

# **MAXIMILIEN-VERGOTE**

## **PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR**

**Volet informatif**

**JUIN 2023**





# MAXIMILIEN-VERGOTE

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

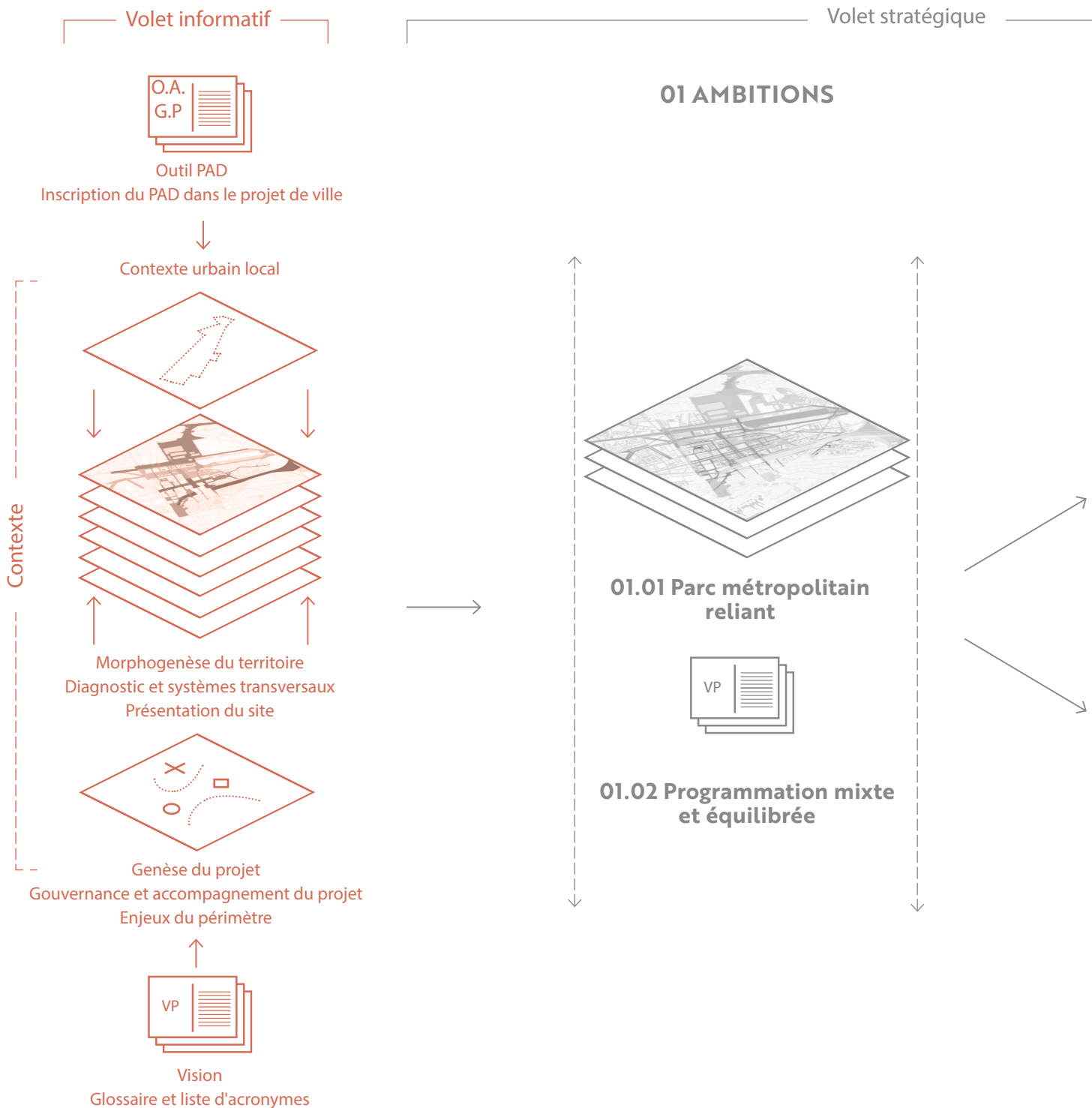
JUIN 2023



# STRUCTURE DU PAD MAX

Le volet informatif du projet de PAD introduit l'outil et les ambitions régionales, la gouvernance et la participation, la lecture du territoire (périmètre, morphogenèse et systèmes transversaux), les enjeux et la vision.

Le volet stratégique du projet de PAD présente les ambitions et les stratégies spatiales et non spatiales au travers de cartes didactiques et de textes d'accompagnement.





Le volet réglementaire comprend les prescriptions et les documents graphiques qui détaillent, à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence stratégique du développement.

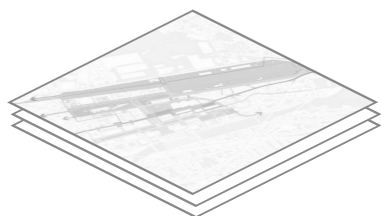
Le projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote » fait également l'objet d'un Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) pour évaluer son impact sur l'environnement.

Pour assurer la durabilité du projet de Plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote », les outils Be Sustainable ont été utilisés : ils ont permis de renforcer les enjeux et les ambitions pour le périmètre et de contribuer à déterminer les objectifs de durabilité pour les différentes stratégies développées.

Volet reg.

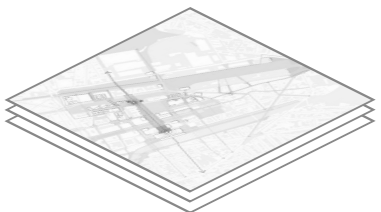
## 02 STRATÉGIES

## 03 STRATÉGIES RASSEMBLÉES



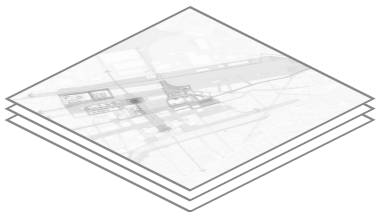
### 02.01 Les axes nord-sud

comme armature paysagère, identitaire, climatique et reliante avec l'échelle métropolitaine



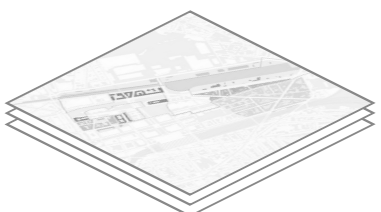
### 02.02 Les parcours est-ouest

comme support de mixité, d'intensité locale, d'activités et de services écosystémiques à l'échelle locale



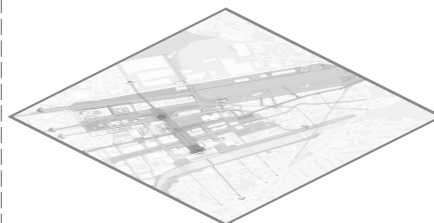
### 02.03 Secteurs de mutation

comme nœuds de développement et de transformation



### 02.04 Tissus consolidés

comme fondement identitaire de transition

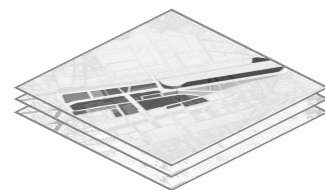


### 03. 01 Flux croisés

### 03.02 Gabarits

### 03.03 Paysage

### Prescriptions graphiques



### Prescriptions littérales générales



### Prescriptions littérales particulières



### Prescriptions littérales en surimpression



Le présent document est le cahier informatif du PAD. Il précise le périmètre du projet de PAD, un historique de la planification, sa gouvernance, un diagnostic du site, les enjeux du territoire, les objectifs et la vision du PAD. Il est complété par une annexe reprenant la situation existante de droit et la situation existante de fait en plan.

Le présent cahier est composé de textes, commentaires et illustrations.

