

**Karbon'** architecture  
et urbanisme

**CRU 04 / Avenue du Roi**

**Rapport phase 1 & 2**

15/06/2017



## 1. LECTURE PROBLÉMATISÉE



Carte de la zone d'étude

La mise en relation des éléments extraits de l'analyse thématique correspondant à la situation existante passe par une lecture en épaisseur du territoire étudié, cherchant à identifier dans sa constitution première et dans les différentes phases de sa transformation progressive les dynamiques qui y ont cours et par conséquent les potentialités de développement qui s'offrent à lui.

Cette relation du futur au présent et au passé n'est certes pas complètement linéaire et systématique, résultat d'un processus inéluctable de l'histoire.

On le verra, ce processus est plutôt le résultat de tensions, de contradictions, de paradoxes qui opèrent sur la ville et le territoire et résultent de multiples logiques chacune porteuse de rationalités spécifiques et de cohérences.

Il s'agit donc bien à travers cette lecture transversale des effets du temps de chercher à dégager ces logiques en présence ainsi que les dynamiques qui les accompagnent afin de préciser leurs articulations aux structures physiques, économiques, culturelles et sociales qui caractérisent le périmètre d'étude et son inscription au sein de la région bruxelloise.

Ces différentes structures constituent une sorte de substrat à partir duquel penser le devenir de la partie de ville concernée. Elles portent en elles une série de dimensions, de caractéristiques, de contraintes et de potentialités que le projet se doit de prendre en compte de manière consciente, s'il souhaite penser et porter de manière cohérente et intégrée les transformations inhérentes à l'aire d'étude et leurs articulations aux différentes échelles urbaines (locale, communale et métropolitaine) spécifiques à Bruxelles.

On le verra cette recherche d'articulation et d'intégration engage de manière essentielle une réflexion fondamentale sur la mise en œuvre de ces transformations et sur la mise au point d'un protocole opérationnel qui puisse dépasser de manière significative la sectorialisation des décisions et des interventions au sein de la Région de Bruxelles Capitale.

De sorte qu'en ce qui concerne le lot 4 Avenue du ROI, outre les enjeux urbains liés au devenir de l'aire d'étude et sa participation significative au développement de l'aire métropolitaine bruxelloise, un enjeu majeur du CRU implique également sa capacité à constituer un moment de réflexion capable d'accorder l'ensemble des acteurs concernés de manière à intégrer au sein d'un agenda concerté l'ensemble des initiatives à mettre en œuvre mais aussi, le cas échéant, la temporisation de certains projets en cours de manière à permettre leur contribution à la mise en place d'un projet durable et cohérent.

Conscient de ce réel enjeu opérationnel, la présentation du présent diagnostic anticipant sur la phase 3, identifie les projets et opérations potentiels qui requièrent une attention toute particulière.

## 1.1 DYNAMIQUES DE FORMATION ET DE TRANSFORMATION DU PERIMÈTRE D'ÉTUDE

### 1.1.1 Scénario -1 : les prémices du développement de l'aire d'étude

L'analyse de la morphologie urbaine du périmètre du lot 4 présente une figure relativement claire et identifiable : celle d'un tissu urbain dense résultant de la mise en œuvre du tracé viaire mis en place par Victor Besme (1834-1904) au moment de l'expansion urbaine de Bruxelles sur ses faubourgs au XIX<sup>ème</sup> siècle.

Les franges de territoires forestois et saint-gillois incluses dans le périmètre présentent en effet les caractéristiques de la ville consolidée du XIX :

- la recherche de régularité, continuité et de hiérarchie à travers le dessin articulé de la voirie et son articulation aux îlots et aux équipements que ces derniers intègrent en leur pourtour (l'église Saint-Antoine constituant le seul équipement à assumer le statut de monument isolé)
- la présence d'une grande mixité fonctionnelle au sein de laquelle cohabitent résidence et pro-

duction à travers l'intégration au sein des îlots d'une grande diversité de bâtiments destinés aux activités économiques diverses (ateliers, commerces, entrepôts et fabriques,...)

Cette recherche de régularité propice à l'expansion urbaine révèle également une attention toute particulière à l'assimilation de contingences contextuelles

- d'une part la prise en compte du relief particulièrement prononcé dans le cas du bassin versant de la Senne et que révèle le dessin en éventail que ceinture l'ensemble de l'Avenue du Parc et de l'avenue Wielemans Ceuppens qui marque la limite supérieure du périmètre allant de la barrière de Saint\_Gilles au Wiels en passant par le parc de Forest.
- d'autre part l'assimilation de tracés anciens préexistants tels que la chaussée de Forest en partie haute et la rue de Belgrade en partie inférieure du périmètre

6



Carte des morphologies et des typologies

Au sein de cette figure de la régularité décrite ci-avant on peut relever différents éléments emblématiques d'une recherche de continuité à plus grande échelle :

- le tracé de la rue de Mérode rectiligne et sans interruption du Wiels au Pentagone
- le statut privilégié de l'Avenue du Roi qui opère comme épine dorsale du quartier, laquelle ne coïncide pas avec la limite communale et relie le parc de Forest au tunnel sous-voies vers Anderlecht
- la continuité de l'avenue Fonsny et de l'avenue Van Volxem qui marque la limite de la ville consolidée tangente du tracé de la voie ferrée qui court en fond de vallée de la Senne.

Par ailleurs, une analyse plus attentive de ce tissu mixte révèle deux situations de l'espace bâti particulières et intimement liées au développement industriel à proximité de la voie ferrée et du bassin de la Senne :

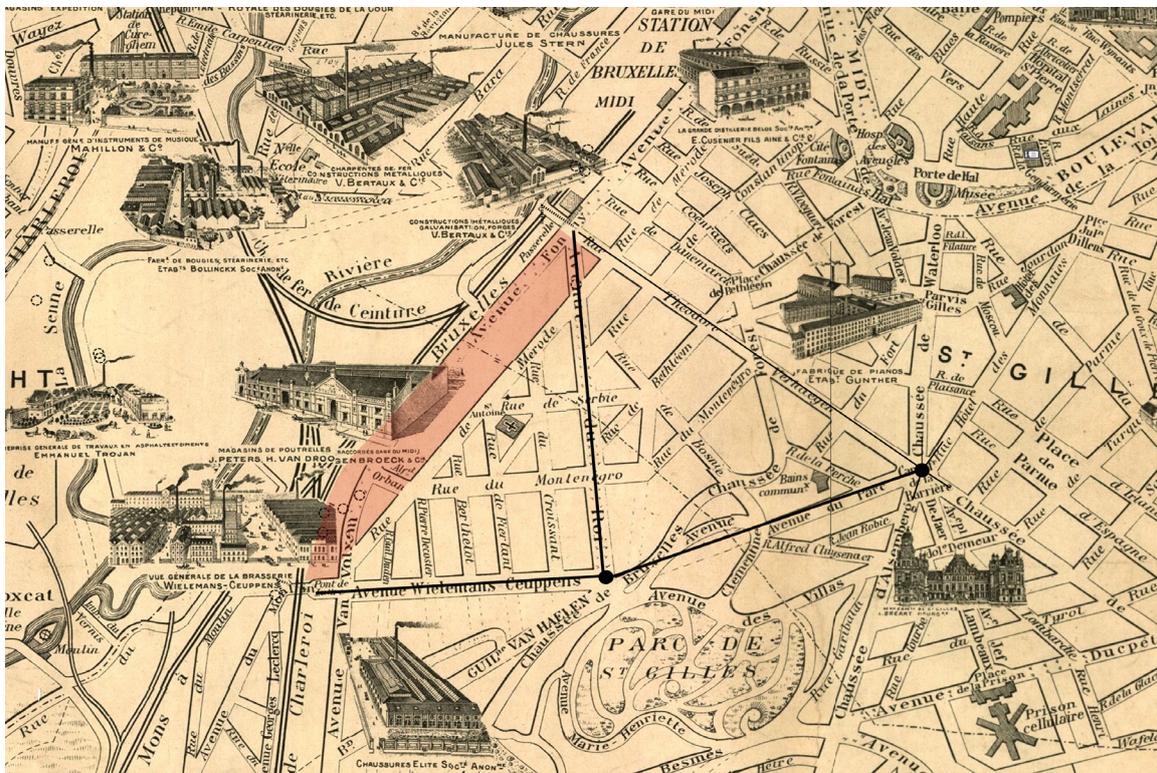
- la frange comprise entre la rue de Mérode, et les avenues Fonsny et Van Volxem qui constitue une sorte de méga-ilot (incluant la rue de Belgrade en son sein) constitué de grandes par-

celles et de bâtiments de taille supérieure

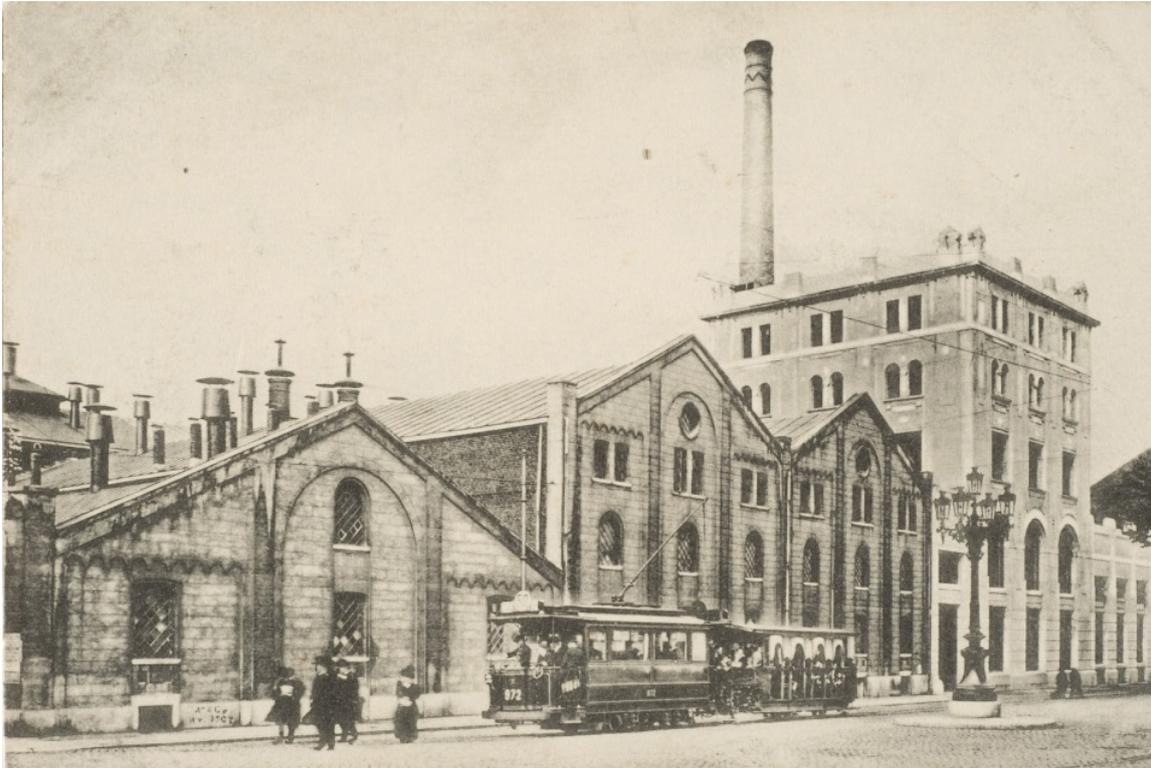
- la frange adossée à la voie ferrée qui ne s'apparente plus à un îlot mais bien à un front continu de bâti qui rend invisible tant la voie ferrée que la Senne canalisée qui disparaît littéralement à l'arrière du front continu de l'industrie urbaine.

De sorte que paradoxalement, la vallée de la Senne, élément constitutif du territoire bruxellois se voit complètement niée par l'expansion urbaine qui l'instrumentalise et substitue à la continuité territoriale qu'elle présentait la continuité du système viarie.

Au sein du tissu urbanisé habité et productif de la ville du XIXème siècle, l'espace de la voirie opère comme espace public et comme lieu d'échange et de relations sociales à part entière. La présence de la nature y est convoquée, tant que faire se peut, par la plantation d'alignements d'arbres et par la programmation d'espace vert comme lieu de compensation à la densité urbaine et comme lieu de hiérarchisation sociale dont le parc de Forest constitue un excellent exemple à la charnière du haut et du bas des communes de Saint-Gilles et Forest.



Nouveau Plan de Bruxelles Industriel 1910



8

### 1.1.2 Transformation au sein de la ville du XX<sup>e</sup> siècle. Tissu post-industriel et figure du « croissant pauvre »

Suite aux transformations qui accompagnent le processus général de désindustrialisation de l'espace urbain, l'articulation des espaces publics à la topographie et à la géographie sociale de la ville demeure une question cruciale, associant de manière aigüe les questions de mobilité physique et sociale au sein du territoire bruxellois.

De manière très synthétique, on peut rapidement restituer les grandes transformations urbaines qui marqueront l'émergence de la figure territoriale du « croissant pauvre » communément associée au secteur le plus densément peuplé de la région, le plus jeune, mais aussi le plus précaire et présentant un taux de chômage particulièrement élevé.

- le déclin de l'activité industrielle, la migration des activités économiques en périphérie de la ville et la dégradation du cadre bâti existant
- conjointement, le développement de l'automobile, le départ progressif de la classe moyenne

et l'intensification progressive des flux entrants des navetteurs et des marchandises

- corolairement la dégradation du cadre bâti, la substitution progressive de la population ouvrière et des classes moyennes par une population essentiellement immigrée et peu qualifiée, confrontée à la précarisation des activités économiques urbaines.

La conjonction de ces phénomènes donnera lieu à un effritement considérable du cadre de vie et à la création de tensions sociales au sein du quartier dont les émeutes de 1991 rassemblant forestois du Quartier Saint-Antoine et saint-gillois du Parvis marqueront le point de départ d'une prise de conscience politique et sociale de l'absence d'une véritable politique d'intégration depuis plusieurs décennies.

