

ÉTUDE DE DÉFINITION GARE DE L'OUEST

OCTOBRE 2015



© De Kinder

S O M M A I R E

PARTIE 1: DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'EXISTANT: DES BESOINS, DES MANQUES ET DES OPPORTUNITÉS	1
00/ INTRO, PÉRIMÈTRES	7
01/FABRICATION DU TERRITOIRE.....	13
02/ PLANOLOGIE.....	27
• Situation de fait: le prs démographique	30
• Vision élaborée dans le PRDD	34
• Zone de rénovation urbaine - contrat de rénovation urbaine	38
• Déclaration politique régionale	39
• Inventaire des projets autour de la ZIR	40
• Contrats de quartiers	54
• Propriétés publiques	68
03/ PAYSAGE	73
• Paysage métropolitain	76
• Quartiers en impasse	86
• Les bords du site	88
• Paysage actuel	94
04/ URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS.....	103
• Démographie	106
• Opportunités foncières	126
• Fonctions et activités économiques	134
• Équipements	148
05/ URBANITÉ: ESPACES OUVERTS ET ESPACES PUBLICS.....	161
• Structure urbaine et espaces ouverts	164
• Tissus urbains	166
• Espaces ouverts	174
• Espaces publics	176
06/ MOBILITÉ	209
• Contexte historique et éléments de cadrage	212
• Constats généraux et localisations des contraintes	214
• L'accessibilité voiture aux pôles de transports publics est favorisée au détriment d'une accessibilité dite «active»	220
• Liens interquartiers inexistantes ou peu sécurisants	224
07/ SOL ET ENVIRONNEMENT	235
• État de la friche - sol et sous-sol	236
• Environnement: sol et potentiel végétal	242
• Espèces remarquables	244
• Pollution du sol	246
08/ VEILLE	249

PARTIE 2: PRÉCONISATIONS ET AMBITIONS **253**

01/ FORME URBAINE	257
• Tester le site	258
• La densité	264
02/ GESTION TRANSITOIRE	283
• Du temporaire et du transitoire	287
• 4 exemples d'actions, 4 pistes de réflexion	291
03/ LIGNES DIRECTRICES	307
04/ RÉFÉRENCES	315

ANNEXES **344**

A01/ FICHES ESPACES PUBLICS

A02/ COMPTE RENDUS DES TABLES RONDES

EQUIPE GARE DE L'OUEST

FRÉDÉRIC RAYNAUD
YVES ROUYET
ELISA DONNERS
JULIETTE DUCHANGE
THOMAS MOLINER
MAËLLE THUEUX

PARTIE I:
DIAGNOSTIC ET
ANALYSE DE
L'EXISTANT

DES BESOINS, DES MANQUES
ET DES OPPORTUNITÉS

INTRODUCTION

UNE ÉTUDE DE DÉFINITION

En janvier 2015, à la demande du Cabinet du Ministre-Président, l'ADT a entamé la réalisation d'une étude de définition pour la gare de l'Ouest. Cette étude porte sur la ZIR n° 3 et sur les îlots et espaces publics qui la bordent. Les périmètres d'étude et opérationnel ont été déterminés à partir des secteurs statistiques, entre autres en fonction de l'existence de plusieurs données à cette échelle.

Cette étude de définition a pour ambition de présenter les grands enjeux qui sont définis à partir d'un diagnostic démographique, socio-économique et paysager.

MÉTHODOLOGIE

L'étude de définition prend en compte une série de tâches qui permettront de lancer une mission de programmation:

- synthétiser les études existantes (diagnostic Eurostation, Metropolitan landscape, projets de mobilité, Tram De Lijn...);
- établir un diagnostic fin du territoire;
- Déterminer un programme fonctionnel pertinent, notamment au regard de l'excellente accessibilité du site en transport public;
- définir les grands principes paysagers et architecturaux (emprise des espaces bâtis et non bâtis, affectations, gabarits, volumétries, densités,...).

Le rapport final de cette étude de définition servira de base à l'écriture du cahier de charges du «Masterplan paysage». Mais il pourra également alimenter le cas échéant le dossier de base d'un Contrat de Renovation Urbaine. Cette analyse préliminaire constituera également la base d'une veille que l'ADT met en place pour le Périmètre d'Observation Territoriale de la gare de l'Ouest.

TABLES RONDES

Afin de préciser les pistes d'actions et d'enjeux 3 ateliers thématiques ont été menés avec une série d'acteurs concernés (mobilité, paysage et urbanisme). La grande



majorité des propositions issues de ces ateliers sont intégrées dans l'étude de définition. Les comptes rendus de ces ateliers sont repris en annexe.

Pour tester les capacités du site, l'ADT a missionné le bureau d'architecture MSA pour l'aider à effectuer des tests de densité sur le site.

Plusieurs workshops ont été organisés avec les acteurs concernés.

UNE OCCUPATION TEMPORAIRE DU SITE?

L'ADT réfléchit, en parallèle, aux possibilités d'occupations temporaires du site de la gare de l'Ouest. Il s'agit de proposer une dynamique au site, tant du point de vue des usages que de l'image. L'enjeu est aussi de savoir si ces occupations temporaires peuvent devenir des gestions transitoires, faire vivre des espaces «en attendant» mais agir aussi sur leur développement futur. La friche de la gare de l'Ouest a tout à gagner dans ces occupations temporaires qui participent à la gestion du site ou qui invitent à habiter autrement cet espace.

SUIVI DE L'ÉTUDE

Un Comité de pilotage a suivi la réalisation de cette étude. Ce Comité de pilotage est coordonné par l'ADT et s'est réuni aux différentes étapes de l'étude.

Le Comité de pilotage est composé des membres suivants: Cabinet du Ministre-Président, ADT, BDU-DEP, Bma, la SAF, BDU-DRU, commune de Molenbeek et Eurostation.

CALENDRIER

- Lancement du diagnostic: janvier 2015
- Inventaires des projets en cours: janvier 2015
- Rendez-vous bilatéraux avec les acteurs clés: janvier/février 2015
- Réalisation d'un premier rapport de synthèse: mars 2015
- Organisation des tables rondes: avril -mai 2015
- Organisations de workshops densité et programmation le 3/06, le 10/06 et le 15/06
- Présentation du rapport final: 23 juin 2015.