Ces éléments n'ont aucune valeur juridique.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>01 OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR</b>	<b>8</b>
<b>02 INSCRIPTION DU PAD DANS LE PROJET DE VILLE</b>	<b>9</b>
<b>03 CONTEXTE URBAIN LOCAL</b>	<b>12</b>
03.01 Morphogenèse du territoire	12
03.02 Etude du territoire	14
<b>04 PRÉSENTATION DU SITE</b>	<b>18</b>
<b>05 GENÈSE DU PROJET</b>	<b>19</b>
<b>06 GOUVERNANCE ET ACCOMPAGNATEUR DU PROJET</b>	<b>20</b>
<b>07 ENJEUX DU TERRITOIRE</b>	<b>21</b>
<b>08 VISION</b>	<b>23</b>
<b>09 GLOSSAIRE ET LISTE D'ACRONYMES</b>	<b>24</b>

# 01

## OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 30 novembre 2017.

Il a pour but de définir le cadre de développement de pôles stratégiques ou de quartiers de la Région en définissant concomitamment une vision et les règles applicables pour l'aménagement du périmètre qu'il traite.

Le PAD peut notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation du sol, aux caractéristiques des constructions, aux espaces publics, à la mobilité ou au patrimoine (art. 30/2 CoBAT). Sa procédure d'élaboration et de modification se calque en grande partie sur la procédure de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le CoBAT prévoit que le PAD a valeur indicative, à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément une valeur réglementaire.

Le PAD contient donc deux types de règles :

- › Les dispositions stratégiques qui constituent les « lignes de conduite » qui doivent guider les autorités dans la délivrance des permis et dont elles ne peuvent s'écarter que moyennant motivation expresse ;
- › Les dispositions réglementaires qui constituent les règles précises auxquelles il ne peut être dérogé.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont applicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui y sont contraires.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que le PRAS et les règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions de ceux-ci, contraires à celles du PAD, quand bien même le PAD ne le prévoit pas explicitement.

Afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

- › Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à consulter les prescriptions particulières du PRAS.
- › Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de gabarits ou de règles d'implantation, le PAD ne contient que les règles qui s'écarterent des règlements. Il faudra donc, pour ces autres thématiques, consulter le RRU et les éventuels RCU et autres plans ou règlements pour définir les règles applicables à la zone.



## 02

# INSCRIPTION DU PAD DANS LE PROJET DE VILLE

Le CoBAT indique que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un plan d'aménagement directeur qui s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement en vigueur le jour de son adoption.

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018.

Il constitue la vision du développement de la Région sur le moyen/long terme et représente en conséquence le cadre du projet de ville bruxellois. Il tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement.

Construit dans un contexte socioéconomique et territorial donné, le Projet de Ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

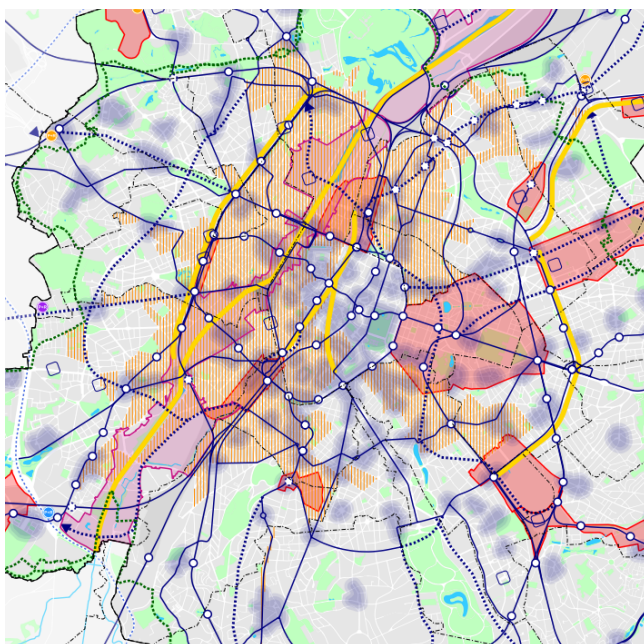
1. la réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts ;
2. l'augmentation de la qualité du cadre de vie ;
3. le développement d'une économie urbaine ;
4. la construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- › un territoire polycentrique et multi-scalaire ;
- › un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères ;
- › un territoire équilibré au niveau social ;
- › une accessibilité multipolaire organisée ;
- › le respect des principes de durabilité ;
- › une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années. Certains de ces territoires font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via un Plan d'Aménagement Directeur. Chaque Plan d'Aménagement Directeur s'inscrit dans la stratégie globale du PRDD et décline, à son échelle, ses objectifs, en complémentarité avec les autres stratégies mises en place par la Région.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixtes s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire.



↑ Projet de ville, carte 8 du PRDD

## 03

## CONTEXTE URBAIN LOCAL

Pour un diagnostic complet du territoire, les lecteurs et lectrices sont renvoyés au travail de diagnostic exhaustif et transversal restitué dans l'étude de définition Maximilien-Vergote (perspective.brussels, janvier 2018) et aux travaux thématiques sur la densité, l'économie productive et le logement qui ont été réalisés à différentes étapes du processus dans le but de préciser et actualiser l'étude de définition.

## 03.01 MORPHOGENÈSE DU TERRITOIRE

## Historique

La morphologie urbaine des quartiers au nord du pentagone a été, bien plus que dans d'autres endroits de la Région, soumise aux grandes phases d'évolution de l'économie bruxelloise (sa désindustrialisation et réindustrialisation naissante) et du redéploiement des capitaux d'investissement qui sont à l'œuvre depuis plus de deux siècles.

## Période rurale

Avant 1835, la zone au nord des fortifications de la Ville de Bruxelles n'est pas occupée, elle est marécageuse et inondable. La chaussée d'Anvers menant à Laeken traverse un paysage de prairie de part et d'autre de la Senne. L'allée Verte est aménagée en 1704 sur les chemins de halage de la rive est du canal, avec de généreuses plantations d'arbres. Elle devient un lieu privilégié de promenades mondaines et dessert en carrosse de nombreux établissements de délassement. Les contre-allées piétonnes, ombragées, sont des lieux d'apparat où se tiennent des cérémonies d'accueil de visiteurs de marque.

## Période industrielle

En 1925, la station de Bruxelles-Allée-Verte est construite en bordure du canal. En raison des activités ferroviaires, le nord de Bruxelles s'urbanise au détriment des espaces verts historiques. Les industries se développent le long du canal et attirent principalement une population de travailleurs.

## Période moderne

Dès 1930, des réflexions pour un « Nouveau Bruxelles » moderne sont menées sur le nord de Bruxelles selon les préceptes de la ville radieuse et rationnelle. En 1952, la gare du Nord est relocalisée. En 1954, l'ancienne gare Bruxelles-Allée-Verte est remplacée par l'héliport de la Sabena. Il est agrandi en 1958 à l'occasion de l'exposition universelle, puis fermé définitivement en 1966 après une baisse d'activité importante. Cette zone devient le parc Maximilien après la création de la Région en 1989.

Des quartiers entiers sont démolis à partir de la fin des années 60. En 1967, le projet « Manhattan », approuvé par arrêté royal, prévoit la construction de 80 tours de 28 étages reliées par des passerelles et jardins suspendus à 13 m au-dessus du sol. Le pouvoir public est chargé de libérer le terrain pour cause d'utilité publique. Les démolitions ont lieu, mais la crise économique et les revendications citoyennes freinent les chantiers. Le quartier reste en friche pendant près d'une décennie. Les barres de logement du Foyer Laekenois sont érigées entre 1974 et 1978 dans le but de reloger une partie des familles déplacées. Le plan inachevé induit le maintien de larges espaces verts inexploités.

## Période actuelle

Depuis la création de la Région bruxelloise en 1989, une nouvelle attention est portée à ce territoire pour le redynamiser. Cette volonté s'est encore accentuée ces dernières années pour aller vers plus de traversabilité, de mixité, de maillage dans la ville.