Cette conscientisation donnera lieu à la mise en place du Programme des Contrats de Quartiers (CQ) dont les premiers datant de 1994 investiront en grande partie le présent périmètre d'étude (Saint-Antoine/Wielemans/ Barrière - Bethléem - Église St-Gilles).

Les données statistiques relatives au périmètre d'étude confirment clairement son appartenance à



la frange territoriale précarisée relative au dénommé «croissant pauvre » bruxellois.

Ces données globales doivent être prises comme indicateurs très clairs de la précarisation qui continue à caractériser de manière globale la population habitant le périmètre d'étude ( cfr carte statistique du Cadre de vie)

Parmi les données les plus significatives, on peut mettre en avant un taux de chômage élevé au sein de la population (environ 33% situant toutefois le périmètre dans les moyennes inférieures du « croissant pauvre »).

La part des jeunes particulièrement touchée par cette réalité de difficulté d'accès au travail est particulièrement alarmante, dans la mesure où un jeune sur deux , entre 18 et 24 ans, est touché par le chômage (43%) .

Et au sein de cette difficulté sociale, la part prépondérante des chômeurs de longue durée (environ 70%) rend compte d'une réelle exclusion du monde du travail de la population inactive.

Cette précarisation des habitants se traduit également dans les données relatives à leur espace habité

qui se situe dans les moyennes basses de la Région, tant en ce qui concerne la taille moyenne des logements (autour des 62m<sup>2</sup>) et du nombre de pièces par habitant (1,5).

Ces chiffres datant de 2001 sont à relativiser et ne relatent probablement pas encore le phénomène de sur-occupation des logements qui sera évoqués ci-après.

En ce qui concerne la situation du périmètre d'étude au sein de la géographie sociale de la Région, il est intéressant de relever sa position à l'extrémité sud du « croissant pauvre », à l'articulation entre le bas et le haut de la ville, confirmant la paupérisation qui accompagne l'ex-bassin industriel de la Senne.

Au sein du périmètre d'étude reprenant les secteurs statistiques « Bas de Forest », « Bosnie » et « Porte de Halle », le quartier « Bosnie » incluant une proportion importante de logements sociaux très denses, présente des moyennes les plus élevées .

Il est par ailleurs intéressant de noter que plus que le canal, c'est essentiellement la voie ferrée qui constitue l'épine dorsale de cette géographie sociale.



### 1.1.3 Scénario 0 : Projet en cours et logiques de transformations à l'œuvre au sein du périmètre

L'inventaire détaillé des projets en cours d'étude et de réalisation au sein et à proximité du périmètre d'étude révèle une multitude d'interventions de nature et d'échelles très différentes.

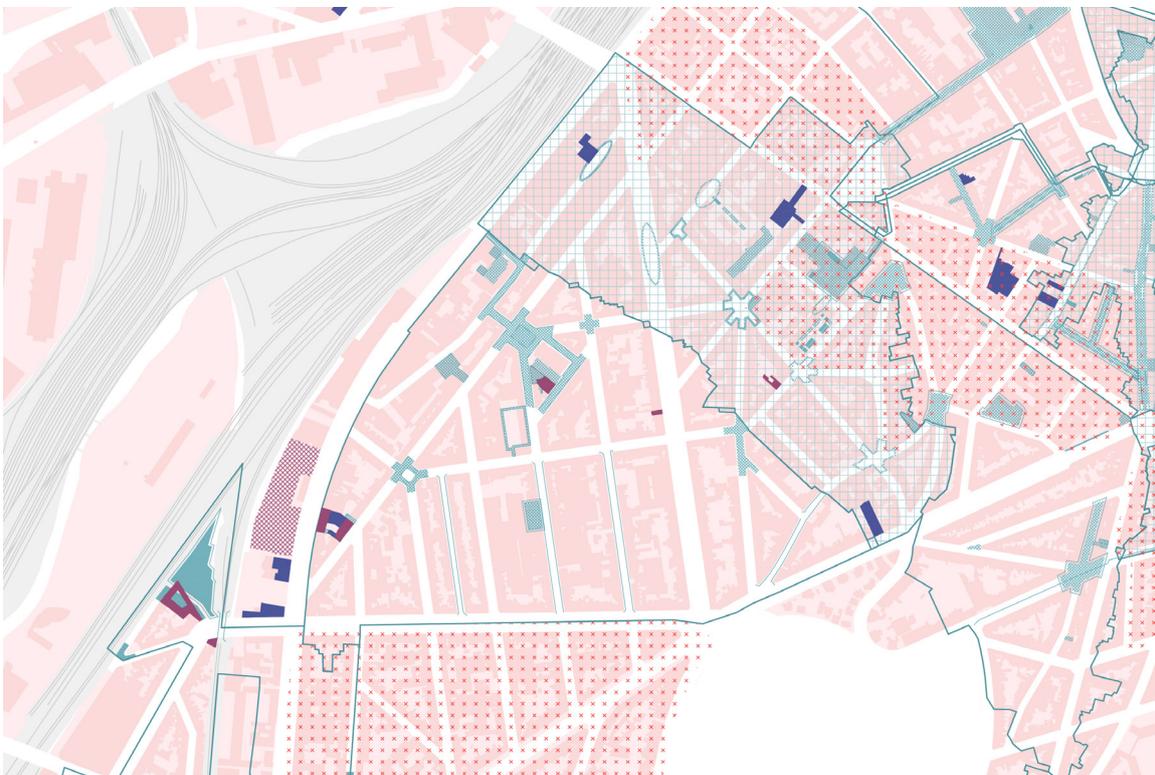
Ceci rend compte des nombreuses initiatives à l'œuvre au sein du périmètre d'études, des réponses apportées aux problèmes identifiés ci-avant, des opportunités qu'il présente et des pressions dont il est l'objet.

Ces logiques de transformations sont de divers ordres et diffèrent en fonction de leur localisation au sein du parcellaire du périmètre.

#### 1.1.3.1 Renforcement de l'habitabilité des quartiers versus augmentation des difficultés d'accès au logement.

Les projets représentatifs d'une recherche d'amélioration des qualités de vie au sein du périmètre sont d'ordres divers chacun renvoyant à une dynamique générale de renforcement de l'habitabilité des quartiers :

- D'une part, il s'agit des multiples opérations relatives aux différents projets des contrats de quartier qui investissent de manière relativement répartie l'ensemble du périmètre d'étude. Celles-ci investissent de manière exclusive les domaines de propriété communale existant ou acquis pour l'occasion et sont essentiellement de deux types :
  - les aménagements de l'espace public et l'amélioration de la voirie
  - la création d'équipements à destination des quartiers et dont le Wiels , infrastructure culturelle régionale constitue l'exception
- D'autre part la création d'ensembles de loge-



Scénario 0

ments sur les grandes parcelles de la frange bâtie à proximité de la voie ferrée. Ces initiatives sont également de deux types :

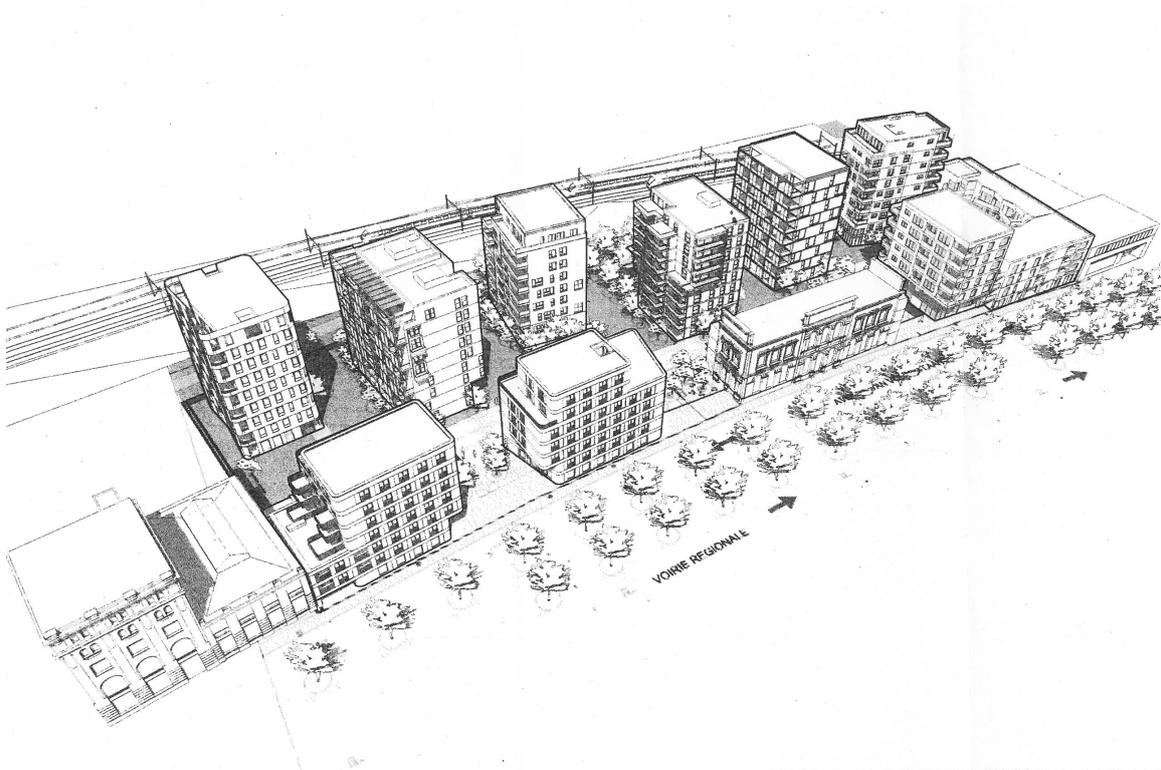
- la construction d'immeubles de logements neufs portée par des sociétés de promotions immobilières comme c'est le cas de part et d'autre du Brass avec Willem and Co et JCX qui à elles seules représenteraient la création escomptée de 260 logements de standing.
- des projets d'habitat groupé fruit d'une volonté collective de dépasser l'incapacité individuelle de répondre aux conditions actuelles du marché immobilier afin de rester habiter à Bruxelles
- il s'agit du projet Brutopia qui accueille du logement mais aussi des espaces pour PME au sein d'un bâtiment neuf exemplaire (IBGE) en lieu et place d'un bâtiment industriel insalubre démolit pour l'occasion
- des anciens entrepôts sur cour rue de Belgrade accueillant à présent une dizaine de logements autour d'un jardin commun témoignant d'une reconversion qualitative du patrimoine industriel en logements

Ces projets de création de nouveaux logements témoignent chacun à leur façon de la pression immobilière qui opère au sein des quartiers concernés par le périmètre et plus précisément sur la frange ouest.

Les projets de création de logements décrits ci-avant sont essentiellement d'initiative privée. On note au sein du périmètre, qu'une initiative publique d'envergure (Fonds du Logement) destinée à la mise en œuvre de logements moyens subsidiés acquisitifs ou locatifs (12 logements Van Volxem) et une initiative hors périmètre (fonds du Logement: Delta, 53 logements).

En ce qui concerne les effets sur le logement de la politique de rénovation urbaine de l'habitat encouragée par les contrats de quartier, il est difficile d'établir un diagnostic précis dans le cas de la présente étude tout au moins à ce stade-ci de son développement. Toutefois des indications globales intéressantes peuvent être extraites du bilan général établi par la note de synthèse sur le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux publiée dans Brussels Studies (Numéro 99, 6 juin 2016).

Celui-ci fait état d'un phénomène général d'aug-



Opération JCX

*Opération brutopia*



*transformation d'entrepôts en logements rue de Belgrade*



mentation des prix d'achat au sein de Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) mais aussi d'une augmentation significative des loyers initialement peu élevés de certains logements (souvent lié à leur état de salubrité relative) qui constituent une alternative au problème de difficulté d'accès à un logement pour une frange importante de la population précarisée à laquelle l'offre insuffisante en logements sociaux de la Région ne peut répondre.

De sorte que de manière globale on peut dresser le bilan général de la politique de logement au sein de la région par un triple constat :

- la continuation de l'exode des classes moyennes en dehors de la Région
- l'arrivée de nouveaux habitants au pouvoir d'achat supérieur liés à l'internationalisation des activités économiques, financières, administratives et décisionnelles de la capitale
- le renforcement de la présence des populations moins favorisées au sein de certains quartiers

On assiste donc de manière générale au sein du territoire régionale à une dualisation sociale accrue de l'habitat et à une mobilité résidentielle très faible des populations qui leurs correspondent. De manière

spécifique, au sein de zones d'habitat privilégié des populations défavorisées, l'augmentation des difficultés d'accès à un logement a pour conséquence une augmentation de leur taux d'occupation qui se traduit dans le quotidien par le développement de pratiques diverses de partage d'un même logement (colocation, difficulté d'émancipation et d'autonomisation des jeunes qui restent vivre très tard au sein de la cellule familiale, logement partagé par des cellules familiales élargies voir par plusieurs familles,...) La cartographie de ce phénomène social d'augmentation de l'occupation des logements indique clairement sa présence significative au sein du périmètre ( cfr Brussels Studies Numéro 99, 6 juin 2016).

Ainsi, de manière tout à fait paradoxale, le renforcement de l'habitabilité de ces quartiers a pour conséquence une augmentation de la difficulté d'accès au logement.

### 1.1.3.2 Densité bâtie, hiérarchisation et mixité sociale au sein du périmètre

La pression immobilière et l'augmentation de l'occupation des logements décrites ci-avant ont pour conséquence une augmentation tendancielle de la densité de quartiers déjà fortement peuplés.

A titre indicatif, le périmètre présente une densité moyenne plus de deux fois supérieure à la moyenne régionale (7.315 hab/km<sup>2</sup>) incluant le quartier Bosnie (37.000 habitants/km<sup>2</sup>) qui présente la densité la plus élevée au sein de la Région (comparativement : Bas de Forest 17.400hab/km<sup>2</sup> et Porte de Halle 26.200hab/m<sup>2</sup>).

