
RIVE DROITE

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

Cahier 2 : CONSTATS

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)



II. CONSTATS

Ce chapitre regroupe de manière synthétique les principales conclusions de la phase d'analyse et de diagnostic sous forme de **9 constats**.

Outre le travail de terrain et sur plans, une **analyse de la structure économique** des entreprises présentes a été réalisée de même qu'une **enquête** auprès des entreprises et des travailleurs du périmètre. Des rencontres bilatérales avec l'ensemble des opérateurs publics ont également été réalisées.

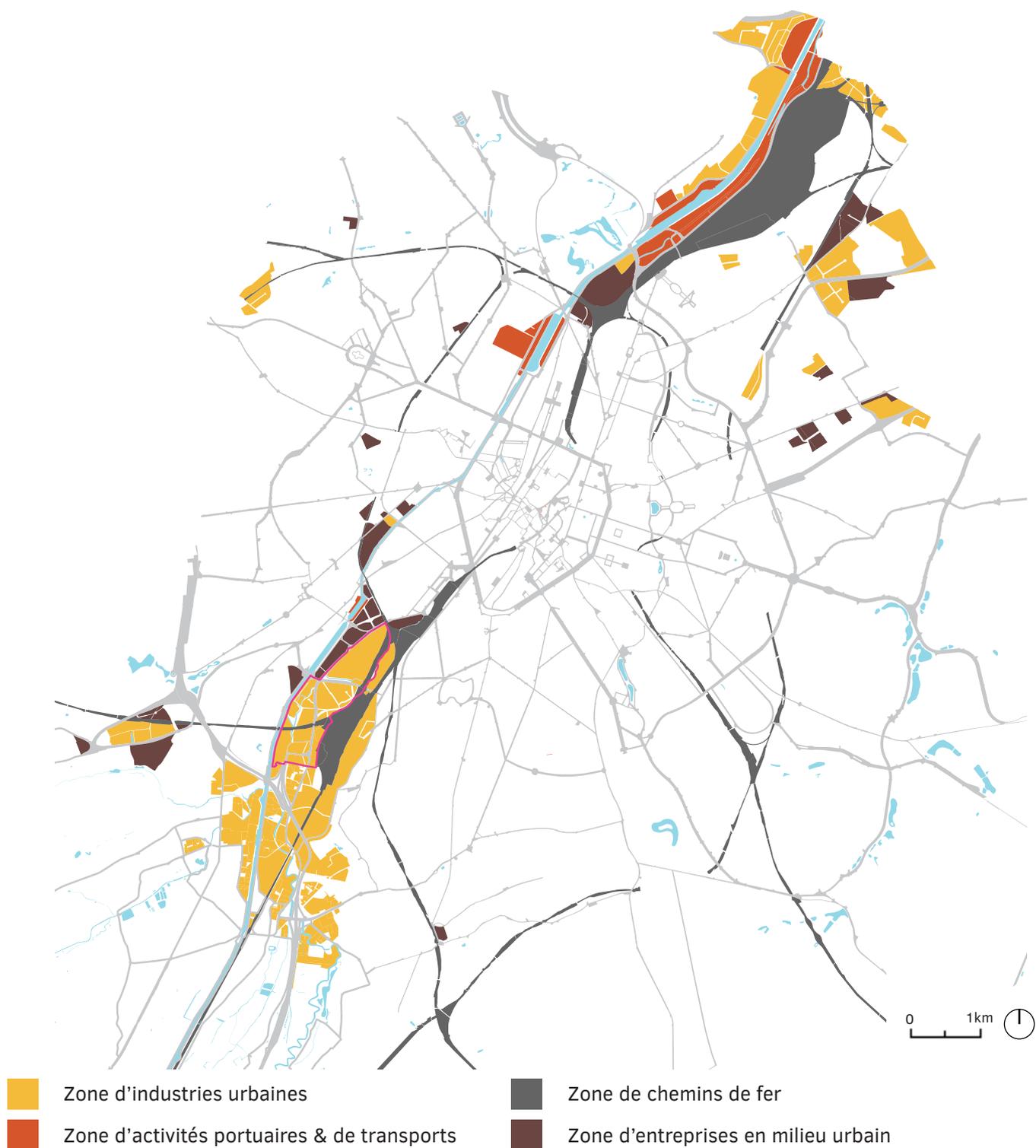
Il ressort de cette phase la confirmation du très **grand potentiel** qu'offre ce territoire pour l'économie bruxelloise et plus globalement pour la ville. Ce potentiel est toutefois aujourd'hui trop peu valorisé car relativement **peu connu et non géré comme un ensemble**.

