

BridgeCity

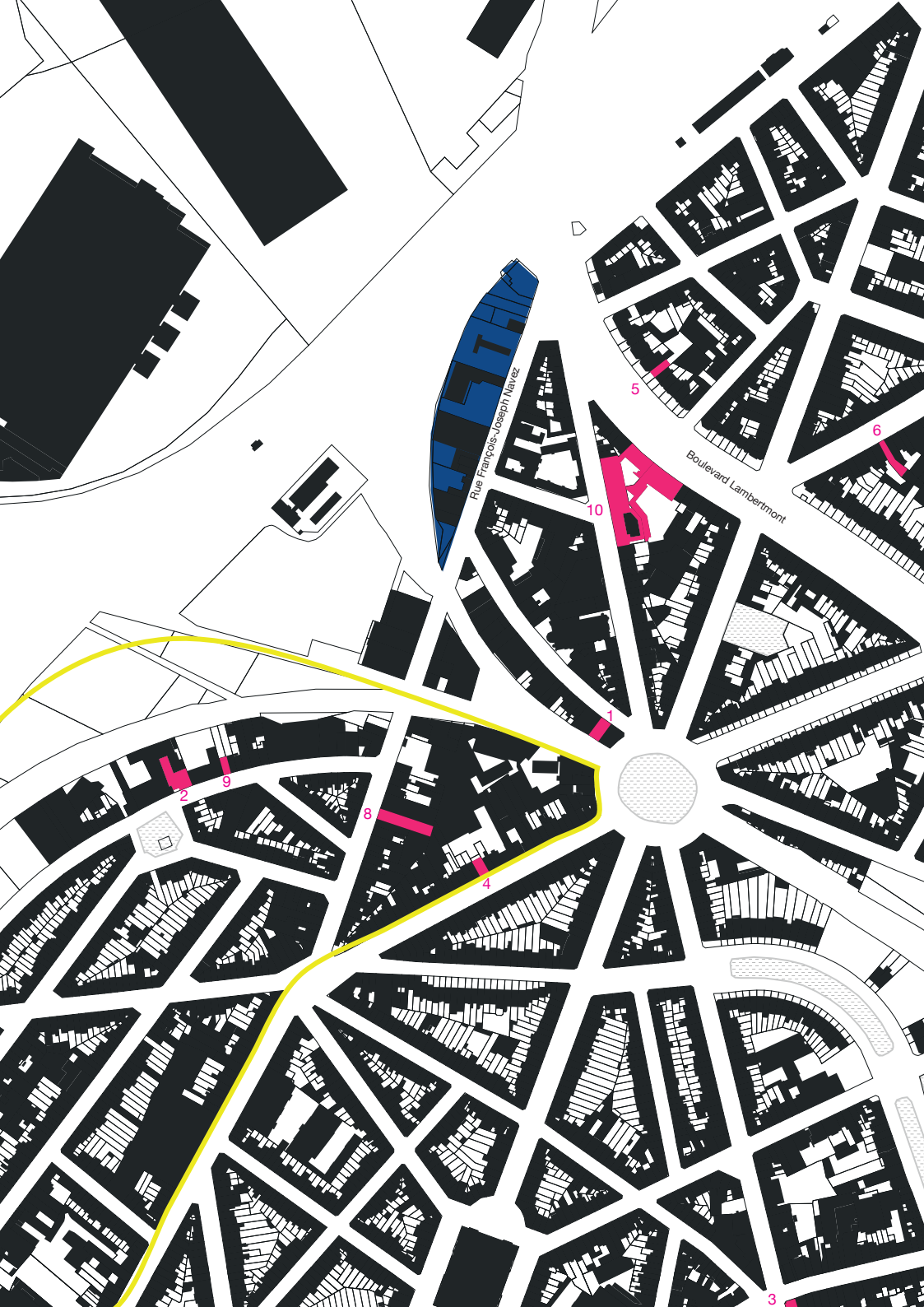
Rapport mission de consultation citoyenne

Phase 1



Avril 2019





1. Ce que nous avons fait

Actions sur le terrain

- Rencontrer des habitants / acteurs lors de rencontres de terrain ;
- Rencontrer les parents des enfants de l'école René Magritte ;
- Organisation d'un débat avec la plateforme associative du quartier ;
- Présentation du projet actualisé aux habitants du quartier.


