

0. TABLE DES MATIERES

0.	Table des matières	1
1.	Première partie : compléments à la situation existante et son évolution	2
1.1	La Situation existante de fait	2
1.1.1	Situation générale de la ville et des quartiers : aperçu historique et situation récente ...	2
1.1.2	Les activités de la ville	5
1.1.3	Les formes de la ville	15
1.1.4	Les déplacements	17
1.1.5	La gestion publique	17
1.2	Situation existante de droit	17
1.2.1	Le volet réglementaire du PRD et le Plan de secteur	17
1.2.2	Les PPAS existants	18
1.2.3	Les permis de lotir	18
1.2.4	Les projets de PRAS	18
1.2.5	Divers	21
1.3	Le PRD : le volet indicatif	22
1.4	Une ville en projets	22
1.4.1	Les plans d'urbanisme	22
1.4.2	Les plans opérationnels publics	22
1.4.3	Les projets en gestation (hors grandes infrastructures)	23
1.4.4	Les grandes infrastructures projetées, leurs implications	24
1.4.5	Les résultats de l'enquête publique	28

1. PREMIERE PARTIE : COMPLEMENTS A LA SITUATION EXISTANTE ET SON EVOLUTION

Cette partie comporte les compléments nécessaires à l'élaboration du plan, tels que demandés par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 février 1999. Elle met aussi à jour certaines données reprises dans le document n° 1, lequel est repris du dossier de base de février 1998, lorsque cette information est disponible et significative. Pour le confort du lecteur, nous garderons la structure du document n°1.

1.1 LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

1.1.1 SITUATION GENERALE DE LA VILLE ET DES QUARTIERS : APERÇU HISTORIQUE ET SITUATION RECENTE ¹

A partir du XIV^e siècle et jusqu'en 1795, Bruxelles forme avec ses faubourgs limitrophes une unité territoriale naturelle, économique et juridique appelée la "cuve de Bruxelles". Les villages de Molenbeek, Anderlecht, Saint-Gilles, Schaerbeek, Laeken, Saint-Josse, Ixelles et Forest sont soumis à la juridiction de la Ville par l'intermédiaire d'un échevin local, nommé par le bourgmestre de la Ville. Leurs habitants paient les mêmes taxes et jouissent des mêmes avantages que les habitants de Bruxelles.

En 1795, le gouvernement français réduit Bruxelles à un simple chef-lieu de département. Ses faubourgs se développeront désormais de façon autonome. Décrétée capitale après l'indépendance de la Belgique, la Ville tente, à plusieurs reprises, la récupération de son ancienne cuve. En raison de la résistance des communes visées et par crainte que la Ville ne devienne trop puissante, le Parlement national rejette l'idée d'une annexion générale, mais concède des extensions partielles et successives, qui la font passer de 415 hectares en 1853 à 3 286 hectares en 1925.

C'est ainsi que des annexions territoriales ont lieu :

- au nord-est de la Ville en 1853 avec le quartier Léopold prolongé jusqu'au futur Cinquantenaire;
- au sud-est en 1864 avec la zone Louise, le bois de La Cambre et Roosevelt;
- au nord en 1897 et 1921 avec les communes situées le long du canal de Willebroeck.

¹ L'historique de cette partie de Bruxelles est issu d'une plaquette intitulée "L'extension du territoire de la Ville de Bruxelles 1853 - 1925" édité par l'asbl ARCADIA (juillet 1996) à l'initiative de l'Echevin de l'urbanisme de la Ville.

Ces annexions sont consenties pour permettre à la ville de réaliser des travaux d'urbanisme et d'infrastructure hors de son territoire ou en compensation de la réalisation de tels travaux.

Rappelons qu'au cours du XIXe siècle, deux causes majeures mettent Bruxelles en relation directe avec ses faubourgs:

- la disparition progressive des remparts et leur transformation en boulevard périphérique entre 1819 et 1850;
- la suppression de l'octroi - taxe imposée sur chaque marchandise entrant en ville - en 1860. Cette taxe entravait les échanges commerciaux entre Bruxelles et ses faubourgs. Sa suppression par le ministre des finances Frère-Orban lève la dernière barrière entre ville et faubourgs et conforte l'urbanisation hors Pentagone.

Avec les annexions de 1853 et 1864, la ville haute s'est dotée de quartiers chics. Le bas de la ville, à l'ouest des boulevards centraux tout nouvellement construits, connaît une activité industrielle et commerciale intense, laissant peu de place aux monuments et aux aménagements urbanistiques prestigieux. C'est pourtant vers le nord que Bruxelles annexe des territoires, non pour y loger les bourgeois, qui n'ont que faire du bruit et des usines, mais pour doter Bruxelles d'un équipement portuaire moderne, qui permette à la Ville d'assumer pleinement la nouvelle ère industrielle.

Le canal de Willebroek

Depuis le Moyen-Age, Bruxelles importe des matières premières et exporte des produits manufacturés principalement grâce au transport fluvial. Ce trafic, vital pour la Ville, est mis en péril dès le XIIIe à cause de l'ensablement progressif de la Senne. Des travaux sont entrepris par Philippe le Bon pour redresser son lit et y placer des écluses. Mais pour permettre une navigation plus aisée et plus rapide, le percement d'un canal, parallèle à la Senne, est réalisé sous le règne de Charles Quint. Le canal de Willebroek, inauguré en 1561 est long de 28 km et large de 30 m. Il sort de Bruxelles par la Porte du Rivage (l'actuelle place de l'Yser) où il rejoint le territoire de Molenbeek. De nombreux bassins sont creusés, entre 1560 et 1565, à l'intérieur du Pentagone, entre la Porte du Rivage et l'ancienne église Sainte-Catherine.

Le canal Bruxelles - Charleroi

A la suite du prodigieux développement industriel du sud du pays, un canal est créé vers Charleroi à partir de 1827. Grâce à la présence de ce canal, Molenbeek connaît, pendant tout le XIXe, un essor prodigieux. Dans les années 1870, c'est le "Manchester belge". En effet, les industries s'installent de préférence sur la rive molenbeekoise : les terrains y sont encore non bâtis et meilleur marché que sur la rive bruxelloise. En plus, elles évitent, jusqu'en 1860, de payer l'octroi.

Dès le lendemain de son inauguration en 1832, la capacité du canal de Charleroi est jugée insuffisante. Le progrès de la navigation à vapeur, l'accroissement du tonnage des bateaux, l'essor du commerce et de l'industrie imposent bien vite la reprise des travaux; Ils consistent à approfondir les deux canaux et à construire des entrepôts de marchandises et des équipements portuaires modernes.

La Société du Canal

Depuis 1835, la société nationale des chemins de fer développe, en Belgique, un des réseaux les plus denses d'Europe et dont Bruxelles est la plaque tournante. La première gare est située à l'Allée Verte, mais en quelques années, la ville se dote d'une infrastructure ferroviaire impressionnante. Cependant le transport fluvial, moins cher, reste une alternative pour le transport de marchandises vers la capitale. Ville, Province et milieux commerciaux militent pour la modernisation des canaux et du port.

Comme les frais de la modernisation prévue dépassent les possibilités financières de la Ville, jusqu'ici la seule à assurer la construction, la gestion et l'entretien du canal de Willebroek, il fallu faire intervenir d'autres pouvoirs publics. C'est ainsi que fut créée, en 1896, la "Société anonyme du Canal et des Installations Maritimes" dont le rôle consistera à gérer et moderniser le port et le canal. La

société est constituée de l'Etat belge, de la Ville, de la Province de Brabant, de neuf communes de la région bruxelloise et de Vilvorde ².

L'annexion de 1897

En 1897, les limites territoriales de Bruxelles sont déplacées vers le nord afin d'inclure la modernisation du port. L'emprise se fait sur la plaine de Tour et Taxis, alors sur Laeken et Molenbeek, sur les futurs bassins Beco et Vergote et leur environnement immédiat ainsi que sur le tronçon du canal de Charleroi compris entre la place de Ninove et la place Saintelette. Schaerbeek cède une partie minime de son territoire, mais Molenbeek cède plus de 49 hectares (5 non bâtis) et un millier d'habitants sans indemnité, alors que Laeken abandonne plus de 40 hectares. La cession de l'Allée Verte, qui était au XVIIIe l'équivalent de l'avenue Louise au XIXe, vaudra à cette commune le paiement d'une indemnité.

Les premières modernisations

Les projets de 1896 prévoient le comblement de bassins intérieurs au Pentagone (terminé en 1910) et la création des bassins Beco et Vergote. Ce dernier est progressivement équipé de hangars et de terrains de stockage. Les quais sont reliés par voies ferrées au nouveau complexe de Tour et Taxis qui accueillera - entre autres - une gare maritime (BOSMANS et VANDEVELD, 1907) et l'entrepôt B désaffecté depuis 1988 (VAN HUMBEEK).

L'inauguration du port, reportée pour fait de guerre, aura lieu en 1922, le port peut désormais accueillir des bateaux de 300 tonnes.

Vers de nouvelles annexions pour la construction d'un avant-port

Le projet de 1896 n'est qu'une étape dans la création du port maritime. Il est déjà question à cette époque d'aménager un avant-port en aval du bassin Vergote. En 1911, les milieux politiques reprennent leur discussion sur l'avenir du port et les annexions territoriales supplémentaires.

Outre la rapide saturation des installations existantes, un autre problème motive la création d'un avant-port : le pont ferroviaire de Laeken doit se lever au passage des bateaux, or il passe plus de 200 trains par jour. Les bateaux auraient donc intérêt à débarquer leurs marchandises en aval du pont. Les partisans de l'annexion de nouveaux territoires font valoir l'argument du développement cohérent de l'agglomération bruxelloise.

L'annexion de 1921

En vertu de la loi du 30 mars 1921, les communes de Laeken et Neder-Over-Heembeek sont entièrement incorporées à la Ville de Bruxelles, ainsi que des parties de territoires des communes de Schaerbeek et de Molenbeek.

Le territoire annexé sur Schaerbeek concerne la rive droite du canal. S'y trouvent le site de Schaerbeek-Formation et la gare de Schaerbeek construite en 1913 par l'ingénieur DE PAEPE et l'architecte SEULEN. Le site englobe aussi la "Plaine de Montplaisir" qui deviendra usine à gaz et enfin Centre Européen des fruits et légumes.

Le territoire annexé sur Molenbeek correspond au **Quartier Nord** actuel, anciennement faubourg de Laeken. La **gare du Nord** est mise en service en 1841 sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode. La nouvelle gare sera accompagnée de l'urbanisation de ses abords. C'était un quartier ouvrier et commerçant dense et animé. Il sera entièrement dévasté par le projet "Manhattan" dans les années 70.

Neder-Over-Heembeek est situé entre Laeken et Vilvorde sur la rive gauche du canal. Grâce à l'annexion de 1921, les travaux d'aménagement de l'avant-port et de ses 7 km de quais débutent. Ils s'achèvent par l'inauguration du pont levant de Buda en 1955. Les entreprises Carcoke s'installent le long du canal dans les années 20. A la fin des années 70, l'Hôpital Militaire quitte l'avenue de la Couronne et s'installe dans les champs, au nord.

