
RIVE DROITE

Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du Pras

Cahier 1 : DIAGNOSTIC

Commune d'Anderlecht
Fevrier 2017



SOMMAIRE

Cahier 1

5	DIAGNOSTIC
7	Introduction
8	1.1 patrimoine industriel
11	à l'échelle métropolitaine
13	1.2 Evolution historique du site
19	1.3 L'identité
21	Une signalétique hétéroclite
23	Un manque d'identité commune
25	1.4 La mobilité sur site
27	axes routiers principaux
29	hiérarchie des voiries
31	les nœuds
33	les transports publics
35	liaisons douces
37	piétons
39	1.5 Les terrains
39	projets en cours
41	parcelles à densifier
43	terrains constructibles & toitures aménageables
45	1.6 Un patrimoine naturel
47	La Senne : nature sauvage
49	Le Canal : activité économique et nature ordonnée
51	1.7 Les franges du site
53	1.8 Les îlots
55	îlot 1
63	îlot 2
69	îlot 3
71	îlot 4
75	îlot 5
79	îlot 6
83	îlot 7
87	îlot 8
91	îlot 9
95	îlot 10
99	îlot 11
103	îlot 12
107	îlot 13
111	îlot 14
115	îlot 15

Cahier 2

119	CONSTATS
123	Introduction
125	2.1 Un potentiel économique
127	2.2 Typologies sur site
129	2.3 Activités sur site
131	2.4 Un morceau de ville mixte qui se crée en face
133	2.5 Un morceau de ville existant à fort potentiel à valoriser
135	2.6 Des parcelles inexploitées à densifier, et des projets à venir
137	2.7 Un paysage existant à tisser et à valoriser
139	2.8 Un besoin fort en services pour les utilisateurs du territoire
141	2.9 Manque d'identité

Cahier 3

143

149

151

153

179

189

191

199

207

217

223

225

GUIDE

Introduction

3.1 prescriptions

à l'échelle du territoire

à l'échelle du bâtiment

3.2 projets pilotes

Coeur de quartier

Entrée de ville

Campus dans un parc

Bpost

3.3 parc management

Plan d'action

Cahier 4

245

251

261

ANNEXES

Annexe 1 Schéma des flux de matière et d'énergie dans 7 entreprises du site

Annexe 2 Contacts avec les entreprises (enquêtes, résultats, listing des entreprises de la zone)



1.

DIAGNOSTIC

Introduction

Le périmètre d'étude forme la plus grande zone d'industrie urbaine d'un seul tenant de la Région. Vaste zone économique mono-fonctionnelle, elle fonctionne en marge des dynamiques urbaines, formant une césure entre Forest et Anderlecht. Elle est également un formidable réservoir d'emplois et d'activités parfois sous-exploité. Sur base d'une analyse de la situation existante et d'une approche à la fois économique, urbanistique, et paysagère, l'objectif de la présente mission est de fournir un document de référence définissant une vision cohérente et une programmation d'ensemble, des guidelines architecturales, économiques et paysagères, des options d'aménagement relatives au périmètre, sur le moyen et long terme, tout en veillant à la bonne insertion de celui-ci dans son environnement immédiat. Dans une Région en pleine croissance démographique sur un territoire exigu, la requalification d'une zone industrielle en milieu urbain est un véritable challenge pour les autorités publiques.

Dans ce chapitre, le contexte est analysé à plusieurs échelles : l'échelle métropolitaine, l'échelle du quartier et l'échelle de l'îlot.

L'histoire de l'urbanisation de cette zone est également décortiquée et mise à plat pour comprendre comment elle est constituée.

Enfin, un important travail d'inventaire des entreprises présentes, de description et d'analyse de la situation existante a été réalisé, comblant un déficit de connaissance probablement lié à son statut de zone économique, souvent considéré à tort comme "non urbain".

Localisation du site



--- Limites communales Anderlecht - Forest

--- Limite regionales Bruxelles - Flandres

1.1 Patrimoine industriel

Le périmètre d'étude est situé sur la commune d'Anderlecht et ne porte que sur la zone d'industrie urbaine (ZIU) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Dans ce type de zone, seules des activités productives, logistiques, ou liées à l'amélioration de l'environnement, sont autorisées à titre principal, et le logement ou les bureaux sont interdits.

Cette mono-fonctionnalité protège la zone des spéculations foncières liées au développement de logements et permet l'installation d'activités économiques qui nécessitent des terrains de grande dimension (entrepôts, ateliers...) à des prix fonciers abordables.

Cette mono-fonctionnalité de la zone industrielle provoque également une rupture immédiatement perceptible dans la taille et l'organisation des îlots, des parcelles et des immeubles par rapport aux quartiers habités de Forest et d'Anderlecht (voir photo aérienne ci-contre).

La rupture urbaine avec ces quartiers habités est renforcée également par la présence de la double frontière communale (à l'est) et régionale (au sud), par la présence du canal à l'ouest et du chemin de fer à l'est. En conséquence, les dynamiques urbaines de part et d'autre du périmètre sont très différentes et il existe très peu d'interactions entre Forest et Anderlecht.

Carte des zones industrielles de Bruxelles



 Zone d'industries urbaines

 Zone de chemins de fer

 Zone d'activités portuaires & de transports

 Zone d'entreprises en milieu urbain

1.1 patrimoine industriel à l'échelle métropolitaine

On l'a dit, le périmètre d'étude constitue la plus grande zone d'industrie urbaine (ZIU) d'un seul tenant à Bruxelles. Cette zone se prolonge même au delà des frontières communales avec au-delà des voies de chemin de fer, les terrains de Sibelga rue du Charroi et le site d'Audi Forest notamment. Côté flamand, la zone d'industrie est très vaste sur la commune de Leeuw-Saint-Pierre.

L'importance économique de cette zone dépasse donc très largement le cadre local et s'inscrit à une échelle métropolitaine dans un système de zonings semi-périphériques connectés aux grandes infrastructures de transport routier.

Dans ce système, et par rapport à de nombreux autres zonings de ce type, le périmètre d'étude bénéficie d'**avantages concurrentiels importants**:

- sa disposition nord-sud qui le place dans une position de **centralité** (le nord du site est à 900m de la gare du midi)
- la présence de la **voie d'eau** à proximité immédiate avec des quais accessibles au quai de Biestebroeck et à hauteur de l'entreprise Ready Béton pour le transport de pondéreux,
- une connexion (potentielle) au **chemin de fer**,
- une desserte en **transports en commun** connectée au reste de la ville (avec une connexion directe à la gare du midi notamment).
- l'accès potentiel à une **main-d'œuvre** à proximité
- toute **l'offre et la demande économique** liée à la présence de la ville



0 100 500



1.2 Evolution historique du site

Le site tel qu'il se présente aujourd'hui structuré autour du boulevard Industriel constitue une des principales portes d'entrée dans Bruxelles depuis l'autoroute de Paris. Bordé par le canal, on pourrait penser que son développement est lié à la présence de celui-ci comme c'est le cas dans de nombreux quartiers industriels du XIXème siècle à Bruxelles.

En réalité, une analyse des cartes historiques et photos aériennes montrent que le développement et l'urbanisation de la zone, notamment le boulevard Industriel est en grande partie très récente, qu'elle s'est faite dans une logique de remplissage progressif, et qu'elle est directement liée à l'implantation du ring à la fin des années 70.

Deux éléments plus anciens étaient présents avant la construction du Ring et ont laissé des traces toujours perceptibles dans le tissu urbain actuel :

- la Senne qui, à la différence du canal a constitué un foyer de développement industriel dès la fin du XVIII (fabrique de Laines, site Poxcat, petite île...) et toujours visible dans le tissu urbain autour de l'écluse d'Anderlecht.
- le chemin de fer qui n'est quasiment plus présent aujourd'hui (dans le périmètre) mais influence fortement l'implantation des immeubles de la partie nord du site (immeubles Infrabel, STIB et B-Post notamment).

A la fin du XVIII le canal n'existe pas encore. La zone est essentiellement constituée de pâturages du fait de sa situation dans le lit majeur de la rivière avec des zones humides voire marécageuses. Quelques foyers d'urbanisation ou d'activité existent en lien avec la rivière avec notamment un moulin sur le lieu-dit Poxcat.

1771 Extrait de l'atlas Ferraris



Au milieu du XIXème siècle, alors que le centre de Bruxelles devient une des zones industrielles les plus développées du monde, la zone d'étude reste essentiellement agricole. On note la présence du canal mais qui ne constitue pas ou très peu un vecteur de développement industriel en dehors de l'actuel bassin de Biestebroek.

Les activités industrielles le long de la Senne par

contre continuent à se développer, notamment l'industrie lainière à hauteur de l'actuelle écluse d'Anderlecht et autour des lieux-dit Poxcat et Petite Île.

Le chemin de fer a également fait son apparition à cette époque avec une emprise encore limitée.

1845 Extrait de la carte de Vandermaelen



Un siècle plus tard, il est frappant de constater la très faible urbanisation du site alors que la ville s'est fortement densifiée aux alentours.

La carte ci-dessous est basée sur la photo aérienne de 1953. On note l'importante surface qu'ont pris les voies de chemin de fer avec des voies d'assemblage et de desserte des activités, notamment au nord de la zone d'étude. On note

également l'apparition de la ligne 28 qui vient dédoubler la jonction N-S par l'Ouest.

Le canal s'est également développé mais avec toujours peu d'activité autour des bassins de Batelage et Biestebroeck.

La Senne constitue toujours un élément de structuration de l'activité et un cœur d'urbanisation plus dense.

1953



0 100 500



En 1971, la densité globale sur la zone est toujours faible, mais le remplissage commence. Le boulevard Paepsem vient créer une liaison routière est-ouest mais le boulevard Industriel par contre n'existe toujours pas.

On note le développement d'activités d'approvisionnement en énergie (carburant, gaz, électricité) autour du bassin de Biestebroek,

du bassin de batelage et sur le terrain de la rue du Charroi. Ces activités sont à l'origine des problèmes importants de pollution de sol encore problématiques aujourd'hui.

On peut voir également l'urbanisation complète de la partie ouest du bassin de Biestebroek sur un modèle moderniste (tours de logements dans un espace ouvert).

1971





1. Signalétique sur le ring



2. Aménagement autoroutier de la rue de la Bienvenue



3. Le site Fluxys vu depuis l'immeuble B-Post



4. Le site Léonidas depuis la rue de la Petite Ile



5. Derrière ces panneaux coule la senne



6. Rond-Point réaménagé sur le bld Industriel. En arrière plan les réservoirs Fluxys. A droite la publicité, omniprésente le long du boulevard.

1.3 L'identité

Le périmètre Rive Droite constitue une entité assez bien délimitée géographiquement par les infrastructures (canal, chemin de fer, ring). L'entrée dans la ZIU est immédiatement perceptible sur le terrain. Toutefois cette zone n'a pas d'identité propre, pas de nom clairement reconnu. La toponymie ancienne évoquait la Petite île, la manufacture lainière ou le lieu-dit Poxcat. Elle se retrouve dans certains noms de sites actuels mais n'est pas reconnue comme tel.

Sur le ring, le site est signalé comme porte d'entrée vers le centre ville et accessoirement zoning d'Anderlecht (1).

Ce sont les Boulevards Industriels (5 et 6) et Paepsem qui constituent les lieux les plus connus mais leur aménagement routier et l'absence d'entreprise phare (Viangros étant probablement l'exception) n'aide pas à développer une identité spécifique.

Dans le cahier des charges, l'étude est nommée "Rive Droite" en référence au canal mais, celui-ci est relativement peu connecté et peu déterminant pour la vie économique de la zone.

A contrario, la Senne, qui parcourt le coeur du site dans toute sa longueur et constitue en réalité le premier foyer d'installation d'activités économique est potentiellement un vecteur fort en terme d'image et d'identité pour le site. Cependant elle n'est pratiquement plus visible ni valorisée aujourd'hui (5). Il s'agit d'un potentiel à exploiter tant sur le plan paysager que sur le plan de l'identité du lieu.

Les panneaux sur site



1.5 L'identité

Une signalétique heteroclite

Le manque d'identité de la zone est renforcé par l'absence d'une signalétique commune ou à tout le moins coordonnée. La signalétique est aujourd'hui très présente, notamment pour palier au manque de visibilité des entreprises du fait de leur implantation en recul mais elle est tellement hétéroclite qu'elle en devient souvent non lisible. Elle se mêle par ailleurs aux affichages publicitaires omniprésents et aux panneaux immobiliers qui marquent la vacance des immeubles et dégradent la perception d'ensemble.

Quelques exceptions sont présentes, notamment dans les zonings de Citydev qui disposent d'une signalétique propre et coordonnée mais évidemment limitée à leur propriété. Il en va de même pour le site Riverside par exemple.



VELU VINS
www.veluvins.be



Rexroth
Bosch Group




SPIE


Viangro



1.5 L'identité

Une manque d'identité commune

Le site accueille de nombreuses entreprises qui développent chacune un mode de communication différent dans l'espace public. Celui-ci rend la perception d'ensemble assez difficile. La coordination dans le cadre d'une charte signalétique commune laissant la place aux identités individuelles pourrait permettre de mieux valoriser la présence des entreprises.

Par ailleurs une politique de communication serait de nature à mieux faire comprendre les services rendus à la ville par les entreprises présentes.

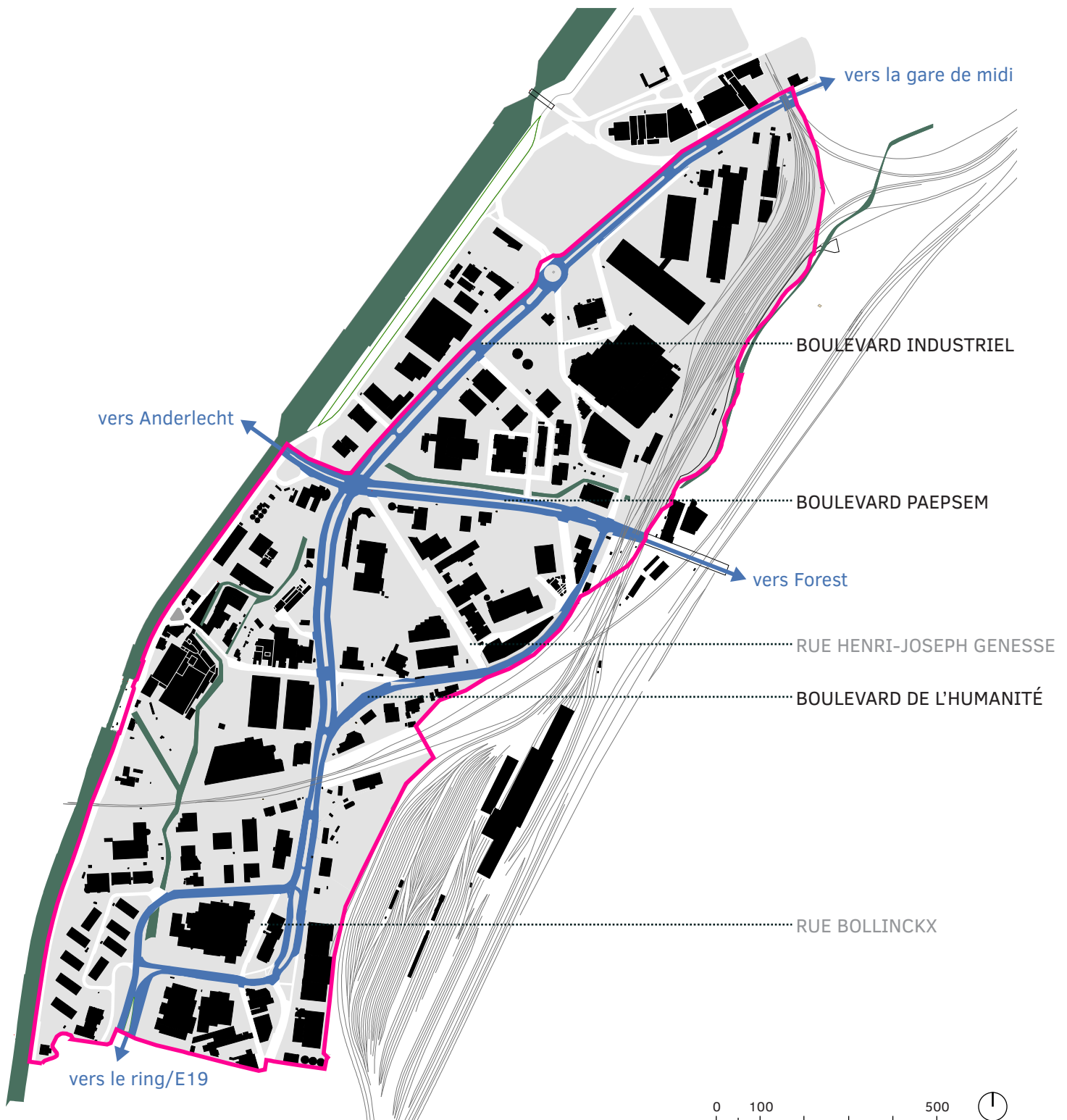
1.4 La mobilité sur site

Le site d'étude est au cœur de toutes les infrastructures majeures de transport (ring, voies métropolitaines, chemin de fer, canal, ICR). Toutefois, son fonctionnement actuel est tourné quasiment exclusivement vers la route tant pour le transport des personnes que des marchandises. Une seule entreprise (Ready Béton) au sein de la zone d'étude utilise la voie d'eau. De même seul l'immeuble d'Infrabel dispose encore d'une connexion avec le chemin de fer.

Les voiries sont largement dimensionnées et les entreprises disposent généralement de parkings importants.

La saturation des axes de transit est importante aux heures de pointe en lien avec les mouvements pendulaires.

La desserte en transport en commun est présente mais relativement faible.



1.4 La mobilité sur site

Axes routiers principaux

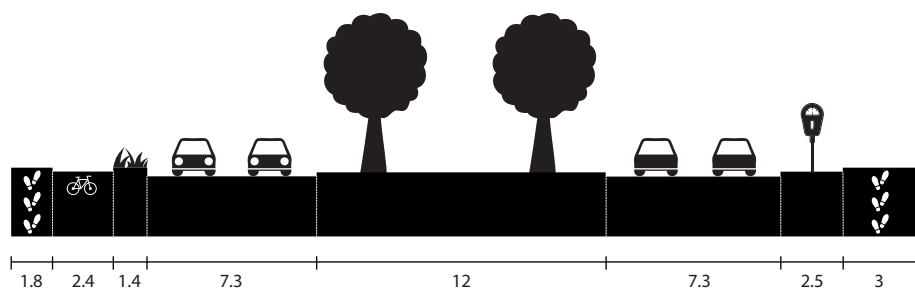
Le site est structuré par deux axes majeurs autour desquels la desserte locale s'organise.

Il y a tout d'abord le boulevard Industriel qui constitue véritablement la colonne vertébrale du site et la voie d'entrée dans Bruxelles pour le sud du pays. Le boulevard dispose sur toute sa longueur de 2x2 bandes de circulation séparées par une berme. Son aménagement est essentiellement autoroutier (girations rapides, blocs de béton) entre le ring et le carrefour avec le Boulevard de l'Humanité. Le flux routier est d'ailleurs séparé autour du site de Viangros qui est utilisé comme gigantesque rond-point.

