

1.2

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE 'PETITE SENNE'

LECTURE DES ETUDES EXISTANTES

SEPTEMBRE 2014



TABLE DE MATIÈRES

1. ANALYSE

1.1. ANALYSE THÉMATIQUE

- 1.1.1 LOCALISATION DU QUARTIER
- 1.1.2 HISTOIRE & ARCHÉOLOGIE
- 1.1.3 RÉNOVATION URBAINE
- 1.1.4 LOGEMENTS
- 1.1.5 OCCUPATION DU SOL
- 1.1.6 ENVIRONNEMENT
- 1.1.7 POPULATION
- 1.1.8 OFFRE D'EMPLOI
- 1.1.9 INFRASTRUCTURE SOCIO-ÉCONOMIQUE
- 1.1.10 MOBILITÉ
- 1.1.11 HABITAT & SANTÉ
- 1.1.12 CLIMAT SOCIAL

1.2. ÉTUDES EXISTANTES

- 1.2.1 VUE D'ENSEMBLE
- 1.2.2 BRUXELLES 2040 'TROIS VISIONS POUR UNE MÉTROPOLE'
- 1.2.3 PLAN-CANAL A. CHEMETOFF
- 1.2.4 PLAN-GUIDE DE LA RÉNOVATION URBAINE 2013
- 1.2.5 SCHÉMA OPÉRATIONNEL RÉNOVATION URBAINE DURABLE CUREGHEM
- 1.2.6 MASTERPLAN CANAL MOLENBEEK
- 1.2.7 SCHÉMA D'ORIENTATION DE LA PORTE DE NINOVE
- 1.2.8 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE COMPAS

1.3. BIOGRAPHIE D'UN QUARTIER

2. PRIORITÉS

3. PROJET PHARE

4. PROGRAMME SUR QUATRE ANS

Commune de Molenbeek-Saint-Jean
Service des Projets Subsidiés
Rue du Comte de Flandre 20 - 1080 Bruxelles
Chef de projet : Vincent Degruene
Tel: 0032 (0) 2 412 36 22
Email: vdegrune@molenbeek.irisnet.be
Collaboratrices: Ellen Jacobs, Sarah Bouvier,
Christelle Vanhulle

COLOPHON

Etude réalisée par

PTArchitecten BVBA
Boulevard Barthélémy 13 - 1000 Bruxelles
Rue du Cheval Noir 15 - 1080 Bruxelles
T +32 2 290 50 55
BE 890 086 549
info@ptarchitecten.be
www.ptarchitecten.be

Ir. Architecte - Urbaniste Tine Van Herck
tine@ptarchitecten.be
> chef de projet
Ir. Architecte Peter Casier
> co-chef de projet
Architecte Ine Maenhout - collaboratrice
Ir. Architecte Morgane Degand - collaboratrice
Architecte Vanessa Mertens - collaboratrice

Traductions
NL > FR : PTA & Confluences (Nathalie Callens)

1.2.1

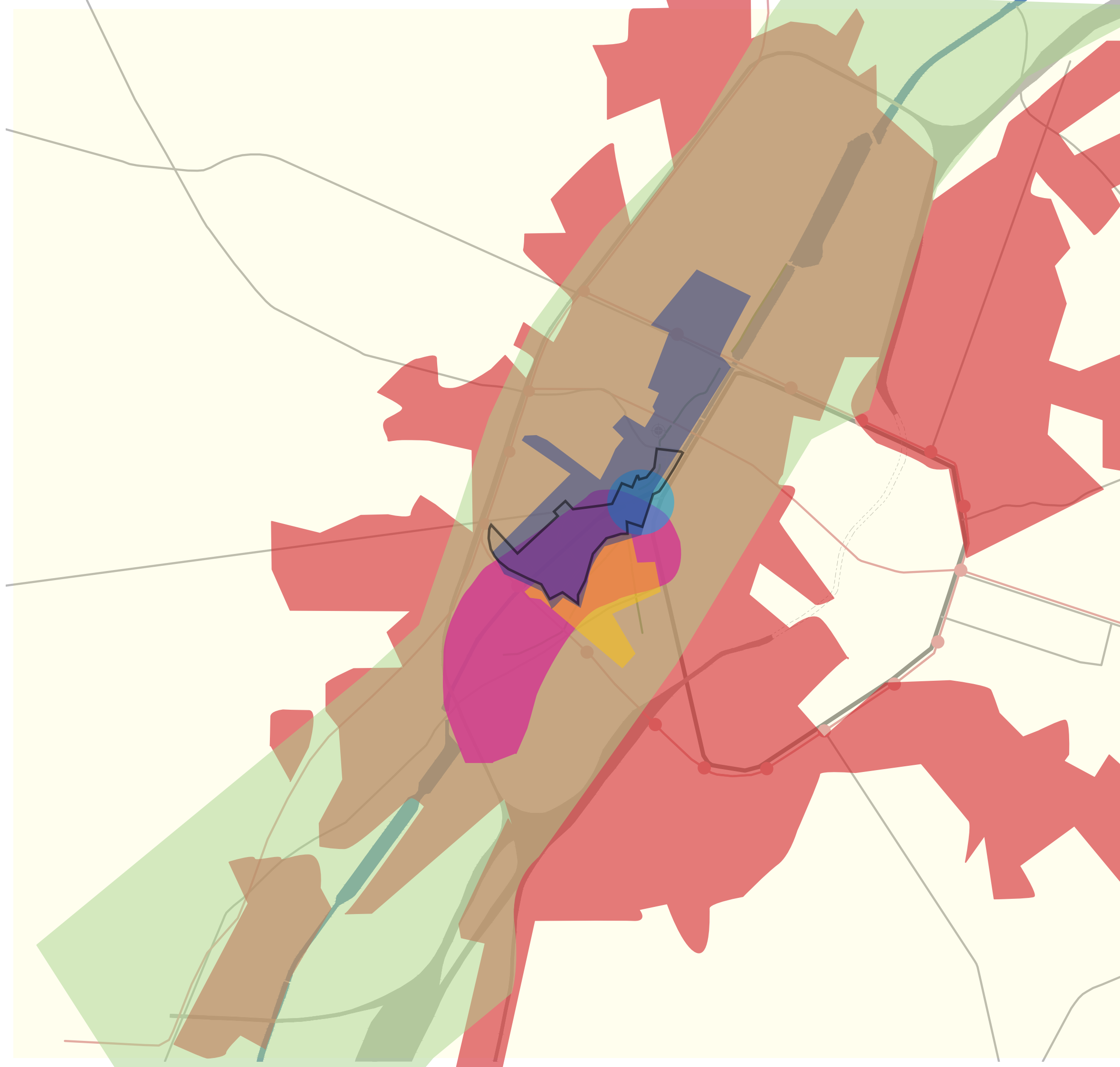
VUE D'ENSEMBLE

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

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

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

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



1.2.2

BRUXELLES 2040 ‘TROIS VISIONS POUR UNE MÉTROPOLE’

Maître d'ouvrage
Région de Bruxelles-Capitale

Bureaux d'étude
51N4E, KCAP et STUDIO 010

Date
2010

source : Publication Bruxelles 2040

Au niveau Régional, toutes les équipes ont souligné qu'il faut **accorder une attention particulière à l'attractivité résidentielle** de Bruxelles, pour en faire une ville qui soit agréable à vivre. On pointe l'importance:

- . des parcs et jardins
- . du caractère enfants admis

Les équipes ont aussi prêté de l'attention aux **infrastructures scolaires**, qui sont considérés comme **leviers pour la revitalisation du quartier**. Elles mettent en évidence:

- . la nécessité d'une réflexion entre les Communautés et les différents niveaux de pouvoir
- . le rôle d'ascenseur social et d'intégration de l'école
- . l'accessibilité des locaux et infrastructures pour les habitants du quartier

Les équipes indiquent l'importance d'une **gestion réfléchie des rares terrains disponibles** : nous devrions inventer de nouvelles manières de bâtir la ville, à la fois dense, mais avec **la nature, bien desservi grâce à un réseau de transport en commun développé**, avec des pôles renforcés et des centres d'intérêts, au niveau aussi bien local que métropolitain. L'objectif de repousser l'usage de la voiture à 20%, pour les Bruxellois et les navetteurs, demandera des investissements significatifs. **Réduire la voiture en ville est également un 'must' pour requalifier les espaces publics** et les transformer en espaces de vie.

Dans les études on parle aussi du **polycentrisme**, avec des nouveaux pôles dans la seconde couronne. Ici à nouveau, on met en avant les avantages du transport en commun.

Au niveau local on mentionne, le principe d'une « **ville de proximité** » pour offrir un cadre de vie agréable, avec tous les services urbains et les facilités à distance cyclable ou pedestre depuis la maison. Une appropriation des **espaces publics vert** est nécessaire, ainsi que **des crèches et des magasins de quartier à moins de 400 mètres** de chez soi, de grandes infrastructures comme **les écoles primaires à moins de 600 mètres** et **les centres de quartier à 1 kilomètre** de distance au **grand maximum**.

Toutes les équipes affirment qu'il faut réfléchir à une **nouvelle forme de mixité sur le plan fonctionnel et social**.

Il faut continuer à réhabiliter les quartiers, mais à une vitesse



supérieure et **la cohabitation du logement et activités économiques urbaines** doit être réinventée. Cette mixité généralisée doit être considérée comme un **renfort de l'attractivité et de l'intensité de la vie urbaine**.

Les trois bureaux nous signalent qu'aujourd'hui nous ne pouvons plus fermer les yeux concernant le besoin d'un **développement durable**, basé sur des objectifs transversaux qui se renforcent réciproquement. Il faut tenter d'obtenir une triple plus-value, **sur le plan économique, social et environnemental**.

Selon les équipes, ces changements dans le future doivent signifier un saut qualitatif vers l'avant : dans les 30 années suivantes il faudra **rompre radicalement avec les conditions actuelles**. C'est aussi nécessaire qu'inévitable.

Cette constatation forme le fondement de propositions comme le scénario « No Car » de SECCHI-VIGANO ou le « **Iconographic Urban Fabrics** » de 51N4E, qui rallient drastiquement la mixité à un tout nouvel ensemble d'ambitions locales et internationales.

LA VISION D'UNE MÉTROPOLE HORIZONTALE
- SECCHI / VIGANÒ
source : Publication Bruxelles 2040

L'équipe met en avant le terme « métropole horizontale », qui se réfère à **l'espace urbain étendu**, un territoire varié isotrope et typologique avec des équipements de qualité.

Le but n'est pas de créer un seul espace homogène : la vision de la métropole horizontale nous montre l'importance des différences, elle accentue plutôt les nombreuses qualités des sections dans l'espace, elle mesure leurs conformités et complémentarités ainsi que les contrastes.

L'équipe analyse que dans le passé, les voies d'eau et lignes de chemins de fer ont exercé un rôle fondamental dans la réalisation de cette ville diffuse. Aujourd'hui, les possibilités de ces éléments doivent être examinés à nouveau, surtout dans le cadre d'un **scénario sans-voiture** (« No Car »). Ainsi une stratégie en trois points est présentée :
. une diminution progressive, drastique de la voiture
. une solution innovante pour les problèmes logistiques
. l'agrandissement d'un réseau de transport en commun à maillage fin.

Cette équipe expose qu'uniquement les stratégies d'une rectification approfondie de l'environnement dans la partie densément bâtie de la métropole empêcherait que le projet-RER n'entraîne la fuite de la classe moyenne.

PETITE MÉTROPOLE / MÉTROPOLE MONDIALE
- 51N4E / BUREAU BAS SMETS / L'AUC
source : Publication Bruxelles 2040

« Définir Bruxelles, petite métropole mondiale, entre ces deux échelles de lecture pourrait donc constituer la prospective du présent urbain et métropolitain européen. Les interventions préconisées ont pour objectif de faire tenir ensemble ces deux vocations qui construisent tous les jours l'identité bruxelloise. Elles se basent sur trois instruments : la **mobilité**, les **tissus urbains iconographiques** (ou Iconographic Urban Fabrics) et les **géographies métropolitaines** qui, dans une association d'intentions, permettent de générer des projets d'alliances destinés à intensifier la ville en lui apportant une identité unique, singulière dans son territoire, mais ouverte sur le monde et l'extérieur. »

Huit conditions d'intensité de l'espace public ont été identifiées par l'équipe. Ces caractéristiques permettent de rendre un espace potentiellement plus intense, plus attractif :
. une dilatation confortable
. la mobilité (bien connecté au reste de la métropole)
. le réseau (intégré dans un sous-système d'espaces publics)
. les aménités naturelles (les cours d'eau, la topographie, ...)
. les lieux symboliques (manifestations culturelles, politiques)
. les terrasses (des vues emblématiques de l'espace urbain)
. l'historique

Pour renforcer l'image de la métropole bruxelloise, l'équipe plaide un **renfort des espaces publics existants**, en créant **de grands espaces identifiables** qui contribuent à la nouvelle disponibilité des territoires.