Nous avons rencontré

- 1• NASCI (centre de services pour l'enfant)
- 2• Queensbury (salle de boxe)
- 3• AtMOSphère (action en milieu ouvert)
- 4• Ecole 14
- 5• STICS (centre de formation)
- 6• Le dépôt alimentaire Saint-Vincent de Paul
- 7• RenovaS (Contrat de Quartier Durbale)
- 8• La maison de quartier Navez
 - Coordination travailleurs sociaux (commune)
 - Service développement urbain Schaerbeek (commune)
 - Coordination animation espaces publics (commune)
- 9• Lire et écrire (cours d'alphabétisation)
- 10• L'institut Cardinal Mercier (enseignement général, technique et professionnel)

D'autres rencontres sont planifiées pour la suite.

Nota Bene

L'ensemble des rencontres bilatérale et une partie des moments collectifs ont été réalisés en 2019. Ce rapport est le résultat de ce travail de terrain. Le projet a entre temps pris du retard suite à des modifications au Schéma Directeur. Nous avons réalisé le 14 décembre 2021 une réunion publique pour informer les habitants du quartier de l'impact de ces modifications sur le projet. Le présent rapport a été adapté suite à la réunion publique mais certaines informations issues des rencontres de terrain ne sont peut être plus à jour.

 Périmètre Contrat de Quartier Durable Stephenson

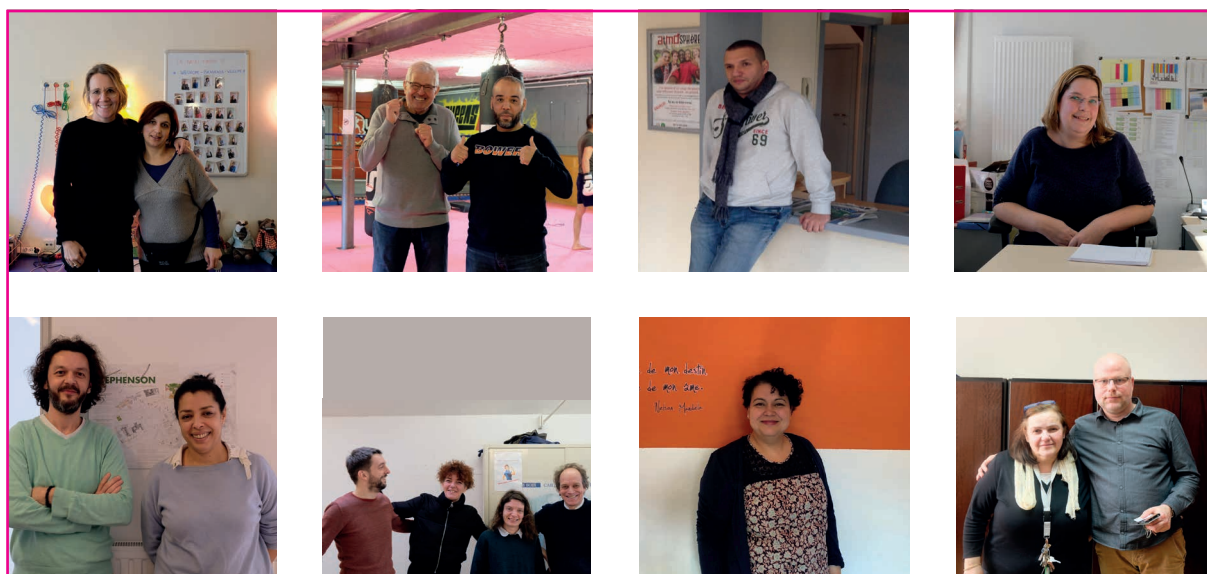


Moments d'échange collectifs
avec :

- les parents et enfants de l'école René Magritte le **13/03/19**
- la plateforme participative du quartier le **25/03/19**
- les habitants du quartier le **14/12/21**