A titre d'exemple, il a été très difficile d'obtenir un inventaire des entreprises présentes sur le terrain. Entrer en contact et discuter de l'avenir du quartier avec les entrepreneurs s'est également révélé ardu, ceux-ci n'ayant **pas de référent** et/ou de dialogue avec les autorités publiques sur les questions territoriales.

Les entreprises implantées sur des terrains de CityDev (relativement limités dans la zone) font exception et identifient clairement une interface publique. Mais ces entreprises sont assez limitées dans le périmètre.

Ces constats nous permettront dans le chapitre III d'aborder des **propositions de solutions** non seulement spatiales mais également opérationnelles pour prendre en main le potentiel de développement de la zone.

Carte des zones industrielles de Bruxelles



2.1 Un potentiel économique

Le diagnostic a permis de mettre en évidence l'importance métropolitaine de la zone en terme de superficie, de composition, de rapport à la ville. Comprendre son importance économique est nettement plus complexe. Il n'existe pas de registre des entreprises présentes ni d'estimation du nombre d'emploi.

Un constat s'impose toutefois, la superficie des zones économiques (ZIU au PRAS) sur le territoire bruxellois diminue depuis des décennies. Cette tendance est en contradiction avec le besoin de relocalisation de l'économie tant pour des raisons environnementales (mobilité, transport, synergie et cycle des matières...) que socio-économique (taux de chômage, niveau de formation inadapté aux exigences d'une économie de services pure).

En conséquence la préservation d'une zone d'activité économique d'un seul tenant, de grande dimension et directement connectée aux axes de communication principaux est crucial au niveau régional.

La préservation de cette zone passe à notre sens obligatoirement par la résolution d'un **triple enjeu** :

- l'**intégration urbaine** de la zone dans le respect de sa vocation économique. Cela passe tant par un travail sur les formes urbaines que sur la densité des usages économiques ou la porosité des cheminements.
- l'augmentation des **liens entre le site et la ville** en terme d'emplois et de services rendus.
- une meilleure **communication** permettant de faire connaître et comprendre la plus-value territoriale de cette implantation.

A défaut de résoudre ce triple enjeu les zones économiques urbaines risquent de continuer à se faire grignoter au gré des tendances immobilière dominantes.

Carte typologies de bâtiments



- | | |
|--|---|
|  Entrepôts |  Bureaux |
|  Usines / transformation |  Commerces |
|  Showrooms |  Logements |

2.2 Typologies sur site

L'analyse de la typologie d'immeubles économiques présents sur le site révèle l'importance des superficies de **stockage et d'entreposage**.

Cette typologie est soit associée à une unité de transformation soit uniquement une étape dans la logistique d'approvisionnement de la ville. Dans ce dernier cas, la valeur ajoutée en terme d'emploi est généralement faible au regard des superficies relativement importantes. Typiquement dans ces cas une réflexion sur la combinaison de fonctions avec une utilisation des étages des bâtiments est utile.

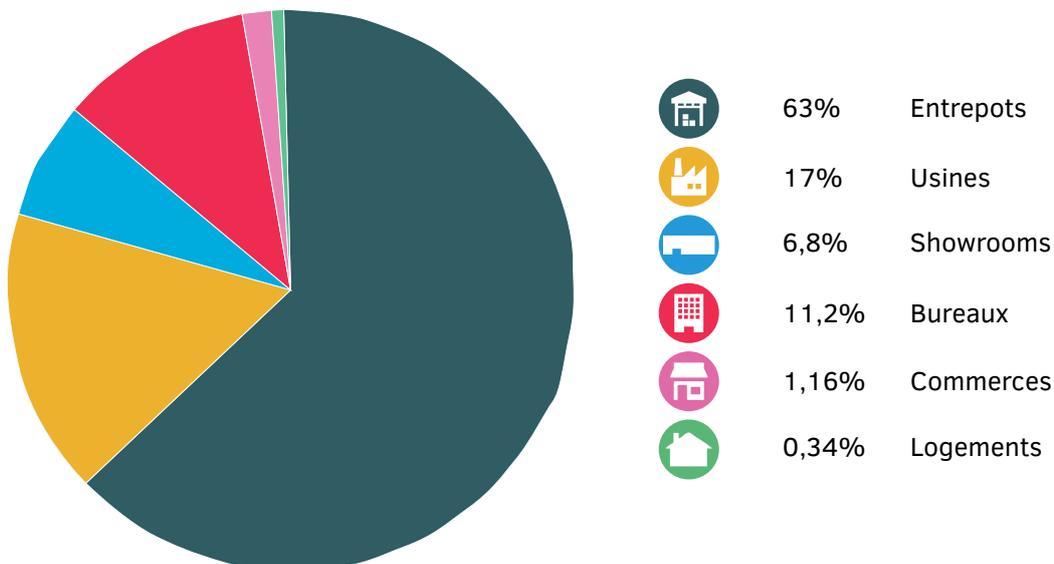
L'activité de **transformation** proprement dite constitue la deuxième typologie d'immeuble présente dans le périmètre. Il s'agit du cœur de l'activité productive qu'il y a lieu de préserver et de valoriser car elle génère de l'emploi et un gain

d'efficacité environnementale.