Ailleurs, l'axe a été réaménagé sous forme de boulevard urbain avec trottoirs, pistes cyclables,

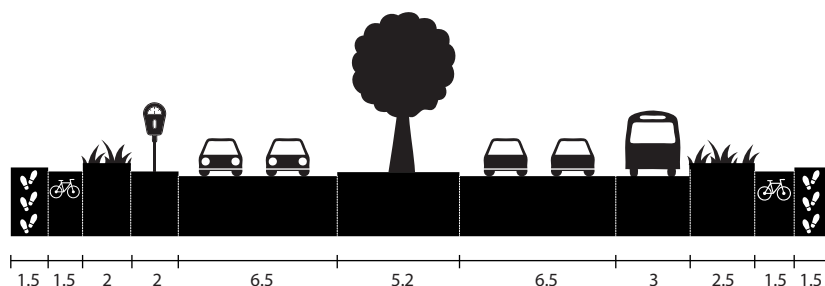
stationnements, 2 voies de circulation et une berme centrale plantée d'un double alignement. L'ensemble est ponctué de carrefours à feux et de rond-points.

L'autre grand axe, le boulevard Paepsem suit un profil assez similaire, il dispose d'une bande réservée au bus. A plus grande échelle le boulevard Paepsem constitue le seul axe est-ouest sur plus de 3km au sud et 1,5km au nord. Il fait également partie d'un réseau de moyenne ceinture discontinu constitué des axes Général Jacques/Churchill/Albert à l'Est et VanKalken/René Henry/Groeninckx de May/Prince de Liège/Mettewie à l'Ouest.



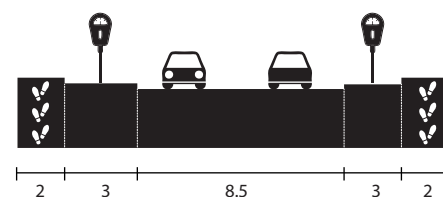
PROFIL DU BD INDUSTRIEL

LARGEUR TOTALE : 38m



PROFIL DU BD PAEPESEM

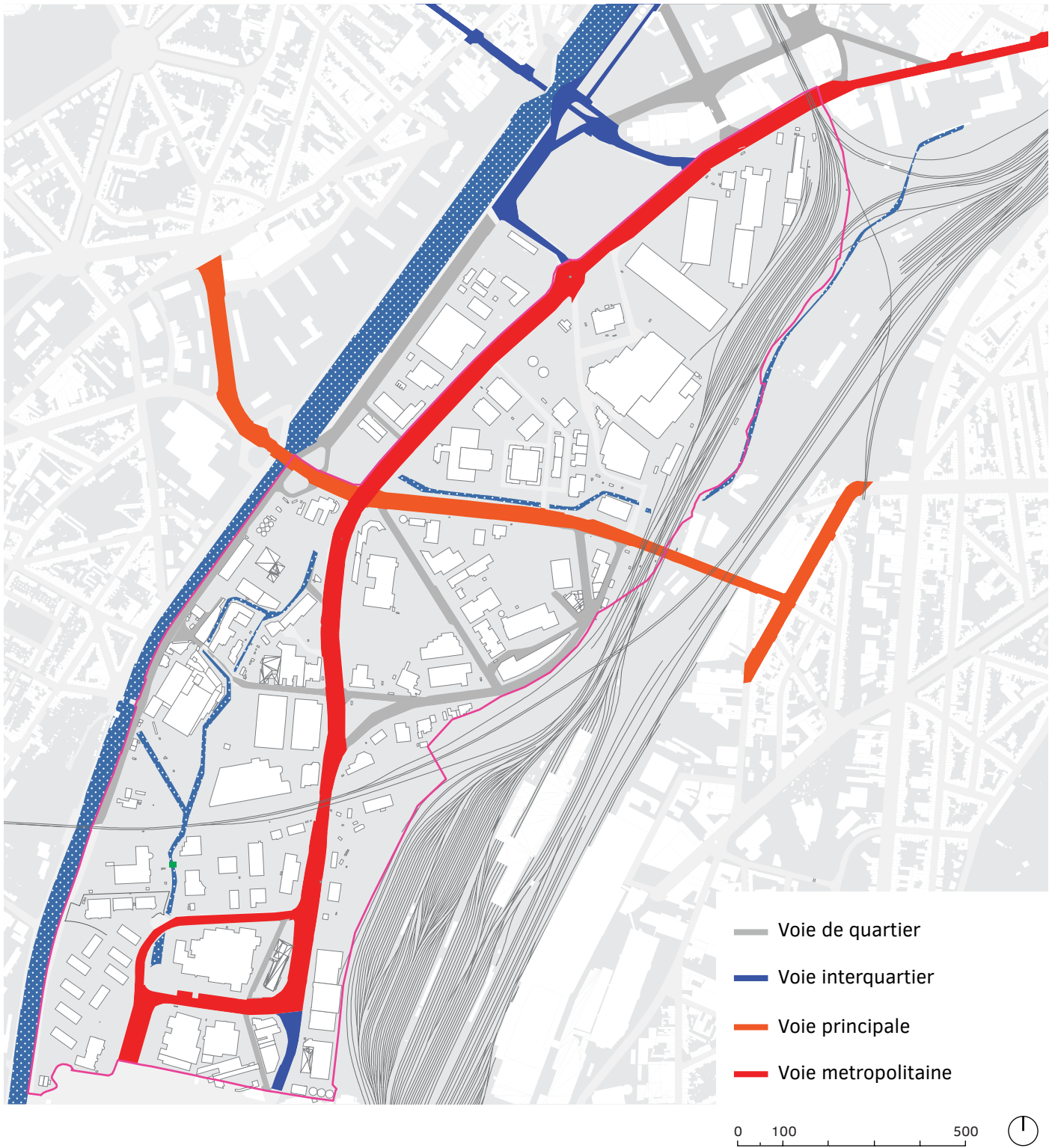
LARGEUR TOTALE : 34m



PROFIL DU BD DE L'HUMANITÉ

LARGEUR TOTALE : 18,50m

Carte hiérarchie routes



1.4 La mobilité sur site

Hierarchie des voiries

La hiérarchie des voiries reflète l'importance relative des différents axes de circulation. Assez logiquement, le boulevard Industriel est repris en voirie métropolitaine. Le Boulevard Paepsem est quand à lui une voirie principale. Le Boulevard de l'Humanité et les voiries menant au bassin de Biestebroeck ont le statut d'inter-quartier. Toutes les autres voiries sont donc des voiries locales. Globalement la hiérarchie est relativement respectée dans l'utilisation réelle à l'exception du boulevard de l'Humanité à hauteur de la rue du Labeur qui connaît un trafic de transit alors qu'il s'agit d'une voirie locale.



1.4 La mobilité sur site

Les noeuds

Les grands carrefours ou nœuds rythment les séquences urbaines du boulevard. Ces nœuds sont généralement fortement déstructurés au niveau urbanistique soit par la présence d'infrastructures dégradées (pont Paepsem sous le chemin de fer et abords) soit par leur configuration (voies autoroutières autour de Viangros) soit encore par la présence de panneaux de publicité et l'absence de façade urbaine permettant de structurer l'espace (notamment à hauteur de la rue du Développement).

Un contrepoint positif existe au croisement des boulevards Paepsem et Industriel avec le site de Bosch qui offre une implantation intéressante et structurante (immeuble administratif à l'angle créant un façade, entrepôts et logistique à l'arrière). En face le projet Nautilus contribuera également à marquer l'articulation et le réaménagement prévu des abords de la Senne sur le flanc nord devrait également participer à l'amélioration du lieu qui est véritablement un carrefour métropolitain important.

..... ENTRÉE NORD DU SITE : PASSAGE SOUS PONT

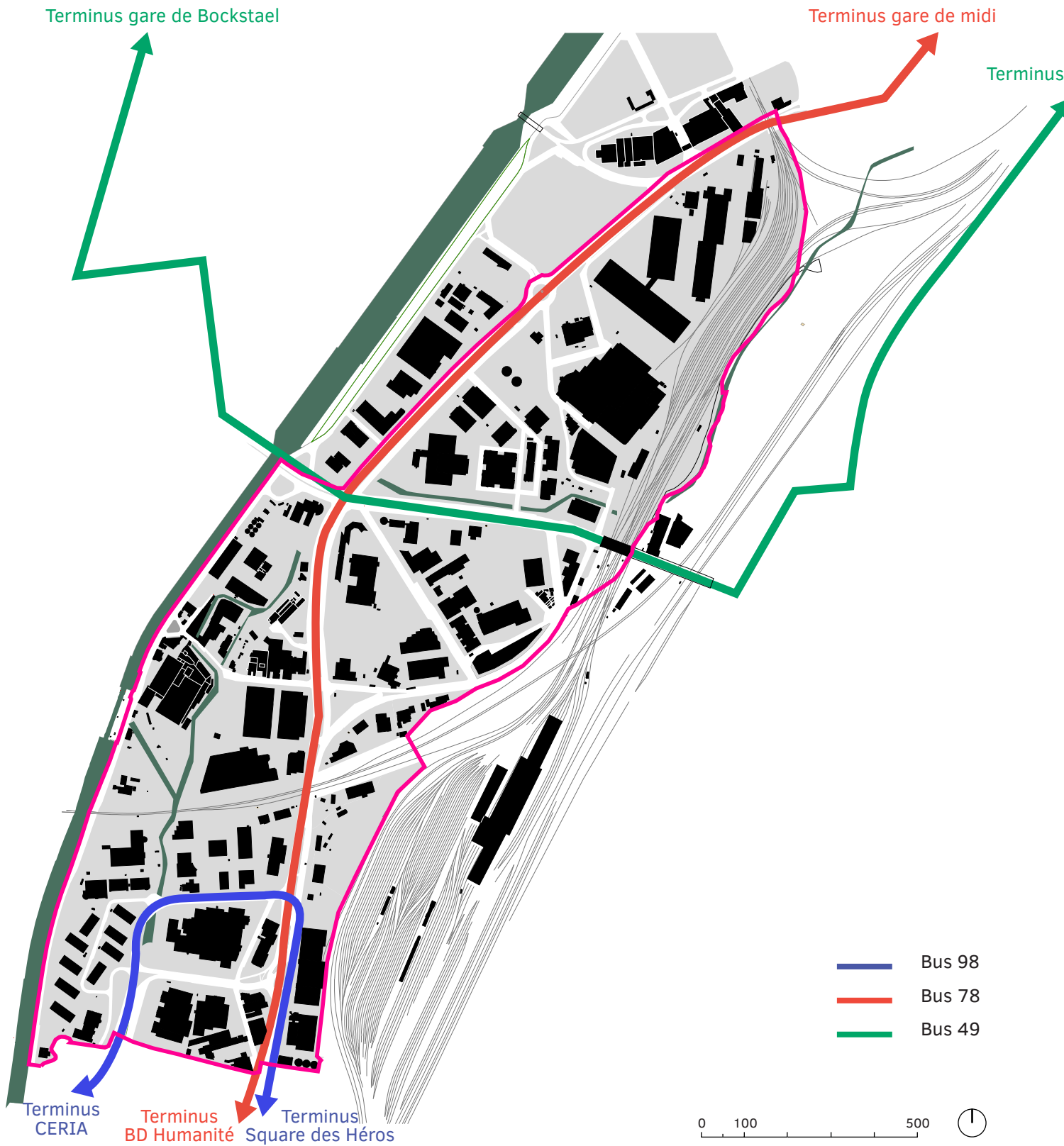
..... ROND POINT HERMÈS

..... INTERSECTION BD PAEPSEM / BD INDUSTRIEL

..... ENTRÉE EST DU SITE : PASSAGE SOUS PONT

..... INTERSECTION BD INDUSTRIEL / BD DE L'HUMANITÉ / RUE DU LABEUR

..... INTERSECTION BD INDUSTRIEL / BD DE L'HUMANITÉ / VIANGROS



1.4 La mobilité sur site

Les transports publics

gare de midi

Il est à noter que la zone d'étude, comme de nombreuses autres zones industrielles à Bruxelles est relativement mal desservie en transports publics, ce qui semble paradoxal. C'est comme si l'on considérait ces territoires comme étant en dehors des besoins de déplacement de la ville, alors qu'ils génèrent un emploi non négligeable, notamment à destination des bruxellois habitant dans les quartiers voisins.

Une desserte fine en transport en commun existe avec le bus 78 qui parcourt l'ensemble de la zone. Il s'agit toutefois d'un bus à vocation unique de desserte de la zone depuis la gare du Midi et relativement peu intégré dans le maillage de transport. Il ne dispose pas de site propre, les temps de trajets sont donc dépendants de la charge de trafic. Les 49 et 98 viennent compléter la desserte en transport en commun pour le centre et le sud du site.

En lien avec la densification spectaculaire que va connaître la zone avec le développement de la ZEMU la mise en place d'un réseau structurant de transport public devrait être envisagé.

Deux lignes de tram pourraient ainsi être imaginées à moyen terme :

- l'une sur l'axe du boulevard industriel, qui se reconnecterait à un "**Tram Canal**" nord-sud desservant tous les nouveaux espaces en développement le long du canal. Elle se terminerait au sud sur un parking de dissuasion à la sortie du ring.
- l'autre prolongeant l'axe de **grande ceinture** déjà présent à l'est : Churchill/Albert, qui serait prolongé jusqu'au Wiels avec le projet à l'étude de tunnel sous le parc de Forest). Et puis serait connecté au boulevard Paepsem pour filer ensuite vers Prince de Liège et rejoindre la grande ceinture est sur Mettewie.



1.4 La mobilité sur site

Liaisons douces



Des pistes cyclables fonctionnelles traversent le site, mais pas toujours de façon continue. Les principales pistes cyclables sont situées le long des Boulevards Industriel et Paepsem. Elles offrent des liaisons fonctionnelles mais assez peu qualitatives. En particulier, le passage sous les voies de chemin de fer le long du boulevard Paepsem est particulièrement dégradé.

Par ailleurs, nous constatons une rupture des voies douces aux frontières du site. La zone industrielle est bordée de quartiers habités, aux trottoirs nombreux, mais ceux-ci se heurtent aux infrastructures existantes au niveau du site : rail, canal, boulevards.

Un travail spécifiques sur les articulations aux quartiers et les continuités des cheminement devrait être réalisé.

On notera la présence de deux itinéraires récréatifs aux marges du site :



- La **promenade verte** qui traverse la partie sud du périmètre. Un projet de passage de la promenade verte le long de la Senne a été partiellement aménagé mais est interrompu au niveau du pont de chemin de fer du fait des travaux de mise à 4 voies, ce qui contraint un passage de la promenade sur le Boulevard Industriel (et donc un itinéraire peu qualitatif).



- L'**itinéraire cyclable CK** le long du canal. Majoritairement situé en rive gauche, il passe en rive droite à hauteur de l'écluse d'Anderlecht. A cette hauteur il croise la promenade verte. Un tronçon de la promenade verte vient prolonger utilement le cheminement en rive droite vers le campus du CERIA. L'aménagement de ce tronçon n'est malheureusement pas encore réalisé et le cheminement se fait actuellement sur un revêtement chaotique.



1.4 La mobilité sur site

Piétons

Les piétons ne constituent clairement pas un flux privilégié sur une bonne partie du périmètre. Des trottoirs existent généralement mais sont dans certains cas envahis de dépôts clandestins ou connaissent des ruptures brutales qui rendent les cheminement peu évidents par endroit.

Globalement, les deux grands axes disposent de trottoirs aménagés correctement sauf à deux endroits :

- Bld Paepsem au droit du passage sous les voies de chemin de fer, le trottoir est combiné avec la piste cyclable sur un espace beaucoup trop étroit pour permettre une cohabitation
- le flanc sud de rue de la Bienvenue (prolongation du bld Industriel) et Bld International où le profil autoroutier vient interrompre la continuité piétonne.

Le réseau secondaire dispose d'aménagements de qualité variable. Certaines voies de desserte locale ne disposent pas de trottoir (rue Bollinckx) alors que d'autres sont aménagées de manière qualitative (zoning quai d'Aa de CityDev).

Carte projets à venir



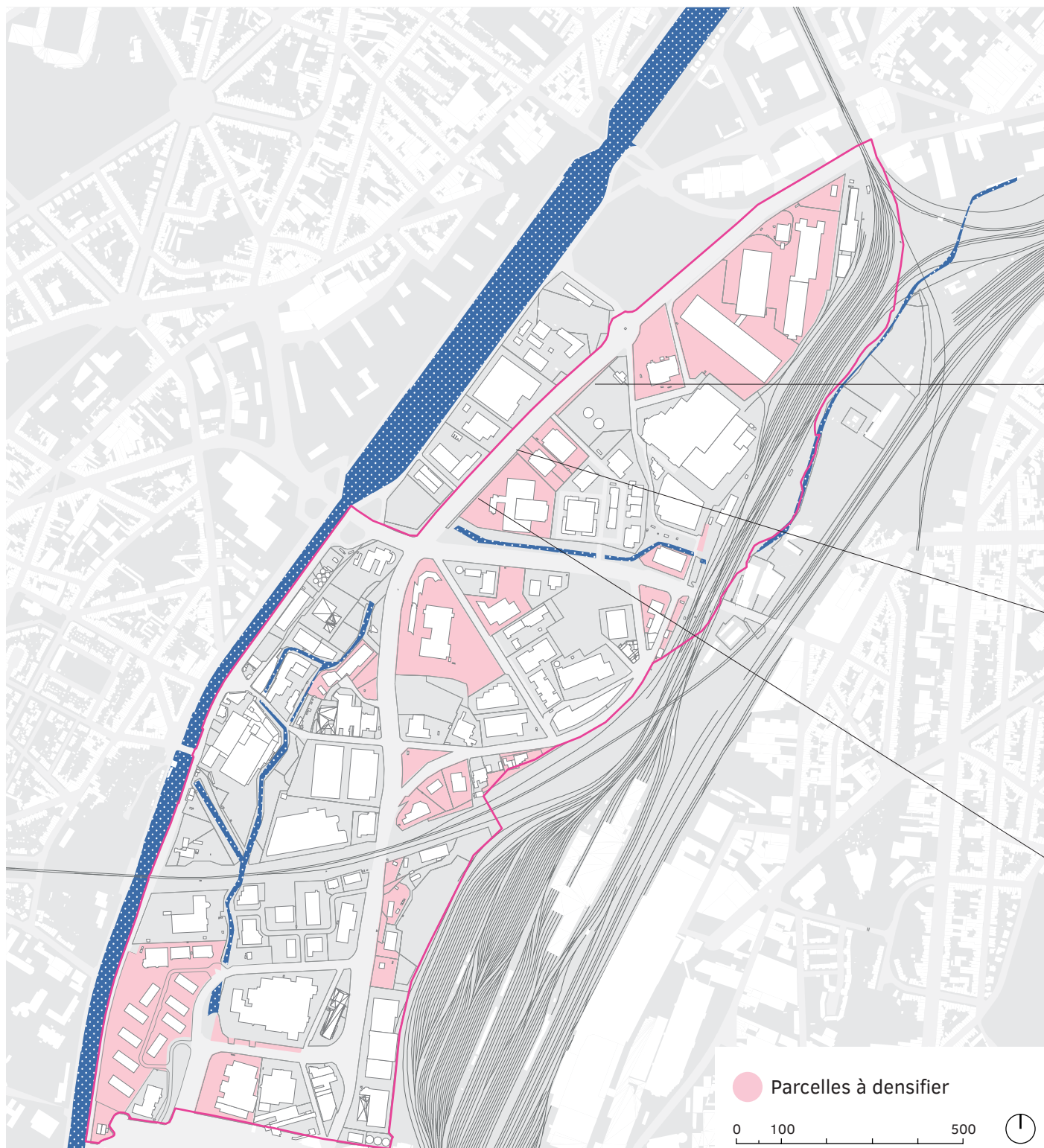
1.5 Les terrains Projets en cours

Le périmètre d'étude connaît une densité bâtie assez faible. On l'a vu, elle est le résultat historique d'un remplissage du quartier qui a été progressif, aléatoire et non planifié. Ce manque de densité est flagrant sur les grands axes: le boulevard Industriel qui connaît de nombreuses "dents creuses" et immeubles vides. Peu d'immeubles structurent l'espace ou marquent le paysage.

