



PORTE DE NINOVE

DIAGNOSTIC

Novembre 2016

INTRODUCTION	1
Un diagnostic	1
Les périmètres d'études	3
HISTOIRE ET FABRICATION DU TERRITOIRE	5
Jusqu'au 19ème siècle	5
19ème siècle	5
20ème siècle	7
SITUATION ET MORPHOLOGIE URBAINE	9
Caractéristique de la situation urbaine	9
Densité et typologie du bâti	15
Hauteurs et perspectives	16
Situation et Morphologie urbaine : enjeux et questions clés	17
PLANOLOGIE	19
Le PRAS démographique	19
Le PRD / PRDD	19
La Déclaration de politique régionale 2014-2019	21
Les plans d'aménagement	23
Les projets et réalisations récentes	25
Quelques réalisations emblématiques	29
Les projets de la Porte de Ninove	31
L'avis des habitants	35
Planologie : enjeux et questions clés	37
SOCIODEMOGRAPHIE	39
Evolution démographique	39
Une densité élevée	39
Une population jeune	41
Une part importante d'étrangers	43
Des ménages de plus grande taille	43
Une population précarisée	43
Une vie associative dynamique	46
Sociodémographie : enjeux et questions clés	47
EQUIPEMENT	49
Les équipements sportifs et récréatifs	49
Les écoles	51
Les équipements sociaux	53
Les équipements culturels	53
L'accueil de la petite enfance	55
Autres équipements	55
Equipements : enjeux et questions clés	57
ACTIVITES ECONOMIQUES	59
L'activité commerciale	59
Une pression croissante sur l'industrie	64

Activités économiques : enjeux et questions clés	65
MOBILITÉ	67
Transports en commun	67
Circulation cycliste	69
Mobilité : enjeux et questions clés	70
LOGEMENT	71
Un logement ancien et modeste	71
Une production de logement dynamique	73
Logement : enjeux et questions clés	77
ENVIRONNEMENT	79
Typologie des espaces verts	79
Nuisances environnementales	82
Environnement : enjeux et questions clés	84
CONCLUSION	87

Contacts

Diagnostic :
Annabelle Guérin / aguerin@perspective.brussels

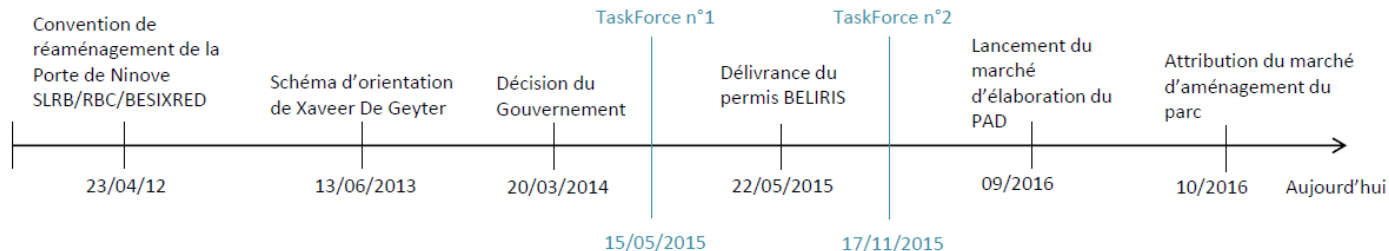
Plan d'aménagement directeur :
Charlotte Demulder / cdemulder@perspective.brussels

UN DIAGNOSTIC

Le diagnostic a pour objectif de synthétiser une connaissance approfondie du territoire en question et d'identifier sur cette base les enjeux de son développement. Le diagnostic porte sur la sociodémographie, la planologie, l'inventaire des fonctions urbaines actives, la mobilité et les questions environnementales liées à la Porte de Ninove et aux quartiers alentours.

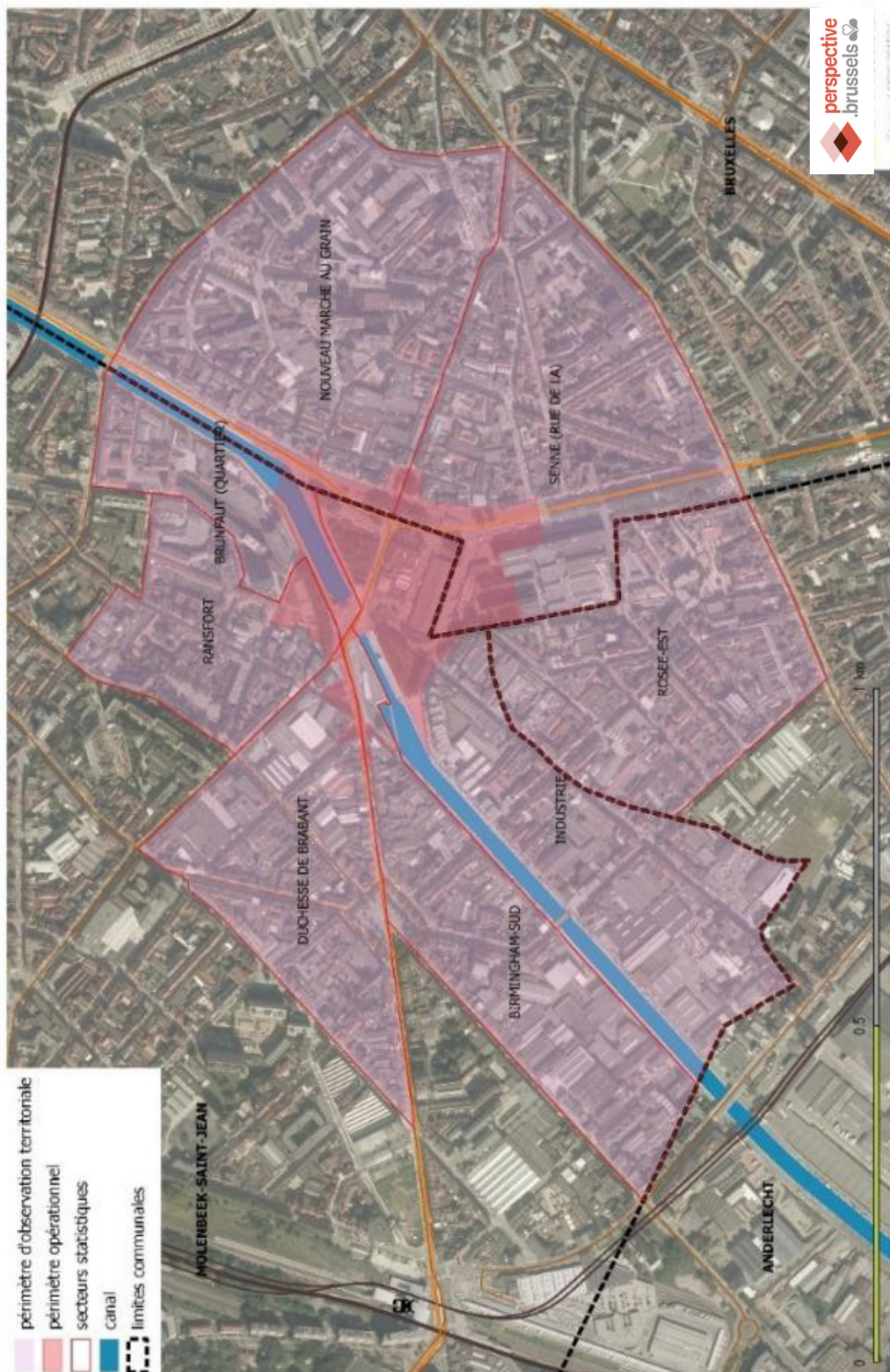
Ce diagnostic fait aussi la synthèse des projets en cours de développement. L'ensemble de ces éléments permettra d'élaborer un projet de Plan d'Aménagement directeur (PAD) sur des bases concrètes. Le PAD s'appuiera sur les éléments du diagnostic pour développer une vision concrète du développement du territoire.

Le site de la Porte de Ninove ayant déjà fait l'objet d'études urbanistiques et même de projets concrets (voir schéma ci-dessous) le PAD synthétisera les propositions en une vision à l'horizon 2025.



Représentation dans le temps des étapes clés du projet (source : perspective.brussels)

Le potentiel de développement de cet espace, identifié comme stratégique dans le Plan Canal¹, est considérable. Au terme de son redéveloppement, cette zone pourra à la fois porter les ambitions régionales en matière de logement, celles de ses habitants, celles d'un développement urbain durable ainsi que celles des autres stratégies soutenues par la Région et les Communes.



LES PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

Deux périmètres ont été déterminés dans le cadre de l'étude de définition :

1. Le périmètre d'observation territoriale (POT) a été défini pour délimiter la zone d'analyse du diagnostic. Il comprend 8 secteurs statistiques répartis sur trois communes :

- Molenbeek-Saint-Jean : «Duchesse de Brabant», «Birmingham-Sud», «Industrie», «Ransfort et Brunfaut» ;
- Ville de Bruxelles : «Rue de la Senne» et «Nouveau Marché au Grain» ;
- Anderlecht : «Rosée-Est».

Ce périmètre servira par la suite de cadre pour assurer une veille territoriale de cette partie du territoire du canal.

2. Le « périmètre opérationnel », qui correspond au périmètre du projet urbain sur lequel est élaboré le Plan d'Aménagement directeur.



Périmètre opérationnel (source : Google maps, 2015)



JUSQU'AU 19ÈME SIÈCLE

Les alentours de la Porte de Ninove sont majoritairement agricoles. Plus tard, l'urbanisation va se développer peu à peu à l'intérieur des remparts jusqu'à leur démantèlement.

19ÈME SIÈCLE

En 1816 la Porte de Ninove est construite dans la deuxième enceinte de Bruxelles afin de donner un accès à la Chaussée de Ninove qui vient d'être tracée. Elle constitue un point d'entrée au sein de la ville pour un bras de la Senne appelé « Ransfort ».

Cette porte est dotée en 1834 de deux pavillons d'octroi (construits dans le style néoclassique par Auguste Payen fils, architecte de la Ville de Bruxelles.) qui à l'époque servent à collecter les taxes sur les marchandises qui entrent dans la Ville. Au-delà de la récolte de l'octroi, ces deux bâtiments avaient pour fonction de marquer l'entrée de la ville, de matérialiser sa puissance, ainsi que celle des édiles.

< Ferraris kaarten 1771-1778 (source : *geopunt-kaart*)



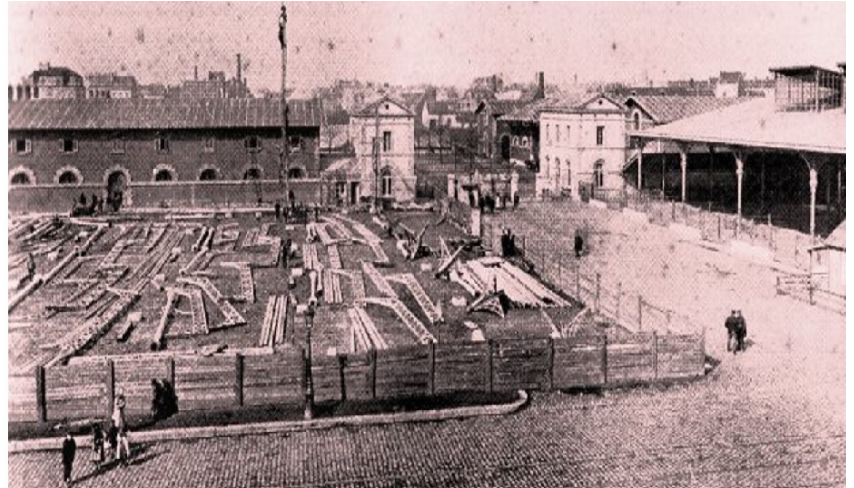
Pavillons de l'octroi, Porte de Ninove, KIK-IRPA, Bruxelles

En 1832, à proximité directe de la Porte de Ninove, le Canal de Charleroi-Bruxelles est inauguré : le creusement de cette infrastructure a été entrepris afin de faciliter l'approvisionnement en houille.

En 1838, pour des questions sanitaires, la Ville de Bruxelles délocalise les activités d'abattage de bestiaux du centre-ville (autour de la rue des Bouchers) vers la Porte de Ninove (sur le site alors désert du 'tBosselke), en bordure de la Senne : l'abattoir de la Ville de Bruxelles est inauguré en 1841. Il restera actif jusqu'en 1926 avant d'être déplacé à Anderlecht.

< Vandermaelen kaarten 1846-1854 (source : *geopunt-kaart*)





Anciens abattoirs de Bruxelles, 1900 (source : Sophie Peeters)

< Porte de Ninove, 1930
(source : Bruciel)



Canal de Charleroi, 1930 (source : BruCiel) Ecluse de la Porte de Ninove, 1930 (source : Fonderie)

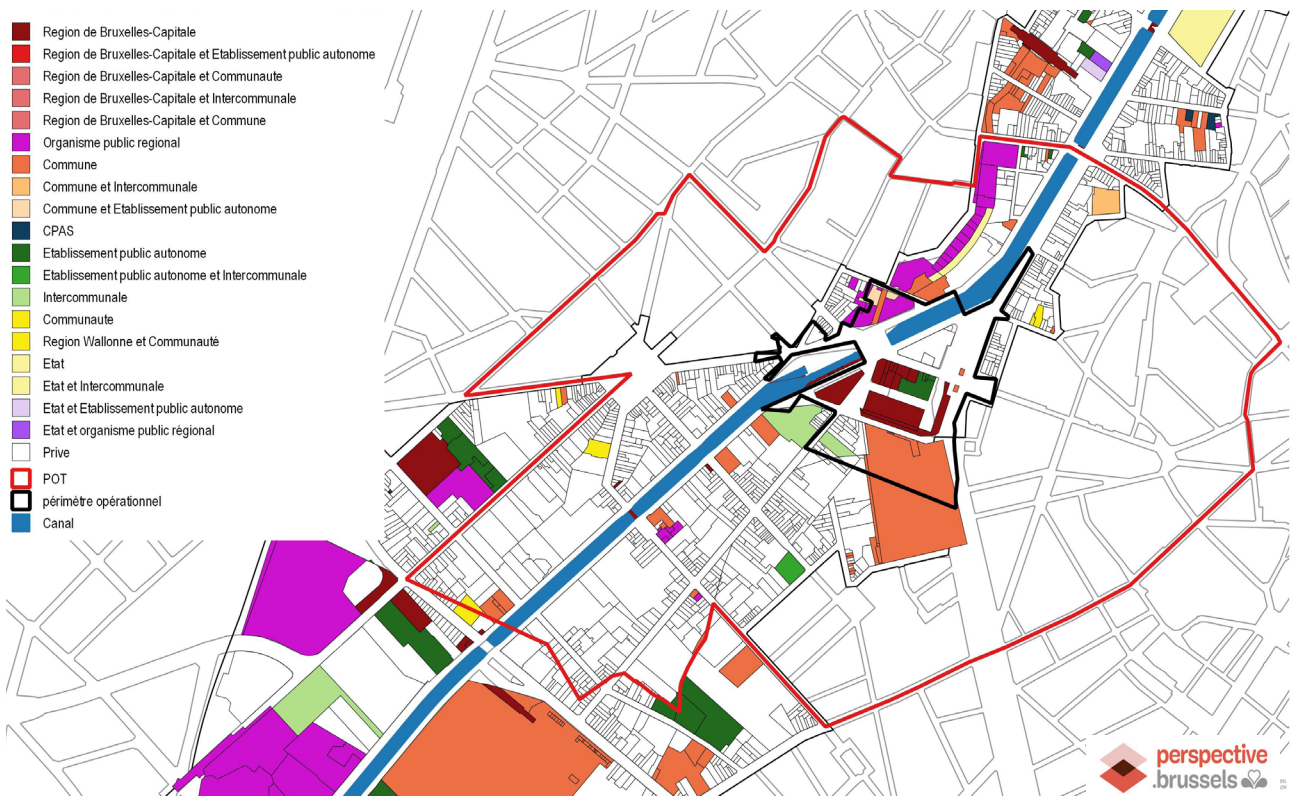
20ÈME SIÈCLE

En 1916, les Brasserie De Coster sont implantées le long du Canal. L'arrière du bâtiment est longé par la Petite Senne, qui sera comblée dans les années 30. Les brasseries de Coster sont acquises par la Brasserie Belle-Vue en 1960.

A partir de 1930, les activités industrielles commencent à proliférer le long du Canal et l'urbanisation se développe fortement autour de la Porte de Ninove. Sur l'ancien site des abattoirs, sera inauguré l'Institut des Arts et Métiers en 1932 et la plaine de jeux Charles Vander Putten. Des travaux d'agrandissement du Canal sont entrepris afin de permettre la traversée de bateaux de plus grand gabarit et une nouvelle écluse est construite.

Au milieu du 20ème siècle, les travaux de rectification du Canal sont terminés, mais laissent des vides dans le tissu urbain et ce pendant plusieurs décennies. Dans les années 70, la tour de logement social « Brunfaut », sera construite derrière les Brasseries Belle-Vue, sur la commune de Molenbeek. Depuis lors, l'espace de la Porte de Ninove a été occupé par un hangar d'usine, l'entrepôt de Bruxelles Propreté, mais aussi une parfumerie dont les activités ont induit une pollution importante des sols.

< Porte de Ninove, 1953
(source : Bruciel)



CARACTÉRISTIQUE DE LA SITUATION URBAINE

Un positionnement stratégique

Le périmètre opérationnel de la Porte de Ninove s'étend sur 5 hectares et se trouve à la jonction entre différents espaces structurants :

- entre 3 communes : Anderlecht, Molenbeek et la Ville de Bruxelles;
- entre 2 gares : la Gare du Midi et la Gare de l'Ouest ;
- au centre du canal (le canal assure la liaison entre le nord et le sud du pays pour le transport de marchandises et la circulation de bateaux de plaisance);
- dans un des 5 coins du Pentagone ;
- au cœur de la boucle du métro lignes 2 et 6 ;
- à la jonction de deux grands axes routiers régionaux qui traversent la zone : la Petite Ceinture et la chaussée de Ninove, porte d'arrivée de l'ouest de la Région et d'entrée vers le centre-ville ;
- sur le tracé de la Petite Ceinture qui, en grande partie, est marquée par la présence de bâtiments de grande hauteur ;
- dans une zone de convergence d'axes visuels importants : axe Fabrique, axe Saint-lette, axe Midi, axe Ninove et axe Petite Ceinture.

< *Porte de Ninove, axe Petite ceinture (photo : perspective.brussels)*

Un grand espace libre

Contrairement au reste du POT où le foncier disponible est très rare et les propriétaires majoritairement privés, le périmètre opérationnel est un espace composé de grandes parcelles libres et de propriétés publiques.

La démolition des anciens bâtiments localisés sur les parcelles du site de la Porte de Ninove a en effet permis de libérer de grands espaces constructibles et facilement mobilisables pour y développer de nouvelles fonctions.

Cette disponibilité foncière confère à la Porte de Ninove une haute perméabilité physique à partir des quartiers environnants et un fort potentiel pour densifier le quartier.

Un patrimoine protégé

Le site de la Porte de Ninove est ponctué de bâtiments à haute valeur patrimoniale dont la plupart est classée au Registre des biens immobiliers protégés. Ils constituent des marqueurs urbains qui témoignent du passé portuaire et industriel du site. Cependant, certains de ces bâtiments sont inutilisés et délabrés.

< *Propriétés publiques (source : Cadastre fédéral 2014)*



On retrouve :

- les deux pavillons d'octroi de la Porte de Ninove ;
- la Tour à plomb qui a été construite en 1898 pour la fabrication de grenailles de plombs et qui constitue un témoignage du passé industriel ;
- le bâtiment de l'Institut des Arts et Métiers construit en 1928 par Alexis Dumont, sur le site qui accueillait anciennement l'abattoir de la Ville de Bruxelles ;
- l'ancienne sous-station de la centrale électrique située sur le boulevard de l'Abattoir (emplacement de l'ancienne écluse), érigée entre 1927 et 1930 ;
- le bâtiment de l'ancienne brasserie Belle-Vue, construite au 20ème siècle ;
- l'écluse de Molenbeek : dernière et seule écluse située dans le tissu urbain dense ;
- les logements sociaux de style néogothique situés rue de la Poudrière.

Un caractère iconique est aussi attribué à la tour Brunfaut par certains habitants ou usagers des quartiers alentours (elle est actuellement en cours de rénovation).

Récemment, une ancienne écluse et des anciens quais ont été découverts dans le cadre des travaux de dépollution du sol réalisés en vue de la création d'un parc sur le site de la Porte de Ninove.

Selon BUUR et IDEAConsult (Masterplan Canal, 2010), l'ensemble de ces édifices peut(en) constituer également une contrainte à intégrer dans un plan de développement : toutes les affectations n'y sont pas envisageables, toutes les transformations spatiales (modifications de gabarits / d'emprises) ne sont pas possibles.



Un espace résiduel en manque d'identité

La situation de la Porte de Ninove relève d'un paradoxe. Malgré ses atouts, le site est toujours aujourd'hui vécu comme un lieu de passage, un espace semi-périphérique, mal raccordé aux autres quartiers. Ceci s'explique par différents aspects :

- les transformations successives (liées à la désindustrialisation progressive de la zone) et pas toujours coordonnées dans le passé, sur le territoire du canal, ont eu pour conséquence la création d'une structure urbaine très peu lisible (cohabitation d'un bâti aux typologies et gabarits très variés, dents creuses, garages, friches industrielles, espace résiduel, ...);
- une absence d'éléments de repères caractéristiques de la petite ceinture : pas de véritables signaux urbains et un manque de signalétique claire ;
- des problèmes d'organisation spatiale et d'aménagement : l'espace non-bâti est fragmenté par le réseau d'infrastructures de mobilité ;
- pas de véritables espaces publics mais des sous-ensembles résiduels, souvent mal entretenus (triangles isolés sur le site, Place de Ninove, espace Pierron, ...);
- à l'échelle du POT, le canal peut être ressenti comme une limite physique et agir comme rupture urbaine ;
- une présence de l'eau peu valorisée.



< > Porte de Ninove (photos : perspective.brussels)



DENSITÉ ET TYPOLOGIE DU BÂTI

D'un point de vue morphologique, le POT est un espace densément bâti (en 2013, 70% de la surface du POT est bâtie, IBSA). Les secteurs de la Ville de Bruxelles et la «Duchesse de Brabant» à Molenbeek sont les plus denses (85%). Les intérieurs d'îlots sont le plus souvent occupés eux-aussi par du bâti (notamment dans le secteur « Industrie » où les intérieurs d'îlot sont occupés par de grands parkings de stockage de voitures).

Toutefois, les infrastructures telles que les grands boulevards (boulevard Poincaré, boulevard de l'Abattoir, boulevard Barthélemy) et le canal constituent des espaces ouverts. A cela s'ajoute des espaces résiduels, qui forment des sous-ensembles « ouverts » : l'espace Pierron qui comprend l'aire de jeu, les pieds de la tour Brunfaut au centre du site et des tours du Rempart des Moines, les deux parcelles (« les triangles ») de la Porte de Ninove et enfin la place de Ninove.

Le POT compte aussi un certain nombre de places publiques ouvertes (place de la Duchesse de Brabant, place Alphonse Lemmens, place du Nouveau Marché au Grain).

Du point de vue de la typologie du bâti, les transformations urbanistiques successives, souvent non coordonnées, réalisées dans le POT mais surtout autour de la Porte de Ninove, ont eu pour effet de faire émerger des gabarits et des styles architecturaux assez variés, témoins des différentes périodes historiques.