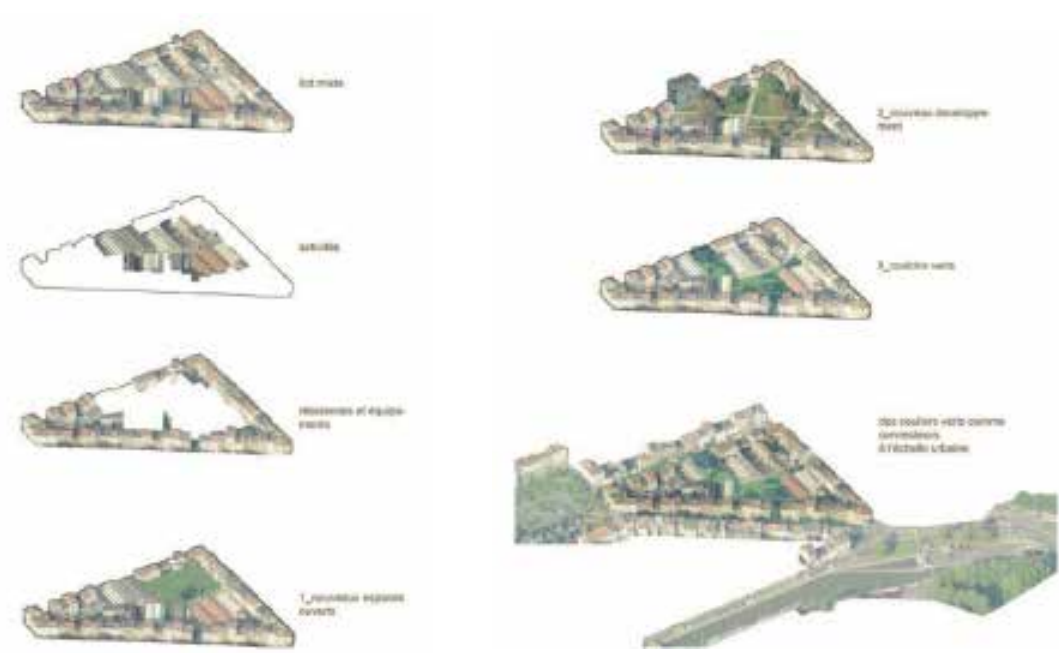
BRUXELLES — À LA RECONQUÊTE DE LA VILLE !
- KCAP ARCHITECTS / PLANNERS
source : Publication Bruxelles 2040

L'équipe présente un « **cadre de qualité** ». Dans ce dernier, les lignes directrices et priorités pour le développement de la métropole sont mis en équilibre spatial.

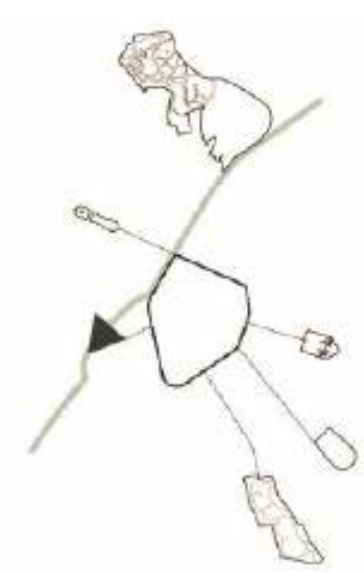
Le **développement des nouvelles centralités** est mis en jeu pour utiliser plus efficacement les infrastructures et les programmes existants, et créer des densités pour permettre d'installer de nouvelles lignes de transport en commun. Le **profil** de différents pôles est coordonné au niveau régional à base de caractère spécifique à chaque pôle.

L'équipe attire l'attention sur les jonctions dans la Zone du Canal à cause de son emplacement stratégique : c'est un défi de **relier les deux moitiés de Bruxelles l'une à l'autre**, sans devoir intégrer entièrement la discussion de sa fonction industrielle.

Pour l'environnement du contrat de quartier durable « Petite Senne », le cadre propose une combinaison de :
. **zone d'habitation**
. **pôle créatif**
. **pôle d'emploi**



source : Bruxelles 2040, SECCHI / VIGANÒ
‘Transformation du tissu urbain existant par une restructuration améliorant à la fois les qualités résidentielles (espaces verts) et les performances énergétiques (structures compactes et ensoleillement).’



source : Bruxelles 2040, 51N4E / BUREAU BAS SMETS / L'AUC
‘Megaforms’



source : Bruxelles 2040, KCAP ARCHITECTS / PLANNERS
‘Cadre en vigueur’

1.2.3

LE PLAN CANAL

A. CHEMETOFF

Client
Agence de développement territoriale ADT

Bureaux d'étude
Alexandre Chemetoff & associés
IDEA Consult
Ecorem

Date
mai - juin 2013

Le gouvernement bruxellois a pris acte de ce plan le 26 septembre 2013 et a choisi 6 sites pilotes pour la mise en œuvre opérationnelle de ce plan, dont le quartier Heyvaert avec l'îlot de la halle Libelco et le site rue de Birmingham / quai Demets (ZEMU STIB).



MÉTHODOLOGIE

« Le Plan-canal désigne une attitude, une philosophie et une ligne d'actions pragmatiques pour que la Région devienne un acteur de la transformation de cette zone importante. »

Ici on est fortement inspiré par la cartographie du contexte **spatial** existant et évolutif :

« Cette approche cartographique met l'accent sur le rapport entre un territoire réel et sa représentation. »

« C'est à partir de l'atelier de cartographie et de l'expérience concrète des projets témoins que s'élabore le Plan-canal. »

On accentue un **processus évolutif** où la cartographie est mise à jour.

? CONTEXTE HUMAIN DANS LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic est une compilation de **données factuelles**, où les **structures spatiales** deviennent clairement visibles.

Toutefois, il est frappant qu'il n'y ait **pas ou peu d'intérêt pour le contexte humain**.

On ne commente pas les **atmosphères divers de ces quartiers** qui font partie de la zone du canal. Quelle est **l'identité** des différents quartiers ? Comment est-elle sous pression ? Comment voit-on l'évolution dans le futur proche et lointain ?

? VISION GLOBALE

Le plan-canal est **plutôt un plan fonctionnel de méthode de travail** sur la transformation de la zone canal.

« Nous avons pour ce plan une ambition : mette la zone-canal en mouvement, pour que **le Plan-canal marque le début d'une transformation concrète de la ville menée sous l'impulsion de la Région**. Cette transformation a pour but de répondre aux enjeux majeurs auxquels la Région doit faire face et en particulier de la construction, d'ici 2020, de cinquante mille logements accessibles et de tous les équipements, sportifs, de loisir, d'éducation et culturels nécessaires. », un principe de base important.

Plusieurs **lignes directrices** ont été identifiées dans l'étude du plan-canal, qui sont importantes dans la réalisation du contrat de quartier :



source : Plan-canal

> LE DOMAINE RÉGIONAL

Le Plan-canal propose que la Région érige un domaine régional. Nous constatons qu'une grande partie du bâti, de la voirie et de l'espace public est repris dans le périmètre du contrat de quartier.

« Le Domaine ne recouvre pas tout le territoire mais forme **un réseau**. Utilisant la métaphore du mur, ce réseau peut être comparé aux joints maçonnés qui assurent la cohésion des pierres entre elles. Ce réseau devient le ciment d'un assemblage de projets entrepris ici et là par différents maîtres d'ouvrages et opérateurs, sans pour autant chercher à unifier où à remettre en cause ces opérations qui garderont leur qualités propres. »

« Le Domaine constitue **la partie sur laquelle la Région agirait directement** en devenant maître d'ouvrage et de projets, ou, en tout état de cause, un acteur déterminant des processus de reconquête et de la transformation urbaine. »

Le contrat de quartier sera un des outils pour réaliser ou initier une partie de l'ambition pour cette zone partielle.

Selon le Plan-canal :
« Les actions entreprises par la Région doivent pouvoir s'exercer sur un domaine spécifique depuis lequel et à partir duquel la Région peut **engager un dialogue en instaurant un rapport de mitoyenneté et de voisinage avec les autres acteurs**. »

> LA VILLE FRAGILE

Sous le titre « la ville fragile » ils mentionnent brièvement le contexte humain. On souligne qu'il faut **être prudent avec les quartiers fragiles**, mais aucune recommandation ou vision de ce qu'un tel procédé puisse signifier n'est exposé:

« Bruxelles doit faire face à cinq défis majeurs, démographiques, économiques, sociaux, environnementaux et territoriaux pour transformer le territoire du canal et en particulier construire, d'ici 2020, cinquante mille logements accessibles et de tous les équipements, sportifs, de loisir, d'éducation et culturels nécessaires.
Nous appelons ville fragile la ville méconnue sur laquelle vivent difficilement des populations en difficulté au coeur même de la grande ville.
La Région, consciente de l'importance de ces enjeux, veut agir pour créer **une ville plus accueillante aux plus démunis et aux plus fragiles, une ville mieux partagée, plus douce aux personnes vulnérables et faibles et donc à chacun d'entre nous**.

Nous avons cherché les moyens en termes de projet, de programme et de méthode pour répondre à ces objectifs. L'idée d'une ville accueillante pour chacun nous semble devoir l'emporter sur les autres considérations et constituer le coeur de notre proposition. C'est pour répondre à cet objectif que nous avons bâti une méthode de travail et défini une philosophie d'action.

Pour y parvenir, nous proposons de nous appuyer sur les



source : Plan-canal

ressources disponibles, à la fois pour des raisons économiques, pour des raisons de rapidité de réalisation et de bonne gestion du temps, pour des raisons liées à l'identité des lieux et à leurs qualités, pour des raisons qui tiennent à la lisibilité de l'action régionale.

Développer des activités économiques, créer des espaces publics ouverts à des pratiques et des usages diversifiés, aux activités sportives et culturelles comme à des lieux d'enseignement, construire des logements accessibles et confortables, redonner une place à la nature en ville. **Tous ces objectifs doivent, pour être atteints, prendre appui sur les spécificités et les potentialités du terrain.**»

Le Plan-canal indique que les projets doivent cadrer dans le contexte spécifique. L'analyse et la définition de ce contexte spécifique ne sont pas expliquées étant donné que le Plan-canal occupe une zone d'étude trop grande.

Le Plan-canal montre implicitement qu'il est important, dans le cadre du contrat de quartier, d'exécuter cette analyse **spécifique au niveau du quartier**.

> UNE VISION RELATIVE

Le Plan-canal fait peu de déclarations sur une vision d'avenir globale pour la zone du Canal. Le concept de vision relative est introduit :

« Avoir une vision consiste à définir un objectif. Nous proposons d'adopter ici le concept de « vision relative ». Relative à la capacité de la réaliser à partir d'une situation, de faire en sorte que cette vision puisse prendre un tour concret, se confronter à une réalité, s'amender, s'enrichir et devenir relative.

Prenons des exemples.
L'activité portuaire pourrait se réorganiser en deux pôles principaux, l'un au nord, l'autre au sud. Il existe une possibilité qui consiste à favoriser des solutions plus mixtes et mélangées qui privilégient la juxtaposition et l'articulation des fonctions comme un des principes fondateurs d'un tissu urbain qui se développerait à partir de ses qualités propres. Nous proposons que l'activité portuaire puisse être maintenue tout au long du parcours du canal. Elle pourrait coexister avec d'autres fonctions comme des logements, des équipements ou des aménagements récréatifs et de loisirs. De la même manière, la volonté affichée de voir se développer un pôle dédié au commerce des voitures d'occasion à destination du continent africain n'exclut pas l'hypothèse de voir perdurer des implantations diffuses de ce même commerce.