VISITES DE TERRAINS

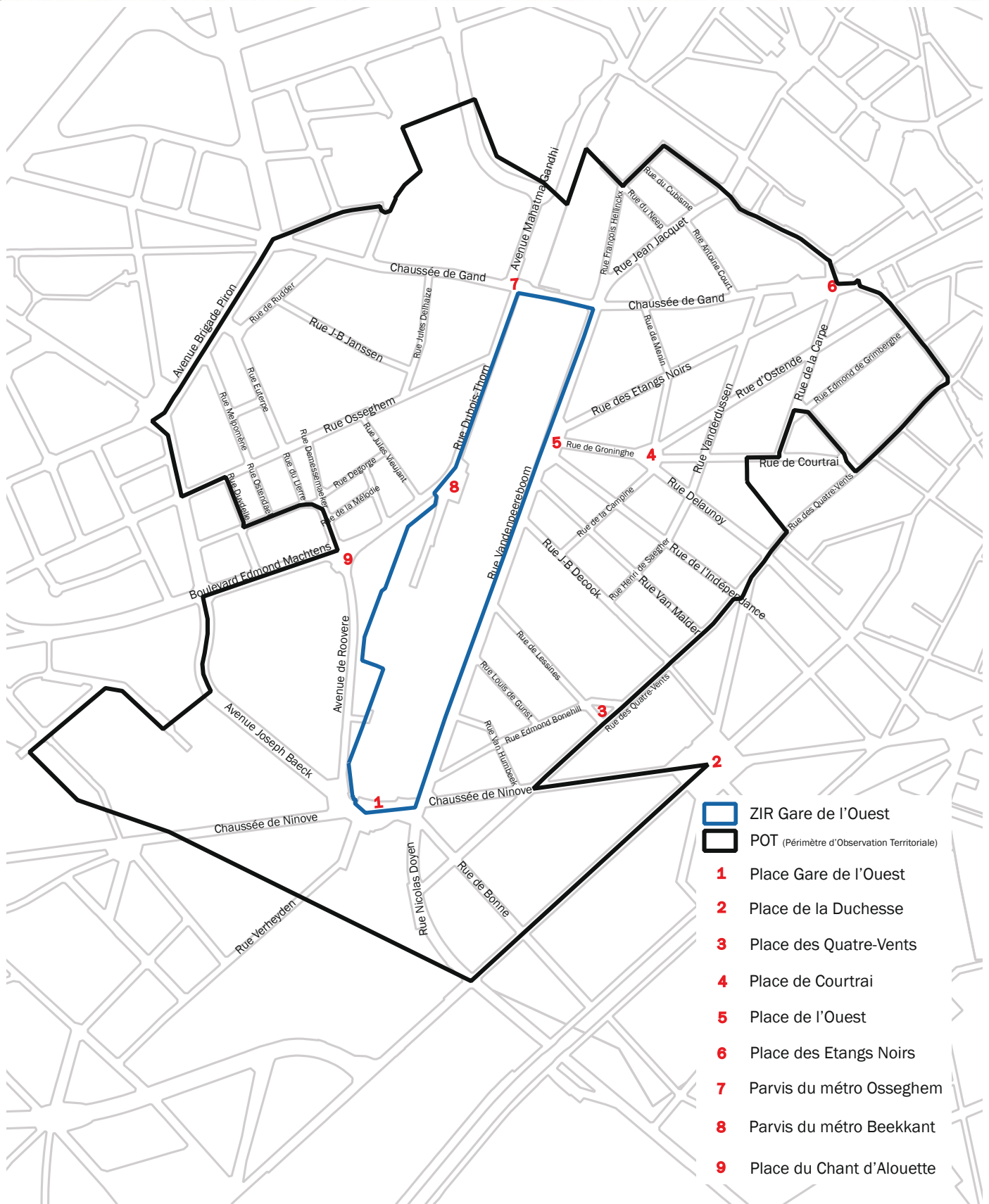
< photo ADT

TABLE RONDES MOBILITÉ, URBANISME ET PAYSAGE ET WORKSHOP DENSITÉ

< photo ADT

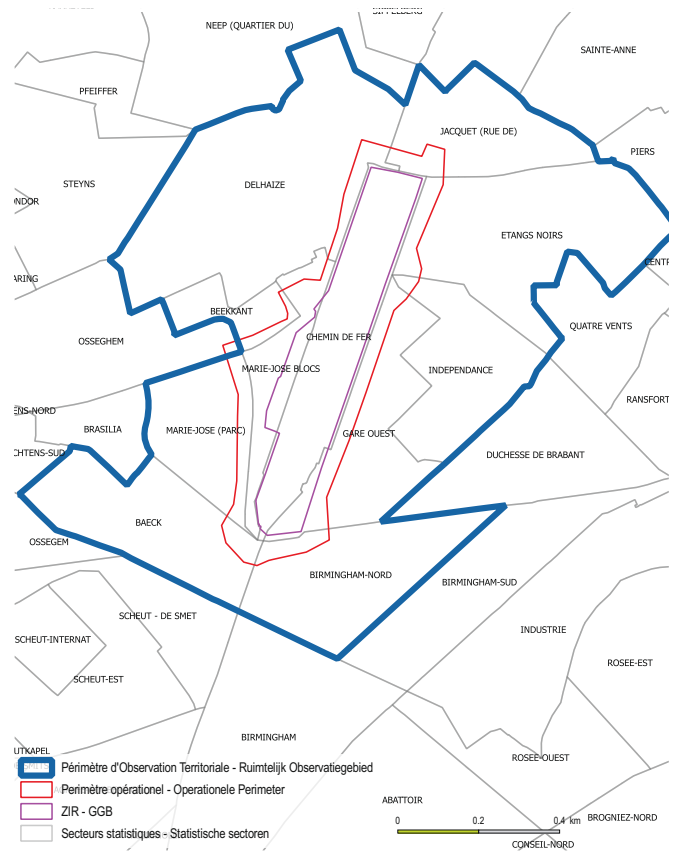
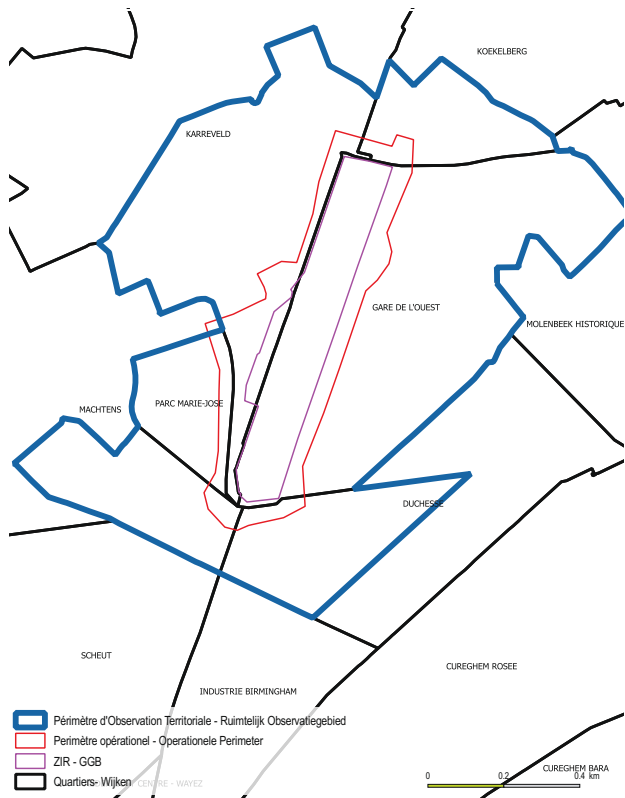
00 /
PÉRIMÈTRES

LOCALISATION - SITUERING



LOCALISATION - SITUERING





PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

SECTEURS STATISTIQUES (GAUCHE)

QUARTIERS STATISTIQUES (DROITE)

< cartes ADT

Trois périmètres ont été déterminés dans le cadre de l'étude de définition:

- la ZIR n°3, comme défini dans le PRAS (voir Chapitre Planologie)
- le périmètre d'observation territoriale (POT)
- le périmètre opérationnel

LE PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION TERRITORIALE

La zone se situe sur 3 quartiers: «Gare de l'ouest», «Parc Marie José» et en partie les quartiers «Karreveld», «Koekelberg», «Duchesse» et «Scheut».

