5.1.1 INTRODUCTION

Dans les parties précédentes, nous avons déjà abordé quelques indicateurs sociaux tels que la démographie, le logement et l'emploi. Dans la partie présente, nous résumerons les principaux résultats de cette analyse en fonction de leur impact sur le bien-être et la santé publique de la population laekenoise. Les indicateurs sociographiques seront ensuite complétés par quelques données relatives aux personnes assistées par le CPAS de Laeken (e.a. personnes ayant droit au minimum vital). Enfin, nous établirons une typologie des quartiers de Laeken basée sur ces 7 indicateurs sociaux.

1.2.5.1.2 CONCLUSIONS RELATIVES AUX INDICATEURS SOCIAUX

- 1 Durant les 15 dernières années, la population de Laeken est restée stable autour des 46 à 47.000 habitants. Ceci résulte de la diminution de 12% de la population belge et de l'accroissement de 38% de la population de nationalité étrangère.
- 2 40% de la population de Laeken vit dans la zone au sud du chemin de fer, environ un quart dans la zone au nord du chemin de fer et un cinquième dans les zones Mutsaard et nord-ouest de Laeken.
- 3 La communauté multiculturelle de Laeken est constituée d'une population belge relativement âgée et d'une population de nationalité étrangère plus jeune. Il n'est cependant pas question de "surconcentrations". Le nombre de Belges vivant à Laeken s'élève à 73%. La répartition spatiale de la population étrangère est la plus grande dans la zone sud du chemin de fer (42%). Par contre, dans les zones Brugmann-nord et Mutsaard, ce pourcentage ne s'élève qu'à 9 ou 10%
- 4 Presque la moitié des ménages laekenois (47%) sont composés d'une personne seule.
- 5 Entre 1981 et 1991, le nombre de logements a diminué de 165 unités pour ne plus atteindre que 21.377 habitations. Dans les zones au sud du chemin de fer et au nord-ouest de Laeken le nombre de logements a diminué, contrairement aux zones nord du chemin de fer et Mutsaard, où il a augmenté. Les logements sociaux constituent 12% du patrimoine immobilier, ce qui représente un pourcentage élevé par rapport à la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale (8%).
- 6 Par rapport à 1981, le nombre de propriétaires a fortement augmenté passant de 25% à 36% et ce principalement au sud de Laeken. 64% des logements sont loués.
- 7 16% des logements ne disposent pas du petit confort. Il y a une grande différence de qualité entre les logements situés au nord, et surtout au sud, du chemin de fer (respectivement 22% et 28% des logements ne disposent pas du petit confort) et ceux situés dans les zones Mutsaard et nord-ouest où seulement 4% ne disposent pas du petit confort.
- 8 En 1991, la part de la population active de Laeken s'élevait à 36%. La même année, le nombre de demandeurs d'emploi s'élevait à 2.940 personnes, soit 18% de la population active. Nous retrouvons les pourcentages les plus élevés dans les zones au

sud (25%) et nord (18 %) du chemin de fer.

1.2.5.1.3 LES AYANTS DROIT AU MINIMUM VITAL

Définition

En Belgique, le minimum vital équivaut au seuil de pauvreté légal, parfois aussi appelé seuil politique de pauvreté. Il s'agit du revenu minimal, garanti à chaque habitant, en Belgique. Il se veut être un filet de sécurité pour les personnes en âge de travailler. En comparaison avec le seuil scientifique d'insécurité existentielle et le seuil de pauvreté européen, le seuil de pauvreté légal se situe nettement en-dessous pour la plupart des ménages, sans distinction de leur composition.

Situation actuelle

Les données du CPAS de Bruxelles indiquent que le nombre de personnes bénéficiant d'une aide sociale ou du minimum vital dans la Ville de Bruxelles est resté stable durant plusieurs années et ce jusqu'à la fin mars 1993 : 4.000 personnes sur base mensuelle¹. Durant le second trimestre de 1993, ce nombre a augmenté pour atteindre les 4.354 personnes. Au début du second semestre 1994, ce nombre a encore augmenté et à la fin du mois de mars 1995, on comptait 6.430 personnes assistées.

La demande d'aide sociale est répartie à travers toutes les catégories : Belges, résidents européens, étrangers non-européens, candidats réfugiés politiques. Ce n'est qu'au niveau du nombre de candidats réfugiés politiques qu'une légère baisse s'est manifestée.

La Ville de Bruxelles occupe la deuxième position dans la Région de Bruxelles-Capitale : 3,8% de la population reçoit une aide du CPAS (minimum vital ou autre aide financière²).

Le tableau ci-dessous (répartition par division de police) montre clairement que la situation la plus critique se situe au sein du Pentagone. Dans la division de police n° 8, qui correspond à peu près au territoire de Laeken, le nombre de personnes aidées financièrement s'élève à 6%. A Laeken, le nombre de personnes qui reçoivent une aide financière s'élève à 26% par rapport au total des personnes aidées par la Ville de Bruxelles.

Selon le CPAS de Bruxelles, les demandes d'aides sont plus diversifiées qu'auparavant et concernent tout aussi bien des demandes d'aide financière, de logement, de santé et d'emploi que des demandes d'aide relatives à des problèmes de drogue, de personnes sans abri ou de familles désunies.

¹ Plan Social Global, CPAS Bruxelles.

² Le minimum vital est accordé aux Belges, aux résidents de l'Union européenne et aux réfugiés politiques reconnus. Une autre aide financière est accordée aux étrangers non-européens et aux candidats réfugiés politiques.

Tableau 28

Nombre de personnes recevant une aide financière du CPAS de Bruxelles selon la division de police, entre le 1/1/1995 et le 15/8/1995.

Division de police	Personnes aidées	Nbre d'habitants (recensement 1991)	%
Pentagone			
1	530	4.592	11,5
2	1.711	12.259	14,0
3	3.027	21.298	14,2
4	219	3.550	6,2
Laeken			
7	737	8.089	9,1
8	2.791	44.827	6,2
Nord-ouest	1.081	14.919	7,2
Neder-over-Heembeek	384	14.630	2,6
Louise	169	8.730	1,9
Haren	50	3.254	1,5

Source : CPAS de Bruxelles

1.2.5.1.4 TYPOLOGIE DES QUARTIERS DE LAEKEN

Dans ce qui suit, nous établissons une typologie des quartiers de Laeken en fonction de sept indicateurs sociaux et en prenant comme point de référence l'Atlas van achtergestelde buurten in Vlaanderen en Brussel de Christian Kesteloot. Nous avons sélectionné quatre indicateurs majeurs qui représentent individuellement un certain seuil de pauvreté.

Ces quatre indicateurs sont :

- le pourcentage de ménages composés d'une seule personne par rapport au nombre total de ménages. La plupart du temps, il s'agit de ménages à revenus faibles et à protection sociale peu élevée (pensionnés, jeunes).
- le pourcentage d'ouvriers par rapport à la population active totale. Dans les quartiers à haute concentration ouvrière, nous retrouvons généralement un niveau d'éducation et des revenus peu élevés.
- le pourcentage de logements sans petit confort par rapport au nombre total de logements. Cet indicateur coïncide avec la plupart des autres indicateurs qui mesurent la qualité des logements.
- le pourcentage des personnes d'origine turque ou maghrébine par rapport à la population totale. Cet indicateur ne coïncide pas avec les autres, sauf partiellement avec le pourcentage de chômeurs. La plupart du temps on retrouve un nombre de chômeurs plus élevé dans les quartiers à forte concentration d'immigrés turcs ou marocains. Cependant, Ch. Kesteloot signale que l'on ne retrouve pas nécessairement ces immigrés dans tous les quartiers présentant un taux de chômage important.

Outre ces quatre indicateurs majeurs, nous distinguons trois indicateurs secondaires étroitement liés à l'aspect de la pauvreté.

Il s'agit :

- du revenu moyen imposable par habitant,
- du pourcentage de demandeurs d'emploi par rapport à la population active,
- du pourcentage de ménages disposant d'un téléphone par rapport au total des ménages. Le fait de ne pas disposer d'un téléphone est non seulement une indication du confort mais constitue aussi un signe d'isolement social.

Il est possible d'attribuer à chaque indicateur une valeur seuil au-delà ou en-deçà de

laquelle la situation est considérée comme défavorisée.

Les quartiers qui remplissent au moins quatre des critères sont considérés comme défavorisés. Le nombre de critères pour lesquels la valeur seuil est dépassée, indique le degré de pauvreté.

CARTE 3 Nous avons ainsi dénombré, au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, 43 secteurs statistiques remplissant les 7 critères. 9% des ménages bruxellois y vivent. Le quartier E70 - rue Marie-Christine à Laeken - est l'un de ceux-ci. 65 secteurs remplissent 6 critères. Laeken en compte trois : la place de la Maison Rouge-Sud, le bd Bockstael-Sud et la rue E. Delva. 50 quartiers, dont 3 situés à Laeken, remplissent 5 critères : la zone nord du chemin de fer, le parvis de l'église Notre-Dame et le square Prince Léopold. Enfin, 20 secteurs statistiques de la Région de Bruxelles-Capitale remplissent 4 critères. Aucun d'entre eux ne se trouve à Laeken.

Des 17 quartiers résidentiels de Laeken, 7 peuvent être considérés comme étant défavorisés. Dans ces 7 quartiers vivent 9.655 familles, représentant 21.741 personnes, soit 45% du nombre total des familles et 48% du nombre total d'habitants.

Les trois quartiers les plus au sud de Laeken : la rue Marie-Christine, la place de la Maison-Rouge-sud et le bd Bockstael-sud sont caractérisés par 6 ou 7 critères. Ce sont principalement les valeurs seuil relatives aux revenus, aux demandeurs d'emploi, à la possession d'un téléphone et à la forte présence de Marocains et de Turcs, qui sont fortement dépassées. La part de ménages composés d'une seule personne et de logements sans confort, se situe par contre légèrement au-dessus du seuil. Le nombre d'ouvriers n'est dépassé que dans la rue Marie-Christine. Ces quartiers sont situés dans le prolongement des zones industrielles et à la limite de la zone ouvrière du 19^{ème} siècle. Ils n'appartiennent pas aux quartiers les plus défavorisés de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces derniers se trouvent principalement dans la partie ouest de la ceinture du 19^{ème} siècle avec à l'extrémité nord et sud : la zone autour du canal à Molenbeek St-Jean, le Pentagone et Schaerbeek.

Les quatre autres quartiers défavorisés jouxtent les précédents et sont donc partiellement situés au-dessus ou en-dessous du chemin de fer. Ils se trouvent précisément au bord de la ceinture du 19^{ème} siècle : le parvis de l'église Notre-Dame, la rue des Chrysanthèmes, le square Prince Léopold et la rue E. Delva. Exception faite du nombre de ménages à une personne, ces quartiers présentent des scores se rapprochant plus des valeurs seuil que les quartiers les plus défavorisés. En ce qui concerne les quartiers du parvis de l'église Notre-Dame et du square Prince Léopold, le nombre de logements sans confort se trouve même en-dessous de la valeur seuil de 25%.

1.2.5.2 ÉQUIPEMENTS ET SERVICES RELATIFS A L'AIDE SOCIALE ET A LA SANTE

1.2.5.2.1 INTRODUCTION

L'offre relative aux services d'aide sociale et de santé publique doit être placée dans le contexte administratif-institutionnel de Bruxelles. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les Communautés sont compétentes pour toutes les matières communautaires (matières personnalisables : enseignement, culture, aide sociale et santé publique) pour autant qu'il s'agisse de services et institutions qui, en raison de leur organisation, appartiennent exclusivement à l'une ou l'autre communauté.

Les commissions communautaires néerlandophone et francophone (VGC, Cocof) ont,

chacune pour leur propre communauté, les mêmes compétences que les autres pouvoirs législatifs relatifs aux affaires culturelles. Elles exercent, chacune pour leur communauté, les compétences qui leur sont attribuées par les conseils communautaires. Enfin, elles règlent conjointement les questions communautaires ainsi que les problèmes bi-communautaires dans la Commission Communautaire Commune (Cocom).

La communauté francophone a par ailleurs donné le pouvoir d'émettre des décrets à la Région Wallonne, d'une part et à la Cocom, d'autre part. Du côté néerlandophone, cela ne s'est pas fait. Au contraire, avec son récent "plan politique pour Bruxelles" la communauté flamande a renforcé ses liens avec Bruxelles.

Enfin, les communes et CPAS jouent un rôle extrêmement important pour atténuer les besoins en aide sociale et santé publique des Bruxellois. La Ville de Bruxelles ainsi que le CPAS disposent d'équipements importants tant au niveau des services en milieu hospitalier qu'en dehors.

En ce qui concerne l'aide sociale et la santé publique, nous distinguons généralement les secteurs suivants : hygiène publique, garderie et politique familiale, travail social, immigrés, soins aux handicapés et aux personnes âgées et enfin assistance particulière aux jeunes. Nous pouvons également faire une distinction dans la sphère d'influence des équipements et services. L'hôpital Brugmann a, par exemple, non seulement une influence au niveau local mais également au niveau régional alors qu'un restaurant social a plutôt une forte influence au niveau local. Lors de la discussion autour de l'offre disponible d'aide sociale et de santé publique à Laeken, nous nous attarderons d'abord sur les équipements et services à caractère local c.-à-d. dont le groupe cible provient de la commune même ou de son entourage immédiat.

Le développement d'un réseau d'équipements de base de haute qualité accessible et abordable pour tous, fait partie intégrante du développement urbain. Les équipements primaires sont des services organisés officiellement et caractérisés par :

- un vaste éventail de zones à problèmes où l'on peut offrir de l'aide : une large aide non-spécialisée pour un large public cible.
- un seuil peu élevé : peu d'obstacles au niveau culturel, matériel et financier.
- une approche ambulatoire : dans un environnement connu du client, sans hospitalisation.

Des services typiques de ce premier échelon sont : le CPAS, le Centre d'Aide Sociale (au sein de la mutualité ou autonome), les services de soins à domicile, les services de garderie, les services d'accueil par téléphone, les médecins généralistes.

Les services de deuxième échelon :

- sont spécialisés dans certains problèmes ou zones défavorisées,
- ont un seuil élevé : accord préalable, listes d'attente, paiements, services peu répartis,
- l'aide est ambulatoire.

Les Services de Santé Mentale et les centres PMS spécialisés pour handicapés en sont des exemples.

Les services de troisième et quatrième échelons se caractérisent par :

- une spécialisation poussée pour un groupe cible bien défini,
- un seuil élevé,
- le milieu hospitalier.

Des exemples sont les hôpitaux, les maisons de repos, les institutions psychiatriques, les

instituts médico-pédagogiques.

Les paragraphes suivants donnent un aperçu, par secteur, de l'offre présente et ce sur base:

- des statistiques administratives et documents (rapports annuels) de la Ville et du CPAS de Bruxelles, du VGC, de la Cocof et de la Cocom;
- des fichiers d'adresses existants, de cartes sociales telles que celles du Conseil Bruxellois d'Aide Sociale et du Centre de Documentation et de Coordination Sociales
- de plans et documents des politiques des différentes autorités;
- d'études et de documents existants;
- d'informations de témoins privilégiés / personnes clé en ce qui concerne l'aide sociale et la santé publique à Bruxelles et à Laeken.

1.2.5.2.2 LA SANTE PUBLIQUE

Au niveau de la santé publique, on distingue différents types de soins : en milieu hospitalier ou non, ambulatoire, soins physiques ou mentaux. Font également partie de la santé publique : les centres de crise, les médecins généralistes, les centres d'accueil à court terme et les soins à domicile.

La santé physique en milieu hospitalier

Actuellement, l'hôpital Brugmann du CPAS forme, conjointement avec neuf autres hôpitaux, le réseau Iris³. En 1996, l'hôpital Brugmann disposait de 617 lits. 1.410 personnes à plein temps y sont employées. L'hôpital Brugmann se caractérise par une large gamme de soins, des immeubles anciens disposés en pavillons, un centre psychiatrique (le seul du réseau Iris), un nombre important de lits pour une hospitalisation à long terme, un bon équilibre financier, un centre de réadaptation, un département de chirurgie cardiaque accessible 24h sur 24h et une position concurrentielle avec l'hôpital de la VUB.

En 1993, lorsque l'hôpital Brugmann comptait 597 lits, ceux-ci étaient répartis comme suit :

- A1 : Soins de jour au service neuro-psychiatrique pour observation et traitement : 30 lits
- A & K : Neuro-psychiatrie pour l'observaton et le traitement d'enfants et adultes : 120 lits.
- C : Diagnostic et traitement chirurgical : 146 lits
- D : Diagnostic et traitement médical : 185 lits
- G : Service gériatrique : 40 lits
- M : Service de maternité : 25 lits
- Sp: Spécialités : 51 lits

L'hôpital Brugmann dispose en outre d'un service 100 pour les urgences.

83% des patients de l'hôpital Brugmann résident dans l'agglomération bruxelloise. La zone d'influence de l'hôpital s'étend principalement vers Jette, Ganshoren, Koekelberg et la Ville de Bruxelles. En 1994, le pourcentage des personnes hospitalisées habitant ces

³ Iris Interhospitalière Régionale des Infrastructures de Soins, Plan Stratégique 1997 - 2001, Bruxelles, 20 novembre 1996.

communes était respectivement de : 24%, 19%, 19% et 12%. Il s'agit principalement de patients de 15 ans et plus. Nous ne disposons pas de données spécifiques pour Laeken.

Les soins ambulatoires de santé physique

A Bruxelles, les soins à domicile sont principalement du ressort de la Croix Jaune et Blanche, des mutualités, de la Centrale de Service à Domicile et du CPAS de Bruxelles. En 1991, la Croix Jaune et Blanche - bilingue et disposant d'un département à Laeken - a pris en charge plus de 65% des soins à domicile. De plus en plus d'infirmiers indépendants sont actifs dans les soins à domicile.

Selon la Coordination Sociale de Laeken, la commune souffre d'un manque de services à domicile tels que le service de nettoyage, l'aide familiale, l'aide aux personnes âgées et les soins à domicile.

La Région de Bruxelles-Capitale compte 20 Maisons Médicales agréées par la Cocof et fournissant des soins intégrés. Ces équipes pluridisciplinaires (médecins, dentistes, infirmiers, kinésistes, logopèdes, psychologues et assistants sociaux) offrent des services médicaux de base, des informations relatives à la santé et à l'éducation et font ainsi de la médecine préventive. En tant qu'équipement de première ligne, les Maisons Médicales se veulent être accessibles à tous. Bien que Laeken ne dispose pas de Maison Médicale propre, celle de Jette, la Maison Médicale Essegheem, dessert également Laeken.

En 1988, environ 40 médecins généralistes, 220 spécialistes et 46 candidats-spécialistes résidaient à Laeken (code postal 1020). Comparé au total de la Région de Bruxelles-Capitale, cela signifie une sous-représentation de médecins généralistes et un sur-représentation de spécialistes. A cette date, Laeken comptait par 1.000 habitant environ 0,9 médecins par rapport à 2,3 pour toute la Région de Bruxelles-Capitale et 5 spécialistes par rapport à 2,7 pour toute la Région.

Les centres de soins mentaux

Des 25 Centres de Soins Mentaux de Bruxelles, 2 sont situés à Laeken : le Centre d'Aide Sociale et le Prologue (la procédure d'agrément par la Cocof est en cours). Ces centres sont spécialisés dans l'aide psychique aux Belges, Turcs et Marocains. Ils collaborent également à des activités préventives (e.a. information, éducation sexuelle, activités éducatives, formation et support aux thérapeutes de base, activités relatives au dépistage, à l'enregistrement et à la recherche de l'origine et de la prévention de problèmes psychiques).

En 1998, un nouveau centre francophone de soins mentaux, agréé par la Cocof et situé à la frontière entre Laeken et Jette, verra le jour : Norois. Les activités de ce nouveau service s'étendront sur les deux communes.

1.2.5.2.3 GARDERIES ET POLITIQUE FAMILIALE

La Ville de Bruxelles comptait, en 1990, 44 garderies (14 néerlandophones et 30 francophones), soit au total 1.470 places d'accueil. La capacité moyenne de Bruxelles était alors de 263,9 par 1.000 enfants entre 0 et 3 ans, par rapport à 200,2 pour toute la Région.

Actuellement, Laeken compte 14 garderies dont 12 communales et 2 privées : 5

néerlandophones et 9 francophones.

La capacité totale des garderies de la Ville à Laeken est de 421 places, c.-à-d. 35 places en moyenne.

L'association Kind en Gezin et l'ONE disposent de bureaux de consultation sur le territoire de Laeken destinés aux jeunes enfants. Des infirmiers se rendent à domicile pour les soins préventifs.

Une des cibles prioritaires du centre communautaire néerlandophone Nekkersdal de Laeken sont les (jeunes) ménages avec enfants. En effet, on constate que les jeunes ménages avec ou en attente d'enfants quittent la Ville pour un logement plus grand en périphérie. Ce centre plaide pour des services de qualité dans l'environnement immédiat. En ce qui concerne Laeken, il plaide pour le développement des possibilités de garderie pré-scolaire, un bureau de consultation néerlandophone et la présence de mères d'accueil néerlandophones.

La coordination sociale de Laeken plaide également pour une 'Halte-accueil' structurée financièrement et échangeant des méthodes de travail relatives à p.ex. l'alphabétisation, la formation à la santé et l'éducation.

1.2.5.2.4 LA SANTE PUBLIQUE

En ce qui concerne la santé publique, la Ville et le CPAS de Bruxelles sont présents à Laeken au travers :

- du service social de la Ville (bd Bockstael)
- de la maison sociale du CPAS (rue Kerkeveld)
- de la "Maison de l'Enfant" de la Ville (place Willems)
- de la huitième division de police (bd Bockstael)
- du centre de contact Mellery de la Ville (rue Desmaré)
- du centre de contact de la Cité Modèle

Dans le cadre de son Plan Social Global, le CPAS de Bruxelles prévoit deux antennes décentralisées dont une dans le Vieux Laeken et une autre dans la Cité Modèle. Leur but est d'offrir un meilleur service à la clientèle, une meilleure coordination sociale, une meilleure communication interne et une responsabilisation plus importante au niveau du personnel. Au sein de ces antennes, des éducateurs liés au foyer du quartier, seront responsables du travail avec les enfants en ce qui concerne l'enseignement, l'animation et les loisirs.

Les équipements de premier échelon privés sont bien développés à Laeken : les bureaux des syndicats, les mutualités et l'aide en cas d'urgences du Centre d'Entraide.

1.2.5.2.5 EQUIPEMENTS POUR PERSONNES AGEES

Centres de rencontre

La Ville de Bruxelles gère à Laeken, trois centres de rencontre pour les personnes du troisième âge : le Pavillon de délasserment situé square Prince Léopold (en moyenne 22 présences par jour), le Pavillon du Heysel ou Logexpo, place Saint-Lambert (en moyenne

15 présences) et le Pavillon Mutsaard, avenue Mutsaard 71 (en moyenne 9 présences par jour). Ces locaux de rencontre sont ouverts du lundi au samedi de 14h00 à 18h00.

Depuis mai 1994, la Ville de Bruxelles dispose d'un numéro d'appel 'Télé-assistance' destiné aux personnes âgées et handicapées. Ce service fonctionne en collaboration avec la Centrale de Services de Soins à Domicile francophone.

Les centres de contacts de la Ville de Bruxelles "Mellery", rue M. Desmaré 8/10 et "Cité Modèle" dans la Cité Modèle, à côté du bloc 3, sont ouverts à tous les habitants du quartier mais ce sont plus particulièrement les personnes âgées qui en font usage. L'offre au niveau de l'aide sociale est vaste : repas chauds, service social permanent, loisirs, pédicure, salon de coiffure, conseil juridique, aide au déménagement et à la recherche d'un logement, services de prévention et d'assistance dans le cadre des contrats de quartier.

Maisons de repos

Laeken compte 18 maisons de repos dont 11 sous statut bi-communautaire (et donc bilingues) et 7 francophones (agrées par la Cocof). Il n'y a pas de maison de repos reconnue par la Communauté flamande.

Ces établissements disposent au total de 1.101 lits, soit 11% du total des personnes de 60 ans et plus vivant dans la commune, taux élevé comparativement à la norme du programme flamand qui ne s'élève qu'à 4%. Ceci illustre d'une part, l'attraction supra-communale des maisons de repos de Laeken et d'autre part, leur nombre largement suffisant. Les homes et maisons de soins de Bruxelles manquent, en général, de lits. A Laeken, il n'y a que le CPAS qui dispose de 66 lits de repos et de soins (Brugmann-Heysel).

Nous ne disposons d'aucune information quant à la qualité de ces institutions à Laeken mais bien quant à la qualité générale des maisons de repos bruxelloises. Celle-ci n'est pas toujours garantie. En effet, plus de 4 maisons de repos sur 5 appartiennent au secteur privé ou commercial; d'où le problème des intérêts économiques des gestionnaires des maisons de repos qui, parfois, priment sur le bonheur et le bien-être des pensionnaires.

Tableau 29
Maisons de repos et nombre de lits disponibles à Laeken
(1020 Bruxelles)

Nom	Rue	Nbre de lits	Régime linguistique
Park Side Residence	av. Général De Ceuninck 75	135	Cocof
Hamadryade	rue E. Delva 29	52	Cocof
Résidence Andante	av. J.B. Bepère 29	44	Bico
CPAS-Heysel-Brugmann - Centre de Réadaptation	rue du Heysel	86	Bico
Résidence Atomium	av. H. de Strooper 242	27	Cocof
Maison Sint Ignace	av. de Lima 20	104	Bico
Résidence New Home	av. E. Maison 95	49	Bico
Home Neybergh	av. Neybergh 36/38	44	Bico
Résidence Le Tournesol	av. Neybergh 120	16	Bico
Rés. Romana	ch. Romaine 743 - 745	202	Bico
Belle Epoque	rue E. Salu 96	17	Bico
Rés. My Hom Ascot	av. de la Sarriette 1/23	32	Cocof
Rés. Park Royal	av. J. Sobieski 30	48	Bico
Rés. L Colibri	av. A. Stevens 11	76	Bico
Rés. Ingendael	rue Steyls 44	84	Cocof
Rés. Michèle	av. Van Ermengem 57	39	Cocof
Rés. Fabiola	av. Van Ermengem 60	29	Bico
Rés. Benelux	rue Wauters 42	17	Cocof
Total Laeken (1020)		18 1.101	Total
		7 386	Cocof
		11 715	Bico

Source : Home-Info Bruxelles

1.2.5.2.6 EQUIPEMENTS POUR PERSONNES HANDICAPEES

En général, les soins aux personnes handicapées ne sont pas très développés dans la Région de Bruxelles-Capitale. Bien que la portée de ces équipements dépasse l'échelle du quartier et même celle de Laeken, il est important de s'y attarder quelque peu.

Nous avons déjà mentionné la bibliothèque pour non-voyants.

Vient ensuite le centre de l'Arche, une maison pour adultes handicapés et l'Institut Médico-Pédagogique. Dans la rue Médori, nous trouvons un centre d'accueil de jour pour handicapés.

Ensuite il y a le centre de réadaptation nord et celui de l'hôpital Brugmann.

Il existe en tous cas un manque d'initiatives en ce qui concerne l'accompagnement et le logement protégé pour handicapés, éventuellement dans leur propre logement ou environnement.

1.2.6 SECURITE ET PREVENTION

Etant donné qu'une ville ou une agglomération urbaine concentre la quasi totalité des couches de la population moderne et de ses activités à l'intérieur de ses limites spatiales, elle crée inévitablement un climat où les problèmes de sécurité sont intensifiés.

1.2.6.1 LA SECURITE URBAINE EN GENERAL

La notion de "sécurité urbaine" peut, dans le sens large du mot, être dédoublée en deux sous-notions, d'une part la sécurité routière et d'autre part la sécurité ambiante en général, y compris la criminalité. Toutes deux ont une influence sur les habitants et les visiteurs de la ville.

Les problèmes relatifs à la sécurité routière sont traités plus en détail dans le chapitre sur la "mobilité".

Dans les paragraphes suivants, nous nous attacherons au sentiment d'insécurité en général, et en particulier à la sécurité autour de l'habitat ainsi qu'à la criminalité. La petite criminalité est l'un des problèmes les plus fréquemment soulevés par les habitants.

Jusqu'à un certain point, la ville est considérée comme un générateur idéal de tous types de situations attisant la criminalité : concentration de la prospérité économique, polarisation entre riches et pauvres poussée à l'extrême (aussi bien de type institutionnel que privé), l'anonymat des grandes villes (où le contrôle social et la stratification sociale homogène s'estompent) et le caractère marginal de certaines zones urbaines et de certains groupes sociaux.

Par ailleurs, la présence, la croissance et le développement de la criminalité urbaine contribuent à la dégradation de la ville. Il en résulte un sentiment d'insécurité croissant des habitants et la marginalisation de certains quartiers ou groupes sociaux ce qui, dans des cas extrêmes, donne naissance à des zones "interdites d'accès" au sein du territoire de la ville.

Pour certains quartiers, la plus lourde tâche consiste indiscutablement à casser ce cercle vicieux entre la criminalité et la dégradation urbaine.

1.2.6.2 CRIMINALITE

Comme nous avons déjà pu le faire remarquer, le terme "criminalité" regroupe plusieurs notions. On distingue d'une part, le crime organisé - dirigé plutôt contre les instances et corps institutionnels - et d'autre part, l'omniprésente criminalité de proximité avec ses conséquences directement visibles : intimidation, vandalisme, atteinte à la propriété, agression, vol, ...

Dans le contexte du Plan Communal de Développement, ce dernier élément constitue le plus grand défi. Il représente le besoin le plus urgent d'une action adaptée au niveau adéquat. A cet effet, la Ville de Bruxelles a pris l'initiative d'établir un contrat de société où la collaboration entre la police, les services de la jeunesse, les instances sociales, le CPAS et les organisations locales, a pour but une approche intégrée de la problématique. Au sein du contrat de société, une attention toute particulière est accordée à la prévention

du comportement anti-social.

1.2.6.3 TENDANCES GENERALES A BRUXELLES

L'analyse de l'évolution de la criminalité (sociale et de proximité) entre 1991 et 1995 démontre une chute de $\pm 25\%$ pour la Ville de Bruxelles en ce qui concerne la dénonciation de faits de criminalité de proximité.

Alors que le nombre de vols dans les habitations a chuté de $\pm 53\%$, les agressions ont augmenté.

Tableau 30
Evolution de la criminalité de proximité

	agressions		vol dans habitation		vol dans fabrique		vol dans voiture		vol de voiture		total	
	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95
Bruxelles	910	1.028	3.032	1.433	1.383	949	6.437	5.211	1.229	1.008	12.991	9.629
%	100	112,97	100	47,26	100	68,62	100	80,95	100	80,02	100	74,12

Un aspect absent de cette analyse est celui du vandalisme. Ce manque est imputable au caractère particulièrement anonyme de cette activité et au fait qu'elle soit plutôt orientée sur des éléments du domaine public. On ne porte généralement pas plainte contre la petite criminalité (de peur qu'aucune suite n'y soit donnée). Ce comportement est déjà tellement "institutionnalisé" que la lutte contre le vandalisme est une tâche faisant partie de l'entretien quotidien et constitue un poste fixe au budget.

Outre son impact visuel flagrant, le graffiti est étroitement lié à certains groupes et cultures de jeunes. Un exemple alternatif de lutte efficace contre le graffiti nous est fourni par la ville de New-York qui, pour lutter contre les graffiti dans le métro, a pris des mesures sociales préventives conjointement à la promotion de l'art dans la ville. Le projet hip-hop, mis sur pied à Schaerbeek, dans le courant du printemps 97, émane d'une même philosophie : compréhension, respect et approche positive de la culture des jeunes.

1.2.6.4 LA SITUATION A LAEKEN

Les graphiques suivants nous donnent une image de la situation et des tendances générales dans le domaine de la criminalité et des activités connexes à Laeken. Ces informations sont fournies par les chiffres de 1991 relatifs à des problèmes spécifiques tels que le vol dans les voitures, le vol de voitures, le vandalisme et la toxicomanie.

Source: "De sociaal-ruimtelijke structuur van het Brussels Gewest" - Acta Geographica Lovaniensia 32.

En ce qui concerne le vol avec effraction au sein de la zone d'étude, la majorité des cas (entre 60 et 160 faits enregistrés par an) sont signalés dans la zone au sud du chemin de fer, dans le quartier du Forum et celui de la rue De Wand. Il pourrait s'agir d'une criminalité opportuniste, directement liée au type d'activités de ces zones (entreprises non gardées et concentrations commerciales bd Bockstael/rue Marie-Christine, rue De Wand).

Source: "De sociaal-ruimtelijke structuur van het Brussels Gewest" - Acta Geographica Lovaniensia 32.

Les vols de voitures sont également plus élevés (entre 100 et 800 faits/km²) autour de la place Bockstael, mais surtout autour du plateau du Heysel. Ce fait n'est pas surprenant vu le nombre de voitures stationnées et le type de stationnement à cet endroit (peu de surveillance organisée ou informelle, contrôle social quasi nul, stationnement lié à des activités ou des événements bien précis - effet "Zaventem").

Source: "De sociaal-ruimtelijke structuur van het Brussels Gewest" - Acta Geographica Lovaniensia 32.

Les chiffres relatifs à la toxicomanie et au vandalisme sont nettement inférieurs à Laeken (respectivement entre 10 et 60 et entre 10 et 30/km²). Ils sont également plus dispersés. Certains endroits à l'intérieur de la Région concentrent un nombre plus élevé de plaintes. Comme nous l'avons déjà mentionné, ces faits font rarement l'objet de dépositions.

Il est difficile, voire même inutile, à ce stade du Plan Communal de Développement, d'établir une image plus détaillée des points noirs spécifiques ou de tracer la carte d'éléments spatiaux et infrastructurels, pouvant potentiellement causer ou favoriser ces activités criminelles.



Source: "De sociaal-ruimtelijke structuur van het Brussels Gewest" - Acta Geographica Lovaniensia 32.

Il semblerait, d'après les entretiens avec les représentants de la police locale, que des éléments urbanistiques tels que l'isolement ou la protection de certaines zones, le mauvais éclairage des espaces publics, ne constituent pas les facteurs essentiels incitant à un comportement criminel.

La population urbaine a généralement une image bien précise des situations et quartiers dans lesquels elle se sent en danger. Les lieux qu'elle estime être dangereux sont principalement les parcs non gardés, les rues commerçantes et centres commerciaux déserts (étalages blindés, le soir), les zones administratives, les grandes infrastructures de parking, etc.; l'insécurité étant surtout ressentie la nuit. Il est dès lors essentiel que certaines mesures soient prises quant à l'éclairage des rues, à la conception des espaces publics, à la surveillance des lieux publics, parcs et parkings. Dans toute la réflexion contre l'insécurité et la criminalité, il importe également d'éviter les zones monofonctionnelles et de lutter contre la dégradation de certaines zones ainsi que des immeubles à l'abandon. Ces éléments doivent aussi être intégrés dans le cadre de l'étude d'autres sujets thématiques du présent document tels que l'analyse du "paysage urbain".

Il importe de s'attarder encore quelque peu sur l'insécurité subjective et objective. Souvent, le sentiment subjectif d'insécurité ne coïncide pas avec l'insécurité objective. Le square Prince Léopold à Laeken constitue un exemple parlant de ce phénomène. Les habitants considèrent cette zone verte fréquemment comme étant une zone dangereuse (ils y ressentent un fort sentiment d'insécurité) surtout la nuit. Cependant, ce sentiment n'a que partiellement pu être corroboré par des faits criminels. Bien que ce lieu ait effectivement été utilisé comme lieu de rencontre par un groupe de délinquants récemment arrêtés par la police, leur terrain d'action semble se situer ailleurs.

Tirer des conclusions au sujet de l'insécurité subjective exige de la prudence, principalement dans les quartiers présentant une grande diversité culturelle. Il s'ensuit des habitudes et des comportements sociaux différents pouvant provoquer une incompréhension réciproque et des conflits sociaux de proximité. Les différences entre les catégories d'âge peuvent également produire un tel effet.

Bien que des phénomènes tels que la formation de bandes et le vandalisme existent réellement à Laeken, il ne faut pas s'imaginer que chaque groupe de jeunes rassemblés au coin d'une rue ou sur la place, ait nécessairement de mauvaises intentions, voire des intentions criminelles.