## Aujourd'hui

De cette histoire se dégagent des figures urbaines structurantes : le bassin Béco, le bassin Vergote, le site de Tour & Taxis, l'ensemble des dalles et tours du quartier (Héliport, Foyer Laekenois, Manhattan), la gare du Nord et l'ancien garage Citroën (futur musée Kanal-Pompidou).

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

Actuellement le lien entre ces figures reste faible. Ce constat s'applique aussi au lien entre ces figures et les quartiers avoisinants.





↑ Période rurale, Ferraris 1777



↑ Période industrielle, Photo 1930



↑ Période moderne, Photo 1977



↑ Période actuelle, Photo 2019

Au sein du périmètre, **cinq morceaux de ville** peuvent être identifiés :

1. la **zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT)** sur la rive droite du bassin Vergote, industrielle (entreprises de recyclage et de construction),
2. une **partie du quartier Masui**, ville du 19<sup>e</sup>, vécu de jour comme de nuit aux travers d'activités économiques (garages, ateliers, grossistes<sup>1</sup>, commerces...) qui cohabitent du logement. Le quartier est assez défavorisé (taux de chômage élevé, faible niveau de formation, vacance ou sous-utilisation des rez-de-chaussée...),
3. une **partie du quartier Manhattan**, presque exclusivement vécu de jour par des travailleurs,
4. les **ensembles résidentiels et mixtes récents** le long du bassin Beco ainsi que les **tours modernistes de logements** (Foyer Laekenois et Héliport), vécus de jour comme de nuit,
5. le **grand ensemble d'espaces publics** dont fait partie le parc Maximilien aujourd'hui relativement désarticulé.

<sup>1</sup> Liés à la proximité du marché matinal MABRU. Source. Article « Vers une stratégie de revitalisation économique », collaboration entre les bureaux 1010au et grue, p.17.

## 03.02 ÉTUDE DU TERRITOIRE

### Diagnostic synthétique

Le périmètre « Maximilien-Vergote » présente des atouts stratégiques pour la région : une excellente desserte existante et projetée en transports en commun (projet de tram « Belgica – Gare Centrale »<sup>2</sup>), la présence du canal et de la Senne (actuellement enterrée) comme éléments de patrimoine paysager et opportunités de déploiement de nouvelles logiques urbaines, une grande surface foncière publique, la présence d'un grand équipement culturel de rayonnement métropolitain (le futur musée Kanal-Pompidou) et les opérations prévues par le Contrat de rénovation urbaine « Citroën-Vergote » (CRU 1), dont le réaménagement du parc Maximilien, avec l'ouverture de la Senne, et l'équipement sportif Vergote. La Ferme du parc Maximilien constitue aussi un équipement atypique très apprécié localement et régionalement.

Aujourd'hui, le périmètre « Maximilien-Vergote » présente aussi des faiblesses : des infrastructures de mobilité automobile très présentes et dissuasives, notamment le carrefour des Armateurs classé en zone à concentration d'accidents (ZACA), un bâti très disparate en matière de typo-morphologies architecturales et de gabarits, sans liens urbanistiques, socio-économiques (entre les différents morceaux de ville) ou paysagers (au niveau des espaces publics). Le parc Maximilien constitue par ailleurs un espace vert très morcelé, notamment par la clôture de certaines parties ou des voiries à haute densité de trafic. Le manque de convivialité des espaces publics, leur pauvreté en termes de biodiversité, ainsi que l'offre actuelle en équipements publics de rayonnement local sont d'autres faiblesses constatées aujourd'hui.

Au niveau socio-économique, le périmètre « Maximilien-Vergote » et ses environs se caractérisent par une densité de population très inégalement répartie entre sous-quartiers. Ainsi, la densité moyenne du périmètre s'inscrit dans la moyenne régionale mais ne reflète pas les spécificités du périmètre qui regroupe des îlots très denses (Masui, Saint-Roch) et des zones quasi non habitées. Par ailleurs, le périmètre connaît une surreprésentation des 0-17 ans, des grands ménages et une sous-représentation des plus de 65 ans, bien que l'âge moyen de la population augmente. Ses habitants sont parmi les plus précairisés de la région avec un revenu médian autour de 16.000€/an (2016). Le taux de chômage y est particulièrement élevé (31%), ce qui renforce la concentration des difficultés sociales. Est encore à relever, un taux élevé de sans-abrisme lié à la proximité de la gare du Nord, qui est intensifié par la présence de trans-mi-

grants souvent démunis. Le parc Maximilien est connu pour être une étape du parcours migratoire. La population concernée et ses besoins ne peuvent être ignorés.

Le parc de logement est globalement très ancien et peu réhabilité (tours de logements sociaux datant des années 70). Les conditions de confort des habitants sont moyennes voire vraiment médiocres selon les immeubles. La situation immobilière y est en partie assez typique du croissant pauvre, avec un nombre élevé de petits et moyens logements et très peu de grands logements. Depuis quelques années, l'augmentation de la part des petits logements est davantage marquée sur le territoire du canal (58% des nouveaux logements sont des studios ou des 1 ch.). La zone du canal a été fortement investie par le secteur privé avec une offre en logements 2 chambres, studios et quelques lofts. Ainsi, la dynamique immobilière privée récente ne correspond pas aux besoins des populations locales et montre des premiers signaux de gentrification et de ruptures socio-spatiales entre les quartiers au sein du périmètre avec des loyers et des prix de vente en augmentation et des logements de standing.

Enfin, le Territoire Nord dans son ensemble, dans lequel s'inscrit le périmètre « Maximilien-Vergote », est déjà un lieu d'innovation, d'initiatives individuelles et collectives, privées et publiques en matière d'économie circulaire, de logistique, d'alimentation et d'énergie. Toute la dynamique du territoire ne va pas nécessairement dans ce sens : les sites industriels y sont en constante évolution avec souvent une diminution des surfaces dédiées aux activités productives. Si la présence du canal et la Zone d'Activités Portuaires et de Transport (ZAPT) forme un atout logistique important<sup>3</sup>, il est encore insuffisamment exploité.

La crise sanitaire renforce l'importance de porter une attention à la densité, au regard des besoins en espaces ouverts et verts, en services de proximité, à l'accession à des logements de qualité, au maintien d'activités économiques et productives, tant pour l'offre d'emploi que pour l'accès aux produits de consommation et de biens que pour la couverture en équipements. Les éléments de diagnostic précités et la localisation en zone de revitalisation urbaine (ZRU) du périmètre « Maximilien-Vergote » imposent d'y porter prioritairement attention.

2 Good Move.



## Systèmes transversaux

Entre le diagnostic et la vision, les systèmes transversaux sont les supports des développements urbains et des ambitions que le PAD Max se fixe. Les systèmes transversaux ne sont pertinents qu'à l'échelle plus globale du Territoire Nord, voire au-delà, même si les stratégies qui seront développées prendront une réalité parfois très locale.

### Systèmes urbains

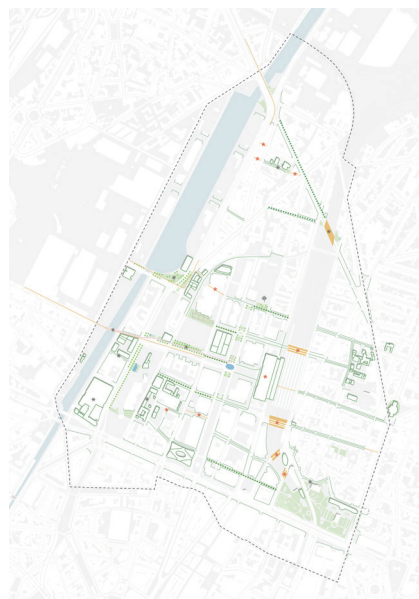
Deux grands systèmes urbains doivent être pensés ensemble. Un système nord-sud : ces axes sont d'ores et déjà opérants mais sont, pour certains, réduits à une fonction de mobilité et paysagère. A l'avenir, ils pourront être de véritables armatures paysagères et supports d'une stratégie climatique avec une identité unique et forte pour chaque axe. Un système est-ouest : ces parcours sont aujourd'hui sans cesse contraints, empêchés. A l'avenir, ils pourront permettre la transversalité, mais soutiendront également des identités locales. Les intersections de ces axes seront autant d'opportunités de concevoir un aménagement juste par rapport au lieu.