Ces quartiers du Monitoring reprennent les secteurs statistiques suivants: «Beekkant», «Delhaize», «Etangs Noirs», «Gare Ouest», «Indépendance», «Jacquet (rue de)», «Marie-José Blocs», «Marie José Parc», «Baeck», «Birmingham Nord».

Elle se trouve majoritairement sur le territoire de la commune de Molenbeek et sur une partie de la commune de Koekelberg (secteur statistique Jacquet). La friche de la gare de l'Ouest/la ZIR est au centre du périmètre.

La veille territoriale se réalise à l'échelle du POT.

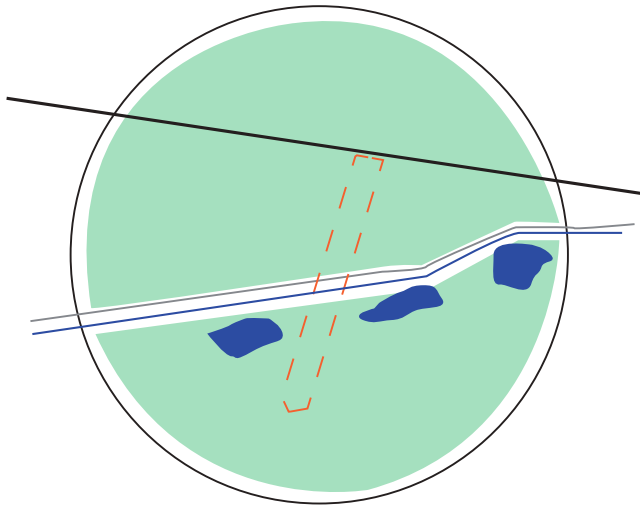
LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

Le périmètre opérationnel est situé de part et d'autre du pôle de la gare de l'Ouest.

Il comprend les îlots limitrophes du site.

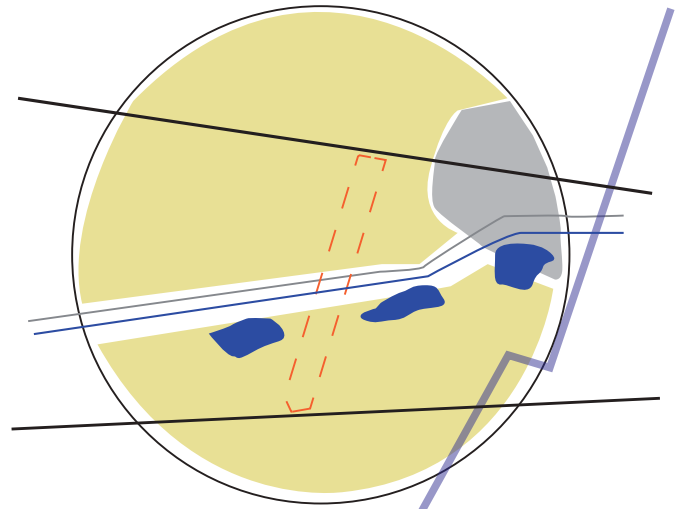
Le travail de terrain a été effectué à l'échelle du périmètre opérationnel.