Cohabitent ainsi dans le POT :

< Densité du bâti (source : Urbis P&B, 2015)

- des petits immeubles de logement (alignement d'anciennes maisons bourgeoises unifamiliales de style néoclassique de 3 niveaux, souvent subdivisées), présents dans l'ensemble du POT ;
- des anciennes maisons ouvrières (résidence ouvrière ou maison individuelle), et d'anciens bâtiments commerciaux (anciennes boucheries) autour de la Porte de Ninove ;
- des bâtiments industriels de 4-5 niveaux le long de la petite-ceinture et dans le secteur rue de la Senne (souvent reconverties en résidence privée) ;
- des immeubles au style plus contemporain (de 6 à 8 niveaux) le long du canal ;
- des tours/barres de logements sociaux localisées de manière ponctuelle, de plus de 10 niveaux.

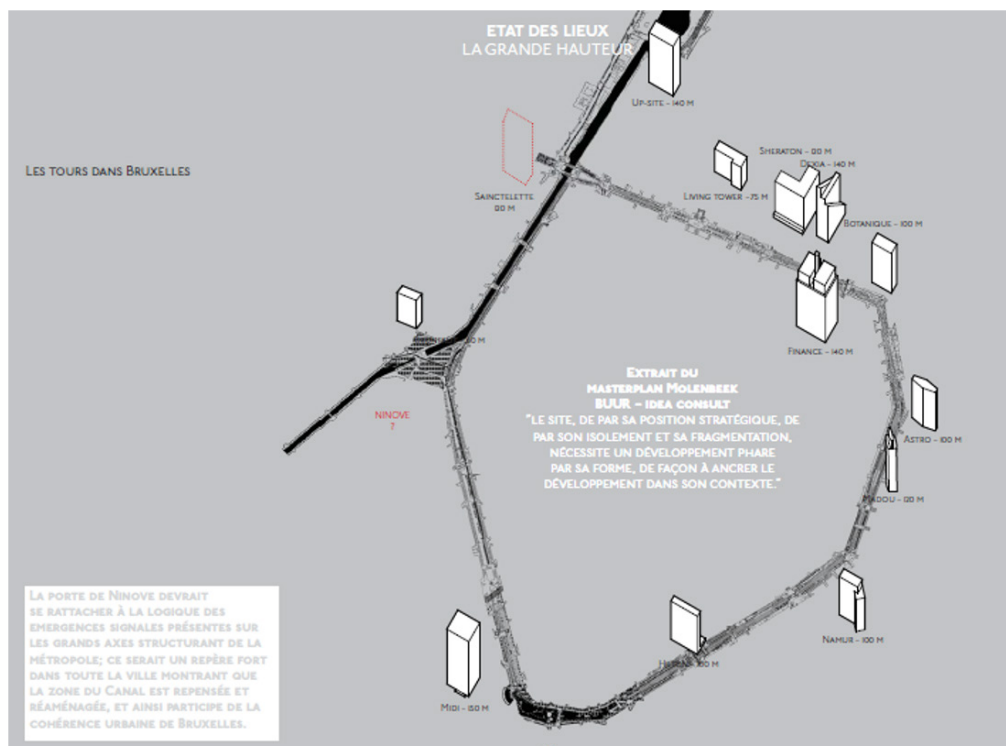
< Différents types de bâti (photos : perspective. brussels, 2016)

HAUTEURS ET PERSPECTIVES

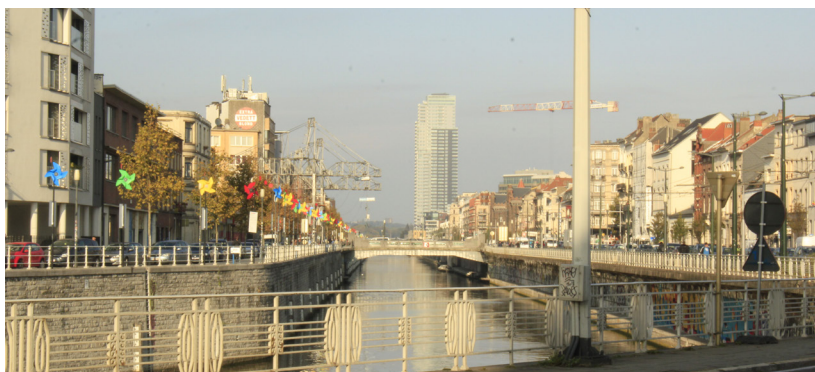
La Porte de Ninove, dans sa structure urbaine (croisée des grands axes, angle du Pentagone, liaison entre l'est et l'ouest), s'inscrit dans les lieux privilégiés du Pentagone pour créer des espaces structurants.

Dans le paysage bruxellois, différentes tours sont implantées le long des grands axes structurants : la tour résidentielle Up-Site située le long du canal de Willebroek (140 mètres), la tour Madou (120 mètres) située le long de la Petite ceinture, l'IT Tower (102 mètres) située sur l'avenue Louise et la tour Zenith (96 mètres) située sur le boulevard Roi Albert II.

Ces tours constituent des points de repères urbains.

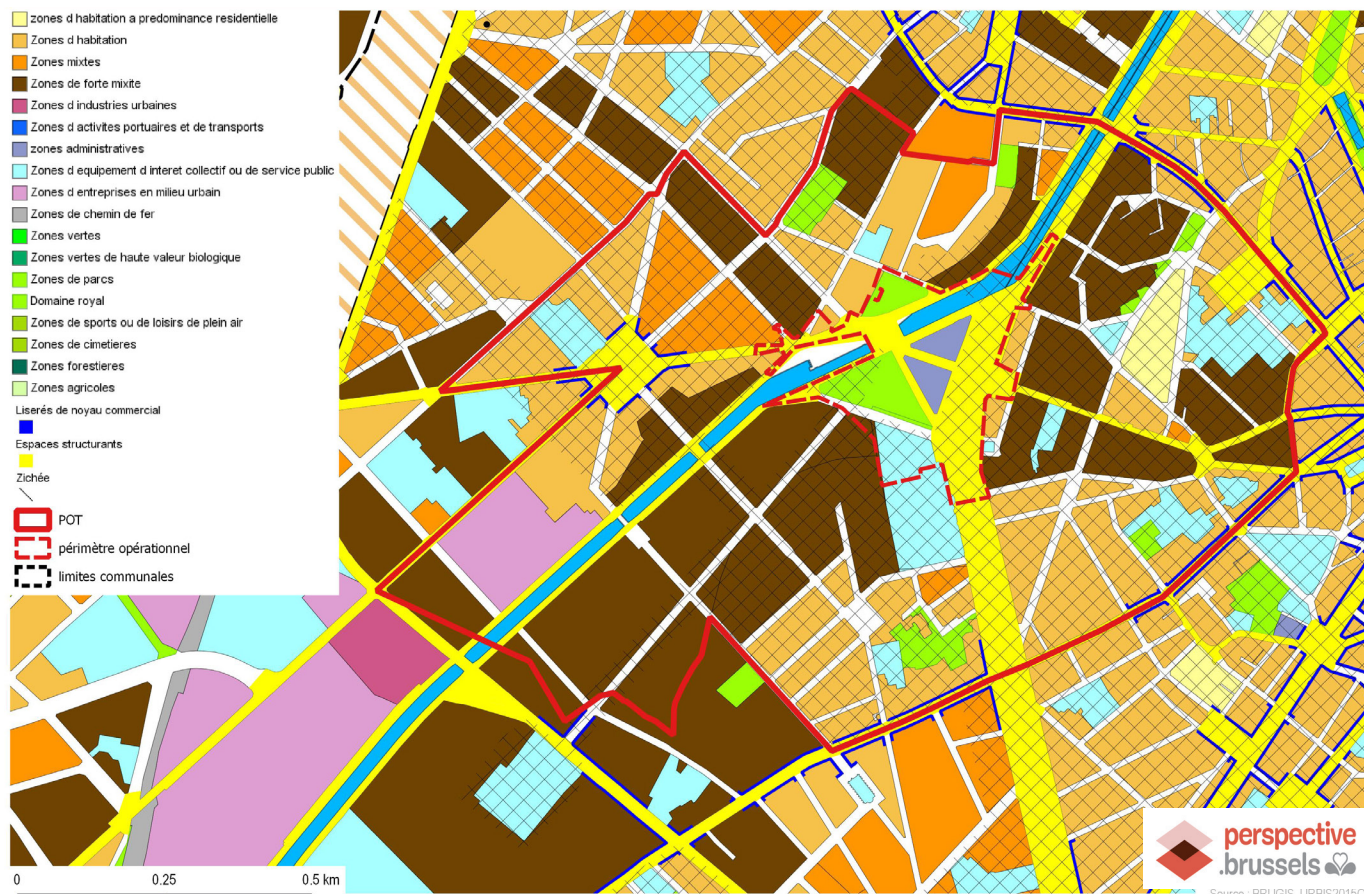


Source : Masterplan Molenbeek, BUUR, 2013



SITUATION ET MORPHOLOGIE URBAINE : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- La densité importante actuelle du POT implique la création d'espaces ouverts, de respiration (espace public aéré, parc, espaces verts, ouverture des espaces bâtis, ...) et de renforcer les aménités urbaines (qualité des trottoirs, cheminements, arbres, mobilier urbain, signalétique, accès à l'eau, ...)
- Comment envisager les futurs projets selon une logique d'intégration et d'harmonie avec les éléments patrimoniaux présents dans la zone (Pavillons d'octroi à valoriser) : entre autre, comment affecter ces éléments patrimoniaux à de nouvelles fonctions tout en répondant aux contraintes en matière de transformation du bâti ?
- Comment inscrire le réaménagement de l'espace public du site dans le maillage des espaces publics bruxellois (Place de la Duchesse, Place du Vieux marché aux grains, Tour et Taxis, Porte de Hal, ...) ?
- Comment, au travers du réaménagement de la Porte de Ninove dans toutes ses composantes, assurer le lien entre l'Ouest et l'Est de la ville ?
- Vu le manque d'identité et les caractéristiques de l'espace public sur le site de la Porte de Ninove, il serait opportun de pouvoir s'intégrer dans la continuité d'axes forts de la petite ceinture, témoins d'une cohérence urbaine.



Depuis les années 90, la Porte de Ninove s'inscrit dans une multitude de couches planologiques régionales et communales.

LE PRAS DÉMOGRAPHIQUE

Au sein du POT, différentes affectations du PRAS se rencontrent. On retrouve comme fonctions dominantes les zones d'habitation et de forte mixité, particulièrement dans les secteurs « Industrie » et « Rosée-est ». Dans une moindre mesure on retrouve les zones d'équipement et d'intérêt collectif, les zones de parcs, les zones administratives, (spécifiquement dans le périmètre opérationnel), ainsi que des zones mixtes.

Depuis 2013, avec la modification du PRAS devenu PRAS démographique¹, la fonction logement a été mise en avant dans le développement régional. A l'échelle du POT, cela se concrétise par la création d'une ZEMU² (zone d'entreprise en milieu urbain) dans la partie ouest du secteur Birmingham-sud et la nécessité de repenser la cohabitation des fonctions industrielles et résidentielles.

Enfin, une grande partie du POT, et notamment les parties sud et est du périmètre opérationnel, est inscrite en ZICHEE (Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement), ce qui implique une attention particulière à apporter à la préservation du patrimoine, à la qualité de l'espace public, ...

LE PRD / PRDD

< Affectations du sol
(source : BDU, 2014)

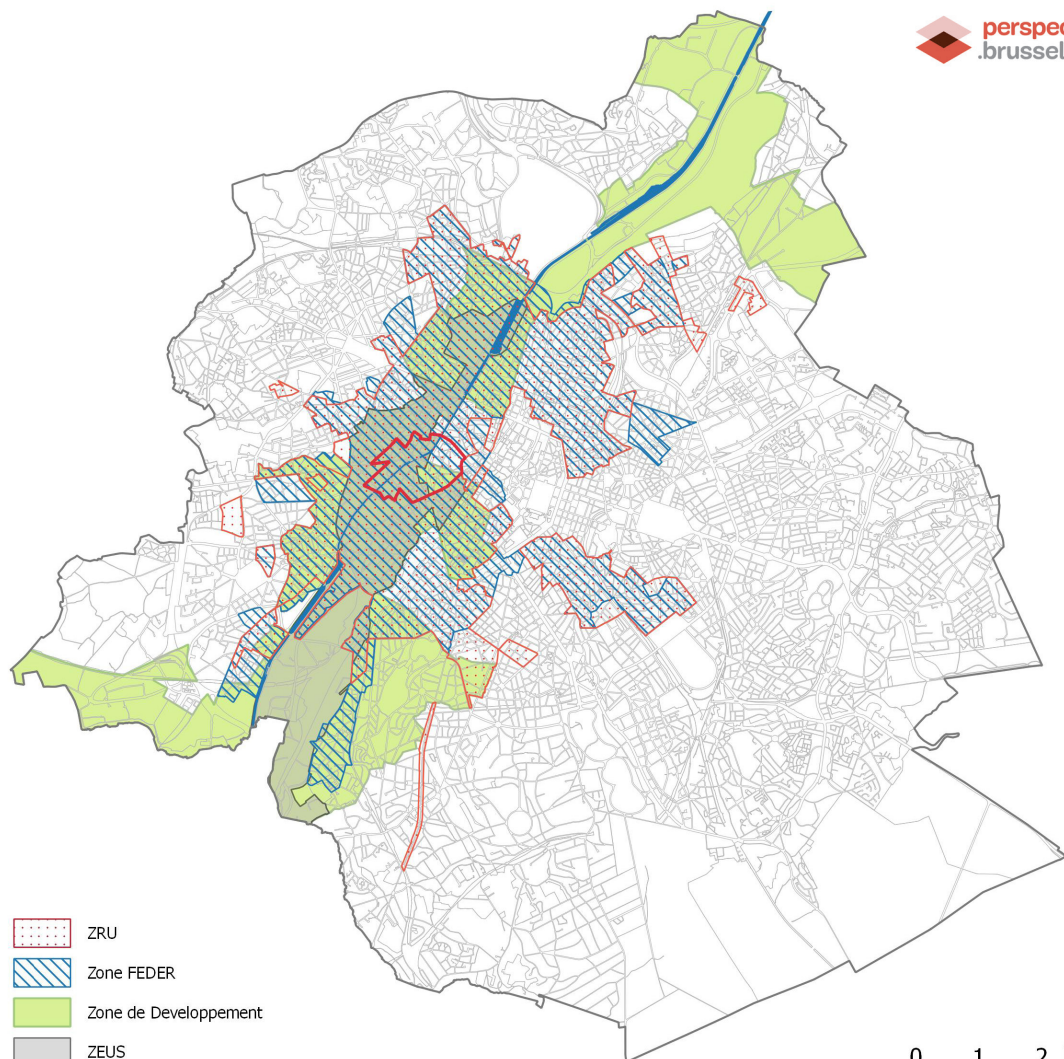
En 2002, le Plan Régional de Développement (PRD) envisageait déjà une mutation du territoire de la Porte de Ninove. Il préconisait alors de respecter les perspectives et les paysages urbains et de veiller à ce que l'aménagement des espaces publics s'inscrive dans une logique paysagère et permettre une lecture simple et fonctionnelle de la ville.

En termes de mobilités, des options d'amélioration du cadre de vie sont aussi préconisées : protéger les sites des TEC, aménager un tronçon de l'Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et aménager une zone 30. Un nœud intermodal y est également envisagé.

En termes d'environnement, la zone de la Porte de Ninove est incluse dans « un espace structurant à intégration environnementale renforcée » qui, pour l'essentiel, vise le renforcement de la part de l'espace destinée aux mobilités douces, sans pour autant porter atteinte au volume et à la fluidité du trafic automobile, et tout en veillant à

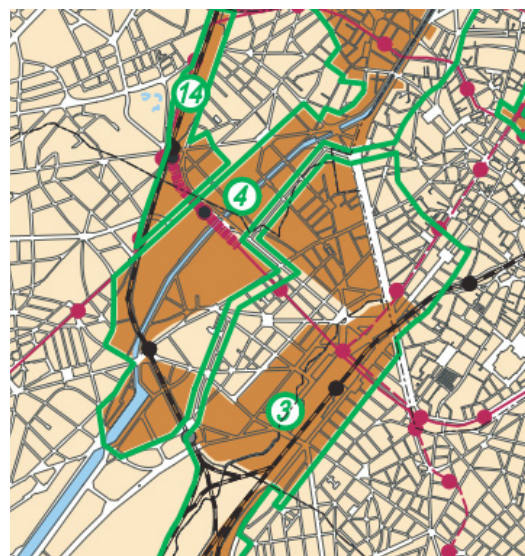
¹ L'OBJECTIF DE CETTE MODIFICATION EST D'APPORTER DES RÉPONSES À LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE QUE CONNAÎT LA RÉGION, EN OFFRANT PLUS DE POSSIBILITÉS RÉSIDENTIELLES POUR LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS EN RÉGION BRUXELLOISE.

² LA CRÉATION DES ZEMU RÉPOND À LA NÉCESSITÉ D'ENVISAGER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE AU SEIN DE ZONES AUJOURD'HUI MONOFONCTIONNELLES ET EN PARTICULIER AU SEIN DE ZONES D'INDUSTRIE URBAINE (ZIU). L'INTRODUCTION DU LOGEMENT DANS CES ANCIENNES ZONES INDUSTRIELLES A ÉGALEMENT POUR OBJECTIF D'AMÉLIORER L'INTÉGRATION DES ENTREPRISES DANS LA VILLE ET DE REQUALIFIER CERTAINES FRICHES INDUSTRIELLES AUJOURD'HUI PEU DENSES.



-  ZRU
-  Zone FEDER
-  Zone de Developpement
-  ZEUS
-  POT

0 1 2 km
Source: Urbis, BDU, BBP



végétaliser d'avantage l'espace public.

En 2015, le projet de PRDD met en avant la création d'un nouvel espace vert, de différentes continuités vertes ainsi que de nouvelles connexions piétonnes et cyclables dans ce quartier, considéré comme déficitaire en ce domaine.

Par ailleurs, le projet de PRDD intègre les ambitions de la Région vis-à-vis du canal, à savoir la création de « *liens entre ces initiatives et leur stimulation par une dynamisation efficace du domaine public* ». Il intègre aussi les ambitions dégagées dans le Schéma d'orientation élaboré par Xaveer De Geyter Architects en 2013 pour la Porte de Ninove. Il y est fait référence au travers des objectifs de superficies des affectations prévues (voir chapitre « Projet Porte de Ninove »).

En 2016, le PRD concrétise les actions sur la Porte de Ninove avec la mise en oeuvre d'un PAD pour la Porte de Ninove. Celui-ci *permettra le développement de quelques 375 nouveaux logements de typologies variées, de divers équipements, d'un vaste espace vert et d'une nouvelle passerelle sur le canal dédiée aux modes actifs. Ce PAD verra le jour et sera lui-même encadré, ainsi que le développement du quartier Heyvaert, par un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) pour la zone Roro-Poincaré.*

Dans le cadre des PRD, le POT est inscrit :

- dans la zone levier n°4 « Canal » et la zone levier n°3 « Midi ». Ces 2 zones leviers sont composées d'un site d'intérêt régional (en brun sur la carte) localisé du côté d'Anderlecht et de Molenbeek ;
- dans la Zone de Revitalisation Urbaine (périmètre de programmation des Contrats de quartier, des opérations de création de logement moyen par Citydev et des primes à l'habitat)
- dans des zones d'aides au développement (via l'octroi de subsides) : zone FEDER 2014-2020 et à l'investissement : Zone de développement 2014-2019 et en partie dans la ZEUS (Zone d'économie urbaine stimulée).

< Zones d'intervention/
d'investissement
prioritaires (source : BDU)

LA DÉCLARATION DE POLITIQUE RÉGIONALE 2014-2019

La Déclaration de politique régionale fixe les grandes actions à mener durant les cinq prochaines années. Les engagements suivants concernent directement la Porte de Ninove :

- Le Gouvernement créera de nouveaux espaces verts et publics dans quartiers prioritaires dont la Porte de Ninove.
- Le Gouvernement réalisera au moins 5 projets phares dans l'espace public durant cette législature, notamment la mise en œuvre d'un espace public de qualité à la Porte de Ninove.

< Zones leviers (source :
BDU)

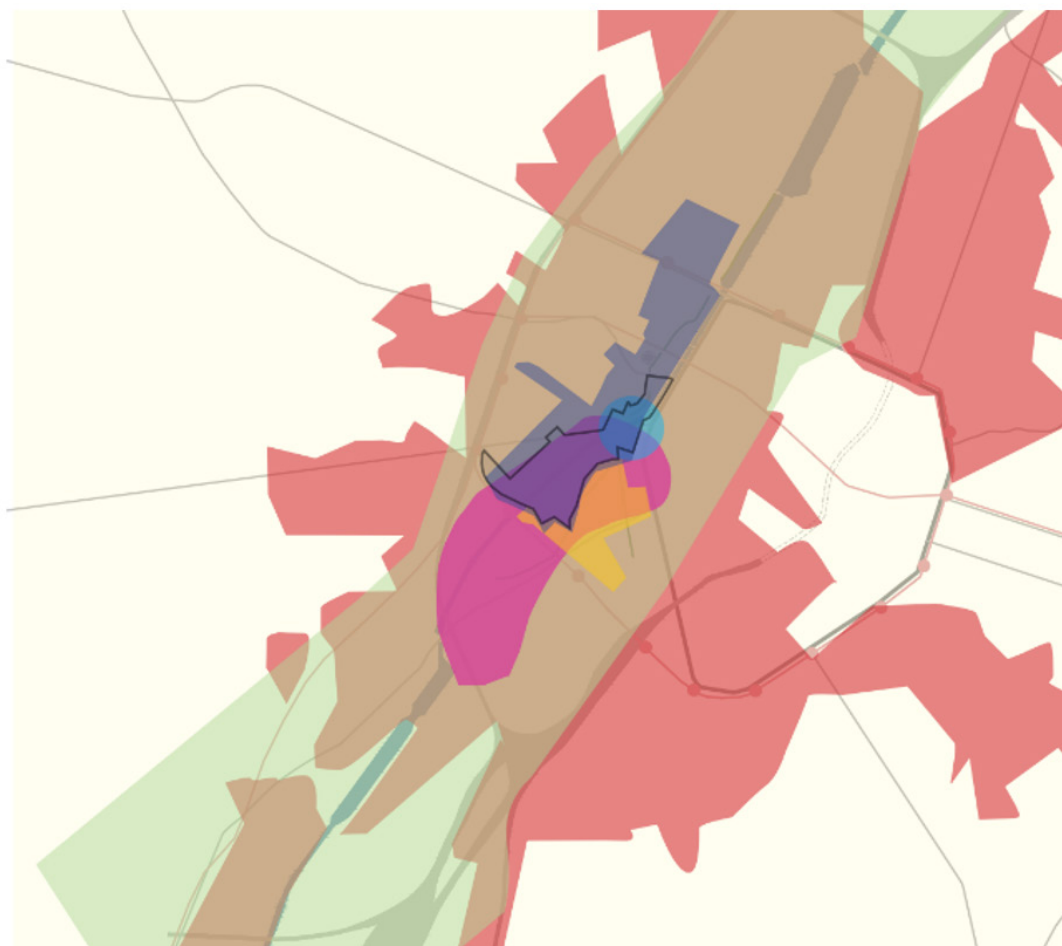
1.2.1 VUE D'ENSEMBLE

Nous constatons que cette zone a déjà fait l'objet de nombreuses études dans le passé. Ce recueil reprend toutes les études disponibles.