Toutefois la transformation en ZEMU du flanc est du boulevard va provoquer le développement d'un nombre très important de projets immobiliers de grande dimension la part d'opérateurs privés (Atenor (2), EagleStone(4), BPi) et publics (CityDev avec le projet CityGateII (1)).

Le contraste avec la zone restée en ZIU va dès lors devenir d'autant plus frappant dans les années à venir. D'une part le nombre de projets y est beaucoup plus faible mais la densité et le type de projet y sont fort logiquement très différents, depuis l'entrepôt de bus (6), en passant par l'aire d'entraînement pour les manœuvres de camions (7) ou le showroom d'un couvreur (5).

Carte parcelles à densifier



1.5 Les terrains

Parcelles à densifier

Au sein du périmètre, de nombreuses parcelles bâties disposent d'un potentiel important de densification, y compris industrielle. En effet les immeubles sont placés systématiquement en recul par rapport à la voirie souvent en milieu de parcelle. Ce type d'implantation est typique des zonings périphériques surtout dans les années 1970/80 participe à un faible densité et une perte d'espace utile. Dans le périmètre, le PPAS Saint Hélène à l'angle du Boulevard Paepsem et de la rue Île St Hélène prévoit un retrait obligatoire de 20m par rapport à la voirie. Le PPAS Rive droite sur le Boulevard Industriel impose lui un recul de 10m.



Ce type d'implantation peine à donner les qualités paysagères et urbaines recherchées et constitue dès lors un gaspillage d'espace.



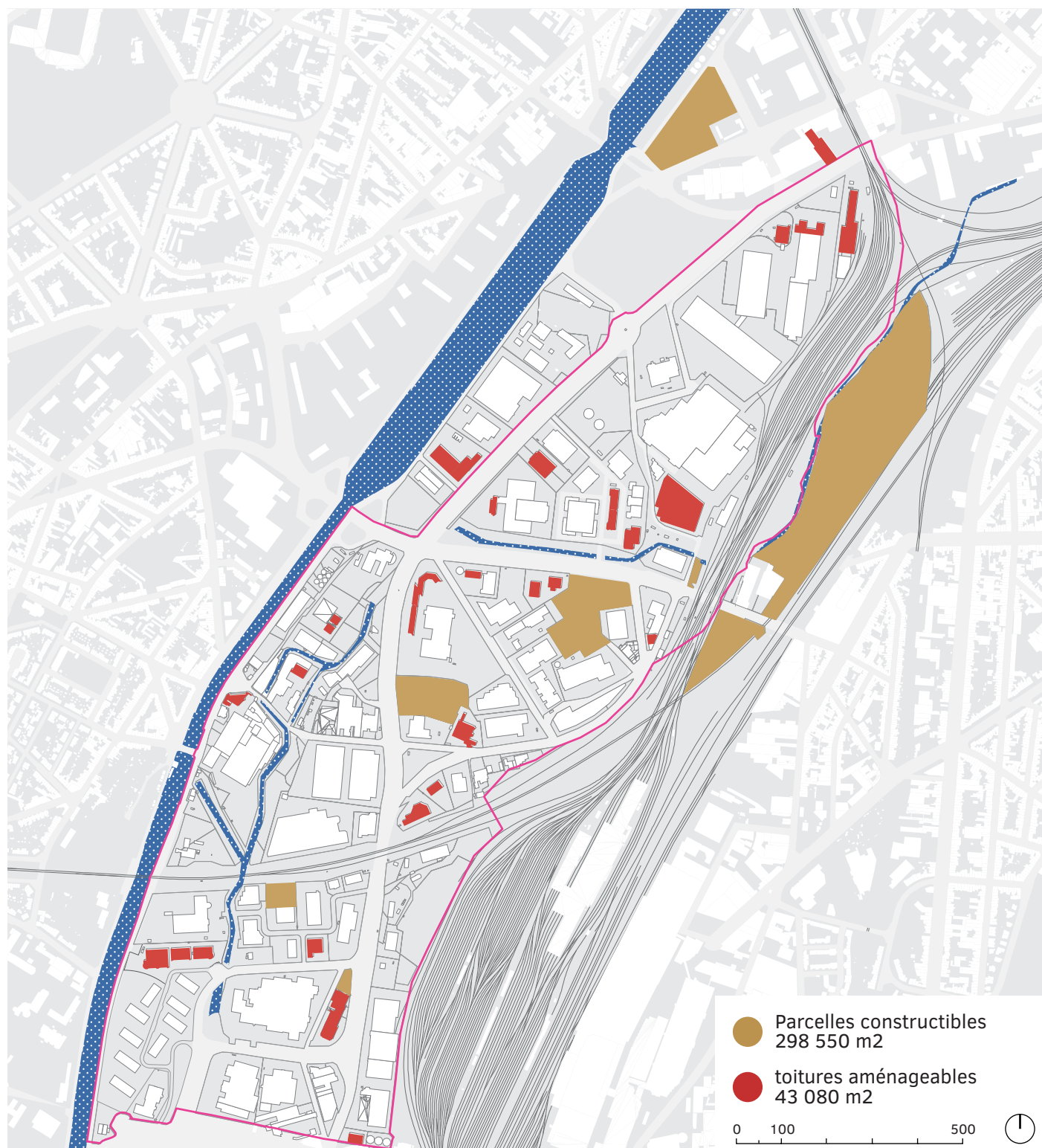
Généralement les zones de recul sont peu aménagées et ne constituent pas un paysage d'ensemble. A contrario, le recul par rapport à la voie publique renforce l'image d'un zoning fonctionnaliste et peu urbain, sans contrôle social et sans relation directe entre l'espace public et les immeubles des entreprises.



Les "façades" du boulevard Industriel sont un bon exemple de ce que ce type d'implantation génère. Les immeubles et la structure du boulevard est absente et souvent remplacée par des panneaux publicitaires et parkings à ciel ouvert. Les entreprises signalent leur présence par des panneaux et des enseignes plus que par leurs immeubles ce qui ajoute au manque de lisibilité de l'espace.

A contrario, l'ensemble d'immeubles du XIX situé entre l'écluse et la Senne rue Bollinckx offre une densité et une composition urbaine potentiellement intéressante. On peut observer que cette zone connaît d'ailleurs très peu de vide locatif contrairement aux grandes unités du boulevard Industriel qui souffrent d'une vacance immobilière très importante.

Terrains & toitures constructibles



1.5 Les terrains

Terrains constructibles & toitures aménageables

La carte ci-contre identifie les terrains en friche. Ceux-ci sont assez peu nombreux au sein du périmètre mais juste en bordure se situe le très vaste terrain de la rue du Charroi appartenant à Sibelga. Celui-ci est enclavé entre les voies de chemin de fer et se termine en cul-de-sac ce qui rend son développement complexe. Il est toutefois parcouru par la Senne et présente par sa taille un potentiel important à l'articulation entre Forest et Anderlecht.

La carte inventorie également les toitures plates qui présentent un potentiel d'aménagement de toitures jardins ou toitures productives (fermes urbaines, serres...) selon une estimation structurelle extérieure à confirmer (type de bâtiment et structure relevée sur place).

Carte maillage vert



1.6 Un patrimoine naturel

Le site bénéficie d'une localisation exceptionnelle en bord de Senne dans une des rares sections où celle-ci est à ciel ouvert. La rivière constitue une colonne vertébrale importante pour le maillage vert et bleu régional. Elle offre une continuité d'espaces verts le long de ses rives qui est plus ou moins valorisé selon les sections.

De manière générale la rivière et ces zones vertes sont aujourd'hui le plus souvent cachées derrière des immeubles, des haies ou des panneaux publicitaires.

Sur l'ensemble du site, la faible densité bâtie offre des espaces ouverts potentiellement très intéressants dans le maillage vert et bleu régional permettant de prolonger des continuités d'habitats et d'espaces verts depuis la périphérie jusqu'en cœur de ville.

Toutefois les espaces végétalisés autour des entreprises ne sont généralement envisagés et entretenus que de manière décorative, sous forme de pelouses sans usage fonctionnel et avec un intérêt très faible en terme de biodiversité.

Carte continuité Senne



1.6 Un patrimoine naturel

La Senne : nature sauvage

La rivière à ciel ouvert sur une telle longueur, constitue un maillage écologique et paysager exceptionnel et unique à l'échelle régionale.

On l'a dit, ce maillage est aujourd'hui très confidentiel et peu accessible en dehors des tronçons partiellement aménagés dans le cadre de la promenade verte.

Le projet d'aménagement du tronçon situé le long du boulevard Paepsem constituera un premier changement positif en terme de visibilité et d'image à l'échelle de l'ensemble du site. En effet, celui-ci prévoit la suppression des haies qui masquent actuellement la rivière et l'aménagement d'un cheminement à proximité de celle-ci.

Des points de vues seront également dégagés à hauteur du carrefour Paepsem/Industrie.



Vue du canal



1.6 Un patrimoine naturel

Le Canal : activité économique et nature ordonnée

Dans le périmètre d'étude, le canal dialogue assez peu avec la zone d'industrie. On l'a dit, historiquement il n'a jamais constitué un vecteur de développement déterminant pour la zone en dehors du stockage d'hydrocarbures principalement autour des bassin de Biestebroeck et du Batelage.

Aujourd'hui, la seule entreprise au sein de la zone d'étude qui un lien direct avec le canal est la cimenterie Ready-Beton.

Dans cette section, le canal est donc essentiellement un élément structurant du paysage et des infrastructures, un ensemble récréatif et naturel de grande qualité. La présence du club d'aviron, de péniches résidentielles, de l'écluse, de la très belle façade du Campus du CERIA, et d'itinéraires de promenades continus sont des éléments

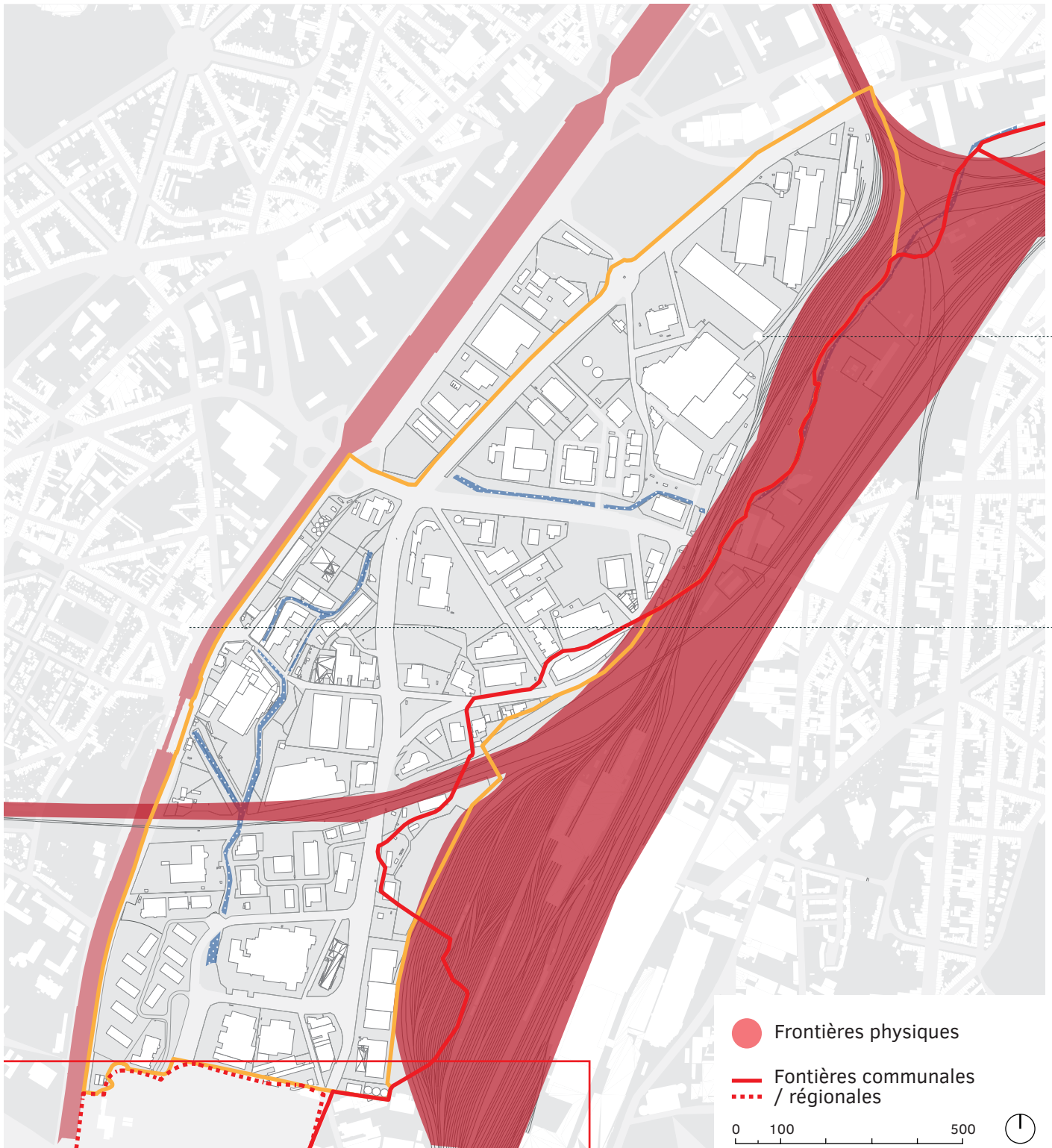
intéressant y compris pour les entreprises présentes sur le site (espaces de promenade et de détente pour les employés).

L'écluse et la maison de l'éclusier et la connexion avec la Senne sont également des éléments paysagers importants et assez exceptionnels.

L'augmentation de l'usage du canal pour les fonctions économique devrait être facilité à l'avenir avec le projet porté par le Port de Bruxelles et création d'une plateforme de transbordement au niveau du bassin de Biestebroeck.

Au niveau régional, cette partie du canal est toutefois moins intéressante que l'avant-port du fait de la limitation de charge (1350T contre 4500T) et la présence de 1 (Molenbeek) à 2 (Anderlecht) écluses supplémentaires à franchir en venant d'Anvers.





1.7 Les franges du site

Le site est largement déterminé d'un point de vue géographique par les éléments d'infrastructures de transport qui l'encerclent :

- Le chemin de fer en surplomb à l'est et au nord
- le canal à l'ouest
- le Ring au sud.

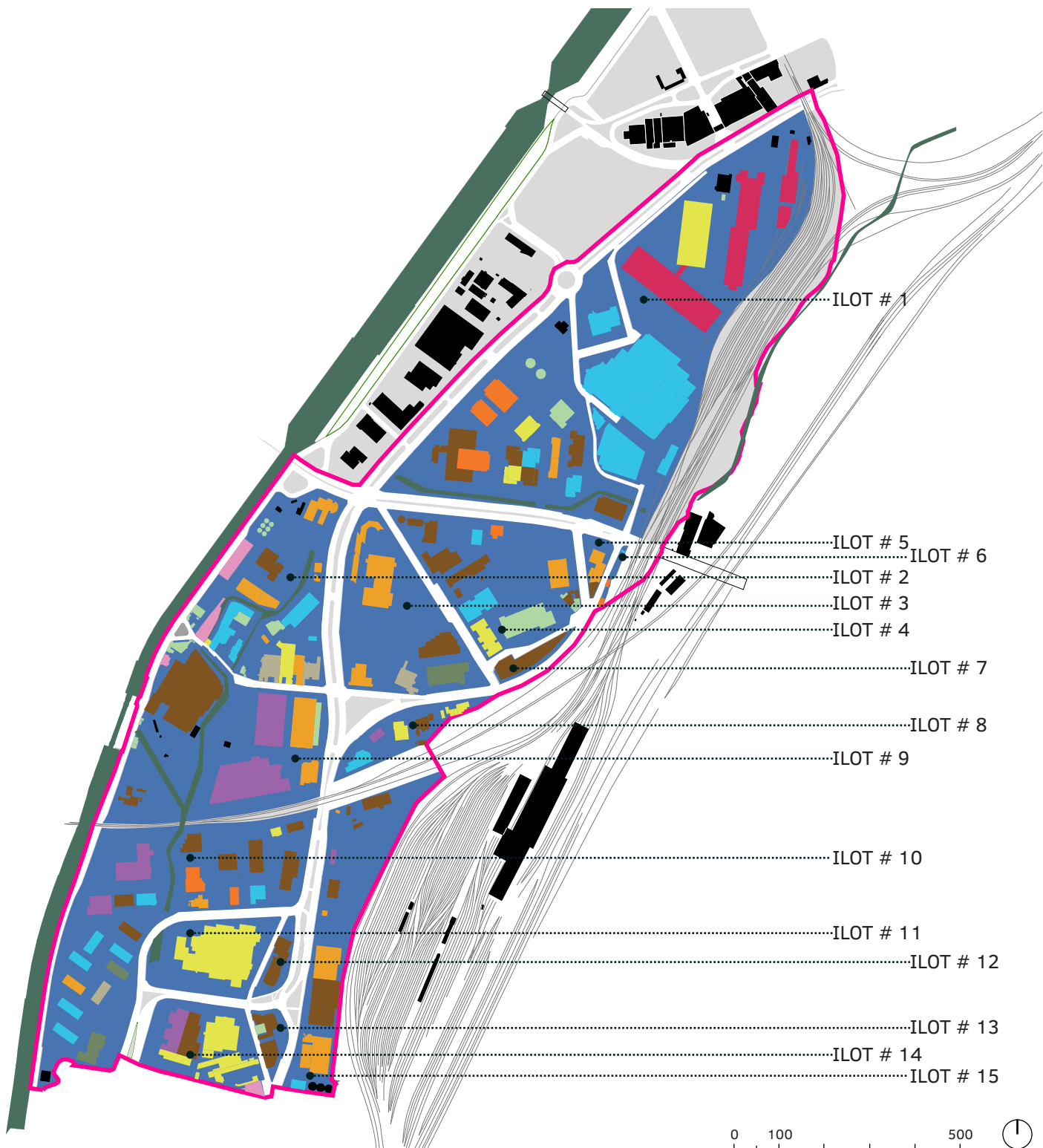
Ces éléments sont très présents dans le paysage et constituent également des freins importants à la continuité des cheminements.