Rencontres de terrain avec
les habitants et les acteurs du
quartier





2. Les thèmes abordés

Perception du quartier par les acteurs de terrain

L'îlot du projet BridgeCity est délimité par les voies de chemin de fer, le boulevard Lambermont et la rue Navez. L'îlot côtoie deux morphologies urbaines distinctes : la ville compacte traditionnelle et les grandes infrastructures ferroviaires. Un fin tissu industriel est venu s'insérer à l'intersection de ces deux morphologies. Les infrastructures ferroviaires sont parfois cachées par le bâti, parfois révélées lorsqu'on les croise, grâce à un pont. Ainsi, le bâti agit comme un « ourlet urbain », protégeant les rues du bruit du chemin de fer (*Schéma directeur Citydev - Karbon*).

Le chemin de fer constitue une épaisseur importante, une barrière infrastructurelle entre Scharbeek et Bruxelles-ville donnant aux habitants un sentiment d'isolement alors même qu'ils se trouvent « en pleine métropole bruxelloise » (*Contrat de Quartier Stephenson 2019-2023*). De plus, le site a la particularité de se trouver à la fois sur le territoire de la Ville de Bruxelles et à la limite de la commune de Schaerbeek, rendant la gestion communale difficile et ajoutant une impression de délaissement par les pouvoirs publics. Comme le mettent en avant plusieurs acteurs du quartier, « il n'y a aucune raison de se rendre dans cette partie de la commune sauf si on y vit ». On n'y trouve aucune activité, aucun « lieu phare » et le quartier reste relativement méconnu.

Le programme proposé pour le projet BridgeCity est le suivant :

- citydev.brussels
 - Des logements conventionnés
 - Un espace commercial
 - Un espace économique
- SLRB
 - Des logements sociaux
 - Un équipement
- Développement privé
 - Des logements privés

La consultation participative développée par Citydev sur le projet BridgeCity entend informer les habitants sur le projet, et alimenter le processus architectural en faisant remonter les préoccupations des riverains. Le quartier Navez dispose d'un tissu associatif important, ce qui nous a permis de rencontrer une grande diversité d'acteurs et d'habitants, dans des formats diversifiés: rencontres bilatérales de certains acteurs chez eux, rencontres spontanées durant le travail de terrain, stand devant l'école 14, workshop avec les associations et réunion publique.

Lors de nos échanges, plusieurs thèmes ont été identifiés



Espace public



Continuité bâtie



Rapport au sol



Équipements



Activités économiques



Mobilité

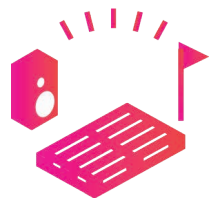


Patrimoine



Logements

Ces thématiques peuvent être abordées sur trois temporalités



Occupation temporaire



Projet définitif



Après le projet



HOTEL
LA POTINIÈRE
HOTEL LA POTINIÈRE

IDEAL PNEU
IDEAL PNEU

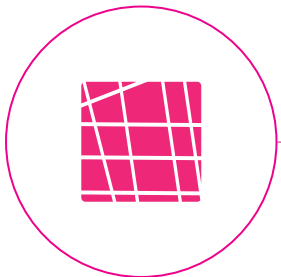
IDEAL PNEU



Manque d'espace public

Le quartier est très dense et manque significativement « d'aération » et d'espace public. Les habitants sont en demande d'endroits où ils peuvent profiter d'un peu de vert, où les enfants peuvent jouer à l'abri des voitures. C'est une des raisons pour lesquelles une grande partie du budget du contrat de quartier Stephenson est consacré à la création d'un parc. Les habitants craignent que le projet Bridgcity se referme sur lui-même et ne propose aucun espace ouvert sur le quartier.

↳ Au delà de ce parc, il pourrait être intéressant que le projet Bridgcity mette certains espaces publics à disposition du quartier.



Continuité bâtie

Le quartier est marqué par une continuité du bâti et une linéarité des façades résultant du tissu compact de la ville du 19e. Le manque d'aération énoncé plus haut résulte de ce tissu serré. Il a donc un impact sur le manque d'espaces publics, mais également sur l'absence d'ouvertures et de respiration dans le tissu urbain (parcelle non bâtie, ouverture vers l'intérieur d'îlot, etc). Certains acteurs rencontrés craignent qu'un « effet barre » renforce ce manque d'aération.