Ces études sont *analysées de façon critique* et les éléments qui peuvent *être repris* dans le contrat de quartier durable Petite Senne sont identifiés. Ainsi, les occasions manquées et les opportunités supplémentaires susceptibles d'intégrer les projets du Contrat de Quartier Durable sont mentionnées dans ce recueil.

Le contrat de quartier durable est donc l'opportunité pour **concrétiser** ces visions et de les mettre en oeuvre localement.

Ainsi, les *occasions manquées* et les *opportunités supplémentaires* susceptibles d'intégrer les projets du Contrat de Quartier Durable sont mentionnées dans ce recueil.



LES PLANS D'AMÉNAGEMENT

Comme le montre la carte ci-contre, depuis les années 90, les plans et les propositions d'aménagement se succèdent sur la Porte de Ninove et alentours.

Le Plan Canal

Le 26 septembre 2013, le Gouvernement a approuvé les principes de développement du territoire du canal inscrit comme un des dix « nouveaux quartiers ». Au niveau stratégique, le Plan Canal, dans la Déclaration de politique régionale, répond à trois objectifs :

1. renforcer la fonction résidentielle et les équipements au bénéfice de tous ;
2. renforcer l'emploi et l'économie, en travaillant à une meilleure intégration urbaine de l'activité économique et de la mise à l'emploi des bruxellois, notamment ceux qui vivent sur ce territoire ;
3. renforcer la qualité des espaces publics, notamment au profit des modes actifs, en faisant en sorte de relier les quartiers que le canal continue aujourd'hui de diviser.

Le réaménagement de la Porte de Ninove doit s'inscrire dans les enjeux soulevés par le Plan Canal :

- la partie centrale du périmètre opérationnel de la Porte de Ninove est définie comme un site potentiel pour y développer un bâtiment haut ;
- l'implantation d'un nouveau parc et de différentes continuités vertes permettra de répondre au manque d'espaces verts dans la zone de la Porte de Ninove, et améliorera le cadre de vie des habitants ;
- le réaménagement d'un tronçon de la Petite ceinture permettra d'améliorer la fluidité du trafic automobile ;
- la réorganisation de l'infrastructure routière permettra d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- l'étude de nouvelles connexions piétonnes et cyclables.

Le Masterplan Canal de Molenbeek

Elaboré en 2010, le Masterplan a pour objectif de redonner au canal, dans la partie Molenbeekoise, un caractère plus urbain et d'en assurer une meilleure intégration. L'enjeu global du plan repose sur l'imbrication d'une vision transversale à une vision par quartier pour le territoire communal.

Il s'agit entre autre de nuancer le front bâti, d'aménager l'espace de manière unifiée et élargie, de renforcer les dynamiques existantes, d'optimiser l'accessibilité, de diversifier

6.1 Vision transversale

6.1.1. L'espace du Canal

- A. Aspects programmatiques : Un Canal urbain
- B. Aspects spatiaux : L'espace du Canal unifié et élargi
- C. Aspects morphologiques : Un front bâti nuancé

6.1.2 Les Jardins de la petite Senne

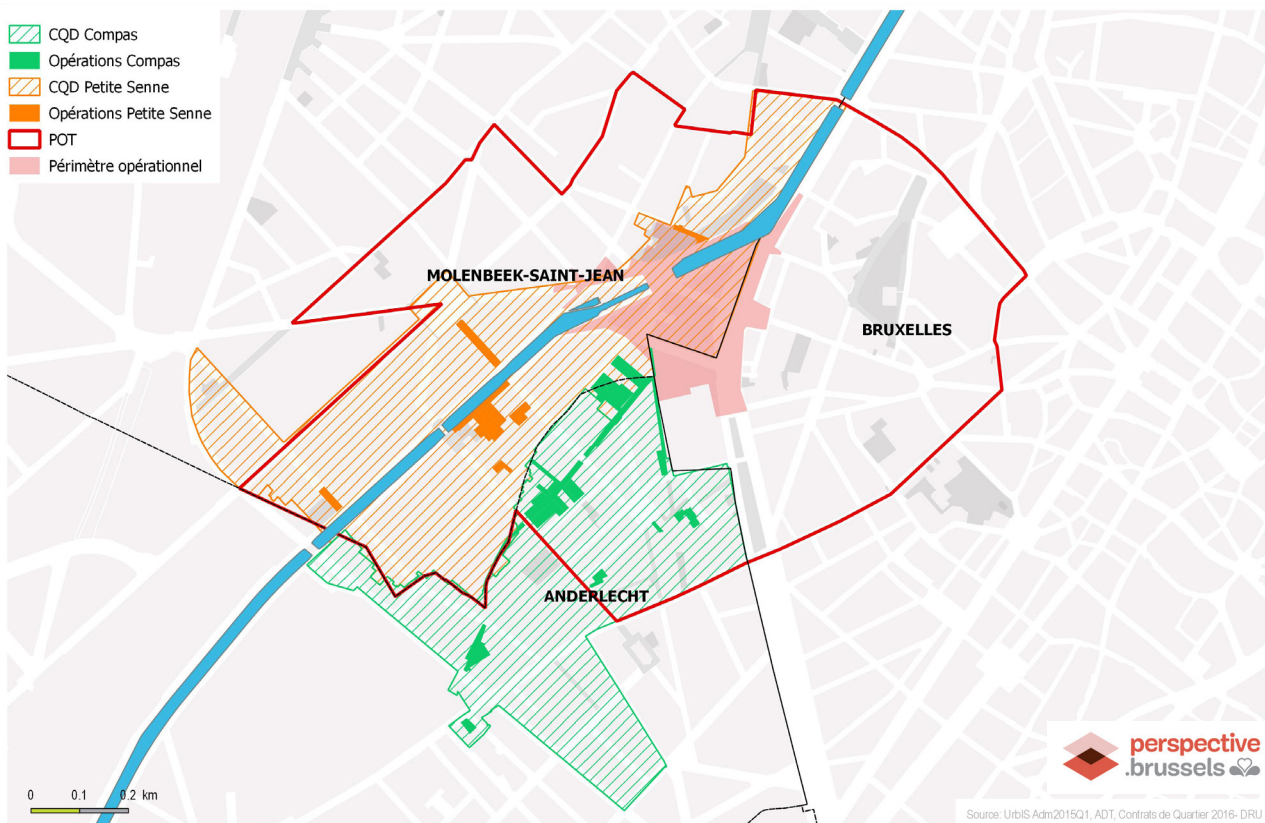
6.1.3 Des continuités commerçantes qui tissent des liens

6.2 Vision par quartier

- 6.2.1. Centre historique
Acupuncture qualitative
- 6.2.2. Delaunoy
Un nouveau pôle équipant les quartiers
- 6.2.3. Quartier Birmingham
Un quartier productif optimisé et intégré
- 6.2.4. Quartier Heyvaerts
Un quartier densifié, renouvelé
- 6.2.5. Quartier Maritime
Un quartier reconnecté



- CQD Compas
- Opérations Compas
- CQD Petite Senne
- Opérations Petite Senne
- POT
- Périmètre opérationnel



Source: UrbIS Adm2015Q1, ADT, Contrats de Quartier 2016- DRU

les activités de production et de créer des continuités commerçantes.

Le projet prévoit la reconversion de l'îlot Libelco en un jardin d'hiver public, la création de 38 logements, l'implantation d'une crèche de 72 places, l'amélioration de la mobilité douce et la réalisation d'une dizaine de projets socio-économiques (éducation, animation, récréatif, soutien aux initiatives locales, insertion socioprofessionnelle, ...).

LES PROJETS ET REALISATION RECENTES

Les nombreux projets qui ont été initiés dans les alentours de la Porte de Ninove, permettent d'appréhender, à l'échelle du POT, les dynamiques urbaines qui sont impulsées autour cette zone depuis près d'une vingtaine d'années.

Les Contrats de quartier durable (CQD) / CRU en cours

- Le CQD « Petite Senne », Molenbeek (2014-2018)

Le périmètre « Petite Senne » s'articule autour de la zone du canal à hauteur du quartier Heyvaert.

Ce périmètre présente des opportunités intéressantes en termes de reconversion de sites d'anciennes activités industrielles, souvent occupés par des commerces de voiture, pour la création de logements, d'équipements et d'espaces verts.

L'ancien lit de la Senne qui traverse le quartier constitue un atout majeur pour appuyer cette dynamique de reconfiguration urbaine.

- Le CQD « Compas » Anderlecht (2013 - 2017)

Situé en bordure de la petite ceinture et à proximité du canal, le Contrat de quartier « Compas » vise à stimuler le développement social du quartier à travers différentes mesures :

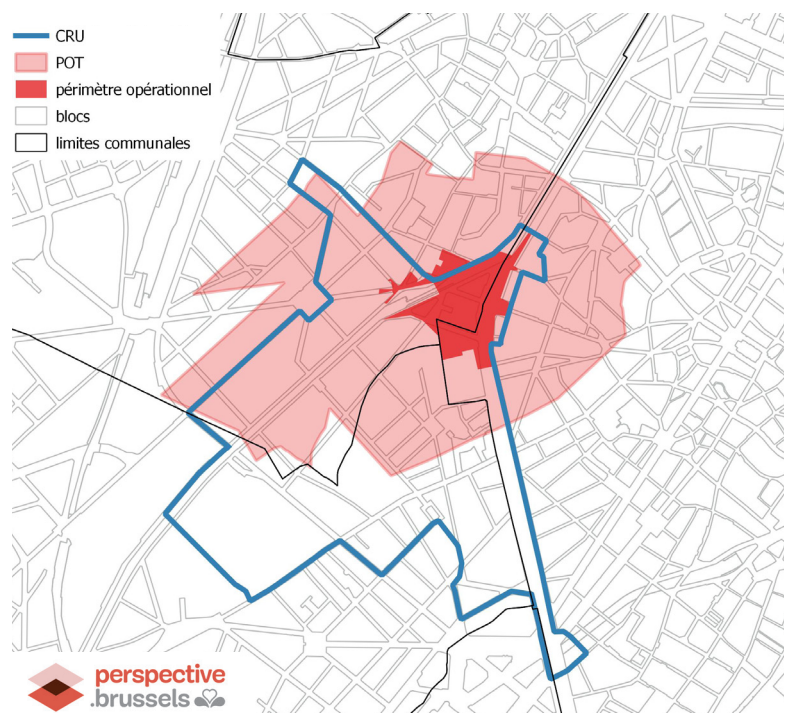
- requalifier une ancienne imprimerie via la création d'un équipement à destination des jeunes et une maison de la cohésion sociale ;
- améliorer la qualité de vie des citoyens en traçant une trame verte piétonne le long de la Senne ;
- renforcer l'offre de logements via des projets d'habitat solidaire ;
- développer un projet de plateforme d'acteurs de l'insertion socio-professionnelle ;
- permettre la réappropriation du quartier par les habitants en lançant des projets participatifs et en stimulant la vie locale (création de nouveaux commerces locaux).

Le Contrat de quartier permettra par ailleurs la création de 9 logements.

< Etude urbanistique
Molenbeek Canal, BUUR,
IDEAConsult, novembre
2010

< Les opérations des CQD
en cours (source : DRU,
2016)

CDQ Petite Senne (2014 - 2018) - Molenbeek		Nbre logts	Type
Jardin d'hiver et espaces publics	Région & Commune & Beliris & Feder		Espace public
Labo de langue, jeu et travail	Région & Commune & Beliris		Infrastructure
Mixte habitat, travail, culture	Région & Commune & Beliris & Alliance Habitat	17	Logement public et Infrastructure
Recyclerie	Beliris		Infrastructure
Logements et crèche Liverpool	Région & Commune & Beliris & Feder	12	PPP foncier et Infrastructure
Logements Heyvaert	Région & Commune	4	PPP foncier
Rue de Bonne et Quai de Mariemont	Région & Commune & Bxl-Mobilité		Espace public
Liaison Pierron-Brunfaut	Région & Commune		Espace public
CDQ Compas (2013 - 2017) - Anderlecht		Nbre logts	Type
Réaffectation imprimerie en équipements	Région & Commune & Beliris	1	Infrastructure
Place Lemmens, 4	Région & Commune		Infrastructure
Crèche Poterie, 20	Région & Commune		Infrastructure
Rue Abbé Cuylits, 44	Région	8	PPP foncier
Parc de la Sennette	Bxl-Environnement & Beliris		Espace public



Depuis 2007, cinq autres CDQ ont été menés autour du POT (Jardin aux Fleurs- Contrat de Quartier Durable, Bruxelles (2011 - 2015), Cinéma Belle-Vue- Contrat de Quartier, Molenbeek (2009- 2013), Ecluse- Saint-Lazare- Contrat de Quartier, Molenbeek (2008 - 2012), Rives Ouest- Contrat de Quartier, Molenbeek (2007- 2011), Lemmens- Contrat de Quartier, Anderlecht (2007- 2011).

Les Contrats de quartier ont aussi permis de mener des opérations de requalification d'une partie des quais (nouveau revêtement, éclairage, garde-corps, ...) favorisant ainsi la promenade le long du canal, notamment du côté de Molenbeek.

< Synthèse des opérations des CQD Petite Senne et Compas (source : DRU, JNC International, 2016)



Réaménagement des quais (photo : perspective.brussels)

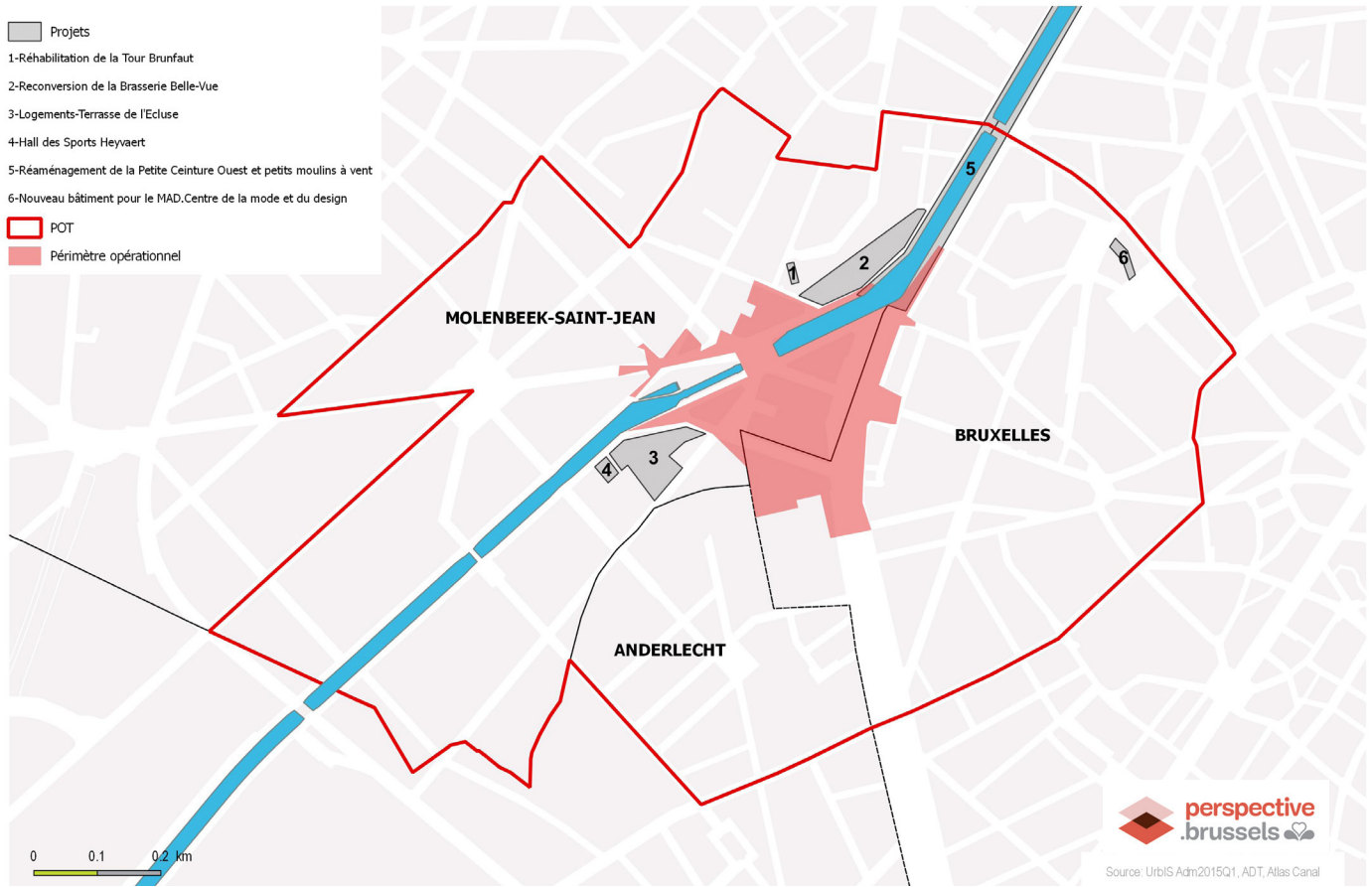
- **Le Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) Heyvaert-Poincaré**

Mis en place en 2016, les CRU doivent permettre de mener à bien des opérations de rénovation urbaine d'envergure sur des périmètres définis par la Région et qui ont, notamment pour caractéristiques de transcender les limites communales. Le renforcement du maillage d'espaces publics est une priorité, notamment au travers du traitement des grandes infrastructures de mobilité, des limites communales et des franges entre ville constituée et territoires postindustriels en redéploiement.

Le CRU Heyvaert-Poincaré est en partie localisé dans le POT et inclu la quasi totalité du périmètre opérationnel.

Le programme porte sur la dynamique d'amélioration de la qualité résidentielle des quartiers (logements adaptés, mise à disposition d'espaces publics de proximité, nouveaux équipements de quartier) et sur une meilleure articulation des quartiers entre eux, tant par en termes de programmation qu'en termes d'aménagements d'espaces publics. La valorisation de l'ancien lit de la Senne constitue aussi une piste à explorer.

< Périmètre du CRU Heyvaert-Poincaré (source : DRU, 2016)



QUELQUES RÉALISATIONS EMBLÉMATIQUES

Les projets récents menés dans le POT sont emblématiques du renouveau culturel et urbain qui s'opère dans les quartiers centraux du canal. On peut citer :

La reconversion de la Brasserie Belle-Vue (réalisé)

En 2013, la réhabilitation du bâtiment industriel de l'ancienne Brasserie Belle-Vue a permis la création d'un complexe multifonctionnel (hôtelier, culturel, touristique et socio-économique) avec l'installation de plusieurs équipements :

- un centre de formation en hôtellerie (financé par les Fonds FEDER) dans un hôtel de 29 chambres ;
- l'Hôtel Meininger qui propose 150 chambres à prix modérés ;
- des logements exemplaires « Kanal Bellevue » de 12 appartements ;
- le MIMA (Millennium Iconoclast Museum of Art) qui propose un parcours-découverte autour de la culture 2.0 avec la volonté de mettre en place des activités à destination de différents publics tels que les groupes scolaires, les associations, les familles.

Les Terrasses de l'Ecluse (réalisé), Molenbeek

< Projets emblématiques
(source : Atlas Canal, ADT
2014)

Situé à proximité de la Porte de Ninove et du futur parc régional, faisant face au canal, les Terrasses de l'Ecluse sont un complexe de 109 logements moyens et de 98 parking réalisés en 2007 par Citydev.

Le hall des sports et maison de quartier Heyvaert (réalisé), Molenbeek

Réalisé en 2008 dans le cadre du Contrat de quartier « Heyvaert », le Hall des sports (salle omnisports et petites salles polyvalentes, actions de promotion de la santé, ...) et la Maison de quartier avait pour objectif de répondre au manque de convivialité et d'infrastructures de proximité dont souffrait cette zone.

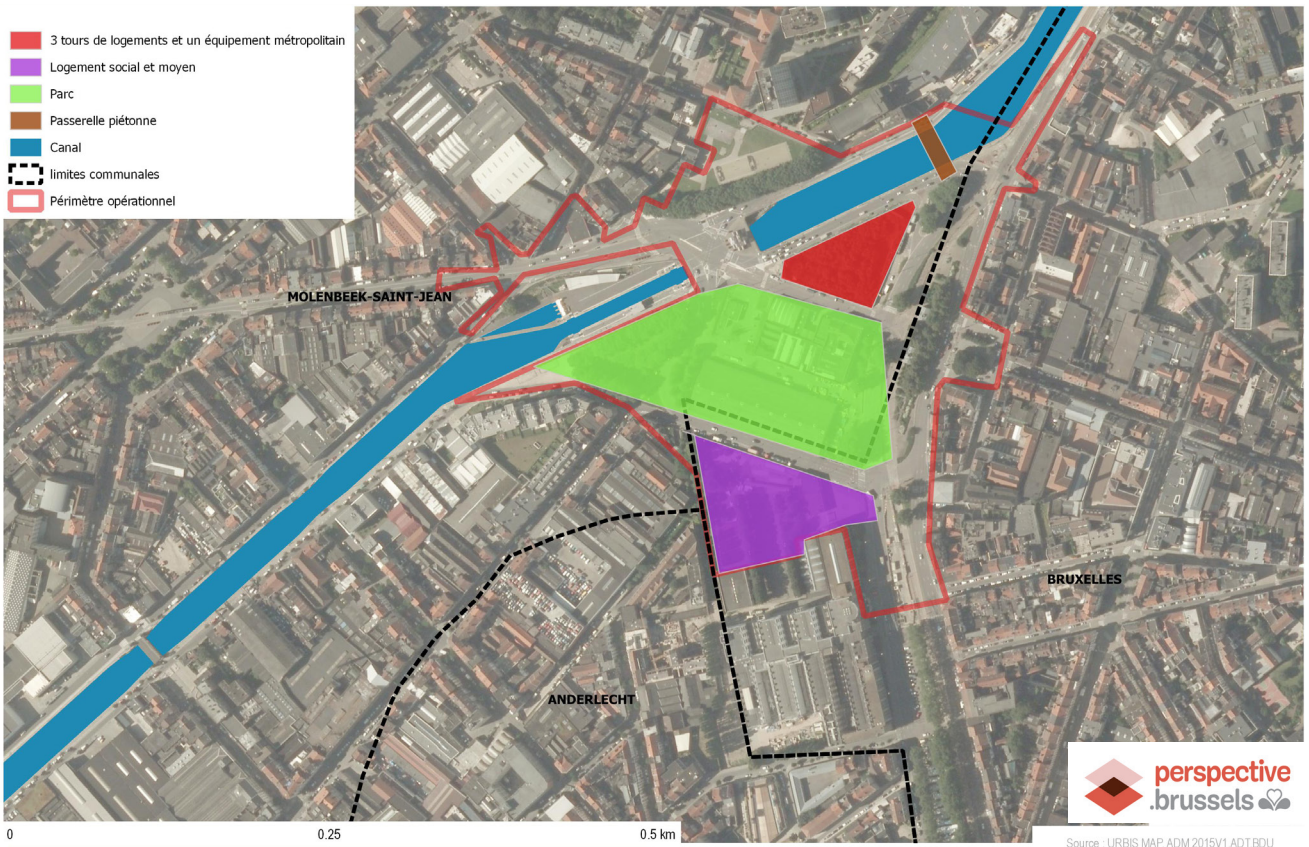
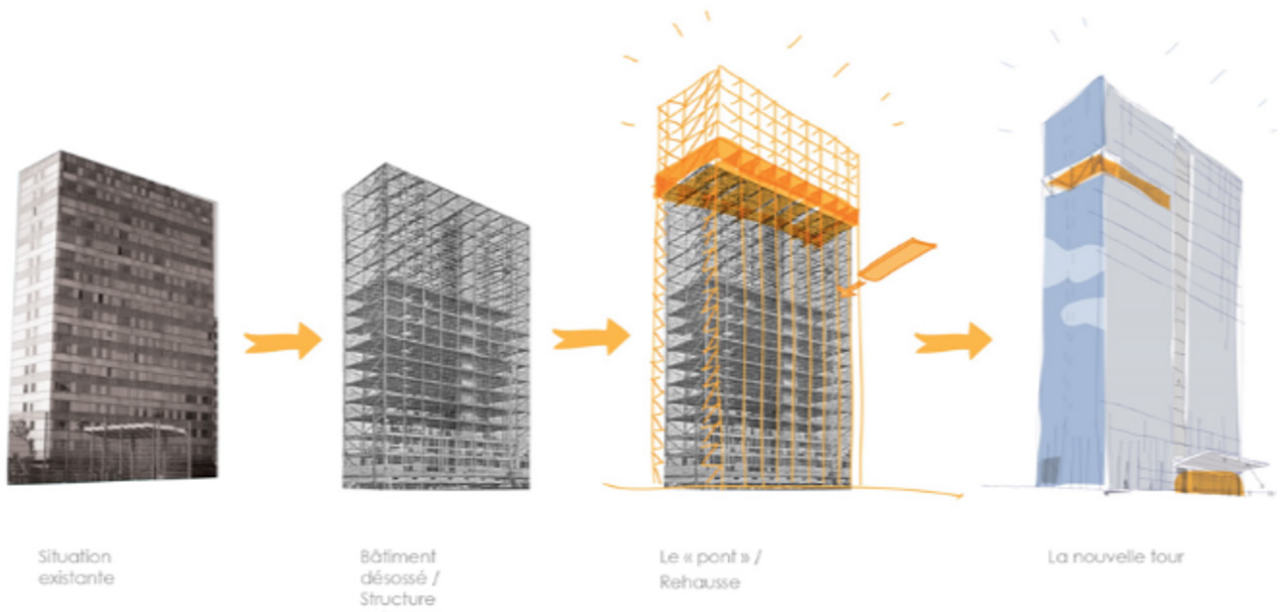
Le MAD - Centre de la Mode et du design (en cours), Bruxelles

Le MAD Brussels est un espace de formation, d'information et de promotion de la mode et du design, à dimension nationale et internationale. En 2016, Le MAD prévoit de déménager son siège social dans un bâtiment de 3000m², situé au cœur du quartier Dansaert. Le bâtiment fait actuellement l'objet d'une rénovation lourde, cofinancée dans le cadre des projets FEDER et par la Ville de Bruxelles.

