

PROJET DE
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
GARE DE L'OUEST
29 JANVIER 2019

Volet stratégique & réglementaire

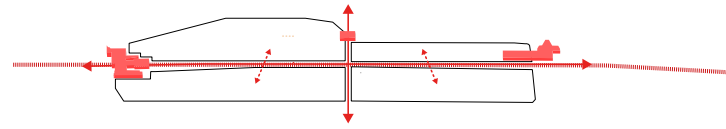
Volet stratégique

“Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.”

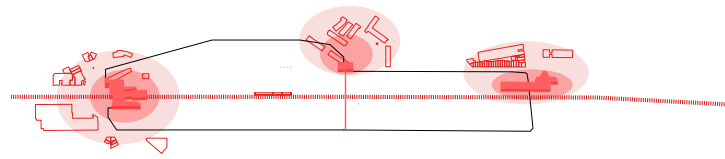
VOLET STRATÉGIQUE

Introduction	06
a. Ouverture du site par son coeur	08
Schéma connexions et franchissements	10
Promenade cyclo-piétonne L28	12
Balcon Gare de l'Ouest	14
Passerelle Beekkant	15
Franchissement 2 Passerelle Parc	16
Franchissement 3 Passerelle Ferroviaire	17
Rue Vandenpeereboom	18
Rue Dubois-Thorn	19
Stationnement	20
Schéma de Mobilité	22
b. Gares-destinations	24
Schéma Gares et espaces publics associés	26
Double Gare	28
Parvis Gare de l'Ouest	30
Place Beekkant	32
Place de l'Ouest	34
c. Parcs en réseau	36
Schéma Parcs en réseau	38
Un réseau de parc, des lieux de nature complémentaires	40
Gestion de l'eau, un support de paysages et d'écologies	41
d. Synergies programmatiques	42
Schéma synergies programmatiques	44
Forme urbaine	46
Enjeux transversaux: limites	50
Enjeux transversaux: enjeux acoustiques	51
Enjeux transversaux: enjeux écologiques	52
e. Partition en quadrants	54
Quadrant Parc Activé	56
Réflexions et suggestion d'aménagement: Lisières	
. Lieu d'opportunité, d'articulation. Espaces vivants	58
. Seuil, espaces d'entrées du parc	60
Quadrant Espace de biodiversité	64
Une réserve écologique et de biodiversité	66
Logements rue Dubois-Thorn	68
Quadrant Campus	70
'Jardin-salon' et enjeux associés: Interface Infrabel Academy-Station Beekkant	72
Halle Delhaize	74
Logements sociaux Av. De Roovere, Bd Machtens et Place Beekkant	76
Quadrant Quartier	78
Mécanisme de la forme urbaine préconisée	80
Promenade L28 en balcon: Enjeux	82
Principe de réversibilité: Recherche	86
Innover grâce aux délais de développement	88
Schéma de synthèse	90

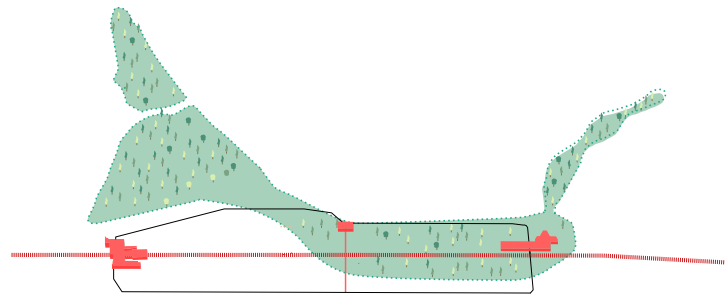
INTRODUCTION



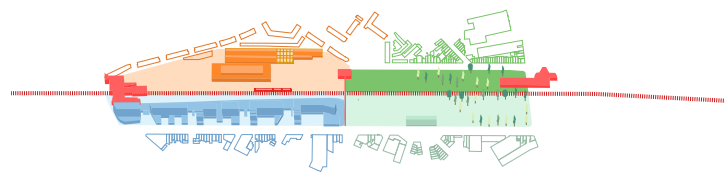
A.



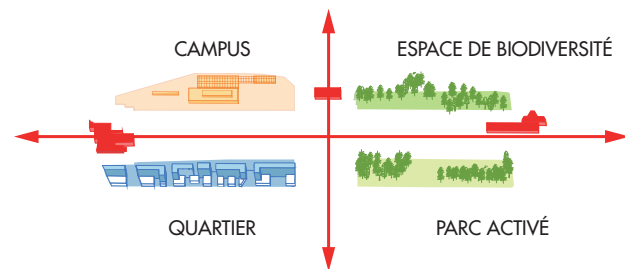
B.



C.



D.



E.

Le projet de Plan d'Aménagement Directeur de la Gare de l'Ouest se structure autour de cinq stratégies d'interventions, ce sont les grandes lignes du projet. Le 'Volet stratégique' est organisé au fil de ces stratégies d'interventions.

- OUVERTURE DU SITE PAR SON CŒUR (A)

Le site a longtemps fabriqué une fracture urbaine séparant des quartiers et des populations. En développant rapidement le cœur du site, ceci participera du changement d'image de la friche de la Gare de l'Ouest et permettra la redécouverte d'un paysage ferroviaire.

Des nouvelles connexions longitudinales et transversales pour piétons et cyclistes et PMR complètent des maillages locaux et régionaux existants. Une piste cyclo-piétonne longitudinale bordant la ligne ferroviaire 28 et la passerelle Beekkant réaménagée matérialisent le cœur du site ouvert. Tout autour, la création de franchissements et le traitement des rues adjacentes permettent des traversées et usages multiples et qualitatifs.

- GARES-DESTINATIONS (B)

La ligne ferroviaire met en réseau une série de programmes. Les gares et stations, si connectées à des espaces publics d'envergure et équipées de programmes attractifs, ont le potentiel d'être de véritables lieux de destination. Leur haute accessibilité en transports publics en fait des lieux d'agglomération et leur confère un réel potentiel en tant que lieux de centralité et d'intensité urbaine.

Ces espaces centraux et structurants offrent un lieu symbolique de l'ouverture du site, un lieu privilégié pour appréhender, observer et comprendre son développement.

- PARCS EN RÉSEAU (C)

Le parc du projet de PAD s'inscrit dans une séquence d'un système de parcs autour de la ligne ferroviaire.

Ce nouveau parc est introduit au nord du site afin de créer la charnière entre le parc Marie-José et la plaine du Gazomètre, occupant ainsi presque entièrement les deux 'quadrants' nord. L'introduction stratégique des espaces verts et de gestion d'eau dans des lieux-charnières entre parcs activera le réseau de manière effective. Une hiérarchie diversifiée des espaces verts prolonge le système dans des parties plus minérales du site.

- SYNERGIES PROGRAMMATIQUES (D)

Consolidant la présence d'un nouveau parc majeur au nord, les nouveaux programmes introduits dans le projet de PAD se concentrent principalement au sud, avec les nécessaires glissements entre parties pour activer l'ensemble du site. Cette programmation vise avec priorité l'articulation des espaces ouverts, la mixité des fonctions, et l'intégration du nouveau avec l'existant.

- PARTITION EN QUADRANTS: Parc Activé, Espace de biodiversité, Campus, Quartier (E)

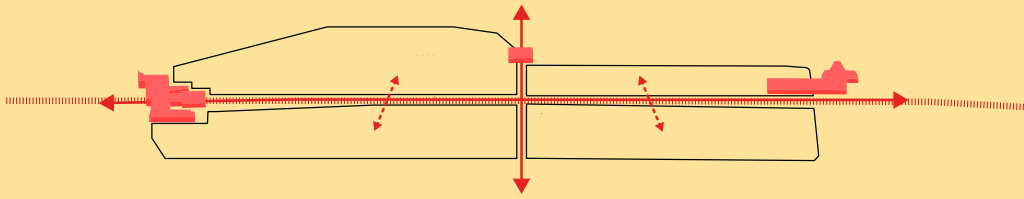
Les lignes de mobilité au cœur du site fabriquent une partition en quatre quadrants. Cette structure donne un point de départ pour la création des quatre conditions aux programmes et atmosphères diverses, ainsi qu'une base opérationnelle pour la gestion de l'échelle du site.

Cette partition permet une clarté de programmation, de communication, et d'organisation. Le projet de PAD de la Gare de l'Ouest est distingué en quatre quadrants: 'Parc Activé', 'Espace vert de biodiversité', 'Campus' et 'Quartier'.

Elle n'exclue cependant pas des glissements, relations entre ces quadrants. Bien au contraire, des échanges d'éléments entre quadrants- entre espaces ouverts et construits, programmes publics ou privés, activés en journée ou en soirée- seront incontournables et viendront enrichir l'identité des quatre zones.

Dans ce chapitre, les postulats spatiaux sont développés séparément puis superposés dans une synthèse globale.

A. OUVERTURE DU SITE PAR SON COEUR



1. La région Bruxelloise est irriguée par de nombreuses lignes ferroviaires. Ces lignes ferroviaires peuvent devenir le support d'autres mobilités et favoriser notamment les modes actifs. Le périmètre du projet de PAD est localisé de manière privilégiée dans le réseau cyclable de la Région et le tracé de la ligne 28 peut contribuer aux objectifs régionaux de soutien aux mobilités actives.

2. Le périmètre du projet de PAD est marqué par des discontinuités liées aux grandes infrastructures. Les infrastructures ferroviaires créent aujourd'hui une fracture entre les quartiers de part et d'autre du site. Le projet de PAD porte donc des enjeux de reconnexion, de franchissement de ces infrastructures. Il porte également des enjeux de soutien aux mobilités actives et cherche à favoriser l'accès et l'usage des transports en commun.

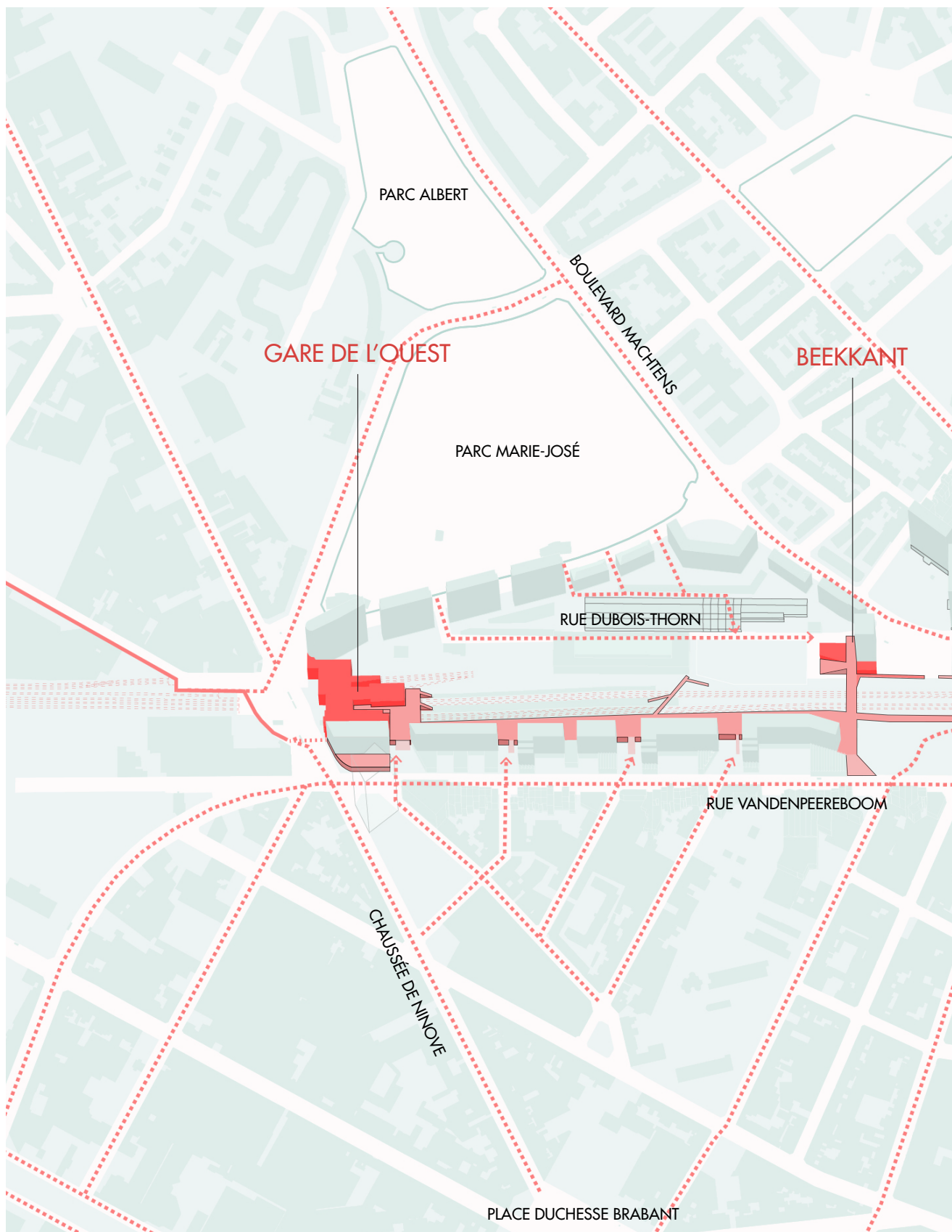
3. Le projet de PAD ouvre le site en priorité par son coeur.
 Connexion Nord-Sud: la promenade cyclo-piétonne L28 longeant la ligne ferroviaire permet des connexions 'rapides' à travers et au-delà du site de la Gare de l'Ouest.
 Connexion Est-Ouest: Au coeur du site, la passerelle Beekkant, rénovée et élargie, permet une accessibilité pour tous les modes actifs (PMR, cyclistes et piétons).





4. Franchissements complémentaires.
 Au nord de la passerelle Beekkant, une passerelle 'Parc', accessible principalement aux piétons offre un franchissement au coeur des quadrants parc.
 Au sud, la passerelle ferroviaire permet de connecter les quais ferroviaires tout en offrant un franchissement supplémentaire et une nouvelle connexion entre les quartiers.
 A l'arrière de la Gare de l'Ouest, la création d'un balcon sur le paysage ferroviaire, permet également cette connexion en dehors des heures d'ouvertures de la gare.

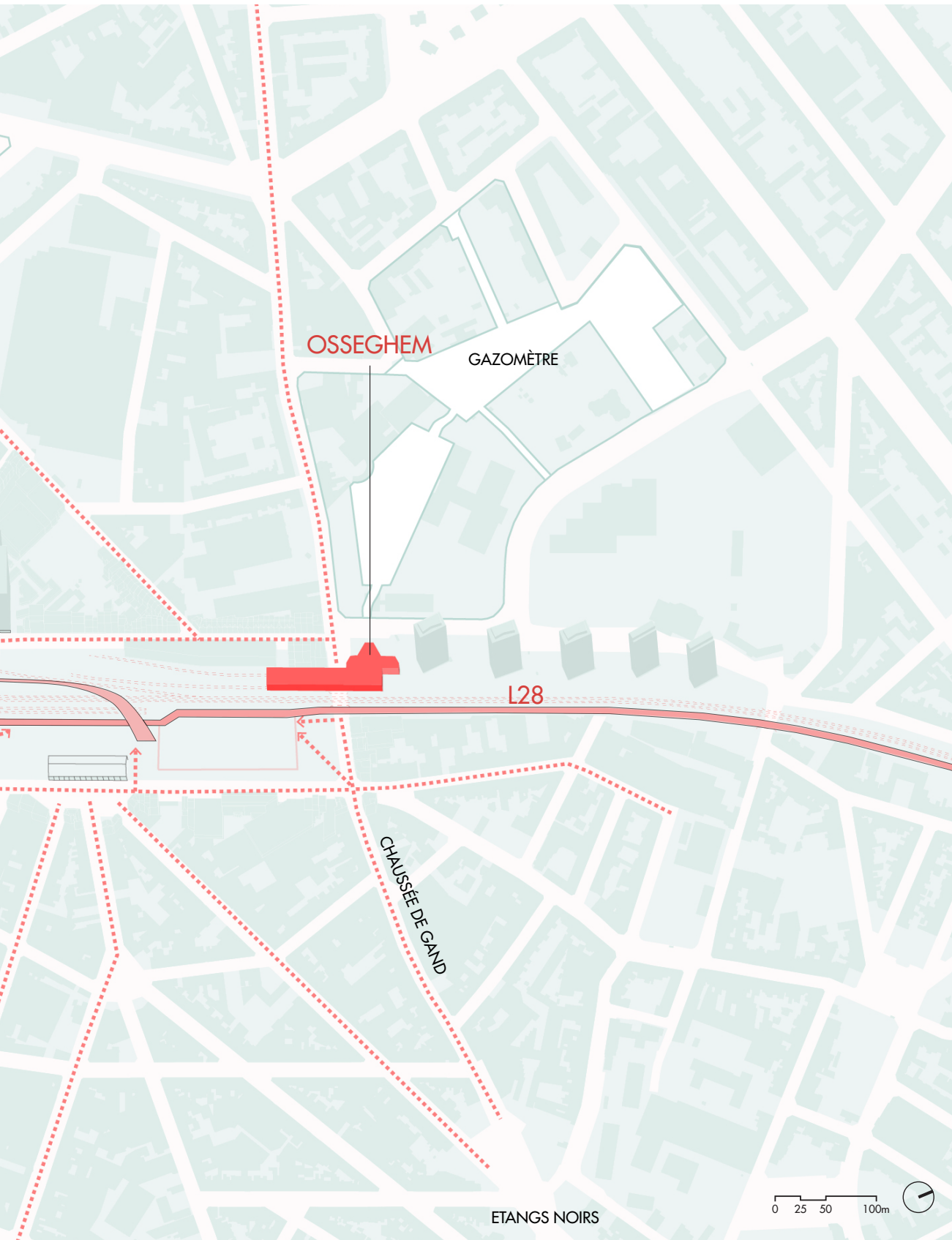


- | | | | |
|-------|---------------------------|-----------|--|
| ----- | Région Bruxelles Capitale | ■ ■ ■ ■ ■ | Lignes ferroviaires L28 et L124 |
| ----- | Promenade verte | — — — — — | RER vélo: itinéraires cyclables projetés |
| ----- | Ligne ferroviaire | — — — — — | Canal maritime |
| ● | Gares | | |

SCHÉMA CONNEXIONS ET FRANCHISSEMENTS

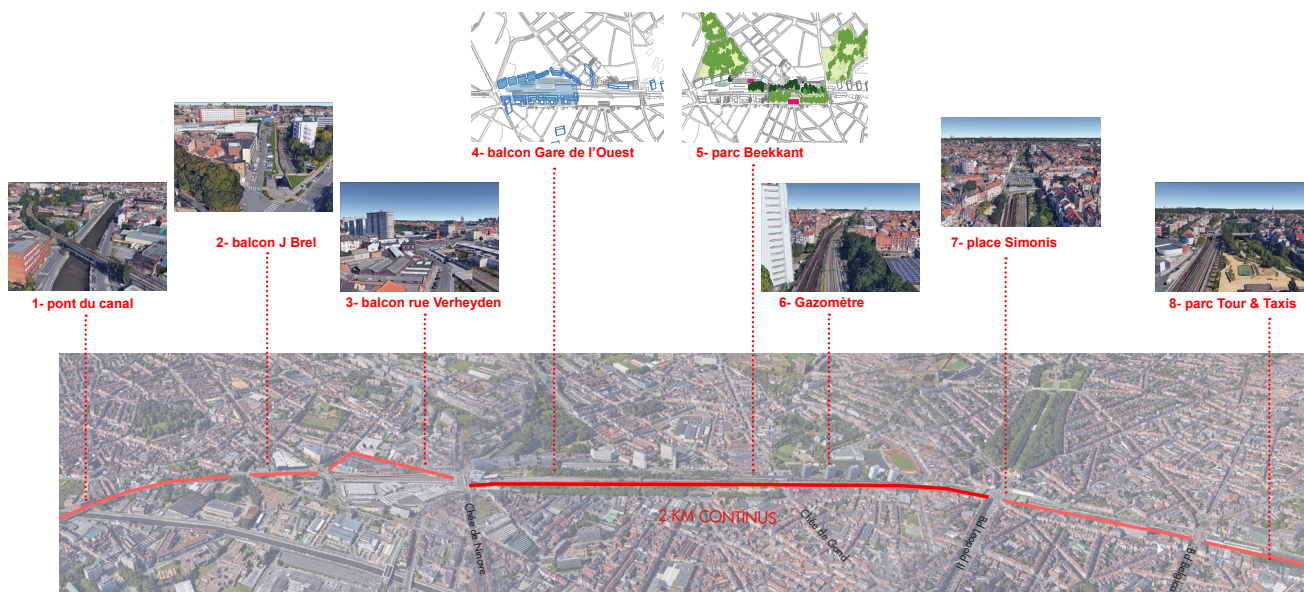


-  Gares et Stations
-  Connexions de l'extérieur vers le coeur de site
-  Voie ferrée
-  Connexions et franchissements



OUVERTURE DU SITE PAR SON COEUR

PROMENADE CYCLO-PIÉTONNE L28



Promenade L28: séquences d'un paysage ferroviaire, naturel, urbain

La promenade cyclo-piétonne L28 a une dimension à la fois locale et métropolitaine.

Cette promenade a vocation à accueillir les modes actifs et s'intègre dans un réseau plus vaste connectant au Nord le site de Tour&Taxis jusqu'à Bockstael. Au Sud, cette promenade porte un enjeu de traversée du Canal vers la Gare du Midi.

Cette promenade cyclo-piétonne peut offrir une continuité cyclable de 2km (sans rupture de charge). Depuis le Bd Leopold II jusqu'à la chaussée de Ninove.

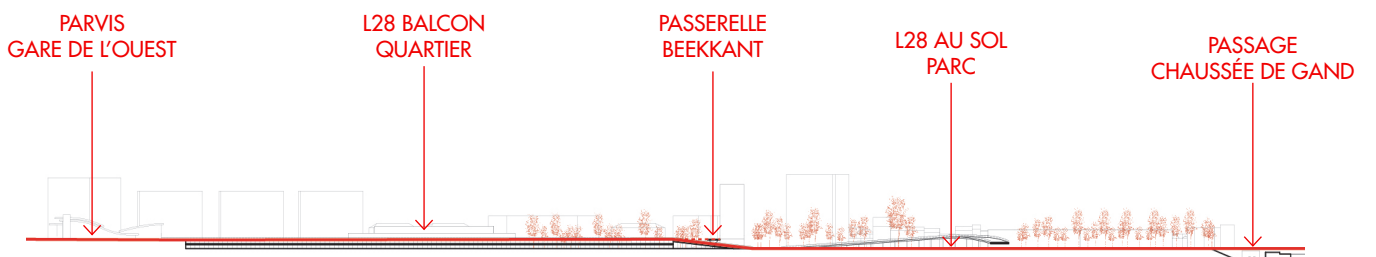
Sur le site de la Gare de l'Ouest, la promenade L28 s'installe à l'Est de la ligne ferroviaire, à côté du rail. Elle est un acte fort, fondateur de l'ouverture et de transformation de la friche qui permet à la fois de traverser le site et d'activer l'épaisseur de la friche.

Au-delà de son rôle de mobilités actives, la largeur de cette promenade devra permettre l'accueil d'usages divers. Une largeur de minimum 6m est prévue et permet les promenades cyclistes, piétonnes et PMR mais aussi les jeux d'enfants, etc. Cette promenade L28 propose des relations variées au paysage ferroviaire. Au sud de la friche, elle s'installe idéalement en balcon connectant ainsi le parvis de la Gare de l'Ouest à la passerelle Beekkant. Dans le parc, elle est au sol le long de la ligne ferroviaire. Au nord, la promenade L28 franchit la chaussée de Gand en surplomb offrant ainsi une continuité cyclable vers Tour&Taxis.

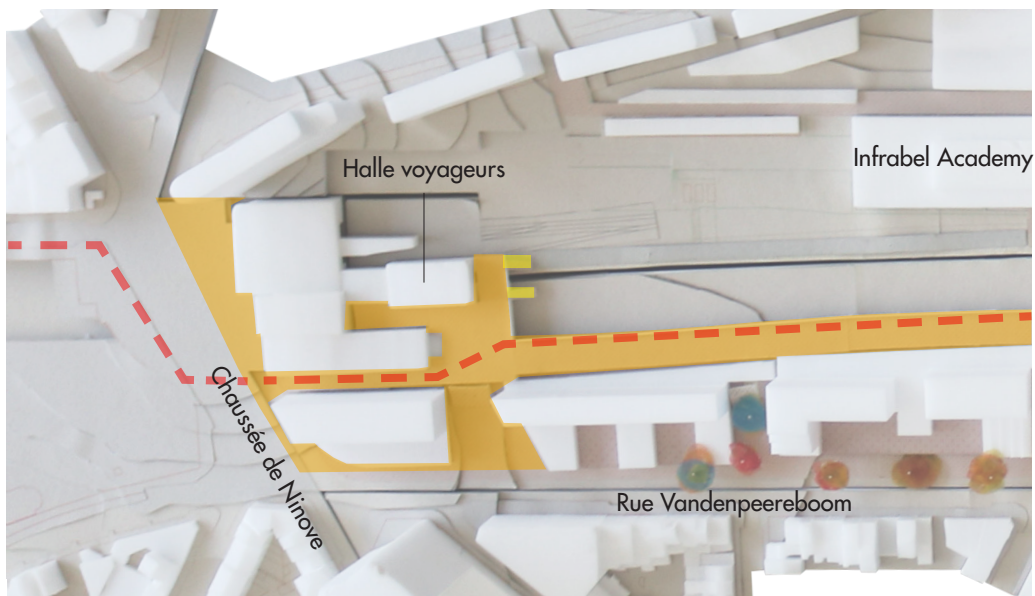
La piste cyclo-piétonne est accessible depuis le Parc. Elle est également accessible depuis la chaussée de Ninove (dans ce cadre, il est important de prévoir un passage sécurisé des cyclistes au droit des carrefours) et la chaussée de Gand. Par ailleurs des accès sont réalisés au coeur du quadrant quartier entre les différents bâtiments localisés rue Vandenpeereboom.



Promenade cyclo-piétonne L28



BALCON GARE DE L'OUEST



- Espaces piétons
- Espaces partagés (cyclistes, piétons, PMR)
- Tracé promenade L28

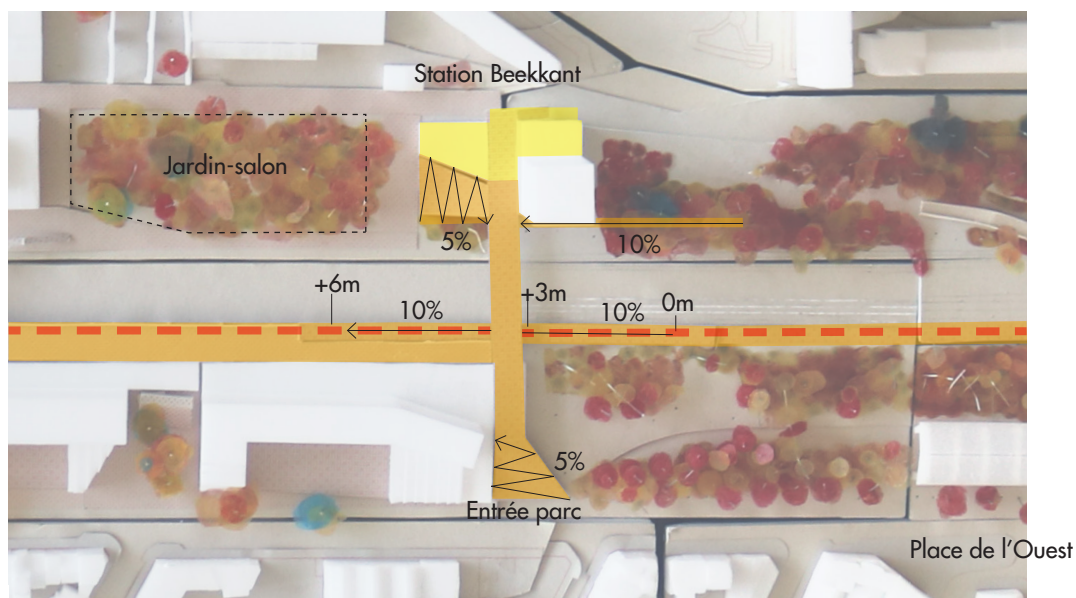
A l'arrière de la Gare de l'Ouest, un espace soutient un retournement de la Gare. Suspendu au bâtiment existant, il permet une activation de la Halle voyageurs au Nord et crée un nouvel accès à cette Gare ainsi que des accès vers les quais ferroviaires.

Ce balcon participe d'un enjeu de redécouverte du paysage ferroviaire. Avec une largeur minimum de 6 mètres, il permet d'offrir un espace public ouvert sur ce paysage et d'accueillir les différents flux en lien avec les transports en commun ainsi que les flux locaux de franchissement des infrastructures.

Le balcon Gare de l'Ouest permet les franchissements de la ligne ferroviaire pour les piétons en dehors des ouvertures de la gare. La connexion est assurée pour les cyclistes et les PMR en journée via les ascenseurs de la Halle voyageurs.

Il est idéalement connecté à la promenade L28 et est conçu au même moment, affirmant ainsi l'intermodalité du site et permettant de faciliter les accès aux pôles de transports en commun aux populations locales. Il est également connecté à la rue Vandenpeereboom via le retournement du parvis de la Gare de l'Ouest (voir page 30).

PASSERELLE BEEKKANT



- Espaces piétons
- Espaces partagés (cyclistes, piétons, PMR)
- Tracé promenade L28

Beekkant: Possibilités d'accueil des différentes mobilités en fonction des niveaux

Cette passerelle est une charnière entre les quatre quadrants et fabrique un belvédère sur le parc et le développement urbain de la ZIR Gare de l'Ouest. Elle profite de sa condition surélevée sur le parc pour accueillir des programmations ludiques, sportives. La passerelle fait partie de l'espace public et fonctionne indépendamment de la station.

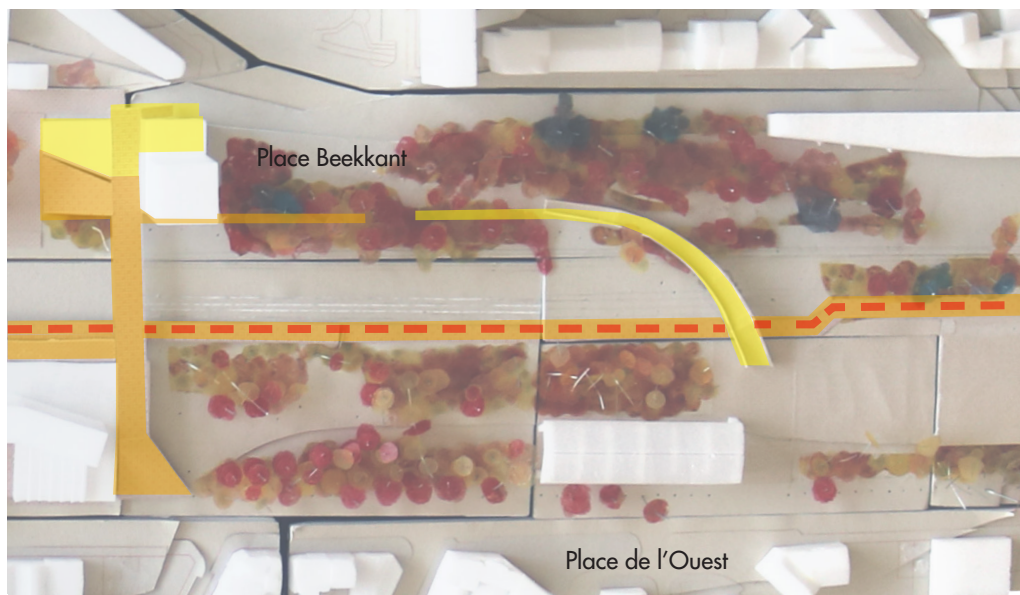
La rénovation, transformation de cette passerelle permet un franchissement qualitatif pour les piétons, cyclistes, PMR entre la rue Vandenpeereboom et la station Beekkant. Un élargissement du tablier de 6m permet de partager la traversée pour chacun des modes de déplacements. Cet élargissement peut être augmenté de manière ponctuelle jusqu'à 10 mètres.

Les flux venant de la promenade cyclo-piétonne L28 et de la passerelle Beekkant sont distingués afin d'éviter tout conflit d'usage entre ces espaces de mobilité.

Pendant les travaux de la passerelle Beekkant, le franchissement de la friche ferroviaire est assuré.

La création de cette passerelle est prioritaire.

FRANCHISSEMENT 2. PASSERELLE PARC



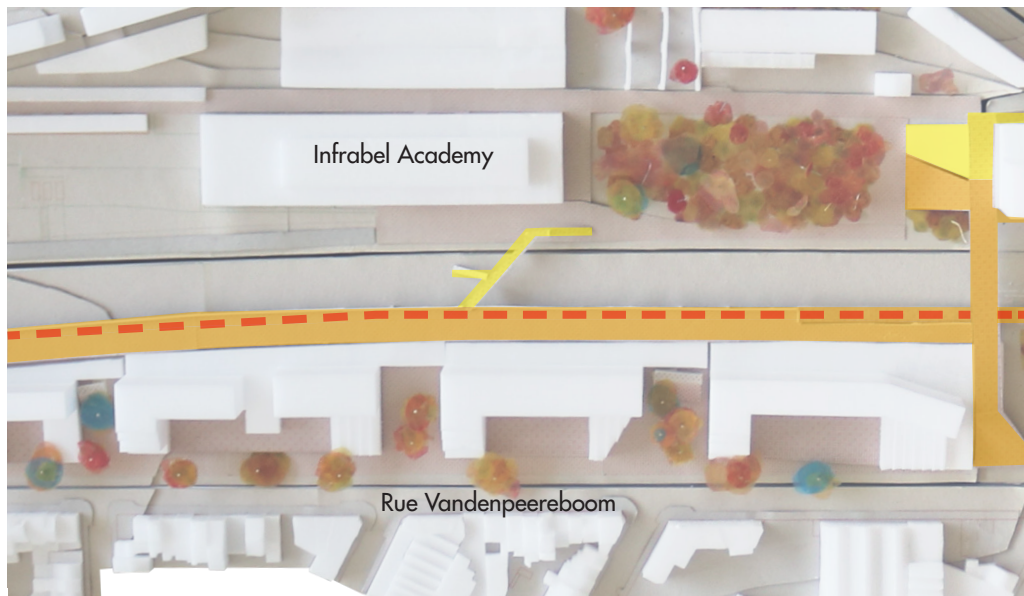
- Espaces piétons
- Espaces partagés (cyclistes, piétons, PMR)
- Tracé promenade L28

Au nord du site, un nouveau franchissement au coeur des quadrants parc activé et espace de biodiversité, connecte la place de l'Ouest à la place Beekkant.