Il faut pour cela envisager que la vision de l'avenir de ce territoire ne soit pas absolue mais relative. **La vision relative ne prétend pas réformer la réalité pour la faire correspondre au plan mais prendre en compte la réalité dans sa complexité et ses imperfections pour imaginer un plan qui, s'adaptant à ces conditions réelles, devient opérant et pertinent.**

Notre vision ne consiste pas à dessiner un projet de ville idéale mais à améliorer la ville telle qu'elle est à partir de ses qualités propres en utilisant tous les ingrédients qui en façonnent la réalité et en déterminent la transformation. »

Le concept de vision relative devient cependant un prétexte pour ne plus devoir exprimer de vision. Il y a un monde de différence entre dessiner une ville idéale et une accumulation de projets indépendants. Le Plan-canal offre selon nous **trop peu de garanties** pour des projets futurs. Ce n'est ni un appui **ni une épine dorsale** auxquels des projets individuels peuvent se confronter.

Dans le cadre du contrat de quartier durable nous voulons cependant formuler une vision pour le périmètre limité du contrat de quartier.

Nous partons ici comme toujours d'une caractéristique de base de la ville, notamment qu'elle est évolutive. C'est pourquoi nous parlerons désormais d'une **vision évolutive pour le quartier**. La vision est greffée sur les contextes spatiaux et humains du quartier, mais d'une certaine façon elle poursuit aussi un rêve.

> NATURE EN VILLE

Le Plan-canal met l'accent sur **la reconstruction d'une structure verte** dans la vallée de la Senne :

« La nature semble presque totalement absente de ce territoire, comme si les occupations successives des terrains, l'exploitation du sol par l'industrie, le réseau des infrastructures avaient eu raison des espaces naturels qui pourtant furent à l'origine de cette vallée marécageuse qui donna son nom à la ville. **Nous proposons de fonder l'émergence de la nature dans le territoire du canal à partir de la mémoire de la rivière enfouie et de la vallée.**

Cette proposition peut paraître utopiste, car cette rivière est non seulement assez polluée mais elle a aussi été busée sur une partie non négligeable de son parcours. Néanmoins, nous considérons que cet objectif donnerait aux espaces naturels regagnés sur des terrains parfois ingrats une légitimité territoriale qui ferait de la rivière disparue le fil conducteur de la re-émergence de la nature en ville. »

Cette ambition concrète peut recevoir une **traduction locale** dans le contrat de quartier.



source : Plan-canal

Le Plan-canal a délimité 5 zones d'intervention comportant chacune un certain nombre de projets partiels. Le périmètre du contrat de quartier se situe presque entièrement dans le cadrage 02 Birmingham.

2 des sites au sein de ce cadrage ont été désignés par le gouvernement bruxellois comme site phare pour concrétiser le Plan-canal.

- le quartier Heyvaert avec l'îlot de la halle Libelco
- le site rue de Birmingham / quai Demets (ZEMU STIB).

Le site du quartier Heyvaert & le site de l'écluse de Molenbeek/ Porte de Ninove se situent au sein du périmètre du contrat de quartier. Les autres sites sont si proches que leurs développements sont liés à celui du quartier Heyvaert.

CADRAGE 02 BIRMINGHAM

QUARTIER HEYVAERT, LA MUTATION PROGRESSIVE DES ÎLOTS

Quartier Heyvaert, le commerce de voitures d'occasion a pris place dans l'ancien bâti industriel. Les îlots sont très denses, les habitations enserrant les hangars et parkings au centre des îlots. Les camions de chargement « porte-8 » sillonnent les rues étroites.

Cette activité est peu appropriée à la morphologie du quartier. Sa mutation devrait être impulsée par la création du projet Roll-On Roll-Off à l'Avant-port.

Organiser la transformation du quartier
L'enjeu de ce quartier est **la reconquête des bâtiments industriels comme foncier public.**

Cette mutation peut se faire progressivement, au fur et à mesure de la libération des terrains. Il faut imaginer sa reconstruction « **parcelle par parcelle** » plutôt que par opération de table rase sur les îlots.

Les bâtiments industriels font le caractère d'Heyvaert. Le parcellaire, orienté en lanière vers le canal est à réhabiliter et à reconstruire en composant **des liaisons vers l'eau et en créant des espaces publics en coeur d'îlot.**

Cette ambition concrète est un point de départ important pour le contrat de quartier durable Petite Senne.

ÉCLUSE DE MOLENBEEK, PORTE DE NINOVE

Restructurer le carrefour et construire au bord de l'eau. Le carrefour élargi de la chaussée de Ninove masque le canal. *“Lieu privilégié pour la construction de logements et d'équipements publics, **ce carrefour nécessite d'être restructuré et cadré en utilisant les terrains disponibles proches.**”*

Les terrains délaissés, les sur-largeurs de chaussée et les espaces verts inaccessibles de l'écluse représentent un foncier utilisable au bénéfice de situations construites autour de l'eau. Cette action pourrait venir s'ajouter au projet voisin de la porte de Ninove et à la réhabilitation de la brasserie Belle-Vue en complexe hôtelier.
Point de jonction à la frontière de trois communes, le site est prédisposé à l'accueil d'un **équipement public régional.**

LE DÉPÔT D'ENGHIEN, BÂTIMENT EMBLÉMA-

TIQUE

Le dépôt d'Enghien et centre de réparation des tramways est un bâtiment industriel emblématique. Il fait l'objet d'une étude de faisabilité pour sa modernisation.

*La conservation du bâtiment patrimonial, **l'introduction de mixité** dans les nouvelles fonctions du site, la création de logement en compatibilité avec l'exploitation du dépôt sont les enjeux essentiels de ce site.*

SITE DE BIRMINGHAM-QUAI DEMETS, UNE VUE PANORAMIQUE AU CENTRE DE LA VILLE

“Ce site bénéficie d'une situation tout à fait remarquable : une pente prononcée depuis la rue de Birmingham vers le canal, une vue panoramique vers le centre de Bruxelles, face aux abattoirs.

Il est distribué par un réseau de transport public particulièrement développé : les stations de métro Delacroix, Jacques Brel, les stations de bus et de tramway du Square Vandervelde, la proximité de la gare de l'Ouest. Cette desserte est celle d'un quartier central.

L'ensemble du site est à réorganiser, en tirant parti des bâtiments patrimoniaux, des possibilités de densification (bâtiment STIB constructible en toiture), des espaces sous-utilisés, des liens à mettre en place vers les abattoirs et le métro Jacques Brel, des espaces publics à aménager au bord du canal.

Les activités industrielles comme la courbure des rails, si elles ne peuvent être déplacées car en prise avec le réseau du métro, doivent sans aucun doute s'adapter au contexte urbain.
C'est un site majeur où développer logements et entreprises dans une situation centrale.
Il pourrait être le lieu d'une opération témoin menée par la STIB et la Région.

RUE DE BIRMINGHAM ET AVENUE JULES GRAINDOR, RECONSTRUIRE LA RUE

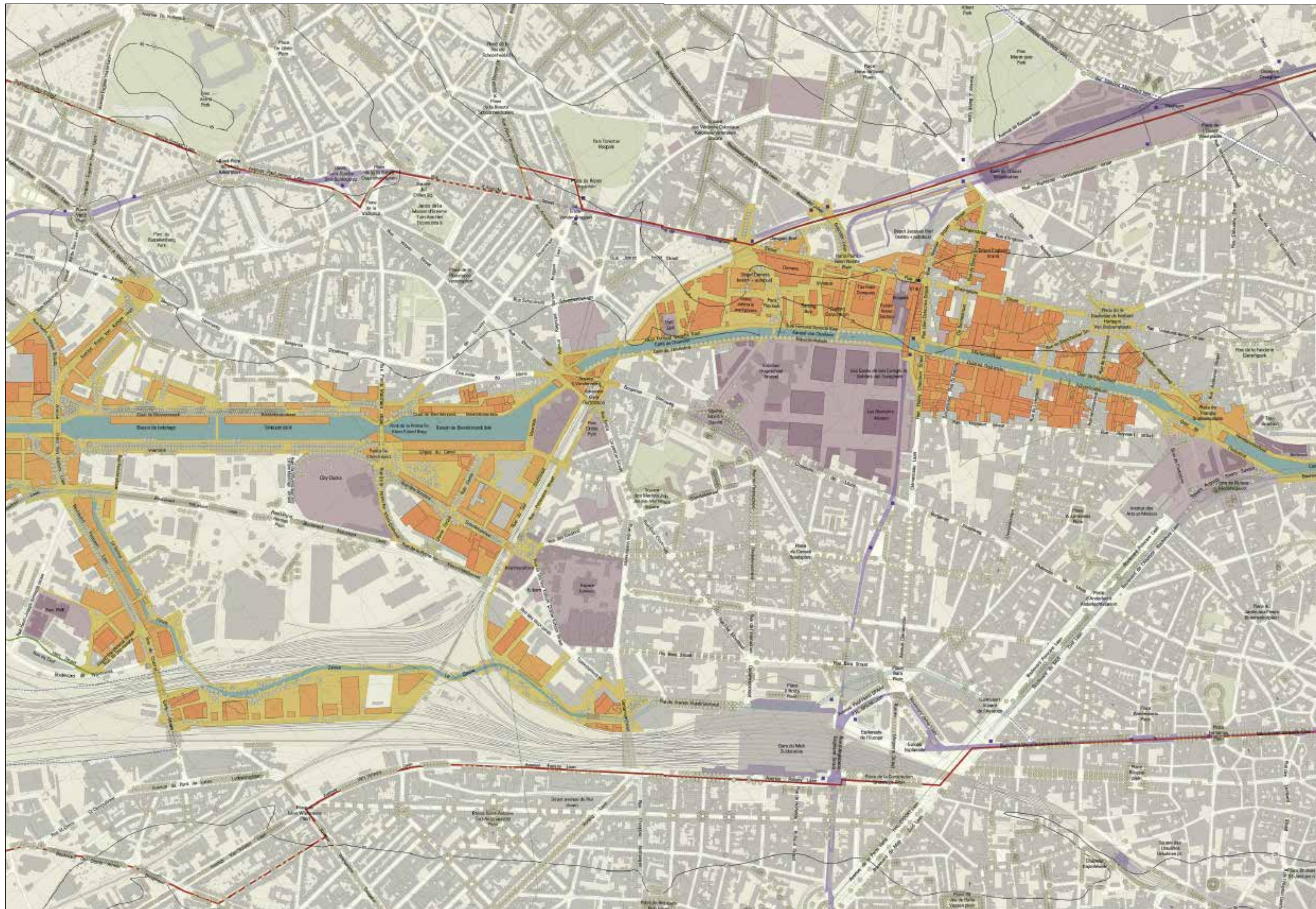
Rue de Birmingham, surplombant le centre-ville, des espaces vacants de friches ou parkings offrent des opportunités de construire en recomposant le linéaire de la rue.