< L'Hôtel Meininger et le
Kanal Bellevue - avant/
après (source : Google
maps, 2009-2014)

Le réaménagement de la Petite Ceinture (en cours), Molenbeek

Le réaménagement de la Petite Ceinture Ouest concerne l'espace public qui longe les rives du canal. Il a pour objectif de resserrer les liens entre les deux rives. Il prévoit la mise en place d'une promenade en bois, d'une passerelle cyclo-piétonne traversant le canal et le réaménagement des arrêts de trams et des carrefours.



La réhabilitation de la Tour Brunfaut (en cours), Molenbeek

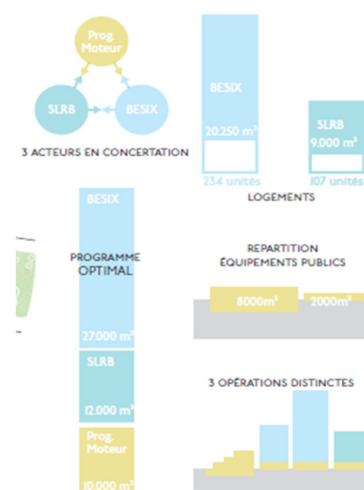
Construite dans les années 60, la Tour Brunfaut, d'une hauteur de 50 mètres, comporte 97 logements sociaux. Vétuste depuis plusieurs années, elle fait actuellement l'objet d'une rénovation lourde : construction de 5 étages supplémentaires, réalisation d'un espace de rencontre dans son socle, création de locaux techniques et d'une salle polyvalente.

LES PROJETS DE LA PORTE DE NINOVE

Le réaménagement de la Porte de Ninove prend son origine en 2012 avec la mise en place d'une collaboration entre la Société du Logement Régionale Bruxelloise (SLRB) et BESIX RED sous le pilotage de la Région dans le but de mener différents projets et ce de manière concertée. Cette collaboration a été formalisée par une convention d'aménagement et par la commande conjointe d'un schéma d'orientation livré par le bureau Xaveer De Geyter en 2013.

< *Projet de transformation de la tour Brunfaut (source : A229, 2013)*

Le Schéma d'orientation de Xaveer De Geyter propose deux scénarii de densités différentes. Le scénario n°2, le moins dense, a été approuvé par le Gouvernement le 20 mars 2014. Il propose la répartition suivante :



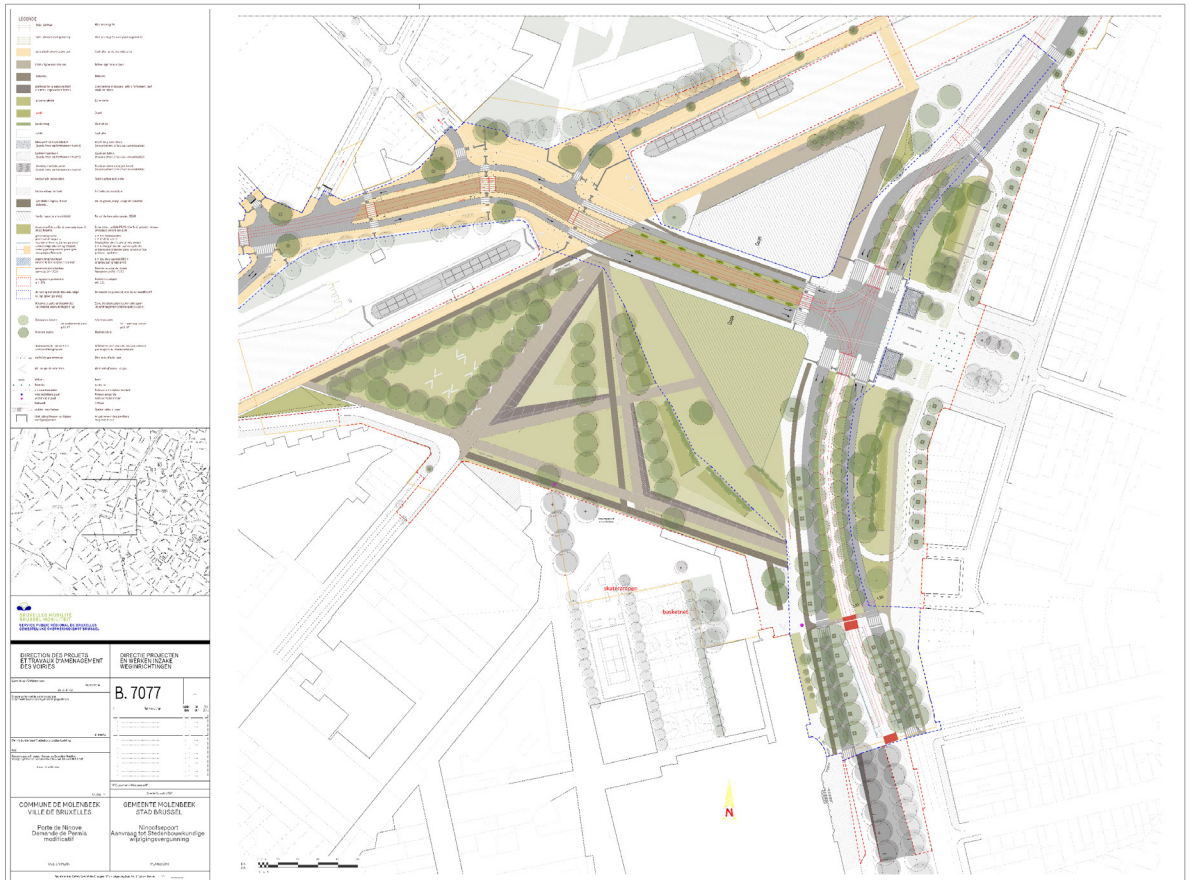
	Surface hors sol	Nombre de bâtiments	Hauteur des bâtiments (m)	Nombre de Logements
BESIX RED	20.250 m ²	2	90 et 60	234
SLRB	9.000	1	44	107
Equipement optionnel	10.000 m ²			

De ce schéma, se dégagent des critères qui doivent permettre de guider le projet. Il s'agit :

- de la possibilité de densifier la Porte de Ninove étant donné la bonne accessibilité du site et le renforcement futur des transports en communs à l'échelle locale et globale dans la zone.
- de privilégier un cluster de bâtiment pour ne pas fabriquer une « tour isolée ». La forme de ce cluster doit impliquer le plus d'interactions possibles avec l'espace public (socle, rue, parvis, terrasses).
- de s'assurer que l'impact des immeubles sur les vues existantes se conforme à la préservation des faisceaux.

< *Projets prévus sur la Porte de Ninove (source : perspective.brussels)*

En terme opérationnel, les recommandations suivantes ont été énoncées : *les trois programmes envisagés sont séparés en trois opérations distinctes, chapeautées par le même plan d'orientation sous la forme d'un macro-lot. La cohérence est assurée opérationnellement par la désignation d'un architecte en chef pour garantir la coordination avec les deux autres opérations, notamment sur les questions du parking et de l'espace*



public. Ce découpage peut se faire sans dépôt de permis de lotir et un phasage de l'opération est tout à fait envisageable, répondant ainsi à des temporalités de financement et des durées de chantier différentes, ou des délais de procédures propre à chaque opérateurs¹.

A cette occasion, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé son souhait de voir :

< Plan du projet de parc régional (source : Bruxelles Mobilité, 2015)

- l'implantation d'un équipement à rayonnement régional (musée, ou école) ;
- la construction d'un immeuble de la SLRB qui comportera au minimum 60% de logements sociaux, le solde étant du logement moyen.

Enfin, les étapes du réaménagement devraient comprendre l'organisation d'une occupation temporaire du site dans le cadre du Contrat de Quartier durable « Petite Senne ».

Le projet de BELIRIS : parc régional

Le projet de réaménagement des espaces publics (espaces verts et voiries) de la Porte de Ninove prévoit la création d'un parc de 2,3 hectares visant à améliorer la qualité de vie des riverains dans le quartier. Les différents aménagements devront garantir les circulations piétonnes périphériques. L'aménagement du parc devra comprendre des infrastructures sportives et de jeux en vue de compenser celles qui seront supprimées par l'emprise du bâtiment de logements à construire par la SLRB.

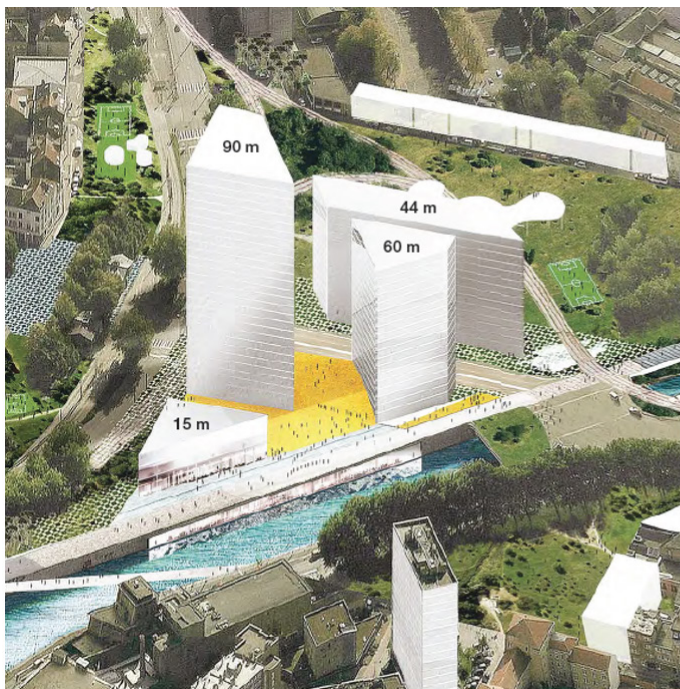
Les objectifs du projet sont les suivants :

- créer des espaces verts et des espaces de tranquillité ;
- intégrer l'eau dans la ville et revaloriser le canal de Bruxelles, ainsi que le tracé de la Petite Senne ;
- éliminer l'effet de rupture urbaine entre la commune de Bruxelles et de Molenbeek ;
- requalifier l'espace urbain afin d'améliorer la qualité de vie à Bruxelles de manière générale ;
- maximiser l'efficacité du transport public et le confort des modes actifs ;
- fluidifier le trafic automobile sur la Petite Ceinture, afin d'alléger la pression sur les quartiers résidentiels (Pentagone, Molenbeek).

En synthèse, le projet prévoit de nouvelles voiries, des voies de tram, l'aménagement d'un parc et la réalisation d'une nouvelle passerelle pour la circulation des modes actifs par-dessus le canal. Il est actuellement en cours d'exécution.

<< Réaménagement de l'espace public dans le futur parc (source : Arcadis, BUUR, Beliris, 2016)

< Travaux sur la Porte de Ninove, (photo : perspectives.brussels, 2016)



Plan maître XDGA 2013



Project Besix Red 2015



Le projet de BESIX RED : logements libres et équipements

Les intentions du projet immobilier du promoteur Besix Red prévoient la création de trois tours de logements privés pouvant accueillir 270 unités au total. Ces tours reposeront sur un socle commun qui pourrait accueillir un équipement à portée locale et métropolitaine. Les trois immeubles élevés de formes triangulaires seront de hauteurs différentes. Le projet prévoit par ailleurs la création de 240 places de parking dont 50 places de stationnement public.

Comme le préconise le schéma d'orientation, Besix RED envisage de faire de ces tours un lieu ouvert vers l'extérieur, à plus-value sociétale, qui permettrait une mixité des fonctions et une mixité sociale.

Le projet de la SLRB : logements sociaux et moyens et équipements

La création 9.000 m² de logements sociaux et moyens est programmée par la SLRB sur une surface de 12.000 m² au total. Ces logements comprendront 85 logements sociaux (Logement Molenbeekois) et 45 logements moyens. Les 3.000m² restant seront destinés à 2.000 m² d'équipements collectifs et à des petits commerces de proximité.

Le projet est programmé sur une partie du terrain de l'Institut des Arts et Métiers. L'équipement de la Ville de Bruxelles qui rassemble un atelier de menuiserie, une salle communautaire et un local pour le club sportif, sera démoli. La plaine de jeux et le terrain de tennis actuellement installés sur la parcelle Arts et Métiers doivent être relocalisés dans le futur Plan d'Aménagement directeur. La salle de fêtes devra être intégrée soit dans le projet de logements sociaux, soit à proximité.

Le projet est en cours d'étude.

L'AVIS DES HABITANTS

En 2014, l'article de Claudel et Scohier¹ reprenait les réactions des habitants sur la transformation du quartier « Heyvaert ».

Globalement, une demande de davantage de concertation avec les habitants actuels et les professionnels y travaillant était formulée (l'exemple du contrat de quartier Compas et du « Pôle Liverpool-Chimiste » est cité, pour lequel il y a eu un manque de concertation avec les habitants mais également avec certains acteurs locaux).

Par ailleurs, les comités d'habitants précisait que *la question de la reconversion économique du quartier n'était pas abordée de manière claire par les autorités publiques. Le projet Citydev qui se voulait mixte (activité productives et logement) était critiqué car il ne concerne finalement que les logements. Des mesures favorisant l'emploi (pour des travailleurs peu qualifiés) devraient être envisagées afin de lutter contre le chômage massif des jeunes habitants du quartier. Il était proposé de maintenir l'activité productive sur les zones les plus polluées du quartier.*

< Evolution du projet de logements 2013-2016 (source Besix Red, juillet 2016)

< Concertation avec les habitants (source : Centre d'écologie urbaine, 2015)

¹ SOURCE : CLAUDEL ET SCOHIER. OCTOBRE 2014. HEYVAERT : VERS UNE TRANSFORMATION ? INTER ENVIRONNEMENT BRUXELLES.

En effet, les coûts pour dépolluer ces terrains en vue d'y créer du logement sont très élevés.

D'une manière générale, les habitants plaident pour plus d'espaces verts, pour le départ du commerce de véhicules d'occasion vers le nord de Bruxelles et la mise en place de mesures pour améliorer l'environnement et la sécurité du quartier (hygiène, ramassage des déchets, entretien des espaces verts, circulation, contrôle des immeubles vides, dommages urbains, augmentation du nombre de stewards, ...)

La question du logement est aussi essentielle pour les habitants : *les choix actuels concernant la construction de nouveaux ensembles (Terrasses de l'Ecluse, rue du Compas) correspondent mal aux populations locales actuelles qui bénéficieraient davantage de logements sociaux et locatifs. Des alternatives telles que la rénovation des logements existants et le travail avec des Agences Immobilières Sociales pourraient être considérées.*

Enfin, l'offre de service était également centrale. Les associations pointaient les besoins du quartier en soutien scolaire et aide aux devoirs, l'alphabétisation des adultes et le soutien aux populations primo-arrivantes.

Il est à noter qu'aujourd'hui, à travers les projets engagés sur le territoire du canal et ceux qui seront réalisés dans le cadre des Contrats de quartier et du CRU Roro-Poincaré, une partie des questions soulevées par les habitants trouvent des réponses.



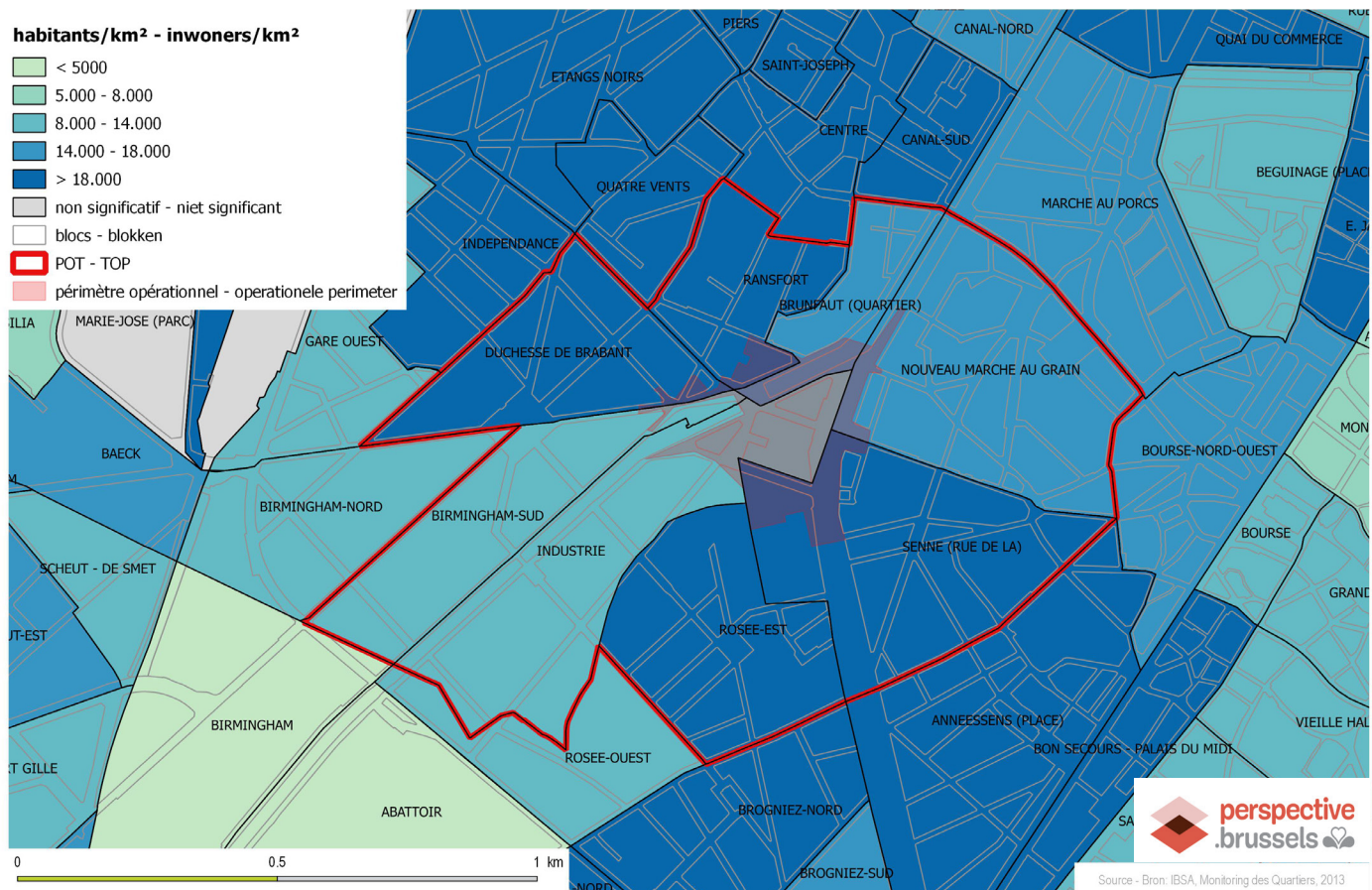
PLANOLOGIE : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Inscrire les futurs projets d'aménagements dans la dynamique globale des projets engagés sur le Canal.
- Comment garantir la qualité des aménagements en termes d'accessibilité, de sécurité, de design urbain, d'innovation et de durabilité.
- Comment garantir la meilleure densité pour ce site, en regard à la fois des objectifs régionaux et des enjeux socioéconomiques, de mobilité et de services à l'échelle du quartier ?
- Quelle identité pour la Porte de Ninove, quel signal ou quelle fonction forte, témoin de la cohérence urbaine recherchée au travers du réaménagement de la zone du Canal ?
- Comment mieux prendre en compte l'expertise habitante ?
- Concernant l'implantation de tours :
 - Comment assurer une bonne intégration de bâtiments hauts dans le paysage (silhouettes, gabarits, cadrages, vues, image, ...) à différentes échelles : locale, échelle du canal et de la skyline régionale ?
 - Comment gérer les perspectives des axes Fabrique et Saintelette dans le cadre de projets de développement de la zone, notamment au travers de l'implantation de bâtiments hauts visibles depuis la petite ceinture dans les deux sens ?



habitants/km² - inwoners/km²

- < 5000
- 5.000 - 8.000
- 8.000 - 14.000
- 14.000 - 18.000
- > 18.000
- non significatif - niet significant
- blocs - blokken
- POT - TOP
- périmètre opérationnel - operationele perimeter



Source - Bron: IBSA, Monitoring des Quartiers, 2013

Globalement, la population du POT est principalement composée de jeunes et de familles. Cette population est issue de pays étrangers et se situe parmi les plus précarisées de la Région bruxelloise, avec un contraste toujours marqué entre l'est et l'ouest du POT.

EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Au total, le POT compte 17.978 habitants (ce qui correspond à 9,3% du territoire du canal). Le secteur « Rue de la Senne » compte le plus d'habitants (3.813 habitants), le secteur « Brunfaut » est quant à lui le moins peuplé, avec 837 habitants.