La localisation de cette passerelle lui confère une identité axée sur la promenade et les parcours locaux. En traversant l'espace de biodiversité, elle offre un espace d'observation pédagogique sur ce quadrant.

Afin d'impacter le moins possible le parc, son emprise dans ce dernier est limitée. A l'Est, des rampes trop étendues sont à éviter. Cette passerelle est donc accessible principalement aux piétons. Les cyclistes sont d'avantage orientés vers la passerelle Beekkant plus facilement accessible, cependant la passerelle intègrera un dispositif permettant aux cyclistes de transporter aisément son vélo (ex: goulotte).

FRANCHISSEMENT 3. PASSERELLE FERROVIAIRE



- Espaces piétons
- Espaces partagés (cyclistes, piétons, PMR)
- Tracé promenade L28

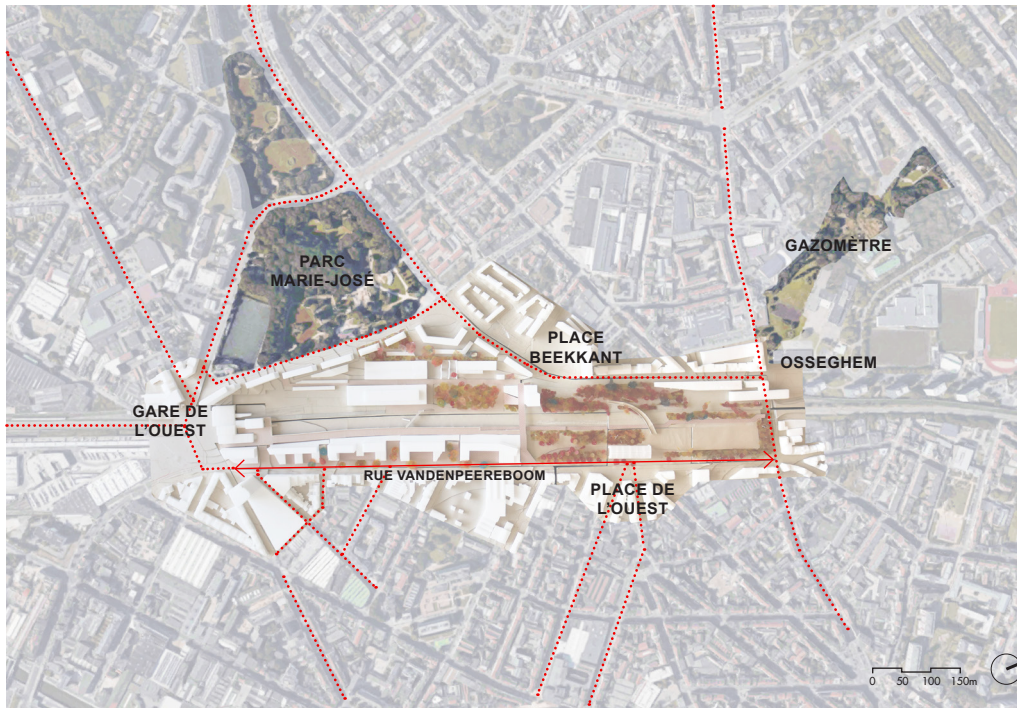
Au centre du quadrant quartier est réalisée une quatrième liaison par-dessus les voies ferrées.

Cette passerelle est implantée de façon à ne pas entraver l'accès des véhicules de secours vers la façade Est de l'Infrabel Academy.

Cette passerelle piétonne permet un parcours raccourci aux quais ferroviaires. Elle permet une liaison inter-quartiers supplémentaire au-dessus des infrastructures de transport.

Passerelle dédiée aux piétons.

RUE VANDENPEEREBOOM



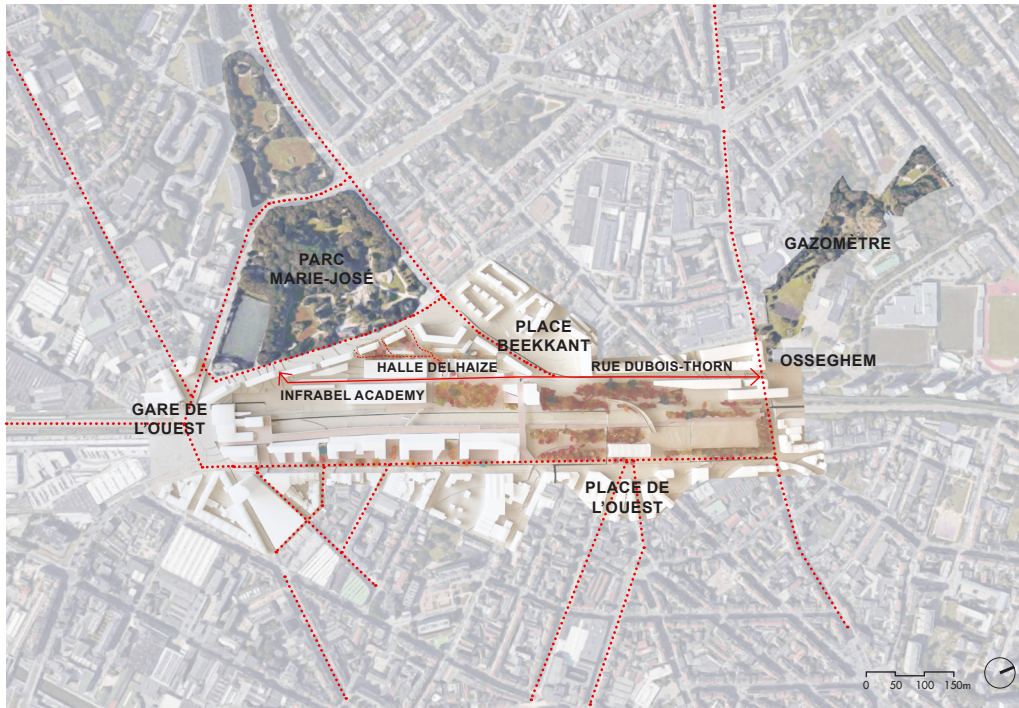
La rue Vandenpeereboom est un axe linéaire longeant la friche sur un axe Nord-Sud. Sa linéarité et sa fonction de lien entre les chaussées de Gand et de Ninove la caractérise et induit une importante circulation automobile.

Afin de valoriser les modes actifs, la rue est reprise de façade à façade. Cette valorisation passe par une suppression des stationnements à l'Ouest de la rue et l'installation de pistes cyclables de part et d'autre de la rue Vandenpeereboom.

La réalisation de la piste cyclable est complémentaire à la réalisation de la promenade L28. En effet, cette piste cyclable davantage connectée aux quartiers aura une vocation plus locale. Le public visé et les motifs de déplacements seront donc complémentaires.

Cette piste cyclable pourra accueillir les mobilités régionales avant la réalisation de la promenade L28.

RUE DUBOIS-THORN



La rue Dubois-Thorn connecte aujourd'hui la chaussée de Gand jusqu'à la place Beekkant.

Dans le cadre du projet d'Infrabel Academy, le prolongement de cette rue est projeté créant ainsi une nouvelle connexion entre la place Beekkant et l'avenue de Roovere. Cette rue complète le maillage communal en ouvrant cet espace aujourd'hui 'arrière'.

Cette extension permet la distribution des programmes du campus et privilégie les modes actifs. Des accès occasionnels pour les véhicules de livraison sont autorisés.

Le prolongement de la rue Dubois-Thorn participe à l'enjeu de connexion verte depuis le parc créé sur la friche vers le parc Marie-José.

STATIONNEMENT

STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS

En vue de favoriser les modes actifs et en raison de l'excellente desserte en transports en commun du site, l'ambition portée par le projet de PAD est de limiter le nombre d'emplacement de parcage.

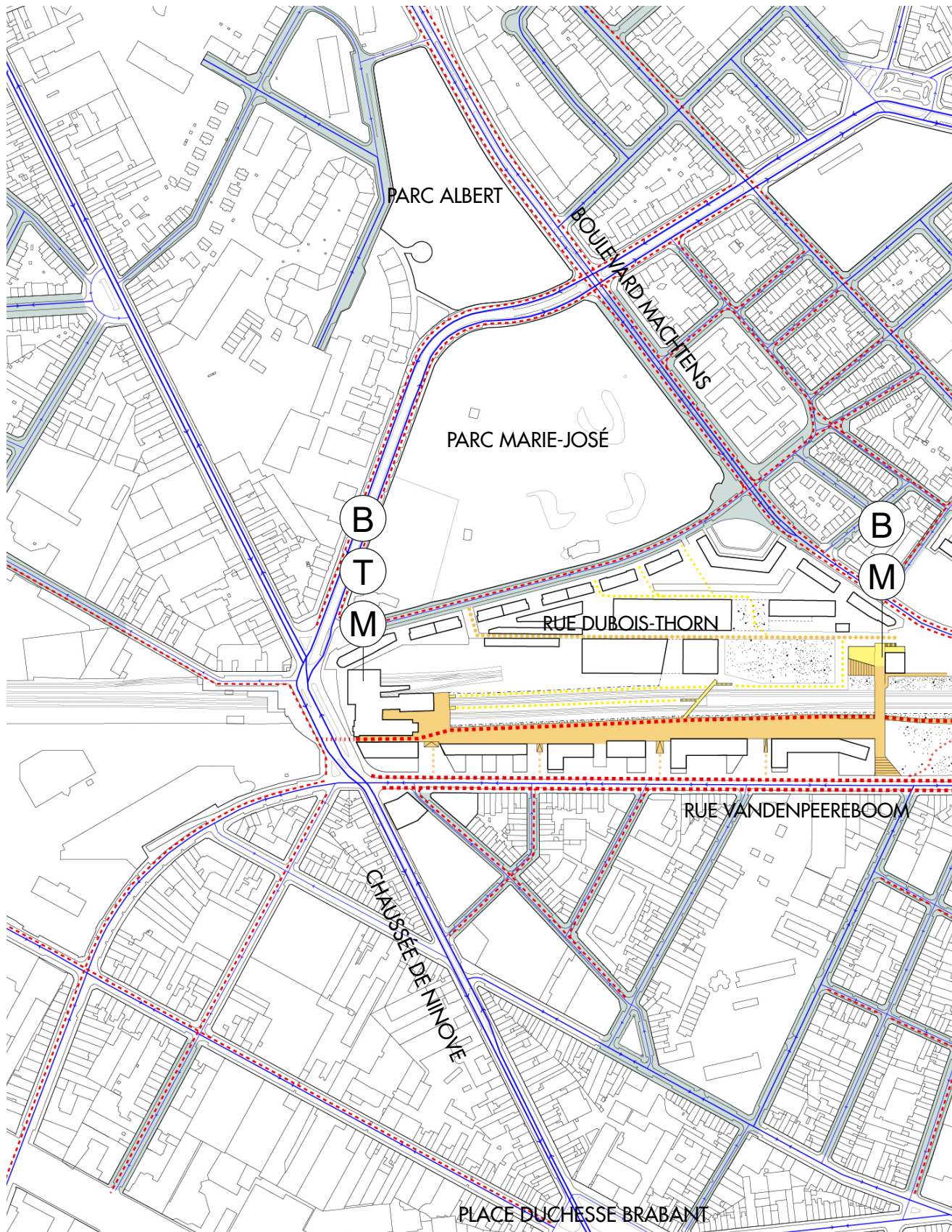
Les parkings intégrés au coeur du quadrant quartier dans le socle de la L28 (voir page 82) favorisent la mutualisation des stationnements entre les différentes fonctions (logements, équipements, bureaux, etc.)




STATIONNEMENT DES VÉLOS



. Afin de valoriser les modes de déplacements actifs, le nombre d'emplacements de stationnement vélo minimum devrait être défini et optimisé en se basant sur les conditions d'exploitation en vigueur pour les permis d'environnement et les meilleures pratiques en la matière (cf. scénario volontariste et vadémécum vélo via <https://environnement.brussels/le-permis-denvironnement/les-conditions-generales-dexploitation/les-obligations-en-matiere-de-1>).

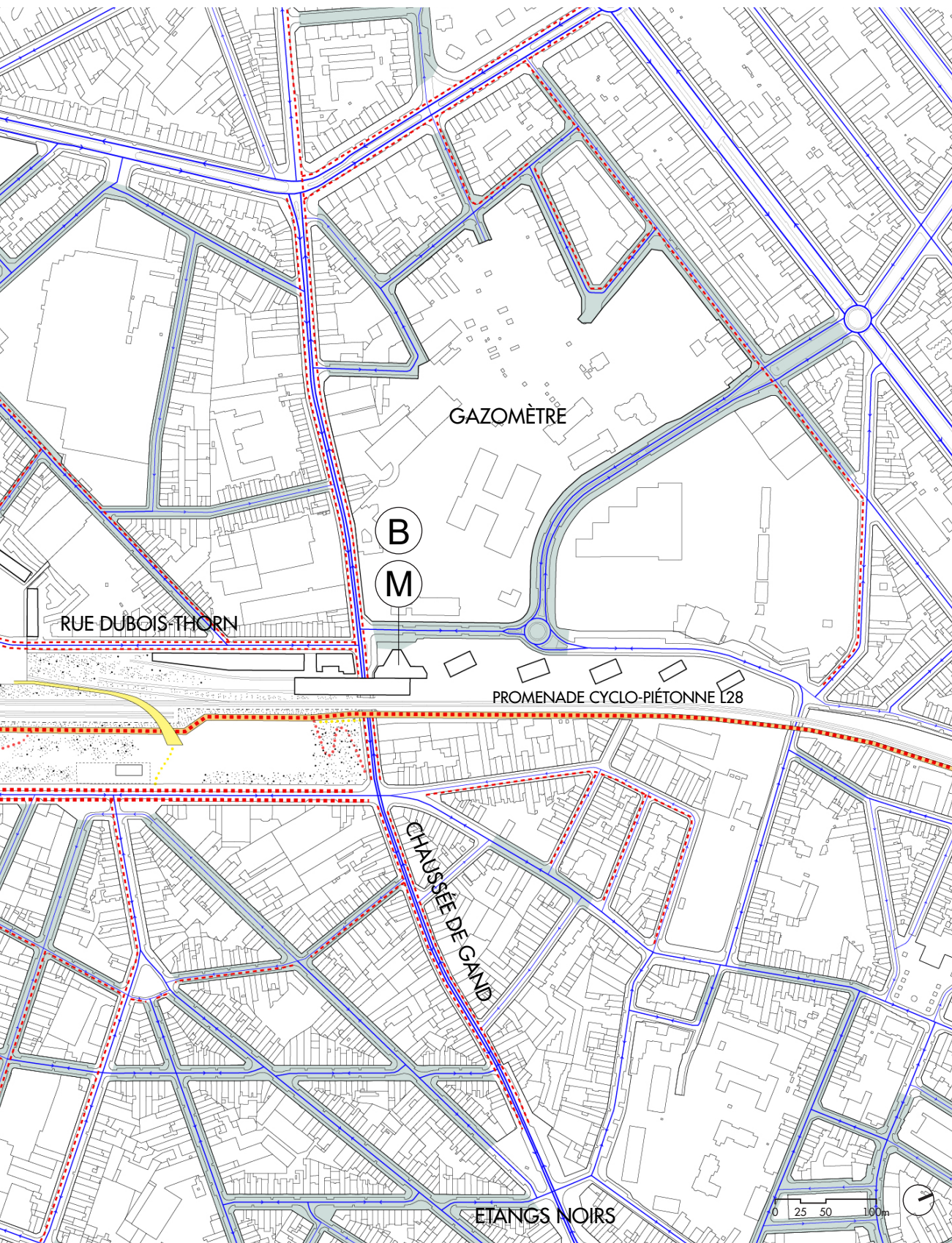
. Le stationnement vélo sera rendu confortable et ergonomique en respectant et en optimisant l'entraxe minimum entre deux vélos mis côte à côte recommandé par les meilleures pratiques en la matière (cf. scénario volontariste et vadémécum vélo via <https://environnement.brussels/le-permis-denvironnement/les-conditions-generales-dexploitation/les-obligations-en-matiere-de-1>).

SCHÉMA DE MOBILITÉ



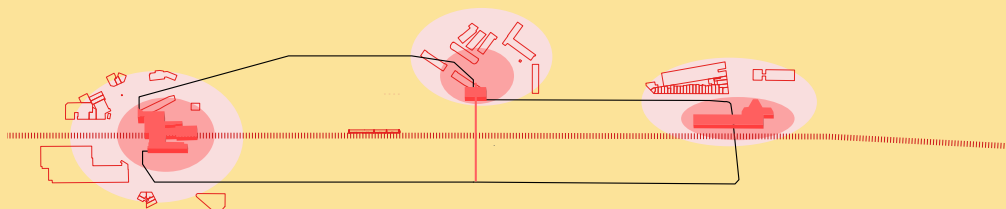
-  Circulation automobile double sens
-  Circulation automobile sens unique
-  Zone 30

-  Cheminements partagés (cyclistes / piétons)
-  Cheminements piétons



- Pistes cyclables en voiries
- ... Pistes cyclables en site propre

B. GARES - DESTINATIONS

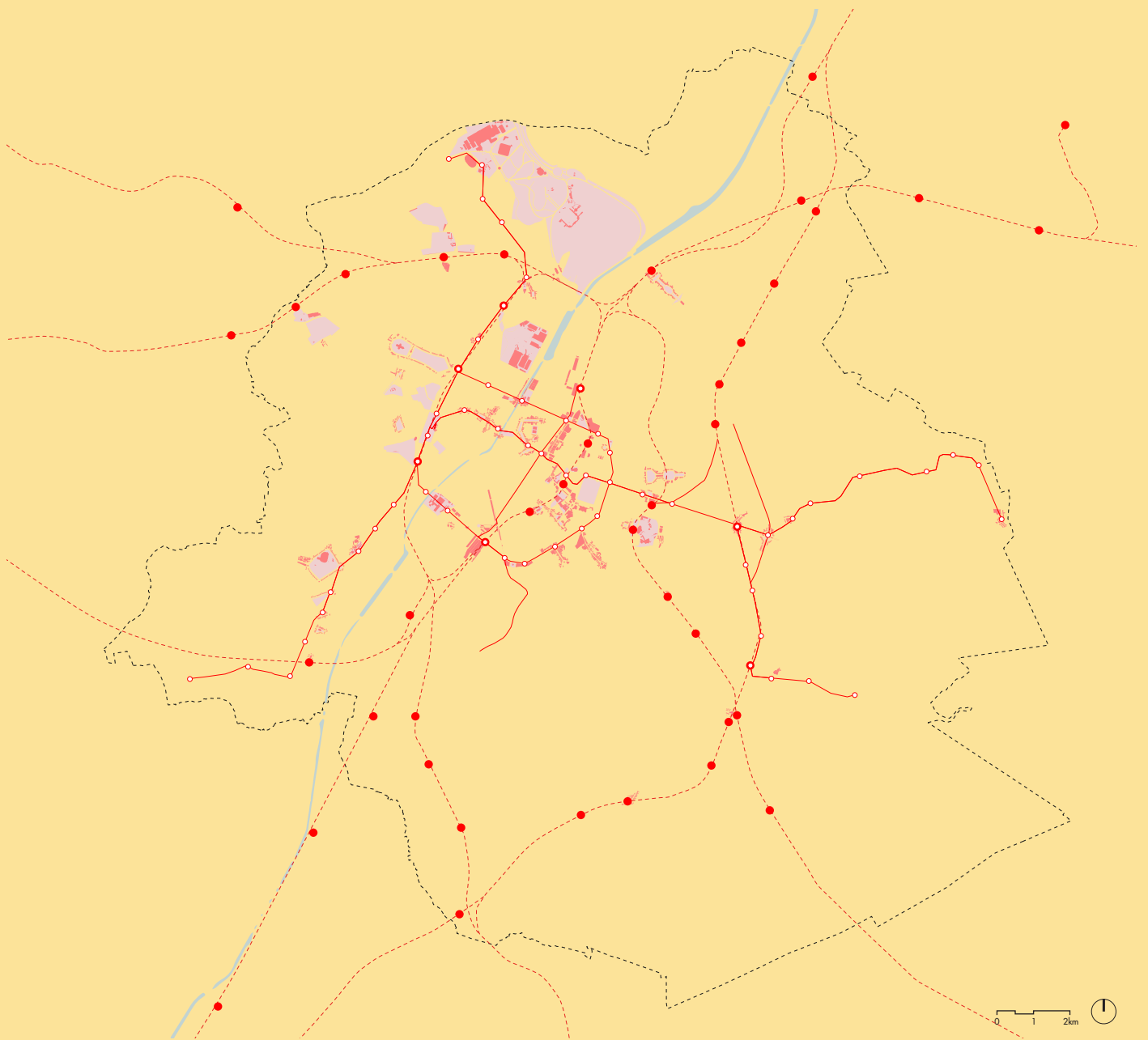


Chaque gare ou station a par défaut un rôle comme lieu de transit, de portail aux transports publics urbains. Leur importance est en général mesurée en fonction des lignes ou modes de transport auxquels elles donnent accès. Mieux elles sont connectées, plus leur potentiel en tant que lieux urbains au-delà des purs besoins de mobilité augmente. Une station ou gare peut valoriser sa forte accessibilité si elle est couplée à un ou plusieurs programmes attractifs, à un espace public ou un paysage substantiel, une architecture particulière. Elle est alors un point d'ancrage dans la ville, permettant une mixité du local au métropolitain.

Dans la carte ci-contre, le réseau des gares de la région Bruxelloise est associé aux lieux publics significatifs. Un réseau de gares, destinations, un grand ensemble poly-centrique d'équipements, parcs, polarités économiques reliés par des transports en commun émerge. Dans le futur, la Gare de l'Ouest et la station Beekkant font partie de ce réseau.

La gare de l'Ouest et la station Beekkant jouent un double rôle, tant à l'échelle métropolitaine et à l'échelle locale. Un maillage de mobilités actives les connectent dans une 'double' gare qui relie l'offre en mobilité de ces deux gares et renforce leur accessibilité locale. De nouveaux espaces publics, ainsi que les programmes 'publics' du projet de PAD intensifient ce maillage. L'espace construit est en complément de l'espace ouvert. Des équipements cadrent et activent les espaces publics les plus importants. La configuration des bâtiments intègre les connexions douces.

La Gare de l'Ouest et plus particulièrement sa halle voyageurs, la station Beekkant et la station Osseghem contribuent à l'identité du site et l'ancrent dans son histoire et son développement futur. Elles doivent être revues pour renforcer leur rôle de destination en accueillant de nouveaux programmes. Une nouvelle fonction est déjà prévue sur le site par la STIB, il consiste en la réalisation des futures 3e et 4e voies ferroviaires à l'Est des lignes existantes et intégrera préalablement un remisage métro temporaire.










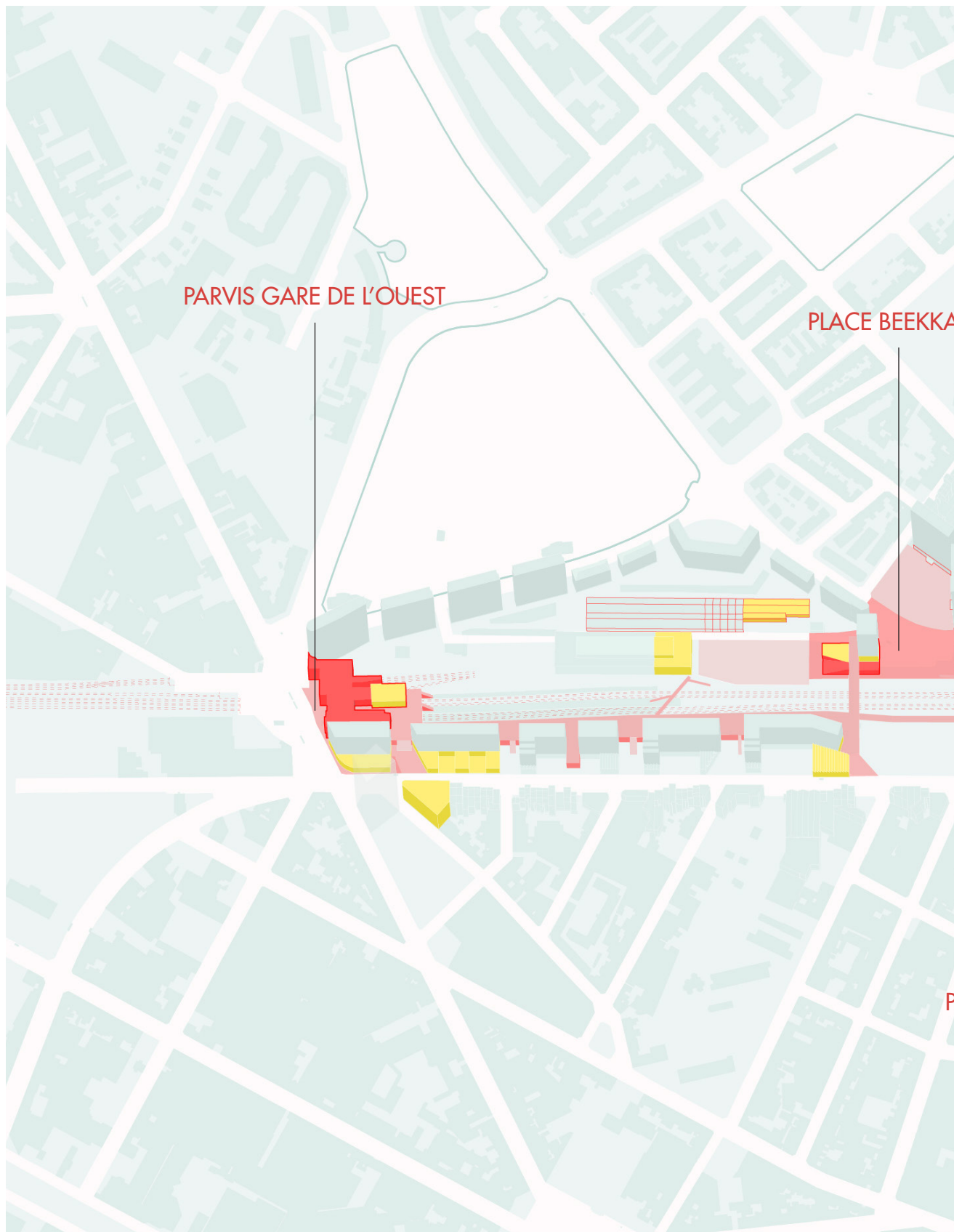
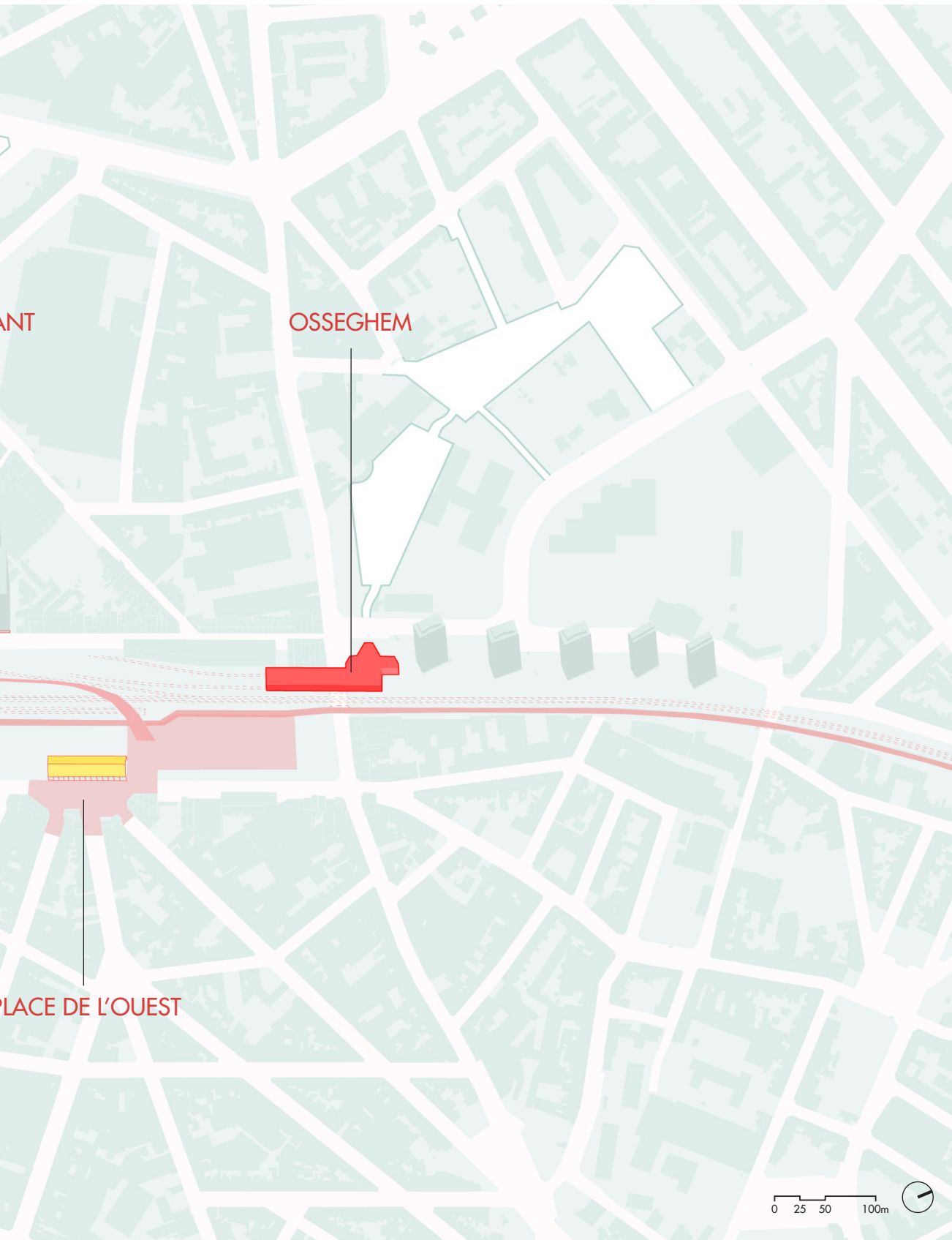
- | | | | |
|---|-------------------|---|---------------------------|
|  | Ligne ferroviaire |  | Région Bruxelles Capitale |
|  | Gare ferroviaire |  | Gares - Destinations |
|  | Ligne métro |  | Canal maritime |
|  | Gare métro | | |

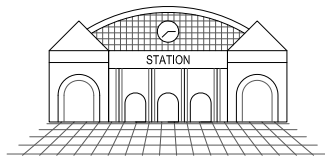
SCHÉMA GARES ET ESPACES PUBLICS ASSOCIÉS



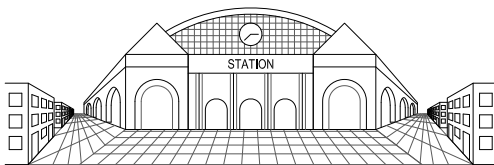
- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Espace public activé lié à une gare ou halle |  | Lieux favorables à l'implantation d'équipements en interface avec l'espace public |
|  | Ancienne halle ferroviaire |  | Voie ferrée |
|  | Gare | | |



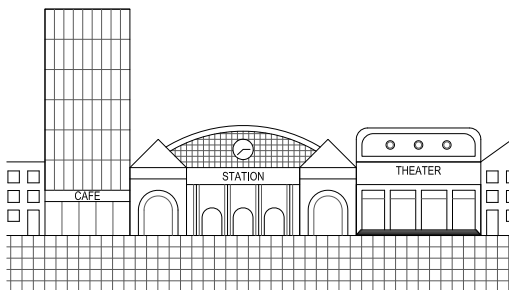
DOUBLE GARE



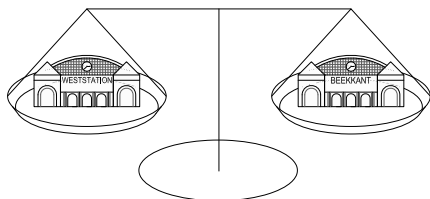
Gare mono-orientée



Gare activée



Coproductio programmatique



Complémentarité des gares

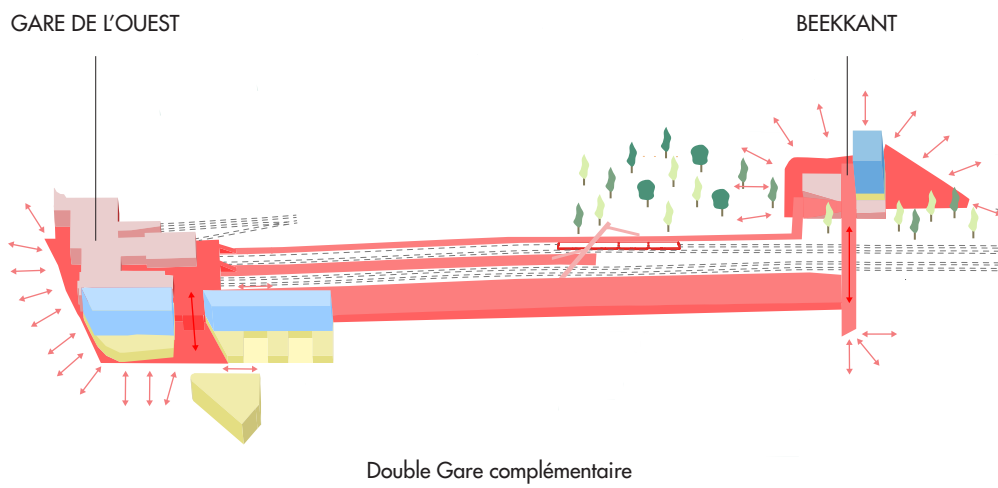
L'image mentale du site est fortement associée à la Gare de l'Ouest qui donne son nom à la friche ferroviaire. Cependant, le site est ponctué par trois Gares/Stations et son hyper-accessibilité est due à l'offre cumulée des transports publics de ces stations.

L'ensemble urbain constitué par la Gare de l'Ouest et la station Beekkant est mis en avant. Ce concept de "Double gare" vise à matérialiser les connexions nécessaires entre gares afin de rendre effective une connectivité augmentée. Il cadre d'autre part la nouvelle densité en liaison directe avec les transports publics.