² La société régionale de Port de Bruxelles lui succédera le 1^{er} juin 1993 en région bruxelloise; elle reprendra complémentaiement la gestion de la partie bruxelloise du canal de Charleroi, anciennement géré par le Ministère des Travaux Publics, administration des canaux houillers.

Haren était un village de 3 500 habitants, au milieu des champs. Son territoire comportait 530 hectares sur la rive droite du canal. Un château se trouvait alors à l'emplacement de l'actuelle gare de formation. Au lendemain de l'annexion, la Ville consent à de nombreux travaux d'assainissement et d'amélioration de la voirie. Elle installe l'eau courante, le gaz et l'électricité. Village longtemps oublié, il semble ne participer de la vie bruxelloise que par les nuisances engendrées par certains grands équipements : que ce soit l'aéroport, les extensions ferroviaires liées au TGV, ... Son nom lui-même est oublié : l'OTAN ou le siège européen de TOYOTA sont dits d'Evere alors qu'ils sont localisés à Haren ...

1.1.2 LES ACTIVITES DE LA VILLE

1.1.2.1 LES AFFECTATIONS DOMINANTES PAR ILOT

1.1.2.2 LA POPULATION ET LE LOGEMENT

L'évolution générale du nombre d'habitants ³

Sources : I.N.S. - Recensements généraux et Statistiques démographiques.

	1970	1981	1991	1995	1997	% 81-97	1998	1999
Région	1 075 136	997 293	954 045	951 580	950 597	- 4,7	953 175	954 460
Bruxelles	161 080	139 678	136 424	135 681	133 845	- 4,2	134 046	134 243
Bruxelles-Nord	-	24 000	25 973	-	27 533	14,7		26 761 ⁴
Quartier Nord	-	6 944	8 089	-	8 872	27,8		7 720
Neder-Over-Heembeek	-	13 752	14 630	-	15 072	9,6		15 408
Haren	-	3 304	3 254	-	3 589	8,6		3 633

La hausse de population lente mais continue que connaissait Bruxelles-Nord depuis 1981 s'est interrompue en 1999. Une baisse importante est observée dans le Quartier Nord, soit 1.152 habitants, 13 %. Les autres quartiers connaissant toujours une hausse de leur population. Ce phénomène n'a pas d'explications.

1.1.2.3 CONSTRUCTION D'UNE TYPOLOGIE DES QUARTIERS

1.1.2.4 L'ECONOMIE ET LES EMPLOIS

L'évolution de l'emploi salarié est encore plus négative à Bruxelles que dans la région, même si le nombre d'emplois s'est plus ou moins stabilisé ces dernières années. Malheureusement, ces chiffres ne sont pas transposables par quartier.

³ Au 1^{er} janvier pour Bruxelles et la région.

⁴ Chiffres du Registre national.

L'évolution de l'emploi salarié au 30 juin (source : BRES 1991,1992,1993 et 1996 et ISB 1998)

	1980	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Bruxelles	256 898	248 603	237 162	237 812	227 777	233 038	231 761	235 855
	103.34	100	95.40	95.66	91.62	93.74	93.23	94.87
Total RBC	584 758	582 729	571 130	567 772	555 549	560 247	557 028	562 917
	100.35	100	98.01	97.43	95.34	96.14	95.59	96.60

L'**emploi salarié bruxellois** a connu une légère augmentation depuis 1994, qui avait été l'année la plus mauvaise de ces 20 dernières années en terme d'emploi salarié. L'évolution sur le long terme montre que la décroissance de l'emploi salarié régional concerne 10 communes, surtout de Première couronne et/ou de tradition industrielle, aux exceptions notables d'Anderlecht et, dans une moindre mesure, de Molenbeek, où l'emploi salarié progresse. En effet, l'emploi secondaire est en baisse, alors que l'emploi tertiaire subit un phénomène de relocalisation au détriment des communes centrales. De fait, les communes du sud et du sud-est, soit maintiennent leur niveau d'emploi, soit parfois l'augmentent même de façon importante.

L'**emploi indépendant** suit les mêmes tendances générales. Cependant la méthode de calcul utilisée par l'INASTI a profondément changé en 1995⁵, et ne permet pas de comparaisons valables au niveau de la Ville, territoire de référence trop petit.

L'évolution de l'**emploi régional salarié** par secteurs d'activités illustre aussi le phénomène de la diminution du secteur secondaire au profit du secteur tertiaire..

Répartition sectorielle de l'emploi salarié par secteur

(source : BRES 1995 et 1996, ISB 1998 et ORBEm)

	1992	1996	1997
Bruxelles			
• Secteur primaire	33	31	Non disponible
• Secteur secondaire	20 299	16 266	Non disponible
• Secteur tertiaire	216 830	215 495	Non disponible
• Total général	237 162	231 761	Non disponible
RBC			
• Secteur primaire	321	310	298
• Secteur secondaire	79 701	65 161	64 197
• Secteur tertiaire	491 108	491 557	498 422
• Total général	571 130	557 028	562 917

La majorité de ces emplois salariés provient du secteur privé (60 %), mais, de 1990 à 1996, cette proportion a baissé de 4 %. Le secteur privé a perdu plus de 42.000 emplois, alors que le secteur public enregistrait plus de 16.600 emplois nouveaux. La situation des deux Brabant n'est pas du tout comparable avec celle de la Région comme en témoigne le tableau suivant.

⁵ Indicateurs statistiques bruxellois, tableau et note méthodologique IV.6.

Evolution de l'emploi salarié suivant le statut public ou privé (source : ORBEm)

	1990			1996			évolution	
	privé	public	total	privé	public	total	privé	public
RBC	65 %	35 %	582 729	60 %	40 %	557 028	- 11 %	8 %
Brabant flamand	70 %	30 %	263 698	75 %	25 %	283 363	18 %	- 8 % ⁶
Brabant wallon	67 %	33 %	72 893	69 %	31 %	81 096	12 %	10 %

Si on constate aussi une quasi stabilité du nombre total d'emploi dans la Région, force est de constater que ceci ne profite guère à ses habitants qui perdent près de 7.500 emplois. On remarquera que le secteur secondaire bruxellois ne favorise pas l'occupation de la main d'oeuvre locale, près de 60 % des travailleurs de ce secteur provenant des autres Régions en 1997. On remarquera aussi que, renversement de tendance par rapport aux années précédentes, le nombre de pertes d'emplois du secteur est quasi égal pour les habitants de la Région que pour les résidents en Flandre.

Même si en 1997 les habitants de la Région occupaient plus de 46 % des emplois du secteur tertiaire, ils n'ont pas profité des 16.500 emplois nouveaux de ce secteur qui sont occupés par plus de 15.000 résidents en Flandre.

Ventilation des travailleurs occupés en RBC selon leur résidence (source : ORBEm)

domicile	1992			1997			évolution 92 97	
	secondaire	tertiaire	total	secondaire	tertiaire	total	secondaire	tertiaire
RBC	47 504	244 167	291 671	39 134	245 050	284 184	- 8 370	883
	41.20	47.46	46.31	40.39	46.14	45.25	45.45	5.30
Flandre	43 886	173 365	217 251	35 451	18 858	224 009	- 8 435	15 193
	38.06	33.70	34.50	36.59	35.50	35.67	45.80	91.16
Wallonie	23 907	96 947	120 854	22 295	97 537	119 832	- 1 612	590
	20.74	18.84	19.19	23.01	18.36	19.08	8.75	3.54
total	115 297	514 479	629 776	96 880	531 145	628 025	- 18 417	16 666

NB Les chiffres d'emplois diffèrent de ceux avancés plus haut car résultant de sondages dont les résultats sont extrapolés.

Le rôle économique du Port de Bruxelles

Regroupant plus de 250 entreprises⁷, le Port de Bruxelles compte sur son site près de 8.000 emplois directs et 2.000 indirects. L'installation des équipements nécessaires à la réalisation d'une plate-forme intermodale performante (voir 1.4.4.1.1) doit renforcer ce pôle et contribuer à son développement. De son côté, la SNCB a décidé de consacrer 35 millions au développement des activités ferroviaires liées au transport de marchandises et à l'optimisation de la desserte du port.

Notons que le transport de marchandises par voie d'eau a connu une augmentation globale de 6 % du trafic propre à Bruxelles entre 1994 et 1997, même si le trafic global reste stable, avec + 1 %, par rapport à 1994, en raison de la baisse, 13 %, du trafic de transit.

⁶ Mais - 23 % dans l'arrondissement de Hal - Vilvorde !

⁷ Le Port a fait réaliser, en 1997, une étude "Le poids économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles", par l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications.

L'évolution du trafic portuaire propre à Bruxelles par catégories de produits

Produits (en milliers de tonnes)	1995	1996	1997	Évolution en % 95-97
Produits agricoles	232	276	323	+ 39
Denrées alimentaires	203	236	257	+ 27
Combustibles solides	10	87	60	+ 531
Produits pétroliers	1 435	1 535	1 410	- 2
Minerais et ferrailles	53	61	53	+ 1
Produits métallurgiques	225	137	185	- 18
Matériaux de constructions	1 344	1 301	1 283	- 5
Engrais	6	0	0	non représentatif
Produits chimiques	0	5	0	non représentatif
Divers	0	0	0	non représentatif
Total	3 508	3 638	3 571	+ 2

1.1.2.5 LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES

1.1.2.5.1 Activités commerciales

Afin de permettre aux pôles commerciaux traditionnels de renforcer leur position concurrentielle, en particulier par rapport aux pôles intégrés de périphérie, la Région a initié douze « contrats de noyau commercial » dont quatre sont situés sur le territoire de la Ville. Bruxelles-Nord n'est pas directement concernée ; signalons cependant, dans le voisinage immédiat, les contrats « Boulevards du Centre – rue Neuve » (Pentagone) et « Marie-Christine » (Laeken).

L'Observatoire du Commerce, qui devra aider les décideurs en matière de développement commercial, n'est malheureusement pas encore opérationnel.

Fin septembre 1998, s'est développé l'idée de créer, dans la gare maritime de Tour et Taxis, un Outlet center de +/- 41.000 m² (« Brussels Factory⁸ ») et 2.500 emplacements de parking. Un tel centre commercial est composé de magasins d'usine qui ne visent pas nécessairement la même clientèle que celle du centre-ville ; son aire de chalandise dépasse les 100 kilomètres. Ce projet ne s'est pas (encore ?) concrétisé ; entre temps, nos murs voient fleurir des panneaux publicitaires vantant les mérites de celui de Roubaix...

L'importance du développement du commerce électronique, héritier de la vente par correspondance, reste une inconnue. Les retombées en matière de conditionnement amont et de livraison devront retenir notre attention.

⁸ Ce projet a fait l'objet le 18 octobre 1998, à l'initiative de la Ville, d'une réunion d'information réunissant les différents acteurs impliqués dans le commerce bruxellois.