STATION DELACROIX, ENTRÉE DES ABATTOIRS

«Dans la continuité de la station Delacroix traversant le canal, rue Ropsy Chaudron , les entrées de parking et les terrains délaissés forment l'entrée des abattoirs. C'est un site fort et très visible qui peut être conforté par de nouvelles constructions.»



source : description du projet et images du Plan-canal



1.2.4

PLAN-GUIDE DE LA RÉNOVATION URBAINE 2013

Client

Service Public Régional de Bruxelles-Capitale
Direction de la Rénovation urbaine

Bureaux d'étude

MSA
IDEA Consult

Date

2013

Le nouveau plan-guide de la région en matière de rénovation urbaine évoque les recommandations suivantes pour le contrat de quartier durable:

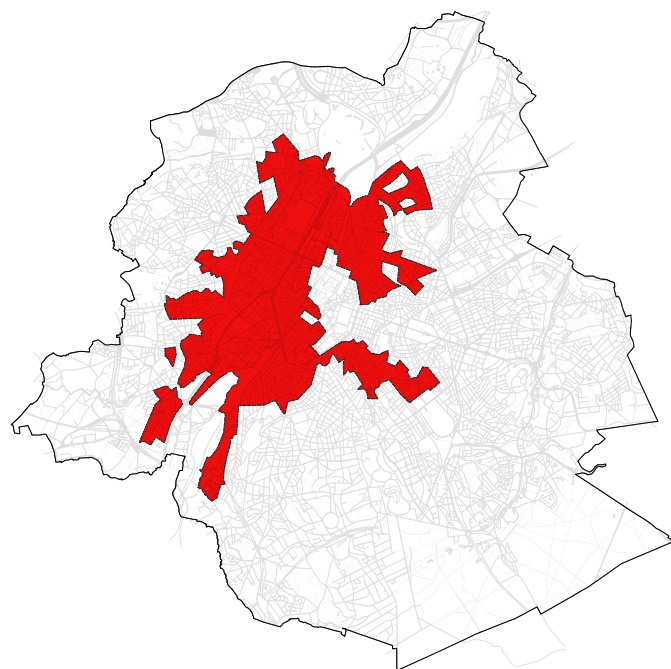
. L'ensemble du périmètre du contrat de quartier se situe dans
**un quartier nécessitant un attention particulière
au niveau de l'aménagement d'espaces publics
piétonniers**

. La **porte de Ninove** se situe dans une zone destinée à des
projets urbains d'envergure et doit céder la place à la création
d'un parc

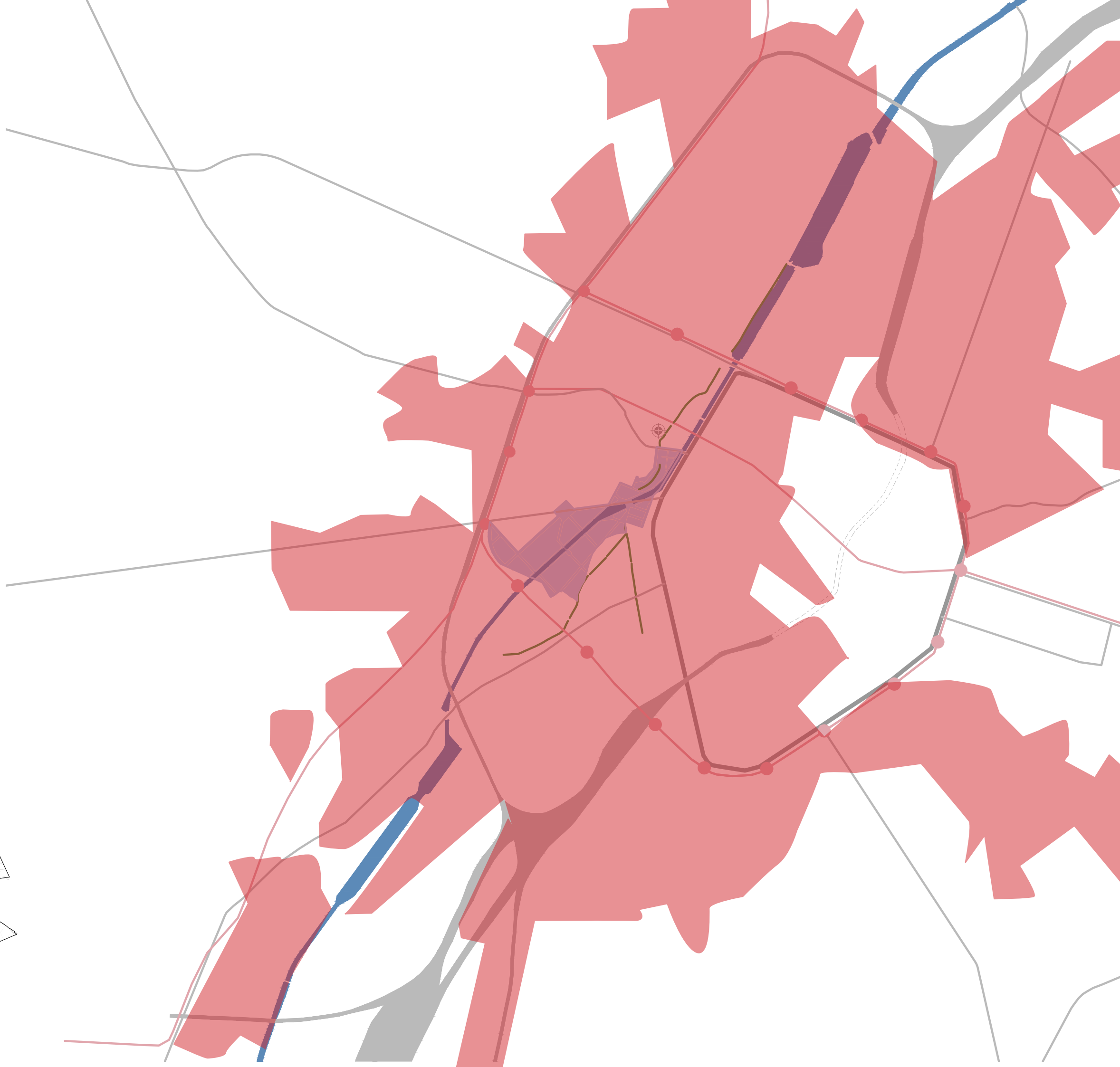
. Une **passerelle piétonne** à hauteur de l'ancienne bras-
serie Bellevue

. Une **connexion verte** au nord de la zone d'étude

. Tant **la place de la Duchesse de Brabant que les
environs du canal** sont : des éléments de contacts,
voiries/places régionales à réaménager dans une optique de
revitalisation urbaine.



Le périmètre Plan-guide reprend le périmètre du ZRU
© MSA/IDEA consult



STRUCTURE DU PLAN GUIDE

Quartiers morphologiques

	Éléments diagnostique	Éléments de projet
Quartier morphologique nécessitant une attention particulière au niveau de l'aménagement d'équipements publics pédestres	X	
Ensembles bâtis en site ouvert	X	
ZEMU	X	
Mégaparc	X	
Lot non fonctionnel	X	
Lot à densifier	X	
École à primaire & secondaire à mutualiser	X	
Polarité à créer	X	

Interfaces

	Éléments diagnostique	Éléments de projet
Éléments de contact et de soudure (bâtiments/places publiques) à réaménager dans une optique de réinsertion urbaine	X	
Territoires de grande projet urbain	X	
Nouveau pôle à créer		X
Nouveau pôle existant à réaménager		X
Polarités existantes à renforcer	X	
Passerelles et passages à créer/exister		X
Limites communes aux éléments de contact et de soudure	X	

Réseaux

	Éléments diagnostique	Éléments de projet
Points d'arrêt existants métro/ train		X
Nouvelle ligne de métro et arrêt		X
Mallage vert - franges bâties	X	
Mallage vert		X

1/4000

1/4000

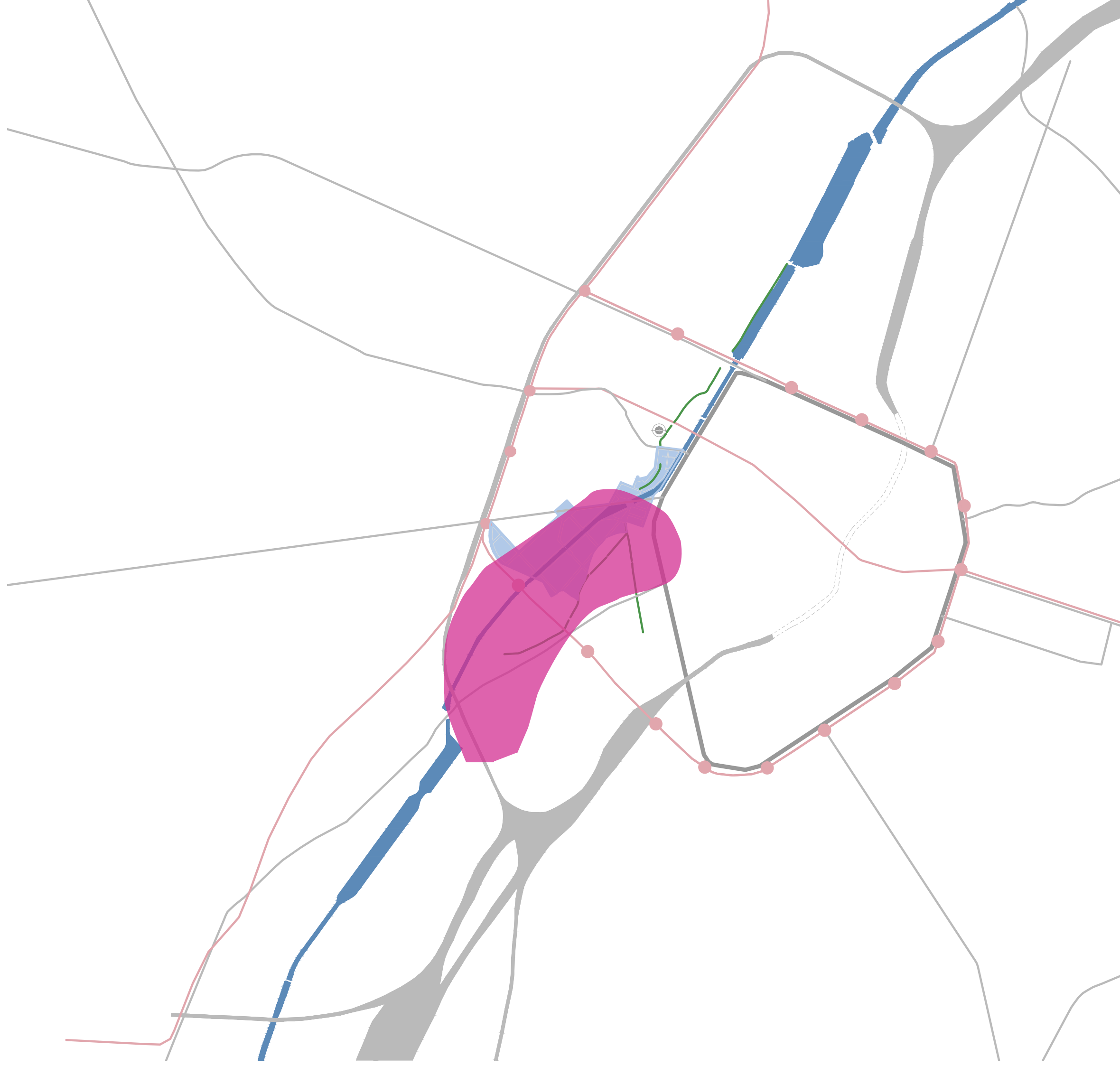
1.2.5

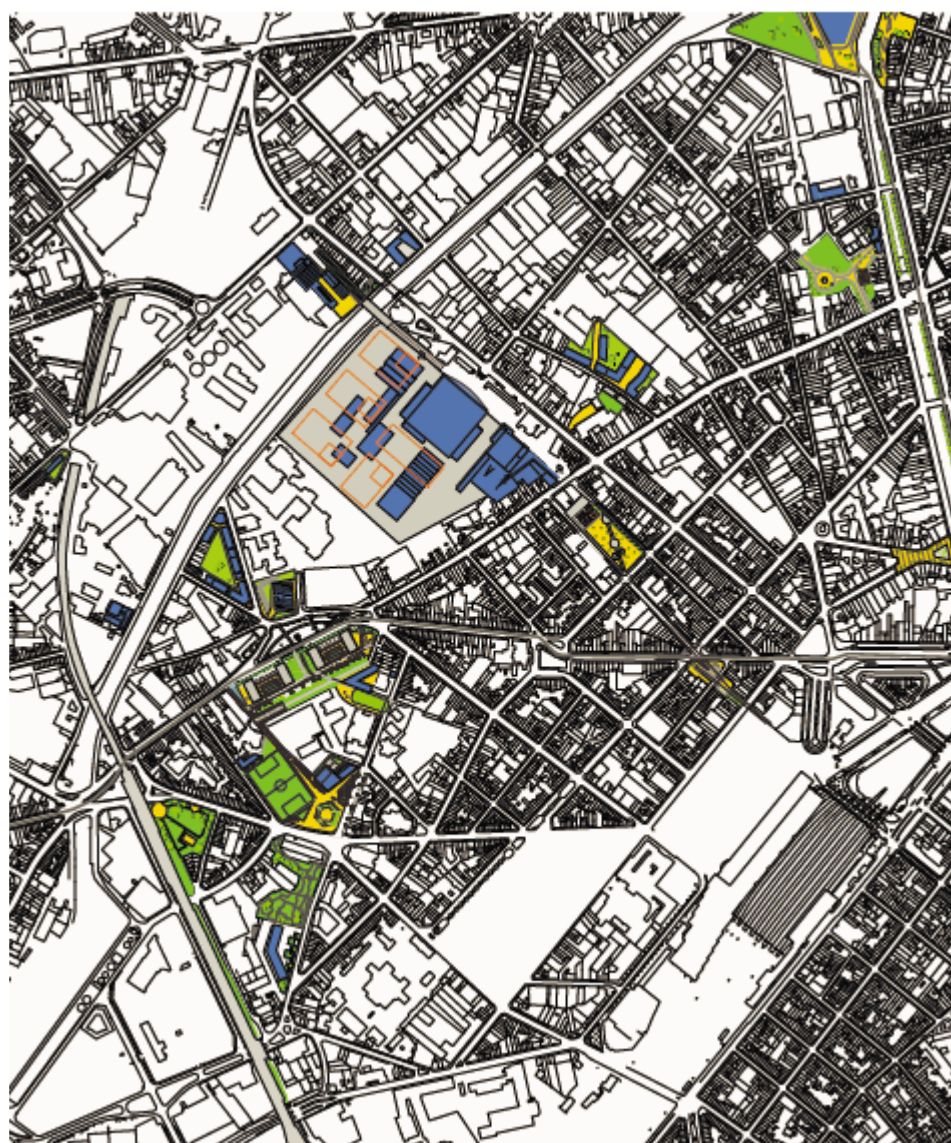
SCHÉMA OPÉRATIONNEL RÉNOVATION URBAINE DURABLE CUREGHEM