Il est intéressant de dépasser cette vision globale par une analyse plus fine du tissu habité au sein du périmètre d'étude.

Celle-ci révèle une articulation relativement complexe et articulée du tissu habité à l'armature viaire mise en place au XIX et au sein de laquelle on peut identifier différentes situations typo-morphologiques :

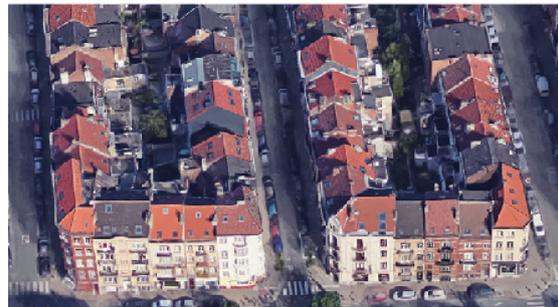
- La forte concentration de logements sociaux de très grande densité à proximité de la barrière de Saint-Gilles et correspondant à une logique de

réponse volontariste à cette nécessité sociale au cours de la première moitié du XX avec pour choix stratégique l'implantation en marge du territoire communal.

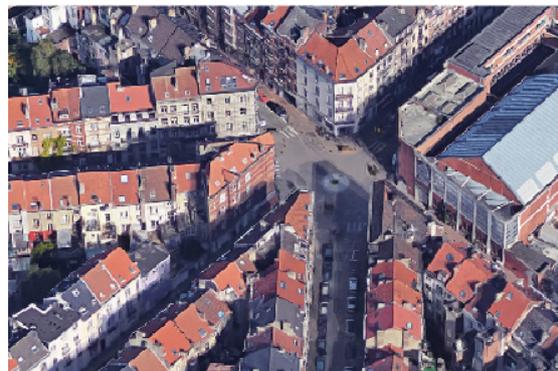
- La présence au sein du tissu mixte habité de diverses typologies d'îlots dont la forme résulte du tracé viaire et qui présentent des configurations contrastées en termes de densité et de rapport de l'espace bâti à l'espace ouvert en intérieur et extérieur d'îlot
- les îlots rectangulaires incluant des parcelles dont la profondeur fournit au logement un espace de jardin quand celui-ci n'est pas occupé par une espace d'atelier, d'entrepôt ou de fabrique
  - les îlots rectangulaires très peu profonds excluant pratiquement la possibilité d'espace ouvert en intérieur d'îlot
  - les très grands îlots qui incluent en leur cœur des équipements, des ateliers, entrepôts ou autre espaces bâtis
  - les îlots triangulaires au sein desquels la présence de parcelles profondes est très limitée et la présence de parcelles contraintes aux angles est prépondérante



Logements sociaux Saint-Gillois



Typologies et morphologies des îlots



- La mixité typo-morphologique organisatrice du cadre bâti du tissu mixte permet de comprendre de manière plus articulée le statut des grandes voiries qui charpentent le périmètre d'étude et leur positionnement au sein de la géographie urbaine et sociale régionale.

### 1.1.3.3 Dé-densification du tissu mixte et création de nouveaux équipements dans le cadre des programmes de rénovation urbaine des contrats de quartier

En réponse aux fortes densités de la population au sein du périmètre et afin d'améliorer les qualités du cadre bâti et le renforcement de la convivialité et du lien social au sein des quartiers, les CQD programment la création de divers équipements et service de proximité.

Cette dynamique se traduira par deux logiques d'interventions principales, conditionnées par la maîtrise foncière et le cadre bâti propre à chacune des communes. Au sein du périmètre d'étude, on peut relever les tendances générales suivantes :

- Dans le cas de Saint-Gilles, disposant d'une mai-

trise foncière publique et agissant au sein d'un tissu mixte très dense, on assiste à la substitution progressive du bâti industriel au sein des îlots par des équipements de proximité. Ceci a pour conséquence la dé-densification du cadre bâti mais pour implication corolaire une relative intériorisation des équipements publics dont le rapport à l'espace public de la voirie est parfois fort ténue. Cette appropriation de l'intérieur d'îlot par le public dans le cas de situations très contraintes donne parfois lieu à des tensions entre espace privé et public

- Dans le cas de Forest, en l'absence de maîtrise foncière publique, et eu égard à la présence de grands ensembles industriels vétustes et obsoletés, on assiste à l'acquisition et à la démolition partielle ou totale de celles-ci afin de dégager de nouveaux terrains à disposition pour l'implantation de nouveaux équipements publics. A cet égard, le cas du projet de Divercity est particulièrement emblématique de la pression immobilière publique qui opère sur les espaces ouverts.
- 
- 



Rue Théodore Verhaegen



Parc en intérieur d'îlot CQ Bosnie



Avenue Wilemans Ceuppens



Opération contrat de quartier rue du Danemark\_Interieur d'îlot

La création d'équipements publics décrites ci-avant rend compte de leur difficile et très contrainte articulation à l'espace public au sein du tissu densément peuplé et bâti qui caractérise le périmètre.

#### 1.1.3.4 Dé-densification et érosion de la mixité fonctionnelle

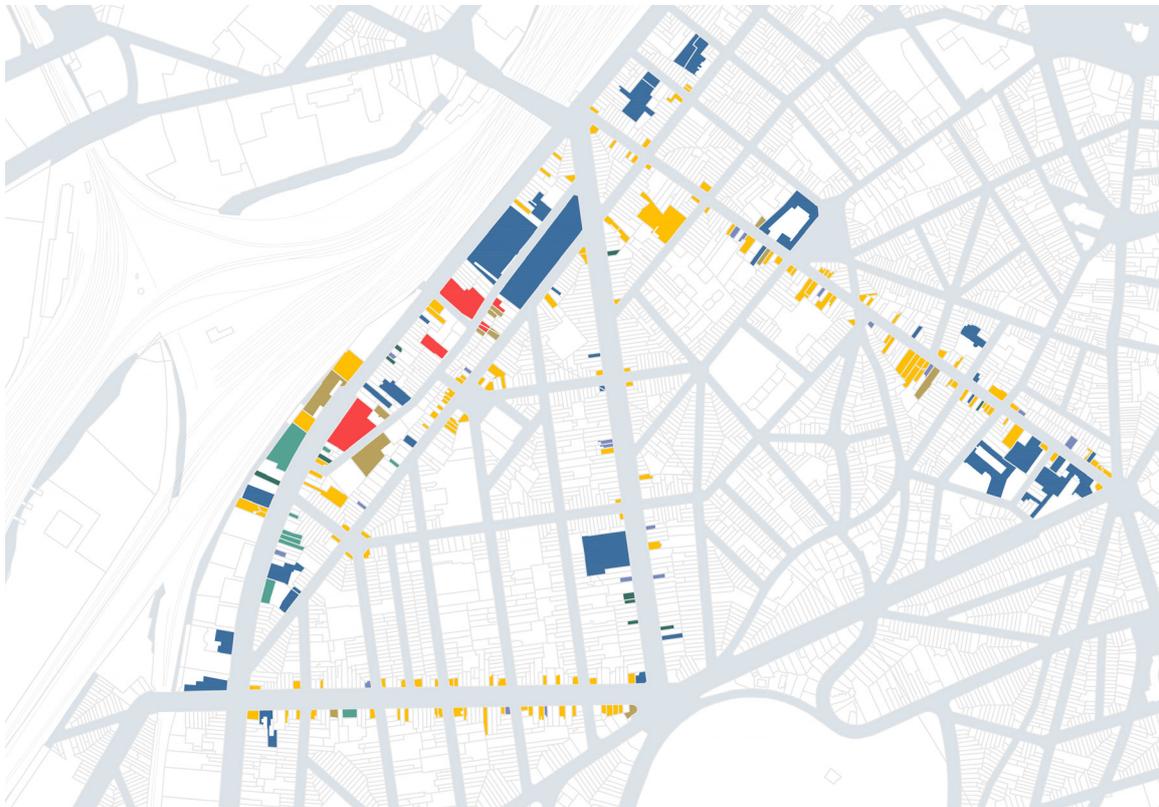
En ce qui concerne les espaces d'activités économiques productives, on peut donc faire le constat de leur disparition progressive au sein du tissu mixte et de leur substitution soit par du logement, soit par des équipements de quartier et parfois par des espaces collectifs ouverts et végétalisés en intérieur d'îlot.

Cette dynamique concerne en grande partie la frange bâtie à proximité de la voie ferrée incluant les avenues Van Volxem et Fonsny ainsi que la rue de Belgrade.

Il est intéressant de procéder à une analyse plus fine de la présence des activités économiques au sein du cadre bâti du tissu mixte, eu égard aux situations singulières qu'il présente notamment par l'intermédiaire des voiries qui le structure.

Synthétiquement on peut relever :

- Rue Théodore Verhaegen : la présence de l'unique liseré commercial à proximité de la place Bethléem et une alternance de commerces de quartier de petites tailles et ponctuellement des commerces de moyennes tailles liés à la construction
- Avenue du Roi : l'avenue des professions libérales étant donné la présence significative d'avocats et de médecins
- Avenue Wielemans Ceuppens : la présence de commerce de proximité.
- Rue de Mérode : des commerces de proximité qui se concentrent à proximité des espaces publics
- Avenue du Parc : faible présence d'espace commercial à l'exception de rares angles d'immeubles
- Cet inventaire rapide des activités, rend compte de la capacité du tissu mixte à intégrer au sein du cadre bâti de multiples activités diverses et d'une potentielle mixité qui demanderait à être stimulée par des initiatives publiques capables de renforcer tant la diversité que la qualité et la pérennité des ces activités.





Commerces place Saint-Antoine\_Rue de Mérode



Commerces de proximité\_Avenue Wielemans



Dominance de professions libérales\_Avenue du Roi



Angle commercial\_Avenue du Parc

### 1.1.3.5 Dé-densification et érosion de la mixité fonctionnelle

Le confinement de l'espace public évoqué ci-avant s'explique également par la difficulté des programmes de contrat de quartier d'agir au delà de l'échelle locale et de disposer de levier significatif sur la mobilité.

Ceci, couplé à la difficulté de limiter l'accessibilité des habitants à leurs quartiers par le biais de la voiture a pour conséquence une occupation invasive et parfois exclusive par le parc automobile de l'espace public qui s'en retrouve encore plus limité et peu favorable à la vie collective.

Cette dynamique est particulièrement problématique au sein du tissu dense de la ville du XIXème siècle dont la dimension limitée de l'armature viaire secondaire a pour conséquence de paralyser le transport public dans le trafic automobile.

La situation désastreuse de la mobilité à Bruxelles rend inévitable une limitation du trafic automobile au profit des transports publics et des mobilités douces et actives.

### 1.1.3.6 Accessibilité des quartiers par la voiture et saturation de l'espace public

Le développement de l'automobile, l'exode urbain de la classe moyenne et l'intensification des flux entrants des navetteurs et des marchandises (cfr 1.1.2) a provoqué la saturation quasi complète de l'espace public par l'automobile.

Outre l'occupation physique (trafic et stationnement) cette invasion de l'automobile a entraîné une destruction de la hiérarchie des voiries du tracé XIX. En effet, certaines avenues et îlots se voient coupés et traités de manières différentes ce qui entraîne une perte dans la lecture du tracé initial de la ville.

Ceci couplé à gestion non-concertée ou parfois conflictuelle de la part des communes des questions de mobilité a généré des situations problématiques compliquant la possibilité d'articuler le transport public à l'armature viaire.



Saturation de l'avenue du Roi par les voitures

18

### 1.1.3.7 Articulation des espaces de mobilité, des espaces ouverts et de espaces construits à la logique du Bassin Versant solidaire du bassin de la Senne.

Outre les aspects de mobilité physique et sociale, l'appartenance du périmètre d'étude au bassin versant de la Senne engage la dimension essentielle de la gestion des eaux et à une réflexion articulant l'espace de mobilité mais aussi l'espace bâti et l'espace ouvert à la vallée de la Senne.

Cette dimension inhérente à la condition de fond de vallée du périmètre et à l'urbanisation massive par l'industrie et les infrastructures liées (canalisation, voies ferrées, ...) se rappelle à l'ordre de manière régulière et fréquente par le biais des inondations dont est victime le bas du périmètre et appelle à une approche écosystémique de l'ensemble des espaces concernés et leur articulation au maillage vert et bleu de manière beaucoup plus articulée qu'une simple continuité linéaire.

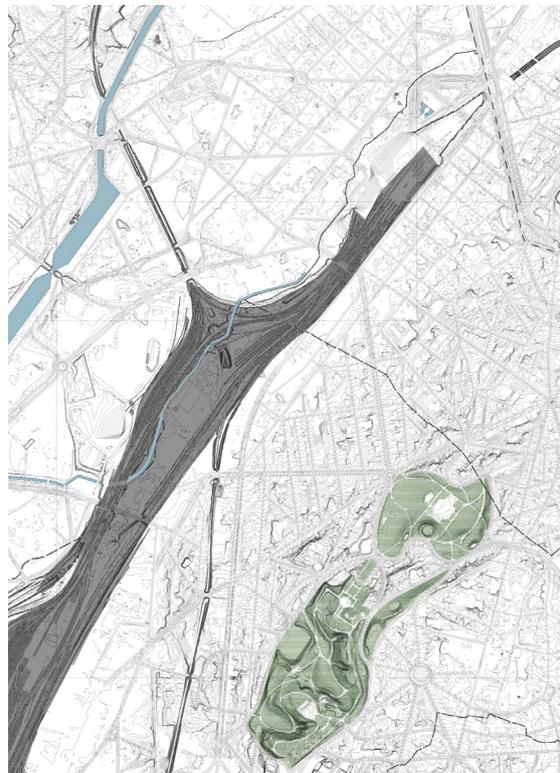




#### 1.1.4 TENSIONS, FRACTURES, RUPTURES ET PARADOXES, EMBLÉMATIQUES DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

La restitution transversale de la formation de l'aire urbaine relative au périmètre d'étude, de ses transformations et des projets qui y ont cours révèle une série de tensions, fractures, ruptures et de paradoxes emblématiques des multiples défis et enjeux qui se présentent à lui.