1.1.2.5.2 L'enseignement

Population scolaire totale

source : BRES et Indicateurs statistiques bruxellois

	maternel		primaire		secondaire		supérieur		total	
	F	NI	F	NI	F	NI	F	NI	F	NI
Bruxelles 94-95	5 726	1 502	11 559	2 031	14 696	3 205	7 257	6 746	39 238	13 484
Bruxelles 95-96	5 800	1 516	11 588	1 965	15 054	3 196	8 917	6 746	41 359	13 423
RBC 94-95	33 630	8 598	65 438	9 952	70 127	12 801	24 136	12 119	193 331	43 470
RBC 95-96	33 753	8 807	65 548	10 124	70 891	12 573	26 588	12 119	196 780	43 623

1.1.2.5.2.1 Fréquentation des établissements communaux francophones

Il conviendra de tenir compte, dans les considérations qui suivent, de l'existence du complexe Reine Astrid, à proximité immédiate du périmètre. L'information sera regroupée par quartier. On se limitera provisoirement à l'enseignement maternel, primaire et secondaire qui représente plus des 2/3 de la population scolaire.

Les chiffres fournis par le Département Instruction publique (corrigés et mis à jour au 17 juin 1997) permettent de dresser les tableaux ci-après, en matière de fréquentation et d'origine de la population scolaire.

L'enseignement maternel francophone totalisait en 96/97 988 élèves et connaissait une baisse de fréquentation faible, mais régulière depuis 88/89, où il comptait 1.164 élèves. A plus de 70 %, ces élèves étaient des Bruxellois, mais avec de fortes différences par quartiers, 58 % à Haren et 81 à Neder-Over-Heembeek. A la même période, l'enseignement primaire francophone comptait 1.562 élèves et connaissait, également, une baisse de fréquentation faible, mais régulière depuis 88/89, où il comptait 1 739 élèves. A plus de 68 %, ces élèves étaient des Bruxellois et 19 % étaient domiciliés hors de la Région. L'enseignement secondaire francophone comptait 636 élèves, en 96/97, et connaissait, lui, une hausse de fréquentation faible, mais régulière depuis 88/89, où il comptait 591 élèves. A plus de 60 %, ces élèves étaient des Bruxellois, alors que 33 % étaient domiciliés hors de la région.

Enseignement maternel francophone

(y compris l'école fondamentale du Tivoli, rue Claessens 59, pour le QN)

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	615	593	605	499	488	475	470	474	436
Haren	68	63	66	59	72	66	79	66	67
NOH	481	486	537	532	495	500	510	505	485
TOT B-N	1 164	1 142	1 208	1 090	1 055	1 041	1 059	1 045	988
(Astrid)	(147)	(154)	(152)	(159)	(160)	(214)	(238)	(245)	(237)
VILLE	3 903	3 944	3 992	3 936	3 911	3 882	3 899	3 911	3 859

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	353	80.96	78	17.89	5	1.15	436
Haren	39	58.21	11	16.42	17	25.37	67
NOH	322	66.39	40	8.25	145	14.68	485
TOT B-N	714	72.27	129	13.06	145	14.68	988
(Astrid)	(123)	(51.90)	(11)	(4.64)	(103)	(43.46)	(237)
VILLE	2 368	61.36	1 036	2 6.85	455	11.79	3 859

Enseignement primaire francophone

(y compris l'école fondamentale du Tivoli, rue Claessens 59, pour le QN)

Évolution, en chiffres absolus, hors enseignement primaire spécial

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	854	780	761	724	642	619	616	632	618
Haren	131	124	115	76	99	102	111	127	133
NOH	754	762	770	809	804	810	808	812	811
TOT B-N	1 739	1 484	1 436	1 394	1 367	1 376	1 362	1 379	1 562
(Astrid)	(383)	(390)	(386)	(404)	(413)	(435)	(475)	(526)	496
VILLE	7 929	7 791	7 707	7 539	7 492	7 482	7 419	7 416	7 480

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	489	79.13	118	19.09	11	1.78	618
Haren	85	63.91	0	0.00	48	36.09	133
NOH	498	61.41	79	9.74	234	28.85	811
TOT B-N	1 072	68.63	197	1 2.61	293	18.76	1 562
(Astrid)	(260)	(52.42)	(51)	(10.28)	(185)	(37.30)	(496)
VILLE	4 238	56.66	2 261	30.23	981	13.11	7 480

Enseignement secondaire francophone

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOH	591	594	589	593	599	608	631	657	636
TOT B-N	591	594	589	593	599	608	631	657	636
(Astrid)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
VILLE	10 543	10 401	9 917	9 644	9 392	9 044	8 919	9 000	8 794

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-
NOH	385	60.53	42	6.60	209	32.86	636
TOT B-N	385	60.53	42	6.60	209	32.86	636
(Astrid)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
VILLE	2 850	32.41	4 268	48.53	1 676	19.06	8 794

1.1.2.5.2.2 *Fréquentation des établissements communaux néerlandophones*

L'enseignement maternel néerlandophone comptait en 96/97 240 élèves et connaissait une certaine stabilité de fréquentation depuis 88/89, où il comptait 205 élèves. A plus de 73 %, ces élèves étaient Bruxellois, alors que les élèves domiciliés hors région étaient plus de 11 %. A la même période, l'enseignement primaire néerlandophone comptait 251 élèves et connaissait, également, une stabilité de fréquentation depuis 88/89, où il comptait le même nombre d'élèves. A près de 71 %, ces élèves étaient Bruxellois et 15 % étaient domiciliés hors de la région. L'enseignement secondaire néerlandophone comptait 268 élèves, en 96/97, et connaissait, également, une quasi stabilité de fréquentation depuis 88/89, où il comptait 269 élèves. Moins de 25 %, ces élèves étaient Bruxellois, alors que près de 60 % étaient domiciliés hors de la région.

Enseignement maternel néerlandophone

(y compris la Leidstarschool, Claessensstraat, 59 pour le NW)

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	129	139	133	137	123	123	144	149	156
Haren	35	31	27	30	30	28	30	30	36
NOH	52	62	64	61	52	48	53	46	48
TOT B-N	205	216	205	204	184	180	209	196	240
(Astrid)	(116)	(114)	(100)	(91)	(84)	(87)	(94)	(82)	86
VILLE	479	492	492	496	479	496	547	520	545

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	122	78.21	28	17.95	6	3.85	156
Haren	27	75.00	3	8.33	6	16.67	36
NOH	27	56.25	6	12.50	15	31.25	48
TOT B-N	176	73.33	37	15.42	27	11.25	240
(Astrid)	(31)	(36.05)	(-)	(-)	(55)	(63.95)	(86)
VILLE	376	68.99	64	11.74	105	19.27	545

Enseignement primaire néerlandophone

(y compris la Leidstarschool, Claessensstraat, 59 pour le NW)

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	131	120	127	133	124	124	124	136	133
Haren	40	36	38	43	36	42	42	36	35
NOH	80	85	81	87	95	90	88	90	83
TOT B-N	251	241	246	263	255	256	254	262	251
(Astrid)	(180)	(168)	(157)	(160)	(155)	(125)	(120)	(125)	130
VILLE	590	583	561	592	589	577	579	596	569

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	97	72.93	25	18.80	11	8.27	133
Haren	24	68.57	3	8.57	8	22.86	35
NOH	57	68.67	7	8.43	19	22.89	83
TOT B-N	178	70.92	35	13.94	38	15.14	251
(Astrid)	(26)	(20.00)	(6)	(4.62)	(98)	(75.38)	(130)
VILLE	327	57.47	63	11.07	179	31.46	569

Enseignement secondaire néerlandophone

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOH	269	272	248	223	201	206	219	246	268
TOT B-N	269	272	248	223	201	206	219	246	268
VILLE	781	778	720	718	669	652	636	649	668

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-
NOH	66	24.63	43	16.04	159	59.33	268
TOT B-N	66	24.63	43	16.04	159	59.33	268
VILLE	128	19.16	163	24.40	377	56.44	668

1.1.2.5.2.3 Fréquentation de l'enseignement spécial communal

Évolution, en chiffres absolus

	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
QN	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOH	233	244	272	262	275	285	272	275	278
TOT B-N	233	244	272	262	275	285	272	275	278
(Astrid)	(179)	(158)	(154)	(153)	(153)	(158)	(157)	(142)	(132)
VILLE	575	593	617	694	679	742	740	748	742

Origine de la population scolaire, pour 96/97

	Bruxelles	%	18 autres communes	%	hors Région	%	Total
QN	-	-	-	-	-	-	-
Haren	-	-	-	-	-	-	-
NOH	112	40.29	131	47.12	35	12.59	278
TOT B-N	112	40.29	131	47.12	35	12.59	278
(Astrid)	(95)	(68.84)	(22)	(15.94)	(21)	(15.22)	(138)
VILLE	350	47.17	279	36.60	113	15.23	742

1.1.2.5.2.4 Localisation de la cuisine centrale.

La centrale des repas scolaires avait envisagé de localiser la nouvelle cuisine centrale au Quartier Nord, dans un bâtiment appartenant à la Ville. Cette localisation était contraire au schéma directeur annexé au dossier de base du PCD. L'Administration a donc recherché une localisation alternative ; la cuisine centrale sera finalement installée sur le site du marché matinal.

1.1.2.6 LE SOCIAL

1.1.2.6.1 Le chômage

Le nombre de chômeurs s'est plus ou moins stabilisé aux alentours de 9.700 depuis 1995, mais est en augmentation de plus de 40 % par rapport à 1990. Au niveau régional, le nombre de chômeurs est plus ou moins stable depuis 1994. Mais, le nombre des demandeurs d'emplois⁹, autres que les chômeurs indemnisés, était de plus de 22.000, alors que les personnes ne rentrant plus dans les statistiques des demandeurs d'emplois¹⁰ étaient plus de 25 000. Face aux quelque 614.000 emplois estimés dans la région en 1997, il y a donc plus d'un chômeur ou autre demandeur d'emploi pour 6 emplois.

⁹ A savoir, d'une part, les jeunes en période d'attente, les demandeurs d'emploi inscrits librement et autres formant avec les chômeurs, les "demandeurs d'emploi inoccupés inscrits" et, d'autre part, les travailleurs à temps partiel avec maintien des droits, les travailleurs à temps partiel en période d'attente, les autres chômeurs occupés (ateliers protégés) et les occupés inscrits librement formant le groupe des "demandeurs d'emploi occupés inscrits". Ces informations ne sont pas disponibles par commune et encore moins par quartiers.

¹⁰ A savoir les chômeurs âgés non demandeurs d'emploi, les prépensionnés, les chômeurs complets indemnisés dispensés pour raisons sociales et familiales ou pour reprises d'études, les interruptions de carrière complète et les travailleurs à temps partiel involontaire avec maintien des droits. Ces informations ne sont pas disponibles par commune et encore moins par quartiers.

