

# Schéma Opérationnel

rénovation urbaine durable  
Cureghem



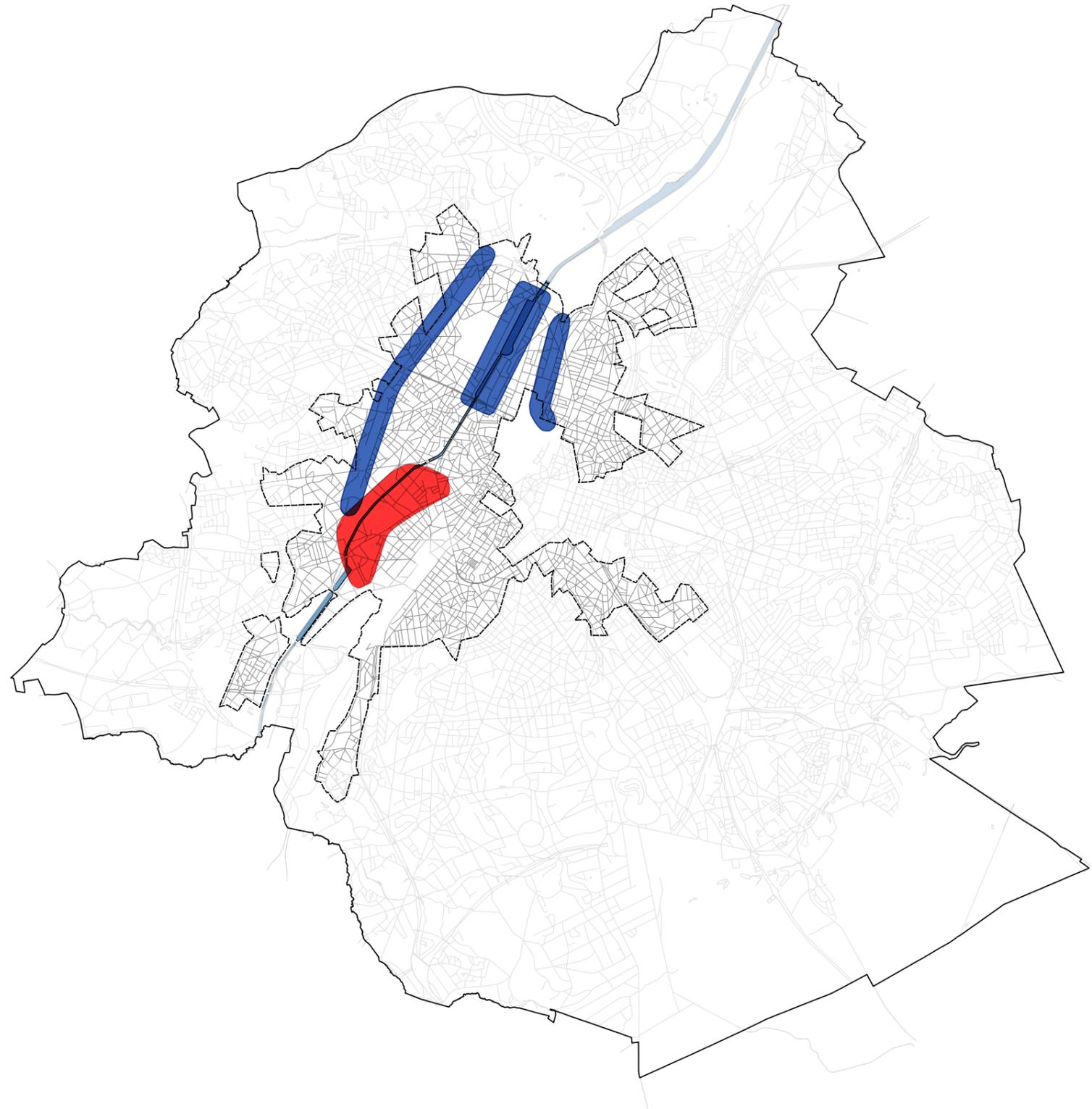
# Index

|  |     |  |  |
|--|-----|--|--|
| <b><u>Introduction</u></b>                         | 05  |  |  |
| - Le Schéma opérationnel comme outil du Plan-guide | 07  |  |  |
| - Schéma opérationnel Cureghem                     | 09  |  |  |
| <b><u>Orientations générales</u></b>               | 11  |  |  |
| - Polarités  | 13  |  |  |
| - Espaces ouverts                                  | 14  |  |  |
| - Programmes                                       | 15  |  |  |
| - Maillage vert & Perméabilité                     | 16  |  |  |
| - Priorités  | 17  |  |  |
| <b><u>Mezzo-projets</u></b>                        | 19  |  |  |
| 1 Poincaré-Rosée                                   | 21  |  |  |
| A <i>Orientations spécifiques</i>                  | 23  |  |  |
| B <i>Illustrations des orientations</i>            | 29  |  |  |
| 2 La Petite Sennette                               | 43  |  |  |
| A <i>Orientations spécifiques</i>                  | 45  |  |  |
| B <i>Illustrations des orientations</i>            | 51  |  |  |
| 3 Le Parvis des Abattoirs                          | 67  |  |  |
| A <i>Orientations spécifiques</i>                  | 69  |  |  |
| B <i>Illustrations des orientations</i>            | 75  |  |  |
| 4 Albert-Brel                                      | 91  |  |  |
| A <i>Orientations spécifiques</i>                  | 93  |  |  |
| B <i>Illustrations des orientations</i>            | 99  |  |  |
| 5 Kuborn   | 115 |  |  |
| A <i>Orientations spécifiques</i>                  | 117 |  |  |
| B <i>Illustrations des orientations</i>            | 123 |  |  |
| <b><u>Éléments de synthèse</u></b>                 | 137 |  |  |
| - Cureghem : opportunités                          | 138 |  |  |
| - Réseaux de transport                             | 140 |  |  |
| - Maillage vert                                    | 141 |  |  |



# Introduction

- Le Schéma opérationnel comme outil du Plan-guide
- Schéma opérationnel Cureghem



Carte reprenant les quatre territoires de Schéma opérationnel. En rouge, le périmètre du Schéma opérationnel «Cureghem». En bleu, les trois autres périmètres.

# Le Schéma opérationnel comme outil du Plan-guide

Le Plan-guide pour la Rénovation Urbaine Durable se positionne comme un document multiple, à la fois boîte à outils concrets pour le développement de projets urbains (cfr. fiches de situation), diagnostic sensible de la situation socio-spatiale dans la ZRU (cartographie qui identifie des points d'attention, certaines propositions de projet,...) et vision indicative cohérente pour le développement futur des quartiers dans la ZRU en renforçant leurs pôles, en créant des liens entre les quartiers et par l'intégration continue de la ZRU dans l'ensemble de la métropole. Le Plan-guide envisage également un renouvellement des outils de la rénovation urbaine, partant du constat que dans le cadre logique d'intervention actuel, une série de situations problématiques échappe à l'action de la rénovation urbaine.

Nous renvoyons à la partie spécifique du Plan-guide présentant ces différents outils pour nous focaliser ici uniquement sur le Schéma opérationnel. Ce nouvel outil répond à différents enjeux identifiés en phase de diagnostic :

- certains quartiers souffrent d'un déficit très important malgré plusieurs interventions publiques successives pour y remédier ;
- il est nécessaire de donner plus de cohérence à l'action portée par différents CQD au sein d'une même zone. Ce défaut de cohérence est lié à un manque de vision territoriale partagée par les différents acteurs et habitants. Enfin, en l'absence d'une vision établie, l'établissement d'une stratégie foncière nécessaire pour mener de grands projets, levier de redéploiement d'une zone, est très compliqué ;
- la situation socio-spatiale des quartiers s'explique en partie par un enclavement important, lui-même directement lié à la présence d'infrastructures de mobilité qui font murs et que la politique de rénovation urbaine peine à réduire en partie parce qu'elle travaille peu avec les acteurs infrastructurels dont les priorités sont fixées par des contrats pluriannuels.

En conséquence, le schéma opérationnel se profile comme une sorte de schéma directeur spécifique et focalisé des actions de la rénovation urbaine sur le moyen à long terme. Il porte sur un périmètre sélectionné pour sa situation particulièrement difficile au regard d'une analyse spatiale et sociogéographique et où la politique de rénovation urbaine souhaite agir de façon concentrée. En opérant un saut d'échelle géographique et temporel (horizon de 10 ans), il permet l'intégration d'acteurs régionaux et des espaces qu'ils ont en « gestion ».

A ce stade, 4 périmètres ont été déterminés en fonction des enjeux cités ci-dessus :

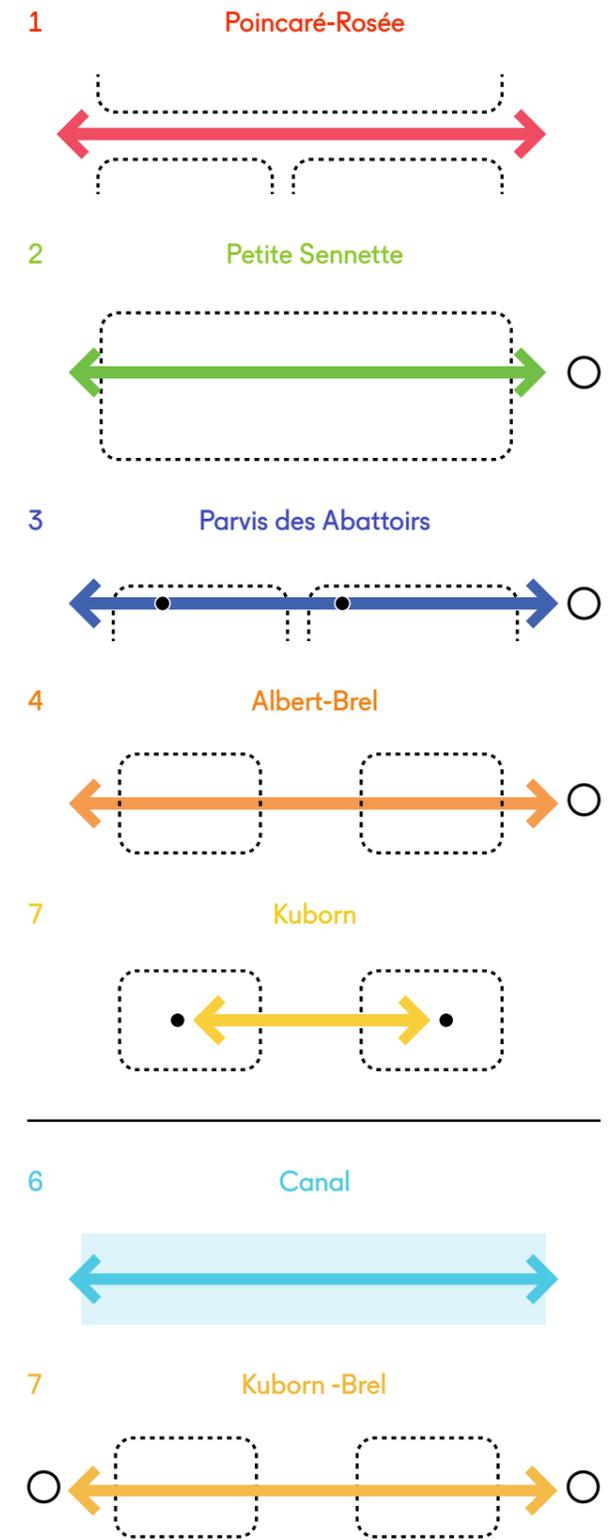
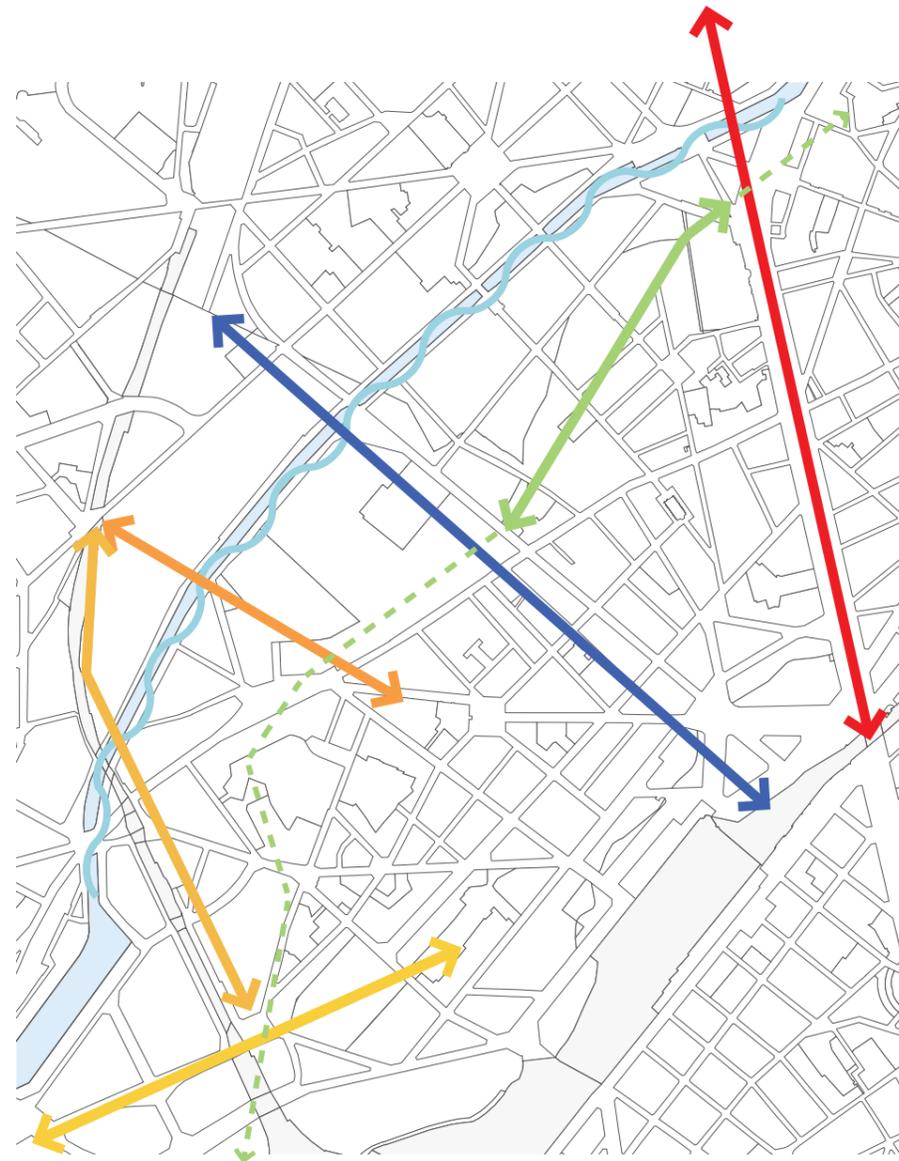
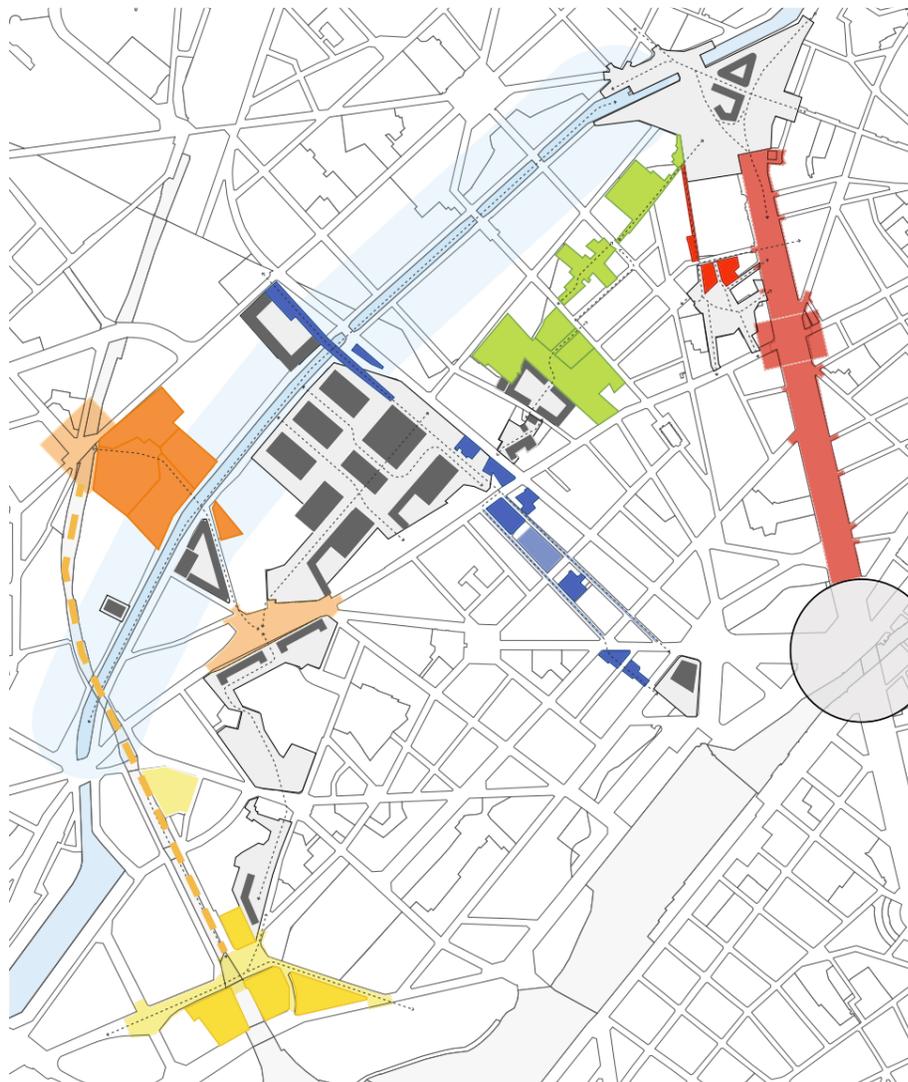
- le quartier de Cureghem à cheval sur les communes d'Anderlecht, Molenbeek et Bruxelles-ville ;
- la ligne ferroviaire n°28 ;
- le bassin Vergote et ses alentours ;
- le talus ferroviaire entre le quadrilatère et l'entrée nord de la jonction.e

Pour une présentation de l'opérationnalisation envisagée pour les Schéma opérationnel (acteurs, base légale, planning,...), nous renvoyons le lecteur à la partie du Plan-guide consacrée au Schéma opérationnel.

Un premier périmètre a été mis à l'étude, et son Schéma opérationnel est restitué dans les pages suivantes.

Le Schéma opérationnel est subdivisé en deux composantes :

- Les orientations générales qui fixent les grandes lignes urbanistiques et programmatiques du Schéma opérationnel. Les orientations générales ont pour vocation de fixer les objectifs et lignes de conduites des mezzo-projets.
- Les mezzo-projets qui se déclinent en éléments d'orientations spécifiques et en une illustration des orientations. Les illustrations sont des déclinaisons opérationnelles de ces orientations ; elles pourront faire l'objet, au moment de la déclinaison concrète des projets, d'ajustements et de variantes programmatiques et morphologiques.



## Principes urbanistiques

Les principes urbanistiques du Schéma opérationnel Cureghem prennent en compte les visions proposées par une série de plans et projets antérieurs développés depuis une vingtaine d'années et rarement mis en oeuvre. Ces axes suivent les grandes lignes suivantes :

- améliorer les connexions Est-Ouest, de part et d'autres du Canal ;
- rendre une visibilité au tracé de la Sennette.

Le Schéma opérationnel Cureghem vient notamment en exécution des options stratégiques et opérationnelles décidées dans le cadre du Plan Canal, particulièrement en ce qui concerne les propositions localisées dans les sites témoins approuvés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, et avec le souci d'occuper une juste place dans la hiérarchie des plans (au-dessus du périmètre de CQD mais en dessous de tous les plans relevant de la politique de planification régionale), le Schéma opérationnel ne prend aucune position contradictoire avec le PRAS, ni concernant les choix d'orientation économique de ces quartiers et celui portant sur le canal puisqu'il est traité par ailleurs.

## Méthodologie

D'un point de vue méthodologique, le Schéma opérationnel a été élaboré suivant les étapes suivantes :

- prise en compte des contraintes d'occupation du sol liées au PRAS et autres PPAS ;
- repérage systématique des potentiels fonciers et proposition de forme urbaine ;
- proposition d'une programmation sur base d'un diagnostic socio-économique et de marché ;
- budgétisation de la proposition.

## 5 mezzo-projets – 7 nouvelles liaisons

Concrètement, le plan est découpé en 5 entités de projets cohérentes du point de vue spatial appelé « mezzo-projet ». Chaque mezzo-projet est ensuite scindé en CAD, CQD... et en opérations immobilières.

Les 5 mezzoprojets (Poincaré-Rosée, Petite Sennette, Parvis des Abattoirs, Albert-Brel, Kuborn) visent principalement à améliorer les connexions à l'intérieur du quartier et entre Cureghem et les quartiers voisins). Sept nouvelles liaisons sont ainsi créées (schématisées ci-contre) :

- 1 liaison entre 2 quartiers : le mezzo-projet Poincaré-Rosée vise au réaménagement du Boulevard Poincaré qui fait frontière entre Cureghem et Anneessens ;
- 2 liaisons à l'intérieur d'un quartier : le mezzo-projet Petite Sennette propose de créer de l'espace public suivant le tracé de la Sennette, cette proposition permettrait notamment de diviser des îlots postindustriels, trop grands et de réaliser une partie du maillage vert entre la Porte de Ninove et le site des Abattoirs ;
- 3 maillage entre deux pôles : le mezzo-projet Parvis des Abattoirs, en jouant sur l'espace public devant les Abattoirs et via une série d'autres opérations le long de la rue Ropsy-Chaudron, améliore la connexion entre la station de métro Delacroix et la Gare du Midi tout en intégrant le pôle Abattoir au domaine public ;
- 4 maillage entre deux pôles et espaces interstitiels en mutation : le mezzo-projet Albert-Brel améliore les connexions entre la station Jacques Brel et le square Albert, potentiellement futur pôle scolaire du quartier. Dans le même temps, un cheminement traverse non seulement le canal mais aussi la ZIU Birmingham appelée à devenir une zone d'entreprise en milieu urbain ;
- 5 amélioration qualitative des rives du Canal se réalisant à travers les interventions ponctuelles générées par les cinq mezzo-projets ;

- 6 lien entre quartiers : le mezzo-projet Kuborn prévoit des projets de part et d'autres du pont de chemin de fer, avec la volonté de réinscrire la ZEMU «Biestebroeck» , dans les cheminements des Anderlechtois ;
- 7 amélioration qualitative de la relation entre la rue des Goujons et le square Vandervelde générée par la mise en oeuvre du mezzo-projet Kuborn.

La suite du document présente le détail de chaque mezzo-projet en reprenant :

- une introduction ;
- la situation existante ;
- la situation existante avec les opportunités identifiées ;
- une projection en volume ;
- la situation projetée ;
- les équipements proposés ;
- le budget ;
- les modalités d'opérationnalisation des différents mezzo-projets.

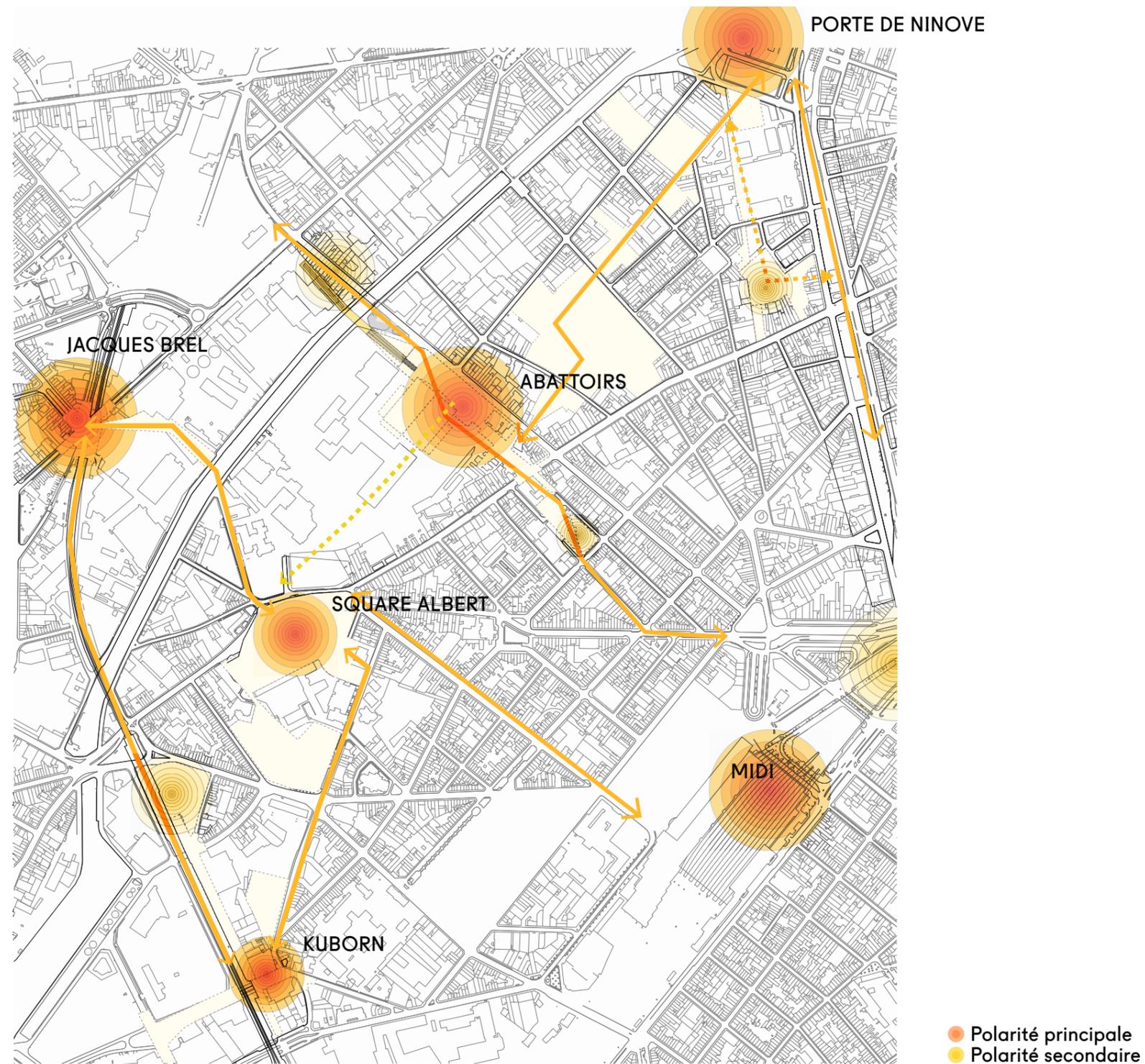
A l'exclusion des projets en cours d'exécution ou faisant l'objet de décisions définitives, l'éventuelle mise en oeuvre des orientations et propositions du présent Schéma opérationnel à travers les Mezzo Projets suppose une concertation plus approfondie avec chaque opérateur public compétent. Par ailleurs, la définition de ces projets et leur montage opérationnel devra être organisée en tenant compte de la prochaine mise en place de la plateforme territoriale décidée à l'occasion de l'approbation du projet de PRDD par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.



# Orientations générales

- Polarités
- Espaces ouverts
- Programmes
- Maillage vert & Perméabilité
- Priorités





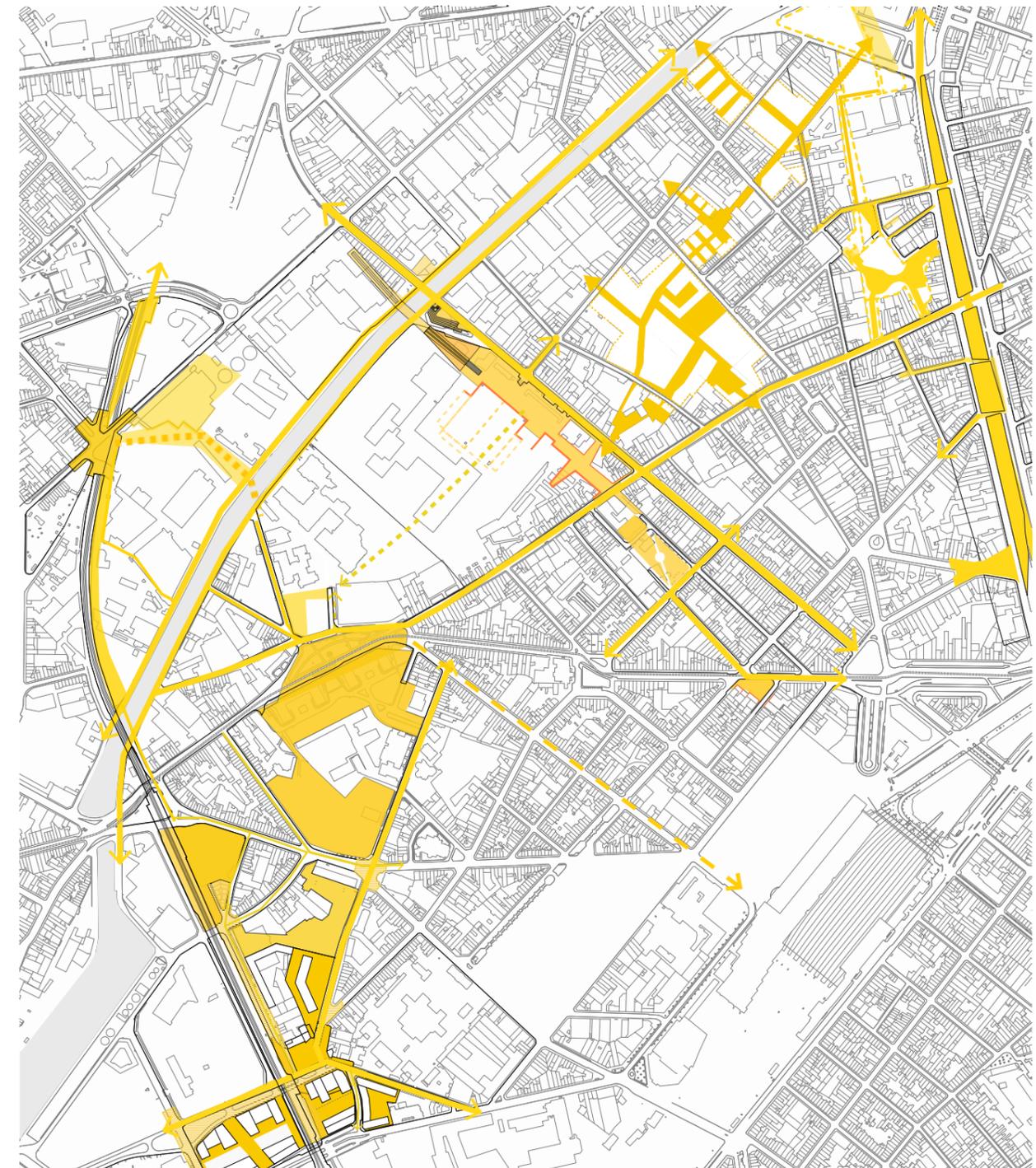
Le Schéma opérationnel propose comme hypothèse spatiale d'améliorer les relations entre différentes polarités situées au sein et en bordure de Cureghem. Les polarités en question, de même que les relations spatiales et programmatiques, sont reprises dans le plan ci-contre.

Il s'agit en particulier d'améliorer les relations Est-Ouest entre la Porte de Ninove et les Abattoirs ainsi que Nord-Sud, entre la gare du Midi et la Porte de Ninove.

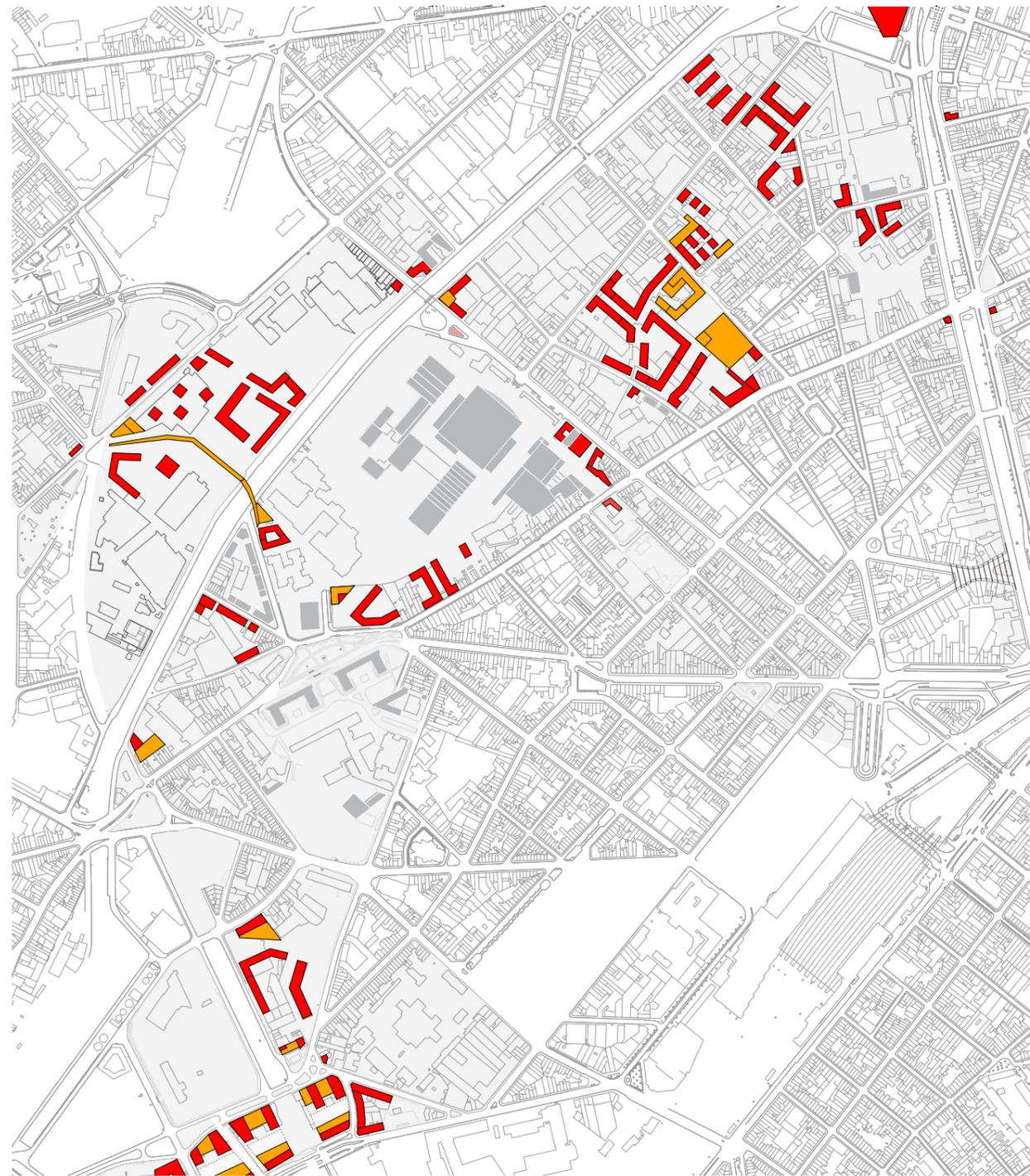
Trois nouvelles relations sont activées pour améliorer les franchissements du Canal : entre Kuborn et Jacques Brel, entre Jacques Brel/Square Albert et Midi, entre Clémenceau et les Abattoirs.

Le Schéma opérationnel propose la réalisation d'un maillage fin d'espaces publics, comme support de ces relations. Ce maillage rend le tissu urbain plus poreux aux mobilités douces et permet en particulier de mieux relier les pôles entre eux.

De nouveaux ponts sont dressés sur le Canal qui instituent de nouvelles relations entre les deux rives. En Est-Ouest, dans le tissu industriel dense de Cureghem, un nouveau réseau d'espaces publics s'infiltré entre les Abattoirs et la Porte de Ninove.



Maillage public ■



■ Equipements / Activités économiques  
■ Logements publics

S'appuyant sur ce maillage, le Schéma Opérationnel propose la réalisation d'un nombre important de logements de différentes catégories (social, moyen et libres). Ceux-ci sont implantés de manière à accompagner l'espace public dans sa vocation de maillage et de tissage. Ils proposent donc une nouvelle offre résidentielle importante tout en constituant les composants d'un projet urbain global. Le Schéma opérationnel prévoit également l'implantation d'équipements publics en accompagnement des projets résidentiels. Leur localisation est mentionnée de façon indicative à ce stade.

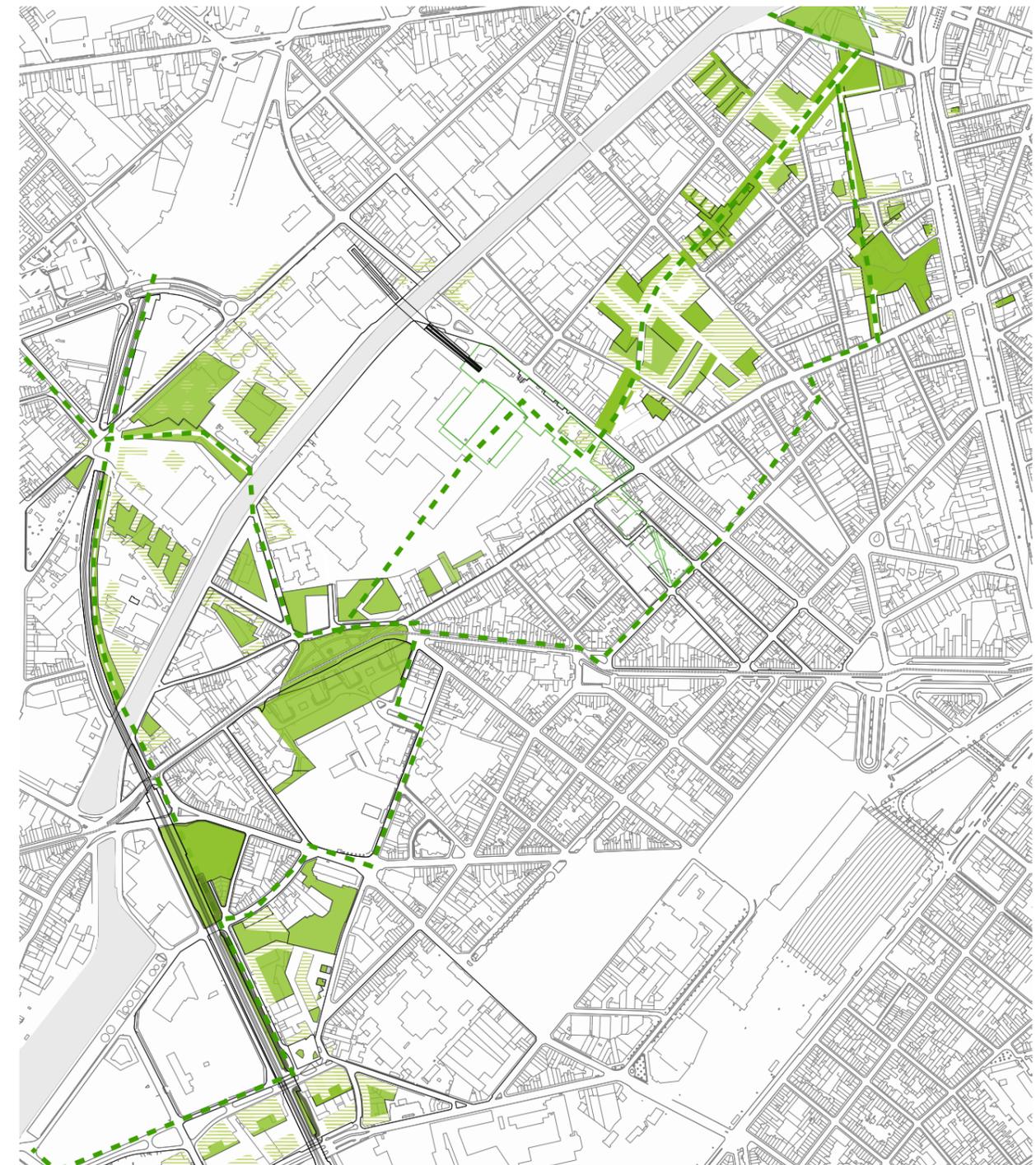
Suivant le potentiel identifié dans les parties illustratives de ce document, la mise en œuvre du Schéma opérationnel permet de fabriquer approximativement :

- 1.722 logements ;
- 36.000 m<sup>2</sup> d'équipements publics ;
- 38.542 m<sup>2</sup> de locaux pour des activités économiques (commerces, petits bureaux, etc...);
- 8500 m<sup>2</sup> de locaux pour activités productives.