01 /
F A B R I C A T I O N
D U
T E R R I T O I R E



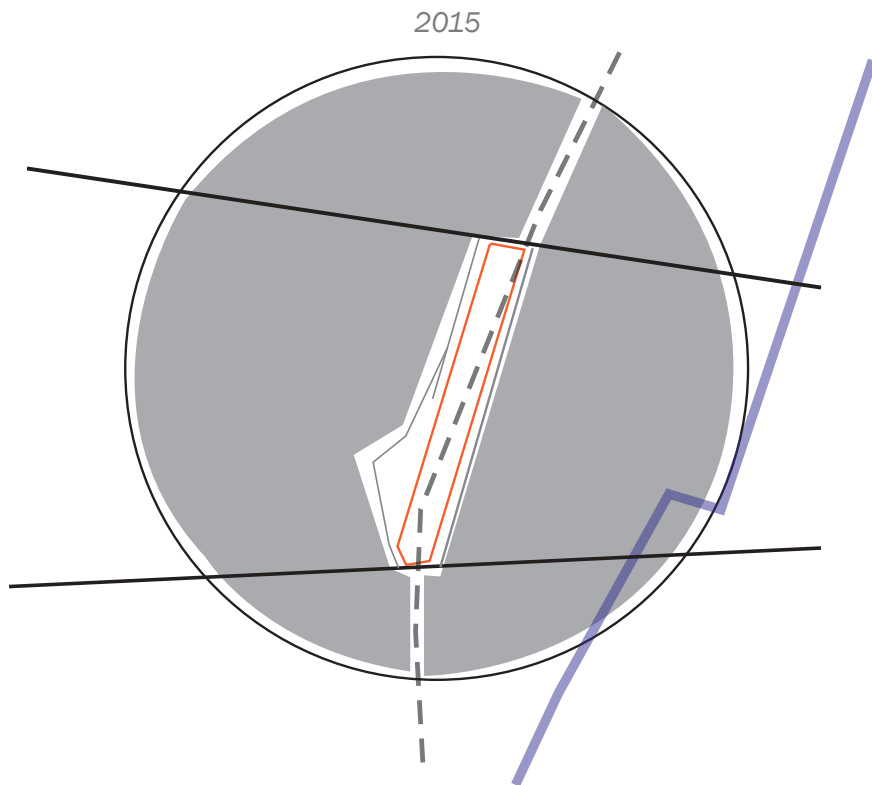
PAYSAGE HUMIDE
ET MARAÎCHER

1777



PAYSAGE AGRICOLE
ET URBANISATION
DU FAUBOURG

1842

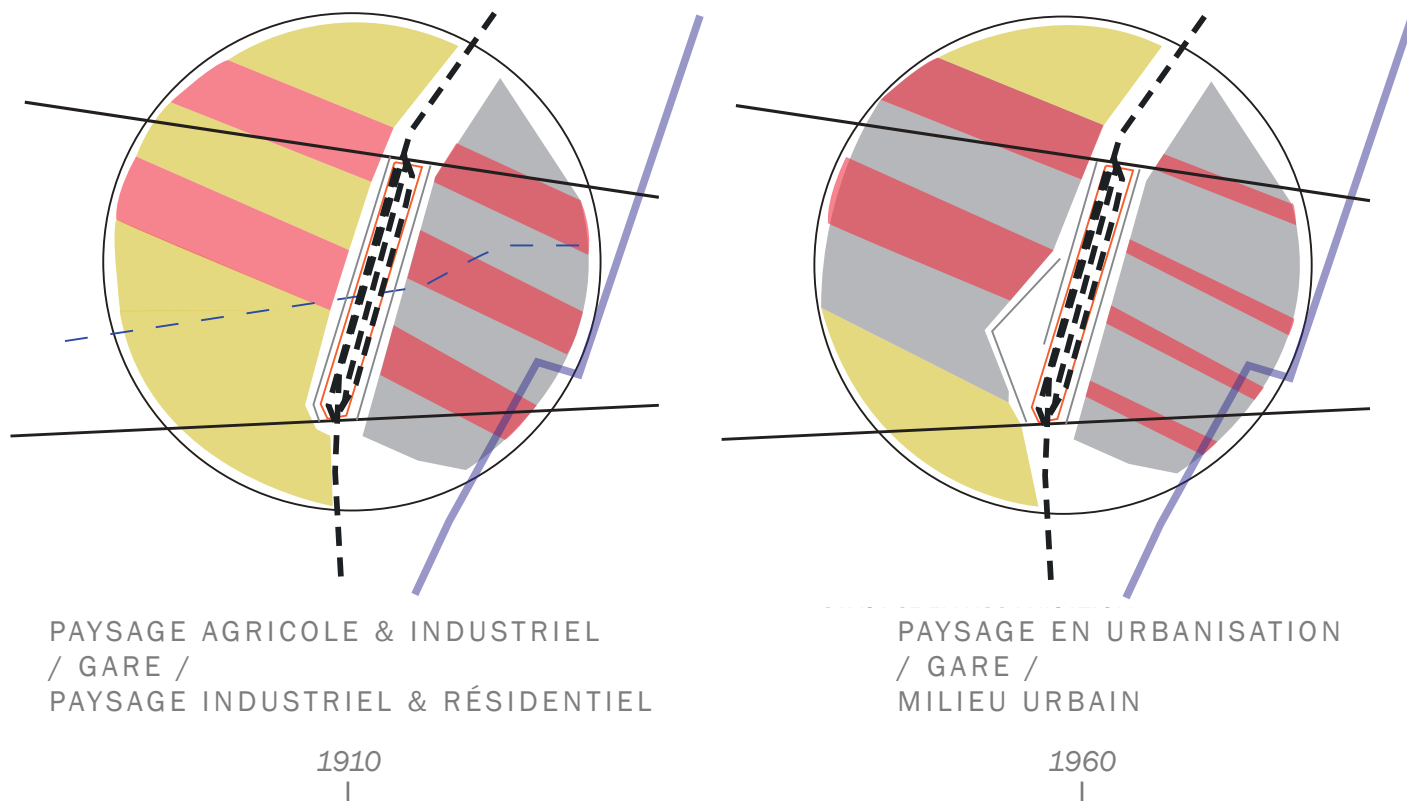


TISSU URBAIN LÂCHE
/ FRICHE /
TISSU URBAIN DENSE

2015

FABRICATION D'UN TERRITOIRE

SYNTHÈSE SCHÉMATIQUE



Pour mieux comprendre la situation et le paysage actuels du territoire, il faut analyser sa fabrication. Cette partie du territoire régional se comprend au travers de son développement et de son évolution.

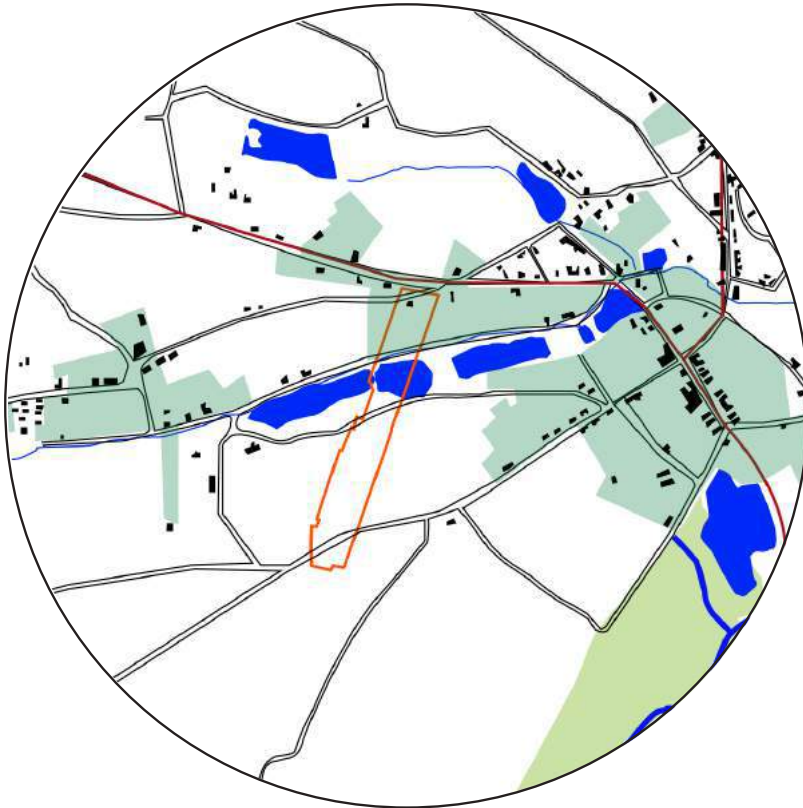
Le paysage, originellement humide et maraîcher de ce territoire au 18^{ième} siècle, se densifie progressivement durant le 19^{ième} siècle avec l'industrialisation et urbanisation de la commune. La mise en service de la gare de l'Ouest en 1872, a joué un rôle important. L'urbanisation dépasse maintenant la limite du chemin de fer de l'ouest. La bonne déserte ferroviaire incite de grandes entreprises comme Delhaize à s'y installer.

Après la Deuxième guerre mondiale, le quartier Marie José se développe comme nouveau quartier résidentiel et «carte de visite» de la commune. Des nouveaux parcs de logements sociaux y sont construits.

Dans les années 1990, la gare de l'Ouest se développe comme nœud multimodal. L'urbanisation périphérique du tissu résidentiel continue, mais le site même de la gare est en friche.