### Ecosystèmes

La morphogenèse du territoire (cf. 03.01 Morphogenèse du territoire) témoigne de l'importance de ne pas faire table rase de l'existant, mais d'au contraire valoriser le « déjà-là » pour développer une stratégie d'adaptation au climat et de résilience écologique des espaces ouverts du quartier et de ses environs. Cette stratégie sera nécessaire pour assurer la qualité de vie au sein de ce morceau de territoire, mais également pour renforcer la constitution d'un maillage performant à l'échelle régionale. Pour assurer des services écosystémiques suffisants, ces espaces doivent fonctionner en réseau. Le PAD Max pourra jouer sa part dans ce réseau en mettant l'accent sur la biodiversité, la déminéralisation, la végétalisation, la gestion intégrée des eaux pluviales, la diversification des biotopes... La présence du parc Maximilien constituera une zone relais pour le quartier à valoriser, notamment en termes d'apport de nature en ville, de biodiversité, de fraîcheur et de calme.

### Système économique

La répartition des activités économiques est très distinctive dans le périmètre du PAD Max. On note une forte présence de commerces, commerces de gros, activités productives et portuaires au nord et leur quasi absence au sud. Les rives du canal connaissent une démarcation similaire, au nord Vergote est



↑ Etude : Vision partagée Territoire Nord  
Perspective.brussels (travail en cours)



↑ Etude : Vision partagée Territoire Nord  
Perspective.brussels (travail en cours)



↑ Carte d'évaluation biologique 2021. Source. Bruxelles Environnement <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/la-gestion-ecologique/> les-cartes-danalyse-nature

productif, au sud Béco est résidentiel, culturel et commercial. Le périmètre compte très peu de bureaux, alors que des poches importantes sont présentes à l'ouest (T&T) et à l'est du périmètre (quartier Nord). Penser une ville mixte demande de questionner le maillage, sans remettre en question les possibles qu'offre un tissu spécifique.

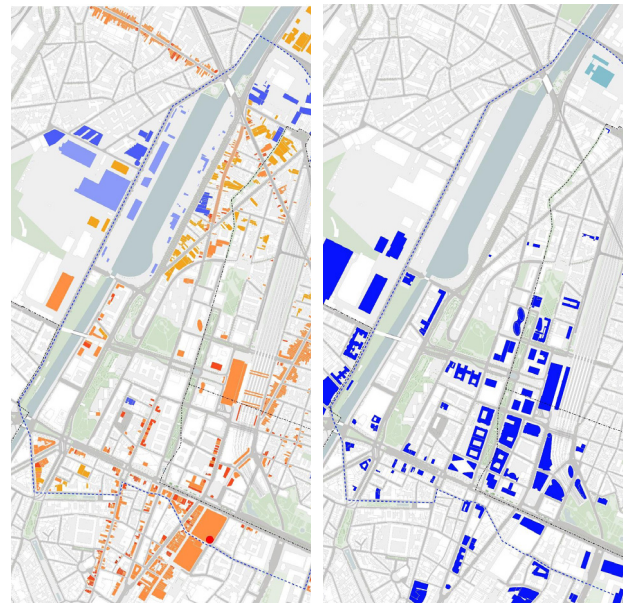
Le vaste territoire du canal et ses quartiers adjacents sont le lieu de développement d'une nouvelle économie, lieu participant à l'absorption de l'essor démographique, lieu de valorisation des espaces publics, lieu d'ouverture et d'accueil.

### Gestion des ressources

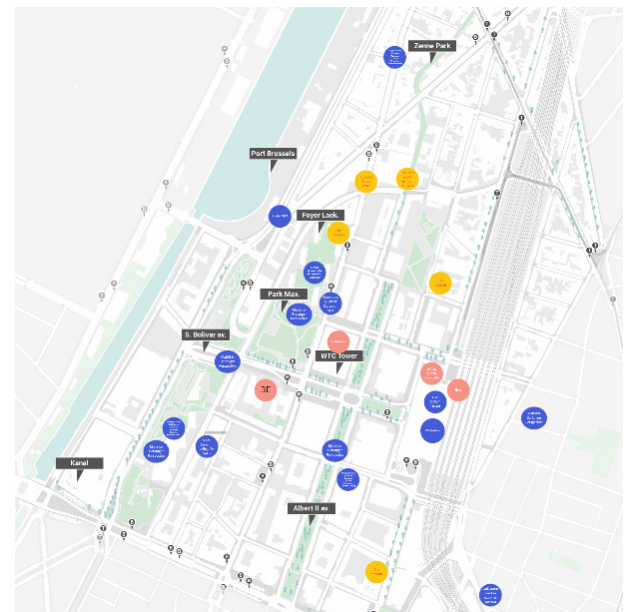
D'une myriade d'initiatives peut naître un système. En matière d'économie circulaire et de logistique, la proximité du canal et de la ZAPT, du quartier Nord et de MABRU en font un lieu clé pour le recyclage et la réutilisation des déchets. Le PREC identifie spécifiquement : la rénovation de bureaux dans le quartier Manhattan, l'accueil de nouvelles fonctions urbaines dans le quartier Masui ou encore le déploiement de l'appareil productif et/ou logistique pour l'économie circulaire de façon générale. Deux autres champs d'action sont à considérer en termes d'innovation. L'alimentation et l'agriculture urbaine, notamment avec la présence de la Ferme du Parc Maximilien. Par ailleurs, la stratégie Shifting Economy, actuellement développée par le Gouvernement, vient renforcer ces dynamiques de transition. Les travaux menés par la Ville de Bruxelles aspirent à l'établissement d'un Positive Energy District (PED) dans le quartier Nord (cf. 01 Inscription du PAD dans le projet de ville). Ils visent à étudier toutes les possibilités urbanistiques, architecturales et technologiques pour augmenter la production d'énergie renouvelable et réduire les (besoins en) consommations énergétiques afin de parvenir à un quartier émettant davantage d'énergie qu'il en consomme<sup>16</sup>. En découle la possibilité de connecter la chaleur émise depuis l'incinérateur de Neder-over-Heembeek à un réseau de chaleur souterrain en direction du quartier Nord qui pourrait bénéficier aux propriétés de la Ville de Bruxelles et de la Région, aux logements sociaux et aux ensembles privés de bureaux de part et d'autre du boulevard Albert II.

### Mobilité

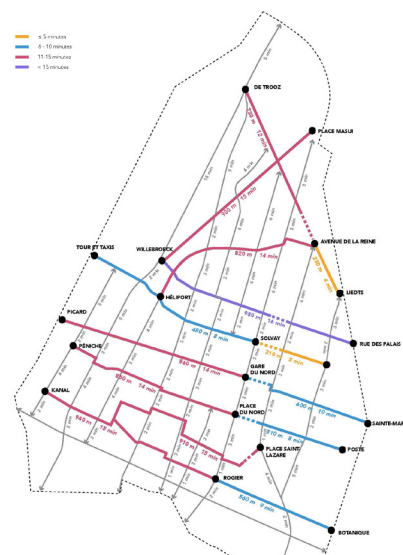
Entre les infrastructures existantes d'ores et déjà de qualité, la stratégie Good Move et le nouveau tram, l'amplification du parc, les réflexions sur la ville à 15' ou 10', le maillage de mobilité doit être pensé pour tous les modes afin de répondre aux besoins des habitants et des usagers du périmètre du PAD Max : des modes actifs aux poids lourds, des déplacements de loisir à la logistique... Si la mobilité impose une gestion structurellement importante, elle conditionne en grande partie la qualité de vie.