Les deux gares forment ainsi deux têtes du développement nouveau et marquent des entrées du site, des lieux d'intensité urbaines qu'il s'agit de renforcer. Chacune des gares se détache de son accroche urbaine mono-orientée sur un parvis unique pour s'ouvrir sur de multiples côtés en vu d'intégrer son paysage environnant. Ceci permet une meilleure visibilité et accessibilité tout en articulant les futurs développements voisins.

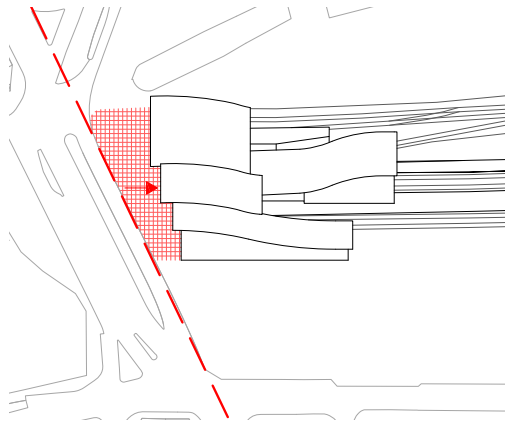
Les espaces publics sont cadrés par une pluralité d'équipements principalement publics. Chacune des façades de ce cadre tend à s'ouvrir au maximum sur l'espace public. Les espaces ouverts et fermés se nourrissent réciproquement et garantissent leur fonctionnement mutuel.

La Gare de l'Ouest et la station Beekkant ne se tournent plus le dos. Leur complémentarité ne s'expose alors plus seulement par leur mobilité mais aussi par leur programmation et le paysage. Des connexions sont créées par la promenade L28 ainsi que par les quais existants étendus et rendus accessibles.

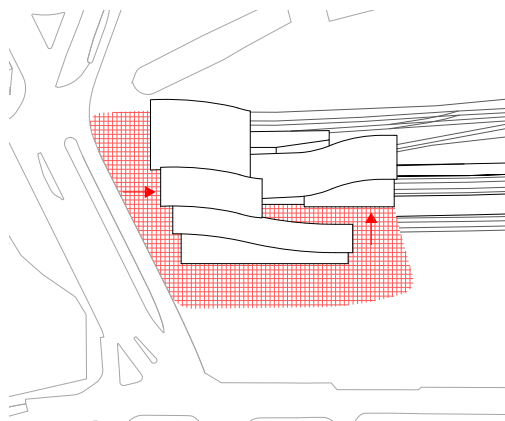


Les quais comme entrée principale.
Perspective d'ambiance du projet Infrabel Academy par Kempe Thill Ouverture prévue en 2020

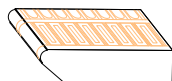
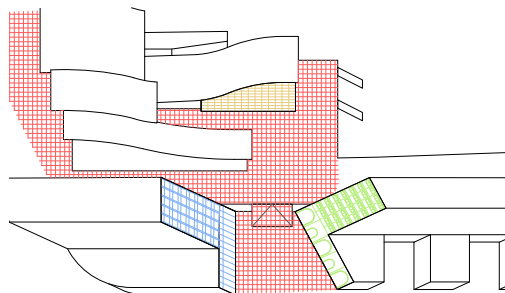
PARVIS GARE DE L'OUEST



Parvis congestionné



Parvis étendu



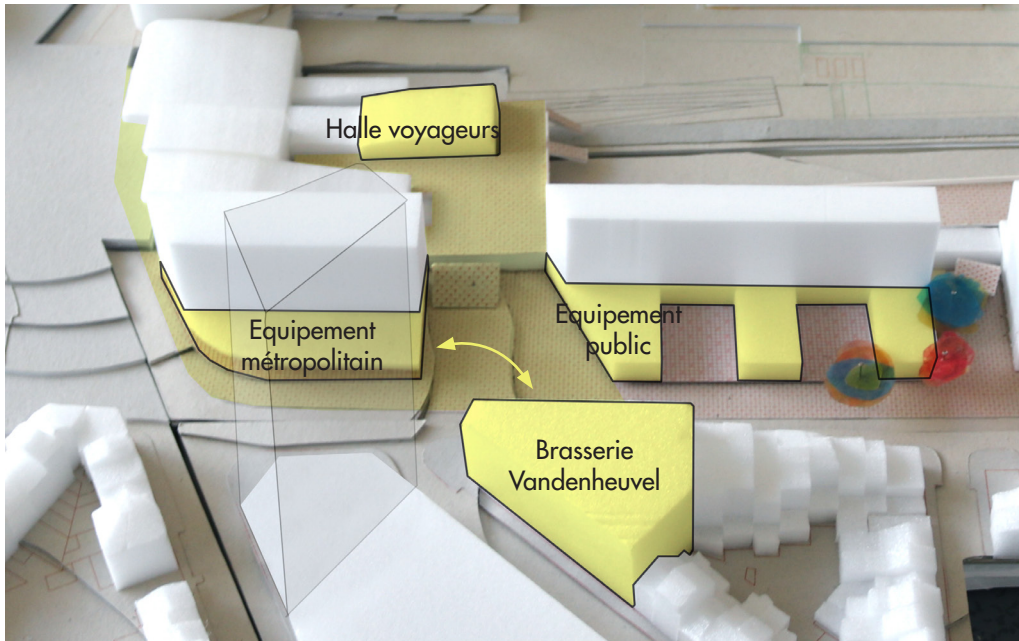
Espace public cadré par une pluralité de programmes

La Gare de l'Ouest accueille aujourd'hui ses usagers par un parvis exigü. En contraste, les grands volumes intérieurs de cette infrastructure restent sous-utilisés. Le projet a l'ambition de soutenir un retournement de la Gare de l'Ouest vers une deuxième entrée au Nord. Ce retournement permet d'activer son hall principal aujourd'hui peu utilisé et offre la possibilité d'une traversée permanente du rail au-delà des heures d'ouverture de la Gare.

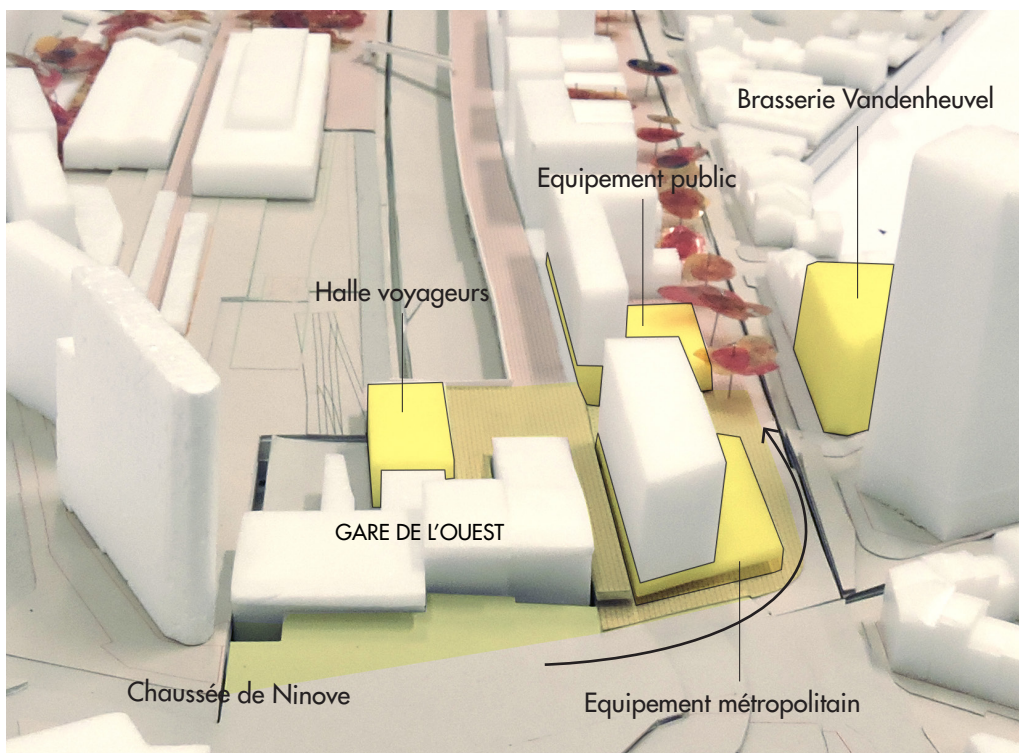
Le nouveau bâtiment, à côté de la Gare de l'Ouest complète la 'tête' sud du développement futur. Sa position qui articule le retournement du parvis de la Gare de l'Ouest en fait un lieu stratégique. Son socle est réservé à un équipement 'métropolitain'. L'implantation d'un équipement d'échelle métropolitaine participe de la bonne visibilité du pôle de la Gare de l'Ouest. Il sera conçu de manière à intégrer le passage de la promenade L28. Le bâtiment portera une grande ambition architecturale, il est constitué d'un large rez-de-chaussée ouvert au public et accueille des programmations permettant une forte interaction avec l'espace public. Cet espace se doit d'accueillir des visiteurs extérieurs tout en intégrant des réponses aux besoins du quartier en termes sociaux, éducatifs, culturels, associatifs, etc.

La définition de cet équipement doit lui permettre un rayonnement d'envergure. La vocation exacte de l'équipement n'étant pas encore définie, il est opportun de mettre à profit son accessibilité directe pour tester et préfigurer sa future fonction à travers une occupation transitoire. Un nouvel espace public est créé par le retournement du parvis. Il est cadré par la Halle voyageurs de la Gare, la Brasserie Vandeneuvel et des nouveaux équipements de deux côtés. Au sud du quadrant quartier, est envisagée l'implantation d'un équipement scolaire. Une partie de cet équipement pourrait favoriser une éventuelle mutualisation de l'espace hors horaires scolaires.

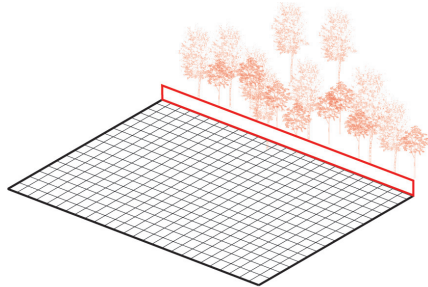
Dans l'objectif d'une place activée par ses quatre façades et par des rez-de-chaussée à vocation publique, l'ancienne brasserie peut également accueillir un programme métropolitain. Ce bâtiment marquant de l'histoire de la zone intègre ainsi le futur réseau d'équipements. Il est également envisageable de développer un seul programme réparti dans les bâtiments alentours, afin de cumuler une surface assez conséquente pour absorber des programmations plus ambitieuses.



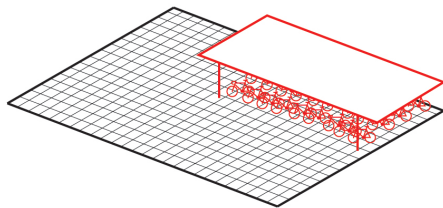
Complémentarité programmatique potentielle de la brasserie Vanderveel avec le programme du socle de la tête Gare de l'Ouest dans la coproduction de la nouvelle place publique



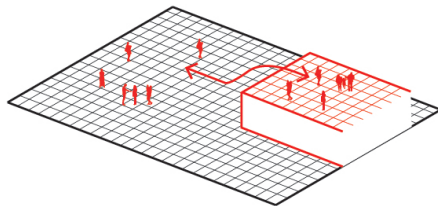
PLACE BEEKKANT



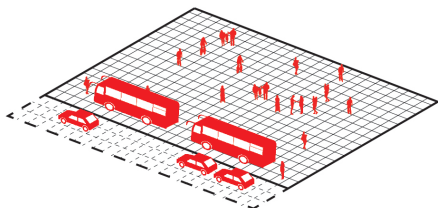
Une place au bord d'un parc



Intermodalité renforcée



Une place étendue



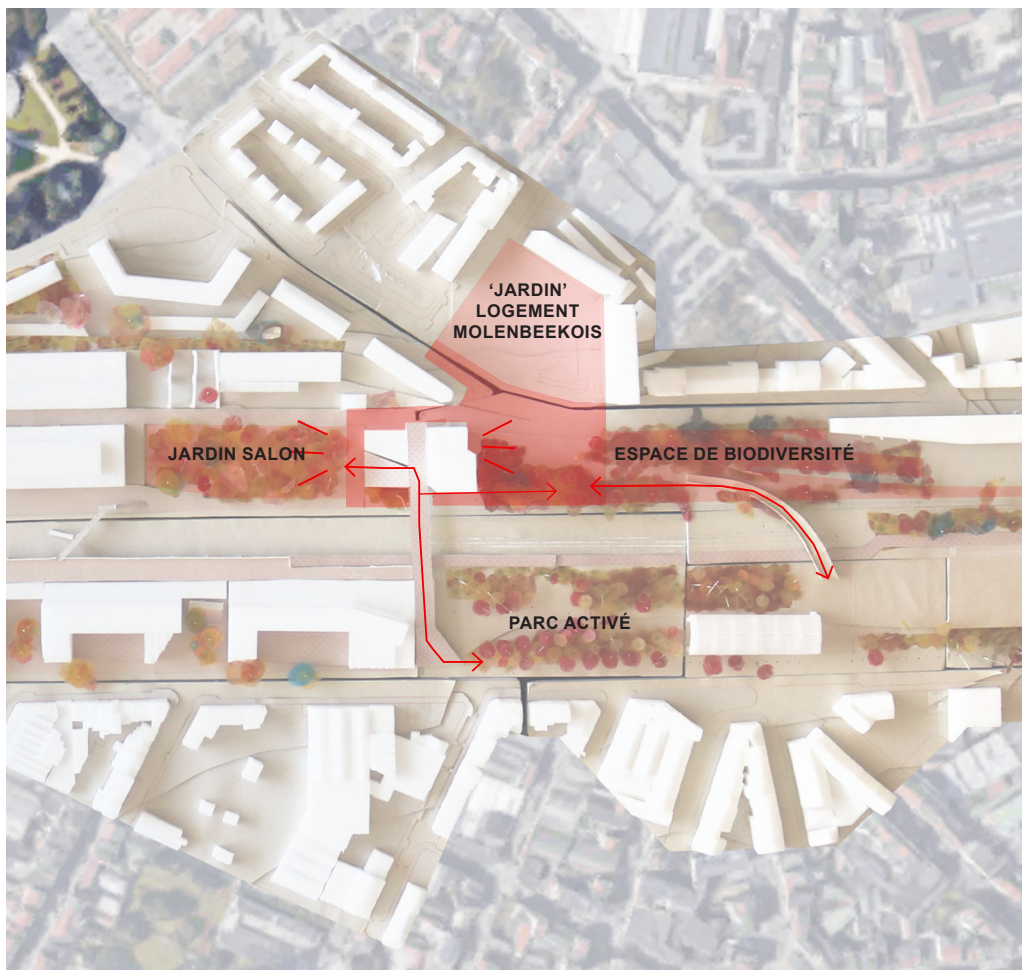
Une place partagée

La Station Beekkant est une station multimodale servant de terminus à plusieurs lignes de bus et offrant des connexions régionales par les réseaux de métro. La place réaménagée vise à créer une zone de rencontre laissant une place plus importante aux modes de transports doux. L'intermodalité est renforcée notamment en intégrant des parkings vélos. La place accueille l'arrivée des passerelles Parc et Beekkant.

Cette place vise à intégrer/connecter les espaces accolés. Le réaménagement de la place Beekkant permet d'intégrer le 'jardin' du logement Molenbeekois et ainsi d'étendre la place en vue d'assembler ces espaces aujourd'hui dissociés. Au Sud, l'extension de la place Beekkant permet de connecter le jardin salon, interface entre cette station et l'Infrabel Academy. La place Beekkant profite déjà de son implantation au bord d'un espace densément végétalisé, l'espace de biodiversité.

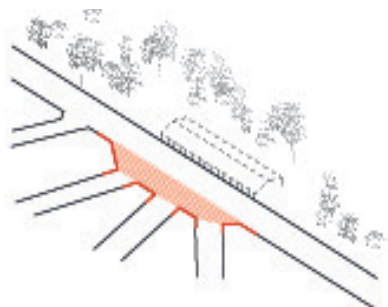
Pour des raisons de sécurité, de nouveaux accès à la Station Beekkant doivent être créés. Ces nouveaux accès ouvrent la Station vers le Sud. L'extension de la place Beekkant créant un parvis au Sud de la station, permet d'accueillir les usagers tout en permettant les accès secours vers le bâtiment d'Infrabel Academy. Après rénovation et renforcement de la toiture de la station, celle-ci peut accueillir un nouvel espace public surplombant la place, en relation à la passerelle Beekkant.

Cette station a vocation à être intensifiée (avec l'automatisation des métros augmentant leur fréquence, la création de l'Infrabel Academy et le développement du projet de PAD). Cette place accueille de plus des arrêts de transports en commun. En raison de l'hyperaccessibilité du site et au vu de la position de la station, proche d'un tissu résidentiel singulier (barres de logements élevées) cette station peut devenir le socle d'une émergence répondant au tissu urbain environnant.

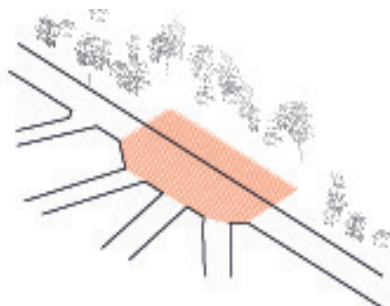


Place Beekkant: à l'interface d'une série de pièces

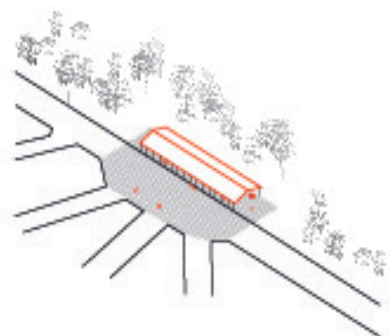
PLACE DE L'OUEST



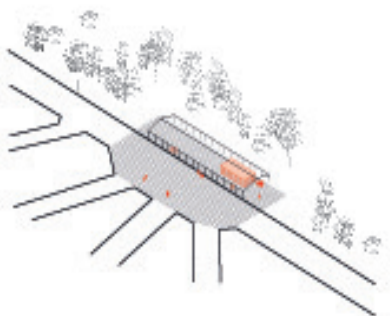
Une dilatation de la rue Vandenpeereboom



Seuil



Espace public couvert



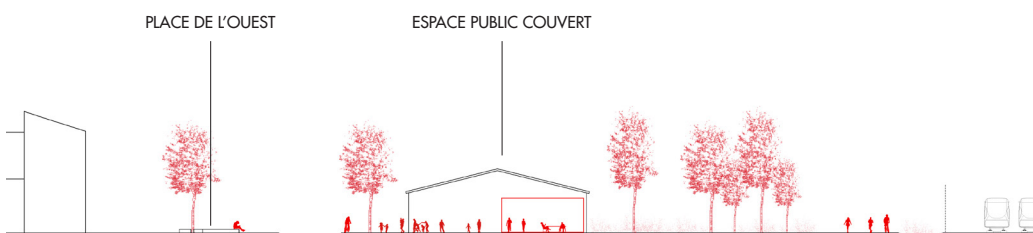
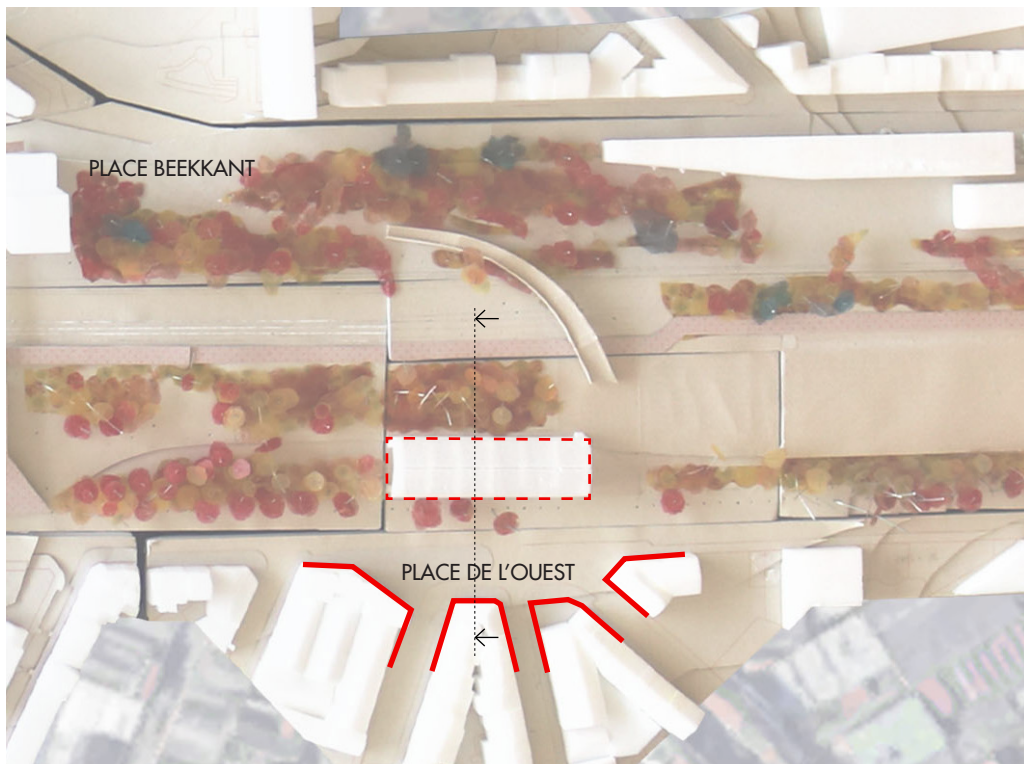
'Boîte(s) programmée(s)'

La Place de l'Ouest apparaît comme une dilatation de la rue Vandenpeereboom. Cette place face à la halle aux charbons rappelle l'héritage industriel de ce site.

Cet espace apparaît comme un seuil entre le futur parc et les quartiers du vieux Molenbeek.

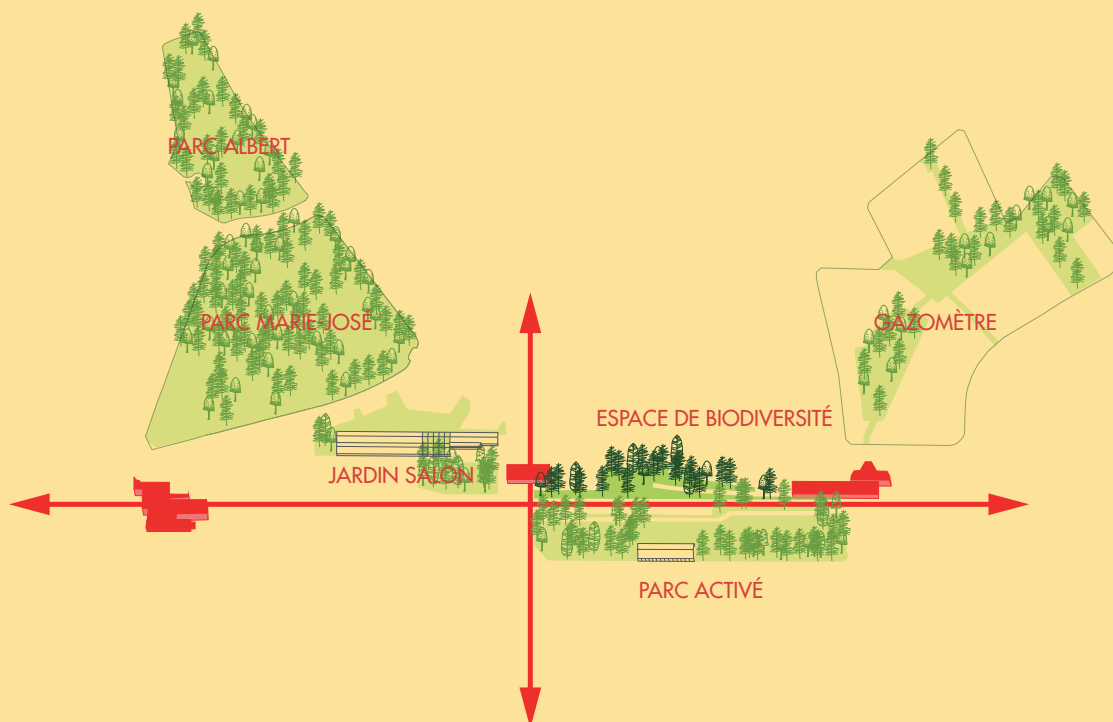
En remplacement de la halle aux charbons, structurellement dangereuse, un espace public potentiellement couvert aux dimensions généreuses pourrait accueillir de multiples activités. L'implantation de ce large espace en relation directe à la place de l'Ouest crée un seuil d'entrée depuis les quartiers alentours vers le parc.

Cet espace pourrait accueillir des espaces fermés pouvant héberger une maison du projet ainsi que des espaces associatifs nécessaires à la vie sociale du quartier (école des devoirs, etc.)



Place de l'Ouest: un seuil vers le futur parc

C. PARCS EN RÉSEAU



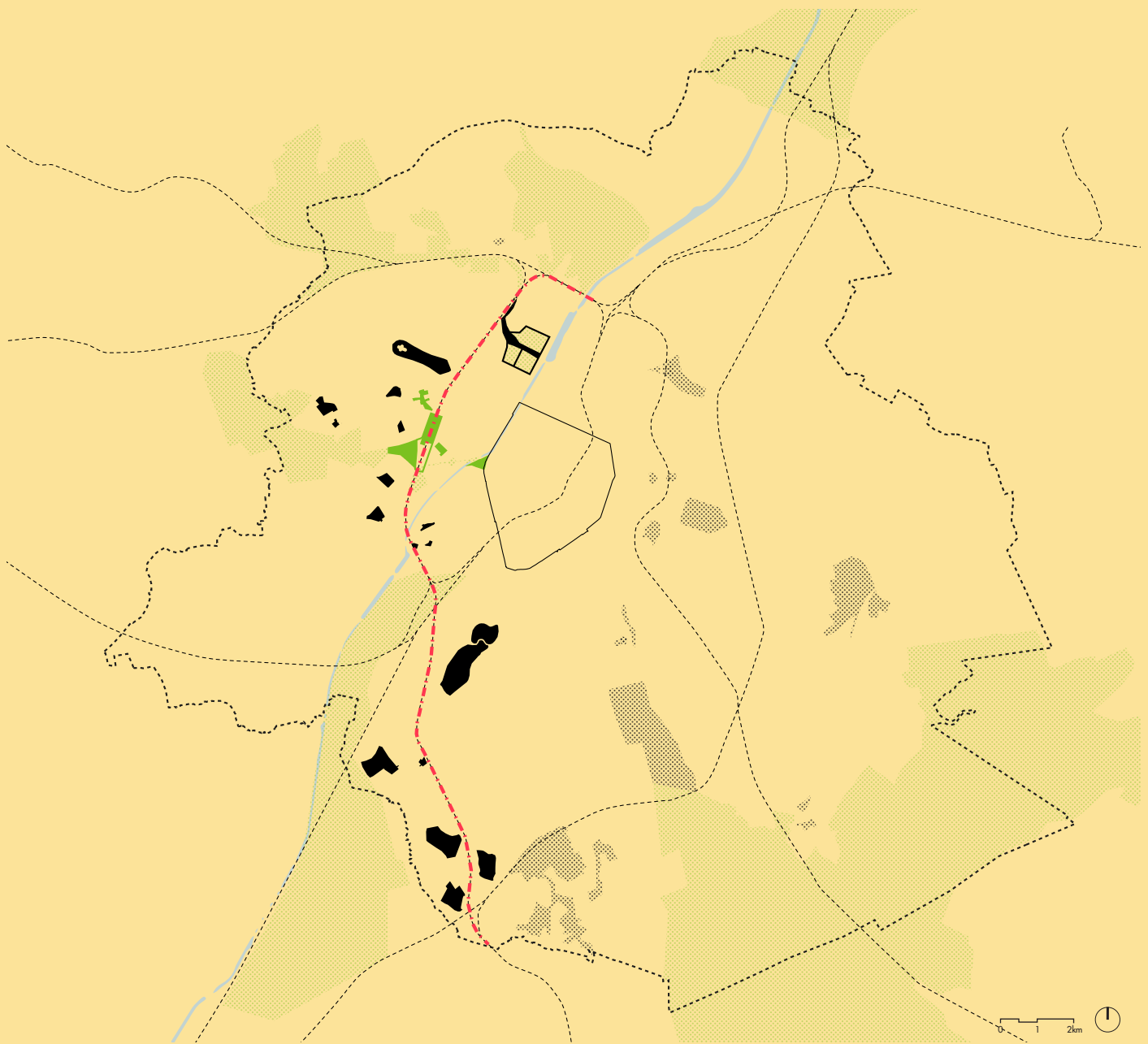
PARCS EN RÉSEAU

Les lignes ferroviaires sont des corridors écologiques en puissance. Elles permettent de construire des continuités de maillage et de favoriser le développement de lieux de biodiversité importants.

La ligne ferroviaire 28, prolongée au sud par la L124 a la capacité de relier un nombre important d'espaces publics, de parcs urbains existants.

Le principal réseau de parcs bruxellois, hérité de Leopold II a favorisé le développement des « beaux quartiers » bruxellois à l'Est de la région. Ce système de parcs propose un rééquilibrage régional en s'intéressant au maillage Ouest de la région, en déficit important d'espaces publics structurants.

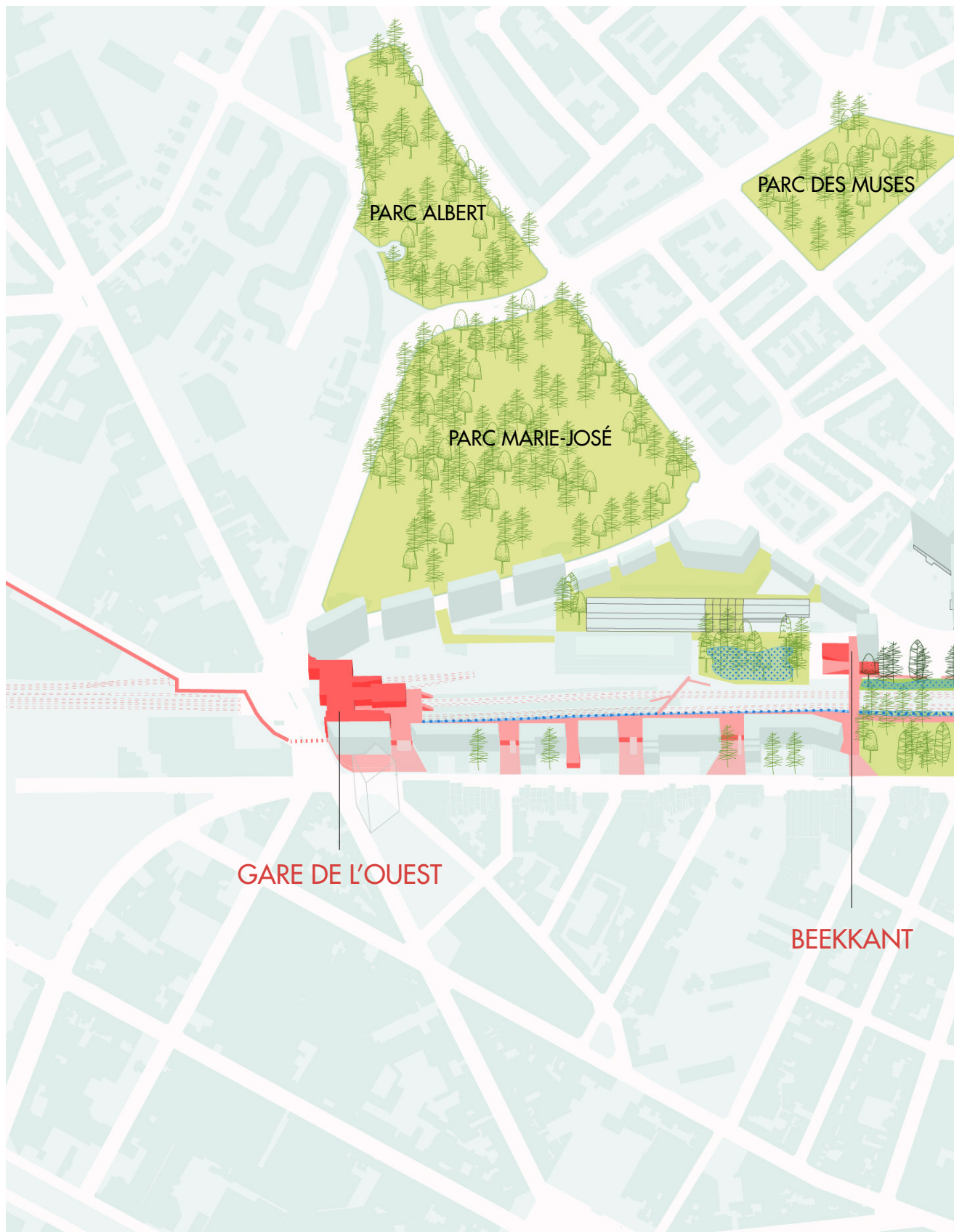
La friche de la Gare de l'Ouest accueillera un parc de plus de trois hectares, ce parc s'inscrit comme une nouvelle séquence d'un système linéaire de parcs le long du paysage ferroviaire. Ce nouveau parc devient une charnière entre le parc Marie-José et la plaine du Gazomètre. La ligne devient ainsi une épaisseur traversée par des flux locaux et métropolitains et inscrit le parc dans un réseau d'espaces publics et écologiques local.