Rue de la Senne	3813
Nouveau Marché au Grain	3086
Rosée est	2589
Duchesse de Brabant	2508
Ransfort	2316
Industrie	1495
Birmingham sud	1334
Brunfaut	837

Le POT s'inscrit dans la dynamique démographique que connaît le territoire du canal, à savoir une augmentation significative de sa population depuis une dizaine d'années. Il est en effet situé dans les trois communes, Anderlecht, Bruxelles et Molenbeek, qui connaissent une augmentation de population parmi les plus fortes de la Région : entre 2010 et 2015, cette population a connu une croissance moyenne de 10,7% (13% pour la moyenne régionale). A l'horizon 2020, cette augmentation se poursuit avec une hausse comprise entre 6,5 et 7,5 %.

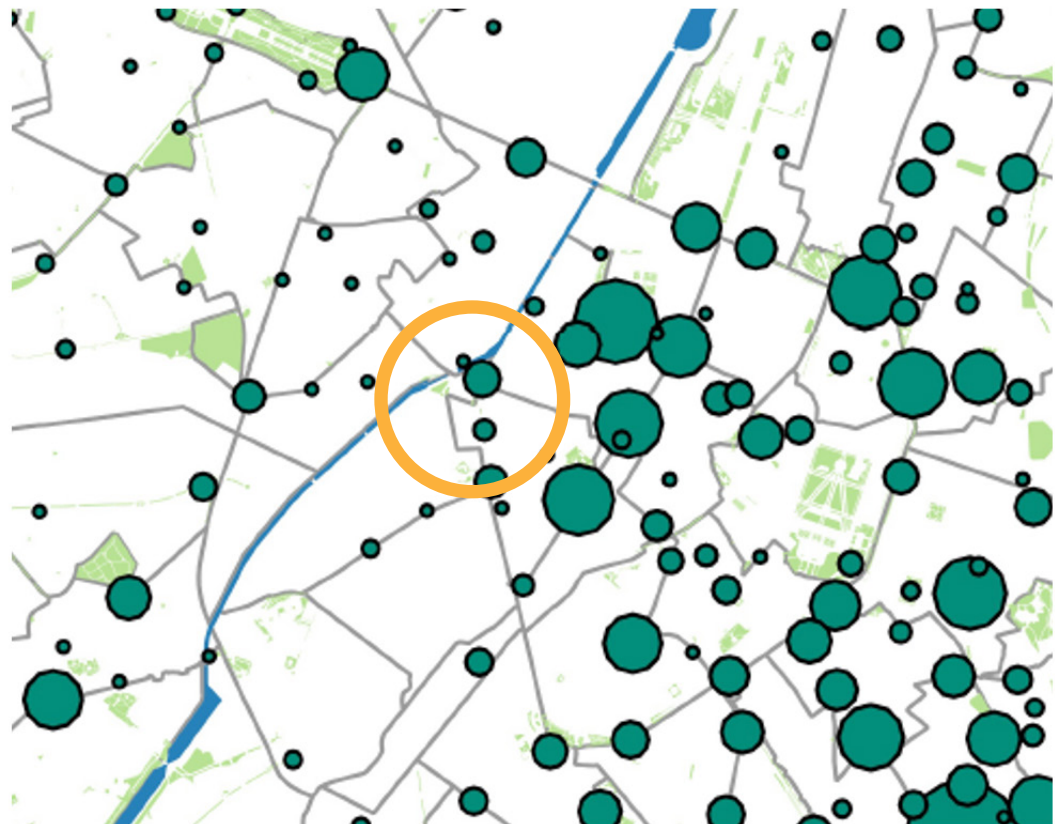
UNE DENSITÉ ÉLEVÉE

Si le site même de la Porte de Ninove présente une densité très faible, les secteurs alentours sont parmi les plus denses de la Région.

En 2013, la densité moyenne du POT s'élevait à 16.407 habitants/km² soit deux fois plus que la moyenne régionale qui était de 7.155 habitants/km² (6.478 habitants/km² pour le territoire du canal).

Les secteurs « Ransfort » et « Duchesse de Brabant » présentent des densités encore plus importantes, supérieures à 20.000 habitants/km². La présence de tours de logements explique cette situation.

A contrario, la partie ouest du POT est relativement moins dense. Les secteurs « Industrie » et « Birmingham Sud » présentent des densités comprises entre 8.000 et 10.000 habitants par km². Ce sont dans ces deux secteurs, où se situe le périmètre opérationnel, que l'on retrouve le plus fort potentiel de densification.



UNE POPULATION JEUNE

La forte présence de jeunes dans la population est une caractéristique marquante du POT, à l’image du territoire du canal. Ici aussi, on constate de fortes variations entre l’est et l’ouest.

Secteurs	moins de 3 ans	0-17 ans	18-24 ans	65 et plus
ROSEE-EST	6,33	30,05	10,50	6,44
NOUVEAU MARCHÉ AU GRAIN	4,21	22,95	9,22	7,84
SENNE (RUE DE LA)	5,56	24,90	9,87	8,24
DUCHESSE DE BRABANT	6,99	32,61	11,66	5,34
BIRMINGHAM-SUD	6,61	33,10	9,98	5,61
RANSFORT	4,34	32,83	12,49	7,22
INDUSTRIE	7,45	30,15	9,28	4,85
BRUNFAUT (QUARTIER)	4,90	35,48	8,48	8,48
Moyenne du POT	5,69	28,98	10,34	6,90
Moyenne régionale	4,63	22,73	8,80	13,28

> Structures par âges de la population du POT (Source : IBSA 2014)

Les moins de 18 ans représentent près d’un tiers de la population du POT (28,9% en moyenne contre 22,7% pour la moyenne bruxelloise). Ils résident davantage dans les secteurs « Brunfaut » (35%) et « Birmingham-sud » (33%) et sont les moins représentés à l’est du POT dans les secteurs « Nouveau Marché au grain » et « Rue de la Senne ».

A contrario, les personnes âgées ont une représentativité assez faible dans le POT, avec seulement 7% de 65 ans et plus contre 13,2% pour la Région bruxelloise.

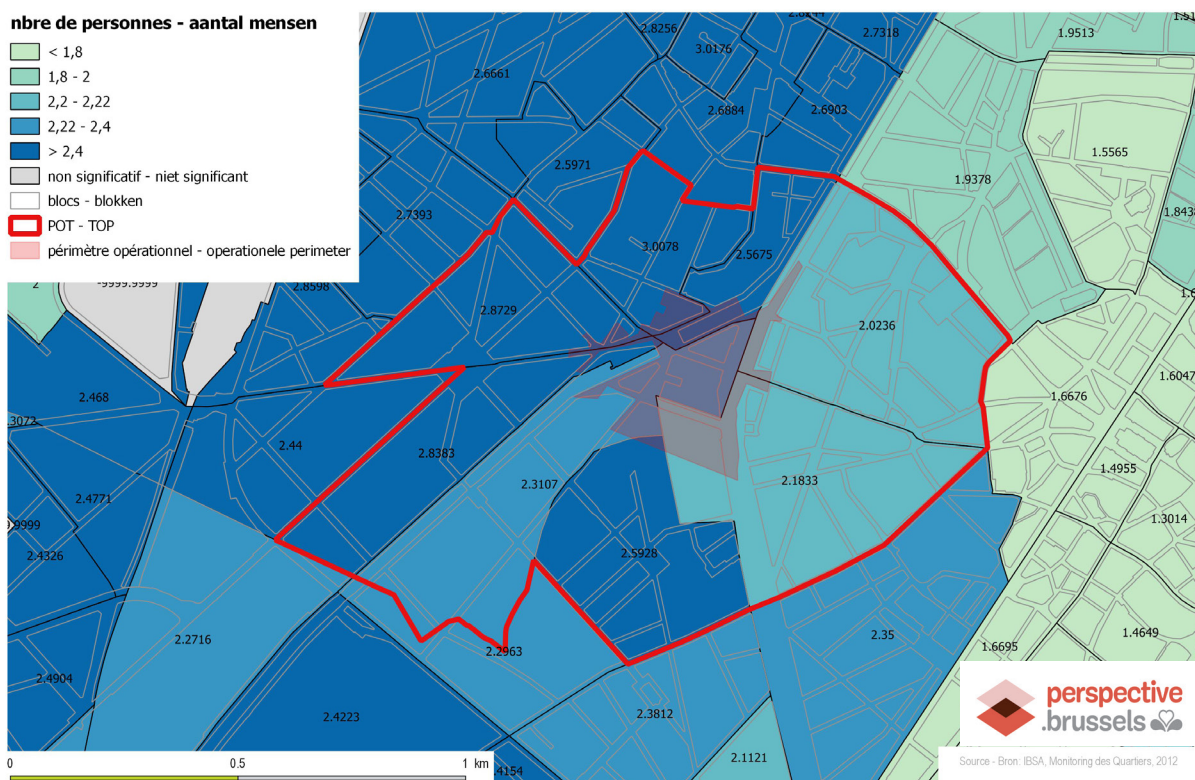
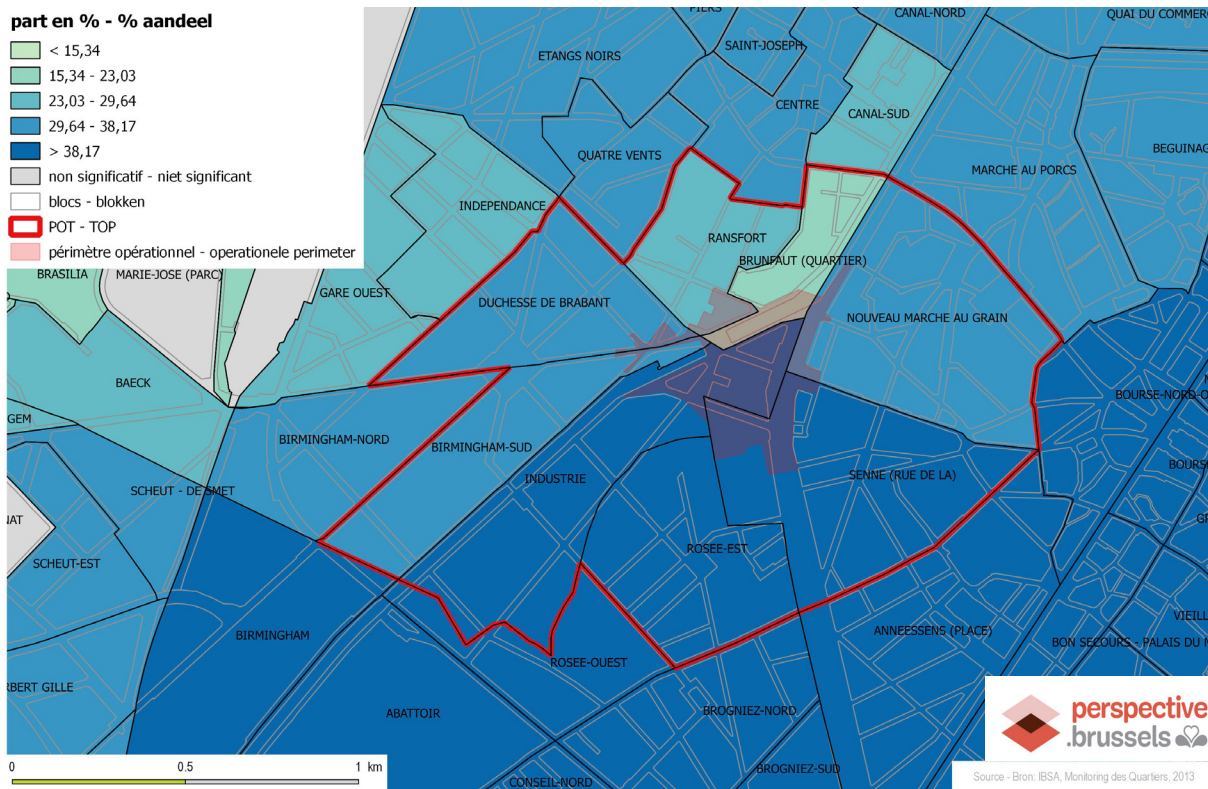
La part des 0-3 ans est aussi significative. Elle s’élève en moyenne à 5,6% (4,6% pour la moyenne bruxelloise) et se concentre clairement dans les secteurs situés à l’ouest du POT. Le secteur « Industrie » atteint la part la plus élevée de très jeunes (7,4%) tandis que les secteurs « Nouveau marché aux grains », « Brunfaut » et « Ransfort » se différencient avec une part beaucoup plus faible (autour de 4,5%).

< Nombre d’étudiants par arrêt Stib le plus proche du logement (Source : Sondage ADT, 2015)

Dans certains secteurs du POT (« Brunfaut » et « Rue de la Senne »), mais surtout aux abords, du côté du centre de Bruxelles, on retrouve aussi une population estudiantine (selon l’étude réalisée par l’ADT « La Vie étudiante à Bruxelles » en 2015). Environ 300 étudiants résident dans cette zone (voir cercles verts sur la carte).

Par ailleurs, le développement de projets immobiliers privés (reconversion de friche industrielle par exemple) a aussi amené une population de trentenaires, avec un profil socioéconomique assez différent des populations déjà en place (issu de la classe moyenne avec un pouvoir d’achat plus élevé) et amenant de ce fait une certaine mixité sociale.

< Jardins privés et nouveaux logements dans une friche industrielle réhabilitée (photo : perspective.brussels, 2016)



UNE PART IMPORTANTE D'ÉTRANGERS

La population du POT est marquée par sa diversité avec plus d'un tiers, en moyenne, d'habitants d'origine étrangère.

La part moyenne des étrangers s'élève à 35,5% (33% pour la moyenne régionale). Cette multiculturalité est d'autant plus forte dans le sud du POT où les taux avoisinent ou dépassent les 40% : Industrie (44 %) et Rosée Est (42,5 %).

Les étrangers les plus représentés sont issus des pays d'Afrique du Nord, à hauteur de 9,7% en moyenne (2,5 fois plus importante que celle de la Région). Au nord du POT, dans le secteur « Duchesse de Brabant », la population d'Afrique du Nord s'élève à 12 %.

La part des étrangers issus de l'Europe des 15¹ est peu représentée dans le POT. Cependant elle est concentrée aux abords du POT, coté bruxellois, avec une part qui s'élève à près de 18% de la population du Pentagone.

DES MÉNAGES DE PLUS GRANDE TAILLE

< *Etrangers dans la population totale (source : IBSA, 2013)*

Le POT est caractérisé par une part plus importante de « famille nombreuse ». La taille moyenne des ménages est de 2,44 personnes par logement contre 2,11 pour la moyenne régionale.

Les plus grands ménages se situent dans les secteurs « Brunfaut », « Ransfort », « Duchesse » et « Birmingham » (de 2,5 à 3 personnes par logement) ;

Il est à noter par ailleurs qu'une part significative d'isolés de moins de 30 ans habitent dans le secteur « Rue de la Senne » (13%) et aux abords du POT coté bruxellois.

UNE POPULATION PRÉCARISÉE

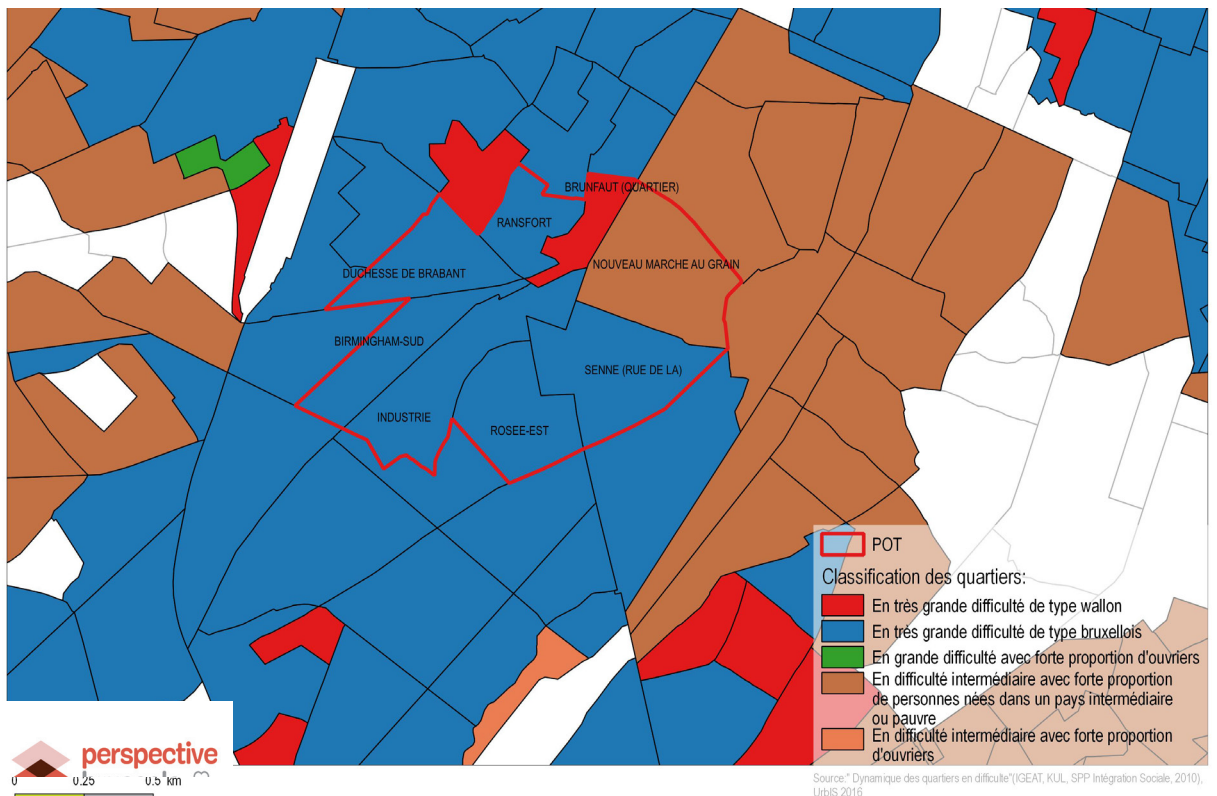
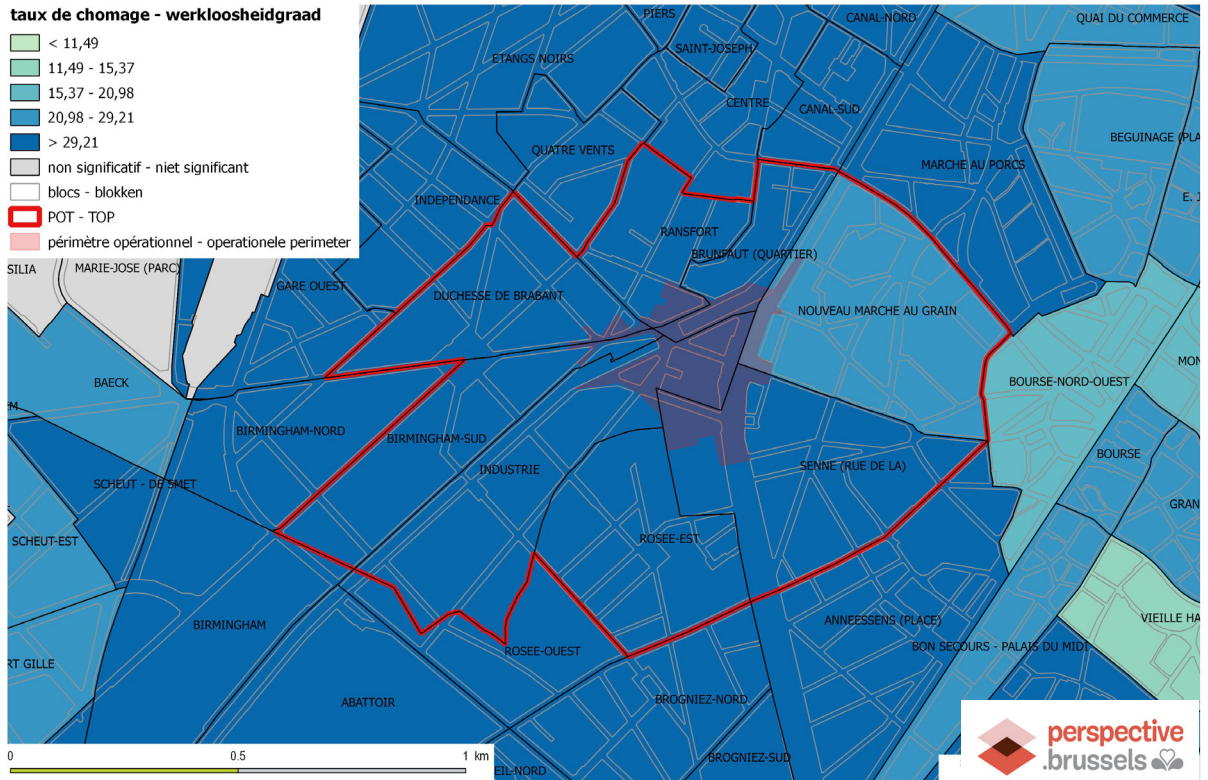
Un revenu median plus faible

Globalement, le niveau de revenu (on parle ici du revenu médian des déclarations) des secteurs du POT met en évidence les difficultés socioéconomiques de ses habitants. A l'échelle du périmètre, ce revenu médian s'élève en moyenne en 2013 à 15.124€ par an, contre 18.941€ en moyenne au niveau régional.

Là aussi un contraste entre l'est et l'ouest est marqué : les secteurs de l'ouest ont les revenus les plus faibles (entre 13.600 et 14.800€) alors que les secteurs « Rue de la Senne » et « Nouveau Marché au Grain » se démarquent avec un revenu me-

< *Taille des ménages (source : IBSA, 2012)*

¹ LES ÉTRANGERS ISSUS DE L'EUROPE DES 15 SONT LES PLUS REPRÉSENTÉS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE (15,6% EN 2013). LA COMPARAISON AVEC L'ORIGINE DES ÉTRANGERS INSTALLÉS DANS LE POT EST ICI PERTINENTE.



dian qui s'élève à plus ou moins 16.000€. Une particularité est à noter pour le secteur Birmingham-Sud dont la situation est plus favorable avec un revenu médian qui atteint les 16.500€.

Un taux de chômage élevé

Le taux de chômage dans le POT est de 35,88 %, soit 1,6 fois supérieur à la moyenne régionale qui s'élève en 2012 à 22,7 %.

Dans chaque secteur statistique, le taux de chômage se situe largement au-dessus de la moyenne régionale. Dans les secteurs « Brunfaut » et « Rosée-est », près de 50% de la population est au chômage.

Le taux de chômage le plus bas se retrouve dans le secteur statistique du « Nouveau-Marché au grain » (27,83%).

Le chômage touche particulièrement les jeunes (18-24 ans) avec un taux de 50,5% (parmi les plus élevés de la Région) en moyenne dans le POT.

Typologie des difficultés sociales

L'étude sur la « Dynamique des quartiers en difficultés² » réalisée par l'ULB-KUL sur l'ensemble du territoire belge en 2015, appuie les constats qui ressortent des statistiques de l'IBSA. Pour évaluer le niveau de difficulté, cinq indicateurs sont utilisés : revenu, taux de chômage, proportion de personnes inscrites au CPAS, proportion d'ouvriers et proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre et sont rassemblés dans un « indicateur synthétique de la précarité » (qui est la base de délimitation des quartiers défavorisés)

Selon la carte présentant la typologie de la précarité, hormis le secteur « Nouveau-Marché au Grain » dont la situation est relativement favorable, l'ensemble du POT est caractérisé par une « très grande difficulté sociale » (rouge et bleu).