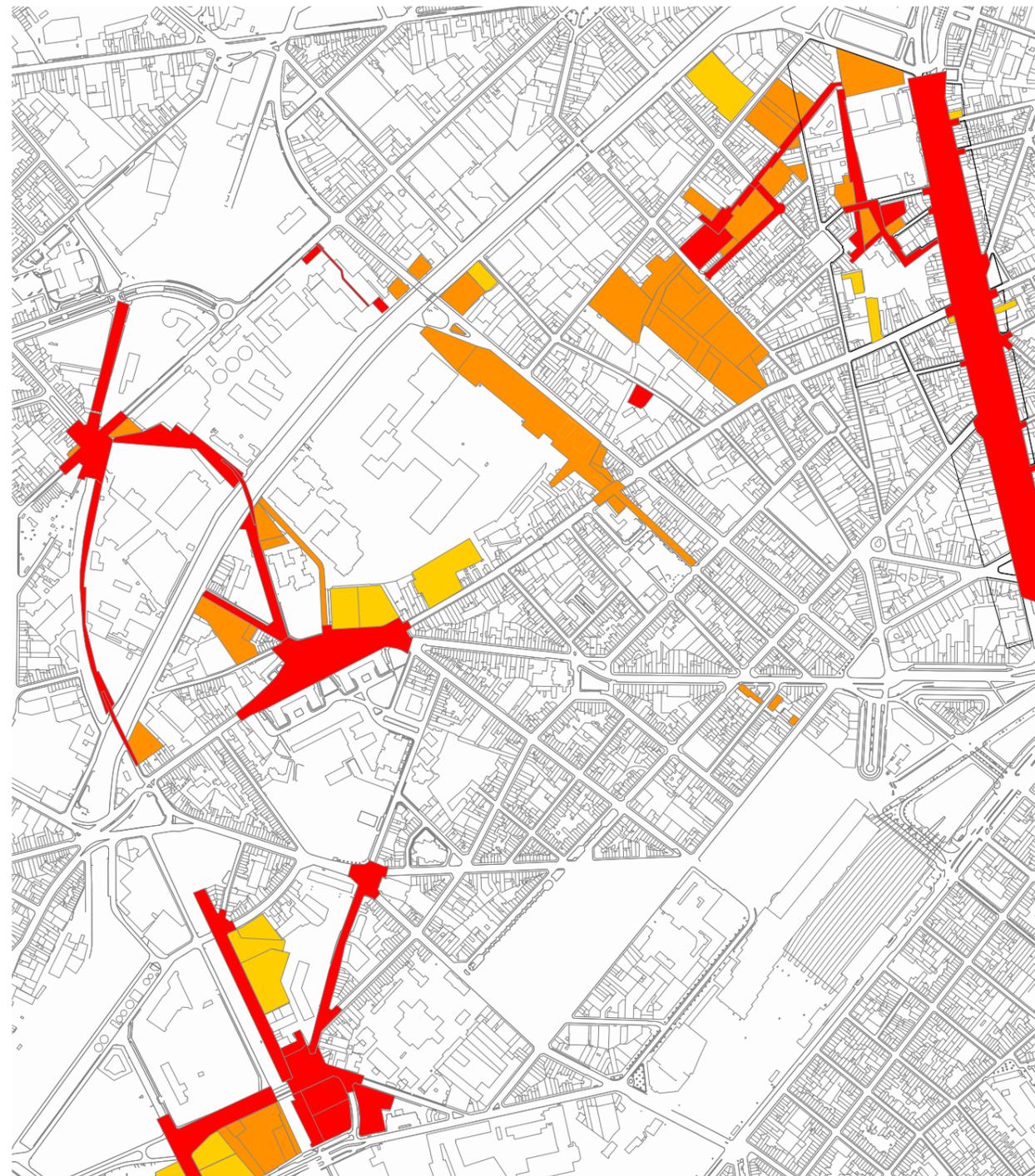
# Maillage vert & perméabilité

De façon systématique, le maillage fin d'espaces publics permet de concrétiser le maillage vert dans ses tracés. Le maillage vert met en réseau un système de parcs et espaces publics verts.

En fonction des opportunités de projets, le maillage vert est activé par l'installation de toitures vertes.



Espace Vert ■  
Maillage vert - - -  
Toiture verte ■



■ Priorité 01  
■ Priorité 02  
■ Priorité 03

Les priorités traduisent un potentiel de réalisation des projets en fonction des opportunités qui se présentent.

Les opérations classées en « priorité 1 » sont des opérations immédiatement réalisables parce que situées sur le domaine public et leurs réalisations s'avèrent nécessaires pour atteindre les objectifs urbanistiques du Schéma opérationnel. Pour la plupart il s'agit d'opérations en lien avec l'aménagement du domaine public, la création de nouvelles relations piétonnes et le franchissement du Canal.

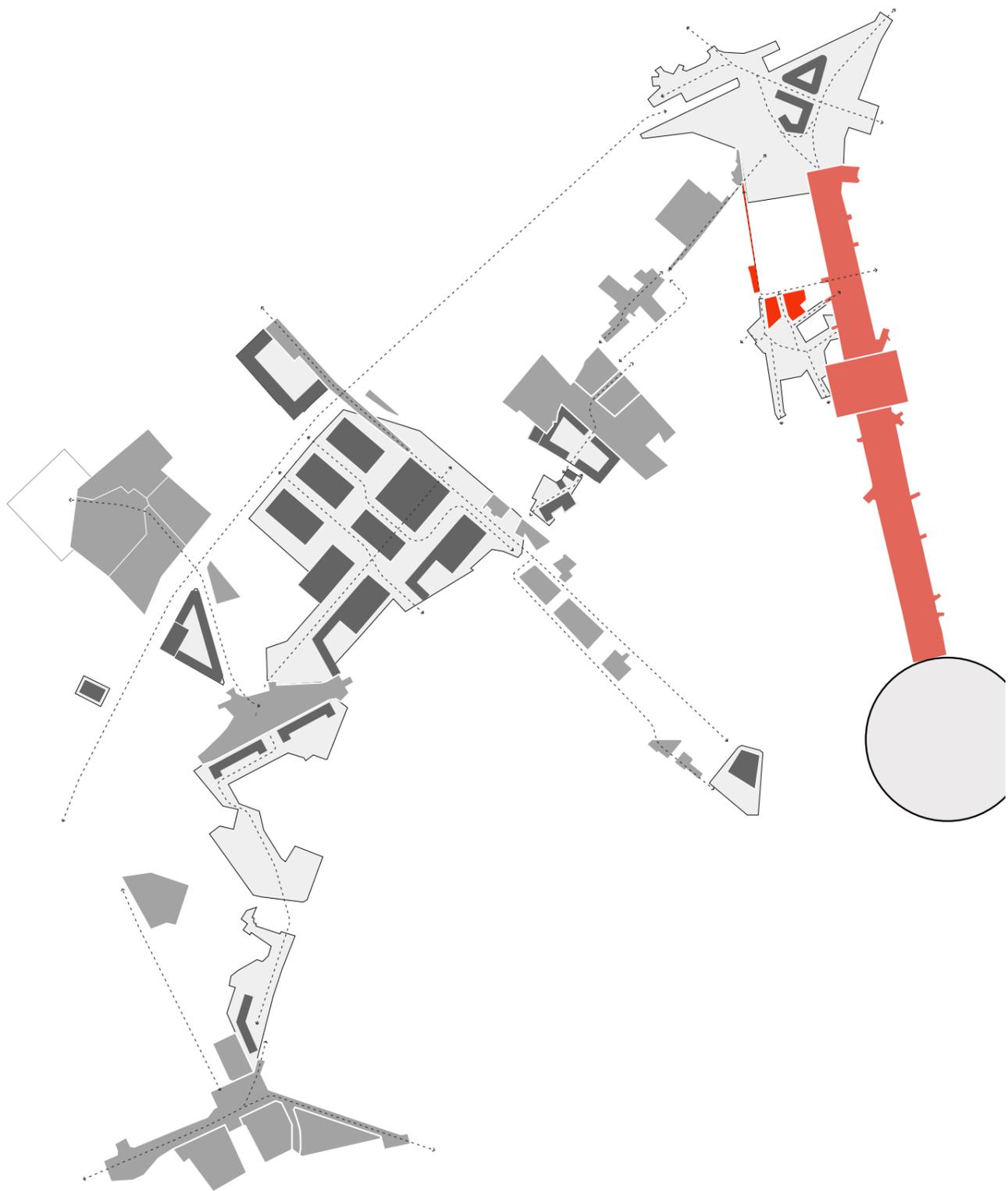
Les opérations classées en « priorité 2 » sont des opérations qui accompagnent les nouvelles relations spatiales et accueillent les nouveaux programmes de logements, équipements et commerces. Il s'agit d'opérations qui pour la plupart viabilisent les nouvelles relations spatiales dans le sens où elles permettent de créer des fronts bâtis habités qui participent à la réanimation des espaces publics.

Les opérations classées en « priorité 3 » sont des opérations complémentaires mais non essentielles à la réalisation des objectifs du Schéma.



# Mezzo-projet

- 1 Poincaré-Rosée
- 2 La Petite Sennette
- 3 Le Parvis des Abattoirs
- 4 Albert-Brel
- 5 Kuborn



# 1 Poincaré-Rosée

A Orientations spécifiques

B Illustrations des options

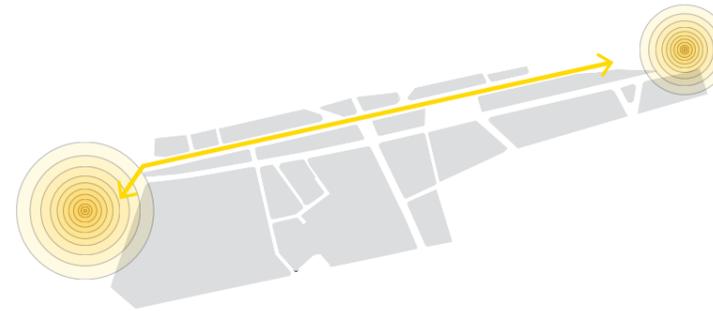


# A ***Orientations spécifiques***

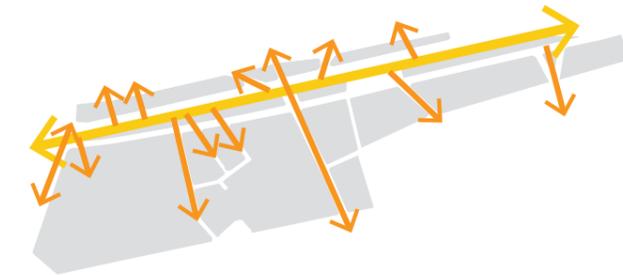
- Orientations spatiales
- Orientations programmatiques
- Orientations espace ouvert
- Schémas de synthèse

Le mezzo-projet vise à améliorer les relations spatiales entre les pôles « Midi » et « Porte de Ninove » et à faciliter les relations latérales entre le Pentagone et Cureghem. Le Parc de la Rosée est intégré à ce dispositif ce qui en améliore la fréquentation et les usages.

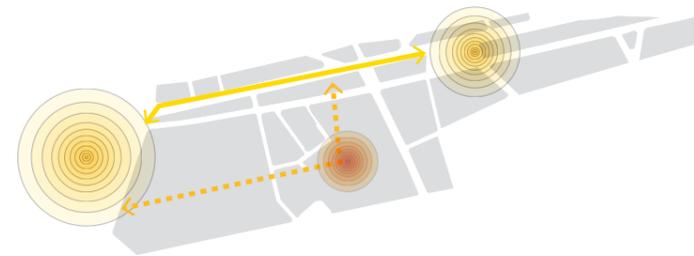
Au niveau spatial, le mezzo-projet vise à remettre en valeur le boulevard dans sa dimension de séjour par un travail requalifiant, de façade à façade, son aménagement. Les points d'arrêts situés sur le terre-plein central constituent des points d'attention particuliers dans la mesure où ils mettent en relation les quartiers avec le territoire régional.



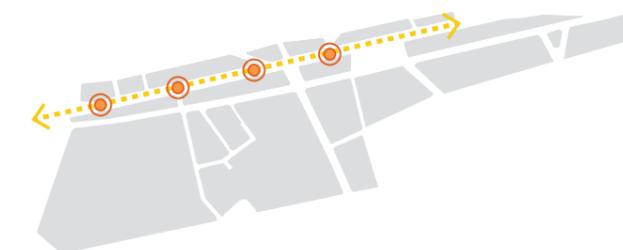
01. Liaison entre la Porte de Ninove et la Gare du Midi par le boulevard Poincaré



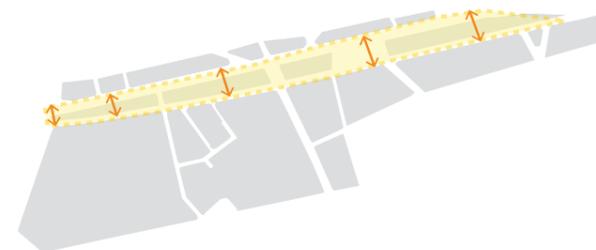
04. Faciliter les liaisons pour modes actifs Est-Ouest



02. Liaison secondaire entre la Porte de Ninove et le Parc de la Rosée à travers les îlots existants



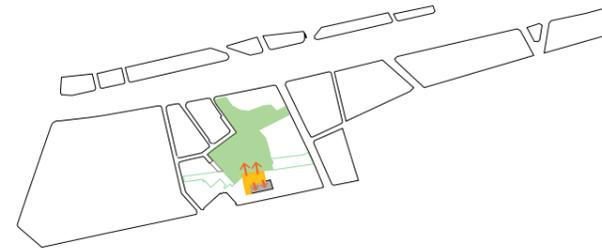
05. Mise en valeur des haltes tram comme point d'attraction



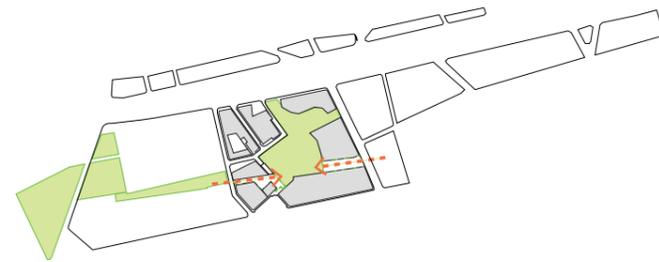
03. Travail de qualification du boulevard Poincaré sur toute son épaisseur



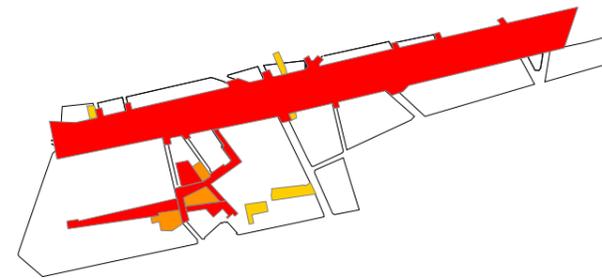
01. Création d'espaces publics et d'équipements locaux sur le terre-plein central du boulevard, activant l'interface entre les quartiers



04. Ouverture de l'équipement supra local en lien avec le Parc de la Rosée

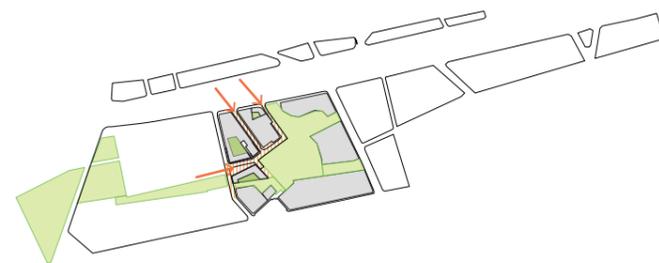


02. Création de deux nouveaux accès au Parc de la Rosée



05. Trois niveaux de priorité

- Priorité 01
- Priorité 02
- Priorité 03

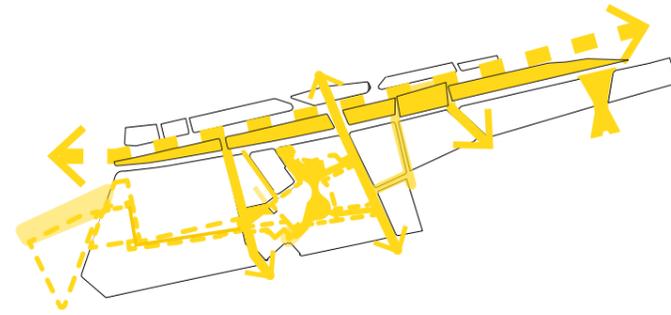


03. Reconfiguration des accès existants au parc de la Rosée

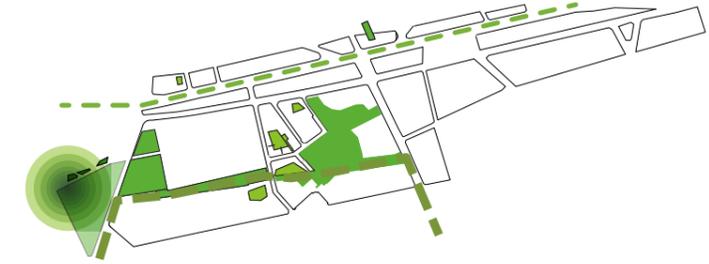
Au niveau des orientations programmatiques, le terre-plein central du boulevard est activé comme interface entre quartiers grâce à l'aménagement d'un espace public équipé par des plaines de jeux, zones de sport, zones de repos, etc...  
Des équipements locaux sont également intégrés au bâti bordant le boulevard de manière à articuler des continuités programmatiques entre les programmes situés dans les quartiers et l'espace du grand boulevard.  
Le mezzo-projet prévoit également une redéfinition des limites fonctionnelles et morphologiques du Parc de la Rosée.

# Orientations espace ouvert

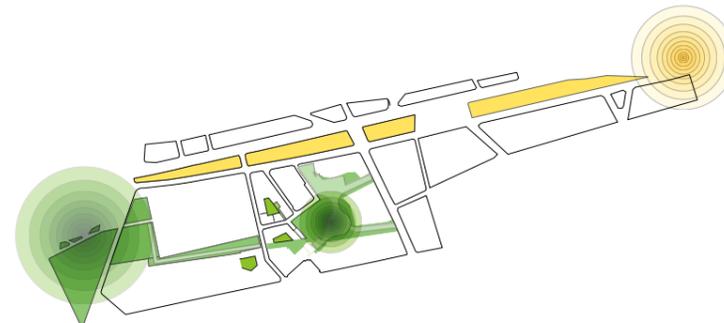
Articulant des quartiers densément habités, le réaménagement du boulevard doit permettre d'activer un maillage articulé d'espaces publics dédiés aux modes actifs. Ce maillage est largement planté et met en relation différents espaces verts.  
Au niveau du traitement de sol, le boulevard doit garder un caractère principalement minéral de manière à pouvoir accueillir un usage intense.



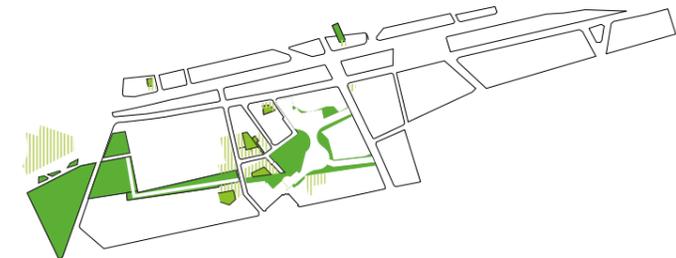
01. Création d'un nouveau maillage fin d'espaces publics



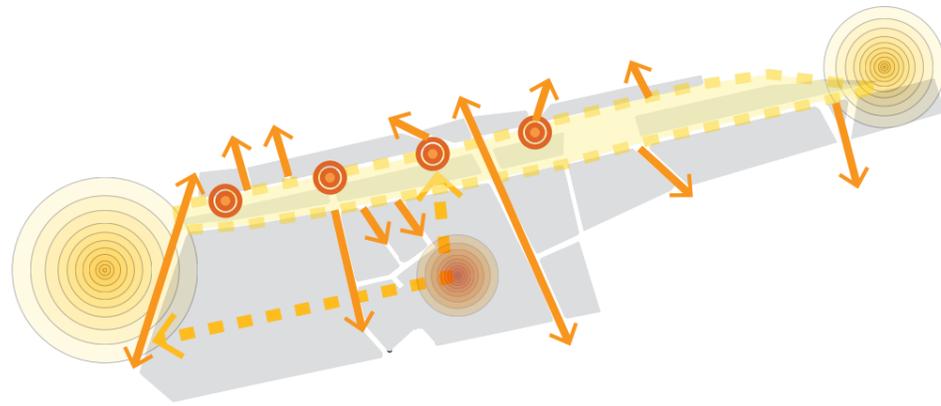
03. Définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert



02. Création d'un axe principalement minéral et d'un autre principalement «vert»

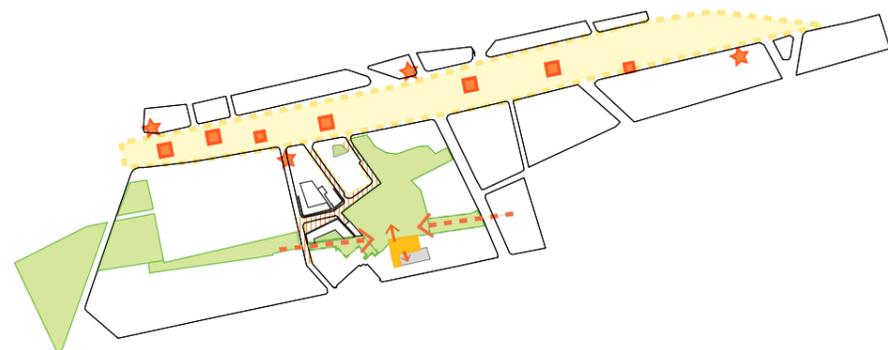


04. Amélioration de la perméabilité du sol + toitures vertes



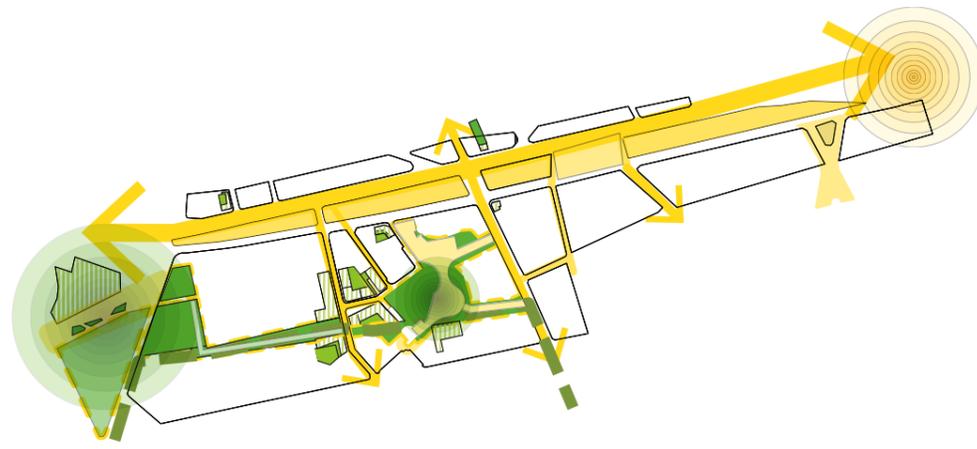
## 01. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS SPATIALES

Le mezzoprojet vise à transformer le boulevard dans sa condition urbaine, c'est-à-dire de le muter d'un espace de rupture entre quartiers à un espace d'interface et d'articulation entre quartiers.



## 02. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Des programmes urbains doivent être injectés sur le terre-plein central réaménagé de manière à qualifier celui-ci et intensifier ses usages par les habitants des quartiers. Les accès au Parc de la Rosée peuvent être également qualifiés par des opérations sur le bâti et la configuration de nouvelles ouvertures.



## 03. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ESPACES OUVERTS

Des programmes urbains doivent être injectés sur le terre-plein central réaménagé de manière à qualifier celui-ci et intensifier ses usages par les habitants des quartiers. Les accès au Parc de la Rosée peuvent être également qualifiés par des opérations sur le bâti et la configuration de nouvelles ouvertures.



# B *Illustrations des orientations*

- Description
- Situation existante
- Opportunités
- Illustration
- Situation projetée
- Situation existante : Équipements
- Équipements projetés en rez-de-chaussée
- Priorités
- Opérationnalité
- Localisation des opérations



## Situation existante

Ce périmètre de projet s'articule autour de deux espaces verts non connectés entre eux (le futur parc de la Porte de Ninove et le Parc de la Rosée), d'un pôle scolaire important (les Arts et Métiers) et d'une infrastructure routière (le boulevard Poincaré) qui fait effet frontière de par sa largeur et son aménagement très peu qualitatif.

## Situation projetée

Le projet s'oriente autour de deux grands axes :

- la mise en place d'une connexion entre les deux parcs résiduels en passant à l'arrière des Arts et Métiers ;
- un travail sur la qualité de l'espace public en berme centrale du Boulevard Poincaré qui pourra accueillir des équipements récréatifs et renforce sa traversabilité.

En accompagnement de ce travail sur l'espace public, différentes opérations immobilières (rénovation ou projet neuf) sont envisagées et une crèche est créée. La rénovation de la salle de sport de l'institut Diderot est également planifiée.

## Opérationnalité

|  | Mezzo-projet<br>Poincaré-Rosée |
|--|--------------------------------|
| m <sup>2</sup> logement - libre        | 2.380 m <sup>2</sup>           |
| m <sup>2</sup> logement - conventionné | 5.950 m <sup>2</sup>           |
| m <sup>2</sup> logement - social       | 3.570 m <sup>2</sup>           |
| m <sup>2</sup> équipements             | 1.070 m <sup>2</sup>           |
| m <sup>2</sup> activités économiques   | 850 m <sup>2</sup>             |
| m <sup>2</sup> espace public           | 63.000 m <sup>2</sup>          |
| m <sup>2</sup> espace vert             | 6.850 m <sup>2</sup>           |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>83.670 m<sup>2</sup></b>    |

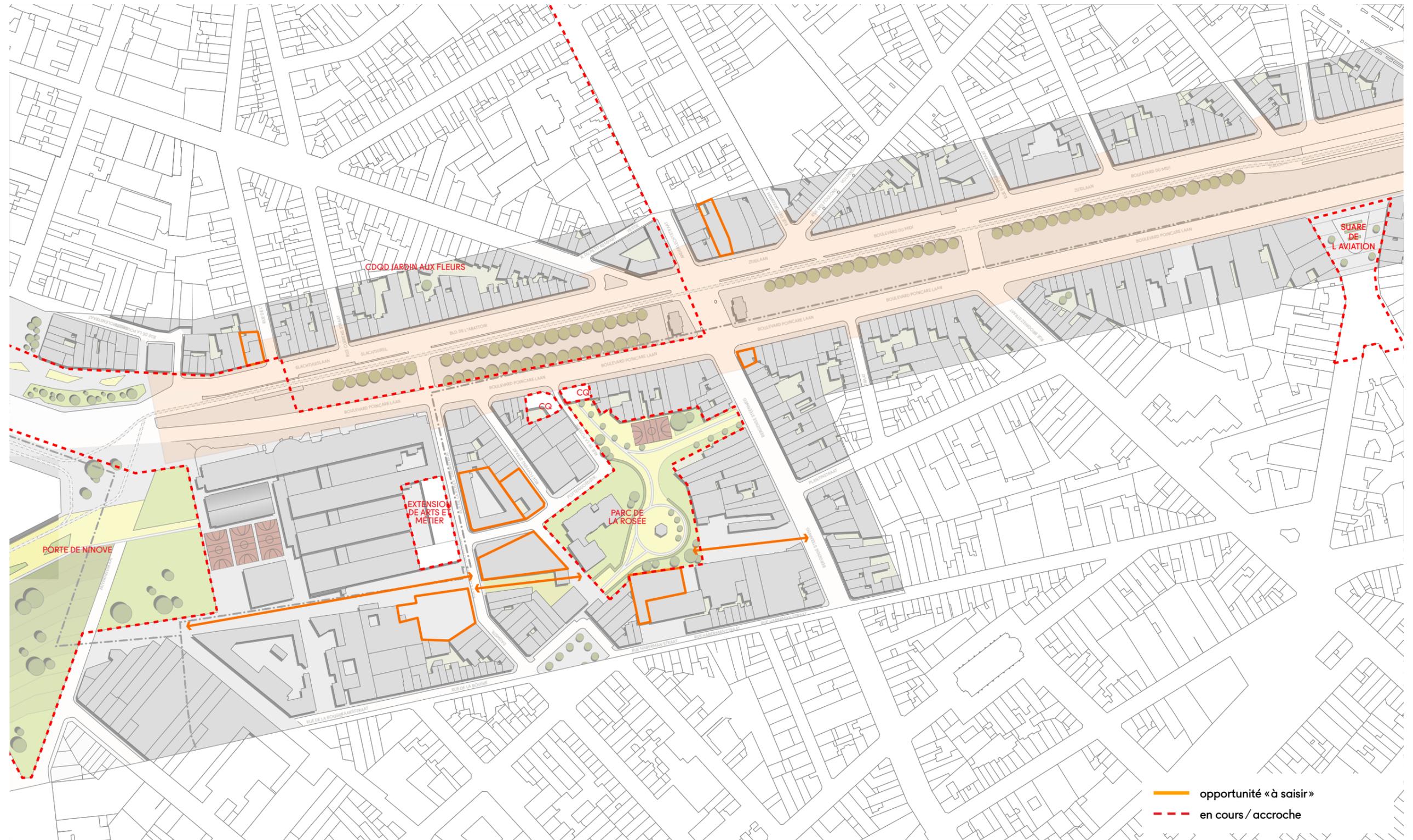
Le mezzo-projet peut s'organiser et se réaliser au travers de 2 contrats :

- un contrat d'axe « Poincaré » pour le réaménagement du boulevard Poincaré, une programmation urbaine de l'espace public sur son enceinte et quelques petites opérations sur les franges ;
- un contrat de quartier durable « Rosée-Porte de Ninove » qui prévoit l'élargissement et l'intégration au quartier du Parc de la Rosée et la liaison de ce parc à l'espace public de la Porte de Ninove.

## Détails des opérations

| Contrat                              | OPERATION      | m <sup>2</sup> logements | nbre de logements | m <sup>2</sup> équipements publics | m <sup>2</sup> activités économiques type bureau, commerce | m <sup>2</sup> activités économiques productives (petites industries, entreprises...) | m <sup>2</sup> bâtiment | m <sup>2</sup> espace public | m <sup>2</sup> espace vert | m <sup>2</sup> espace public total |
|--------------------------------------|----------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|---|-------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| MEZZO-PROJET : Poincaré-ROSÉE        |                |                          |                   |                                    |  |   |                         |                              |                            |                                    |
| Projet 1 CONTRAT D AXE               | Opération 1.1  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 60,000                       | 0                          | 60,000                             |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.1  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 3,450                      | 3,450                              |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.2  | 3,100                    | 31                | 0                                  | 0  |   | 3,100                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.3  | 3,500                    | 35                | 0                                  | 0  |   | 3,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.4  | 3,200                    | 32                | 250                                | 550  |   | 4,000                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.5  | 800                      | 8                 | 0                                  | 0  |   | 800                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.6  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 3,000                        | 0                          | 3,000                              |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.7  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 1,500                      | 1,500                              |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.8  | 0                        | 0                 | 820                                | 0  |   | 820                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.9  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 1,600                      | 1,600                              |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.10 | 300                      | 3                 | 0                                  | 100  |   | 400                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.11 | 400                      | 4                 | 0                                  | 0  |   | 400                     | 0                            | 300                        | 300                                |
| Projet 2 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.12 | 600                      | 6                 | 0                                  | 200  |   | 800                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
|                                      |                | <b>11,900</b>            | <b>119</b>        | <b>1,070</b>                       | <b>850</b>   |   | <b>13,820</b>           | <b>63,000</b>                | <b>6,850</b>               | <b>69,850</b>                      |





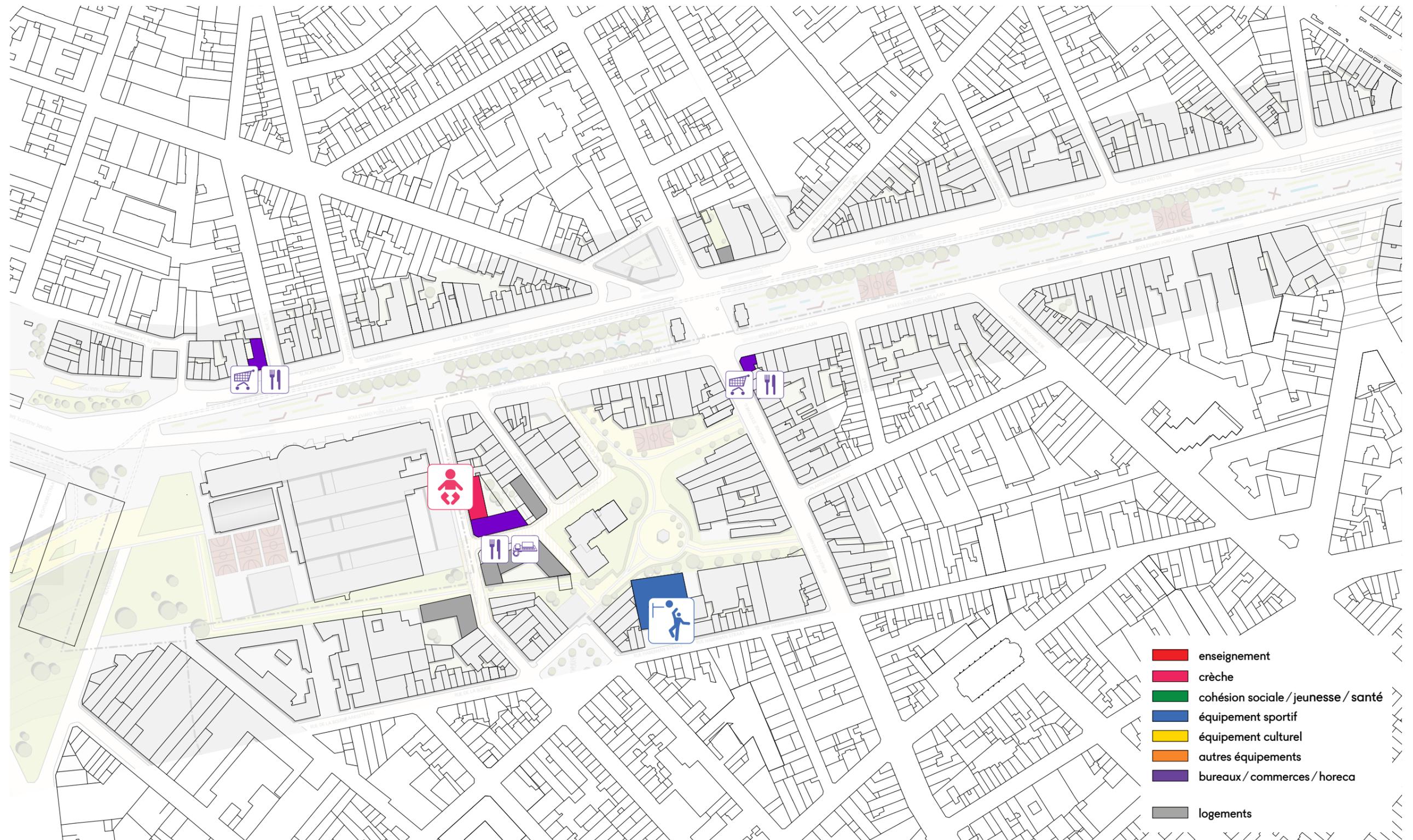




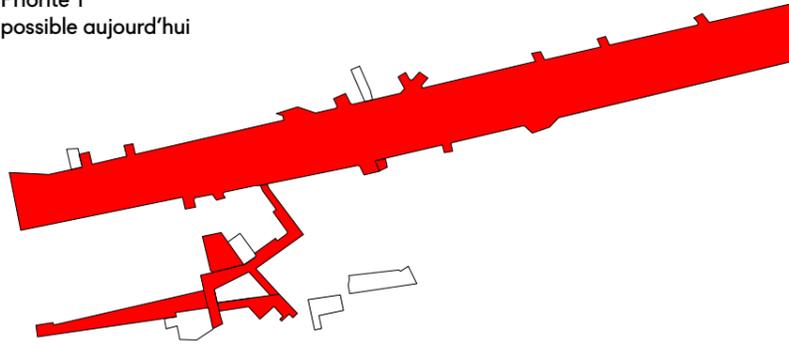
# Situation existante : Équipements



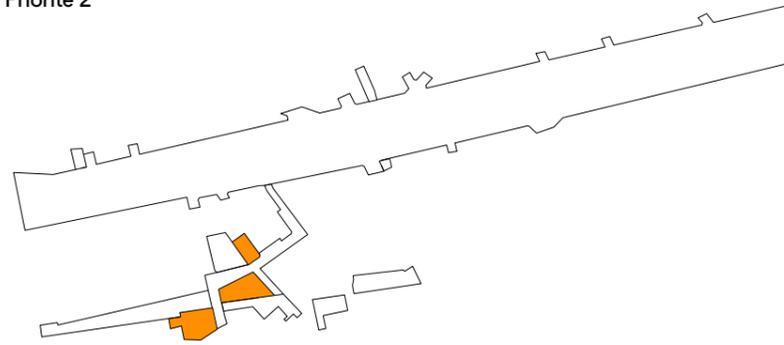
# Équipements projetés en rez-de-chaussée