Maître de l'ouvrage
Service Public Régional de Bruxelles-Capitale
Direction de la Rénovation urbaine

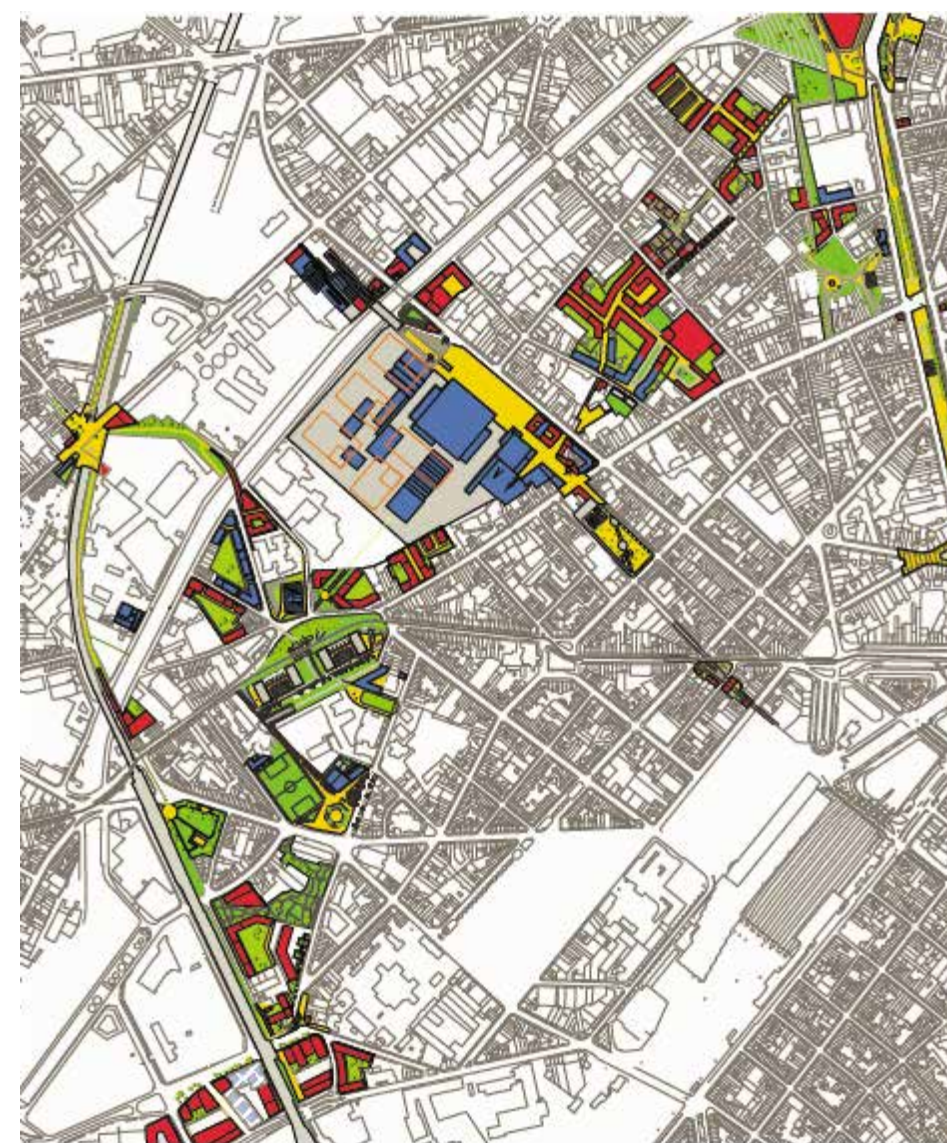
Bureaux d'étude
MSA
IDEA Consult

Date
2013





source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel,
opportunités avant.



source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel,
opportunités après.

À CONCRÉTISER

> RÉSEAU DENSE DE L'ESPACE PUBLIC

Afin d'offrir davantage de cohérence dans une même zone, des percées sont aménagées dans des **îlots industriels et des enclaves sont démolies**.

Les îlots sont **traversés par des chemins lents** destinés à l'usager faible de la route.

La jonction Est-Ouest est renforcée à l'échelle humaine et le **tracé de la petite Senne** devient visible.

L'espace public est **manquant dans ce quartier commercial et résidentiel** ou la densité est très élevée.

Cureghem est actuellement occupée par le **commerce automobile**, mais ces sites sont en train d'être rachetés et **réaffectés**.



source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, maillage public.

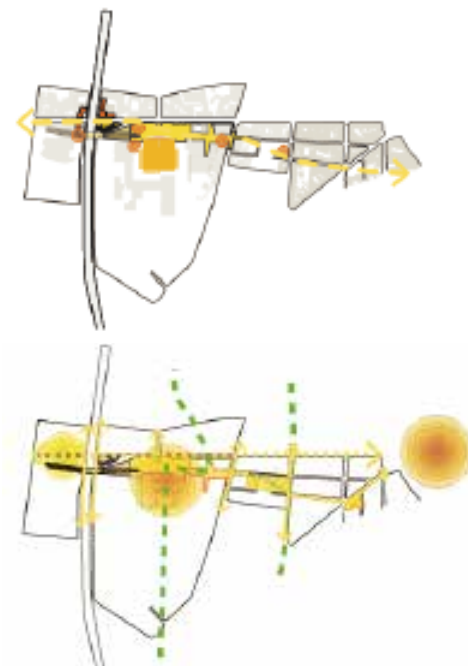
À CONCRÉTISER / NOUVELLE OPPORTUNITÉ

> REAFFECTATION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL

Pour implanter divers programmes, il peut être intéressant de s'intéresser à des complexes industriels existants. Ceci peut être un atout pour le quartier et la ville, tant au niveau culturel qu'au niveau planning et financiers.

Quelle fonction alternative le **patrimoine postindustriel** peut-il revêtir dans une ville en pleine évolution?

Le parvis des Abattoirs est déjà un bel exemple. Pourquoi ne pas prolonger cette dynamique vers plusieurs points d'ancrage?



source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, schémas de synthèse du parvis des abattoirs.

À CONCRÉTISER

> JONCTION DOUCE DES POLES EXISTANTS DES TRANSPORTS EN PUBLIC

Il y a **plusieurs pôles des transports en public** mais leurs abords ne sont pas toujours très agréables. On propose l'amélioration de la relation entre les pôles et les quartiers avoisinants.

La **connexion des quartiers avoisinants** (au-delà du canal) améliore la situation socio-spatiale, tant des pôles individuels que de l'espace public autour ; Recherche de la continuité des programmes dans divers quartiers, et la revalorisation des grands axes.

Développer une approche intégrée de l'espace public (notamment des haltes de bus, tram et métro existantes) pour le rendre plus accessibles aux habitants du quartier.



source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, polarités principales et secondaires.

À CONCRÉTISER

> TRACÉ ESPACE VERT

Les quartiers denses sont interrompus par un axe vert; le tracé original de la Petite Senne. Celui-ci est à **nouveau visible, revitalise l'espace public et relie les divers pôles verts de la capitale**.

Le tracé de la Petite Senne est ainsi réhabilité et offre par ailleurs un **nouveau chemin sécurisé pour l'usager faible de la route**.

Le long du tracé peut surgir un **nouveau front de façades**. Pour la création du nouveau bâti, l'accent est mis sur le bâti durable avec toiture verte.



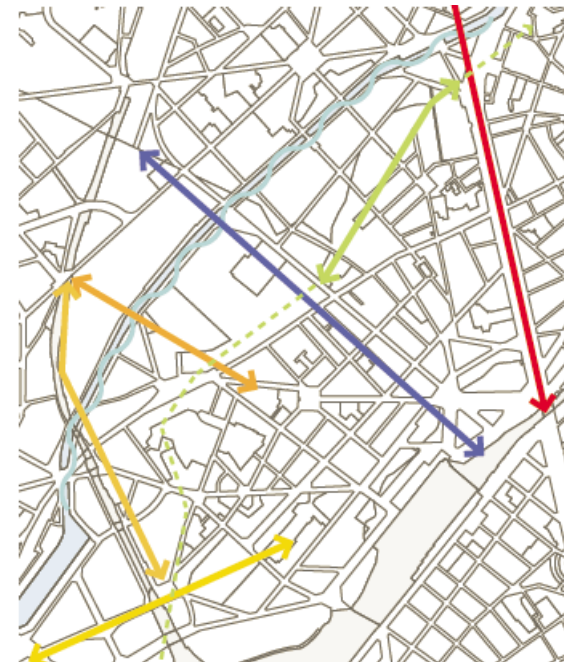
source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, maillage vert.

À CONCRÉTISER > PERPENDICULAIRE AU CANAL

Hormis un tracé le long de la Petite Senne, le plan vise également **une jonction au-dessus de l'eau**, reliant Anderlecht à Molenbeek. Il est question tant d'un **lien visuel que physique**.

Le long de l'ancienne voie ferrée (**ligne 28**) sont aménagés d'une part un parc linéaire et une passerelle, d'autre part un nouvel espace public dans le tissu résidentiel (voir Biestebroek), de sorte que cette voie ferrée ne soit plus vécue comme une frontière.

En associant des points d'ancrage sur les deux rives, il devient possible de créer des projets de qualité au-dessus et le long du canal.

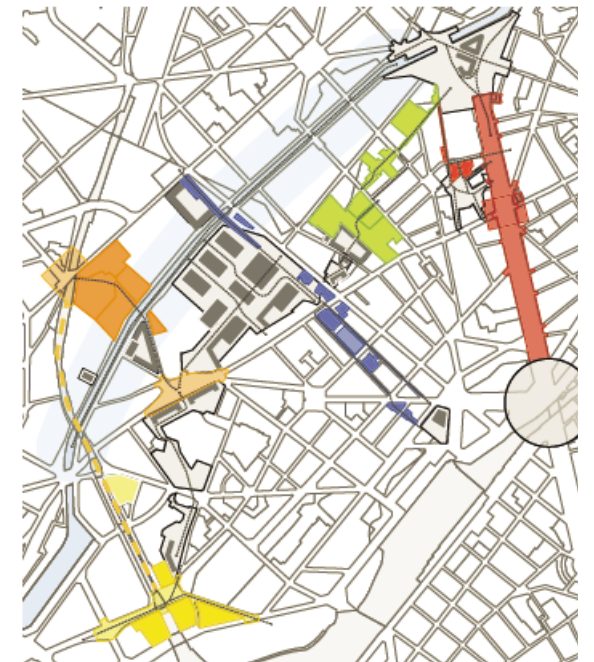


source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, 7 nouvelles liaisons.

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE > POTENTIEL DU CANAL

Le canal peut fonctionner comme **un axe bleu attrayant** et comme zone de récréation publique, alors que l'étude de MSA prévoit avant tout **la construction de pont(s)**.

On peut compléter par un **renforcement de l'urbanisation le long des berges du canal**. La frontière du canal est ainsi intégrée et estompée dans un ensemble plus grand, ce qui est important pour la revalorisation et la continuité du tissu urbain.