Évolution du nombre de chômeurs complets indemnisés

(sources : annuaire statistique 1996 du BRES et ISB 1998 et rapports de l'ORBEm 1995, 1996 et 1997)

	1990	1993	1994	1995	1996	1997
Bruxelles	6 833	9 012	9 134	9 776	9 878	9 690
	100	131.89	133.67	143.07	144.56	141.81
Total RBC	40 864	54 877	59 514	60 595	60 101	59 328
	100	134.29	145.64	148.28	147.08	145.18

1.1.2.6.2 Les titulaires du minimex ou de l'équivalent minimex

Le nombre de ces titulaires est stable depuis deux ans, au contraire de la région où ce nombre continue à croître. Cependant, Bruxelles connaît un titulaire de ces droits pour 28 habitants, devancé seulement par Saint-Josse-ten-Noode avec 19 habitants par titulaire, alors que la moyenne régionale est de 45.

Evolution du nombre de titulaires du minimex et de l'équivalents minimex au 31 décembre

(source : Quatrième et cinquième rapport sur l'état de la pauvreté dans la RBC FTU)

	1993	1994	1995	1996	1997	indice 1993 = 100			
						1994	1995	1996	1997
Bruxelles	4 409	5 206	5 563	4 777	4 774	118.08	126.17	108.35	108.28
Total RBC	16 538	18 712	20 044	20 285	21 050	113.15	121.20	122.66	127.28

1.1.2.6.3 Les revenus des personnes physiques

Le revenu moyen imposable des Bruxellois, environ 315 000 francs en 1997, est en régression de 3,25 % hors index par rapport à 1990, alors que le revenu moyen des habitants de la région, 365 600 francs, accuse une baisse de 2,6 % pour la même période. Les deux Brabant, dont les revenus étaient déjà supérieur de près de 40 % à ceux des Bruxellois, continuent à voir croître leurs revenus moyens de 15 % pour le Brabant flamand et de 12,5 % pour le Brabant wallon. Bruxelles apparaît ainsi comme un îlot de pauvreté dans sa "région naturelle du point de vue économique et social", malgré les deux grands séismes sociaux, la fermeture des Forges de Clabecq et de Renault, qui ont touché ces deux provinces brabançonnes.

L'examen de la répartition par secteur statistique des revenus des personnes physiques confirme ce qui est bien connu de la région, à savoir que les revenus les plus faibles se retrouvent massivement dans le Pentagone et la Première couronne et que de la plus grande pauvreté moyenne correspond aux quartiers de la vallée de la Senne, le long du canal et des installations ferroviaires.

Les revenus nets imposables moyens par habitants en milliers de francs et évolution hors index

(source : INS et calcul propre)

	1990	1994	1995	1996	1997
Bruxelles	260,3	294,50	301,00	308,7	315
	100	98,30	97,59	97,12	96,73
Total RBC	304,1	341,60	348,90	357,4	365,6
	100	99,01	98,36	98,00	97,36
Brabant flamand	350,22	423,43	442,46	459	471,6
	100	108,71	111,95	113,79	115,04
Brabant wallon	351,2	415,80	433,50	449,3	462,9
	100	106,46	109,38	111,08	112,60

1.1.2.7 LA SECURITE ET LA PREVENTION

Si les chiffres de la criminalité de proximité ont diminué en 1997 par rapport à 1991, on constate néanmoins une remontée de cette criminalité en 1997 par rapport à 1996. Globalement, ce phénomène est rencontré dans toute la Région et dans les ensembles de communes qu'elles soient avec contrat ou sans contrat de sécurité et de société.

	agressions			vols de véhicules			cambriolage, vols dans voiture			total		
	1991	1996	1997	1991	1996	1997	1991	1996	1997	1991	1996	1997
Bruxelles	1 329	618	974	1 846	1 261	1 365	10 852	8 306	9 950	14 027	10 185	12 289
	100	46,50	73,29	100	68,31	73,94	100	76,54	91,69	100	72,61	87,61
Total communes avec contrat	3 186	1 549	2 035	6 284	4 420	4 645	25 766	23 195	27 814	35 236	29 164	34 494
	100	48,62	63,87	100	70,34	73,92	100	90,02	107,95	100	82,77	97,89
Total communes sans contrat	663	257	330	2 097	1 867	1 971	8 829	9 350	9 721	11 589	11 474	12 022
	100	38,76	49,77	100	89,03	93,99	100	105,90	110,10	100	99,01	103,74
Total RBC	3 849	1 806	2 365	8 381	6 287	6 616	34 595	32 545	37 535	46 825	40 638	46 516
	100	46,92	61,44	100	75,01	78,94	100	94,07	108,50	100	86,79	99,34

1.1.2.8 LA CULTURE ET LE TOURISME

1.1.2.9 LE ROLE DE CAPITALE ET FONCTION EUROPEENNE ET INTERNATIONALE

L'Europe à Bruxelles

Il apparaît que les sites de la gare du Nord ne seraient pas retenus pour les nouvelles extensions de l'Union, contrairement à ce qui avait été annoncé au dossier de base.

L'OTAN

Une étude d'incidence a été menée par le Bureau ARIES en vue de comparer différents sites dont l'Hôpital Militaire de Neder-Over-Heembeek. Elle a montré que la reconstruction sur le site actuel était la meilleure solution pour répondre aux besoins futurs de l'Organisation.

Les administrations fédérales, communautaires et régionales

L'évolution de la structure politique et-administrative du Royaume s'est accompagnée par l'installation, au Quartier Nord de différentes administrations publiques. Cette évolution s'est faite en grande partie aux dépens de localisations antérieures. Les locaux libérés au Résidence Palace dans le quartier nord-est ont été réutilisés par l'Union. Par contre, la moitié de ceux de la Cité Administrative de l'Etat, dans le Pentagone, sont ou seront d'ici peu sans occupants. La réutilisation du site est un des grands enjeux de la Ville.

1.1.3 LES FORMES DE LA VILLE

1.1.3.1 L'ESPACE PUBLIC

1.1.3.2 LE BATI

Le patrimoine

C'est l'évolution du site de **Tour et Taxis** qui a été aux premières pages de l'actualité. Il y a toujours eu un consensus la valeur de l'entrepôt B. Il n'en allait pas de même pour l'entrepôt A dont l'exceptionnelle structure ne retenait l'attention que des spécialistes. Une solution de compromis a été

élaborée consistant en un démontage / remontage d'une partie de la charpente, déplacée vers le nord du site. Cette idée a depuis été abandonnée, au profit d'une localisation de la salle de spectacle au nord du site, permettant ainsi la sauvegarde complète de l'entrepôt A.

L'opération « Bruxelles ma découverte¹¹ » a permis de découvrir, à Haren, diverses installations du **premier aéroport bruxellois**, en particulier la première aérogare de 1924, abritant aujourd'hui les bureaux du Technical Air Force ; la deuxième aérogare édifée en 1935 étant occupée aujourd'hui par le restaurant du TAF et le Musée de la Force Aérienne.

1.1.3.3 LES INTERIEURS D'ILOTS

1.1.3.4 LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

1.1.3.4.1 La situation existante

A Bruxelles-Nord, le quartier chaussée d'Anvers - Masui reste sujet à inondation, mais les travaux, à charge de la Ville, sont en voie d'achèvement.

En ce qui concerne la dimension régionale de l'égouttage et la station d'épuration nord, voir sous 1.5.

Concernant les déchets, l'Agence Bruxelles-Propreté procède depuis 1998 au ramassage sélectif des papiers et cartons (sacs jaunes) et des emballages (sacs bleus) deux fois par mois sur l'ensemble de la Région.

1.1.3.4.2 Le diagnostic

Le patrimoine vert

Les 3 nouveaux parcs prévus par le PRD sont réalisés ou confirmés réglementairement :

- la rive gauche du bassin Beco a été aménagée et inaugurée en 1998 ;
- la superficie de 8 ha réservée aux espaces verts au Quartier Nord est confirmée au second projet de PRAS (ZIR 1 – Héliport). Elle a été prise en considération par le schéma directeur commun aux communes de St-Josse, Schaerbeek et Bruxelles¹² ;
- la nouvelle ZIR 6A sur Tour et Taxis prévoit un espace vert d'une taille minimum d'un hectare.

Les intérieurs d'îlots verts sont rares dans le tissu ancien du nord de la chaussée d'Anvers, qui mériterait de disposer d'un espace vert de proximité. Le parc Gaucheret en voie d'achèvement à Schaerbeek répond pour partie à cette demande. Après achèvement de la récente mise en ordre de la chaussée d'Anvers, c'est au travers du « Contrat de quartier » décrit en 1.4.2. que l'amélioration des autres espaces publics se prépare.

Le bruit

Le centre de Haren est gravement pollué par le bruit aérien dû au survol des avions décollant de Zaventem au départ des pistes 25 et aussi par le bruit des trains (lignes Hal - Vilvorde et Bruxelles - Liège). Même si la situation est moins insoutenable, le nord, en particulier, de Neder-Over-Heembeek connaît également des problèmes de nuisances acoustiques dus au survol des avions se dirigeant vers le nord et l'ouest au départ des pistes 25 de Zaventem. Peu de remèdes réels et collectifs peuvent améliorer cette situation qui échappe pour une large part aux compétences communales. Cependant, l'application à partir du 1^{er} janvier 2000 de l'arrêté de la Région du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre les nuisances sonores générées par le trafic aérien¹³ devrait apporter une amélioration de la situation¹⁴. Il faut aussi signaler que la nouvelle Ministre fédérale de la mobilité et des transports, Bruxelloise, devrait sans doute se montrer plus attentive aux doléances des Communes concernées et de leurs habitants en ce qui concerne le bruit dû au trafic aérien et au trafic chemin de fer.

¹¹ La partie de l'opération consacrée à Laeken, Neder-Over-Heembeek et Haren s'est tenue le 30 mai et le 1 juin 1998.

¹² Ce schéma est annexé au dossier de base du PCD de Bruxelles.

¹³ Prise dans le cadre de l'ordonnance du 17-7-97 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

¹⁴ Il semble cependant qu'il y ait conflit de compétences avec le fédéral.

Enfin, le Quartier Nord connaît une situation plus calme dans ce domaine, les sources de bruit principales résidant, sans doute, dans les nombreux chantiers du quartier.

1.1.4 LES DEPLACEMENTS

1.1.5 LA GESTION PUBLIQUE

1.1.5.1 LES BIENS IMMOBILIERS DU PATRIMOINE PRIVE DES AUTORITES PUBLIQUES

L'importance du patrimoine public est flagrante à Bruxelles-Nord. La carte 1.2.06 distingue les biens immobiliers de la Ville, du CPAS, de la Région; de l'Etat et des autres pouvoirs publics ou para publics.