↑ Étude: Territoire Nord / Manufacture, commerce et bureaux Perspective.brussels (2020)



↑ Plateforme de Coordination énergie Bruxelles



↑ Étude: Territoire Nord / Services de proximité Perspective.brussels (2020)





Up Site et quartier Masui en "socle"



Quartier Masui et Foyer Laekenois – Mobilité saturée et sauts d'échelles



Marché de la chaussée d'Anvers



Ferme des Boues



Boulevard Bolivar – Surlageur / barrière



Carrefour des Amateurs – ZACA



Bassin Vergote – Activité productive portuaire



# 04 PRÉSENTATION DU SITE

Le périmètre du projet de PAD Max est celui annexé à l'arrêté du Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles de 7 juin 2019 donnant instruction de procéder à l'élaboration du plan. Il a une superficie de 71ha.

Le périmètre du projet de PAD Max couvre les îlots compris entre le square Saintelette, le boulevard Baudouin, la rue Frontispice, la rue Nicolay, la chaussée d'Anvers, la rue Willem de Mol, le boulevard Roi Albert II, l'avenue de l'Héliport, la chaussée d'Anvers, le quai des Usines, la chaussée de Vilvorde, la rue Palais Outre-Monts, l'avenue de la Reine, la rue Claessens, le quai des Matériaux et la place des Armateurs, ainsi que le boulevard Léopold II.

Explication du périmètre :

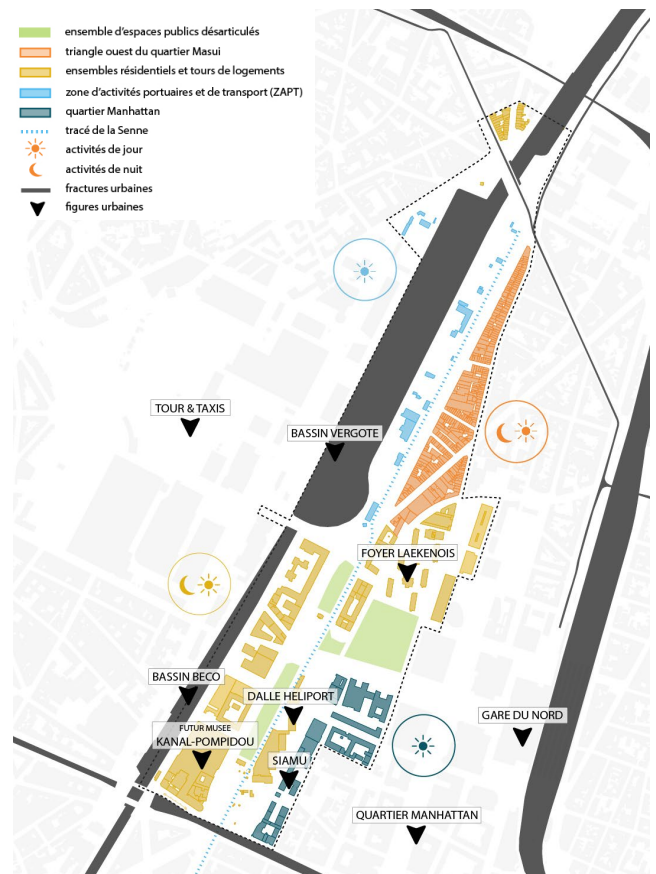
- les limites nord et sud du périmètre sont contiguës avec deux projets de mobilité et d'aménagement des espaces publics de la Région qui concernent les squares De Trooz (permis en cours et retravaillé par Bruxelles Mobilité) et Saintelette (concours en 2019 et projet qui commence en 2020) ;
- la limite ouest est constituée par le canal et ses traversées avec les ponts Armateurs, De Trooz et le nouveau pont Suzan

Daniel, qui marquent la connexion avec la rive gauche du canal (notamment le parc du quai des Matériaux, l'avenue du Port et Tour & Taxis) ;

- le périmètre reprend la même limite que la ZIR entre la petite ceinture et l'avenue de l'Héliport et suit la chaussée d'Anvers depuis l'avenue de l'Héliport.

Plus spécifiquement, les limites du projet de PAD Max constituent la frontière planologique avec le quartier Nord, qui fait l'objet de réflexions menées sur le Territoire Nord par perspective.brussels (au moment de l'élaboration de ce PAD Max). Pour cette raison, ne sont considérés ici que la petite partie en ZIR du quartier Manhattan, le tronçon du boulevard Bolivar longeant le parc Maximilien, le premier ensemble d'îlots longeant le canal du quartier Masui formant un triangle entre la contre-allée Verte, la chaussée d'Anvers et la rue Masui complétée d'une partie de l'îlot entre la rue Masui et l'avenue de l'Héliport.

Pour toutes ses limites, le projet de PAD Max se veut intégré à son contexte. Les différents volets qui le composent, et particulièrement le volet stratégique, veillent à faire les liens nécessaires.



Source. perspective.brussels

# 05

## GÉNÈSE DU PROJET

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

La zone « Maximilien-Vergote » est située au cœur de la Région, en rive droite du territoire du canal à hauteur des bassins Béco et Vergote, juste au nord du pentagone et intégralement située sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Une position idéale pour un développement territorial décliné aux différentes échelles : quartiers, commune, région.

Le projet de PAD « Maximilien-Vergote », dit PAD Max, s'inscrit dans la continuité des travaux de planification pour le territoire du canal, dont il reprend les ambitions et projets :

- › Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)<sup>3</sup> prévoit pour la zone « Maximilien-Vergote » et ses alentours que « le bassin Béco sera revalorisé dans une optique d'intégration urbaine : aménagement d'un parc régional sur le quai des Matériaux, rénovation du parc Maximilien avec mise à ciel ouvert de la Senne, implantation d'une passerelle pour les transports en commun et les modes doux reliant le boulevard Simon Bolivar au site de Tour & Taxis et à la rue Picard, réalisation de nouveaux équipements et logements ». Il indique également que le PAD Max « pourrait accorder une attention particulière à la cohérence des différents projets sur la rive droite des bassins Béco et Vergote, en définissant des objectifs d'accessibilité et de qualité des espaces publics, ainsi que pour les programmes et leurs densités » ;
- › Le Plan Canal<sup>4</sup> met en exergue une reconnexion du port et de l'eau avec les quartiers bruxellois centraux en conservant l'activité économique en ville, en rapprochant les lieux de travail et de résidence, en créant des logements répondant aux besoins liés à l'essor démographique et aux ressources de tous les profils de ménages, en créant des espaces publics conviviaux et fédérateurs (valorisation de l'axe du canal, redécouverte de la Senne, franchissements du canal), ainsi qu'en créant les conditions d'une ville ouverte (aux différentes fonctions, aux différentes populations...);
- › Le Beeldkwaliteitsplan (BKP, plan de qualité paysagère)<sup>5</sup> donne des recommandations d'aménagement pour les deux rives des bassins Béco et Vergote et plusieurs espaces publics du périmètre du PAD dans son document de base. Il propose notamment des abaissements au quai des Péniches et au quai des Armateurs dans une étude spécifique menée en 2021 ;

- › Le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles<sup>6</sup> vise notamment une intensification de la logistique urbaine autour du secteur de la construction en rive gauche, le développement d'un hub d'économie circulaire urbaine en rive droite, et l'optimisation d'interfaces de récréation / ouvertures vers la ville ;
- › Le Contrat de rénovation urbaine n°1 « Citroën-Vergote » (CRU1)<sup>7</sup> a une portée essentiellement opérationnelle fondée sur des principes fondateurs d'une vision urbaine qui continue d'influencer le projet de PAD Max. Il vise à rencontrer le potentiel du parc Maximilien et le connecter au canal, au centre-ville et aux quartiers avoisinants et infrastructures proches. Il vise également à donner accès au paysage du canal sans exclure l'activité économique des berges et l'utilisation de la voie d'eau. Le CRU1 est en phase d'exécution au moment de l'élaboration du projet de PAD Max, c'est-à-dire en phase d'élaboration et de préparation des projets avant leur mise en œuvre ;
- › Le Contrat de quartier durable (CQD) « Héliport-Anvers »<sup>8</sup> comprend la réalisation de logements à finalité sociale, l'extension de l'éco-crèche Helihaven, le redéploiement de la Maison de Quartier Millénaire, la revalorisation de l'esplanade de la dalle du Foyer Laekenois, le renforcement du maillage vert via le réaménagement de l'avenue de l'Héliport (tronçon compris entre le parc de la Senne et Bolivar), la sécurisation du carrefour Masui/Anvers. Le CQD Héliport-Anvers a été élaboré en même temps que le PAD et a été approuvé en juin 2022. Il est depuis en phase d'exécution.