La troisième catégorie en terme d'importance est la fonction de **bureaux**. A nouveau, elle est soit l'accessoire d'une activité productive (ex : Bosch) soit des immeubles de type "production de biens immatériels". Cette dernière typologie a peu sa place dans ce type de zone et subit d'ailleurs une vacance immobilière très importante.

La catégorie suivante sont les **showrooms** qui représentent un peu moins de 7% des superficies mais dont la présence augmente régulièrement alors qu'il ne s'agit pour la plupart d'activités qui pourraient trouver leur place ailleurs dans la ville en lien avec des noyaux commerciaux mais bénéficient ici de terrains bon marchés et d'une visibilité routière.

• Répertoire par typologies de bâtiments



Carte activités sur site



- | | | |
|--|--|---|
|  Transport |  Pharmaceutique |  Service RH / Evènementiel |
|  Automobile |  Agro-alimentaire |  Autres |
|  Construction/Bâtiment |  Entretien / Nettoyage | |
|  Textile / Fashion |  Informatique / Telecom | |

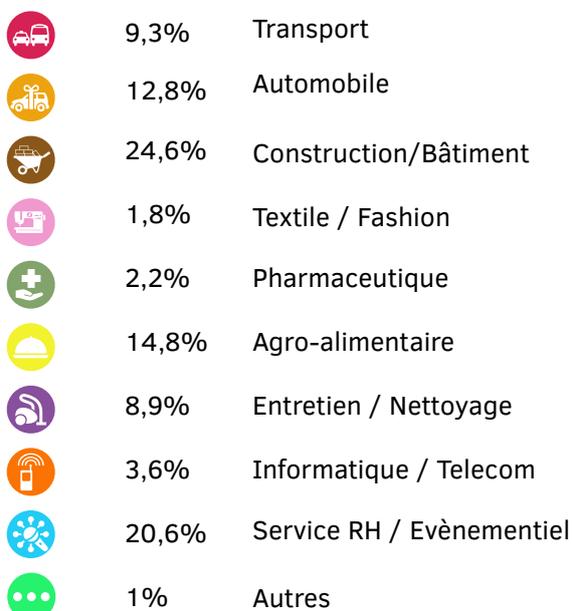
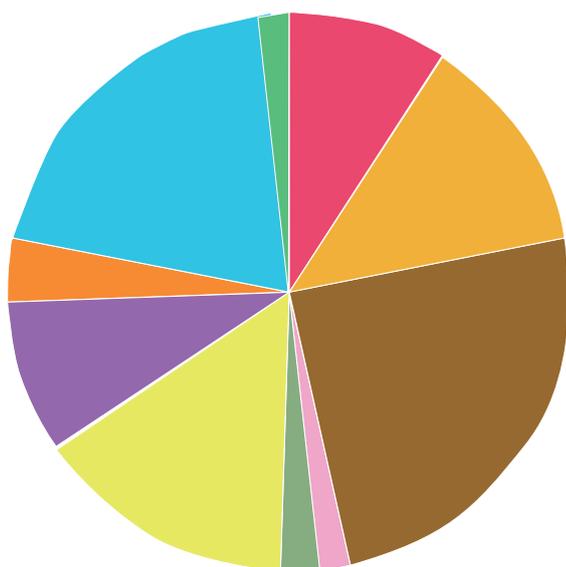
2.3 Activités sur site

L'inventaire et l'analyse des secteurs d'activité fait avant tout ressortir la très grande diversité d'entreprises présentes sur le périmètre. On est très loin d'un zoning spécialisé. Deux secteurs paraissent toutefois à la fois sur-représentés et intéressants en terme d'emploi et d'activité pour la ville il s'agit de :