On y retrouve un type de précarité dominant, à savoir des secteurs « en très grande difficulté de type bruxellois » (secteurs en bleu). Ce type de précarité se définit par une situation largement défavorable sur l'échelle de l'indicateur synthétique, avec une sur-représentation de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre. Le niveau du taux de chômage et la proportion d'ouvriers y sont par contre plus faibles, comparés au type wallon (secteurs en rouge).

Le secteur « Brunfaut » connaît la situation la plus défavorable avec une typologie de la précarité dite « en très grande difficulté de type wallon ».

² L'ÉTUDE A ÉTÉ RÉALISÉE À LA DEMANDE DU SPP INTÉGRATION SOCIALE. CETTE ÉTUDE SE CENTRE SUR L'IDENTIFICATION DE ZONES DES VILLES BELGES OÙ SE CONCENTRENT LES DIFFICULTÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES. ELLE ACTUALISE LES ÉTUDES PRÉCÉDENTES MENÉES EN CE SENS EN MOBILISANT D'AUTRES DONNÉES QUE CELLES DES RECENSEMENTS (ENQUÊTE SOCIO-ÉCONOMIQUE GÉNÉRALE), DÉSORMAIS TROP ANCIENS. UN NOMBRE LIMITÉ D'INDICATEURS SIMPLES, DISPONIBLES ANNUELLEMENT ET REPRÉSENTATIFS DES DIFFÉRENTES DIMENSIONS DES DIFFICULTÉS AUXQUELLES PEUVENT FAIRE FACE LES ESPACES URBAINS SONT UTILISÉS AFIN D'OBTENIR UN INDICE SOCIO-ÉCONOMIQUE SYNTHÉTIQUE À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS.

< Taux de chômage
(source: IBSA, 2012)

< Classification des
quartiers en difficultés
(source : ULB-KUL 2010)

Les difficultés se situent davantage au niveau du chômage, du revenu et de l'emploi sur l'indice synthétique de la précarité.

Le secteur « Nouveau Marché au Grain » se démarque du reste du POT avec un niveau de difficulté qualifié d'«intermédiaire avec forte proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre ». Sa situation est plus favorable au niveau des revenus et du chômage et par la part très faible d'ouvriers. Il présente toutefois une proportion importante de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre.

UNE VIE ASSOCIATIVE DYNAMIQUE

Le rassemblement citoyen³ est ancré depuis plusieurs années dans les quartiers de la Porte de Ninove. C'est à partir des années 1990 que le milieu associatif a commencé à se développer, il est représentatif de la diversité du tissu social de ces quartiers qui a connu plusieurs vagues migratoires.

On dénombre une vingtaine d'associations actives, que ce soit des Comités d'habitants (dont le comité de quartier « Porte Ninove Poort » qui soutient la création d'un parc), des associations de soutien de la jeunesse, de soutien aux populations défavorisées, des services d'aides sociales, ...

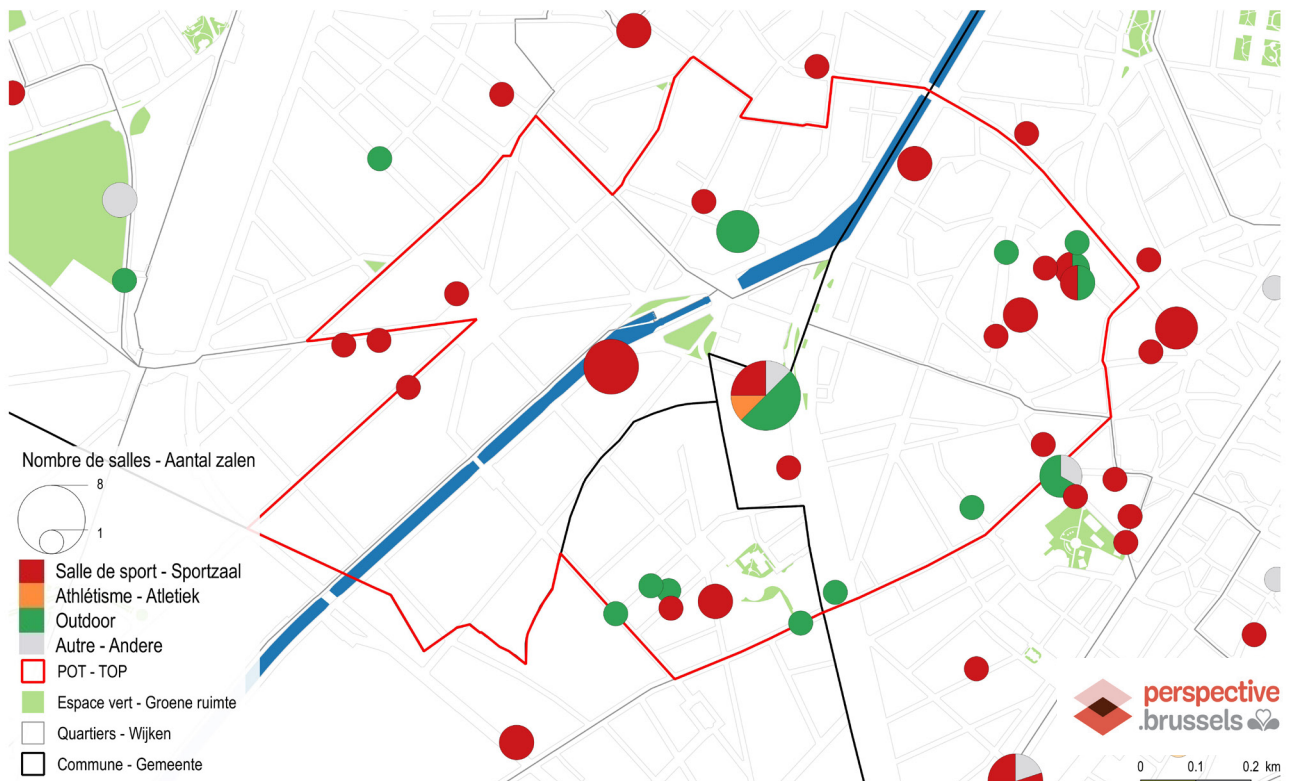
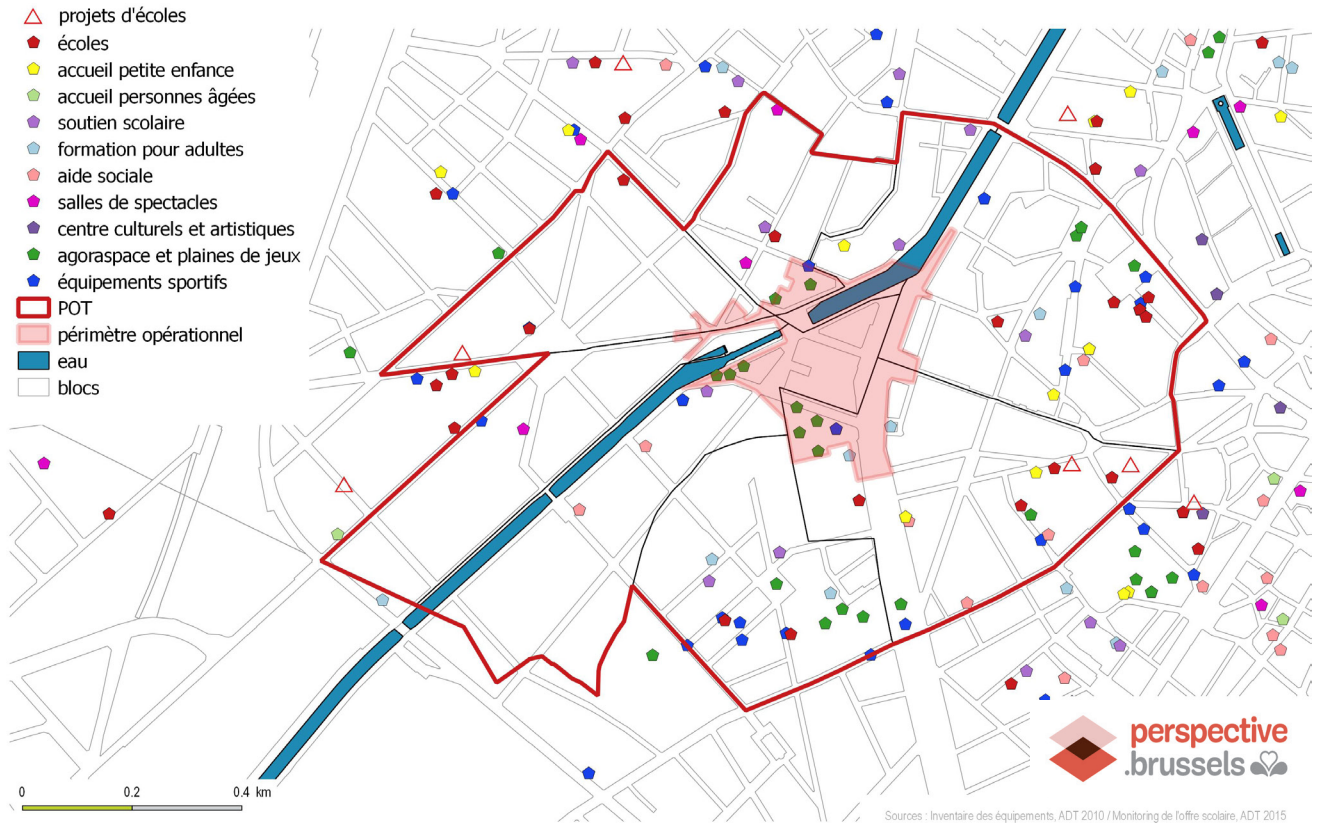
Ces associations sont un point d'ancrage local important qui permet de relayer l'opinion des populations des quartiers. Au niveau de la Porte de Ninove, l'enjeu principal de ces associations, est l'inclusion des populations qui habitent aux alentours dans le projet régional de revitalisation de la zone.



³ UZANCE. 2015. BIENVENUE À HEYVAERT. VOL 4. REVUE D'ETHNOLOGIE EUROPÉENNE DE LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES. MAGAZINE EN LIGNE.

SOCIODEMOGRAPHIE : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Il serait nécessaire de mettre en place des équipements/infrastructures permettant la création d'emplois adaptés à la population locale : étrangers, jeunes, population précarisée.
- Les projets (logements, équipements, espaces publics) doivent s'inscrire dans un objectif d'amélioration du cadre de vie des habitants, en prenant en compte une situation socio-économique fragile.
- Comment utiliser les ressources de la jeunesse et la dynamique associative pour mettre en place des projets répondant à leurs besoins ?



En matière d'offre en équipement, on constate ici aussi un déséquilibre entre l'est et l'ouest du POT. On retrouve un bon maillage d'équipements à l'est lié aux fonctions du centre-ville de Bruxelles et aux activités touristiques et culturelles. A contrario, un maillage d'équipements beaucoup plus lâche à l'ouest et un grand vide sur le site de la Porte de Ninove (ancienne friche industrielle).

LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS

L'offre en équipements sportifs et récréatifs de rayonnant local est la plus développée dans le POT, avec une trentaine d'infrastructures au total, dont une vingtaine est composée de salles de sport indoor.

Le périmètre opérationnel propose une offre diversifiée d'équipements sportifs et récréatifs. On y trouve des plaines de jeux et agoraspace (neuf au total) et des infrastructures sportives (deux infrastructures) de type terrains de foot, basket. Ces équipements sont en grande partie localisés sur le site du stade Vander Putten (parcelle des Arts et Métiers).

L'offre du stade est la plus importante, avec sur un même site deux halls omnisports, une rampe pour roller/skate, une plaine de jeux, un terrain de tennis, un terrain multisports et de deux terrains de pétanque. Il est question que cette offre disparaisse avec la création des logements SLRB sur la même parcelle, mais soit réimplantée dans le futur parc régional, ce qui garantira par ailleurs une plus grande visibilité des équipements.

< *Equipements et services à la population (Source : Inventaire des équipements et services publics, ADT 2010 et PEPS Sport, 2012)*



< *Répartition des équipements sportifs dans le POT (source : PEPS Sport, 2012)*

> *Equipements sportifs et créatifs du Stade Vander Putten (photo : perspective. brussels, 2016)*



Nom quartier	Pop. scolaire fond. 2014	Places 2014	Déficit 2014 (= valeur négative)	Places créées/programmées 2015-2022	Places 2022	Estimation déficits 2022 (= valeur négative)
ANNESENS	1523	1645	122	290	1935	412
CUREGHEM ROSEE	1038	798	-240	100	898	-140
DANSAERT	1000	1012	12	250	1262	262
DUCHESSE	982	1439	457	609	2048	1066
MOLENBEEK HISTORIQUE	3188	2753	-435	150	2903	-285
TOTAL	7731	7647	-84	1399	9046	1315

La qualité et l'entretien de ces équipements, en particulier des infrastructures outdoor, sont très variables.

Malgré sa position stratégique, le POT n'offre pas d'infrastructures sportive ou récréative d'ampleur régionale. Le stade Vander Putten pourrait jouer ce rôle si sa visibilité et son accessibilité étaient renforcées depuis les boulevards.

On ne retrouve pas non plus de piscines dans le POT. Celles-ci sont localisées en dehors du périmètre dans un rayon de +/-2km : dans le centre de Bruxelles (fréquentation supra-communale) et dans l'ouest de Molenbeek (fréquentation régionale avec un bassin olympique) mais pas à proximité immédiate.

LES ÉCOLES

On dénombre 16 écoles dans le POT (11 francophones et 5 néerlandophones), dont 6 de niveau secondaire. L'offre en écoles « techniques » y est bien développée, surtout avec la présence de l'Institut des Arts et Métiers. Néanmoins, par rapport aux besoins de la population et selon le Monitoring de l'offre scolaire¹, l'offre est insuffisante en particulier dans le fondamental.

De plus, une seule école est située à proximité du périmètre opérationnel (à 200 mètres), les autres établissements sont plus éloignés (à une distance de minimum 500 mètres).

En 2014, selon les chiffres de l'IBSA, dans l'ensemble des quartiers incluant les secteurs statistiques du POT, 7.731 enfants étaient en âge de fréquenter l'école fondamentale. A la même date, le nombre de places disponibles dans ces quartiers s'élevait à 7.647, ce qui équivaut à un déficit global de 84 places scolaires dans le fondamental.

Si le déficit global a considérablement baissé entre 2010 et 2014, des déséquilibres territoriaux persistent dans les quartiers du POT. Avec 435 places manquantes dans le fondamental, le quartier Molenbeek Historique présente le plus fort déficit, vient ensuite le quartier Cureghem-Rosée avec un déficit de 240 places dans le fondamental. Néanmoins, les projets réalisés ou programmés depuis 2015 devraient pouvoir combler ces déficits et permettre de retrouver un équilibre de l'offre dans les quartiers de la Porte de Ninove d'ici 2022.

Au total, 1.399 places scolaires sont programmées, dont 609 dans le quartier Duchesse. Ainsi, même si des déficits persistent au niveau du fondamental dans les quartiers Molenbeek historique (-285) et Cureghem Rosée (-140), les enfants en âge de fréquenter l'école fondamentale pourront potentiellement intégrer des écoles dans d'autres quartiers de la zone Porte de Ninove.

A cela s'ajoute la création d'une centaine de places dans le secondaire (francophone). Au niveau régional, la pression sur l'offre dans le secondaire dépassera celle du fondamental pour la période 2015-2025. Au total à l'échelle régionale, selon les dernières estimations du Bureau fédéral du plan, il manque encore plus de 15.000 places dans le secondaire, d'ici 2025.

¹ L'ANALYSE DES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES SE RÉFÉRENT AU MONITORING DE L'OFFRE SCOLAIRE, CELLE-CI EST FAITE À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS ET NON DES SECTEURS STATISTIQUES.

< Les écoles dans le POT (photo : Google maps, 2014 et perspective. brussels, 2016)

< Besoins en places scolaires dans le fondamental à l'horizon 2022 (source : Monitoring de l'offre scolaire, perspective.brussels, 2016)



Il est important toutefois de préciser que cette analyse ne prend pas en compte l'accroissement potentiel de la demande en équipements suite à l'arrivée de nouvelles populations dans le cadre de la création des logements Besix et SLRB (+/- 1.000 habitants supplémentaires).

LES ÉQUIPEMENTS SOCIAUX

Les équipements sociaux reprennent les services d'aide sociale (CPAS, insertion socio-professionnelle, ...), de soutien scolaire et de formation pour adultes.

Sur la totalité du POT sont implantés :

- 5 services d'aide sociale localisés principalement dans le Pentagone ;
- 7 structures de soutien scolaire plutôt bien réparties sur la zone du POT. Par contre, il y a une absence de ce type de structures au nord-ouest du POT ;
- 5 structures de formation pour adultes, qui sont surtout implantées au sud et à l'est du POT. Il y'a une absence de ce type de structure au nord-ouest du POT.

Si l'offre sociale semble assez variée dans le POT, il manque toutefois des services d'insertion socio-professionnelle, dans des quartiers où le sous-emploi est très problématique.

LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

A l'échelle du POT, l'offre culturelle publique est peu développée, elle se compose seulement de trois salles de spectacles et d'expositions. Il manque des équipements culturels publics « classiques », d'échelle locale, de type centres culturels, bibliothèques, espace audiovisuel, ...

Toutefois, l'offre culturelle ne doit pas s'analyser au niveau du public seul ni se restreindre à l'échelle du POT. En effet, au niveau privé le POT compte deux musées dont le MIMA (Millennium Iconoclast Museum of Art), ouvert en 2016 sur le site de la Brasserie Belle-Vue.

Déjà présente dans les années 80-90 mais de manière plus informelle, l'offre culturelle est aujourd'hui en plein essor à proximité immédiate du POT. Les rives du canal, coté Molenbeek, connaissent en effet une situation spécifique liée à un développement récent d'activités culturelles et commerciales, d'organisation de festival, ... L'engouement pour la reconversion de friches industrielles en espace culturel trouve toute sa place dans le POT.

< *Maison quartier et Hall Heyvaert (photo : perspective.brussels, 2016)*

< *Salle de spectacle, (photo : perspective.brussels, 2016)*

< *Le MIMA (photo : perspective.brussels, 2016)*



L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Comparativement à la moyenne régionale et au regard du nombre d'enfants en bas âge présents dans le POT, l'accueil de la petite enfance souffre d'un manque structurel de places et notamment de places publiques.

La moyenne des places disponibles dans le POT est de 0,13 contre 0,33 au niveau régional (chiffre 2014). Au total le POT présente 94 places disponibles en milieu d'accueil. Les secteurs Ransfort, Birmingham et Industrie n'ont pas de places d'accueil.

A partir des chiffres de l'IBSA, on peut estimer les besoins à +/- 80 places en crèches en 2014. Une crèche est en projet rue de Liverpool et devrait accueillir 72 enfants.

AUTRES ÉQUIPEMENTS

Les équipements en lien avec l'eau sont globalement peu présents sur le territoire du canal. Les rives du canal, l'ancien tracé de la petite Senne dans le secteur « Industrie », qui devraient être valorisés par le réaménagement du quartier Heyvaert, et l'écluse de Molenbeek sont des sites fortement emblématiques mais encore trop peu mis en valeur.

L'accueil et l'offre en équipements pour les personnes âgées sont aussi très peu développés dans le POT. Même si le quartier ne compte pas un nombre élevé de personnes âgées, la tendance est de plus en plus au maintien des seniors dans leurs quartiers de résidence.

< Crèche (photo : Google maps, 2014)

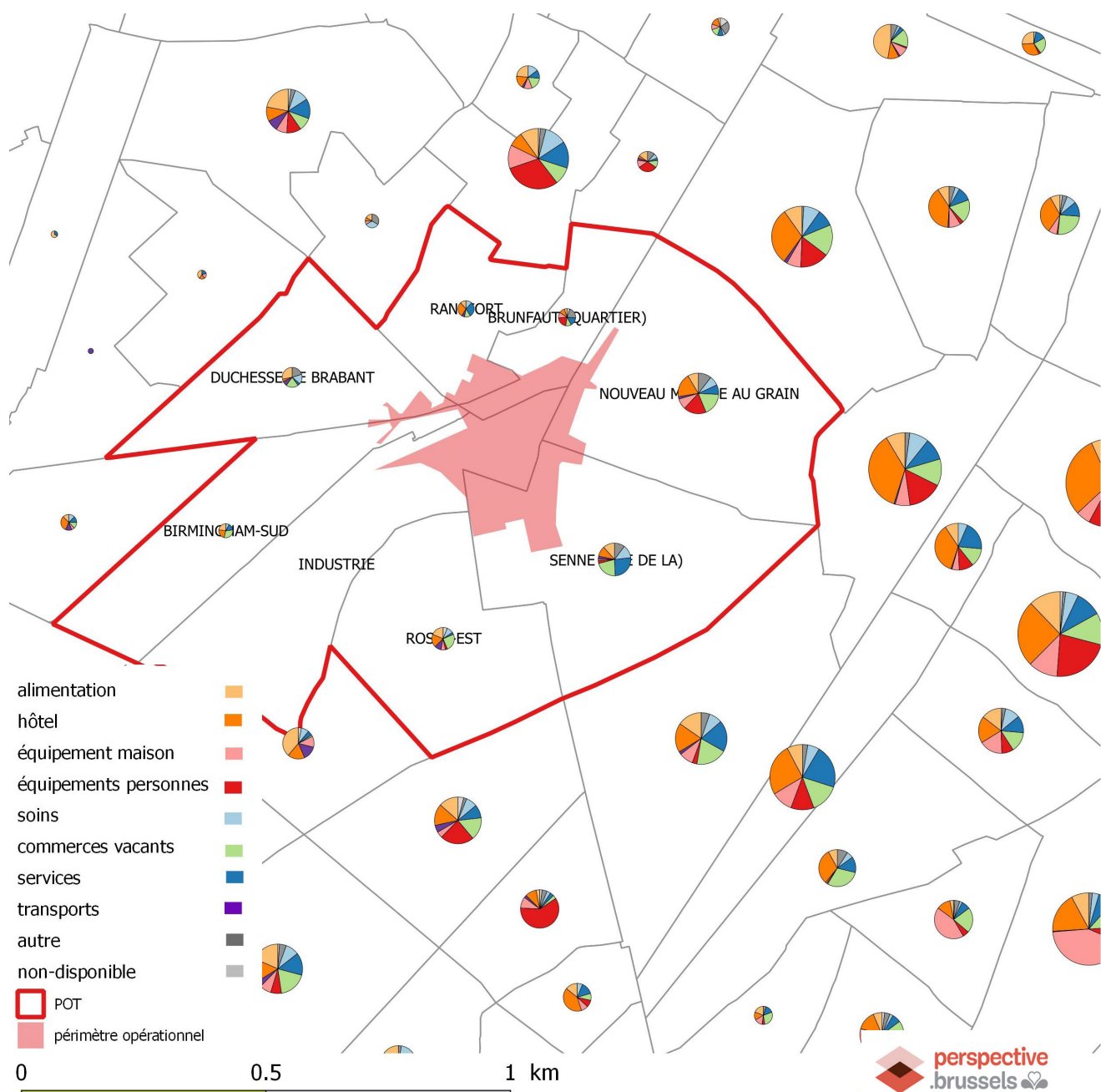
< Equipements sociaux (photo : perspective. brussels, 2016)



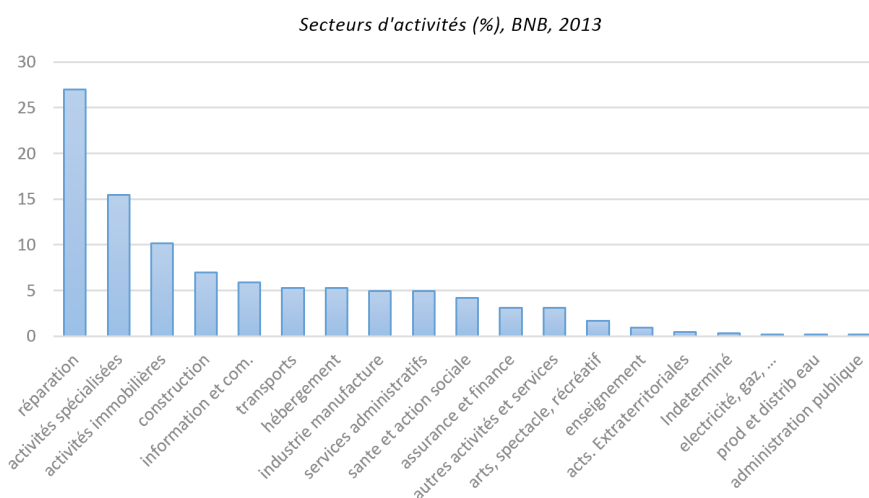
EQUIPEMENT : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Comment remplir une fonction d'animation et d'intégration socioéconomique au niveau local, en fonction des besoins identifiés en termes d'équipements (notamment des crèches et des écoles de niveau secondaire), de création d'emplois (taux de chômage élevé dans le POT) et de futurs besoins (arrivée de 500 à 1.000 personnes) et permettre de créer un lien entre l'est et l'ouest du POT ?
- La taille du foncier disponible sur le site semble être l'opportunité de créer des équipements métropolitains : parc régional, musée, équipement récréatif, en relation avec l'eau (fontaines), le canal, les écluses, point de départ touristique, usage de la mobilité douce (cinéma-vélo), ...
- Comment réussir l'implantation d'un équipement métropolitain adapté au tissu local permettant de revaloriser le cadre de vie et l'image de la zone ?
- Comment réorganiser les fonctions présentes sur le site des Arts et Métiers dans la perspective de l'implantation des logements sociaux de la SLRB ?
- Comment s'assurer d'une bonne dynamisation du site via les types d'équipements et une animation à différents horaires de la journée et en soirée ?