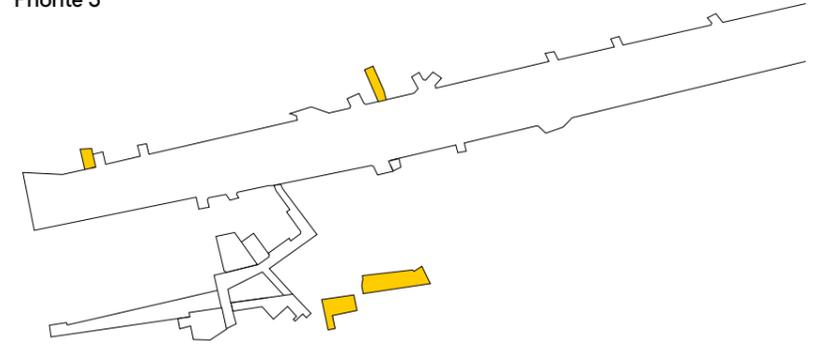
Priorité 1\*  
possible aujourd'hui



Priorité 2\*

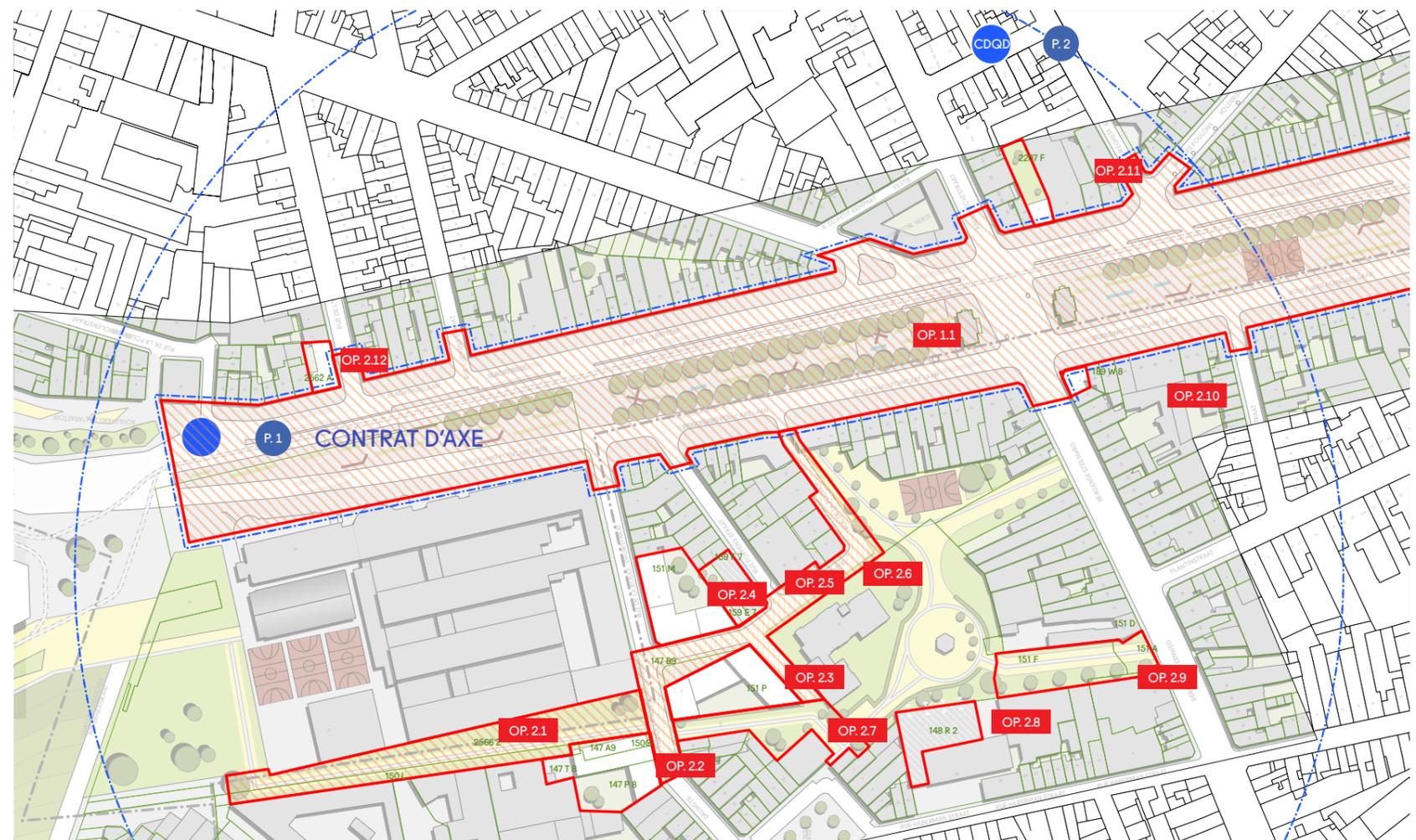


Priorité 3\*



## Remarques générale pour tous les projets\*

Le niveau de priorité correspond à un mix entre possibilité réelle de réalisation et priorité en termes d'urgence à réaliser les projets. Ainsi, les projets en Priorité 1 sont les projets réalisables dès aujourd'hui parce que la propriété est publique et que les projets mentionnés sont prioritaires en termes de réalisation. Les projets en Priorité 2 sont les projets qui accompagnent les projets en Priorité 1 mais nécessitent une acquisition foncière à un propriétaire privé. Les projets en Priorité 3 sont les projets qu'il serait intéressant d'intégrer au projet d'ensemble mais qui ne sont pas strictement nécessaires à la réalisation de celui-ci.



## Organisation générale

Le mezzo-projet Poincaré-Rosée peut s'organiser et être réalisé à travers 2 contrats :

- 1 un contrat d'axe « Poincaré » pour le réaménagement du Boulevard Poincaré, une programmation urbaine de l'espace public (CAD « Poincaré ») sur son enceinte et quelques petites opérations sur les franges ;
- 2 un contrat de quartier durable « Rosée-Porte de Ninove » qui prévoit l'élargissement et l'intégration au quartier du Parc de la Rosée et la liaison de ce parc (CQD « Rosée-Porte de Ninove ») à l'espace public de la Porte de Ninove.

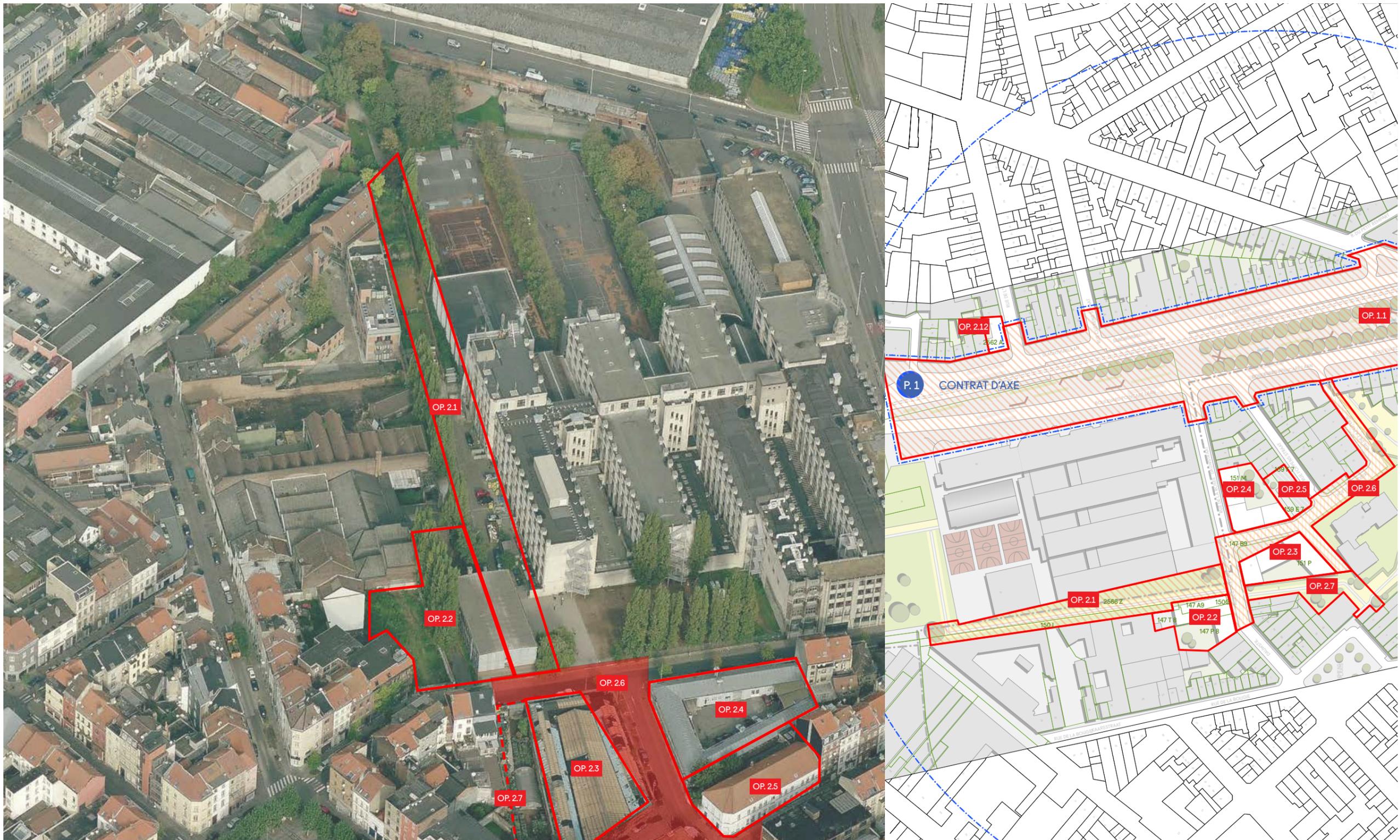
## CAD « Poincaré »

Le CAD « Poincaré » peut se réaliser en fonction du planning et budget pluriannuel de Bruxelles-Mobilité. Comme il s'agit d'un projet dans le cadre d'un Schéma opérationnel, l'ADT pourrait jouer un rôle dans la coordination générale de ce projet vis-à-vis des autres projets du Schéma opérationnel Cureghem. Selon les modalités du CAD la DRU s'associe à ce projet pour l'intégrer à une approche de rénovation urbaine. Vu l'objectif de création d'espace public récréatif sur les surfaces regagnées, Bruxelles-Environnement pourrait avoir un rôle dans la définition de ceci, éventuellement aussi dans la réalisation. Après réalisation, l'espace « trafic » sera géré par Bruxelles-Mobilité, l'espace récréatif par Bruxelles-Environnement.

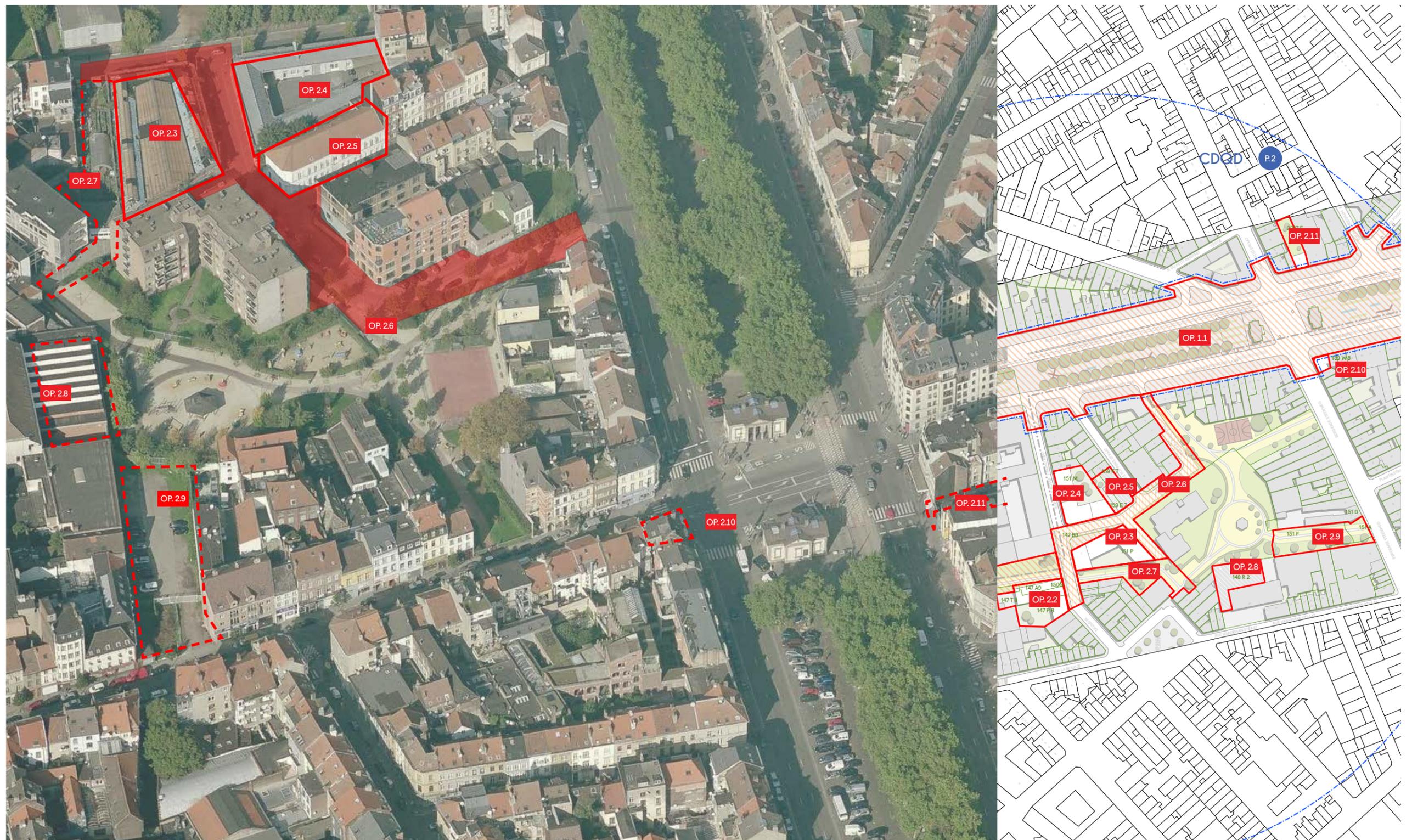
## CQD « Rosée-Porte de Ninove »

Ce projet peut être porté par la Commune d'Anderlecht, dans le cadre d'un CQD, coordonné par l'ADT et la DRU pour assurer son intégration dans le Schéma opérationnel Cureghem. Afin d'assurer l'intégration urbaine et paysagère du parc avec le parc de la Porte de Ninove et le Boulevard Poincaré, Bruxelles-Environnement planifie, réalise et gère les surfaces vertes. Les équipements et logements sont réalisés par la Commune ou un opérateur régional. Le financement de la réalisation et de la gestion des équipements devra être couvert par un financement communautaire vers la Commune.

# Localisation des opérations



# Localisation des opérations





# 2 La Petite Sennette

A Orientations spécifiques

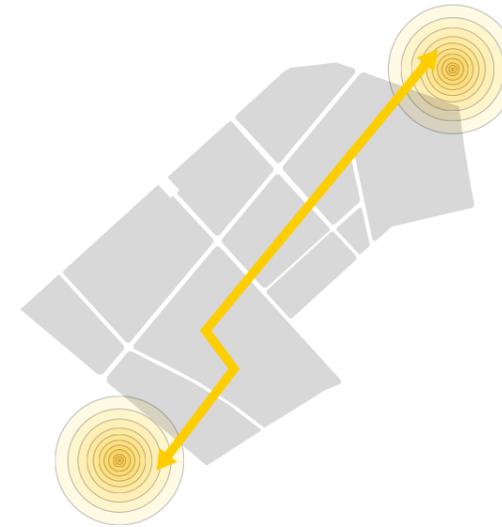
B Illustrations des options



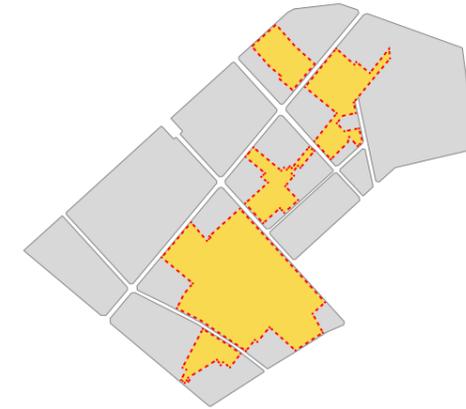
# A ***Orientations spécifiques***

- Orientations spatiales
- Orientations programmatiques
- Orientations espace ouvert
- Schémas de synthèse

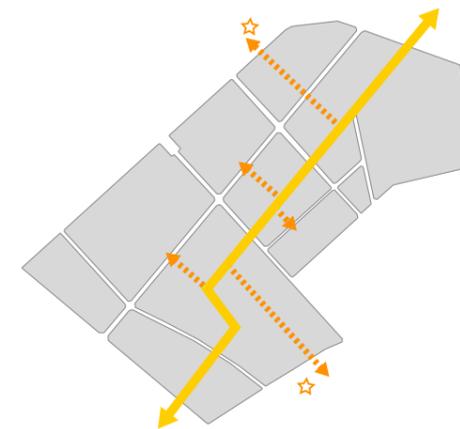
Le mezzo-projet « Petite Sennette » vise à améliorer les liaisons par modes actifs entre le pôle « Porte de Ninove » et les Abattoirs. Cette amélioration passe entre autres par un travail sur la morphologie des îlots et leur reconfiguration. En complément de cette liaison principale, des liaisons secondaires sont créées de manière à insérer cette nouvelle liaison dans le maillage local de rues.



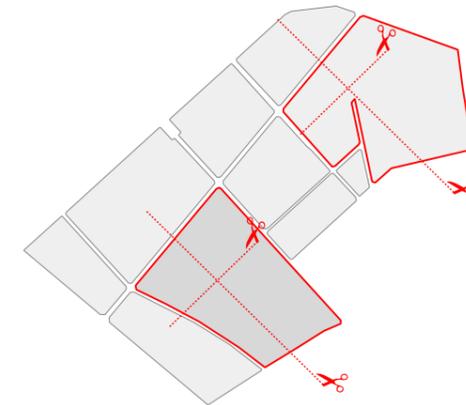
01. Liaison entre la Porte de Ninove et les Abattoirs



03. Création d'un tissu urbain poreux en coeur d'îlot trop dense



02. Création de liaisons secondaires Est / Ouest



05. Lotissement des îlots trop grands



01. Programmation principalement axée sur le logement



03. Création de facade «avant» le long des nouveaux cheminements piétons



05. Trois niveaux de priorité

- Priorité 01
- Priorité 02
- Priorité 03



02. Equipements supra locaux localisés de manière centrale et pensés en combinaison avec un espace public



04. Répartition des équipements et commerces locaux en rez de chaussée et en lien avec les nouveaux cheminements piétons

La reconfiguration des îlots trop grands permet de générer un potentiel foncier propice à l'implantation de nouveaux logements publics qui se développent le long des différents parcours. Ces nouveaux logements permettent de fabriquer des façades urbaines cadrant les espaces publics. Des équipements interquartiers (salle de sport, école) sont implantés de manière centrale, de part et d'autre de la Plaine de Liverpool, de manière à constituer une nouvelle polarité en cœur de quartier. Des équipements locaux et des commerces situés en pieds d'immeubles accompagnent les nouveaux cheminements piétons.

# Orientations espace ouvert

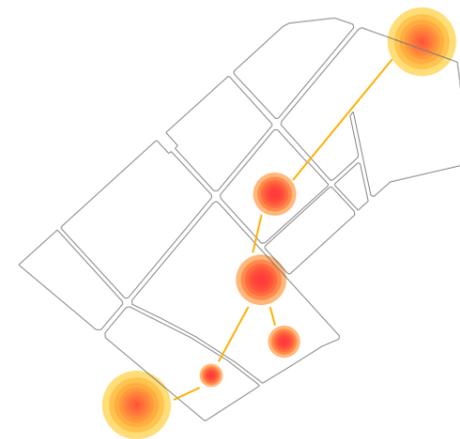
Le mezzo-projet permet de fabriquer un nouveau maillage fin d'espaces publics dédiés aux modes actifs, permettant de mieux connecter Cureghem aux pôles régionaux de la «Porte de Ninove» et des Abattoirs. Le maillage d'espaces publics doit devenir le support d'une nouvelle trame verte irriguant également les rues locales. Des jardins sont créés dans les intérieurs d'îlot. En fonction des opportunités de projets, le maillage vert est activé par l'installation de toitures vertes.



01. Création d'un nouveau maillage fin d'espaces publics



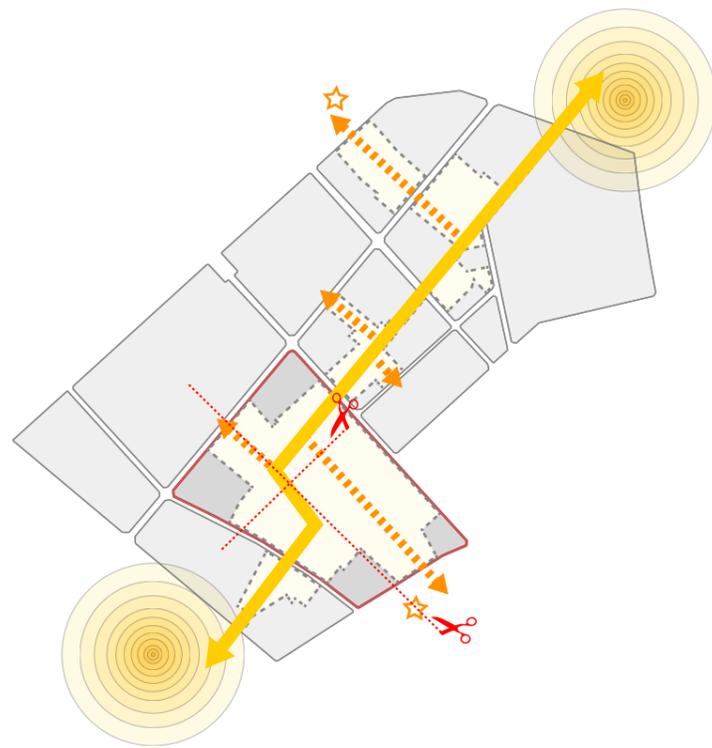
03. Définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert



02. Création et mise en réseau d'espaces publics, places ou parc locaux et connexions aux grandes polarités



04. Amélioration de la perméabilité du sol + toitures vertes



## 01. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS SPATIALES

Un nouveau maillage fin d'espaces publics est créé via le remembrement foncier d'îlots trop grands. Ce maillage fin s'appuie sur une liaison principale entre les pôles de la « Porte de Ninove » et les Abattoirs, complétée par des liaisons secondaires.



## 02. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Le remembrement foncier permet de fabriquer un nombre substantiel de logements publics diversifiés, qui viennent accompagner le nouveau maillage d'espaces publics. Des équipements supra-locaux devraient être disposés de part et d'autre de la Plaine de Liverpool de manière à viabiliser cet espace et à en confirmer son potentiel de centralité.



## 03. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ESPACES OUVERTS

Le maillage d'espace public est accompagné de l'installation d'un nouveau maillage vert. En intérieurs d'îlots, les espaces aujourd'hui très fortement minéralisés sont rendus perméables par l'aménagement de jardins. Les toitures vertes sont systématiquement installées sur les toitures des nouveaux projets.



# B *Illustrations des orientations*

- Description
- Situation existante
- Opportunités
- Illustration
- Situation projetée
- Situation existante : Équipements
- Équipements projetés en rez-de-chaussée
- Priorités
- Opérationnalité
- Localisation des opérations



## Situation existante

Ce périmètre est caractérisé par plusieurs îlots de grande taille, souvent dédiés au commerce de voitures d'occasion. Plusieurs projets sont à l'œuvre dans le périmètre : le contrat de quartier Chimiste qui se concentre sur un îlot et de la plaine de Liverpool, le projet de réaménagement du CuroHall, et le projet de logements Compas de Citydev.Brussels/SLRB. Ce projet prévoit l'amorce d'un élément de promenade connexion piétonne à réaliser à terme à travers la parcelle D'Ieteren.

## Situation projetée

Le grand axe du projet consiste à créer de l'espace public suivant le tracé de la Sennette et de requalifier ainsi les grands îlots. Ce cheminement lierait le site des Abattoirs à la Porte de Ninove. Plusieurs développements immobiliers sont envisagés dans le cadre de cette reconfiguration ; une crèche, une école, un équipement supralocal et des surfaces commerciales sont proposées pour dynamiser la traversée et créer une polarité. Avec ces opérations immobilières, le quartier peut d'une façon évolutive se libérer du commerce de voitures.

Bien que conceptuellement simple, ce mezzo-projet s'avère dans sa réalisation particulièrement difficile et ambitieux. Il vise en effet à rendre le tissu urbain plus poreux par une sorte de « lotissement » de grands îlots qui fait appel à la mobilisation de parcelles qui sont aujourd'hui pour la plupart privées et nécessitent donc des acquisitions. Par ailleurs, outre les aspects d'acquisitions/réalisations, ce projet nécessitera pour son bon fonctionnement un effort important de gestion de la part des acteurs publics impliqués, en particulier de gestion de l'espace ouvert sur l'ancien lit de la Sennette.

|  | Mezzo-projet<br>La Petite<br>Sennette |
|--|---------------------------------------|
| m <sup>2</sup> logement - libre        | 14.140 m <sup>2</sup>                 |
| m <sup>2</sup> logement - conventionné | 35.350 m <sup>2</sup>                 |
| m <sup>2</sup> logement - social       | 21.210 m <sup>2</sup>                 |
| m <sup>2</sup> équipements             | 15.900 m <sup>2</sup>                 |
| m <sup>2</sup> activités économiques   | 3.600 m <sup>2</sup>                  |
| m <sup>2</sup> espace public           | 18.325 m <sup>2</sup>                 |
| m <sup>2</sup> espace vert             | 7.325 m <sup>2</sup>                  |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>115.850 m<sup>2</sup></b>          |

## Opérationnalité

Le mezzo-projet « la Petite Sennette » peut s'organiser et se réaliser à travers 3 contrats :

- un Contrat d'îlot durable (CID) qui se réalise sur l'îlot d'Ieteren ;
- un Contrat d'îlot durable (CID) Chimiste-Heyvaert. Ce Contrat d'îlot durable (CID) est éventuellement à scinder en plusieurs Contrat d'îlot durable (CID) en fonction de l'avancement des acquisitions ;
- optionnellement un Contrat d'îlot durable (CID) sur les parcelles entre la Rue Heyvaert et le Canal.

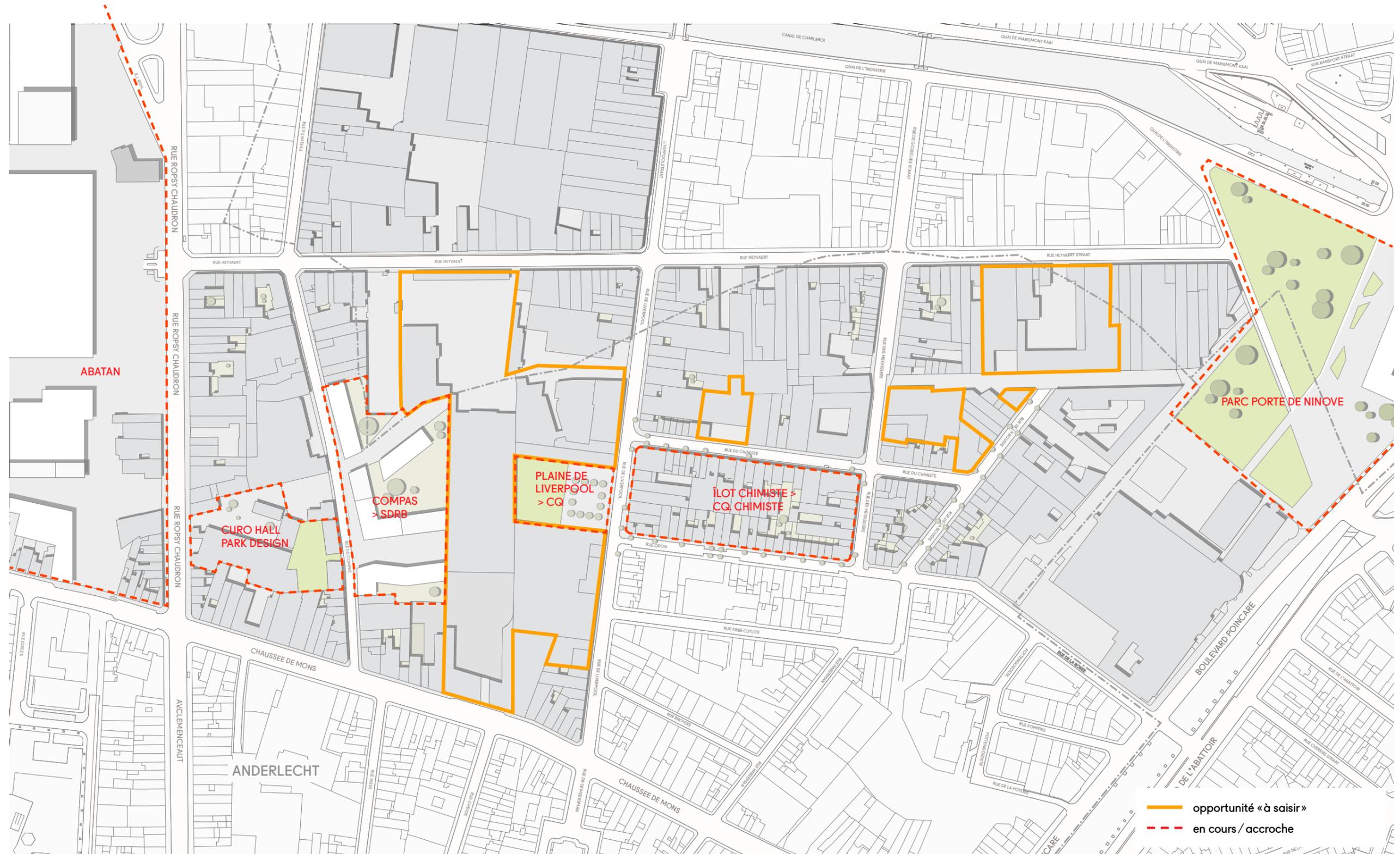
Le tracé de la Petite Sennette se libère et est aménagé à travers 3 différents contrats. Alternativement, le projet peut aussi se réaliser à travers un CAD sur tout le tracé de la Sennette, qui donne lieu à un périmètre d'expropriation sur ce tracé. Les Contrat d'îlot durable (CID) définis ci-dessus restent valables pour réaliser les projets immobiliers situés autour.

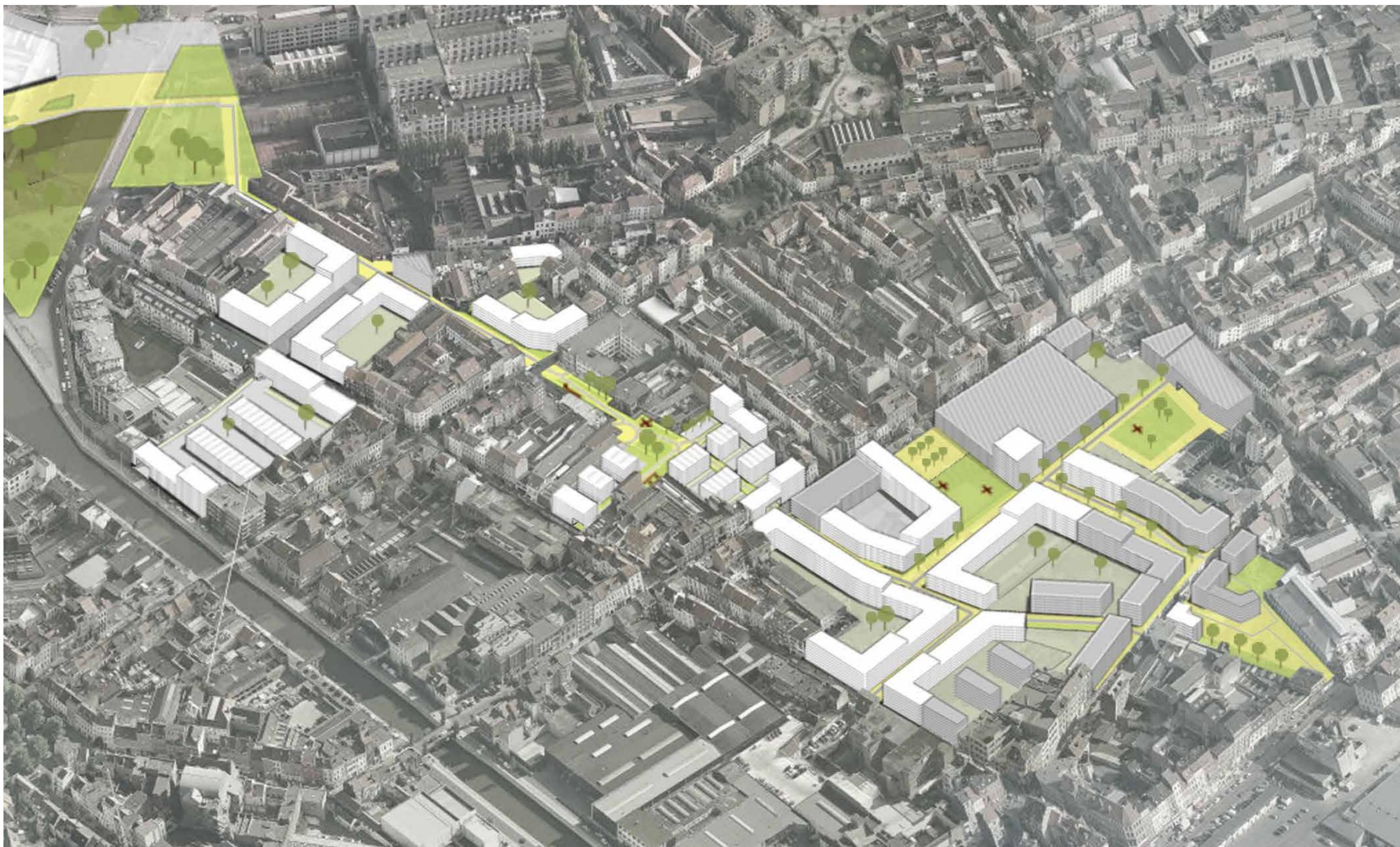
## Détails des opérations

| Contrat                        | OPERATION       | m <sup>2</sup> logements | nbre de logements | m <sup>2</sup> équipements publics | m <sup>2</sup> activités économiques type bureau, commerce | m <sup>2</sup> activités économiques productives (activités industrielles, entreposage...) | m <sup>2</sup> bâtiment | m <sup>2</sup> espace public | m <sup>2</sup> espace vert | m <sup>2</sup> espace public total |
|--------------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|--|-------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| Mezzo-projet : LA PETITE SENNE |                 |                          |                   |                                    |  |  |                         |                              |                            |                                    |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.1   | 13,500                   | 135               | 0                                  | 0  |  | 13,635                  | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.2   | 6,800                    | 68                | 0                                  | 0  |  | 6,868                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.3   | 2,500                    | 25                | 0                                  | 0  |  | 2,525                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.4   | 0                        | 0                 | 4,500                              | 0  |  | 4,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.5   | 0                        | 0                 | 0                                  | 5,000  |  | 5,000                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.5.1 | 0                        | 0                 | 0                                  | 2,600  |  | 2,600                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.6   | 5,000                    | 50                | 0                                  | 0  |  | 5,050                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.7   | 1,200                    | 12                | 0                                  | 0  |  | 1,212                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.8   | 1,200                    | 12                | 0                                  | 0  |  | 1,212                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.9   | 1,000                    | 10                | 400                                | 0  |  | 1,410                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.10  | 3,500                    | 35                | 0                                  | 0  |  | 3,535                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.11  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 2,000                        | 0                          | 2,000                              |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.12  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 2,325                        | 1,525                      | 3,850                              |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT        | Opération 1.13  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 1,500                        | 0                          | 1,500                              |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.1   | 7,800                    | 78                | 0                                  | 0  |  | 7,878                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.2   | 7,100                    | 71                | 0                                  | 0  |  | 7,171                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.3   | 3,600                    | 36                | 0                                  | 0  |  | 3,636                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.4   | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 3,700                        | 0                          | 3,700                              |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.5   | 1,200                    | 12                | 0                                  | 0  |  | 1,212                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.6   | 1,000                    | 10                | 0                                  | 0  |  | 1,010                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.7   | 1,500                    | 15                | 0                                  | 0  |  | 1,515                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.8   | 1,800                    | 18                | 4,000                              | 0  |  | 5,818                   | 600                          | 0                          | 600                                |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.9   | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 0                            | 1,800                      | 1,800                              |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.10  | 3,000                    | 30                | 0                                  | 0  |  | 3,030                   | 300                          | 0                          | 300                                |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.11  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 4,400                        | 0                          | 4,400                              |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT        | Opération 2.12  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 1,500                        | 4,000                      | 5,500                              |
| Projet 3 CONTRAT D ILOT        | Opération 3.1   | 10,000                   | 100               | 1,000                              | 1,000  |  | 12,100                  | 2,000                        | 0                          | 2,000                              |
|                                |                 | <b>71,700</b>            | <b>717</b>        | <b>9,900</b>                       | <b>8,600</b>   |  | <b>90,917</b>           | <b>18,325</b>                | <b>7,325</b>               | <b>25,650</b>                      |