- | | | | |
|-----------|---------------------------------|---|--|
| ----- | Région Bruxelles Capitale | ■ | Réseau de parcs associés à la L28 L124 |
| ----- | Ligne ferroviaire | ■ | Système de parcs Gare de l'Ouest |
| - - - - - | Lignes ferroviaires L28 et L124 | ■ | Système de parcs Leopoldien |
| — | Canal maritime | ■ | Metropolitan Landscape* |

*Metropolitan Landscapes est une étude qui explore les potentialités de l'espace ouvert lui permettant d'assumer un rôle structurant pour la zone métropolitaine de Bruxelles et sa périphérie.' Bruxelles Environnement
<https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/metropolitan-landscapes>

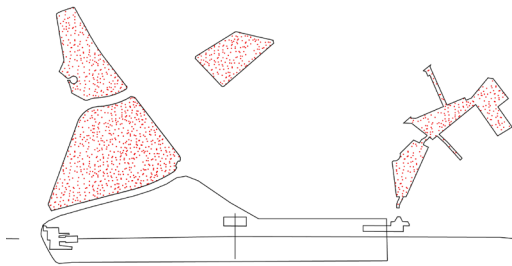
SCHÉMA PARCS EN RÉSEAU



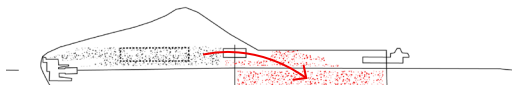
- | | | | |
|---|----------------------------|---|-------------------------------|
|  | Parcs accessibles, activés |  | Gares et Stations |
|  | Espace de biodiversité |  | Voie ferrée |
|  | Gestion de l'eau |  | Connexions et franchissements |



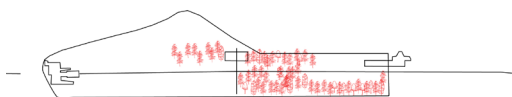
UN RÉSEAU DE PARCS, DES LIEUX DE NATURE COMPLÉMENTAIRES



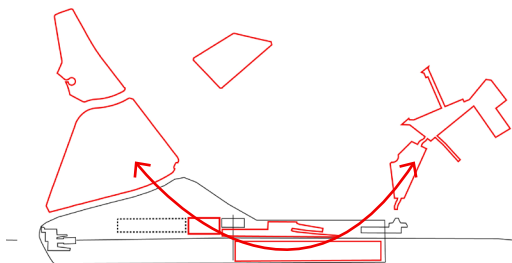
Des espaces verts à l'Ouest



Compensation écologique



Héritage écologique



Parcs en réseau
Usages complémentaires

Dualité Est-Ouest

On observe une réelle dualité entre les quartiers à l'Ouest, disposant d'espaces verts publics majeurs et les quartiers à l'Est qui présentent une réelle carence en espace vert. Ces quartiers sont pourtant parmi les plus densément peuplés. La création d'un parc accessible au public et multifonctionnel au coeur de la ZIR permet de compenser cette carence.

Compensation écologique

Le site de la friche ferroviaire est un réservoir important de biodiversité, reconnu comme espace de développement écologique. Sur une partie de ce site s'implante le projet d'Infrabel Academy. En compensation, la biodiversité est conservée et renforcée, principalement sur les quadrants au nord de la ZIR.

Héritage écologique

Le site offre aujourd'hui un caractère brut, héritage de son passé ferroviaire, ainsi que des boisements existants avec lesquels travailler. Il est important d'inscrire le futur parc dans son héritage.

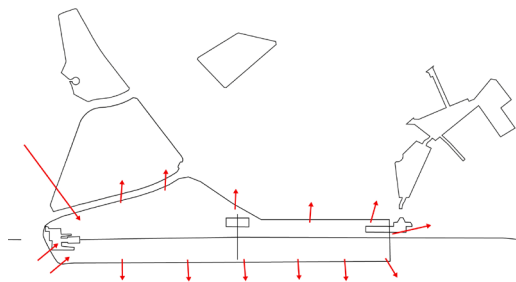
Usages complémentaires et parc évolutif

Le développement du parc sur le site de la friche de la Gare de l'Ouest est l'occasion d'accueillir de nouvelles pratiques, complémentaires aux parcs à proximité de la friche (Parcs Marie-José et Albert, la plaine du Gazomètre).

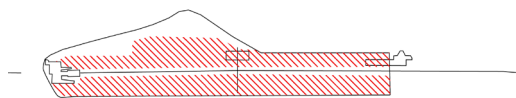
La friche offre des spécificités qu'il s'agit de révéler. Afin d'accueillir les différents usages dans le parc, une attention particulière est à apporter aux aspects de sécurité et de contrôle social dans son aménagement.

La dimension évolutive du parc offre l'opportunité de co-concevoir et co-construire ce futur espace public, dans une démarche participative. Elle est l'occasion de tester des usages en vue de stimuler des formes d'appropriations inventives.

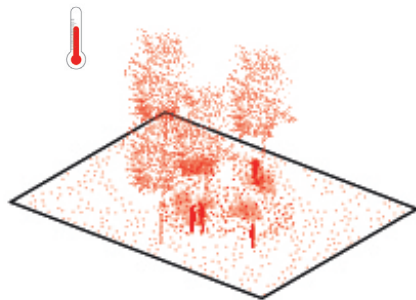
GESTION DE L'EAU UN SUPPORT DE PAYSAGES ET D'ÉCOLOGIES



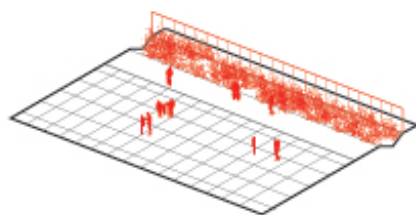
Un site en surplomb
Sens prévisible de ruissellement



Deux bassins versants



Gestion de l'eau à ciel ouvert



Living Edge

Un site en surplomb

Il est considéré en l'état actuel que les eaux de ruissellement s'écoulent naturellement vers l'aval topographique. Le site de la friche de la Gare de l'Ouest apparaît plus haut que ses alentours, cependant un ruissellement particulièrement fort est repéré vers l'Ouest de la station Beekkant.

La gestion de l'eau permet de répondre aux enjeux existants et à venir suite au développement de la friche Gare de l'Ouest.

Deux bassins versants

La gestion de l'eau sur le site est distinguée en 2 bassins versants scindés par la ligne ferroviaire. Chacun de ces bassins intègre deux quadrants, la gestion de l'eau se fait en lien de quadrant à quadrant. Cette gestion de l'eau interquadrants, permet de gérer l'eau de zones plus densément minéralisées grâce aux espaces ouverts. En vue d'une conception des dispositifs et d'une gestion des eaux efficaces, un bon phasage des opérations est nécessaire. A l'est du site, la gestion des eaux du bassin versant vers le parc activé devrait être conçu avant le développement du quadrant quartier.

Gestion de l'eau à ciel ouvert

Les enjeux de gestion de l'eau sont divers, retour vers un cycle naturel de l'eau, réduction de la vulnérabilité aux inondations mais aussi mise en valeur de l'eau en milieu urbain. La gestion à ciel ouvert de l'eau est privilégiée. Elle entraîne la création de milieux écologiques nouveaux, suivant des gradients d'humidité du sol. Cela permet le développement d'une faune et d'une flore adaptée à ces milieux, apportant une identité et une plus-value paysagère à ce site, en rappelant sa situation en fond de vallée du Maelbeek aujourd'hui voûté.

Les dispositifs de gestion des eaux à ciel ouvert jouent également un rôle dans la réduction des effets d'îlots de chaleur urbain.

Corridor écologique

A l'Est de la ligne ferroviaire, le projet propose une gestion des eaux linéaire le long du quadrant quartier qui pourrait se prolonger dans le quadrant parc activé. Cet espace vise de multiples enjeux: en se développant de manière continue, ce bord joue son rôle de corridor écologique et fabrique un paysage riche mettant à distance les limites associées à la ligne ferroviaire.

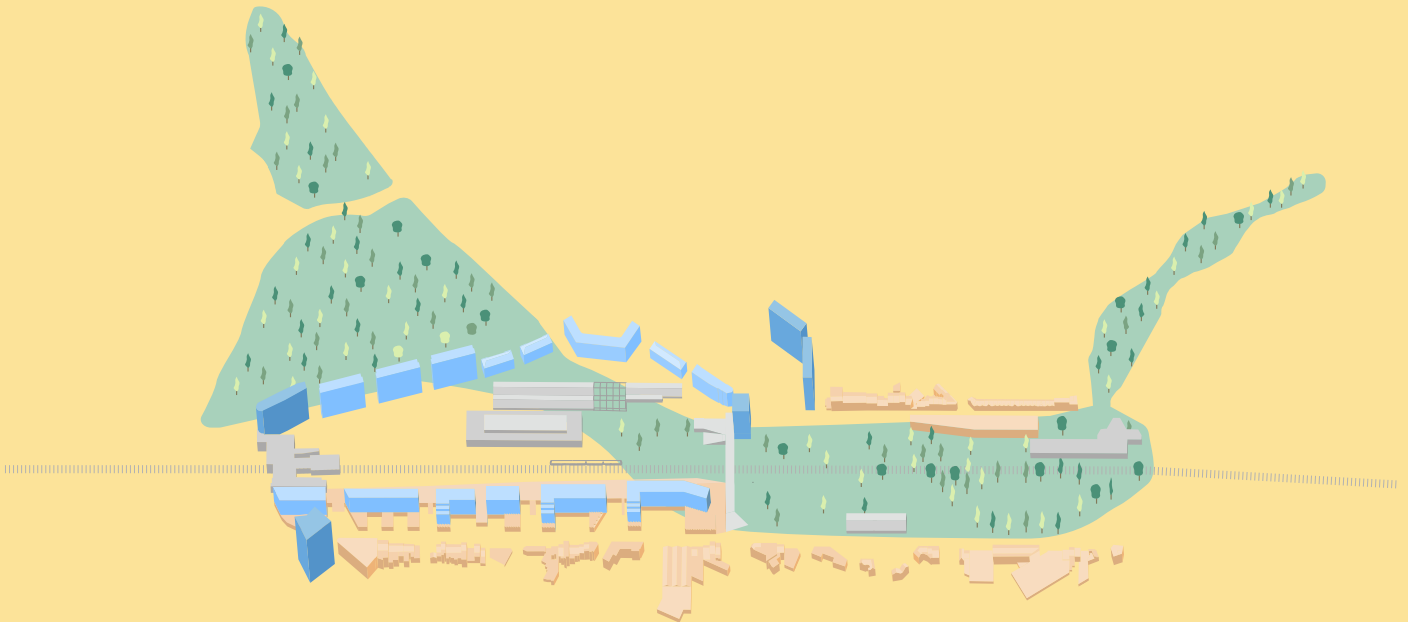
Le living edge permet de guider les eaux vers le quadrant Parc tout en permettant une infiltration au fil de cet espace linéaire.

Cette zone peut également intégrer des enjeux de phytoremédiation.

Rejet d'eaux

La gestion de l'eau sur le projet de PAD vise un rejet minimum des eaux pluviales à l'égout.

D. SYNERGIES PROGRAMMATIQUES



SYNERGIES PROGRAMMATIQUES

Un programme d'un total de 90.000m² d'espace construit est projeté sur le site, dont la moitié est destiné à des logements, introduisant ainsi une nouvelle densité dans le site.

Ces nouveaux programmes sont répartis sur le site avec priorité dans l'articulation des espaces ouverts, la mixité des fonctions et l'intégration du nouveau avec l'existant.

Afin de maximiser la surface libérée pour l'emplacement du parc au nord du site, la plus grande partie du programme construit se concentre sur la partie sud du site. Ce choix explicite crée une densité plus élevée entre la Gare de l'Ouest et la station Beekkant en lien avec le caractère urbain, métropolitain et hyper-accessible de cette zone.

Dans ce schéma, les différents programmes envisagés (logement, espaces économiques, équipements) ne se séparent pas dans les différentes zones du site mais se croisent. Une urbanité mixte crée une continuité urbaine entre les deux gares.

Les choix d'emplacement et forme du programme construit reflètent les fonctions, typologies, et volumes du contexte existant. La large gamme des typologies de logement déjà présente dans le contexte (hauteur basse, moyenne & haute) se prolonge dans le site de manière à compléter les formes urbaines déjà sur place.

Le long de la rue Vandenpeereboom une typologie d'ateliers PME prolonge le caractère productif de la zone autour du canal.

Les espaces économiques et d'équipements se retrouvent à proximité des pôles de mobilité, avec bureaux et équipements de caractère supra-local à proximité des gares. Des équipements locaux sont répartis dans les différentes parties du site.

La combinaison de milieux hétérogènes aux ambitions multiples a amené l'introduction de nombreux bâtiments négociant la mixité de manière verticale. Il en résulte des typologies riches et inédites.

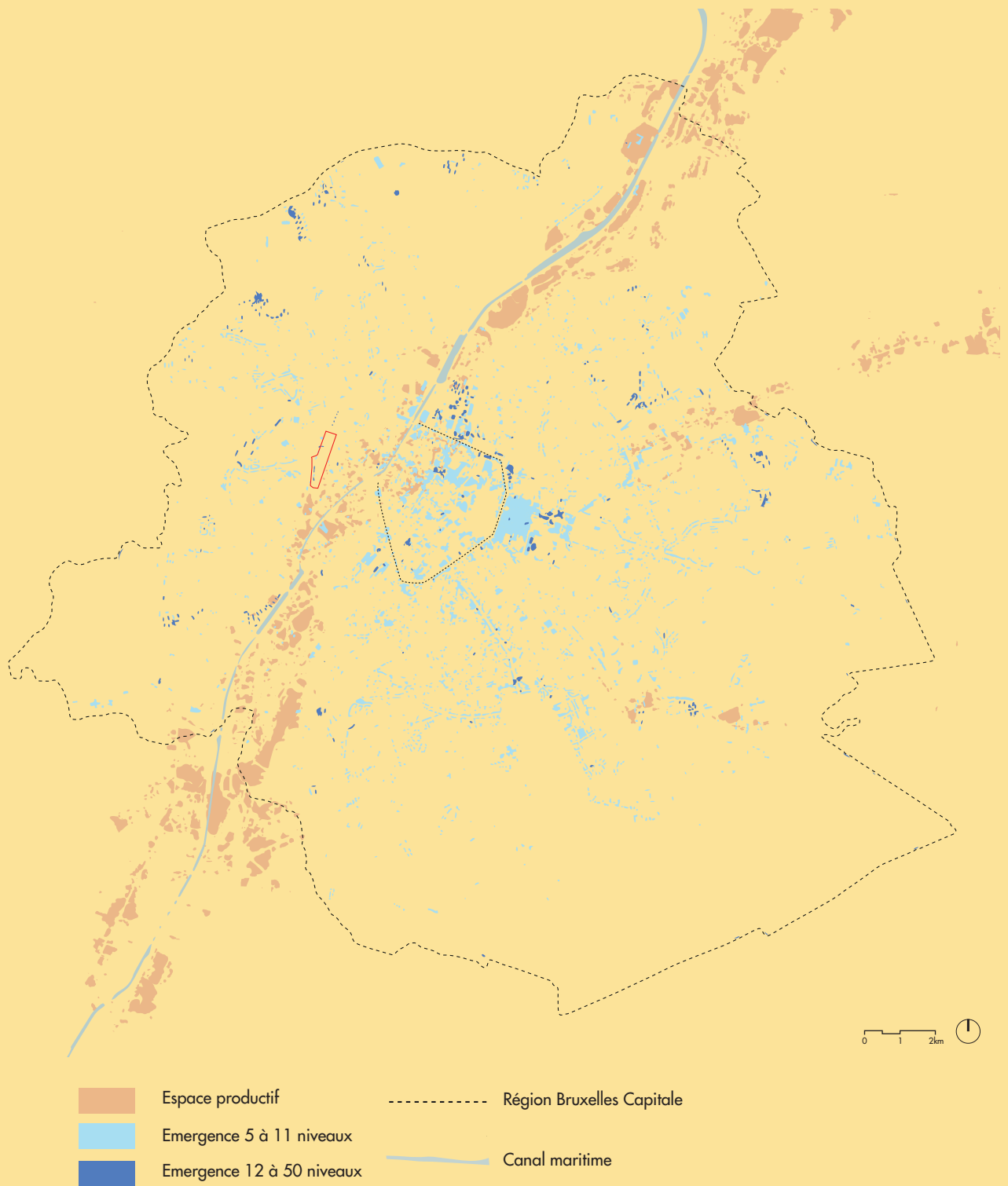
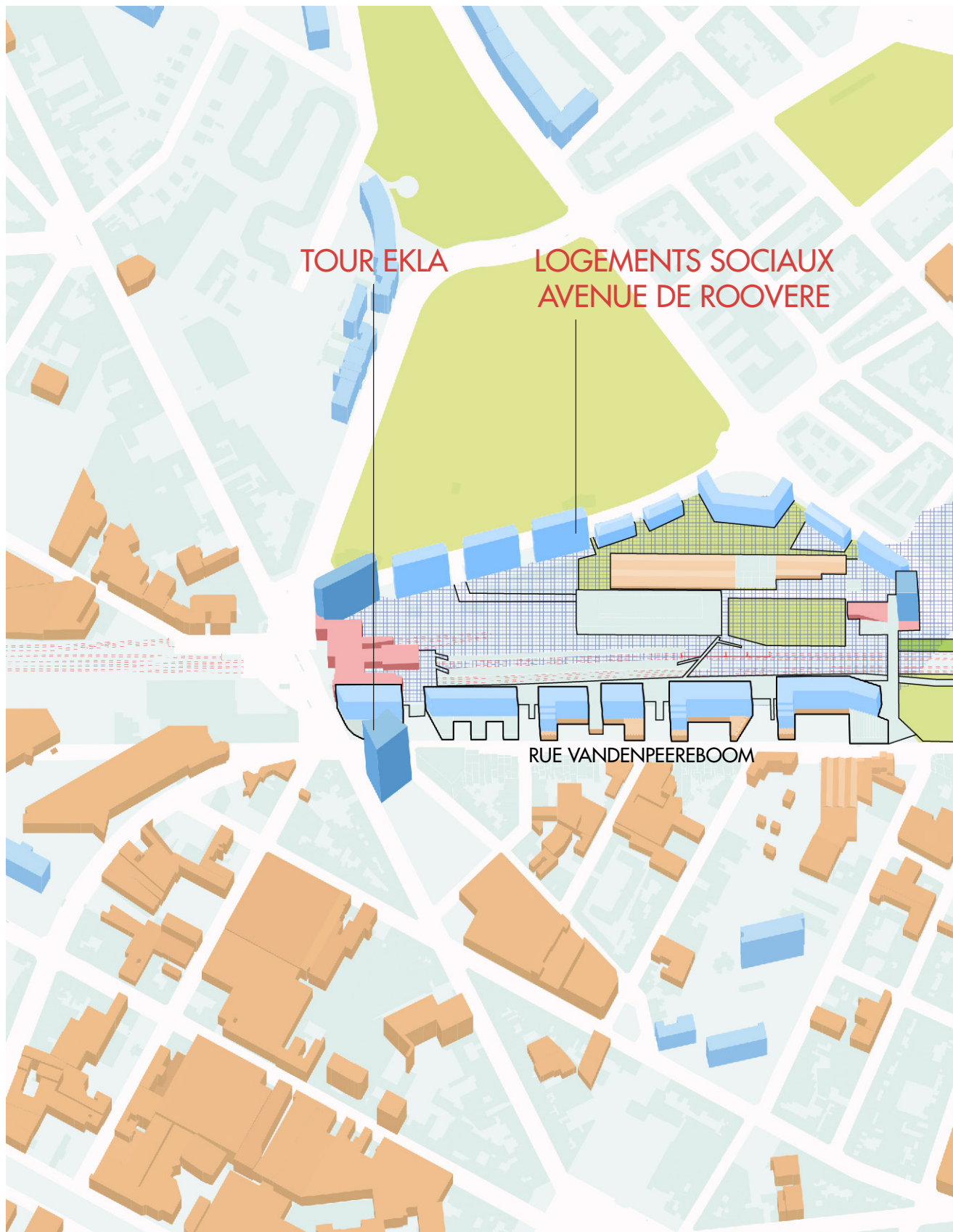








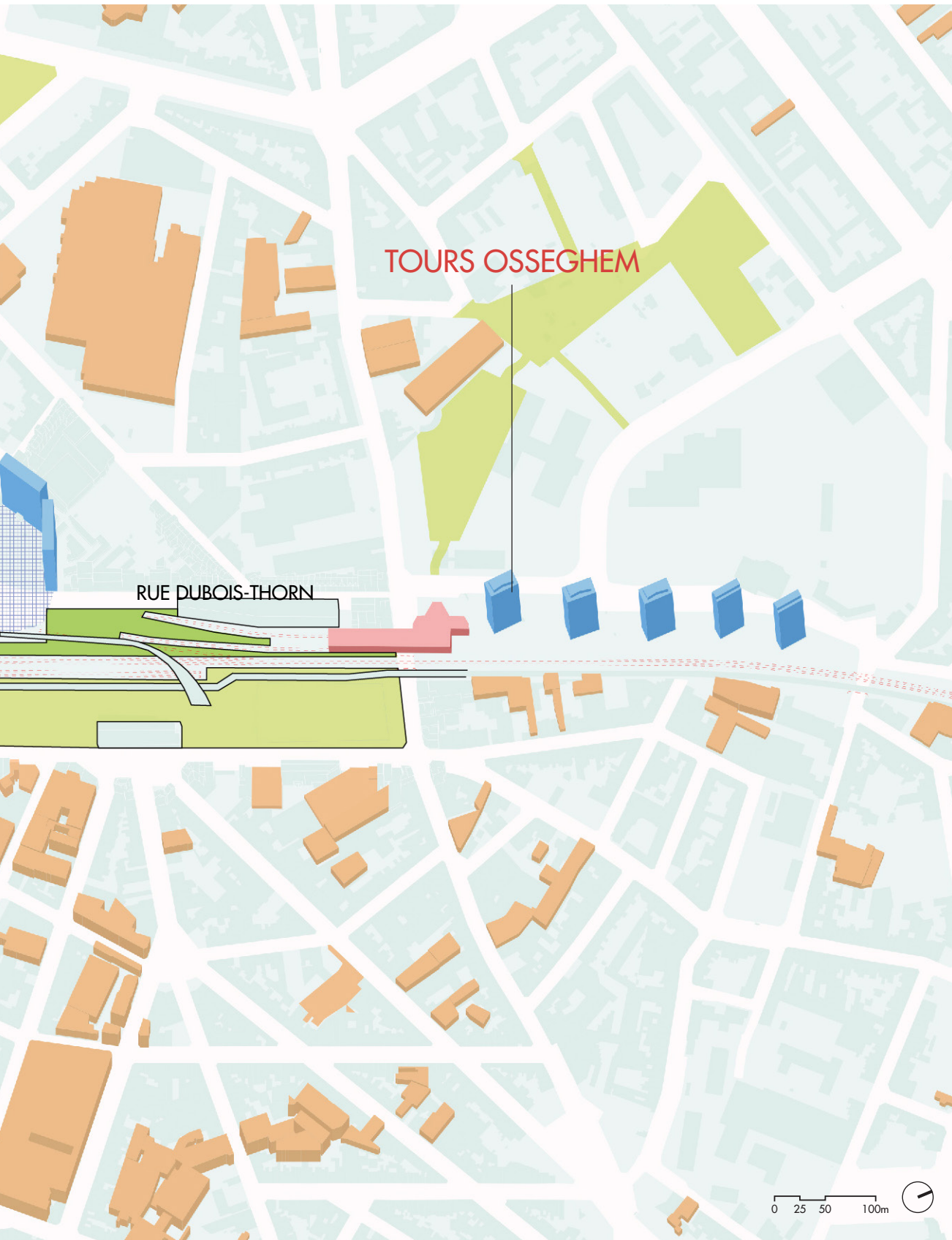


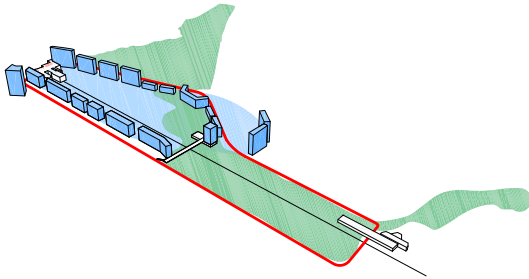
SCHÉMA SYNERGIES PROGRAMMATIQUES



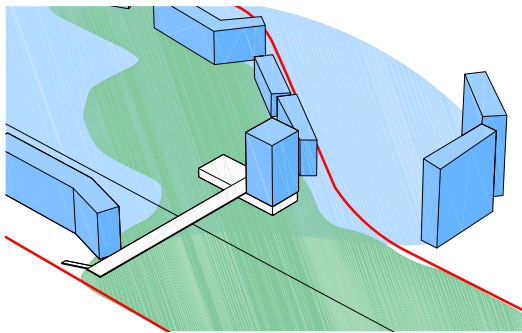
- | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|---|----------------------------|
|  | Espace productif |  | Gares et Stations |  | Parcs accessibles, activés |
|  | Emergence 5 à 11 niveaux |  | Voie ferrée |  | Espace de biodiversité |
|  | Emergence supérieure à 11 niveaux | | | | |
|  | Cour Urbaine : Intérieur formé par une cohérence de rapports d'hauteurs de bâtiments | | | | |



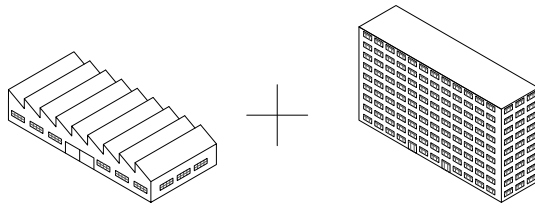
FORME URBAINE



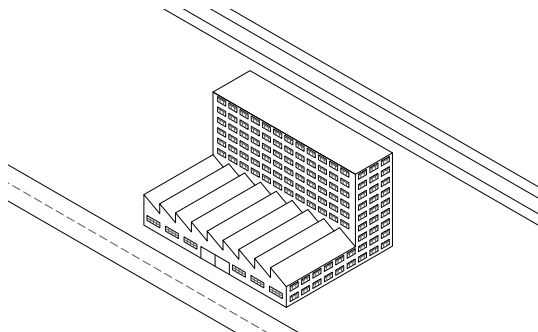
2 FIGURES MÉTROPOLITAINES:
Réseau de parcs & Cour urbaine



EMERGENCE



RAPPORT D'ÉCHELLES CONTEXTUELLES



NOUVELLE TYPOLOGIE

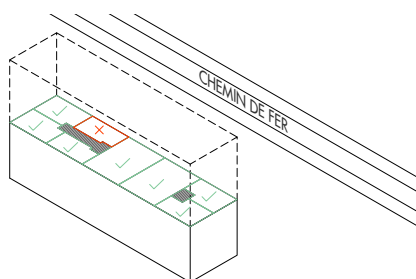
La configuration des espaces bâtis s'articule sur deux niveaux. A une échelle métropolitaine, une série de barres le long de la promenade L28, qui reflète la morphologie des bâtiments de logements sociaux de l'avenue de Roovere/ boulevard E. Machtens (28m). Les barres de logements, existantes et nouvelles forment une 'cour' d'échelle urbaine, un espace ouvert inédit de 450m de long et 100-160m de large cadrant le paysage ferroviaire assumé. Cette figure vient s'ajouter et faire le pendant à l'autre figure régionale qu'est le parc.

A la rencontre de ces deux figures une émergence s'installe en densification de la station Beekkant existante.

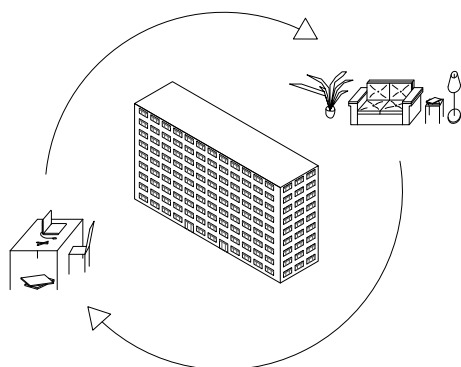
En complément de ce système de cour urbaine une série de bâtis en relation plus directe avec le contexte existant s'implante de manière à éviter les ruptures d'échelle importantes. On trouve :

- Un front de logements à proximité de la station Osseghem le long de la rue D. Thorn, s'inscrivant à l'échelle réduite du bâti de la rue.
- La Halle Delhaize derrière la nouvelle Infrabel Academy.
- Un front bâti interrompu par des cours le long de la rue Vandennepeereboom, reprenant l'échelle des bâtiments existants en face .

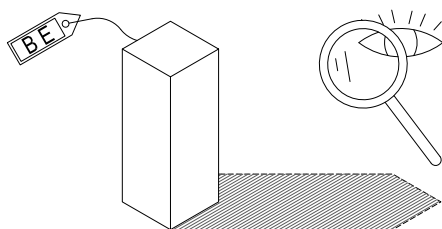
Dans ce dernier l'ambition des hybridités programmatiques se traduit entre autres dans le voisinage de logements et d'espaces de travail/ateliers productifs, et le choix de privilégier les fonctions productives dans le site en général. La gamme des fonctions doit être compatible avec son contexte habité, et même chercher des synergies avec ceci. Une flexibilité maximale des structures est garante de leur usage durable et permet une évolution des usages selon les besoins.



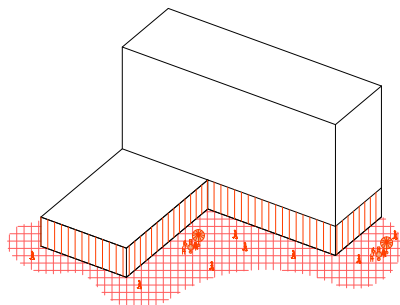
TYPOLOGIES À ORIENTATION MULTIPLE



REVERSIBILITÉ DES AFFECTATIONS



ÉTUDE OMBRE PORTÉE (BÂTIMENT ÉLEVÉ)



REZ DE CHAUSSÉE ACTIFS

En plus des grands mouvements de forme urbaine garantissant une cohérence globale à l'échelle du site du projet de PAD et ses alentours, plusieurs conditions sont à remplir pour assurer la réussite du futur développement comme lieu de vie.

Habiter une friche ferroviaire est la promesse de qualités et modes de vie riches et inédits, néanmoins il faut tenir compte des contraintes propres au site. Afin de garantir des logements de qualité, l'ensemble de ces derniers devront offrir des orientations multiples (traversant ou d'angle). Des logements mono-orientés peuvent être autorisés uniquement dans le cas de studios non orientés sur le rail.

Afin de permettre une offre en logement cohérente et adaptée aux besoins de la métropole bruxelloise, une stratégie de réversibilité des affectations s'opère sur l'ensemble du site. Ainsi les espaces affectés à usage de bureaux doivent être conçus de manière à pouvoir être aisément reconvertis en vue de pouvoir accueillir du logement, sans devoir procéder à des travaux impliquant la solution de problèmes structurels.

Afin d'offrir des espaces publics qualitatifs il est important d'être attentif à l'impact des constructions sur les espaces ouverts. Des études sur les ombres portées sont à mener pour toutes constructions dont le dernier plancher est supérieur à 25m de hauteur (bâtiment élevé) afin de minimiser les impacts d'ombrages sur les espaces publics.

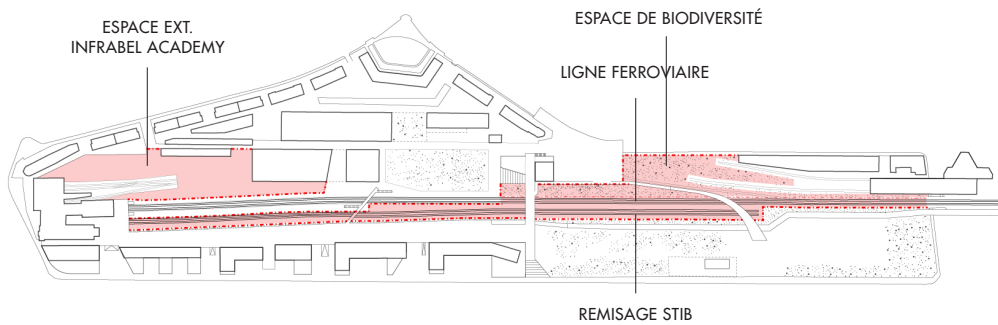
Toujours dans cette volonté d'offrir des espaces publics qualitatifs, l'ensemble des rez-de-chaussée non affectés au logement doivent participer à l'animation de l'espace public. Aucun local d'archive, de stockage, de dépôt n'est autorisé contre les façades à rue. Les rez-de-chaussée doivent favoriser une transparence et des interactions public/privé.



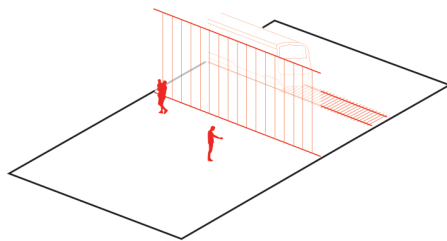


Rapport d'échelles dans la rue Vandenpeereboom

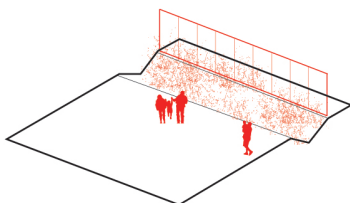
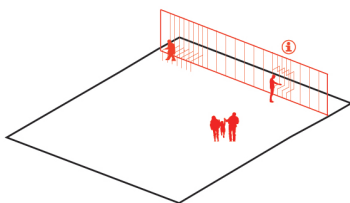
ENJEUX TRANSVERSAUX: LIMITES



Des infrastructures et espaces à sécuriser



Enjeu de transparence



Les limites comme support

Des infrastructures à sécuriser

A l'Est des voies ferroviaires, le projet de remisage temporaire de la STIB intègre deux voies de remisage qui devraient accueillir 9 rames de métro.

Afin d'accueillir les usages de manière sécurisée notamment au coeur du site, les infrastructures ferroviaires ainsi que le remisage métro devront être clôturés.

Des espaces à sécuriser

D'autres espaces au coeur de la ZIR nécessitent la mise en place de protection, de limites. C'est le cas des espaces de pratiques extérieurs d'Infrabel Academy installés le long des rails ainsi que de l'espace de biodiversité.

. Homogénéiser les différents types de limites.

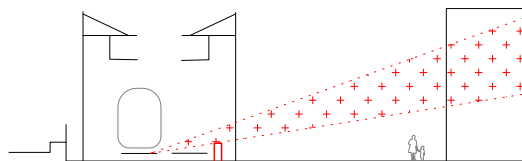
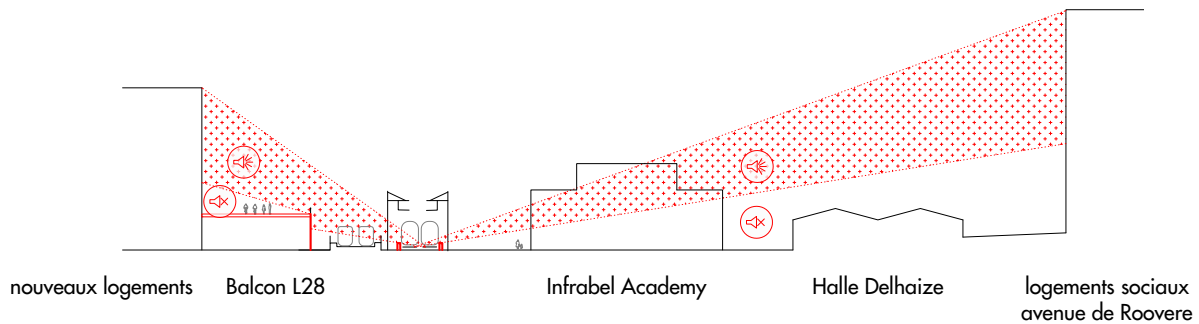
Un enjeu de transparence

Le paysage ferroviaire est une identité forte de ce site, il est important que ces clôtures s'intègrent dans le paysage en évitant de former des limites 'aveugles'. Un enjeu de transparence et d'intégration paysagère de ces limites est donc à mettre en avant. De plus, la ZIR sera traversée tous les jours par des centaines de voyageurs en train. La perception du site depuis la ligne ferroviaire est donc à traiter particulièrement.