ÉVOLUTION SCHÉMATIQUE

^
< Schémas ADT, 2015



1777

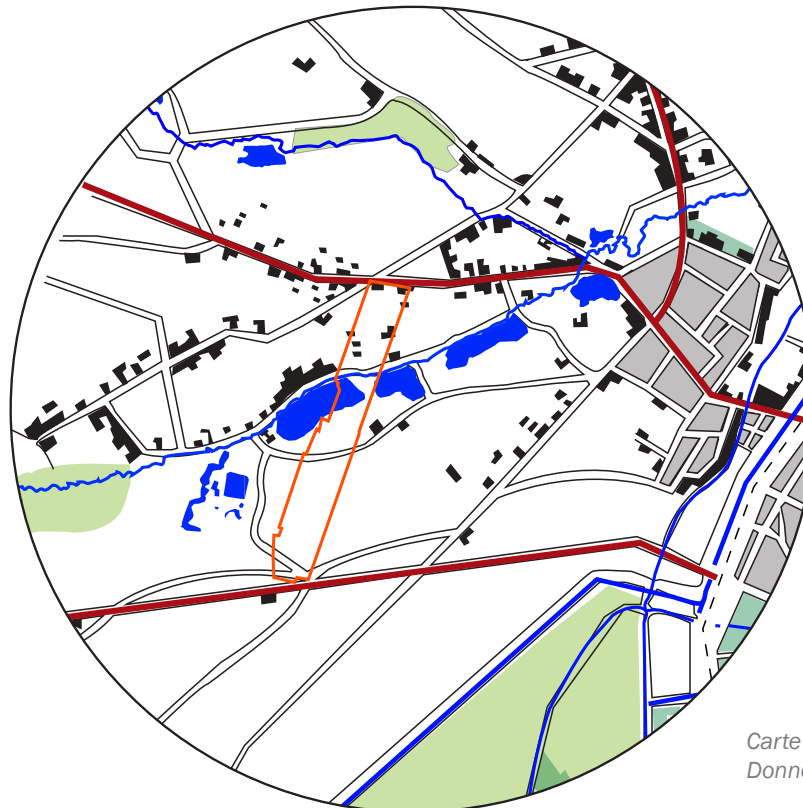
< PAYSAGE HUMIDE ET MARAÎCHER

- Chaine de marais
- Rivière Maalbeek
- Nombreuses cultures maraîchères

Existence chemins vicinaux
Existence Chaussée de Gand

Carte ADT

Données: carte de Ferraris et la carte L-A. Dupuis



1842

< PAYSAGE HUMIDE

- Densification urbaine du faubourg de Flandre

Densification chemins vicinaux
Création Chaussée de Ninove 1827

Carte ADT

Données: Carte de 1842 établit selon le plan de F. Persenaire

FABRICATION D'UN TERRITOIRE

UN SOUS-SOL HUMIDE, UN SOL MARAÎCHER

AVANT LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE: MOLENBEEK UN ANCIEN VILLAGE «AUX PIEDS DANS L'EAU»

Molenbeek demeure une entité agricole jusqu'à la révolution industrielle au début du XIX^{ième} siècle. En 1795, la commune de Molenbeek est érigée comme commune indépendante et est essentiellement rurale et agricole. En 1845, sur les 646 hectares que couvrent la commune, 439 sont exploités comme cultures céréalières, bois, jardins, potagers ou comme espaces d'agrément.

STRUCTURE PAYSAGÈRE

Molenbeek possédait comme noyau villageois le Faubourg de Flandre, situé au niveau de la porte de Flandre. L'axe Est-Ouest entre la porte de Namur et la Porte de Flandre était l'axe commercial majeur de l'époque. Les échanges commerciaux «se rencontraient» au niveau des Halles commerciales de Saint Géry et du port de Bruxelles. Ces axes ont ainsi contribué à l'expansion de Bruxelles.

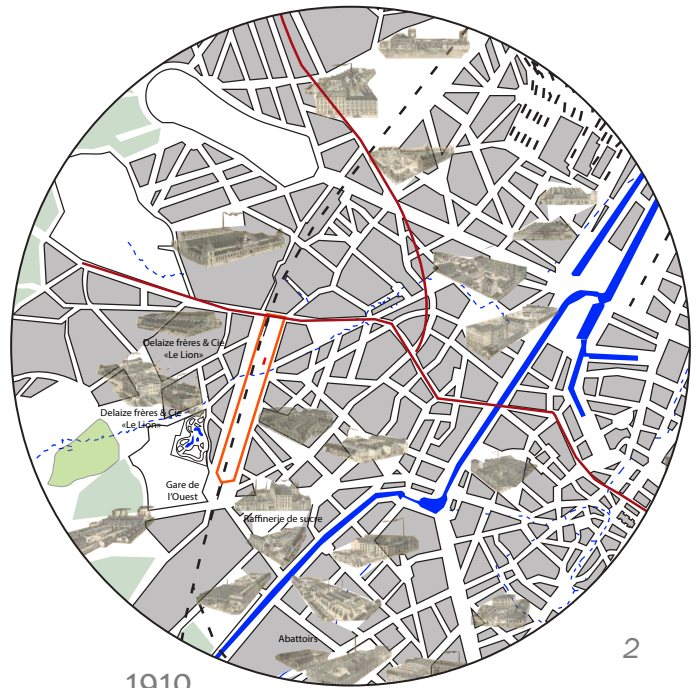
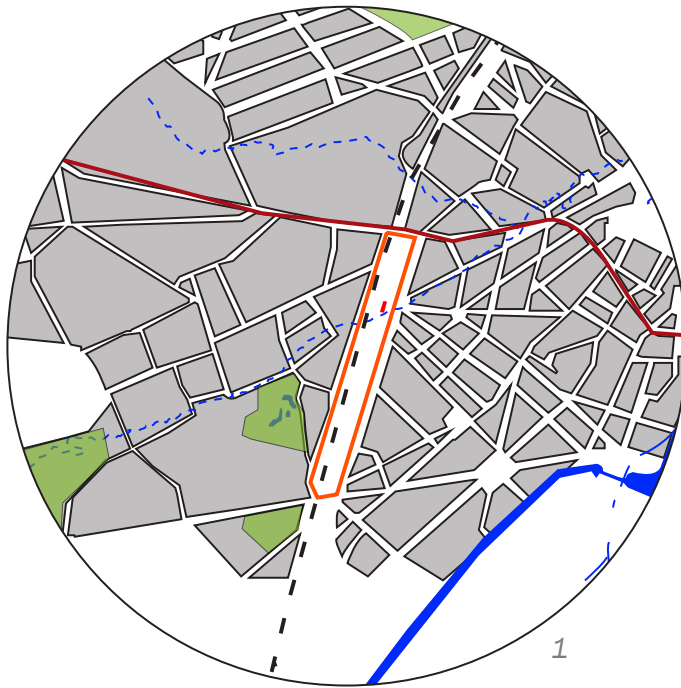
A cette époque, le noyau villageois de Molenbeek était entouré par un halo de cultures maraîchères. Ce noyau villageois se diffusait dans la campagne environnante par des axes régulièrement plantés d'arbres et avec des habitats dispersés. Parmi ces axes on retrouve la chaussée de Gand et la chaussée de Wemmel.

Des axes secondaires, moins densément habités s'observent à cette époque. Le hameau d'Osseghem était situé sur un axe secondaire où, parallèlement à ce dernier, un ruisseau est présent sur les cartes de Ferraris.

Ce ruisseau reliait une chaîne d'étangs près d'Osseghem au faubourg de Flandres, via les actuels étangs noirs. Il s'agirait du ruisseau «Maalbeek» ou «Maelbeek». Ce nom de cours d'eau était très répandu à l'époque, avec différentes orthographes. Le chemin qui bordait ce ruisseau se nommait «Beekkant» ce qui signifie «à côté de la rivière».

Sur les cartes de Ferraris, on observe la présence de prairies pâturées dans la zone inondable de la vallée de la Senne. Tandis que sur les plateaux, une structure agricole est présente : présence de fermes agricoles isolées (ferme carré) au milieu de terre de culture (céréalière et autre). Très peu de forêt ou de bois sont présents.