.....BORDURES DES RAILS

Ces franges génèrent également des espaces mal gérés ou de dépôts clandestins particulièrement le long des voies de chemin de fer.

.....LES QUAIS DU CANAL

Par contre, d'un point de vue industriel, l'épaisseur de la frange ferroviaire par exemple constitue une mise à distance et un espace tampon vis à vis des logements qui permet d'envisager des activités lourdes (logistique, ex site B-Post, déchetterie, espace de formation pour camionneurs...) sans que cela ne génère de nuisances. Cet avantage est malheureusement désormais menacé par la nouvelle ZEMU de l'autre côté du boulevard industriel, qui impose à nouveau des conditions de cohabitation entre fonctions urbaines et économiques.



1.7 Les îlots

La zone n'a été que très peu étudié à ce jour. Afin de comprendre plus finement le fonctionnement du site et les entreprises qui y sont actives, nous avons réalisé un important travail de terrain, d'inventaire et d'analyse en plan de chaque îlot qui compose la zone.

Ce travail parfois fastidieux et descriptif a été une étape importante de la compréhension du contexte.

Une synthèse analytique et visuelle est présenté dans les pages suivantes.



1.7 Les îlots

îlot #1

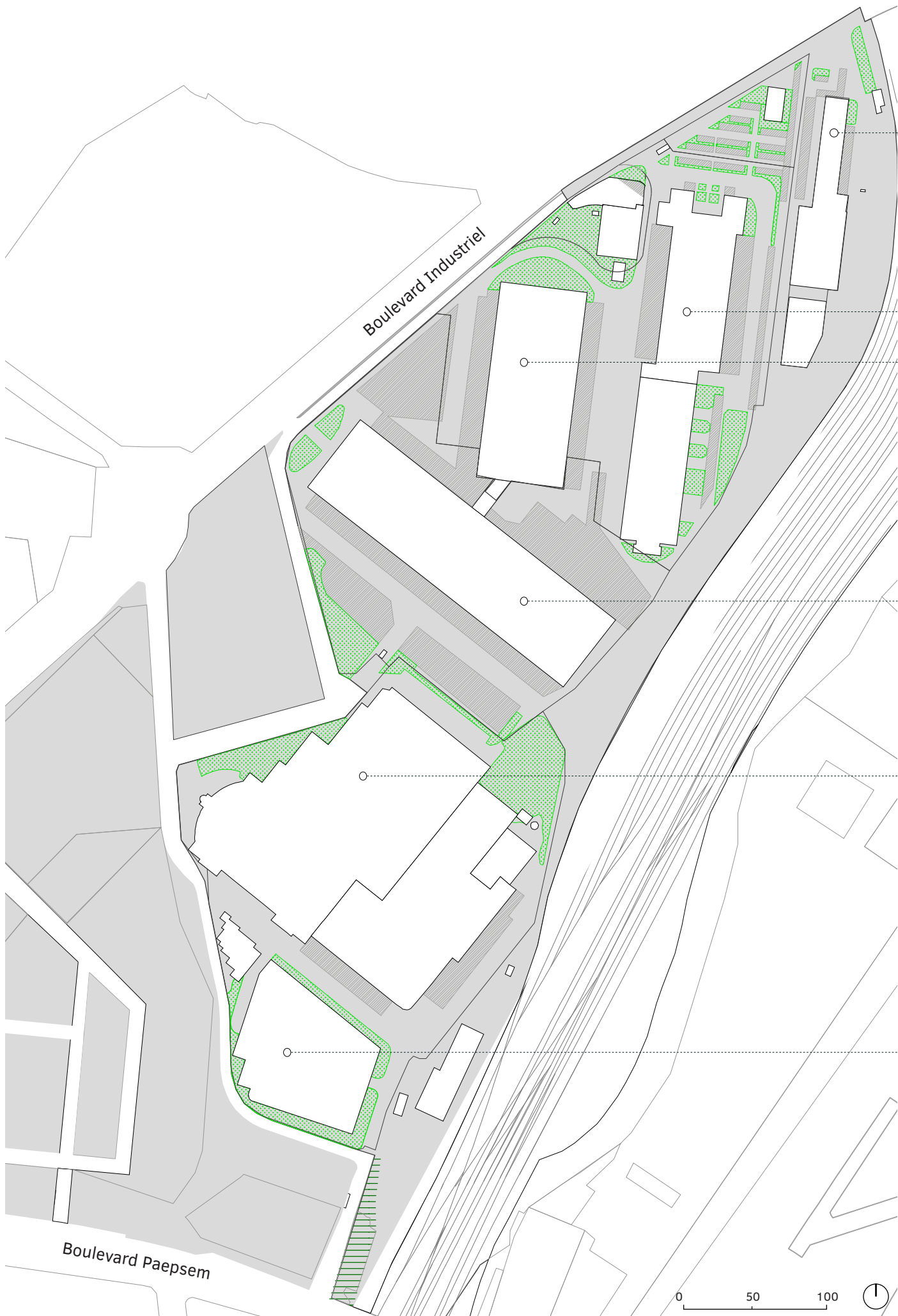
Le plus grand îlot de la zone industrielle présente des réalités assez variables. Il est divisé en trois analyses distinctes. D'une manière générale, il rassemble des traits caractéristiques et typologies propres à tous les îlots qui constituent le périmètre d'étude: des ensembles de hangars, showrooms et bureaux généralement assez introvertis et sans dialogue avec l'espace public, en général relativement peu denses par rapport au potentiel spatial. Et des espaces ouverts assez peu qualitatifs, souvent utilisés en parkings ou en vastes pelouses. Dans la partie nord de l'îlot

on retrouve de grosses implantations publiques: infrabel, B-post, STIB. Outre ces organismes publics, les entreprises actives dans l'îlot sont actives dans des catégories variées: automobile, construction, agro-alimentaire, etc.

Deux éléments importants en terme d'identité du lieux sont présent dans l'îlot :

- La Senne coule dans l'îlot au sud, le long du boulevard Paepsem.
- Les réservoirs de gaz de Sibelga. Ces derniers sont aujourd'hui peu valorisés mais constituent un élément d'icone assez marquant.





1.7 Les îlots

îlot #1.1

INFRABEL (1)

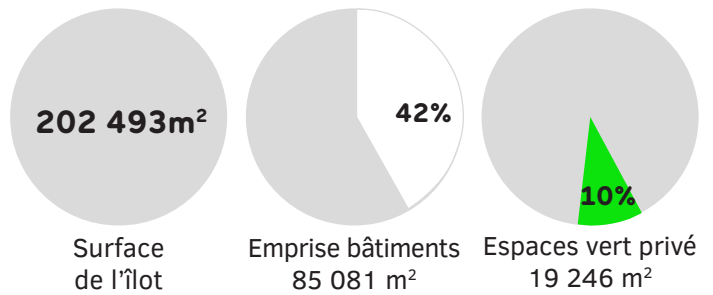
Cette partie de l'îlot regroupe les plus grands immeubles. L'implantation de certains (1,2 et 3) rappelle la connexion et l'axe de des voies de chemin de fer. Cette implantation génère beaucoup de perte d'espaces et n'offre aucune structure au boulevard Industriel.

SPIE (2)

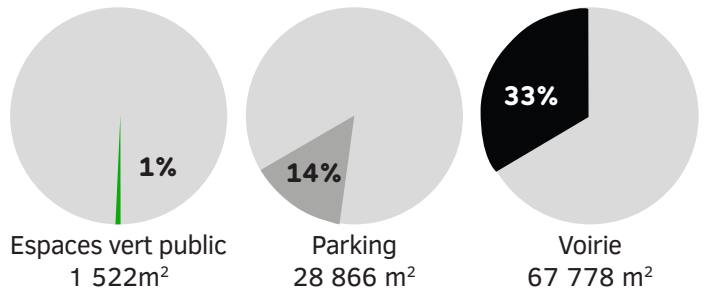
Le stationnement est présent un peu partout mais un silo existe pour le site B-Post (5) ce qui permet un gain d'espace important. Par contre, cet immeuble de parking offre une facade aveugle sur les berges de la Senne.

LEONIDAS (3)

STIB (4)



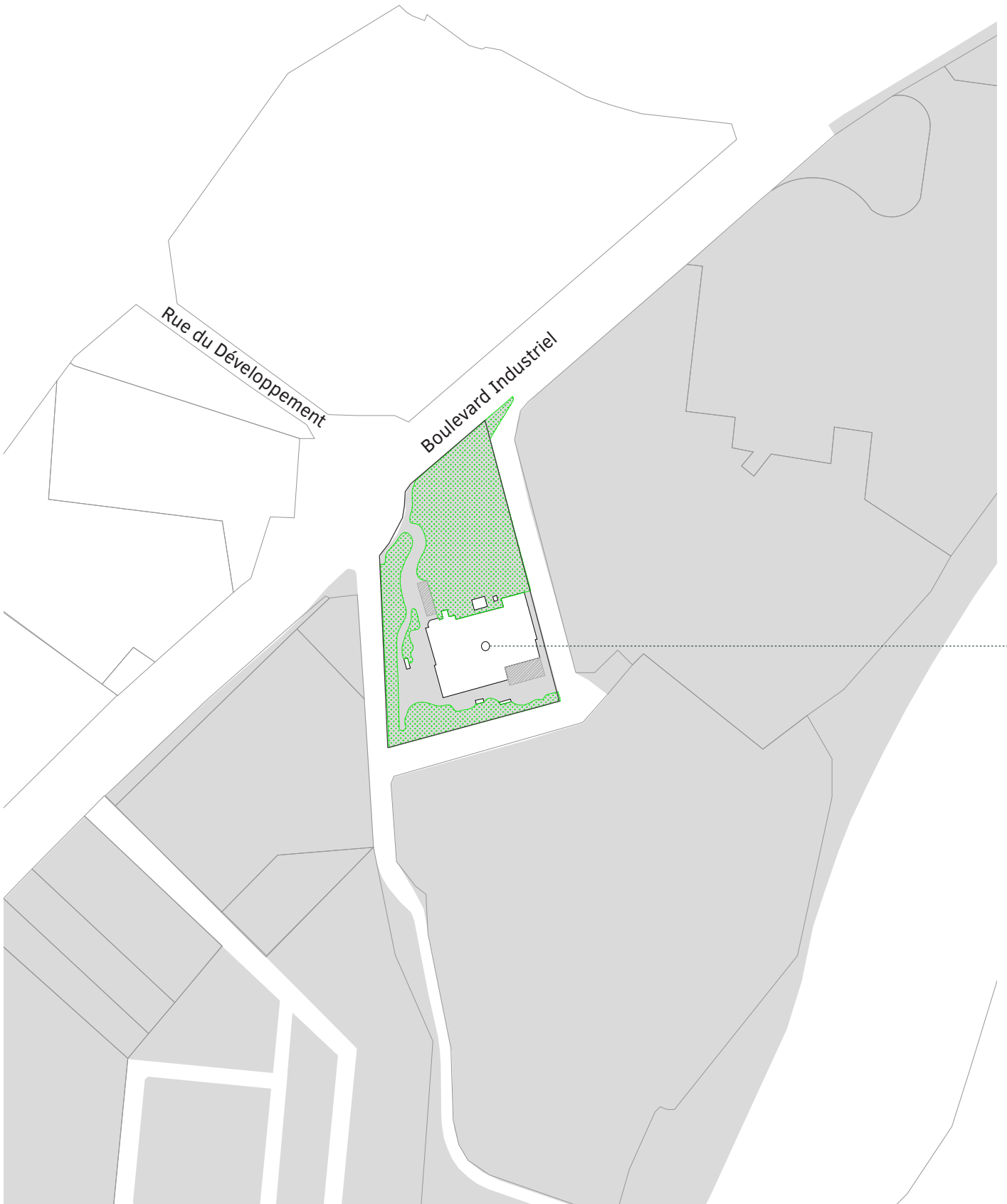
BPOST HYPERCENTRE MASSPOST (5)



PARKING BPOST (6)

Activitié répartiées dans l'îlot





1.7 Les îlots

îlot #1.2

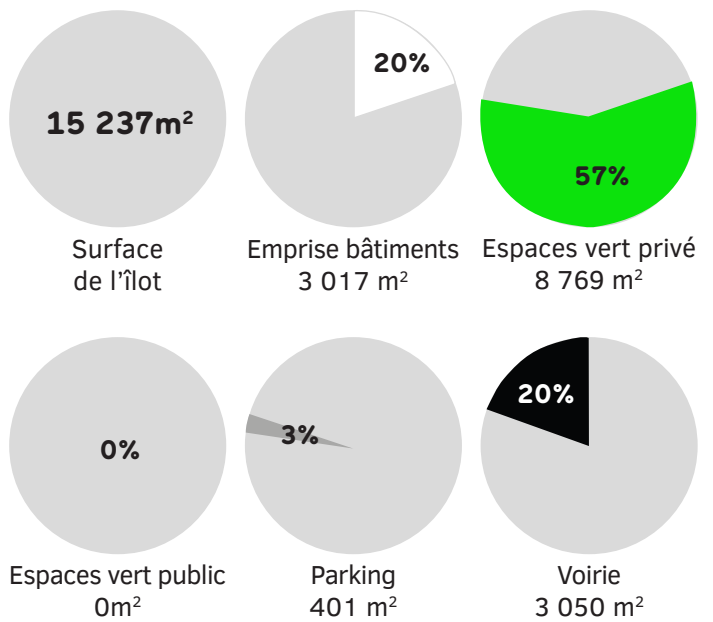
Ce micro-îlot n'accueille qu'une entreprise : l'imprimerie du groupe Sud-Presse.

Cette fonction est intéressante mais l'implantation de l'immeuble sur la parcelle laisse près de 60% du terrain non bâti.

Par ailleurs, l'immeuble est situé en fond de parcelle.

Le long de l'axe du boulevard et à hauteur du rond-point la construction d'un front bâti paraît utile. Il aurait une grande visibilité et un impact important de structuration du boulevard.

LA LIBRE BELGIQUE / LA DERNIERE HEURE



Activité répertoriées dans l'îlot



Service / RH / Évènementiel



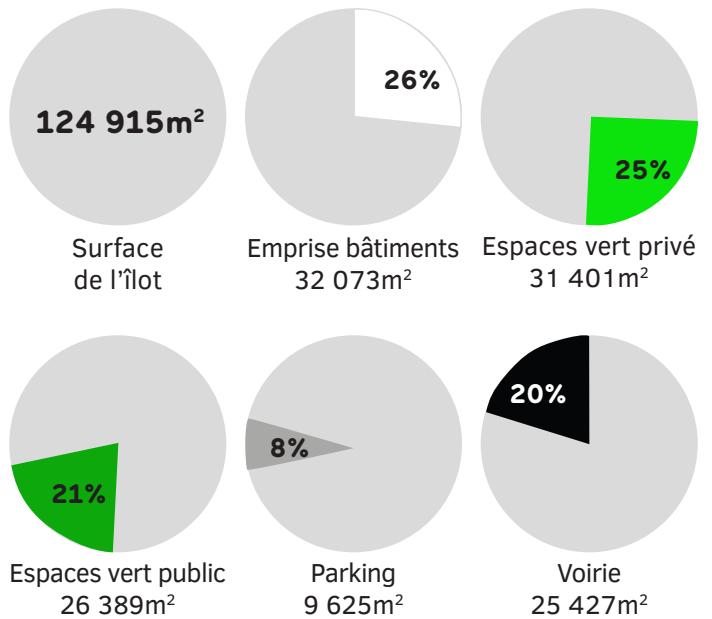
1.7 Les îlots

îlot #1.3

Cette partie de l'îlot accueille deux éléments importants en terme d'image : la Senne et les réservoirs de Sibelga.

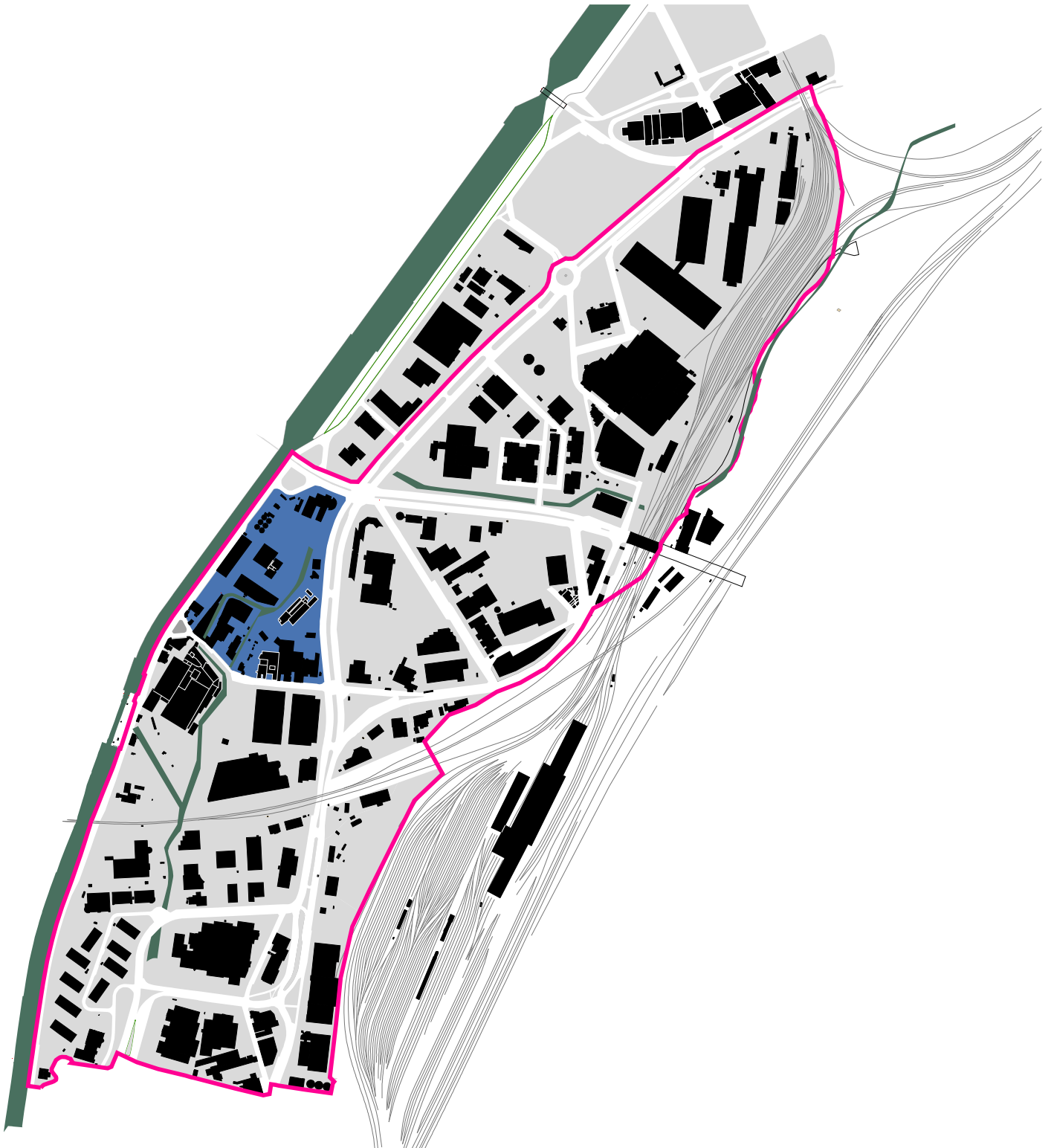
Les distributions des immeubles sont gérées par des voies privées et les espaces extérieurs essentiellement destinés au parking en plein air. La création d'un silo ou d'une infrastructure de stationnement commune permettrait un gain significatif d'espace.