La lecture de la carte met en évidence la correspondance entre le statut de la propriété et les grands enjeux territoriaux urbains : dans la partie centrale du Quartier Nord, le foncier est à 90 % dans les mains de la Ville, de la STIB, de l'Etat et de la Région ; l'entonnoir du sud de Neder-Over-Heembeek est en grande partie propriété de la Ville, tout comme les zones potentiellement urbanisables situées au nord. Tour et Taxis est partagé entre le Port et la SNCB. La gare de formation, futur pôle important lié à un second terminal TGV, appartient à la SNCB mais des accès au site appartiennent à la Région.

Les partenariats à développer dans l'avenir seront non seulement de type privé / public, mais aussi public / public.

1.1.5.2 LES RESEAUX TECHNIQUES

Il faut bien constater l'absence d'une carte de sous-sol, pourtant indispensable au niveau communal pour le réaménagement de l'espace public (plantations, ...).

A Bruxelles-Nord, la zone chaussée d'Anvers - Masui est sujette à inondation, suite aux crues du Maelbeek. Des travaux portant sur la réalisation d'une station de pompage et le placement de clapets anti-refoulement, programmés par la Ville, sont en cours de réalisation.

1.2 SITUATION EXISTANTE DE DROIT

1.2.1 LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PRD ET LE PLAN DE SECTEUR

Les prescriptions urbanistiques littérales de la carte réglementaire de l'affectation du sol du PRD ont été abrogées par une modification de l'article 204 de l'Ordonnance organique de la Planification et de l'Urbanisme (Ordonnance du 30 juillet 1998).

Simultanément, le premier projet de PRAS entré en vigueur. Vu le dépassement du délai de douze mois depuis l'adoption du premier projet de PRAS, l'actuel projet a perdu sa valeur réglementaire.

Le Plan de secteur de 1979, suspendu par le premier projet de PRAS, a par conséquent retrouvé partiellement une valeur réglementaire, pour les parties non abrogées par le PRD en 1995.

Cette situation transitoire devrait expirer dès approbation du PRAS par le Gouvernement (juin 2000 ?).

1.2.2 LES PPAS EXISTANTS

Le dossier de base s'est appuyé sur une analyse de contenu des PPAS (reprise au Dossier technique amont – DTA), avec la carte 1.3.03 illustrant les formes urbaines et les affectations. Il avait aussi été constaté que le PRD n'avait pas explicitement abrogé de PPAS dans le périmètre étudié.

Le premier projet de PRAS a quelque peu changé la situation : les éléments contraires au projet ont été suspendus, dans l'attente d'une abrogation. La quasi totalité des PPAS de la Ville étaient concernés par cette mesure. Le second projet de PRAS n'ayant pas une valeur réglementaire, une situation transitoire relativement complexe s'est ainsi créée. Car contrairement au Plan de secteur rétabli partiellement dans ses prérogatives, la fin de la suspension des éléments de PPAS contraires au projet de PRAS n'a pas créé un retour au pristin état. C'est que le respect de la hiérarchie des normes prévues dans l'OOPU de 1991 entraîne l'abrogation des mesures contraires des plans inférieurs, même si cette abrogation n'est pas explicite...

Un travail considérable de nettoyage des PPAS devra donc être exécuté dès adoption définitive du PRAS.

Signalons que depuis la modification de l'OOPU intervenue le 16 juillet 1998 (Moniteur belge du 14 août 1998), les Communes ont dorénavant la possibilité d'abroger un PPAS, hors procédure PCD, moyennant une procédure similaire à celle de son élaboration.

1.2.3 LES PERMIS DE LOTIR

Le Service de l'Urbanisme de la Ville a réalisé le relevé et la cartographie de ces permis (voir aussi la situation existante de droit du second projet de PRAS).

La superposition de la carte des lotissements avec le fond URBIS augmenté par le bâti IGN et les périmètres des PPAS permettra une première estimation grossière des capacités d'accueil résiduelles. Cette estimation sera prise en considération pour la détermination des objectifs démographiques du projet de PCD.

1.2.4 LES PROJETS DE PRAS

Le nouveau projet de PRAS (dit projet n°2) a été adopté par le gouvernement de la RBC le 30 août 1999 (MB le 2 septembre 1999). On peut raisonnablement tabler sur une approbation définitive du projet vers juin 2000.

S'il n'a plus la force obligatoire et la valeur réglementaire du premier projet, il n'est pas pour autant dépourvu de toute valeur. Comme le souligne le Conseil d'Etat, le projet peut constituer un élément exprimant la conception que se font les autorités du bon aménagement des lieux, si aucune disposition législative ou réglementaire ne s'y oppose ¹⁵.

En attendant, c'est le vieux Plan de Secteur de 1979, amputé des éléments abrogés via le volet réglementaire du PRD, qui redevient la norme.

Vu donc sous l'angle du PCD, l'absence de valeur réglementaire n'est pas une contrainte majeure ; il n'en va pas de même pour l'Administration qui devra répondre aux demandes durant la période incriminée.

A court terme, notre contribution sera l'examen de la carte 3 "affectation du sol" à la lumière de la carte équivalente du premier projet, de l'avis de la Ville concernant ce premier projet, du dossier de base du PCD de la Ville et des résultats de l'enquête publique relative au dossier de base.

¹⁵ La circulaire ministérielle 14/1 du 30 août 1999 aborde successivement les conséquences de l'absence d'adoption du PRAS dans les douze mois qui suivent l'adoption du premier projet, la portée du nouveau projet de PRAS et la grille de lecture des dispositions planologiques applicables aux demandes de permis et certificat d'urbanisme.

Quartier Nord

Le PIR n° 7 du PRD devient ZIR n° 1 aux deux projets de PRAS sans changement de programme. Il n'y a donc pas de prise en compte, de la volonté communale d'abaisser le plafond bureaux à 75.000 m² au lieu de 150.000 m². L'esquisse de schéma directeur qui figure en fin du volume 6A du dossier de base montre cependant que les conditions nécessaires pour développer là un volet logement de qualité, avec des espaces verts en suffisance et une diversité des fonctions impose une limitation des surfaces supplémentaires de bureaux initialement prévue. Il n'y a donc pas rencontre des demandes de la Ville, qui restent d'actualité.

Au premier projet de PRAS, l'affectation du site de Tour et Taxis, partie sud, devient pour partie ZFM (entrepôts A et B), et pour partie ZIR n° 10 (la gare maritime et le terrain vide situé à l'ouest). Afin de permettre le bon aménagement global des lieux, au cas où les permis accordés ne seraient pas réalisés, la Ville avait demandé que la notion de ZIR soit étendue à la totalité de l'ensemble. Cette demande a été rencontrée au second projet : la ZFM devient ZIR 6B autorisant des équipements, du commerce ou du bureau. La ZIR n°10 devient ZIR n° 6A, son programme est inchangé.

Par ailleurs, dans les deux projets de PRAS, la limite avec la ZTAP (ex PAPT) est décalée de 50 m vers le nord par rapport au PRD. Cette modification s'inscrit dans la volonté régionale de permettre la réalisation des projets « Music City » dans la foulée des permis délivrés. Elle ne correspond pas aux termes d'un accord tacite passé avec le Port, lequel perd ainsi une surface de 50 x 500 = 25.000 m² de ZTAP dans l'opération.

NOH

L'affectation de l'entonnoir de NOH en ZIR 7 rencontre les intentions du dossier de base, celui-ci prévoit cependant d'y inclure aussi une petite partie du domaine portuaire derrière le BRYC, à l'ouest de l'avenue des Pagodes fictivement prolongée.

Le PRF Trassersweg disparaît, au profit d'un linéaire résidentiel et d'espaces verts. Ceci correspond aux intentions du dossier de base ; cependant celui-ci limitait à 40 m (au lieu de 50), la profondeur affectée aux logements.

Le premier projet de PRAS protégeait différents espaces verts "de fait", conformément au dossier de base, cependant, en ce qui concerne les abords de l'avenue de Versailles, au sud du Val Maria, les limites entre vert et logement devront être affinées, en vue du bon aménagement des lieux.

Les espaces verts qui encadraient le Val Maria ont été réduits considérablement au second projet. A la limite des terrains en ZTAP, le tampon de verdure est aminci à certains endroits, mais il est prolongé jusque l'avenue du Marly. Ceci permet de continuer le front de logement de la face orientale de la rue de Ransbeek jusque celle-ci et ainsi de créer une entrée plus claire de la zone habitée.

Pour le reste, le plan tient compte de la mise à jour du réseau viaire.

Au premier projet de PRAS, le linéaire commercial prévu rue Vekemans confirmait une option du dossier de base ; cependant le linéaire discontinu existant tenait peu compte (et ceci est valable pour toute la ville) d'une volonté de recentrer les différents noyaux commerciaux. Au second projet, le linéaire commercial a été légèrement réduit aux extrémités.

Le dossier de base prévoit une liaison rapide par transports publics entre l'entonnoir de NOH et le site de l'Hôpital Militaire, sans cependant se prononcer sur le tracé à suivre. L'absence d'une telle liaison, dans les deux projets de PRAS, pénalise lourdement la réaffectation de ce site. Son importance justifierait une inscription en ZIR, voire en ZRF, plutôt qu'en zone d'équipements.

En matière de spécialisation des voiries, il convient de signaler que le nouveau projet de PRAS ne prend pas en considération la demande de la Ville de mettre en "collecteur de quartier" l'avenue des Croix de Guerre à prolonger. Le projet de PRAS maintient la rue de Ransbeek comme prolongement "interquartiers" de l'avenue des Croix de Guerre.

Haren

Le dossier de base propose qu'au sein des ZIU (anciennement PIU), certaines parties aujourd'hui habitées soient transformées en ZM ou ZFM afin de permettre aux ZIU proches de bénéficier d'une

série d'aménités de voisinage nécessaires pour une meilleure convivialité (Haecht, arc industriel nord). Cette demande n'a pas été rencontrée dans les projets de PRAS.

L'espace structurant prolongeant le Pont de Buda vers l'avenue de Vilvorde, prévu au PRD et au plan IRIS, confirmée au dossier de base, a disparu du premier projet de PRAS, sous prétexte d'être un obstacle à la réalisation de la future station d'épuration Nord. L'un et l'autre étant indispensable à la Ville, sa prise en compte et la définition du tracé exact devraient être inclus dans le cahier des charges en préparation pour cette station d'épuration. Au second projet de PRAS, la carte de l'affectation du sol continue à ignorer la demande de la Ville, par contre la carte des voiries prévoit une "voie principale à créer" avec un nouveau pont situé au sud du pont de Buda.

La nouvelle liaison partiellement à créer entre l'avenue de Vilvorde et la chaussée de Haecht, n'est reprise dans aucun des deux projets de PRAS. Le dossier de base en demande la réalisation parce que cet axe répond au double objectif de diminuer les difficultés d'accès au Ring pour la rive droite du canal et de structurer les derniers terrains industriels potentiels à l'ouest de la chaussée de Haecht. Cette demande est partagée par la SDRB. L'importance d'un tel axe justifie son inscription en espace structurant. Il importe cependant de signaler que l'AED étudie, parallèlement aux ouvrages à réaliser pour l'accès au futur second terminal TGV, une liaison entre la Woluwelaan (à la hauteur de l'échangeur Ring / E19) et la "voie principale à créer" mentionnée plus haut. Ce nouveau boulevard, situé au niveau du sol, encadrerait le prolongement de l'E19 vers le parking de dissuasion nord du terminal TGV; cette voirie là, en cul de sac, serait en viaduc.