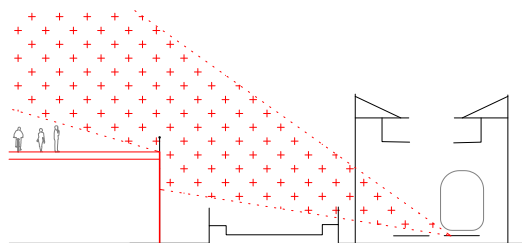
Les limites comme support

Les enjeux sur les limites sont multiples. Ces protections peuvent devenir des supports de communication, de biodiversité, etc.

ENJEUX TRANSVERSAUX: ENJEUX ACOUSTIQUES



BARRIÈRE ACOUSTIQUE BASSE



BALCON L28 COMME BARRIÈRE

Un enjeu commun à l'échelle du site est de pouvoir atténuer les nuisances sonores du rail. Cet aspect est capital afin de pouvoir habiter la friche ferroviaire confortablement. Pour y répondre un ensemble de solutions sont à envisager. Il est important de pouvoir traiter le bruit au plus proche de sa source. De cette manière on évite de développer des barrières de grande hauteur. Deux systèmes de traitement acoustique sont envisagés. Tout d'abord à l'ouest il semble opportun de pouvoir apporter une protection aux logements sociaux de l'avenue Roovere qui sont aujourd'hui très exposés. Avec une barrière basse de 70cm de haut implantée de manière continue le long du rail on pourrait protéger environ 40% de la façade des logements. Ce système de barrière acoustique basse peut-être couplé aux clôtures en adéquation avec les enjeux de transparence portés par celles-ci.

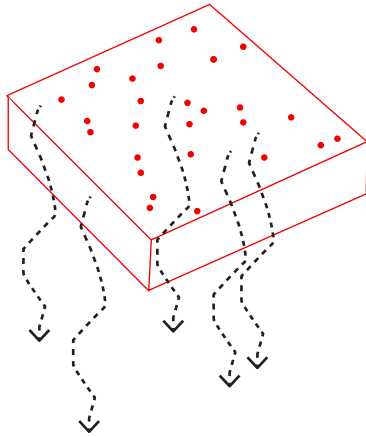
A l'est du rail la même stratégie est à mettre en place additionnée à un travail de morphologie urbaine. Ainsi un bloc bâti de deux niveaux correspondant à la promenade L28 surélevée en balcon (voir page 82) fonctionnerait comme barrière acoustique pour le futur développement immobilier.

Enfin en addition des systèmes opérant à la source du bruit, une attention particulière devra être portée sur les façades des logements futurs et existants

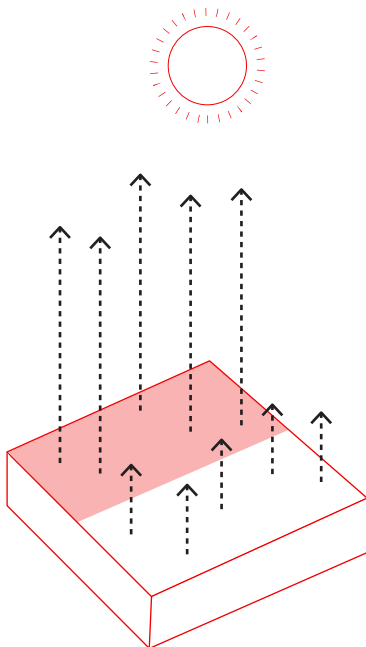
Mixité programmatique

Les logements construits au-dessus des locaux d'activités productives, d'équipements et de commerces doivent disposer d'un confort acoustique supérieur.

ENJEUX TRANSVERSAUX: ENJEUX ÉCOLOGIQUES



Valoriser les sols perméables



Effet Albédo

Imperméabilisation des sols:

L'usage de revêtements perméables est privilégié, sauf si ces revêtements sont destinés spécifiquement à retenir des éléments potentiellement polluants. Toute imperméabilisation liée à l'urbanisation doit être gérée par la mise en œuvre de différentes mesures possibles, à étudier préalablement: infiltration, évapotranspiration, tamponnage des eaux de pluie.

Matériaux:

Afin de participer à la réduction des effets d'îlots de chaleur urbain*, les matériaux utilisés dans les espaces ouverts minéraux présentent un albédo* naturel au moins égal à 0.25.

En règle générale, il y a lieu de favoriser et de valoriser pour les espaces ouverts et espaces construits l'utilisation de matériaux naturels ainsi que l'autonomie par rapport aux ressources en énergie et en eau.

Coefficient biotope par surface:

Renforcement des écologies et biodiversités.

Le projet optimise le coefficient de biotope par surface (CBS) des parcelles concernées, ainsi que les 'infrastructures vertes et bleues'.

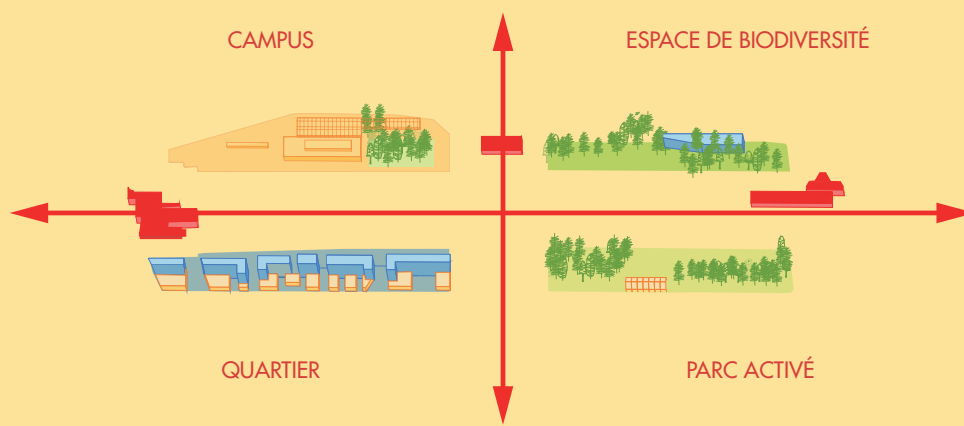
Le projet devrait tenir compte de l'écologie, des différentes strates végétales et des espèces animales telles que :

- espèces liées au bâti: martinet et rouge-queue noirs, chauve-souris (pipistrelle...),
- espèces liées au milieu herbacé ouvert (prairie maigre): papillons machaon (carotte sauvage), campanule raiponce, cuivré commun,
- espèces liées au milieu ligneux: thécla du chêne, pouillot véloce.

* Ilot de chaleur urbain: En milieu urbain, les températures de l'air sont plus élevées que les températures dans les zones rurales environnantes. Cet effet est appelé "îlot de chaleur urbain".
Définition du Rapport d'Incidence Environnemental (RIE)

* Albédo: L'albédo est la valeur indiquant la part de lumière réfléchi, entre 0 et 1 (échelle de Bond). Un albédo de 0,25 correspond à du béton.

PARTITION EN QUADRANTS

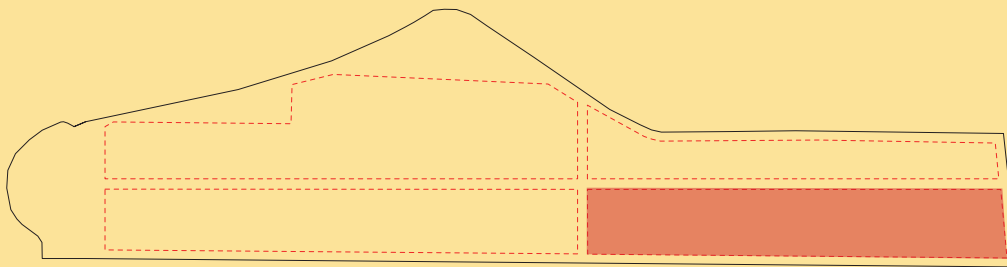


La partition en quadrants permet une clarté de programmation. Cette partition est créée du Nord au Sud par la ligne ferroviaire, de l'Est à l'Ouest par la passerelle Beekkant.

Chacun des quadrants vise à rencontrer ces ambitions :

- Le quadrant Parc Activé s'inscrit comme une pièce complémentaire aux parcs alentours et offre une réponse aux besoins locaux et métropolitains en espaces verts.
- Le quadrant Espace de biodiversité offre l'opportunité d'une biodiversité riche. Il est protégé par son enclavement d'une surfréquentation et permet une observation continue et pédagogique de sa biodiversité.
- Le quadrant Campus qui accueille le projet d'Infrabel Academy porte une dimension pédagogique. Ce quadrant vise à accueillir des équipements liés à la formation et la mise à l'emploi.
- Le quadrant Quartier vise à accueillir une programmation mixte, intégrant logements et équipements ainsi que des commerces et activités productives.

QUADRANT PARC ACTIVÉ



Au nord-est, le quadrant parc activé accueille une végétation dense délimitant des clairières minérales ou végétales. Le travail sur ce quadrant est double, il cherche à stimuler des écologies existantes et en même temps à accepter, à accueillir des usages multiples et complémentaires.

En vue de développer un espace approprié par tous, il est important qu'un processus de participation et de co-conception soit mis en place. La co-création de ce parc avec les habitants, associations du quartier renforcerait ce sentiment d'appropriation et pourrait assurer le bon usage de ces lieux.

FAIRE LE PARC ACTIVÉ

. Ecologies productives

Stimuler le capital écologique en milieu urbain et préserver les caractéristiques de la friche. Expérimenter avec les dynamiques végétales, de biodiversité, de biomasse, de gestion de l'eau.

Adaptation climatique (double dimension: réduction des effets d'îlots de chaleur urbain, démonstration nouvelles espèces).

. Répondre aux demandes d'usages variés

Des usages locaux et métropolitains.

Accueillir des usages variés (stratégie des espaces blancs), offrir des espaces "protégés" (clairières).

Pièces complémentaires aux parcs alentours.

GARE DE L'OUEST

BEEKKANT

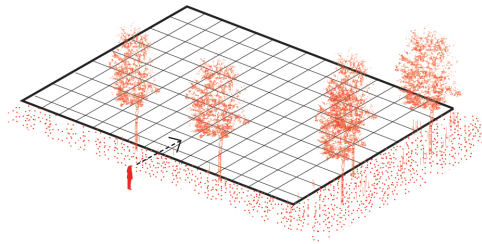
PLACE DE L'OUEST

OSSEGHEM

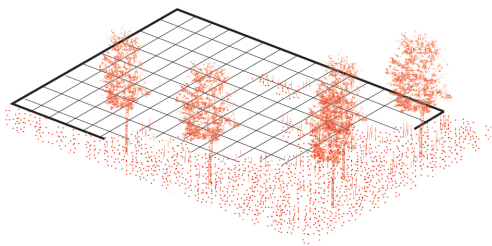


RÉFLEXIONS ET SUGGESTION D'AMÉNAGEMENT: LISIÈRES

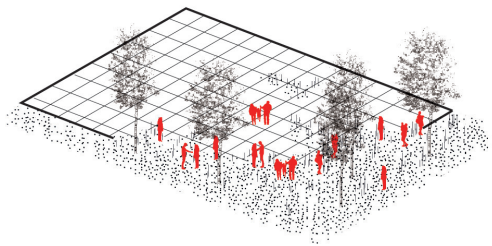
Lieu d'opportunité, d'articulation. Espaces vivants



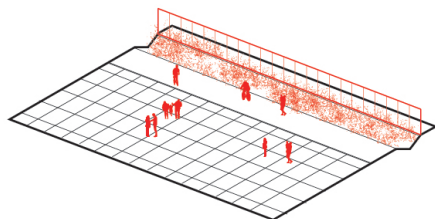
Ouvrir les lisières



Des lisières épaissies et vivantes



Des lisières épaissies et vivantes



Des lisières comme limite et support de biodiversité

Le futur parc de la Gare de l'Ouest est bordé de lisières végétales. Ces lisières sont des espaces vivants, elles portent des rôles différents.

Les lisières comme limites et support de biodiversité

A l'Ouest du parc activé, le long de la ligne ferroviaire et du remisage STIB, la lisière fabrique une limite épaisse. Cette limite met à distance du rail et peut être le support d'une gestion de l'eau à ciel ouvert. Elle devient ainsi une limite vivante, support d'une biodiversité riche.

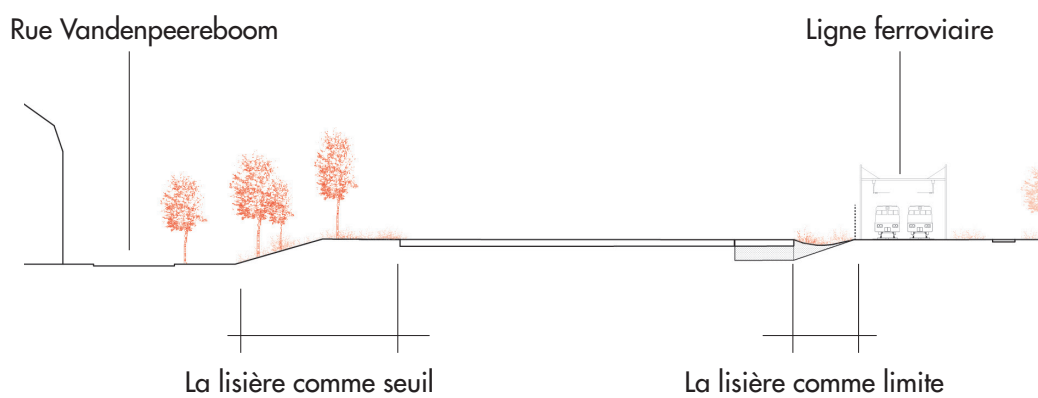
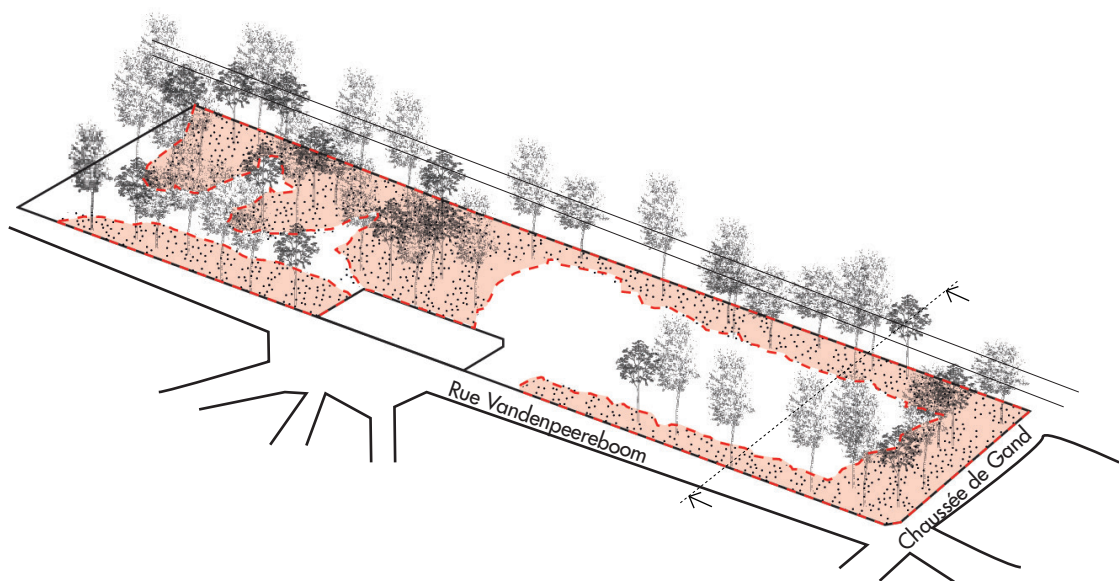
Sa linéarité lui confère un statut de corridor écologique connectant au-delà du seul parc activé.

Les lisières comme seuil: lieu d'opportunité, d'articulation

Le futur parc de la Gare de l'Ouest doit s'ouvrir et interagir avec les espaces publics adjacents. Les lisières en relation aux espaces publics profitent de leur épaisseur pour fabriquer un seuil et devenir des lieux d'articulation et d'appropriation.

A l'Est, la lisière boisée crée un lien avec la rue Vandenpeereboom. Face à la place de l'Ouest, un espace public couvert fabrique un seuil équipé.

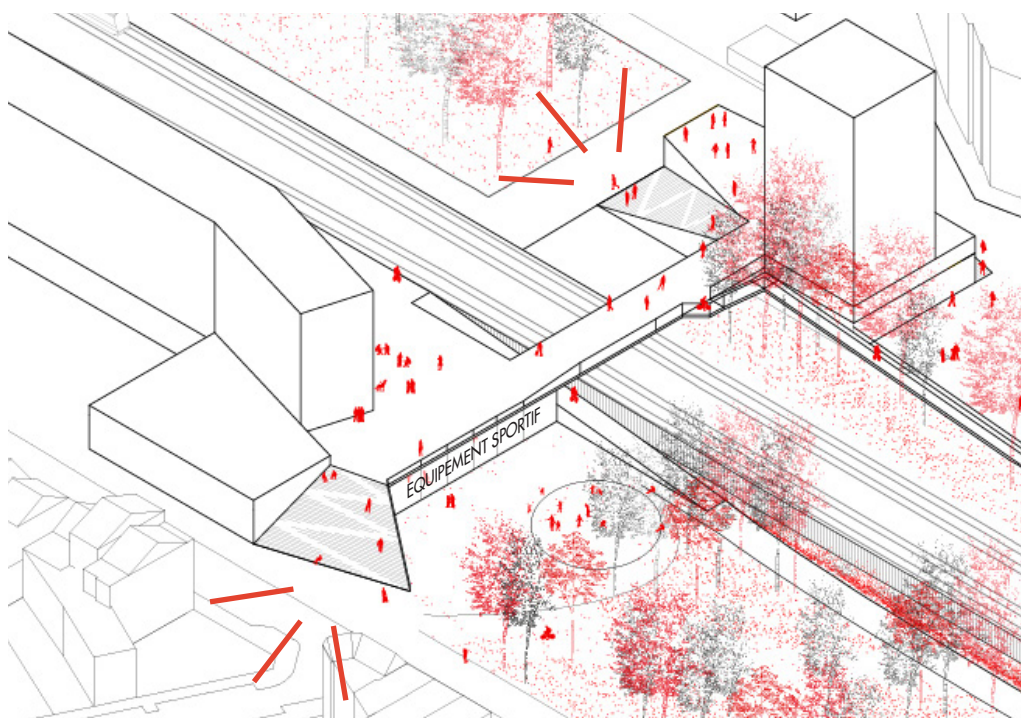
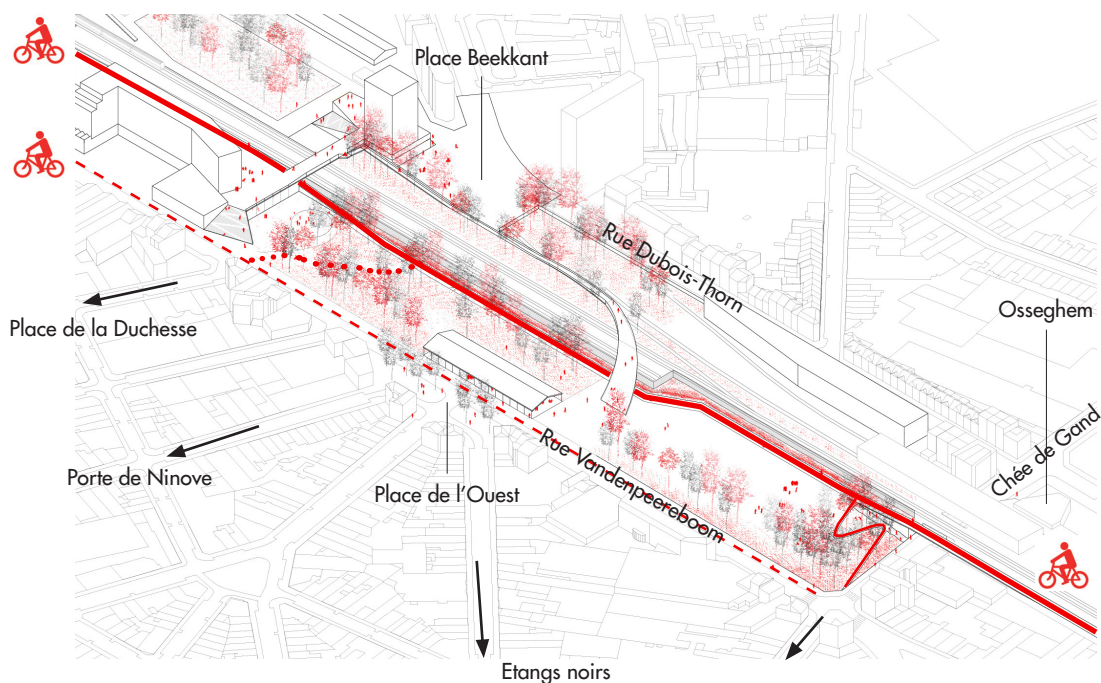
Au Nord, un large talus boisé crée un dialogue avec la chaussée de Gand. Ce talus peut créer des connexions et accueillir les usagers depuis les quartiers d'Etangs Noirs et depuis la station Osseghem.



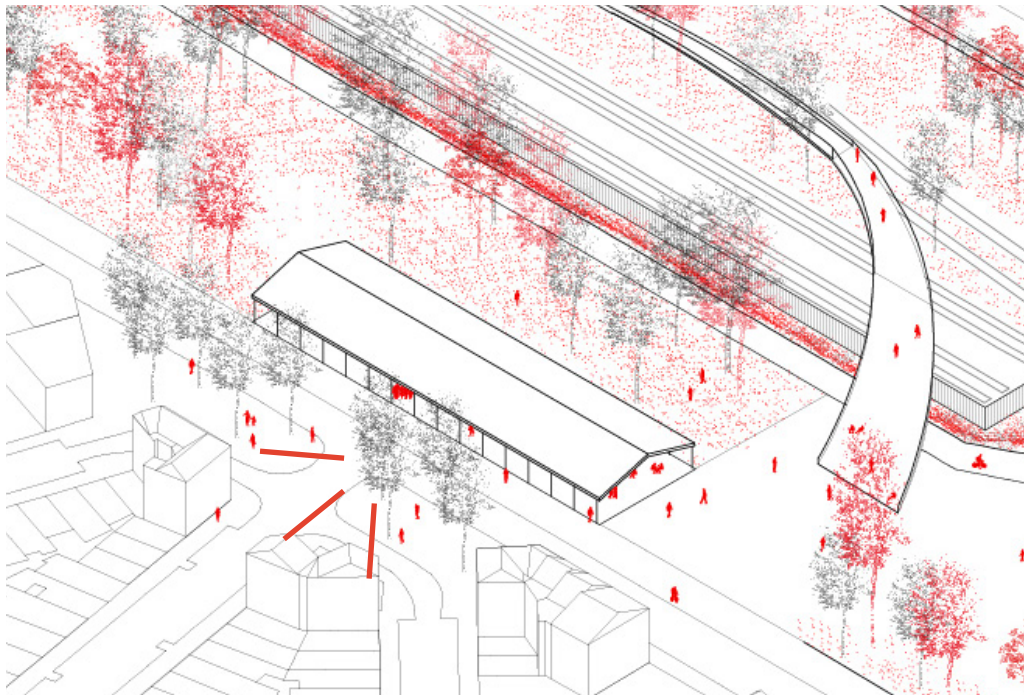
« 11- les limites - interfaces, canopées, lisières, orées, bordures - constituent en soi des épaisseurs biologiques. Leur richesse est souvent supérieure à celle des milieux qu'elles séparent. »
 Gilles Clément - Tiers Paysage

RÉFLEXIONS ET SUGGESTION D'AMÉNAGEMENT: LISIÈRES

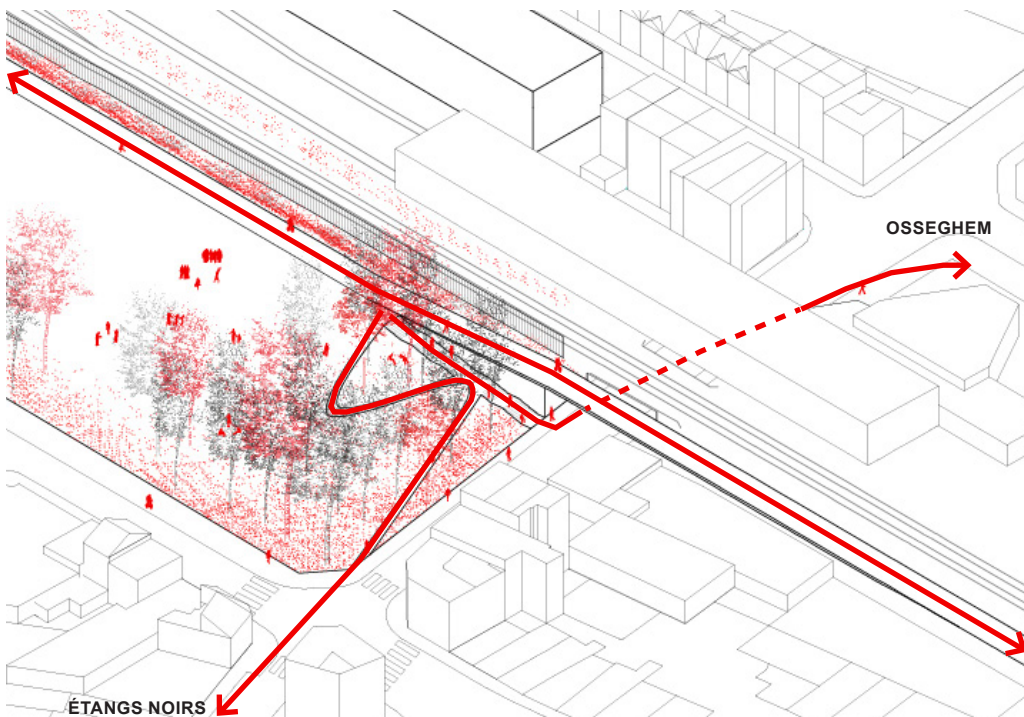
Seuil, espaces d'entrées du parc



Entrée Beekkant
Connexion vers station Beekkant et espaces publics associés
Au Nord du quadrant quartier, un équipement sportif s'ouvre sur le parc.



Entrée Place de l'Ouest: espace public couvert
Connexion Espace de biodiversité et place Beekant

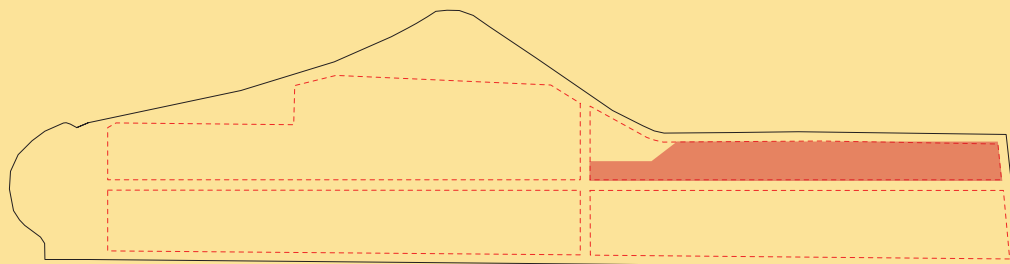


Entrée Chaussée de Gand
Connexion station Osseghem et espaces publics associés





QUADRANT ESPACE DE BIODIVERSITÉ



La plus grande richesse écologique du site est aujourd'hui permise par son enclavement. L'enclavement de la partie nord ouest du projet de PAD, la faible disponibilité constructible de la parcelle et sa situation stratégique en tant qu'espace ouvert, amène à considérer cette entité comme un espace à réserver à la biodiversité. Ce quadrant protégé offre au parc activé un cadre, une toile de fond boisée et permet d'observer la résilience naturelle d'un site.

FAIRE L'ESPACE DE BIODIVERSITÉ

. Protéger et qualifier - réserve biodiversité

. Multiplier les formes d'observation

Double dimension: Monitoring (scientifique) / Pédagogique (grand public)

Les limites et franchissements support d'observation

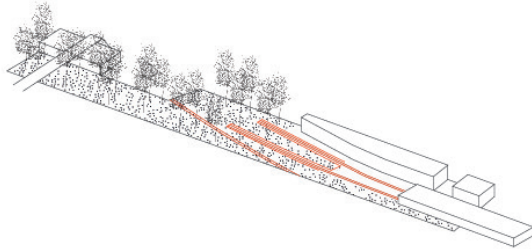


BEEKKANT

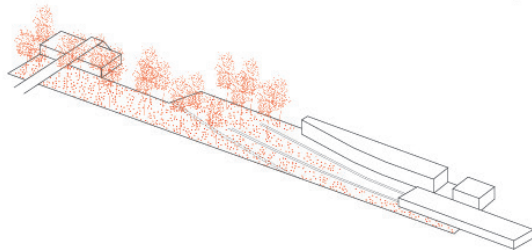
OSSEGHEM

QUADRANT ESPACE DE BIODIVERSITÉ

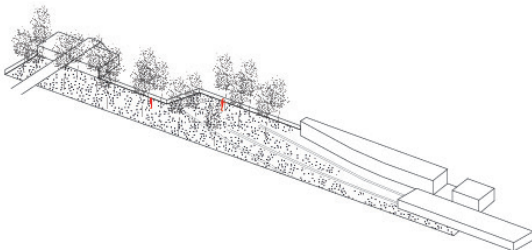
Une réserve écologique et de biodiversité



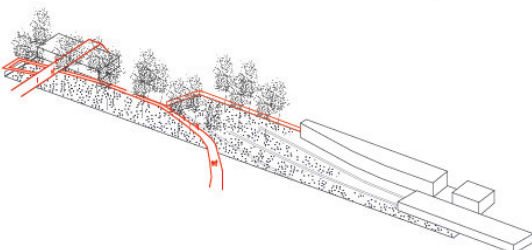
Un quadrant complexe fragmenté et fin



Une réserve écologique à conforter



Un espace d'observation, de monitoring (scientifique)



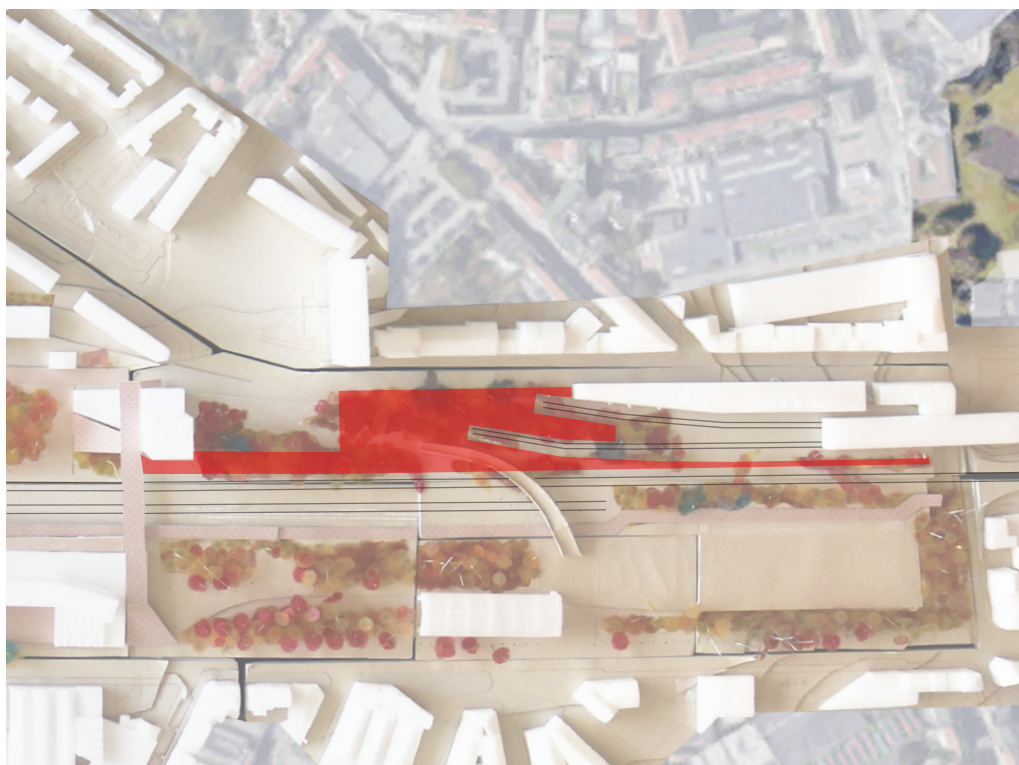
Les limites et franchissements comme observatoire (grand public)

Le quadrant Espace de biodiversité est un quadrant relativement complexe. C'est un espace fin au bord de la ligne ferroviaire et fragmenté par les trémies du métro. Dans le projet de PAD, des accès devront être prévus pour l'entretien des voies ferrées.

Cette partie du site apparaît comme une réserve écologique, favorisée par son enclavement. Cette "île végétale", aujourd'hui perçue comme un délaissé peut devenir un espace précieux valorisant et renforçant la biodiversité et l'autonomie du vivant.

Cet espace offre aux scientifiques, naturalistes un lieu d'observation et de monitoring. Un espace de partage, d'études, d'expérimentations dans un site voué à la biodiversité et au développement durable.

Cet espace est un lieu d'observation, de pédagogie. Les franchissements et notamment la passerelle 'parc' (voir page 16) au-delà d'un rôle de connexion spatiale auront un rôle d'observatoire sur ce parc protégé et sur son développement. La passerelle 'parc' ainsi que les limites pourront accueillir des dispositifs de communication, de sensibilisation à l'environnement dédiés au grand public.