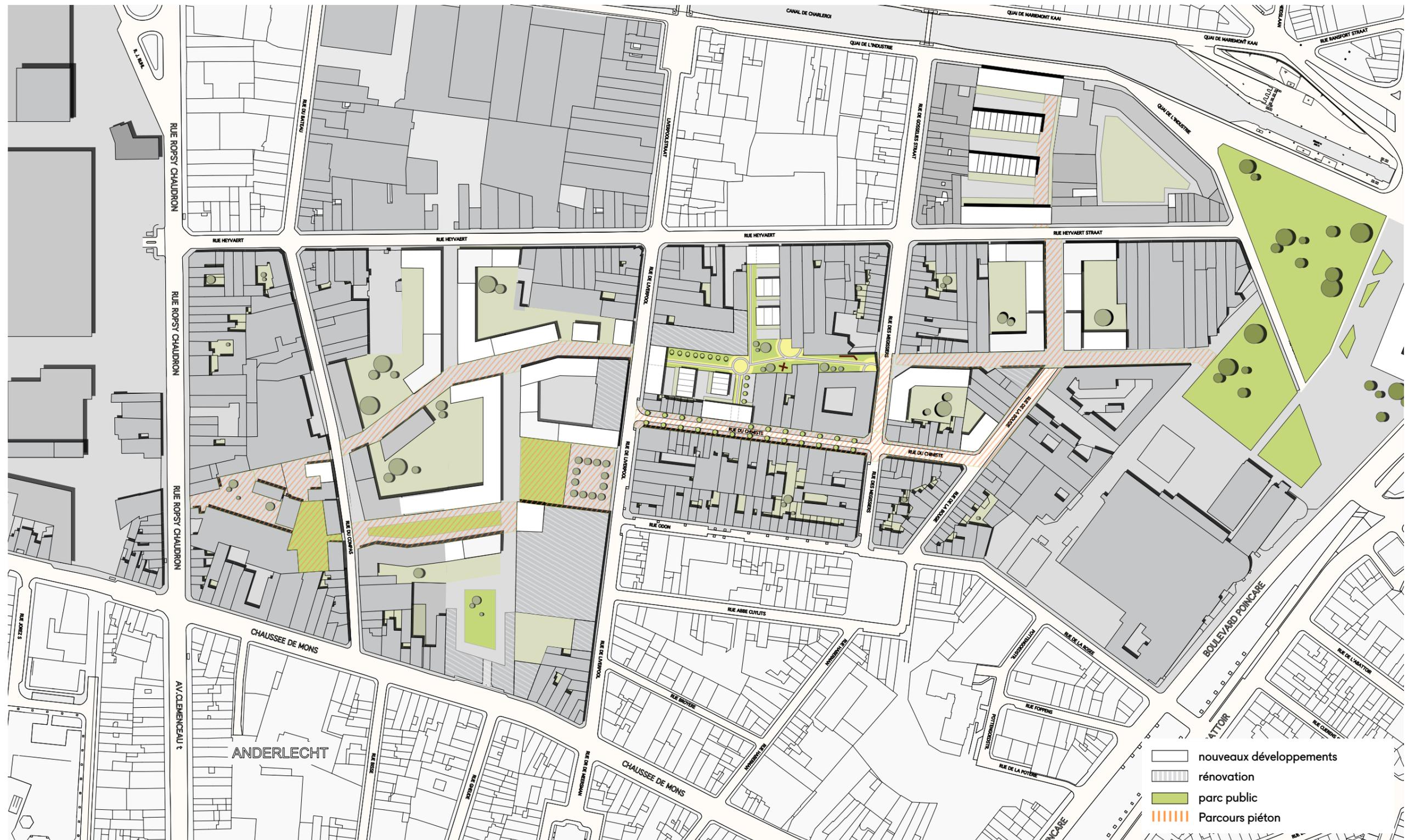
# Situation existante



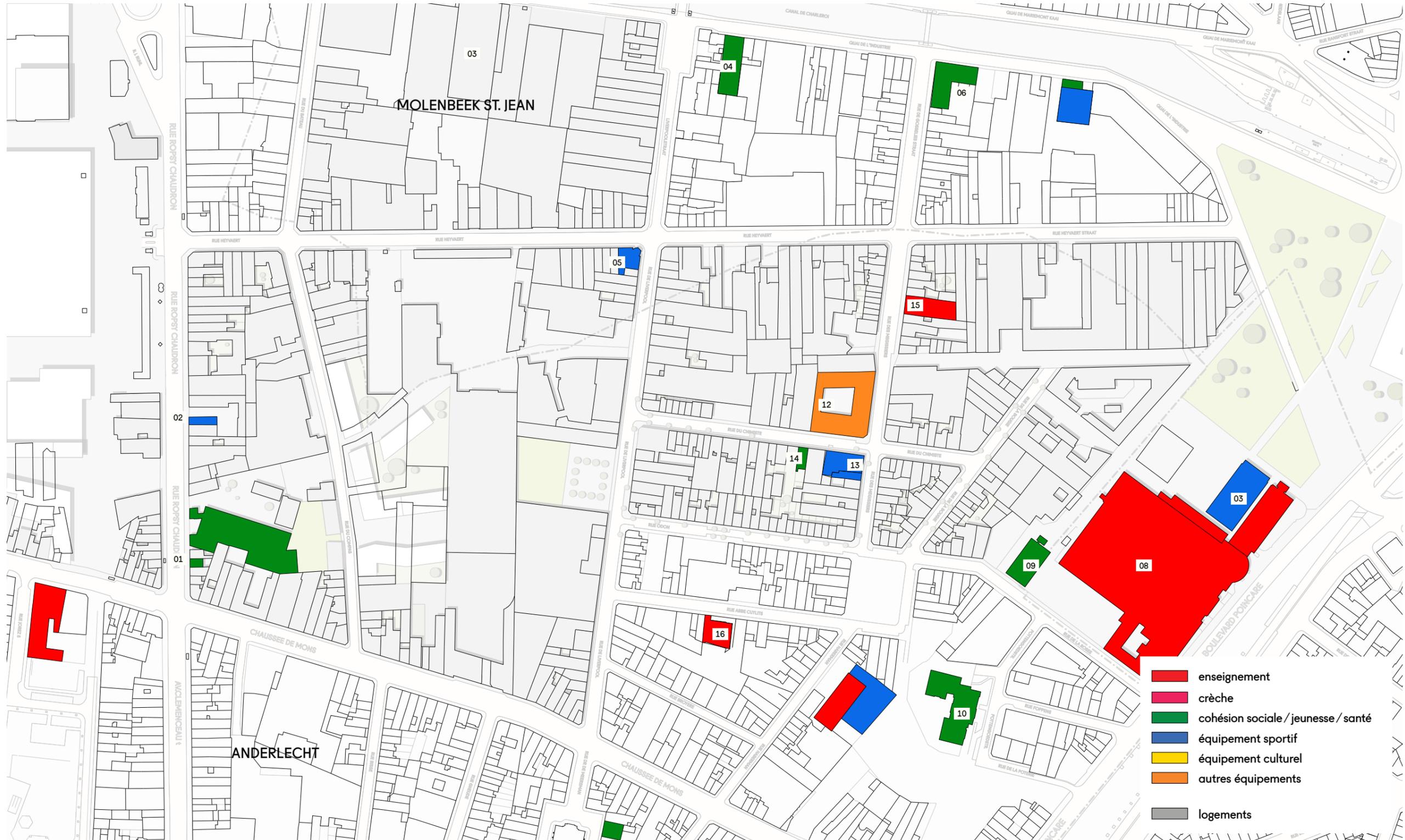




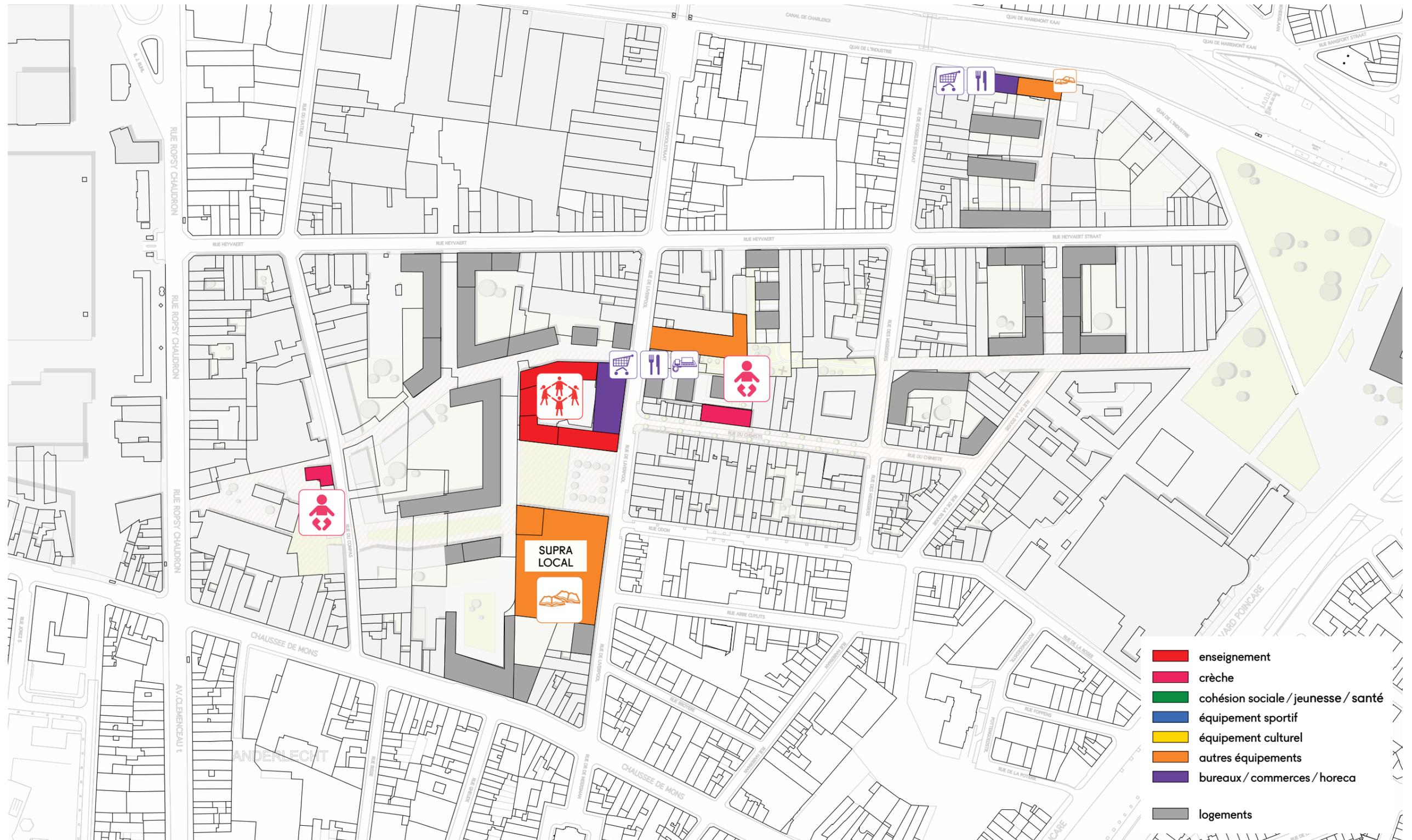
# Situation projetée

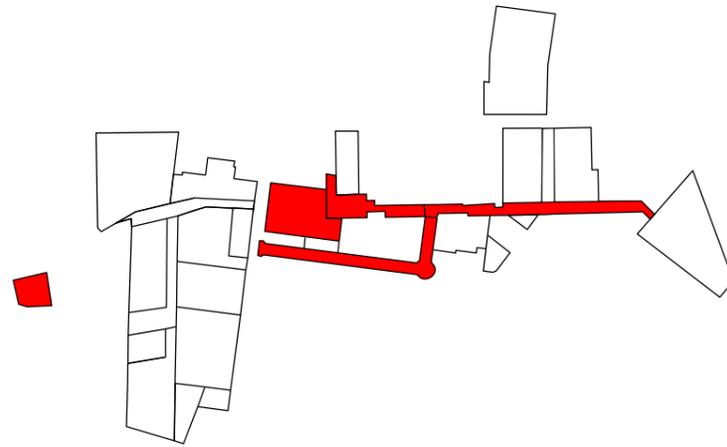


# Situation existante : Équipements

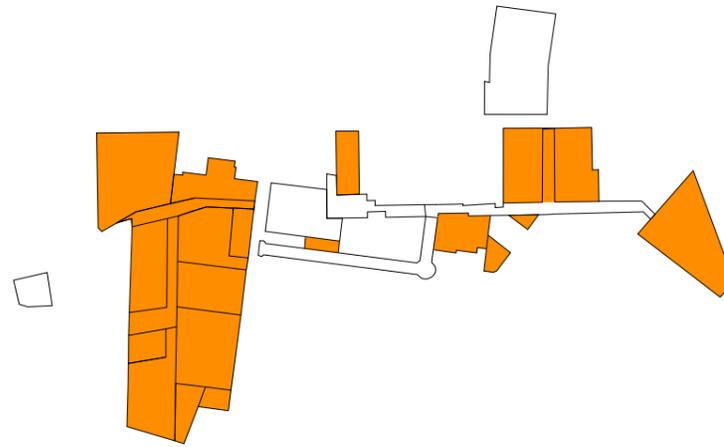


# Équipements projetés en rez-de-chaussée

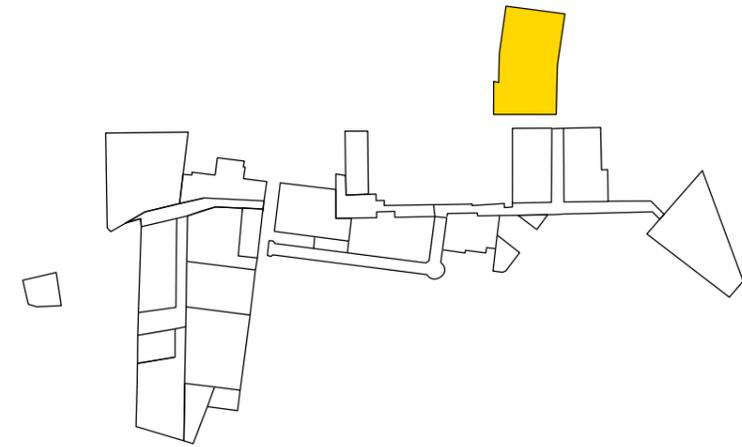




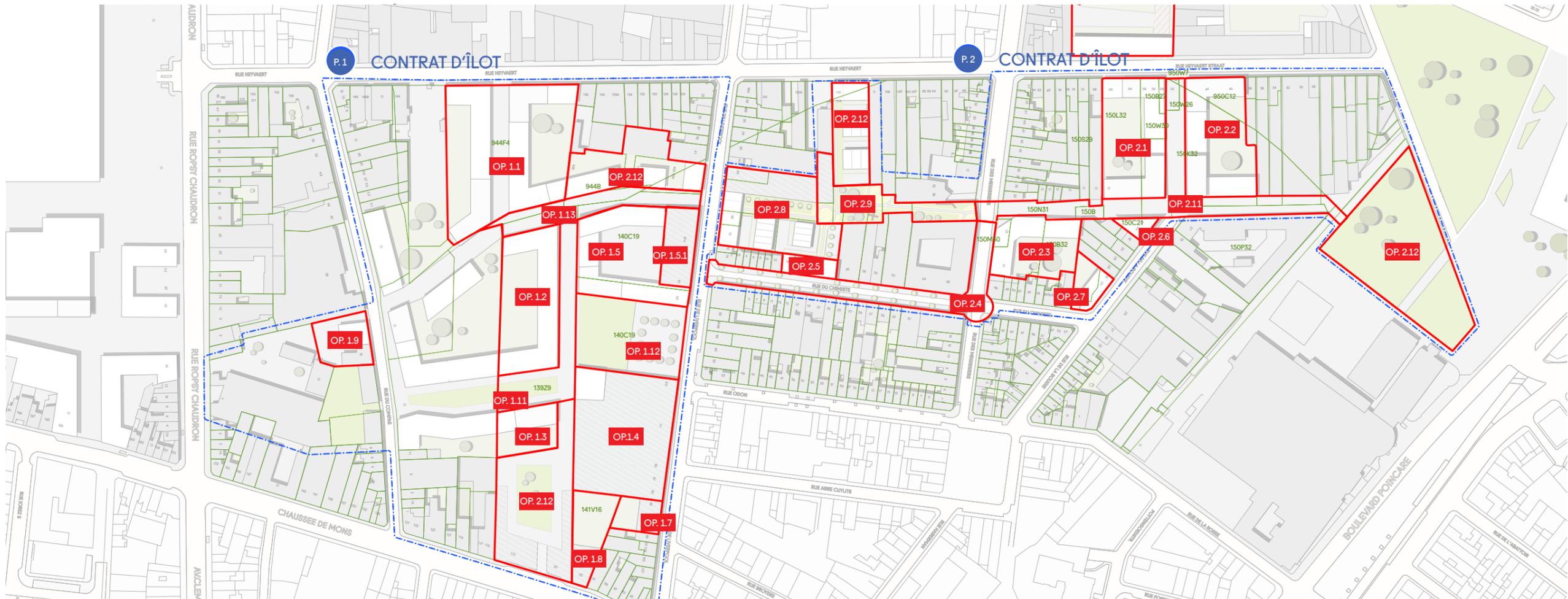
Priorité 1\_possible aujourd'hui



Priorité 2



Priorité 3



## Organisation générale

Le mezzo-projet « la petite Sennette » peut s'organiser et se réaliser à travers 3 contrats :

- un Contrat d'îlot durable (CID) sur l'îlot d'Ieteren;
- un Contrat d'îlot durable (CID) Chimiste-Heyvaert. Ce Contrat d'îlot durable (CID) est éventuellement à scinder en plusieurs Contrat d'îlot durable (CID) en fonction de l'avancement des acquisitions;
- optionnellement un Contrat d'îlot durable (CID) sur les parcelles entre la Rue Heyvaert et le Canal.

Le tracé de la Petite Sennette se libère et est donc aménagé à travers 3 différents contrats. Alternativement, le projet peut aussi se réaliser à travers un CAD sur tout le tracé de la Sennette donnant lieu à un périmètre d'expropriation. Les Contrat d'îlot durable (CID) définis ci-dessus restent valables pour réaliser les projets immobiliers alentour.

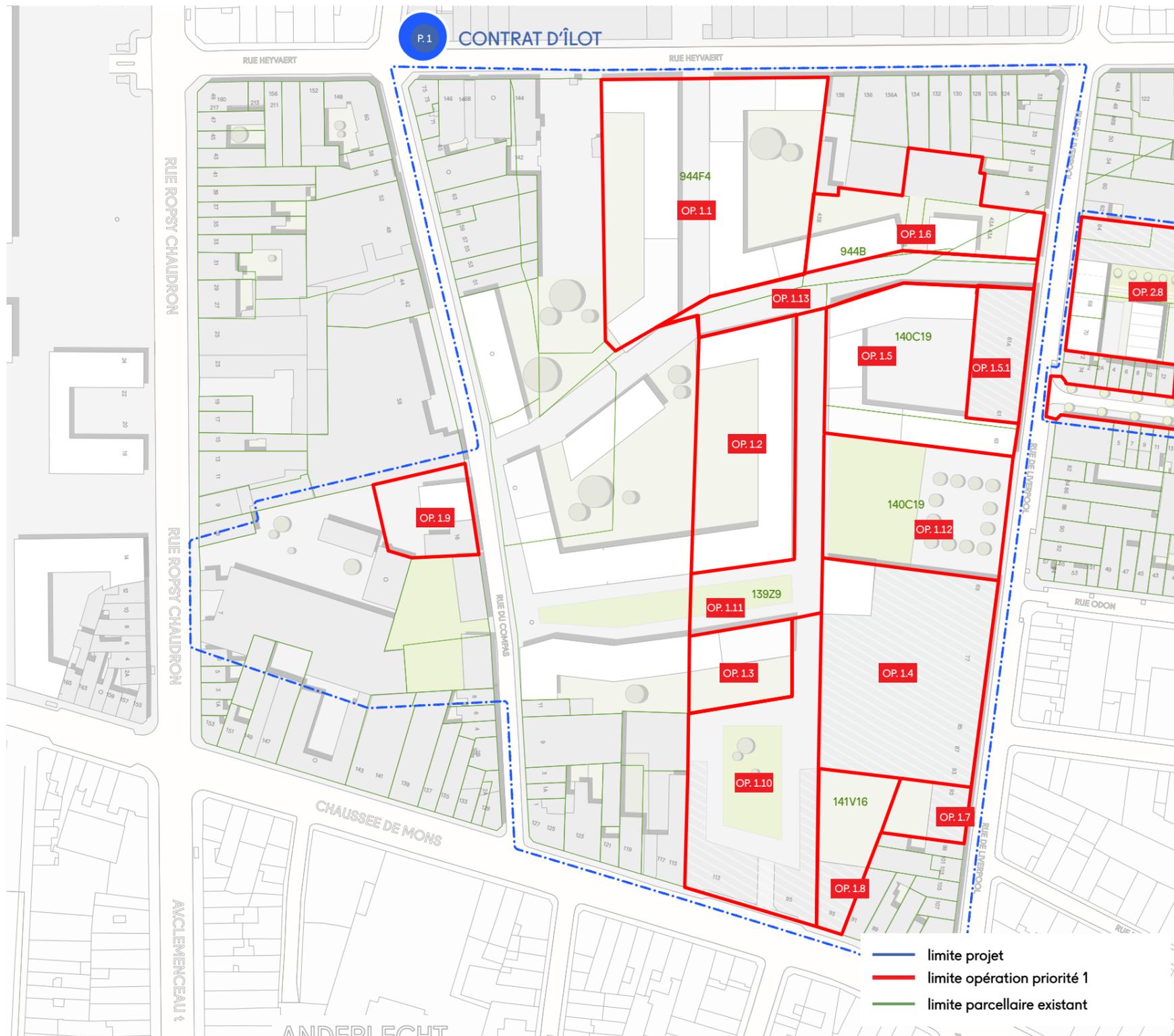
## CID « d'Ieteren »

Ce projet est l'archétype d'un CID. Après acquisition du foncier par Citydev.Brussels, le CID permettra que Citydev.Brussels y réalise un programme mixte de logements, équipements et espaces économiques. L'équipement qui pourrait être réalisé par Citydev.Brussels et transféré au prix coûtant à la Commune ou à un acteur communal pour sa gestion. Les espaces publics sont co-programmés avec Bruxelles-Environnement qui sera en charge de la gestion (tracé de la Petite Sennette/Maillage Vert). Le projet de crèche à côté de Curo-Hall est porté et géré par la Commune.

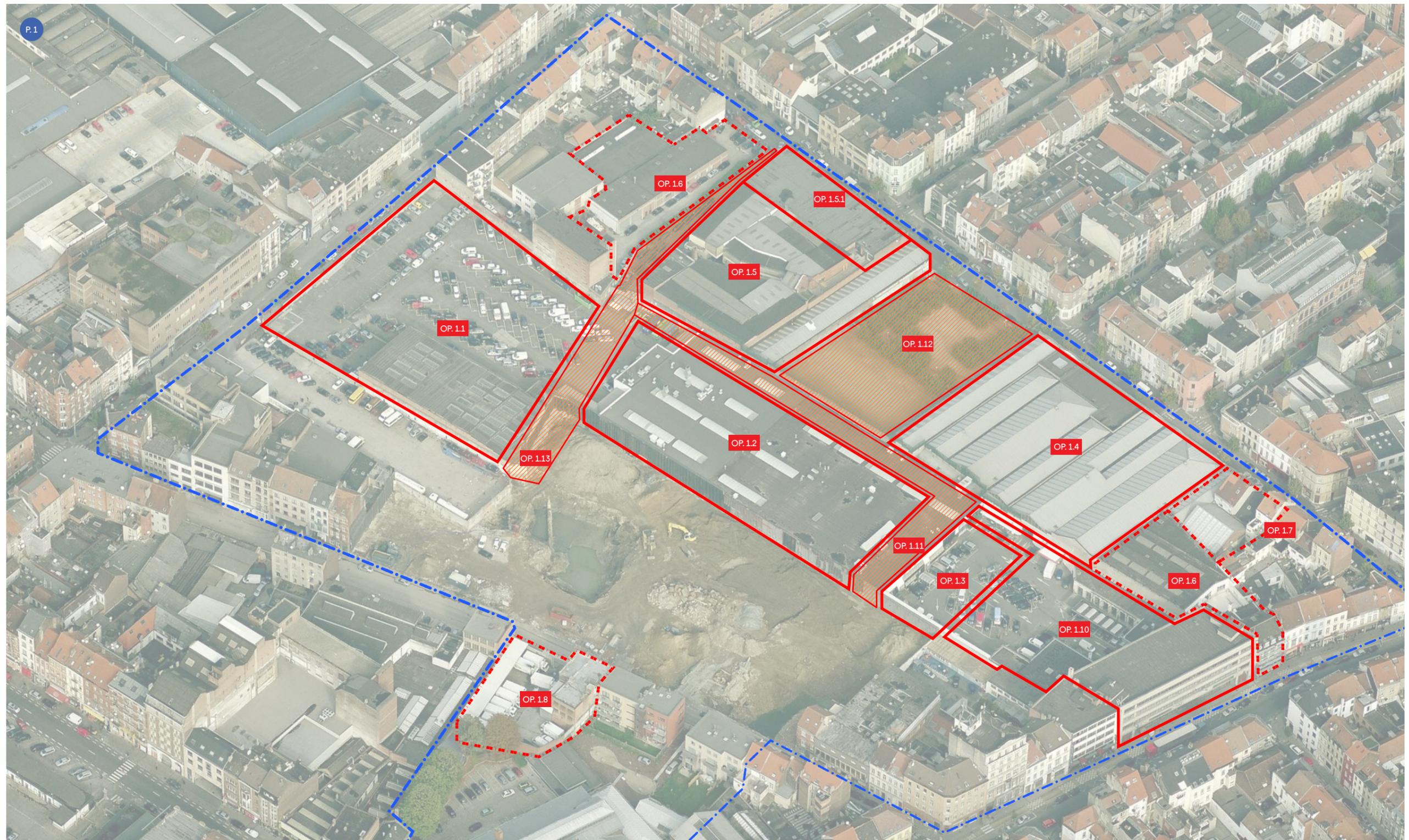
## CID « Chimiste-Heyvaert »

Le montage de CID est similaire à celui de d'Ieteren. Vu que le foncier est plus compliqué à acquérir (multiples propriétaires, état foncier confus, propriétaires « difficiles »), ce CID est éventuellement à scinder en plusieurs cid, voir un CAD avec Bruxelles-Environnement qui porte uniquement sur l'expropriation et l'aménagement du tracé de la Petite Sennette.

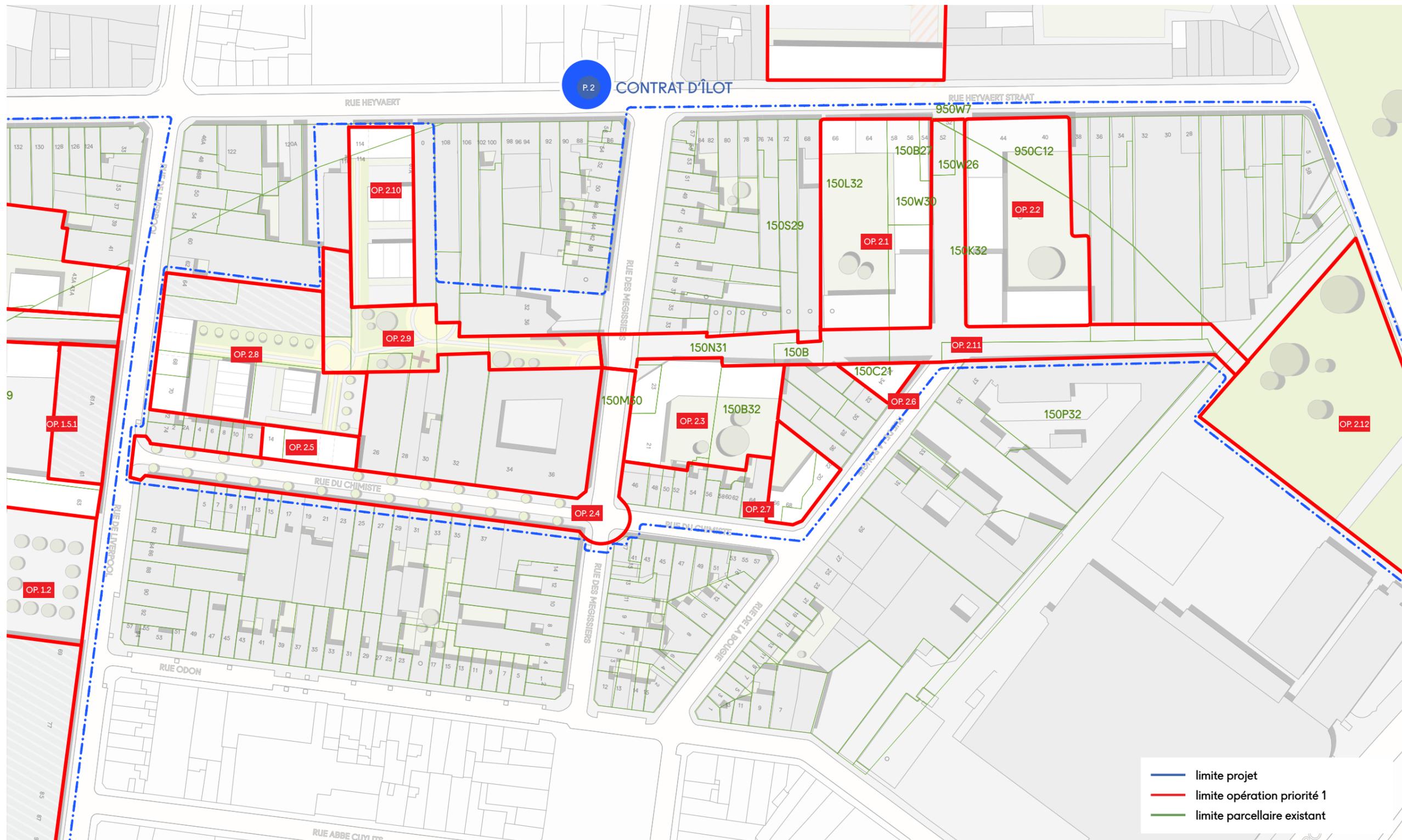
# Localisation des opérations



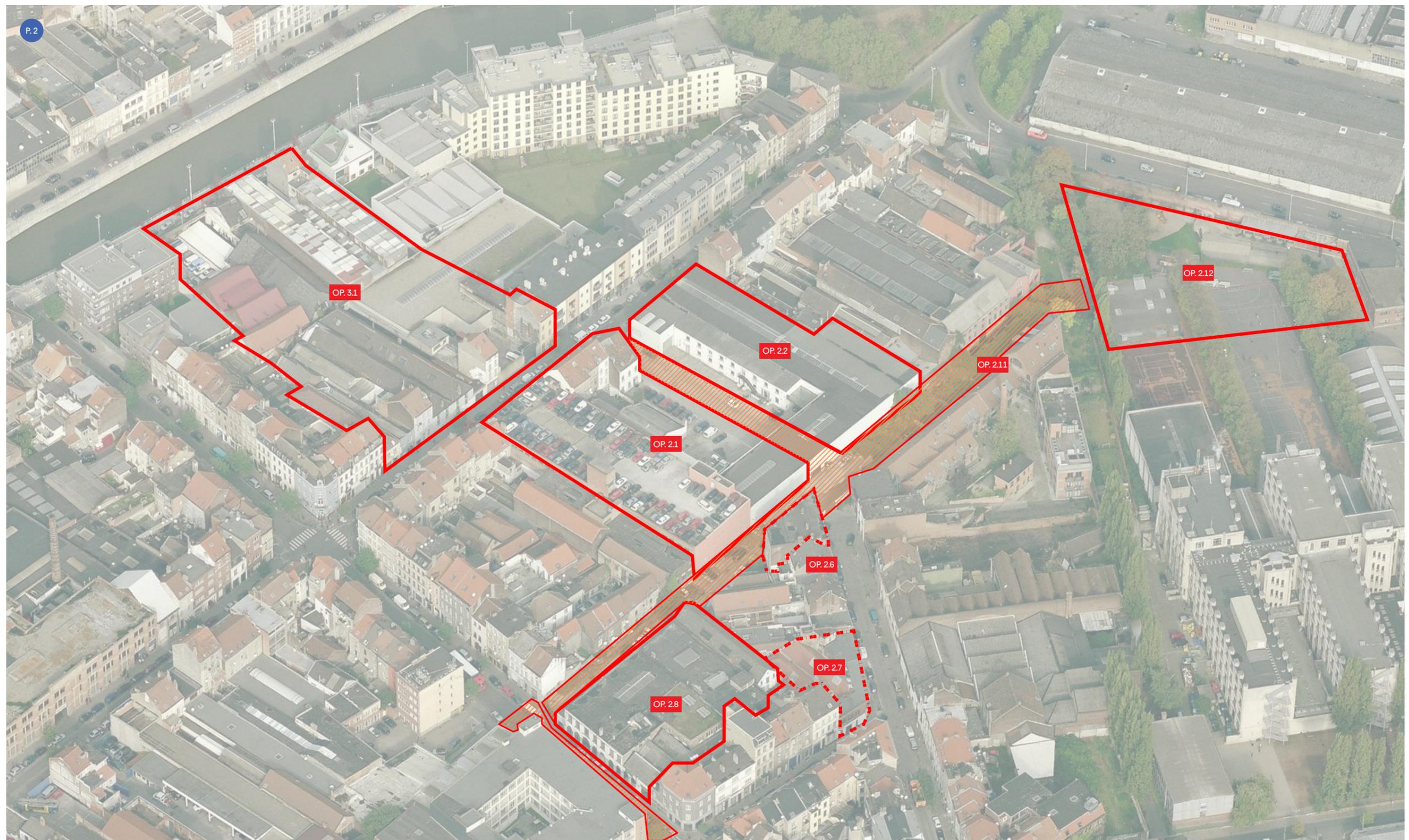
# Localisation des opérations

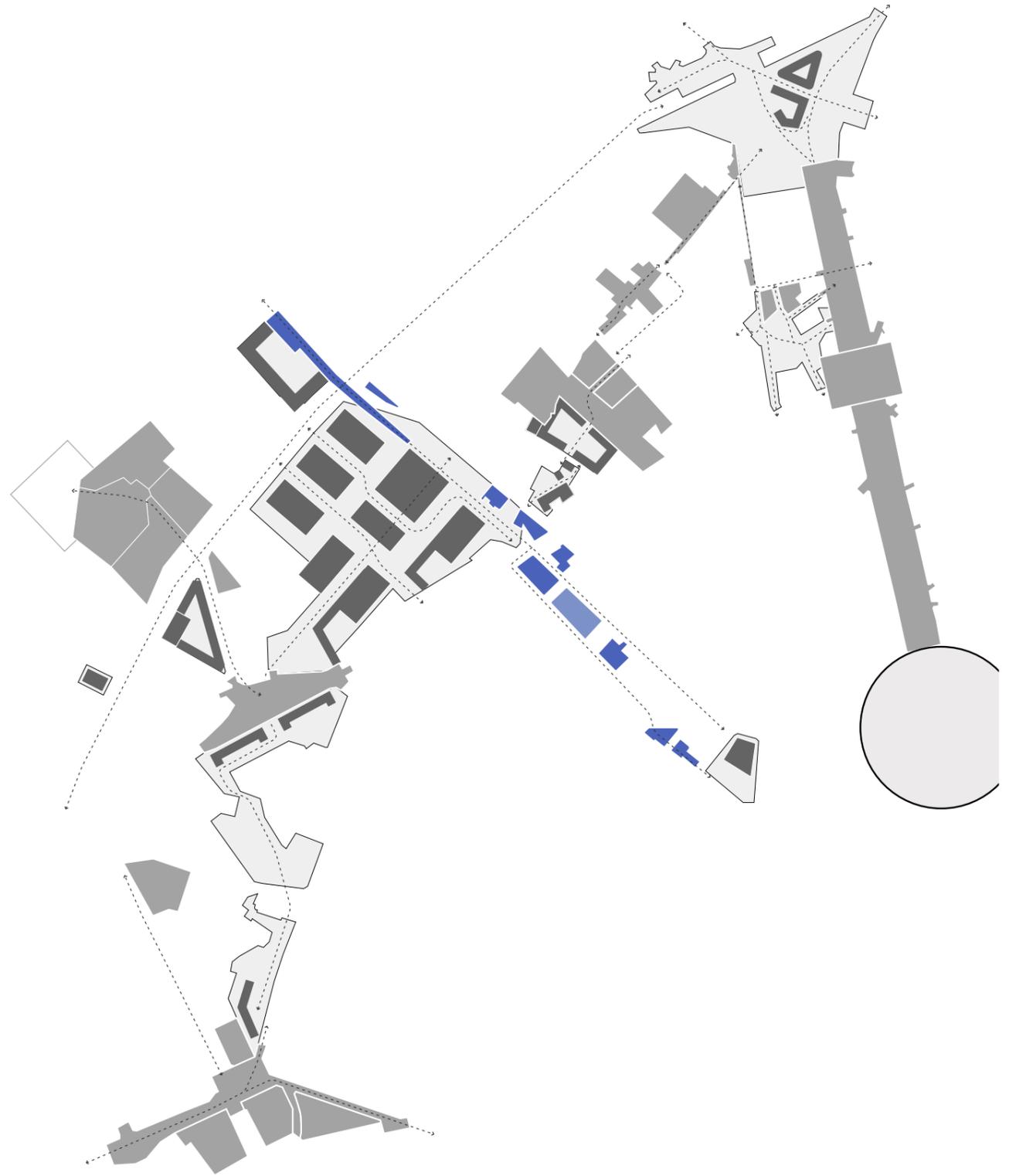


# Localisation des opérations



# Localisation des opérations





# 3 Le Parvis des Abattoirs

A Orientations spécifiques

B Illustrations des options

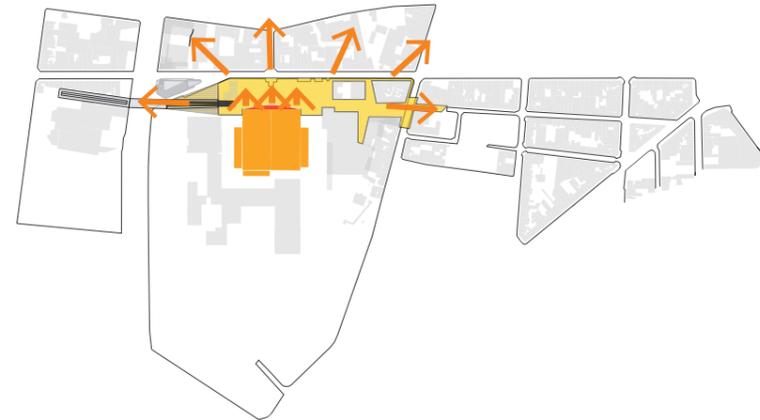


# A ***Orientations Spécifiques***

- Orientations spatiales
- Orientations programmatiques
- Orientations espace ouvert
- Schémas de synthèse

# Orientations spatiales

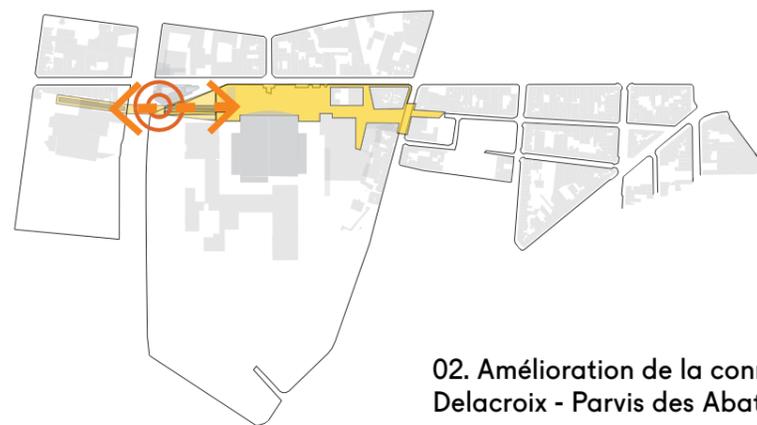
Le mezzo-projet vise à créer une meilleure articulation entre le site des Abattoirs et le quartier lui faisant face. Cette meilleure articulation passe par l'aménagement d'un Parvis devant la grande halle historique, générant une nouvelle épaisseur publique à la rue Ropsy-Chaudron. Cette nouvelle épaisseur publique permet de mieux insérer les stations de métro Clémenceau et Delacroix, et de ce fait améliorer d'un côté le franchissement du Canal, de l'autre le franchissement de la chaussée de Mons. De part et d'autre du Canal, la densification du bâti par des opérations mixtes de logements/équipements vient « pincer » le Canal dans une continuité urbaine aujourd'hui inexistante.