Les deux projets de PRAS, au travers des cartes indicatives, laisse apparaître un deuxième terminal TGV sur la gare de formation, ainsi qu'une série de mesures d'accompagnement : 3 nouveaux parkings de dissuasion, leurs accès routiers (depuis l'avenue de Vilvorde, depuis l'échangeur autoroutier de Machelen, depuis le Houtweg), une nouvelle liaison rapide de transports en commun à envisager passant au dessus du canal au sud et filant vers le Houtweg et Léopold III.

Par ailleurs les projets de PRAS reprennent un parking de transit, non loin des haltes de chemin de fer, en un endroit où la place manque pour une telle installation, sauf à sacrifier un espace vert. Rappelons que le dossier de base, en confirmation de l'avis du Collège relatif au plan IRIS des déplacements, ne retient pas le principe d'un tel parking à Haren, dans la mesure où ce type d'installation doit se trouver à proximité du domicile des navetteurs, et non de la périphérie de la ville. La demande de la Ville n'a pas été suivie.

Au premier projet de PRAS, la Senne apparaît comme espace bleu, dans sa partie la plus polluée, en amont de la future station d'épuration. Cet état de fait pénalise l'aménagement rationnel des terrains industriels qui la bordent. Le dossier de base, implicitement, recommande sa couverture. Cette observation reste en grande partie d'actualité dans le second projet.

En matière de voiries à créer et leur spécialisation, il convient de signaler que le nouveau projet de PRAS ne prend pas en considération la demande de la Ville de créer les dédoublements de la rue de Verdun et du Harenheide, afin de désenclaver le centre de Haren, et de les transformer en "collecteur de quartier".

ZIU et ZTAP (zones monofonctionnelles d'entreprises)

(contenu des prescriptions)

Par rapport aux prescriptions du PRD réglementaire, déjà amendé par l'arrêté du GRBC du 19 décembre 1996, les projets de PRAS se montrent plus permissifs vis-à-vis de l'implantation de bureaux et activités assimilées. Ils rendent ainsi de plus difficile l'application de la « théorie ABC » de localisation des activités en fonction des externalités transports, tel que prévue au PRD et développée au plan IRIS des déplacements et implicitement acceptée au dossier de base.

Tous quartiers, en matière de transports (cartes 6 et 7 du premier projet de PRAS, 5 et 6 du second projet de PRAS)

La différence avec les cartes 5 et 6 du PRD sont essentiellement liées à la présence d'un deuxième terminal TGV : de trois nouveaux parkings de dissuasion, de leurs accès routiers et d'une nouvelle liaison rapide à envisager passant au dessus du canal.

Ces cartes n'ont pas leur pertinence au niveau du PRAS, c'est une carte typique de l'échelon PRD (si le PS comportait des cartes équivalentes, c'est causé par l'absence d'un plan régional, prévu dans la loi de '62, mais jamais réalisé¹⁶).

Si le Gouvernement persévère dans cette optique de second terminal TGV, le bon sens voudrait que ce soit le PRD qui soit préalablement modifié. Cet ajout apparaît aujourd'hui comme une modification importante du PRD qui peut donc être contestée.

1.2.5 DIVERS

Le statut administratif des voiries (1.2.11)

La mise en œuvre progressive du Plan IRIS des déplacements s'est partiellement traduite par le récent transfert à la région de voiries considérées comme d'importance régionale ¹⁷ :

- place des Armateurs ;
- avenue du Bourget (contre allée de l'autoroute, devant l'OTAN) ;
- chaussée de BUDA ;
- digue du Canal entre le pont de Buda et la chaussée de Buda ;
- rue Claessens entre l'avenue du Port et l'avenue de la Reine ;
- chaussée de Haecht ;
- rue des Palais ;
- avenue du Port ;
- avenue de la Reine.

Ces voiries complètent ainsi la carte 1.3.02, à laquelle on aura ajouté préalablement la rue de l'Avant Port.

Patrimoine

A la liste des biens classés ou en voie de l'être arrêtée au 1 mars 1996, il convient d'ajouter l'église Saint-Nicolas à Neder-Over-Heembeek (14-3-1940), le Monument au travail (28-09-1995) et la Ferme des Boues, classée le 15-01-1998.

¹⁶ Dans le même ordre d'idées, la disparition des PGA, niveau réglementaire plus fin, justifie que le PRAS soit plus détaillé que le PS, par exemple en matière de lisérés commerciaux ou d'intérieurs d'îlots.

¹⁷ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale organisant un échange de voiries entre la RBC et la Ville de Bruxelles, 2 avril 1999 (MB 25 mai 1999).

1.3 LE PRD : LE VOLET INDICATIF

Valable pour une législature, le PRD doit être revu dans l'année qui suit l'installation du nouveau Gouvernement régional. Le nouveau PRD devrait donc être adopté définitivement en 2001. Dans la pratique, il s'agira probablement d'une adaptation de celui de 1995, en fonction de l'évolution du contexte général, interne et externe.

Signalons qu'un premier pas a déjà été fait par le Gouvernement ¹⁸ par l'adoption de maillages vert et bleu qui modifient ainsi la carte n° 4 "les patrimoines et l'embellissement de la ville". Les principes sous jacents sont différents de ceux qui ont guidés l'élaboration du maillage vert proposé au dossier de base. L'IBGE a suggéré d'appeler "trame verte" cette contribution, pour éviter toute confusion.

1.4 UNE VILLE EN PROJETS

1.4.1 LES PLANS D'URBANISME

Les PPAS à l'étude n'ont pas évolué depuis février 1998.

Parmi les schémas directeurs et/ou de développement concernant Bruxelles-Nord, celui consacré au bassin Béco, à l'initiative du Port de Bruxelles, a reçu un début de réalisation avec l'ouverture d'un espace public rive gauche, fruit d'une collaboration entre le Port, l'IBGE, la Ville et la Région.

Début 1999, le Port de Bruxelles a étudié un « programme d'intégration urbanistique pour la partie du domaine portuaire comprise entre la place des Armateurs et la limite nord de la Région », ce programme devrait être approuvé fin 1999.

1.4.2 LES PLANS OPERATIONNELS PUBLICS

La rénovation menée par la SDRB (rénovation urbaine + expansion économique)

Source : SDRB rapport d'activités 1998. Les chiffres qui suivent sont au 31-12-1998.

En matière de construction / rénovation pour ménages à revenu moyen, sous forme de partenariat avec le secteur privé, la SDRB a réalisé 30 appartements, 21 emplacements de parking et 2 commerces à l'angle des rues Frontispice et Harmonie. Elle étudie aussi la rénovation du 20 rue de l'Harmonie.

Le contrat de quartier « Harmonie – chaussée d'Anvers ».

L'ordonnance du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers anciens prévoit la mise en œuvre de contrats de quartier. Les 6 premiers contrats sont en œuvre depuis 1994, pour une durée de quatre ans. Une deuxième série de contrats était prévue par le PRD et les études préliminaires ont été terminées mi 1997. Bruxelles-Nord ne figurait pas dans ces deux séries.

Les "événements de Cureghem" de début novembre 1997 ont eu un effet mobilisateur suffisamment puissant pour conduire la Région à entamer sans délais l'étude d'une troisième série de quatre contrats de quartier à réaliser sur la période 1999-2003 dont un seul sur le territoire de la Ville : « Quartier Harmonie - chaussée d'Anvers ».

Ces mêmes événements de Cureghem ont amené le gouvernement régional à mettre sur pied, en collaboration avec les Communes, des opérations « quartiers d'initiatives ». Ces opérations visent essentiellement à l'embellissement des espaces publics et au renforcement de la cohésion sociale. Ces

¹⁸ Arrêté du Gouvernement de la RBC du 9 juillet 1998 (MB 29 septembre 1999).

programmes ont pour particularité de devoir se concrétiser dans l'année. Cinq périmètres ont été définis, mais aucun sur Bruxelles-Nord. Ils furent choisis de façon à constituer, avec les contrats de quartier, mais aussi d'autres types d'actions publiques (SDRB, ...) une couverture la plus continue possible des quartiers à problèmes.

Approuvé par le Gouvernement le 27 mai 1999, le dossier de base du contrat de quartier prévoit un investissement public global de 470 millions (Ville : 218, Région : 252) dont 338 sont destinés à des opérations immobilières, 93 aux espaces publics, 33 au volet social et 6 à la coordination technique. A l'investissement public devraient s'ajouter des investissements privés pour plus de 300 millions. Le périmètre s'étend du Pentagone jusqu'au square Detrooz. Il peut se diviser en trois parties, du sud au nord :

- le quartier Harmonie proprement dit où les opérations programmées achèveront une rénovation globale entamée en application de l'arrêté relatif à la rénovation d'îlots ;
- l'espace compris grosso modo entre les rues Simons et Demol, où la réalisation de certaines propositions devront aussi tenir compte des intentions du schéma directeur annexé au dossier de base du PCD ainsi que d'une demande de l'AED/A1¹⁹ consistant à prévoir une réservation TP entre la ligne 28 (SNCB) parallèle à la rue Picard, et liant ainsi Tour et Taxis, la place des Armateurs et la rue de Mol prolongée à l'ouest;
- le vieux quartier Nord et les logements sociaux du Foyer Laekenois.

1.4.3 LES PROJETS EN GESTATION (HORS GRANDES INFRASTRUCTURES)

Le site de Tour et Taxis

Le projet Music City reste d'actualité. Il concerne d'abord l'entrepôt B qu'il préserve. La localisation de la grande salle de spectacle de 12.000 places, prévue au droit de l'entrepôt A qu'il aurait dénaturé considérablement, devrait se construire sur un terrain libre, l'arrière des entrepôts. Cette dernière hypothèse assure la protection du patrimoine et une meilleure faisabilité technique et financière de l'ensemble du projet.

La Gare maritime a fait l'objet d'une intention de transformation en complexe de magasins d'usines (voir 1.1.2.5.1).

L'étude d'ensemble du site réalisée à l'initiative de la Ville (projet REICHEN et ROBERT) n'a pas fait l'objet d'un suivi opérationnel. La proposition de reprofilage de la rue Picard, dans le prolongement d'un boulevard Bolivar débarrassé de sa dimension (auto)routière, crée une liaison privilégiée vers le CCN et le quartier Nord.

L'Hôpital Militaire

L'évolution politique et militaire de l'Europe occidentale a entraîné de profondes mutations en matière de besoins de défense. Ils imposent de redéfinir le rôle des équipements annexes, en particulier l'Hôpital Militaire existant. L'idée qu'il puisse, après démilitarisation, accueillir le CHU Brugmann ou l'OTAN a été évoquée, puis abandonnée. L'avenir de ce site, proche du Ring, reste donc à définir. Une nécessité apparaît cependant, celle d'améliorer son accessibilité par les transports en commun.