↳ Le projet prévoit dans son schéma directeur que l'implantation des futurs bâtiments suive un front bâti continu à l'alignement. Il semble important que cet alignement puisse être dynamique, puisse éventuellement être flexible afin d'inclure certaines ouvertures visuelles et d'éviter ainsi un « effet barre ».



Rapport au sol de la rue Navez

Les habitants rencontrés valorisent assez fortement la dynamique commerciale de proximité de la rue Navez. Celle-ci offre un rapport au sol animé et ouvert sur des activités dans sa partie sud. La partie nord est davantage résidentielle et fermée, voire à l'abandon sur le site du projet Bridgcity. Par ailleurs, le devenir de l'ancienne école 14 en face du projet est encore en questionnement mais il fera probablement l'objet d'un développement mixte par le privé.

↳ Pour assurer une animation et un contrôle social en prolongation de la partie sud de la rue Navez, il pourrait être intéressant de cadrer le rapport au sol et les fonctions prévues aux rez de chaussée, en prévoyant un rythme soutenu de rez commerciaux ou d'équipements. Une piste pourrait être également de définir une hauteur minimale (3m50?) pour certains rez de chaussée afin d'offrir une générosité d'espaces aux fonctions et une qualité à la rue.



□ Espaces privés ou non accessibles au public ■ Espaces publics

On constate un déséquilibre dans l'offre en espaces publics ouverts dans le quartier Stephenson, en comparaison avec les quartiers aux alentours du parc Josaphat.

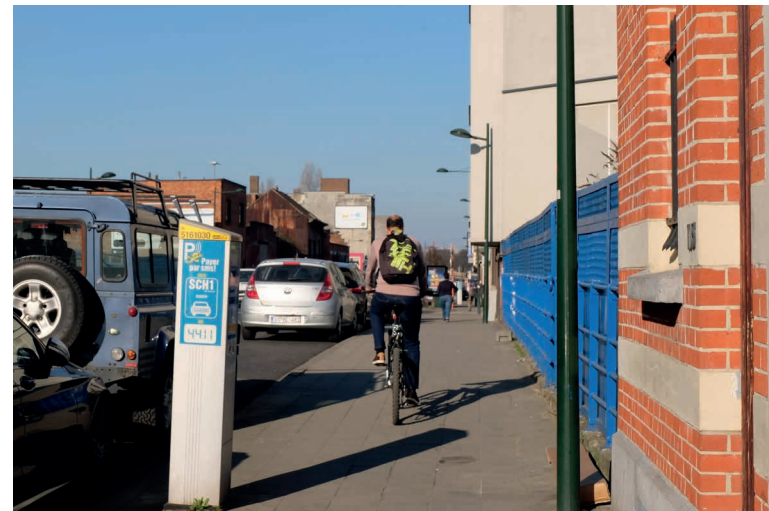


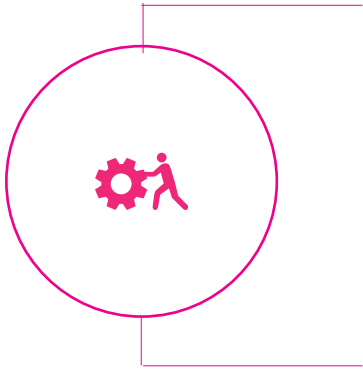


—— Continuités de façades Ouverture

On constate une forte continuité bâtie ainsi qu'un manque d'ouverture des îlots.







Besoin d'espace pour les futures activités économiques

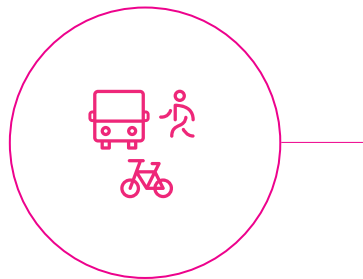
Il n'est pas rare que certaines fonctions économiques, logistiques ou commerciales actuelles dans le quartier empiètent sur les trottoirs parfois étroits. La circulation des camions liée aux activités économiques est généralement problématique, hors d'échelle par rapport aux rues, et assez chaotique.