Tout comme pour les autres domaines thématiques traités dans ce dossier de base, l'analyse de cette problématique complexe qu'est la sécurité ne peut être réduite à la mise en oeuvre de quelques actions spécifiques. Il faut tendre à une approche globale et intégrée consistant en une gamme de mesures interdépendantes, dont le but est d'anticiper les problèmes et leur origine plutôt que de courir après les faits. Dans ce contexte, il apparaît qu'il vaut mieux anticiper que guérir et qu'une extension des forces de police n'est pas l'unique solution.

La lutte contre la pauvreté et les personnes défavorisées est la condition sine qua non pour une amélioration durable.

1.2.6.5 SERVICES DE SECOURS

1.2.6.5.1 POLICE ET GENDARMERIE

La majeure partie du territoire de Laeken tombe sous la responsabilité de la 8ème division de la Police de Bruxelles tandis que le quartier Mutsaard au nord-ouest de l'A12/avenue des Croix du Feu, tombe sous la juridiction de la 11ème division. Au sein du territoire étudié se situent 3 bureaux de police :

- le commissariat de la 8ème division (bd E. Bockstael, 244)
- le commissariat van de la 11ème division (avenue du Fusain, 67)
- le poste des voitures de la police (avenue Houba de Strooper 141)

Il y a en outre une antenne de police sur le plateau du Heysel (av. de l'Impératrice Charlotte) occupée ponctuellement lors d'événements particuliers sur et autour des terrains du P.E.B. L'emplacement du commissariat de police dans une partie de l'ancienne maison communale sur la place Bockstael, ne semble pas, malgré la bonne accessibilité du lieu, être la solution idéale vu l'ampleur, le fonctionnement et l'image de marque actuelle de la police.

La Gendarmerie est également présente à Laeken avec un poste rue Stéphanie n°87.

1.2.6.5.2 POMPIERS ET SERVICES D'AMBULANCE

Le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale est organisé de telle manière à pouvoir opérer depuis 8 postes avancés, géographiquement dispersés et la Caserne Centrale avenue de l'Héliport. Lors d'une annonce d'incendie à Laeken, l'intervention part du poste de la VUB (avenue de l'Arbre Ballon 251, 1090 Bruxelles) avec simultanément une aide à partir de la Caserne Centrale ou vice-versa. Pour arriver à Laeken à partir de la Caserne Centrale, les services d'urgence passent par : l'avenue Simon Bolivar, l'Allée Verte, le square De Trooz et ensuite soit via la rue Marie-Christine, bd Bockstael, av. Houba de Strooper, soit av. de la Reine-avenue du Parc Royal, ou encore chaussée de Vilvorde, avenue Van Praet, avenue des Croix du Feu. Les possibilités restreintes de traversée du canal et la congestion aux carrefours et sur les routes principales augmentent le temps nécessaire pour se rendre sur le lieu de l'incendie ou de l'accident.

1.2.7 CULTURE ET TOURISME

1.2.7.1 CULTURE

La culture avec un grand C recouvre diverses activités à Laeken telles que celles organisées au Heysel (Cadre Noir, bourse des antiquités, ...) mais aussi, à côté de ce pôle d'attraction régional, le théâtre américain, le théâtre Atelier, le théâtre Copeau, le musée funéraire. Par ailleurs, de nombreux événements se déroulent soit exceptionnellement soit annuellement à Laeken: l'ouverture des Serres Royales, la kermesse breugheliene, la fête de l'Union européenne, le festival Brosella folk & jazz, les 24 heures de Kinépolis, Ce complexe cinématographique est, en effet, un pôle d'attraction supra-régional: il draine environ 3 millions de visiteurs par an. Le stade Roi Baudouin est également un autre pôle d'attraction pour des événements à vocation non seulement sportive (match de football, mémorial Ivo Van Damme, etc.) mais aussi culturelle (fêtes 40-60 du Roi Baudouin, représentations musicales, etc.).

Il ne s'agit toutefois pas de minimiser l'importance de la culture populaire, de la culture avec un petit c. Nombre d'associations socio-culturelles locales sont présentes sur le territoire de Laeken sous les formes les plus diverses: maisons de jeunes (Montana, jeugdclub De Branding), centres culturels (De Nekkersdal, centre de contact Mellery, centre de contact de la Cité Modèle, etc.), associations sportives (club de pétanque, tennis, etc.) et autres (GESL, Mosaïque, ...) ⁴. Le tissu associatif dense de Laeken offre une palette variée d'activités: cours d'alphabétisation mais aussi de cuisine, de formation sociale, de bricolage, école de devoirs, bourses pour philatélistes, bibliothèques, médiathèque, ludothèque, activités sportives ou de loisirs pour tout âge et autres animations théâtrales et musicales,

Les différentes associations religieuses qui regroupent une partie non négligeable de la population organisent également une série d'animations contribuant au développement de la vie sociale, culturelle et religieuse de Laeken.

A ces associations permanentes s'ajoute l'organisation ponctuelle d'événements: la kermesse de Pâques sur la place Bockstael, les brocantes (e.a. 3e dimanche de juin sur l'avenue Houba de Strooper), les braderies (quartier Houba de Strooper: premier week-end d'octobre, quartier Marie-Christine: premier week-end de septembre, quartier Mutsaard, rue De Wand) ainsi que le marché hebdomadaire du samedi matin sur la place Bockstael.

Malgré ces diverses richesses culturelles, il semblerait toutefois que Laeken soit, du point de vue culturel, tournée vers Bruxelles et en particulier vers le Pentagone. Le Laekenois a ainsi tendance à fréquenter les cafés et les théâtres du centre-ville.

En définitive, Laeken possède au niveau local un tissu socio-culturel dense et varié. Elle possède également de nombreux monuments qui ne sont toutefois pas à présent valorisés au maximum de leurs potentialités. Une réaffectation culturelle de ces bâtiments permettrait une utilisation optimale de leurs qualités. Tel est le cas notamment, de l'ancien hôtel de ville qui de par sa localisation constituerait un excellent pôle culturel à l'échelle de Laeken, coordonnant - ou du moins informant sur - les activités organisées par les différentes associations de quartier tout en offrant des infrastructures, telles que

⁴ Voir chapitre 1.2.4.2. Equipements culturels

salles de spectacles, locaux de réunion, etc. à ces associations.

Par ailleurs, vu que le Pentagone est perçu par nombre de Laekenois comme un pôle d'attraction important, les liaisons en transports en commun - principalement en soirée - avec celui-ci doivent être améliorées afin de permettre à tout un chacun de profiter des possibilités offertes par le centre-ville. Ainsi, les horaires des transports en commun actuels devraient être prolongés la nuit ou un système de bus de nuit devrait être mis sur pied.

1.2.7.2 TOURISME

Vu notamment l'augmentation continue du temps libre, le tourisme peut être considéré comme un secteur d'avenir, particulièrement important pour l'emploi. En effet, il se caractérise par une importante main-d'oeuvre et est peu sujet à l'automatisation comme à la délocalisation. Il assure également des revenus relativement élevés dans différents domaines liés directement au secteur touristique tels que l'hôtellerie, la restauration, l'organisation de foires et de congrès, d'expositions et d'évènements, le transport, les visites guidées, le commerce mais il exerce aussi des retombées positives indirectes sur d'autres activités. Il est dès lors essentiel tant pour la Région de Bruxelles-Capitale que pour la Ville de Bruxelles, centre historique, de mettre en oeuvre une politique touristique pertinente.

Il importe tout d'abord de distinguer le tourisme de loisirs du tourisme d'affaires. Bruxelles est, selon l'Union des Associations Internationales, la deuxième ville de congrès la plus importante au monde avec une part de marché de 2,04 % (après Paris: 3,01%). 80% du tourisme bruxellois est d'affaires et 20% est culturel. L'organisation de salons est l'illustration concrète de ce premier type de tourisme (salon de l'automobile, Batibouw, Eurantica, bourse internationale du livre, salon des vacances, Cocoon, ...). Les congrès sont organisés par le Brussels International Congress Center, qui accueille avec ses 16 salles une moyenne 130. 000 visiteurs par an. En 1982, 2,3 millions de personnes ont fréquenté les foires et salons du Parc des Expositions.

La majeure partie du tourisme laekenois se caractérise donc comme un tourisme d'affaires centré autour du pôle du Heysel. Comme Laeken n'est par ailleurs pas un centre hôtelier important (excepté le Fimotel, avenue de l'Impératrice Charlotte), les participants au congrès et bourses organisés sur le plateau du Heysel séjournent principalement dans le centre-ville ou à Zaventem. Les retombées de ce type de tourisme sur Laeken sont dès lors quasi nulles. La construction d'hôtels en périphérie du centre-ville (néanmoins reliés à celui-ci par une bonne liaison en transports en commun) est une des mesures à prendre pour améliorer le tourisme à Laeken mais aussi pour éviter une trop grande concentration de ces touristes, voire la création d'un ghetto touristique.

Le tourisme de loisirs à Bruxelles se concentre principalement autour de quatre pôles d'attraction:

- le centre-ville,
- le quartier royal,
- le Cinquantenaire et le quartier européen,
- le plateau du Heysel comprenant le Palais Royal, les Serres, l'église Notre-Dame de Laeken, la Tour japonaise, le Pavillon chinois, l'Atomium, les infrastructures du palais des expositions, le stade Roi Baudouin et enfin Bruparck (Kinépolis, Mini-Europe, The Village, Océade).

CARTE 18 Lors de notre analyse du patrimoine de Laeken, nous avons en effet constaté la richesse et la diversité des monuments présents dans cette zone de la Ville de Bruxelles⁵. Par ailleurs, son image de quartier royal est un plus, qui doit être mis en avant.

Tableau 31 - Chiffres de fréquentation

BRUPARCK	1991	1992	1993
Océade	250.000	220.000	210.000
Kinépolis	400.000	3.100.000	3.250.000
Mini-Europe	477.000	433.000	428.000
Atomium	475.100	433.207	428.092
Serres royales	116.356	85.894	79.921
Tour japonaise			23.600
Planétarium			29.470

Source: Fédération touristique de la Province de Brabant - rapport annuel de 1993

Le Pavillon chinois était fermé durant cette période pour cause de restauration. Les Musées Royaux d'Art et d'Histoire estiment la fréquentation actuelle du Pavillon chinois et de la Tour japonaise à environ 35.000 visiteurs par an.

Le profil du touriste culturel se rendant à Laeken est soit celui du Bruxellois désireux de découvrir sa région soit celui du touriste d'un jour, ayant encore quelques heures de libre après avoir visité le centre-ville, pour admirer les monuments de Laeken. A l'heure actuelle, Laeken ne profite pas de ces touristes qui descendent de leur autocar devant le Pavillon chinois ou le Palais Royal juste pour prendre une photo. Ces flux relativement importants nécessitent en effet l'installation d'infrastructures telles que parkings, promenades fléchées, horeca, ...

Le stationnement est d'ailleurs problématique. Dans le cas du Pavillon chinois et de la Tour japonaise, le stationnement des autocars est insuffisant, mal indiqué et dangereux: des emplacements pour maximum 3 ou 4 autocars sont réservés le long du parc. Quant aux automobilistes, il leur est conseillé de stationner sur le trottoir en face du parc, à côté du jardin du Pavillon.

Laeken possède donc un potentiel touristique considérable qui nécessite d'être mis en valeur non seulement afin de développer le secteur du tourisme mais aussi comme levier pour la revalorisation économique et urbanistique des quartiers environnants:

- une grande richesse patrimoniale, il ne faut pas oublier que le patrimoine est le fonds de commerce du tourisme culturel urbain;
- de multiples espaces verts;
- une diversité d'infrastructures de loisirs et de divertissement;
- un potentiel de touristes, se rendant au Heysel et qui devraient être amenés à visiter la ville et Laeken en particulier.

Points faibles au niveau du tourisme à Laeken

- Manque de mise en valeur du patrimoine culturel et historique.
- Mauvaise qualité de l'espace urbain: aucune prise en compte du monument dans son environnement (Pavillon chinois, Tour japonaise, Palais Royal, Atomium, etc), absence totale de lien entre les différents monuments tant à Laeken même qu'entre Laeken et les autres pôles d'attraction touristique.

⁵ Pour l'historique et la description de ces monuments, voir chapitre 1.3.2.3.

- Mauvaise gestion du stationnement.
- Manque d'infrastructures pour attirer les touristes: hôtels, restaurants, cafés, magasins, ...
- Aucune image culturelle attrayante développée; aucune promotion.
- Absence d'une politique touristique globale cohérente (dans ce domaine, les Assises du Tourisme ont lancé des pistes pour y remédier).

Ainsi un aménagement urbain cohérent s'avère indispensable pour accroître le tourisme mais surtout en augmenter les retombées sur le commerce local.

Propositions

- Mettre en valeur le patrimoine de Laeken.
- Mettre au point une diffusion efficace de l'information avant et à l'arrivée des touristes ainsi que pendant leur séjour.
- Créer une image forte de Bruxelles et en particulier de Laeken.
- Mettre en place une signalisation touristique tant pour drainer les touristes vers les parkings que pour les piétons et les usagers des transports en commun.
- Prévoir localement le stationnement des autocars sans toutefois ni altérer la qualité visuelle de l'environnement ni gêner la mobilité. En parallèle, la création d'un parking de longue durée, par exemple le long du canal, est à recommander.
- Promouvoir les divertissements, accorder une attention particulière à l'animation des quartiers.
- Aménager des espaces publics de qualité, l'espace public est l'espace de circulation des touristes.

1.2.8 VOCATION DE CAPITALE REGIONALE ET EUROPEENNE

1.2.8.1 LA POSITION DE LAEKEN DANS UNE PERSPECTIVE PLUS LARGE

Pour cette étude, il est également important de considérer la ville en fonction de sa diversité géographique afin de se forger une idée de la position de Laeken au sein de la structure spatiale et socio-économique de la ville, en tant qu'élément faisant partie d'une plus large entité déterminante pour l'image de marque de la Région, dans un contexte européen et international.

Laeken est un maillon particulier entre le centre-ville et la périphérie. Bien que cette partie de la ville ne soit pas harcelée par la folie constructive ou la présence européenne comme dans le quartier Léopold, le quartier Nord ou le centre, elle a tout de même connu une certaine dégradation urbaine et même un relatif exode urbain.

Du point de vue de la mobilité, Laeken est sans nul doute une zone de transit entre le ring et le centre, certainement pas dans la même mesure que la rue de la Loi et la rue Belliard. Cette partie de la ville compte cependant plusieurs pôles d'attraction dont l'importance dépasse le niveau local.

Laeken remplit, en premier lieu, une fonction résidentielle en relation avec le centre-ville. Nous sommes à nouveau confrontés à l'essence même de la ville où la vie, l'habitat et le travail tiennent un rôle central. Tout comme d'autres parties de la ville qui résultent d'un passé fait de glissements et de migrations dans la structure démographique, Laeken devient un "lieu de rencontre" entre les différents mouvements sociaux et les groupements culturels.

La présence et le nombre important d'espaces verts (parcs, domaines royaux) devraient conforter la position de Laeken comme pôle récréatif pour la Ville mais aussi la Région avec d'une part, les parcs et de l'autre, les animations liées à Bruparck. On peut, pour le moins, parler d'un poumon vert, contrastant ainsi fortement avec la Région de Bruxelles-Capitale pour une bonne part urbanisée.

Laeken a également un rôle important à jouer dans d'autres domaines tels que culturel, touristique et économique notamment via les activités du plateau du Heysel, l'image royale de son territoire et les éléments importants de son patrimoine urbain.

1.2.8.2 CONCLUSION

Bruxelles occupe une position particulière dans le paysage régional, national et international, comme toute capitale ou zone métropolitaine historique.

Certes, Bruxelles ne peut être comparée à Paris ou Londres en termes de superficie ou de démographie. Bruxelles est néanmoins incontestablement à la hauteur en termes de rôle et fonction de la ville. Elle rassemble les composantes qui déterminent l'image de marque et le caractère métropolitain d'une capitale. Bruxelles dispose du potentiel nécessaire pour développer une qualité résidentielle et une relation d'habitat-travail comparable à d'autres villes de moyenne envergure. Bruxelles est non seulement le siège de plusieurs parlements mais aussi un centre culturel et touristique avec un rayonnement international. Elle dispose d'un patrimoine particulier et spécifique au niveau du bâti et des sites, ainsi qu'une culture urbaine, peut-être fractionnée, mais néanmoins présente.

Laeken en tant que zone résidentielle, présente ainsi une image comparable à celle de

Montmartre ou Chelsea. En tant que zone verte, elle soutient la comparaison avec le Bois de Boulogne ou Hyde Park. En tant que site des Palais Royaux, tout comme la liaison Parc de Bruxelles-Tervueren, son image urbanistique est liée à la présence royale. Les serres sont qualitativement les plus importantes d'Europe et une comparaison avec les Kew Gardens est certainement appropriée. Avec le plateau du Heysel, Bruxelles dispose d'un "International Exhibition Centre", un héritage des Expositions universelles comparable au centre Messe de Francfort ou au Montjuich de Barcelone. Tous les atouts et éléments d'une ville européenne à caractère historique sont dès lors réunis pour former un ensemble métropolitain cohérent.

Outre les fonctions internationales, les fonctions administratives et centrales, ces éléments apportent une plus-value à Laeken et à la capitale en général.

La Flandre et la Wallonie considèrent Bruxelles comme une porte d'accès au monde, comme une ville administrative et comme une ville où travailler et habiter. Bruxelles doit se profiler pour optimiser cette structure verticale et horizontale afin de relativiser les tendances actuelles de perte d'activités industrielles, d'emploi et d'habitants de classe moyenne au profit de la périphérie.

Il importe dès lors de concilier le développement de Bruxelles dans sa fonction de capitale avec la mise en valeur de l'environnement résidentiel des Bruxellois, ces deux fonctions pouvant même se renforcer mutuellement.

1.3 LES FORMES DE LA VILLE

1.3.1 L'ESPACE PUBLIC

1.3.1.1 DEVELOPPEMENT HISTORIQUE : URBANISATION DE LAEKEN

Un village rural

CARTE 8 En 1827, le bourgmestre de Laeken écrivait au commissaire divisionnaire de l'agglomération bruxelloise que sa commune était exclusivement rurale et qu'étant située à une grande distance de la ville et n'ayant rien de commun avec elle, celle-ci ne pouvait pas être considérée comme faubourg et que dès lors il était peu probable que des nouvelles routes soient aménagées vers Laeken. L'histoire lui donna tort. Plusieurs anciennes routes (cartes de Ferraris, Vandermaelen) sont parfaitement reconnaissables sur le plan routier actuel, à l'exception des routes reliant Laeken à Neder-Over-Heembeek et à Strombeek supprimées pour l'aménagement du Parc Royal

Le rattachement à Bruxelles

A l'instar des autres faubourgs, le développement de Laeken est lié à la croissance de Bruxelles. Le rattachement de Laeken au centre-ville s'est déroulé en deux phases :

- La loi du 19 août 1897 prévoit l'annexion à Bruxelles de l'Allée Verte près du canal et de la plaine de Thurn und Taxis. A l'époque, ces terrains sont cédés contre un dédommagement de 120.000 francs. Un autre terrain est rattaché à Schaerbeek, à savoir celui situé entre le canal et la Petite Senne et entre le pont et le chemin de fer vers Gand. En contrepartie, Laeken reçut une zone de 72 ha appartenant originellement à Neder-Over-Heembeek. La loi du 10 août 1905 prévoit l'annexion de terrains industriels le long du canal par Molenbeek et Jette alors qu'à la frontière ouest de Laeken une longue bande de terrain est rajoutée.

- La loi du 30 mars 1921 annule l'existence de Laeken en tant que commune indépendante. Sur proposition d'Adolphe Max, la commission de la Chambre propose d'annexer à Bruxelles: Laeken, Neder-Over-Heembeek, Haren ainsi que la partie rattachée à Schaerbeek en 1897. Les raisons étaient multiples : assurer une zone de développement pour l'expansion urbaine et les installations portuaires et sortir Laeken de sa situation financière précaire suite à l'exonération d'impôts sur une grande partie

du territoire destinée à l'agrandissement du Domaine Royal.

Une urbanisation explosive

Le développement explosif de Laeken durant la deuxième moitié du 19ème siècle, apparaît clairement à la lecture des chiffres ci-dessous :

(Source: Archives de la Ville, Travaux Publics n°53106)

1872 - 14.239 habitants	1907 - 32.500 habitants	Croissance %
1.680 maisons	4.150 maisons	251%
13.600 m ² routes communales pavées	345.000 m ² routes communales pavées	2.537%
75 m égouts communaux	39.500 m égouts communaux	
pas de voies d'eau canalisées	35.400 m voies d'eau canalisées	52.666%
832 élèves de 3 écoles primaires	3.400 élèves répartis dans:	35.400%
	. 8 écoles gardiennes	408%
	. 6 écoles primaires	
	. 2 écoles secondaires	

En trente ans (1872-1907), toute la zone située sous l'église Saint-Lambert (rue Reper Vreven - rue du Heysel) et à l'ouest de l'avenue du Parc Royal, s'est urbanisée. L'axe central de ce développement était situé autour du nouveau bd Emile Bockstael.

L'influence de Léopold II

L'urbanisation de Laeken est étroitement liée à la politique urbaine de Léopold II dont le souhait était de faire de Laeken "un lieu de prestige digne d'une résidence royale". Après la déclaration d'indépendance, l'Etat belge mit à disposition des souverains, le château érigé en 1784 sur ordre d'Albert von Saxe Teschen, gouverneur-général des Pays-Bas à l'époque.

L'aménagement de l'avenue de la Reine remonte à la construction de l'église Notre-Dame par laquelle le Roi Léopold I désirait chérir la mémoire de la reine Marie-Louise. Cette route rectiligne de 35 m de largeur, prévue en 1853, s'étendait de l'église Notre-Dame, inaugurée en 1872, jusque passé le canal. C'est en 1888 qu'elle fut prolongée jusqu'à la place Liedts. L'avenue constituait, en ce temps, l'épine dorsale de la première phase du développement du réseau urbain.

La première intervention du roi Léopold fut l'aménagement, en 1876, d'un parc public (le parc de Laeken) dont il avait déjà été question en 1867.

En 1879, le plan présenté par le banquier Léon Lambert, mandataire de Léopold II, pour l'aménagement d'une boucle partant de l'église Notre-Dame vers le carrefour du Gros Tilleul et se prolongeant vers le Canal, fut accepté. Les futures avenues du Parc Royal et Van Praet étaient nées. Pour réaliser ce projet, plusieurs expropriations ont été effectuées de 1876 à 1897. L'avenue Van Praet fut terminée en 1880. Cependant, étant donné l'agrandissement constant du Domaine Royal, le tracé de l'avenue a dû être décalé vers l'est. Le tracé final de l'avenue, tel que nous le connaissons aujourd'hui, ne sera achevé qu'en 1910, quelques mois après la mort du roi. Dans le fond, le tracé de l'avenue Van Praet correspond à la partie nord de la boucle proposée par Victor Besme (plan 1862) et rejoint ainsi les boulevards de l'actuelle ceinture.

La plus récente et la plus monumentale de toutes les nouvelles routes prévues par Léopold II est, sans aucun doute, l'avenue de Meysse, actuellement incorporée dans l'autoroute A12 Bruxelles-Anvers. A partir de 1902, cette avenue, d'une largeur de 156m, reliait le domaine royal de Laeken à celui de Boechhout.

L'expansion systématique du domaine royal au sein du tracé des deux nouvelles avenues et du canal, entraînait la suppression d'une série d'anciennes et étroites petites rues autour de l'église Notre-Dame. En 1905, la municipalité approuvait le plan global pour la transformation de ces quartiers : élargissement de la rue du Vignoble par la démolition de

tous les immeubles situés à la limite du Domaine Royal. Le décès du roi Léopold II, en 1909, empêcha la démolition et la reconstruction des quartiers situés entre la rue du Vignoble, la rue des Palais-outre-Pont et la rue de l'Eglise, tel que prévu. La place du 21 juillet, d'après les plans de l'architecte Girault, fut la seule oeuvre à être achevée.

Les interventions du roi Léopold II ne se limitaient pas uniquement à l'embellissement prestigieux de la ville. Le Molenbeek, un ruisseau se frayant un passage à travers la commune, débordant fréquemment et devenu un égout public, fut voûté en 1904. Léopold II avait, déjà en 1884, aménagé un égout afin de résoudre ce problème mais celui-ci s'était avéré insuffisant. Les travaux de voûtement ainsi que l'aménagement de deux bassins d'expansion et d'un collecteur furent achevés en 1907.

L'évolution du plateau du Heysel

A la mort de Léopold II, le plateau du Heysel fut cédé à l'Etat qui, à son tour, en 1926, le céda à la Ville. Léopold II avait l'intention de lotir le plateau pour en faire un quartier résidentiel mais, depuis 1909, le terrain est en friche. L'organisation de l'exposition universelle mettait définitivement fin au désenclavement du territoire.

L'urbanisation des quartiers nord

L'urbanisation du territoire au nord du Domaine Royal ainsi que des territoires des deux côtés du Heysel ne commença réellement qu'après la deuxième guerre mondiale pour s'achever vers 1970. Les quartiers au nord de l'hôpital Brugmann ont connu le même sort, l'impulsion majeure étant ici la construction de logements sociaux. Le gouvernement prit l'initiative dans le cadre de l'exposition universelle de 1958 de construire la Cité Modèle (en 1963): 1.030 logements, principalement des immeubles tour, sur une grande surface verte.

Aperçu de l'évolution des voiries laekenoises au cours de la deuxième moitié du 19ème siècle

Le tableau ci-dessous reprend, pour différentes rues, la date à laquelle l'arrêté royal pour l'aménagement ou le réaménagement de celles-ci a été approuvée.

Rues	Date de l'arrêté royal
rue de Cipler	le 5 octobre 1900
rue Claessens	le 15 juin 1877
rue Clémentine	le 13 mars 1874
rue Drootbeek	le 28 février 1893
rue Fransman	le 2 mars 1871
rue du Gaz	le 2 mars 1874
rue de la Comtesse de Flandre	le 19 août 1882
rue du Champ de l'Eglise	le 10 mai 1859
rue du Chaudron	le 17 novembre 1890
avenue de la Reine	le 18 juillet 1853
rue de la Royauté	le 6 février 1878
rue du Champ de la Couronne	le 26 janvier 1880
rue Léopold	le 26 janvier 1880 et le 30 mai 1887
rue Marie-Christine	le 17 juin 1874 et le 15 juin 1877
rue Médori	le 15 juin 1885
rue Mellery	le 2 décembre 1876
rue de Molenbeek	le 26 juillet 1866 et le 15 juillet 1874
parvis Notre-Dame	le 20 avril 1863
drève Saint-Anne	le 30 mai 1866
rue de la Briqueterie	le 17 novembre 1890
chée de Meysse	le 9 janvier 1903
rue Stéphanie	le 14 mai 1879
rue Steyls	le 26 juin 1886
rue Tielemans	le 14 mai 1879
rue Van Gulick	le 5 octobre 1900
avenue Van Praet	le 2 décembre 1876
rue Wautier	le 4 novembre 1871
place Willems	le 17 novembre 1890

(Source: Cosyn, A., *Laeken, Ancien et moderne*, Brussel, 1904)

1.3.1.2 LE DEVELOPPEMENT DU PLATEAU DU HEYSEL

Les plans d'urbanisation de Léopold II

Entre les domaines royaux de Laeken et du Stuyvenberg, la paroisse Saint-Lambert au sud et la chaussée Romaine, formant la crête nord, se trouve la plaine d'Osseghem ou du Verregat. Au 19ème siècle, cette plaine présentait les caractéristiques typiques de la périphérie de Bruxelles de l'époque : une zone agraire étendue parsemée de résidences secondaires de la bonne bourgeoisie. Les terrains orientés au sud faisaient partie de la pente nord de la vallée bruxelloise et offraient aux lotissements un jolie vue sur la ville.

Léopold II est l'auteur du plan d'urbanisation du quartier du Heysel. Durant vingt ans, de 1889 à 1909, il a acquis, grâce à une politique d'achats et d'expropriations, acquérir un domaine de près de 200 ha. Le plan global pour l'aménagement d'un quartier, jouxtant le palais royal, n'a cependant pu être exécuté. Par contre, l'avenue Houba de Strooper, le bd Emile Bockstael ainsi que le début de l'avenue de Meysse, une large route devant relier le palais de Laeken au domaine royal de Boechout ont été construits de son vivant. A sa mort, en 1909, le plateau du Heysel fut cédé à l'Etat belge.

L' exposition universelle de 1935

En vue de l'organisation de l'exposition universelle, la Ligue Bruxelles - Exposition 1930, érigée en 1922, était chargée du choix du terrain. Les avis étaient partagés entre le parc de Woluwe et le plateau du Heysel. Le choix fut finalement porté sur le Heysel, étant donné que le site pouvait parfaitement jouer le rôle de moteur pour le développement d'un nouveau quartier et que les expositions précédentes avaient eu lieu à l'est de Bruxelles.

La loi domaniale de 1926 prévoyait la cession par l'Etat belge à la Ville de Bruxelles, de 123 ha du plateau du Heysel y compris le parc d'Osseghem. Ceci signifiait le début du désenclavement du territoire.

En 1930, année du centenaire de l'indépendance belge, le conseil municipal de Bruxelles décida de construire un stade sur le plateau du Heysel, suivant un projet de l'architecte J. Van Neck, également architecte en chef de l'exposition. Ce dernier projeta le large bd du Centenaire à partir de la place Saint-Lambert et montant vers le haut de la plaine du Heysel où se trouvent la place de Belgique et les cinq palais principaux. Les routes transversales reliaient le bd du Centenaire à l'avenue de Meysse et à l'avenue Houba de Strooper où 8 portes d'accès étaient prévues. La façade principale du Grand Palais dominait le terrain de l'exposition et était clairement visible depuis le centre-ville. L'horizon n'étant, à l'époque, pas encore masqué par les immeubles tour actuels.

Initialement, il était prévu qu'après l'exposition, ne soient gardés que les cinq palais, le parc d'Osseghem et le stade. Le reste du plateau était destiné à des quartiers résidentiels; les parcelles étaient d'ailleurs déjà indiquées sur le plan de l'exposition.

L'ampleur de cet événement peut clairement être illustrée par quelques chiffres : 20 millions de visiteurs, 182 immeubles construits - des palais des expositions aux petits pavillons privés -, plus de 25 pays participants, plus de 300 congrès, événements et festivals. La manifestation a exigé 10 ans de préparation.

Exposition universelle de 1958

La crise des années 30 ainsi que la deuxième guerre mondiale avaient empêché le lotissement du Heysel permettant ainsi à l'exposition de 1958 d'avoir lieu sur le même site et d'utiliser l'infrastructure existante. Les travaux d'urbanisme consistaient principalement en l'aménagement des premières autoroutes urbaines de la petite ceinture et de la boucle nord du ring : celles-ci avaient pour but de faciliter les flux de circulation et de donner à Bruxelles une image de ville moderne.

La superficie totale de l'exposition a été agrandie par le parc de Laeken et le Belvédère pour atteindre environ 200 ha. Bien que le tracé de quelques rues ait été modifié, l'aménagement global dépendait surtout de la construction de l'Atomium, à mi chemin sur le bd du Centenaire. Les visiteurs pouvaient se déplacer au moyen d'un télésiège d'où ils avaient une vue splendide sur la Ville. L'Atomium devait être le point central d'un aménagement plus radial par rapport au projet plus axial de 1935. La perspective sur la façade du Grand Palais était ainsi interrompue. Le contraste entre le Grand Palais et l'Atomium illustre le changement d'optique au niveau urbain et architectural.

Cette exposition à laquelle participèrent 46 pays et 8 organisations internationales, attira, en six mois de temps, 35 millions de visiteurs.

Développements récents

Depuis mai 1985, le Heysel est un arrêt-terminus d'une des lignes de métro desservant Bruxelles. Grâce à cela, le site a reçu une nouvelle impulsion socio-culturelle: en 1988, des investisseurs privés ont créé "Bruparck", un parc de loisirs qui comprend un complexe cinématographique de 25 salles (Kinépolis), un aquaparc (Océade), une Europe en miniature (Mini-Europe) et une zone horeca (The Village). L'infrastructure sportive a également été agrandie par un club de tennis, des terrains de football et par les sièges du Comité Olympique et Interfédéral Belge (C.O.I.B.) et la Fédération Royale Belge de Football (F.R.B.F.).

Au fil des ans, les salles d'expositions ont été agrandies. En 1958, un palais supplémentaire fut rajouté, de chaque côté des cinq palais déjà existants. A l'arrière, les bâtiments ont été reliés par un hall perpendiculaire (le patio). Cet aménagement fonctionnel, encore utilisé aujourd'hui, a déplacé l'accès au Grand Palais vers l'arrière, où une zone de stationnement a été aménagée, zone en liaison directe avec la boucle nord du ring. L'entrée monumentale située au sud, avec ses plans d'eau, ses fontaines et sa façade impressionnante, est progressivement tombé en désuétude. Actuellement, le complexe compte 12 palais d'une superficie totale de 125.000 m². La presque totalité du terrain est occupée par des emplacements de stationnement. La partie basse, zone verte formée par les parcs d'Osseghem et de Laeken, rejoint les domaines royaux de Laeken, du Belvédère et du Stuyvenberg, espaces non accessibles au public.

1.3.1.3 LA STRUCTURE URBAINE

CARTE 9 L'image d'un territoire se détermine non seulement par la typologie du bâti, mais aussi et par dessus tout par l'espace public présent et par la spécificité de son patrimoine. Certaines grandes structures organisent la ville, la rendent lisible et compréhensible, au niveau non seulement de l'espace mais aussi au niveau de son historique. Au niveau des espaces publics, l'image de Laeken est déterminée par quelques grands axes, les parcs et la place Bockstael. Les interventions du roi Léopold II, le roi-urbaniste, ont été déterminantes dans la structure urbaine du nouveau Laeken.

1.3.1.3.1 ELEMENTS STRUCTURANTS AU NIVEAU URBAIN

CARTE 10 Trois grands axes, orientés nord-sud, croisent le territoire de Laeken : le boulevard Bockstael/l'avenue Houba de Strooper, les axes parallèles formés par l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu et, enfin, l'avenue de la Reine/avenue du Parc Royal. Les deux derniers grands axes se rejoignent à l'échangeur du Gros Tilleul vers la structure parallèle formée par l'avenue de Madrid/autoroute A12 / avenue de Meysse/avenue de la Croix-Rouge.

L'avenue de la Reine/avenue du Parc Royal jusqu'au Gros Tilleul

L'*avenue de la Reine*, qui fait partie du tracé royal et qui aboutit à l'église Notre-Dame de Laeken, est un axe visuel important car elle crée un lien avec le reste de Bruxelles. L'avenue se caractérise par un certain nombre de barrières physiques qui portent préjudice à sa construction unitaire. En abordant Laeken depuis la place Liedts (Schaerbeek), il faut tout d'abord passer sous le noeud ferroviaire entre la Gare du Nord et la Gare de Schaerbeek, ensuite passer la canal et s'engouffrer dans le tunnel sous le chemin de fer pour finalement se perdre sur l'ancien parvis de l'église, devenu méconnaissable par une lourde infrastructure de circulation.

Derrière l'église, l'avenue du Parc Royal se déploie en serpentins le long du Domaine Royal.

D'un point de vue typo-morphologique, nous voyons clairement une analogie avec la rue de la Loi à savoir, une structure formelle rigide formant un lien rectiligne avec le centre et se poursuivant par l'avenue de Tervueren, en serpentins, derrière le parc du Cinquantenaire (suivant un modèle d'architecture paysagiste anglais).

L'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu

La partie est du Domaine royal est flanquée par l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet. Toutes deux sont à sens unique et séparées par une bande verte et une double voie de tram. A l'origine, ces deux grandes avenues avaient été aménagées comme des avenues paysagères comportant plusieurs rangées d'arbres. Etant donné l'ampleur de la circulation que ces avenues doivent absorber, la qualité de la zone verte centrale s'est fortement dégradée et une revalorisation en tant qu'élément de parc s'impose.