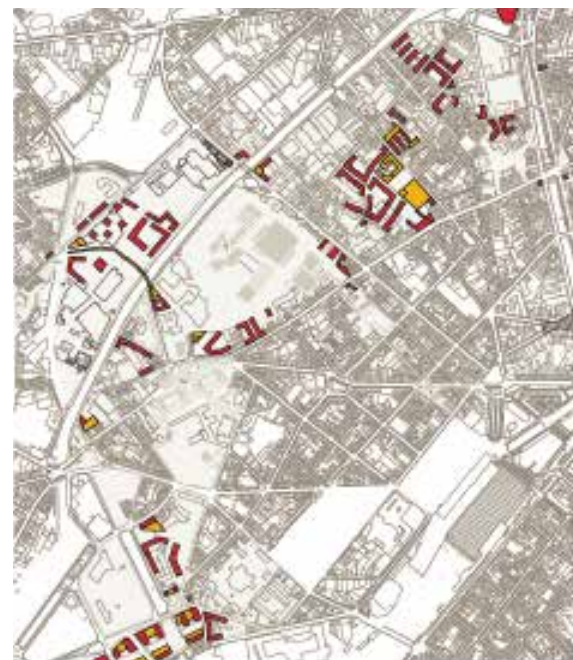
source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, 5 mezzo-projets.

À CONCRÉTISER > PROGRAMME LOCAL A DEFINIR

La priorité dans le « Schéma Opérationnel » consiste à effectuer des **interventions directement réalisables**. Compléter des fonctions de base locales inexistantes dans les quartiers en mutation est d'une grande importance. Ainsi, le schéma poursuit l'objectif de créer davantage de crèches, d'écoles maternelles, des commerces, supermarchés.

À cet effet sont surtout réalisées des **interventions à petite échelle** qui appuient les nouvelles connexions spatiales, comme créer des équipements de proximité des logements et commerces.

Ce type d'interventions de base rend les nouveaux chemins faciles à identifier et à emprunter, dans le sens où de **nouvelles façades** surgissent qui conduisent à la **réanimation de l'espace public** dans le quartier qui s'agrandit.

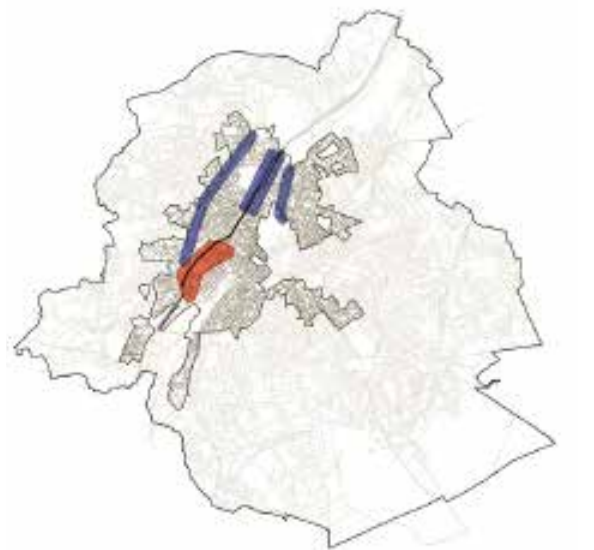


source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, logements (rouge) équipements (jaune).

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE > PROGRAMME SUPRALocal

Pour la dynamique du quartier, il peut être intéressant, hormis l'ajout de fonctions de base, de proposer également un programme supralocal à côté du programme locale.

Le quartier est alors susceptible de devenir vraiment attrayant et **animé** de manière à augmenter le **contrôle social** car ceci constitue en fin de compte un des points de travail essentiels de l'analyse de MSA.



source : MSA / IDEA Consults - Schéma Opérationnel, 4 territoires: Cureghem (rouge) + 3 autres périmètres (bleu).

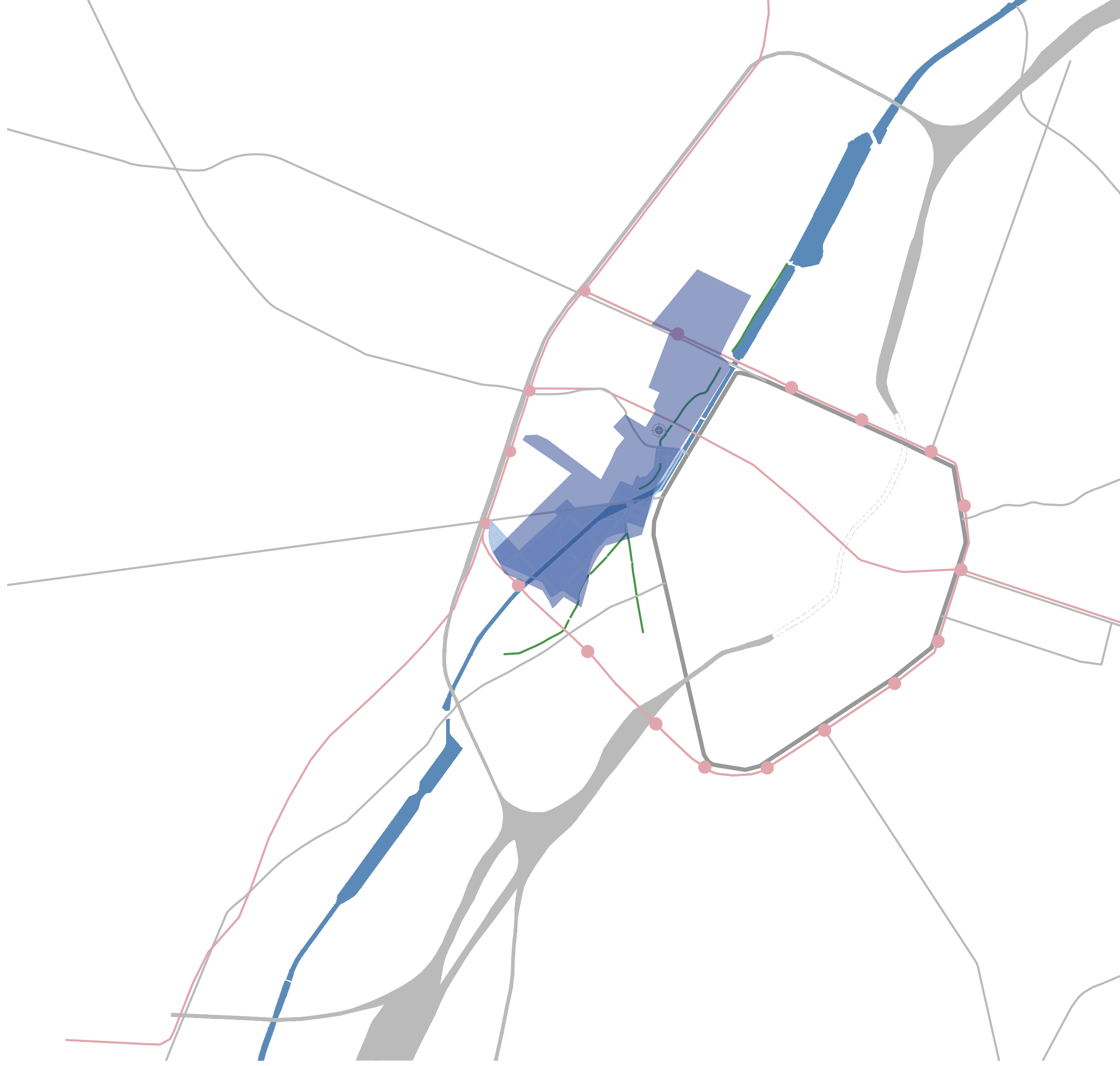
1.2.6

MASTERPLAN CANAL MOLENBEEK

Maître de l'ouvrage
Commune de Molenbeek-Saint-Jean

Bureaux d'étude
BUUR
IDEA Consult

Date
2010



GENERALITES

L'objectif majeur consiste à garantir un cadre de vie de qualité à la hauteur de cette zone (de transit) urbaine prometteuse. En optimisant l'activité existante, le cadre de vie est revalorisé, tant à petite qu'à grande échelle.

La **morphologie** du site dispose d'un caractère **exceptionnel**, où il est important d'assurer une cohésion spatiale entre les deux berges ainsi qu'avec le centre-ville.

Au sujet de la **porte de Ninove** l'étude affirme qu'il s'agit d'un point d'ancrage crucial dans la zone du canal. En dialogue avec les structures supralocales, on encourage la construction d'une **tour** (comme signallement), dans le prolongement des axes. Deux projets à ambitionner : soit un parc régional, soit des équipements régionaux comme accroche visuelle avec socle dynamique.



source : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, localisation de périmètre / Bruxelles.

À CONCRÉTISER
> RENFORCER LES DYNAMIQUES EXISTANTES

Le **maintien et l'extension d'une mixité de programmes** contribuera à la qualité de vie du quartier à forte densité.

Au niveau socio-économique, un **complément récréatif et commercial** aux fonctions existantes peut fournir une contribution à un développement rapide de la zone du Canal.

En tenant compte de la fragilité de la population (sans formation) et de la forte croissance de celle-ci (plus d'enfants et de jeunes) à Molenbeek, on réalise à hauteur de la zone du Canal une double stratégie :

- D'une part, il est pertinent d'encourager un développement, où la **densité est encouragée**, en fonction de la capacité d'absorption dont dispose le tissu postindustriel.

- D'autre part, **l'activité économique doit être soumise à une réorganisation**. On peut créer davantage d'emplois ; l'activité industrielle peut être mieux intégrée et l'espace industriel existant peut être exploité de manière plus rationnelle.



source : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, liaison de petites / grandes parcelles.

	INDUSTRIE	COMMERCE	LOGEMENT	LOGEMENT SOCIAL	LOGEMENT MIXTE	LOGEMENT MIXTE	LOGEMENT MIXTE	LOGEMENT MIXTE	LOGEMENT MIXTE
INDUSTRIE	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
COMMERCE	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
LOGEMENT	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT SOCIAL	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT MIXTE	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT MIXTE	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT MIXTE	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT MIXTE	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
LOGEMENT MIXTE	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%

source : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, résumé du cadre d'évaluation.

À CONCRÉTISER
> OPTIMISER L'ACCESSIBILITE

La mobilité est un concept clé pour la ville de demain. Les environs sont depuis peu bien desservis par les transports en commun, malgré le réseau du métro bruxellois qui traverse le canal.

La zone intérieure de ce nouveau réseau se trouve donc sous pression et doit être développée rapidement et de manière optimale pour l'utilisateur de la route faible.

Le masterplan souligne que, suite à l'évolution de la zone du Canal dans un contexte urbain, il faudra **prévoir des zones de parking et de livraison supplémentaires**.

Il faut ajouter à ceci qu'on ne réalise **pas de modes de transport alternatifs** alors que ceux-ci peuvent jouer un rôle important dans la ville de demain.



source : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, rues principales transversales sur le canal; quartiers définis dans divers structures urbaines.

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE
> DIVERSITE DES ACTIVITES DE PRODUCTION

Le masterplan prévoit surtout la croissance d'activités locales (horeca + commerce de détail + logement social + crèches) et des activités économiques existantes.

Il peut être intéressant **d'élargir le champ économique** afin d'encourager une gamme plus vaste d'emplois et de fonctions. Songeons à l'industrie créative, l'agriculture urbaine, etc.



source : Journal Kanal - Masterplan Canal Molenbeek, activités culturelles le long du canal (théâtres, musées, etc.).

À CONCRÉTISER
> CANAL URBAIN

Programme ;

- Renfort de la **multifonctionnalité horizontale**
- > Renforcer la présence du logement le long de la promenade
 - > Encourager l’implantation d’équipements au bord du Canal
 - > Renforcer les pôles horeca dans l’espace public
 - > Tisser des liens commerciaux perpendiculaires au Canal
 - > Renforcer la vocation de commerces du front de Canal

- Renfort de la **multifonctionnalité verticale**
- > Encourager la multifonctionnalité au sein de bâtiments

Une réflexion que nous voudrions formuler, est de prévoir un développement sur une zone plus large au delà des quais.

source : Journal Kanal - Masterplan Canal Molenbeek



bron : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, multifunctionaliteit.

À CONCRÉTISER
> L’ESPACE UNIFIÉ ET ÉLARGI

Spatial ;

- > Garantir la continuité et la **priorité piétonne**
- > Encourager la création de lieux d’arrêt
- > Élargir la zone d’influence du Canal, en **valorisant les axes transversaux**

source : Journal Kanal - Masterplan Canal Molenbeek



bron : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, unificatie.