L'OTAN

L'évolution des missions de l'OTAN et l'augmentation du nombre de pays membres nécessite une augmentation des surfaces existantes importante, passant de 97.000 à 180.000 m², pour un effectif passant de 3.000 à 4.500 personnes (horizon 2010). Après l'examen d'une éventuelle délocalisation vers le site de l'Hôpital militaire, il a été jugé préférable de ne pas quitter le site existant, à Haren²⁰.

¹⁹ Lettre du 9/9/1998 référencée AED/A1/ES/GA/28/98.26.54 adressée à la Commission régionale de développement.

²⁰ « Etude de faisabilité pour le Quartier général de l'OTAN à Bruxelles », ARIES SA – TECHNUM – FARRANDO – DUVIGNAUD SA, janvier 1998.

1.4.4 LES GRANDES INFRASTRUCTURES PROJETÉES, LEURS IMPLICATIONS

1.4.4.1.1 Le Port de Bruxelles et le canal

Les grands projets développés restent d'actualité, en particulier la réalisation d'un terminal conteneurs à l'avant-port, rive droite, dans le cadre plus vaste d'une plate-forme multimodale et multifonctionnelle. La construction de nouvelles infrastructures au centre TIR reste partiellement contrariée par l'absence de décisions concernant l'avenir de la partie sud (non portuaire / transports) du site de Tour et Taxis.

Une préoccupation du Port de Bruxelles est de garantir à ses concessionnaires, qu'ils soient localisés en rive gauche comme en rive droite, un accès au Ring. Il est donc directement intéressé par les propositions à caractère routier décrites en 1.4.4.1.4. Ces travaux potentiels interpellent aussi le Port de Bruxelles en temps que gestionnaire de terrains portuaires, dans la mesure où une liaison est-ouest supplémentaire au sud se ferait aux dépens de ses propriétés, rive gauche comme rive droite. Située au nord, elle nécessiterait des expropriations qui permettraient probablement au Port de récupérer au passage les parties résiduelles des terrains expropriés. Dans les deux cas, il n'y aurait pas là d'extension des activités portuaires, mais au mieux le déplacement ou le remplacement d'activités existantes, ainsi contrariées.

Une autre préoccupation du Port sera de garantir, pendant les travaux liés à la station d'épuration nord et en particulier lors de la construction du collecteur principal en rive gauche, un accès correct aux différentes concessions. Ici aussi le Port pourrait devenir le gestionnaire direct, voire le propriétaire, des parties de terrains qui ne seraient pas consommées par l'implantation de la station d'épuration.

Le Port de Bruxelles est aussi attentif au devenir du site de la gare de formation. La politique d'embellissement du domaine portuaire que le Port a l'intention de mener contribuera à une meilleure cohabitation avec les autres fonctions urbaines prévisibles sur ce site.

1.4.4.1.2 Le métro

Bruxelles-Nord n'est pas concernée par la prolongation du réseau de métro.

1.4.4.1.3 Le chemin de fer et le second terminal TGV (Bruxelles-Europe)

L'idée d'un second terminal pour TGV, sur le site de la gare de formation, est apparue pour la première fois à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur des abords de la Gare du Midi, étude finalisée début 1991, à l'initiative de la Région. A cette époque, l'idée d'un second terminal était plutôt perçue au niveau régional comme un moyen de pression de la SNCB, devant les difficultés rencontrées pour finaliser un projet urbain cohérent sur la gare du Midi.

C'est à l'occasion de l'enquête publique concernant le projet de PRD, en 1994, que la SNCB manifesterait explicitement un tel besoin ; le PRD définitivement approuvé en 1995 ne retiendrait pas cette hypothèse. Cette gare TGV devrait s'accompagner d'une nouvelle gare RER +IC/IR assurant la correspondance avec le réseau ferré intérieur.

A ce jour il n'y a pas de consensus en ce qui concerne l'urgence du projet.

Un tel complexe se doit d'être situé au nord du quadrilatère ferroviaire (regroupant ainsi le trafic venant de la Jonction Nord Midi et son délestage empruntant la L28) et au sud de la séparation entre les voies nouvelles, vers Anvers (et les Pays-Bas) et vers Liège (et l'Allemagne).

Deux emplacements sont donc théoriquement envisageables : le premier à la hauteur de la limite communale d'Evere (c'est le projet défendu par la SNCB); l'autre à la hauteur de l'actuelle gare de Schaerbeek-Voyageurs.

Chaque emplacement offre des avantages et des inconvénients respectifs, et qui concernent :

- **l'ouverture relative du terminal sur la ville** (vers l'avenue de Vilvorde ? vers la Grande Ceinture ?) et d'une façon générale son accessibilité routière tant au nord (prolonger l'autoroute d'Anvers ?), au sud, à l'ouest (vers l'avenue de Vilvorde et éventuellement un nouveau pont sur le canal ?) et vers l'est (prolonger le Houtweg pour créer une liaison directe vers les activités de pointe situées au long de l'autoroute de Zaventem ? avoir un raccordement au pont Albert ?);
- l'articulation avec le reste du réseau de la SNCB (se servir de Schaerbeek-Voyageurs comme correspondance IC/IR et RER, ou créer un tout nouveau complexe en parallèle au nouveau terminal TGV) et d'une façon plus générale avec **les autres modes de transports en commun** ;
- la réalisation d'un **programme immobilier d'accompagnement significatif** plus ou moins intégré au contexte urbain bruxellois, comme cela se passe partout ailleurs (Seine Rive Gauche à Paris représente près de 2.000.000 m² de fonctions diverses dont 50% de bureaux, les gares de Londres suivent la même démarche) ;
- la disponibilité immédiate du foncier permettant sa réalisation.

Bien que ce terminal soit situé le territoire de la Ville de Bruxelles, ses impacts interpellent aussi les communes de Schaerbeek et Evere :

- la **commune de Schaerbeek**, directement concernée par les retombées (en particulier le trafic) dans ses quartiers habités, a pris une position très volontariste, au point de mener une étude comparative entre les deux emplacements possibles ²¹ et optant pour un terminal situé à la hauteur de Schaerbeek-Voyageurs ;
- la **commune d'Evere** partage l'avis de Schaerbeek.

La Région ne s'est jamais clairement manifestée dans un sens ou dans l'autre, cependant ses décisions partielles (CU, projets de PRAS,...) privilégient, implicitement, la première solution²².

Quant au **Port de Bruxelles**, il reste attentif au maintien d'un raccordement ferré nécessaire au développement de sa plate forme logistique multimodale.

1.4.4.1.4 Les routes

1.4.4.1.4.1 Une nouvelle liaison routière entre le pont de Buda, l'avenue de Vilvorde, la chaussée de Haecht et l'avenue de la Woluwe

Cette liaison comporte deux tronçons différents : du pont de Buda à l'avenue de Vilvorde ; de celle-ci à la chaussée de Haecht avec une antenne vers l'avenue de la Woluwe. Elle vise à **remédier à la difficulté d'accès, depuis la rive droite, au réseau autoroutier, via ou non le Ring** ; la seule liaison existant aujourd'hui impliquant le passage vers la rive gauche par le pont (mobile) de Buda

Une **liaison directe entre le pont de Buda et l'avenue de Vilvorde** a été dans un premier temps reprise au PRD et au dossier de base du PCD.

Le projet de PRAS ne la reprend pas, et il ne s'agit pas là d'une erreur matérielle. En effet il apparaît que ce projet risquerait d'hypothéquer la réalisation de la future station d'épuration nord, dont les plans ne sont pas encore définis aujourd'hui. Il nous apparaît important que cette liaison ne soit pas oubliée, une certaine souplesse dans la localisation exacte pouvant exister.

Une **nouvelle liaison entre l'avenue de Vilvorde et la chaussée de Haecht, avec une liaison directe vers l'avenue de la Woluwe**, est envisagée au dossier de base du PCD et rencontre une intention identique émise par la SDRB, en vue de viabiliser un substantiel reliquat de zones industrielles potentiellement disponible à cet endroit. Le tracé récupérerait une partie de l'actuelle rue du Dobbelenberg ; tandis qu'à l'est et l'ouest de la liaison, des tracés nouveaux sont à envisager. La liaison de ce nouvel axe avec l'avenue de la Woluwe, sur les quelques mètres situés en région bruxelloise, se faisant au travers des anciens établissements Wanson. Ces nouvelles liaisons sont

²¹ Se substituant ainsi à la Région, que Schaerbeek considère comme insuffisamment active sur ce dossier.

²² « Projet exploratoire d'un terminal TGV à la gare de Schaerbeek », 3 juin 1998, VAN WUNNIK PARTNERS SPRL et ESPACES-MOBILITES SPRL.

pensées sous forme 2x1 bande. Elles permettent, outre la viabilisation de terrains industriels potentiels, d'accéder au Ring et surtout quasi directement à l'autoroute d'Anvers, via la chaussée de Haecht et l'accès n° 12 (Machelen), évitant ainsi le passage par un Ring toujours saturé.

L'AED étudie l'hypothèse d'un tracé différent, longeant le domaine ferroviaire et ne réutilisant donc pas des voiries existantes. Conçu sous forme de **boulevard industriel** de 2x2 bandes, il se raccorde à l'avenue de la Woluwe via un rond-point à établir (même localisation que l'hypothèse précédente). A l'ouest, il s'insère dans les entrelacs des voies ; pour se raccorder à l'avenue de Vilvorde quelques dizaines de mètres plus au sud que dans l'hypothèse précédente.

Un **nouveau pont mobile** (permettant en position basse un tirant d'air d'une dizaine de mètres pour les péniches et en position haute un tirant d'air de 30 m pour les bateaux de mer) serait construit légèrement au sud du pont de Buda, qui serait de facto désaffecté. Les dégagements de part et d'autre du pont sont suffisants pour créer les rampes d'accès nécessaires. L'ensemble est dans le prolongement du boulevard industriel à créer.

1.4.4.1.4.2 Un pont supplémentaire à l'avant-port ?

Un tel projet vise à assurer une **meilleure liaison entre les deux rives du canal**, compte tenu que 3,5 km séparent le pont Van Praet, fort sollicité par le trafic urbain et industriel, et le pont de Buda, qui doit se lever y compris pour les péniches.

Il s'inscrit donc aussi dans le cadre d'une meilleure accessibilité au réseau autoroutier.

Le trafic des poids lourds

Les premières hypothèses ont pour objectif de rendre le réseau autoroutier plus accessible pour le trafic lié aux activités industrielles, portuaires et de transport situées dans la zone du canal, en rive droite. Elles impliquent une localisation d'un nouveau pont à situer **plutôt au nord**.