Le boulevard E. Bockstael et son prolongement, l'avenue Houba de Strooper

Le bd Bockstael, long axe rectiligne présentant deux ruptures, a une allure urbaine tant par sa largeur que par les maisons de maître qui le bordent. Son caractère de grand boulevard métropolitain se dessine plus particulièrement au sud de la place Bockstael. Au nord (avenue Houba de Strooper), l'image correspond plus à celle d'une chaussée bâtie. Le bd Bockstael constitue l'épine dorsale de la majeure partie de la gare résidentielle de Laeken.

La place Bockstael

La place Bockstael a une allure métropolitaine, par ses dimensions, ses fonctions de place du marché et de noeud routier des transports en commun, sa situation centrale entre les principales rues commerçantes et la présence de l'ancienne maison communale avec sa tour. Cette image est cependant perturbée par une circulation chaotique, un médiocre lien morphologique entre les rues commerçantes et un bâti hétérogène (citons comme exemple le contraste entre la maison communale de style éclectique et l'architecture carrée et banale du GB-Brico).

Se pose dès lors la question du devenir de la place Bockstael, d'un point de vue morphologique, en tant que place classique fermée : une des caractéristiques inhérentes de la place étant notamment l'ouverture de ses parois de la place qui laissent le regard libre. Ceci s'explique partiellement par le fait que la place Bockstael est aménagée comme un plateau au-dessus du carrefour ferroviaire. Par ailleurs, la concentration des différents flux de circulation (métro-train-auto-tram) donne un caractère dynamique à la place ce qui peut l'influencer de manière positive à condition de bien concevoir son aménagement.

bd du Centenaire - place de Belgique - square de l'Atomium - place Saint-Lambert

Le bd du Centenaire, conçu dans la plus pure tradition des beaux-arts et des lois de la perspective, débouche sur la place de Belgique et le Grand Palais. Il est le dernier boulevard de ce type aménagé à Bruxelles. Il peut être comparé à la rue de la Loi et au parc du Cinquantenaire, à la rue de la Régence et au Palais de Justice, à l'avenue de la Reine et à l'église Notre-Dame, à la rue Royale et à l'église Royale Sainte-Marie, au bd Léopold II et à la basilique de Koekelberg. L'Atomium a été construit ultérieurement, à mi-chemin du bd du Centenaire avec, dans son ombre, le Grand Palais.

L'image actuelle du bd du Centenaire est nettement moins prestigieuse : le large boulevard dédoublé fait principalement fonction d'aire de stationnement; le jour pour les navetteurs, le soir pour les visiteurs se rendant à Bruparck ou au Kinépolis. La place Saint-Lambert, point de départ du boulevard, constitue un noeud routier à caractère hétérogène et peu lisible. Le même phénomène se reproduit à la fin du parcours : la place du Centenaire fait fonction d'une plaine grisâtre où bus, autos, poids lourds et taxis se disputent la priorité. La place de Belgique est parsemée de parkings privés, clôtures et de caisses. Les nouveaux palais des expositions exultent par leur banalité et l'avenue de l'Esplanade n'est plus qu'un parking désolé. La place de l'Atomium sert de rond-point pour la circulation. L'image globale de l'environnement du boulevard du Centenaire est celle d'une surface en béton accaparée par le stationnement de voitures et délimitée par un bâti incohérent et arbitraire.

Les tracés ferroviaires

Le chemin de fer passe à l'arrière du bâti et détermine, dans une moindre mesure, l'espace public. Il pèse cependant lourd sur l'image dynamique de la ville : les voyageurs, en train ou en métro, passent à vive allure à travers des territoires peu soignés, des hangars vides, des cimetières de voitures, ... et ressentent l'espace entre le point de départ et l'arrivée comme un zone de transit, un espace résiduel à l'abandon. Le trajet de métro entre la place Bockstael et l'arrêt Pannenhuis, qui n'est pas souterrain, en est un exemple type.

Pour les habitants des immeubles tour, la présence du chemin de fer provoque une situation de conflit entre leur vie privée (à l'arrière de l'immeuble) et la vie publique (le voyageur anonyme qui observe). La qualité du logement diminue fortement suite aux nuisances causées par le train. De nombreux d'immeubles se vident.

Le canal

Au sud, le canal isole Laeken du centre-ville : la liaison se fait au travers de deux ponts : le pont de Trooz et le pont Van Praet. Ceux-ci influencent fortement l'impression que l'on ressent en "entrant" à Laeken. Ils font fonction de porte d'entrée et de sortie dans les deux sens, aussi bien vers Bruxelles que vers Laeken. D'un point de vue morphologique, cette donnée est très intéressante, elle peut fournir des solutions urbanistiques importantes. Cependant, au niveau de la mobilité, se posent quelques problèmes : à ce jour, les deux ponts sont exclusivement orientés sur le transit des flux de circulation sans aucune attention pour le contexte spatial du canal.

Le plan d'eau du canal offre un potentiel pouvant être utilisé à des fins récréatives. Une partie de la chaussée de Vilvorde, le tronçon entre les deux ponts, a récemment été réaménagé dans un esprit de promenade le long des quais. Il s'agit d'une action isolée qui mérite d'être prise en considération dans une vision plus large sur le développement de la zone du canal.

1.3.1.3.2 REPERES, PERSPECTIVES ET PANORAMAS

Edifices significatifs et points de repère.

CARTE 9 Laeken dispose d'un certain nombre d'immeubles qui sont visibles loin en dehors des limites de la commune et qui déterminent l'image de Bruxelles : l'Atomium, l'église Notre-Dame, la Tour japonaise et, dans une moindre mesure, la tour du beffroi sur la place Bockstael. Les immeubles tour de la Cité Modèle et ceux du quartier du Forum font également partie de l'horizon bruxellois.

A l'intérieur de Laeken, ces repères sont fortement présents; ils déterminent l'image de certains quartiers. Tel est le cas de l'Atomium qui influence fortement les quartiers avoisinants (square Palfijn, avenue Stiénon, rue Stevens-Delannoy) et l'église Notre-Dame qui laisse son empreinte sur le Vieux Laeken autour de la rue des Palais-outre-Ponts, la rue du Champ de l'Eglise, la rue Léopold I et la place Bockstael.

Outre ces points de repère, plusieurs autres constructions marquent leur environnement immédiat et lointain : le stade du Heysel, l'église Saint-Lambert, le Palais Royal et les Serres Royales, le Pavillon chinois, la Justice de Paix, le Grand Palais et les façades à colonnes de la place de Belgique, le pont Sobieski, l'école des Cadets, les immeubles Byrhh, le pont du chemin de fer au-dessus du canal, ...

L'influence du relief sur le panorama de Bruxelles

Le relief de Laeken remonte vers le nord : le site de la Cité Modèle, celui de la Cité du Forum ainsi que la colline dans le parc de Laeken, couronnée par le monument à Léopold I, sont les points culminants, qui forment une crête autour de Bruxelles. Les points les moins élevés sont la vallée de Molenbeek et de la Senne. Ce contexte géographique offre à Laeken quelques belles vues panoramiques sur Bruxelles.

Le panorama le plus spectaculaire est sans aucun doute celui que l'on peut admirer depuis le monument Léopold I d'où, par beau temps, il est possible d'admirer presque tout Bruxelles. La place de Belgique et la place de la Cité Modèle offrent également une belle vue sur la ville.

A partir de la drève Sainte-Anne et de la rue Médori, nous avons une vue d'ensemble sur les tours du quartier Nord. Depuis la partie supérieure du parc Clémentine ainsi que le long de l'avenue du Parc Royal (à hauteur du parc de la drève Sainte-Anne), nous avons une vue sur Laeken et Jette.

1.3.1.3.3 ELEMENTS STRUCTURANTS AU NIVEAU DU QUARTIER

Plan structurant des voiries

Lors du développement urbain accéléré de Laeken, dans le courant de la deuxième partie du 19ème siècle et la première décennie du 20ème, la quasi totalité du tracé des anciennes voiries a été incorporée dans le nouveau. Autour du bd Bockstael, de nouveaux quartiers voyaient le jour sans qu'il soit pour autant tenu compte d'une structure univoque des rues. Quelques quartiers ont néanmoins été aménagés de manière structurée : le quartier entre le square Palfijn et l'avenue Stiénon suit un modèle orthogonal, alors que le quartier autour du square Léopold a été aménagé en étoile à partir d'une zone verte.

Modèles orthogonaux:

- quartier entre le square Palfijn et l'avenue Stiénon
- quartier entre l'avenue Neyberg et la rue Steyls

Modèle en étoile : - *square Léopold et alentours.*

Places urbaines

Le parvis de l'église Notre-Dame

A l'origine, ce parvis avait été conçu en tant que parvis scénographique de l'église Notre-Dame. Actuellement, le trafic ininterrompu a pris le dessus : la place est traversée par une large route qui relie directement le centre-ville et la zone portuaire à l'autoroute A12 vers Boom et Anvers. Le parvis n'est donc plus perçu comme une unité spatiale.

Les piétons sont les grands perdants car cette route forme un obstacle insurmontable isolant ainsi le Vieux Laeken du reste de la commune. Le pavement de la place doit être refait d'urgence.

Sous le chemin de fer, il existe deux passages piétons : l'un, récent, le long de l'avenue de la Reine, l'autre, remontant au 19^{ème} siècle, se dirige à l'est. Alors que le passage le plus ancien laisse une impression désolée; le nouveau constitue un vrai danger. Le piéton qui s'aventure sur l'étroit trottoir est coincé entre la paroi en béton du tunnel, d'une part et le trafic des poids lourds, d'autre part. Ici, une solution structurelle s'impose.

Le square Prince Léopold

Ce petit parc vert ovale constitue, de ce côté du bd de Bockstael, un espace en ordre ouvert de valeur. La qualité du revêtement du sol est mauvaise (mal entretenu). Cette place verte sert souvent de lieu de rencontre aux jeunes. Sur la place même, un pavillon accueille les personnes du troisième âge. Non loin de là, à l'intérieur de l'îlot formé par la rue Delva - la rue du Gaz et la rue A. Stevens et Ramaeckers, se trouve un terrain vague accessible qui sert de terrain de football aux jeunes.

Square Palfijn

La place est délimitée par des façades d'un bâti résidentiel derrière lesquelles s'élèvent les immeubles tour de la Cité Modèle et les appartements du Foyer Jettois.

La liaison avec l'avenue Houba de Strooper est indéfinie et continue vers l'est pour se terminer en une aire de stationnement pour le stade Roi Baudouin.

La place Van Gehuchten

Cette place circulaire dont l'objectif initial était de servir d'esplanade à l'hôpital Brugmann, est actuellement accaparée par la circulation qui s'y déroule dans le chaos le plus total : des véhicules sont stationnées de tous côtés, le tram traverse la place en site propre et les voitures viennent de toutes les directions.

Les parois de la place sont hétérogènes et n'arrivent pas à donner une identité spatiale au site. En face de l'entrée de l'hôpital, érigé en pavillons symétriques, se dresse d'une part (sur le territoire de Laeken) un bâti fermé et d'autre part (sur le territoire de Jette), une aire de parking derrière laquelle se dressent quelques immeubles tour dans un cadre vert. Les parois de la place s'estompent dès lors dans un espace amorphe, peu défini.

Place Saint-Lambert

La place Saint-Lambert n'est certainement pas une place urbaine mais plutôt un espace ouvert difficilement définissable. Plusieurs espaces ouverts hétérogènes s'enchaînent : le parvis de l'église planté d'arbres, le début aéré du bd du Centenaire et le raccordement à l'avenue Sobieski, la large assise du tram qui s'oriente vers le tunnel sous le Parc de Laeken, une zone de stationnement pour bus, ...

La place Willems

Le schéma de base rigide de la place Willems ne se traduit que partiellement dans sa limite ouest formée par un écran de façades assez homogènes alors que les autres parois

présentent un aspect morcelé d'où l'impression de se trouver en face d'une "demi" place. Les immeubles qui ornent la place sont fragmentaires : un terrain de sports clôturé, des rangées d'arbres, un bac à sable, une clôture faite de billes de chemin de fer,... empêchent la formation d'une unité cohérente. Plusieurs services pour jeunes sont également présents sur les lieux. La place est ainsi le seul lieu de rencontre des jeunes.

La place de la Maison Rouge

Cette petite place historique est actuellement totalement livrée à la circulation. Toute la place est occupée par des voitures en stationnement. Bien que située au centre du quartier, elle ne peut pleinement jouer son rôle d'espace public.

D'un côté de la place, une parcelle de terrain a été aménagée en terrain de sports. Malgré cette initiative appréciable, le terrain forme un "trou" dans la délimitation de la place et porte ainsi préjudice à son identité urbaine.

Le square Clémentine

La morphologie du square Clémentine est confuse : la place est délimitée sur trois côtés par un bâti serré. Cet espace clairement défini est cependant traversé en diagonale par le bd Bockstael, fort animé. La liaison avec l'avenue Sobieski résulte en un certain nombre d'îlots de circulation chaotiques. Le côté nord de la place, avec le monument commémoratif d'Emile Bockstael, aboutit au parc Clémentine. Un arrêt de bus se trouve sur la place.

Les places de quartier

Outre les grandes places publiques qui ont une fonction métropolitaine, la ville a besoin d'un réseau de places locales servant de lieu de rencontre ou de point de référence dans le quartier. Ce type de réseau est totalement inexistant à Laeken.

Il n'y a que la place de la Maison Rouge et la place Willems qui peuvent revendiquer cette fonction. Laeken comporte néanmoins un certain nombre d'espaces publics qui pourraient potentiellement remplir ce rôle. Bon nombre de carrefours élargis peuvent, grâce à leur situation plus ou moins centrale, à la présence de magasins de quartier et cafés, d'un immeuble à l'image déterminante, et/ou à la présence d'arrêts de transports publics, faire fonction de véritables places de quartier moyennant un (ré)aménagement pertinent. La situation de la circulation sur ces carrefours est peu claire d'où la nécessité première de réaménager ces espaces au niveau de la circulation. La plupart de ces places de quartier potentielles ressemblent actuellement à des espaces résiduels asphaltés.

Places locales potentielles:

- *rues Drootbeek-Molenbeek-Wautier.*
L'image de cette place triangulaire est déterminée par l'école des Ursulines avec l'ancienne tour du château et le jardin. La situation de la circulation est confuse.
- *rues Reper Vreven-Sterckxs-Stevens-Dellannoy.*
Une rond-point provisoire règle la circulation. Dans l'environnement immédiat se trouvent quelques grandes écoles: l'Institut Stella Maria dans la rue Stevens Delannoy et la rue Sterckx), la "Kakelbontschool" et l'athénée Bockstael (dans la rue Reper Vreven).
- *rues Demeer-De Meyer, avenue Neybergh, rues Tollenaere-De Moor.*
La place est entourée de quelques cafés. Un coin est occupé par un supermarché (Match). Le rond-point central est utilisé comme zone de stationnement. L'arrêt de métro Pannenhuis se trouve à proximité.
- *avenues Araucaria-des Pagodes-de l'Amarante-de Versailles.*
Les immeubles aux coins sont occupés par des magasins qui font fonction de pôle d'attraction local. Le stationnement se fait le long des bords de la place.
- *rues Jacobs - Fontaine - Thys - Vanham.*
Ce petit carrefour triangulaire sert d'esplanade à la façade surprenante de l'école Steyls 33.
- *rue Fransman - rue Mode Vliebergh.*
Cet espace extérieur résulte de la confluence de deux rues et est dominé par le bâtiment de la Justice de Paix.

Toutes ces places ont une caractéristique commune : la circulation y est maître. Celle-ci fait de la place soit une sorte d'espace résiduel connexe à la voirie soit une aire de stationnement. Ce phénomène se passe toujours au détriment des piétons et compromet non seulement la lisibilité morphologique de la route mais également le rôle de catalyseur de la place dans la vie sociale du quartier : lieu de rencontre, lieu de repos, plaine de jeux pour enfants, identité du quartier, ...

1.3.1.4 L'ESPACE PUBLIC

1.3.1.4.1 TYPO-MORPHOLOGIE DES RUES

CARTE 10 Afin de se forger une image de la morphologie des rues et du caractère des différents quartiers de Laeken, un plan a été élaboré où les routes et places ont été classées. Ce classement tente principalement de tenir compte de l'image que l'espace physique évoque plutôt que de sa fonction. Les plantations des avenues qui peuvent aussi avoir une forte influence sur l'image de la rue, sont également reprises.

1. *Autoroute.*

Large voie de circulation comportant plusieurs bandes de circulation dont les bords ne sont pas définis par un bâti mais par des accotements verts sans carrefours

2. *Avenue ou boulevard sans terre-plein central vert.*

L'image est celle d'une très large route, délimitée par un bâti où le caractère urbain domine.

3. *Avenue.*

Large rue dont au moins un des côtés comporte une zone verte. Le fait que cette zone verte soit accessible ou non ne joue aucun rôle dans l'image physique de l'avenue.

4. *Rues.*

Les rues urbaines normales appartiennent à cette catégorie : l'espace physique de la rue est délimité par un bâti serré.

5. *Rues avec le front bâti en retrait.*

Le bâti se trouve quelques mètres en retrait du bord de la rue.

Le fait que la façade soit ou non en retrait par rapport au bord de la rue joue un rôle important dans la détermination du caractère de celle-ci. Le degré d'intimité de l'espace public est moins élevé que dans une rue où le bord de la route est également la ligne de construction. De telles rues sont généralement plus larges. L'espace libre entre le bord de la rue et les façades est occupé par des jardinets ou par des surfaces libres et asphaltées, souvent des zones de stationnement.

6. *Rue étroite (<=10m.)*

Pour cette catégorie, le degré de fermeture est très élevé : ces rues évoquent une image très dense et urbaine. Il dépend bien sûr du rapport entre la largeur de la rue et le gabarit des parois de la rue. La luminosité et la prédominance de zones d'ombre ou de façades éclairées jouent un rôle important dans la détermination du caractère d'une rue.

7. *Avenues piétonnes.*

Une large route asphaltée destinée uniquement aux piétons et éventuellement aux cyclistes dans le contexte d'un parc (urbain).

8. *Voiries de service du Heysel.*

Il s'agit de larges rues avec un bâti hétérogène et par conséquent une délimitation morphologique peu claire. Ces rues sont souvent rattachées à des parkings.

Les routes au sud de Laeken, surtout celles au sud du chemin de fer, sont généralement plus étroites que celles au nord. Au sud, nous ne trouvons pas non plus de rues avec des jardinets ou des arbres : seules exceptions au sein de la zone d'étude sont l'avenue Richard Neybergh et l'avenue Prudent Bols. Nous avons ensuite les plantations le long du bd Bockstael et sur une toute petite partie de l'avenue de la Reine. Pour le reste, excepté la place Willems, le sud de Laeken ne compte aucune zone verte.

La situation est tout autre au nord, surtout dans les zones au-dessus du square Léopold : les rues sont généralement plus larges avec souvent des plantations. La plupart des quartiers résidentiels, exception faite de rues plus anciennes, sont construits en recul de la rue. L'image globale de la rue est par conséquent différente de celle au sud : plus spacieuse et plus verte.

Au sud de Laeken, le rapport entre l'espace public et le bâti est nettement plus petit (bâti plus serré et plus dense) et les plantations manquent totalement (la rue Prudent Bols et l'avenue Richard Neybergh sont les seules exceptions).

Dans la partie la plus ancienne de Laeken, coincée entre le Domaine Royal et le chemin de fer, la situation est encore plus critique : des rues très étroites, un bâti très dense et l'absence totale de places publiques et d'espaces verts.

Les rues à une ou plusieurs parois vertes, se situent toutes dans la zone centrale de Laeken, plus verte et orientée nord-sud.

1.3.1.4.2 LA QUALITE DE L'ESPACE PUBLIC

La qualité générale de l'aménagement de l'espace public est e.a. déterminée par les éléments suivants :

- CARTE 12 - le bâti environnant, les bords des places et des rues, ...
- CARTE 13 - l'organisation technique de la circulation,
- CARTE 14 - le nombre d'emplacements de stationnement et leur implantation,
- la présence et le type d'éclairage,
- la présence de *plantations*, de *plans d'eau*, de *zones vertes* (gazon) etc., leur nature, état et entretien.
- la qualité et l'entretien du *revêtement*. Le choix du matériau est primordial ainsi que la façon dont celui est rattaché au type de bâti environnant (e.a. le style) et l'usage effectif de l'espace urbain.
- la forme et l'emplacement du *mobilier urbain* tels que les arrêts de bus et tram, les bancs, les colonnes publicitaires, les réverbères, les bulles à verre. Les bouches de métro sont également déterminantes.
- l'implantation de la signalisation et des feux.
- l'aménagement et la forme de l'espace public.
- *l'entretien* et la propreté de l'espace public.

Nous avons déjà abordé, plus haut, les qualités spatiales des éléments structurants. La qualité de l'aménagement de l'espace public semble être très différente suivant le quartier concerné bien qu'en général, il se caractérise par un entretien négligé, une implantation du mobilier urbain et une signalisation irréflechies et un éclairage inadapté.

Les bulles à verre et à papier sont le plus souvent implantées sur des lieux qui influencent fortement l'impact visuel entraînant un effet négatif sur la perception de l'espace. Exemple concret de ce phénomène : les conteneurs situés le long de la rue Tielemans, visibles depuis toute la place Bockstael. Autour de ces conteneurs, nous retrouvons souvent des ordures ce qui réduit fortement la qualité de l'espace public (par exemple : bulle à verre près du pont de l'avenue de la Reine, conteneur à ordures dans la rue du Gaz près du pont Delva, ...).

Les ordures s'amoncellent également sur les parcelles de terrains vides (rue du Champ de l'Eglise, rue Stéphanie, ...), mais on trouve également des décharges illégales sous les ponts et autres espaces publics à l'abandon : l'impasse des Usines, le passage souterrain du chemin de fer rue Hubert Stienet, sous le pont du chemin de fer dans la rue des Palais-oultre-Ponts, la rue Mode Vlieberg le long du chemin de fer et sous le passage piétonnier au-delà du chemin de fer, ... Nous retrouvons également des déversages d'ordures en d'autres lieux (p.ex. autour du Monument au Travail).

Plusieurs rues sont revêtues d'une couche d'asphalte sur une base de pavés. Cette couche est en très mauvais état à de nombreux endroits (parvis Notre-Dame, rue Van Gulick, rue Delva, ...). Le revêtement de l'avenue du Port est tout simplement lamentable vu les affaissements de la chaussée. Le square De Trooz est un chantier permanent et confus. Sur la plantation autour du Monument du Travail (monument classé!) des ordures sont déversées et des matériaux de construction entreposés.

L'éclairage de la plupart des rues est du type "autoroutier", sur un mât libre ou fixé à des façades de maisons. La place Bockstael est illuminée par quelques mâts élevés. Ce type d'éclairage représente une vision fonctionnelle de l'éclairage d'un espace public et contribue peu à créer une atmosphère agréable.

1.3.1.5 PARCS, SQUARES ET ESPACES VERTS

CARTE 22 Laeken compte un certain nombre de grands parcs qui comportent quelques arbres remarquables et de grande valeur¹. La qualité de ces parcs est généralement bonne. Le problème se situe plutôt au niveau de l'accessibilité : plusieurs parcs sont entourés de routes à circulation dense rendant ainsi leur accès difficile.

Le parc public de Laeken

Le parc public de Laeken, l'espace vert le plus important ouvert au public, a été aménagé en 1876-1880, autour du monument commémoratif de Léopold I sur la place de la Dynastie. Le parc a été réalisé à l'initiative de Léopold II, suivant le projet de E. Keilig basé sur le concept d'un parc anglais. En 1958, il faisait partie intégrante du site de l'Exposition : un énorme pont piétonnier liait la place de la Dynastie au parc d'Osseghem et au théâtre en plein air. Dans le coin nord-est du parc se trouve un autre témoin de l'Expo 58; le théâtre américain qui, à l'époque, formait le socle du pavillon d'exposition des Etats-Unis.

Ce parc étendu, coïncé entre le domaine du Stuyvenberg et le Belvédère, tous deux interdits au public, n'est accessible que par les côtés nord et sud. Inauguré en 1880 par

¹ Voir: Geerinck, D., *Bruxelles, ville d'arbres - Inventaire des arbres remarquables*, Bruxelles, s.d.

Léopold II, ce parc possède une riche collection d'arbres rares et monumentaux. En 1974, plusieurs endroits du parc ont été classés.

En été, le parc est envahi par de nombreuses familles qui viennent y passer toute la journée. Les écoles avoisinantes l'utilisent régulièrement comme terrain de jeux. Afin de protéger le sous-sol du parc, de larges zones sont interdites au public depuis longtemps.

Quelques larges rues asphaltées, vestiges de l'exposition universelle, traversent le parc. Les poids lourds les utilisent souvent comme parking détériorant ainsi fortement l'image du parc en tant que zone récréative verte. L'avenue du Gros Tilleul et l'avenue du Hallier sont parfois utilisées comme parcours secondaire vers l'avenue de Madrid.

Lors de grandes manifestations, tels que les matchs de football au Stade Roi Baudouin, certaines parties du parc autour de ces grandes routes, sont utilisées comme parking.

Le parc d'Osseghem

Jusqu'en 1909, date à laquelle Léopold II céda les 17 ha du plateau du Heysel à l'état belge, le Heysel faisait partie du Domaine Royal. L'actuel projet du parc, dessiné par J. Buysens remonte à l'exposition universelle de 1935. Le caractère typique du terrain fortement enclavé, a été conservé. Dans la partie la plus profonde, deux ponts l'un datant de 1935, l'autre de 1958, enjambent un étang alimenté par une source naturelle. Un théâtre en plein air en demi-cercle et pouvant accueillir 300 personnes assises, a été construit sur l'une des pentes du terrain. Au sud, le parc est délimité par une impressionnante drève bordée de quatre rangées d'hêtres. Aux abords du parc nous retrouvons quelques reliques de l'exposition : la crèche Reine Astrid (architecte V.G. Martiny, 1958), l'ancien pavillon de l'industrie tuilière courtraisienne (G. Bontinck, 1958) et le monument de l'association des carrières de granit (Ch. Van Nueten, 1935).

Ce parc est également très populaire auprès du public. Avec ses petites vallées fortement encaissées et sa végétation dense, il est agréable de s'y promener. Un parcours santé a été aménagé si bien que le parc est également fort apprécié des joggeurs. Sur le plan écologique, la baisse continue du niveau de l'eau de l'étang, due à l'asphaltage du plateau du Heysel, constitue un problème aigu. Les conséquences pour la faune sont énormes.

L'avenue de l'Atomium délimitant le parc au nord, est une route à circulation dense desservant le Trade Mart.

Dans le parc se trouve le Théâtre de verdure, un demi-cercle composé d'haies et de terrasses. C'est notamment là que se déroule le Festival Folk "Brosella".

Petits parcs ou jardins

Parc Sobieski ou Jardin colonial

Au nord des deux parcs précédents se trouve le parc Sobieski, ou parc Elisabeth, le long de l'avenue Sobieski.

Parc drève Sainte-Anne

Ce parc étroit, remplit la colline entre la drève Sainte-Anne et l'avenue du Parc Royal. La circulation en ce lieu est tellement dense qu'elle hypothèque grandement le parc. *Le jardin du Pavillon chinois*

Le jardin du Pavillon chinois est quasiment inaccessible au public tant il est entouré d'artères à la circulation dense. La zone verte entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu subit le même calvaire.

Le square du 21 Juillet

Le monument du 21 juillet constitue l'élément primordial de ce jardin aménagé de façon rigoureuse. L'accès au jardin est problématique car il est situé de l'autre côté de l'avenue du Parc Royal.

Le square Cardinal Cardijn.

En face de cette avenue, derrière l'église Notre-Dame, se trouve le jardin public Cardinal Cardijn, à côté de l'ancienne entrée principale du cimetière, tombée en désuétude.

Le cimetière de Laeken.

Le cimetière représente un important espace public près du centre de Laeken. Mal entretenu, il se trouve dans un état lamentable. La majeure partie des galeries souterraines est fermée au public à cause de leur état de dégradation avancée.

Square Léopold.

Cette grande place verte sert de lieu de rencontre aux jeunes. Elle comporte également un pavillon pour personnes âgées.

Verregat

Les zones vertes éparpillées à travers le quartier procurent à ce dernier une atmosphère agréable. Au Verregat I, l'attention est attirée par les nombreuses haies d'hêtres et l'aménagement typique des jardins (forsythia, laurier-cerise, pelouse, conifères,...). Le Verregat II comporte quelques éléments dont il est possible d'améliorer la fonctionnalité. Les bancs ainsi que la composition du Verregat renforcent l'idée qu'il s'agit d'un parc "à regarder" et dont les autres fonctions semblent moins importantes.

La plupart des éléments sont ouverts au public et d'accès facile. Une attention toute particulière est accordée à l'entretien et à la propreté du parc.

Le jardin du Verregat.

Ce jardin desservant le quartier du même nom est isolé des autres quartiers par l'infrastructure du Heysel et l'avenue de Bockstael.

La Cité Modèle.

L'espace vert se trouve en plein milieu du quartier résidentiel et est dominé par la pelouse. Une large partie est pavée ce qui empêche le sol d'absorber l'eau. Il est aménagé sans beaucoup de goût et avec peu de fantaisie. Excepté la piste de pétanque, il y a peu d'endroits spécifiques destinés au jeu ou au délassement.

Les terrains vagues sont arborés mais clôturés. Ils offrent la possibilité d'y établir une zone verte temporaire.

Square Palfijn.

Malgré la présence de quelques zones vertes avec arbustes (par exemple rhododendron, forsythia, laurier) pelouse et rangées d'arbres, le square Palfijn n'est pas ressenti comme zone verte. La majeure partie de la superficie est asphaltée et une large bande de stationnement a été aménagée tout autour.

Un jardin d'enfants et une piste de pétanque peuvent plaire aux habitants des environs mais le parc pourrait être plus attrayant par un aménagement plus adapté, tenant compte des nombreux chiens que l'on y promène.

Le petit coin réservé au tram est plus dense et forme un bon paravent.

Les jardins de l'hôpital Brugmann

Ces jardins ne sont pas réellement fermés, mais la clôture du côté du quartier résidentiel donne l'impression du contraire aux habitants. Ces quartiers de Laeken ne disposent pourtant pas de beaucoup d'espaces verts publics.

Quartier Stuyvenberg

Le parc Clémentine

Situé entre l'avenue J. Sobieski et la rue E. Wauters, le vivier central de ce petit parc s'impose. Les vieux arbres lui procurent un joli caractère. Vers les arrêts de bus, le parc aboutit en petites parcelles bordées d'une rangée de platanes et de bancs.

En face de l'avenue Sobieski se trouve un deuxième parc, plus grand, aménagé sur une pente. Un étang abrite les colonies de canards qui viennent y passer l'hiver (d'où l'appellation populaire d'"étang à canards" qu'on lui confère). A côté de cet étang, une pelouse a été aménagée et sur la pente, une aire de jeux.

Le quartier du Forum.

Le bâti en hauteur a permis de laisser de la place entre les immeubles pour un large jardin. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un parc public, ces jardins sont accessibles librement par les habitants du quartier.

De cet aperçu nous pouvons conclure, qu'en soi, Laeken ne manque pas d'espaces verts. Le problème se situe au niveau de l'accessibilité effective : plusieurs parcs ou jardins se situent le long d'artères où la circulation est dense, ce qui rend le maillage entre les différents parcs quasi impossible. Impossible dès lors de créer des corridors pour la faune et de créer un espace ininterrompu. Les grandes zones vertes sont parallèles aux grands axes de transit. En ce qui concerne la végétation, Laeken est également structurée suivant un axe nord-sud. Dans la partie située en-dessous du chemin de fer, il y a un manque évident de zones vertes d'où le sentiment d'une ville fortement urbanisée. Bien que le Bruxellois moyen associe Laeken à de grands parcs, la plupart des habitants de Laeken n'ont pas l'impression de vivre dans un "environnement vert".

1.3.1.5.1 GESTION DES ESPACES VERTS

Le **TABLEAU 32** ci-dessous reprend les parcs et jardins de Laeken ainsi que les instances qui les gèrent.

Parc	Type	Superficie (ha)	Code Propriétaire	Code Gestion	HVB Total	Accès	Site Classé	Code Affectation Plan de secteur
AV. DU FORUM/MUTSAARD	Décor	0,55	c	c	0	1	0	1
BD DU CENTENAIRE	Décor	1,89	c	c	0	1	0	6
BELVEDERE	Parc	19,7	dr	dr	1	0	0	6
CIMETIERE DE LAEKEN		6	c	c	0	1	0	6
CITE MODELE ALENTOURS	Décor	10	c	c	0	1	0	1
DOMAINE ROYAL	Parc	285	XX	dr	1	0	0	6
ILOT FERDAUCI		0,8	c	c	0	0	0	1
JARDIN DU PAVILLON CHINOIS	Parc	3,08	dr	r	0	1	0	6
PARC DE LAEKEN	Parc	26,57	r	r	1	1	1	6
LAEKEN EV INF 50 A	Total	18,12	c	c	0	1	0	13
OSSEGHEM	Parc	17,3	c	c	1	1	1	6
PALAIS DU CENTENAIRE	Décor	1,47	c	c	0	1	0	6
PLAINE DU VERREGAT	Parc	1	c	c	0	1	0	6
SQUARE CLEMENTINE	Parc	1,41	dr	r	0	1	0	6
& PARC REINE ELISABETH								
SQUARE DEVANT HEYZEL	Décor	2	c	c	0	1	0	10
SQUARE DU 21 JUILLET	Parc	2,77	r	r	0	1	0	6
SQUARE PALFIJN	Parc	2,45	c	c	0	1	0	6
SQUARE PRINCE CHARLES	Site	1,15			0	1	0	1
SQUARE PRINCE CHARLES	Site	1,15			0	1	0	6
SQUARE PRINCE LEOPOLD	Parc	2,22	c	c	0	1	0	6
STUYVENBERG	Parc	14,33	dr	dr	1	0	0	6
SQUARE STIENON	Parc	0,4	c	c	0	1	0	1

LEGENDE DES CODES:

- Code propriétaires et code organe de gestion :
c: commune - **di:** divers - **dr:** donation royale - **n:** état fédéral - **pr:** privé - **r:** région
- Haute Valeur Biologique Totale:
0: pas de HBV - **1:** HBV localement dans l' espace vert - **2:** HBV généralisée à l'ensemble de l'espace vert.
- Accessibilité:
0: non accessible en permanence - **1:** accessible en permanence
- Site Classé:
0: non protégé- **1:** protégé
- Codes d'Affectation du Plan de Secteur :
1: zone d'habitation - **2:** zone mixte d'habitation et d'entreprise-**3:** zone d'activités administratives - **4:** zone d'entreprise à caractère urbain- **5:** zone industrielle- **6:** zone d'espaces verts - **7:** zone rurale d'intérêt touristique- **8:** zones d'équipements collectifs -
9: zones de cimetière - **10:** zone de sports en plein air - **11:** zone à programme minimum -
12: zone de réserve - **13:** affectations diverses - **14:** zones d'installation de chemin de fer.
 (Source : IBGE)

1.3.1.6 ACTIVITES ET FONCTIONS DE L'ESPACE PUBLIC

CARTE11 Laeken consiste en un patchwork de zones séparées les unes des autres par de grandes infrastructures telles que : le canal, le chemin de fer, les autoroutes, l'avenue Van Praet.

Par ailleurs, en tant que commune satellite de la capitale, Laeken accueille sur son territoire quelques fonctions représentatives : les unes liées au Domaine Royal, les autres aux événements du Heysel.

Entre les deux, quelques quartiers résidentiels, avec leur identité propre, isolés de la ville, coincés entre les grandes infrastructures et difficilement accessibles.

Il existe peu d'échanges ou de contacts entre les différents quartiers résidentiels et également entre les différentes fonctions. Ils fonctionnent tous les uns à côté des autres. En effet, il y a un manque vital de lieux de rencontre rattachés aux infrastructures communes, de liaisons, de promenades pour les piétons et les cyclistes, entre les pôles d'attraction existants et à une vitesse facilitant les contacts.