- la **construction**
- l'**agro-alimentaire**

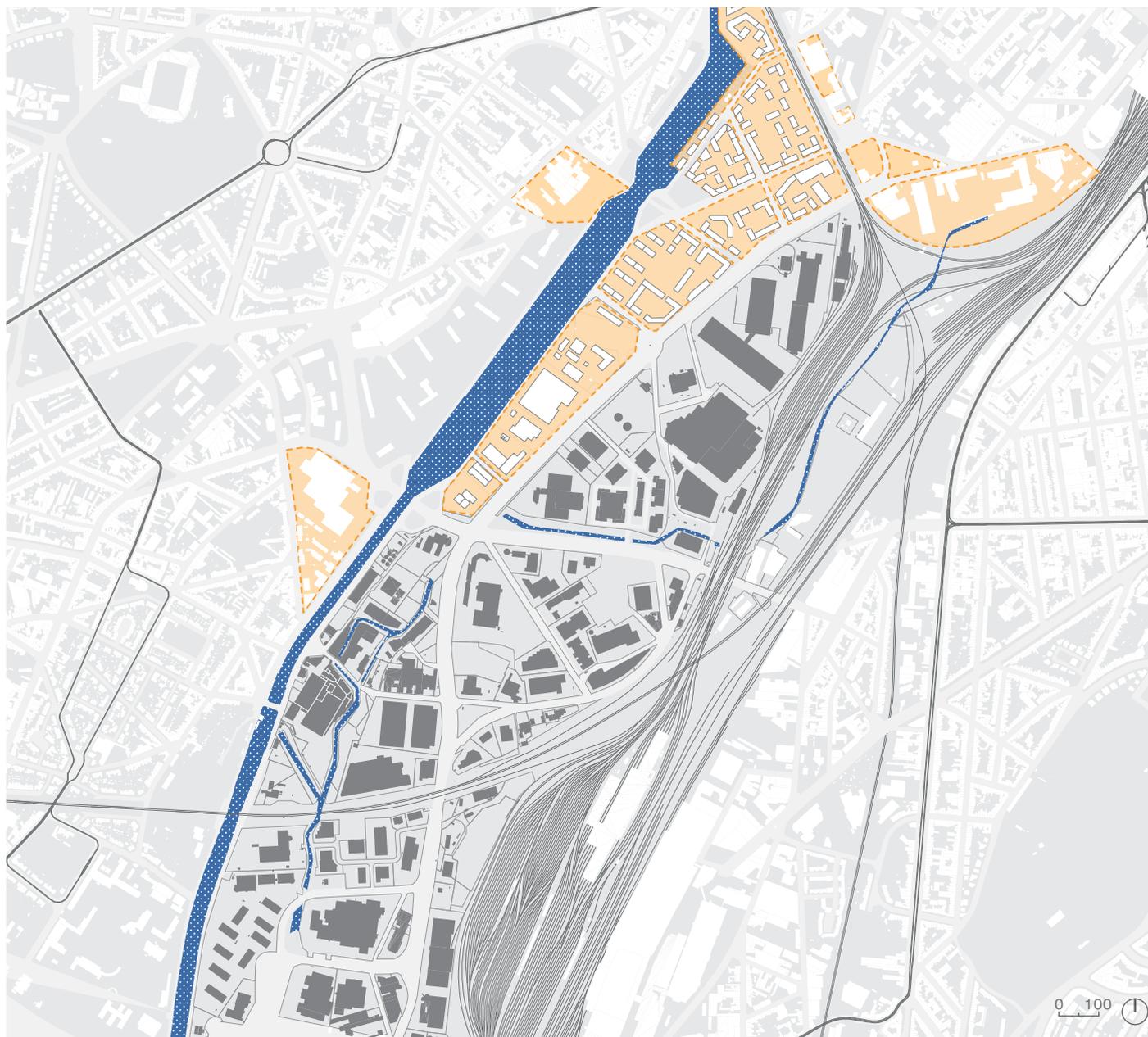
Ces deux secteurs sont des pourvoyeurs d'emplois, (notamment d'emplois pour des profils peu qualifiés) très importants à Bruxelles. Ils font également partie des secteurs prioritaires dans le cadre de la stratégie 2025 et il y a donc lieu d'envisager leur renforcement au sein du périmètre.