Une première solution, annoncée au Plan de Secteur, non reprise au PRD et reprise à nouveau au second projet de PRAS, prévoit la construction d'un pont (mixte route et trams au Plan de secteur, routier pu au projet de PRAS) à 50 m au sud du pont de Buda. L'avenue Van Oss légèrement déviée et un nouveau tracé routier en rive droite jusqu'à l'avenue de Vilvorde (longueur 250 m) devait permettre la réalisation de rampes d'accès²³ pour un pont laissant un tirant d'air d'une dizaine de mètres. Cette idée, laisse entière la dimension patrimoniale du Pont de Buda, reconnu comme patrimoine exceptionnel au PRD.

Une amélioration du fonctionnement du pont de Buda par le rehaussement de son tablier, de façon à laisser un tirant d'air suffisant a aussi été évoquée par certains. Outre l'aspect patrimonial, la difficulté de réaliser la rampe d'accès en rive gauche rend cette intention peu crédible.

Le schéma directeur de 1992 avait, en son temps, émis l'hypothèse d'un pont mobile à situer dans le prolongement de la rue du Marly, 800 m au sud du pont de Buda.

²³ La pente maximum est de 5 %, ce qui revient à une longueur de 20 m par mètre de différence de niveau.

Une nouvelle donne : le second terminal TGV dit Bruxelles-Europe

L'achèvement du pôle de bureaux au Quartier Nord, mais surtout la création d'un second terminal TGV avec l'immobilier d'accompagnement et les besoins spécifiques d'accessibilité posent le problème en d'autres termes qu'un simple amélioration de l'accès au Ring pour le seul trafic des poids lourds.

Il s'agirait ici d'une liaison donnant un **meilleur accès aux quartiers habités situés à l'ouest** du canal, donc à situer **plus au sud**. Par exemple à la hauteur d'un Houtweg prolongé, là où l'avenue de Vilvorde croise la voie ferrée ²⁴ donnant accès à la plate forme logistique en plein développement. La croissance du trafic fer et route à cet endroit ainsi que le franchissement des voies en service qui longent l'avenue, nécessitent, aux yeux de certains, la création à cet endroit d'un ouvrage d'art qui pourrait être prolongé au-delà du canal.

Quelle que soit l'hypothèse envisagée ou à envisager ; on butte aujourd'hui sur le retard pris par la Région dans l'élaboration d'une réflexion urbanistique cohérente sur l'ensemble de la problématique TGV et la relation avec l'environnement large.

1.4.4.1.5 Égouttage : la future station d'épuration nord

L'épuration des eaux en région bruxelloise a fait l'objet d'un "plan directeur eaux usées" dressé en 1984. Ce plan prévoit, pour le nord de Bruxelles, l'installation d'une station d'épuration en rive droite, alimentée par la Senne, définie comme collecteur de la rive droite, et un nouveau collecteur à créer rive gauche.

L'ensemble fera l'objet d'une concession de travaux, comprenant la conception des ouvrages, leur construction, le financement, une phase d'exploitation limitée dans le temps et se terminant par la cession des ouvrages et du know-how à la Région.

La station d'épuration nord sera située entre le canal et l'avenue de Vilvorde, sur des terrains libérés à cet effet. La superficie nécessaire n'est pas encore définitivement fixée à ce jour, elle pourrait devoir s'étendre sur une partie des terrains privés situés au sud du prolongement du pont de Buda. Afin d'éviter le risque de se retrouver avec un terrain qui pourrait s'avérer trop petit, la Région a décidé de réserver l'avenir pour les terrains au sud et donc de ne pas reprendre, au niveau du PRAS, le projet de liaison routière directe entre le pont et l'avenue de Vilvorde, bien que cette liaison ait été prévue au PRD.

Un collecteur est à réaliser en rive gauche, depuis la place Saintelette jusqu'au pont de Buda. Il sera situé au droit de l'avenue du Port, parallèlement aux bassins Beco et Vergote, longera le domaine royal, là où la chaussée de Vilvorde a été réaménagée il y a peu d'années, pour finalement atteindre le Pont de Buda. Tel était du moins le tracé de principe repris au "plan directeur eaux usées" de 1984. A ce jour, il n'existe pas encore de tracé considéré comme définitif.

Un siphon devra assurer la liaison avec la station d'épuration située rive droite.

Ce type de démarche appelle diverses remarques.

- Le premier aspect concerne la **gestion des chantiers**, qui seront inévitablement longs et complexes. Une présence du Port, en appui à l'équipe chargé de la gestion des chantiers, contribuerait à garantir les intérêts des différents utilisateurs (accessibilité physique, lisibilité et confort).
- Le deuxième aspect est lié à la définition du tracé du collecteur, en particulier entre la rue des Trois Pertuis et le pont de Buda. Il serait souhaitable que l'aménagement global tienne compte d'une **possible utilisation portuaire des terrains privés situés à l'ouest** de la chaussée, en

²⁴ Ce franchissement pourrait cependant être reporté plus au nord, dans le cadre de la réorganisation des voies à l'intérieur du site de Schaerbeek-Formation.

envisageant en particulier entre la chaussée et la voie d'eau une place suffisante pour y localiser des installation de chargement / déchargement.

- Le troisième aspect concerne la réalisation d'un **lien plus direct entre le pont de Buda et l'avenue de Vilvorde**. Une telle liaison n'est pas en contradiction avec la réalisation de la station d'épuration, pour peu que cette donnée soit intégrée dans la réflexion initiale et qu'une certaine souplesse en ce qui concerne le tracé soit de mise.

1.4.5 LES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée du 25 mai au 25 juin 1998. Sur les 108 réclamations / observations (recobs) adressées au Collège, 39 font référence explicitement à Bruxelles-Nord. Elles furent analysées par la Ville et transmises à la CRD.

1.4.5.1 REMARQUE PREALABLE

Seules trois communes ont répondu à l'enquête publique : Schaerbeek, Evere et MACHÉLEN.

- **Schaerbeek** s'inquiète du peu d'importance accordée au second terminal TGV envisagé sur la gare de formation, et dont nombre de retombées la concernent directement (trafic routier, fermeture de Schaerbeek-Voyageurs,...).
- **Evere** partage le même soucis et propose complémentirement une série de collaborations ponctuelles en ce qui concerne l'insertion de Haren dans son contexte métropolitain (itinéraires cyclables, prolongations du tram 55, avenir du Houtweg, circulation automobile,...).
- **MACHÉLEN** se sent interpellée par la proposition de réaliser une liaison entre la chaussée de Haecht et l'avenue de Vilvorde, avec un raccord à la Woluwelaan.

Saint-Josse a participé (comme Schaerbeek) à l'élaboration du SD Quartier Nord et n'a donc pas jugé utile de manifester, tout comme **Molenbeek** bien au courant du contenu de ce SD qui sera normalement intégré dans son PCD.

Vilvorde n'a pas répondu, alors que des décisions récentes de cette ville, en matière d'accès du trafic lourd, a déjà aujourd'hui un impact certain sur le volume du trafic observé au pont de Buda (information fournie par le CIAPANOH).

1.4.5.2 QUARTIER NORD

Trois recobs seulement traitent du Quartier Nord, qui émanent de CDP, du RISO et de la Ferme Maximilien.

Les remarques et inquiétudes portent sur des matières traitées dans le cadre du SD intercommunal dont l'approfondissement s'impose.

Il n'y a pas d'opposition à la volonté communale de limiter à 75.000 m² de bureaux au lieu 150.000 m² l'augmentation prévue au PIR 7 (devenu entre temps ZIR 1, et gardant le plafond de 150.000 m²).

Pas de remarques non plus concernant Tour et Taxis.

1.4.5.3 NEDER-OVER-HEEMBEEK

C'est ici que se concentrent la majorité des recobs.

En matière de création de nouveaux logements, remplir les dents creuses en priorité fait l'unanimité.

Les divergences éclatent en matière de grand développement immobilier potentiel. Alors que le monde associatif reste hostile au développement immobilier du Trassersweg et environs (Ligue des Familles, Nos Pilifs, Promenade Verte, CIAPANOH), les propriétaires se manifestent évidemment en sens contraire. Parmi ses derniers certains demandent d'élargir la bande des 40 m prévue de part et d'autre du Trassersweg, d'autres demandent de pouvoir étendre la zone de construction plus à l'est,

dans ce qui est réglementairement une zone de sports de plein air. Le projet de PRAS reprend la proposition de construire au long du Trassersweg, mais sur une profondeur de 50 m.

Entre l'avenue de Versailles et le Val Maria, l'IFC et le HOME FAMILIAL BRUXELLOIS craignent que le PCD bloque leur intention d'aménagement commun du site. Il en va de même pour un propriétaire privé de l'avenue de Versailles.

Construire au long de la rue Bruyn fait l'unanimité.

La Ligue des Familles reconnaît l'intérêt d'une nouvelle école pour accompagner les nouveaux développements immobiliers.

En ce qui concerne l'entonnoir (le nord du pont Van Praet), le Comité Croix du Feu est réservé quant aux propositions faites tandis que le CIAPANOH considère ce site comme devant faire l'objet d'un PPAS prioritaire. La Ligue des Familles insiste sur une sécurisation de l'ensemble des lieux, en particulier l'articulation avec les transports publics. L'inscription de l'ensemble de l'entonnoir en ZIR 7 s'inscrit dans la réflexion entamée. Un schéma directeur, éventuellement à inclure au projet de PCD, pourrait préparer le futur PPAS.

Le pôle commercial de la rue Vekemans : la nécessité de le conforter (embellissement, parkings, éventuel resserrement) est partagée par tous.

Le tram : une liaison rapide avec le centre de la ville est demandé par tous, tout comme la desserte de l'HM, de Nos Pilifs et des nouveaux quartiers. Quant au trajet, il reste à établir. Et à inscrire sur la carte - voies de communications - transports en commun - du futur PRAS !!!

La montée en importance du vélo comme mode de transports alternatif est demandée par beaucoup.

1.4.5.4 HAREN

Les recobs concernant Haren font plus qu'ailleurs référence aux difficultés "environnementales" rencontrées : bruit, nuisances de trafic, désintérêt des pouvoirs publics, etc.

Le dédoublement proposé de Verdun / Harenheide n'entraîne pas d'oppositions. D'autres améliorations routières (et TC) sont proposées, comme le dévoiement TC de la chaussée de Haecht vers la future double gare du RER, la prolongation du 55 vers Haren ou l'OTAN, de nouvelles liaisons routières entre Léopold III et la chaussée de Haecht, pour dégager l'axe Houtweg - Bordet (commune d'EVERE).

Un plan de circulation avec la mise en zone 30 du centre est demandé par quasi tous les réclamants.

Tout ceci implique de facto l'élaboration d'un schéma directeur pour cette partie sensible de Haren, simultanément au plan de circulation.

Une réflexion approfondie sur le site de Schaerbeek-Formation (second terminal TGV, programme immobilier d'accompagnement, accessibilité tous modes) est réclamée avec insistance par les communes de SCHAERBEEK et EVERE.

En ce qui concerne l'arc industriel nord, une liaison lisible entre l'avenue de Vilvorde et la chaussée de Haecht est accueillie favorablement.