Parcs et espaces verts

Bien que Laeken dispose d'une très grande superficie verte dont une grande partie est accessible au public, les quartiers au sud sont confrontés à un manque vital d'espaces verts publics. Ces quartiers restent isolés des parcs par le chemin de fer ou les grands axes routiers rendant l'accès aux zones vertes impossible aux personnes qui en ont le plus besoin à savoir : les personnes pouvant difficilement se déplacer, les enfants et les personnes âgées. Là où les zones vertes sont présentes, tel par exemple le square De Trooz, nous remarquons qu'elles servent de lieu de rencontre; jeunes et moins jeunes confondus.

Les pôles d'attraction touristiques

Laeken possède un grand nombre de pôles d'attraction (touristique) :

sur le plan touristique :

- le château royal
- le Pavillon chinois et la Tour japonaise
- l'église Notre-Dame de Laeken avec la crypte royale et le cimetière
- l'Atomium
- Bruparck
-

sur le plan des événements :

- les palais des expositions du Heysel
- les stades sportifs

sur le plan des loisirs:

- Kinépolis
- Océade
- les parcs

Ces activités attirent des visiteurs de la Région, de tout le pays et même de l'étranger entraînant de grands flux de circulation voire même une surcharge à certains moments.

Les environs des monuments ou des pôles d'attraction liés à la monarchie et au Heysel n'incitent pas à s'attarder sur ces lieux. Il n'existe par ailleurs aucun lien entre les différents pôles d'attraction. Le potentiel touristique de Laeken n'est pas encouragé. Il suffit de penser aux nombreux visiteurs des Serres royales, à l'accès difficile à la Tour japonaise (via un petit tunnel) au parvis de l'église Notre-Dame, à celui du Palais royal et même à celui de l'Atomium, parvis totalement livrés à la circulation et où il est quasiment impossible de se garer. Ces lieux doivent d'urgence être réaménagés pour permettre aux touristes et aux habitants d'y vivre en harmonie.

Manque d'interaction

Par ailleurs, ces nombreux visiteurs n'exercent quasi aucune influence sur l'économie locale. Il n'existe que peu d'endroits où ils peuvent entrer en contact, de façon agréable, avec la vie locale. Un village fictif "La Belgique joyeuse", caricature d'un village belge a ainsi été construit, quoique totalement isolé de la communauté existante. Le Heysel fonctionne comme une île dont les habitants n'en ressentent les inconvénients que lors de grandes manifestations. Il faut dès lors harmoniser les besoins et les souhaits au niveau local et supra-local afin d'établir des synergies entre les différents aspects de la vie urbaine.

Les zones de frontière

Les frontières de Laeken surprennent par leur aspect fermé. Elles forment une vraie barrière entre les différentes zones de la commune. Les zones de frontière entre deux secteurs à fonctions diverses ou à caractère formel différent sont souvent très attirantes de par leur double potentiel et leur richesse. Exemples concrets à Laeken :

- l'avenue de la Reine et le parvis Notre-Dame
- les pourtours des parcs
- les rives du canal

Par un aménagement adapté il est possible de valoriser ces espaces publics qui possèdent déjà un potentiel fonctionnel important.

Les utilisateurs des espaces publics et la circulation

L'impact de la circulation sur les espaces publics de Laeken et par conséquent sur la vie quotidienne des habitants, est considérable.

D'une part, il y a un antagonisme entre les voies de pénétration de la Ville de Bruxelles et les voies de desserte des fonctions de Laeken. Une solution doit être apportée à ce problème afin d'améliorer la qualité de vie dans ces espaces, conjointement à un plan de circulation global pour la région de Bruxelles. Il faut tendre à un meilleur fonctionnement de ces espaces également en ce qui concerne les piétons et les cyclistes, l'espace qui leur est réservé étant fort restreint. Il y a en effet un manque évident de pistes cyclables et de promenades agréables.

D'autre part, les rues et places locales laissent à désirer : elles aussi sont livrées à la circulation. Elles servent de parcours secondaire à la circulation urbaine et sont souvent occupées par des voitures stationnées laissant ainsi peu de place pour d'autres activités.

Un aménagement adéquat d'un certain nombre de sites clé, principalement dans les quartiers disposant de peu d'espaces verts, peut être une solution. Nous pensons ici spécifiquement aux places Bockstael, Willems et à celle de la Maison Rouge qui, grâce à un bon aménagement, pourraient jouer un rôle clé dans la vie publique de Laeken.

Une amélioration qualitative de l'espace externe pourrait fournir aux habitants la possibilité de s'identifier à nouveau à leur commune. Les zones urbaines denses, tout comme certains quartiers de Laeken, ont besoin d'espaces attrayants où des activités informelles peuvent spontanément s'y tenir et où les gens peuvent se rencontrer. La rue est la scène où se déroule la vie urbaine.

Le manque d'espaces publics accessibles se ressent surtout au sud. Par ailleurs, un certain nombre de terrains potentiels (privés) sont actuellement sous-utilisés. Les possibilités des terrains suivants doivent être analysées : le jardin de l'école des Ursulines, le square Prince Charles, les terrains industriels le long du chemin de fer entre l'avenue Neybergh et l'avenue Bockstael, les terrains du service régional vert, l'ancienne école des cadets et certaines parties du plateau du Heysel, totalement indéfinies.

Activités sportives

Presque toutes les infrastructures sportives de Laeken sont regroupées au Heysel alors qu'au sud, malgré la forte présence de jeunes, il n'y a quasi aucune possibilité de pratiquer un sport. Il serait souhaitable de mieux répartir ces équipements. Étant donné la difficulté de réaliser ce projet à court terme, il conviendrait entre-temps d'améliorer l'accès à ces infrastructures à partir d'autres quartiers et de garantir un accès à tous. Une autre possibilité est la création de terrains de sports en plein air là où il y a actuellement des terrains en friche.

1.3.2 LE BATI

1.3.2.1 TYPOLOGIE DU BATI

CARTE 16 Outre les grandes zones non-résidentielles de Laeken, ayant chacune leur typologie spécifique, souvent liée à une fonction, il existe d'importantes différences typologiques par zone d'habitation.

CARTE 17

Le centre historique de Laeken - coincé entre le chemin de fer, l'avenue de la Reine et le Domaine Royal - se caractérise principalement par un bâti à petite échelle, des habitations étroites à 2 ou 3 étages dans des rues relativement étroites. Dans ce quartier même, il y a peu de végétation à l'exception du petit terrain de jeux de la rue des Palais-outre-Ponts. L'environnement vert du Domaine Royal influence positivement le quartier. L'ancienne structure du village est encore lisible dans certains fragments de la construction mais toutes les relations du quartier avec la structure environnante sont brisées par les grandes infrastructures (chemin de fer, canal, interventions urbaines sous le règne de Léopold II).

Au sud, sous le chemin de fer, nous remarquons un bâti serré composé de grandes maisons d'ouvriers autour d'un plan de rues dense. Outre les habitations, de grandes parcelles sont occupées par des écoles, des dépôts, des sociétés et des ateliers. Le quartier ne compte que peu d'espaces publics ou de zones vertes. La plupart des îlots sont plus ou moins envahis par des constructions réduisant ainsi considérablement le cadre de vie. Plusieurs immeubles sont vieux et mal entretenus et beaucoup sont vides donnant ainsi au quartier un air triste. De plus, les rues et les places sont mal entretenues et en très mauvais état.

Au nord du chemin de fer, nous remarquons un conglomérat de nouveaux quartiers, la plupart du temps aménagés suivant un plan de rues strict: de larges parcelles, beaucoup d'habitations construites en retrait de la rue, avec un garage, avec ou sans jardinet mais le plus souvent avec un jardin privé à l'arrière. Les rues sont plus larges et certaines sont mêmes bordées d'arbres. Ces quartiers résidentiels laissent une impression plus verte et plus riche. L'espace public est mieux entretenu.

A l'intérieur d'une typologie d'îlot fermé, nous constatons que la majorité des intérieurs d'îlot ne sont pas bâtis mais qu'ils ne présentent pourtant pas une haute qualité du cadre de vie.

Les quartiers au nord du Domaine Royal sont les plus verts offrant ainsi un cadre de vie de meilleure qualité. Le long de l'avenue de Meysse, nous avons de grandes zones de bâti ouvert dans un cadre vert. Plus à l'est, dans le quartier du Mutsaard et autour de l'avenue des Pagodes, nous retournons vers un bâti fermé mais avec des rues plus larges et des intérieurs d'îlots verts. Au sein de ce territoire, le Forum constitue une île d'immeubles tour dans un cadre vert.

Outre ces zones d'habitation ininterrompues et relativement homogènes, nous remarquons un certain nombre de quartiers présentant des caractéristiques spécifiques quant à leurs formes.

La Cité Modèle, oeuvre moderniste où 3 immeubles tours entourent une place centrale, détermine l'image du quartier. La Cité Modèle compte également quelques constructions de hauteur moyenne et des constructions basses ainsi que des équipements socio-culturels et des commerces. Le quartier occupe une superficie de plus de 15 ha dont la majeure partie est restée verte. Le quartier du Verregat représente quant à lui l'idée des cité-jardins des urbanistes d'après la première guerre : un petit logement dans une zone verte, une petite maison avec un petit jardin en réaction aux conditions de vie exécrables des ouvriers dans les quartiers pauvres. Ce quartier, à l'origine un quartier social, est actuellement racheté dans sa totalité par les habitants mêmes. L'intervention des années 60, c.-à-d. la construction d'immeubles de moyenne hauteur aux abords du quartier, a porté un préjudice considérable au caractère initial de cette cité-jardin.

1.3.2.2 ETAT GENERAL DU BATI

En considérant l'état sanitaire des logements, nous distinguons deux zones, à savoir : les zones anciennes et les zones plus récentes, respectivement le sud et le nord de Laeken. Les immeubles au nord sont généralement plus récents et donc en meilleur état.

Le sud présente par contre de nombreux chancres: le long de l'avenue de la Reine, l'Impasse des Usines, les logements au coin des rues de Molenbeek et Dieudonné Lefèvre, une habitation détruite par le feu au carrefour des rues Drootbeek et Moorslede, une école délabrée dans la rue Stéphanie (au coin de la rue Princesse Clémentine), une rangée de maisons dans la rue du Champ de la Couronne (à l'opposé de la rue du Siphon), une autre à hauteur du pont piétonnier au-dessus du chemin de fer (rue Mode Vliebergh, rue Fransman, rue du Gaz), les immeubles industriels vides dans la rue de la Briqueterie (au coin de la rue Lesnino).

Les immeubles industriels, principalement situés dans la partie sud, tombent en désuétude, aussi bien d'un point de vue physique qu'infrastructuel.

Le mauvais état de quelques magasins est frappant, en particulier les étages au-dessus des magasins, souvent utilisés comme dépôt ou abandonnés (rue Marie-Christine et rue Fransman).

Une étude relative à l'entretien des immeubles anciens de la Cité Modèle est à l'ordre du jour. Une prise de conscience de cet état lamentable du patrimoine urbain s'avère nécessaire.

1.3.2.3 IMMEUBLES VIDES ET TERRAINS EN FRICHE

CARTE 20 L'inventaire des immeubles vides et des terrains en friche nous procure d'importantes informations quant à la dynamique des différentes fonctions dans certaines zones.

Ainsi au sud de la commune, nous remarquons une nette concentration d'immeubles vides. Ceux-ci peuvent être répertoriés en trois catégories :

La première est constituée de logements vides qui dépassent largement la marge de 2%. Il s'agit de logements de moindre qualité, situés dans un environnement également de qualité médiocre. S'ajoute à cela que le territoire connaît un transit rapide de grands groupes de population. La plupart des logements sont, à l'origine, des logements ouvriers, vieux et mal entretenus. La qualité de l'environnement est fortement hypothéquée par une mauvaise mixité de certaines activités industrielles, par les nuisances visuelles, sonores et olfactives de certains axes (avenue du Port, avenue de la Reine), par l'impact de l'infrastructure ferroviaire et par le manque d'espaces verts et d'espaces publics de loisirs.

Outre ces logements inoccupés, il existe deux autres types d'espaces vides : les immeubles et les terrains industriels, d'une part, et les immeubles commerciaux, d'autre part.

Ce sont principalement les changements intervenus dans le secteur du transport qui ont incité les entreprises à se retirer de Laeken.

Par le passé, le canal impliquait une forte activité portuaire allant jusqu'au centre de Bruxelles. Partout dans le monde, nous remarquons qu'à présent l'activité portuaire quitte la ville. Ce phénomène est partiellement dû à un agrandissement de l'échelle des activités liées au port. La place qu'exigent ces activités dépasse largement la capacité morphologique d'une ville mixte telle que Laeken.

Autres causes de relocalisation à la périphérie des villes sont : la progression du transport par la route et la saturation des axes de circulation, qui rend l'accès à ces sociétés difficile. Par ailleurs, la fonction de transit de la zone Thurn & Taxis est actuellement nettement moins importante. Les sociétés dont le siège social est situé près de la voie ferrée, n'ont plus aucune raison de rester sur ce territoire.

Un autre facteur est le vieillissement du patrimoine industriel. Les prix des terrains, les frais de démolition et de construction ainsi que les infrastructures modernes et les réseaux font qu'il est financièrement plus intéressant de construire un nouveau site sur un terrain industriel que de restructurer les terrains existants et de rénover les anciens immeubles industriels. A cela s'ajoute le fait que la sécurité légale paraît plus importante dans des sites industriels que dans un site mixte dans une zone résidentielle.

Une troisième forme d'inoccupation se situe au niveau des rues commerçantes.

Les rues commerçantes traditionnelles où l'on vend principalement des marchandises secondaires (habillement, électro-ménager, ...) souffrent de la forte pression exercée par la concurrence des magasins de type supermarché situés le long des principales voies d'accès et des centres commerciaux. La proximité du centre-ville rend la situation encore plus difficile. L'inoccupation de quelques immeubles commerciaux occasionne une cassure dans le circuit global provoquant ainsi un intérêt amoindri pour toute la rue. Ce phénomène est clairement perceptible dans la rue Fransman, la rue Léopold I et la partie sud de la rue Marie-Christine.

Une deuxième forme d'inoccupation dans les rues commerçantes est celle des étages vides au-dessus des magasins. Les nombreux logements vides réduisent la qualité de vie générale du quartier, non seulement le soir par le manque d'animation mais également de façon permanente par un entretien déficient des étages supérieurs. Le haut de la rue

Marie-Christine illustre clairement cette tendance.

1.3.2.4 LE PATRIMOINE URBAIN

1.3.2.4.1 UN PATRIMOINE RICHE MAIS NEGLIGE

CARTE 18 Laeken compte de nombreux monuments sur toute l'étendue de son territoire.

CARTE 19 Ceux-ci déterminent l'image de la commune, non seulement au niveau de la commune même, mais aussi au niveau national voire international. L'Atomium, les palais du Heysel, le Domaine Royal avec son Château et ses fameuses Serres, l'église Notre-Dame de Laeken (où se trouve la crypte royale), le Pavillon chinois, la Tour Japonaise. Cette énumération de monuments qui attirent l'attention peut être complétée par l'ancienne maison communale de Laeken, le monument à Léopold Ier en style néo-gothique implanté sur le point culminant du Parc de Laeken, l'hôpital Brugmann de Victor Horta, le domaine du Stuyvenberg et du Belvédère et le cimetière de Laeken considéré comme l'un des plus prestigieux du pays.

Outre ces importants ensembles - que nous avons décrit plus haut - le territoire de Laeken compte plusieurs témoins de tendances et courants successifs dans l'urbanisation explosive de Laeken depuis 1850.

Coincé entre l'avenue de la Reine et le Domaine Royal, se trouve un restant du noyau du village de Laeken. C'est là que se trouve la première maison communale de Laeken (construite en 1861), le long de l'ancienne route reliant Laeken au Pentagone (l'actuelle rue des Palais-outre-Pont, l'ancienne prolongation de la chaussée d'Anvers).

L'urbanisation accélérée a laissé des traces au travers d'importants immeubles bourgeois : dans une première phase (seconde moitié du XIXe siècle) le long de l'avenue de la Reine - élément du tracé royal - la rue Marie-Christine, la rue Stéphanie etc. et dans une deuxième phase (début du XXème siècle) le long du bd E. Bockstael, de la rue des Artistes, l'avenue Neyberg, la rue Draps-Dom, la rue De Vriere, le bd De Smet de Naeyer, l'avenue Prudent Bols,...

Laeken compte également quelques quartiers intéressants, témoins de la philosophie de la cité-jardin : le Verregat (première phase : 1922-26), les quartiers situés rue G. Demanet et rue De Wand.

La Cité Modèle (démarrée en 1963) est un témoin frappant de la vision moderniste du logement urbain de par sa composition particulière en blocs d'habitation, implantés dans un cadre vert.

Dans ce tissu urbain, nous retrouvons aussi quelques immeubles publics ou semi-publics de grande valeur dont l'apparence extérieure attire le regard: l'hôpital Brugmann, quelques écoles (l'Athénée Marcel-Tricot dans la rue Marie-Christine, l'école communale 33 dans la rue Thys-Vanham, ...) ainsi que quelques immeubles de l'ancienne école des Cadets. La façade surprenante de l'immeuble Byrhh fait également partie du patrimoine industriel.

Au niveau du mobilier urbain il convient de citer : la splendide fontaine de Neptune près du Gros Tilleul, la somptueuse fontaine du square Palfijn et quelques éléments plus petits mais non moins précieux, témoins d'un lointain passé : la source "Vijfwonden" et la chapelle Saint-Anne, les piliers sculptés de l'église Notre-Dame (XVIIème siècle), la porte sculptée sur le parvis de l'église Notre-Dame, la porte et la chapelle de la rue Mellery, etc. Laeken possède également un patrimoine considérable de parcs publics.

Au vu de ce riche patrimoine, tant qualitatif que quantitatif, nous pourrions supposer que

bon nombre de monuments, sites, vues, sont classés. Il existe néanmoins une nette discordance entre la réalité patrimoniale et l'ampleur du patrimoine réellement et légalement classé. Un élément porteur au niveau international tel que l'Atomium, semble être quelque peu protégé (situation novembre 1996). De plus, les quelques immeubles classés légalement se trouvent souvent dans un état déplorable (l'ancienne maison communale, le monument Léopold Ier dans le parc de Laeken, le Monument du Travail, ...)

En chiffres, (données novembre 1996), le nombre de monuments ou sites classés (ou en cours d'être classés) ne s'élève qu'à 17. L'inventaire l'égal ne reprend qu'une dizaine de parcs ou jardins. En marge de cet inventaire officiel, il existe un inventaire non officiel dans lequel quelque 800 biens sont repris. Cependant, le classement légal qui devrait en découler semble se dérouler très lentement (un avis éventuel et non contraignant de la Commission des Monuments et Sites).

Autre point faible est l'organisation de l'environnement autour de certains monuments ainsi que la mise en scène de leur vécu dans le contexte urbain. Le Parvis Notre-Dame est totalement entrecoupé et absorbé par les flux de circulation de l'avenue de la Reine - avenue du Parc Royal. Un magnifique musée tel que le Pavillon chinois est quasiment inaccessible aux visiteurs, car totalement encerclé par le trafic. (carrefour Gros Tilleul - A12). La Tour japonaise n'est accessible que par un étroit tunnel sous l'avenue Van Praet depuis le Pavillon chinois. Les Serres Royales ne sont accessibles que par une étroite ouverture dans un long mur où les visiteurs doivent patiemment faire la file pendant des heures sur un trottoir étroit le long d'une voirie importante (l'avenue du Parc Royal). L'Atomium se trouve au centre d'une rotonde rendant l'accès difficile. Le manque d'un parcours culturel-touristique-récréatif adéquat se fait ressentir.

Il convient dès lors de repenser la totalité des monuments et parcs de Laeken, non seulement en vue de les classer légalement afin de pouvoir transmettre ce patrimoine aux générations futures, mais également au niveau de leur vécu et potentiel touristique (et donc économique).

1.3.2.4.2 LES MONUMENTS LES PLUS SIGNIFICATIFS DE LAEKEN

La vieille église de Laeken

Selon A. Thymo, historien du 15^{ème} siècle, la première maison de prières aurait été consacrée en 803-804 par le pape Léon III lors de son passage avec l'empereur Charles Quint qui venait d'être couronné. La maison de prières était connue pour ses guérisons miraculeuses ce qui entraîna, aux alentours de 1275, la construction d'une nouvelle église. En 1438, l'église fut agrandie par la chapelle Sainte-Barbara. Les croisillons furent reconstruits, sans doute sur ordre d'Albert et Isabelle, après le pillage de l'église, en 1581, par des iconoclastes. En 1686, entre le choeur et le croisillon est, une sacristie richement décorée fut construite. L'immeuble a ensuite été couronné par une tour étroite. A partir de 1884, l'ancienne église fut démolie en plusieurs phases : seul le choeur subsiste.

L'église Notre-Dame de Laeken et la Crypte Royale

L'Arrêté Royal du 14 octobre 1851, prévoit la construction d'une église en mémoire à la reine Marie-Louise, première reine de Belgique.

Le 14 novembre de cette même année, un concours national était organisé pour tous les artistes belges. L'église devait accueillir 2.000 personnes, la chapelle funéraire devait

pouvoir accueillir les rois décédés et être assez grande pour servir de crypte à la famille royale. Le premier prix fut décerné le 25 juin 1852 à un certain Paul Dubois d'Ixelles, nom d'emprunt de Joseph Poelaert. Le 27 mai 1854, le roi Léopold Ier posa la première pierre et bien que l'église ne fut pas encore achevée, elle fut consacrée le 7 août 1872. A partir de 1862, les travaux au Palais de Justice contraignirent Poelaert à démissionner en 1865 de son poste de chef de projet de la construction de l'église Notre-Dame de Laeken. Auguste Payen lui succéda, suivi d'Antoine Trappeniers en 1867 et de Louis De Curte pour terminer. L'église fut achevée en 1907 par Alphonse Groothaert, en collaboration avec l'architecte munichois Friedrich von Schmidt pour la façade.

Il était prévu que le gros oeuvre soit terminé vers 1910. L'achèvement des sculptures était prévu en 1913, mais l'église ne fut jamais parachevée pour les raisons suivantes: les frais de constructions élevés et la moins bonne qualité de la pierre de taille tendre.

Le profil global de l'église correspond à peu près à celui d'une église gothique. Cependant, les trois tours en flèche témoignent du caractère du 19ème siècle. Côté chœur, la monumentale chapelle funéraire octogonale est encore accentuée par un toit pyramidal qui, une fois parachevé, aurait dû être surmonté d'une couronne royale.

Le cimetière de Laeken

Bien que le sanctuaire jouissait d'une certaine renommée, le cimetière paroissial de Laeken a, durant des siècles, ressemblé aux autres cimetières du Brabant, destinés à la communauté locale, limités aux environs immédiats de l'église et clôturés par une haie ou un mur. Vers le 19ème siècle, ce cimetière devint petit à petit le lieu de repos des aristocrates et des artistes. En 1855, l'historien A. Wauters écrivait qu'"on ne désirait pas être enterré avec le peuple dans les catacombes de la ville, ceux et celles qui, de leur vivant, avaient quelque peu brillé, exigeaient une tombe aux pieds de l'église de Laeken". Le cimetière de Laeken, appelé le "Père Lachaise belge", devenait un concept. Il fut agrandi à plusieurs reprises : en 1832, la superficie a carrément été doublée jusqu'à atteindre plus d'un ha. En 1855, la superficie redoublait à nouveau et en 1886 le cimetière atteignit 4 ha. 3 are. Les galeries funéraires souterraines construites sous l'impulsion du bourgmestre Emile Bockstael à partir de 1878, avaient déjà considérablement agrandi l'espace disponible. L'unique réseau souterrain, éclairé au moyen de lanternes, occupe près d'un hectare et demi; un corridor de 300 m de long traverse ce réseau.

L'ouverture, en 1877, par le bourgmestre libéral Jules Anspach, d'un nouveau cimetière à Evere et l'annexion de Laeken par Bruxelles en 1921, réduisit la pression sur le cimetière de Laeken sans pour autant porter préjudice à sa popularité: ce site funéraire devint un monumental musée en plein air.

Le Château Royal de Laeken

Au 18^{ème} siècle, Laeken fut principalement influencée par l'arrivée du gouverneur-général autrichien, le Prince Albrecht-Casimir, duc de Saxe-Teschen (1738-1822) et de la duchesse Marie-Christine (1742-1798), fille de l'impératrice Marie-Thérèse. En vue de la construction d'une résidence secondaire, ils achetèrent en 1781 le Groot Hof. Entre 1782 et 1784, les architectes Montoyer et Payen construisirent le château de Schonenberg. Ce nom fut emprunté à la vue panoramique sur la vallée du canal et sur Bruxelles. Après la Révolution française, le château fut vendu à un spéculant désireux de le démanteler. En 1804, déjà fortement délabré, il fut racheté par Napoléon qui le fit restaurer. Après 1815, le domaine appartenait à la couronne hollandaise qui l'agrandit et procéda à quelques transformations. En 1831, Léopold I^{er} s'y installa et en 1839 le domaine devint la propriété de l'Etat belge. Le territoire de Laeken, totalement agraire à l'époque, fut colonisé par la bourgeoisie bruxelloise, attirée par l'aura du résident royal. Elle y fit construire des résidences secondaires cossues. Laeken devint ainsi le lieu de prédilection des chefs de gouvernement et des notables bruxellois. Le Domaine Royal connaissait un agrandissement continu. Sous le règne de Léopold I^{er}, la superficie totale de 60 ha a été portée à 90 ha. Entre 1865 et 1909, le roi Léopold II agrandit à son tour le parc à 270 ha, c'est-à-dire ainsi près d'un tiers du territoire de Laeken.

C'est sous le règne de Léopold II que le château subit des transformations fondamentales. Le réaménagement du parc fut entamé en 1889. Le 1^{er} janvier 1890, un incendie détruisit l'aile droite du château. La reconstruction fut confiée à A. Balat qui construisit deux pavillons annexes. Les grands travaux d'agrandissement datent d'après 1900 sous la direction de l'architecte parisien Girault. Entre 1902 et 1903, deux ailes monumentales furent rajoutées au château : dans celle de droite, des grands salons, dans celle de gauche, les écuries royales, la chapelle et les appartements. Après la mort de Léopold II, les travaux, qui se concentraient sur l'aménagement intérieur, furent arrêtés.

Les Serres Royales

A son palais en pierres, Léopold II fit rajouter un palais en verre. Construite entre 1877 et 1902, suivant un projet des architectes Balat et Maquet, cette construction remarquable s'étend sur une superficie totale de 14.000 m². Les serres sont reliées au Château Royal par près de 400 mètres de galeries. Les serres, réputées pour leur riche végétation, avaient été construites en vue d'y organiser de grandes réceptions, des fêtes et des garden parties. Depuis leur construction et jusqu'à ce jour, elles ne sont accessibles au public que quelques jours par an.

La gare royale

Déjà en 1859, des plans existaient pour établir la “voie ferrée royale” avec un embranchement vers le palais de Laeken. L’architecte Bialat construisit, en 1856, un arrêt royal, le long de la ligne Dender-Waas. En 1904, il est pour la première fois question d’établir une liaison ferrée souterraine entre cet arrêt et une gare souterraine rattachée au palais par un escalier d’honneur et une galerie. Ce métro souterrain cadrerait dans l’optique de Léopold II de donner au palais de Laeken une fonction publique en tant que Palais de la Nation. Le site conviendrait parfaitement à l’organisation de grands congrès, de fêtes publiques solennelles et de réceptions.

Le domaine du Stuyvenberg et la Villa Belvédère

Avec l’extension continue du Domaine Royal, la plupart des résidences secondaires de la bourgeoisie de la ville établies sur les collines de Laeken disparaissent; à l’exception du château du Stuyvenberg et de la Villa Belvédère.

Le château du Stuyvenberg aurait été construit vers 1725. Outre la maison de campagne, il compte une grande ferme en briques rouges et une tour de cinq étages. Le portail de la ferme daterait de 1713. En 1840, le bourgmestre de l’époque, qui en était également le propriétaire, vendit le bien à l’Etat belge.

La Villa Belvédère était également la résidence secondaire d’une famille éminente. Le pavillon en style italien, est construit en 1788 par l’architecte Payen, pour le vicomte Edouard de Walckiers. Les peintures à l’intérieur de la coupole sont de la main d’André Corneille Lens (1739-1822), alors que la somptueuse décoration en stucco de la grande salle a été exécutée par Godecharle (1750-1835).

L’Atomium

Avec une hauteur totale de 102 mètres et sa construction tout aussi unique que spectaculaire, l’Atomium était le grand centre d’intérêt de l’Expo 58. L’Atomium représente une constellation cubique d’un cristal de fer élémentaire agrandi 150 milliards de fois avec neuf boules (atomes) d’un diamètre de 18 mètres chacune en hommage à l’industrie métallurgique qui exécuterait les travaux de l’ingénieur A. Waterkeyn. La construction en aluminium pèse 2.400 tonnes et représente de manière saisissante l’optimisme omniprésent de l’époque. Il n’était aucunement question de garder le monument après 1958, mais la construction jouissait d’une telle popularité qu’il était impensable de la démanteler. Avec près d’un demi millions de visiteurs par an, l’Atomium peut prétendre être l’un des monuments les plus visités de Bruxelles. L’avenir du monument ne semble pas être assuré pour autant. En effet, le montant nécessaire à sa restauration s’élève à près d’un milliard de francs.

Le Heysel : le Grand Palais

La Ville de Bruxelles profita de l'exposition de 1935 pour ériger de nouveaux édifices pour l'organisation de foires commerciales qui jusqu'alors se tenaient dans les palais du parc du Cinquantenaire. Sur le point culminant du plateau du Heysel, 5 nouveaux palais et un immeuble administratif furent érigés. Ces palais exercent actuellement toujours la fonction d'espaces d'exposition. L'implantation centrale, la façade imposante et les nouvelles techniques de construction faisaient du Grand Palais le summum et le symbole de l'exposition. Suite à l'incendie de 1910, lors de la précédente exposition universelle qui détruisit le pavillon belge, les organisateurs avaient interdit à l'architecte Van Neck d'utiliser une structure métallique pour le grand hall d'entrée et imposé de séparer les différents palais par de longs couloirs coupe-feu. Les travaux démarrèrent en 1933 : des urbanistes venaient de tous côtés visiter le chantier où les plus grandes arcades, jusqu'alors construites, étaient coulées dans le béton armé. Le décoffrage des arcades en trois parties avec une portée de 86 m. et une hauteur totale de 31 m. était particulièrement spectaculaire. Une superficie de 14.000 m² était recouverte, sans aucun point d'appui central. Le Grand Palais entra ainsi dans la tradition des immenses hall industriels du 19^{ème} siècle.

Devant la construction en béton, une façade auto-portante a été construite. Les quatre piliers centraux se réfèrent à la Colonne du Congrès tandis que les 18 groupes de statues allégoriques, conçues par E. Rombeaux, symbolisaient les activités du royaume. Le tout est complété par des portiques qui entourent le plan d'eau de la place de Belgique. La façade principale domine non seulement les terrains des expositions mais était, à l'époque, clairement visible depuis le centre-ville. L'aménagement du site est un exemple caractéristique de l'architecture officielle, monumentale des années 30.

Le monument à la mémoire de Leopold Ier

Le monument à la mémoire de Léopold Ier a été construit en 1880, d'après le projet de l'architecte Louis De Curte. Il fut érigé à la gloire de Léopold Ier et à l'occasion du 50ème anniversaire de l'existence de l'Etat belge. Le monument, de forme enneagonale, symbolise les 9 provinces. Il mesure au total 50m de haut et est implanté dans l'axe symétrique du Palais de Laeken, au sommet de la colline. Le projet se réfère aux constructions gothiques et au Monument Walter Scott érigé en 1840-46 à Edimbourg. Dans la "cella" se trouve un statue en marbre de Léopold Ier d'une hauteur de 3,3 m. A l'origine, le monument était couronné d'une figurine en cuivre représentant un génie. Celle-ci fut enlevée ultérieurement et placée au Musée d'Art Ancien de Bruxelles.

La fontaine et la chapelle Sainte-Anne

En 1625, l'archiduchesse Isabelle (1566-1633) fit construire la source "Vijfwonden" (actuellement la fontaine Sainte-Anne) entourée d'un bassin en pierres de taille de style baroque. L'eau de cette source naturelle était réputée pour ses qualités curatives ce qui contribua à son immense popularité. Il faut noter que cette source était le seul endroit à Laeken ou l'on pouvait se procurer de l'eau potable. Vers 1628, l'archiduchesse procéda à plusieurs expropriations afin d'aménager une drève de 662 m de long entre quatre rangées d'arbres (la 'Hertoghs Dreve', actuellement la drève Sainte-Anne) suivant les plans de l'architecte J. Franquart afin de relier la source à l'entrée du cimetière. A côté de la source, se trouve la chapelle Sainte-Anne qui daterait du 14ème siècle.

L'ancienne gare et le passage souterrain

En 1856, la ligne de chemin de fer Bruxelles-Gand via Dernderleeuw a été mise en service. Cette ligne 'Dender-Waas' traversait Laeken ainsi que la toute nouvelle avenue de la Reine. A côté du passage à niveau, près de l'avenue de la Reine, un simple arrêt fut construit le 3 juillet 1864. Celui-ci fut remplacé, en 1880, par une gare avec des quais et un bâtiment en style néo-renaissance à une centaine de mètres du parvis de l'église Notre-Dame. Le passage souterrain pour piétons fut construit en 1911, d'après un projet de l'architecte franco-belge, A. Chambon. Le passage (7m de largeur, 2,7m de hauteur et 25m de longueur) est soutenu par 7 colonnes ioniennes en granit qui, à leur tour, soutiennent des profils en métal dont les cassettes contiennent des faïences en relief alternant avec des motifs en rosace ou en cercle. Le passage, flanqué de vases en pierre de taille avec des têtes de lions sur un socle, est caractérisé par un réverbère à six branches entièrement sculpté et d'une hauteur de 5m.

La Tour Japonaise, le Pavillon Chinois et la fontaine de Neptune

En 1901, Léopold II achetait la Tour japonaise, un des pavillons de l'exposition universelle de 1900 à Paris, pour la faire reconstruire aux abords du Domaine Royal de Laeken sous la direction de son créateur, l'architecte français A. Marcel. Ce dernier y rajouta un pavillon d'accès dans le même style. Les travaux furent entamés en 1901 et la tour fut officiellement inaugurée par une garden party en mai 1905. Cette construction de 40m et 5 étages est totalement construite en bois. Les sculptures et la décoration en cuivre doré ont été fabriquées au Japon. A l'origine, la tour était supposée servir d'attraction au public, ce qui fut le cas durant quelques années. En 1910, une année après sa donation à l'Etat belge, un musée du commerce belgo-japonais fut créé dans le pavillon d'accueil. Les étages étaient fermés et, en 1914, le musée fut également fermé. En 1921, les Musées Royaux d'Histoire et d'Art, chargés de la gestion de l'immeuble qui entre-temps faisait l'objet d'actes de vandalisme, ouvraient à nouveau le musée du commerce au public. La tour restait cependant fermée. En 1947, tout le monument, fut fermé au public. Il n'a été rouvert au public qu'après la campagne de restauration de 1987-89.

Le Pavillon chinois fut commandé en 1901, au moment de l'achat de la Tour japonaise. Il était initialement prévu d'y établir un restaurant mondain. L'édifice ne put être achevé qu'en 1909-1910. Les sculptures sur bois furent réalisées à Shanghai et contrastent fortement avec les somptueux salons Louis XIV, XV et XVI. Par manque de candidats-exploitants, l'édifice, devenu la propriété de l'Etat en 1913, hébergeait une partie du musée du commerce. Un an plus tard, tout comme la Tour japonaise, il était fermé au public. La réouverture n'eut lieu qu'à partir de 1919 et, en 1921, la gestion fut confiée aux Musées Royaux d'Art et d'Histoire. Depuis 1946, le Pavillon héberge la collection Verhaeghe-de Naeyer - Van Loo, porcelaines chinoises et japonaises pour l'exportation datant du 17ème au 19ème siècle.