De manière synthétique, on peut les rassembler autour de trois thèmes centraux qui articulent ces questions cruciales :



#### 1.1.4.1 Enclavement VS mobilité physique et sociale

La politique de rénovation urbaine des contrats de quartier a travaillé au sein du tissu habité de la ville l'habitabilité et l'identité propre des quartiers.

Toutefois une sur-attention à l'échelle locale a pour conséquence de peu favoriser les relations inter-quartiers.

Ceci couplé à l'absence d'intervention sur l'armature viaire supérieure, habituellement propriété de la Région, a pour effet de limiter la mobilité physique mais aussi sociale entre ces quartiers et le reste du territoire régional.

#### 1.1.4.2 Densité bâtie et habitée VS mixité sociale et fonctionnelle

Ceci renvoie aux fortes densités bâties du tissu mixte industriel du XIX qui caractérise la formation du cadre bâti du périmètre d'étude et à la progressive substitution des espaces productifs dégradés par du logement ou des équipements en vue de l'amélioration de l'habitabilité du quartier.

Cette dynamique est le résultat du phénomène global de pression immobilière qui caractérise la région bruxelloise privée d'hinterland et confrontée d'une part à une croissance démographique importante (essentiellement au sein du «croissant pauvre») et d'autre part à un exode continu de la classe moyenne que la Région tente de juguler par la création de nouvelles conditions de logement.

En contrepartie, la création de nouveaux logements, couplée au phénomène de sur-occupation des logements loués par les habitants les plus précarisés a pour conséquence une augmentation importante du nombre d'habitants au sein du périmètre d'étude dont la densité habitée est déjà considérable.



*Tissu mixte de Belgrade*

Par ailleurs, cette pression du logement met à mal la reconversion possible des anciens espaces industriels désinvestis vers des activités économiques potentiellement génératrices d'emplois.

De sorte que, paradoxalement, le périmètre d'étude dont une part significative de la population a justement de réelles difficultés d'accès à l'emploi se voit écartée d'une possible contribution aux défis de l'emploi malgré les potentialités que présente le tissu bâti mixte qui le constitue.

Dans ces conditions, la question de l'intégration de ces nouveaux logements (essentiellement pris en charge par le secteur privé et sa recherche d'attractivité résidentielle) au tissu social et bâti existant se pose de manière problématique voire conflictuelle. En témoigne, la construction de nouveaux logements à proximité du périmètre qui fonctionnent comme des enclaves, incluant les espaces ouverts en leur sein et participant à la fragmentation territoriale.

### 1.1.4.3 Saturation de l'espace public et de l'espace ouvert

Un dernier point essentiel, conséquence des deux précédents, renvoie à la saturation de l'espace ouvert et plus précisément de l'espace public.

Celle-ci est due d'une part à l'augmentation de la population habitant au sein d'un périmètre témoignant dès son origine d'un manque relatif d'espace de respiration et d'échanges.

Cette saturation de l'espace public atteint son paroxysme avec l'intensification de l'usage des espaces de mobilité encore trop dépendants de l'automobile qui finit par l'envahir complètement.

La minéralisation systématique des sols qui accompagne la saturation de l'espace ouvert a pour conséquence ultime l'amplification du phénomène des inondations au sein du tissu bâti et appelle à une intégration urgente et conséquente de la gestion des régimes des eaux tant au sein du territoire bâti en fond de vallée de la Senne mais aussi au sein du bassin versant qui lui correspond.

En absence d'une telle approche intégrée et solidaire, la dégradation conséquent du cadre bâti entrainera



Saturation de l'espace public\_avenue Van Volxem

inévitavelmente sa marginalisation et son exclusion de la dynamique de rénovation urbaine et de mobilité sociale prônée par la Région.



*Saturation de l'espace public\_avenue du Parc côté pair*

### 1.1.5. Scénario 0 à l'échelle Métropolitaine

Le scénario zéro révèle également l'existence, de différentes études et projets, investissant des portions plus amples du territoire régional.

Celles-ci, situées, hors du périmètre d'étude mais néanmoins partageant une continuité géographique avec le périmètre d'étude sont emblématiques des problématiques auxquelles doit faire face la Région. Resituer les logiques et champs d'action qui caractérisent ces projets permet de mieux saisir les rôles que peut assumer le CRU et d'identifier les enjeux qui lui correspondent.

Dans le cas du présent CRU, les études et projets suivants peuvent être mis en évidence.

Schéma Directeur pour le quartier de la gare Bruxelles-Midi :

Ce schéma directeur approuvé par le Gouvernement régional de Bruxelles Capitale le 14 janvier 2016 identifie les pistes d'intervention urbanistique sur le quartier de la gare du midi.



Cette recherche inclut un travail sur le cadre bâti de ce grand ensemble et la volonté de substituer l'effet barrière des constructions linéaires par un front discontinu dont la volumétrie articulée à un socle intensifie le contact avec les quartiers avoisinants. Le projet prévoit également de renforcer la mixité fonctionnelle par la substitution de bureaux par du logement et par l'implantation d'activités économiques diversifiées aux abords de la gare (marché couvert, cluster artistique,...).

Ce travail engage également une réflexion fondamentale sur la structuration des espaces publics et ouverts liés à l'infrastructure ferroviaire intégrant au sein d'une même recherche de continuité et de cohérence territoriale les « espaces urbains » et les « espaces de friche » aux marges des voies ferrées.

Les thèmes centraux portés par le schéma directeur (gare interface connectée et intégrée/espace public d'échelle métropolitaine/un quartier de gare composite/ concept habitant) et rassemblés sous le leitmotiv de « la gare habitante » renvoie clairement à la nécessaire articulation des questions du logement, des infrastructures de transport, des activités économiques et des espaces ouverts au sein d'une

approche intégrée à l'échelle du paysage métropolitain à même de réinscrire ce grand équipement régional au sein de la vallée de la Senne entendue comme figure structurante de la Région de Bruxelles Capitale.

Au sein de cette figure, non seulement la Senne mais aussi le bassin versant qui caractérise la topographie régionale, constituent des éléments de forte cohérence territoriale à même de fédérer le développement urbain au sein de la métropole.

Cette recherche implique une attention privilégiée aux statuts des espaces publics et ouverts. Dans le schéma directeur, ceci se traduit de manière explicite par le projet de création « du parc des rails » le long du parcours de la Senne à ciel ouvert comme structure organisatrice de l'implantation de nouveaux logements mais aussi par l'intensification des plantations au sein du tissu dense de la ville consolidée, comme dispositif de mise en œuvre du maillage vert et bleu.



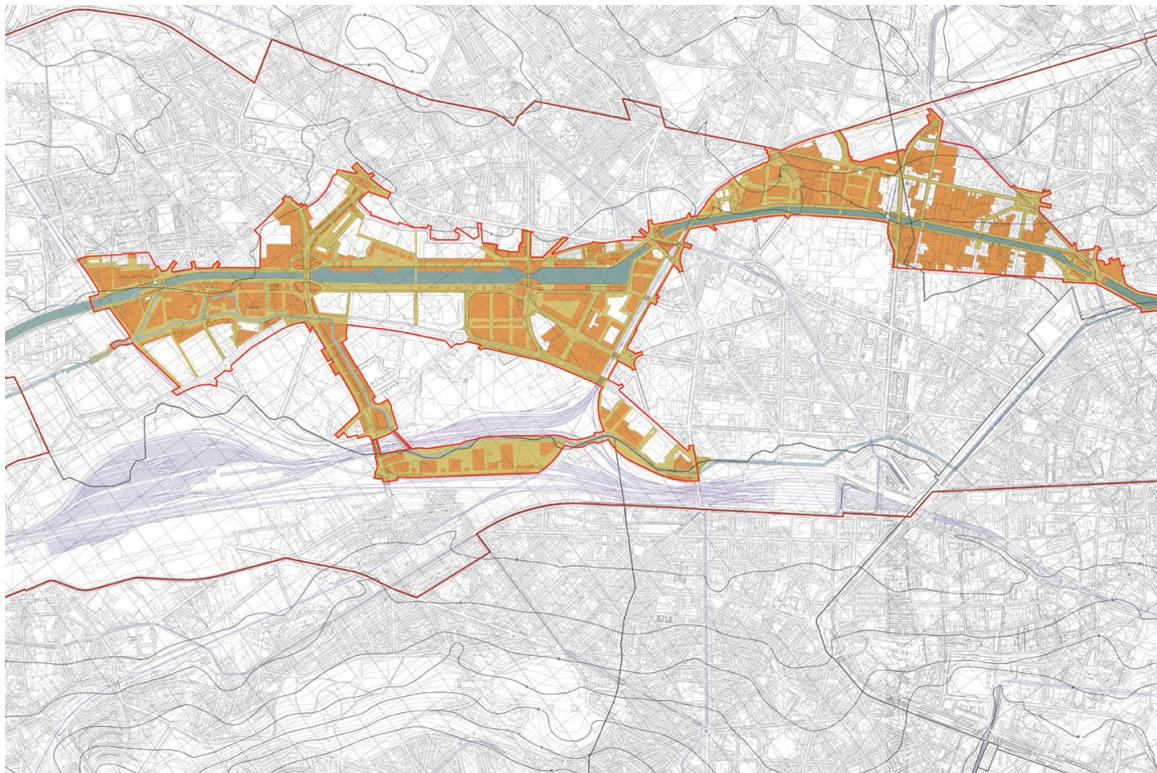


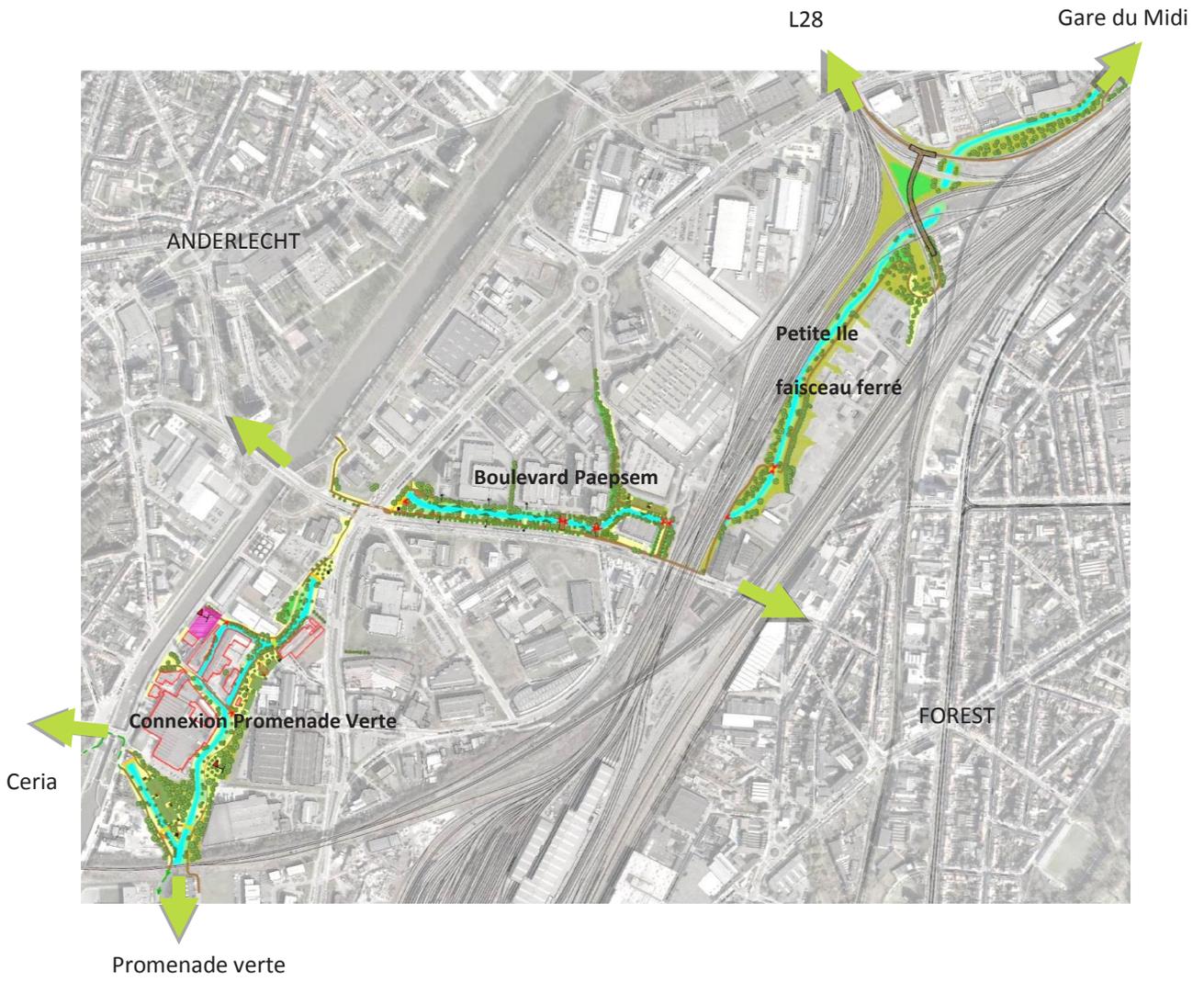
### 1.1.5.1. Le plan canal

Le canal occupe une place centrale dans la réflexion sur la mise en place d'une dynamique de développement régional. Le bâti dégradé qui caractérise cette ancienne frange industrielle en cœur de ville a fait l'objet d'une multitude de projets en quête d'opportunités de rénovation urbaine d'envergure.

Le plan canal adopté en 2013 constitue l'instance organisatrice d'une vision qui cherche à faire du canal une structure fédératrice à même d'articuler la création de logements mais aussi d'espaces publics et d'équipement couplés au maintien d'activités économiques et logistiques autour de la question du paysage du bassin de la Senne.