- PAEPSEM BUSINESS PARK
- IMTECH BELGIUM
- API-AR INT. SA
- DJOSER BUILDING MATERIALS / IMTECH TELECOM
- RASEC
- AUTO5 SIEGE ADMINISTRATIF
- SOCOMEC BELGIUM NV/SA
- KIALA / RANDSTAD
- VAN MARCKE TECHNIS ANDERLECHT



Activitié répartoriées dans l'îlot

- Automobile
- Agro-alimentaire
- Construction/Bâtiment
- Service / RH / Evènementiel
- Autres



1.7 Les îlots

îlot #2

Vaste îlot longeant le boulevard industriel et le canal. Il présente en son centre deux bras de la Senne créant une petite île. Le bâti est composé d'immeubles d'époques et de typologies très contrastés (hangars, showrooms, bureaux). Certains le long de la rue Bollinckx sont plus anciens et présentent des qualités patrimoniales (en lien avec la Senne notamment).

L'îlot est globalement peu dense (32% d'emprise des bâtiments), avec des bâtiments qui ne

fonctionnent pas ensemble mais dans une logique chacun très introvertie.

La relation avec le canal peut être analysée de la même manière, les entrepôts ou activités qui y sont développées ne dialoguent pas du tout avec leur environnement.

On notera que l'entreprise COTANCO est classifiée seuil bas Seveso, ce qui implique un périmètre de sécurité autour de l'entreprise.

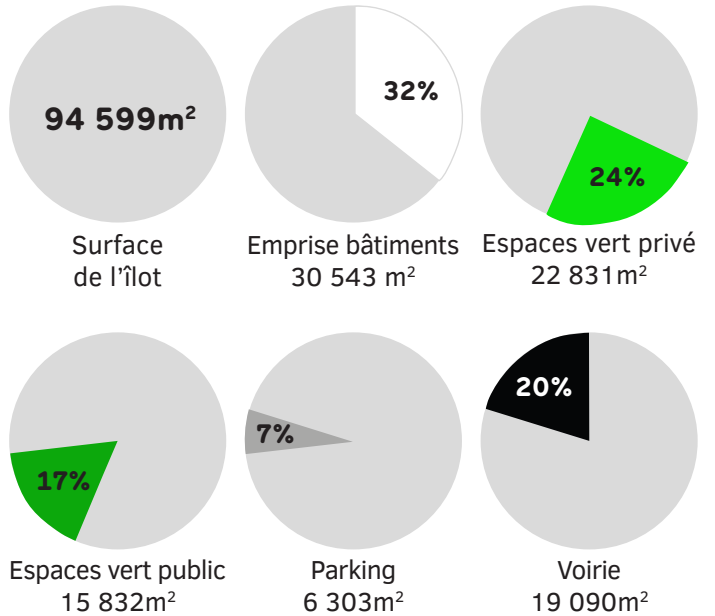




îlot #2

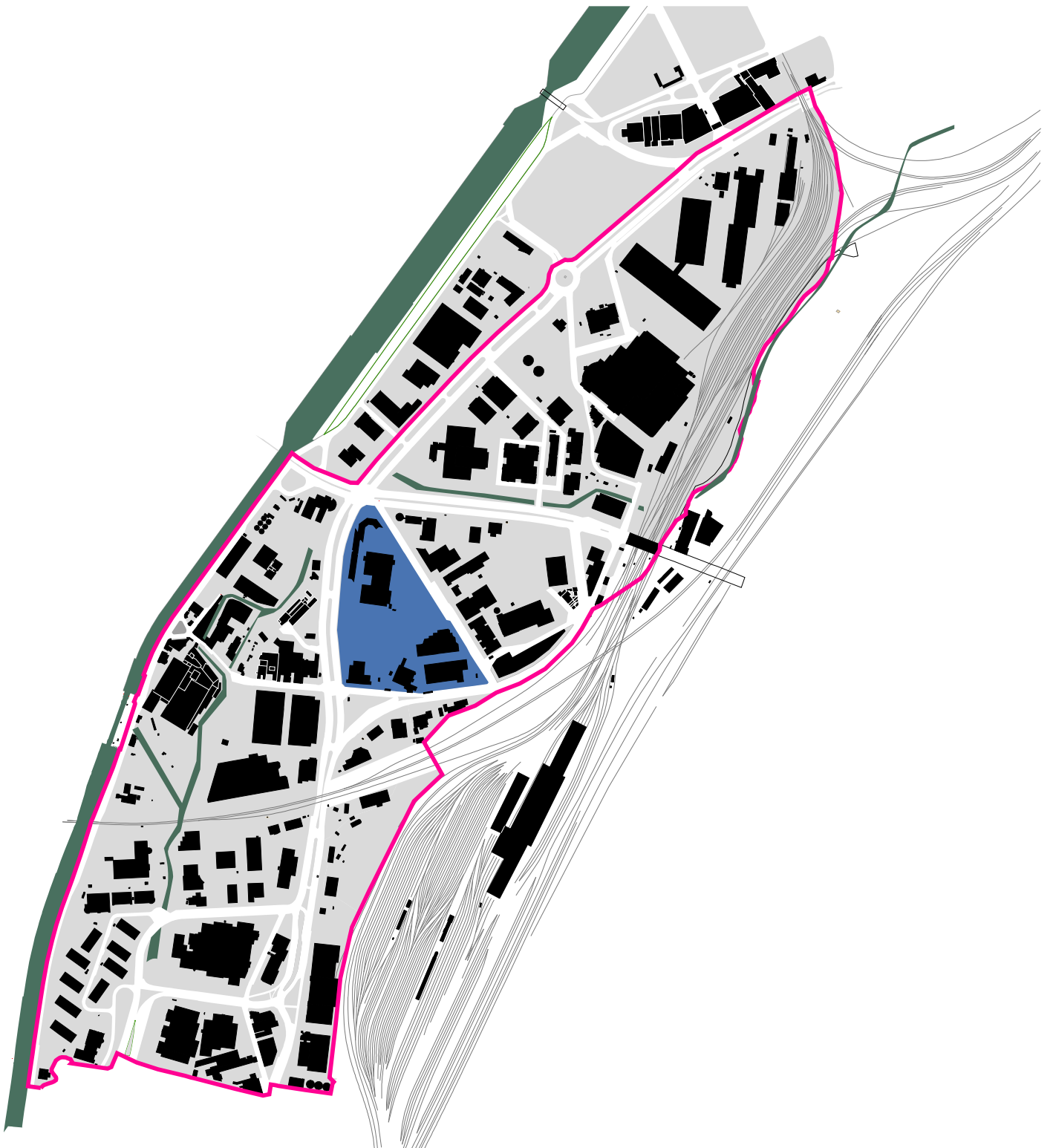
1.7 Les îlots

- SA D'IETEREN
- SEAT IMPORT
- COTANCO (entreprise SEVESO)
- SODIREP TEXTILES
- ARISTON / ELCO / CHAFFOTEAUX
- LUKOIL
- DUNLOP PNEUS
- ESSO
- RENT A CAR
- CONGREGATION CHRETIENNE EN BELGIQUE
- MEMOLUB INT.
- VILLA LORRAINE SA. / LA BOUCHERIE / LEWYS & CO
- JANTANEUF PEINTURE / METALLISATION DE LA SEINE



Activitié répartiées dans l'îlot

- Automobile
- Agro-alimentaire
- Construction/Bâtiment
- Service RH / Evènementiel
- Textile / Fashion
- Autres
- Industrie



1.7 Les îlots

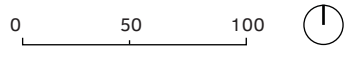
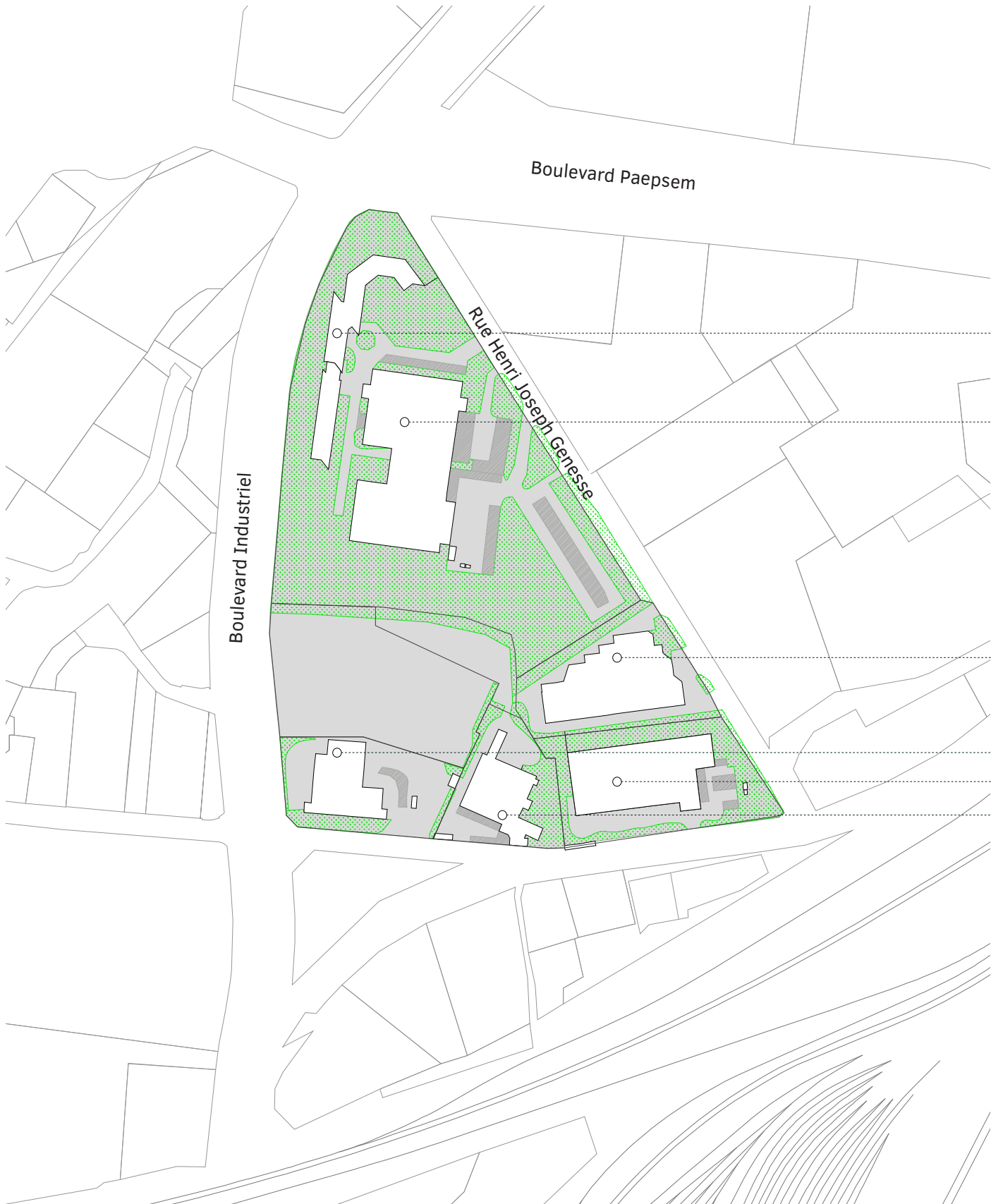
îlot #3

Ce grand îlot au centre de la zone d'étude est situé au croisement de deux grands axes (Paepsem et Boulevard industriel). Il est composé de quelques immeubles qui s'égrènent le long des voiries et en intérieur d'îlot. Il présente au coin "Paepsem-Industriel" un immeuble (R+3, immeuble Bosch) qui marque l'alignement avec l'espace public et place en intérieur d'îlot les fonctions logistiques. Il s'agit d'une typologie particulièrement intéressante et rare dans la zone (souvent organisés de manière déconnectée de l'espace public).

L'îlot présente une vaste friche avec pour résultat une très faible densité (24% d'emprise des bâtiments) au regard de sa situation centrale dans la zone industrielle, et au croisement de deux axes.

Les espaces ouverts ne sont pas aménagés de manière qualitative. Ils sont soit organisés en parkings, soit en larges pelouses inutilisées.



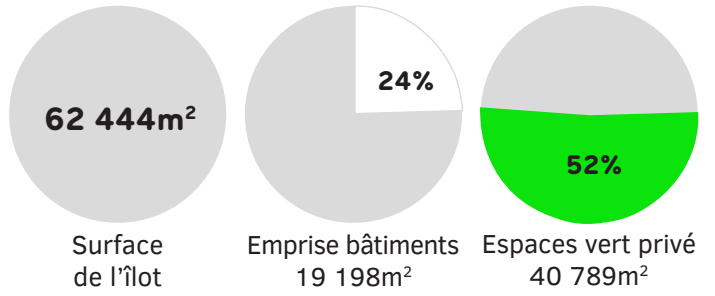


1.7 Les îlots

îlot #3

BOSCH ROBERT

REXROTH / ST GOBAIN / PIERRE FABRE / EXPO ON THE MOVE

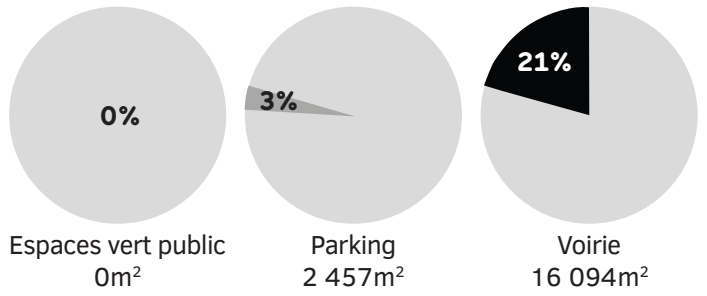


CENTRATEC





LA SECURITE AUTOMOBILE

CERP

LE RESSORT INDUSTRIEL



Activité répertoriées dans l'îlot

-  Automobile
-  Pharmaceutique
-  Construction/Bâtiment
-  Industrie



1.7 Les îlots

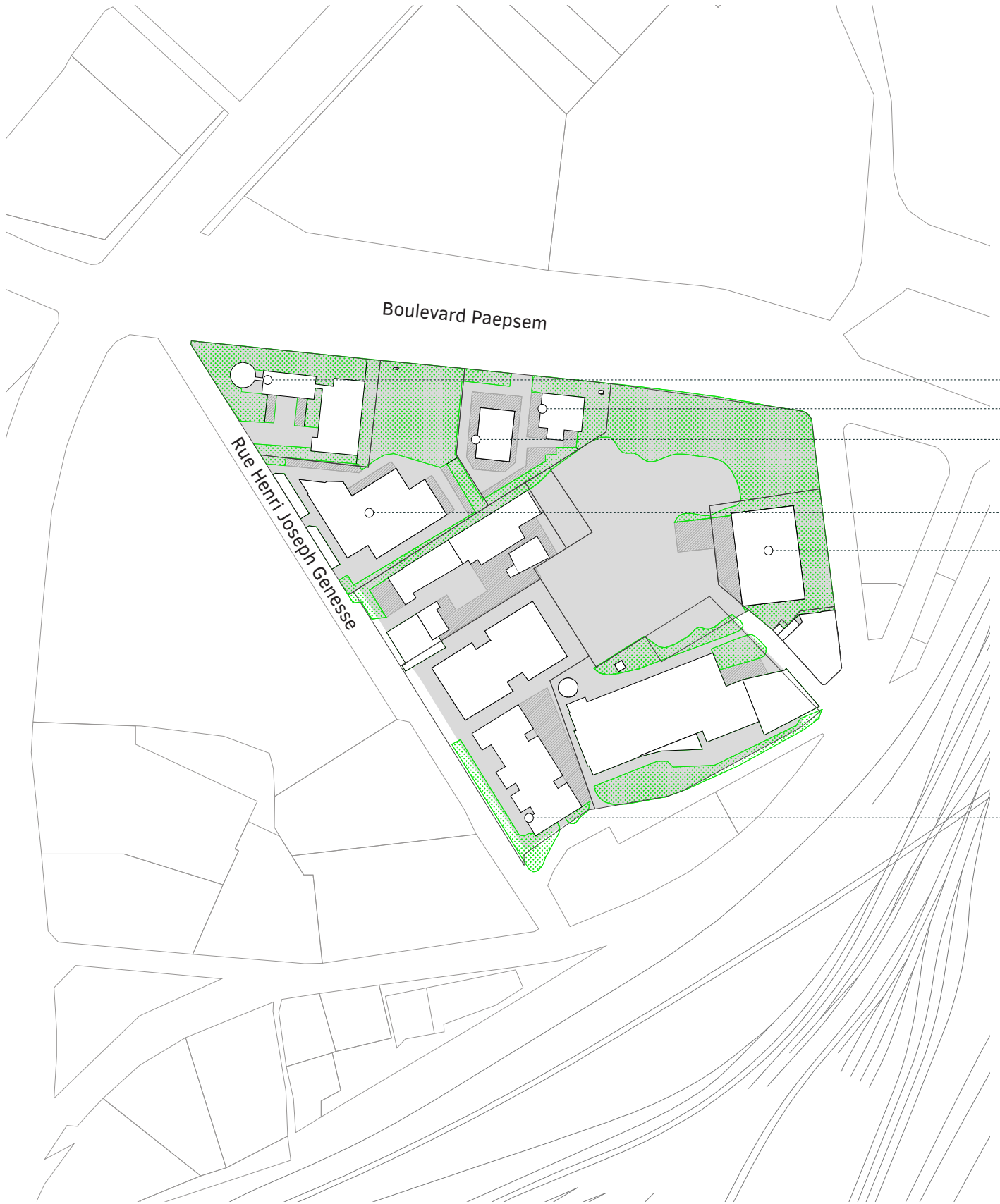
îlot #4

Ce grand îlot longe le boulevard Paepsem au nord. Il présente une série d'entités économiques (bureaux, showrooms, hangars) organisées chacune de manière assez introverties utilisant environs 50% de l'espace disponible. Une partie de l'îlot appartient à Citydev, qui y a développé notamment le parc PME Paepsem. Une vaste parcelles reste en friche le long du boulevard Paepsem, mais devrait être affectée par Citydev à un centre pour TPE et un showroom le long du boulevard.

Le reste est composé d'espaces ouverts de qualité variable, le plus souvent aménagés en parking. Quelques éléments verts (alignements, dégagement paysagers) existent le long de la rue du cerf ou l'alignement du boulevard Paepsem.

Au coin de la rue de l'île Saint Hélène on retrouve un parcellaire mitoyen avec quelques petites maisons, et un horeca.