A hauteur du Gros Tilleul, au confluent de l'avenue Van Praet, construite sous l'impulsion de Léopold II, de l'avenue du Parc Royal et de la majestueuse avenue de Meysse, le roi fit construire, à ses propres frais, en avril 1903, une copie de la fontaine réalisée par Jean de Bologne (1529-1608) à Bologne. Le moulage avait déjà été commandé en 1896 et fin 1902, la fontaine fut embarquée à Rome. Le marbre blanc et rose ne convenait malheureusement pas à notre climat et une protection hivernale s'avère nécessaire, occultant ainsi le monument plusieurs mois par an.

Ces trois monuments sont les seuls achevés dans le cadre d'un projet plus large, une exposition "voyage autour du monde" le long de l'avenue de Meysse qui prévoyait la constructions de divers édifices de style exotique.

La première maison communale de Laeken

Laeken a connu trois maisons communales. Jusqu'en 1833, le conseil communal avait lieu dans la petite école communale de la rue de l'Église, près du cimetière. Les plans d'extension du cimetière obligèrent l'école à déménager. L'administration communale s'établit dans la « Heilige Geesthuis » un immeuble datant du 14ème siècle, restauré par L. J. Spaak, jouxtant l'entrée principale du cimetière, à côté de la fontaine publique. Depuis 1836, il existait cependant déjà des plans pour la construction d'une nouvelle maison communale, à côté de l'école. Cet immeuble doit sans doute être attribué à Spaak, bien que ce dernier ait probablement utilisé les plans établis par la Société Palladio en 1842 (L.J. Minnique). Le nouvel établissement scolaire dans la rue des Palais-outre-Ponts, de style néo-paladien, n'a été inauguré qu'en 1864. La « Heilige Geesthuis » a été cédée à l'État belge, en 1880, pour démolition en vue de rattacher le cimetière à la nouvelle église Notre-Dame.

En 1893, un nouvel immeuble, plus nouveau et plus spacieux, fut recherché pour y héberger l'administration communale. En effet, la population de Laeken avait quintuplé passant de 6.000 habitants en 1860 à 30.438 habitants en 1900.

L'ancienne maison communale de Laeken (place Bockstael)

Il fut décidé, en 1902, de construire une nouvelle maison communale place Bockstael. En 1906 un concours fut organisé. Les architectes Bonduelle et Gilson remportèrent le premier prix. Le 6 octobre 1907, la première pierre fut posée et l'inauguration eut lieu le 30 juin 1912. La construction de cet édifice monumental qui ne fera fonction de maison communale que pendant 9 ans, devait servir de moteur pour le développement des quartiers avoisinants. Bien qu'à l'époque le site était peu urbanisé, il est actuellement l'un des quartiers commerçants les plus animés de Laeken.

L'hôpital Brugmann

Les travaux pour la construction du nouvel hôpital suivant un projet de Victor Horta débutèrent en 1911. L'hôpital fut achevé en 1923, mais agrandi peu à peu ultérieurement. A l'instar des exemples en provenance de l'étranger, Horta conçut une série de pavillons dans un grand jardin. Tous les pavillons, construits au-dessus des caves, sont reliés les uns aux autres par des tunnels. Les compositions décoratives en briques de couleur, offrent à

l'architecture sobre des pavillons, une apparence vive.

La « Cité Modèle » (1963-1974)

Ce quartier avait pour but d'illustrer les idées progressistes de la Belgique en matière de logements sociaux à l'occasion de l'exposition universelle de 1958. Le plus frappant dans l'aménagement du site est certainement la Grand'Place, un grand carré entouré de galeries et de trois immeubles tours. La place accueille un parking souterrain. Le plan original fut néanmoins modifié et toute l'infrastructure socio-culturelle et commerciale ne fut pas réalisée. Les architectes étaient notamment René Braem, Victor Coolens et Jean Van Doosselaere.

1.3.3 LES INTERIEURS D'ÎLOTS

CARTE 21 La typologie du bâti de Laeken se compose principalement d'îlots traditionnels définis par une construction en ordre fermé avec, éventuellement, l'un ou l'autre intérieur d'îlot resté plus ou moins non bâti.

La densité du bâti (rapport entre la surface bâtie et la surface non bâtie) des îlots est globalement plus élevée dans la partie sud de Laeken que dans la partie nord. Différents intérieurs d'îlots y sont occupés par des constructions industrielles (entrepôts, surfaces d'exploitation,...). Les jardins privés sont donc rares, impliquant inéluctablement une diminution du confort du logement.

Le sud de Laeken, même sous le chemin de fer, possède toutefois également des îlots présentant une faible densité du bâti grâce à la présence de jardins privés (avenue Prudent Bols, rue Richard Neybergh). Une faible densité du bâti ne signifie en effet pas automatiquement un nombre plus important de jardins privés mais peut également être due à la présence d'un grand espace vert privé (l'école des Ursulines), d'un entrepôt (non construit) (Belgacom, Ziegler) ou de complexes scolaires (avec des terrains de jeux asphaltés).

Dans la partie nord de Laeken (le quartier Mutsaard et les quartiers près du square Palfijn), la densité du bâti est plus faible; les habitations unifamiliales ou plurifamiliales disposent en général d'un espace extérieur privé (parfois sans végétation: il sert souvent à stationner les voitures).

La partie centrale de Laeken, le long de la partie supérieure du boulevard Bockstael et de la partie inférieure de l'avenue Houba de Strooper, présente un paysage beaucoup plus varié : des îlots ayant une densité du bâti relativement faible alternent avec des îlots plus denses.

Dans la partie nord de Laeken se trouvent deux grands ensembles où le patron classique est inversé: des immeubles à appartements implantés dans un cadre plus ou moins vert : la Cité Modèle et le quartier du Forum. Actuellement, le rapport espace bâti - espace non bâti est bien équilibré dans la Cité Modèle si l'on tient compte de la forte densité démographique. L'équilibre est moins positif pour le quartier du Forum : de nombreux immeubles à appartements hauts et très hauts sont implantés à une distance relativement faible les uns des autres sur une surface plus petite.

Bien que la cité-jardin du Verregat présente une densité du bâti relativement faible, il ne faut pas perdre de vue que la densité démographique y est assez élevée.

La densité du bâti du plateau du Heysel, et plus particulièrement du parc des expositions, a relativement augmenté et est extrêmement élevée étant donné la nature du bâti.

1.3.4 LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

1.3.4.1 LES ESPACES VERTS

1.3.4.1.1 BEAUCOUP D'ESPACES VERTS MAIS

CARTE 23 La surface totale des espaces verts semble suffisante pour la commune, mais ...

Elle est mal répartie.

Une série de quartiers très peuplés n'ont pas d'espace vert (par exemple la partie sud aux alentours de la place Bockstael). Le centre, par contre, possède un grand ensemble vert grâce au Domaine Royal, au Stuyvenberg... où ne vit presque personne. Pour les habitants moins mobiles comme les enfants ou les personnes âgées, l'espace vert doit être rapidement accessible à pied (voir aussi schéma). Les aires de jeux pour les jeunes enfants doivent par exemple se situer à une distance de 150m maximum de l'îlot. Mais les personnes âgées et les personnes souffrant d'un ou de plusieurs handicaps ou maladies ne peuvent pas non plus se déplacer très loin.

De plus, de grands espaces verts ne sont pas accessibles.

Le cœur vert de Laeken est formé par le Domaine Royal, inaccessible pour les habitants de Laeken. De plus, les espaces verts suivants sont également inaccessibles : le Stuyvenberg, la Villa Belvédère, le Domaine Royal, le square Prince Charles, la Cour de l'école des Ursulines (privé), les intérieurs d'îlots du Mutsaard,...

Les grands espaces verts sont difficiles d'accès.

Les axes routiers forment la principale barrière pour certains groupes d'habitants, essentiellement pour les enfants. Les enfants du quartier de Mutsaard, par exemple, sont coupés du parc d'Osseghem et du Pavillon Chinois par la voie rapide. Pour profiter du square du 21 juillet, il faut traverser l'avenue du Parc Royal. Pour se rendre à L'Etang à canards et au Jardin colonial, il faut traverser l'avenue Sobieski.

Pour terminer, l'implantation de certains éléments verts empêche leur bon fonctionnement

La superficie d'espaces verts qui existe actuellement entre les deux sens de la voie rapide près du Domaine Royal offrirait un meilleur écran contre le bruit, la pollution et les nuisances visuelles si elle avait été implantée entre le quartier résidentiel et la voie rapide.

1.3.4.1.2 Problèmes à propos de la qualité des espaces verts

En général, les espaces verts de Laeken sont de bonne qualité et régulièrement entretenus. Les dépôts illicites de déchets sont régulièrement retirés. La qualité des espaces verts diminue néanmoins, car les différentes fonctions des espaces verts ont été insuffisamment reconnues par le passé, lors de leur implantation mais aussi lors de leur aménagement.

Les espaces verts sont par exemple trop souvent aménagés dans l'espace résiduel. Tel est le cas du Parc de la drève Sainte-Anne.

Le square Palfijn est un mauvais exemple sur le plan de l'aménagement. Bien situé, il attire de nombreuses personnes : les promeneurs avec un chien, les petits pour la plaine de jeux mais les grandes surfaces pavées invitent les gens à stationner et réduisent la qualité de cet espace vert. Les avenues avoisinantes sont également plus larges qu'il n'est nécessaire. Les problèmes relatifs à la qualité des espaces verts naissent souvent suite aux attentes nombreuses et parfois contradictoires des utilisateurs et des riverains: les actifs s'opposent aux inactifs par exemple.

La fonction des différents espaces verts n'est souvent pas remplie de façon optimale car l'infrastructure semble subordonnée à l'accessibilité.

1.3.4.1.3 PROBLEMES A PROPOS DE LA FONCTION DES ESPACES VERTS

Les espaces verts doivent tenir compte de certains besoins de l'homme et ont en même temps différentes fonctions destinées à augmenter l'habitabilité de l'environnement. Les fonctions principales sont: la fonction sociale, la fonction d'écran, la fonction urbaine et esthétique, la fonction historico-culturelle, la fonction circulation. La plupart du temps, un espace vert tient compte de plusieurs fonctions.

Les espaces verts dans la ville sont donc en principe multifonctionnels. Cependant, ce principe est perturbé ou rendu impossible dans certains cas.

Il est également important de récapituler les besoins à partir des différentes fonctions.

Insuffisances pour la fonction sociale

Celles-ci sont détectées en élaborant un cercle des besoins à l'échelle. On peut ainsi estimer où les besoins sociaux génèrent des insuffisances. Les normes généralement acceptées sont reprises dans le tableau ci-dessous. Nous nous fondons ici sur une approche basée sur différents groupes cibles.

TABLEAU 33 : APERCU DES NORMES POUR LES ESPACES VERTS RECREATIFS

niveau localisation	Distance maximale en mètre	groupe cible	type d'espace vert	superficie	insuffisances:
îlots	150	petits enfants	aire de jeux, bac à sable	100 m ²	*
		les moins mobiles	banc dans l'espace vert	50 m ²	*
alentours	400	6-12 ans	aire de jeux normale/informelle	500 m ²	*
quartier	800	tout le monde	parc multifonctionnel, pour faire du sport, s'asseoir, jouer	0,5 ha	*
partie de la ville	1600	tout le monde	parc multifonctionnel		suffisant
Laeken dans son ensemble	3200	Amateurs de jardinage sportifs	de Werk van den Akker	0,5 ha	*
		promeneurs	espaces sportifs comme une piste d'athlétisme,...	1 ha	suffisant
Laeken dans l'entité de Bruxelles	5000	tout le monde	étang avec parc pièces d'eau, centre récréatif	10 ha	suffisant
		promeneurs	bois	200 ha	suffisant
	12000	promeneurs		1000 ha	Forêt de Soignes

Source: Aminor, Mens en Ruimte

Une approche basée sur des groupes cibles n'implique pas nécessairement un aménagement séparé pour chaque groupe cible. Au contraire, les aires de jeux pour les petits, par exemple, peuvent parfaitement se combiner à des bancs pour les personnes âgées et cette proximité augmentent en outre la sécurité sociale.

Si l'on tient compte des considérations sociales, Laeken présente une insuffisance marquante d'espaces verts accessibles et proches pour les enfants, les personnes âgées et les moins mobiles en général.

Malgré la présence d'espaces verts publics, le quartier du Mutsaard possède encore des îlots résidentiels sans les espaces nécessaires, en partie à cause de l'inaccessibilité pour les moins mobiles (le Pavillon Chinois par exemple), en partie parce que certains espaces publics ne sont pas ouverts.

Le Verregat coupé par les axes routiers doit donc disposer d'un espace vert récréatif dans le quartier même. Il y a effectivement un espace vert mais il est assez loin des quartiers

situés le long de la chaussée Romaine. Ce point noir est relativisé par la présence de jardins privés, de rues dans lesquelles il est possible de jouer et de petits endroits verts entre les maisons de la cité-jardin. Le quartier possède donc un peu de végétation mais il laisse peu ou pas de place pour la détente collective.

La Cité Modèle possède la surface nécessaire d'espace vert grâce aux grands espaces verts collectifs.

Le quartier entre le planétarium et l'Hôpital Brugmann peut profiter de l'espace vert situé autour de l'hôpital, permettant ainsi à une partie de ces quartiers de disposer de leur espace vert de proximité. La rue forme toutefois un obstacle à l'accessibilité.

Une fois au sud du chemin de fer, c'est la misère: il n'y a pas de parc public, presque pas de végétation, peu de jardins privés, peu d'espace public si ce n'est une place (pavée) et un remarquable jardin privé inaccessible (celui de l'école des Ursulines).

Cela correspond à la zone de dégradation, délaissée par les entreprises et les fonctions commerciales, zone négligée qui doit également faire face à un glissement de la composition et de la structure de la population. Une étude sur le dépeuplement de certains vieux quartiers de Gand a révélé le lien qui existe entre le manque d'espaces verts et l'exode de jeunes ménages.

Une partie du cimetière pourrait être cédée aux enfants.

Le style de l'espace vert à introduire est également important pour la résolution de ces points noirs. L'espace vert doit pouvoir fonctionner en tant qu'espace de rencontre et, en même temps, tenir compte du besoin de calme et de paix. Le calme est toutefois impossible à obtenir dans les espaces accessibles de Laeken vu le bruit de la circulation.

Le gros problème à Laeken est le manque d'espace vert dans le sud de la commune, le manque de petits espaces près des espaces verts dans les quartiers résidentiels, et l'accessibilité des grandes entités. Il y a un manque d'espace pour les jardins communautaires.

Insuffisances de la fonction d'écran

L'espace vert peut augmenter la valeur d'agrément de l'espace entre autres en servant d'écran contre les installations visuellement peu attrayantes. Il peut également étouffer le bruit et réduire les nuisances odorantes. C'est pourquoi l'espace vert peut, outre sa valeur d'agrément, augmenter la qualité écologique de base.

Pour remplir cette fonction, l'accessibilité n'est pas si importante. Par contre, le positionnement par rapport aux éléments ayant une influence négative est important. A Laeken, ce positionnement est souvent totalement erroné. Les espaces verts se situent entre les axes routiers au lieu de se situer entre les quartiers résidentiels et l'axe routier.

Au sein de la fonction d'écran, la fonction climatologique gagne toujours plus d'importance. A Laeken, cette fonction est suffisamment remplie par le Domaine Royal. Elle est toutefois concentrée dans la partie centrale et des insuffisances sont donc remarquées dans la partie sud.

Ce sont principalement les axes routiers qui doivent être masqués.

La fonction urbanistique et la valeur d'agrément des espaces verts

Les espaces verts publics sont un élément important dans la préservation et l'amélioration de la qualité esthétique de l'espace public. Des rangées d'arbres, par exemple, peuvent avoir un effet d'aménagement et de séparation de l'espace. La végétation peut embellir temporairement un espace non bâti et servir d'aire de jeux pour les enfants des alentours.

La description de ces insuffisances doit principalement avoir lieu en concertation avec les habitants. Ce sont les habitants qui doivent y vivre et non les concepteurs.

Outre l'embellissement des quartiers résidentiels, il importe également d'aménager un cadre vert structurant autour du plateau du Heysel.

La fonction historico-culturelle

Certains domaines dans et autour de Laeken tels que le Stuyvenberg, le Parc de Laeken, Osseghem ont une fonction historico-culturelle. Celle-ci doit être préservée.

Les parcs suivants sont repris comme paysages classés :

Le Parc de Laeken (17.03.1974); le parc d'Osseghem (16.10.1975)

La fonction circulation

La végétation peut être utilisée comme casse-vitesse, par la création de portes, etc. Peu d'initiatives existent sur ce plan à Laeken. La commune se cantonne à la délimitation traditionnelle avec des arbres d'alignement.

Les quelques points où l'on peut envisager d'introduire des espaces verts adaptés et astucieux dans la gestion du trafic sont (voir carte) :

- aux points de litige entre le piéton et les véhicules
- aux environs des écoles
- sur les places, les aires de stationnement

Augmenter la sécurité

Lors de l'aménagement d'espaces verts, il est important de tenir compte du sentiment d'insécurité. Les éléments suivants jouent un rôle :

- impression: bien entretenu, réparations rapides, bon éclairage,...
- discipline personnelle: signalisation claire, diverses entrées et sorties, sentiers clairement indiqués,...
- surveillance informelle: présence d'autres personnes dans le parc, à combiner par exemple à une bibliothèque ou des habitations
- surveillance formelle: surveillants, heures d'ouverture et de fermeture,...

Plus les citoyens sont concernés par l'élaboration et l'amélioration des éléments verts, plus apparaissent clairement les éléments renforçant le sentiment de sécurité.

La fonction écologique

De grandes zones de Laeken sont reconnues comme des endroits ayant une valeur biologique. Le Domaine Royal, la Villa Belvédère, le Stuyvenberg, le Parc Royal et le parc d'Osseghem forment un bel ensemble.

Les serres royales abritent un échantillon représentatif de l'horticulture belge. Les collections les plus remarquables sont les camélias, les azalées, les bigarades et les lauriers. Ce sont principalement de très vieux exemplaires qui constituent un patrimoine génétique.

TABLEAU 34 : DESCRIPTION SUCCINCTE DES ENDROITS AYANT UNE VALEUR ECOLOGIQUE

	superficie en ha	Parc ou jardin	Bois	Espace	endroit humide
Parc d'Osseghem	71,3	III	II	I	I
Stuyvenberg	14,3	II	III		I
Belvédère	19,7	X			
Domaine Royal	285	X	X		X
Parc de Laeken		IV	I	X	

Source: IBGE, rapports 5

I jusqu'à 25% de la surface; II de 25 à 50% de la surface; III de 50 à 75% de la surface; IV plus de 75% de la surface; X présent/évaluation.

Il n'y a ni pré ni potager, ni réserve naturelle reconnue à Laeken. Cela ne signifie pour autant pas qu'il n'existe aucun endroit ayant une valeur biologique. Au contraire, ces endroits sont la preuve du manque de protection.

Une enquête a déclaré qu'entre 1972 et 1992, quelque 100 espèces auraient disparu à

Bruxelles.¹

Le parc d'Osseghem, le Parc de Laeken et le Domaine Royal sont des refuges importants pour la faune et des réserves pour la flore.

1.3.4.2 QUALITE GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

La qualité générale de l'environnement à Laeken est, principalement, influencée négativement par le trafic, en deuxième instance par les ménages (les déchets par exemple) et le secteur commercial et en troisième instance, par les activités industrielles. Les problèmes principaux qui portent directement atteinte à la qualité de vie à Laeken sont: le bruit, la pollution atmosphérique et les déchets. Certains chapitres examinent en outre les causes indirectes et les problèmes moins directement perceptibles comme la pollution de l'eau mais également le phénomène de dessèchement à Laeken, l'énergie et la pollution du sol.

Au niveau des ménages, le modèle des ecoteams connaît un grand succès en Europe. Le Gap, le Plan d'action global, a pris l'initiative de travailler avec des groupes de ménages sur six thèmes environnementaux. Les thèmes sont :

- les déchets
- l'électricité
- l'eau
- le comportement des consommateurs
- le chauffage
- le transport

Les familles se réunissent une fois par semaine pour trouver la façon la plus écologique de gérer le ménage. Chaque réunion est une véritable table ronde autour d'un thème. Seules les possibilités pratiques pour les familles concernées (du quartier) sont abordées. La municipalité de certaines villes d'Europe stimule ce genre d'ecoteams.

1.3.4.3 NUISANCES SONORES

CARTE 24 Les principales causes de nuisance sonore en ville sont :

- le trafic routier
- le trafic aérien
- les chemins de fer
- l'industrie
- les PME et les entreprises artisanales dans le tissu urbain résidentiel
- le voisinage (quartier)
- les activités récréatives
- les chantiers de construction

Les nuisances sonores sont considérées comme un des problèmes les plus perturbateurs au niveau local.

A Bruxelles, les niveaux moyens atteignaient entre 65 dB(A) à 75 dB(A) en 1993.²

L'université de Liège a développé un logiciel qui aiderait à rendre le milieu urbain (le bruit urbain) plus vivable et qui offrirait donc un environnement plus sain (Cedia).

Le trafic routier

¹ Bim, 1992, De promotie van het biologisch patrimonium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deel 1.

² VVM, 1995, Leren om te keren, Natuur en Milieurapport voor Vlaanderen, Mechelen

Laeken est traversé par d'importants axes routiers, du nord au sud principalement. Chacun de ces axes est une source importante de nuisances sonores. La carte montre les rues avec plus de 65 dB(A).³

Le plus gros problème se situe dans les quartiers autour de la place Bockstael.

Cela signifie que la communication normale est gênée dans une partie de Laeken. En fait, un son ambiant de plus de 60 dB(A) perturbe la communication et peut donner suite à des troubles psychologiques et à des comportements agressifs.

Le bruit de la circulation routière se compose de bruits de moteur et de roulement. Dans les villes, si l'on suppose que la vitesse est inférieure à 70 km/h, c'est le bruit du moteur qui domine. Vu qu'en Europe, le niveau sonore autorisé pour les moteurs est de 74 dB(A) pour les voitures, de 76/78 dB(A) pour les véhicules moyens et de 77-80 dB(A) pour les poids lourds, l'influence du trafic intense sur le volume sonore est évidente et, surtout, l'influence du bruit du moteur issu de la circulation sur la pression globale dans la ville en général et plus spécifiquement à Laeken.

Un camion produit le même bruit que 10 voitures. Les nuisances sonores près de la gare de Thurn et Taxis et d'autres entreprises de transport peuvent donc être interprétées, ainsi que celles le long des voies de transit menant au port.

Si aucune mesure n'est prise, on prévoit une augmentation des nuisances sonores suite à l'intensification du trafic routier.

Le trafic aérien

Le trafic aérien est la deuxième source de nuisance après le trafic routier. La production de bruit dépend en fait du type d'avion et du nombre de passages au-dessus de la zone, ce qui dépend à nouveau des conditions météorologiques. De plus, le décollage est plus gênant que l'atterrissage.

C'est principalement la partie située au nord du Domaine Royal qui souffre des nuisances sonores causées par l'aéroport de Zaventem. Bien qu'il soit interdit de voler au-dessus du Palais Royal, des nuisances peuvent être notées à Laeken.

Ce sont principalement les vols nocturnes qui perturbent la tranquillité des habitants.

Dans ce cas-ci également, on prévoit une augmentation de la circulation et donc des nuisances sonores.

Les chemins de fer

Le bruit de la circulation ferroviaire gêne en général moins que le bruit de la circulation routière. Aucune législation ne règle le niveau sonore maximal autorisé pour une rame de train mais l'on dispose des données suivantes. Un train de marchandises produit 90 à 95 dB(A) à 90 km/h. Les trains Intercity produisent 140 dB(A) à 140 km/h. Une réduction de moitié de la vitesse entraîne une diminution de 3 à 5 dB(A). A Laeken, les trains atteignent peut-être 70 km/h mais un train qui freine augmente le niveau sonore de 5 dB(A).

De plus, d'autres facteurs jouent également un rôle: le nombre d'aiguillages, la qualité des voies et des wagons. Pour le transport ferroviaire, la principale source de nuisances sonores est le bruit de roulement (contact roue-rail). C'est pourquoi des écrans bas tels qu'il en existe à certains endroits de Laeken assourdissent déjà les bruits.

Les PME et les entreprises artisanales dans le tissu urbain résidentiel

Les nuisances sonores dépendent principalement d'activités spécifiques. Deux fonctions déterminent ces nuisances : le processus de production et le trafic attiré par cette

dB(A)³: L'intensité sonore se mesure en valeurs logarithmiques. Lors d'une même pression sonore les fréquences très hautes et très basses se perçoivent moins bien. Aussi, lors d'un mesurage d'un son, le signal est filtré dans un filtre adapté: le filtre "A". L'intensité sonore ainsi mesurée s'exprime en dB(A).

production.

Vu les nombreuses activités de transport dans et autour de la rue Dieudonné Lefèvre, c'est le bruit de poids lourds qui y domine. C'est également le cas de la rue Steyls, de la rue du Gaz et de la rue E. Delva. Dans le reste du sud de Laeken, la situation est moins univoque.

Les activités récréatives

Le complexe du Heysel et de Bruparck peut entraîner des nuisances sonores. Comme il est assez éloigné des habitations, il dégage généralement peu de nuisances sonores directes. Il en est autrement lors d'événements. C'est souvent la surcharge de voiture qui, avant ou après un match de football par exemple, entraîne des nuisances sonores supplémentaires, outre le trafic routier.

Laeken est un quartier typiquement urbain troublé par le bruit. Les nuisances sonores issues de la circulation sont dominantes.

1.3.4.4. ENERGIE

La consommation d'énergie est la principale source de pollution atmosphérique dans les villes. La consommation énergétique entraîne une augmentation de presque tous les polluants de l'air: CO₂, SO₂, CO, NO_x, O₃, hydrocarbures, poussières et plomb. La consommation totale d'énergie par unité de surface est élevée à Bruxelles: 132 tep/ha. Elle est néanmoins moins élevée par habitant (2.2 tep/habitant) que pour le Belge moyen (3.7tep/habitant) et même moins élevé que la moyenne des autres villes européennes.⁴

La répartition de la consommation énergétique d'une ville comme Bruxelles se distingue des moyennes nationales. Les ménages représentent 40% de la consommation totale d'énergie. Le trafic et le secteur des services consomment chacun 28% et l'industrie seulement 4%. Cependant, les chiffres divergent. Selon l'atlas Energie de Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, les rapports, sans tenir compte du trafic, sont les suivants : 27,3 % pour les ménages, 67,3% pour les services et 5,3% pour l'industrie. La faible quantité d'industries explique aussi pourquoi la consommation moyenne par habitant est plus faible que dans la plupart des grandes villes européennes.

Dans le nord de Bruxelles, Laeken y compris les rapports sont les suivants: 10% pour l'industrie, 38,6% pour les ménages et 51,4% pour le secteur des services (sans tenir compte de la circulation).

Il faut donc en conclure que si l'on veut réduire la consommation d'énergie, il faut principalement prendre en considération, outre le trafic, le secteur des services et ensuite les ménages.

Mis à part les ménages, les plus gros consommateurs d'énergie sont le Heysel et Bruparck.

Les problèmes concernant l'énergie sont difficiles à cerner. En général, on se base sur la répartition suivante: un tiers pour l'industrie, un tiers pour les ménages et un tiers pour le trafic. Pour un noyau démographique comme Laeken, il faut principalement travailler avec les ménages et sur le trafic pour économiser l'énergie et réduire les émissions de CO₂.

Les ménages

La surface des habitations à Laeken s'élève en moyenne⁵ de 60 à 80 m². Seule la Cité

⁴ Stanners D.and Bourdau Ph., 1995, Europe's Environment, The Dobris Assessment, EEA, European Environment Agency, Copenhagen.

⁵ Mens en Ruimte, 1995, Energiebalans en energiedatabanken Brussels Hoofdstedelijk Gewest: huishoudelijke sectoren, in opdracht van Anciaux V., Staatssecretaris voor energie, Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Modèle possède des habitations plus petites, c.-à-d. de 48,73 à 60 m². Les grosses maisons se situent au nord du quartier du Mutsaard: 100 à 126,67 m².

On se chauffe encore souvent au mazout dans le nord et un passage vers des sources d'énergie renouvelables et/ou le gaz naturel est donc fort conseillé. Globalement, peu de combustibles fixes sont utilisés à Laeken.

Vu la surface moyenne des maisons et la source d'énergie utilisée (grandes maisons, beaucoup de mazout), il serait opportun de commencer dans le quartier du Mutsaard et dans le quartier du Forum.

Les quartiers situés autour du square Palfijn ont également un pourcentage assez élevé de sources d'énergie polluantes. Les autorités communales peuvent, à cette fin, conclure un accord avec le Klimaatverbond. Les autorités communales ont promis de consacrer beaucoup d'attention à la diminution des émissions de CO₂.

Un certain nombre d'habitations situées dans les quartiers aux alentours du chemin de fer n'ont pas de salles de bain ou de douches. Vu l'inoccupation et le délabrement de nombreux bâtiments dans le quartier, le problème des salles de bain pourrait être abordé par une politique de rénovation, une opportunité à saisir pour promouvoir et installer des capteurs solaires thermiques et/ou des installations consommant peu d'énergie. On peut également opter pour approvisionner les sanitaires avec de l'eau de pluie.

A Laeken, moins de 30% des familles possèdent un vélo.

En 1993, les Bruxellois dépensaient 35.650 BEF par famille en énergie. 39% de cette somme concernait l'électricité (13.800 BEF).

Emissions des ménages

La majeure partie des quartiers résidentiels de Laeken est responsable d'émissions entre 0,2 et 0,4 kTonne de CO₂ par ha. La Cité Modèle est une exception, avec moins de 0,2 kTonne par ha mais dans le quartier du Mutsaard et dans le quartier du Forum, les émissions de CO₂ sont comprises entre 0,4 à 0,6 kTonne par ha et celles de SO₂, entre 0,3 et 1,161 tonne. Ces chiffres ne sont pas étonnants vu la combinaison de grandes maisons et de chauffage au mazout.

1.3.4.5 EAU

Un des problèmes les plus frappants est la baisse du niveau des eaux de l'étang. Elle est due à l'augmentation constante de la surface pavée qui ne permet plus l'évacuation de l'eau de pluie par la terre mais par les égouts (parking Kinopolis).

1.3.4.6 POLLUTION DU SOL

Une analyse du sol nécessite des études détaillées, en particulier des éventuels "points noirs". La présence historique d'ateliers dans le sud nous pousse à croire que le sol est probablement (fort) pollué à certains endroits

1.3.4.7 DECHETS

Pour les déchets, nous avons à faire à deux grands groupes de problèmes. D'une part, tous les problèmes "normaux" relatifs aux collectes et au traitement des déchets. Ici, les gros producteurs doivent être considérés séparément. Nous devons également mentionner le suivi parfois insuffisant des activités d'entretien. Nous voyons par exemple dans certaines rues la machine d'entretien passer avant la benne à ordures.

D'autre part se pose le problème des décharges illégales, souvent associé à des terrains à l'abandon et à des espaces publics mal entretenus (au sud).

1.4 DEPLACEMENTS ET MOBILITE

Le transport est un des nombreux éléments déterminant le fonctionnement de notre société. La demande de transport émane de la répartition des activités impliquant notamment des déplacements domicile-travail et domicile-école. Pour obtenir une bonne image des flux de déplacements, nous devons nous baser sur les points de départ et d'arrivée qui en sont à l'origine. Cette analyse se fonde donc sur l'étude des fonctions contribuant à l'accroissement de la circulation et sur la façon dont elles génèrent le trafic.

Un déplacement particulier peut avoir lieu de différentes façons, à l'aide de différents modes de transport. Le choix de tel ou tel moyen de transport dépend de nombreux facteurs relatifs à l'offre comme la disponibilité d'un moyen de transport, le développement de l'infrastructure nécessaire, la distance, la raison du déplacement, l'heure, la sécurité, le coût, etc. Nous aborderons dans ce chapitre l'infrastructure présente, son utilisation et les points noirs pour la circulation automobile et pour la nt, l'heure, la sécurité, le coût, etc. Nous aborderons dans ce chapitre l'infrastructure présente, son utilisation et les points noirs pour la circulation automobile et pour celle de poids lourds, des transports publics ainsi que pour les cyclistes et les piétons.

1.4.1. LE ROLE DE LAEKEN DANS LA REGION

Les contacts matériels d'une ville avec ses environs passent principalement par le réseau routier. Le réseau routier de la région bruxelloise se caractérise par un patron radial et concentrique. Laeken se situe le long de certains axes reliant le ring de Bruxelles (R0) à la petite ceinture.

Une grande partie de la circulation à Laeken a donc lieu dans ce contexte de circulation de transit en provenance et en direction du centre de Bruxelles. Toutefois, Laeken est également en grande partie responsable de la densité du trafic sur son territoire. Il suffit de penser par exemple au plateau du Heysel et à toutes les fonctions qui s'y rattachent, au site de Turn et Taxi, à l'hôpital Brugmann, etc.

1.4.1.1. LE DESENCLAVEMENT ROUTIER REGIONAL DE LAEKEN

CARTE 25 Le ring de Bruxelles (R0), le canal et le faisceau ferroviaire de Schaerbeek-Nord sont les trois éléments les plus déterminants structurellement et situés aux abords de Laeken. Laeken est véritablement au centre de ces grandes infrastructures qui, bien que ne se trouvant pas sur son territoire y déterminent la mobilité.

Le désenclavement principal pour la circulation automobile est bien entendu le ring, qui permet d'atteindre toutes les autoroutes en direction des principales villes belges et étrangères. Grâce à sa proximité avec le ring, Laeken est facilement accessible par le biais des transports privés.

En outre, Laeken est coupé par une série d'axes de transit tels que l'A12, l'avenue des Croix du Feu/ l'avenue Van Praet, l'avenue du Parc Royal, le boulevard Bockstael, etc. Ces voies ont beaucoup d'importance sur le plan de la circulation interne, intercommunale et régionale. Ce sont des voies de pénétration importantes, reliant en général le ring au centre de Bruxelles.

Le transport de marchandises se fait principalement le long du canal, où se sont installées la plupart des grandes entreprises. Les environs du Heysel et l'A12, l'avenue des Croix du

Feu/ l'avenue Van Praet sont également des concentrations de circulation de poids lourds. La localisation du centre TIR attire de nombreux camions.

Deux lignes ferroviaires longent les limites de Laeken : la ligne Schaerbeek-Nord - Malines à l'est, parallèle au canal sur les territoires de Schaerbeek et d'Evere, et la ligne Bockstael-Nord - Jette - Termonde au sud. Cette dernière dessert Laeken par la gare de Bockstael. Les gares du Nord et de Schaerbeek se situent cependant à une distance relativement faible et ont un taux de desserte plus élevé. C'est principalement la gare de Bruxelles-Nord qui relie Laeken avec le reste de la région.

1.4.1.2. FONCTIONS QUI CONTRIBUENT A L'ACCROISSEMENT DE LA CIRCULATION A LAEKEN

CARTE 26 Pour l'inventaire des fonctions contribuant à l'accroissement de la circulation, il est important d'effectuer une distinction temporelle et spatiale.

Du point de vue temporel, nous distinguons les fonctions ayant un attrait permanent et régulier (le même modèle quotidiennement par exemple, sauf pendant le week-end), les fonctions ayant un attrait semi-permanent (fréquemment mais pas toujours selon le même modèle ou pas quotidiennement) et les fonctions ayant un attrait occasionnel (plusieurs ou une seule fois par an).

Du point de vue spatial, nous distinguons l'attraction locale, l'attraction régionale et l'attraction (inter)nationale.

Ces deux facteurs sont d'importance capitale dans le choix du mode de transport. Il faut noter que la plupart des fonctions sont aussi bien un point de départ que d'arrivée. Les zones résidentielles par exemple sont, dans le schéma de circulation domicile-travail, un point de départ le matin et un point d'arrivée le soir.

Les fonctions contribuant à l'accroissement de la circulation à Laeken sont résumées dans le tableau suivant.