À CONCRÉTISER
> UN FRONT BÂTI NUANCÉ

Morphologie ;

- > Trois pôles urbains à valoriser
 - . Delacroix - Porte de Ninove
 - . Porte de Ninove - Saintelette
 - . Saintelette - Tour et Taxis
- > Une **variation des hauteurs à préserver**
- > Des signaux urbains avec des perspectives visuelles > Une **perméabilité du front** à renforcer

source : Journal Kanal - Masterplan Canal Molenbeek



bron : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, front bâti.

À CONCRÉTISER
> CONTINUITÉS COMMERÇANTES

- Renforcer les liens perpendiculaires
- . Picard : charnière entre le quartier Maritime + Tour et Taxis
 - . Centre historique : étirer le commerce sur le Canal
 - . Delaunoy : charnière entre le Canal et la Gare de l’Ouest
 - . Porte de Ninove : chaînon manquant dans la zone de Canal
 - . Abattoirs : pôle important près du Canal
 - + Connecter les marchés le long du Canal

- Générer de nouvelles connexions pour revitaliser
- . **Heyvaert : axe commerçant de quartier**
 - . Désenclaver Maritime : connecter avec Tour et Taxis

source : Journal Kanal - Masterplan Canal Molenbeek



bron : BUUR / IDEA Consults - Masterplan Canal Molenbeek, winkelstraten.

1.2.7

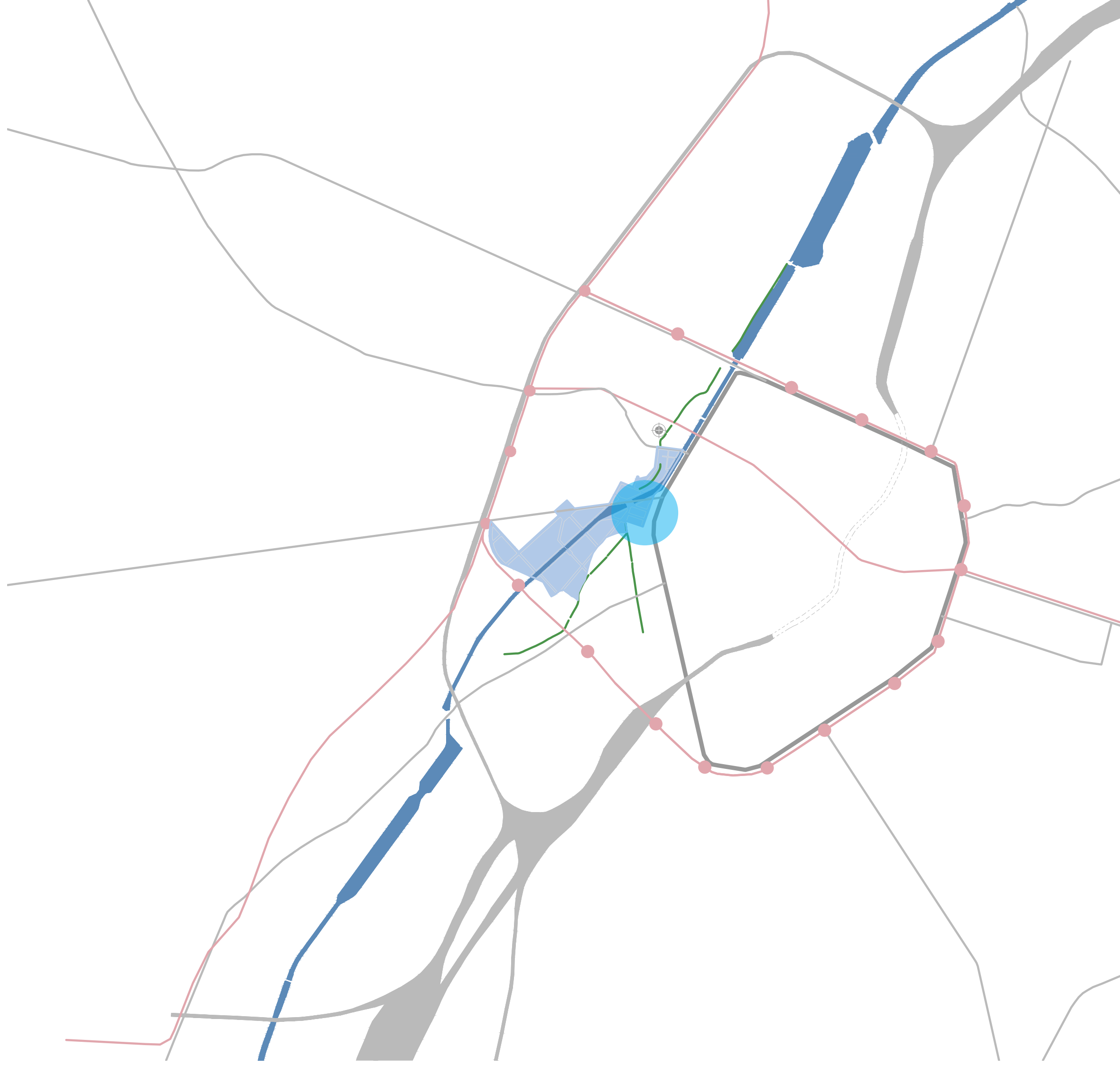
SCHÉMA D'ORIENTATION DE LA PORTE DE NINOVE INTÉGRATION DU PLAN LOGEMENT

Client
SLRB & Besix RED

Bureaux d'étude
Xaveer de Geyter Architecten
Alto Ingénierie
Tritel

Date
Guides - 18.02.2013
Développement - 18.02.2013

Ce recueil «**guides**» est une analyse vigoureuse avec des points de vue très importants pour la Porte de Ninove.





source : XDG Architecten - Développement

À CONCRÉTISER
> AMBITION MÉTROPOLITAINE

Position stratégique à Bruxelles avec, d’une part, une attention particulière pour l’articulation locale et, d’autre part, une ambition métropolitaine.
Les schémas proposent à chaque fois 3 thèmes qui résument la vision pour la porte de Ninove.

Nous souscrivons à la vision de l’ambition métropolitaine.
Les 3 thèmes proposés pour réaliser celle-ci sont des points de départ importants pour le développement de la porte de Ninove.

Ambition métropolitaine - 3 thèmes :
- la visibilité (position et affichage)
- l’accessibilité (publique et individuelle)
- la richesse et la variété des programmes exemplaires et stimulants dans la politique de la ville’



source : XDG Architecten - Guides

À CONCRÉTISER
> DÉVELOPPEMENT PHARE
> LA GRANDE HAUTEUR

L’étude menée par BUUR-IDEA consult montre déjà que la situation stratégique de la porte de Ninove appelle un « projet phare », avec une hauteur exceptionnelle.

En optant pour un bâti en hauteur *l’empreinte au sol* du bâtiment **devient plus petite** et il reste plus d’espace à dédier à l’espace public.



source : XDG Architecten - Guides

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITÉ
> ARTICULATION LOCALE

Cependant, pour une articulation locale, les facteurs clés sont beaucoup plus pauvres. Ils partent davantage de l’idée d’une limitation des dégâts entraînés par le développement à grande échelle au tissu environnant.

Articulation locale - 3 clés d’entrée :
- la programmation adaptée aux conditions spécifiques
- la gestion des contraintes infrastructurelles qui traversent le site
- la qualité des espaces publics en cohérence avec les efforts déjà menés dans la zone’ (bron : XDG Architecten - Guides)

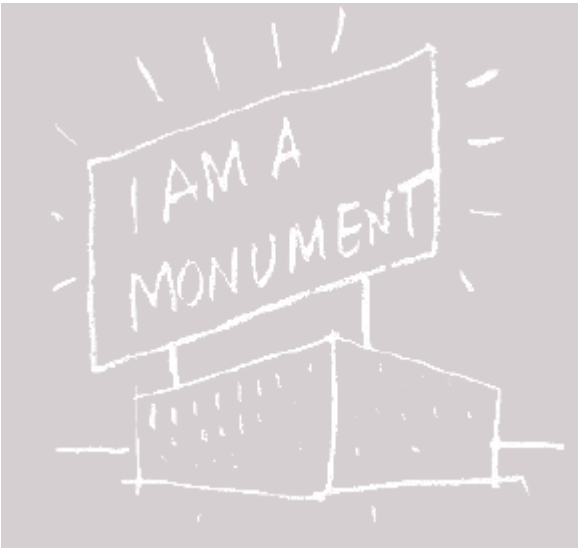
Nous constatons par ailleurs que le présent projet ne répond que partiellement aux facteurs clés susmentionnés pour une articulation locale, alors que dans le cadre du contrat de quartier durable Petite Senne, il est important d’y veiller.



source : XDG Architecten - Guides

À CONCRÉTISER
> DÉVELOPPEMENT PHARE
> QUALITÉ ARCHITECTURALE

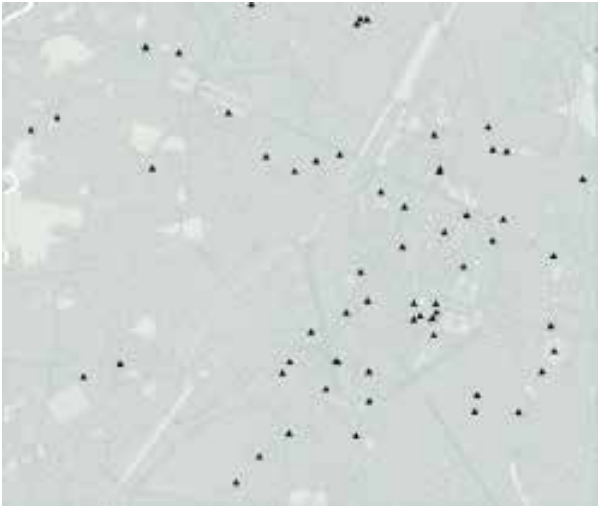
Le projet phare est réalisé en optant pour une **architecture de haute qualité et bien présente.**



source : XDG Architecten - Guides

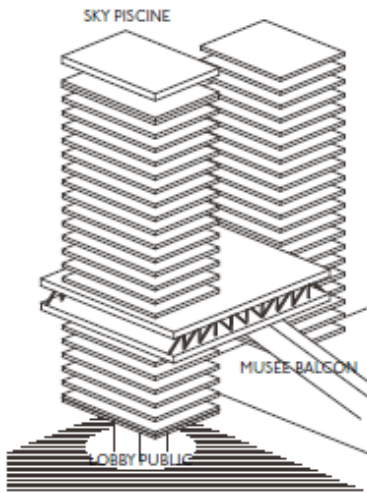
POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> UN GRAND GESTE AU NIVEAU DU PROGRAMME AVEC UNE ATTENTION PARTICULIÈRE POUR LE MANQUE D'INSTITUTIONS CULTURELLES D'ENVERGURE DANS CETTE PARTIE DE LA VILLE

Les musées bruxellois se situent surtout autour du mont des Arts et dans le haut de Bruxelles. Le quadrant sud-ouest n'a pas de pôles culturels de grande envergure.



source : XDG Architecten - Guides

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> > FONCTION PUBLIQUE NON SEULEMENT DANS LE SOCLE MAIS ÉGALEMENT EN HAUTEUR
> PARTIE FONCTION PUBLIQUE SOUTERRAINE AVEC VUE SUR LE CANAL



source : XDG Architecten - Développement

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> HAUT PLUTOT QUE LARGE DE MANIÈRE À GÉNÉRER D'AVANTAGE D'ESPACE PUBLIC



source : XDG Architecten - Développement

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> PROGRAMME DIVERSIFIÉ AUTOUR D'UN ESPACE PUBLIC IMPORTANT
> > PROGRAMME MIXTE AVEC GAMME DE FONCTIONS PUBLIQUES AYANT UN RAYON D'ATTRACTION LOCAL ET SUPRALOCAL

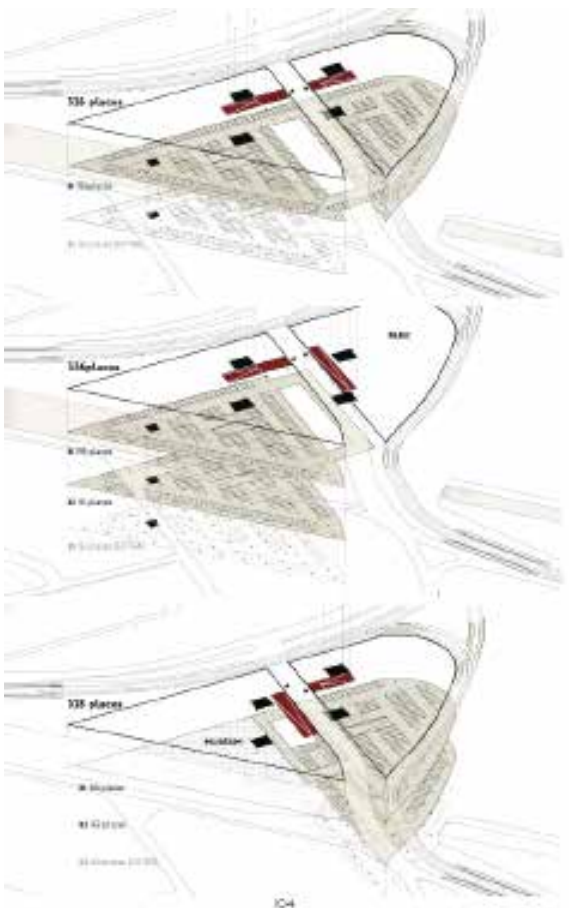
Contrairement à ce schéma, les fonctions ne sont pas prévues autour de l'espace public ; au contraire, *l'espace public* est **prévu autour des fonctions**.



source : XDG Architecten - Guides

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> PARKING SOUTERRAIN

Le principe d'un parking souterrain reçoit pleinement notre appui. Capacité d'un parking de rotation.



source : XDG Architecten - Guides (version alternative retenue)

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE
> FRAGMENTATION DE L'ESPACE PUBLIC

Il est impossible d'établir que ceci soit la meilleure réponse pour la porte de Ninove. La réponse découle des contours du PRAS dont il n'est pas clair sur quoi repose la répartition des triangles.