- Répertoire par activités



% des activités basé sur la surface au sol

Carte des zones en cours de transformation vers des fonctions urbaines denses



2.4 Un morceau de ville mixte qui se crée en face

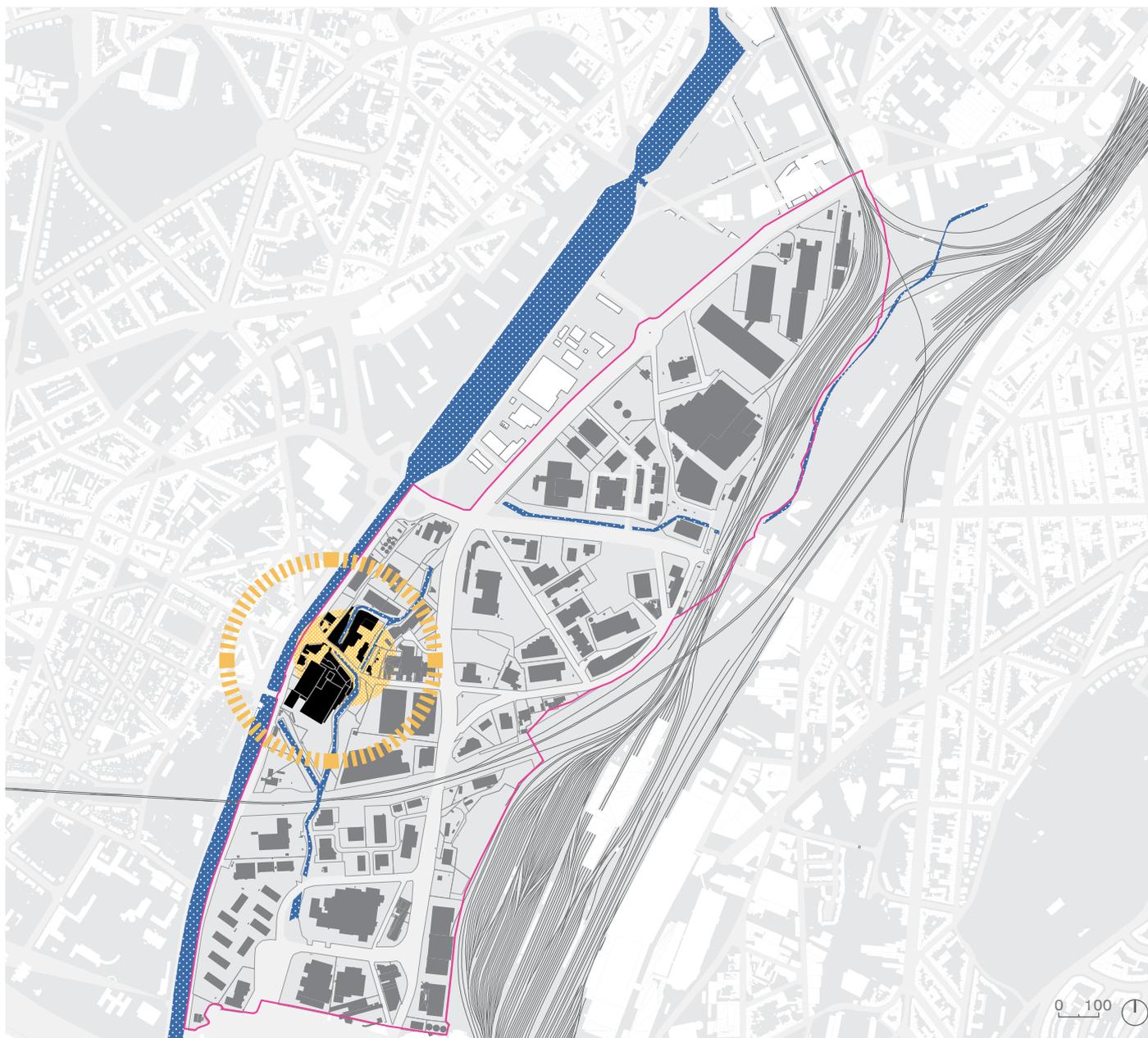
La réduction progressive des zones industrielles à Bruxelles est particulièrement sensible sur le périmètre. En effet, la transformation en ZEMU des îlots compris entre le canal et le boulevard industriel génère une nouvelle confrontation et un vis-à-vis entre des affectations parfois difficilement conciliables (réservoirs de gaz ou dépôt de bus en face de logements).

La gestion du rapport avec ce nouveau front urbain est importante d'autant qu'au nord du chemin de fer, une dynamique de transformation et de densification est également en cours avec les projets de logements développés par CityDev (CityGate).

Cette confrontation renforce l'importance de développer au sein de la ZIU une attention particulière à la "façade" du boulevard industriel. La faible densité et l'implantation en retrait par rapport à la voirie est à ce titre problématique mais permet également d'envisager d'y implanter de nouvelles constructions plus structurantes.

On notera également le cas particulier des réservoirs de gaz Sibelga qui sont très difficilement déplaçables et génèrent une zone non aedificandi importante. Ils constituent toutefois avec leur forme particulière un élément de l'identité du lieu potentiellement intéressant. Un travail paysager et de plantations sur la limite aujourd'hui très peu qualitative (panneaux publicitaire, zone de gazon non aménagé et mur aveugle) pourrait être envisagée à relativement peu de frais.