↳ Il est important que le projet organise les activités économiques de manière à réduire l'impact de ces activités dans l'espace public, notamment en délimitant les zones de manœuvres des véhicules et leur stationnement.

Des synergies entre les activités économiques du projet et les habitants du quartier

L'idée de développer un pôle d'entreprise à vocation d'insertion professionnelle pour les jeunes du quartier a été évoquée par les acteurs de terrains. L'exemple de «Moleengeek» a été cité. Cette école permet à un entrepreneur de développer techniquement son projet, d'accéder à des formations et des espaces de co-working. Un partenariat avec l'institut Cardinal Mercier est peut-être envisageable (ils sont à la recherche de nouveaux locaux et de stages pour leurs élèves) . Une autre piste évoquée avec STICS (qui sont également à la recherche de nouveaux locaux) proposait d'organiser un espace orienté vers l'économie sociale.

↳ Il serait intéressant que la partie économique du projet soit construite avec certains acteurs locaux afin de définir une orientation économique et d'affiner la programmation du projet. Dans l'intervalle, il est intéressant que les locaux ne soient pas aménagés de manière trop figée, afin d'éviter de se fermer des possibilités.



« La rue Navez est engorgée de voiture »

Une des craintes des habitants est que l'arrivée de nouveaux habitants et de nouvelles activités économiques engorge davantage la rue Navez déjà fortement embouteillée quasiment à toute heure de la journée. De plus, un manque de stationnement dans le quartier a également été mentionnée.

↳ Au delà du projet Bridgcity, plusieurs pistes d'amélioration de la mobilité dans le quartier ont été évoquées : un plan de mobilité à l'échelle du quartier pour éviter le trafic de transit, l'intégration du RER vélo et la future station de metro Verboekhoven.





Manque d'un lieu «emblématique» pour le quartier

Le quartier manque d'un endroit qui caractériserait le quartier Navez. A ce sujet, les demandes sont nombreuses et variées : un espace culturel, une crèche, une maison de jeunes, un espace intergénérationnel, un espace pour que des mamans puissent se rencontrer et organiser des activités etc. L'AMO (Action en milieu ouvert) AtMOSphère a par exemple énoncé le fait que les jeunes du quartier aimeraient avoir un lieu où faire de l'Open Mike. Une demande de salle de sport a également été plusieurs fois mentionnée lors des rencontres. Les habitants souhaiteraient avoir un lieu de rencontre à l'image de la maison de la culture de Molenbeek qui a été citée comme exemple de lieu emblématique. Il semblerait que la commune envisage un investissement de ce type autour de la cage aux ours.



↳ L'occupation temporaire pourrait répondre en partie à la demande en proposant des activités ouvertes sur le quartier.



↳ Le choix de l'équipement dans le projet BridgeCity pourrait tenir compte des demandes du quartier.



Patrimoine à préserver

Plusieurs acteurs de terrain ont mentionné le fait que l'ancienne centrale électrique était « un beau bâtiment », qu'il avait un intérêt patrimonial.



↳ Le cahier des charge prend en compte cet élément et demande de maintenir le bâtiment en question.



Demande en logements 4-5 chambres

Plusieurs acteurs ont mentionné le fait que le quartier manquait de grands logements avec plus de 4 chambres.



↳ Le cahier des charges pourrait fixer des objectifs en matière de diversité des typologies de logements et prévoir un minimum de grands logements.

3. Moments d'échanges

- Rencontre des parents et enfants de l'école René Magritte - Mercredi 13 mars 2019





Nous avons placé un stand à la sortie de l'école René Magritte (anciennement Ecole 14) afin d'interroger les parents et enfants du quartier. Nous avons présenté une carte reprenant l'emplacement du projet, le programme ainsi que 16 photos prises dans le quartier. Nous avons demandé aux habitants de choisir trois photos qui représentaient selon eux le plus le quartier.

Les trois photos les plus choisies par les habitants sont les suivantes :

La cage aux ours (tous les parents/enfants ont employé ce terme) est réellement vue comme une place qui représente le quartier.