Focalisée le long du canal, il sera indispensable de questionner les rapports de cette frange prioritaire d'interventions au reste de la structure urbaine et plus précisément aux continuités liées au reste du bassin de la Senne.





### 1.1.5.1 Continuité Senne-Sud

A proximité du périmètre d'études, l'identification par Bruxelles Environnement de zones stratégiques liées au tracé de la Senne et de l'infrastructure ferroviaire, participe de cette recherche de continuité en phase avec le Plan Canal (Chemetoff 2013) et l'étude sur la Maillage Vert (Agora 2013).

Suivant ces logiques articulant maillage vert et bleu, les fiches projet « Continuité Senne-Sud » identifie une liste d'interventions prioritaires 2014-2019 visant la requalification des espaces ouverts liés à la Senne et au faisceau ferré afin de leur conférer une plus grande prégnance environnementale et urbaine. Ces projets proposent une approche écosystémique du bassin de la Senne en vue « de rendre la Senne visible, de lui redonner des abords attractifs et diversifiés afin de créer une continuité écologique et d'améliorer son potentiel récréatif et sa qualité paysagère ». Cette recherche de continuité insiste sur la nécessaire articulation de ces espaces naturels aux dynamiques de mobilité douce, sur leur mise en

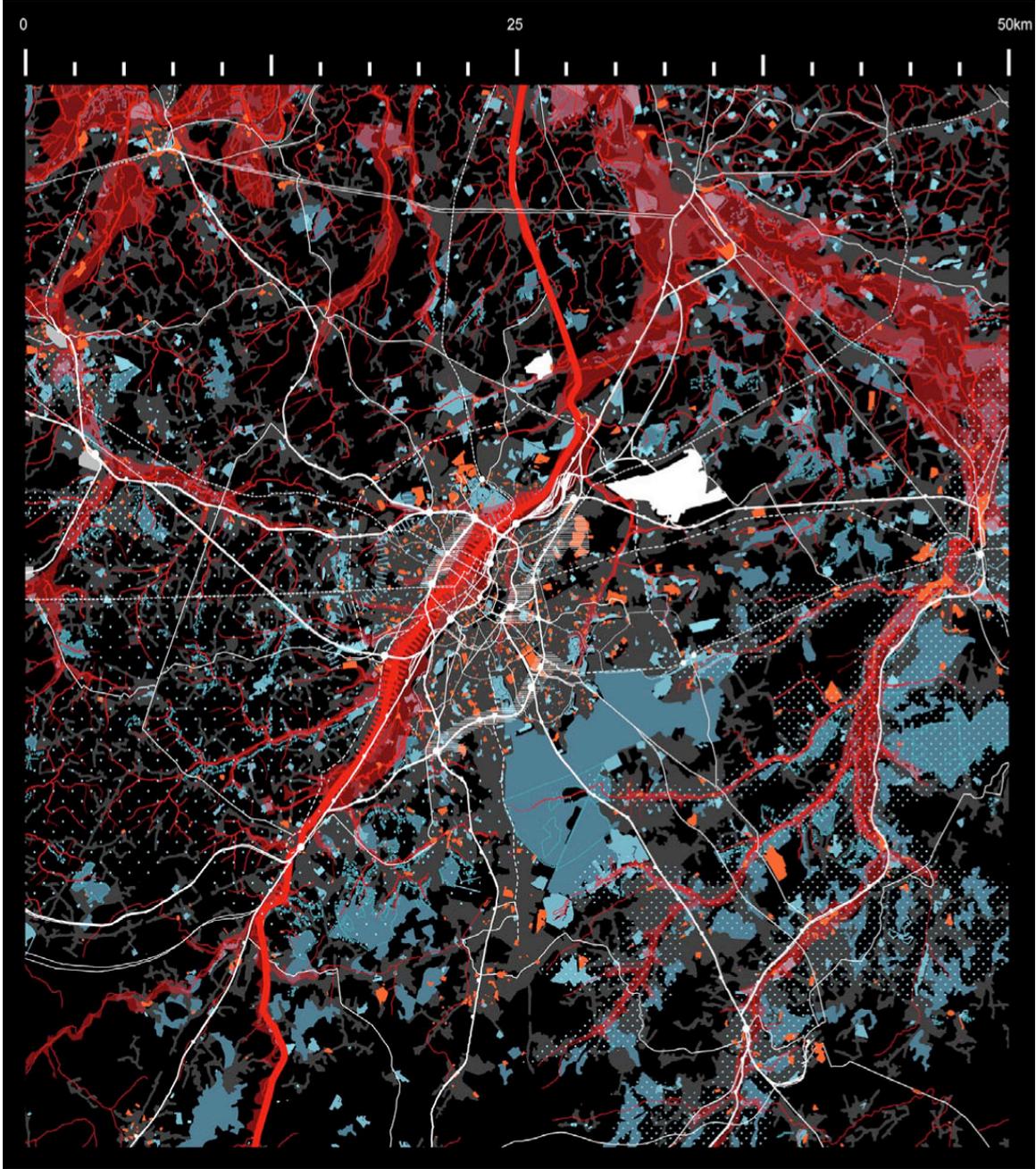
relation aux quartiers densément peuplés à proximité (Anderlecht, Forest, St-Gilles) et sur le caractère pittoresque des lieux et du patrimoine industriel à valoriser.

L'ensemble du projet se décline par un phasage en 3 séquences ( S1 petite île, S2 Boulevard Paepsem, S3 connexion promenade verte) destiné à créer une promenade verte qui serait prise en gestion par l'IBGE.

Ces projets révèlent le grand potentiel d'espaces ouverts liés au faisceau ferré auquel appartiennent les lignes de chemin de fer qui marquent la limite du périmètre. Ils montrent l'intégration possible de la mobilité douce aux autres modes, créant une continuité entre le Bd Paepsem et la gare du midi.

Ce projet visant le désenclavement du site de la petite île, offre l'opportunité de dépasser l'effet barrière que présente la voie ferrée et amorce une réflexion sur la l'intégration de l'avenue du pont de Luttre et du tunnel des vétérinaires comme point d'accroche au paysage métropolitain de la vallée de la Senne.





### 1.1.5.2. Visions pour l'aire métropolitaine de Bruxelles à l'horizon de 2040.

La volonté de mise en œuvre d'une vision métropolitaine est le but explicite de l'étude confiée à trois équipes internationales afin de nourrir le débat dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan Régional de Développement Durable.

Parmi ces visions, celle élaborée par Bernardo Secchi et Paola Vigano et à laquelle Karbon' a collaboré, proposait le terme de « métropole horizontale » pour désigner un modèle de développement durable de la métropole structurée par trois vallées, un réseau dense de transports en commun et une très grande diversité des lieux et des paysages.

Cette vision entendait reconnaître l'aire métropolitaine bruxelloise comme « composée d'une grande diversité d'espaces urbains, de grande ou de petite taille, d'espaces ruraux et d'espaces naturels, plus ou moins agrégés, par des infrastructures tout aussi diverses, et tous reliés d'une manière ou d'une autre

à une réalité urbaine commune. C'est aussi une zone qui fonctionne comme un tout, mais qui est en même temps marquée par un fort territorialisme administratif et mental. »

Parmi les questions cruciales abordées par Bruxelles Horizon 2040, celle de la mobilité figure parmi les prioritaires eu égard au croissant problème de congestion auquel doit faire face la capitale.

Le travail à l'échelle métropolitaine proposé par l'étude, entendait justement dépasser les limites et contradictions liées à la situation géographique complexe de la Région de Bruxelles confinée dans ses limites administratives et privées de réelle emprise sur le développement de son hinterland.

### 1.1.5.3. RER-Réseau Express Régional

Parmi ces tensions et contradictions, les aléas du projet de développement du réseau express régional RER visant l'intégration du réseau ferré à une desserte et à une mobilité renforcée autour et dans Bruxelles, sont probablement le plus emblématiques des difficultés et contradictions que génèrent ce territorialisme administratif.

De sorte qu'au sein des débats institutionnels actuels, les potentiels vecteurs de mobilité et de continuité territoriale que constituent les voies ferrées et leur articulation aux structures territoriales des vallées ont de très grosses difficultés à se mettre en place comme en témoigne le récent report à 2023 de l'horizon possible d'achèvement du projet.

Par rapport à cette question du RER, il faut noter au sein du périmètre la programmation dans le projet « STIB 2020 : visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles » (2005) d'une gare RER Wielemans Ceuppens.

Toutefois cette implantation reprise au plan Iris 2 porté par le PRD/PRAS, n'a pas été confirmée lors de la consultation de la SNCB par la commune à l'occasion du contrat de quartier Pont de Luttre (2009); les difficultés techniques liées à la mise en œuvre de cette gare et la proximité de la gare du midi jouant en sa défaveur.

L'article de Brussels Studies publié en 2012, revenant sur le débat, non-tranché à ce jour, qui oppose la RBC et la SNCB quant à la création de nouvelles gares urbaines dans le cadre du projet RER, octroyait à la gare Wielemans Ceuppens un potentiel médian qui passerait de 1,57 (en 2012) à une projection de 1,98 (en 2025) à savoir un potentiel équivalent au double de celui d'une gare secondaire à Bruxelles.

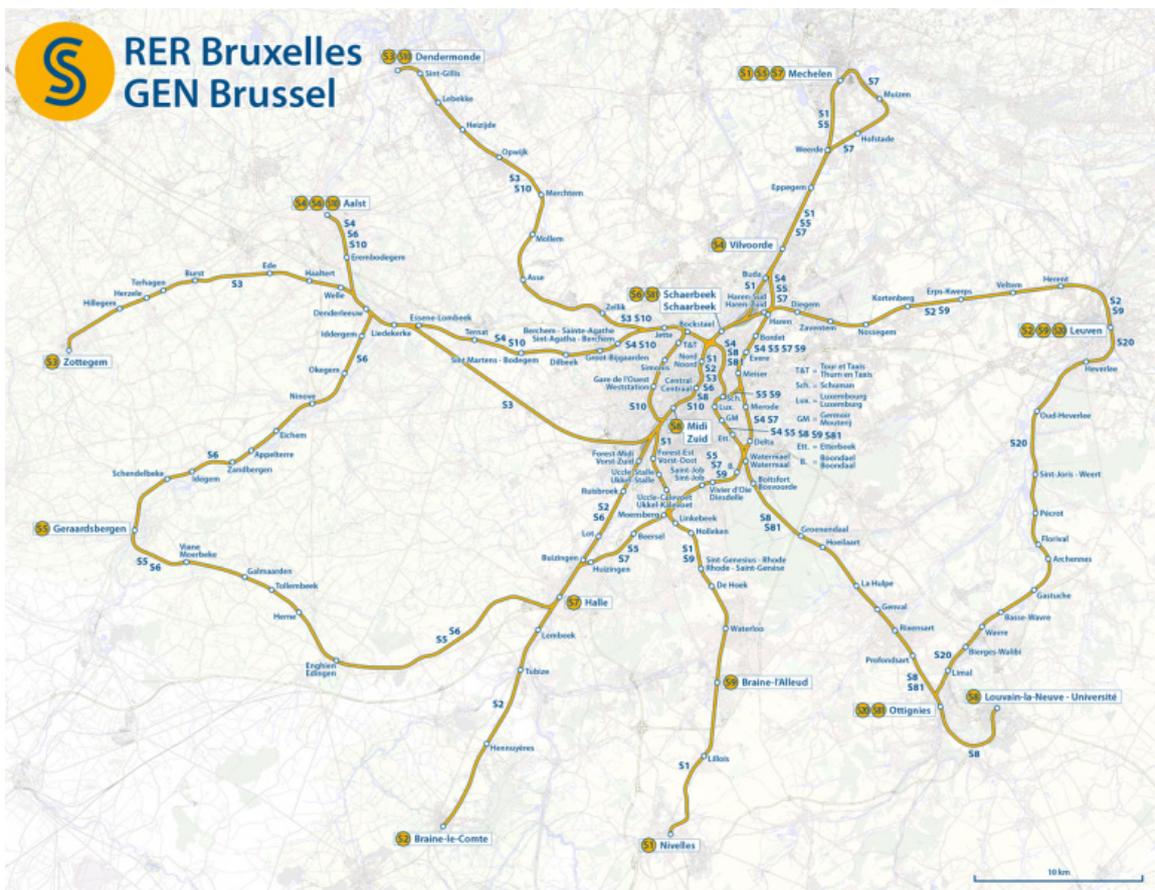
Dans l'état actuel des choses, il est difficile de vérifier les difficultés techniques évoquées, voir sa faisabilité, eu égard au projet d'école qui est programmée sur le site de Divercity.

Et étant donné que cette faisabilité technique et économique n'est pas démontrée, ce projet n'est aucunement à l'ordre du jour de la SNCB.



Le projet de création d'une gare RER Wielemans Ceuppens semble abandonné .

Ce constat reporte dès lors l'attention sur l'intégration de la bonne déserte en transports publics présente au sein du périmètre d'étude à la structure métropolitaine non seulement via la connexion privilégiée avec la gare du midi suivant une logique fonctionnelle de vitesse commerciale et de réseau mais aussi par la prise en compte de l'intégration de la mobilité aux dessins et à la structuration des espaces publics au sein du bassin versant et de son articulation à la vallée de la Senne non plus perçue comme limite mais comme support d'une continuité territoriale régionale.







### 1.1.5.5. Metropolitan Landscapes :

Souhaitant dépasser le caractère difficilement conciliable des logiques et continuités des espaces ouverts avec les limites administratives, les maîtres architectes bruxellois et flamand ont conjointement invités différentes équipes à explorer par le projet l'échelle métropolitaine de Bruxelles à travers la question du paysage

Parmi les différents sites investigués celui du « paysage aquatique du sud de la vallée de la Senne », investissant l'aire territoriale contiguë au sud de notre périmètre le long du bassin de la Senne est très éclairante des potentialités qu'offre une approche structurée à partir des espaces ouverts.

Le projet explore les liens de coopération entre ville et hinterland et de manière plus spécifique entre infrastructure, industrie, activité économique, espace habité, service et écologie.