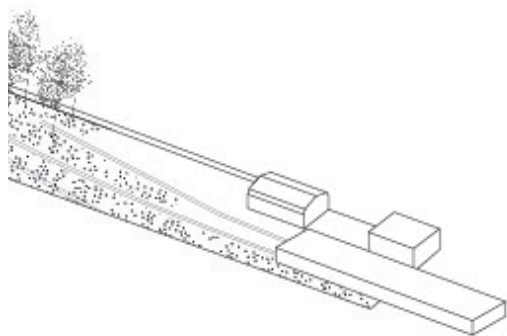
Quadrant Espace de biodiversité

Tiers paysage:

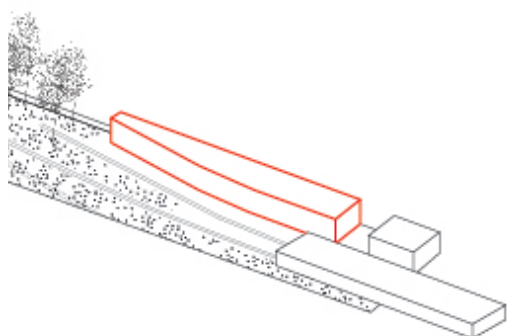
Fragment indéfini du jardin planétaire, le Tiers paysage est constitué de l'ensemble des lieux délaissés par l'homme. Ces marges rassemblent une diversité biologique qui n'est pas à ce jour repertoriée comme richesse.

Gilles Clément - Tiers Paysage

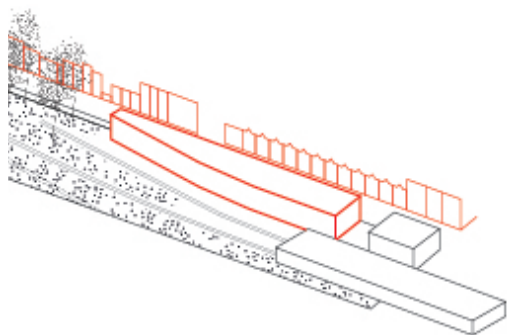
LOGEMENTS RUE DUBOIS-THORN



Une parcelle peu construite et minéralisée



Requalification du front bâti

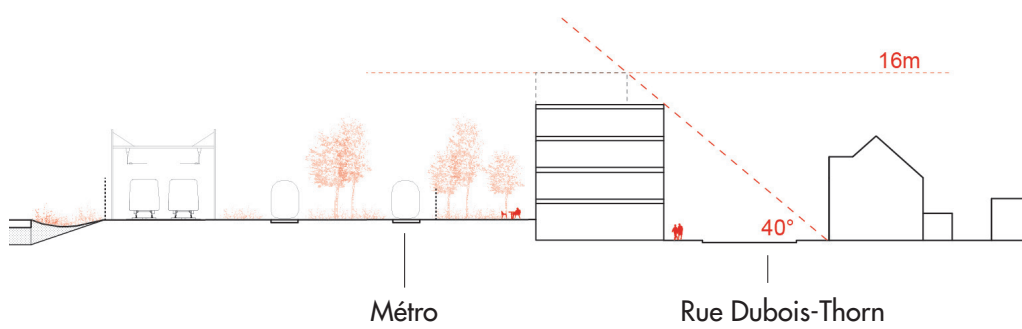
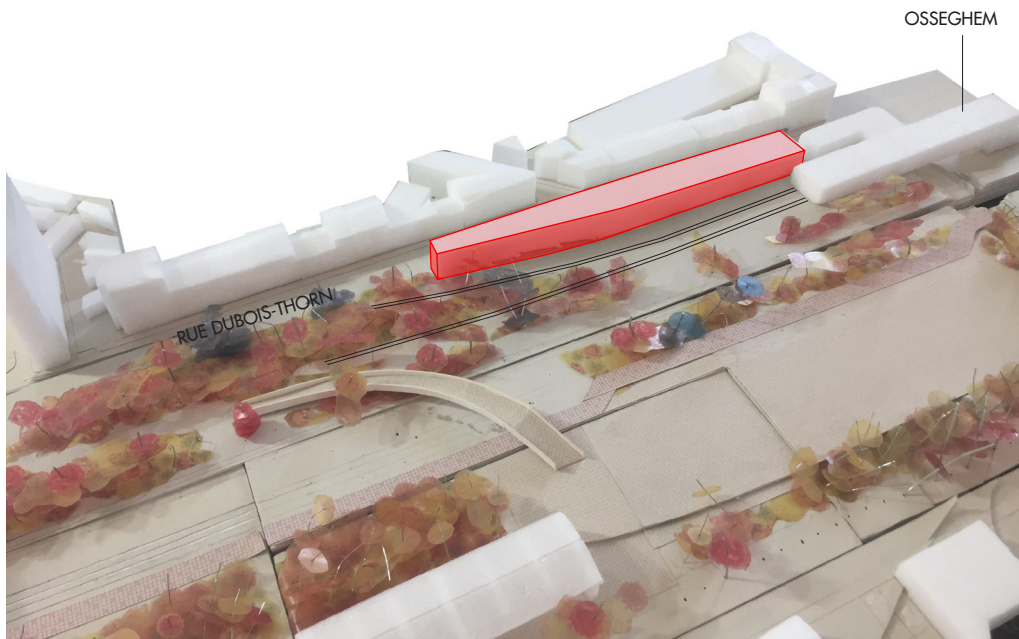


Hauteur modérée: intégration urbaine

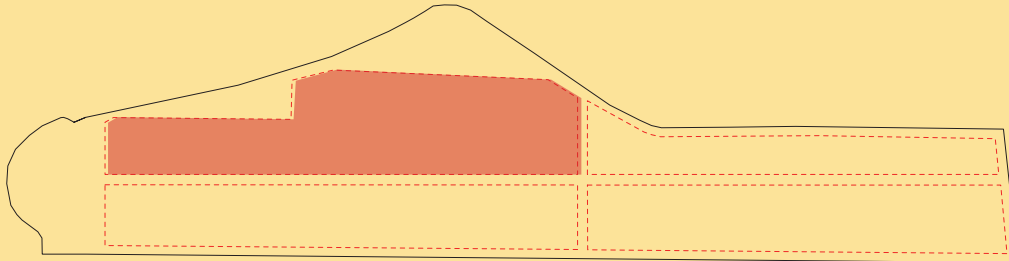
Au nord-ouest du site, le long de la rue Dubois-Thorn une longue parcelle peu construite accueille aujourd'hui un bâtiment intégrant les installations Proximus. Le reste de la parcelle non construite intègre aujourd'hui un parking sous-utilisé.

Sur cette parcelle, la construction de logements permet une requalification du front de rue Dubois-Thorn.

Ce bâtiment conserve une hauteur modérée afin de s'adapter à la typologie de maisons individuelles en face et des bâtiments contigus. Le bâtiment de logements devra également s'implanter en retrait par rapport au pertuis de métro.



QUADRANT CAMPUS



Le quart sud-ouest de la ZIR présente une importante densité, à la fois dans les usages qu'il propose et dans son implantation. Il est compris entre deux gares complémentaires, la Gare de l'Ouest et la gare Beekant. Il abrite actuellement la halle Delhaize, élément de patrimoine, et bientôt le projet Infrabel Academy. Sa position au pied des tours de logements en fait un espace « arrière », refermé sur lui-même.

L'ambition du projet de PAD est d'ouvrir ce quadrant sur tous ses bords : en créant de nouveaux axes de mobilité connectant les deux gares entre elles et traversant le quadrant ; mais aussi des liaisons écologiques connectant le patrimoine naturel des parcs existants et celui de la ZIR. Le quadrant affirmera une identité de campus en accueillant des fonctions de formation rayonnant à l'échelle locale et métropolitaine.

FAIRE CAMPUS

. Lieu de formation et accès à l'emploi

Pouvoir s'adresser aussi aux quartiers alentours (formations adaptées - incubateur social)

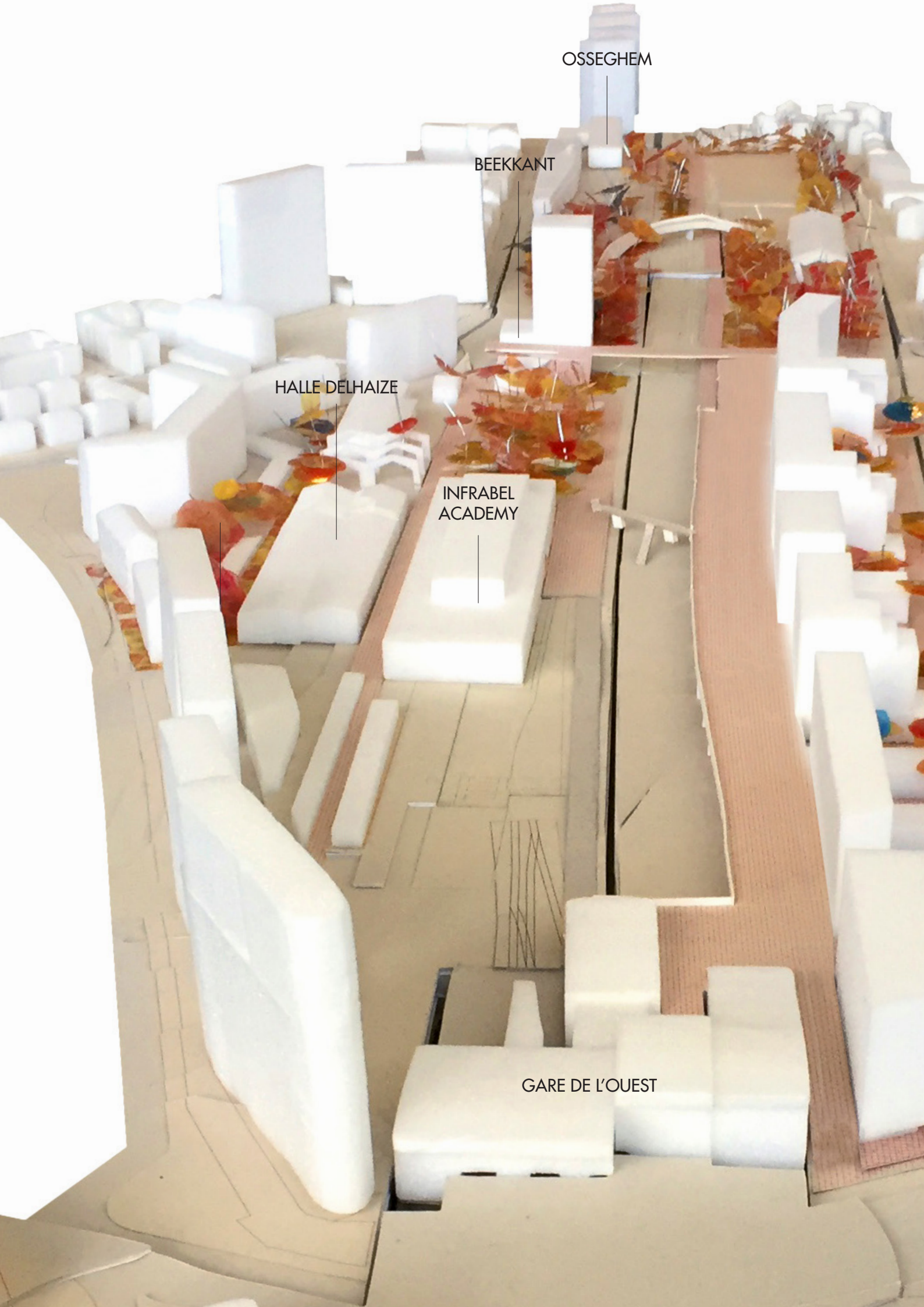
. Des équipements partagés

Complémentarité des espaces

. Des lieux ouverts sur la ville

Espaces ouverts aussi les soirs et weekend

Favoriser des connexions entre le futur parc Gare de l'Ouest et le parc Marie-José



OSSEGHEM

BEEKKANT

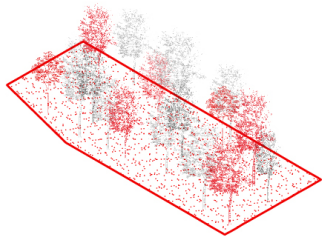
HALLE DELHAIZE

INFRABEL
ACADEMY

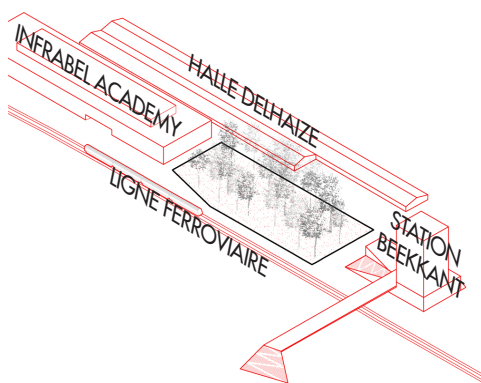
GARE DE L'OUEST

'JARDIN-SALON' ET ENJEUX ASSOCIÉS

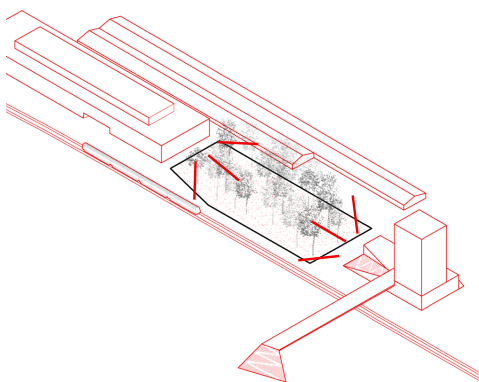
Interface Infrabel Academy - Extension de la station Beekkant



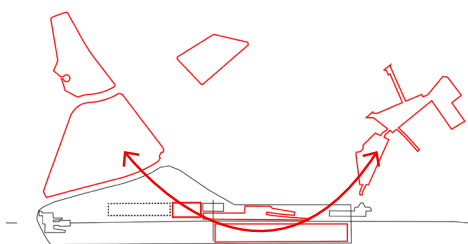
Un large espace boisé sur dalle



Une 'pièce' bordée



Interface Beekkant-Infrabel Academy



Pièce végétale dans un réseau de parc

Un large espace boisé sur dalle
 Au sud de la station Beekkant, un large espace présente une végétation dense. Cet espace pourrait être "jardiné" dès demain afin d'offrir au coeur du quadrant Campus une pièce végétale ouverte au public.

Cet espace ouvert est situé entre Infrabel Academy, la station Beekkant et la Halle Delhaize. Cet espace s'ouvre vers l'Est sur le paysage ferroviaire.

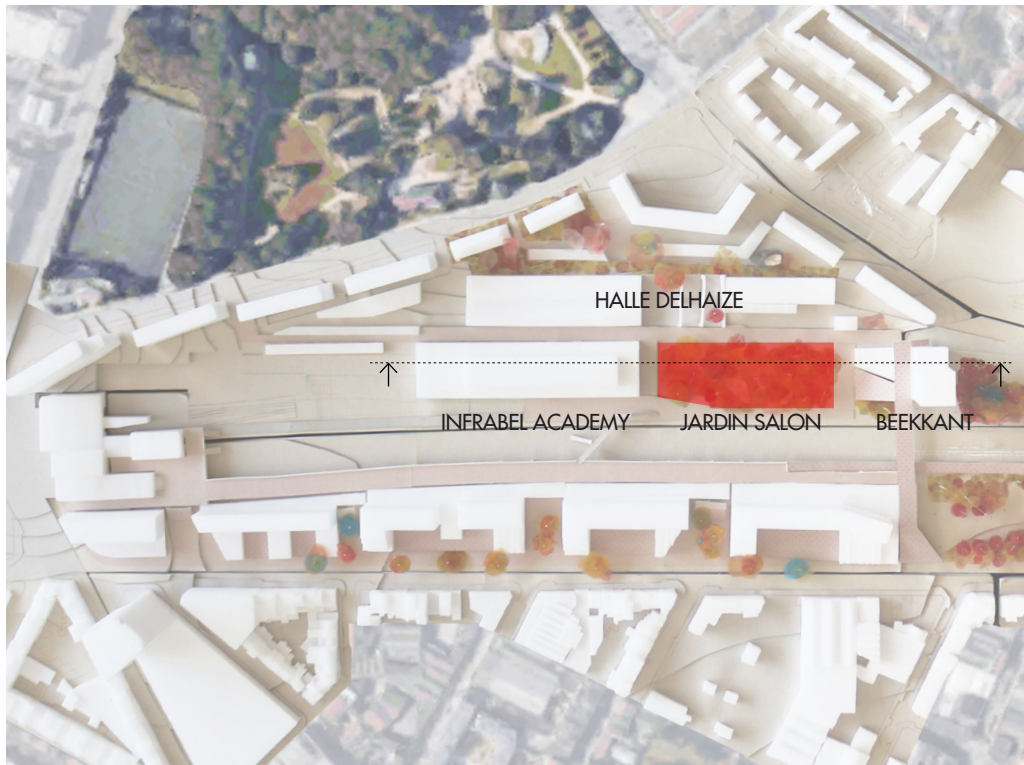
Cet espace est en lien avec la station Beekkant. Une extension de la station est envisagée pour créer des accès complémentaires. Autour de l'extension de la station, sont prévus des espaces publics accueillant les différents usagers et permettant les connexions entre différents modes de transports.

Au nord, l'Infrabel Academy, s'ouvre elle aussi vers le paysage ferroviaire et vers le jardin salon, via son espace foyer.

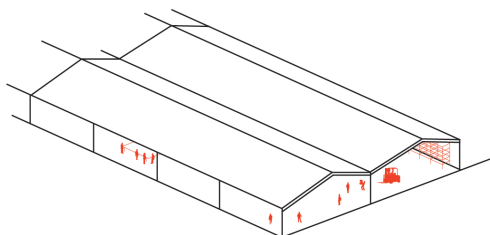
Cette pièce végétale peut ainsi à terme accueillir les habitants, usagers du métro, élèves et personnel d'Infrabel Academy.

Des accès pour les véhicules de secours sont à conserver vers la façade Sud d'Infrabel Academy. Les limites de la zone sont privilégiées pour l'organisation de ces accès.

Le quadrant Campus par cette pièce boisée propose une extension des quadrants parcs. Le campus permet au parc de franchir la ligne ferroviaire et vise à offrir des continuités écologiques, végétales vers le parc Marie-José.

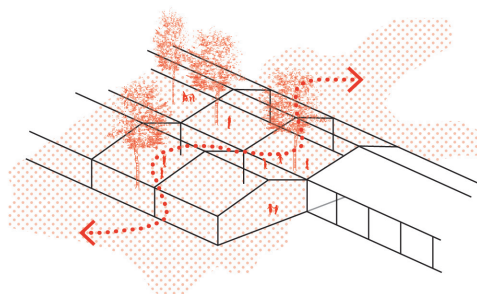


HALLE DELHAIZE



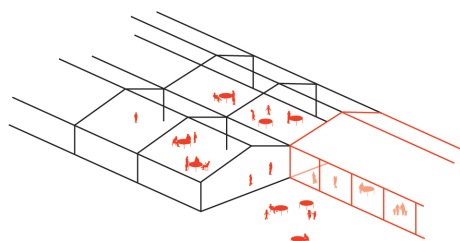
Des usages liés à la formation et la mise à l'emploi

Le caractère industriel de la Halle Delhaize constitue un témoignage de l'histoire du site* qu'il est intéressant de conserver et valoriser si cela s'avère réaliste.



Une traversée publique:
connexion entre les parcs

Dans le cas d'une modification de son volume capable et au vu de sa proximité avec les barres de logements, la conservation d'une hauteur limitée est préférable. Toutefois, une densification plus importante pourrait être réalisée de manière ponctuelle. En cas de modification du volume une emprise au sol plus réduite permettrait d'agrandir l'espace public et de gérer les eaux de pluie sur la parcelle.



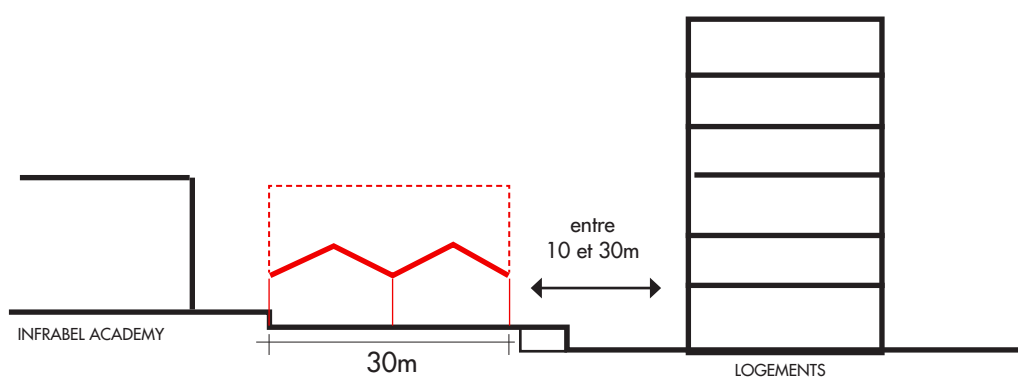
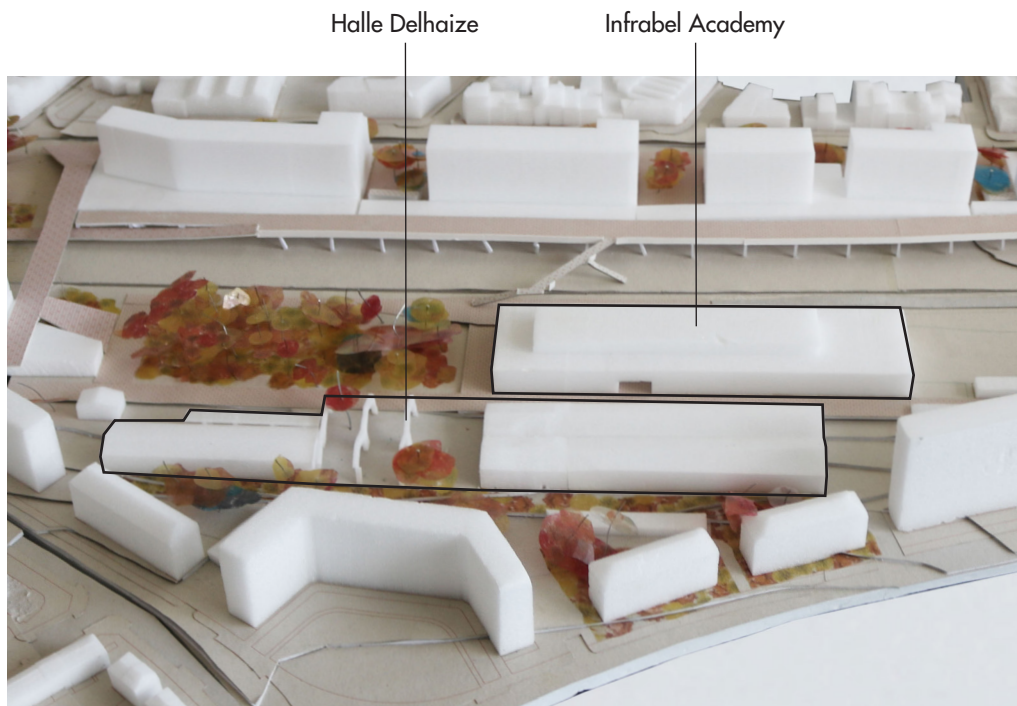
Accueillir un équipement
Ouverture et activation le week-end

Pour permettre la connexion écologique entre les quadrants parc et les parcs Marie-José et Albert, le corridor vert traverse la parcelle dans sa largeur.

De cette manière, une promenade végétale se dessine entre les volumes du bâti. Cette nouvelle traversée servira également de parvis à la halle pouvant accueillir certaines activités publiques.

Afin de renforcer l'identité du campus, le projet de PAD préconise des usages en lien avec la formation, qui favorisent la création de nouveaux emplois. Une partie de la Halle Delhaize pourrait également inclure un équipement accessible au public. De cette manière, la halle pourrait s'ouvrir le week-end afin d'assurer l'activation du Campus tout au long de la semaine.

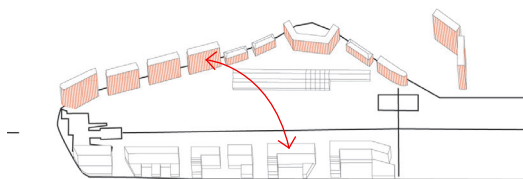
* A partir de la fin du XIX^{ème} siècle à hauteur de la gare, l'entreprise Delhaize s'installe sur le site profitant d'un quai de chargement et de déchargement à l'Est et à l'Ouest du chemin de fer pour alimenter son activité productive.



--- Gabarit maximum autorisable ponctuellement
(adapté aux hauteurs de l'Infrabel Academy)

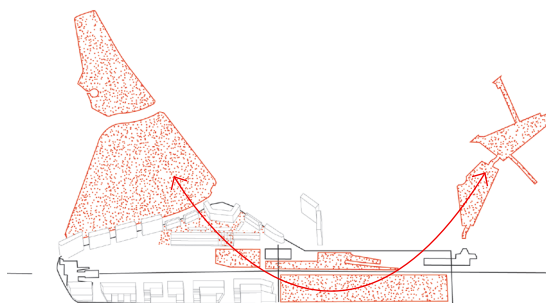
RELATION LOGEMENTS / HALLE DELHAIZE

LOGEMENTS SOCIAUX AV. DE ROOVERE, BD MACHTENS ET PL. BEEKKANT



Rénovation des logements sociaux

Des études sont programmées en vue de rénover les barres de logements sociaux le long de l'avenue de Roovere, du boulevard Edmond Machtens et de la place Beekkant. Ces travaux viseront à améliorer les performances énergétiques des bâtiments. Il s'agira aussi de recréer une façade tournée vers la ZIR qui répondra aux nouveaux bâtiments du quadrant quartier en formant une 'cour urbaine'.



En lien avec le futur développement et la création de logements nouveaux, des opérations tiroirs peuvent être réalisées afin de viser une amélioration du quartier hors développement de la ZIR.

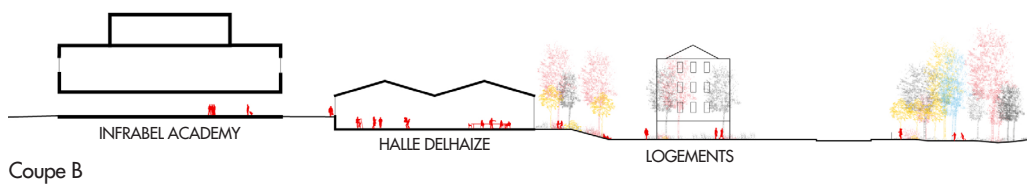
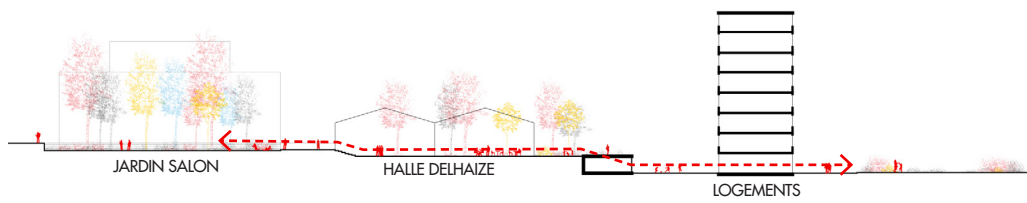
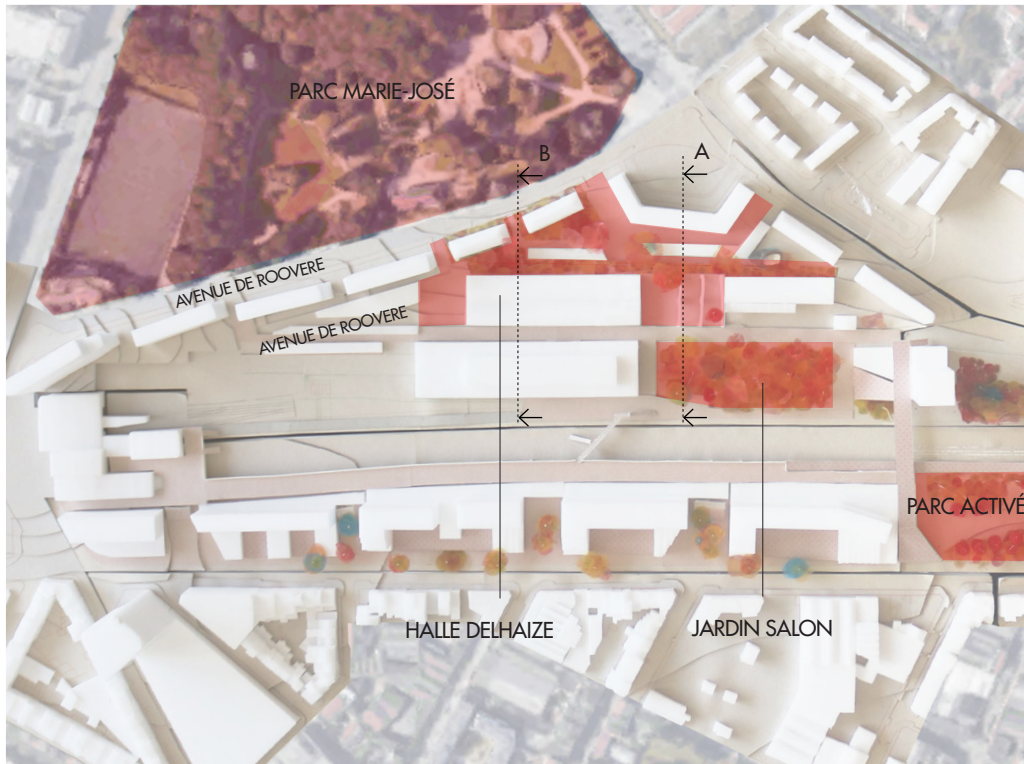
Les espaces ouverts au pied des barres de logements participent de la mise en réseau des parcs. Ces espaces permettent une connexion depuis le jardin salon et la Halle Delhaize vers le parc Marie-José.

La gestion des eaux au cœur du quadrant Campus fortement minéralisé (en grande partie installé sur la dalle de métro) pourrait être améliorée par la végétalisation de ces espaces.

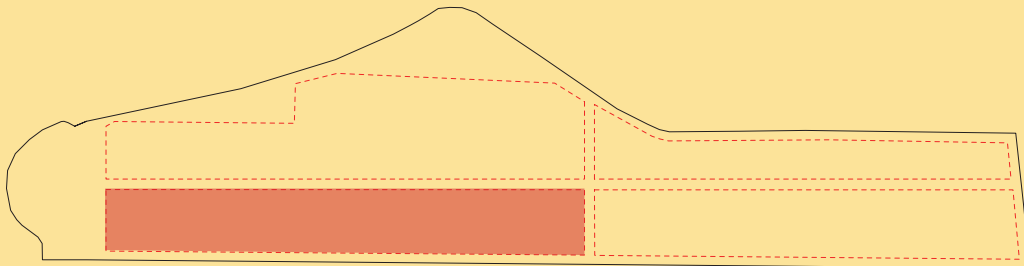


Afin de réaliser ces connexions, la suppression de certains box de parkings est nécessaire. Ces box de parking sont aujourd'hui plus utilisés comme espaces de stockage. Le développement futur de la zone pourrait compenser cette suppression par une intégration dans les rez-de-chaussée des immeubles, le redéveloppement de la parcelle de la halle Delhaize ou encore la création de nouveaux box.

L'activation des espaces ouverts jusque là en arrière des logements sociaux pourraient amorcer une ouverture des rez-de-chaussée des barres de logements. Pour une meilleure ouverture de ces espaces, une attention doit être portée à l'intégration des containers de poubelle.



QUADRANT QUARTIER



Afin de préserver une surface substantielle de parc au nord du site, la majorité du programme envisagé se concentre dans la partie sud-est du site, entre Gare de l'Ouest et Beekkant, profitant de la connectivité extraordinaire de la zone.

Forme et programme s'articulent ici dans une réponse contextualisée à chacun de ses quatre cotés : au sud du site vient s'inscrire un complément de la polarité urbaine de la Gare de l'Ouest. Au niveau de la passerelle Beekkant, une nouvelle émergence se développe autour de la traversée du rail et marque le début du parc.

Entre ces deux bouts, un développement perméable et varié longe la nouvelle promenade de la L28, offrant deux visages complémentaires. A l'ouest une dimension métropolitaine le long de la piste cyclo-piétonne et le paysage ferroviaire. Côté est se dessine une échelle plus petite, fragmentée et diversifiée en accord avec le profil de la rue Vandenpeereboom.