< Equipements récréatifs dans le POT (photo : perspective.brussels, 2016)



Si l'on regarde le graphique présentant la part des différents secteurs d'activités dans le POT, on remarque un large monopole de l'activité commerciale et notamment du secteur de la « réparation de véhicules automobiles » (27% de l'activité du POT y est consacrée).



> Part des différents secteur d'activités (source : BNB, 2013)

Suivent ensuite les activités dites « spécialisées, scientifiques et techniques » (bureaux d'études, architectes, cabinet juridique, ...) à hauteur de 15%. On retrouve par ailleurs, deux centres d'entreprises, le Centre Euclides dans le secteur Rosée-Est à Anderlecht et le Centre Dansaert dans le secteur Nouveau marché au grain à Bruxelles). L'activité immobilière est aussi bien représentée, à hauteur de 10% de l'économie du POT.

Les secteurs de l'enseignement, de la culture et de l'administration publique sont quant à eux sous-représentés.

Les activités tertiaires et administratives sont davantage localisées dans le centre de Bruxelles, à une distance de 2km, tandis que les activités productives se retrouvent plus loin au nord, le long du canal.

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE








Selon le Baromètre d'Atrium, on dénombre en 2016, 280 commerces au total dans le POT (aucun commerce n'est référencé dans le secteur « Industrie »).

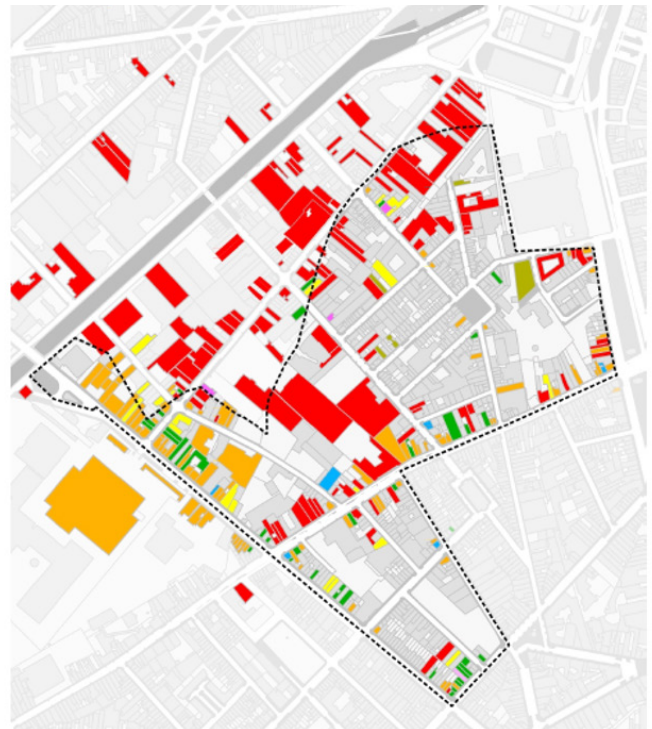
A l'échelle du POT, on constate une rupture nette entre l'ouest, dont l'offre est assez limitée, et l'est, qui bénéficie de la dynamique du centre de Bruxelles et dont l'offre est plus grande et plus variée.

Le POT est par ailleurs caractérisé par une part importante de vacance commerciale. C'est surtout le cas dans les secteurs « Rue de la Senne » et « Marché au grain ».

< Structure commerciale (Source : Baromètre, Atrium, 2016)

Commerces

- alimentation 
- équipement de la maison 
- biens et services à la personne 
- loisirs 
- transport 
- autre commerce 
- commerce vide 



Globalement, l'activité commerciale du POT est regroupée dans 3 grands domaines : le commerce automobile, l'horeca et l'alimentation.

Le secteur de l'automobile

Les activités de réparation et de commercialisation des voitures d'occasion étaient autrefois implantées dans la zone de la gare du Midi. Dans les années 80, profitant de l'abandon de nombreux entrepôts de bouchers ne répondant pas aux nouvelles normes européennes, ces activités se sont déplacées dans les secteurs « Industrie » et « Rosée-est », à l'ouest de la Porte de Ninove, propices à l'implantation de garages et jouissants d'une proximité directe avec le canal.



< Emprise des activités liées aux transports dans le quartier Heyvaert (source: IPE, BUUR)

Commerce de l'automobile dans le quartier Heyvaert (photos : perspective.brussels)

Le « quartier Heyvaert » (qui s'étend sur une superficie de plus ou moins 5 hectares entre les rues Heyvaert, Gosselies, Liverpool, Bateau, Quai de l'Industrie) a peu à peu été totalement dédié à l'exportation de voiture (voir couleur rouge sur la carte). Aujourd'hui 120.000 véhicules par an transitent par le quartier, ce qui l'a rendu imperméable (parking en intérieur d'îlot, grandes surfaces dédiées aux garages, allées et venues permanentes de voiture) et a peu à peu atteint la fonction résidentielle, du fait aussi des nombreuses nuisances engendrées par des activités bruyantes et polluantes.

Cette situation devrait évoluer dans les prochaines années avec le projet de création d'un terminal Roll on-Roll off¹ au nord de la Région. En effet, depuis 2013, la Région mène un projet visant l'aménagement d'un nouveau site dédié aux activités d'import-export automobiles à l'avant-port et connecté à la voie d'eau. Cette initiative doit permettre de lancer une dynamique pour un redéveloppement urbain structuré autour d'espaces publics de qualité (création de traversées vertes reliées au parc de la Porte de Ninove, de nouvelles trajectoires piétonnes, cyclistes, ...), de réhabilitation du bâti pour y créer du logement, d'implantation de nouvelles activités, ...

< Projet de réhabilitation du quartier Heyvaert (source : Citydev, 2014)

1 L'OCTROI DE LA CONCESSION POUR DÉVELOPPER LE TERMINAL RORO EST PRÉVUE POUR LE DÉBUT 2017 ET UNE DÉLIVRANCE DE PERMIS POUR LE MILIEU 2018. LE DÉMARRAGE DE L'EXPLOITATION POURRAIT DÉBUTER EN 2019.



Le secteur HORECA

Globalement, en matière de restauration, on constate une faible offre de petite restauration et notamment de restauration rapide dans le POT.

En revanche, concernant les autres secteurs Horeca, depuis plusieurs années, une nouvelle dynamique commerciale et hôtelière s'installe sur le territoire du canal et à proximité immédiate de la Porte de Ninove (Rue Dansaert, Quai du Hainaut, Rue des Fabriques, Rue des Chartreux, ...).

Deux hôtels se sont récemment installés le long du canal, suite à la rénovation des Brasserie Belle-vue et deux auberges de jeunesse sont situées dans les secteurs « Ransfort » et « Brunfaut ». Enfin, la Rue de la Fabrique et le Quai du Hainaut connaissent actuellement un processus de transformation : requalification d'anciens commerces en galeries d'arts, épicerie bio, restauration et cafés diversifié, commerces spécialisés, ...

Le secteur de l'alimentation et de l'équipement de la personne

Dans les parties du POT situées entre Anderlecht et Molenbeek, l'offre commerciale est majoritairement axée sur l'alimentation. On retrouve davantage de petits exploitants aux enseignes très disparates, avec une surreprésentation d'épiceries, superettes et hard discounts et peu de grandes enseignes.

Il est à noter qu'un marché se tient chaque semaine sur la place de la Duchesse de Brabant.

Du côté bruxellois, les commerces proposent davantage de produits pour l'équipement de la personne (notamment le secteur du « Nouveau marché au grain »).

Enfin, les services sont assez faiblement représentés mais se retrouvent dans l'ensemble des secteurs.

Ainsi, le site de la Porte de Ninove se situe à la jonction entre deux systèmes commerciaux :

- des fonctions commerciales de première nécessité : achats de type fonctionnel et rapides davantage localisés du côté ouest du POT et en particulier le long de la Chaussée de Ninove. Selon le Baromètre d'Atrium cet axe commercial semble souffrir d'un manque de qualité de ses enseignes, d'un manque d'aménagement des voiries, des trottoirs, mobilier urbain et de verdure qui limite fortement l'attractivité des commerces.
- un commerce de « flânerie » : les rives du Canal et l'ouest du POT développent un commerce plus de « flânerie », avec une offre plus diversifiée et de meilleure qualité. Ces espaces disposent d'un grand potentiel en terme de développement de commerces spécialisés grâce à une plus grande visibilité, une bonne accessibilité et de grandes parcelles.

< *Espaces commerciaux dédié à l'ameublement, à la restauration (photos :perspective.brussels, 2016 et Google maps, 2014)*

UNE PRESSION CROISSANTE SUR L'INDUSTRIE

Selon le Masterplan Canal de Molenbeek, le maintien d'activités industrielles dans les quartiers du canal est confronté à une certaine concurrence vis-à-vis des autres fonctions et spécifiquement de la fonction logement. Le Plan canal partage ce constat et propose un développement du territoire qui garantisse l'équilibre et l'intégration des fonctions résidentielles et économiques

Lorsque l'on observe l'ensemble des grandes parcelles de la zone ayant eu ou ayant une activité industrielle ou commerciale (de gros), on constate que près de la moitié de celles-ci ont été reconverties durant ces 15 dernières années. Il s'agit principalement de logements, d'équipements et d'espaces verts, à l'exception de certains commerces plus spécialisés qui ont, pour leur part, contribué au maintien d'une activité économique.

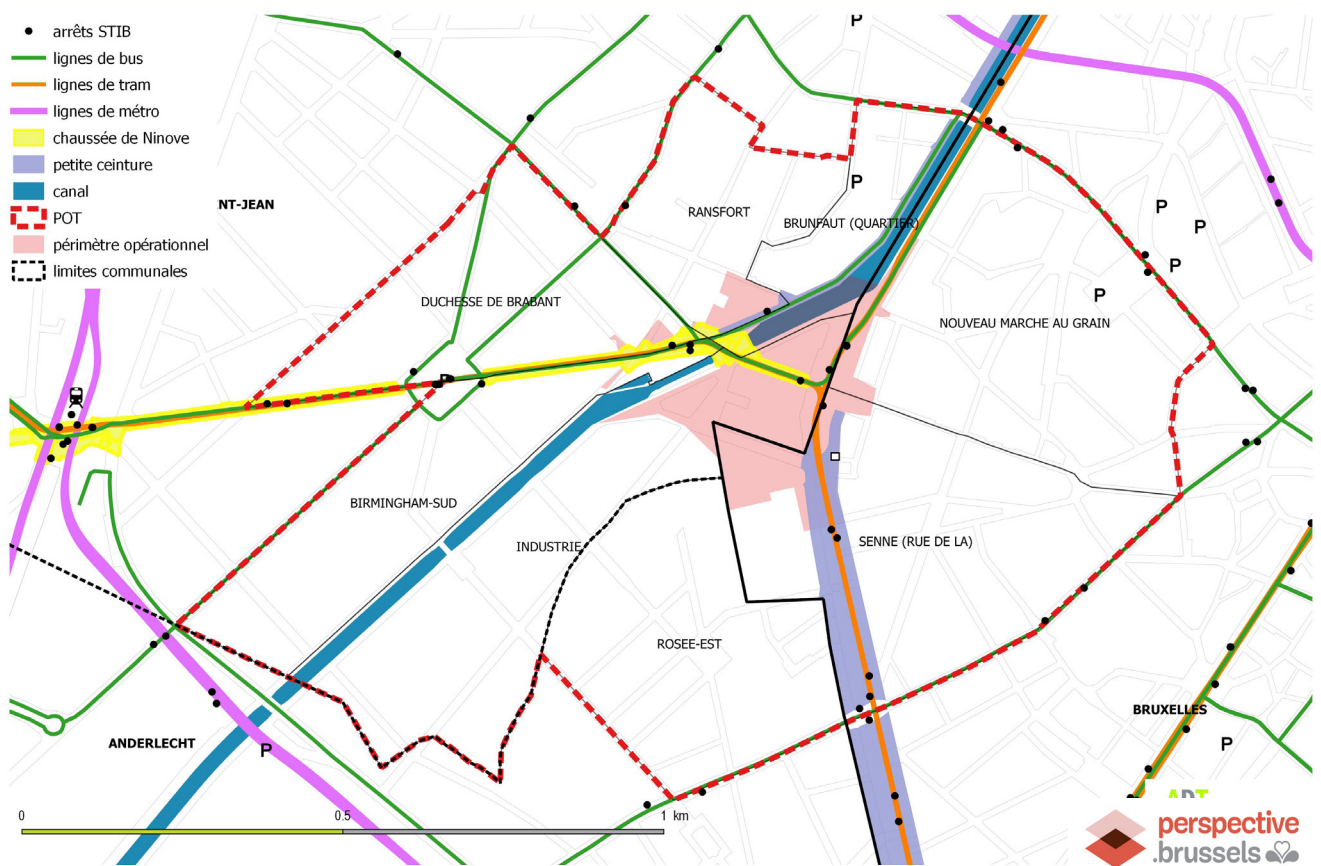
La valorisation des quartiers de la zone entraîne une hausse du prix des biens immobiliers qui rend de plus en plus difficile le maintien de surfaces productives bon marché. Le problème réside dans le fait que l'affectation au sol au PRAS, d'une majorité de la zone est en "zone mixte et de forte mixité", au sein desquelles le développement de logements est autorisé sans limitation. Etant donné qu'il devient plus rentable de développer des logements dans la zone, les espaces d'activités productives disparaissent. Aujourd'hui, la croissance reste à encourager, mais les activités productives (et commerciales) deviennent peu à peu des fonctions faibles qu'il convient de protéger, car elles sont nécessaires à la création d'emploi devant accompagner la croissance.



Transports de marchandises sur le canal (photo : perspective.brussels, 2016)

ACTIVITES ECONOMIQUES : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Les récentes implantations hôtelière et culturelle le long du canal et celle du futur parc font de la Porte de Ninove un lieu favorable au développement des fonctions Horeca et d'activités récréatives. Comment les intégrer tout en s'appuyant sur la proximité avec le canal ?
- Les rives du canal, situées à proximité directe de la Porte de Ninove, disposent d'un grand potentiel en terme de développement de commerces spécialisés : grande visibilité, bonne accessibilité, grandes parcelles post-industrielles. Le quartier Heyvaert quant à lui (au travers du projet Roro) présente un potentiel en matière de requalification des espaces et d'implantation de projets résidentiels, commerciaux et de liaison verte avec le futur parc. Comment contribuer de manière positive à cette mixité et à l'évolution des quartiers alentours au travers du développement de la Porte de Ninove ?
- Le périmètre opérationnel de la Porte de Ninove offre plusieurs opportunités en matière de développement du fait de sa zone de chalandise importante, sa situation à faible concurrence d'attractivité, disposant d'une accessibilité convenable, et qui bénéficie d'un positionnement stratégique dans l'espace régional. Comment valoriser ces atouts tout en garantissant une cohérence à l'échelle locale ?
- Comment rehausser la qualité du cadre de l'environnement commercial tout en variant l'offre (plus de commerces de qualité : restaurants, glaciers, cafés à terrasses librairies, magasins de décoration...) ?



La Porte de Ninove est un carrefour multimodal (voitures, transports en commun, vélo, piéton) localisé à la croisée de la Petite Ceinture (voirie principale) et de voiries inter-quartiers (chaussée de Ninove, quais de Mariemont et Charbonnages), en ce sens, il constitue un lieu de mobilité régional stratégique, mais dont l'utilisation n'est pas encore optimale.

Voitures, camions, transports en commun, vélos, cyclistes, piétons et bateaux se croisent chaque jour sur le site de la Porte de Ninove. En termes d'accessibilité automobile le site présente une bonne connexion vers les autres axes de la ville. Cette situation implique néanmoins de nombreux inconvénients spécifiquement liés à l'usage de la voiture :

- l'emprise de l'automobile entraîne des nuisances en termes de pollution de l'air, de vibration et sonore, et de partage de l'espace avec les autres modes de transport ;
- la circulation sur l'axe Petite Ceinture et sur le carrefour de la Porte de Ninove est fréquemment engorgée ;
- aucune voirie de la Porte de Ninove n'est en zone 30 (alors que le reste du POT l'est) ;
- malgré une grande capacité de stationnement en voirie sur le site, l'usage n'est que partiel du fait d'une faible densité d'habitation, d'une désorganisation et d'une accessibilité compliquée aux aires du stationnement ;
- à l'échelle du POT, on recense un seul parking public.

< *Transports publics dans le POT (source : STIB 2015)*

TRANSPORTS EN COMMUN

En matière de transports publics, le site de la Porte de Ninove est catégorisé en zone B selon le classement établi par le règlement régional d'urbanisme (RRU). Cela indique que le site bénéficie d'une bonne desserte globale en transports en commun. On recense :

- 2 lignes de tram (82 et 83) qui croisent le canal sur le pont de l'écluse au niveau de la Porte de Ninove. La ligne du tram 51 passe sur la Petite Ceinture. Quatre lignes de bus (86, 126, 127, 128) mènent au centre-ville par la Porte de Ninove ;
- une bonne desserte en transports en commun nord-sud (tram 51) mais une moins bonne desserte dans le sens est/ouest ;
- une difficulté d'accès vers les arrêts des transports en commun (manque de visibilité et trajectoires inconfortables sur des voiries très fréquentées) ;
- la voie d'eau comme transport en commun de personnes entre la Porte de Ninove et la Place Saintelette n'est pas développée.

< *Circulation dans et autour de la Porte de Ninove (Photo : perspective. brussels, 2016)*



CIRCULATION CYCLISTE

En termes de circulation cycliste :

- la topographie plane du territoire du canal facilite la mobilité douce vers et à partir de la Porte de Ninove depuis différents sites structurants : gares, centre-ville, canal, ... Cependant, les pistes cyclables s'arrêtent à l'entrée du site et passent d'une rive à l'autre ce qui empêche une circulation continue le long du canal et une traversée aisée du site ;
- 2 itinéraires cyclables régionaux se croisent sur le site : l'itinéraire cyclable régional sur la rive du Canal du côté de Molenbeek et l'itinéraire cyclable régional qui vient de la Rue Delaunoy et continue sur la rue des Fabriques ;
- 1 station Villo est située sur la Place de Ninove ;
- il n'y a pas de parking vélo sur le site-même.

En ce qui concerne les mobilités douces, les trois carrefours implantés sur la petite ceinture complexifient la lisibilité du site de la Porte de Ninove et les traversées pour les piétons et cyclistes. En effet, ceux-ci effectuent des trajectoires inconfortables sur des voiries très fréquentées, pour rejoindre les arrêts de transports publics et l'une ou l'autre partie du site.

< Réseau viaire sur la
Porte de Ninove (Photo :
Google earth-pro 2014)

< Lignes de tram
traversant le POT (photo :
Google maps 2014)

MOBILITE : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Comment renforcer les dispositifs de plurimodalité et valoriser la mobilité douce via le positionnement stratégique à la croisée des modes de circulation de la Porte de Ninove ?
- Comment organiser la circulation pour une bonne cohabitation entre les modes doux, la circulation automobile et les trams ?
- Comment profiter du potentiel offert par la proximité du canal en matière de mobilités douces (passerelle piétonne, développement du transport fluvial, ...) ?
- Comment assurer une mobilité qui soit à la fois capable d'amortir la croissance démographique du quartier induite par les projets immobiliers présents tout en garantissant des trajectoires sécurisées et confortables aux modes actifs ?
- La réduction de l'intensité du trafic au niveau du site pourrait contribuer à améliorer la qualité de vie et la convivialité de la Porte de Ninove.

Les différentes périodes d'évolution du POT sont autant de phases d'évolution du bâti et de renouvellement du logement pour y accueillir différents types de populations.

UN LOGEMENT ANCIEN ET MODESTE

Selon le CENSUS 2011, le bâti qui compose le POT a majoritairement été construit avant 1919, à l'image de l'ensemble de la Région. Au départ, composé de logements destinés aux ouvriers qui travaillaient dans les usines à proximité, le bâti a été réinvesti dans les années 80 par une population plus modeste (avec le déclin du secteur industriel et l'apparition de nouveaux modes d'habitat) qui n'avait pas les ressources pour le rénover. Cette situation fut en partie la cause d'une longue phase de dégradation du bâti.

Dans les années 70-80, une partie de la population précarisée s'installe dans des tours de logements sociaux (deux tours rue Brunfaut et cinq tours Rempart des Moines).

En comparaison avec la moyenne régionale, le logement social est relativement bien représenté dans le POT. En 2015, on compte 11,4% de logements sociaux (% de logements sociaux pour 100 ménages) dans le POT, contre 7,3% niveau régional.

Les logements sociaux sont concentrés dans quatre secteurs : « Brunfaut » (96%, 316 logements sociaux), « Ransfort » (22%, 175 logements), « Nouveau marché au grain » (20%, 312 logements sociaux) et « Industrie » (5,8%, 38 logements).



Tours de logement, Rempart des Moines (photo Google maps, 2015)

En revanche, on ne retrouve aucun logement social dans les quatre autres secteurs qui composent le POT alors que la demande est particulièrement importante dans ces zones. En 2011, selon l'IBSA, les communes de Molenbeek et d'Anderlecht font parties des cinq communes qui présentent les parts de ménages inscrits pour une demande de logement social les plus élevés de la Région, (respectivement 13 et 9%).