Ce projet révèle dès lors combien au sein du débat sur le paysage métropolitain, l'espace ouvert, thème

plus neutre, moins approprié s'avère particulièrement intéressant, en raison de sa capacité à intégrer les paradoxes, à être à la fois ségrégatif et rassembleur, naturel et artificiel, programmatique et vide et, de cette manière, est capable d'incarner la pluralité.

Les potentialités dégagées par cette approche écosystémique de l'espace ouvert et de sa capacité à fédérer le développement métropolitain pourrait constituer le point de départ pour la mise en place d'une gouvernance à même d'intégrer les approches interscalaires et de dépasser la sectorialisation et le territorialisme administratif qui caractérise encore trop souvent l'aménagement du territoire régional.







## 2 ENJEUX DU CRU

La lecture des transformations du périmètre d'étude a permis d'identifier l'évolution des quartiers qui le constituent et leurs évolutions significatives suite aux programmes de rénovation urbaines portés par les contrats de quartiers et les dynamiques urbaines qui les accompagnent. Cette mise en perspective a également révélé certaines tensions présentes au sein du périmètre entre les logiques suivantes :

- enclavement VS mobilité physique et sociale
- densité bâtie et habitée VS mixité sociale et fonctionnelle
- saturation de l'espace public VS rencontre citoyenne

En contrepartie, la mise en perspective de projets à plus grande échelle, portés par la volonté de la Région de penser son devenir métropolitain a permis de mettre en évidence la nécessaire mise en place de logique de gouvernance à même de dépasser le territorialisme administratif et de prendre en considération le paysage métropolitain comme structure fédératrice du développement urbain intégré.

Adoptant ce point de vue de la métropole, le périmètre d'étude se positionne clairement en bordure

du système d'infrastructures linéaires de grande échelle formée par le canal, la route et le chemin de fer et se confronte à la vallée principale de Bruxelles. Mais surtout, il se confronte à une bande d'une grande continuité morphologique, une succession de grandes parcelles autonomes, des patches contigus, affectés à des activités économiques, des services métropolitains, ou, plus récemment, à de petits morceaux de ville. Cette morphologie, typologiquement hétérogène par nature, couplée au canal, opère un glissement du grand territoire suburbain à travers la ville consolidée.

Ce qui pourrait être le support d'une grande figure territoriale, couplée à celle de la vallée, et donc à la fois celui d'un cadre d'orientation et d'une mobilité sociale et physique augmentée, n'est vécu, dans le cas de la sectorialisation administrative qui caractérise Bruxelles, que comme une accumulation de barrières.



## 2.1 UN CHOIX STRATEGIQUE FORT A PARTIR DE L'ESPACE OUVERT

Le dépassement de ces limites et barrières engage donc la réflexion du point de vue du paysage métropolitain qui dans le cas de notre périmètre d'étude passe par la reconnaissance du bassin versant de la Seine comme structure spatiale fédératrice.

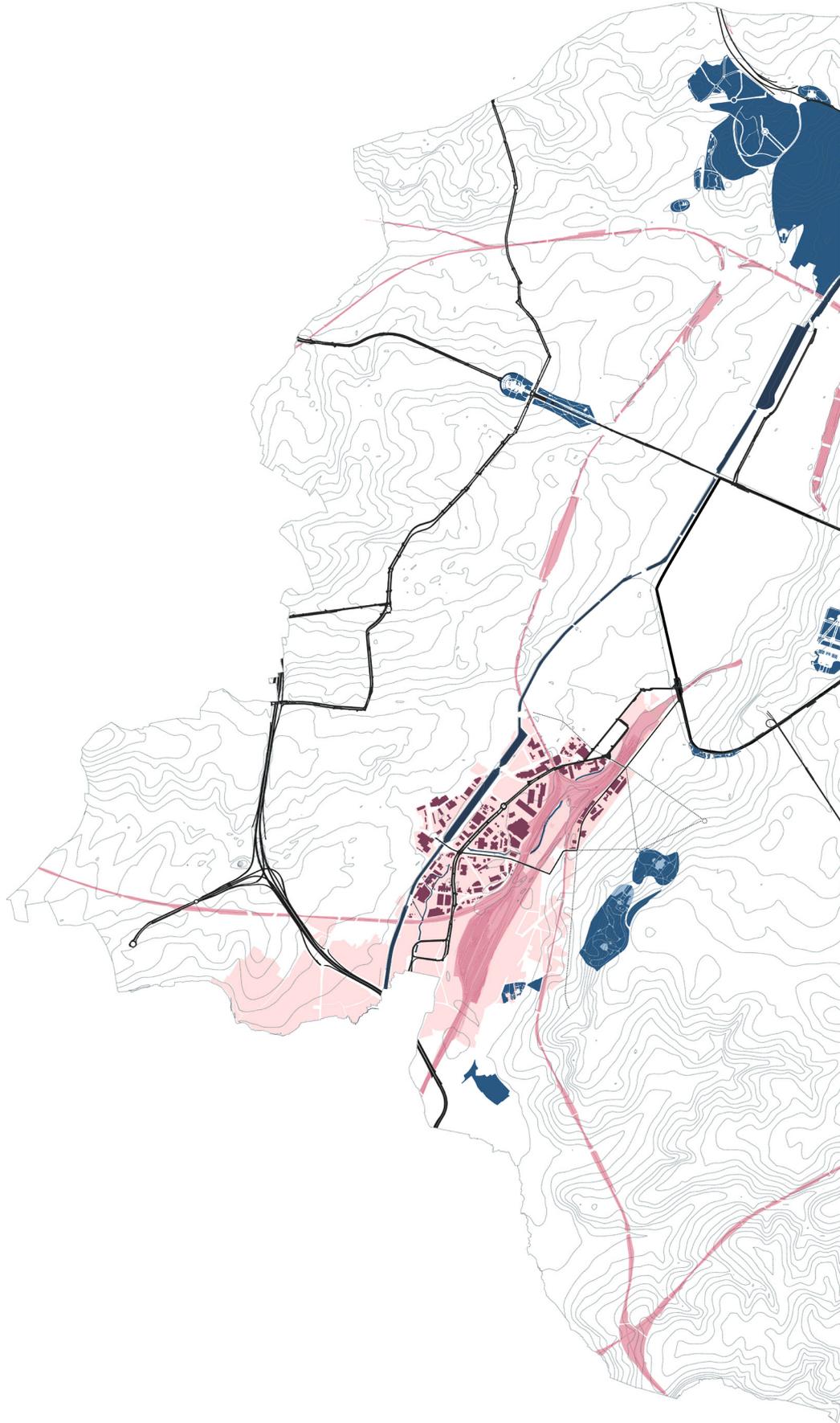
Nous proposons d'adopter ce postulat par l'entremise d'un choix stratégique fort à partir de l'espace ouvert, le revendiquant comme instance organisatrice de la trame spatiale du développement métropolitain capable d'intégrer la diversité des opérations et de dépasser leurs apparentes contradictions.

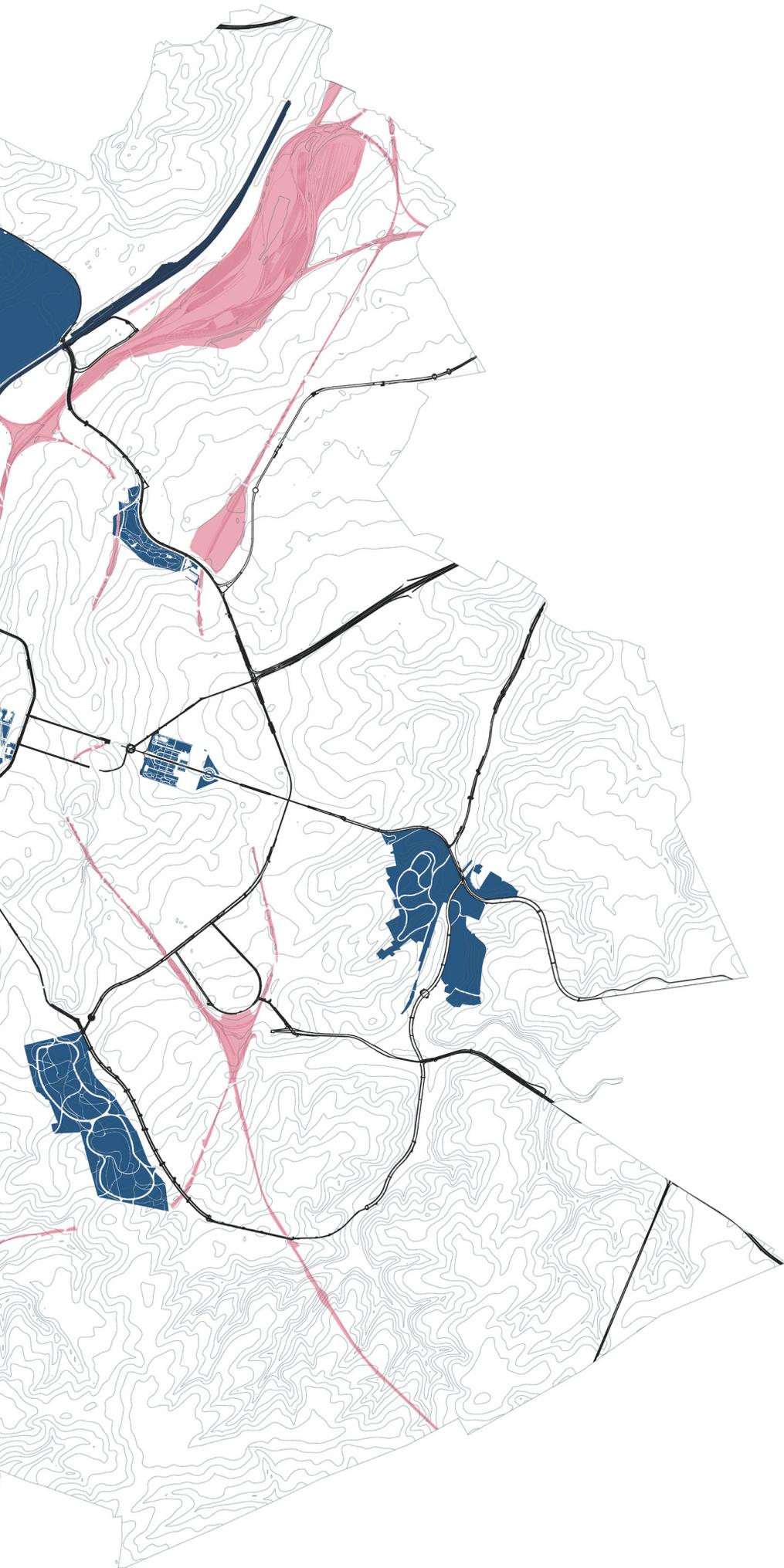
L'articulation du périmètre à l'armature paysagère métropolitaine passe en effet par un traitement de l'espace ouvert capable de rendre lisible et opératoire cette mise en relation des éléments divers en présence (bâti nouveaux et existants, logement équipements, infrastructures, espace de mobilité, ...) à l'échelle métropolitaine.

Il doit leur permettre de participer à l'activation de l'espace ouvert (en terme de dessin, de pratiques

quotidiennes et de programmation) de manière à dépasser leurs apparentes contradictions et d'éviter la fragmentation urbaine au sein d'un projet cohérent qui articule plutôt que sépare.

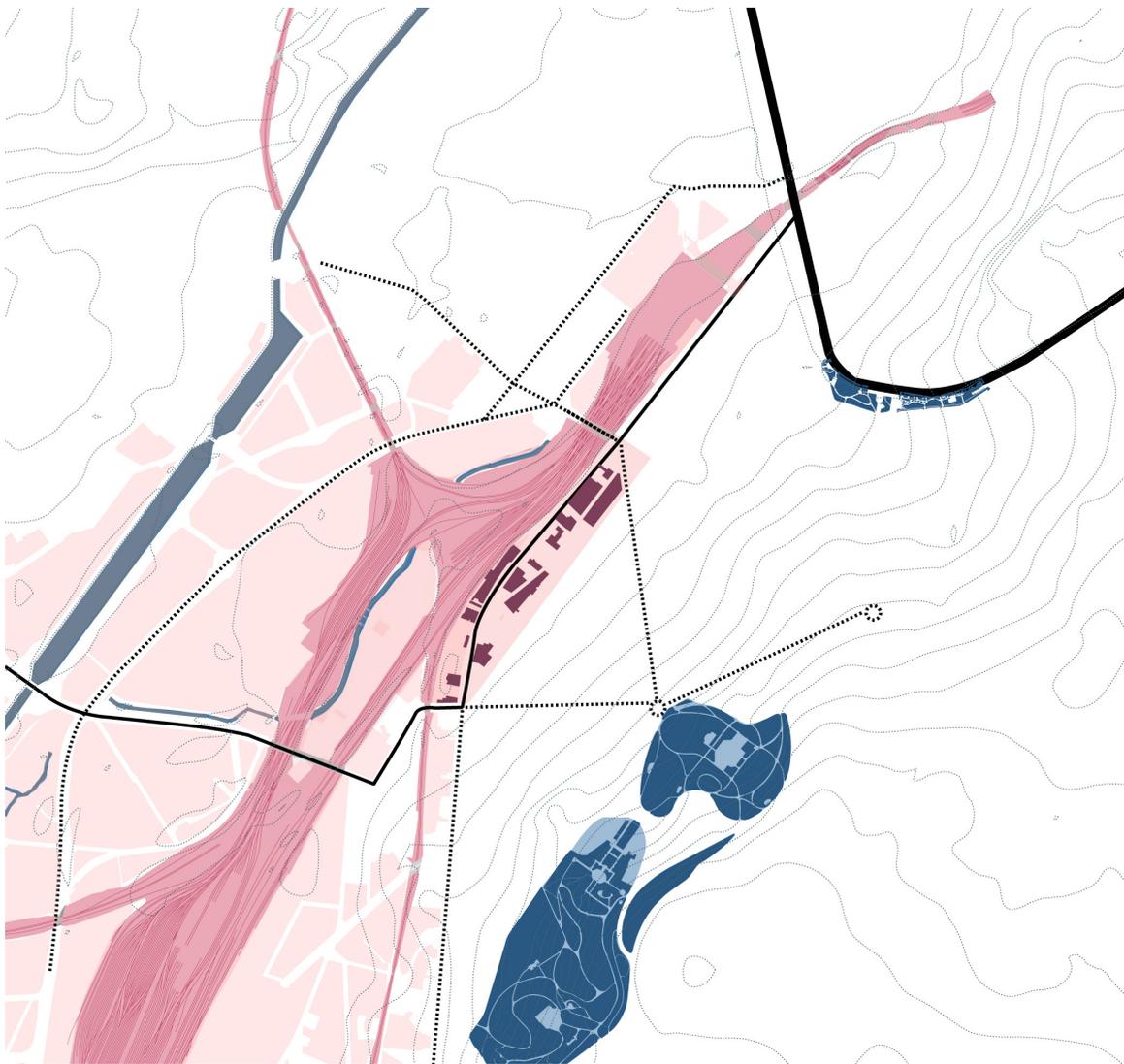






## 2.2 DEUX AXES DE PROJET

On le verra, focalisé sur deux axes d'interventions privilégiés, la réflexion menée à partir de l'espace ouvert et de son rôle intégrateur dégage des pistes de projets très concrètes à même d'articuler les opportunités qui se présentent au sein du périmètre aux enjeux de développement régional au sein d'un projet cohérent qui articule les échelles locales à l'échelle régionale.