FAIRE QUARTIER - CRITÈRES

- . Mixité programmatique et typologique

- . Double face - double adressage

Côté rail - balcon / Côté rue Vandenpeereboom - cours, passages, tissage urbain

- . Double pôle

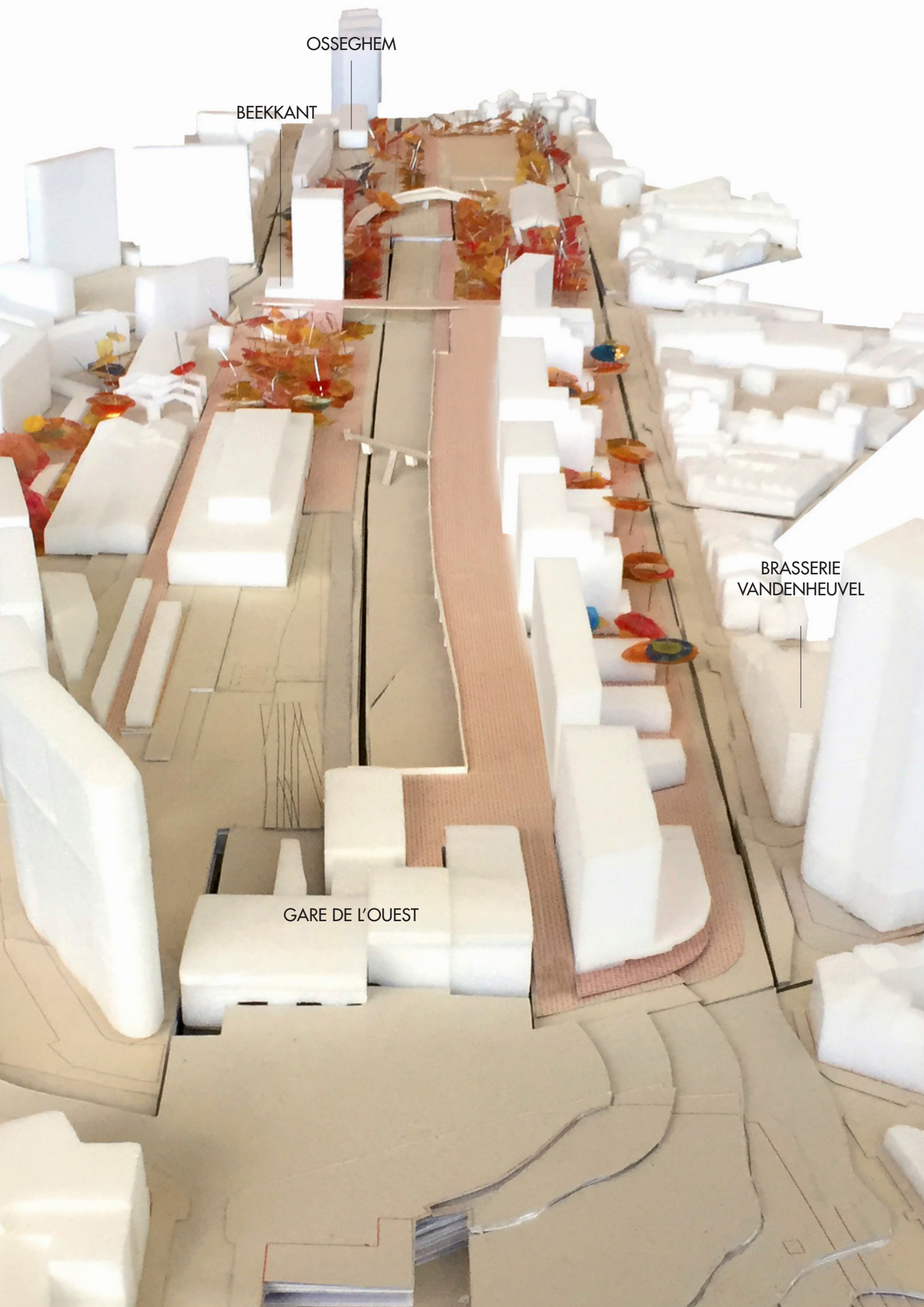
Deux jalons urbains, station Beekkant et gare de l'Ouest - deux pôles de concentration de public

OSSEGHEM

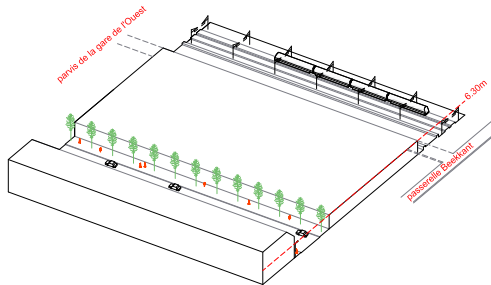
BEEKKANT

BRASSERIE
VANDENHEUVEL

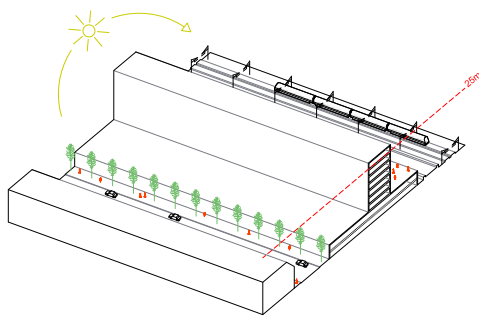
GARE DE L'OUEST



MÉCANISME DE LA FORME URBAINE PRÉCONISÉE

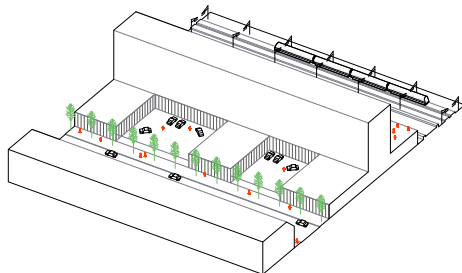


La première étape de la forme urbaine consiste en la réalisation d'un volume d'une hauteur limitée qui permet d'accueillir une multitude de programmes tout en respectant le gabarit de la rue Vandenpeereboom. La hauteur s'aligne également avec celle de la passerelle Beekkant pour une connexion facilitée. Le parvis de la gare de l'Ouest étant à la même altimétrie que la passerelle Beekkant, une connexion horizontale de ces deux points est alors possible.

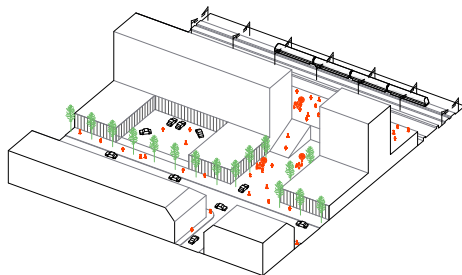


Au dernier volume vient s'ajouter un bâtiment de logement d'hauteur moyenne (dernier palier à une hauteur maximum de 25m). Cette implantation permet aux logements de profiter d'une orientation Est-Ouest. L'épaisseur de cette barre varie entre 11m et 16m afin d'assurer des logements traversants sur l'ensemble de sa longueur. Ce mouvement permet de créer 2 façades distinctes : façade rue Vandenpeereboom et façade rail.

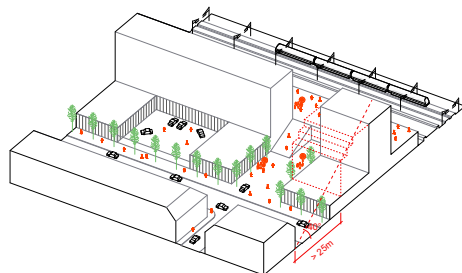
La promenade L28 apparaît en balcon côté rail.



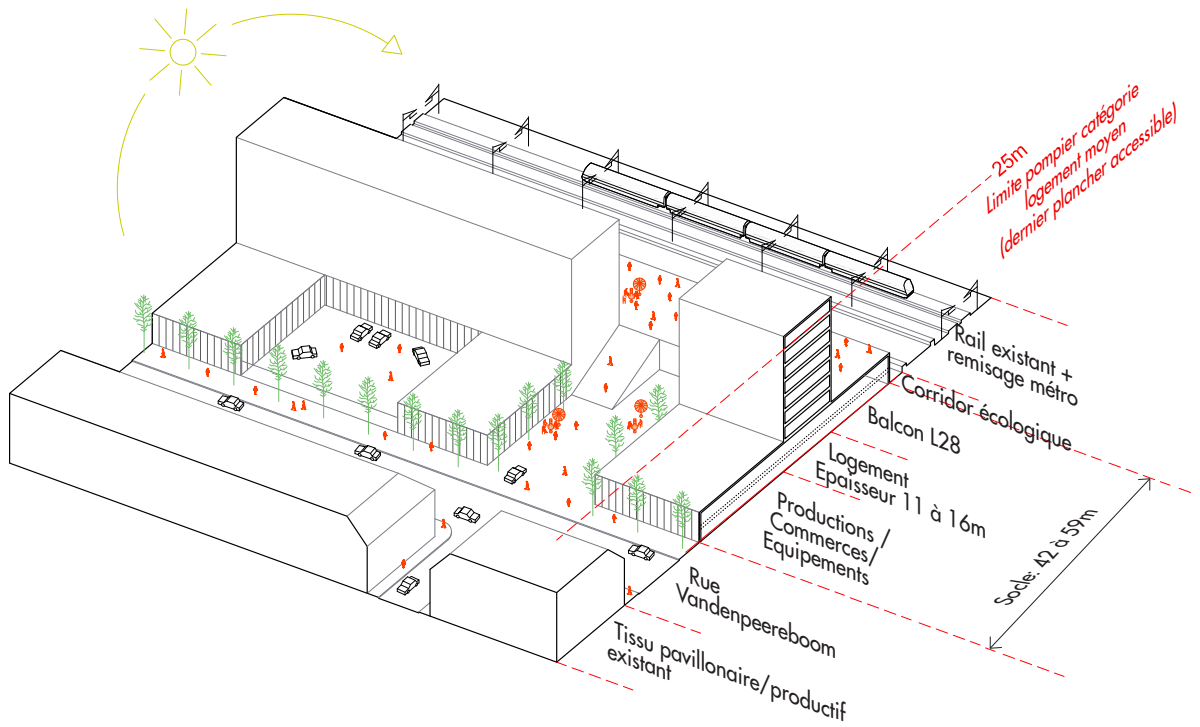
Côté rue Vandenpeereboom le volume des espaces d'atelier et commerce se découpe pour laisser apparaître un système de cours productives. Ces cours sont semi-privées, elles sont partagées entre les différents commerces et ateliers qui leur sont juxtaposés. Elles permettent d'absorber l'aspect logistique de ces fonctions tout en rythmant la façade rue Vandenpeereboom.



Des passages publics se dessinent dans le prolongement des rues existantes. Ces passages permettent l'accès au balcon L28. De plus ils augmentent les façades commerçantes pour les ateliers et commerces. L'ensemble de ces passages forment une séquence d'espaces publics rythmés tout en assurant l'accroche urbaine du balcon L28. Pour réaliser la zone d'habitation sur socle de forte mixité du quadrant Quartier, il est nécessaire de réaliser le balcon L28 et le corridor écologique préalablement ou concomitamment aux premières constructions. Il est nécessaire également lors de toute demande de permis d'urbanisme pour une nouvelle construction de présenter une vision d'ensemble pour le nouveau quartier en détaillant les raccords aux différents espaces publics.

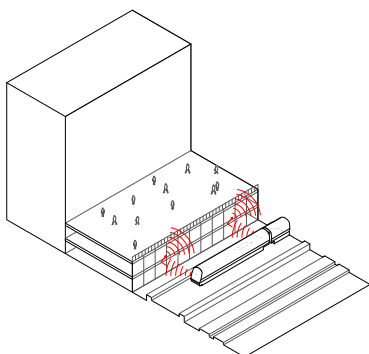


Les gabarits s'intègrent dans un angle ne dépassant pas 40° depuis le côté opposé de la rue Vandenpeereboom.



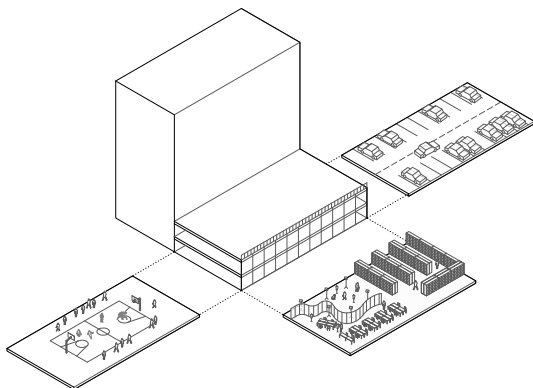
PROMENADE L28 EN BALCON: ENJEUX

ACOUSTIQUE



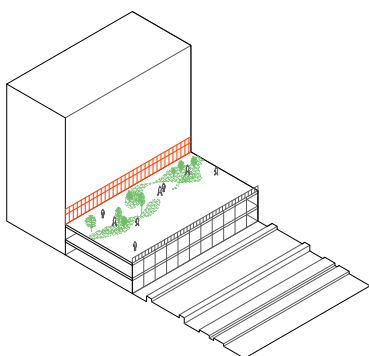
Ce balcon entre autres dispositifs permet de créer une barrière acoustique et de lutter contre les nuisances sonores liées à l'activité ferroviaire et au remisage métro.

RÉVERSIBILITÉ



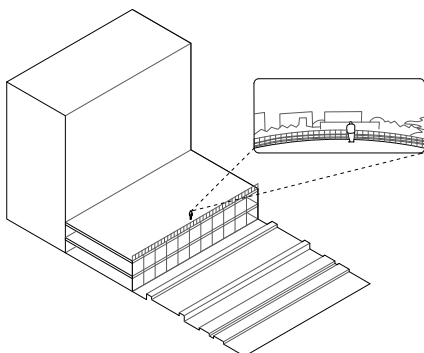
Le dessous du balcon de la promenade L28 résulte en un volume capable pouvant accueillir une multitude de programme : parkings hors-sol, équipements, activités productives. Ses dimensions et son ossature robuste permettent également d'envisager une réversibilité des programmes au fil du temps.

MAILLAGE SOCIO-RÉCRÉATIF

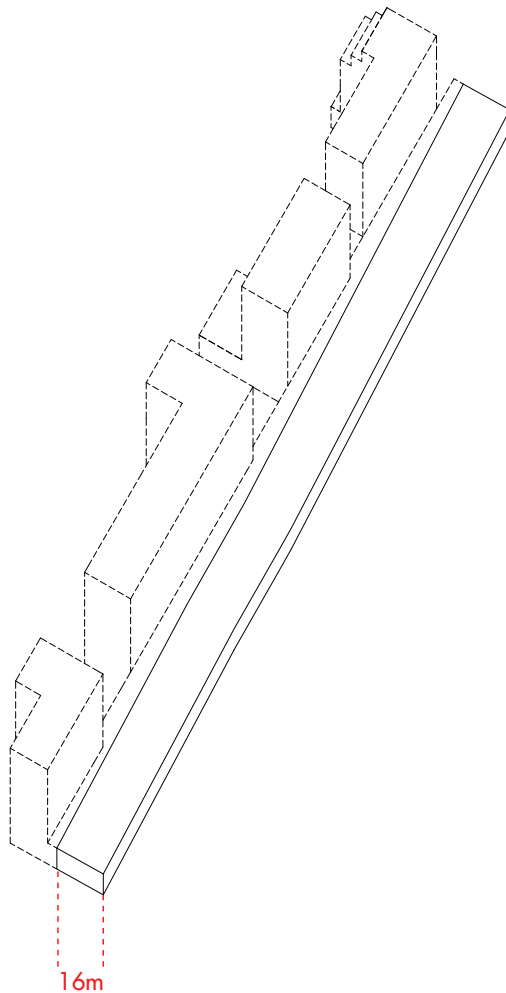


De par sa largeur la promenade L28 peut facilement accueillir des bandes plantées afin d'améliorer le maillage vert qui inclut, entre autres, le maillage socio-récréatif.

SPATIALITÉ



Enfin sa configuration en hauteur offre une perspective inédite sur le rail tout en réduisant l'impression de densité et hauteur du développement des barres de logement.



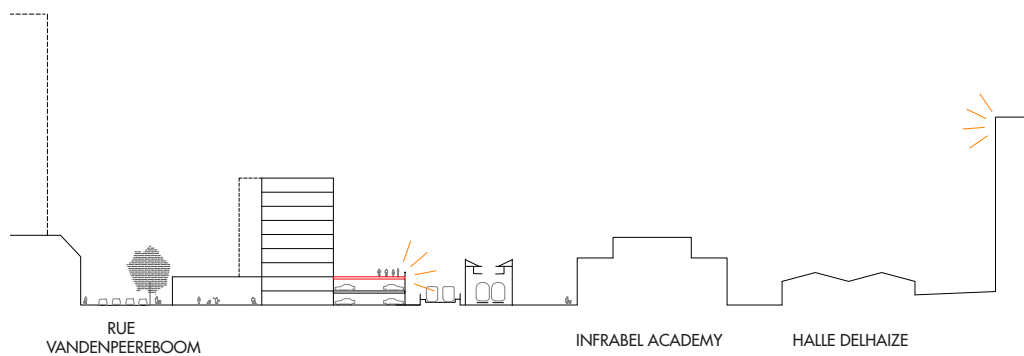
URBANISME INCREMENTAL

Le balcon L28 est structurant pour l'ensemble du développement immobilier du quadrant quartier. Son étude et sa conception doivent arriver en amont du reste des opérations immobilières du quartier. Sa construction s'effectue idéalement d'un seul tenant.

Le reste des constructions du quadrant quartier se connecte ensuite sur la structure existante. Un phasage précis des opérations est donc primordial pour le bon développement du quadrant quartier. L'extension de l'espace public à l'arrière de la Gare de l'Ouest est liée à la structure en balcon.

Le balcon forme une bande continue de minimum 16m de large (plus épaisseur des murs extérieurs). Cette largeur permet une grande capacité à accueillir des fonctions diverses tout en garantissant la possibilité d'un parking efficace avec une circulation centrale double et des rangements en batailles de chaque côté.

Le balcon L28 est une structure de partage pour l'ensemble du quartier. La volonté est de limiter au maximum les emplacements de parking et de mutualiser les places disponibles au sein du balcon pour tous les développements de la ZIR. Dans les hypothèses de travail, la quantité de parkings par logement est réduite au vu de l'hyperaccessibilité du site.



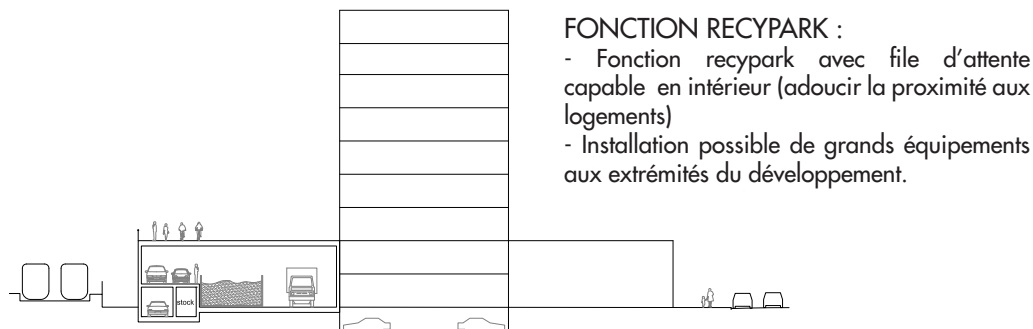
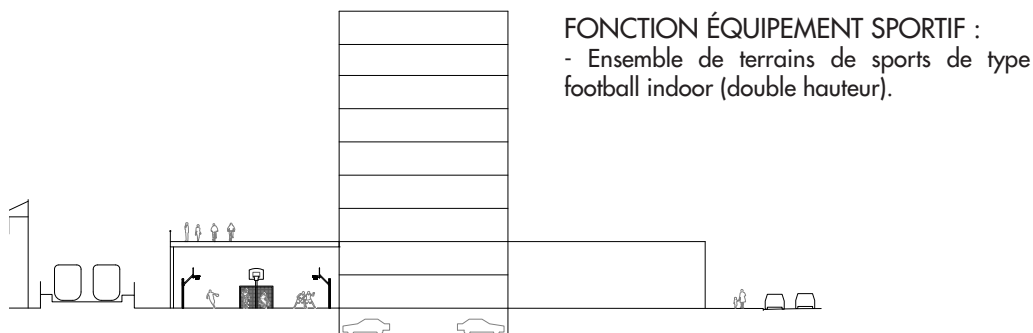
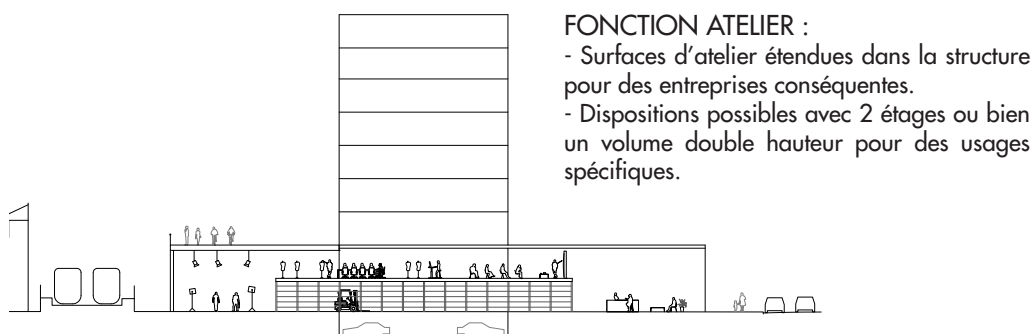
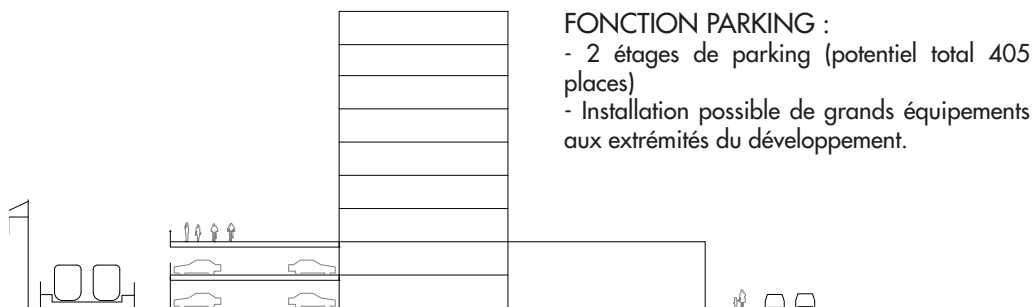


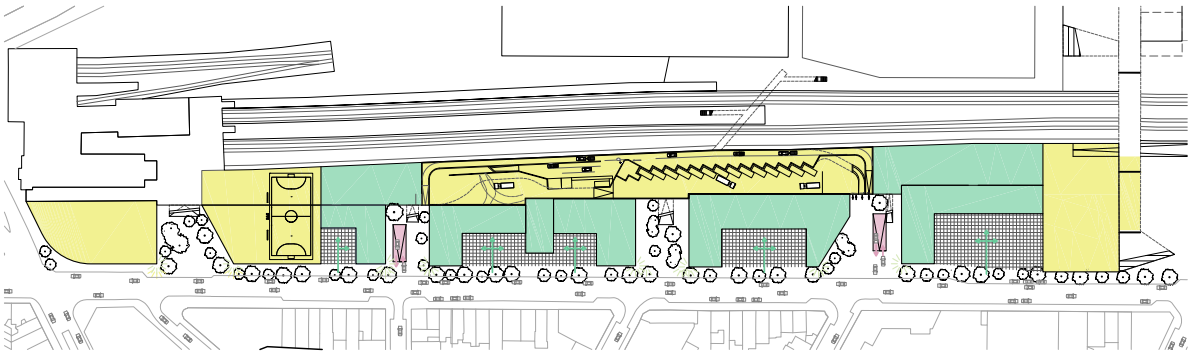
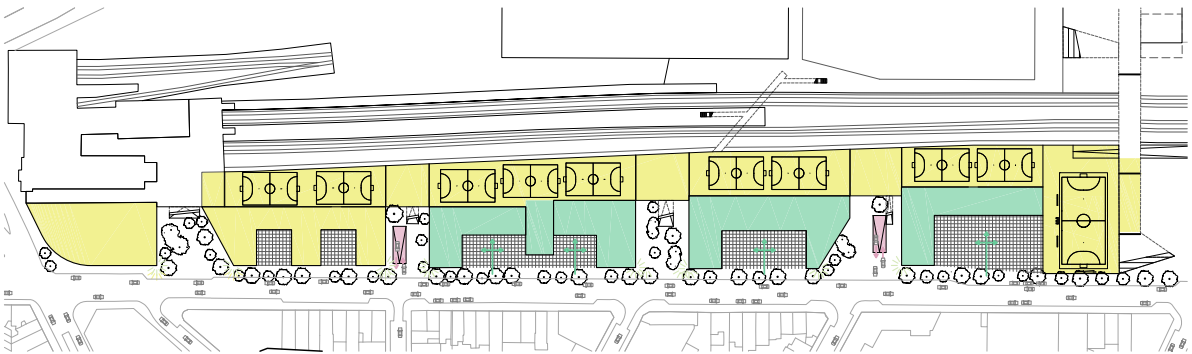
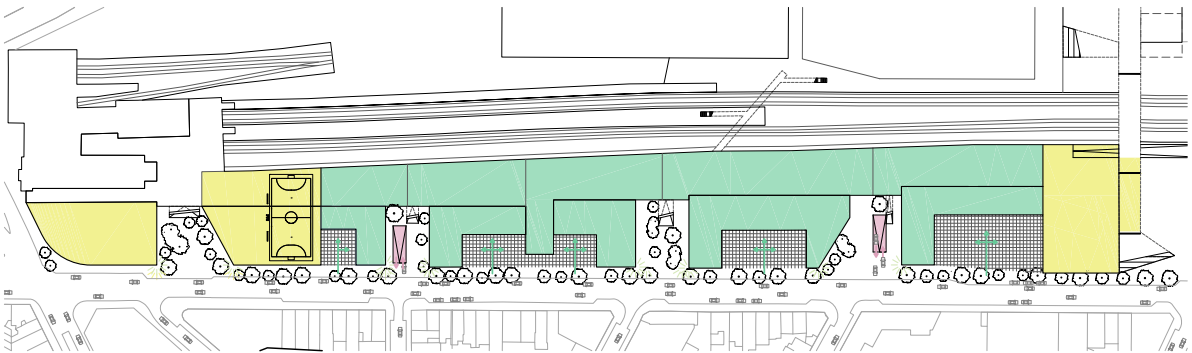
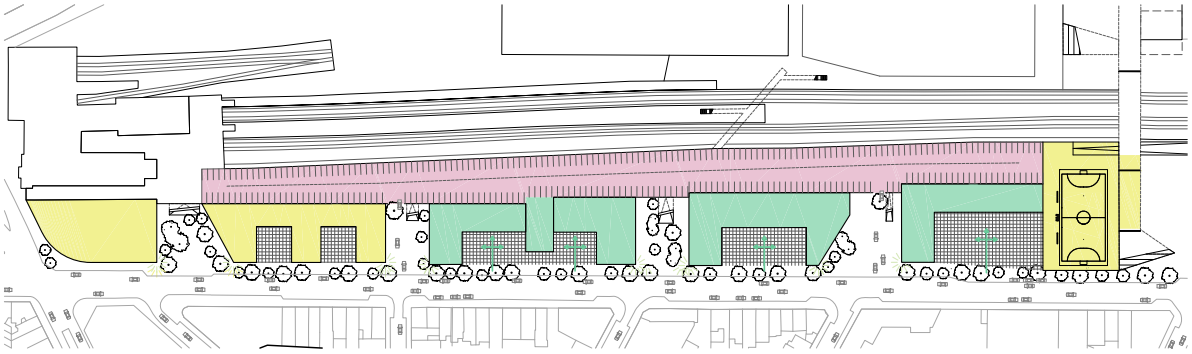


Perspective de nuit de la promenade L28 en balcon

PRINCIPE DE RÉVERSIBILITÉ RECHERCHE

Le volume dégagé par la L28 surélevée est considéré comme un volume capable. Ses dimensions permettent une multitude de fonctions sur sa longueur et dans le temps.

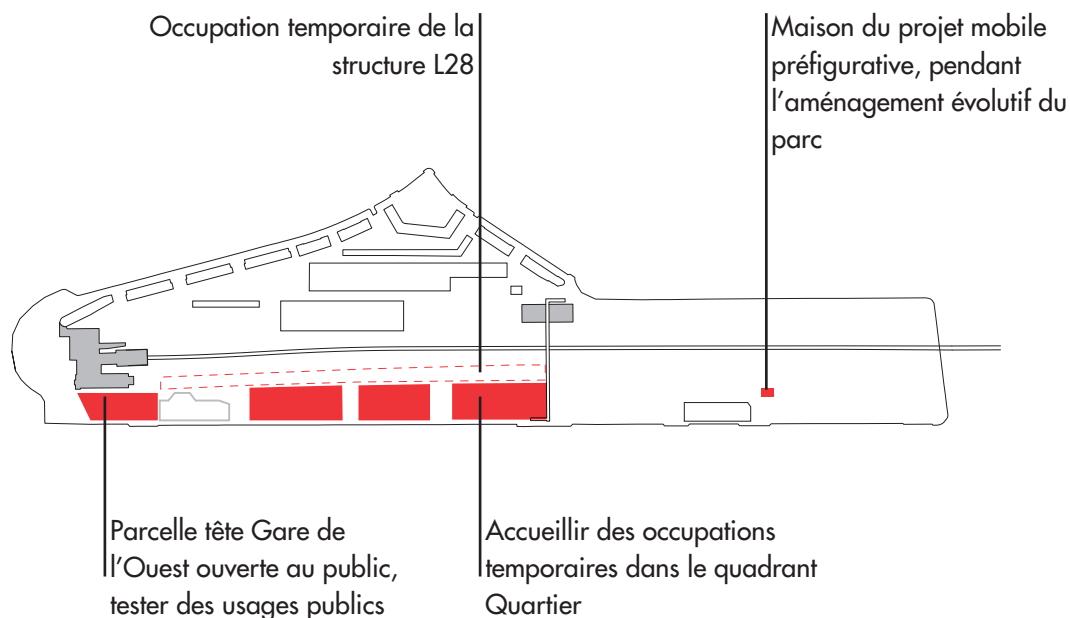




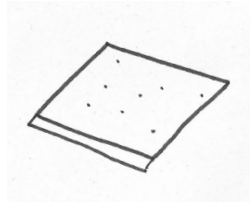
INNOVER GRÂCE AUX DÉLAIS DE DÉVELOPPEMENT

Dans l'attente du développement des projets définitifs, certaines zones resteront vacantes, pour une durée variant selon plusieurs facteurs (chantiers, délivrance de permis...). En anticipant ces intervalles, il est possible d'y implanter des occupations temporaires, qui pourront générer de l'activité sociale et économique sur le site, préfigurer le développement prévu par le projet de PAD et tester des usages innovants. Parmi les programmes testés temporairement sur le site, certains pourraient trouver une place plus pérenne dans le projet urbain ou sur le territoire régional. La friche en développement jouera ainsi un rôle d'incubateur. En promouvant le caractère bénéfique des occupations temporaires, le processus transitoire du projet de PAD facilitera le montage de ce type d'opération sur le territoire régional et au-delà.

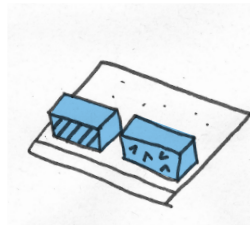
L'emplacement et la durée de chaque occupation variera suivant l'arrivée des opérations définitives.