01. Requalification et ouverture du parvis des Abattoirs vers le quartier



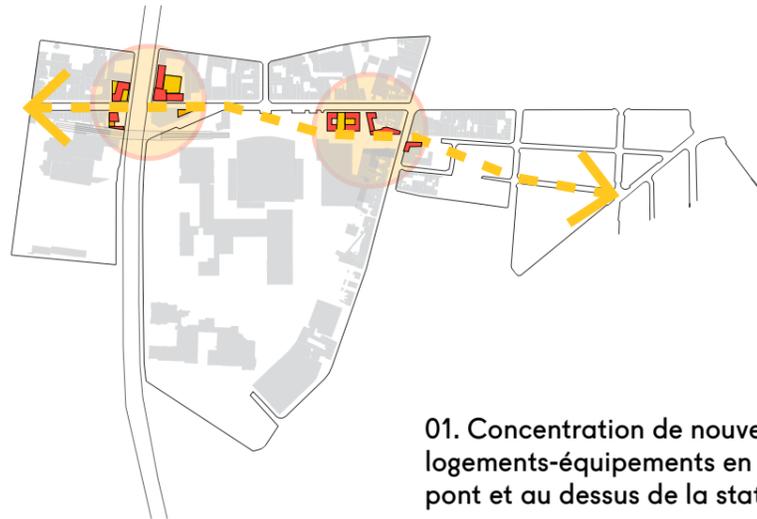
03. Densification/création d'un pôle bâti autour du franchissement du Canal



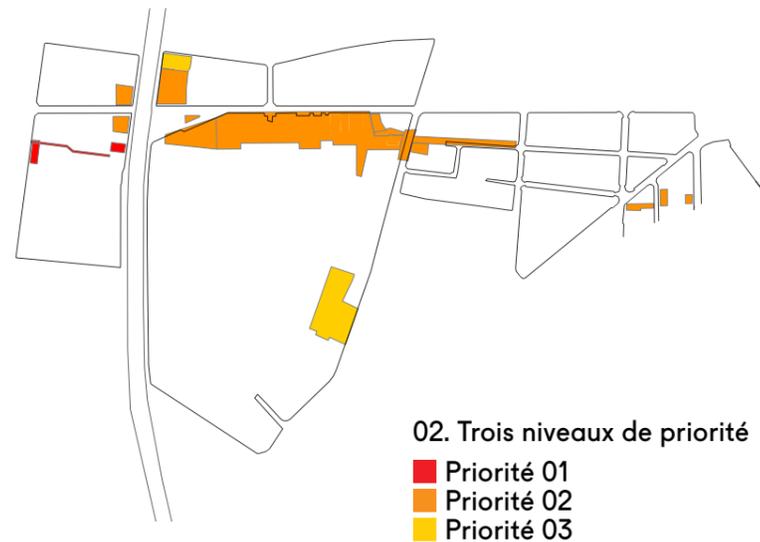
02. Amélioration de la connexion métro Delacroix - Parvis des Abattoirs



04. Mise en valeur les haltes métro Clémenceau & Delacroix comme points d'attraction / polarités locales



01. Concentration de nouveaux d'immeubles mixtes logements-équipements en deux polarités : autour du pont et au dessus de la station de métro Clemenceau



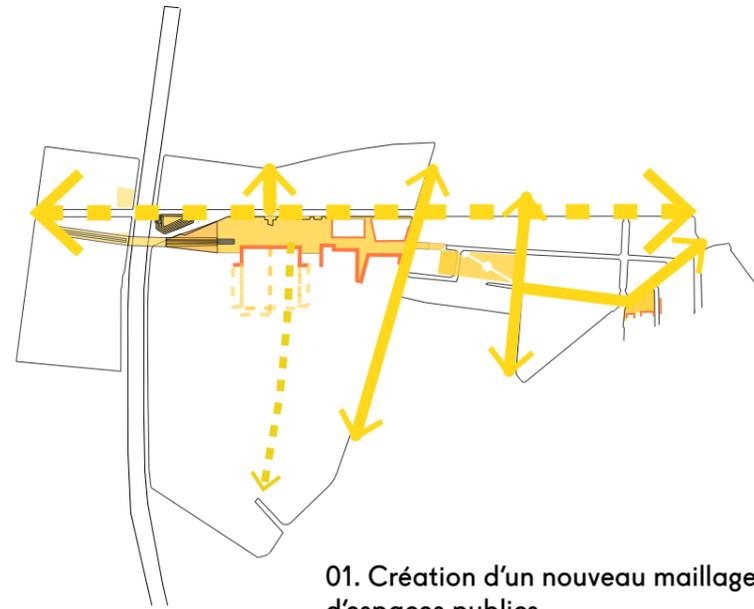
02. Trois niveaux de priorité  
■ Priorité 01  
■ Priorité 02  
■ Priorité 03

Les interventions sur le bâti se concentrent autour de deux endroits :

- de part et d'autre du pont Ropsy-Chaudron avec des opérations mixtes de logements et équipements locaux. Ces opérations visent à fabriquer du logement public diversifié ainsi qu'à construire des angles bâtis permettant de mieux appréhender la continuité de la rue Ropsy-Chaudron ;
- le long de la rue Ropsy-Chaudron, à proximité de la chaussée de Mons, avec des opérations mixtes de logements et commerces locaux de manière à parachever les îlots aujourd'hui déstructurés et à fabriquer un environnement urbain qualifié au droit du nouveau Parvis.

# Orientations espace ouvert

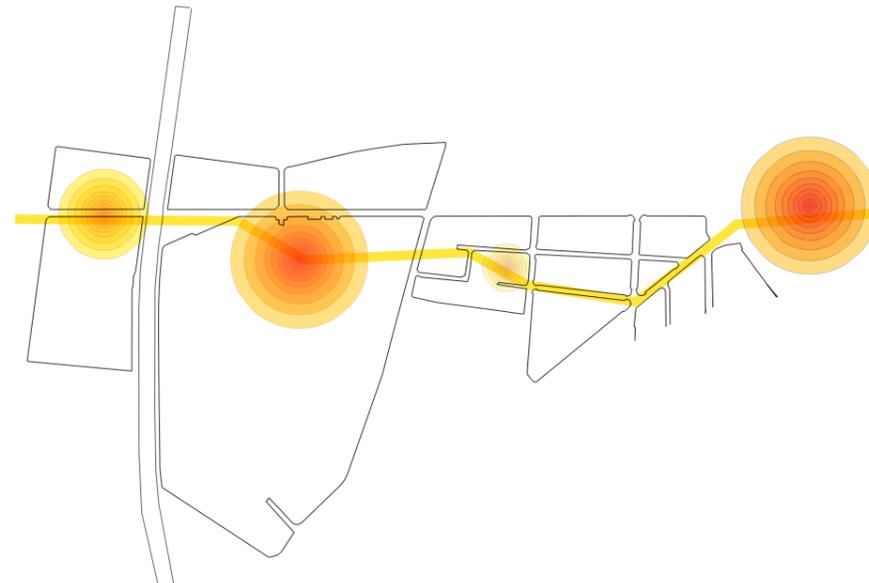
Le mezzo-projet vise à la création et l'aménagement d'un vaste parvis devant la grande halle des Abattoirs, intégrant dans un même espace le franchissement du Canal, l'intégration des points d'arrêts métro Clémenceau et Delacroix et le franchissement de la chaussée de Mons. Cet nouvelle continuité spatiale peut être étendue de part et d'autre vers la gare du Midi et la rue de Birmingham. Le caractère de ce parvis est principalement minéral mais s'articule néanmoins avec le maillage vert installé dans le cadre des autres mezzo-projets.



01. Création d'un nouveau maillage fin d'espaces publics



03. Articulation du Parvis des Abattoirs avec le maillage vert



02. Création et mise en réseau d'espaces publics; connexion aux grandes polarités et aux stations de métro



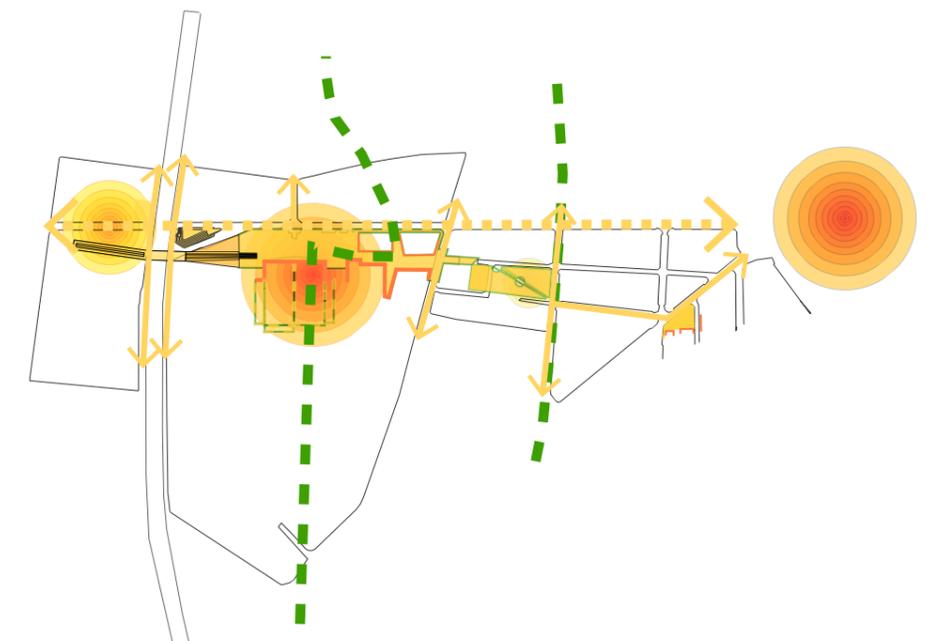
## 01. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS SPATIALES

Un vaste parvis public est aménagé au droit de la grande halle des Abattoirs. Celle-ci vient unifier dans un même espace le franchissement d'infrastructures (Canal, chaussée de Mons) et permet d'insérer les points d'arrêts de métro Clémenceau et Delacroix. A l'endroit du franchissement du Canal, les angles aujourd'hui vides sont bâtis de manière à souligner la continuité de la rue Ropsy-Chaudron.



## 02. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Le mezzo-projet vise principalement à assurer une continuité spatiale entre des infrastructures qui agissent aujourd'hui comme des ruptures (Canal et chaussée de Gand). Néanmoins quelques opérations de logements publics sont réalisées de manière à proposer une nouvelle offre, mais aussi de manière à souligner les continuités urbaines.



## 03. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ESPACES OUVERTS

Le mezzo-projet vise à la création d'un nouvel espace public d'ampleur supra-local situé devant la grande halle des Abattoirs. Cet espace public améliore le franchissement du Canal et de la chaussée de Mons. Son insertion locale est assurée par les continuités instaurées par le maillage vert.



# B *Le Parvis des Abattoirs*

- Description
- Situation existante
- Opportunités
- Illustration
- Situation projetée
- Illustration
- Profil de la rue Ropsy-Chaudron
- Situation existante : Équipements
- Équipements projetés en rez-de-chaussée
- Priorités
- Opérationnalité
- Localisation des opérations



## Situation existante

La situation actuelle du quartier est évidemment marquée par la présence des abattoirs et la frénésie qu'ils suscitent les jours de marchés. La station de métro Delacroix qui enjambe le canal est bordé d'un tissu lâche, peu occupé qui participe à déstructurer ce territoire et à rendre peu lisible le franchissement du Canal. Tant l'axe Ropsy Chaudron que la chaussée de Mons sont des artères commerciales assez actives. Un projet FEDER prévoit de créer une halle alimentaire sur le site des abattoirs. Leur société gestionnaire a par ailleurs un projet de développement ambitieux pour le site qui consisterait à créer des espaces/entrepôt pour des activités économique et une grande esplanade publique.

## Situation projetée

Le projet s'articule autour de deux axes principaux complémentaires :

- la reconstitution d'un tissu bâti à caractère urbain autour de la station Delacroix, pour marquer ce lieu stratégique entre l'axe du Canal et de la rue Ropsy-Chaudron. La présence de la station crée l'opportunité d'y implanter des équipements à haute fréquentation ;
- l'aménagement du parvis devant les Abattoirs. Avec ceci, le périmètre clôturé des Abattoirs se réduit et son parvis devient un espace public.

Le pôle autour du métro accueillerait non seulement du logement mais également des programmes d'équipement et de surface commerciale et/ou économique. L'aménagement de l'espace public devant les abattoirs serait soutenu par des superficies commerciales venant renforcer la structure présente.

|  | Mezzo-projet:<br>Le Parvis<br>des Abattoirs |
|--|---|
| m <sup>2</sup> logement - libre        | 5.525 m <sup>2</sup>                        |
| m <sup>2</sup> logement - conventionné | 13.814 m <sup>2</sup>                       |
| m <sup>2</sup> logement - social       | 8.423 m <sup>2</sup>                        |
| m <sup>2</sup> équipements             | 5.149 m <sup>2</sup>                        |
| m <sup>2</sup> activités économiques   | 4.700 m <sup>2</sup>                        |
| m <sup>2</sup> espace public           | 20.921 m <sup>2</sup>                       |
| m <sup>2</sup> espace vert             | 1.264 m <sup>2</sup>                        |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>59.796 m<sup>2</sup></b>                 |

## Opérationnalité

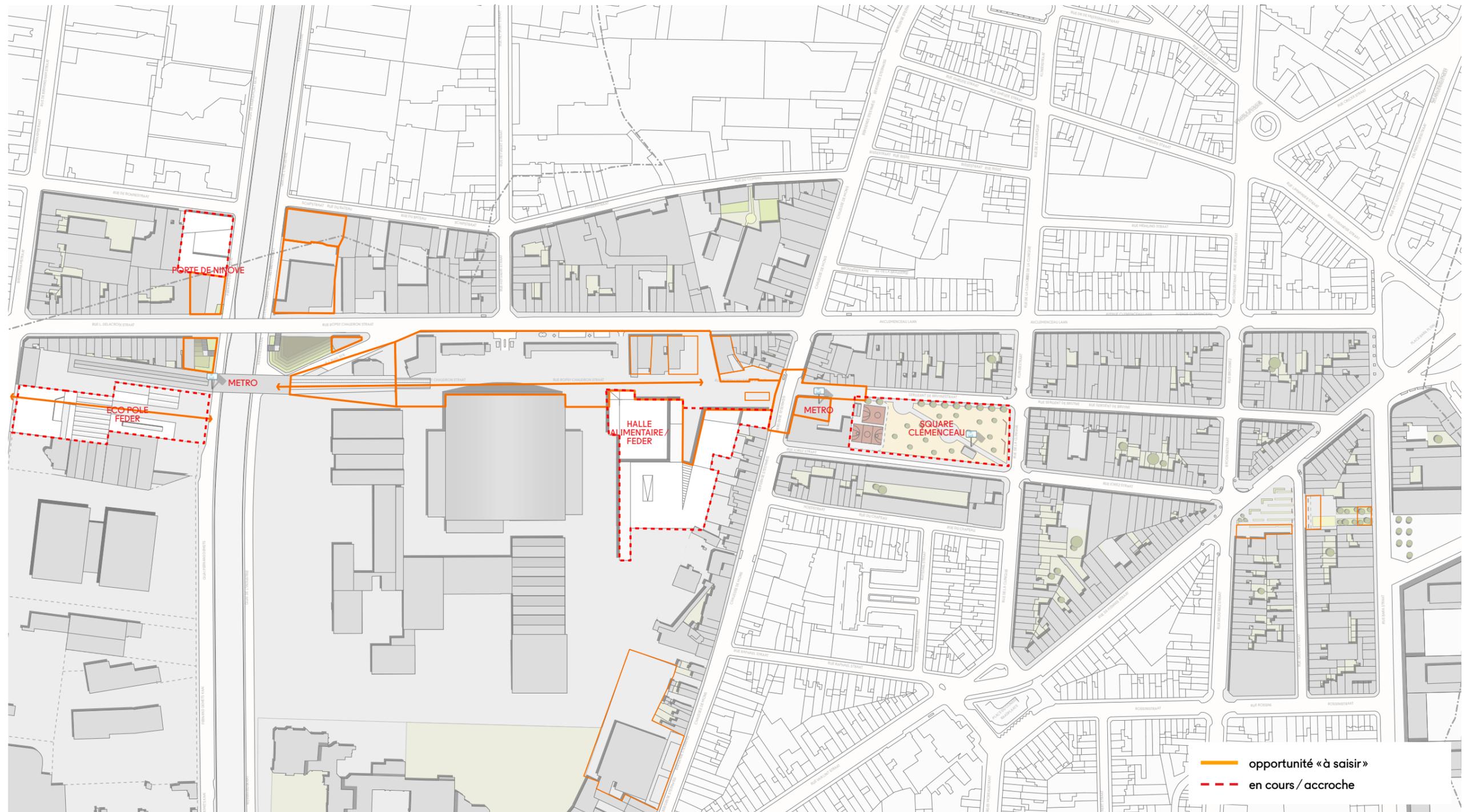
Le mezzo-projet peut s'organiser et se réaliser à travers 3 contrats :

- un CAD « Delacroix-Clémenceau » qui porte sur l'intégration des stations de métro Delacroix et Clémenceau et des améliorations de l'espace public. Ce CAD peut également intégrer le projet sur les terrains et immeubles en friche d'Abatan SA;
- un CID « Delacroix-Canal » pour réaménager et construire les coins autour du Canal. En fonction des acquisitions, ce CID est à scinder en plusieurs CID ;
- un CID « Renault », optionnel sur les terrains appartenant à Renault actuellement sur la chaussée de Mons.

## Détails des opérations

| Contrat                                | OPERATION      | m <sup>2</sup> logements | nbre de logements | m <sup>2</sup> équipements publics | m <sup>2</sup> activités économiques type bureau, commerce | m <sup>2</sup> activités économiques productives (activités industrielles, entreposage...) | m <sup>2</sup> bâtiment | m <sup>2</sup> espace public | m <sup>2</sup> espace vert | m <sup>2</sup> espace public total |
|--|----------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|--|-------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| Mezzo-projet : LE PARVIS DES ABATTOIRS |                |                          |                   |                                    |  |  |                         |                              |                            |                                    |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.1. | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 3,071                        | 0                          | 3,071                              |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.2  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.3  | 1,050                    | 11                | 0                                  | 0  |  | 1,061                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.4  | 727                      | 7                 | 0                                  | 0  |  | 734                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.5  | 700                      | 7                 | 273                                | 0  |  | 980                     | 0                            | 350                        | 350                                |
| Projet 1 CONTRAT D 'AXE                | Opération 1.6  | 376                      | 4                 | 0                                  | 0  |  | 380                     | 0                            | 189                        | 189                                |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.1  | 900                      | 9                 | 634                                | 0  |  | 1,543                   | 0                            | 200                        | 200                                |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.2  | 1,623                    | 16                | 0                                  | 1,250  |  | 2,889                   | 0                            | 150                        | 150                                |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.3  | 4,100                    | 41                | 1,500                              | 1,142  |  | 6,783                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.4  | 2,808                    | 28                | 0                                  | 0  |  | 2,836                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.5  | 0                        | 0                 | 800                                | 0  |  | 800                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.6  | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 15,800                       | 0                          | 15,800                             |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.7  | 1,330                    | 13                | 0                                  | 450  |  | 1,793                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.8  | 1,900                    | 19                | 0                                  | 400  |  | 2,319                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.9  | 670                      | 7                 | 0                                  | 300  |  | 977                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.10 | 778                      | 8                 | 0                                  | 900  |  | 1,686                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.11 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 1,600                        | 0                          | 1,600                              |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.12 | 1,000                    | 10                | 500                                | 500  |  | 2,010                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.13 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |  | 0                       | 450                          | 0                          | 450                                |
| Projet 2 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 2.14 | 2,000                    | 20                | 0                                  | 0  |  | 2,020                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 3 CONTRAT D 'ILOT               | Opération 3.1  | 7,800                    | 78                | 450                                | 750  |  | 9,078                   | 0                            | 375                        | 375                                |
|  |                | <b>27,762</b>            | <b>278</b>        | <b>4,157</b>                       | <b>5,692</b>   | <b>0</b>   | <b>37,889</b>           | <b>20,921</b>                | <b>1,264</b>               | <b>22,185</b>                      |





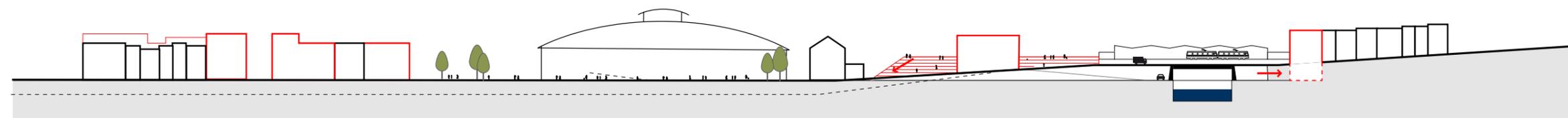
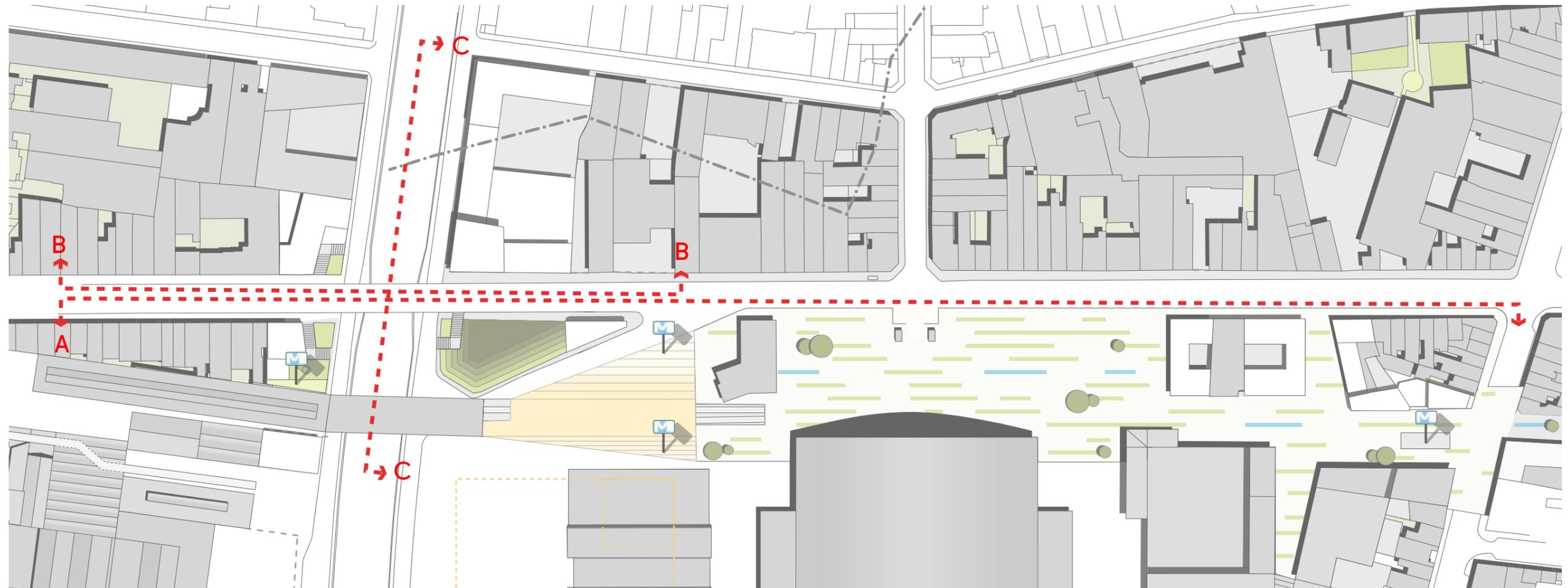


# Situation projetée

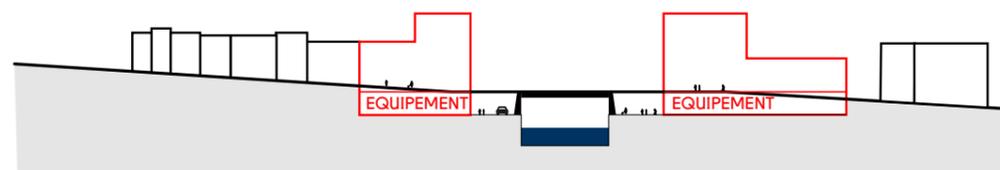




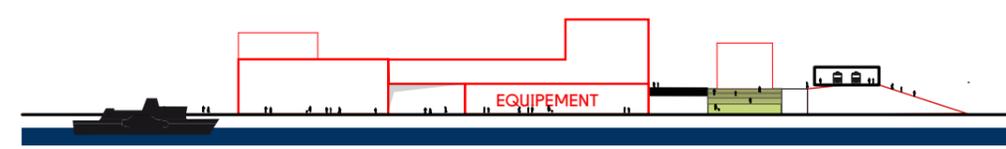
# Profil de la rue Ropsy-Chaudron



C. AA

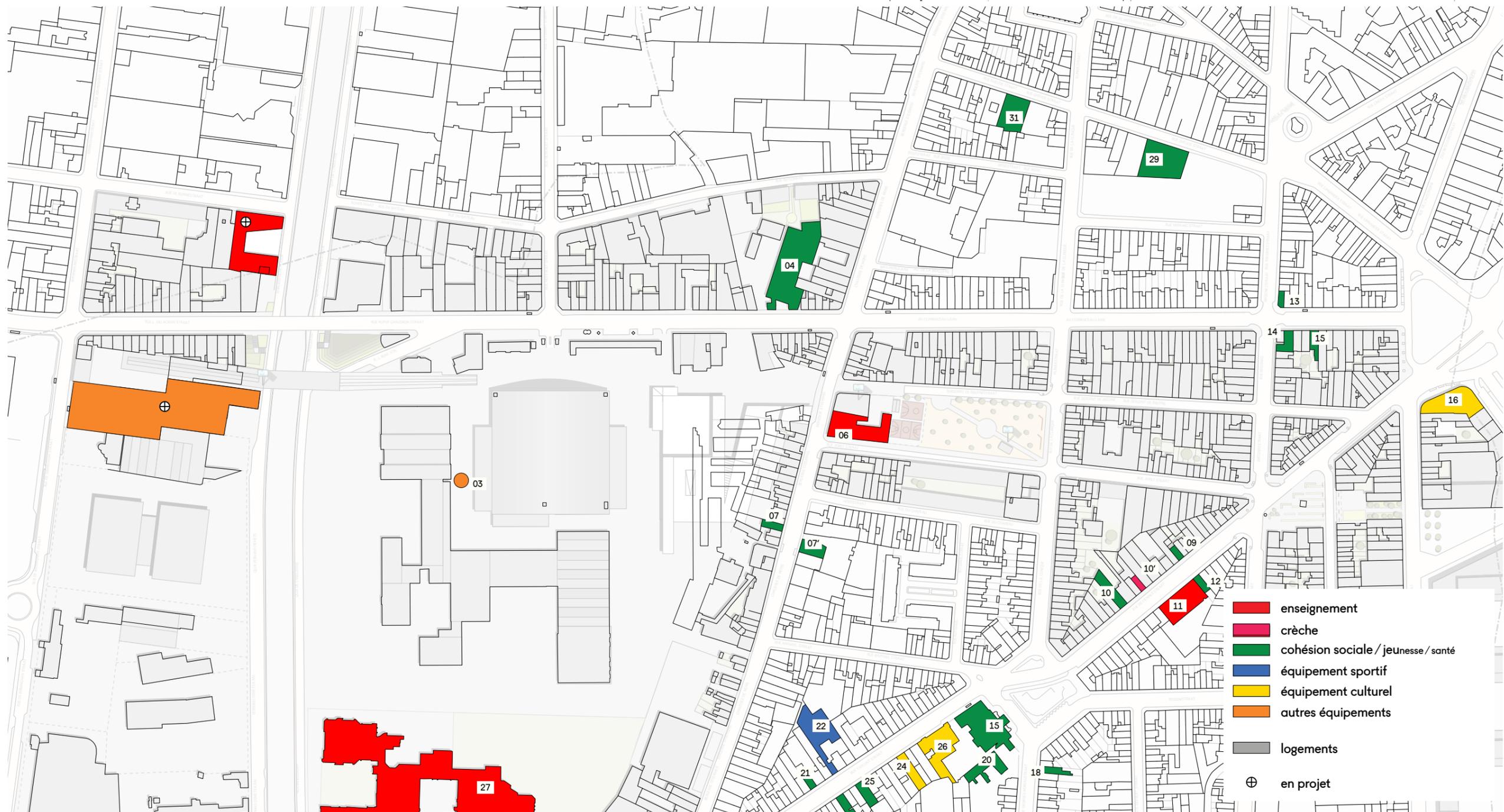


C. BB



C. CC

# Situation existante : Équipements

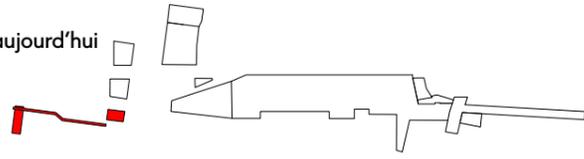


# Équipements projetés en rez-de-chaussée

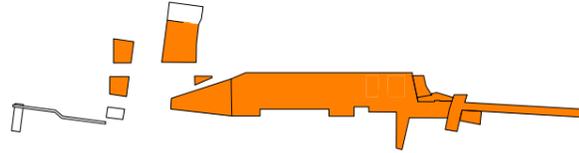


# Priorités

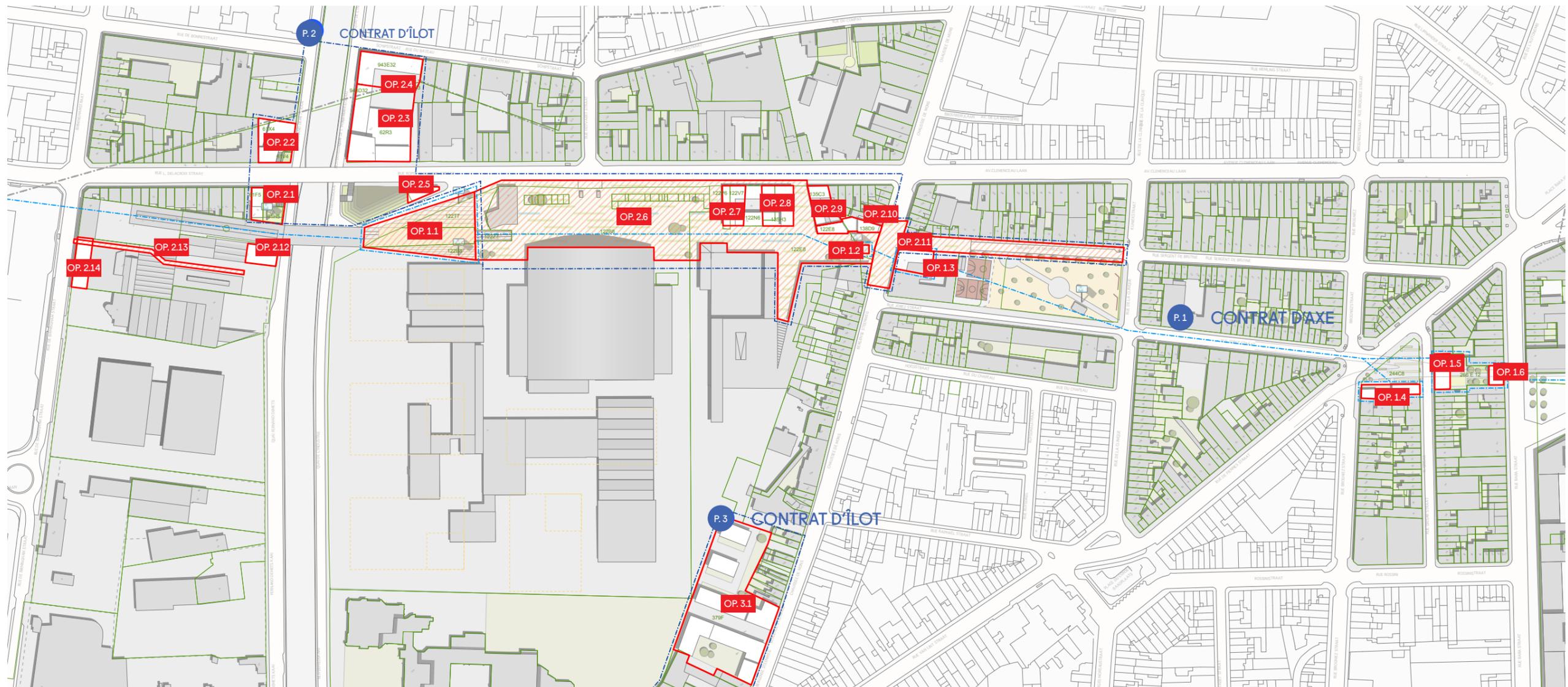
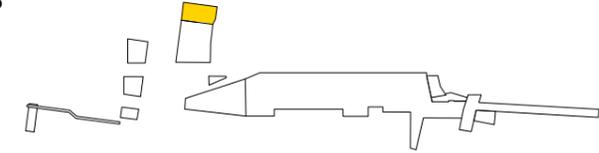
Priorité 1  
possible aujourd'hui



Priorité 2



Priorité 3



## Organisation générale

Le mezzo-projet « peut s'organiser et se réaliser à travers de 3 contrats :

- un CAD « Delacroix-Clémenceau » qui porte sur l'intégration des stations de métro Delacroix et Clémenceau et des améliorations de l'espace public. Ce CAD peut également intégrer un projet sur les terrains et immeubles en friche appartenant aujourd'hui à la société Abatan SA;
- un CID « Delacroix-Canal » pour réaménager et construire les coins autour du Canal. En fonction des acquisitions, ce CID est à scinder en plusieurs CID;
- un CID « Renault », optionnel sur les terrains appartenant à la société Renault.

### CAD « Delacroix-Clémenceau »

A la base du CAD se trouvent la rénovation et le réaménagement des stations Delacroix et Clémenceau, à l'initiative de Bruxelles-Mobilité et la STIB. Sur base de ceci, une négociation avec Abatan peut avoir lieu sur l'aménagement de l'espace devant le grand hall historique. Afin de permettre que cette aménagement soit financé et exécuté par Bruxelles-Mobilité ou la Commune et partiellement par la DRU, une convention d'usage de cette espace (avec droit de superficie) sera conclue entre Abatan et Bruxelles-Mobilité ou la Commune. Les terrains appartenant à Abatan sur le coin de la Rue Ropsy-Chaudron et la Chaussée de Mons peuvent donner lieu à un volet spécifique dans le CAD, à exécuter par Citydev.Brussels. ou un autre opérateur. Vu que ce projet contiendra uniquement du logement et des fonctions économiques (commerces) et que le projet n'intégrera pas de projets communaux limitrophes, la charge financière pour la DRU sera limitée.

## CID « Delacroix-Canal »

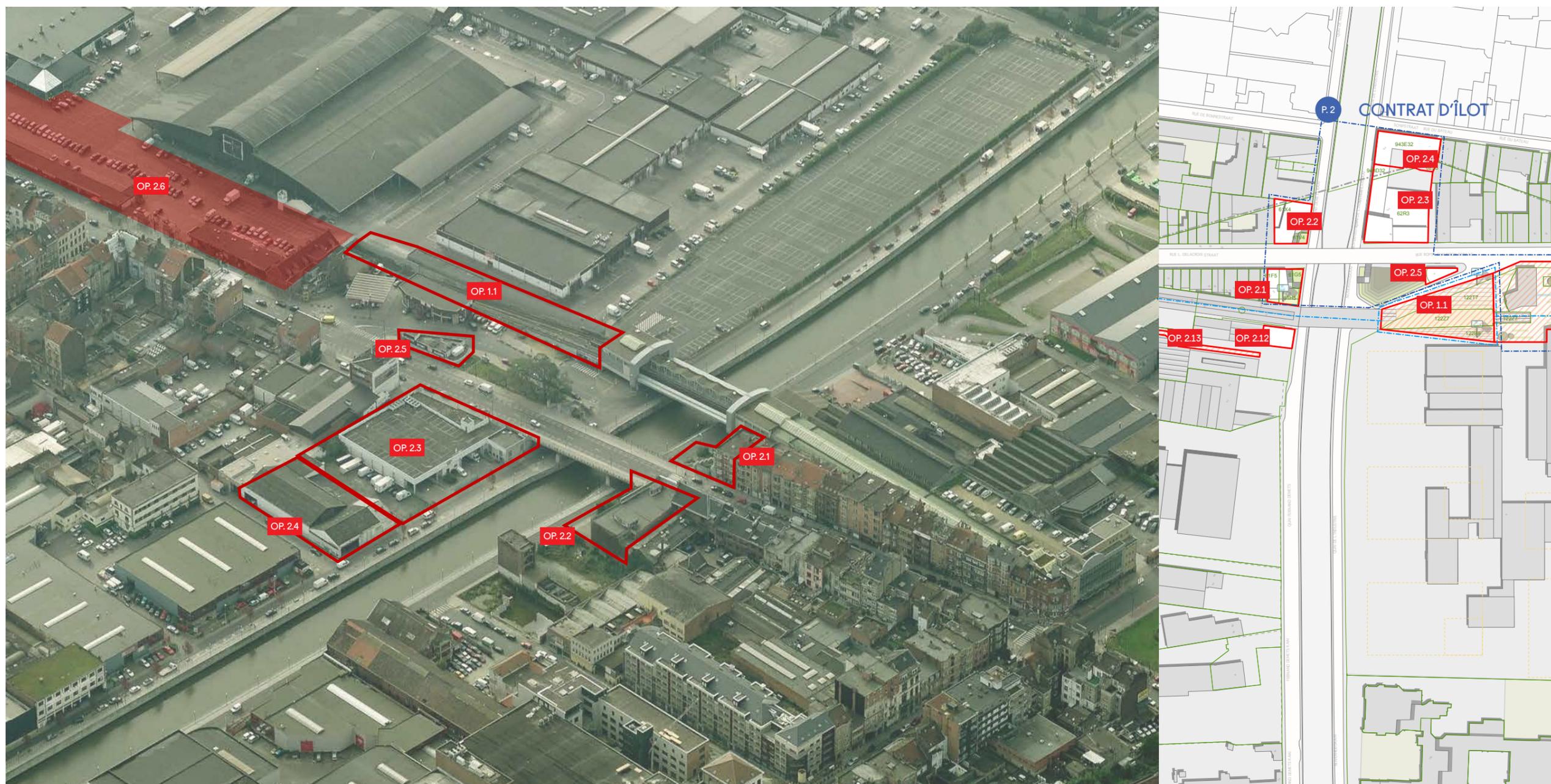
Ce CID peut être exécuté selon le mécanisme prédit. Bruxelles-Mobilité doit être engagé dans l'élaboration du projet, pour assurer que le projet de CAD « Clémenceau-Delacroix » soit bien intégré dans le cid. Les équipements de type « communautaire » peuvent être cofinancés par les Communautés (à travers la Commune) et gérés par la Commune.