## 2.2.1 Axe 1 : Le paysage infrastructurel du Parc de l'Avant-Senne

L'axe 1 est constitué par l'ensemble de la frange bâtie qui, parallèlement aux voies ferrées, va des talus du chemin de fer à la rue de Mérode englobant les Avenues Fonsny et Van Volxem ainsi que la rue de Belgrade. Cette frange bâtie constituée de grandes parcelles et incluant des voiries régionales offre en effet l'opportunité de créer un lieu appartenant au paysage infrastructurel du faisceau ferré et créant une continuité physique, identitaire et visuelle avec la vallée de la Senne.

Cette philosophie d'intervention entend redonner à cette frange bâtie une cohérence et une identité à part entière capable de constituer une interface entre l'échelle locale et métropolitaine.

Les objectifs que cet axe d'interventions doit rencontrer sont divers :

- rompre l'effet barrière inhérent à l'ancienne frange industrielle
- éviter le colmatage systématique de l'espace ouvert par le bâti

- intégrer la diversité des usages et des opérateurs au sein d'un ensemble cohérent et notamment intégrer le maintien et le développement d'activités créatrices d'emploi au sein du périmètre
- installer une porosité intégrant la continuité des espaces de mobilité au sein d'un espace ouvert ample appropriable par les quartiers à proximité
- imaginer et aménager la jonction de l'espace bâti, de l'espace ouvert, végétal et minéral et de l'espace infrastructurel au sein d'un paysage métropolitain



## 2.2.2 Axe 2 : Ossature métropolitaine du bassin versant

L'axe 2 est configuré par la structure viaire des avenues du Parc -Wilemans Ceuppens et Roi , entendue comme ossature structurante du sous-bassin hydrographique se St-Gilles et Forest et comme élément d'articulation des quartiers habités aux grandes structures d'espaces ouverts métropolitains que constitue l'ensemble des parcs de Forest et Duden et le paysage infrastructurel de la vallée de la Senne.

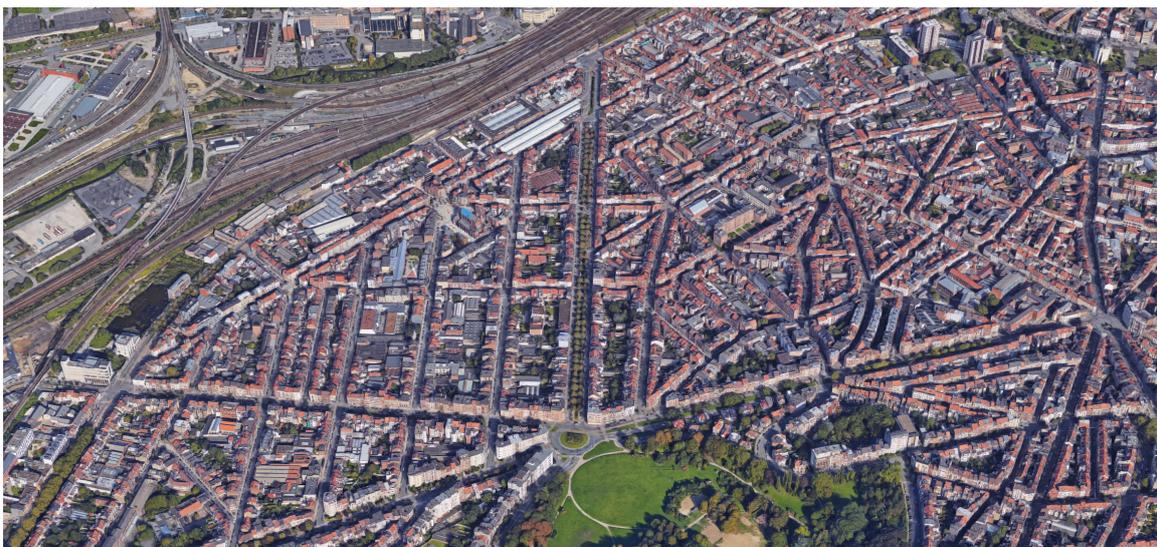
L'axe 2 entend reconnaître le caractère structurant à l'échelle métropolitaine du système des grandes avenues qui balisent le quartier

Les objectifs correspondants à ce programme d'interventions sont multiples et devront être intégrés par le CRU dans un projet cohérent :

- rendre lisible et profitable l'articulation des grands espaces ouverts métropolitains à la vallée et au bassin versant
- désenclaver les quartiers et renforcer leur ins-

cription au sein du territoire régional

- faire participer l'aménagement des voiries régionales à la gestion intégrée de l'eau au sein du bassin versant de manière à régler de manière écosystémique et durable la problématique des inondations
- intégrer à l'aménagement de l'espace public le développement de la mobilité au sein de la région
- constituer un espace ouvert appropriable et rassembleur au cœur des quartiers densément habités et qui les connectent à la métropole



CRU 04: Axe 2

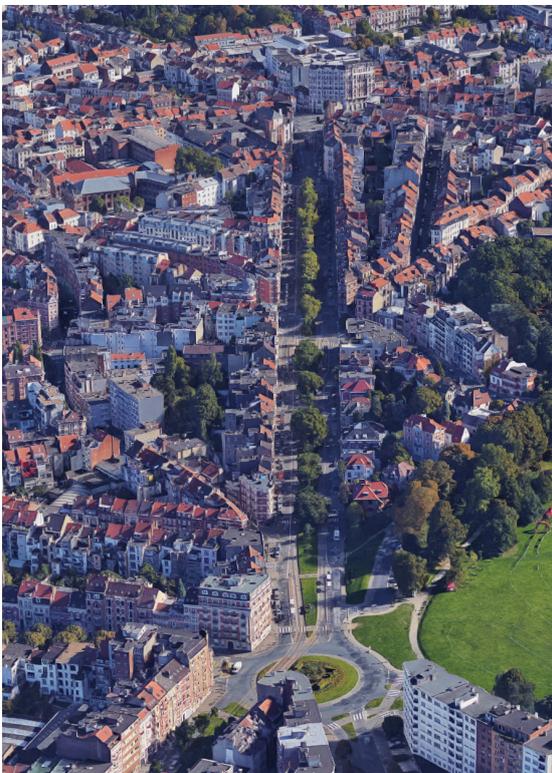
copyright google.maps



CRU 04: Axe 2, Avenue du Roi



CRU 04: Axe 2, Avenue Wielemens - Cueppens



CRU 04: Axe 2, Avenue du Parc

### 2.2.3 Le CRU comme cadre de référence et planning d'interventions concertées

Afin de rencontrer les objectifs identifiés ci-avant par le biais des deux axes d'interventions privilégiés, le CRU doit dépasser la sectorialisation administrative des opérations et constituer un cadre de référence commun, intégré à un planning d'interventions concerté, à même de structurer de manière performante et cohérente la multiplicité des interventions relatives au développement du périmètre et à son articulation aux dynamiques régionales et à l'échelle métropolitaine.





### 3. OPPORTUNITÉS DE PROJET



### 3.1 AXE 1: LE PAYSAGE INFRASTRUCTUREL DU PARC DE L'AVANT-SENNE

La frange bâtie associée à l'axe 1 du paysage infrastructurel du parc linéaire de l'Avant-Senne va de la voie ferrée à la rue de Mérode. Elle inclut des parcelles de tailles relativement importantes, vides ou occupées et présente une série très diversifiée de projets récemment réalisés ou en cours, tels qu'identifiés dans le scénario zéro.

Cette série de projets et d'opportunités diverses, apparemment disparates (bâti nouveaux et existants, logements, équipements, infrastructures, espace de mobilité,...), doit être intégrée au sein du CRU dans une séquence d'espaces ouverts capable de constituer la trame spatiale du développement de l'entière-té de la frange et de lui conférer l'identité d'un parc linéaire infrastructurel qui inscrit le périmètre dans la continuité du paysage métropolitain du bassin de la Senne.

En fond de vallée qui caractérise la situation hydrographique de la frange investie, ce parc linéaire infrastructurel convoque le paysage humide du bassin

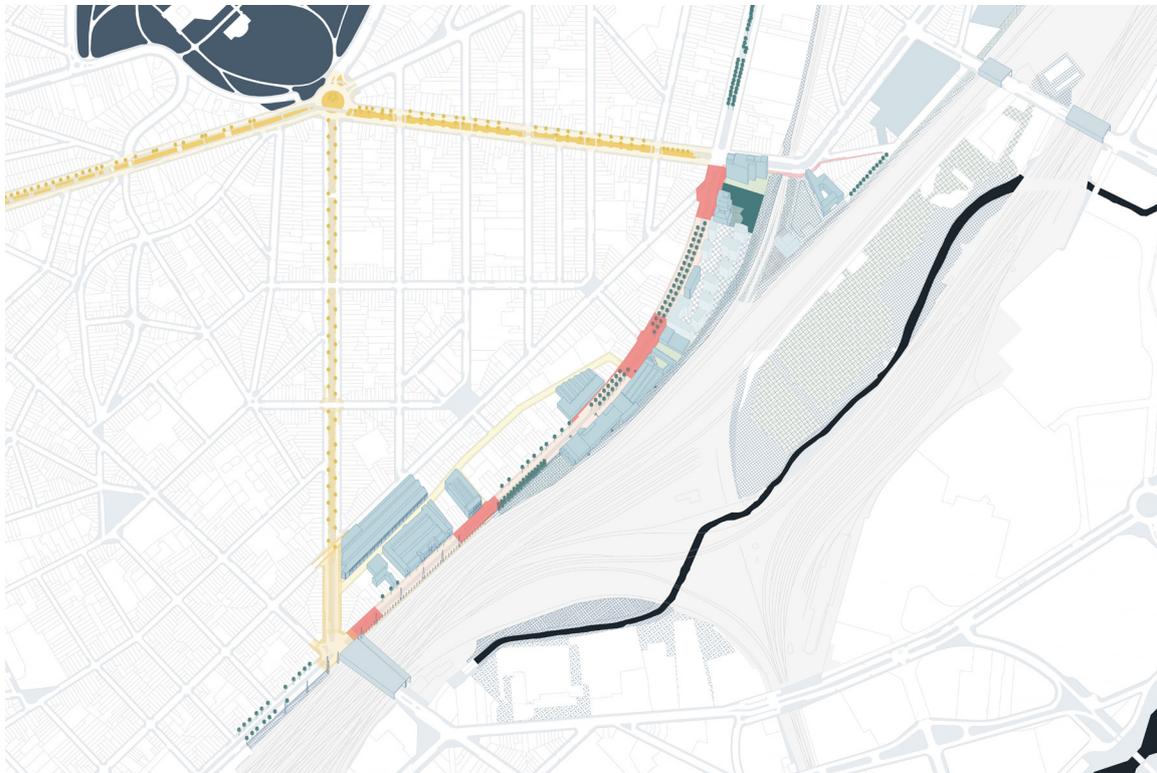
de la Senne, le faisant débordé du lit du faisceau ferré où il était enclos pour le faire ressurgir en lisière des quartiers densément habités.

Le nom de « parc linéaire de l'Avant-Senne » évoque cette condition d'avancée du paysage dans l'espace public auquel il s'adresse.

Considérée à partir de l'espace ouvert et de son articulation au paysage métropolitain de la vallée de la Senne, cette séquence permet d'envisager donc un parc infrastructurel linéaire reliant les abords du pont de Luttre au tunnel des Vétérinaires et constituant de la sorte une liaison inter-quartiers et une interface avec le grand paysage de la Senne.

Allant du sud vers le nord, on peut relever au sein de cette potentielle continuité différentes opportunités de projet et esquisser les thèmes et enjeux qui leurs correspondent.

Ces opportunités peuvent être à leur tour rassemblées en plusieurs séries et séquences que le CRU se doit d'intégrer en un ensemble continu et cohérent :



## **1 Séquence d'espaces ouverts liés aux talus et abords du faisceau ferré de vallée de la Senne**

Ils s'agit des espaces végétalisés des talus et chemins de desserte qui accompagnent les voies ferrées à proximité de Divercity, du Wiels et du Brass.

Ces espaces ouverts le long du chemin de fer offrent une opportunité de créer une espace public végétalisé en fond de la vallée. Le talus du chemin de fer et la parcelle triangulaire d'Infrabel permettent de continuer le parc linéaire tout au long du chemin de fer jusqu'à inclure la colonnade de la voie ferrée afin de prolonger le mouvement jusqu'au tunnel Vétérinaire et d'établir la continuité vers les nouveaux parcs des Rails prévus au schéma directeur de la gare du midi.