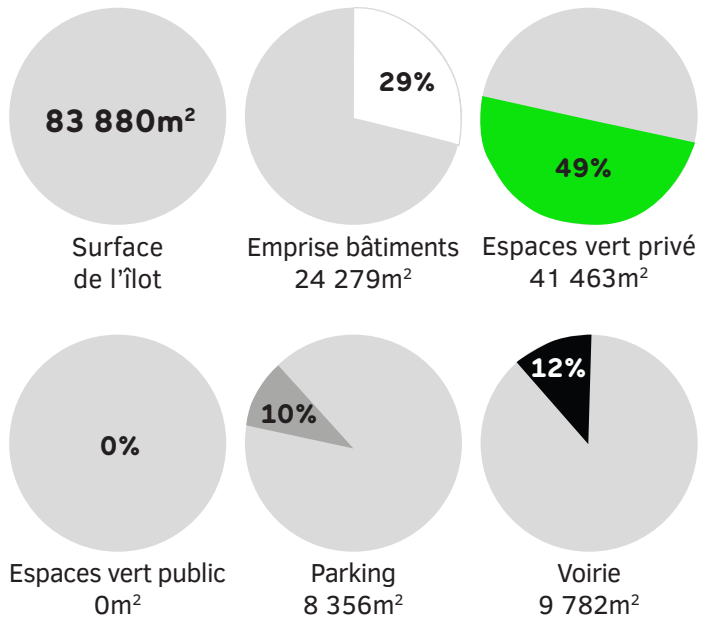
1.7 Les îlots

îlot #4







.....WEISHAAPT
MULTICOPORA INT. INC. SOC
DIA SORIN SA NV / UINQUE HRM

.....ELECTROTECHNIQUE ET MÉCANIQUE PUTMAN FRÈRES
PAEPSEM

.....PARC PME
 (EFARMZ,FRUITS&PASSIONS,...)



Activitié répartoriées dans l'îlot

-  Automobile
-  Agro-alimentaire
-  Construction/Bâtiment
-  Informatique / Telecom
-  Autres
-  Service RH / Evènementiel



1.7 Les îlots

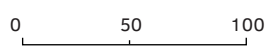
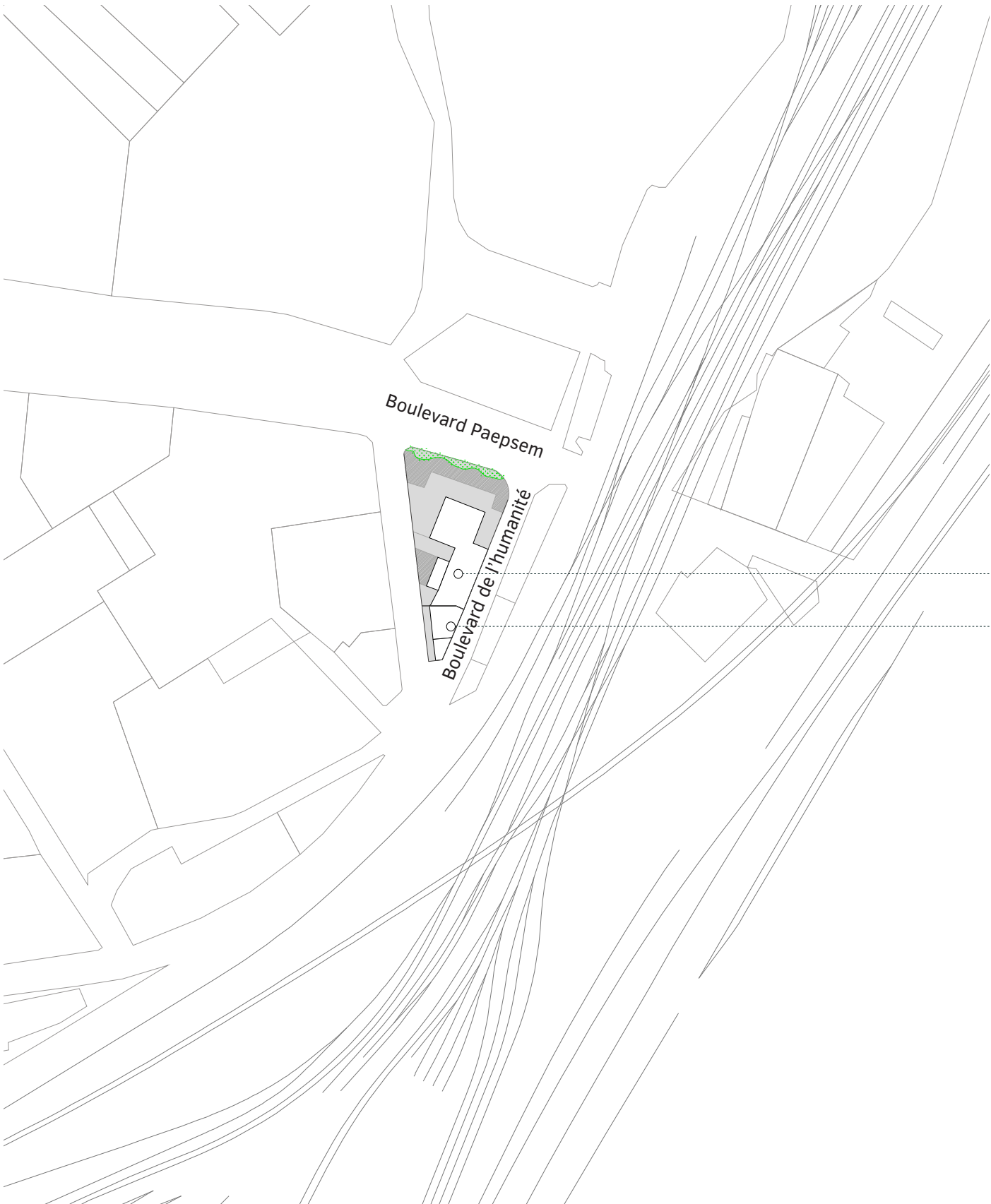
îlot #5

Il s'agit ici d'un îlot triangulaire longeant le boulevard de l'humanité et le boulevard Paepsem. Il présente deux volumes de hangars au sud de l'îlot en contact direct avec le boulevard (grands garages d'accès), notamment pour la société CBT active dans la gestion technique d'antennes de télécommunication.

La partie nord côté Paepsem est constituée d'un grand parking à ciel ouvert qui ne marque pas l'alignement du boulevard.

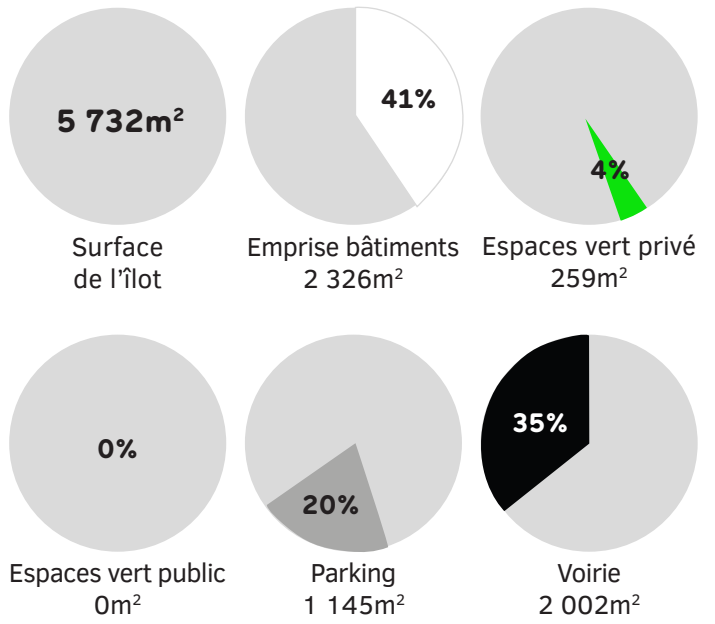
On retrouve également une belle rangée d'arbres à haute tige le long du boulevard Paepsem.





1.7 Les îlots

îlot #5



Activité répertoriées dans l'îlot



Automobile



Informatique / Telecom

.....DECROIX

.....CBT COMPTOIR BELGE DE TELECOMMUNICATIONS

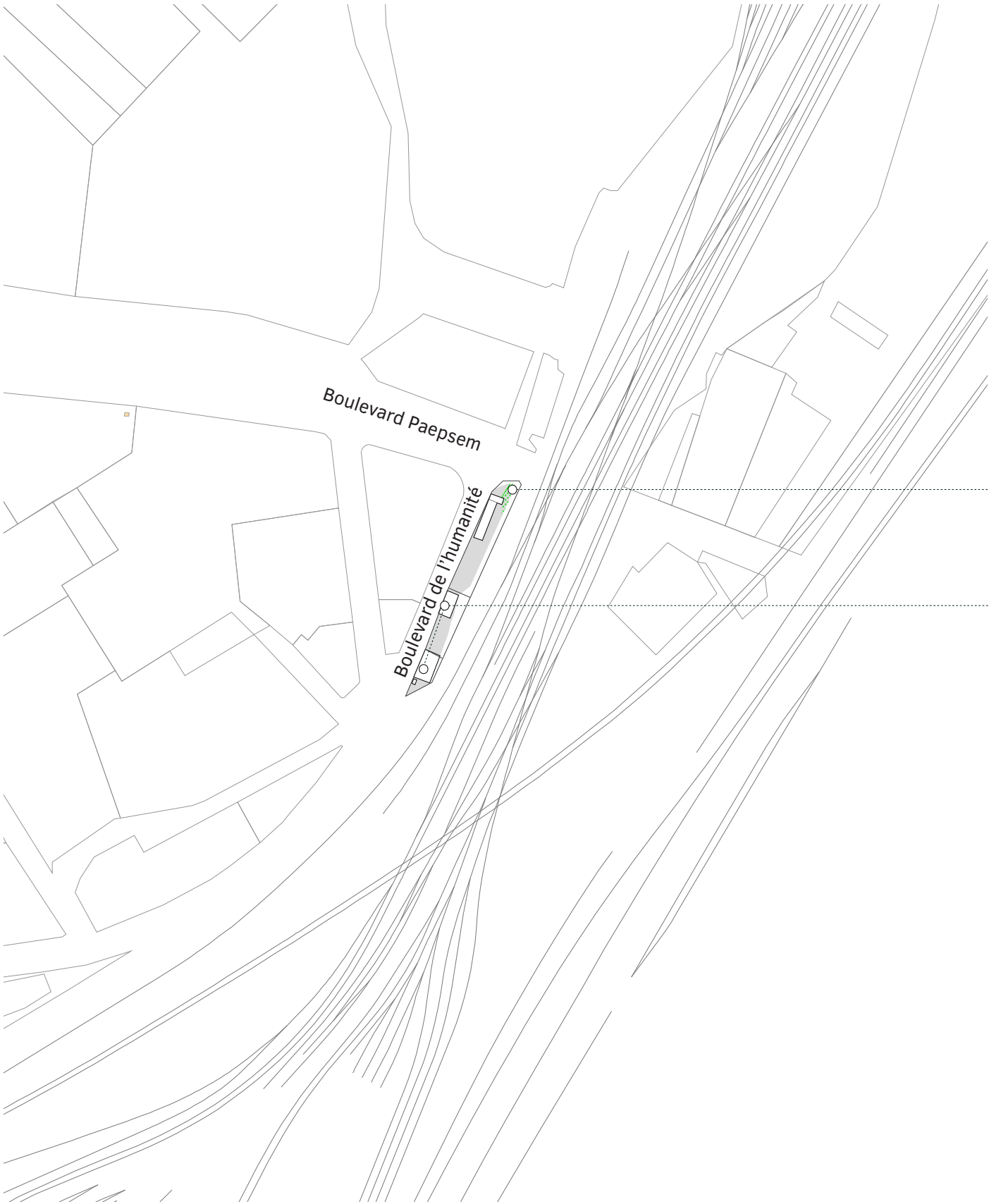


1.7 Les îlots

îlot #6

Cet îlot tout en longueur côtoie immédiatement la butte du chemin de fer le long du boulevard de l'humanité jusqu'au coin avec le boulevard Paepsem.

Il est composé de petits volumes de CBT (entreprise active dans la gestion d'antennes de télécommunication) et d'un car wash.



0 50 100



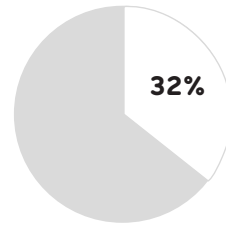
1.7 Les îlots

îlot #6

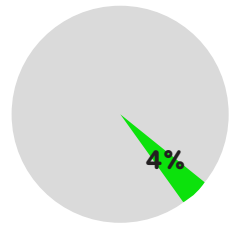
.....CITYWASH



Surface de l'îlot

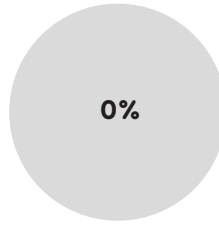


Emprise bâtiments
570m²

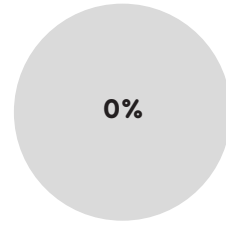


Espaces vert privé
78m²

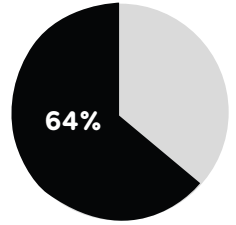
.....CBT COMPTOIR BELGE DE TELECOMMUNICATIONS



Espaces vert public
0m²



Parking
0m²



Voirie
1 127m²

Activité répertoriées dans l'îlot



Automobile



Informatique / Telecom



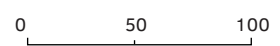
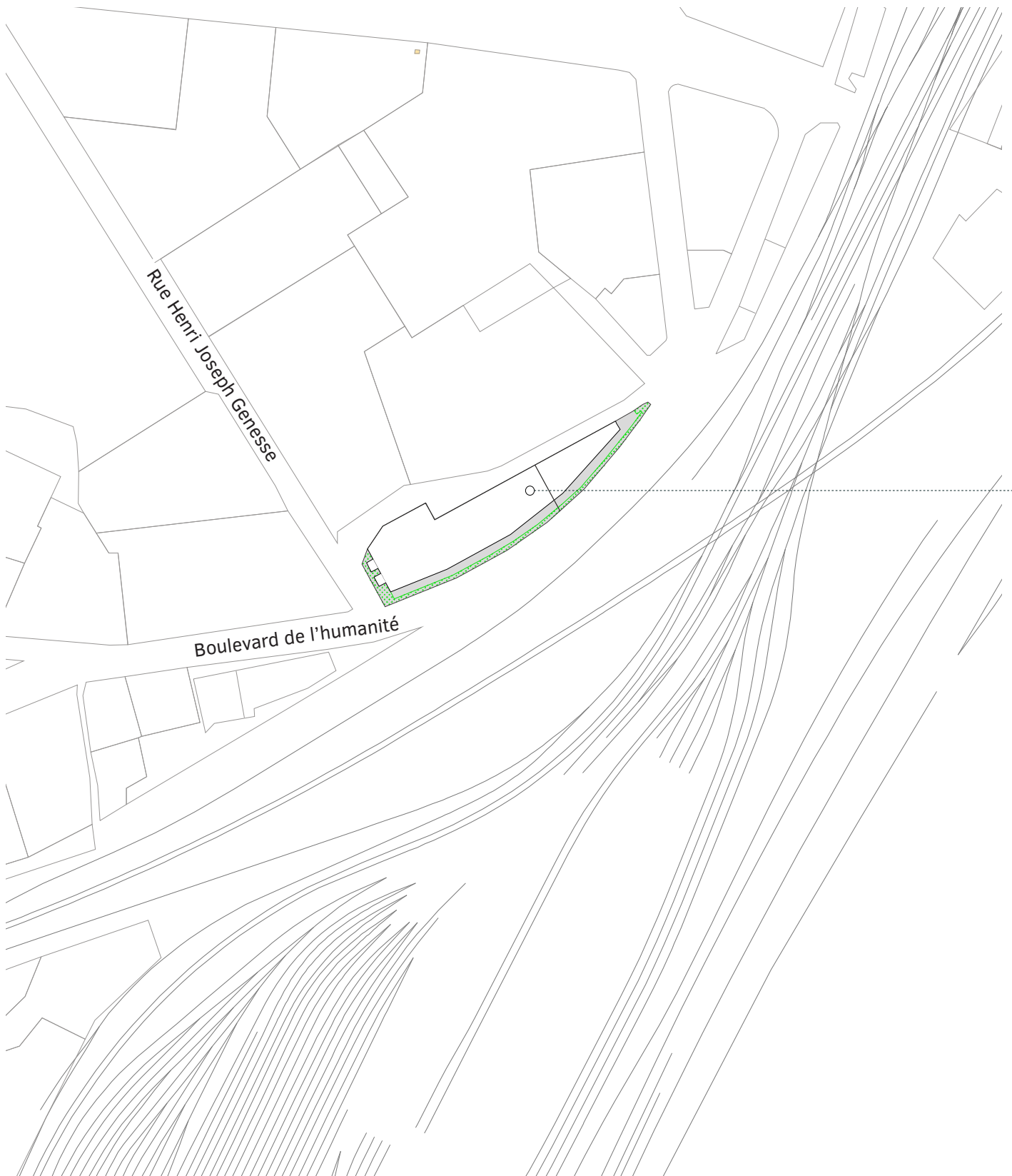
1.7 Les îlots

îlot #7

Cet îlot est composé d'un seul grand immeuble hangar de la société Lochten et Germeau, entreprise particulièrement active dans le secteur du bois de construction. Il longe le boulevard de l'humanité en face du chemin de fer.

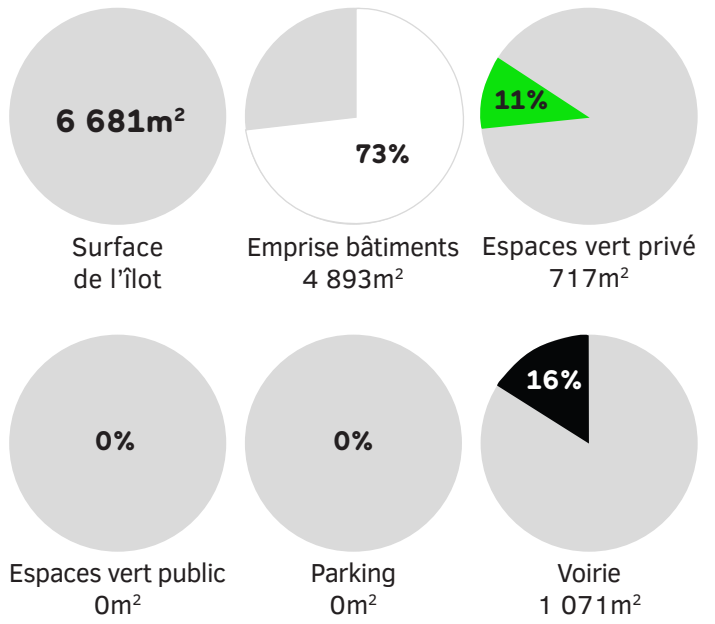
Il est séparé de la voirie par une fine haie accompagnée d'un alignement d'arbres.