Carte patrimoine bâti et naturel existant



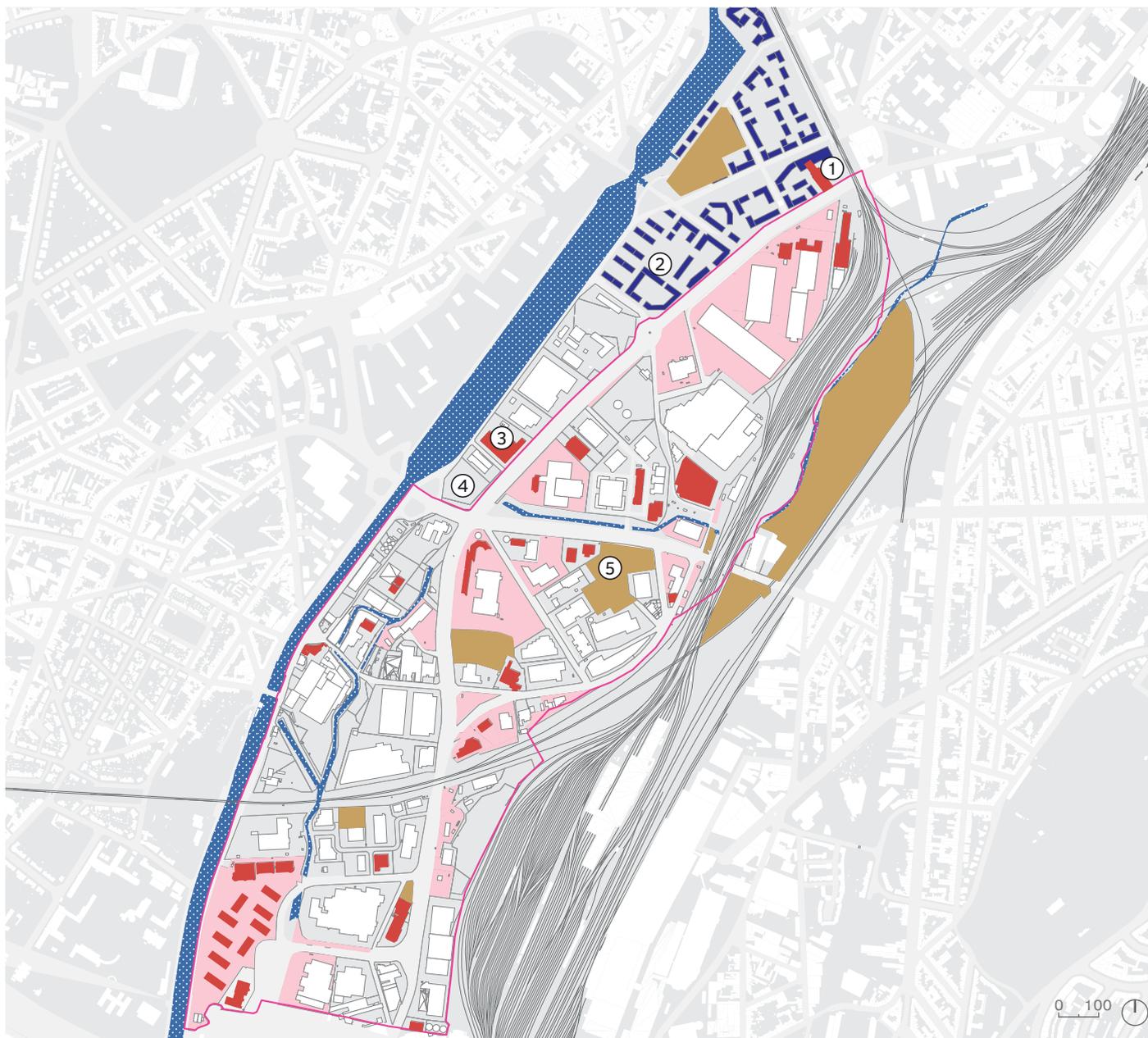
2.5 Un morceau de ville existant à haut potentiel

Au sein du périmètre, un espace présente un potentiel patrimonial et paysager particulier. Regroupé entre le canal et la Senne à hauteur de l'écluse d'Anderlecht, il s'agit en réalité d'un des rares foyers d'urbanisation ancienne de la zone. Le tracé de la rivière y influence l'implantation des immeubles et donne un charme particulier à ce lieu. Les immeubles plus anciens en briques présentent un intérêt patrimonial non négligeable. Aujourd'hui cet espace est peu entretenu et peu connu, notamment en raison de l'interruption de la rue Bollinckx.