« Avant, c'était vert, il y avait des arbres sur toute la place. C'est dommage d'avoir tout enlevé. Mais sinon c'est très bien ce qu'ils ont fait. C'est plus propre. Les enfants peuvent jouer, on s'assoit sur le banc et on peut les surveiller facilement. Il y a de la place pour eux. »

La saleté est apparemment un gros problème dans le quartier. Plusieurs habitants/enfants ont sélectionné cette photo comme étant représentative du quartier. Les gens connaissent précisément cet endroit (rue Navez).



« Les espaces vides, c'est pas bien parce que les gens en profitent pour déposer des trucs et il y a des gens qui viennent squatter. »

« Les gens déposent leurs déchets là. »

« Si vous arrivez à changer ça, c'est super. »

« C'est vraiment un problème. »

Cette photo a été mentionnée par beaucoup d'habitants. Ces derniers trouvent qu'il manque cruellement d'espaces pour que les enfants puissent jouer.



« Il manque des espaces de jeux pour les enfants dans le quartier. »

« C'est vraiment bien ce qu'ils ont fait sur la place Stephenson, mais il manque de toboggan ou d'autres choses pour que les enfants puissent jouer. »

« Les espaces verts, il en manque plein dans le quartier. Après l'école à 15h, on a une heure ou deux pour aller avec les enfants dans un parc mais le problème, c'est que Josaphat, c'est trop loin. Il faut prévoir plus de temps et donc on rentre à la maison. »

- Discussion avec la plateforme de quartier - Mardi 25 mars 2019





Nous avons eu l'occasion d'entendre plusieurs représentants d'associations du quartier que nous n'avions pas encore rencontré lors de la plateforme associative mise en place par RenovaS dans le cadre du contrat de quartier Stephenson. L'objectif de cette rencontre était de présenter le projet BridgeCity ainsi que les premiers résultats du terrain afin de les mettre en débat.

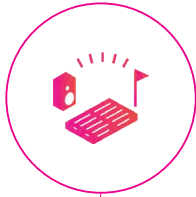
Les principales thématiques évoquées qui complètent ce rapport sont les suivantes :



- Les PMR et les personnes âgées sont un « public oublié, invisible » .

↳ Il est nécessaire d'aménager de l'espace pour ces populations dans l'espace public mais également au sein du projet.

↳ L'équipement du projet pourrait prévoir un espace intergénérationnel.



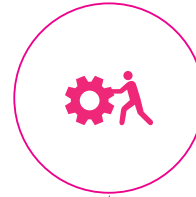
- L'occupation temporaire doit être l'occasion d'éviter que les bâtiments présents sur la parcelle du site ne se détériorent davantage.

↳ Il est important de sécuriser les lieux.



- Des personnes défavorisées occupent actuellement les lieux clandestinement dans des conditions difficiles.

↳ Il est nécessaire d'accompagner progressivement ces populations, de les prévenir et les sensibiliser sur le fait qu'il ne pourront pas rester sur les lieux. L'asbl Transit s'est proposée pour établir le dialogue.



- La logistique liée aux activités productives et économiques dans le quartier constitue un danger pour les habitants, notamment à cause des camions et des déchargements dans l'espace public.

- Même s'il y a beaucoup de commerces de proximité dans le quartier, ces derniers ne sont pas réellement diversifiés.



- Il manque une grande salle de sport couverte dans le quartier notamment pour l'école Cardinal Mercier (leur projet de salle de sport est pour l'instant à l'arrêt par Beliris).

- Il y a un manque de distributeur automatique de billet dans le quartier.



- Les espaces publics en intérieur d'îlots sont généralement squattés et non entretenus.

↳ S'il y en a dans le projet, il est important de prévoir leur gestion en même temps que leur conception.

- Réunion publique d'information sur l'évolution du projet - Mardi 14 décembre 2021





La publication du cahier spécial des charges du projet a été décalée suite à la décision de modifier certains éléments du Schéma Directeur. Nous avons donc réalisé le 14 décembre 2021 une réunion publique pour informer les habitants du quartier de l'impact de ces modifications sur le projet.