Le projet de PAD recouvre encore :

- › La Zone d'intérêt régional (ZIR) n°1 « Héliport » définie au Plan régional d'affectation du sol (PRAS) qui affecte la zone principalement au logement avec une ambition de quartier mixte et un centre entre le quai de Willebroeck et la chaussée d'Anvers ;
- › Les périmètres des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) Héliport<sup>9</sup> et Willebroeck<sup>10</sup>.

3 PRDD, adopté le 12/07/2018.

4 Plan Canal, principes généraux approuvé le 26/11/2013.

5 BKP, approuvé le 26/03/2019.

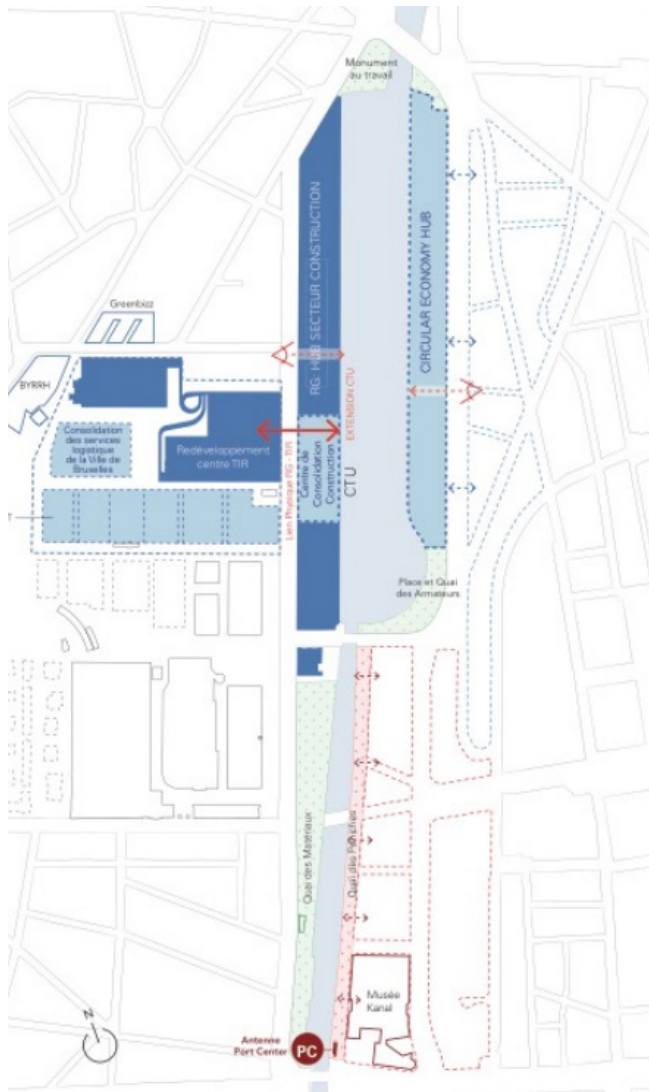
6 Masterplan du Port de Bruxelles, approuvé par le CA du Port le 25/10/2019.

7 CRU « Citroën-Vergote », approuvé le 16/12/2017.

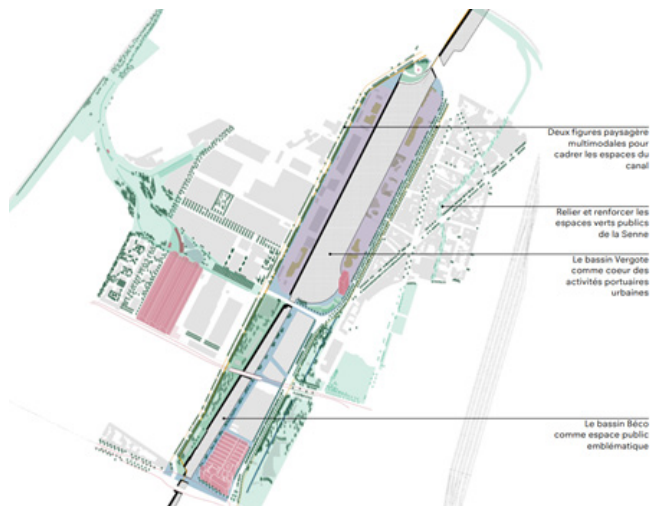
8 CQD « Héliport-Anvers », approuvé le 23 juin 2022.

9 PPAS « Héliport », approuvé le 10/11/2005.

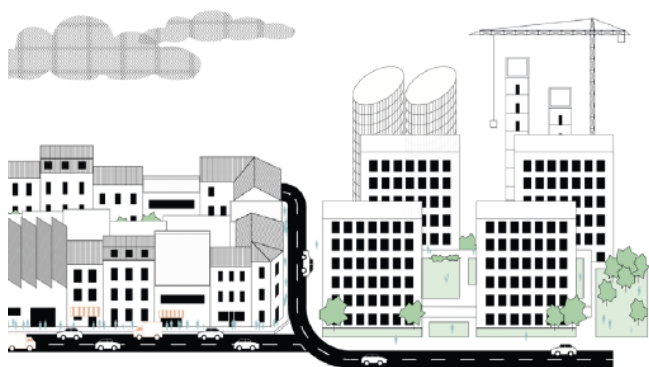
10 PPAS « Willebroeck », approuvé le 19/03/2009.



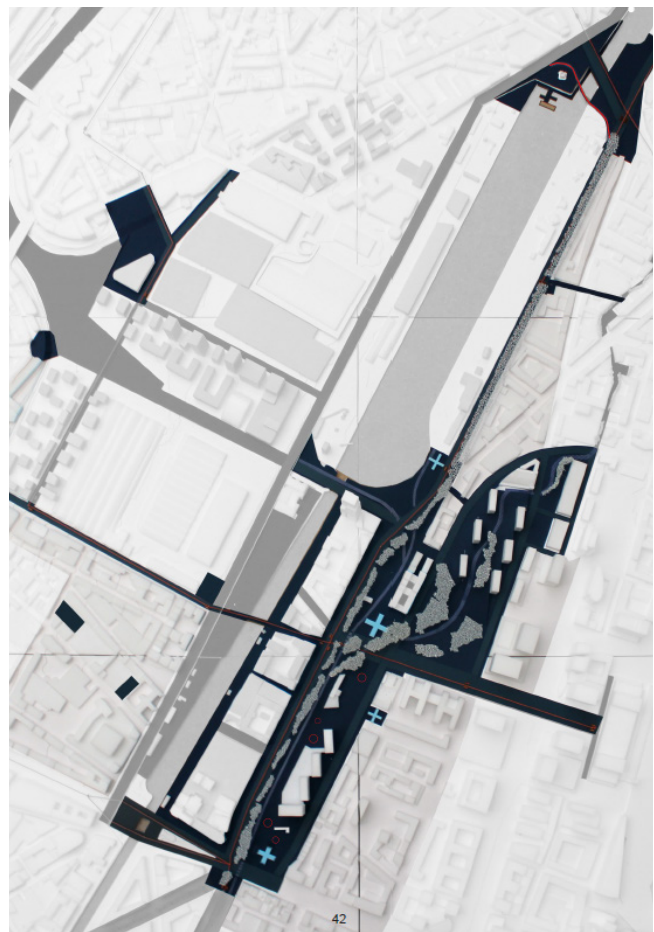
↑ Source. Masterplan 2040 du Port de Bruxelles, p.236.