En amont, aux abords du pont de Luttre, cette recherche de continuité engage une révision complète du carrefour du Wiels et un traitement spécifique du passage sous le pont de Luttre à même de relier de manière optimale, sécurisée et lisible les espaces ouverts à proximité de Divercity et du Wiels.

Suivant cette logique, le pont de Luttre devient un élément à part entière du paysage infrastructurel et permet la liaison, via Divercity et la réouverture de la rue Saint-Denis (actuellement privatisée), vers l'avenue Paepsem et les aménagements paysagers de la continuité Senne-Sud planifiés par Bruxelles Environnement.

La fermeture inévitable du tunnel actuel en-dessous du chemin de fer fait de ce réaménagement des trottoirs et de l'intégration des abords du pont de Luttre une priorité incontournable.





56



## 2. Séquence d'équipements

Le maillage vert et bleu obtenu par les continuités décrites ci-avant constituent l'armature d'une mobilité douce en marge de la voirie et reliant les différents équipements, présents ou en projets, au sein de la frange investie : l'école El Hikma, Divercity (incluant l'école la salle de sport et le centre de formation), le Wiels, le Brass , et toute autre service ou équipement complémentaire à venir.

La présence de ces équipements de taille et d'échelle différente permettra l'activation de cet espace ouvert public, à charge pour lui d'opérer comme élément fédérateur de lien entre eux, le quartier et l'échelle métropolitaine.



### 3. Séquence d'espaces de mobilité(s)

#### 3.1 Abords du Pont de Luttre

Comme indiqué le réaménagement des trottoirs entre le Brass et Divercity doit garantir le lien vital entre l'espace ouvert et les équipements qui le ponctuent de part et d'autre du pont de Luttre. Continuité qui doit être poursuivie via la réouverture de la rue Saint-Denis .

Au sein de ce réaménagement, le Pont de Luttre et ses abords du deviennent un espace d'accès au Parc de l'Avant-Senne.

#### 3.2 Carrefour du Wiels

Cette même logique d'intégration vaut également pour le carrefour du Wiels qui devrait être réaménagé dans sa totalité afin de permettre la liaison efficace, sécurisée mais aussi urbainement lisible, des quartiers avoisinants au parc métropolitain et à l'ensemble des équipements disposés le long de la voie ferrée.

Au sein de ce travail d'accroche, l'espace de la voirie doit être fortement intégré aux espaces ouverts du paysage infrastructurel.

Cette intégration des espaces de mobilité à la structure spatiale du Parc de l'Avant-Senne est primordiale.

En effet, le travail sur l'espace ouvert doit être mis à profit pour éviter l'effet de barrière qui accompagne habituellement la démultiplication des limites (bordure, barrière, chicane,...) liée à fragmentation des espaces de mobilité.





### 3.3 Fonsny/ Van Volxem

Aujourd'hui l'aménagement des avenues Fonsny et Van Volxem (jusqu'au Wiels) est purement fonctionnel, sans réelle préoccupation de constituer un espace public qualitatif. Pourtant un travail sur les arrêts et site propre du transport en commun pourrait conférer à ces avenues un caractère bien plus végétal et marquer l'arrivée dans le paysage infrastructural. L'aménagement des arrêts devrait accompagner les traversées constituant de la sorte l'ancrage du parc au quartier. L'arrêt Orban devrait faciliter les traversées venant de la rue Alfred Orban et de la rue de Belgrade. En même temps l'ouverture du parking Basic Fit créerait un accès au nouveau parc. A la hauteur de l'arrêt Imprimerie l'aménagement devrait accompagner la traversée venant de la rue de l'Imprimerie vers le site triangulaire d'Infrabel (début du nouveau parc).

Ces arrêts pourraient constituer des lieux d'accès aux quartiers qui ponctuent les connections visuelles que le parc installera entre les quartiers et les espaces végétalisés des talus du chemin de fer.

Cette intégration de espaces de mobilité(s) est indispensable pour donner au parc l'amplitude nécessaire à sa perception comme interface avec le paysage métropolitain et constituer de la sorte une véritable respiration à la lisière des quartiers densément habités.

Cette intégration des espaces de mobilités et la mise en place de continuités visuelles et de porosités au sein des franges bâties est à la fois une question de structuration spatiale inhérente au paysage métropolitain du parc de l'Avant-Senne. C'est aussi et avant tout une nécessité écosystémique liée à la condition hydrographique du fond de la vallée et à la prise en charge de manière écologique et cohérente des problèmes d'inondation qui hypothèquent les potentialités de rénovations urbaines durables au sein du périmètre.





### 3.4 Rue de Belgrade.

Dans ce même ordre d'idée, l'aménagement de la rue de Belgrade en espace partagé permettra de continuer ce travail de connexion et de désenclavement, en intégrant la frange bâtie entre Fonsny/Van Volxem et la rue Mérode dans la figure du paysage infrastructurel.

Dans l'état actuel des choses, la rue de Belgrade, située sur les deux communes, se retrouve aujourd'hui dans un état dégradé. Pourtant cette rue, qui suit le trajet d'une ancienne rivière, offre plusieurs qualités. Différente des rues rectilignes de la ville du 19<sup>ième</sup>, son trajet sinueux crée l'effet d'une rue interne et calme et ceci malgré la présence de plusieurs activités économiques. Cette coexistence entre activités économiques et logement semble bien fonctionner. L'aménagement de cette rue en espace partagé renforcera cette coexistence et intégrera la rue dans la figure du paysage infrastructurel.



### 3.5 La colonnade de l'Avenue Fonsny

La colonnade de l'avenue Fonsny, évoquée ci-avant, constitue un autre élément à fort potentiel d'intégration de l'espace de la voirie à l'échelle du paysage de la voie ferrée.

Située le long de l'avenue Fonsny, elle est un rare exemple d'architecture-infrastructure de qualité. L'extension des voies du chemin de fer menant à la gare du Midi nécessitait une construction en partie au-dessus de l'avenue Fonsny. Il en résulte un élément qui relie l'infrastructure du chemin de fer avec la ville de façon architecturalement intéressante.

Toutefois, en l'absence de réelle intégration à l'espace public, la colonnade est vécue comme un non-lieu. Elle présente certes un bon état de conservation général, mais les tags et l'éclairage blafard créent une atmosphère de délaissement. La prise en compte de ces aspects devra être intégrée à la réflexion.

Le projet de l'axe 1 propose justement d'intégrer la colonnade comme élément fondamental dans l'articulation du paysage du bassin de la Senne et le conglomérat des espaces verts et publics qui de-

vraient s'y développer. Située à l'extrémité du futur espace vert de l'axe 1 (terrain triangulaire Infrabel) et le tunnel Vétérinaire (menant au futur parc des rails – Schéma directeur Midi), la colonnade devient un élément structurant dans l'agglomérat des espaces verts autour du chemin de fer.



### 3.6 Carrefour Vétérinaire – Carrefour Mérode

L'aménagement actuel du carrefour Vétérinaire est problématique. En vue des travaux pour le nouveau tunnel tram dans le cadre du projet Constitution, la Stib prévoit un réaménagement technique du carrefour et voudrait introduire un permis avant la fin de 2017. Il est fondamental que l'aménagement de ce carrefour se fasse dans la continuité des aménagements de l'avenue Fonsny mais également de l'avenue du Roi.

Ce carrefour constitue un nœud logistique de croisement de mobilités multiples très complexe à résoudre. C'est indéniable.

Il n'en demeure pas moins également un lieu stratégique d'articulation du périmètre à la structure métropolitaine : lieu d'aboutissement du Parc de l'Avant-Senne au contact de l'avenue du Roi reconnue comme élément de liaison territoriale entre le parc des Rails du schéma directeur midi et le parc de Forest ( cf. axe 2 ci-après), lieu d'articulation intercommunal intimement lié au tunnel des Vétérinaires.

Pour toutes ces raisons, le traitement de ce carrefour requiert la mise en place d'une structure spa-

tiale de grande lisibilité à même d'absorber toutes les contraintes d'orientation des flux. Il requiert un point de vue spécifique sur le traitement de sol qui assume le caractère éminemment logistique du lieu et le fasse participer du paysage infrastructurel.

La recherche d'articulation et de lisibilité à l'échelle métropolitaine questionne également l'intégration au sein d'un dessin cohérent du traitement de l'aboutissement de la rue de Belgrade ainsi que l'interruption de la continuité de la rue de Mérode imaginée pour faciliter le passage des ICR.



#### 4. Séquence d'opérations immobilières

Différentes opérations immobilières d'envergure portées par la promotion privée rendent compte de l'attractivité du quartier pour la création de nouveaux logements.

L'occupation temporaire par des potagers collectifs de ces terrains en friche entre le Wiels et le Brass rend compte de la forte demande en espace vert des quartiers avoisinants ainsi que les dynamiques associatives et sociales présentes dans les quartiers avoisinants..

Dans la continuité des logiques de porosité décrites ci-avant, il appartiendra au CRU de jeter les bases d'un travail sur l'espace ouvert à même d'inscrire les contigüités entre espace bâti et ouvert, mais aussi entre superficies minérales et végétales ainsi qu' espace public et privé au sein d'une proposition qui articule plutôt que sépare, dans une logique inclusive plutôt qu'exclusive de sorte à intégrer les multiples logiques en présence au sein d'un projet cohérent qui confère amplitude et continuité à l'espace ouvert de manière à lui attribué la valeur d'un grand espace

public, d'un parc.

Cette logique abordera de manière très spécifique la question du traitement des limites afin d'éviter les effets barrières auxquels le CRU cherche à répondre.

La réflexion sur l'espacement du bâti devra également intégrer la dimension patrimoniale du bâti existant (telles que les architectures remarquables du Wiels, Brass et Métropole) afin de la faire participer au caractère spécifique du lieu et à son positionnement au sein des anciennes franges industrielles de la vallée de la Senne. Cette dimension architectonique est fondamentale si on souhaite donner au lieu un caractère et une identité propre qui le situe au sein de la métropole au même titre que d'autres lieux emblématiques qui la définissent. Cette réflexion engage également une attention spécifique à l'expression architecturale à même de créer du lien entre le cadre bâti existant, les éléments patrimoniaux-architecturaux et infra structureaux -et le grand paysage infrastructurel de la vallée de la Senne.



## 5. Séquence d'activités économiques

Lié à l'ancienne frange industrielle de développement urbain de la vallée de la Senne, le quartier inclut au sein de son tissu mixte différents bâtiments qui accueillent des activités économiques diverses.

Le paysage infrastructural devrait offrir l'opportunité d'intégrer le maintien et le développement d'activités économiques diverses créatrices d'emplois au sein du périmètre et à même de répondre aux enjeux de développement régional.

La frange bâtie de l'axe 1 comprend une série de commerces liés aux activités de distribution agro-alimentaire qui fonctionnent comme plateforme logistique de proximité pour le secteur horeca et désireuses maintenir leurs activités.

## 5.1VDS FOOD:

C'est le cas de VDS food qui prévoit de concentrer ses activités dans son bâtiment du 461 Avenue Van Volxem et, en contre partie, de se séparer du bâtiment situé dans la rue de l'Imprimerie.

Celui-ci présente une deuxième opportunité d'ancrage entre le nouvel espace vert le long du chemin de fer et l'espace partagé de la rue de Belgrade, face à la friche triangulaire d'Infrabel qui marquerait le début de l'espace vert.



## 5.2 La France et Société Invest

Au sein de la frange bâtie de l'axe 1, la société La France / Société Invest est propriétaire d'une série de bâtiments industriels et d'entrepôts en état précaire, constituant un front bâti continu qui génère une séquence désinvestie au sein de l'avenue Van Volxem.

La majorité des bâtiments se trouve dans un état délabré et présentent peu de qualités architecturales (à l'exception du bâtiment Avenue Van Volxem 400 – 412). La construction continue à front de rue présente des façades quasi aveugles qui n'activent pas l'espace public. Ensemble avec l'aménagement purement technique de cette avenue, les façades continues mais non activées participent à la création d'une barrière et d'un non-lieu linéaire. De plus, la typologie contiguë de ces bâtiments industriels crée une rupture vers le paysage aggloméré du bassin de la Seine. Dans l'objectif de transformer la figure du chemin de fer en lieu de connexion par un travail sur les espaces verts le long de cette infrastructure, une transformation de typologie s'impose. Une porosité

(au moins visuelle) entre l'avenue Van Volxem et le paysage des abords du chemin de fer (le futur espace vert et public de l'axe 1) participera à la transformation de cette avenue d'un élément purement technique en élément participant à la création d'une figure ouverte et paysagère à l'échelle de la métropole. Cet objectif absolu de porosité évoque la nécessité de la recherche d'une typologie qui réponde aux enjeux paysagers structurants, mais également à la nécessité de renforcer la présence d'activités liées à l'économie urbaine et créatrice d'emploi.

Cette série de bâtiments occupés par des activités diverses liés à des baux précaires révèle un état d'attente par rapport à la mise en place d'orientations claires par rapport aux dynamiques de transformations du périmètre. Le CRU devrait pouvoir initier un changement de cet état d'attente.



### 5.3. Atelier STIB

L'atelier de la STIB, situé devant la colonnade sur l'avenue Fonsny et sur la rue de Belgrade permet de créer un premier ancrage entre le nouvel espace public le long du chemin de fer et l'espace partagé de la rue de Belgrade. Le hall central de ce bâtiment permet de créer une porosité entre les deux rues.

La STIB prévoit de quitter le bâtiment à l'horizon 2019 suite à l'achèvement de la construction d'un nouvel atelier centralisé à Haren.

Au stade actuel du projet, la STIB n'a pas encore d'intentions précises sur la future affectation du bâtiment qui pourrait faire l'objet d'occupations mixtes (logements, espaces à disposition de la Stib, commerces,...).







## 5. PROPOSITION DE PÉRIMÈTRE ÉLARGI



Périmètre original



Proposition du nouveau périmètre