Tableau 34

	local	régional	(inter)national
régulier	<ul style="list-style-type: none"> - zones résidentielles de Laeken et communes limitrophes - les stations pour le transport urbain - la zone du canal - les écoles et crèches - les rues commerçantes, le Brico, les supermarchés 	<ul style="list-style-type: none"> - les zones résidentielles RBC - les gares ferroviaires - la zone du canal - les bureaux de la fédération de football 	<ul style="list-style-type: none"> - les zones résidentielles B - la zone du canal - Ziegler
semi-permanent	<ul style="list-style-type: none"> - marché du samedi - les établissements de soin - les bibliothèques - la piscine et le hall de sports - le parc d'Osseghem - le parc de Laeken - les maisons de quartier-terrains de jeux - l'étang à canards - les terrains de sports aux alentours du Heysel 	<ul style="list-style-type: none"> - l'hôpital Brugmann - le Kinopolis - l'Océade - The Village - The Brussels Roller Club 	<ul style="list-style-type: none"> - les palais des expositions
occasionnel	<ul style="list-style-type: none"> - le centre culturel de Nekkersdal - le théâtre en plein air - l'ancienne gare - l'ancienne maison communale 		<ul style="list-style-type: none"> - l'Atomium - le stade Roi Baudouin - Mini-Europe - la Tour japonaise/le Pavillon chinois - le théâtre américain - l'église N.D.de Laeken - les Serres Royales - le Planétarium

1.4.2. LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET POIDS LOURDS

1.4.2.1. STRUCTURE DE LA VOIRIE ET FONCTIONS

La voirie actuelle de Laeken a principalement été aménagée pendant la période allant de 1875 à 1907 environ. Le désenclavement du plateau du Heysel pour une circulation moderne a été réalisé suite à l'exposition universelle de 1935 tandis que le développement de la voirie des quartiers à l'extrême nord, de part et d'autre du site du Heysel (respectivement au nord de l'hôpital Brugmann et au nord de l'avenue de Meysse et de l'avenue Van Praet) a principalement eu lieu après la deuxième guerre mondiale, et même après l'exposition universelle de 1985.

C'est à la suite de l'Expo 58 que la partie nord du ring (R0) et l'autoroute Bruxelles-Ostende ont été aménagées. Aujourd'hui, plus de 100.000 véhicules empruntent quotidiennement le ring longeant Laeken.

Située entre le Pentagone et la périphérie de la Région, Laeken est aujourd'hui traversée par différents axes importants de circulation. Elle peut ds lors être décrite comme une zone de transit entre le ring (autoroute R0) et le centre-ville. L'axe nord-sud comprend l'avenue des Croix du Feu/l'avenue Van Praet et l'avenue du Parc Royal le long du Domaine Royal, ainsi que l'avenue Houba de Strooper/le boulevard E. Bockstael qui traverse le centre de la zone résidentielle de Laeken. L'avenue des Croix du Feu/Van Praet et l'avenue du Parc Royal se faufilent jusqu'au canal en prolongeant l'A12 et relie respectivement la Grande Ceinture de Bruxelles (boulevard Lambermont, Montgomery, boulevard Général Jacques) et le Pentagone (via l'Allée Verte et le Tracé Royal). L'axe avenue Houba de Strooper - boulevard E. Bockstael forme un lien direct entre le ring et le boulevard Léopold II. Il s'agit de voies fort fréquentées qui forment de réelles barrières dans la structure spatiale.

1.4.2.2. INTENSITES SUR LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS

1.4.2.2.1 INTENSITES DE LA CIRCULATION

Le tableau suivant reprend les intensités de la circulation pour les principales voiries à et aux alentours de Laeken.

L'intensité est à chaque fois communiquée pour les heures de pointe du matin et du soir. Ce sont ces heures plus denses de la journée qui déterminent en fait l'infrastructure nécessaire. Les chiffres ont été scindés selon le sens de la circulation dans la mesure du possible.

Tableau 35

rue	matin		soir	
	direction nord-sud est-ouest	direction sud-nord ouest-est	direction nord-sud est-ouest	direction sud-nord ouest-est
A12 (sous le R0)	1.618	?	?	?
Chaussée d'Anvers	?		1.300-1.450	
Avenue de l'Atomium		?	160	
Avenue de Bouchout	47		200	
Avenue De Greef	508	224	?	
Avenue du Gros Tilleul	35	10	120	
Boulevard du Centenaire		?	150	
Boulevard Emile Bockstael		?	1.500 - 2.000	
Rue Emile Wauters	0	29	?	
Rue Ernest Salu	332	61	?	
Allée Verte		?	3.000	
Avenue du Port		?	1.300 - 1.650	
Rue Hellebeek	1.422	?	?	?
Avenue Houba De Strooper		1.800	1.500 - 2.200	
Avenue Jan Sobieski		?	150	
Avenue Jules Van Praet	-	2.500	-	2.400
Pont Jules Van Praet	2.963	1.227	1.660	2.924
Avenue Impératrice Charlotte		500	340	
Avenue de la Reine		?	1.400	
Avenue du Parc Royal		?	2.500 - 3.000	
Rue des Artistes		?	350 - 600	
Boulevard de Lambermont		?	1.700	
Quai Léon Monnoyer	972	893	1.161	1.059
Avenue Limburg Stirum (environs R0)	980	?	?	
Avenue de Madrid		?	1.000	
Rue Marie-Christine		?	600 - 1.000	
Avenue de Meysse		?	170	
Avenue Mutsaard		?	1.500	
Avenue des Croix de Guerre		?	450	
Avenue des Pagodes		?	900	
Pont de Trooz	3.288	1.163	1.722	2.774
Pont des Armatures	1.533	811	621	1.553
Avenue de la Croix-Rouge	?		-	450
Chaussée Romaine	?		500 - 2.000	
Pont Saintelette	944	153	725	248
Tunnel Saintelette	2.712	2.027	1.678	2.353
Place Saint-Lambert	35	181	?	
Chaussée de Bruxelles (sous le R0)	1.141	?	?	
Steenweg op Koningslo (sous le R0)	499	?	?	?
Rue Stéphanie		?	350 - 600	
Avenue de Versailles		?	200	
Chaussée de Vilvorde	?		600 - 4.700	
Avenue des Croix du Feu	1.300	-	2.500	-
Quai des Usines		?	1.800	

Source: Stratec, Comité d'action du quartier Croix du Feu, Région de Bruxelles-Capitale
 (*) estimation sur la base de l'avenue des Croix du Feu

Il est également important de confronter les intensités des tronçons concernés à leur capacité respective. Le tableau suivant offre un aperçu des capacités reprises par jour et par heure pour les différentes catégories de voiries. Ces dernières dépendent du nombre de bandes, de carrefours, de feux et de la vitesse des véhicules. L'influence du facteur vitesse est illustrée de façon saisissante par le phénomène de circulation continue par bloc. La capacité d'une autoroute (2x3 bandes), par exemple, augmente par la formation de blocs à une vitesse de 80 km/h de 4.500 voitures environ à 6.700 voitures par heure.

Ces capacités sont des valeurs pratiques reprises d'ouvrages et, empiriquement, de différentes autres études. Il est clair qu'il s'agit dans ce cas uniquement d'une valeur généralisée qui doit être corrigée selon les tronçons concrets. La capacité pratique d'une

voie est définie comme la limite maximale de l'intensité permettant encore juste de garantir une circulation fluide. Si l'intensité sur cette voie dépasse la capacité pratique, des embouteillages se forment.

Tableau 36

Catégorie de voirie - description	vitesse (km/h)	capacité pratique ((mvt/heure/direction) (mvt/jour/direction)	
1. autoroute	120	4.500	45.000
	80	6.700	
2. autoroute 2x2	120	3.000	27.500
	80	4.500	
3a23a. 2x3 bandes (hors agglomération) nombre limité de carrefours	100	4.500	32.500
3b3b. 2x2 bandes (hors agglomération) nombre limité de carrefours	100	3.000	25.000
4a. 2x3 bandes (dans l'agglomération) nombre important de carrefours	80	3.000	30.000
4b. 2x2 bandes (dans l'agglomération) nombre important de carrefours	80	2.000	20.000
5. voie à 3 bandes	80	1.200	11.500
6. 2x1 bandes (hors agglomération) séparation des différents usagers de la circulation	70	1.000	9.500
7. 2x1 bandes (dans l'agglomération) pas de séparation entre les différents usagers de la circulation	50	800	-
8. rues commerçantes et rues résidentielles	30	600	-

Source: "Verkeers-en Vervoersplan Vlaanderen" et observations propres.

La voie la plus dense de Laeken (après l'A12) est clairement l'avenue des Croix du Feu / l'avenue J. Van Praet, qu'empruntent quotidiennement 23.000 véhicules dans chaque direction. Ce chiffre peut être comparé à celui d'autres artères de Bruxelles comme l'avenue Charles Quint. L'avenue des Croix du Feu et l'avenue J. Van Praet connaissent donc quotidiennement des embouteillages, surtout à l'approche du pont Van Praet et du Gros Tilleul.

L'avenue Houba de Strooper est la deuxième voie la plus fréquentée. Quelque 1.800 véhicules par heure y sont comptés chaque matin (pour les deux directions). L'avenue Houba de Strooper possède, contrairement à l'avenue Van Praet, de nombreux carrefours les uns à la suite des autres et une densité de bâti et de stationnement réduisant la capacité de l'avenue.

La circulation de l'avenue du Parc Royal est également fort dense (2.500 à 3.000 véhicules).

Les tableaux montrent clairement les bouchons se formant sur les ponts de Trooz et Van Praet, qui accueillent chacun quelques 4.000 à 4.500 véhicules aux heures de pointe.

La circulation motorisée est nettement moins dense sur les autres voiries.

Les paragraphes suivants abordent la circulation des poids lourds et l'évolution autonome de la circulation à Laeken, deux aspects de la circulation motorisée qui ont une grande influence sur la perception que l'on en a.

D'autres facteurs sont également importants pour une appréciation qualitative, à savoir les possibilités de traversée, l'habitabilité, la lisibilité et bien d'autres. Ces points sont traités plus loin, dans un chapitre particulier traitant des points noirs de la circulation du point de vue de l'habitabilité dans les différents quartiers et rues.

1.4.2.2.2 LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

Le tableau suivant reprend l'importance du transport lourd aux heures de pointe du matin et du soir dans le trafic global. Nous pouvons remarquer que, pour les axes principaux, la part du transport lourd est plus importante aux heures d'affluence du matin qu'à celles du soir. Il est également important de constater que la part du transport lourd sortant est plus importante que la part du transport lourd entrant aux heures de pointe du matin.

Les chiffres sont en moyenne assez normaux pour des axes importants de transit. L'explication est à chercher davantage auprès des industries situées aux abords du canal qu'auprès des livraisons pour les entreprises et les magasins locaux. C'est pourquoi les voiries situées aux alentours du canal ont une part relativement élevée de circulation poids lourds.

Le nombre de camions d'1/3 plus élevé sur le square De Trooz que sur le pont Van Praet est dû au fait que la zone industrielle nord est également désenclavée par l'avenue de Vilvorde et par la chaussée de Vilvorde. La zone du canal du Bassin Vergote est uniquement désenclavée au nord par l'avenue du Parc Royal et par le boulevard E. Bockstael - l'avenue Houba de Strooper.

De nombreuses grosses entreprises se sont installées autour du Bassin Vergote mais les camions sont également en grande partie attirés par l'implantation du centre TIR dans la rue Dieudonné Lefèvre et par la concentration de quelques grands et de nombreux petits transporteurs aux alentours (Ziegler, Intertrams,...).

Actuellement, aucun itinéraire spécial n'a été déterminé pour les poids lourds. La part du transport lourd dans l'intensité de la circulation locale est indiquée dans le tableau suivant.

Tableau 37

rue	matin		soir	
	direction nord-sud	direction sud-nord	direction nord-sud	direction sud-nord
	est-ouest	ouest-est	est-ouest	ouest-est
A12 (sous le R0)	3,6 %	?	?	
Avenue de Bouchout	0 %	6,3 %	?	
Avenue De Greef	0,2 %	4,2 %	?	
Pont de Trooz	4,5 %	13,4 %	3,2 %	2,1 %
Avenue du Gros Tilleul	2,8 %	0 %	?	
Rue Emile Wauters	0 %	0 %	?	
Rue Ernest Salu	1,3 %	0 %	?	
Rue Hellebeek	15,4 %	?	?	
Avenue Houba De Strooper	2,0 %	8,4 %	?	
Pont Jules Van Praet	3,6 %	6,9 %	2,3 %	2,2 %
Avenue Jules Van Praet (*)	-	8 %	-	8 %
Avenue Impératrice Charlotte	2 %	2,8 %	?	
Limburg Stirumlaan (environs du R0)	3,1 %	?	?	
Quai Léon Monnoyer	9,7 %	6,8 %	3,4 %	5,9 %
Pont des Armatures	6,3 %	12,7 %	7,2 %	5,3 %
Pont Saintelette	4,1 %	2,7 %	2,3 %	7,8 %
Tunnel Saintelette	0 %	0,4 %	0,6 %	0,5 %
Place Saint-Lambert	0 %	4,7 %	?	
Chaussée de Bruxelles (sous le R0)	2,7 %	?	?	
Steenweg op Koningslo (sous le R0)	1,3 %	?	?	
Avenue des Croix du Feu	8 %	-	8 %	-

Source: *Stratec, Comité d'action du quartier Croix du Feu*

1.4.2.2.3 EVOLUTION AUTONOME DES INTENSITES DE LA CIRCULATION

Le tableau suivant montre que l'évolution autonome des intensités sur les ponts Van Praet et De Trooz était négative entre 1988 et 1990.

La lenteur des travaux sur le pont De Trooz n'est certainement pas étrangère à cette situation.

L'augmentation du taux de motorisation (voir tableau ci-dessous) et du nombre de déplacements nous fait cependant supposer que si aucune modification de la gestion du trafic n'a lieu, toutes ces voiries vont entièrement s'engorger. Les deux ponts enjambant le canal restent en tout cas les grands points noirs.

Tableau 38

territoire	taux de motorisation en	taux de motorisation en	taux de motorisation en
	1991	1996	2005
Région de Bruxelles-Capitale	32,72 %	37,14 %	43,11 %
Belgique	39,79 %		

Source: *IRIS, plan des déplacements*

Grâce à l'impossibilité de traverser le canal, les quartiers du sud de Laeken sont en grande partie préservés d'un trafic parasite mais nous sommes ici toutefois confrontés à des carrefours mal (ou pas du tout) aménagés entraînant une circulation confuse et dangereuse. (par ex. croisement des rues de Molenbeek, du Drootbeek et Wautier).

L'augmentation annuelle des intensités de la circulation est reprise dans le tableau suivant. A première vue, la densité du trafic aurait peu augmenté ces dernières années aux heures de pointe du soir. Ce phénomène s'explique par le fait que certaines voies sont déjà engorgées. L'augmentation de la densité du trafic n'est donc pas due à l'augmentation de la densité du trafic sur les artères aux heures d'affluence mais plutôt à l'étalement dans le temps de ces heures de pointe et à l'expansion de la densité de la circulation vers les rues résidentielles.

Tableau 39

rue	direction	1986	1988	1990	augmentation/année
A12 (sous le R0)	nord-sud	2.074		1.618	-7 %
Pont De Trooz	les deux		4.874	4.451	- 4,3 %
Quai Léon Monnoyer	nord-sud		958	972	+0,7 %
Pont Jules Van Praet	les deux		4.661	4.190	- 5 %
Pont des Armatures	les deux		2.305	2.344	0,9 %
Pont Saintelette	les deux		1.656	1.097	- 16 %
Tunnel Saintelette	les deux		4.809	4.739	- 0,1 %
Steenweg op Koningslo (sous le R0)	nord-sud	547		499	-2,4 %
Chaussée de Bruxelles (sous le R0)	ouest-est	1.002		1.141	+3 %

Source: *Stratec*

1.4.2.3 STATIONNEMENT ET LIVRAISONS

1.4.2.3.1 STATIONNEMENT

CARTE 27 Le problème du stationnement se présente sous différents angles, selon l'utilisateur et le moment.

En général, les habitants rencontrent peu de problèmes de stationnement. Diverses raisons peuvent expliquer ce phénomène. Le tableau suivant donne un aperçu des habitations avec garage et des familles possédant leur propre véhicule.

Tableau 40
Classification selon le nombre de garages

Secteur statistique	Voiture	Garage	Différence
HOPITAL BRUGMANN	100	100	0
AVENUE DE MEYSSE	76	71	5
DOMAINE ROYAL	75	56	19
AVENUE JEAN DE BOLOGNE	65	46	19
RUE DU DISQUE	55	43	12
AVENUE STIENON	59	42	17
AVENUE MUTSAARD	63	33	30
RUE DE WAND	59	33	26
ECOLE DES CADETS	56	19	37
SACRE-COEUR	52	15	37
DIVIN JESUS	58	13	45
CITE MODELE	44	11	33
RUE EM. DELVA	48	10	38
PARVIS NOTRE-DAME	42	10	32
PLACE DE LA MAISON ROUGE-SUD	448	9	39
RUE MARIE-CHRISTINE	46	7	39
SQUARE PRINCE LEOPOLD	42	7	35
BOULEVARD BOCKSTAEL-SUD	50	6	44
RUE DES CHRYSANTHEMES	510	2	49
HEYSEL	22	2	20
AVENUE DES CROIX DU FEU	100	0	100
LAEKEN	52	21	31
VILLE DE BRUXELLES	50	18	32
REGION DE BRUXELLES			

Les quartiers nord présentent un taux de motorisation plus important (entre 50% et 75%) que les quartiers sud mais le nombre d'habitations avec garage y est également plus élevé (plus de 30% contre 10% dans le sud).

Cette différence se marque dans la typologie des rues. Ainsi le quartier au sud du Square Palfijn se caractérise par un front bâti en retrait de la rue avec une entrée pour un garage au niveau du rez-de-chaussée ou en cave. Par contre, les quartiers sud de Laeken présentent un front bâti en aligné à rue, des maisons mitoyennes du 19^{ème} siècle avec de temps en temps un porte cochère. Il y a peu de problèmes de stationnement dans ces quartiers malgré que le stationnement s'y fasse principalement en voirie et malgré l'importante densité de population. Ce phénomène est imputable au faible taux de motorisation mais aussi aux nombreux tronçons de rue inhabités (murs d'écoles, d'entreprises, terrains à l'abandon).

Les rues commerçantes - où les stationnement courte durée prime - doivent faire face aux problèmes typiques de stationnement.

L'accessibilité de ces rues commerçantes doit néanmoins être assurée. Le stationnement en double file, les livraisons, le stationnement longue durée en conséquence à un manque de contrôle et/ou des parcmètres défectueux et la mauvaise liaison piétonne avec le parking sur la place Bockstael entraînent une situation peu claire voire chaotique tant au niveau de la circulation que du stationnement. Cette situation compromet le bon fonctionnement de la rue Marie-Christine. Les mêmes problèmes se posent dans un moindre mesure pour la rue De Wand, et ce pour deux raisons principales: la largeur plus grande de la rue, la présence de supermarchés qui disposent de leur propre parking.

Le stationnement en voirie de poids lourds est un problème particulièrement aigu dans le sud, surtout la nuit. Ce phénomène se produit dans et autour des rues situées aux abords du centre TIR (rue Dieudonné Lefèvre, rue Claessens, avenue du Port). Toutefois, de plus en plus de poids lourds stationnent également au nord de Laeken (le long de l'avenue Mutsaard, de l'avenue de Madrid, de la chaussée Romaine jusqu'au parc de Laeken, de l'avenue des Coudriers et de l'avenue du Gros Tilleul)

Les habitants rencontrent habituellement peu de problèmes de stationnement, sauf en cas d'événements spéciaux. C'est surtout le nord qui, malgré les grands parkings du plateau du Heysel et le parking C, doit faire face à une invasion de son espace public par les visiteurs des manifestations ayant lieu au Heysel. Ce problème touche principalement les habitants ne possédant pas de garage. Cette situation vaut également, mais à un degré moindre, pour les environs de l'hôpital Brugmann.

Le plateau du Heysel est également confronté à un autre problème: l'organisation du stationnement au Heysel hypothèque considérablement la qualité spatiale du Parc des Expositions. Pendant les manifestations, il est impossible de trouver une place de stationnement d'un côté ou de l'autre du boulevard du Centenaire. Impossible également de se parquer le long des voies traversant les parcs d'Osseghem et de Laeken ainsi que le long des voies de désenclavement contournant le stade. Des parkings ont été installés partout, près du Kinopolis, près du Trade Mart, près du stade, près du Théâtre américain, bref, partout. Le site dispose en tout de 4.500 places de stationnement.

Le parking C, situé au nord de la Chaussée Romaine, offre 12.000 places de stationnement. Cette capacité est largement suffisante. Le problème est plutôt l'utilisation des parkings. Vu leur implantation et l'agrément des piétons (qui veulent toujours stationner le plus près possible), nous remarquons que le parking C est rarement plein alors que les autres parkings sont souvent engorgés. Le parking C ne donne en effet un accès direct qu'aux Palais des Expositions tandis que toutes les autres fonctions ne peuvent être atteintes que par les rues attenantes : par la Chaussée Romaine et à l'ouest, par la rue du Verregat, par la rue des Génévriers, par l'avenue des Magnolias et ensuite par l'avenue Houba de Strooper ou l'avenue Impératrice Charlotte. Du côté est, on atteint le Heysel par l'avenue de Madrid et l'avenue de Miramar.

Concrètement, cela signifie qu'à partir de la sortie du parking C, les distances à parcourir à pied s'élèvent à : 1.200 m environ pour le stade Roi Baudouin (entrée principale), 1.500 m pour le Kinopolis, 1.800 m pour l'Atomium, 1.200 m pour le Centre Buro & Design, 1.400 m pour le Fashion Gardens et 1.600 m pour le Trade Mart. Une meilleure accessibilité par les Palais des Expositions réduirait de moitié la plupart des distances, préserverait le quartier d'une invasion de visiteurs et viendrait agrémente le trajet entre le parking C et le plateau du Heysel.

Il va de soi qu'une solution au problème de stationnement ne peut être dissociée d'une approche générale de la situation de la circulation aux alentours du Heysel. Divers désenclavements alternatifs sont déjà à l'étude (sortie A12, rond-point avenue de Madrid, avenue de Miramar, etc.). Elles doivent maintenant être évaluées dans un cadre global. Les fonctions qui se sont installées sur le plateau du Heysel se situent justement là vu la bonne accessibilité automobile et les facilités de stationnement. A nous maintenant de relever le défi d'optimiser cette accessibilité et de la garantir à l'avenir, moyennant une réduction de l'impact négatif sur les quartiers résidentiels.

1.4.2.3.2 LIVRAISONS

Le chargement et le déchargement en rue se produisent principalement dans les rues commerçantes et au sud de Laeken où se concentrent les ateliers et les entrepôts. Les livraisons deviennent problématiques lorsque la fonction de circulation n'est plus remplie, ce qui dépend entre autres des flux de circulation désirés dans une rue, de la fonction de la rue, de sa largeur, etc. A Laeken, les problèmes se posent dans les rues commerçantes qui se trouvent également avoir une fonction importante en tant qu'axes de transit : le boulevard E. Bockstael, l'avenue Houba de Strooper et la rue Marie-Christine.

Le stationnement fréquent en double file dans la rue Marie-Christine compromet la fluidité et la sécurité de la circulation dans la rue. Les nombreux piétons (clients et écoliers) se mélangeant aux automobilistes zigzaguant entre les voitures stationnées engendrent une situation imprécise et fort dangereuse.

Dans la partie sud du boulevard E. Bockstael, qui a récemment été aménagée, le stationnement en double file notamment pour des livraisons a considérablement diminué. La largeur de la rue ne permet pas la présence de deux véhicules l'une à côté de l'autre et engendrent ainsi immédiatement des embouteillages monstres énormes. Le problème s'aggrave au nord de la place E. Bockstael, vu la concentration plus importante de magasins.

Une enquête de STRATEC sur la création d'un plan régional de transport de marchandises (1996) a montré que plus de la moitié des poids lourds n'utilisent pas les zones de livraisons prévues. Deux raisons principales à cette situation sont: il est plus facile de

charger/décharger en rue; ou les places réservées sont déjà occupées par d'autres véhicules.

1.4.3 TRANSPORTS EN COMMUN ET TAXIS

Malgré l'urbanisation explosive sous l'impulsion de Léopold II, Laeken a dû faire face à de rudes difficultés pour étendre son réseau de transports. En 1907, l'ingénieur communal résumait celles-ci comme suit : la présence du canal, les deux lignes de chemin de fer avec de larges assises qui traversaient la commune et devaient être enjambées par des viaducs, les vallées de la Petite Senne et du Molenbeek (travaux de voûtement de ce dernier achevés vers 1907), le non-raccordement des voiries traversant Laeken au-delà des frontières communales à cause d'un manque d'accord avec les communes voisines, le retard dans la construction de la nouvelle gare maritime et, enfin, les problèmes financiers.

Aperçu du développement d'un réseau de transports publics durant la seconde moitié du 19^e siècle :

- 1836 : liaisons omnibus durant la journée entre Laeken et Bruxelles (en 1837, 7)
- 1843 : ligne omnibus vers Anderlecht
- 1856 : mise en service de la ligne de chemin de fer Dender-Waas
- 1869 : demand'exploitation d'une 'voie ferrée américaine' (tram)
- 1864 : inauguration de la première gare, située à hauteur du passage à niveau de l'avenue de la Reine
- 1871 : mise en service d'une voie ferrée périphérique, aménagement d'une liaison en tramway à chevaux entre la gare et la gare du Nord, Anderlecht et Saint-Gilles
- 1877 : inauguration de la gare royale sur le Domaine Royal
- 1880 : nouvelle gare à Laeken
- 1889 : chemin de fer vicinal entre Laeken et Strombeek
- 1895 : prolongement du chemin de fer vicinal jusqu'à la gare du Nord, place Rogier
- 1902 : mise en place du premier tramway électrique.

(Source : G. Lemaire e.a., *Laeken 1830 à 1980, Aspecten van het Lakense verleden, Bruxelles 1980*).

CARTE 28

Laeken dispose aujourd'hui d'un réseau assez dense de lignes de transports en commun. Laeken est désenclavé par le chemin de fer, la gare de Bockstael. La gare est desservie par les lignes 50 et 60.

Ligne 60 : Lokeren - Bruxelles Midi
via Zele, Termonde, Saint-Gilles, Lebbeke, Heizijde, Opwijk, Merchtem, Mollem, Asse, Zellik, Jette, Bockstael, Bruxelles Nord, Bruxelles Central.

Ligne 50 : Gand Saint-Pierre - Bruxelles Midi
via Merelbeke, Melle, Kwaatrecht, Wetteren, Schellebelle, Serskamp, Lede, Alost, Erembodegem, Dilbeek, Groot-Bijgaarden, Berchem Sainte-Agathe, Jette, Bockstael, Bruxelles Nord, Bruxelles Central.

La place Bockstael est un important noeud de correspondance entre le train et les transports urbains avec, pendant les heures de pointe, des liaisons aisées de et vers Alost et Termonde (35 minutes): en provenance d'Alost, on compte 3 trains par heure entre 7h et 8h et seulement 2 par heure le reste de la journée, en provenance de Termonde, 7 trains entre 7h et 9h et 1 seul en dehors des heures de pointe.

On ne compte également que 2 liaisons par heure avec la jonction Nord-Midi. La liaison avec Bruxelles Central est certes un peu plus rapide (9 minutes) que la liaison en métro (\pm 20 minutes).

Jette, Il existe depuis peu une ligne directe qui relie Alost à Braine l'Alleud (notamment via Bockstael, Schuman, Quartier Léopold, Etterbeek, Boondaal, Linkebeek – une partie de la ligne 26 – et ainsi de suite vers le sud du pays). La fréquence est provisoirement limitée à un seul train par heure.

La gare de Bockstael occupera sans aucun doute une position importante au sein d'un futur RER.

Les principales gares – Bruxelles Central, Bruxelles Nord et Bruxelles Midi - sont facilement accessibles grâce aux transports urbains (tram et métro). La gare de Schaerbeek, qui est en fait plus proche de Laeken, est très difficilement accessible.

En ce qui concerne les transports urbains (S.T.I.B.), Laeken est bien désenclavé par les lignes suivantes.

Métro

Ligne 1A : Heysel - H. Debroux
avec les stations Heysel, Houba-Brugmann, Stuyvenbergh, Bockstael et Pannenhuis sur le territoire de Laeken

Tram

Ligne 23 : Heysel-Gare du Nord
via la Grande Ceinture (Van Praet, Montgomery, Albert, jonction Nord-Midi)

Ligne 81 : Heysel-Montgomery
via Jette, Square De Trooz, jonction Nord-Midi, Saint-Gilles et la Place Flagey

Ligne 52 : Esplanade-Drogenbos
via pont Van Praet, Berenput, liaison Nord-Midi et Forêt

Ligne 92 : Esplanade-Fort Jaco
via pont Van Praet, Berenput, St. Mariakerk, Rue Royale, Louise, Chaussée de Charleroi, Avenue Brugmann, Dieweg

Ligne 18 : Houba De Strooper-Dieweg
via Brugmann, Belgica, Saintelette, canal, gare du Midi, Bareel, centre Forêt, Stalle

Ligne 94 : Cimetière de Jette-Wiener
via Place Bockstael, Rue Stéphanie, pont De Trooz, St. Mariakerk, Louise, Bois de la Cambre, Boondaal

Ligne 19 : Groot-Bijgaarden-De Wand
via Simonis, Cimetière de Jette, Stuyvenbergh, Saint-Lambert

Ces 7 lignes de tram permettent aux habitants de Laeken d'atteindre pratiquement toute la région sans devoir prendre de correspondance. Ces lignes 19-23 et 81-94 sont également importantes pour les liaisons est-ouest qu'elles offrent sur le territoire de Laeken.

Ce réseau de lignes de tram bien développé est encore complété par une série de liaisons en bus urbain.

Ligne 53 : Mariendaal-A2-ULB
via Gros Tilleul, avenue du Parc Royal, place Bockstael, square Prince Léopold et Brugmann

Ligne 47 : Vilvorde-Moortebeek
via Neder-over-Heembeek, chaussée de Vilvorde, chaussée d'Anvers, rue de Laeken, Clémenceau, Parc Astrid

Ligne 57 : Hôpital Militaire (NOH) - Gare du Nord
via chaussée de Vilvorde, avenue du Port, Redersburg, boulevard Bolivar

Ligne 89 : Heysel-Westland Shopping
via Brugmann, square Prince Léopold, place Bockstael, rue Picard, Ribaucourt, Birmingham, Peterbos et Willemyns

Ligne 49 : Place Bockstael - Gare du Midi
via Koekelberg, Peterbos et Kuregem

Ligne 84 : Heysel - Beekkant
via A2/ULB, Nereus, gare de Berchem, cimetières, boulevard E. Machtens

Le réseau dense de bus urbains relie Laeken exclusivement à la partie occidentale de la région. C'est également l'unique forme de transports publics entre Laeken et Neder-over-Heembeek / Haren.

Ce transport urbain est encore complété par une série de lignes bus de De Lijn, direction Wemmel, Grimbergen et Vilvorde.

Selon le niveau de desserte territoriale (\pm 300 mètres autour d'un arrêt), les lignes de métro et de tram couvrent déjà conjointement toute la surface habitée de Laeken (excepté le Domaine Royal).

Les principaux pôles d'attraction (le Heysel, l'Hôpital Brugmann, le marché, les principales écoles) sont desservis par le tram ou le métro.

La plupart des lignes de tram roulent, en outre, en site propre, de sorte qu'elles atteignent une vitesse relativement élevée et ainsi une desserte effective plus importante (jusqu'à \pm 500 mètres autour d'un arrêt).

Seules les lignes 81 et 94 (Jette - Bockstael-De Trooz) connaissent un certain nombre de problèmes de fluidité liés à l'étroitesse de quelques rues (rue Steyls, rue Fransman, rue Stéphanie) et des connexions difficiles (place Bockstael et square De Trooz).

La place Bockstael est de loin le noeud de correspondance le plus important pour les transports en commun (1 ligne de métro, 2 lignes de tram, 3 lignes de bus et 1 gare ferroviaire).

Les liaisons avec les communes périphériques sont relativement bonnes et le prolongement prévu de la ligne de métro reliera directement le nord de Laeken, en particulier le quartier du Verregat et la Cité-Modèle avec le centre-ville.

Les points noirs concernant les transports en commun se situent principalement aux lieux de confrontation avec d'autres modes de transport, sur les axes fortement fréquentés et aux carrefours. Par ailleurs, la limitation des possibilités de traversée du canal pour les trams et les bus joue également un rôle important.

La situation désordonnée de la Place Bockstael et la problématique (sécurité, accessibilité et confort) de et autour du terminus de tram à Gros Tilleul sont des points chauds prioritaires, auxquels une attention toute particulière doit être consacrée.

L'implantation d'emplacements de taxi donne une indication quant au caractère (inter)national d'une destination et/ou une destination pour personnes âgées. A Laeken, nous rencontrons le schéma suivant :

- concentration sur le Heysel : 4 emplacements de taxi
- Rue de Wand (Gros Tilleul)
- Hôpital Brugmann
- Place Bockstael

L'intérêt des taxis dans l'ensemble total des transports : à négliger à Laeken. De nouvelles dispositions doivent éventuellement seulement être prises dans et autour du Heysel.

1.4.4 CYCLISTES ET PIETONS

1.4.4.1 CYCLISTES

CARTE 29 Les infrastructures pour cyclistes sont très restreintes. On constate sur ce plan qu'il n'existe quasi aucune culture cycliste à Laeken. Ces dernières années, la bicyclette doit de plus en plus céder la place à la voiture. Les raisons en sont nombreuses : la politique s'est généralement limitée à la voiture, avec toutes les conséquences que cela implique.

Le déroulement du trafic cycliste se caractérise généralement par une grande diversification des routes. Pour une même origine et une même destination, les cyclistes empruntent parfois une dizaine de routes différentes, l'une pour des raisons de sécurité, l'autre pour la vitesse, le confort ou la combinaison de diverses destinations.

L'infrastructure cycliste actuelle se compose d'un trafic mixte dans la plupart des rues de Laeken. Quelques pistes cyclables sont aménagées, uniquement dans la zone du canal.

1.4.4.2 PIETONS

Il convient de distinguer, parmi les équipements pour piétons, les zones où séjournent les piétons (par exemple, rues commerçantes et parcs) et les routes le long desquelles se déplacent les piétons.

- Dans les zones où les piétons séjournent plus longtemps, ceux-ci doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité et confortablement. Cela ne signifie pas pour autant que les rues doivent leur être exclusivement réservées. La combinaison de plusieurs types de trafic est possible, si la sécurité des piétons reste garantie (par exemple, proximité d'une école, squares, place Willems).
- Le schéma de déplacement des piétons présente une image diffuse. Les concentrations de piétons se déplaçant se présentent généralement à proximité immédiate d'activités, comme les magasins, arrêts des transports en commun, places de parking et écoles (rue Marie-Christine, place Bockstael).

Les mouvements de traversée sont ici d'une importance cruciale, en particulier à proximité des écoles. La majorité des accidents impliquant des piétons ont lieu durant l'une ou l'autre traversée. Les possibilités de traversée des artères très fréquentées constituent également un rude défi pour le piéton à Laeken.

Depuis le quartier du Mutsaard, les parcs de Laeken et d'Osseghem ainsi que les arrêts des transports en commun entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du feu sont quasiment inaccessibles. Le Pavillon Chinois et la Tour Japonaise sont aussi pratiquement inaccessibles; ils se retrouvent entièrement isolés suite à leur encerclement par les voies de circulation. Cette situation se répète dans et autour du Heysel ainsi que sur la place Bockstael, un important noeud de correspondance (transports en commun).

L'accessibilité des transports en commun est également importante pour le piéton. La distance qu'il doit parcourir jusqu'à l'arrêt est déterminante pour le choix du mode de transport. Les zones résidentielles se trouvant à plus de 300 mètres d'un arrêt de transport

en commun sont ainsi considérées comme trop éloignées de l'arrêt pour pouvoir les atteindre à pied de manière sûre et confortable. Cette distance est de 500 mètres pour les stations de métro.

1.4.5 POINTS NOIRS PAR VOIRIE OU QUARTIER

CARTE 30 Ce chapitre donne un aperçu des points noirs principaux à Laeken par voirie ou quartier,
CARTE 31 et ce du point de vue de l'habitabilité. Il s'agit notamment de confronter les différentes
CARTE 32 fonctions et infrastructures au trafic actuel.