↑ Source. BKP, p.282.



↑ Source. CQD Hélicopter-Anvers, p.7.



↑ Source. CRU 1 Citroën-Vergote, p.42.

Enfin, le projet de PAD Max s'articule avec d'autres initiatives ou études en cours :

- › La vision partagée « Territoire Nord » - perspective.brussels.

Le projet de PAD Max se situe dans le périmètre du Territoire Nord pour lequel Perspective a été chargé, en novembre 2020 par le Ministre-Président, de développer une vision partagée. Les deux missions sont pilotées de manière coordonnée et cohérente dans une logique d'alimentation mutuelle qui doit aboutir à une vision globale et intégrée pour le Territoire Nord. Différents travaux menés pour le développement d'une vision partagée pour le Territoire Nord servent l'élaboration du projet de PAD Max comme :

- Le diagnostic Territoire Nord, mis en ligne en juillet 2021 ;
- Les ateliers avec les communes concernées portant sur le diagnostic, les enjeux et la stratégie en vue d'établir une vision partagée en avril et juillet 2020 et avril-mai 2022 ;
- Le processus de participation impliquant les associations et les citoyens avec deux grands moments de consultation citoyenne fin 2020 et début 2022.

- › Le Think / Innovate / Develop (TID) « Maximilien-Vergote » - hub.brussels / perspective.brussels.

Cette démarche exploratoire vise à maintenir les activités productives en ville (objectif également porté par la Déclaration de Politique Régionale, le Plan Canal, le Plan Industriel et le Masterplan 2040 du Port de Bruxelles) en intégrant des logiques d'économie circulaire et une ambition de transition économique. Elle doit permettre en priorité la création d'emplois au niveau local dans un « projet-pilote ». Elle repose sur un processus de concertation avec un groupe de recherche regroupant des acteurs et des usagers du territoire (entreprises, associations, administrations et chercheurs). Cette démarche a donné des premiers résultats de l'ordre du diagnostic qui alimentent le présent projet de PAD. La suite des travaux n'est pas encore déterminée.

- › Des démarches et études indépendantes :

- L'étude de mobilité « Canal Nord » par Bruxelles Mobilité ;
- L'étude d'impact « tram Belgica – Gare Centrale » par la STIB approuvée par le Gouvernement en juillet 2021<sup>11</sup> ;
- L'étude de reconversion du site de l'Etat-major – Caserne des Pompiers Hélicoptère (en cours depuis début 2021) ;

- Les travaux menés par la Ville de Bruxelles pour l'établissement d'un Positive Energy District<sup>12</sup> (PED) dans le quartier Nord qui reposent sur deux projets de recherche liés : Cities-4PED (Innoviris) qui se concentre sur les aspects de gouvernance et RESPONSE (Europe) qui se penche sur la faisabilité technico-économique de solutions innovantes (cf. 03 Contexte urbain local, 03.02 Etude du territoire).
- Les initiatives publiques / associatives / privées.

Fort de ce foisonnement de plans, programmes de revitalisation urbaine et projets, le projet de PAD Max a pour but d'apporter une réponse aux éléments de diagnostic (cf. *Volet Informatif, 03 Contexte urbain local*) et de créer le cadre d'un développement intégré, cohérent et inscrit dans le moyen-long terme (cf. *Volet stratégique et Volet réglementaire*). Celui-ci défend l'intérêt général et assure la transition du périmètre en termes de durabilité et de résilience à la fois interne et comme maillon régional.

<sup>11</sup> Etude d'impact « tram Belgica – Gare Centrale », approuvée le 16/07/2021.

<sup>12</sup> Within the national consultations, the PED reference framework proposed by the PED Programme Management has been discussed and acknowledged widely. As a result, the reference framework definition for PED/PENs is as follows: "Positive Energy Districts are energy-efficient and energy-flexible urban areas or groups of connected buildings which produce net zero greenhouse gas emissions and actively manage an annual local or regional surplus production of renewable energy. They require integration of different systems and infrastructures and interaction between buildings, the users and the regional energy, mobility and ICT systems, while securing the energy supply and a good life for all in line with social, economic and environmental sustainability." Source: <https://jpi-urbaneurope.eu/ped/>.



# 06

## GOVERNANCE

### ET ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Le projet de PAD Max est le résultat d'un travail de co-construction, tant pour une compréhension fine du territoire et de ses enjeux (enrichie par du travail de terrain) que pour l'établissement d'une vision partagée des ambitions, des stratégies et des éléments réglementaires.

Avec les acteurs institutionnels, cette co-construction a pris la forme de comités d'accompagnement composés d'institutions régionales et locales<sup>13</sup> et de réunions bilatérales structurées tout au long du processus d'élaboration.

Le Comité d'accompagnement du projet de PAD et de son RIE est composé :

- › De perspective.brussels ;
- › De urban.brussels ;
- › De la Société d'Aménagement Urbain (SAU) ;
- › De la Ville de Bruxelles ;
- › De Bruxelles Mobilité ;
- › De Bruxelles Environnement ;
- › Du Bouwmeester Maître Architecte bruxellois (BMA) ;
- › De hub.brussels ;
- › De la STIB ;
- › Du Port de Bruxelles ;
- › D'un conseiller du Ministre-Président en charge de l'Aménagement du Territoire ;
- › D'un conseiller du Ministre en charge de la Mobilité ;
- › D'un conseiller du Ministre en charge de l'Environnement.

Avec les habitants, trois moments de participation ont été organisés :

- › des ateliers lors de la « semaine de réflexion » sur les projets urbains du 19 au 23 février 2018 ;
- › un temps d'information et participation sur le PAD Max du 2 septembre au 17 octobre 2019 ;
- › deux phases de consultation citoyenne fin 2020 (sur le diagnostic) et début 2022 (sur la vision) dans le cadre de la mission « Territoire Nord ».

Enfin, comme déjà mentionné, le CRU 1 et le CQD Hélicoptère-Anvers précèdent le projet de PAD Max. Les moments de participation citoyenne de ces deux démarches nourrissent également le projet de PAD puisque les trois outils évoluent conjointement.

<sup>13</sup> Composition du comité d'accompagnement : perspective.brussels (présidence), BMA, urban.brussels, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, STIB, Ville de Bruxelles, Port de Bruxelles et hub.brussels.

## 07

## ENJEUX DU TERRITOIRE

Sept enjeux thématiques et un enjeu transversal de durabilité peuvent être mis en évidence à l'issue des travaux de diagnostic et de compréhension du périmètre.