Vu la taille du projet et le nombre d'acquisitions à réaliser, ce CID sera probablement scindé en plusieurs projets. Ceci peut se clarifier dans une étude plus détaillée du projet.

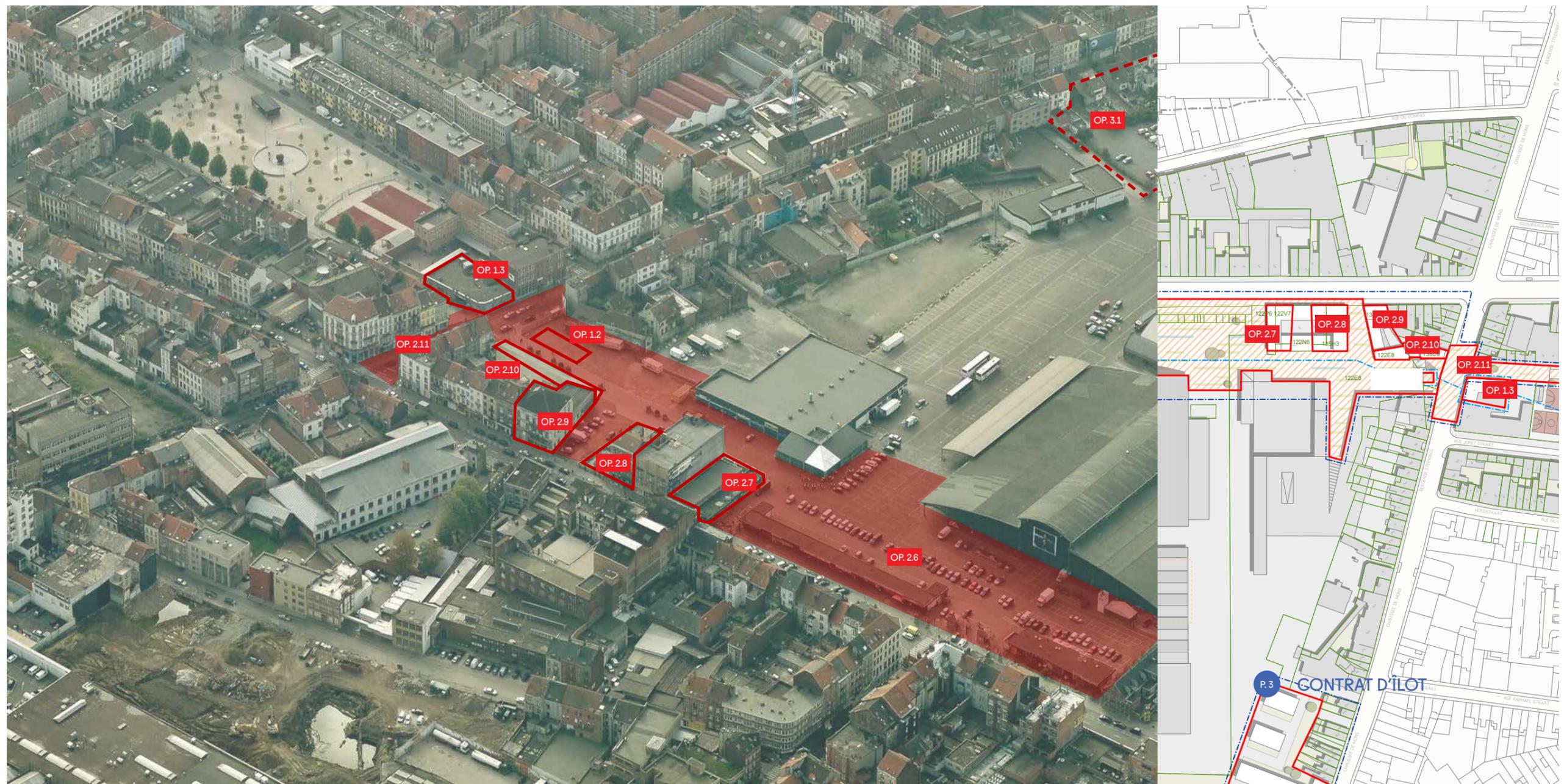
## CID « Renault »

Ce CID peut être exécuté selon le mécanisme prévu. Si le projet ne contient pas d'équipements, Citydev.Brussels pourrait exécuter ce projet sans apport et rôle de/pour la Commune.

# Localisation des opérations



# Localisation des opérations





# 4 Albert-Brel

A Orientations spécifiques

B Illustrations des options

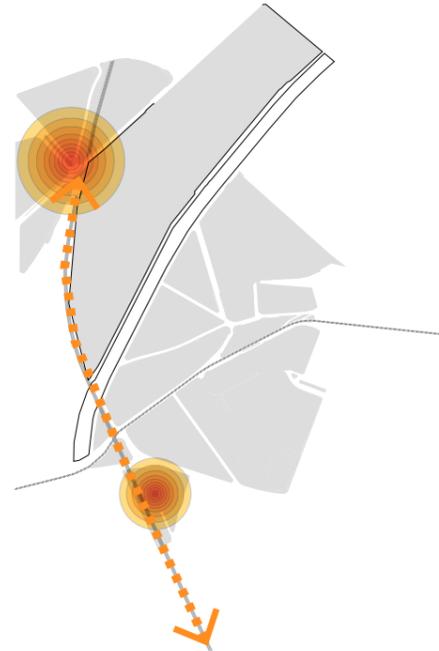


# A ***Orientations Spécifiques***

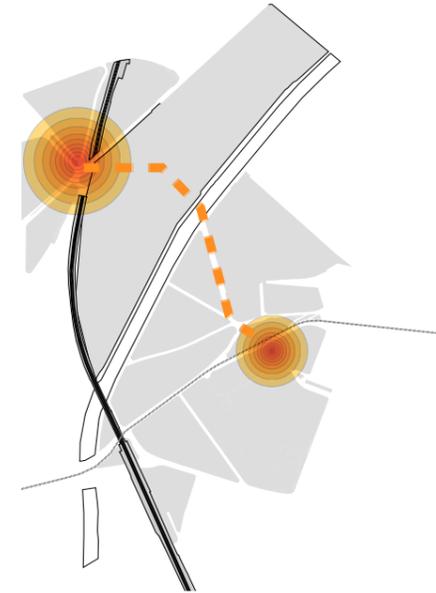
- Orientations spatiales
- Orientations programmatiques
- Orientations espace ouvert
- Schémas de synthèse

# Orientations spatiales

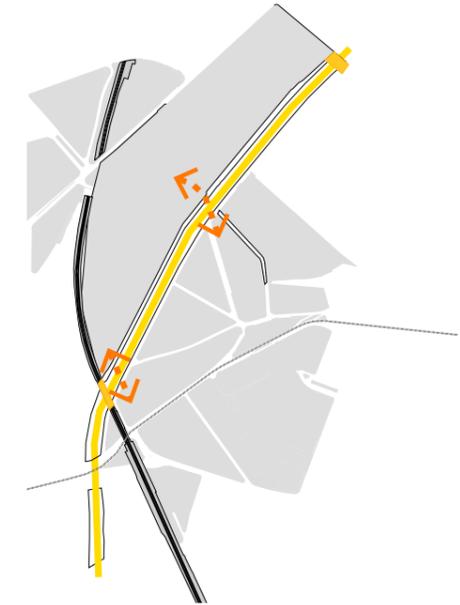
Le mezzo-projet vise à améliorer les relations spatiales entre les deux rives du Canal. Pour ce faire, deux nouveaux franchissements (de type passerelle) sont proposés qui permettent de fabriquer de nouvelles relations entre la station de métro J.Brel, le square Albert et le Parc Crickx. Ces deux nouvelles relations traversent la ZEMU Demets et rendent celle-ci franchissable alors qu'elle constitue aujourd'hui un obstacle entre le quai de Demets et la rue de Birmingham. Corollairement à la création de ces relations, des immeubles peuvent être construits qui soulignent les nouvelles continuités urbaines et fabriquent en même temps une nouvelle façade habitée le long du Canal. Les points d'arrêts de transports publics sont également valorisés par l'amélioration de leur insertion dans le maillage fin d'espaces publics.



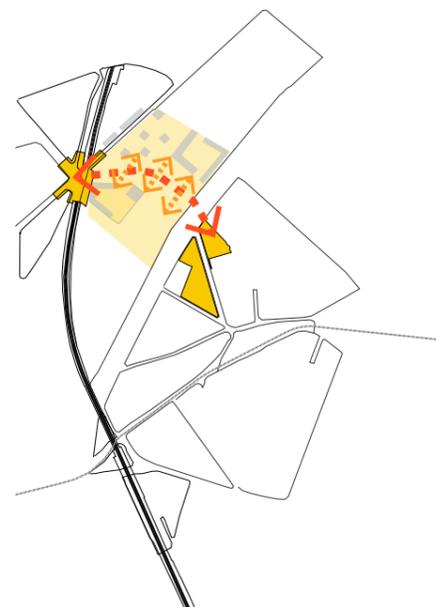
01. Création d'une liaison entre la halte Métro Brel et le Parc Crickx en suivant le maillage vert



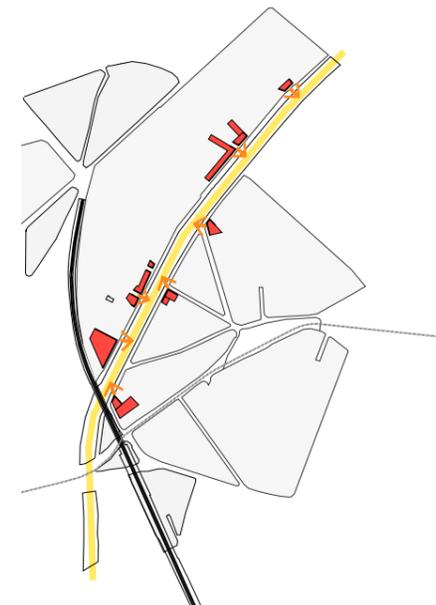
03. Création d'une liaison entre la halte Métro Brel et le Square Albert en suivant le maillage vert



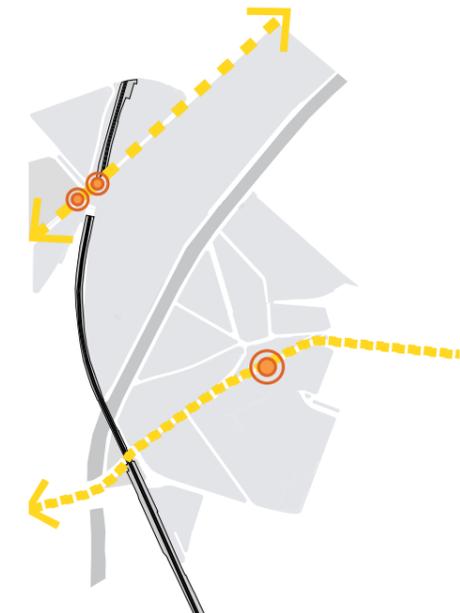
05. Création de nouveaux franchissements pour modes actifs au dessus du Canal



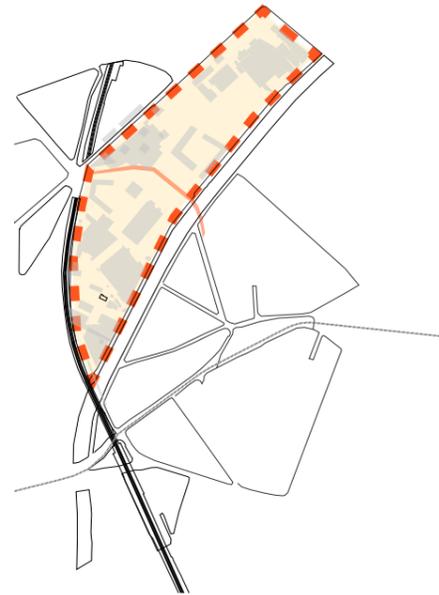
02. Jonction «quai des matériaux», halte métro Brel à travers le site de la STIB tout en permettant son exploitation



04. Activation d'une façade bâtie le long du canal



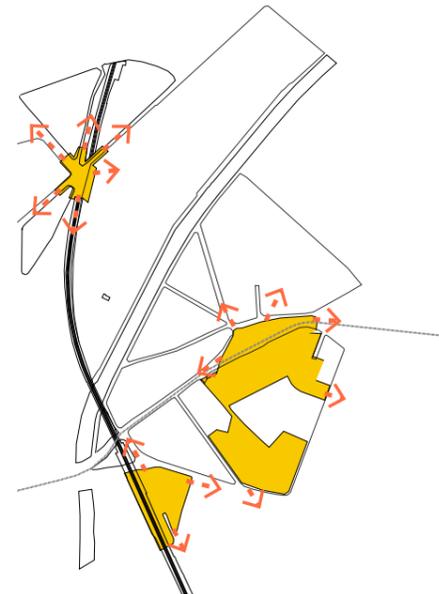
06. Mise en valeur les haltes métro Brel et tram Albert



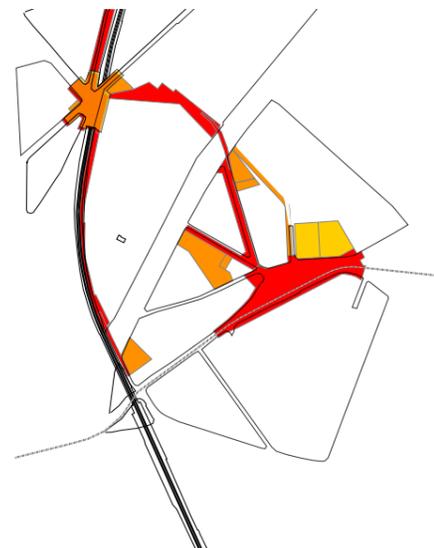
01. Activation de la ZEMU



03. Construction d'ancrages -  
équipements- au niveaux des nouveaux  
franchissements



02. Programmation principalement axée  
sur le maillage public. Valorisation et  
création de nouveaux espaces publics



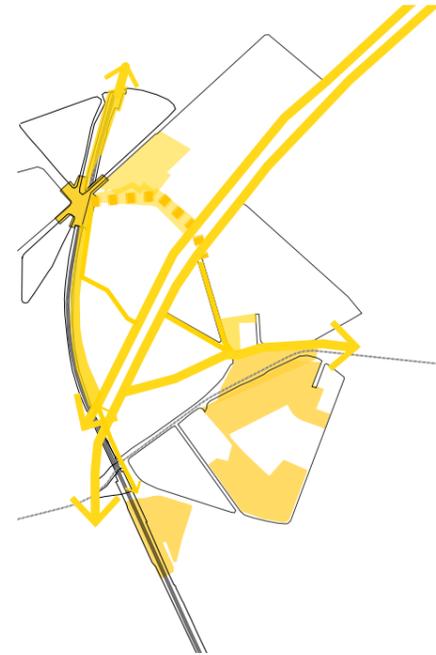
04. Trois niveaux de priorité

- Priorité 01
- Priorité 02
- Priorité 03

Les orientations programmatiques sont principalement axées sur la réalisation d'un maillage pour modes actifs, sur la valorisation, la création et la mise en réseau de nouveaux espaces publics ainsi que la construction d'équipements au niveau des nouveaux franchissements.

Le mezzo-projet prévoit aussi l'activation de la ZEMU au nord; en particulier sur les parcelles de la STIB. L'enjeu principal est la meilleure insertion urbaine de ces parcelles tout en préservant les activités qui se déroulent sur celles-ci. L'amélioration de l'insertion urbaine passe par l'introduction d'une dose de mixité fonctionnelle par le logement et par l'insertion d'un élément de maillage vert qui traverse le site, franchit le Canal, et connecte de ce fait la place Albert à la station de métro J.Brel.

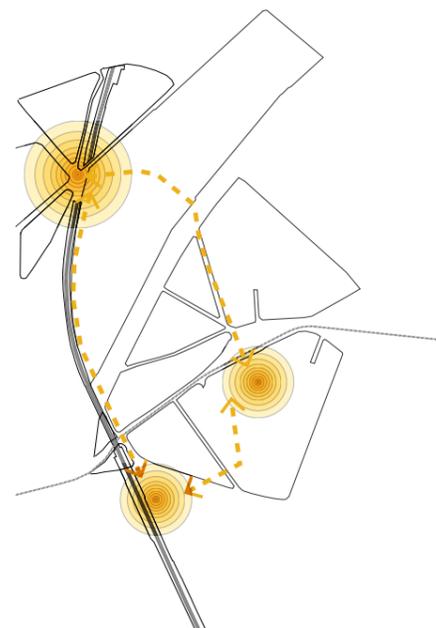
Le mezzo-projet vise à créer un nouveau maillage d'espaces publics. La définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert permet la mise en réseau d'espaces publics, places ou parcs locaux en connexion aux grandes polarités. Ainsi, le Parc Crick, polarité locale, est connecté avec la station de métro J.Brel, via un élément de maillage vert implanté sur le talus du chemin de fer. Un autre objectif du mezzo-projet est l'amélioration de la percolation des eaux par l'augmentation de la perméabilité du sol et la création de toitures vertes.



01. Création d'un nouveau maillage fin d'espaces publics



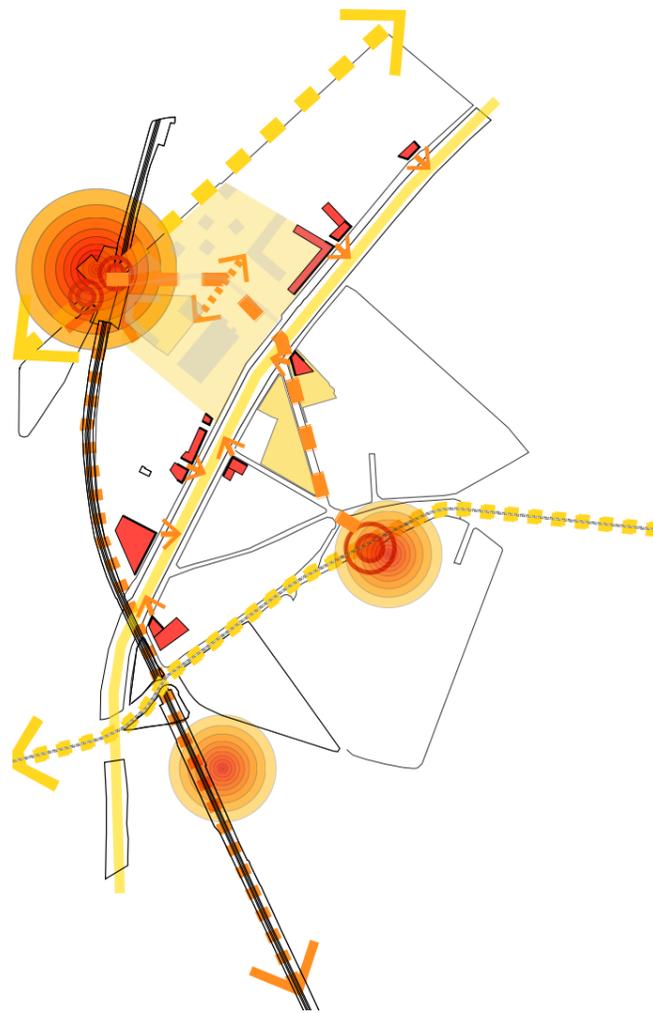
03. Définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert



02. Création et mise en réseau d'espaces publics, places ou parc locaux et connexion aux grandes polarités

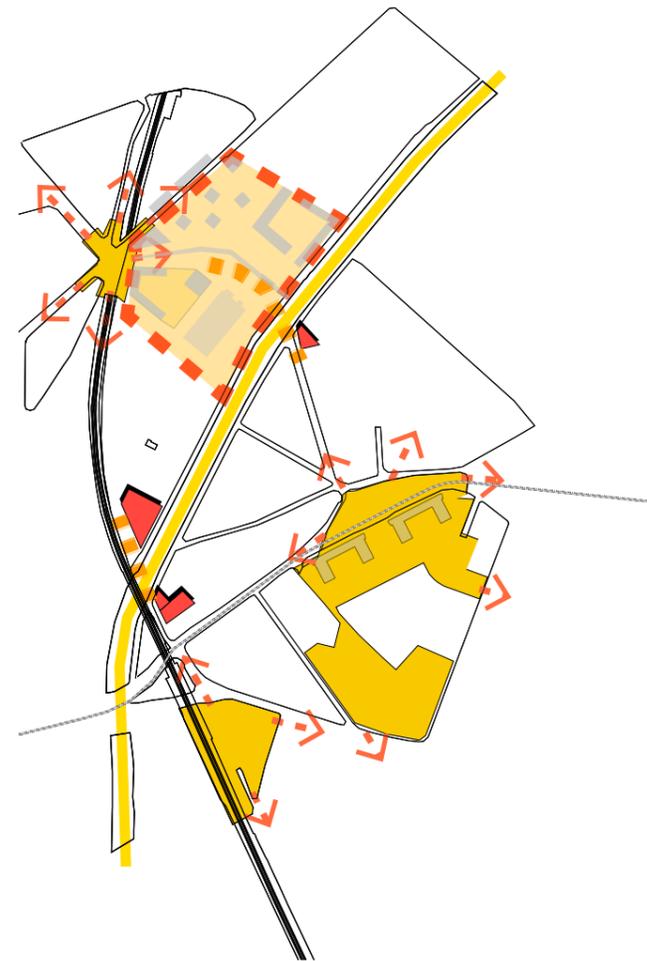


04. Amélioration de la perméabilité du sol + Toitures vertes



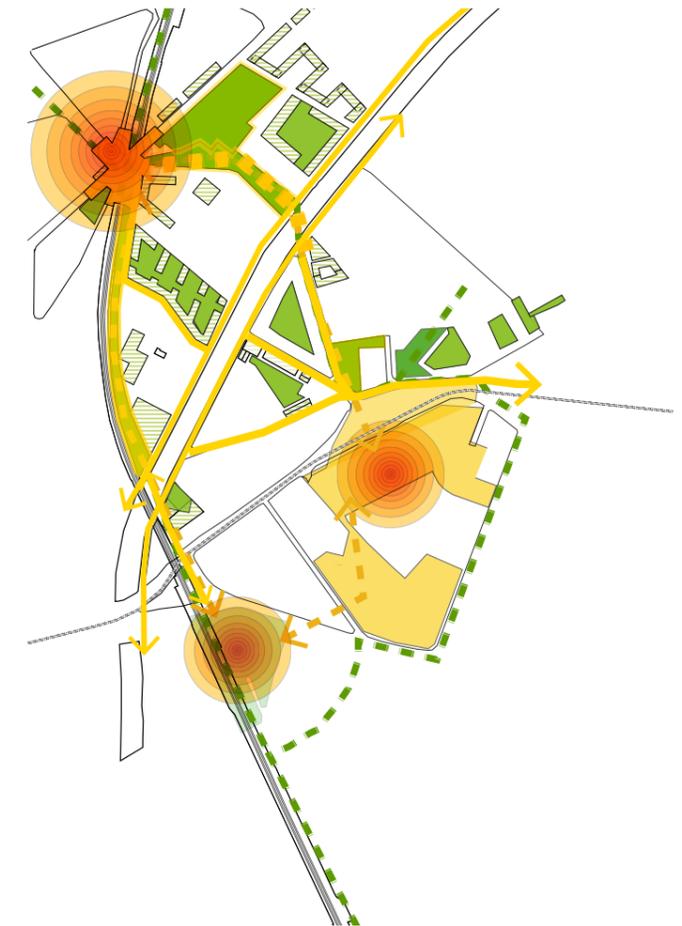
## 01. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS SPATIALES

Le mezzo-projet permet de rendre franchissables une série d'éléments qui font aujourd'hui rupture (ZEMU Demets, Canal, infrastructures routières, etc...). De ce fait il contribue à mieux connecter entre eux des quartiers aujourd'hui séparés les uns des autres. L'amélioration de la connectivité s'accompagne de la construction d'une série d'immeubles de logements et d'équipements qui fabriquent ponctuellement une nouvelle façade habitée le long du Canal.



## 02. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Le mezzo-projet vise à mieux connecter entre elles les deux rives du Canal, objectif qui passe principalement par l'installation de nouveaux franchissements permettant de nouvelles liaisons. Au niveau programmatique, ces aménagements impliquent de penser l'espace public dans une logique de maillage et de déplacements confortables des modes actifs. La programmation du bâti est orientée vers le développement ponctuel de programmes de logements publics et d'équipements locaux.



## 03. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ESPACES OUVERTS

La création d'un élément de liaison entre le square Albert et la station de métro J.Brel permet de rendre public le talus de l'ancienne ligne de chemin de fer qui reliait la Ligne 28 au site des Abattoirs d'Anderlecht. De même, la liaison vers le Parc Crickx rend accessible un talus fortement verdurisé. Plus largement, le mezzo-projet permet de relier entre eux dans une logique de maillage des parcs et espaces publics aujourd'hui inaccessibles et séparés les uns des autres.



# B *Illustrations des orientations*

- Description
- Situation existante
- Opportunités
- Illustration
- Situation projetée
- Situation existante : Équipements
- Équipements projetés en rez-de-chaussée
- Profil le long de la L28
- Priorités
- Opérationnalité
- Localisation des opérations



## Situation existante

Le cadrage s'articule autour de la chaussée de Mons et du square Albert bordé par des tours de logements sociaux et un showroom Renault. Le square Vandervelde aussi dénommé pont de Cureghem est une des articulations entre Cureghem et le reste du territoire communal d'Anderlecht.

Plusieurs projets sont à l'œuvre dans le quartier, dont différents projets de réaménagement dans le cadre du contrat de quartier durable Canal-Midi (parc Cricks, terrain de sport Franck Vercauteren, espace public aux pieds des tours...), un projet d'extension de l'école de la maréchalerie (un projet porté par la VGC) à côté du site Renault, le projet de création de logements Matériaux de Citydev.Brussels (actuellement en chantier) et de l'autre côté du canal sur l'actuelle ZIU, le projet Port-Sud, projet FEDER de Centre d'Entreprise et d'Interprétation du Canal.

## Situation projetée

Le projet se développe autour de deux nouvelles traversées sur le Canal et des liaisons qui les prolongent :

- une première liaison depuis le square Albert vers la station de métro Jacques Brel en traversant le canal à hauteur de la rue des Matériaux ;
- une seconde traversée depuis le parc Cricks vers la même station, créant une passerelle parallèle aux voies de chemin de fer.

Une école est créée sur le site Renault, et des équipements qui profitent de la nouvelle proximité du station Brel et la fréquentation par les jeunes sont installés en accroche des deux passerelles.

|  | Mezzo-projet:<br>Albert-Brel |
|--|------------------------------|
| m <sup>2</sup> logement - libre        | 2.920 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> logement - conventionné | 7.300 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> logement - social       | 4.380 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> équipements             | 16.400 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> activités économiques   | 5.800 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> espace public           | 32.300 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> espace vert             | 12.600 m <sup>2</sup>        |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>81.700 m<sup>2</sup></b>  |

## Opérationnalité

Le mezzo-projet « Albert-Brel » peut s'organiser et se réaliser à travers 5 contrats :

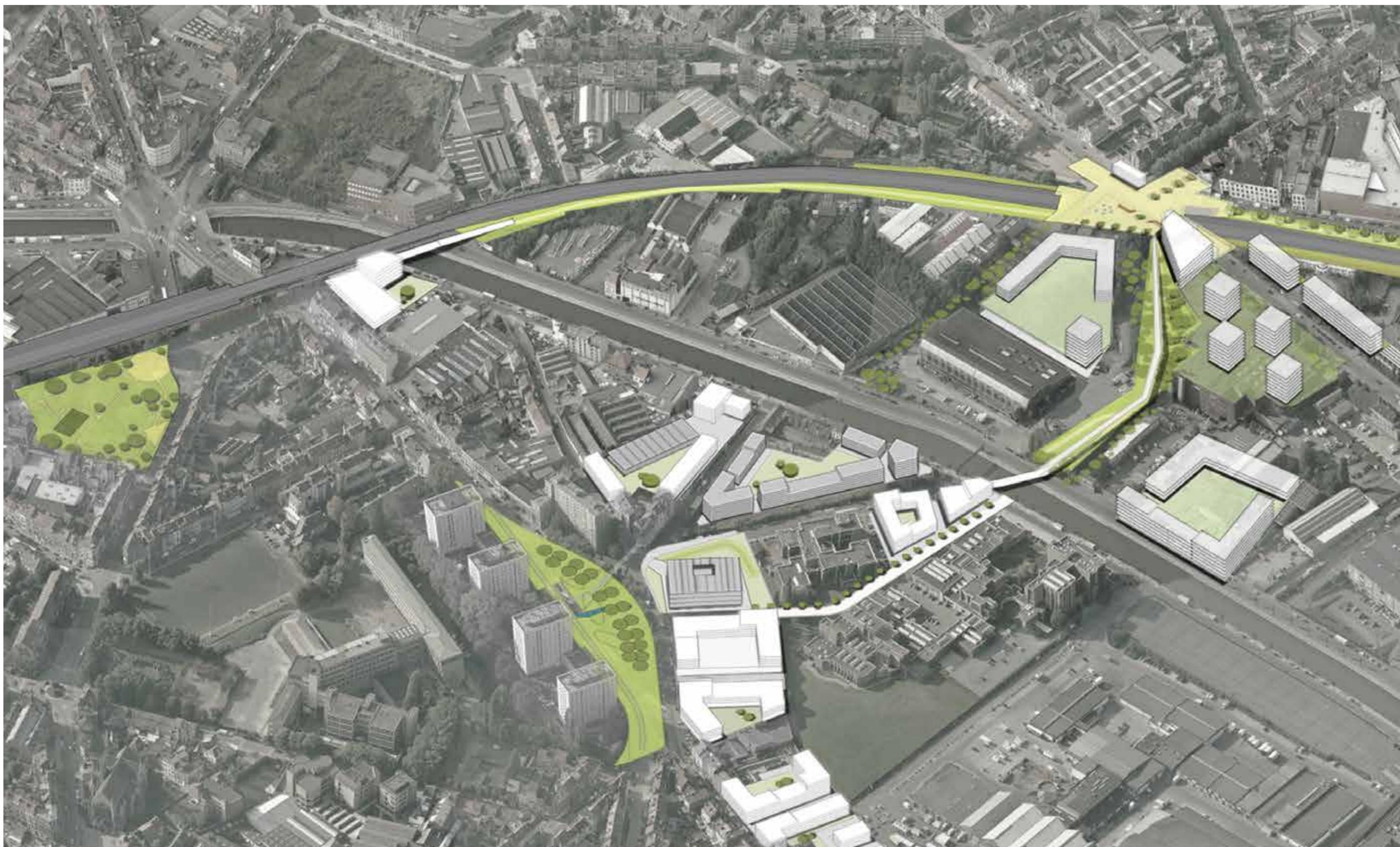
- un CAD « Albert-Brel » qui réalise une connexion pour modes douces entre la Place Albert et la station de métro Jacques Brel ;
- un CAD « Brel-Kuborn », qui réalise une connexion pour modes doux le long du chemin de fer ;
- 3 CID sur des terrains et immeubles dans le périmètre, selon le mécanisme prédit : « Erasmus Hogeschool », « Renault bis » et « Appolinaris ».

## Détails des opérations

| Contrat                                 | OPERATION     | m <sup>2</sup> logements | nbre de logements | m <sup>2</sup> équipements publics | m <sup>2</sup> activités économiques type bureau, commerce | m <sup>2</sup> activités économiques productives (petites industries, entreposage...) | m <sup>2</sup> bâtiment | m <sup>2</sup> espace public | m <sup>2</sup> espace vert | m <sup>2</sup> espace public total |
|---|---------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|---|-------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| MEZZO-PROJET : ALBERT- BREL             |               |                          |                   |                                    |  |   |                         |                              |                            |                                    |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT                 | Opération 1.1 | 6000                     | 60                | 3,500                              | 0  |   | 9,560                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1 CONTRAT D ILOT                 | Opération 1.2 | 900                      | 9                 | 0                                  | 0  |   | 909                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT (SUITE RENAULT) | Opération 2.1 | 0                        | 0                 | 8,500                              | 0  |   | 8,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2 CONTRAT D ILOT (SUITE RENAULT) | Opération 2.2 | 0                        | 0                 | 0                                  | 5,000  |   | 5,000                   | 1,100                        | 0                          | 1,100                              |
| Projet 3 CONTRAT D'AXE                  | Opération 3.1 | 800                      | 8                 | 0                                  | 0  |   | 808                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 3 CONTRAT D'AXE                  | Opération 3.2 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 4,000                      | 4,000                              |
| Projet 3 CONTRAT D'AXE                  | Opération 3.3 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 6,600                        | 0                          | 6,600                              |
| Projet 3 CONTRAT D'AXE                  | Opération 3.4 | 0                        | 0                 | 600                                | 0  |   | 600                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 3 CONTRAT D'AXE                  | Opération 3.5 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 3,000                      | 3,000                              |
| Projet 4 CONTRAT D'AXE                  | Opération 4.1 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 5,600                      | 5,600                              |
| Projet 4 CONTRAT D'AXE                  | Opération 4.3 | 500                      | 5                 | 0                                  | 0  |   | 505                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 4 CONTRAT D'AXE                  | Opération 4.4 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 5,300                        | 0                          | 5,300                              |
| Projet 4 CONTRAT D'AXE                  | Opération 4.5 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 17,000                       | 0                          | 17,000                             |
| Projet 5 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE    | Opération 5.1 | 1,000                    | 10                | 2,000                              | 0  |   | 3,010                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE    | Opération 5.2 | 1,900                    | 19                | 500                                | 0  |   | 2,419                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE    | Opération 5.3 | 2,000                    | 20                | 1,300                              | 0  |   | 3,320                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5 CONTRAT DE QUARTIER DURABLE    | Opération 5.4 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 2,300                        | 0                          | 2,300                              |
| Projet 4 CONTRAT D'AXE                  | Opération 5.5 | 1,500                    | 15                | 0                                  | 800  |   | 2,315                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
|   |               | <b>14,600</b>            | <b>146</b>        | <b>16,400</b>                      | <b>5,800</b>   |   | <b>36,946</b>           | <b>32,300</b>                | <b>12,600</b>              | <b>44,900</b>                      |



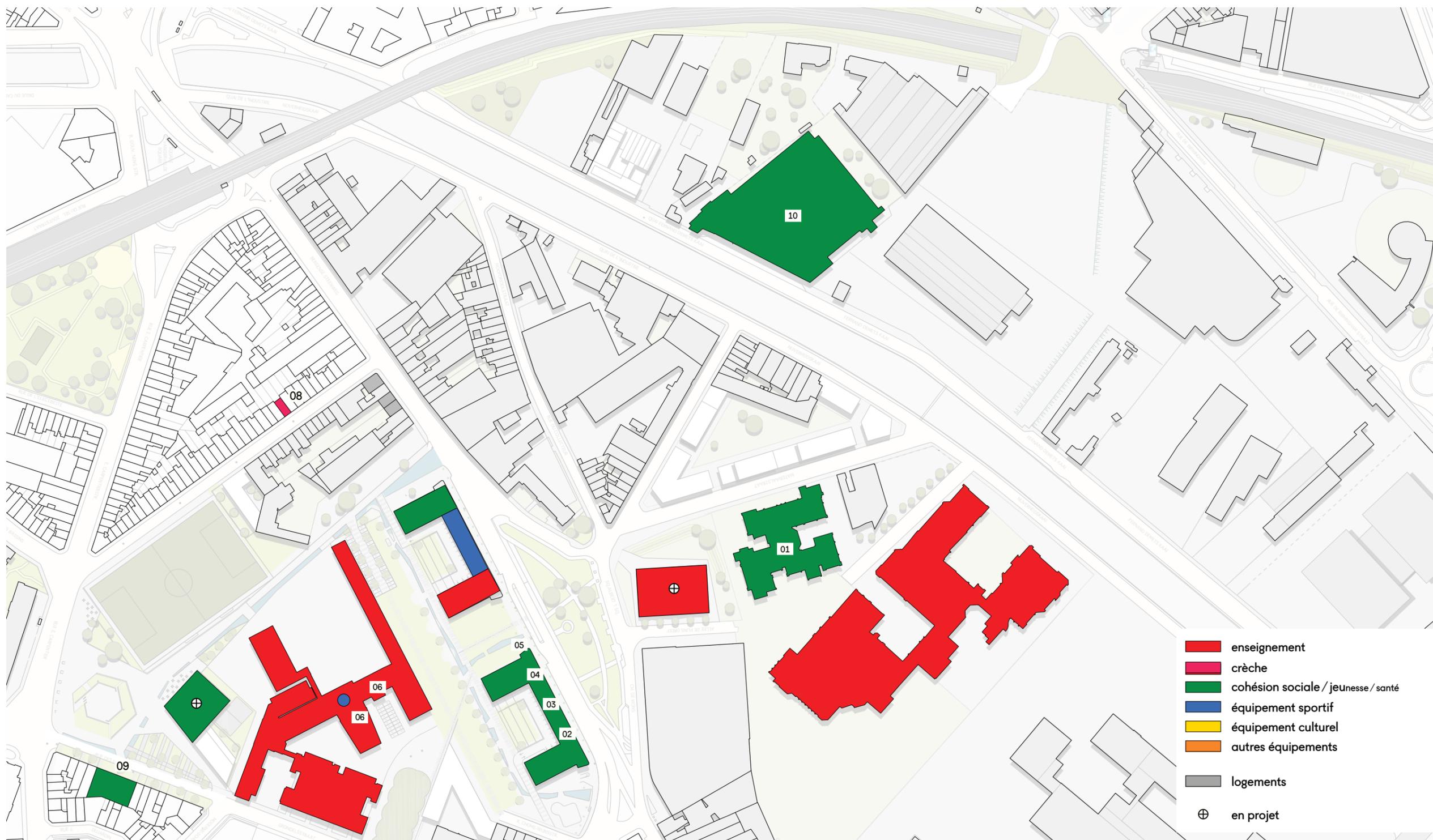




# Situation projetée



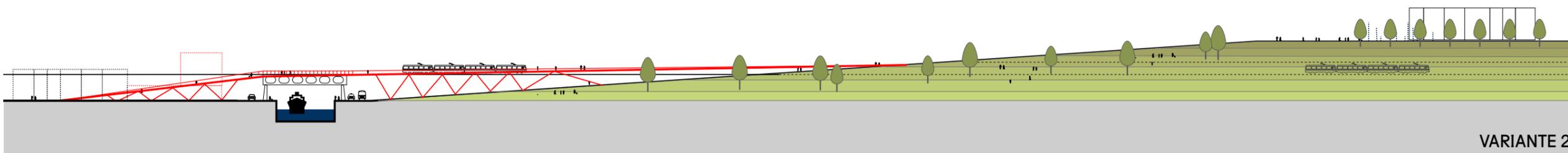
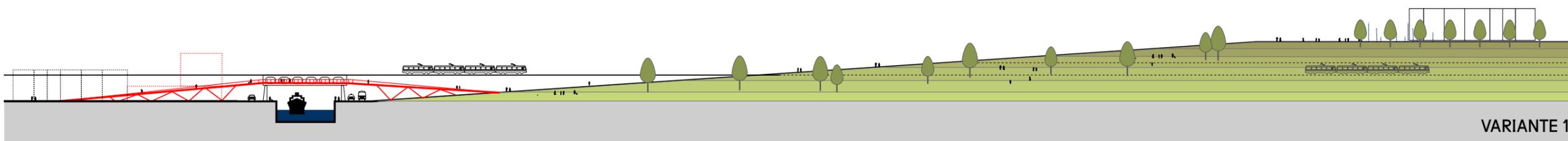
# Situation existante : Équipements