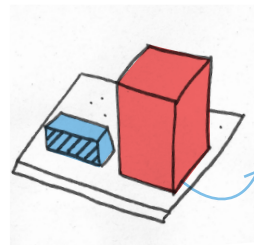
OCCUPER LE SITE POUR L'ACTIVER
 Dans l'attente du développement définitif du projet urbain



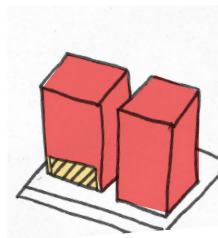
A. Aménagement d'un socle pouvant accueillir des occupations temporaires



B. Mise en place des occupations temporaires en attendant le démarrage des opérations

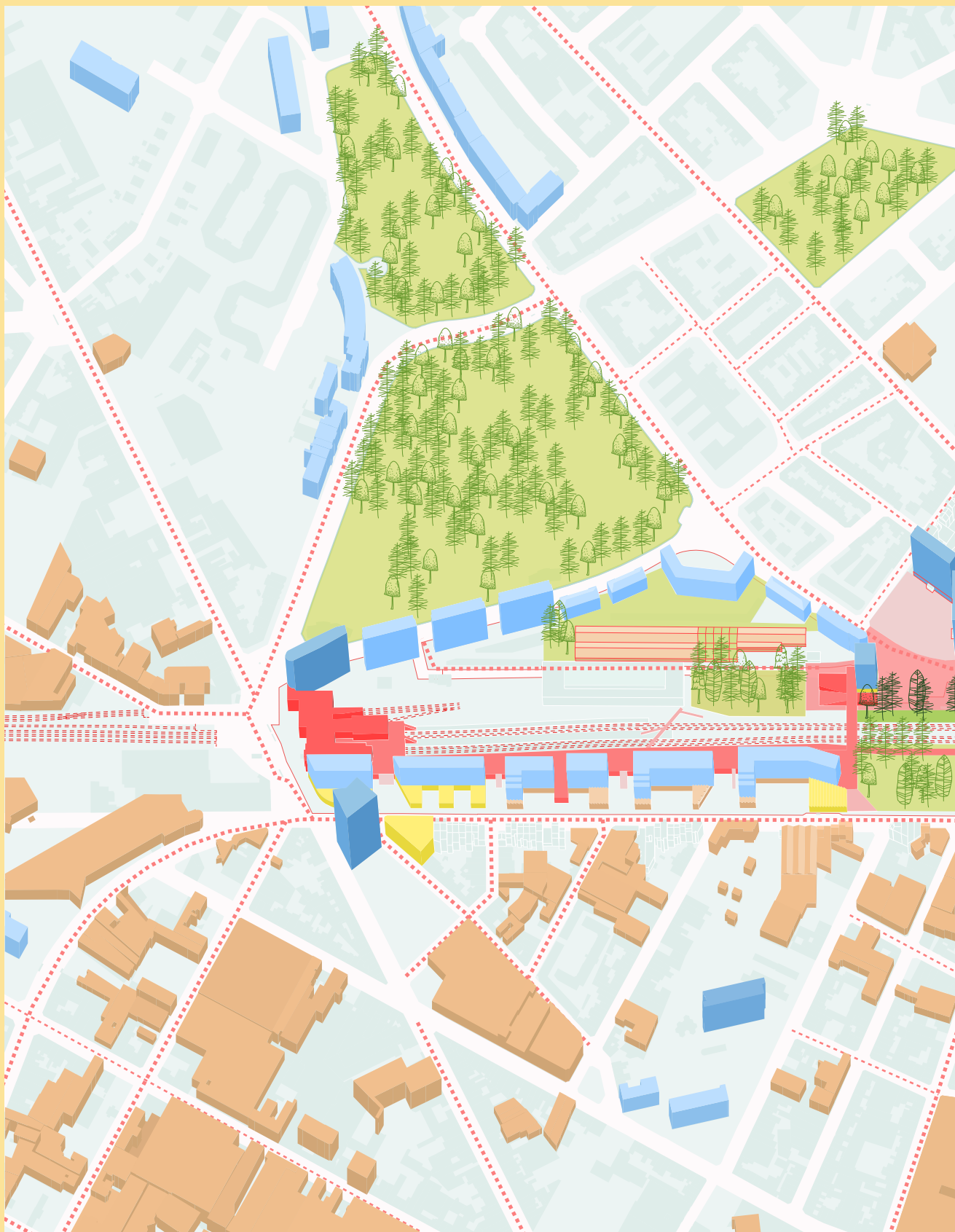


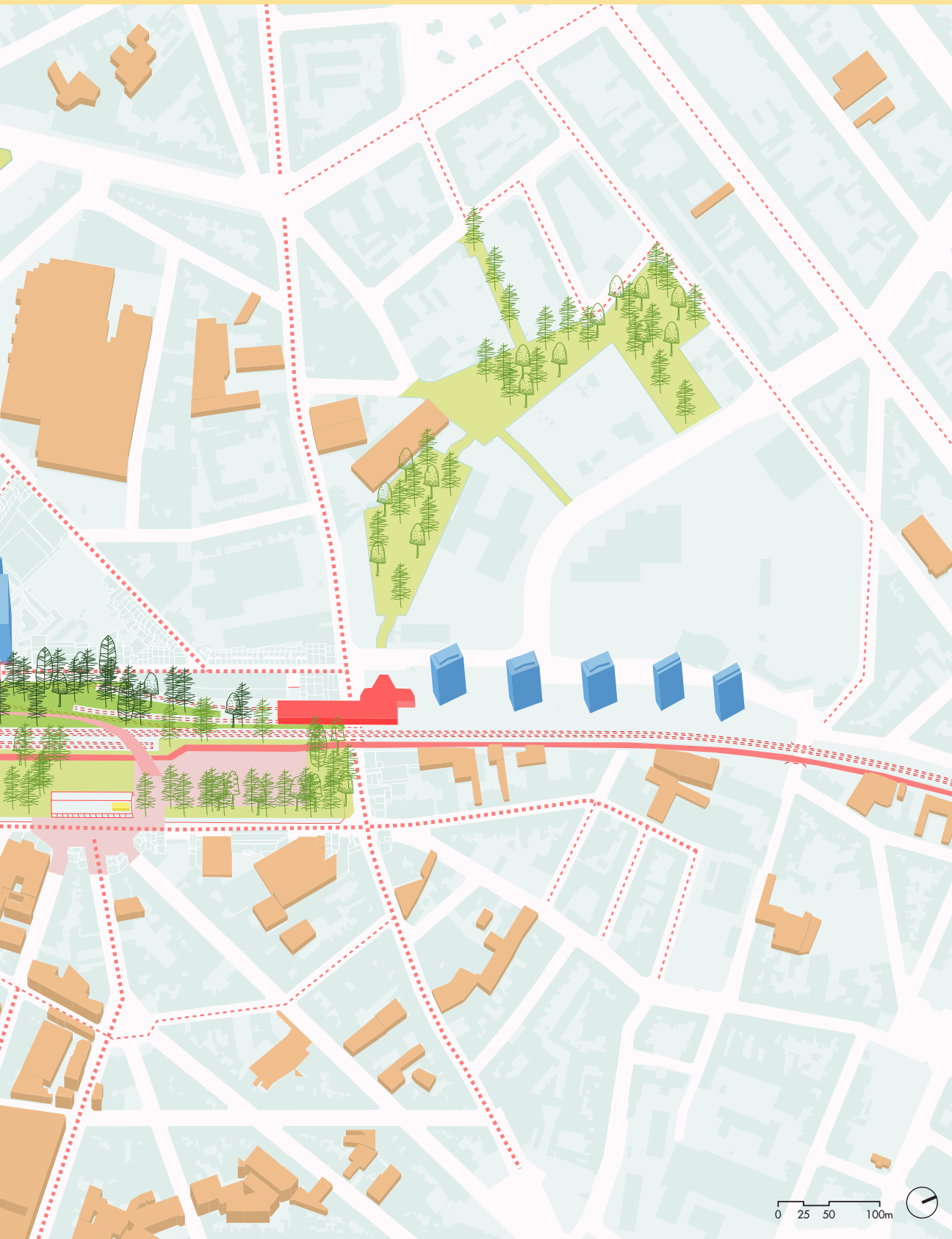
C. Les occupations temporaires prennent fin avec l'arrivée progressive des projets définitifs

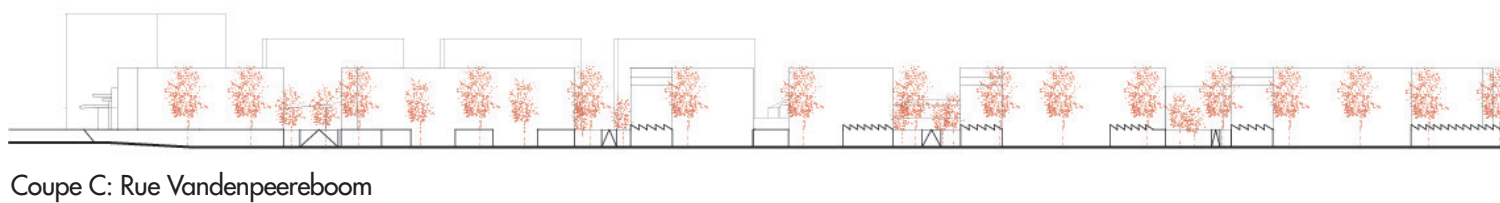
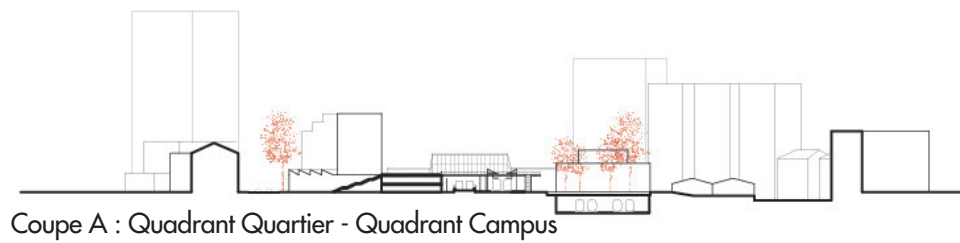
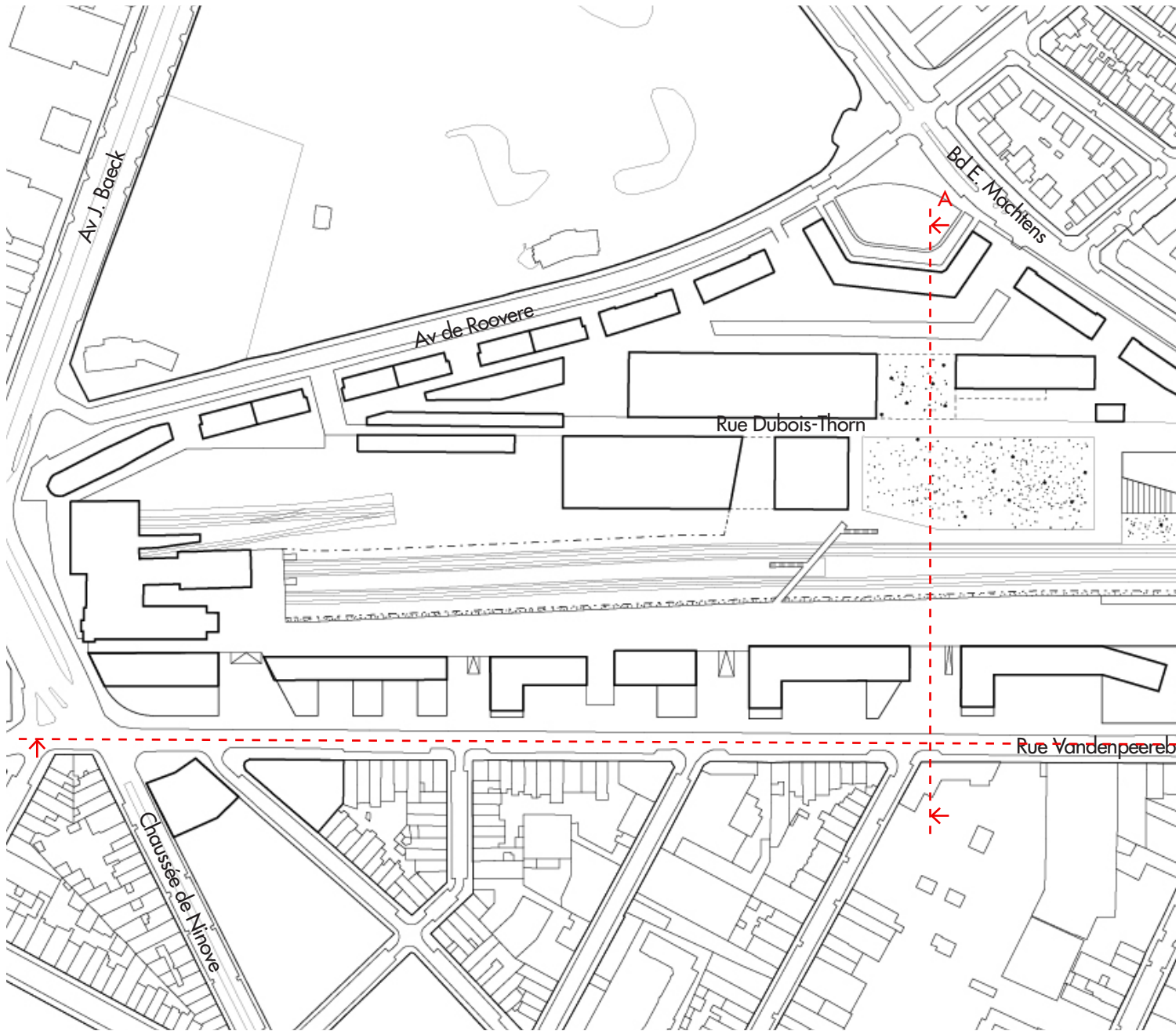


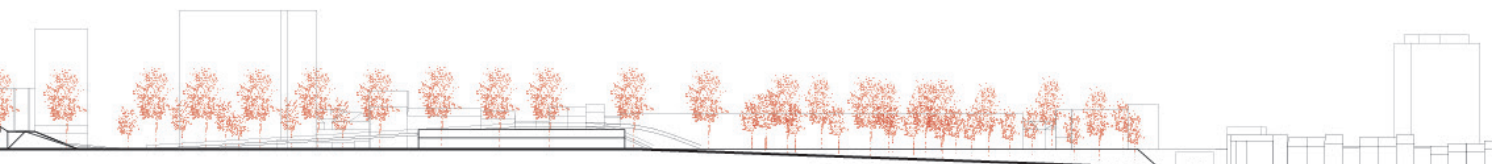
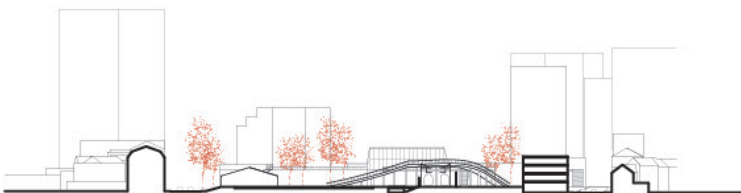
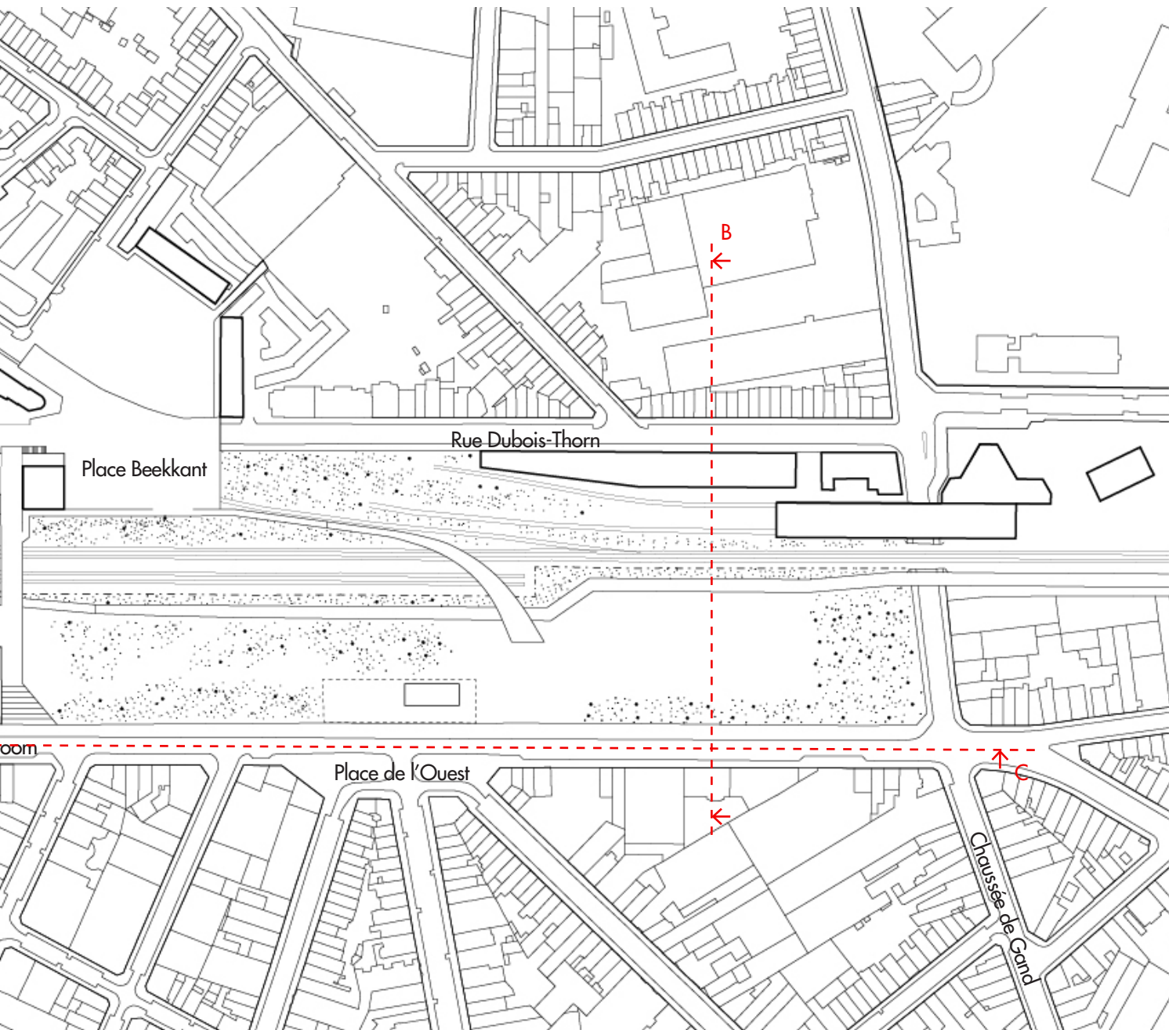
D. Dans certains cas, un programme testé sous forme d'occupation temporaire pourra être intégré dans le développement définitif

f. SCHÉMA DE SYNTHÈSE









Volet réglementaire

VOLET RÉGLEMENTAIRE

1. Prescriptions générales

2. Prescriptions d'affectation

- 2.1 Zone de chemin de fer
- 2.2 Zone de parc
- 2.3 Zone verte
- 2.4 Zone d'habitation
- 2.5 Zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public
- 2.6 Zone d'équipements et d'activités productives
- 2.7 Zone d'équipements et administrative
- 2.8 Zone de forte mixité
- 2.9 Zone d'équipements et d'habitation

3. Prescriptions relatives aux constructions

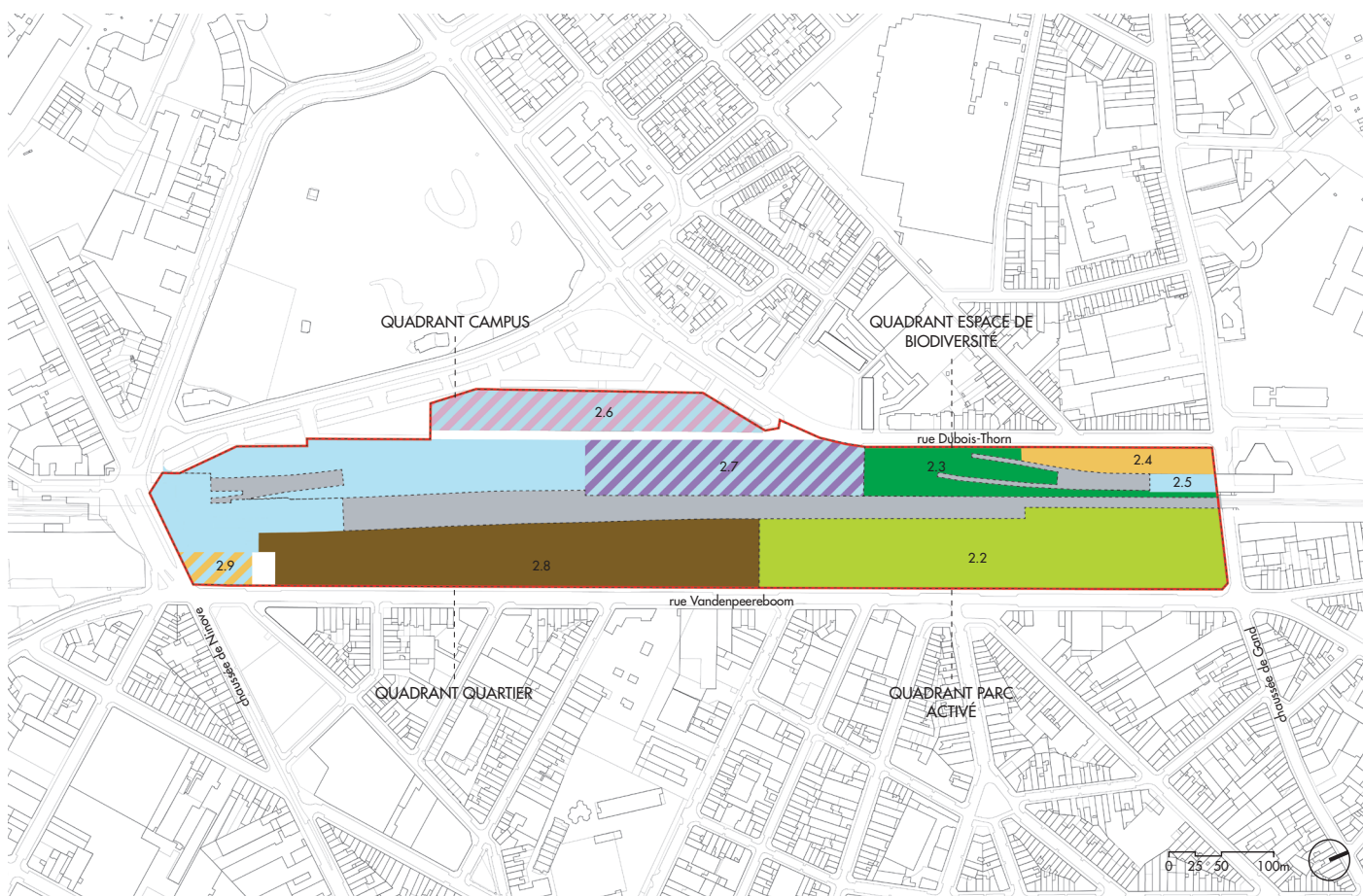
- 3.1 Zone d'habitation
- 3.2 Zone d'équipements A
- 3.3 Zone d'équipements B
- 3.4 Zone d'équipements et d'activités productives
- 3.5 Zone d'équipements et administrative
- 3.6 Zone de forte mixité
- 3.7 Zone d'équipements et d'habitation
- 3.8 Zone de Parc "Activé"

4. Prescriptions relatives aux espaces publics

- 4.1 Voiries
- 4.2 Passages publics
- 4.3 Promenade cyclo-piétonne
- 4.4 Passerelle Beekant
- 4.5 Passerelle Parc
- 4.6 Passerelle ferroviaire

VOLET RÉGLEMENTAIRE

PLAN D'AFFECTATIONS



Affectations

- | | |
|---|---|
| Zone de voiries | Zone verte |
| Zone d'habitation | Zone de parc |
| Zone de forte mixité | Zone d'équipements et d'habitation |
| Zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public | Zone d'équipements et administrative |
| Zone de chemin de fer | Zone d'équipements et d'activités productives |
| | Contour ZIR |

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1.1 Les prescriptions générales 0.2, 0.5, 0.6, 0.7, 0.12, 0.14, 0.16 du PRAS ne sont pas d'application dans le périmètre du plan.

1.2 Les présentes prescriptions générales sont applicables dans l'ensemble des zones du plan, nonobstant les limites et restrictions édictées dans les prescriptions particulières relatives à celles-ci. Néanmoins, les prescriptions générales 1.3., 1.5 et 1.6. alinéa 1er sont applicables cumulativement aux prescriptions particulières.

1.3 Les abords des constructions, installations, cheminements et de la promenade cyclo-piétonne L28 ainsi que les toitures plates doivent être végétalisés de façon à maximaliser la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface éco-aménageable) par rapport à la surface totale des parcelles concernées. Les demandes de permis et de certificat d'urbanisme comprennent une note expliquant comment le projet optimise la proportion des surfaces favorables à la biodiversité et la façon dont elles se proposent de contribuer au développement du maillage vert.

1.4 Dans toutes les zones, les équipements d'intérêt collectif ou de service public peuvent être admis dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone considérée et les caractéristiques du cadre urbain environnant.

Lorsque ces équipements ne relèvent pas des activités autorisées par les prescriptions particulières ou en cas de dépassement de la superficie de plancher autorisée par les prescriptions particulières de la zone, ces équipements sont soumis aux mesures particulières de publicité.

1.5 Les établissements visés à l'article 3 de l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ne peuvent être autorisés dans le périmètre du plan.

1.6 La hauteur des bâtiments neufs contribue à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant sur le site et à ses abords. La hauteur des bâtiments neufs ne dépasse pas la hauteur maximale imposée, à compter du niveau moyen du trottoir, par les prescriptions particulières.

Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes:

- il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales,
- une note démontre qu'il présente un impact limité sur le micro climat.

2. PRESCRIPTIONS D'AFFECTATION

2.1 Zone de chemin de fer

Cette zone est affectée aux installations de chemin de fer et de métro.

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, par couverture des installations, sont autorisés, après avoir été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert.

Des dispositifs de réduction des nuisances sonores sont installés à proximité des rails.

2.2 Zone de parc

Cette zone est essentiellement affectée à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elle est destinée à être maintenue dans son état ou à être aménagée pour remplir son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés.

Cette zone peut également être affectée à des commerces de taille généralement faible qui sont le complément usuel et l'accessoire de celle-ci, après que les actes et travaux auront été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Un espace public couvert peut être construit.

2.3 Zone verte

Cette zone est destinée à la conservation et à la régénération du milieu naturel ainsi qu'aux accès pour l'entretien des voies ferrées. Elle est essentiellement affectée à la végétation et aux plans d'eau qui constituent les éléments essentiels du paysage. Elle est entretenue afin de garantir son intérêt scientifique ou esthétique ou afin de remplir son rôle social ou pédagogique.

Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique.

2.4 Zone d'habitation

Cette zone est affectée aux logements.

Cette zone peut également être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ; leur superficie de plancher ne dépasse pas 250m² par immeuble.

Les rez-de-chaussée des immeubles peuvent également être affectés aux commerces ; leur superficie de plancher est limitée à 150 m² par immeuble.

La nature des activités est compatible avec l'habitation et la continuité du logement est assurée.

2.5 Zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, cette zone peut également être affectée aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées au 1^{er} alinéa.

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

2.6 Zone d'équipements et d'activités productives

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives.

Cette zone peut également être affectée aux commerces, aux commerces de gros et aux grands commerces spécialisés ; leur superficie de plancher est limitée à 1500 m² par immeuble.

La zone comprend en outre un espace public végétalisé au rez-de-chaussée, accessible aux modes actifs.

Cet espace est établi de façon à permettre un passage entre la zone d'équipements et administrative et le parc Marie-José, et présente les caractéristiques suivantes:

- une largeur de minimum 20 mètres,
- une hauteur libre de minimum 5 mètres;

2.7 Zone d'équipements et administrative

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, dont une station de métro.

Elle peut également être affectée aux commerces qui en sont le complément usuel et l'accessoire et dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par immeuble, aux bureaux et aux logements. La superficie de plancher maximale de bureau autorisée dans la zone ne dépasse pas 5.000 m².

Un minimum de 50% de la superficie de la zone est réservée aux espaces publics. Dans la superficie réservée aux espaces publics, un minimum de 40% est consacré à un parc. Ce parc est aménagé conformément à l'article 2.2. des présentes prescriptions.

2.8 Zone de forte mixité

Cette zone est affectée aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux commerces de gros et aux activités productives.

La superficie de plancher des commerces et des commerces de gros est limitée à 500m² par immeuble. Les commerces, les équipements d'intérêt collectif ou de service public et les activités productives sont implantés au sein des trois premiers niveaux des immeubles. Les deux premiers niveaux des immeubles peuvent également accueillir des parkings.

La nature des activités productives, équipements et commerces est compatible avec l'habitation.

2.9 Zone d'équipements et d'habitation

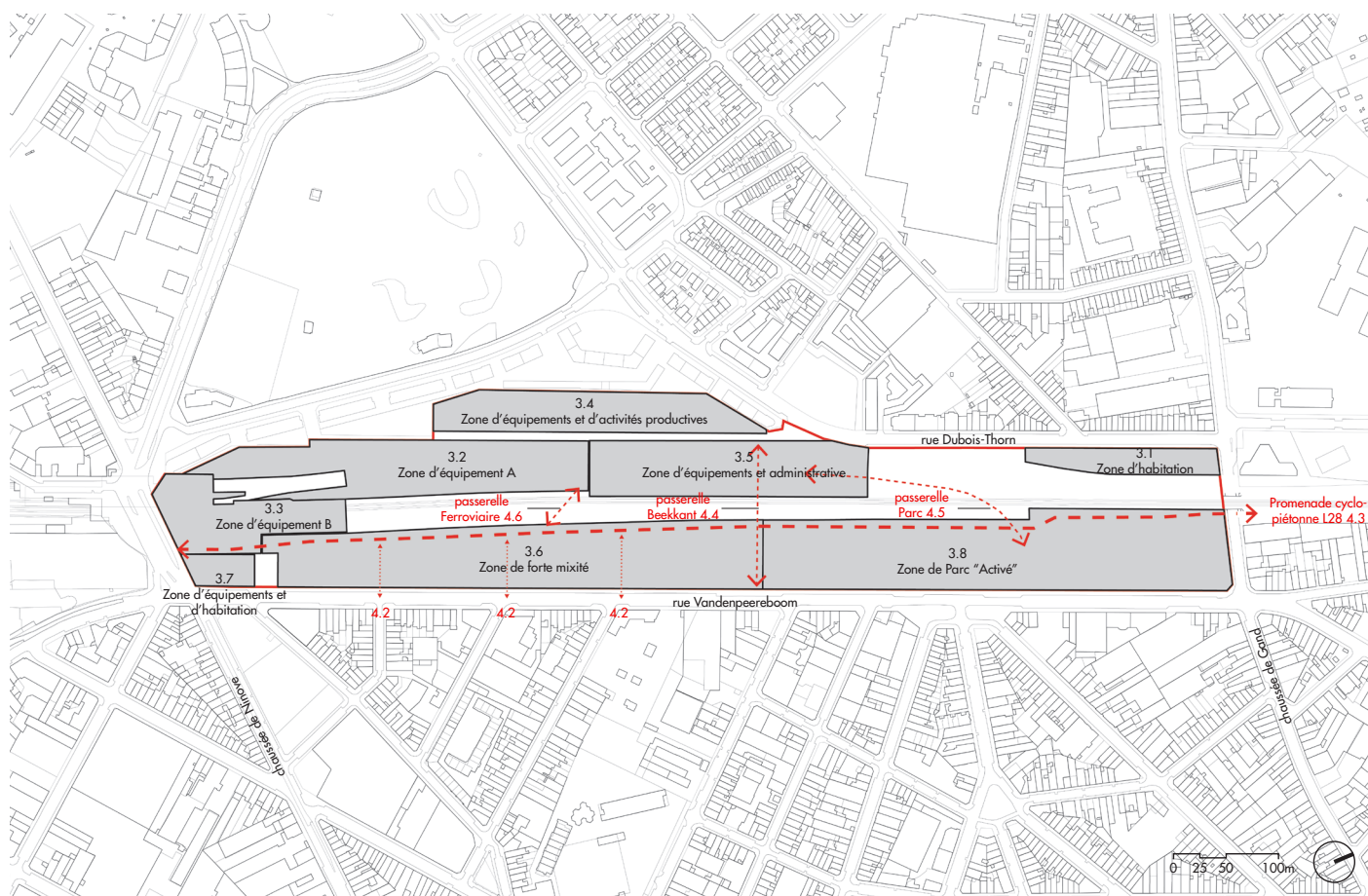
Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux logements.

Elle peut également être affectée aux commerces et établissements hôteliers d'une capacité de quatre-vingt chambres.

Les commerces sont localisés au rez-de-chaussée des immeubles; leur superficie de plancher est limitée à 450 m² par par immeuble.

Les logements et les établissements hôteliers sont établis aux étages à l'exception de la réception des établissements hôteliers peut se situer au rez-de-chaussée des immeubles.

PLAN D'IMPLANTATION ET DE CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS



- Contour ZIR
- Zone de prescriptions relatives aux implantations et caractéristiques des constructions
- ← → Promenade cyclo-piétonne L28
- - - - - Franchissements
- ⋯ Passages publics

3. Prescriptions relatives aux implantations et caractéristiques des constructions

3.1 Zone d'habitation

Au rez-de-chaussée, les constructions peuvent occuper toute la profondeur du terrain. Les fonds de terrain accueillent des fonctions annexes.

La profondeur maximale aux étages respecte un retrait de 6 mètres par rapport au pertuis du métro. La hauteur des constructions est limitée à 14m.

3.2 Zone d'équipements A

La hauteur des constructions est limitée à 17m (par rapport au quai du chemin de fer) ou 16m (par rapport à la rue Dubois-Thorn).

L'emprise au sol des constructions ne dépasse pas 5100 m².

3.3 Zone d'équipements B

Un espace public relie l'arrière de la Gare de l'Ouest aux quais de chemin de fer, à la promenade L28 et à la rue Alphonse Vandenpeereboom à hauteur du débouché de la rue Edmond Bonehill.

3.4 Zone d'équipements et d'activités productives

La hauteur des constructions est limitée à 10m et peut-être portée à 16m sur maximum un tiers de la superficie.

3.5 Zone d'équipements et administrative

La hauteur des constructions est limitée à 50m.

3.6 Zone de forte mixité

3.6.1 La hauteur des constructions est limitée à 29m.

3.6.2 Les constructions peuvent occuper toute la profondeur du terrain, mais comportent au minimum une surface de cours et jardin d'au moins 20% de l'emprise au sol, en lien direct avec la rue Vandenpeereboom.

3.6.3 La zone comprend un espace public destiné à accueillir la promenade cyclo-piétonne L28.

3.6.4 La zone est longée par un corridor écologique bordant la zone de chemin de fer. Ce corridor est affecté à la végétation et à la gestion de l'eau.

Il est destiné à être aménagé pour remplir un rôle paysager et écologique (récupération des eaux de pluie et de ruissellement et développement végétal adapté), participant de ce fait aux maillages vert et bleu.

3.6.5 La mise en oeuvre de la zone est subordonnée à l'aménagement préalable ou concomitante de la promenade cyclo-piétonne L28, du "corridor écologique bleu-vert" et des dispositifs de gestion des

eaux pluviales et de ruissellement de la zone de Parc Activé (3.8.).

Toute demande de permis ou de certificat d'urbanisme mettant en œuvre la zone, devra contenir un plan d'ensemble précisant la façon dont le projet envisagé intègre et se raccorde aux différents éléments en surimpression traversant la zone (promenade cyclo-piétonne L28, passages publics, passerelles), au corridor écologique bleu-vert et aux constructions éventuellement déjà autorisées.

3.7 zone d'équipements et d'habitation

La construction peut s'étendre sur toute la profondeur de la zone.
La hauteur des constructions est limitée à 29m.

3.8 Zone de Parc "Activé"

La zone gère ses propres eaux pluviales et de ruissellement, en outre, la zone comporte des dispositifs permettant de diriger l'excédent des eaux pluviales (prioritairement gérées à l'échelle du quadrant quartier) et de ruissellement reçues par la zone de forte mixité qui la jouxte vers un ou plusieurs dispositifs de gestion des eaux pluviales permettant, pour la surface de collecte considérée, de stocker, temporiser ou idéalement infiltrer les eaux.

Tout dispositif est, par ordre de préférence, soit à ciel ouvert et végétalisé, soit à ciel ouvert et non végétalisé, soit encore enterré.

4. Prescriptions relatives aux espaces publics

4.1 Voiries

Sans préjudice des prescriptions du PRAS en matière de voirie, les voiries sont affectées à la circulation des personnes et des véhicules, à l'espace public et leurs compléments naturels et usuels dont les espaces verts associés aux voiries.

Elles peuvent également recevoir des équipements techniques (luminaires, etc.), du mobilier urbain, des plantations d'arbres à haute tige et d'autres végétations ainsi que des infrastructures souterraines publiques ou privées.

Elles peuvent également être réservées aux modes actifs, tout en permettant l'accès aux véhicules de secours, de livraison, de déménagement et d'entretien.

En cas de désaffectation d'une voirie, les actes et travaux relatifs respectent les prescriptions applicables à l'une des zones qui la bordent, moyennant enquête publique et commission de concertation.

4.2 Passages publics

Ces passages ont les caractéristiques suivantes:

- ils ont une largeur minimale de 10 m
- ils sont à ciel ouvert

Au moins un des trois passages publics, permet aux modes actifs (piétons, PMR, cyclistes) d'accéder à la promenade cyclo-piétonne L28.

Les passages peuvent être carrossables. Les passages sont conçus de façon à éviter tout conflit d'usage.

4.3 Promenade cyclo-piétonne L28

La promenade cyclo-piétonne L28 est affectée à la circulation des modes actifs. Sa largeur minimale est de 6 mètres.

Elle relie la chaussée de Gand à la chaussée de Ninove et doit offrir un accès direct vers la zone « Parc activé », la passerelle Beekkant et la passerelle ferroviaire.

4.4 Passerelle Beekkant

La passerelle Beekkant accueille les modes actifs ; sa largeur permet d'accueillir confortablement les différents usagers (piétons, PMR, cyclistes).

Elle relie la rue Vandenpeereboom à la rue Dubois-Thorn et offre un accès direct à la promenade cyclo-piétonne L28 et à la zone de parc.

4.5 Passerelle Parc

La passerelle Parc accueille les piétons.

Elle relie la zone de Parc Activé à la place Beekkant; son tracé est indicatif.

4.6 Passerelle ferroviaire

La passerelle ferroviaire accueille les piétons.

La passerelle relie la promenade cyclo-piétonne L28 aux quais du chemin de fer; son tracé est indicatif.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR GARE DE L'OUEST

Maitrise d'Ouvrage: PERSPECTIVE
Equipe de conception: TAKTYK – ALIVE ARCHITECTURE – 51N4E
associée à: TRACTEBEL – ABO
sous-traitants: IDEA CONSULT - CAROLINE CLAUS - L.E.A.