### 1. Garantir le lien urbanistique et paysager entre les espaces ouverts et les formes bâties

- › Développer des espaces publics accueillants et fonctionnels
- › Atténuer les effets indésirables et assumer des variations d'échelles bâties comme faisant partie des qualités du périmètre

### 2. Restructurer et renforcer les espaces verts et le maillage bleu

- › Remembrer les espaces verts et ouverts depuis le parc Maximilien et via les systèmes viaires et des poches de verdurisation complémentaires
- › Intégrer et rendre visible la présence du canal, de la Senne et de la gestion des eaux de ce territoire en fond de vallée de la Senne

### 3. Organiser les différentes mobilités et réduire leurs nuisances au profit des modes actifs, de l'usage du parc Maximilien et des relations inter-quartiers

- › Fluidifier et sécuriser les flux croisés des différents modes pour un maillage apaisé
- › Intégrer la logistique des activités économiques et productives et des équipements

### 4. Renforcer la mixité fonctionnelle dans toutes les parties du périmètre pour renforcer sa vitalité sociale et économique

- › Organiser et intensifier la mixité au sol et verticalement de façon équilibrée
- › Programmer l'espace public pour accompagner la mixité fonctionnelle du bâti

### 5. Garantir un développement résidentiel de qualité, confortable, inclusif et adapté à la mixité fonctionnelle et sociale

- › Développer un parc de logement exemplaire privé et public et y compris abordable en profitant de la localisation (presque le centre-ville), du cadre de vie amélioré et de la présence de propriétés publiques
- › Répondre aux besoins des familles et des plus précarisés (sans-abris, migrants, situation d'urgence...)

### 6. Valoriser la force économique locale et le patrimoine comme catalyseurs de la revitalisation urbaine et garantir le rayonnement du périmètre vers le reste de la Région

- › Protéger et créer de manière intégrée des surfaces dédiées aux activités économiques et productives. Permettre la logistique que ces activités supposent (en lien avec le canal et le réseau viaire)
- › Valoriser le patrimoine classé ou récent, bâti, non-bâti et social

### 7. Créer des nouvelles centralités de rayonnement local et régional

- › Développer ou créer des nouvelles micro-centralités, dites « noyaux d'identité locale » dans le PRDD, en fonction du contexte et de son évolution attendue par la mixité renforcée
- › Penser le maillage du territoire en termes d'accessibilité des services

### 8. Assurer la durabilité et la performance environnementale du quartier et de ses dynamiques

- › Favoriser les équilibres ville / nature ; bâti / non bâti ; territoire activé / territoire apaisé pour le périmètre et comme maillon régional
- › Développer une stratégie de gestion des ressources et de réduction du bilan-carbone et des besoins énergétiques
- › Intégrer des critères environnementaux ambitieux (qualités de sols et présence de « sols vivants », gestion des eaux, confort thermique, au vent, au bruit et lumineux)

Ville Métropolitaine  
Évaluation du contexte



Ville Productive  
Évaluation du contexte












Ville Métropolitaine  
Évaluation des ambitions



Ville Productive  
Évaluation des ambitions



-  **MAN** - Gestion & participation
-  **MOB** - Mobilité
-  **PHY** - Environnement physique
-  **HUM** - Environnement humain
-  **NAT** - Développement de la nature
-  **MAT** - Matière & ressources
-  **SPA** - Développement spatial
-  **WAT** - Cycle de l'eau
-  **ENE** - Énergie

↑ Évaluation du contexte et des Ambitions de durabilité sur base du compas de Be Sustainable pour les deux tissus urbains représentatifs au sein du périmètre

## Accompagnement Be Sustainable

La lecture du territoire laisse présager une grande marge d'amélioration en matière de durabilité. Après une analyse réalisée par le Facilitateur Quartiers Durables, plusieurs éléments peuvent être considérés.

Pour disposer d'une base représentative d'analyse, le périmètre a été scindé en deux entités fonctionnelles et urbanistiques « ville métropolitaine » et « ville productive ». Ces deux entités reprennent les caractéristiques des tissus urbains existants dans le périmètre du PAD :

- Ville métropolitaine : ensembles résidentiels et tours de logements, quartier Manhattan ;
- Ville productive : quartier Masui et zone portuaire.

L'évaluation de la durabilité atteinte dans le contexte existant fait ressortir de meilleures appréciations atteintes par la « ville métropolitaine » pour les différents thématiques de durabilité considérées. Ceci est lié à la configuration du tissu urbain, plus

ouvert, plus mixte, susceptible d'accueillir de multiples avancées en matière de durabilité. Au sein de la « ville productive », le tissu urbain très dense, la fragmentation des parcelles (très petites), la faible taille des espaces publics constituent un contexte particulièrement contraint dans lequel la durabilité atteinte dans la situation existante reste faible sur de nombreux aspects.

Comme l'illustrent les schémas représentant le niveau d'ambition souhaité par thématiques, les enjeux posés par le projet de PAD Max ciblent une meilleure approche de la durabilité pour ces deux contextes. Ainsi, les niveaux que l'on souhaite atteindre par la réalisation du plan sont plus élevés que ceux observés dans l'analyse du contexte existant.

Les graphiques montrent un niveau d'ambition encore plus élevé pour la « ville métropolitaine ». Ceci est lié à la marge de manœuvre plus grande offerte par le tissu existant. Ces ambitions ressortent en particulier sur les thèmes de la Gestion & participation, le thème Matière & ressources, le Développement de la nature, le Développement spatial, la Mobilité...

## 08

## VISION

**« L'avenir du quartier Maximilien-Vergote se structurera demain autour d'un parc métropolitain reliant. Le parc Maximilien étendu fera le lien entre les différents morceaux de ville du périmètre grâce à une emprise au sol maximale, étendue sur les voiries qui le bordent, et grâce à une qualité d'aménagement et de programmation capable de générer différents types d'activités à toute heure, pour toutes et pour tous.**

**Tous les développements prennent place dans ce qui deviendra un véritable territoire reliant et mixte.**

**La densité et la programmation suivront des principes d'accessibilité et de confort des espaces publics pour tous les usagers. Des principes de « couture urbanistique » entre les différentes formes bâties existantes au sein et aux abords du périmètre, de liaisons socioéconomiques entre les différents morceaux de ville en ce compris le canal, de valorisation du patrimoine et d'accueil d'équipements ouverts sur les espaces publics qui répondent aux besoins locaux et régionaux... La cohabitation des fonctions sera soumise à des règles strictes relatives à la bonne santé et l'épanouissement personnel des usagers et usagères du territoire comme des entreprises bruxelloises.**

**La mobilité de l'ensemble du quartier se verra modifiée en faveur du parc et des relations inter-quartiers adressées aux piétons, cyclistes et transports en communs entre rives ouest et est du canal jusqu'à la gare du Nord, ainsi qu'entre le pentagone et le quartier Masui. Les emprises carrossables seront réduites et apaisées en faveur des autres mobilités et de la végétalisation et plus globalement de la déminéralisation.**

**Ce nouveau quartier durable sera le berceau de dynamiques innovantes telles que l'économie circulaire et trouvera aux abords du bassin Vergote un pôle dédié à cette fonction de service à la Région. Dans ce même sens, la petite logistique urbaine, l'occupation temporaire et l'agriculture urbaine feront l'objet de mesures opérationnelles capables d'accompagner la vision du PAD « Maximilien-Vergote » de manière prospective. »**

Vision partagée co-construite avec les acteurs publics (cf. 06 Gouvernance et accompagnement du projet).

Les idées et concepts abordés ici sont détaillés dans la suite du document.



# 09

## GLOSSAIRE ET LISTE D'ACRONYMES

---

**BKP** : Beeldkwaliteitsplan, plan de qualité paysagère et urbanistique

**CoBAT** : Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire

**PRDD** : Plan Régional de Développement Durable

**PRAS** : Plan Régional d'Affectation du Sol

**PAD** : Plan d'Aménagement Directeur

**PAD Max** : Plan d'Aménagement Directeur quartier « Maximilien-Vergote »

**PPAS** : Plan Particulier d'Affectation du Sol

**RIE** : Rapports sur les Incidences Environnementales

**RRU** : Règlement Régional d'Urbanisme

**CRU** : Contrat de Rénovation Urbaine

**CQD** : Contrat de Quartier Durable

**ZAPT** : Zone d'Activités Portuaires et de Transport au PRAS

**ZIR** : Zone d'Intérêt Régional au PRAS

*L'usage du masculin dans les textes doit s'entendre comme générique et comprenant tous les genres sans hiérarchie.*