Les principales thématiques évoquées qui complètent ce rapport sont les suivantes :

Mobilité



• « **Le soir dans le quartier, il faut parfois chercher une place pour se garer pendant une heure.** »

↳ Le problème de stationnement dans le quartier s'est confirmé lors de la réunion publique. Le projet BridgeCity ne prévoit pas de supprimer des places de parking en voirie.

↳ Par expérience, les places de parkings dans les projets développés par citydev ou la SLRB ne sont généralement pas toutes vendues aux futurs acquéreurs. Elles pourraient ainsi être vendues aux habitants du quartier.

↳ Be.park va gérer le parking. Des places (payantes) seront laissées à disposition pour les habitants du quartier.

↳ A noter que les chiffres démontrent que les bruxellois possèdent de moins en moins de voiture personnelle. En effet, plus de la moitié des Bruxellois (53%) ne possèdent pas de voiture (Stabel 20219).

• « **Y-a t-il eu une étude de mobilité pour évaluer l'impact des deux commerces (Aldi + Lidl en face du projet).** »

↳ Certains habitants s'interrogent sur l'impact de l'arrivée de deux supermarchés dans la rue. En effet, actuellement, lorsqu'un semi-remorque effectue des livraisons dans la rue, cette dernière se retrouve bloquée parfois pendant 45 minutes.

↳ Une étude de mobilité à l'échelle du quartier dans le cadre du plan Good Move est actuellement en cours de finalisation. Les résultats seront présentés aux habitants en janvier 2022.

↳ A noter que le même cas de figure existe dans la rue de Jérusalem (coexistence d'un Aldi, d'un Carrefour et d'un Colruyt) et que ça ne pose pas de problème.

↳ Les livraisons du Aldi s'effectueront en intérieur d'îlot.

Équipements



• « **Est-ce que le projet prévoit de maintenir certaines occupations temporaires dans le projet définitif ?** »

↳ Il est possible de maintenir certaines activités dans le projet définitif mais il faudra voir si les opérateurs sont intéressés et si cela correspond à leur modèle économique.

• **Nous avons demandé aux habitants quels étaient les besoins en équipements dans le quartier ?**

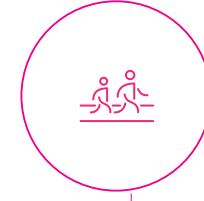
↳ « Des espaces pour les jeunes, il n'y en a jamais assez. Le quartier est très dense en habitations et il y a beaucoup de familles dans le quartier. »

↳ Il y a une demande en salle d'escalade dans le quartier.
« Les jeunes ont besoin de faire du sport. »

↳ Les habitants ont également mentionné l'idée d'implanter une « halle citoyenne avec distribution de colis alimentaire » dans le projet BridgeCity. A noter qu'une distribution de colis alimentaires est assurée par le dépôt alimentaire St-Vincent (Avenue Albert Giraud 21).

↳ Ces types de programmes nécessitent de trouver un opérateur pour concrétiser le montage opérationnel. Les futurs équipements doivent pouvoir correspondre à la fois aux demandes locales pour Schaerbeek et Bruxelles-Ville.

Ouverture sur le quartier Espaces publics



• « **Qu'est-ce que le projet BridgeCity va offrir au quartier ?** »

↳ Certains habitants trouvent que le projet manque d'espaces publics ouverts à tous. Ils trouveraient pertinent que la cour en intérieur d'îlot soit accessible au quartier, peut être justement en lien avec une halle citoyenne.

↳ Le projet pourrait être l'occasion de déminéraliser la parcelle et de verdurer le quartier, en créant par exemple une cour avec de la pleine terre ainsi que des façades végétales, des toitures vertes etc.

• « **Le projet propose une densité importante. Proportionnellement, le nombre de m2 d'équipement paraît faible.** »

↳ L'îlot est organisé autour de deux rangées de bâtiments. L'implantation permet d'organiser une « façade calme » pour chaque logement, en intérieur d'îlot, ce qui est apparu nécessaire suite à l'étude sur l'impact du bruit (provenant des voies de chemin de fer et de la rue Navez).

BridgeCity