Il ne manque toutefois pas grand chose pour en faire un lieu qui devienne une petite centralité pour la zone et une articulation aux quartiers habités de l'autre côté du canal.



Carte parcelles à densifier, toiture en terrains constructibles



- | | | |
|---|--------------------------------|---------------------------------|
| ● Parcelles à densifier | ① Occupation par lieu culturel | ④ Construction de logements |
| ● Parcelles constructibles
158 550 m ² | ② Immeubles mixtes | ⑤ Construction d'une entreprise |
| ● Toitures constructibles
43 080 m ² | ③ Extension d'une école | |

2.6 Des parcelles inexploitées à densifier, et des projets à venir

Face à la pression de l'urbanisation, il est indispensable de penser à l'utilisation rationnelle de l'espace, y compris dans les ZIU. C'est d'après nous une condition à leur survie dans un territoire régional exigu et qui connaît une densification importante.

Nous avons identifié ci-contre la carte les terrains qui nous paraissent offrir un potentiel de densification.

Autour des immeubles une part non négligeable de ces espaces sont utilisés comme parking à ciel ouvert. Ce type de parkings outre leur impact paysager, consomment énormément d'espace.

Une piste consisterait à prévoir des infrastructures de stationnement communes par îlot sous forme de silos permettant de réduire de manière significative la consommation d'espace. Des grandes entreprises dans la zone ou à proximité procèdent déjà de la sorte (B-Post, Audi)

Un autre potentiel sous exploité sont les toitures plates particulièrement nombreuses. Elles permettraient soit de produire de l'énergie solaire voire de prévoir des serres productives.

Carte maillage vert



••• Alignements d'arbres

● Pelouses

● Nature sauvage

2.7 Un paysage existant à tisser et à valoriser

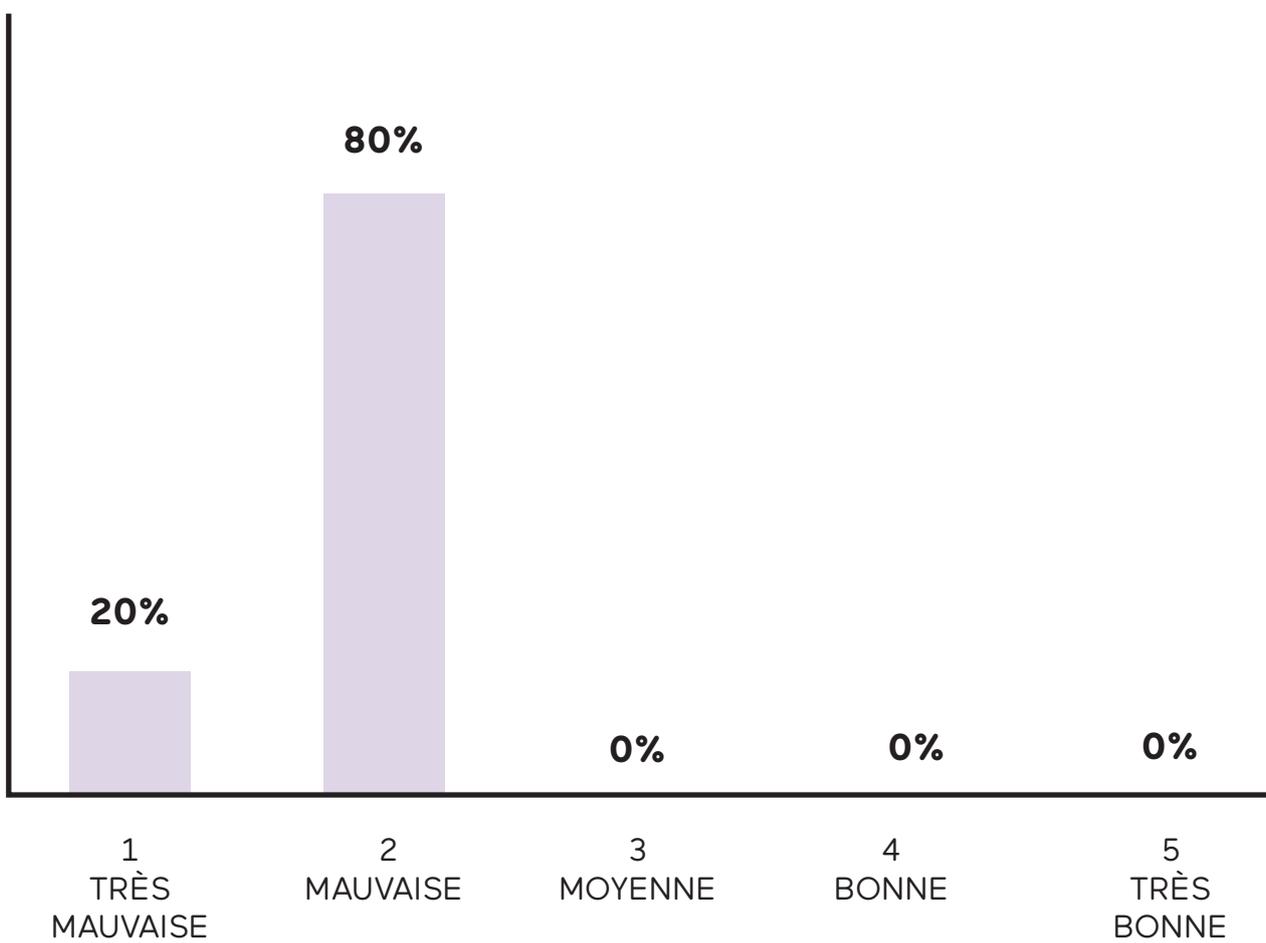
La présence de la Senne constitue le principal vecteur potentiel de qualité paysagère et d'identité pour la zone.