1.4.5.1 A12 ET GROS TILLEUL

L'autoroute A12, le prolongement de la Boomsesteenweg, débouche sur le Gros Tilleul, véritable noeud de circulation. Elle enjambe le rond-pont, via un double viaduc pour se prolonger dans l'avenue des Croix du feu (3 + 1 bandes) et dans l'avenue Van Praet (3 bandes) et ensuite, via le pont Van Praet, sur la Grande Ceinture. Cette autoroute est également reliée au quartier Nord et à la Petite Ceinture par l'avenue du Parc Royal. L'A12 relie le Gros Tilleul au ring R0, reliant ainsi Laeken au ring et au réseau autoroutier belge.

Les problèmes causés par cette autoroute urbaine sur les quartiers avoisinants ne sont pas des moindres: nuisances sonores, pollution atmosphérique. Indirectement, la A12 en tant que voie de pénétration principale est également cause de nuisances sur d'autres voiries par la surcharge qu'elle y occasionne. Les vitesses pratiquées sur tout le trajet sont celles d'une autoroute: aucun incitant à réduire la vitesse ne marque la fin de la A12.

La jonction Gros Tilleul se caractérise par la multitude et la diversité des voies. On trouve d'une part la A2 qui, via deux viaducs, passe dans l'Avenue des Croix du feu et l'Avenue Van Praet. Vient ensuite la voie urbaine Avenue du Parc Royal, qui est d'une part une voie de liaison et assume également d'autre part quelques fonctions touristiques-récréatives locales. A cela s'ajoute aussi le quartier Mutsaard, avec ses habitations, ses écoles et ses commerces (de quartier), ce qui crée une toute autre atmosphère quant au trafic.

L'Avenue de Madrid, l'Avenue de la Croix-Rouge et l'Avenue de Meysse sont momentanément utilisées comme itinéraire alternatif en direction du ring depuis les environs des quartiers Mutsaard, Gros Tilleul et Château Royal. Pendant les heures de pointe du soir, de 200 à 1.000 véhicules roulent le long de ces routes en direction de la Chaussée Romaine et ainsi vers la sortie 9 (Wemmel) du ring R0.

Cela pose un problème de circulation pour les habitants, principalement dans l'Avenue de la Croix-Rouge, mais il existe aussi des points chauds dans l'Avenue de Madrid relativement peu bâtie, à hauteur du Parc d'Ossegem et de l'école.

1.4.5.2 AVENUE DES CROIX DU FEU ET AVENUE VAN PRAET.

Il passe chaque jour 23.000 véhicules, dont 8 % de poids lourds, dans l'avenue des Croix du Feu. Cela signifie que l'avenue des Croix du Feu est la voie la plus fréquentée de Laeken (après l'A12) et l'une des voies les plus fréquentées vers le centre de Bruxelles. L'avenue des Croix du Feu subit donc chaque jour des embouteillages pendant la pointe du soir: jusqu'à 2.500 véhicules par heure passent sur les trois bandes et la desserte locale.

Pendant les heures creuses (la nuit), ce profil est très vaste pour les quelques 200 véhicules par heure la moins dense. Une vitesse excessive est alors la cause d'une réduction de l'habitabilité et de la sécurité du trafic.

La vitesse moyenne sur l'avenue des Croix du Feu durant la journée, aux heures pas trop denses, se situe à 90 km/h¹. Sur la bande de gauche, 30 % des véhicules roulent même à plus de 100 km/h. Il est clair que cela accroît fortement l'insécurité, principalement aux croisements avec les rues latérales. Les cyclistes et les piétons ont alors eux d'énormes problèmes pour traverser. En outre, il est également pratiquement impossible aux cyclistes de rouler le long de l'avenue des Croix du feu. Une alternative est certes prévue à leur intention le long de l'avenue des Pagodes.

L'avenue Van Praet connaît les mêmes problèmes. Pendant la pointe du matin, on fait la file pour passer sur le pont Van Praet. Durant les heures creuses, la largeur du profil de cette voirie encourage la pratique de vitesses élevées, encore renforcée par les arbres. Les virages comme à hauteur du Pavillon chinois et de la traversée en direction de l'avenue des Croix du feu, sont alors difficiles. L'avenue Van Praet a certes comme 'avantage', par rapport à l'avenue des Croix du Feu, qu'elle n'est pas bordée par un front bâti, de sorte que les habitants du quartier ne sont pas directement gênés.

La liaison de l'avenue des Croix du Feu / l'avenue Van Praet avec l'A12 et l'avenue du Parc Royal est particulièrement problématique et peu lisible. Il en va de même pour le pont Van Praet. Ces deux croisements, qui délimitent l'avenue des Croix du Feu/l'avenue Van Praet, sont en fait déterminants pour la capacité de la voie.

Le trafic n'est pas fluide à cet endroit à cause de la multitude des mouvements de croisements et d'intersection et de la grande surface. Il arrive régulièrement que des véhicules se retrouvent perdus au milieu du carrefour et gênent ainsi les autres. A cause

¹ Vitesse mesurée entre 14h00 et 15h30 au mois de décembre : moyenne entre 84 et 96 km/h, le long de la bande de circulation, avec un maximum de 135 km/h et un minimum de 68 km/h.

de l'importance des angles de braquage, la vitesse de croisement est également trop élevée, ce qui menace la sécurité.

1.4.5.3 LE QUARTIER DU MUTSAARD ET SES ENVIRONS.

Le rond-point sur l'avenue du Mutsaard est le point de desserte central pour le quartier. Toutes les rues principales y aboutissent. Le rond-point fonctionne en outre comme porte vers le quartier, comme une sorte de frontière entre les axes principaux très fréquentés, l'A12, l'avenue J. Van Praet et l'avenue du Parc Royal, et les quartiers résidentiels. En tant que tel, le trafic doit donc être d'une part fluide et sûr, mais aussi, d'autre part, ralenti (effet de porte). Ce n'est pas le cas actuellement.

Les rues du quartier Mutsaard sont toutes des rues habitées, bien que l'on puisse ici aussi constater une différence. Quelques rues assurent plus que d'autres les liaisons dans le quartier : avenue de la Croix-Rouge, avenue de Meysse, avenue Mutsaard. La rue de Wand, l'avenue du Forum, l'avenue de Versailles et l'avenue des Pagodes.

D'un point de vue général, la plupart des rues sont trop larges, ce qui permet des vitesses élevées. Pratiquement tous les croisements sont réglés, soit par des ronds-points, soit par des feux de signalisation. Les croisements avec priorité de droite sont souvent trop larges, ce qui donne lieu à un freinage insuffisant lors des virages.

Les places de stationnement sont rares et fort recherchées dans le quartier du Mutsaard. On se gare même le long des carrefours, ce qui, en fait, est interdit. Les vastes virages d'entrée offrent assez d'espace, mais la visibilité sur les rues latérales est néanmoins quelque peu entravée.

L'avenue de la Croix-Rouge et l'avenue de Meysse sont momentanément utilisées comme raccourci, itinéraire parallèle à l'A12, conjointement avec l'avenue du Mutsaard. Le profil de ces voiries est très large et aucun marquage n'est indiqué, de sorte que l'on y roule souvent trop rapidement. Il en va de même pour l'avenue de Meysse, toutefois dans une moindre mesure et en sens inverse.

De par sa situation centrale, l'avenue Mutsaard est l'axe central de desserte du quartier. Il y roule jusqu'à 1.500 voitures par heure, beaucoup trop pour une rue résidentielle. Plusieurs écoles se trouvent également à proximité, de sorte que cette avenue est fréquentée par les cyclistes. Les cyclistes y roulent en trafic mixte avec les voitures, comme partout dans le quartier. Grâce aux feux de signalisation, ils sont quelque peu protégés lors des traversées.

La rue de Wand est non seulement une rue commerçante, mais aussi l'une des voies de liaison vers la sortie 7 (Grimbergen) du ring R0. Des situations conflictuelles apparaissent de ce fait entre le trafic de transit, le trafic local (mouvements de virage, de stationnement et d'entrecroisement), les cyclistes et les piétons.

L'avenue du Forum est parfois utilisée comme circuit de formule 1.

L'avenue des Pagodes (jusqu'à 900 véhicules motorisés/h) est parallèle à l'avenue des Croix du Feu et est donc également utilisée comme itinéraire de substitution (direction canal). De ce fait, non seulement cette rue habitée est surchargée, mais aussi le carrefour au pont Van Praet, ce qui le rend encore plus désordonné.

L'avenue des Croix du Feu est elle-même l'un des principaux instigateurs de nuisances, les habitations étant fort proches de cette voie rapide. Les traversées entre la desserte et l'avenue des Croix du Feu d'une part, et entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet d'autre part sont par conséquent très dangereuses. La desserte, qui est en fait destinée à la circulation locale, est de plus en plus empruntée comme quatrième bande de circulation de l'avenue des Croix du Feu.

1.4.5.4 AVENUE DU PARC ROYAL ET AVENUE DE LA REINE.

Cette avenue qui relie la place de l'église au nœud routier Gros Tilleul est l'une des principales liaisons entre Bruxelles et le grand ring R0. Il y roule de 1.400 à 3.000 véhicules à l'heure de pointe. Cette avenue compte 2x2 bandes, sans berme centrale, un trottoir étroit, mais pas de piste cyclable. Cette avenue ne convient donc absolument pas à la circulation lente. Les piétons et les cyclistes ne peuvent pas traverser les 4 bandes sans protection (feux de signalisation). Ils sont en outre gênés par le trafic trop rapide. Cette avenue est d'ailleurs reprise par la police comme l'une des voies de Laeken comptant le plus grand nombre d'accidents.

Il s'agit néanmoins d'une avenue le long de laquelle se trouvent de nombreuses fonctions récréatives et touristiques : l'église de Laeken, le cimetière, les parcs, le Château Royal, ainsi que le Pavillon chinois, la Tour japonaise et le théâtre américain.

Entre la place De Trooz et l'avenue des Trembles, aucun carrefour n'est réglé par des feux de signalisation ou même protégé par une berme centrale. L'avenue de la Reine devient ainsi impossible à traverser, non seulement pour les piétons et les cyclistes, mais aussi pour les voitures. Cette situation est particulièrement flagrante aux abords de l'église, dans les vieux quartiers de Laeken (la rue des Palais Outre-Ponts), quartiers devenant ainsi inaccessibles.

Aux heures de pointe, la circulation dans l'avenue de la Reine se retrouve au point mort, suite aux problèmes au square De Trooz. La drève Saint-Anne sert alors d'itinéraire parallèle, ce qui provoque des problèmes de trafic non souhaités dans cette rue résidentielle. La rue des Palais Outre-Ponts est utilisée, conjointement avec la rue Albert I, comme itinéraire de substitution entre l'avenue du Parc Royal et la chaussée de Vilvorde.

1.4.5.5 LE DOMAINE ROYAL, LE PARC DE LAEKEN ET LEURS ENVIRONS.

Le Domaine Royal et le Parc de Laeken attirent de nombreux visiteurs pendant le week-end, tout comme le Heysel et le Parc d'Osseghem. Il s'agit tant de personnes prenant des loisirs que de touristes (Château Royal, Pavillon chinois, Tour japonaise). Ces visiteurs viennent soit en voiture soit en transports en commun, mais ils représentent un tout autre type de trafic que la navette domicile-travail que l'on y rencontre en semaine. Ils roulent plus lentement, à la recherche d'une place de stationnement et bifurquent beaucoup. Ces visiteurs se déplacent également à pied (ou à vélo) à travers le parc et le long de l'avenue du Parc Royal.

Le trafic de transit habituel se retrouve alors en conflit avec ce trafic de destination. La traversée de l'avenue du Parc Royal, en particulier, est très difficile.

Le Pavillon chinois et la Tour japonaise sont aussi difficilement accessibles. Un arrêt de tram se trouve certes à proximité et les automobilistes disposent d'un parking près du Pavillon chinois, mais de dangereuses manœuvres doivent être entreprises dans les deux cas.

La liaison des piétons entre le Pavillon et le parc est aussi en fait inexistante.

Il s'avère que des remorques de camion sont souvent stationnées dans le parc de Laeken, ce qui ne profite assurément pas à la qualité de l'environnement.

1.4.5.6 AVENUE DES ROBINIERS ET AVENUE DES EBÉNIERS.

On roule souvent trop rapidement dans ces avenues. L'explication est à rechercher dans leur profil : 2 bandes de circulation séparées par une ligne centrale, sans bandes de stationnement, bâti, pistes cyclables ou trottoirs. C'est certainement le cas dans la partie à sens unique. Il est ainsi pratiquement impossible aux cyclistes de rouler le long de ces avenues sinueuses.

Cette avenue est toutefois l'une des rares liaisons est-ouest à Laeken.

1.4.5.7 ENVIRONS DU HEYSEL

Du point de vue de la circulation, l'avenue de l'Esplanade, la place de Belgique et l'avenue Impératrice Charlotte sont mal organisées. Le boulevard du Centenaire est un vaste boulevard doté de bandes de stationnement de chaque côté. Un jour de semaine normal, ces vastes avenues sont désertes et les voitures y roulent très rapidement. Les croisements, surtout la place du Centenaire, sont très larges, ce qui n'incite pas à ralentir de vitesse.

L'avenue des Magnolias forme une importante liaison entre l'avenue Houba de Strooper qui la croise perpendiculairement et la chaussée Romaine. Le carrefour avec cette dernière, à hauteur de l'accès au parking C, reste embrouillé. Quelques écoles situées des

deux côtés de l'avenue des Magnolias créent des pointes dans la circulation vers 08h00 et 16h00.

L'avenue de Madrid est très large, en tant que voie parallèle de l'A12. On ne trouve aucune construction le long de cette avenue, mais bien de nombreuses fonctions qui requièrent une circulation lente : le Parc d'Osseghem, une école, le théâtre américain. Les 1.000 véhicules qui l'empruntent aux heures de pointe roulent beaucoup plus rapidement que les 50 km/h autorisés. Son profil se prête en effet à un trafic rapide : une route à sens unique avec une large bande de circulation, aucun marquage au sol et aucune construction latérale donnant une idée de la grandeur approximative de la voie. Pendant les manifestations, l'image qu'offre l'esplanade du Heysel est tout à fait autre : toutes les places de stationnement le long de toutes les avenues sont occupées et la voirie en elle-même est remplie de véhicules cherchant à se garer. Cela entraîne parfois des situations chaotiques aux carrefours et aux entrées des différents parkings et complexes. L'organisation des parking reste problématique (voir chapitre sur le stationnement). Nous rencontrons la même situation les week-ends et en soirée, en raison de l'attraction exercée par Kinépolis et Bruparck.

En définitive, les manifestations organisées au Heysel attirent un trafic dense, provoquant ainsi souvent une situation chaotique dans les quartiers environnants, tandis que le parking C n'est pas suffisamment utilisé.

1.4.5.8 LA CHAUSSÉE ROMAINE

Jusqu'à 2.000 véhicules empruntent cet axe aux heures de pointe pendant la semaine (lorsqu'aucune manifestation n'est organisée au Heysel). Malgré la densité du trafic, la vitesse maximale autorisée de 50 km/h n'est (presque) jamais respectée. Cette large voirie n'est également pas dotée, sur de longues distances, de marquages au sol, ce qui entraîne une certaine confusion et des conflits de circulation.

Des bandes de stationnement sont prévues le long de la voirie, à des endroits illogiques (souvent utilisées par les camions à hauteur du Heysel), entraînant ainsi souvent de graves accidents (la nuit).

La conclusion est évidente : la chaussée Romaine a, de toute urgence, besoin d'être réaménagée, non seulement pour accroître la sécurité, mais aussi et surtout en vue de garantir l'habitabilité du quartier.

1.4.5.9 L'AVENUE HOUBA DE STROOPER ET LE BOULEVARD BOCKSTAEEL.

L'avenue Houba De Strooper est une large avenue comptant 2x2 bandes de circulation. Dans la partie longeant le Heysel, l'avenue ne dispose d'aucune berme centrale, engendrant ainsi des conflits avec le trafic bifurquant. Les véhicules tournant à gauche doivent en effet se placer sur la deuxième bande. Un autre problème majeur causé par cette absence de berme centrale est l'impossibilité de traverser pour les piétons. Des passages pour piétons se trouvent certes à intervalles réguliers, mais vu la densité du trafic (de 1.500 à 2.200 véhicules pendant la pointe du soir) et la largeur de la voirie, il n'est pas toujours facile pour les chauffeurs de voir les piétons à temps. Il est donc impossible au piéton de traverser en une fois les 4 bandes de circulation sans régulation du trafic à l'aide de feux de signalisation; une traversée en toute sécurité n'est possible qu'au niveau de l'avenue Impératrice Charlotte et de la rue Reper-Vreven.

Par contre, entre la Place Bockstael et la Rue Reper-Vreven la situation est moins grave: des feux de signalisation sont implantés pratiquement à hauteur de chaque rue latérale.

Au-delà de la Place Bockstael, l'avenue a été récemment réaménagée avec une berme centrale et des places de stationnement. Le caractère de boulevard s'exprime ici plus

nettement et les possibilités de traversée sont également bonnes. Grâce à ce réaménagement, les 1.500 véhicules qui passent dans l'avenue E. Bockstael à la pointe du soir roulent de façon mieux adaptée à l'environnement que, par exemple, dans l'avenue Houba de Strooper.

1.4.5.10 LES ENVIRONS DE LA PLACE BOCKSTAEEL.

Cette place est un important nœud, tant pour le trafic automobile que pour les transports en commun. Plusieurs rues importantes s'y rejoignent (rue Marie-Christine vers le square De Trooz, rue Léopold I vers Jette) cause de problèmes techniques de circulation et du caractère désordonné de la place. Le boulevard Bockstael longe la place.

La traversée du boulevard Bockstael est le principal problème, tant pour les voitures, que pour les cyclistes, les piétons et les transports publics. On y compte bon nombre de rues latérales et de fonctions, qui requièrent une telle traversée, de sorte que le boulevard Bockstael est en fait un gros carrefour sur toute la longueur (et la largeur) de la place.

La station de métro, l'arrêt de bus et le parking se trouvent du côté ouest, tandis que la rue commerçante (rue Marie-Christine) et le Brico se trouvent du côté est. Le parking sur la place Bockstael n'est pas encore plein que l'on se gare déjà en double file dans la rue Marie-Christine.

Aucune liaison fluide et sûre ne permet aux piétons de rejoindre les autres lignes de bus, de tram et de métro à partir de l'arrêt de bus à l'angle de la rue de Moorslede.

1.4.5.11 L'ÉGLISE NOTRE-DAME DE LAEKEN ET SES ABORDS

L'église de Laeken et le Tracé Royal font tous deux partie du patrimoine historique de Laeken. Dans cette optique, ils devraient pouvoir l'un et l'autre contribuer à la force d'attraction culturelle et touristique de Laeken. Actuellement, le Tracé Royal n'est une grande artère de circulation longeant l'église.

Les environs de l'église sont fortement déterminés par le tunnel sous la voie ferrée. Le tunnel ressort juste avant l'église, le parvis de l'église étant ainsi devenu un nœud routier. Le côté est de l'église est également inaccessible : l'avenue du Parc Royal est à cet endroit composé de 2x2 bandes, sans berme centrale. Il est impossible, en tant que piéton, de traverser cette voie où passent de 1.400 à 3.000 véhicules pendant la pointe du soir (jusqu'à une voiture toutes les 2 secondes). En outre, la drève Saint-Anne est utilisée comme itinéraire de contournement de cette avenue.

1.4.5.12 LE SQUARE DE TROOZ

Les deux ponts au-dessus du canal (le Square De Trooz et le pont Van Praet) sont des nœuds routiers complètement désordonnés (le premier est provisoirement réaménagé) où se croisent d'importantes voies de transit. Ces endroits sont infranchissables pour les piétons ou cyclistes.

Les voies suivantes débouchent sur le square De Trooz : avenue du Port/Rue Claessens (1.300-1.650 véhicules/h), chaussée de Vilvorde (600-4.700 véhicules/h), allée Verte (3.000 véhicules/h), chaussée d'Anvers (1.300-1.450 véhicules/h), quai des Usines (1.800 véhicules/h), avenue de la Reine (1.400 véhicules/h), pont De Trooz (4.500 véhicules/h).

On peut déduire de ces hautes intensités qu'à la pointe du soir, le square De Trooz est l'un des nœuds routiers les plus denses de Bruxelles. De plus, un tram y roule également sur le pont et l'avenue de la Reine fait partie du Tracé Royal.

Suite au réaménagement de la place, le pont provisoire disparaîtra, de sorte que le déroulement du trafic devrait être un peu mieux organisé. Il ne faut toutefois pas s'attendre à des solutions miracles : le square De Trooz restera une place très fréquentée et gardera ses embouteillages quotidiens. On pourrait certes donner à d'autres modes de transport de meilleures chances. Le passage du tram, un espace pour les piétons et les cyclistes et de meilleures possibilités de traversée sont assurément prioritaires.

1.4.5.13 LES QUAIS ET AVENUES LE LONG DU CANAL

Les quais et les avenues le long du canal connaissent aujourd'hui une intensité de trafic de 600 à 4.700 véhicules par heure (pointe du soir). La part occupée par les camions dans le trafic global est bien sûr également importante.

Il est frappant de constater que les quais nord-ouest (chaussée de Vilvorde, avenue du Port) sont plus tranquilles que les quais sud-est (quai Monnoyer, quai des Usines et allée Verte).

Les quais sont également les seuls endroits de Laeken équipés d'une piste cyclable. Vu la largeur de la voirie, les intensités de circulation, la présence de nombreux poids lourds et les vitesses élevées, ce n'est certainement pas un luxe superflu.

1.4.5.14 LE PONT VAN PRAET

Le nœud routier Van Praet est l'un des plus complexes et des plus denses de Bruxelles. Le pont Van Praet fonctionne comme une porte de la ville depuis l'A12. Le rôle de cette porte devrait en fait être joué par le rond-point Gros Tilleul.

Les voies suivantes se croisent au pont Van Praet : chaussée de Vilvorde (600-4.700 véhicules/h), quai Léon Monnoyer (2.200 véhicules/h), quai des Usines (1.800 véhicules/h), avenue Van Praet (1.300 véhicules/h), avenue des Croix de Guerre (450 véhicules/h), avenue des Croix du Feu (2.500 véhicules/h), boulevard Lambermont (1.700 véhicules/h), pont Van Praet (4.700 véhicules/h). Un tram roule également le long de l'avenue Van Praet.

Van Praet se compose en fait de plusieurs croisements se succédant à brèves distances :

- * Avenue Van Praet – chaussée de Vilvorde (feux de signalisation) ;
- * Avenue des Croix du feu – chaussée de Vilvorde (feux de signalisation) ;
- * Avenue des Croix de Guerre – chaussée de Vilvorde –desserte avenue des Croix du Feu (priorité de droite).

Il est clair qu'en raison des importantes intensités de trafic, ces croisements sont tous extrêmement fréquentés. Le grand nombre de bandes de circulation, de bandes de présignalisation et la vitesse élevée entraînent évidemment des situations dangereuses. En particulier le croisement avec l'avenue des Croix de Guerre (priorité de droite).

Tout comme pour le square De Trooz, les cyclistes et les piétons se voient ici accorder peu d'espace. La gare de Schaerbeek, qui se trouve pourtant à une très courte distance de Neder-over-Heembeek et de quelques quartiers de Laeken, est inaccessible aux piétons et aux cyclistes.

1.5 ELEMENTS DE GESTION PUBLIQUE

1.5.1 BIENS IMMOBILIERS

CARTE 33 Le territoire de Laeken se compose pour plus de la moitié (60 à 70 %) de propriétés appartenant à l'une ou l'autre instance publique.

Ces propriétés représentent d'une part, un important portefeuille patrimonial et rendent d'autre part, la marge d'action des autorités très importante. Grâce à la réaffectation, à la restauration, au bon entretien, à la location ou même à la vente d'immeubles et de terrains, les diverses instances publiques peuvent apporter une importante contribution à la réalisation des mesures proposées.

Quelques exemples de bâtiments et de sites stratégiques :

PROPRIETE DE LA VILLE DE BRUXELLES :

- l'ancien hôtel de ville, place Bockstael
- quelques intérieurs d'îlots verts entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue des Pagodes
- le Heysel
- le terrain vert, rue du Gaz – rue Emile Delva
- Square Clémentine

PROPRIETE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE :

- le terrain vert et la crèche, rue des Artistes

PROPRIETE DU CPAS DE BRUXELLES

- le terrain derrière la rangée de maisons dans la rue des Horticulteurs

PROPRIETE DE LA SNCB

- les sites ferroviaires et une série de constructions sur ceux-ci (comme le Brico sur la place Bockstael)

PROPRIETE DE L'ETAT

- plus de la moitié du Parc Royal

1.5.2 RÉSEAUX TECHNIQUES

D'importants problèmes se posent encore et toujours pour le réaménagement de rues et de places, vu que la coordination entre les divers propriétaires des conduites d'utilité publique (Belgacom, Sibelgaz, Electrabel, ...) est insuffisante.

L'intention de modifier cette situation existe néanmoins. Un protocole a ainsi été signé à ce sujet entre les diverses entreprises reconnues d'utilité publique et la Ville de Bruxelles. La Ville doit commander l'exécution du protocole, c'est finalement elle qui accorde les concessions nécessaires aux entreprises reconnues d'utilité publique.

2. SITUATION EXISTANTE DE DROIT

2.1 LE VOLET RÉGLEMENTAIRE DU PLAN DE SECTEUR ET DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT

Etant donné que le Plan Régional de Développement (PRD) doit être considéré comme le plan supérieur de coordination (vis à vis de la hiérarchie des plans, instaurée pour traduire les futurs développements voulus par le Gouvernement régional, à savoir : PRD, PRAS, PCD, PPAS). Outre les aspects indicatifs du document, ce dernier reprend aussi des dispositions contraignantes en matière d'affectation du sol, sous la forme d'une carte et des prescriptions écrites correspondantes. Dans l'attente de la rédaction d'un plan régional d'affectation du sol, le plan de secteur de 1979 est toujours d'application. Par conséquent, les dispositions réglementaires en vigueur relatives à l'affectation du sol doivent être interprétées à la lumière conjointe des deux plans (y compris les prescriptions écrites). Le mieux est de consulter la Carte régionale d'Affectation du sol ("la carte écrasée").

En ce qui concerne Laeken, les influences réglementaires du Plan Régional de Développement se situent surtout dans la redéfinition écrite de plusieurs périmètres ou zones encadrant les zones d'affectation traditionnelles (par exemple les zones résidentielles typiques) du Plan de Secteur.

Dans le cadre d'une politique visant à protéger l'habitat et à stimuler la structure économique, Laeken est divisé essentiellement en trois périmètres, à savoir :

- Périmètre des espaces verts : la zone centrale des parcs (parc d'Osseghem, parc de Laeken), y compris le Domaine Royal et une zone verte s'étendant jusqu'aux fontaines du Parc des Expositions, le long du boulevard du Centenaire ;
- Périmètre de redéploiement du logement et de l'entreprise :
au sud de la voie ferrée gare du Nord – gare de l'Ouest (y compris le triangle Bockstael) incluant la zone d'habitation, située entre la voie ferrée, l'avenue de la Reine et la rue Marie-Christine, la zone mixte d'habitation et d'entreprises ainsi que la zone d'entreprises à caractère urbain du plan de secteur;
- Périmètre de protection du logement: comprenant le territoire restant, c.-à-d. la zone d'habitation du plan de Secteur (Mutsaert, zone à l'ouest de l'avenue Houba de Strooper) mais aussi certaines zones mixtes d'habitation et d'entreprises du plan de Secteur. Les zones d'entreprises à caractère urbain (par exemple, le terrain Storck, Fourcroy) et les zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public (en particulier les écoles, l'hôpital Brugmann et le complexe du Heysel) identifiées dans le Plan de Secteur I sont intégralement reprises et une zone de sports de plein air est prévue à hauteur et autour du stade Roi Baudouin.

Les modifications portent sur l'extension des zones/périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique au Verregat, de la Cité Modèle ainsi qu'à l'avenue de la Reine, au bloc d'immeubles rue Charles Ramaekers-rue du Syphon-rue du Ter-Plast-rue A.

Stevens, au bloc d'immeubles rue E. Delva-rue V. Mabilie-rue Fransman-rue R. Fineau et la zone comprise entre la rue des Vignes et la rue Mellery.

Les éléments nouveaux par rapport au Plan de Secteur sont le prolongement de l'autoroute A12 à partir de la limite de la Région jusqu'au rond-point Gros Tilleul et le concept d'espaces structurants où certains axes métropolitains ont été identifiés, à savoir :

Autoroute A12
Avenue J. Van Praet
Gros Tilleul
Avenue du Parc Royal
Avenue Houba de Strooper/Bd. E. Bockstael
Avenue de la Reine
Rue Marie-Christine
Chaussée de Vilvorde – rue Claessens
Avenue de Smet de Nayer
Boulevard du Centenaire – Avenue J. Sobieski
Rue des Artistes.

2.2 PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL, RÉGLEMENTS ET EXPROPRIATIONS

2.2.1 PPAS

15 PPAS ont été créés sur le territoire de Laeken.
Six d'entre eux sont une révision partielle d'un ancien PPA.
La plupart des PPAS datent des années 50 et 60.

Le dernier PPAS date du 18 décembre 1992. C'est une révision partielle du PPA de la Cité Modèle de 1966.

CARTE 34 Les PPAS sont repris et ils sont exposés de manière détaillée dans la partie 2 "Politiques à
CARTE 35 mettre en oeuvre", dans laquelle nous émettons aussi un avis sur le maintien ou non de ces PPAS.

Deux PPAS sont actuellement à l'étude :

1. Le Heysel
2. La zone à côté des bâtiments de Belgacom (rue de Molenbeek, rue du Tivoli, rue Claessens, rue Dieudonné-Lefèvre).

2.2.2 RÉGLEMENTS

Au niveau régional, il y a 3 règlements zonés:

- Logis Floréal
- Maison communale de Saint-Gilles
- Square Ambiorix – Parc du Cinquantenaire

Pour Laeken, ce point n'est donc pas d'application.

2.2.3 EXPROPRIATIONS

Sur le territoire de Laeken, 2 arrêtés d'expropriation, repris dans ces plans d'expropriation, sont encore en vigueur, à savoir :

- Plan d'expropriation no. 1006/32 du 9/11/79 : bande délimitée pour la réalisation de travaux d'art destinés à l'amélioration de la circulation des transports en commun sur le territoire de la Ville de Bruxelles s'étendant de l'avenue de l'Impératrice Charlotte en passant au-dessus de l'avenue des Magnolias jusqu'à la rue du Verregat.
- Plan d'expropriation no. 1006/32 du 9/11/79 : bande délimitée pour la réalisation de travaux d'art destinés à l'amélioration de la circulation des transports en commun sur le territoire de la Ville de Bruxelles le long de la voie ferrée à hauteur de l'avenue Richard Neybergh.

2.3 PERMIS DE LOTIR

CARTE 36 Les 39 permis de lotissement à Laeken se trouvent presque exclusivement dans les quartiers nord.

Les principaux lotissements se trouvent dans les limites du PPA 49/03-04 (quartier du Forum) et dans les limites du PPA 48-02 (Cité Modèle). Par ailleurs, nous trouvons une série de lotissements dans les environs immédiats de la Cité Modèle (avenue des Citronniers, avenue des Amandiers, avenue de Lima) et dans les environs de l'avenue des Pagodes.

Dans les quartiers sud, nous ne trouvons que quelques petits lotissements, le plus souvent pour scinder des parcelles irrégulières.

2.4 LES BIENS PROTÉGÉS

CARTE 37 Le nombre de monuments et de paysages protégés est très inférieur à la situation de fait existante : malgré le riche patrimoine de Laeken, seul un nombre relativement restreint de monuments et de paysages sont effectivement protégés par un classement ou une inscription sur la liste de sauvegarde.

Parmi les parcs de Laeken, deux sont définitivement inscrits comme sites classés (le parc d'Osseghem et le Parc de Laeken). Deux parcs font l'objet (situation en novembre 1996) d'une procédure de classement comme site (jardin du Pavillon chinois et square Clémentine) tandis que six squares font l'objet d'une procédure d'inscription comme site sur la liste de sauvegarde (le parc de la drève Sainte Anne, le parc Sobieski ou Jardin Colonial, le square Palfijn, le square du Prince Charles, le square Prince Léopold et le square du Vingt et un Juillet). En ce moment, aucun site n'est définitivement inscrit sur la liste de sauvegarde (novembre 1996).

Onze monuments bâtis de Laeken ont été classés dans leur totalité. En outre, dans le bloc d'immeubles délimité par la rue Fineau, la rue E. Delva, la rue Mabille et la rue Fransman, la façade et la toiture de plusieurs habitations du Foyer Laekenois ont été classées.

Trois monuments font actuellement l'objet d'une procédure de classement (situation en novembre 1996), l'ancien bâtiment Byrrh (dans sa totalité), 14 tombes du cimetière de Laeken et les galeries du cimetière de Laeken.

Aucun monument bâti n'est inscrit sur la liste de sauvegarde, mais la façade de l'ancien cinéma "Rio" (rue Marie-Christine) fait l'objet d'une procédure d'inscription (toujours la situation en novembre 1996).

Les monuments ou sites qui font l'objet d'une procédure de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde, jouissent de la même protection que s'ils étaient définitivement inscrits.¹ La procédure arrive à échéance respectivement dans les deux ou trois ans après sa publication au Moniteur¹. Si l'Exécutif n'a pas pris la décision de classement ou d'inscription dans le délai prescrit, le bien ne jouit alors plus d'aucune protection jusqu'au classement ou l'inscription définitive éventuelle ou encore jusqu'à l'ouverture d'une nouvelle procédure.

Ce cas s'est présenté avec par exemple la fontaine Neptune.

Les monuments classés sont entourés d'une zone de protection définie dans l'arrêté de classement (définitif) et qui garantit la vue sur le monument en question.

Les grands et les petits orgues de l'église Notre-Dame (dans le jubé et dans la nef latérale) ainsi que l'orgue de jubé de l'église St. Lambert sont repris dans l'inventaire légal des orgues (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 mars 1995). Depuis le 9 mars, ces orgues font l'objet d'une procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde.

L'inventaire légal des sites reprend les sites suivants :

Fontaine Neptune

² Ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1993 : chapitre V, section II, art. 28 et chapitre IV, section II, art. 15.

³ Ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1993 : chapitre V, section I, art. 22 et chapitre IV, section I, art. 7, §6.

Parc Sobieski ou parc Reine Elisabeth
Parc de la drève Sainte Anne
-Square Palfijn
-Square du 21 Juillet
-Square Prince Léopold
-Square Prince Charles
-Square Clémentine
-Jardin de la Tour japonaise
-Jardin du Pavillon chinois

Grâce au Plan Particulier d’Affectation du sol 48-06b, les façades des bâtiments situés dans la rue Médori, la rue Draps-Dom, la rue De Vrière, le square Prince Charles, la drève Sainte-Anne, la rue des Horticulteurs et la rue du Verdier jouissent d’une certaine protection, plutôt limitée : les façades désignées “sont à conserver ou à reconstruire en suivant le même rythme”.

Le volet réglementaire du PRD (carte 7 : carte réglementaire d’affectation du sol) désigne à Laeken les zones suivantes comme périmètres d’intérêt culturel, historique, esthétique ou d’embellissement de la ville :

- cité-jardin Verregat
- cité Modèle
- hôpital Brugmann
- les îlots délimités par les rues suivantes :
 - rue Delva, rue Mabille, rue Fineau, rue Fransman
 - rue Charles Ramaeckers, rue du Siphon, rue de Ter-Plast, rue Alfred Stevens
 - bd de Bockstael, rue Ketels, place Willems, rue Reyers Henneau, square des Combattans
 - avenue du Parc Royal, rue M. Desmaré, rue Mellery
 - rue Mellery, rue des Vignes, rue M. Desmaré
- square Prince Charles, y compris les parcelles le long de la rue de Vrière
- le cimetière van Laeken
- les cités-jardins entre la rue Paul Janson/la chaussée Romaine et entre la rue Wand/rue Gustave Demanet
- le parc d’Osseghem, le parc de Laeken, le Domaine Royal, les jardins du Pavillon chinois et de la Tour japonaise, le domaine du Stuyvenbergh et le Belvédère, le parc de la drève Sainte Anne, le parc Sobieski, le jardin devant l’ancienne Ecole des Cadets, la bande de verdure entre l’avenue Van Praet et l’avenue des Croix du Feu
- les avenues suivantes : avenue de la Reine, avenue du Parc Royal, boulevard Bockstael (en dessous de la place Bockstael), avenue Richard Neybergh, avenue Prudent Bols, avenue Van Praet
- l’ensemble du boulevard du Centenaire/place du Centenaire/place de la Belgique/ avenue de Miramar avec les bandes de verdure contiguës

2.5 LA RÉNOVATION URBAINE

Le Contrat de quartier pour le quartier Marie-Christine a été approuvé au début de l’année 1997.