# Équipements projetés en rez-de-chaussée

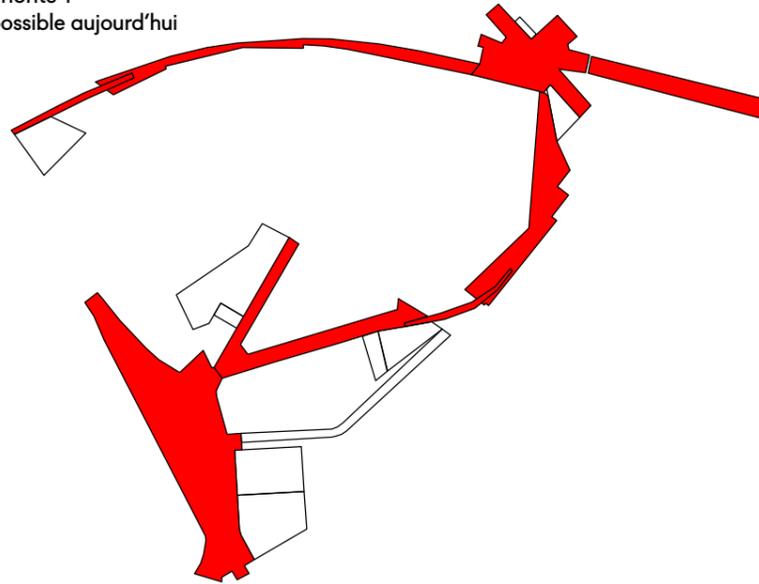


# Profil le long de la L28

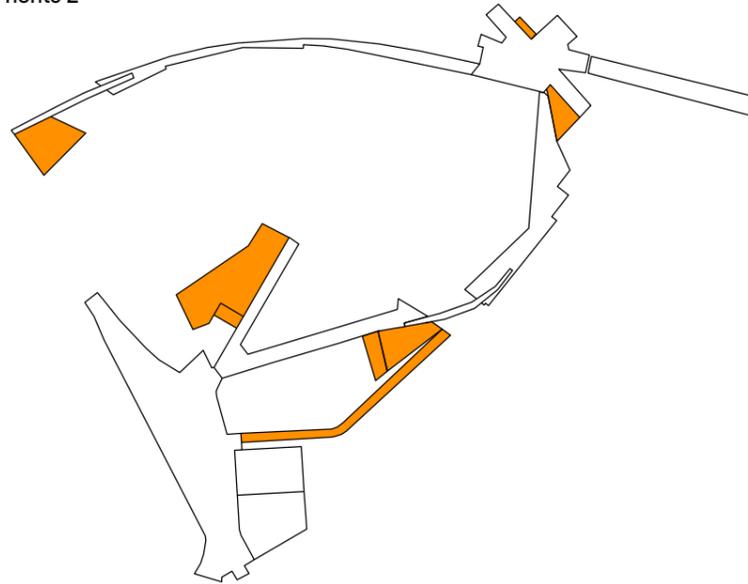


# Priorités

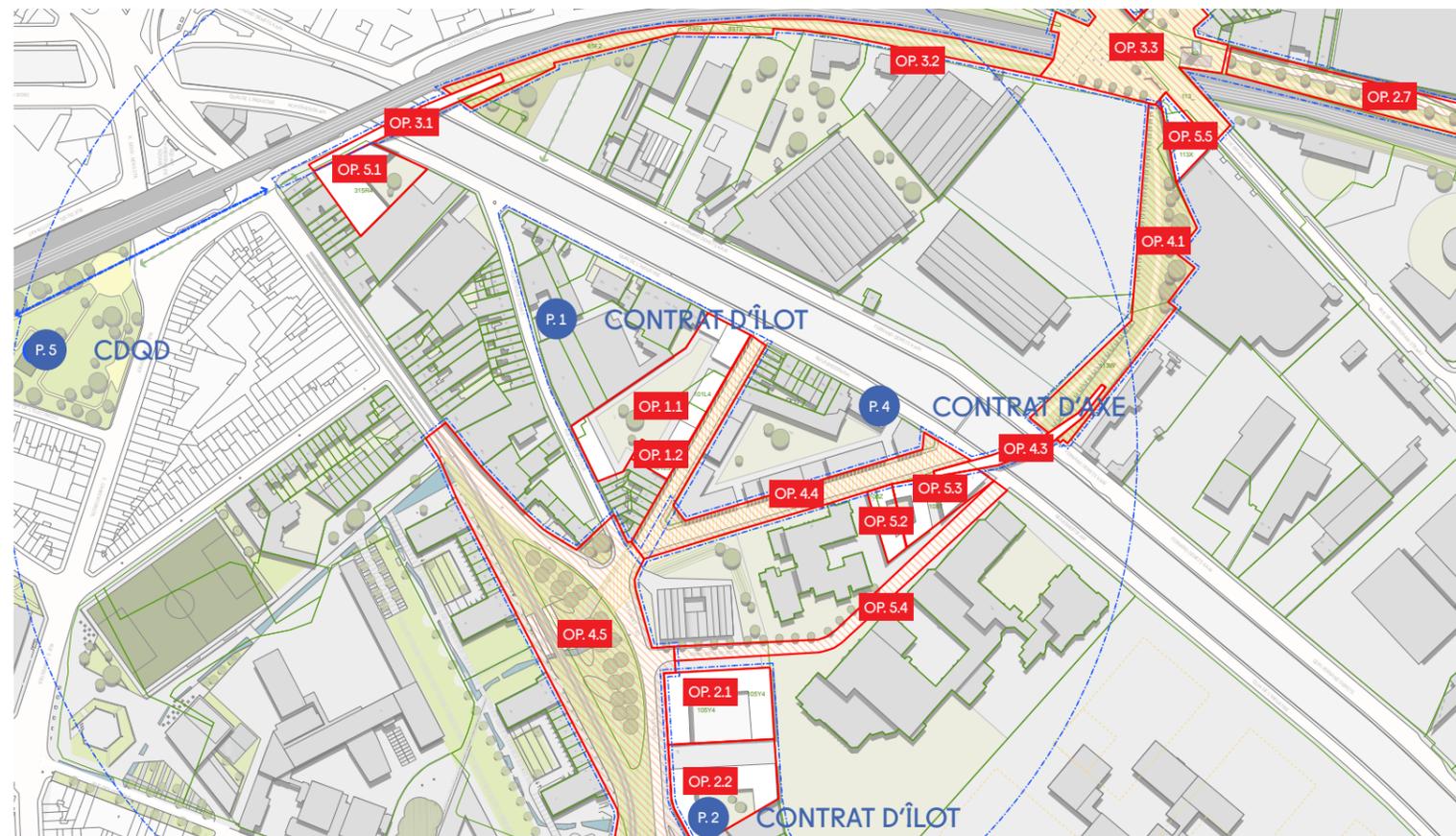
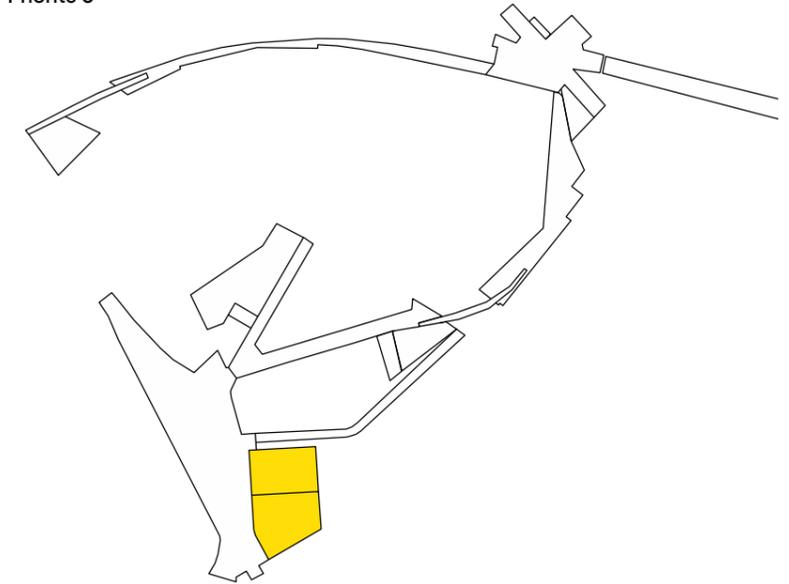
Priorité 1  
possible aujourd'hui



Priorité 2



Priorité 3





## Organisation générale

Le mezzo-projet « Albert-Brel » peut s'organiser et se réaliser à travers de 5 contrats :

- un CAD « Albert-Brel » qui réalise une connexion pour modes doux entre la Place Albert et le station de métro Jacques Brel ;
- un CAD « Brel-Kuborn », qui réalise une connexion pour modes doux le long du chemin de fer ;
- 3 CID sur des terrains et immeubles dans le périmètre, selon le mécanisme prévu : « Erasmus Hogeschool », « Renault bis » et « Appolinaris ».

## CAD « Albert-Brel »

Le contrat d'axe Albert-Brel se décompose en plusieurs projets dont Bruxelles-Mobilité peut avoir la maîtrise : le réaménagement du croisement de la Rue de Birmingham avec la Ligne 28, la construction d'un pont sur le Canal et l'aménagement d'une passage sur le terrain de la STIB, et le réaménagement de la Place Albert. Le passage sur le terrain de la STIB est plutôt la partie de projet la plus critique. Plusieurs options sont possibles : un droit de superficie + droit de servitude, l'achat du terrain par Bruxelles-Mobilité ou l'aménagement par la STIB avec droit de servitude.

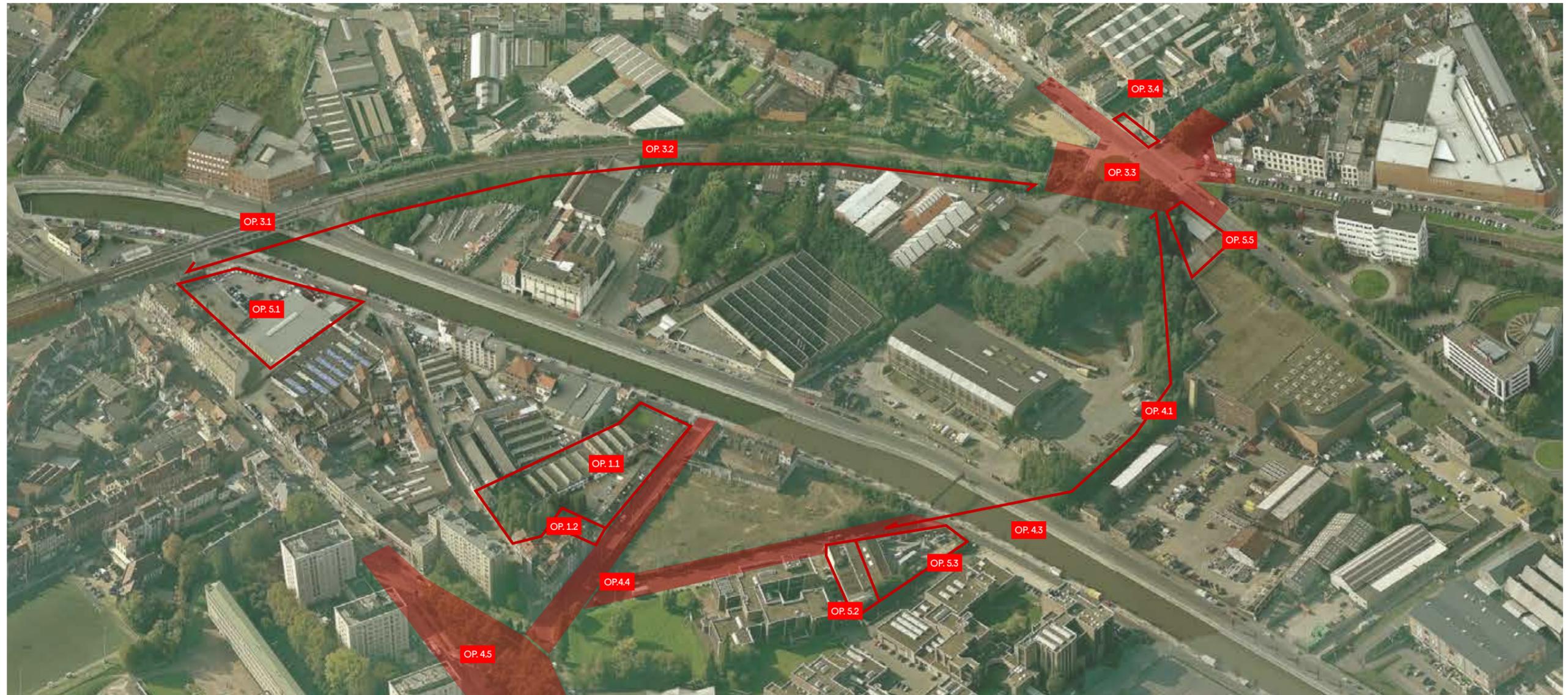
Les projets immobiliers complémentaires sur la Rue de Birmingham et l'Avenue Norbert Gille peuvent être exécutés par la Commune ou City-dev.Brussels.

## CAD « Brel-Kuborn »

Essentiellement, il s'agit de réaliser un passage le long du chemin de fer (L28). Ceci peut être aménagé par Bruxelles-Mobilité (alternativement aussi par Beliris ou Bruxelles-Environnement). Le montage peut consister d'un droit de superficie avec un droit de servitude. Le reste du projet peut se réaliser sur la voirie communale vers Kuborn. Le pont piéton sur le Canal doit se réaliser en collaboration avec Bruxelles-Mobilité. Le projet immobilier sur le coin du Quai de l'Industrie pourrait être porté par un opérateur régional.



# Localisation des opérations





# 5 Kuborn

A Orientations spécifiques

B Illustrations des options



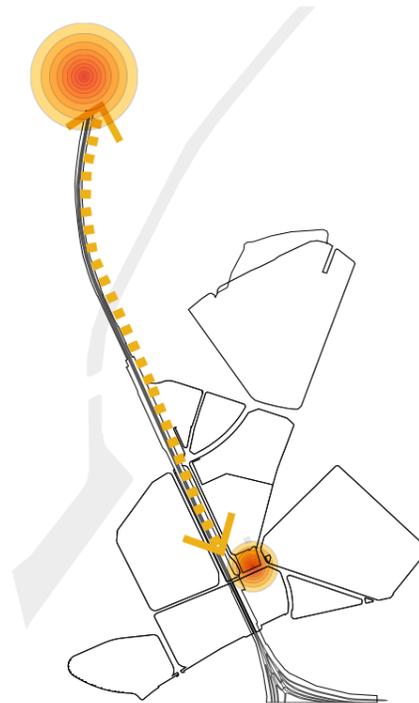
# A ***Orientations spécifiques***

- Orientations spatiales
- Orientations programmatiques
- Orientations espace ouvert
- Schémas de synthèse

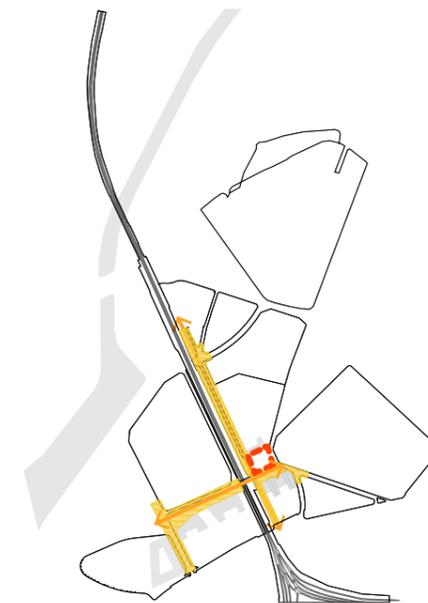
Le mezzo-projet vise principalement au réaménagement de la place Kuborn et des espaces publics adjacents. L'enjeu principal de ce mezzo-projet est un travail sur l'interface entre les deux quartiers situés de part et d'autre du pont de chemin de fer.

Ce travail doit permettre une meilleure connexion physique et visuelle entre les deux quartiers, en particulier parce que les terrains situés côté bassin de Biestebroek accueilleront à termes des programmes mixtes logements/activités économiques.

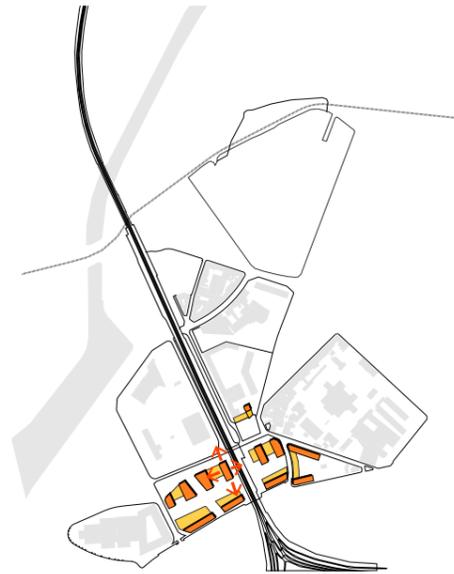
L'autre objectif poursuivi est l'activation de la liaison prévue au maillage vert entre la halte de métro J.Brel et la place Kuborn.



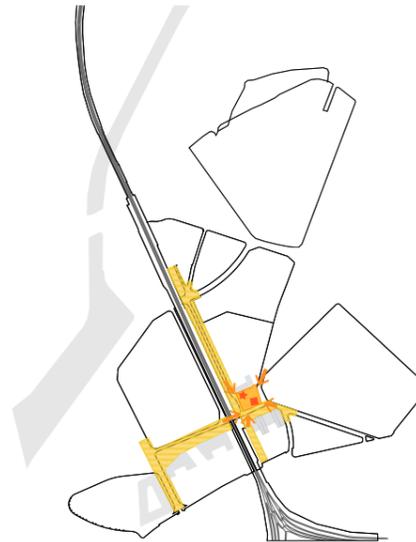
01. Activation d'une liaison entre la station de métro J.Brel et la place Kuborn, en suivant le maillage vert



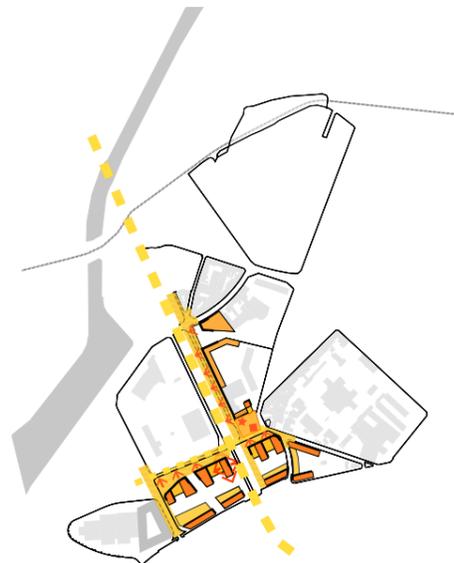
02. Réaménagement de la place Kuborn et des espaces publics adjacents comme interface entre quartiers



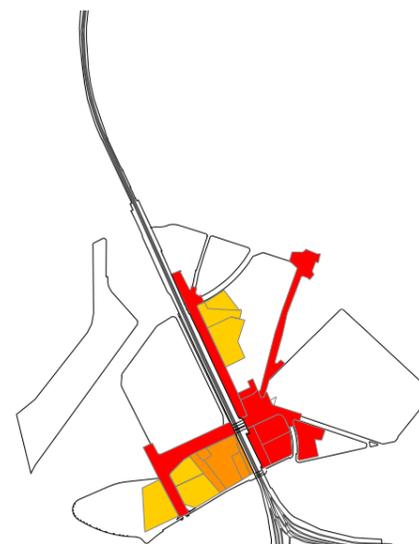
01. Immeubles résidentiels hauts de part et d'autre du pont du chemin de fer comme appel visuel



03. Réaménagement de la place Kuborn et des espaces publics adjacents / Création d'une polarité locale



02. Création d'une continuité des façades en rez-de-chaussée de part et d'autre du pont de chemin de fer, ainsi que dans la rue Prévinaire



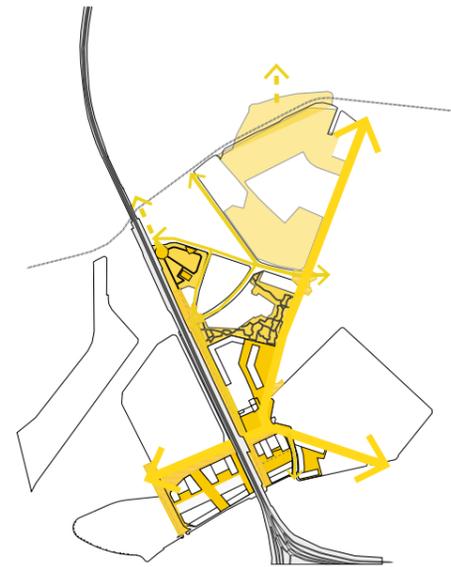
04. 3 niveaux de priorité

- Priorité 01
- Priorité 02
- Priorité 03

Au niveau des orientations programmatiques, en plus du réaménagement de la place Kuborn et des espaces publics adjacents, des immeubles hauts de part et d'autre du pont de chemin de fer sont créés comme appels visuels. Ces immeubles mixtes (activités économiques/logements) doivent permettre d'augmenter la mixité de la zone mais aussi de créer une continuité des façades de part et d'autre du pont Kuborn ainsi que le long de la rue Prévinaire.

Le mezzo-projet vise à créer nouveau maillage fin d'espaces publics. La définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert, doit permettre la mise en réseau d'espaces publics, places ou parc locaux en connexions aux grandes polarités. Ainsi le Parc Crick , la place Kuborn et le Parc des Goujons, trois polarités locales, sont mis en connexion avec la station de métro J.Brel et le square Albert, deux polarités supra locales. Par ailleurs, le mezzo-projet prévoit le désenclavement du Parc des Goujons en étendant celui-ci vers la rue Prévinaire. Cette opération prévoit d'insérer ce Parc dans un maillage vert intégrant parcours piétons et espaces verts de proximité.

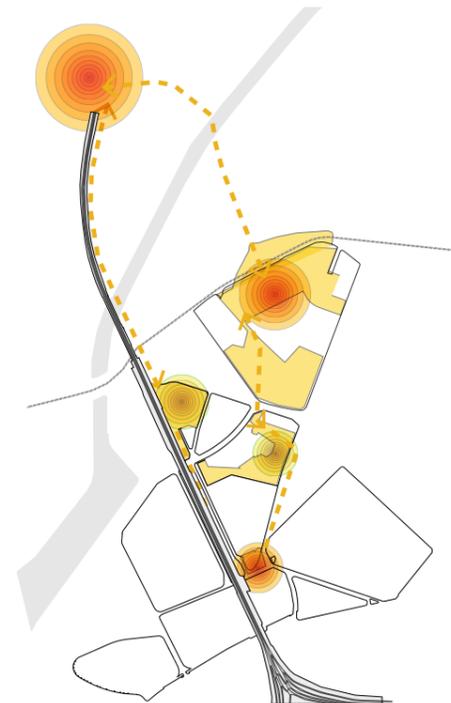
Un autre objectif du mezzo projet, est l'amélioration de la percolation des eaux pluviales par l'augmentation de la perméabilité du sol. En fonction des opportunités de projets, le maillage vert est activé par l'installation de toitures vertes.



01. Création d'un nouveau maillage fin d'espaces publics



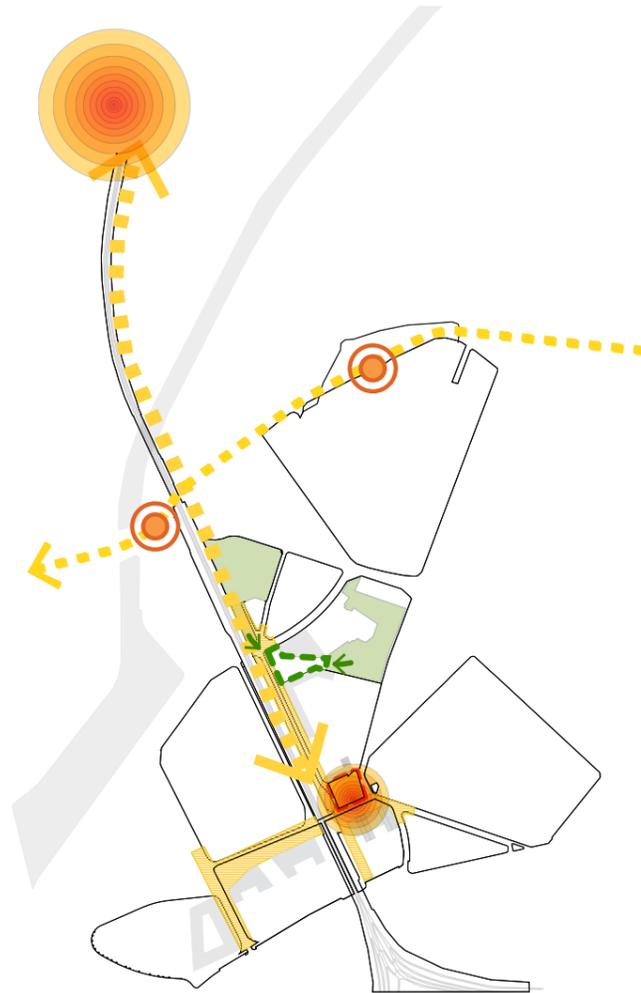
03. Définition d'une épaisseur paysagère au maillage vert



02. Création et mise en réseau d'espaces publics, places ou parc locaux et connexion aux grandes polarités



04. Amélioration de la perméabilité du sol + Toitures vertes



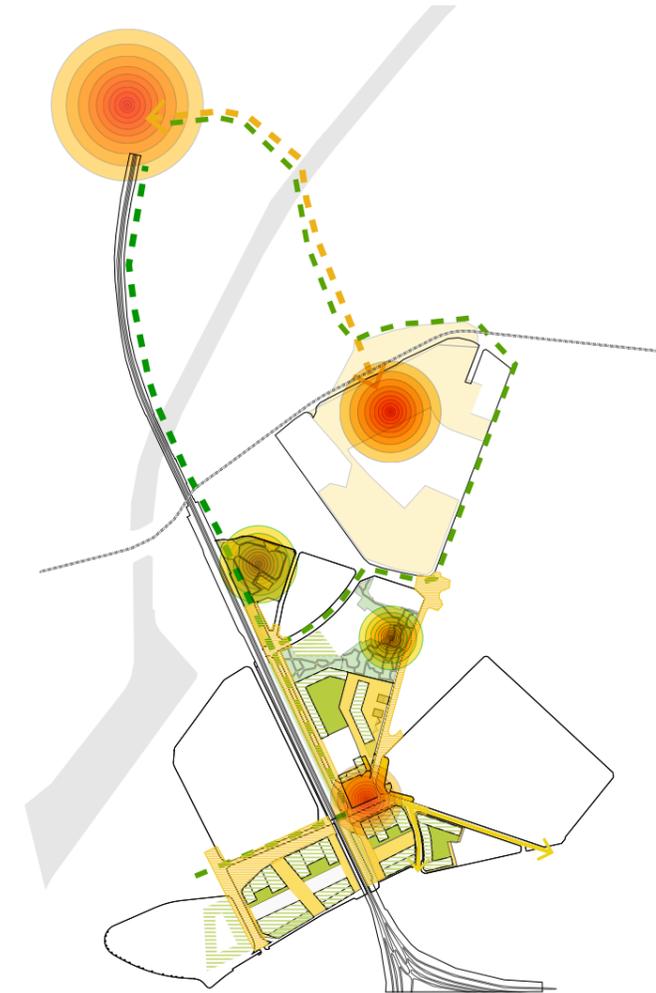
## 01. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS SPATIALES

Le mezzo-projet envisage dans ses objectifs de mieux insérer le pôle dans le tissu urbain de Cureghem. Ainsi, bien que situé en limite de quartier, le pôle sera plutôt à l'avenir un interface important avec le nouveau quartier qui se développera de part et d'autre du bassin de Biestebroeck.



## 02. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Le mezzo-projet vise à fabriquer de nouveaux fronts bâtis qui viennent souligner la continuité urbaine de part et d'autre du pont de chemin de fer et le long de la rue Prévinaire. Les rez-de-chaussée accueillent des équipements locaux et des activités productives tandis que les étages des bâtiments accueillent différents programmes de logements publics.



## 03. SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ESPACES OUVERTS

Le mezzo-projet vise à inscrire le pôle Kuborn dans un maillage d'espaces publics qui transforment la condition urbaine de ce pôle, de pôle situé en extrémité de quartier à un pôle constituant un interface entre Cureghem et le futur quartier en devenant le long du bassin de Biestebroeck. Les aménagements d'espaces ouverts devront souligner cette nouvelle condition en particulier en favorisant la transition sous le pont de chemin de fer et en améliorant les aménagements pour modes actifs à la rue Prévinaire et le long de la rue des Goujons.



# B *Illustrations des orientations*

- Description
- Situation existante
- Opportunités
- Illustration
- Situation projetée
- Situation existante : Équipements
- Équipements projetés en rez-de-chaussée
- Priorités
- Opérationnalité
- Localisation des opérations



## Situation existante

Le périmètre est traversé par le chemin de fer qui sépare l'Est (l'actuelle ZIU proposée en ZEMU au projet de PRAS Démographique) de l'Ouest (Cureghem Vétérinaire) qui se profile comme une fin de la ville à vivre. La rue des Deux Gares (plus loin boulevard Industriel) est un axe économique et routier important qui participe également à l'enclavement du quartier. Outre les réaménagements d'espace public prévu dans le CQD Canal Midi, différentes acquisitions ont été réalisées par Citydev.Brussels, rue du Docteur Kuborn. Par ailleurs, le tronçon de la ZIU-sud repris dans le périmètre est susceptible de passer en zone d'économie en milieu urbain et pourrait donc d'accueillir à terme du logement.

## Situation projetée

Ce projet améliore la connexion entre Cureghem et la ZIU via un redéveloppement immobilier de part et d'autre du pont ainsi qu'une amélioration des voiries. La qualité de la rue Prévinaire est également revue grâce à un travail sur l'espace public, à plusieurs opérations immobilières dont une portant sur le site Leonidas.

Au niveau des équipements envisagés, une crèche est positionnée à proximité de la tour des Goujon. L'ensemble des projets Rue des Deux Gares prévoit des rez-de-chaussée commerciaux ou économique.

|  | Mezzo-projet:<br>Kuborn      |
|--|------------------------------|
| m <sup>2</sup> logement - libre        | 9.400 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> logement - conventionné | 23.500 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> logement - social       | 14.100 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> équipements             | 6.000 m <sup>2</sup>         |
| m <sup>2</sup> activités économiques   | 25.800 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> espace public           | 32.040 m <sup>2</sup>        |
| m <sup>2</sup> espace vert             | 2.500 m <sup>2</sup>         |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>113.340 m<sup>2</sup></b> |

## Opérationnalité

Le mezzo-projet « Kuborn » peut s'organiser et se réaliser à travers 4 contrats :

- le CAD « Brel-Kuborn », (voir mezzo-projet Albert-Brel) ;
- 3 CID sur des terrains et immeubles dans le périmètre, selon le mécanisme prédit : « Kuborn », « Goujons » et « Leonidas » ;
- 1 CQD pour les espaces publics et quelques petits projets.