1910

^ PAYSAGE INDUSTRIEL

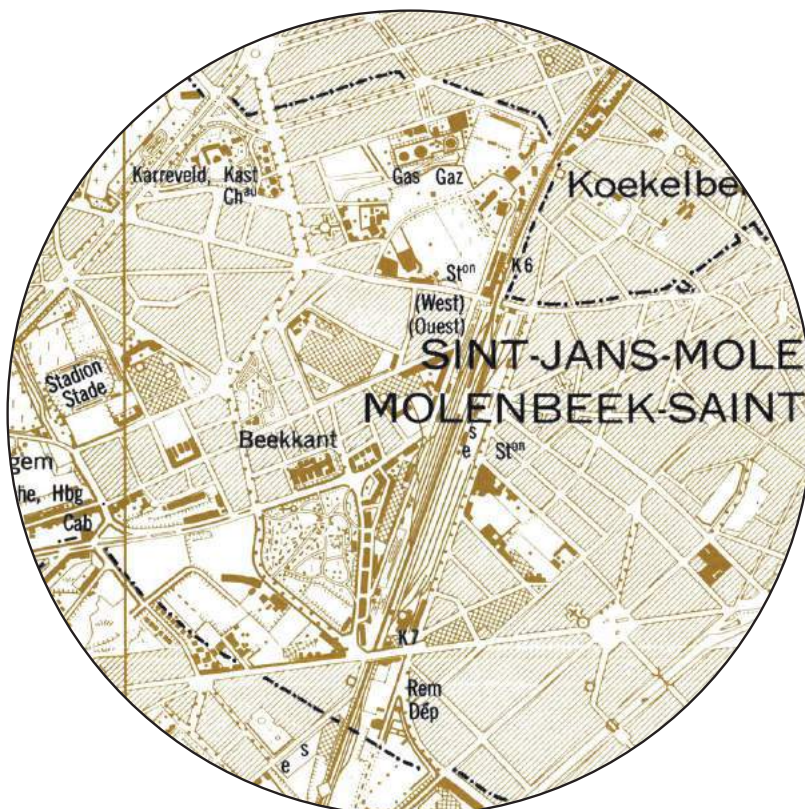
- Densification urbaine
- Création de la Gare 1871
- Création: - Rue Dubois Thorn
- Rue Vandenperboom

Suppression chemins vicinaux

Cartes ADT

1 Source: carte de 1910 établit selon le plan de la commune de Molenbeek

2 Source: carte de 1910 du nouveau plan de Bruxelles industriel - Jules de Waële



1965

< PAYSAGE POST-INDUSTRIEL

- Activités industrielles en déclin
- Création du quartier parc Marie-José
- Urbanisation aussi à l'ouest du chemin de fer
- 6 voies de chemin de fer

FABRICATION D'UN TERRITOIRE

UNE URBANISATION PROGRESSIVE

La gare de l'Ouest est un carrefour à 6 voies. Au niveau des connexions transversales de la gare de l'Ouest, il existait une voie traversant le site. Cette voie existait depuis l'époque de Ferraris. Ce chemin se trouve aujourd'hui à hauteur de la passerelle de Beekkant. Le cours d'eau qui y passait se nomme le Maalbeek. Ce ruisseau courait/court encore (Bruxelles environnement-étude en cours) sous le boulevard Edmond Machtens et la rue des étangs noirs. Sur la carte n°1 de 1910, il est visible que des étangs ont été créés au niveau de l'actuel parc Marie José.

	gare de l'Ouest
	périmètre zone
	chaussées structurantes
	eau
	eau voûtée
	îlots
	îlots bâtis
	maraîchage
	prés pâturés

ÉVOLUTION SCHÉMATIQUE

< Schémas ADT, 2015

LA FORMATION DE MOLENBEEK: INDUSTRIALISATION ET URBANISATION

Le XIX^{ème} siècle est une période cruciale, celle de l'industrialisation, moteur supposé de l'urbanisation. Le développement industriel initial et principal se situe dans la vallée de la senne, avec l'excavation des canaux. Les faubourgs vont peu à peu connaître des implantations d'entreprises, suivi du percement de nouvelles rues. En 1829, Molenbeek compte une cinquantaine d'entreprises. L'industrie est beaucoup plus diversifiée (savonnerie, fabrique de colle, brasseries, tanneries, ...) qu'à Cureghem où le textile domine largement.

STRUCTURE PAYSAGÈRE

La structure paysagère du XVIII^{ème} siècle s'urbanise. Le faubourg de Flandre se densifie et devient un tissu urbain continu. La structure viaire du «Molenbeek historique» se ramifie autour de son noyau villageois.

La construction de la chaussée de Ninove se réalise en 1827, dans la prolongation de la porte de Ninove. Cette chaussée marque l'ouverture de Bruxelles.

On constate à cette époque que la commune a perdu son caractère maraîcher.

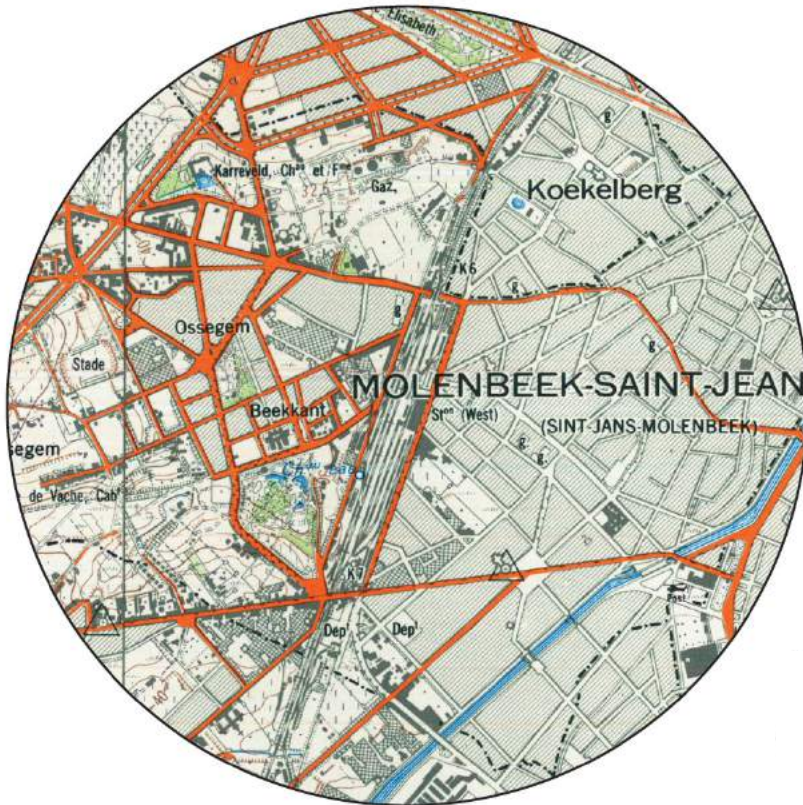
En 1866, Molenbeek a été sujette aux transformations hygiénistes. C'est l'époque des grands travaux. Le projet de ville du plan Besme a organisé le tissu viaire et bâti. Certains éléments vont venir organiser le tissu urbain.