Le répartition de l'espace par les infrastructures résulte en une fragmentation de l'espace public.



source : XDG Architecten - Guides

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE
> TRACE DE TRAM ALTERNATIF

Il est incompréhensible qu'on n'ait pas opté pour un tracé de tram alternatif. La propre analyse montre d'ores et déjà que cette option présente de nombreux désavantages. L'option alternative pourrait au moins permettre de moins fragmenter la zone.



source : XDG Architecten - Guides (weerhouden versie alternatief)

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE
> ESPACES VERT, PUBLIC, CADRE DE VIE TROP PETITS ET TROP COMPACTS

Le parc prévu a une empreinte écologique qui ne répond pas à l'ambition formulée à raison par XDG :
" Le traitement du parc devra montrer une grande préoccupation à l'amélioration du cadre de vie en proposant un espace public à la fois à l'usage local et à portée métropolitaine : lieu d'accueil pour des concerts en plein air et aire de jeux pour les enfants. "

Les dimensions du parc correspondent à peine à la moitié de la place Flagey. Ceci ne correspond pas aux besoins qui caractérisent le quartier.



source : Gemeente Sint-Jans-Molenbeek

OCCASION MANQUEE / NOUVELLE OPPORTUNITE
> LISIERES NON DEFINIES
> ECHELLE HUMAINE

Le schéma de l'étude montre que les lisières de la porte de Ninove sont très peu définies. Le positionnement du bâti dans la partie centrale de la porte de Ninove n'offre ici aucune solution. Les lisières restent des limites non définies qui ne contribuent pas à stimuler l'espace public.

Ce schéma montre très bien que le projet proposé, au centre de la porte de Ninove, ne résoudra pas le problème de la non-définition et du manque d'échelle humaine.



source : XDG Architecten - Guides

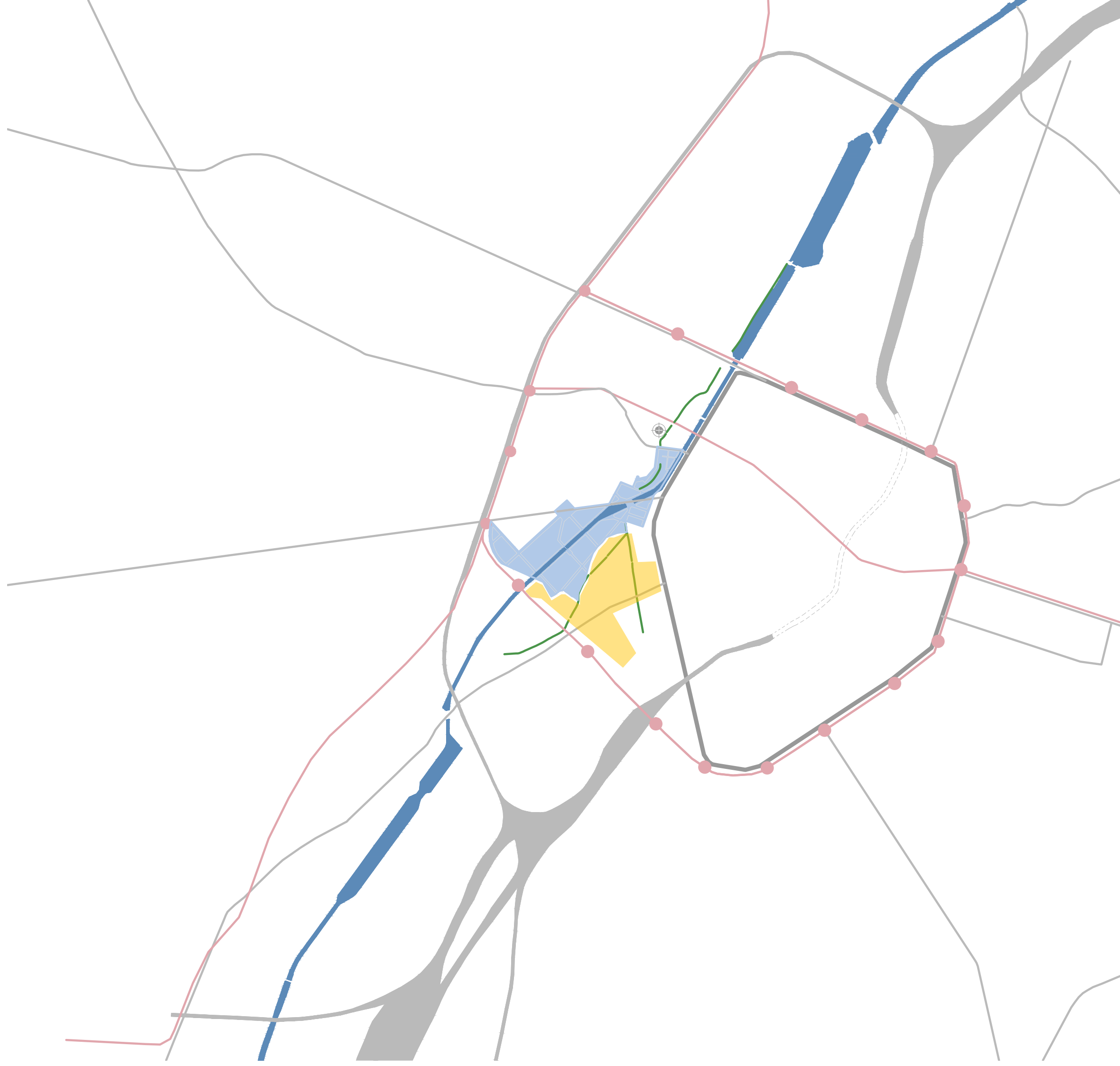
1.2.8

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE COMPAS

Client
Société de développement pour la Région Bruxelles-Capitale
(SDRB)

Bureaux d'étude
BUUR
ipé

Date
septembre 2013



POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> POLES STRUCTURELS, GEOGRAPHIQUES

Afin de répondre aux besoins du quartier, divers traitements sont appliqués qui se concentrent sur la volumétrie existante. De grands îlots sont rendus poreux afin d’adoucir « l’effet tunnel » des rues adjacentes.

Les pôles géographiques sont adaptés et renforcés, car ils revêtent une importance structurelle et ont une grande capacité dans le tissu résidentiel local postindustriel.

Les interventions se font de manière concentrée, visant ainsi à intensifier l’impact et la visibilité du contrat de quartier.

En parallèle avec les interventions ci-dessus, le tracé de la Petite Senne a été rouvert, sous la forme d’un parc public, de manière à créer un lien paysager entre les divers quartiers. Ceci entraîne par ailleurs une augmentation de la biodiversité et de la perméabilité du sol (très minéral).



source : BUUR / ipé - Contrat de quartier durable Compas, dossier de base : programme; projets matériels CDQ.

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

On entreprend des initiatives et des activités prioritaires pour maintenir le développement social et économique. La participation à l’espace collectif est indispensable pour améliorer la cohabitation et la mixité fonctionnelle existante, afin de garantir une bonne intégration dans le quartier résidentiel.

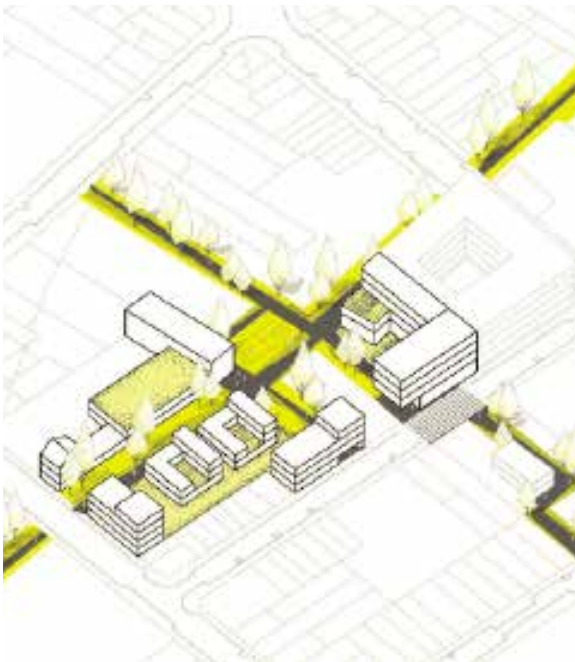
- . *Poin-Net* (milieu) : aménagement d’un petit parc containers, accompagné d’une sensibilisation au recyclage.
- . *Economie Locale* (emploi) : appui de l’espace auto-crédation et co-working ainsi que des ateliers de formation.
- . *Tente mobile* (culture) : installation hebdomadaire dans l’espace public avec animation, essentiellement destinée aux femmes.
- . *Journal de quartier* (formation) : instrument de travail communicatif avec participation des habitants du quartier, sur l’évolution du quartier.. *Cureghem Street Zone* (récréation) : espace loisirs expressif pour la population jeune artistique/ sportive.
- . *Fête du quartier* (divers) : fête annuelle du printemps sur la place Lemmens avec stands animés par les habitants, un appui chaleureux du contrat de quartier local.

POINT DE DEPART INTÉRESSANT
> RENOVATIONS PHYSIQUES

Pour chaque pôle du quartier postindustriel, est avant tout proposé une reconversion physique du bâti existant, allant de la démolition à la construction en passant par la rénovation, afin de mieux répondre aux besoins du quartier et plus rapidement.

Des équipements de qualité poussent le long du nouvel axe, de manière à garantir une certaine animation et un contrôle social. En outre, les îlots deviennent plus clairement visibles. Il est souhaité d’investir davantage les rez-de-chaussée, de manière à créer plus d’ouverture pour un plus large public.

Ainsi, par exemple, l’ancienne imprimerie Liverpool est réaffectée en conciergerie (entretien parc), en équipement pour la jeunesse (formation continue) et en espace polyvalent (sport /art). De même, le site intéressant du Curo-hall subira une reconversion essentielle, de « maison de la cohésion sociale » en école.



source : BUUR / ipé - Contrat de quartier durable Compas, dossier de base : programme; pôle Chimiste-Liverpool.

OCCASION MANQUEE
> CONCENTRATION SUR LE TRACÉ SENNETTE

Une dynamique spatiale fait défaut à hauteur du canal. L’axe est-ouest sera soumis à une approche progressive, mais seulement le long du tracé de la Petite Senne. L’axe nord-sud, par contre, sera à peine souligné.



PT ARCHITECTEN BVBA

ARCHITECTURE | URBAN DESIGN & PLANNING

Zwart Paardstraat 15 rue du Cheval Noir
1080 Brussel | Bruxelles

Boulevard Barthélémylaan 13
1000 Brussel | Bruxelles

tel | fax +32 2 290 50 55
BE.890.086.549
info@ptarchitecten.be
www.ptarchitecten.be