1.7 Les îlots

îlot #7



.....LOCHTEN & GERMEAU

Activité répertoriées dans l'îlot



Construction/Bâtiment



1.7 Les îlots

îlot #8

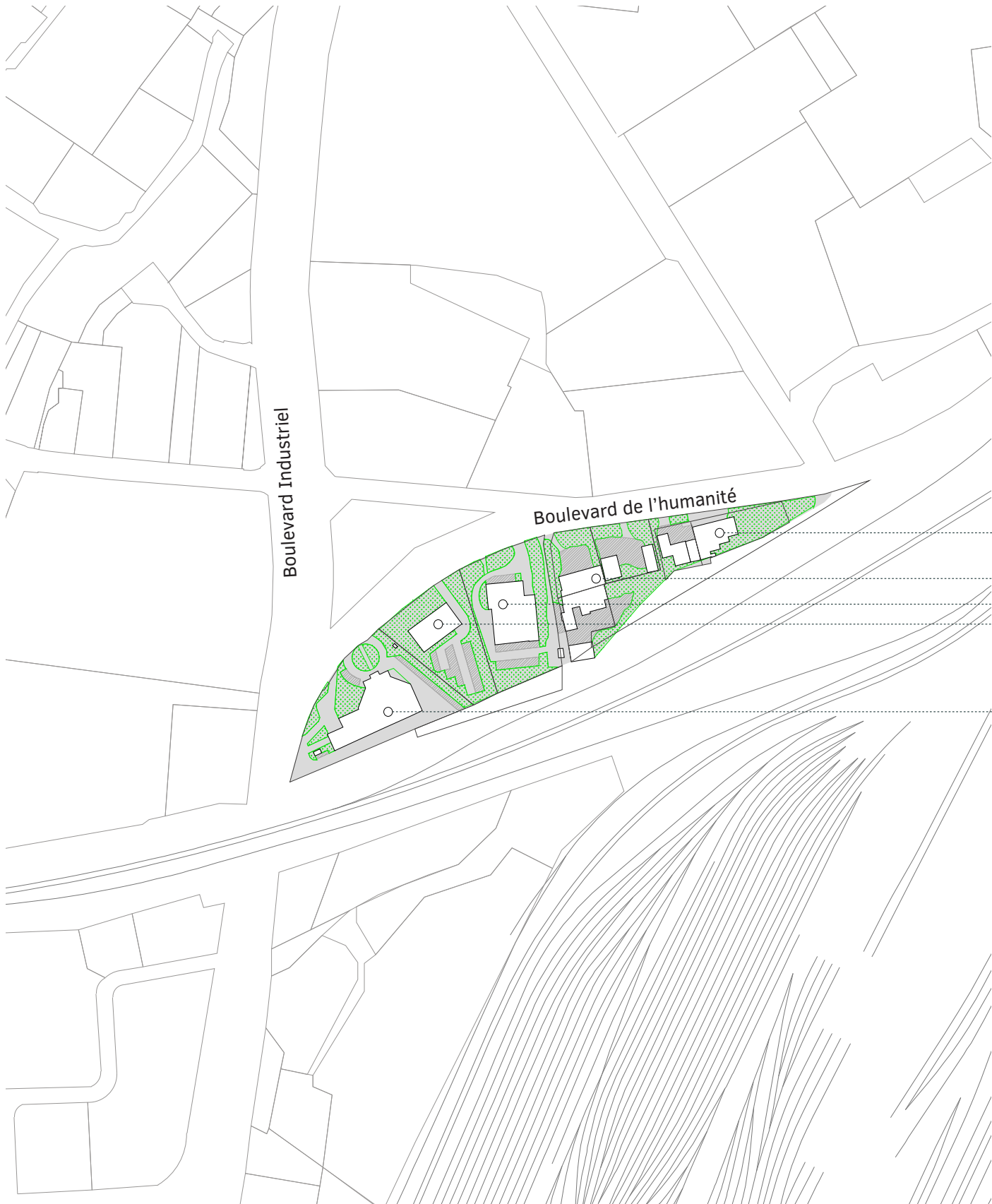
L'îlot dont il est question ici est une longue parcelle longeant le boulevard de l'humanité et le chemin de fer. Il est composé d'une série de 5 petits ensembles de bâtiments et hangars accueillant des activités économiques diversifiées (bureaux, construction, alimentaire, entretien).

Chaque entité est organisée de manière assez introvertie avec chaque fois son accès et son parking.

L'îlot est caractérisé par une densité de construction assez faible et du coup une présence importante d'espaces ouverts. Ceux-ci sont aménagés avec des fortunes diverses, généralement dans une logique plutôt fonctionnelle.

Le coin avec le boulevard industriel est constitué physiquement par un immeuble de bureaux plus élevé (Arinso international) qui marque l'intersection entre le boulevard industriel, le boulevard de l'humanité et le chemin de fer.



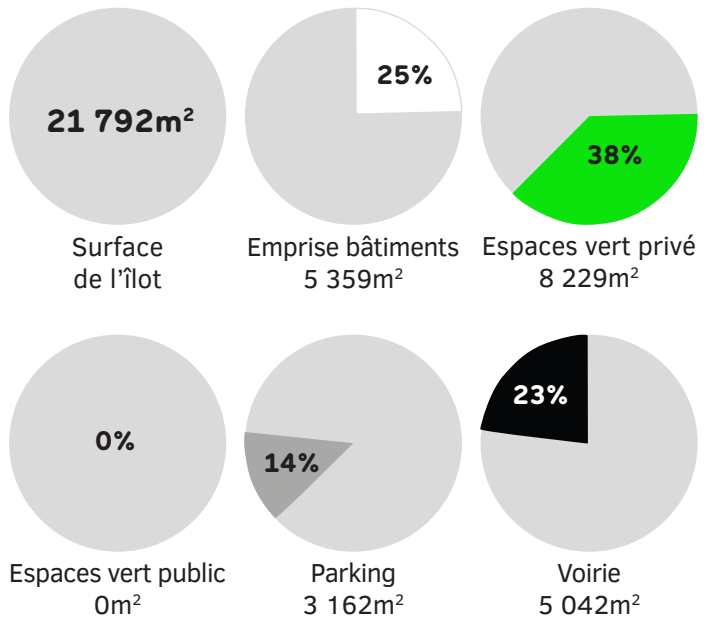


1.7 Les îlots





îlot #8

-FEST IN
-MARBERERIE FARRUGGIO
-SEAMAR
-BE MAINTENANCE

-ARINSO INT.



Activité répertoriées dans l'îlot

-  Construction/Bâtiment
-  Agro-alimentaire
-  Service RH / Evènementiel
-  Entretien / Nettoyage



1.7 Les îlots

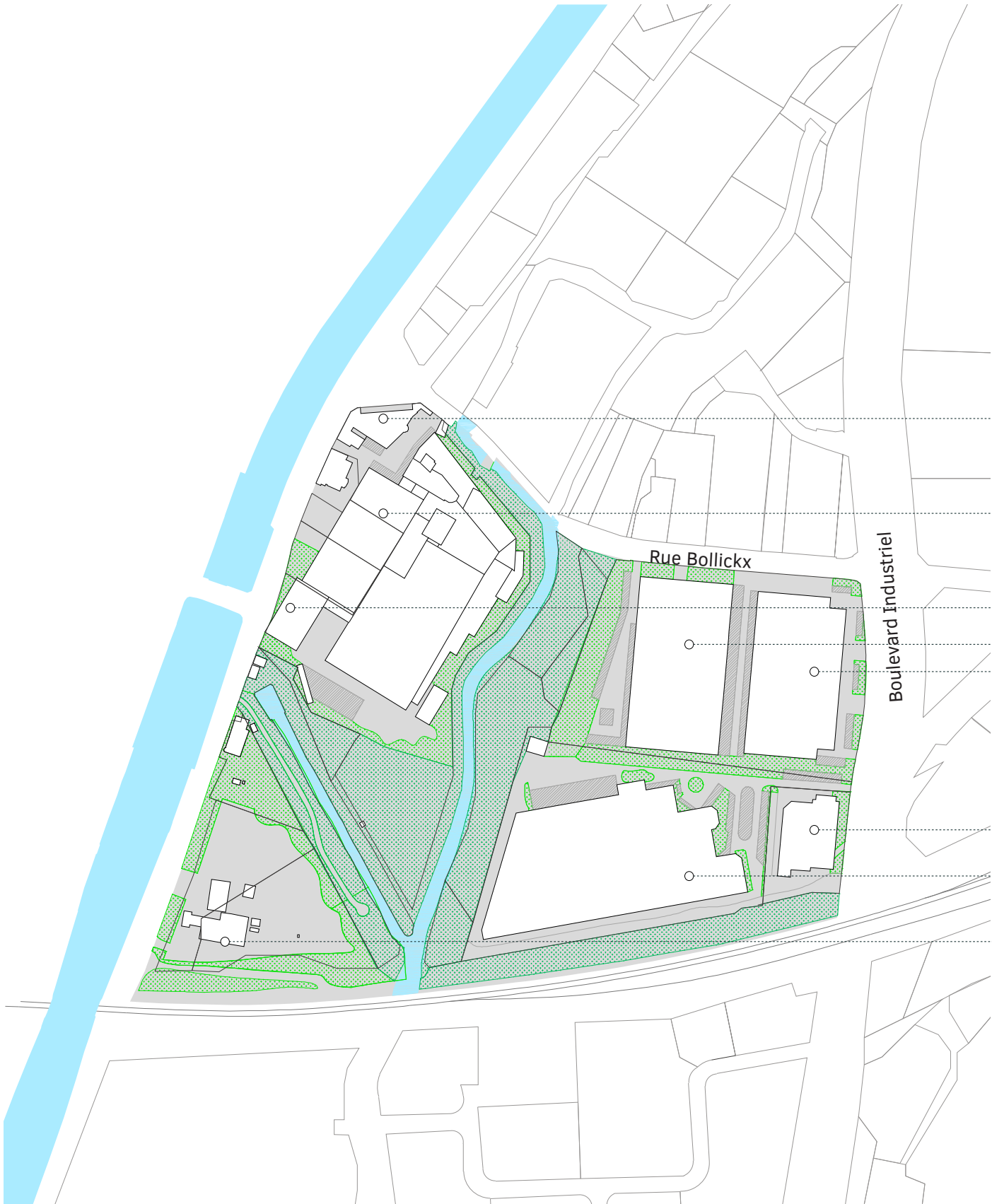
îlot #9

Il s'agit ici d'un vaste îlot longeant le chemin de fer au sud et le canal à l'ouest. Cœur historique du développement industriel de la zone, il est aujourd'hui composé de plusieurs ensembles de hangars d'entreprises actives dans des domaines divers (B-post, packaging, textile, concessionnaire automobile, etc). Certaines constructions présentent des qualités patrimoniales remarquables (immeubles anciens en briques, toitures en sheds).

L'îlot est traversé par plusieurs bras de la Senne, ce qui lui confère des qualités tout à fait remarquables et forme un espace vert ouvert d'assez belle facture entre les entreprises. Les alentours de l'îlot sont d'ailleurs assez fortement arborés.

Par contre les activités économiques de l'îlot ne dialoguent pas du tout avec le canal, qui reste un espace sous exploité.





0 50 100



1.7 Les îlots

îlot #9

MARANELLO PIZZERIA

CONIMA SPRL

APOK

SPEOS BPOST

SPEOS BPOST

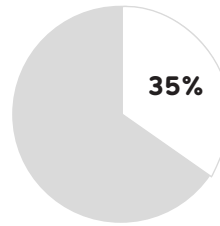
BMW Jean-Michel Martin West

AUTAJON PACKAGING BELGIUM

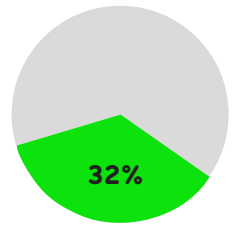
READY BETON



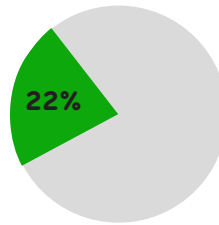
Surface de l'îlot



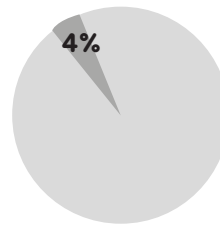
Emprise bâtiments



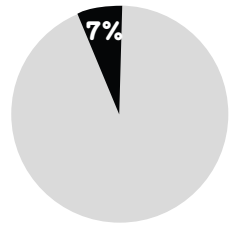
Espaces vert privé



Espaces vert public



Parking



Voirie

Activité répertoriées dans l'îlot



Automobile



Service RH / Évènementiel



Construction/Bâtiment



Autres



Textile / Fashion



1.7 Les îlots

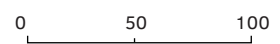
îlot #10

Il s'agit ici d'un grand îlot qui s'étend du chemin de fer et boulevard industriel au nord jusqu'à la limite de la zone d'étude au sud, accompagnant ici la voirie de sortie de ville. Il comporte plusieurs sous ensembles, composés de grands hangars industriels aux activités diverses (agro-alimentaire, textile, construction, automobile, etc).

Une section de la Senne et une zone verte de bord de berge coule au milieu de l'îlot, en lien avec une section ouverte également au sud et une section au nord.

La partie sud de l'îlot appartient à Leasinvest et comporte une série de petits volumes organisés sous forme de lotissements économiques entourés de parkings, où sont localisés des bureaux et stockages pour sièges sociaux d'entreprises. Cet ensemble est particulièrement peu dense, et ne dialogue pas du tout avec le canal et avec le site du CERIA de l'autre côté, alors qu'il y a une très belle façade le long du canal.





1.7 Les îlots

îlot #10

PIETTE & CO

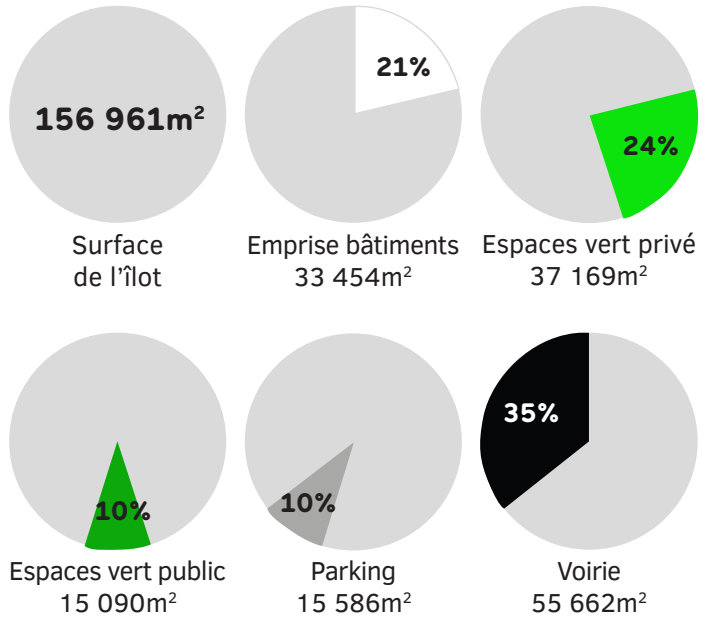
SPRL VENDREDI
ELIS

GLASS SOLUTIONS

AA DOCK'S

VAG SECURITY

NILFISK



Activité répertoriées dans l'îlot

- Automobile
- Construction/Bâtiment
- Textile / Fashion
- Pharmaceutique
- Agro-alimentaire
- Entretien / Nettoyage
- Informatique / Telecom
- Service RH / Évènementiel

SERVIER



1.7 Les îlots

îlot #11

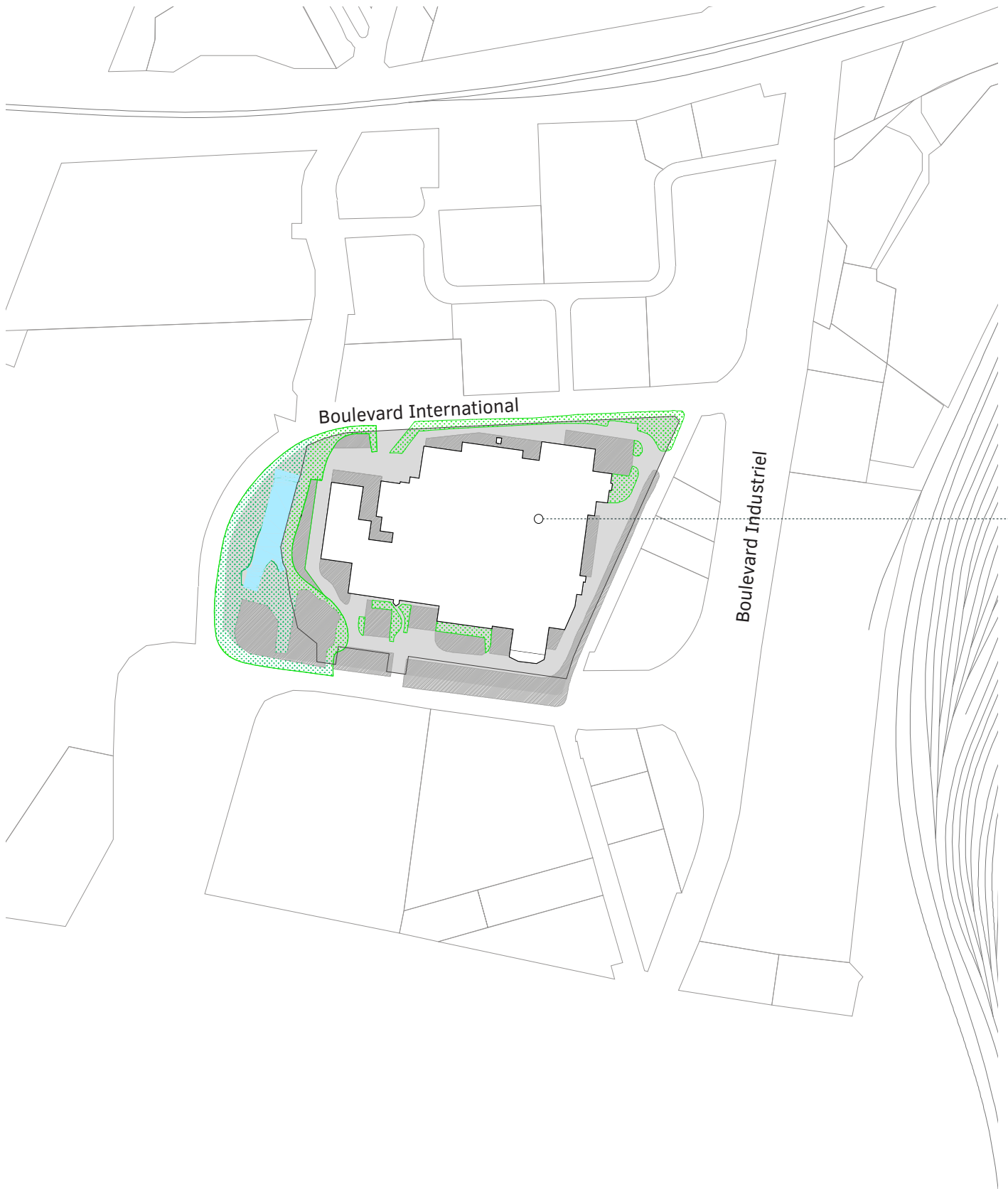
Cet îlot est constitué exclusivement des installations de la société Viangros. Organisé autour d'un important hangar accessible par plusieurs accès (deux sur le boulevard International et un sur la rue de la Bienvenue), et entouré de parkings (30% de la superficie) et d'espaces extérieurs de circulation.