Le tracé du canal oriente le tissu urbain projeté. La place de la Duchesse est tracée autour de la chaussée de Ninove, donnant en son centre une perspective axée sur le canal. Le canal oriente à son tour le développement régulier d'îlots fermés.

La gare de l'Ouest réorganise le tissu environnant. À l'époque de Besme, la quasi-totalité des étangs est asséchée entraînant une minéralisation du paysage.

CARTE IGN DE BRUXELLES 1960-70

< carte commission française de la culture



1975

< PAYSAGE D'URBANISATION
RÉSIDENTIELLE

- Création d'un ensemble de logements sociaux unifamilial et en hauteur
- Création de l'avenue de Roovere
- Suppression de la partie Nord de la rue Dubois Thorn
- Fermeture de la gare pour les voyageurs entre 1984 et 2009



2015

< ENTRE PAYSAGE EN FRICHE
ET DENSITÉ NAISSANTE

- Densification en hauteur du tissu urbain
- Création d'un nœud multimodal et déplacement de la gare
- Suppression d'une partie de la rue Dubois Thorn
- Enrichissement de la gare

FABRICATION D'UN TERRITOIRE

UNE URBANISATION AFFIRMÉE

OÙ «S'ÉCHAPPE» 13 HA DE FRICHE

En 1880, la partie Ouest de Molenbeek apparaît comme nettement plus verte, plus résidentielle, avec un maillage de rues beaucoup moins dense. C'est là que se trouvent les exploitations agricoles. Les autres activités économiques s'y implanteront tardivement et de manière beaucoup moins dense qu'à l'Est de la commune. En réalité, l'urbanisation est limitée par le chemin de fer de l'Ouest et par la gare de l'Ouest, mise en service en 1872 par l'administration des chemins de fer de l'État belge. Cette gare de formation relie les stations du Nord et du Midi.

L'intérêt de la gare est de faciliter l'approvisionnement des entreprises et l'expédition des produits qu'elles génèrent. Elle permet aussi à la main d'œuvre de se rendre plus facilement sur son lieu de travail, même si de nombreux ouvriers s'installent à proximité de l'entreprise qui les emploie, comme en témoignent les nombreuses cités qui fleurissent dans ces quartiers. La réalisation de la voie ferrée entraîne également la percée de deux artères parallèles, les rues Du-bois-Thorn à l'Ouest et Vandenpeereboom à l'Est. Les axes parallèles au chemin de fer donnent la trame générale du quartier historique. La place de la gare et la rue Courtrai orchestrent les perspectives par un tracé en patte d'oie.

CARTE IGN DE BRUXELLES 1975

< carte commission française de la culture

La gare et le chemin de fer sont à l'origine du développement économique de l'Ouest de Molenbeek, comme le Canal l'était pour les autres quartiers à l'Est de la commune. Les terrains à bas prix, la proximité du chemin de fer, les possibilités d'extension ont été des facteurs d'attractivité pour quelques grandes entreprises qui ont choisi ces espaces pour y développer leurs activités. C'est le cas du groupe Delhaize.

A partir de l'extrême fin du XIX^{ème} siècle à hauteur de la gare, une entreprise comme Delhaize va disposer d'un quai de chargement et de déchargement à l'Est et à l'Ouest du chemin de fer pour alimenter son activité productive (et plus encore déployer son vaste réseau de distribution).

La ville a dépassé la limite du chemin de fer. C'est en grande partie grâce à l'entreprise Delhaize mais aussi grâce à la chemiserie Phillipen Coster et Clément, située chaussée de Gand (1905), à la confiserie Demaret, rue Osseghem (1922) ou à la vinaigrerie, moutarderie et condiments Didden (1930).

Des commerces se sont également multipliés rue Osseghem et chaussée de Gand en raison des importants mouvements de main d'œuvre. Comme Delhaize a employé plus de 1.000 personnes, les quartiers limitrophes se sont développés à proximité. A la veille de la Deuxième guerre mondiale, Molenbeek atteint un chiffre record de 73.000 habitants et va également jouer sur le développement de l'urbanisation au delà de la limite du chemin de fer à l'Ouest.

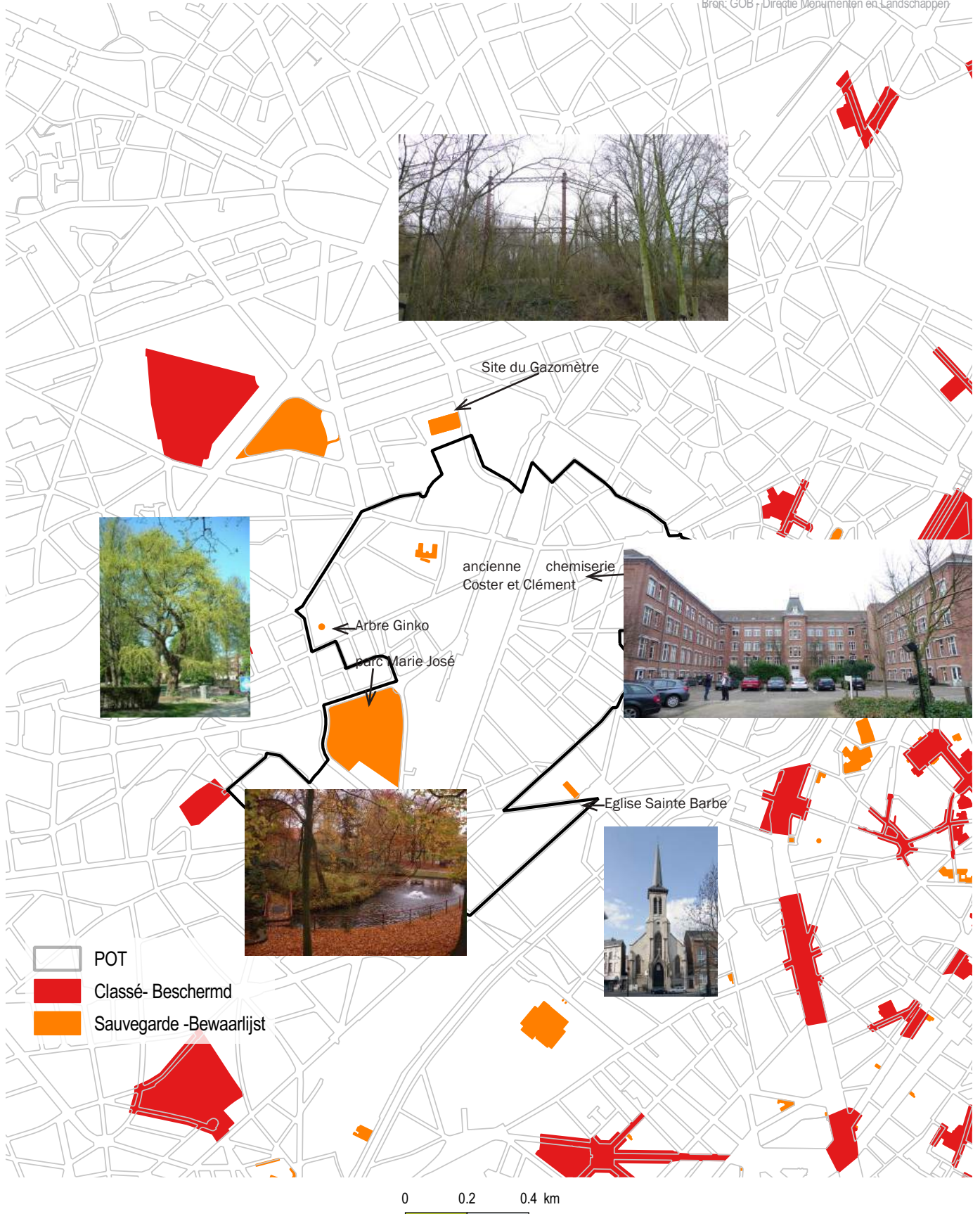
ENTRE PAYSAGE EN FRICHE ET DENSITÉ NAISSANTE