De plus, la Tour Brunfaut, fortement dégradée et ne répondant plus aux normes de sécurité et d'habitat est actuellement en rénovation. Les cinq tours de la rue Rempart des Moines vont aussi être démolies et reconstruites dans les prochaines années. Se pose alors la question du relogement des populations pendant la durée des travaux.

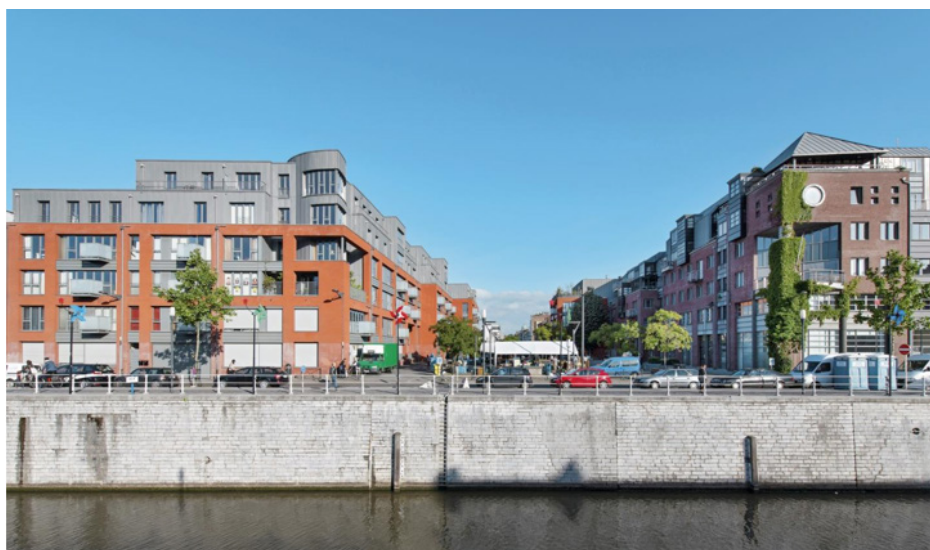


UNE PRODUCTION DE LOGEMENT DYNAMIQUE

La fonction résidentielle du POT est entrée dans une nouvelle dynamique qui s'inscrit plus largement dans le réinvestissement de la zone du canal par les pouvoirs publics et privés.

Dès les années 90, la Région bruxelloise investit massivement dans la zone du canal et plus précisément sur la Commune de Molenbeek (hors POT), via les opérations de Citydev (création de logements moyens).

L'opération « Rive Gauche » a lancé les premières transformations. S'inscrivant dans la création de la station de métro Comte de Flandre, ces projets, de plus d'une centaine de logement (maisons unifamiliales et petits immeubles de logement), ont permis de restructurer l'ensemble de l'espace, à l'époque quasi vide, qui s'étend du Quai des Charbonnages jusqu'à la place communale, et de recréer un lien entre les rives du canal et le centre de Molenbeek.

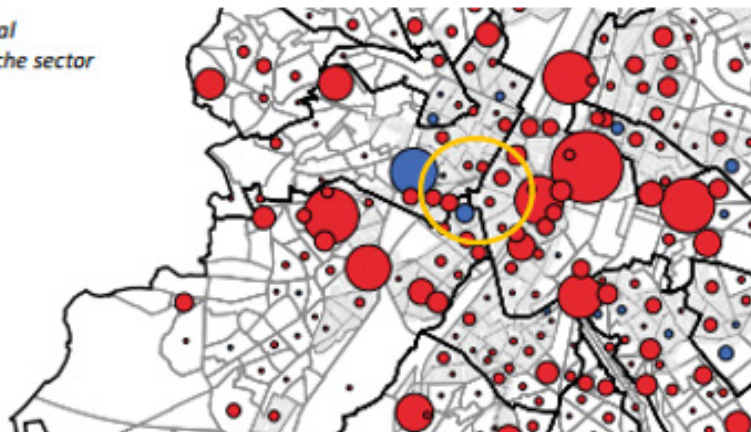
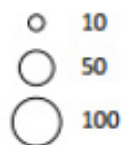


< Requalification du quartier Rive Gauche avant et après (photos : Citydev.brussels et Google maps, 2015)



Logements réalisés dans la cadre du projet Rive Gauche (photo : Citydev.brussels)

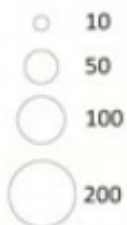
Gemiddeld jaarlijks aantal
vergunde woningen per statistische sector



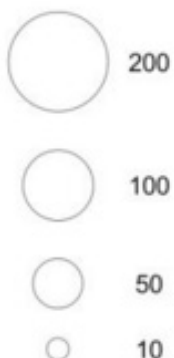
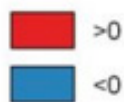
Extrait, Observatoire des permis n°3, BDU-DEP, 2012

POT

Gemiddeld jaarlijks aantal
vergunde woningen per statistische sector



Extrait, Observatoire des permis n°4, BDU-DEP, 2013



Extrait, Observatoire des permis n°6, BDU-DEP, 2015

Un dernier projet est actuellement en cours, rue Vandermaelen. Il prévoit la création de 31 logements et 1 commerce.



Projet de logements durables, rue Vandermaelen (photo : Citydev. brussels)

La période 2000-2010 a vu la production de logement se localiser davantage dans les secteurs situés au sud et à l'est de la Porte de Ninove.

Cette production présente des caractéristiques propres qui se démarquent des opérations menées dans le reste de la Région (selon l'Observatoire des permis logement n°2, 2012, permis autorisés entre 2003 et 2011) :

- localisation des opérations :
Dans les secteurs «Nouveau Marché au Grain» et « Rue de la Senne » puis « Rempart des Moines », « Industrie » et « Birmingham-sud ».
- type de logement :
Appartements de 1 à 2 chambres, sous-représentation des grands logements (alors que la taille des ménages moyenne est plus élevée que dans le reste de la Région).
- type d'opérateurs :
Le privé est dominant (50% des opérations) mais proportionnellement moins important que dans les opérations réalisées dans les autres parties du territoire régional. On retrouve Citydev en deuxième position puis le Fonds du logement et les Communes (via les Contrats de quartier). Aucune opération de la SLRB n'a été réalisée durant cette période.
- type d'opérations :
Dominante de la production via la reconversion de bâtiments et en particulier d'anciens bâtiments industriels (« Duchesse de Brabant », « Birmingham-sud ») puis de bureaux.



Opérations de logement autour de la Porte de Ninove (photos : perspective. brussels, 2016 et Citydev.brussels)

En 2012, la production de logements reste active dans l'ensemble des quartiers du POT. Par la suite, de 2013 à 2015, les logements « autorisés » autour du site de la Porte de Ninove se font plus rares, comme pour le territoire du canal.

Le secteur « Rempart des Moines » reste celui qui connaît le plus d'investissement immobilier.

LOGEMENT : ENJEUX ET QUESTIONS CLES

- Comment répondre aux objectifs régionaux (Plan logement et Alliance habitat) et aux prévisions démographiques régionales aux travers des projets de logements (en termes de superficies, types, gabarits et usages) ?
- Au regard des opérations de création de logements moyens déjà réalisées et celles projetées, quels sont les besoins de ce type de logements à l'échelle du POT et du territoire du canal ?
- Les projets de logement doivent répondre à une ambition architecturale de qualité pour garantir un cadre de vie agréable et l'attractivité du site.
- La rénovation du bâti pour offrir davantage de logements de qualité et durable doit davantage être prise en compte dans les projets d'aménagements dans le POT.



TYPLOGIE DES ESPACES VERTS

Si l'offre en espaces verts du POT présente une certaine diversité (parc, alignement d'arbres, places arborées, square, ...), sa répartition est très inégale et marque une rupture nette entre l'est et l'ouest. En termes de qualité, la situation est aussi très variable.

Dans le détail, on retrouve pour l'ensemble du POT² :

- des espaces verts principalement situés à l'est du POT dans les secteurs « Ransfort », « Brunfaut », « Nouveau marché au grain » et « Rue de la Senne ». A l'ouest, les secteurs « Duchesse de Brabant », « Birmingham-Sud » et « Industrie » (hormis la parcelle de la Porte de Ninove) sont totalement dépourvus d'espaces verts publics et privés ;
- 1 parc public régional (parc de la Rosée) et 1 parc communal (parc de la Fonderie, secteur Ransfort) ;
- différents espaces verdurisés publics ou place arborée dont la qualité d'usage et paysagère est très variable (Place du Nouveau marché au grain, Place Alphonse Lemmens, Place de Ninove, Espace Pierron, pieds des tours du Rempart des Moines, « triangles », ...) ;
- de grands alignements d'arbres (platanes) qui ponctuent la Petite Ceinture et structurent l'axe Midi-Ninove ;
- la Porte de Ninove présente de son côté une succession d'espaces résiduels dont une partie est verdurisée ;
- très peu d'intérieurs d'îlots verdurisés hormis quelques jardins potagers récemment implantés en intérieur d'îlots (derrière le site Belle-Vue) ;

< *Espaces verts publics*
(source: IBGE, 2015)

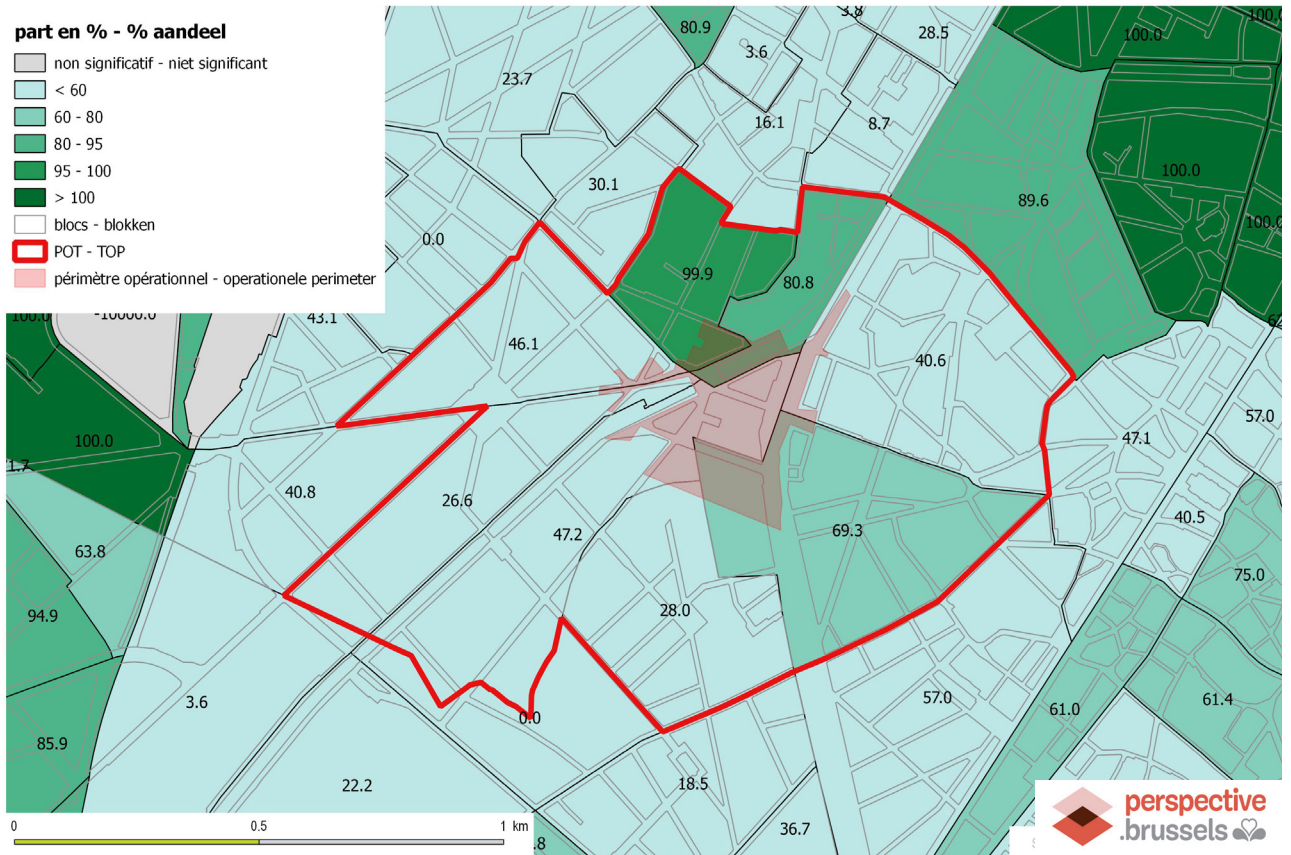
La Porte de Ninove est par ailleurs intégrée dans le Maillage vert³ de Bruxelles-Environnement, ce qui permet aux usagers des modes doux de rejoindre l'ouest de Molenbeek et le parc du Scheutbos via un itinéraire vert traversant notamment le parc Marie-José et le parc Albert. Au sud du POT, un autre maillage relie la Petite Ceinture au sud d'Anderslecht. Ce maillage n'est toutefois pas clairement visible ni accessible depuis la Porte de Ninove.

La carte de l'IBSA de 2012 analysant « la part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public » confirme le déséquilibre constaté et montre que sur les 8 secteurs statistiques que comptent le POT, 5 présentent un taux inférieur à 50 %

² SOURCE : BRUXELLES-ENVIRONNEMENT, ANALYSE PERSPECTIVE.BRUSSELS 2016

³ LE PRINCIPE DU MAILLAGE VERT REPOSE SUR LA VOLONTÉ DE COMBLER LES LACUNES EN ESPACES VERTS DANS LES ZONES QUI EN SONT DÉPOURVUES, DE MIEUX RELIER LES DIFFÉRENTS ESPACES VERTS ENTRE-EUX DE LA MANIÈRE LA PLUS CONVIVIALE POSSIBLE, EN PARTICULIER POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES, DE DÉVELOPPER LA BIODIVERSITÉ DE LA FAUNE ET DE LA FLORE EN LES INSCRIVANT DANS UN RÉSEAU DE CONTINUITÉS VERTES, DE VERDURISER LES GRANDS AXES DE PÉNÉTRATION DANS LA VILLE (SOURCE : MAILLAGE VERT ET BLEU, BRUXELLES-ENVIRONNEMENT, 2002)

< *Maillage vert*, (Source :
Bruxelles Environnement,
2002)



d'habitants vivant à proximité (moins de 300 mètres) d'un espace vert. La situation est d'autant plus critique que ces secteurs sont entourés d'autres secteurs dont le taux est aussi très faible voire nul.

Ce déséquilibre dans la répartition des espaces verts et la forte densité qui caractérise le POT met en évidence une offre insuffisante par rapport aux besoins de la population. De grands espaces verts aérés et aménagés mais aussi des espaces verts de plus petite taille (square, place verdurisée, ...) font effectivement défaut dans le POT.

En termes de qualité des espaces verts, la situation est très variable selon les sites. On constate en effet que les parcs et les espaces publics intégrés dans le tissu urbain sont plutôt préservés et bien entretenus.

En revanche, la qualité, l'usage et l'entretien des espaces verts qui entourent la Porte de Ninove méritent plus d'attention. L'aménagement actuel désordonné du « triangle » du Quai de l'Industrie semble avoir un impact négatif sur sa fréquentation.

Alors que des efforts ont été entrepris, notamment par la population locale qui s'est elle-même investie dans la création de mobilier urbain et récréatif, ces espaces restent négligés, parfois utilisés pour y déposer des déchets et le mobilier souffre de vandalisme répété.

< Proportion d'espaces
verts par habitants (source
: IBSA, 2012)



< > Différents espaces
verts présents dans le
POT (photos : perspective.
brussels, 2016)

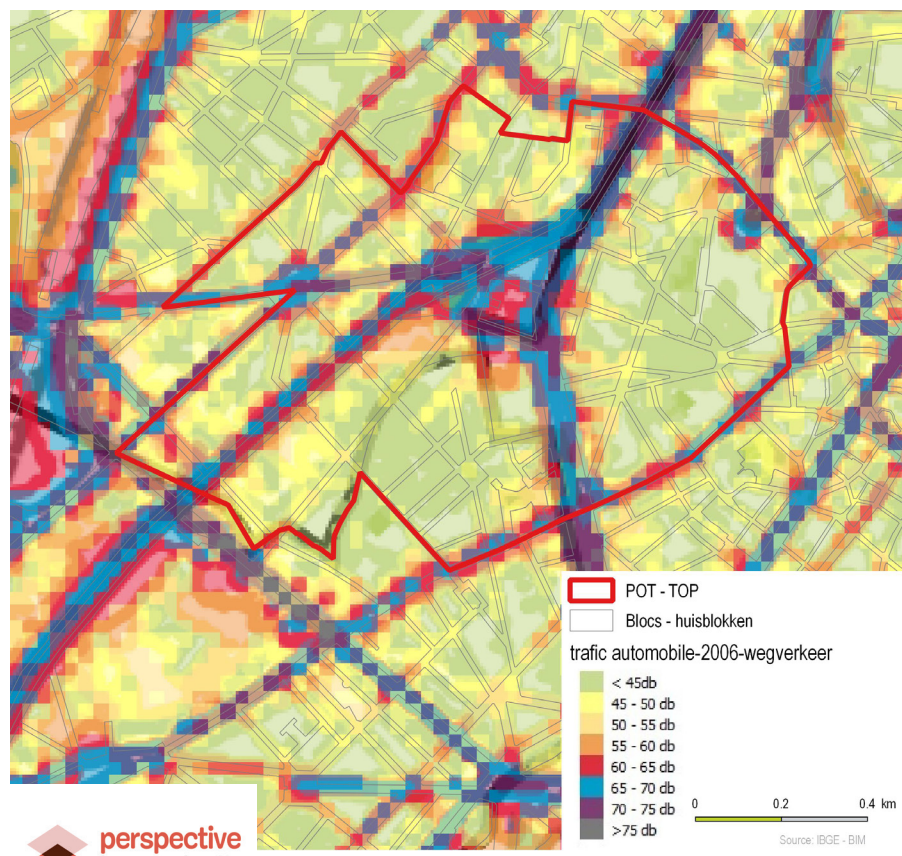
NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

Le bruit

Selon le « Cadastre du bruit du trafic routier » (Bruxelles Environnement, 2006), le POT et en particulier le site de la Porte de Ninove et les grands axes routiers qui s’y rattachent, sont sujets à d’importantes nuisances sonores liées à l’importance du trafic automobile de jour comme de nuit.

Sur l’échelle des valeurs, le bruit se situe généralement dans les niveaux les plus élevés, entre 60 et 75 décibels (le niveau de 55 décibels est le seuil à partir duquel l’OMS considère qu’une forte gêne est ressentie par les populations résidentes). Plus concrètement, les sensations liées au bruit oscillent entre « bruit urbain modéré » dans les quartiers plus résidentiels (ouest et sud du POT où se trouvent des axes routiers plus locaux), « bruyant » et « très bruyant », pour la Porte de Ninove, le long de la Chaussée de Ninove, tout le long du Canal et Place de la Duchesse de Brabant.

Durant la nuit, la situation reste gênante, avec un bruit dont les valeurs oscillent autour des 50 à 60 décibels.



La pollution

En terme de pollution des sols, le projet de parc régional a permis l'assainissement d'une partie des parcelles de la Porte de Ninove.

Selon l'inventaire du sol de Bruxelles-Environnement, la parcelle qui devrait accueillir les logements de la SLRB est en revanche inscrite en catégorie 0+4. C'est-à-dire que d'une part, des activités à risque ont été menées et que le sol est potentiellement pollué. Ainsi une reconnaissance de l'état du sol doit être opérée pour vérifier si le sol est pollué ou non. D'autre part, ces parcelles ne respectent pas les normes d'intervention et doivent être traitées ou sont en cours de traitement. Toutes ces dispositions doivent être respectées avant de vendre la parcelle ou de céder un permis d'environnement.

ENVIRONNEMENT : ENJEUX ET QUESTIONS-CLES

- Le projet de parc régional devrait permettre de pallier le manque d'espaces verts dans le POT et d'assurer une zone de respiration au niveau régional. Le site pourrait, à terme, être intégré dans le chapelet des espaces publics Bruxellois : Parc Royal, Parvis de St-Gilles, Grand-Place, Place Flagey, Parc St-Jean Baptiste, Porte de Hal et Parc Botanique ?
- Cette réserve verte permettrait de conforter un maillage de parcs existants dans le quartier, tout en améliorant la qualité de vie des quartiers autour du Canal (zone tampon qui permettrait de réduire les nuisances liées au bruit)
- Comment assurer un accès aux riverains à un parc de dimension locale (créer des espaces verts et publics de différentes tailles) tout en réalisant un parc de rayonnement régional ?





Les résultats du diagnostic mené sur le POT de la Porte de Ninove soulèvent une série d'enjeux et de questions qu'il est important de prendre en considération dans les futurs plans d'aménagement du site, ceci dans le but d'aboutir à une cohérence globale et de répondre au mieux aux besoins de la population (en matières d'emploi, de logement, d'espaces publics, d'équipements, ...) qui vit sur le site et qui le fréquente.

Globalement le diagnostic met en évidence des besoins clairs :

- en équipements, d'échelle locale (relocalisation d'une partie des équipements du stade Vander Putten, besoin en crèche, ...) et d'échelle métropolitaine (école secondaire, grand équipement sportif, récréatif, ...)
- en cafés et restaurants, de type «restauration rapide de qualité» ;
- en services sociaux : notamment d'insertion socioprofessionnelle mais aussi d'aides aux devoirs, d'accompagnement des jeunes, ...;
- en activités économiques, dans un POT où le chômage est parmi le plus élevé de la Région et où la population jeune active est source de dynamisme et de créativité (développement d'activités artisanales, ateliers de productions, ...)
- en espaces publics et en espaces verts de qualité ;

Ces enjeux s'inscrivent à la fois dans le court et le long terme. Ils trouvent parfois des réponses dans les projets déjà envisagés sur la Porte de Ninove :

- le parc régional devrait combler le déficit en grand espace vert et apaiser le site, trop marqué par la présence de la voiture ;
- l'aménagement du socle des tours Besix est l'occasion de répondre aux besoins identifiés plus haut en termes d'équipements culturels, sportifs et sociaux, de petites activités et de commerces ;
- les logements sociaux SLRB répondent en partie aux besoins des populations précarisées.

D'autres projets à l'échelle du POT appellent des réponses à différentes échelles de développement (plan canal, entrée de ville, ...) dont notamment la programmation d'équipement et la création d'une nouvelle centralité : récréative, productive, commerciale, touristique, ... ?

Ainsi, une attention très particulière doit être donnée à la requalification de la Porte de Ninove, trop longtemps laissée à l'abandon. Au-delà des grands projets de logement et d'espaces verts, il faudra garantir son attractivité et son appropriation par l'ensemble de la population via une mixité des fonctions, une offre d'activités diversifiées, une animation en lien avec la population jeune, les familles, ...

Il faudra s'assurer d'une cohésion sociale et urbaine entre l'est et l'ouest du POT et éviter une rupture entre logements SLRB d'un côté et les logements Besix de l'autre.

Il faudra de plus garantir une qualité paysagère et architecturale et un bon entretien des infrastructures, qui semble faire défaut dans cette partie du canal.

Enfin, l'envergure et la qualité des projets doit faire résonance avec ce qui est engagé dans les autres parties du canal.