## Détails des opérations

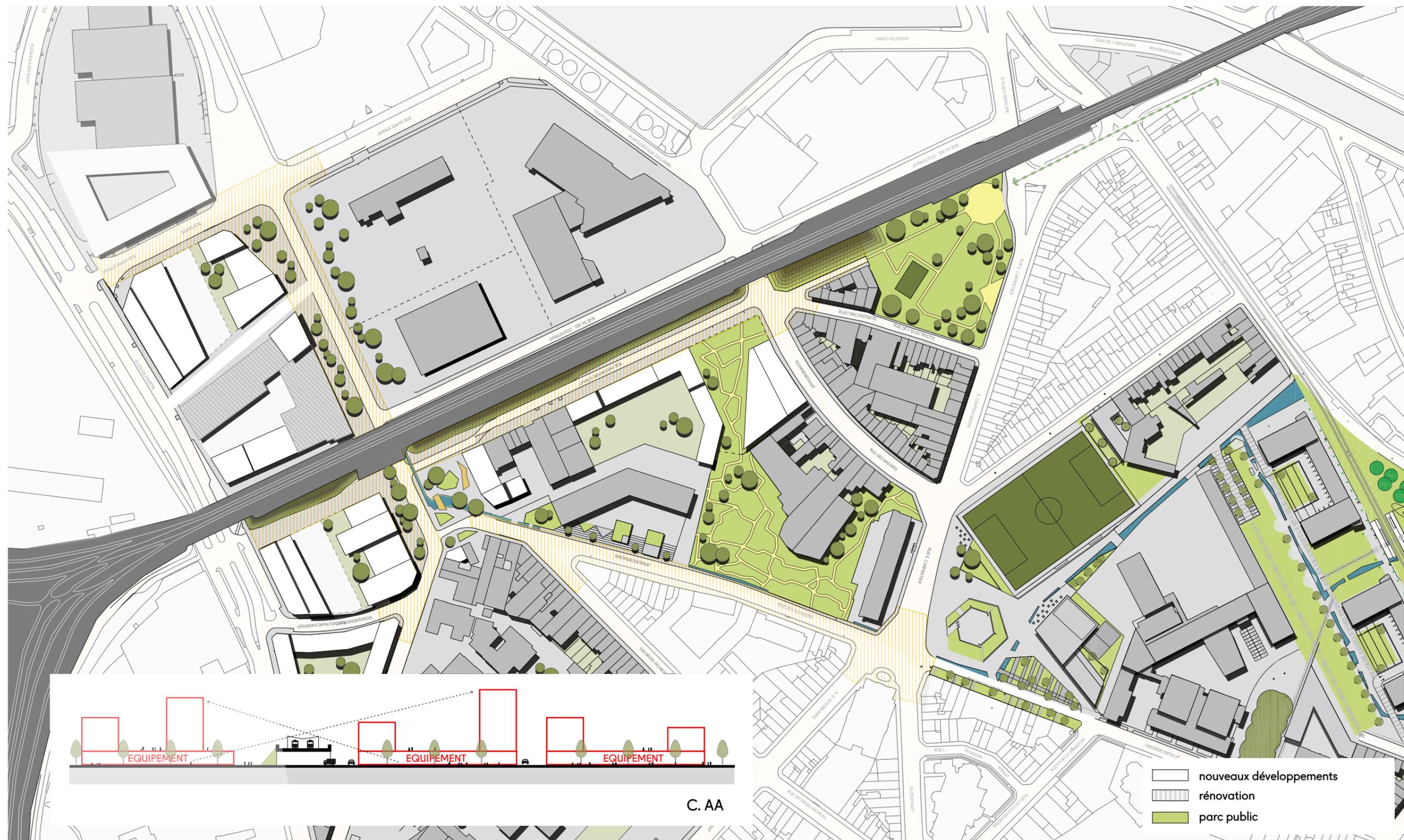
| Contrat                               | OPERATION     | m <sup>2</sup> logements | nbre de logements | m <sup>2</sup> équipements publics | m <sup>2</sup> activités économiques type bureau, commerce | m <sup>2</sup> activités économiques productives (petites industries, entreprises...) | m <sup>2</sup> bâtiment | m <sup>2</sup> espace public | m <sup>2</sup> espace vert | m <sup>2</sup> espace public total |
|---------------------------------------|---------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|---|-------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| MEZZO-PROJET : KUBORN                 |               |                          |                   |                                    |  |   |                         |                              |                            |                                    |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.1 |                          | 0                 | 0                                  | 0  |   | 6,000                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.2 | 3,300                    | 33                | 0                                  | 1,500  |   | 4,800                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.3 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 1,600                        | 0                          | 1,600                              |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.4 | 4000                     | 40                | 0                                  | 500  |   | 4,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.5 | 4,000                    | 40                | 4,000                              | 7,000  | 7,000   | 18,000                  | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.6 | 3,000                    | 30                | 0                                  | 3,000  |   | 6,000                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.7 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 740                          | 0                          | 740                                |
| Projet 1. CONTRAT D ILOT              | Opération 1.8 | 4,000                    | 40                | 0                                  | 2,000  | 1,500   | 7,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2. CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.1 | 2,000                    | 20                | 0                                  | 500  |   | 2,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2. CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.2 | 300                      | 3                 | 0                                  | 0  |   | 300                     | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 2. CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.3 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 4,600                        | 0                          | 4,600                              |
| Projet 2. CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.4 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 8,000                        | 0                          | 8,000                              |
| Projet 2. CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | Opération 2.5 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 7,200                        | 0                          | 7,200                              |
| Projet 3. CONTRAT D AXE (SUITE)       | Opération 3.1 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 8,000                        | 0                          | 8,000                              |
| Projet 4. CONTRAT D ILOT              | Opération 4.1 | 9,000                    | 90                | 0                                  | 0  |   | 9,000                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 4. CONTRAT D ILOT              | Opération 4.2 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 0                            | 2,500                      | 2,500                              |
| Projet 4. CONTRAT D ILOT              | Opération 4.3 | 3,000                    | 30                | 500                                | 0  |   | 3,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5. CONTRAT D ILOT              | Opération 5.1 | 0                        | 0                 | 0                                  | 0  |   | 0                       | 1,900                        | 0                          | 1,900                              |
| Projet 5. CONTRAT D ILOT              | Opération 5.2 | 1,500                    | 15                | 0                                  | 1,300  |   | 2,800                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5. CONTRAT D ILOT              | Opération 5.3 | 4,600                    | 46                | 0                                  | 1,800  |   | 6,400                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
| Projet 5. CONTRAT D ILOT              | Opération 5.4 | 7,500                    | 75                | 0                                  | 0  |   | 7,500                   | 0                            | 0                          | 0                                  |
|                                       |               | <b>46,200</b>            | <b>462</b>        | <b>4,500</b>                       | <b>17,600</b>  | <b>8,500</b>  | <b>78,800</b>           | <b>32,040</b>                | <b>2,500</b>               | <b>34,540</b>                      |







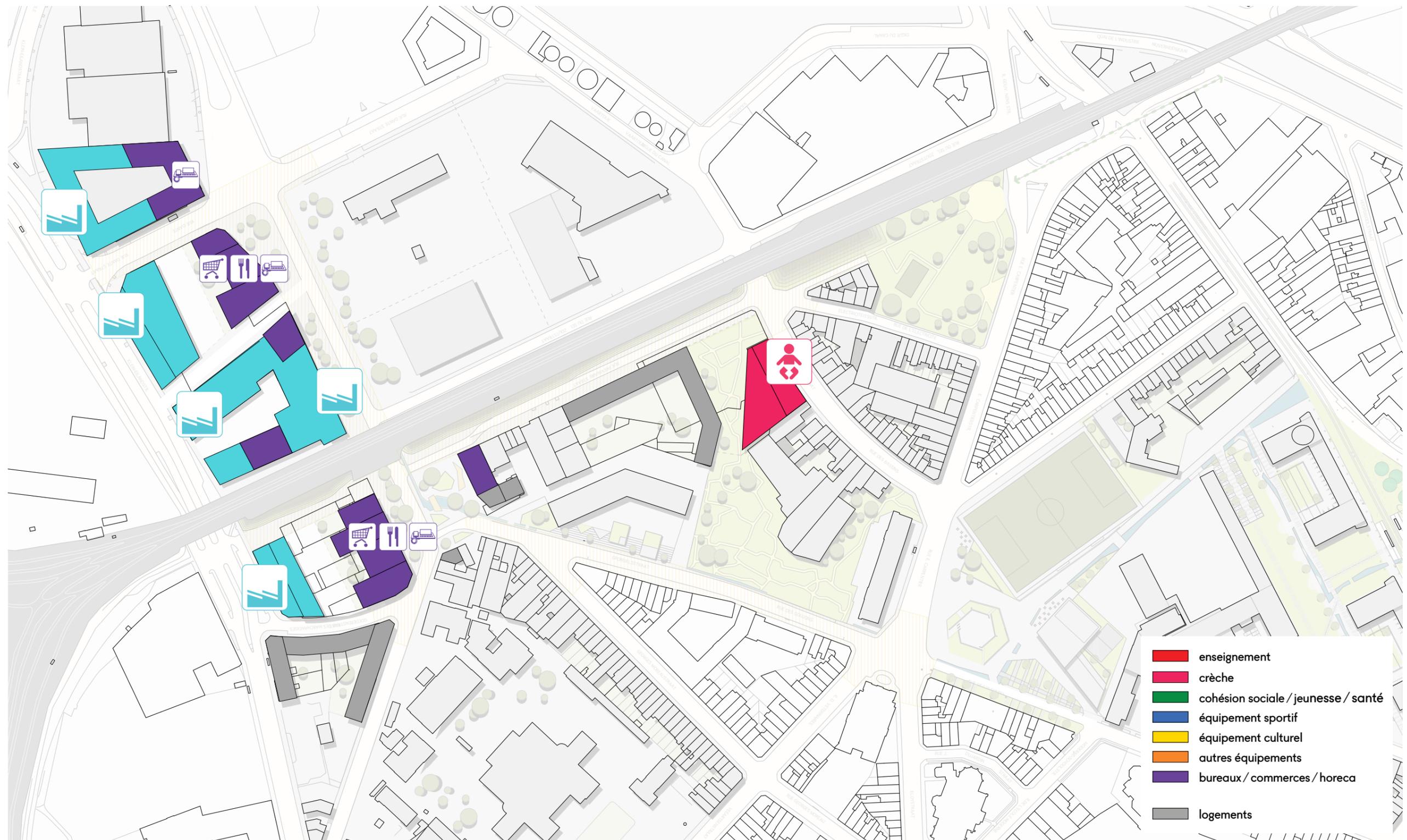
# Situation projetée



# Situation existante : Équipements

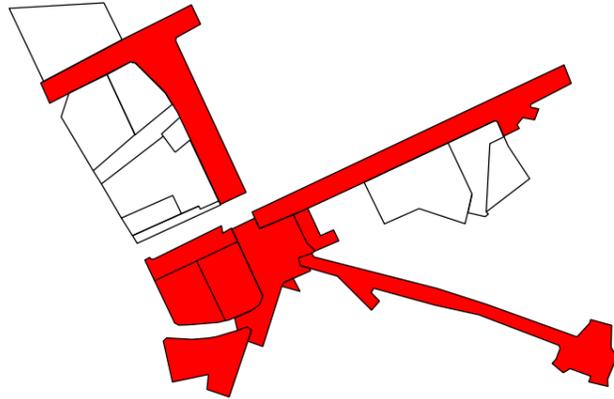


# Équipements projetés en rez-de-chaussée

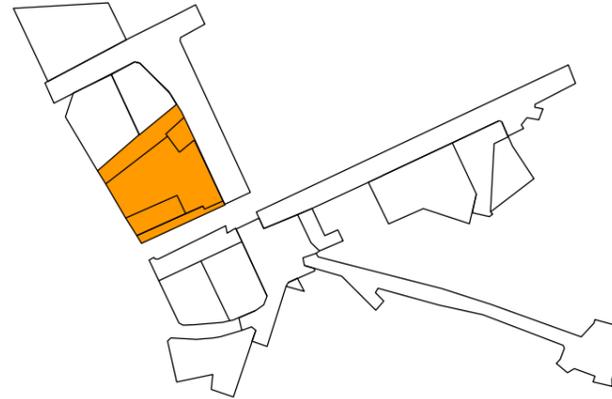


# Priorités

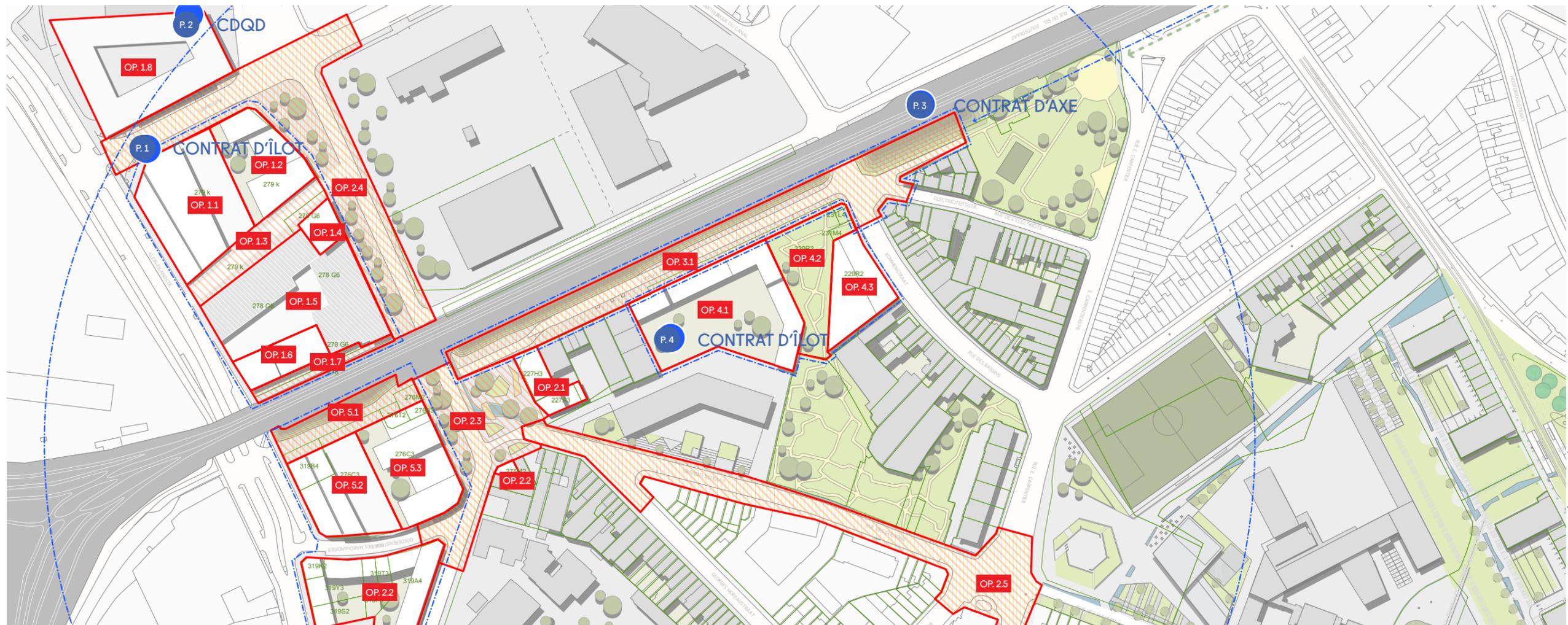
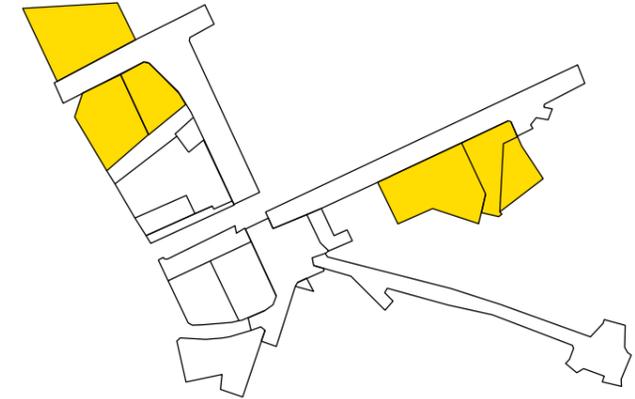
Priorité 1 possible aujourd'hui



Priorité 2



Priorité 3



## Organisation générale

Le mezzo-projet « Kuborn » peut s'organiser et se réaliser à travers de 4 contrats :

- le CAD « Brel-Kuborn », (voir mezzo-projet Albert-Brel);
- 3 CID sur des terrains et immeubles du périmètre : « Kuborn », « Goujons » et « Leonidas »;
- 1 CQD pour les espaces publics et quelques petits projets.

### CID « Kuborn »

Le CID Kuborn peut être réalisé sur les terrains déjà acquis par Citydev.Brussels selon les modalités de base du CID.

Le complément de ce projet peut consister au réaménagement de la petite place sur la Rue des Goujons et à un petit projet immobilier qui redéfinit la place. Ceci peut être exécuté par Citydev.Brussels, alternativement par la Commune ou Bruxelles-Mobilité (pour maximiser la cohérence avec le CAD Kuborn-Brel).

### CQD « Kuborn-Goujons »

Le CQD Kuborn-Goujons comprend des opérations de rénovation de l'espace public, l'aménagement d'une place animée et quelques petites opérations immobilières qui intègrent de l'équipement et du logement. Ce CQD peut être exécuté selon les modalités classiques.

### CID « Goujons »

Le CID « Goujons » se réalise selon les principes de base du CID, avec des compléments spécifiques sur l'espace public et les équipements.

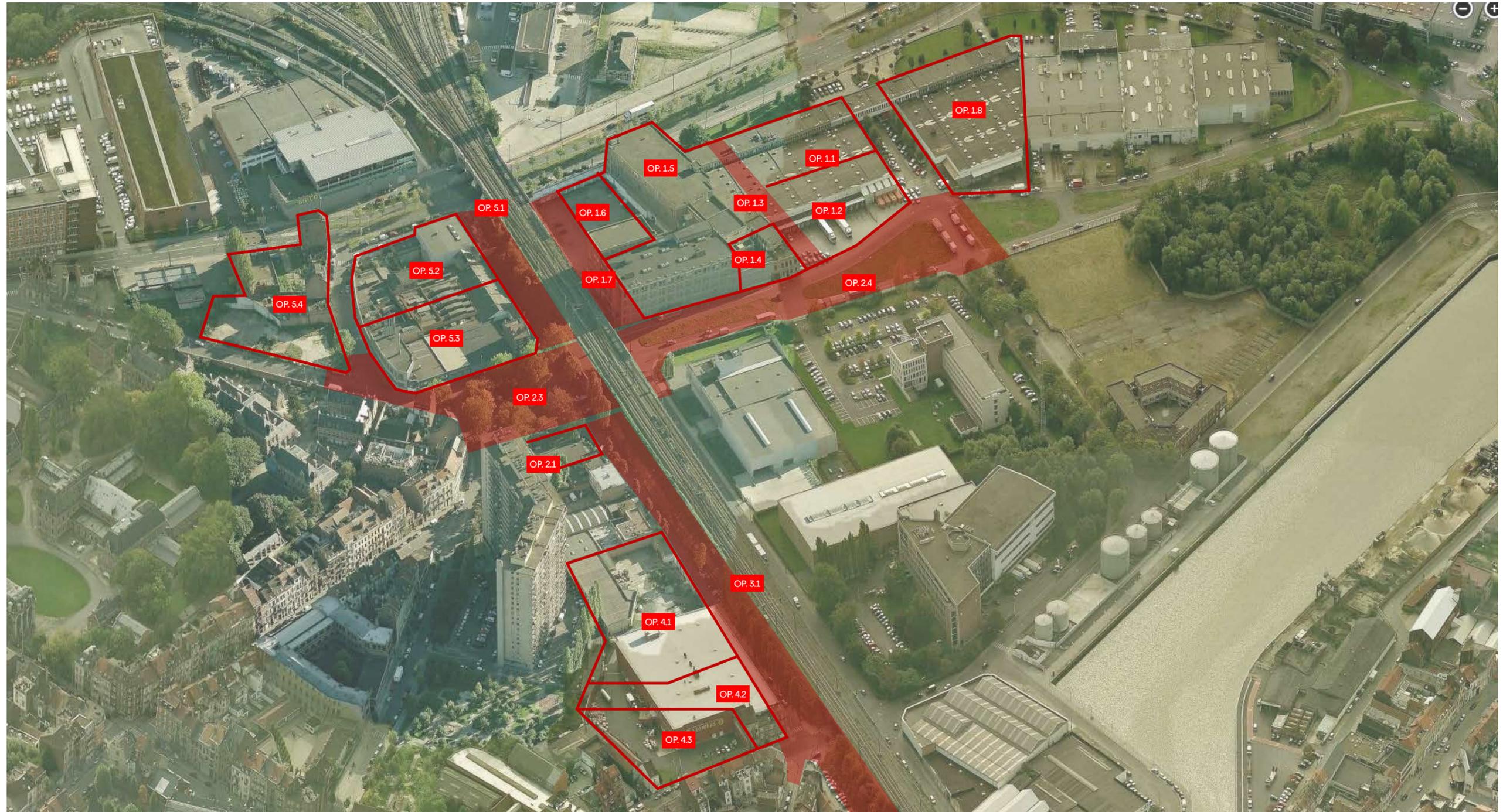
En fonction des achats possibles et de la concrétisation du projet Biestebroeck, le périmètre du projet pourra encore (fort) varier.

### CID « Leonidas »

Le CID « Leonidas » est un projet de réserve qui se réaliserait selon les principes de base du CID, avec des compléments spécifiques sur un élargissement du Parc Goujons, avec un rôle potentiel pour l'IBGE.



# Localisation des opérations





# Éléments de synthèse

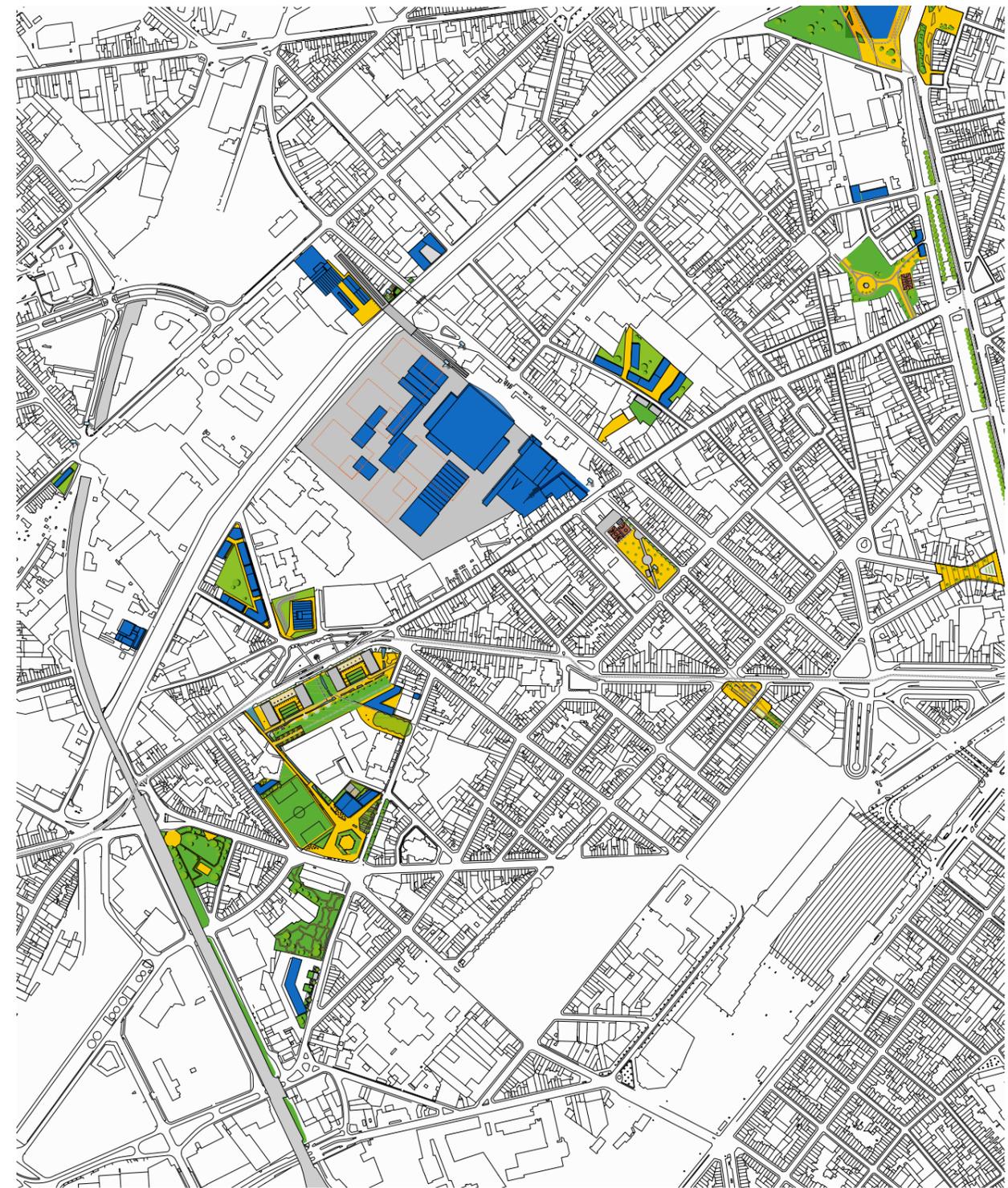
- Cureghem : opportunités
- Réseaux de transport
- Maillage vert

Ces deux cartes illustrent comment la proposition de Schéma opérationnel pour Cureghem se saisit d'une multitude d'opportunités et de projets en cours, plus ou moins concrétisés, pour les relier entre eux. Cette opération de liaisonnement, à la recherche de plus de cohérence, se construit avant tout sur l'espace public, tant son réaménagement que sa création. Elle accroche ensuite différents bâtiments, friches ou mêmes îlots sur lesquels des programmes mixtes sont envisagés.

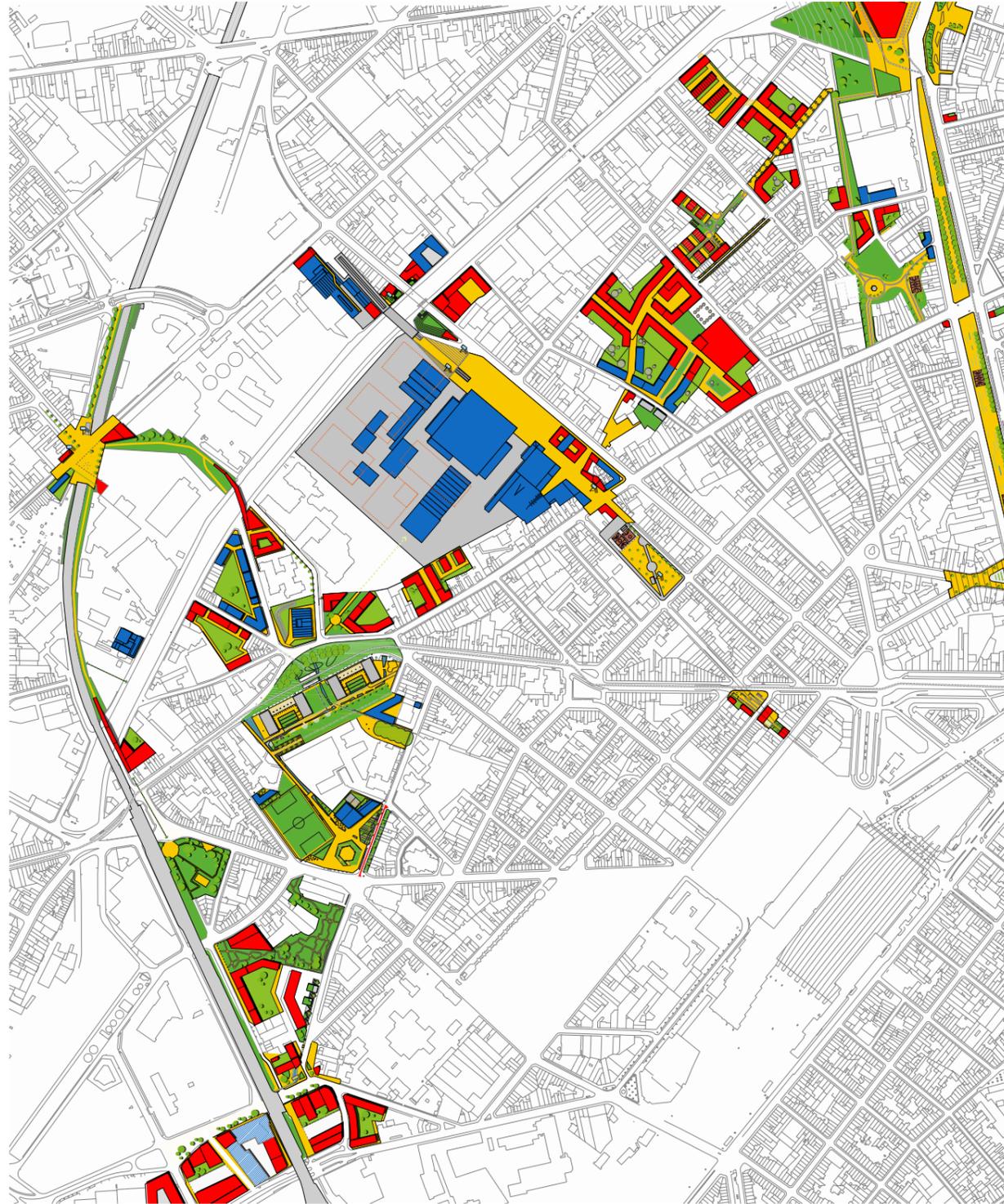
La carte « Avant » reprend les différents projets publics et privés déjà planifiés aujourd'hui (en bleu sur la carte). Ces projets s'inscrivent dans des dynamiques de projets réfléchis de manière intégrée mais manquent de cohérence urbanistiques d'ensemble.

La carte « Après » rend compte de la possibilité de mise en réseau des projets existants en leur adjoignant de nouveaux projets (en rouge) programmés par le Schéma opérationnel. Émerge de ces projets une figure urbanistique d'ensemble basée sur les connexions, le maillage et le désenclavement.

Ces projets s'inscrivent dans des dynamiques de projets réfléchis de manière intégrée mais manquent de cohérence urbanistiques d'ensemble.



Avant

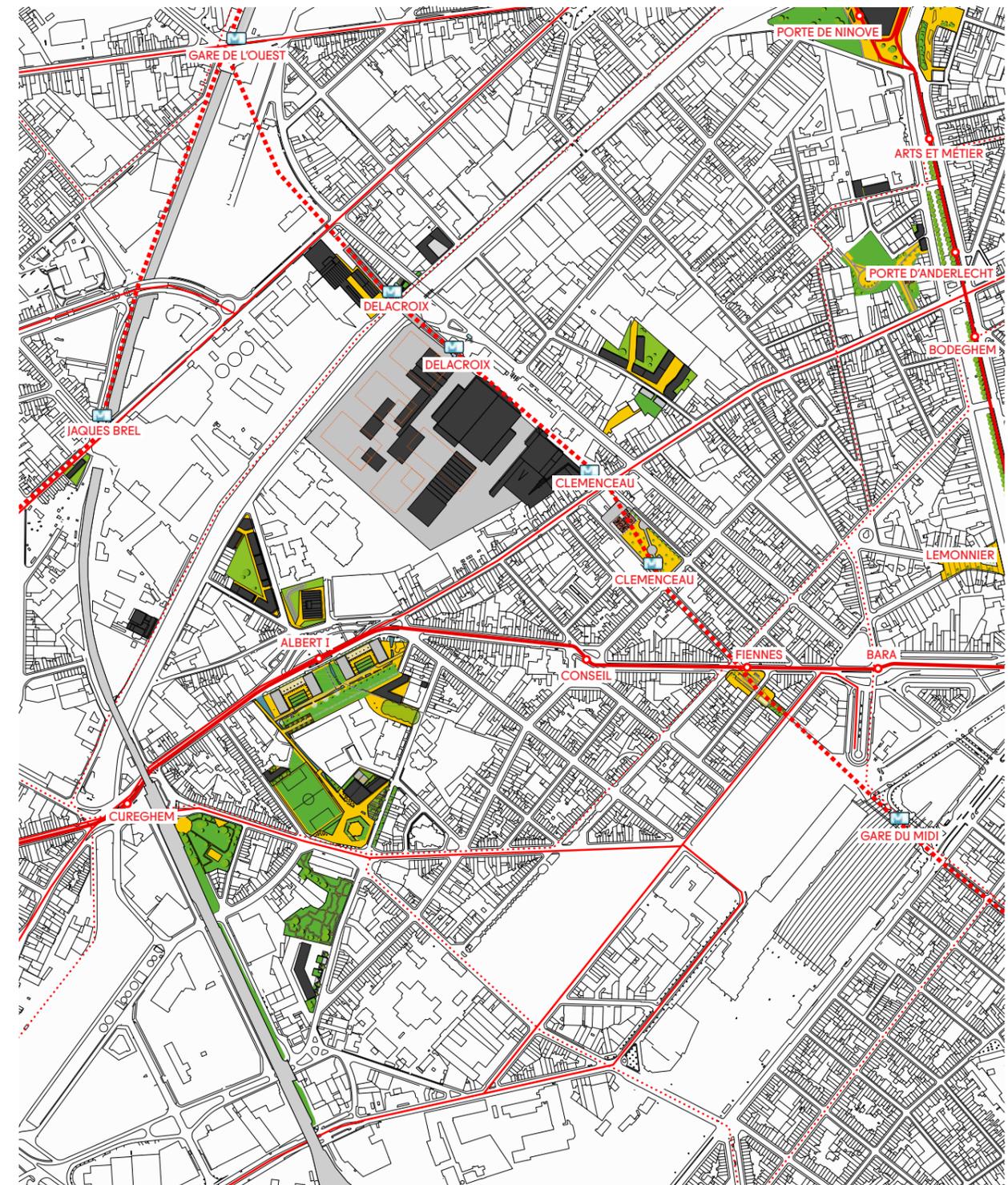


Après

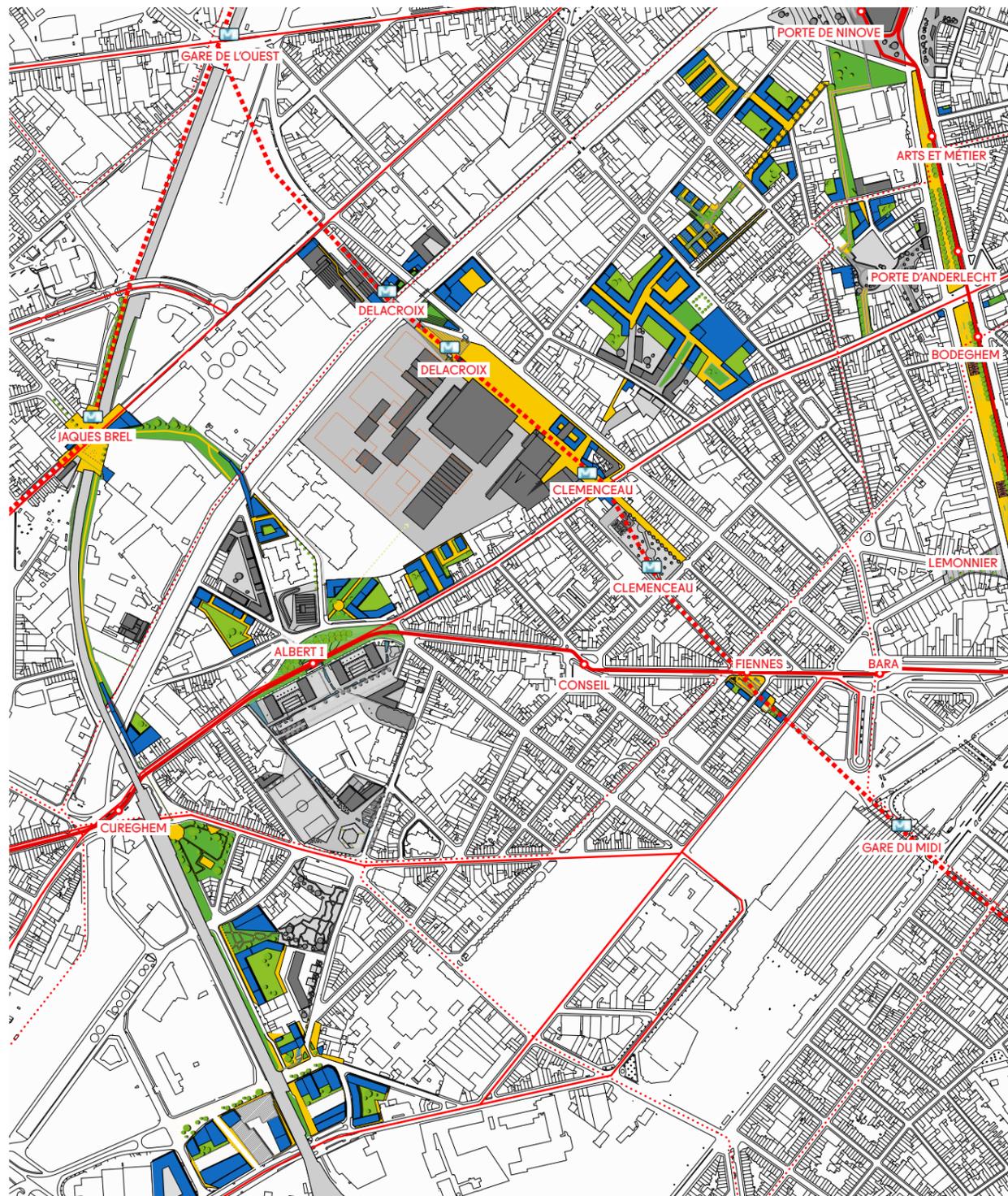
Sans toucher au réseau de transport dans sa configuration actuelle, les propositions du Schéma opérationnel prévoit un travail quasi systématique sur les abords des arrêts (espaces publics (vert ou minéral) requalifiés, tissu urbain restitué...). Ensuite, les connexions depuis et vers les arrêts sont rendues plus lisibles et praticables et parfois inventées. Le rôle des passerelles sur le canal est de ce point de vue primordial en ce qu'elles rendent accessible la station Jacques Brel aux habitants de Cureghem.

Le Schéma opérationnel vise ainsi à rendre plus accessible les transports publics à différents endroits :

- mezzo-projet Poincaré-Rosée : le réaménagement du boulevard des Abattoirs / boulevard Poincaré permet d'améliorer les relations entre Cureghem et le Pentagone. Au-delà de cet aspect, il favorise également l'accès aux différents points d'arrêts de la ligne de tram 51 ;
- mezzo-projet Petite Sennette : le nouveau tracé du maillage vert sur l'ancien lit de la Sennette, par la porosité piétonne qu'il crée, rend plus accessible aux habitants la station de métro Clemenceau et le pôle de transports publics de la Porte de Ninove ;
- mezzo-projet Parvis des Abattoirs : le mezzo-projet prévoit une densification bâtie sur cette ligne et rend plus accessible la station de métro Delacroix ;
- mezzo-projet Albert-Brel : la nouvelle liaison au-dessus du Canal favorise la porosité piétonne et rend accessible la station de métro Jacques Brel aux habitants de Cureghem. Elle permet également d'améliorer qualitativement le square Albert où se trouve un pôle d'arrêt de tram/bus ;
- mezzo-projet Kuborn : cette liaison crée un lien piéton qualitatif entre les développements de logements projetés et le nœud de transports publics au square Vandervelde.



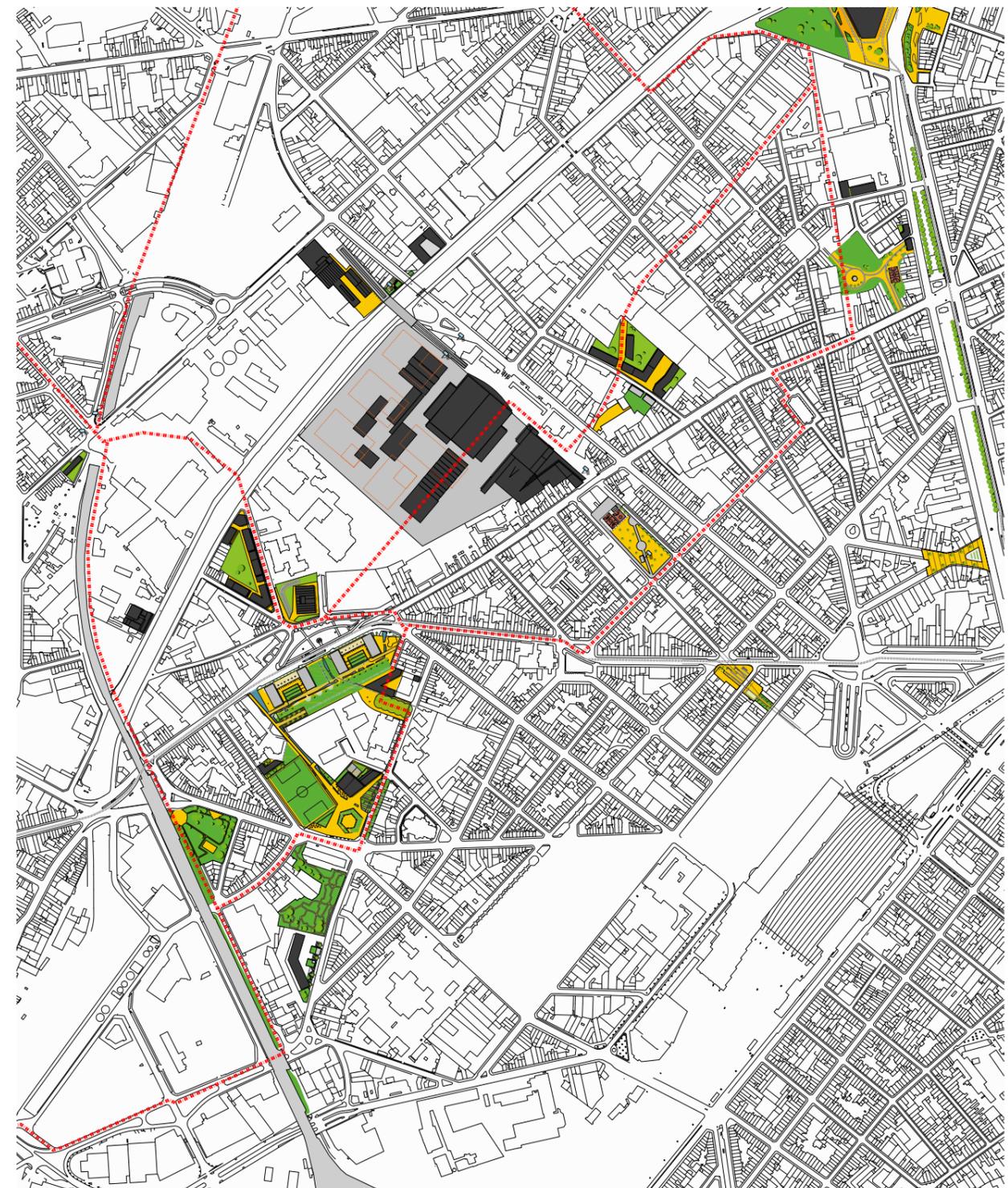
Avant



Après

Ces deux fois deux cartes montrent la participation du Schéma opérationnel au maillage vert de Bruxelles-Environnement. La mise en œuvre, au travers de l'urbanisme de projet porté par la DRU, des autres politiques sectorielles développant une vision pour l'espace public répond d'une volonté forte du Plan-guide pour la rénovation. Dans plusieurs cas testés par le Schéma opérationnel, la mise en œuvre du maillage participe à la reconfiguration de méga-îlots et ainsi à une mutation socio-économique indirecte. Plusieurs segments du maillage sont ainsi intégrés parmi lesquelles :

- le tracé de la Petite Sennette entre les abattoirs et la porte de Ninove ;
- une connexion verte entre Porte de Ninove et la chaussée de Mons en passant à l'arrière des Arts et Métiers ;
- l'intensification de la qualité de couloir écologique des talus ferroviaires.



Avant



Après