L'îlot fait partie des deux îlots autour desquels le boulevard se sépare en deux directions venant du ring vers le centre et inversement.

Les espaces extérieurs sont fonctionnels et dédiés à l'accès aux différentes parties de l'entreprise. Ils sont assez largement arborés.

On notera la présence d'une section de la Senne et de berges arborées longeant la partie ouest de l'ensemble.



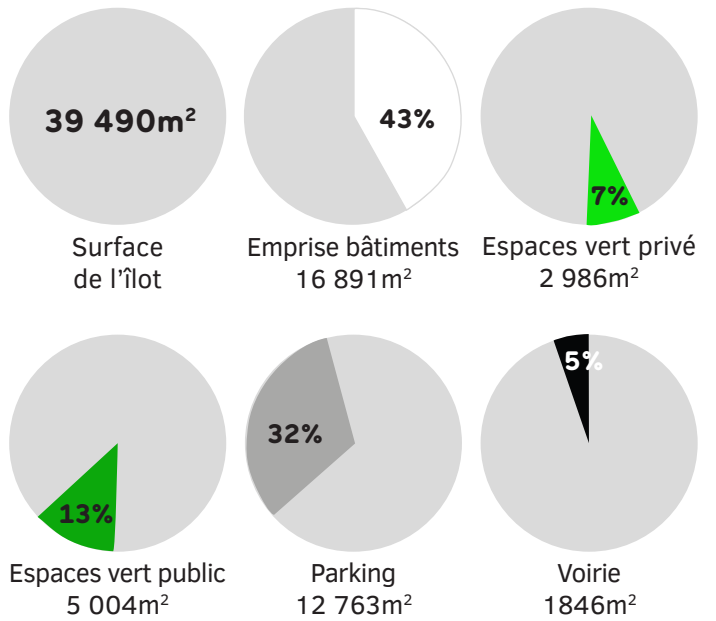


0 50 100




1.7 Les îlots

îlot #11



VIANGROS

Activité répertoriées dans l'îlot

 Agro-alimentaire



1.7 Les îlots

îlot #12

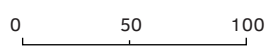
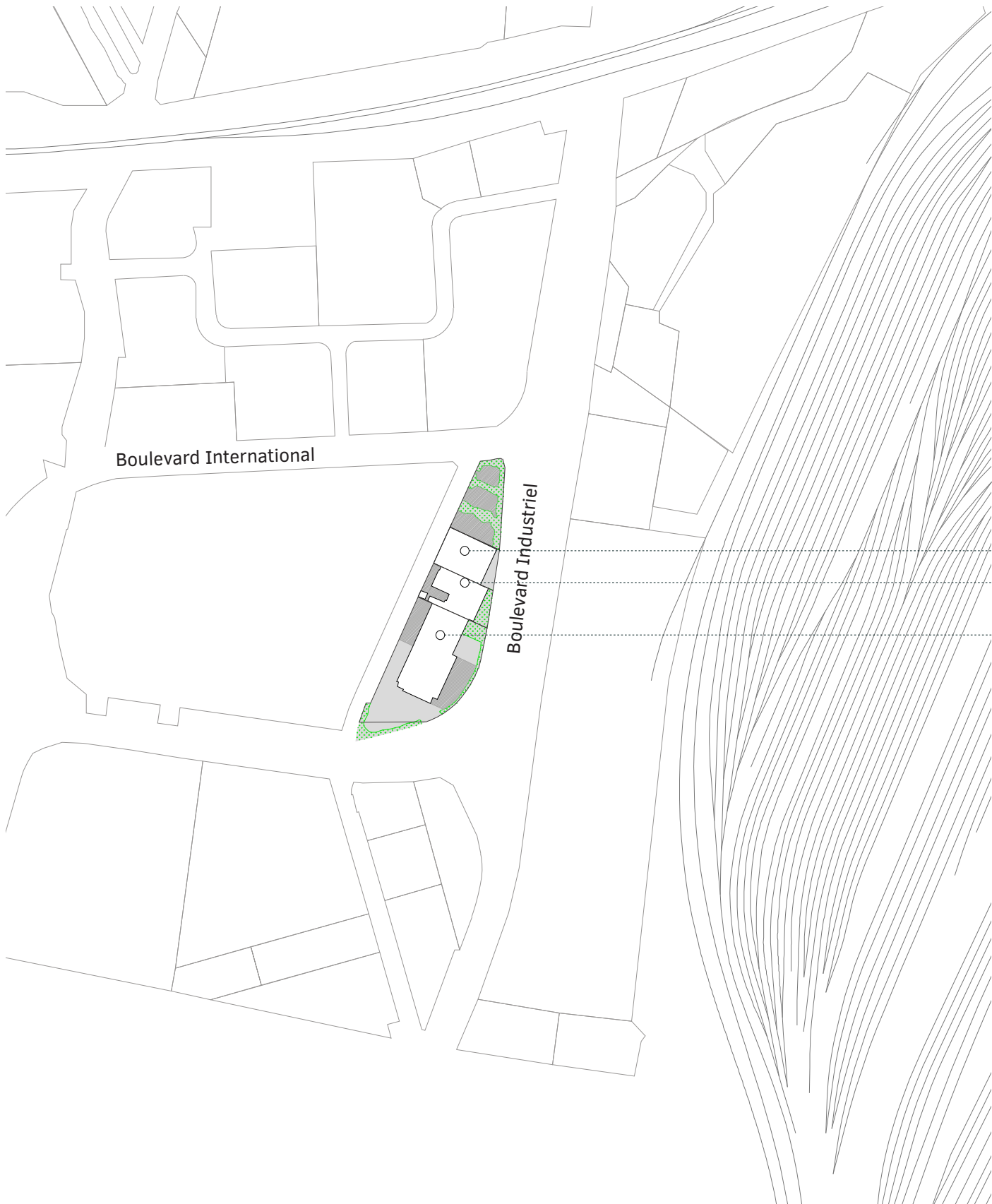
Ce petit îlot qui longe le boulevard industriel fait partie des deux îlots autour desquels le boulevard se sépare en deux directions venant du ring vers le centre et inversement.

Il est composé de plusieurs hangars bas ou immeubles de bureaux positionnés au milieu de l'îlot. Il n'y a pas d'espace vert public mais la présence verte est assez forte à proximité immédiate de l'îlot étant donné la présence de nombreux arbres d'alignement ou de plantations

délimitant les parcelles économiques. On retrouve au nord et au sud des parties non bâties un peu plus grandes aménagées en parking.

Les activités sont liées à l'automobile (Haubold Kihlberg), la construction (Paslode) et la protection animale (Help Animals).

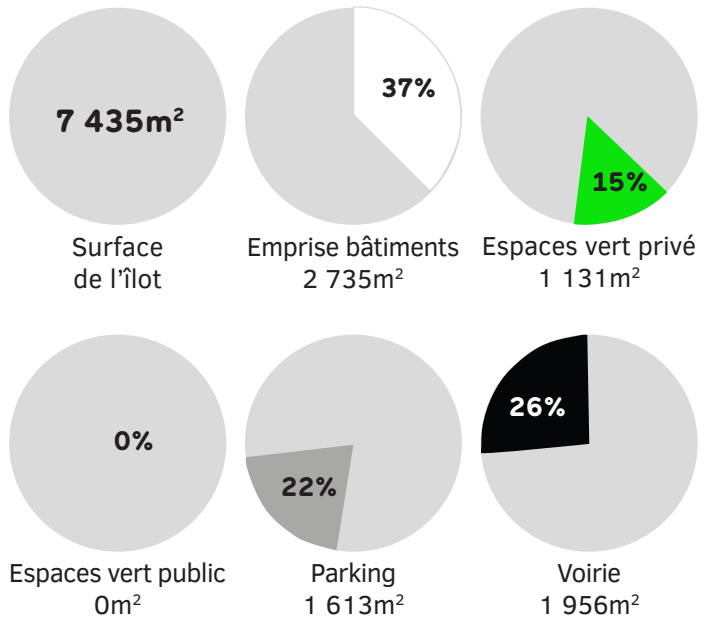






1.7 Les îlots

îlot #12

-ITW PASTLODE DUOFAST
-HELP ANIMALS
-HAUBOLD-KIHLBERG SPRL



Activitié répartiées dans l'îlot

-  Construction/Bâtiment
-  Autres



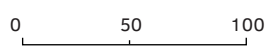
1.7 Les îlots

îlot #13

Ce petit îlot qui longe le boulevard de l'humanité est composé de plusieurs volumes de hangars longeant l'alignement de la rue Bollinckx. Du côté du boulevard de l'humanité on trouve un retrait avec des espaces extérieurs de travail et de stockage. Il n'y a aucun espace vert ou verdurisation sur le site et les espaces publics sont de faible qualité.

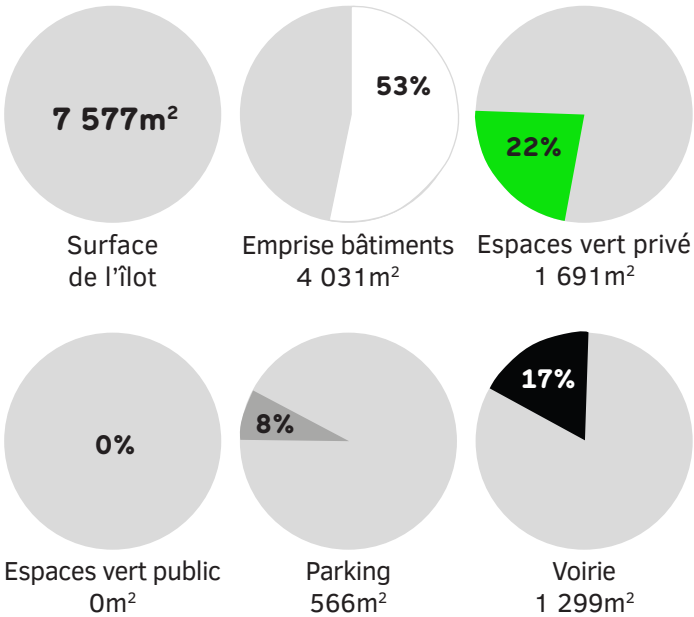
Les activités sur l'îlot sont de la location de machines de chantier (Boels) et du matériel de construction (isolation)





1.7 Les îlots


îlot #13



BOELS LOCATION

BAUSTOFF METALL

Activitié répartiées dans l'îlot

 Construction/Bâtiment



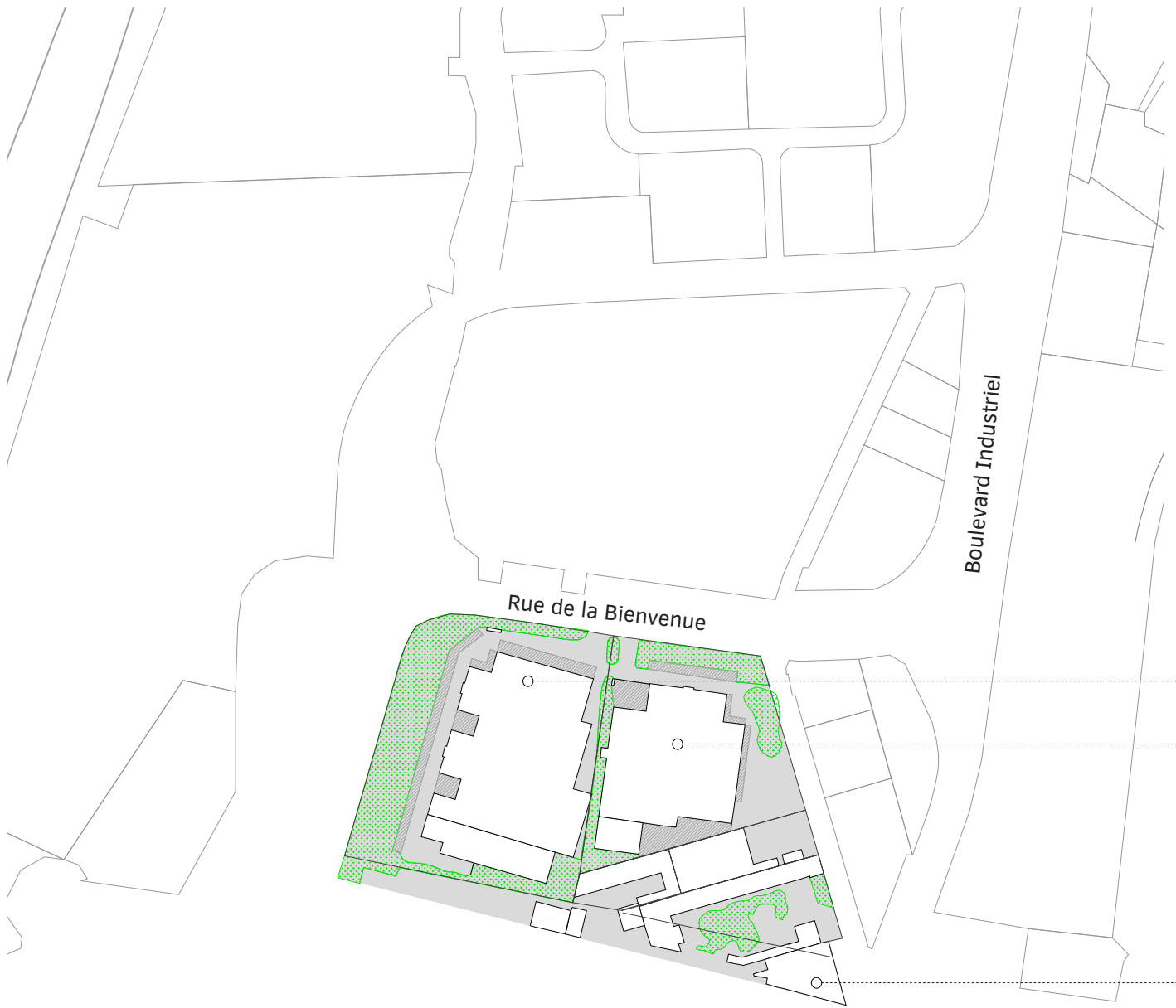
1.7 Les îlots

îlot #14

Ce dernier îlot longe l'entrée sud de la ville depuis le ring et structure le début de l'axe du boulevard industriel. Il présente trois grands hangars bas (un étage) organisés au centre de l'îlot et un petit volume au coin de la rue Bollinckx et du boulevard de l'humanité, organisation typique d'un urbanisme de zoning industriel. Plus de 50% du sol est occupé par ces hangars, les espaces alentours étant essentiellement constitué par du parking entreprise et des zones vertes paysagères peu qualitatives qui servent de tampon par rapport

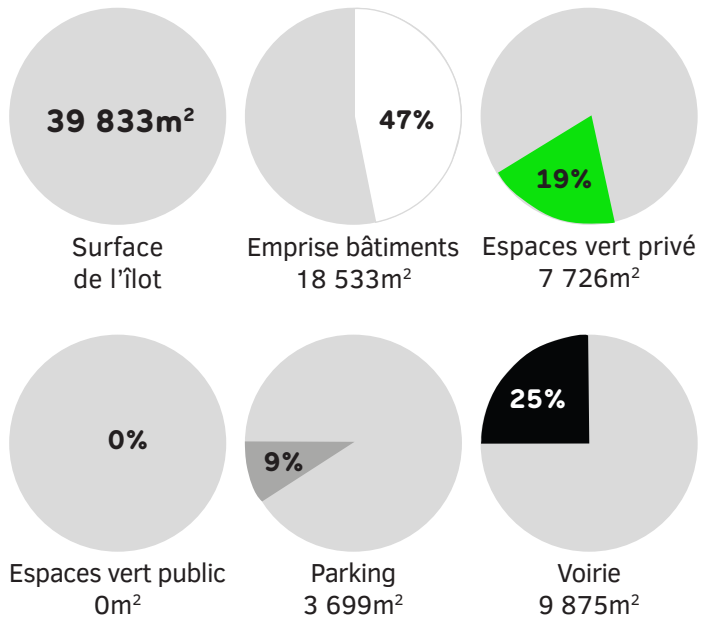
à l'entrée du ring, hormis quelques beaux arbres. Les activités sur l'îlot même sont assez diversifiées pour un îlot de cette taille. On y retrouve notamment des fournisseurs spécialisés en alcool (vin et équipement/installation pour la bière) mais aussi un horeca (Feuille de Vigne) le long de la rue Bollinckx, qui a pourtant un caractère industriel très marqué.





1.7 Les îlots

îlot #14








.....VELU VINS

.....ANTOINE SA

.....LA FEUILLE DE VIGNE / MUTI-TECH / ARTISTE/ FBIC

Activitié répartoriées dans l'îlot

-  Construction/Bâtiment
-  Agro-alimentaire
-  Textile / Fashion
-  Entretien / Nettoyage
-  Autres



1.7 Les îlots îlot #15

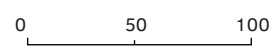
Cet îlot de forme très allongé coincé entre chemin de Fer et boulevard offre des usages très contrastés. Le long de l'entrée de Ville il est bordé de showrooms et stations essence typique des périphéries avec parking en avant.

Au nord est, le long des voies de chemin de fer, se trouve une vaste déchetterie de la société Shanks. Enfin au sud se trouvent des immeubles de bureau et des installations de la station d'épuration Sud.





Boulevard Industriel



1.7 Les îlots

îlot #15

SHANKS BRUSSELS

SHELL

SAFETYKLEEN

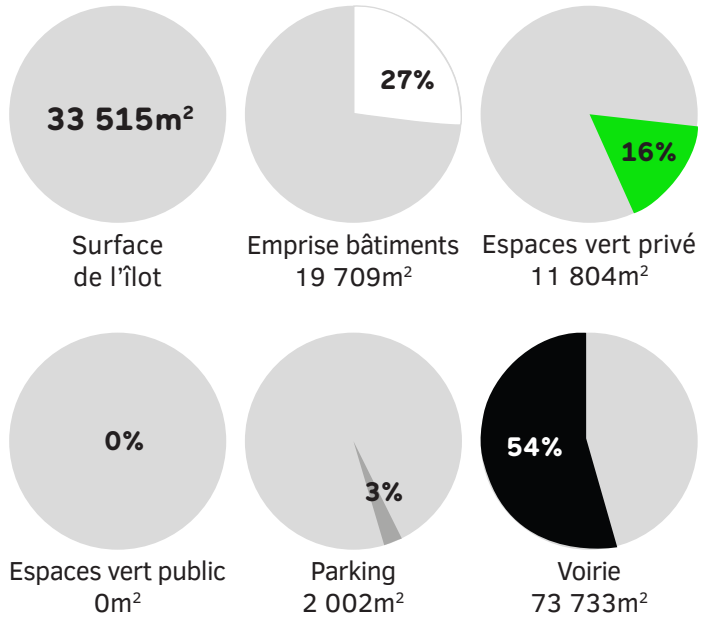
PLASTIC BARA

TOYOTA CITY ANDERLECHT






FACQ

CARROSSERIE NICE CARS

BRUCEFO



Activitié répartiées dans l'îlot

-  Automobile
-  Entretien / Nettoyage
-  Construction/ Bâtiment
-  Service RH / Evènementiel
-  Autres