La mise en valeur de ce potentiel passe par un travail de maillage, de continuité et de travail paysager.

Aujourd'hui la Senne est systématiquement cachée, même lorsqu'elle est directement accessible comme c'est le cas le long du boulevard Paepsem.

Outre les valeurs paysagères et d'identité, la (re)création de ce maillage permettrait d'intégrer une promenade continue et développer un système d'itinéraires récréatifs/sport/loisir à travers le site en connexion avec la promenade verte et l'itinéraire cyclo-piéton CK.

Il existe en effet une complémentarité horaire entre les fonctions productives et de loisirs. Les premières se déroulent en semaine entre 8h et 18h alors que les loisirs se pratiquent le week-end et en dehors des heures actives. Le développement d'itinéraires de running est également un élément d'attractivité pour les employés de la zone.



Sur une échelle de 1 à 5, comment jugez-vous l'offre de commerces/ services/équipements à proximité de votre entreprise?

2.8 Un besoin fort en services pour les utilisateurs du territoire

Le périmètre d'étude présente très peu de commerces, services ou horeca. Ce constat ressort également de l'enquête et des contacts avec les entreprises.

De ce fait, la plupart des travailleurs se contentent de travailler sur le site sans autre lien avec le quartier.

Au vu du nombre d'emplois présents, un potentiel et une demande existe. Pour compenser ce manque, des foodtrucks se déplacent dans certaines entreprises ou au coin d'un rue.

Le développement d'un pôle doté d'HORECA, petits commerces et services (crèche, traiteur, nettoyage) pourrait rencontrer cette attente et devenir également un espace de rencontre entre les employés et les riverains.

Dans le chapitre III nous proposons de localiser ce pôle de services au sein du "cœur de quartier" à hauteur de l'écluse d'Anderlecht. Cette localisation permettrait de desservir également le quartier de la Roue.

Enfin, il est également intéressant de noter le rôle que peuvent jouer les zones industrielles dans la valorisation de la vie nocturne d'une ville. Dans la même logique que pour les loisirs en plein air, il faut réfléchir aux usages sur les 24h de la journée et sur les 7 jours de la semaine. Localiser des lieux de fête dans un territoire où ils génèrent moins de nuisances frontales peut être également une façon d'utiliser la zone en dehors des heures de travail diurnes, et l'ancrer dans l'imaginaire urbain.



VELU VINS
www.veluvins.be



Rexroth
Bosch Group



2.9 Une manque d'identité

Le site souffre aujourd'hui d'un manque d'identité. Souvent perçu uniquement comme un axe automobile embouteillé, bordé de publicités, showrooms de voitures ou car wash comme de nombreuses voiries de la périphérie "générique", ce que David Mangin appelle la "Ville Franchisée". Cette image masque l'épaisseur de la zone qui regroupe, on l'a vu (2.3) de grands acteurs des secteurs économiques importants pour le développement économique de Bruxelles (agro-alimentaire et construction notamment).

Le développement d'une **identité commune** pour ce territoire paraît aujourd'hui nécessaire pour plusieurs raisons à la fois internes et externes à la fonction économique.

En interne :

- Attractivité du territoire pour les entreprises
- Image de marque et attractivité pour les employés
- Création d'un sentiment d'appartenance au territoire
- Développement de synergies entre entreprises de la zone

Vis-à-vis de l'extérieur et dans les relations de la zone à la ville il paraît nécessaire de pouvoir mieux faire connaître la zone pour en valoriser l'importance économique. Il s'agit à long terme d'un facteur de maintien de l'activité productive au sein de la ville.