A cela s’ajoute la “prime de rénovation à l’habitat” de la Région (Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 concernant l’attribution de primes de rénovation à l’habitat aux personnes physiques et aux personnes morales privées).

L'attribution et l'importance de la prime dépendent de la localisation de l'habitation – le périmètre du Plan Régional de Développement – et de la nature des travaux à réaliser.

DANS LES ZONES :

- ESPACE DE DÉVELOPPEMENT RENFORCÉ DE L'HABITAT
- CONTRAT DE QUARTIER
- PÉRIMÈTRE AVEC INTERVENTION DE LA SDRB

Les travaux d'assainissement de l'habitation ou d'amélioration du confort sont pris en considération.

DANS LES AUTRES ZONES

Seuls certains travaux d'assainissement de l'habitation sont pris en considération.

En outre, la personne qui rénove ainsi que l'habitation à rénover doivent répondre à certaines conditions.

Dans les 3 périmètres mentionnés, le montant maximum des travaux acceptés est de 1.200.000 Bef pour les travaux réalisés par un entrepreneur agréé et de 600.000 Bef pour les travaux réalisés par le demandeur même.

En dehors des 3 périmètres, les travaux doivent être réalisés par un entrepreneur agréé et le montant maximum des travaux acceptés est de 600.000 Bef.

Tableau 41
Pourcentage des primes attribuées.

Plafonds des revenus (sauf exceptions)	Dans le périmètre		Hors du périmètre
	Espace de développement renforcé de l'habitat	- avec contrat de quartier - avec intervention de la SDRB	
Jusqu'à 900.000 BEF	50%	70%	40%
Jusqu'à 1.200.000 BEF	40%	50%	30%
Plus de 1.200.000 BEF	30%	50%	20%
		propriétaire habitant 30%	
		propriétaire bailleur	

La différence d'intervention en pourcentage – qui est très grande dans les périmètres avec contrat de quartier et interventions de la SDRB – est deux fois plus grande en chiffres absolus (voir le tableau ci-dessous).

La plus grande partie du sud de Laeken se trouve dans l'Espace de développement renforcé de l'habitat et peut donc bénéficier de primes relativement élevées. Le périmètre d'un contrat de quartier reste néanmoins une limite stricte en matière d'intervention.

Tableau 42
Le montant maximum des primes allouées.

Plafonds des revenus (sauf exceptions)	Dans le périmètre		Hors du périmètre
	Pour le développement renforcé de l'habitat	- avec contrat de quartier - avec intervention de la SDRB	
TRAVAUX RÉALISÉS PAR UN ENTREPRENEUR AGRÉÉ			
Jusqu'à 900.000 BEF	600.000 BEF	840.000 BEF	240.000 BEF
Jusqu'à 1.200.000 BEF	480.000 BEF	600.000 BEF	180.000 BEF
Plus de 1.200.000 BEF	360.000 BEF	600.000 BEF	120.000 BEF
TRAVAUX RÉALISÉS PAR LE DEMANDEUR MEME			
Jusqu'à 900.000 BEF	300.000 BEF	420.000 BEF	0 BEF
Jusqu'à 1.200.000 BEF	240.000 BEF	300.000 BEF	0 BEF
Plus de 1.200.000 BEF	180.000 BEF	300.000 BEF	0 BEF
		propriétaire habitant 360.000 BEF propriétaire bailleur	
		propriétaire habitant 180.000 BEF propriétaire bailleur	

Ainsi un propriétaire habitant qui réside dans le Périmètre du contrat de quartier et qui s'adresse à un entrepreneur agréé pour réaliser des travaux d'assainissement et d'amélioration du confort peut obtenir une prime de 840.000 BEF, son voisin qui habite de l'autre côté de la rue (p.ex. le côté ouest de la rue du Champ de l'Eglise), pourra obtenir au maximum 600.000 BEF pour les mêmes travaux, un voisin plus éloigné, de la rue Edmond de Tollenaere p.ex. pourra obtenir au maximum 240.000 BEF et uniquement pour des travaux d'assainissement du bâtiment. Ici, la différence peut donc atteindre en théorie 600.000 BEF !

2.6 LES TERRAINS INDUSTRIELS

La carte de la situation existante de droit du plan de secteur (29/11/1979) désigne les terrains industriels par A.R.. Le PRD les reprend comme Périmètres d'industries urbaines.

Le territoire de Laeken ne comprend pas de périmètres d'industries urbaines. Le plan de Secteur (1979) reprend néanmoins des "Zones d'entreprises à caractère urbain" :

- Site Belgacom
- Côté est de la rue Dieudonné-Lefèvre
- Partie de l'îlot rue Dieudonné-Lefèvre – rue Demeer – bd Bockstael – rue de Drootbeek – rue Moorslede
- Partie entre la voie ferrée et le boulevard E. Bockstael (où est établi notamment Facq)
- A la limite avec Jette, dans les îlots à l'ouest de la rue E. Tollenaere
- L'îlot entre la voie ferrée, la rue Steyls et la rue Delva, du moins la partie située sur le territoire de Laeken. La partie sur le territoire de Jette est en zone d'habitation.

2.7 LE STATUT DES VOIRIES ET DES COURS D'EAU

Les routes régionales sur le territoire de Laeken sont :

- l(A12 avec l'avenue de Madrid et avenue de Meysse
- Avenue des Croix de Feu – avenue Van Praet – pont Van Praet
- Avenue du Parc Royal – avenue de la Reine
- Chaussée de Vilvorde
- Boulevard de Smet de Naeyer – avenue des Robiniers jusqu'à l'avenue Sobieski
- Avenue des Trembles et avenue des Robiniers jusqu'à la rue Médori

Le reste du réseau routier ressort de la compétence de la Ville de Bruxelles.

2.8 LES PLANS D'ALIGNEMENT POSANT PROBLEME

L'évaluation des plans d'alignement aura lieu dans le cadre du Projet du Plan. Seuls les plans d'alignement posant problème ou contraires au développement voulu du territoire de Laeken feront l'objet d'un examen plus attentif.

2.9 LES “SERVITUDES” DE VUE, HERTZIENNES ET AERONAUTIQUES

Remarquons qu'en ce domaine, il n'existe pas de données récentes, la plupart des plans datent d'il y a 25 à 30 ans.

2.9.1 VUES

En 1972, le Ministère des Travaux Publics a tracé une carte, qui n'a jamais été officiellement approuvées. Elle est purement informatif.

La Ville de Bruxelles a aussi dessiné une “carte des servitudes de vue”. Certaines ont un caractère légal, d'autres ont été rejetées et d'autres n'ont jamais reçu une base légale.

2.9.2 CABLES HERTZIENS

La RTBf a élaboré un plan en 1973. Il n'est plus ni valable ni d'actualité. Depuis l'utilisation de l'espace hertzien par plusieurs parties, sa gestion a été confiée à l'Institut Belge de la Poste et des Télécommunications.

2.9.3 CORRIDORS AERIENS

La Régie des Voies Aériennes a rédigé un plan en 1966. Une étude est actuellement en cours pour revoir ce plan.

2.10 REGLEMENT SUR L’AFFICHAGE ET LA PUBLICITE

La Région élabore actuellement un règlement urbanistique en matière de publicité et d'affichage. Ce règlement remplacera toutes les législations antérieures.

Au niveau communal, la Ville a approuvé un règlement urbanistique communal en matière de publicité. Le règlement distingue 3 zones avec des limitations décroissantes.

3. LE PRD: VOLET INDICATIF

3.1. LE PROJET URBAIN

A côté du volet réglementaire (carte 7 d'affectation du sol et dispositions relatives), le PRD se compose d'un volet indicatif présentant les lignes directrices des politiques à mener dans différents domaines pour l'avenir de Bruxelles. Au vu de la hiérarchie des plans urbanistiques, le PCD doit s'inscrire dans ces objectifs généraux du projet de ville, qui peuvent être résumés comme suit:

- renforcer l'attractivité de la région et favoriser l'équilibre sociale
- prévoir une croissance de l'emploi assurant le progrès social et compatible avec la qualité de vie en ville
- affirmer les ambitions de métropole européenne et internationale de Bruxelles dans le respect de la vie quotidienne de ses habitants
- mener une grande politique de protection du patrimoine, du cadre de vie, des paysages et d'embellissement de la ville
- renforcer le développement social
- élaborer un programme de sécurité dans la ville
- valoriser le commerce et les équipements de la région
- assurer une gestion rationnelle des ressources, une politique active de réduction des nuisances et une protection du patrimoine vert
- assurer le rayonnement culturel de la région
- valoriser les atouts touristiques et améliorer les structures d'accueil de la région
- assurer la mobilité à l'échelle de la région

3.2. LAEKEN EN PARTICULIER

3.2.1. LES GRANDES ZONES URBAINES

Le territoire de Laeken est divisé, d'un point de vue morphologique, en trois zones:

Ville dense de première couronne, considérée comme le centre de Bruxelles (avec le Pentagone), c'est-à-dire les quartiers urbanisés avant 1914. Il s'agit de la partie sud de Laeken délimitée par le boulevard de Smet de Naeyer au nord et le Domaine Royal à l'est.

Les options principales sont les suivantes:

- protéger la fonction résidentielle contre la pression des bureaux
- réhabiliter, dans les quartiers les plus défavorisés, le logement et les conditions d'habitat par la délimitation de l'espace de développement renforcé du logement. Une des traductions concrètes de ce principe est la mise en place de contrats de quartier, en particulier à Laeken, pour le quartier de la place de la Maison rouge
- redynamiser les quartiers mixtes à l'ouest notamment en y favorisant les investissements dans le logement et en y créant des espaces verts (périmètres de redéploiement du logement et de l'entreprise)
- maîtriser le développement des implantations administratives métropolitaines et y rompre la monofonctionnalité par la protection et la reconquête de l'habitat
- relancer l'activité économique et soutenir les activités artisanales et industrielles par la délimitation d'espaces d'intervention économique prioritaire (notamment zone du canal)
- protéger le patrimoine architectural et urbain
- restaurer l'attractivité des centres anciens
- préserver la vie culturelle existante et l'encourager par le développement de pôles culturels à l'ouest et au nord du Pentagone
- en termes de déplacements:
 - accorder une forte priorité aux transports en commun,
 - réaliser une meilleure accessibilité pour l'ensemble des périmètres de redéploiement du logement et de l'entreprise,
 - protéger les quartiers du trafic de transit

Ville dense de deuxième couronne, c'est-à-dire la prolongation au-delà des boulevards de grande ceinture des caractéristiques du tissu urbain de la première couronne.

Deux parties du territoire de Laeken présentent ces caractéristiques: la zone ouest délimitée au sud par le boulevard de Smet de Naeyer, au nord par l'avenue des Citronniers et à l'est par le parc Royal ainsi que la zone est comprise entre l'avenue Wannecouter, l'avenue J. de Bologne, l'avenue des Pagodes, l'avenue de Versailles et l'avenue Van Praet.

Outre les options générales énumérées pour la ville dense de première couronne, l'accent sera mis sur la restauration de l'attractivité des centres anciens et la requalification des chaussées dans le respect de leur typologie historique et de leur vocation de mixité

Ville verte de la deuxième couronne, c'est-à-dire les quartiers urbanisés après 1920 et caractérisés par une forte présence de verdure.

Il s'agit des zones non reprises dans les catégories précédentes, à savoir: la Cité Modèle, le nord du Heysel et la partie est située au nord des avenues Wannecouter et de Versailles, à l'est de l'avenue J. de Bologne et à l'ouest de l'avenue Mutsaard.

Les options sont les suivantes:

- protéger la fonction résidentielle dominante
- organiser l'activité économique par la création de périmètres d'industries urbaines, caractérisés par une bonne accessibilité routière et une limitation de l'implantation des activités administratives de gestion
- de manière générale, ne plus autoriser le développement en ville verte des activités métropolitaines caractéristiques de la centralité (administratives, commerciales, culturelles, etc.)
- pour le plateau du Heysel, éviter les concurrences et les doubles emplois entre les équipements de masse qui seraient programmés dans la région, donner une cohérence urbanistique au site dans son ensemble et mettre en valeur le patrimoine architectural et paysager
- pour les complexes universitaires et hospitaliers, garantir l'affectation prioritaire de ces sites à des activités, équipements et services ayant besoin de la proximité des complexes hospitalo-universitaires ou valorisant la vie universitaire et mieux organiser la desserte en transports en commun reliant ces sites excentrés aux autres quartiers universitaires
- améliorer l'attractivité des centres anciens
- poursuivre l'aménagement de la promenade verte à la frange de l'urbanisation de la région comme composante de son image
- aménager les entrées de ville à la fois sur le plan visuel et dans la logique de la politique de mobilité
- confirmer l'existence de périmètres de réserve foncière

Les **centres anciens** hors Pentagone, considérés comme éléments clefs de structuration urbaine, sont répartis à travers ces grands territoires urbains. Pour Laeken, il s'agit de la place Bockstael et de ses environs.

Les priorités concernant ces centres anciens sont les suivantes:

- renforcer leur attractivité en valorisant leur rôle de relais commercial et, pour ce faire, favoriser la réorganisation de leur espace public (circulation, place de stationnement, esthétique urbaniste, espace vert,...) conformément aux recommandations du "Manuel des espaces publics" développé par la Région;
- -favoriser leur accessibilité en voiture et en transports en commun;
- -renforcer leur identité locale par la protection du patrimoine, en particulier en termes d'ensembles architecturaux et urbains.

3.2.2. LA POLITIQUE DU LOGEMENT

En plus de sa politique générale d'accroître le parc de logement à Bruxelles (à travers la construction de bâtiments nouveaux, la récupération et la rénovation), la Région a délimité un espace de développement renforcé du logement, afin de contrer l'exode urbain.

Cet espace reprend la partie sud de Laeken (à savoir la ville compacte de la première couronne).

Les différentes initiatives politiques en la matière seront surtout concentrées dans cet espace.

Il s'agit concrètement des initiatives suivantes:

- _ la mise en place de contrats de quartier (pour les quartiers autour de la rue Marie Christine et de la place de la Maison Rouge);
- les opérations de modernisation de la SDRB, concentrées sur la rénovation ou la reconstruction de sites à restructurer.
- les investissements dans le logement social (construction de bâtiments nouveaux et la requalification du parc existant)
- les opérations du Fonds du Logement, à travers une aide renforcée à l'achat, des opérations d'achat et de rénovation ou encore la construction de bâtiments nouveaux dans une optique sociale.
- les initiatives de la Régie Foncière Régionale pour éradiquer les chancre urbains et stimuler les investissements dans le logement.
- la lutte contre l'inoccupation en accroissant l'aide régionale, si nécessaire par des expropriations.
- l'accès aux habitations d'envergure moyenne en appliquant les mécanismes stipulés dans l'ordonnance concernée, afin de mobiliser le patrimoine immobilier des communes.
- le soutien par les primes régionales à la rénovation ou ravalement de la façade et à l'achat.

3.2.3 LA POLITIQUE ECONOMIQUE

Au niveau économique, le territoire de Laeken comprend - en plus des affectations réglementaires (périmètre de redéploiement du logement et de l'entreprise, périmètre d'activités portuaires et de transports) - un **espace d'intervention économique prioritaire**, à savoir la zone sud de Laeken comprise entre les voies de chemin de fer, pour lequel le soutien aux activités industrielles et artisanales intégrées au tissu traditionnel sera accentué.

Ainsi, il est prévu dans cette espace de majorer les subventions publiques prévues par l'ordonnance relative à l'expansion économique, de privilégier les biens situés dans cet espace en matière d'acquisition de terrains en vue d'une affectation économique et d'orienter les mesures d'encadrement prévues dans le projet d'ordonnance relative au réaménagement des sites d'activité économiques inexploités ou abandonnés en priorité dans cet espace (avec majoration des subventions publiques).

Après avoir constaté une baisse des activités commerciales, le gouvernement a adopté une politique de soutien et d'encouragement du commerce.

Le diagnostic des centres commerciaux de Laeken est comme suit:

- dynamique commerciale moyenne : avenue Houba de Strooper, rue De Wand, rue Léopold I;
- dynamique commerciale faible: la place E.Bockstael, le bd Bockstael, la rue Marie-Christine

Les principes de base de cette politique de développement du commerce sont, résumés, les suivants:

- le développement du commerce sera suivi de près. Dans ce cadre, un livre blanc sera édité régulièrement;
- les Plans Communaux de Développement devront désigner les centres commerciaux qui nécessitent d'être soutenus;
- l'espace public des noyaux commerciaux, affrontant sans arrêt des conflits de voisinage, sera réaménagé
- les travaux d'infrastructure dans les noyaux commerciaux tiendront compte de l'impact sur la qualité de vie des commerces;
- le système de subventions régionales pour l'aménagement d'espaces publics devra être réorganisé et modulé afin de soutenir les noyaux les plus atteints. On devra procéder de la manière suivante:
 - améliorer la qualité de l'espace public et la qualité esthétique des noyaux commerciaux en veillant à ne pas diminuer de manière substantielle le nombre d'emplacements de stationnements.
 - développer les possibilités de stationnement afin d'augmenter l'attrait des noyaux commerciaux
 - résoudre les problèmes de circulation
- un système de "contrat de noyau commercial" devra être mis au point afin de mobiliser et de coordonner les différents fonds dans un projet de développement adapté. Ce système n'aura pas seulement la responsabilité de la problématique de l'accessibilité et de la qualité des espaces publics, mais devra également résoudre le problème de la propreté, de la sécurité, des étages supérieurs abandonnés et des commerces inoccupés.
- dans le cadre de ces contrats, des mesures seront prises pour améliorer la mixité habitat-commerce. Des primes de rénovation seront attribuées aux propriétaires des habitations, en donnant la priorité aux logements inoccupés au-dessus des commerces.

3.2.4 LE PATRIMOINE IMMOBILIER

En ce qui concerne le patrimoine, tant dans le domaine de l'architecture que dans celui de la nature, en plus des dispositions de périmètres d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, le PRD a déterminé des **espaces structurants** (avenue Houba de Strooper, boulevard Emile Bockstael, rues des Artistes, boulevard de Smet de Naeyer, rue Marie-Christine, boulevard du Centenaire, avenue J. Sobieski, A12, avenue du Parc Royal, avenue des Croix du Feu, avenue Van Praet, avenue de Madrid, avenue de Meysse, chaussée de Vilvorde, avenue du Port, rue Claessens) et des espaces structurants prioritaires (avenue de la Reine).

A ceux-ci s'ajoutent les **portes de ville** (fin de l'A12, croisement avenue Houba de Strooper - avenue des Magnolias) en tant qu'indication du début de la ville.

Le **patrimoine immobilier exceptionnel** (selon la liste établie en collaboration avec la Commission royale des Monuments et Sites) doit faire l'objet d'une attention particulière. A Laeken, il reprend l'église Notre-Dame, le Domaine Royal et l'Atomium. D'autres sites présentent également un intérêt patrimonial: le site de Thurn et Taxis et du TIR comme patrimoine de l'histoire industrielle et sociale (inventaire de la Fonderie) ainsi que quelques sites archéologiques à préserver à l'étude.

La politique en matière de **maillage vert** vise à créer de nouveaux espaces dans l'ouest de la région, notamment sur le site de Thurn et Taxis, d'aménager une promenade verte reliant l'ensemble des espaces verts de seconde couronne. (quai de Hembeek, parc du Pavillon chinois, avenue du Parc Royal, avenue de Madrid, sentier site BRT, avenue du Gros Tilleul, parc, avenue des Trembles, avenue des Seringas, place Saint-Lambert, parc colonial, avenue Sobieski, avenue des Robiniers, rue E. Wauters, rue Strauwen, square Prince Léopold), protéger la ville verte de seconde couronne, développer une aire de verdoisement prioritaire couvrant le Pentagone et une grande partie de la ville dense de première couronne, mettre en place une trame verte par le verdoisement systématique des espaces structurants et des berges du canal dans sa partie centrale.

3.2.5 La mobilité

En matière de **transports en commun**, pour la mise en oeuvre du réseau RER, il est prévu de réaménager la station Bockstael et d'en implanter une nouvelle près du square De Trooz.

En ce qui concerne les autres transports en commun, le site propre de l'avenue de Vilvorde sera réhabilité en fonction de l'évolution des négociations avec la Région flamande pour la desserte de Vilvorde. Un autre site propre, quai des Usines, doit également être aménagé pour permettre l'achèvement prioritaire de l'axe tramway Stalle - Van Praet. Même si il n'en est pas explicitement fait mention, la création de la station métro Amandiers à la Cité Modèle est entérinée. Un programme d'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun de la STIB a été mis sur pied: sur le territoire de Laeken, il concerne le pont Van Praet et la rue d'Hembeek. Le réaménagement du square De Trooz devra également permettre le passage aisé des transports en commun. Par ailleurs, le parking de transit du Heysel avec sa capacité actuelle de 1000 emplacements est maintenu.

La **circulation motorisée** est organisée en trois réseaux:

- le réseau de quartier, à développer dans le PCD.
- le réseau interquartier: avenue du Port, rue Claessens, rue Dieudonné Lefèvre, avenue de Meysse, rue de Wand, avenue des Croix du Feu (Gros Tilleul - rue de l'Araucaria), avenue de Madrid, chaussée Romaine, avenue de l'Impératrice Charlotte, boulevard du Centenaire, avenue Sobieski, avenue des Robiniers, avenue Stiénon, avenue Masoin, rue des Artistes, chaussée de Vilvorde, boulevard de Smet de Naeyer (avenue Sobieski - avenue Houba de Strooper), boulevard E. Bockstael (rue des Artistes - Boulevard du Jubilé)
- le réseau régional, pour les déplacements de longue distance, composé:
 - les voies principales (avenue Houba de Strooper, avenue du Parc Royal, avenue de la Reine, boulevard de Smet de Naeyer, boulevard Bockstael (avenue Houba de Strooper - rue des Artistes)
 - les voies métropolitaines (avenue Van Praet)
 - les autoroutes (A12).

La circulation et les aménagements cyclistes dépendent du type de voirie. Par ailleurs, un certain nombre d'itinéraires cyclables ont été définis dans le PRD tels que l'itinéraire 9 (Jette/Cité Modèle) - Louise, l'itinéraire 10 (Heysel - Louise), l'itinéraire 11 (Mutsaard/Neder-over-Hembeek - Vivier d'Oie).

La sécurité et l'agrément des piétons doivent être pris en compte dans l'aménagement de chaque espace public.

4. UNE COMMUNE EN PROJETS

4.1. LES PLANS D'URBANISME

4.1.1. LE RESEU URBAIN

CARTE 38 Le réaménagement des rues suivantes est inscrit au budget de la Ville de Bruxelles pour
CARTE 39 1997: la rue Reper-Vreven (entre la rue F. Sterck et la place Saint-Lambert), la rue F. Sterck, la rue du Mont Saint-Alban, la rue du Champ de la Couronne et la rue E. Salu. La rue Marie-Christine sera entièrement réaménagée : élargissement des trottoirs, rétrécissement des carrefours et mise en place de plateaux. Des plateaux seront aussi aménagés rue de Molenbeek.

Des travaux d'entretien (réparation de du revêtement de la voirie) sont prévus dans les rues suivantes: la rue de la Briqueterie, la rue Ch. Vermeer, la rue de la Comtesse de Flandre et la rue des Palais Outre-Ponts. Des travaux de réparation des égouts des rues suivantes figurent au programme : le boulevard de Smet de Nayer, la place Saint-Lambert, la rue du Champ de la Couronne, la rue Jan Bollen et la rue des Palais Outre-Ponts.

Le réaménagement de la place Willems et de la place Bockstael est à l'étude.

Dans le cadre du réaménagement du Tracé Royal, la Fondation Roi Baudouin a esquissé les fils conducteurs d'un réaménagement éventuel de l'avenue de la Reine et de l'avenue du Parc Royal jusqu'au rond-point du Gros Tilleul.

4.1.2. LES VOIRIES REGIONALES

La Région de Bruxelles-Capitale prévoit le réaménagement de l'avenue des Croix de Feu, le nombre de bandes de circulation étant ramené de trois à deux, avec en parallèle une desserte locale. Un itinéraire alternatif pour le trafic de transit, des poids lourds est également envisagé via la chaussée de Vilvorde, le long du canal de Willebroek, le ring R0 autour de Bruxelles. Cela permettrait de décharger aussi bien l'avenue Van Praet / l'avenue des Croix du Feu que l'avenue de la Reine / l'avenue du Parc Royal de la circulation des camions en transit.

Un projet définitif pour le square De Trooz, noeud de circulation complexe, n'est toujours pas arrêté.

4.1.3. LE CONTRAT DE QUARTIER MARIE-CHRISTINE

Le contrat de quartier se compose de cinq volets différents, en fonction des instances concernées. Un *premier volet* comprend les interventions menées par la Ville de Bruxelles avec des subsides de la Région de Bruxelles-Capitale. L'accent est mis sur la rénovation ou la reconstruction d'unités d'habitation. Les actions proposées sont : la construction d'un bâtiment sur la place de la Maison Rouge, la construction de maisons sur un terrain appartenant à la SNCB dans la rue Stéphanie et l'aménagement d'une salle

polyvalente dans une bâtisse à rénover, appartenant à la Ville, dans la rue de la Comtesse de Flandre.

Un *deuxième volet* englobe les opérations sur des terrains revendus à des instances privées, après que la Ville, subsidiée par la Région, ait acheté les terrains, les ait viabilisés et ait fait démolir les constructions existantes. Les partenaires privés réalisent ensuite des logements. Le terrain en question se situe dans l'impasse des Usines, le long de la voie ferrée.

Un *troisième volet* concerne les interventions privées réalisées avec une aide financière publique. Les terrains concernés, sur lesquels des habitations seront construites ou rénovées, se situent dans la rue de Molenbeek (la propriété de la Polyclinique et des terrains de Ziegler et Demets, les n° 159 à 169), dans la rue Claessens (propriété de Belgacom) et au coin de la rue de Molenbeek et de la rue Lefèvre (propriété de Belgacom).

Le contrat de quartier prévoit aussi le réaménagement d'espaces publics (*quatrième volet*) : la place de la Maison Rouge, quelques carrefours au sud de Laeken - à savoir: rue Claessens, rue Van Gulick, rue de Cipllet, rue de Wautier, rue de Cipllet, rue de Wautier, rue Van Gulick et rue de Wautier/ rue de Molenbeek/ Drootbeek, le réaménagement de certains trottoirs et la réparation de quelques rues.

Le *cinquième volet* comprend des mesures incitant à promouvoir la revitalisation sociale du quartier.

Le réaménagement complet de l'îlot rue Lefèvre / rue Claessens / rue du Tivoli / rue de Molenbeek a également été prévu dans le cadre du contrat de quartier. Une nouvelle rue serait tirée du carrefour formé par la rue de Drootbeek avec la rue de Molenbeek vers la rue Claessens. La nouvelle affectation comprend aussi bien des habitations que des entreprises (projet VIA).

4.2. LES DEMANDES DE PERMIS SIGNIFICATIFS

Des travaux d'extension sont actuellement en cours au stade Roi Baudouin. Un permis d'urbanisme a également été accordé pour la première phase des travaux de restructuration de l'hôpital Brugmann. Enfin, il semblerait que des travaux de maintien ont été commencés à l'église Notre-Dame de Laeken.

4.3. LES PROJETS EN GESTATION

Music City

Un permis d'urbanisme vient d'être délivré pour la première phase du projet Music City sur le site de Turn & Taxi's. Ce permis concerne le bâtiment Entrepôt B.

Etude du canal

Une étude a été exécutée en 1992, pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale, à propos du développement de la partie nord de la zone du canal. Les auteurs de l'étude avaient formulé une série d'options, y compris pour Laeken, notamment :

-Options relatives à l'habitat :

La partie sud de Laeken comprise dans la zone étudiée est définie dans le plan d'aménagement comme étant une "zone mixte - zone d'arbitrage zone d'habitation B / activités B". Les zones d'arbitrage sont des zones où le mélange fonctionnel doit se faire dans le respect de la viabilité des activités économiques, sans nuire toutefois à l'habitat ou aux équipements. Les zones d'activités B sont des zones où prédominent les entreprises, mais où la fonction résidentielle doit être conservée et encouragée à des endroits stratégiques. Les zones d'habitation B sont des zones où prédomine la fonction résidentielle, mais où la présence d'artisans et de PME est encouragée.

-Options relatives à l'infrastructure de transport :

A court terme : (voiries)

- * Réaménagement du square De Trooz.

A moyen terme : (voiries)

- * l'A12 est réaménagé en boulevard urbain
- * l'avenue Van Praet est réaménagée en avenue 2x2
- * l'avenue des Croix de Feu est ramenée à une chaussée 2x1
- * voie de desserte servant de prolongement à l'E19 vers le RO
- * réaménagement de l'avenue de la Reine
- * prévoir une voie rapide entre le quartier Nord et l'A12.

A plus long terme : (voiries)

- * prévoir un itinéraire alternatif pour les poids lourds
- * ou : aménagement d'une voie parallèle servant de ceinture intermédiaire
- * aménagement d'une ligne de ceinture Houtweg - avenue de Vilvorde - avenue Van Praet - Heysel
- * déviation du métro vers le quartier du Nord.

Projet de construction du CPAS sur le terrain de la "Donation royale"

Le CPAS de Bruxelles a réalisé en 1992 une étude sur un projet d'aménagement d'un quartier d'habitations sociales sur le terrain du CPAS à l'intérieur de l'îlot situé entre la rue du Mont Saint-Alban, la rue des Horticulteurs et la rue Médori. Le projet n'a pas été réalisé.

Mémoires ou projets universitaires

Des étudiants ont rédigé récemment des mémoires sur Laeken dans le cadre de leur formation. Une étude historique du développement urbanistique de Laeken est menée dans le cadre d'un mémoire de fin d'études à la VUB. A l'ULB, l'histoire du quartier du Vieux Laeken (entre le chemin de fer et le Domaine Royal) est étudiée. Des étudiants étudient à la KUL, dans le cadre d'un troisième cycle sur la protection du patrimoine, l'ancienne gare et l'ancienne maison communale (rue des Palais Outre-Ponts).

4.4. LES GRANDES INFRASTRUCTURES, INVESTISSEMENTS PROJETES ET IMPLICATIONS

4.4.1. LE PARC DES EXPOSITIONS DE BRUXELLES

En 1994/95, une étude de mobilité sur l'accessibilité du plateau du Heysel et des Palais des Expositions a été réalisée sous le compte de l'asbl Parc des Expositions de Bruxelles. Cette étude formule une série d'options de base quant aux flux de circulation à destination et en provenance des Palais des Expositions. L'accès nord des Palais des Expositions serait amené à devenir l'accès principal. Un projet pour un nouveau hall d'accès est à l'étude. La passerelle recouverte traversant la chaussée Romaine en direction du Parking C a été achevée l'année dernière. Ce parking absorberait le flux principal de visiteurs, réduisant ainsi la pression de stationnement sur le plateau même et les quartiers avoisinants. Une nouvelle sortie de l'A12 vers l'avenue de Madrid à hauteur du bâtiment du Trade Mart est proposée en remplacement de l'actuelle au niveau du Gros Tilleul. La circulation serait détournée des parcs au sud du site des expositions (parc d'Osseghem, parc de Laeken) en fermant l'avenue du Gros Tilleul et en interdisant la circulation dans le boulevard du Centenaire.

La villa actuellement vide à l'angle nord-est du site de l'Expo serait démolie. La société de transports déménagerait et un nouveau parking ("Parking E") serait aménagé - de nouveau - sur l'espace ainsi libéré.

4.4.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN

La STIB étudie quelques modifications dans le réseau des trams. La ligne de tram 92 serait ainsi raccourcie pour terminer juste avant le pont Van Praet. Elle ne desservirait donc plus Laeken. La ligne de tram 19 verrait son parcours prolongé via la rue de Wand et l'avenue Wannecouter vers le quartier du Forum. Une modification du trajet de la ligne 52 est à l'étude, réduisant le temps de circulation de cette ligne à Schaerbeek et lui permettant d'arriver plus rapidement au pont Van Praet. De ce fait, la liaison entre Laeken et le centre-ville serait plus fluide. Le nouveau tracé longe le canal, sur la rive du côté de Schaerbeek, entre le pont de Laeken (le square De Trooz) et le pont Van Praet. La rampe en béton le long du pont Van Praet est déjà aménagée. La fréquence de la ligne 52 serait toutefois réduite. L'instauration du tram T-2000 sur plusieurs trajets, ainsi que les travaux d'adaptation nécessaires à cet effet, sont à l'étude.

Les travaux de recouvrement de la station de métro Heysel sont en cours à l'heure actuelle et la ligne 1A est prolongée en souterrain jusqu'à la Cité Modèle. Le terminus se trouvera en bas de l'avenue des Amandiers, avec des accès donnant dans l'avenue des Citronniers et l'avenue Houba de Strooper. L'achèvement des travaux est prévu pour la fin 1998. Un prolongement éventuel de cette ligne jusqu'à l'hôpital universitaire de la VUB de Jette figure encore parmi les possibilités. L'autre alternative est une extension en direction de Wemmel, sous la Cité Modèle en vue de relier le métro à un parking de dissuasion. Cependant, il n'est pas question, d'un embranchement vers l'immense parking automobile, déjà existant, le Parking C, bien que ce dernier soit directement relié au ring.

Aucune modification du tracé empruntés par les par bus de la STIB n'est prévue sur le territoire étudié. La compagnie de transports en commun De Lijn n'envisage pas non plus

de changer le trajet ou la fréquence des lignes de bus existantes. Une liaison supplémentaire pourrait être mise en place en direction de Grimbergen, parallèlement au tracé existant de la ligne G.

4.4.3. LES CHEMINS DE FER

Le territoire étudié ne fait pas l'objet de projets concrets importants, dans un avenir immédiat. L'ancienne gare de Laeken, située dans la rue du Champ de l'Eglise et jouxtant le parvis de l'église Notre-Dame, serait rénovée par la Ville de Bruxelles.

Sur le site de Turn & Taxi's, un échange de terrains entre la SNCB et le Port de Bruxelles est encore en négociation. Aucune nouvelle affectation n'a encore été arrêtée pour les terrains appartenant à la SNCB. Bien entendu, il y a encore et toujours l'idée de la construction d'un réseau express régional (RER), dans lequel seraient intégrées les lignes de chemin de fer traversant Laeken, étant donné qu'elles font partie du chemin de fer de ceinture autour de Bruxelles.

4.5. LES DEMANDES DU MONDE ASSOCIATIF

Un système participatif a été mis au point afin de pouvoir analyser les besoins, les demandes, les problèmes et les attentes des habitants et des organisations actives dans le quartier. Ce système se compose de plusieurs commissions :

la commission communale de développement où sont représentés toutes les associations et d'autres participants concernés par le territoire de la Ville de Bruxelles dans son entièreté.

la commission locale de développement où siègent uniquement les représentants des associations qui sont actives sur le territoire de Laeken;

les commissions consultatives de l'urbanisme qui sont ouvertes à tous

D'autre part, 5 tours de quartier ont été organisés en décembre 1996 sur 5 thèmes différents mais transversaux:

-les activités socio-économiques

-l'habitat

-le Heysel

-le patrimoine, le tourisme et les espaces publics

Les remarques qui ont été formulées à l'occasion de ces réunions, tours de table et/ou promenades à travers de Laeken, ont été intégrées dans le dossier de base dans le chapitre concerné et font partie intégrante des analyses et du processus de décision.

- la commission communale de développement où sont représentés toutes les associations