< carte ADT

PATRIMOINE - ERFGOED

Protection - Sauvegarde/ Bescherming - Bewaarlijst

Source: SPRB - Direction Monuments et sites/
Bron: GOB - Directie Monumenten en Landschappen



PATRIMOINE

PATRIMOINE PROTÉGÉ

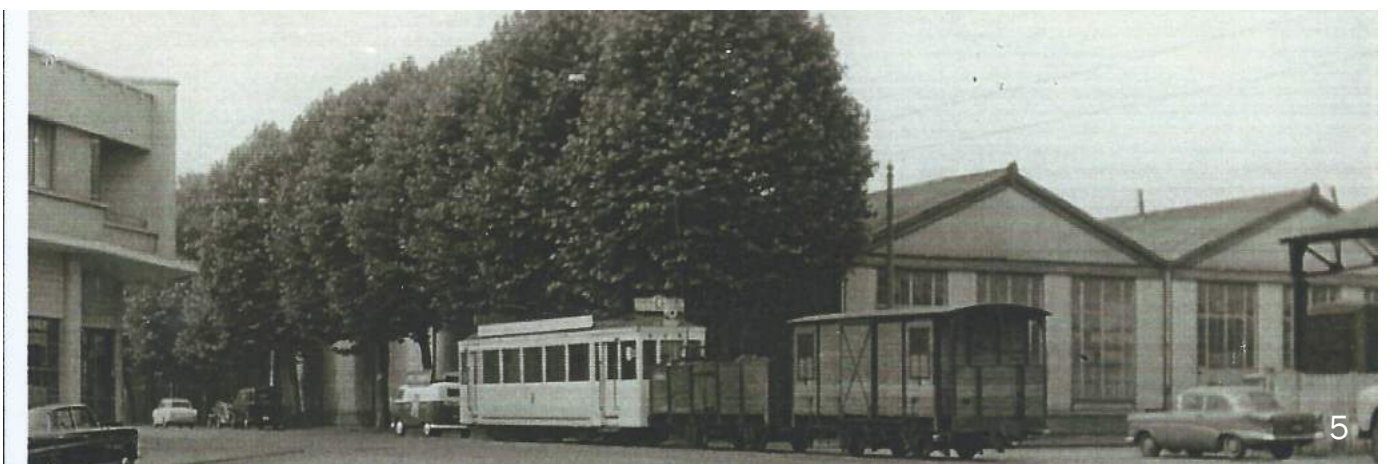
Aucun site ou bâtiment classé ne se trouve dans le POT.

Les éléments suivants se trouvent sur la liste de sauvegarde:

- ancienne chemiserie Coster et Clément (Ch. de Gand, 340, Molenbeek);
- arbre Ginkgo (*Ginkgo biloba*) (Rue Osseghem 00)
- le Parc Marie José (Boulevard Edmond Machtens 0, Avenue de Roovere 1-3, Avenue Joseph Baeck 0);
- église Sainte-Barbe, (Place de la Duchesse de Brabant 0).

PATRIMOINE SAUVEGARDÉ OU CLASSÉ

< Cartographie ADT, sur base des données SPRB,
Direction Monuments et sites.
Photos ADT



PATRIMOINE INDUSTRIEL

PATRIMOINE INDUSTRIEL À VALORISER

Quelques reliques de l'époque industrielle persistent dans le paysage contemporain: comme la structure métallique et la cheminée du Gazomètre; les industries Delhaize réhabilitées et les voies de l'ancienne voie ferrée qui mène vers le site et la brasserie Vanden Heuvel. Ces bâtiments ou sites ne sont ni classés, ni sauvegardés.

Néanmoins il y a un patrimoine de la période industrielle à valoriser.

Les bâtiments sur le site de la gare de l'Ouest même sont généralement de mauvaise qualité comme les entrepôts et halles. Mais les structures restent un élément potentiellement utilisable de manière temporaire (voire chapitre SOL ET ENVIRONNEMENT).

Pistes de réflexion:

- *Comment le riche passé industriel (Brasserie Vanden Heuvel, entrepôts et rails Delhaize,...) peut-il être intégré dans la vision que la programmation imaginera pour le site ?*
- *Faut-il mettre en valeur les éléments du paysage historique, panoramas, tracé du ruisseau du Maelbeek,...)?*
- *Quels bâtiments ou éléments peuvent être utilisés dans l'utilisation temporaire du site ou la sauvegarde pour la programmation au projet qui sera proposé?*
- *Comment éliminer la rupture urbaine que la voie ferrée a causé?*

1 Ancienne Brasserie Vanden Heuvel

2 Le site de Delhaize de la rue Osseghem 2015

3 Le site de Delhaize de la rue Osseghem vers 1900

4 Ancienne gare de l'Ouest en 2015

5 Ancienne gare de l'Ouest en 1950

< photos ADT

02 /
P L A N O L O G I E



CONSTATS

LE PAYSAGE ACTUEL COMME POINT DE NOUVEAU DÉPART

- *La ZIR est principalement affectée (selon le PRAS) aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.*
- *Ces objectifs sont précisés dans la Déclaration de Politique Générale (DPG) 2014-2019 qui énonce également l'idée de réfléchir à une utilisation temporaire du site.*
- *Plusieurs projets publics et privés sont en cours aux alentours de la gare de l'Ouest.*
- *Des nouveaux outils sont mobilisables pour assurer le développement du pôle.*



ZONES VERTES

ZONES VERTES	
ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE	
ZONES DE PARCS	
DOMAINE ROYAL	
ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR	
ZONES DE CIMETIERES	
ZONES FORESTIERES	
ZONES AGRICOLES	

ES COMMERCANTES		WINKELGALERIEN
RIATION DE MIXITE		PUNTEN VAN WISSELEN
ES STRUCTURANTS		STRUCTURERENDE RUIJ
ARKING DE TRANSIT		TRANSITPARKEERPLAAT

ZONES D'HABITAT

ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE	
ZONES D'HABITATION	

ZONES DE MIXITE

ZONES MIXTES	
ZONES DE FORTE MIXITE	

ZONES D'INDUSTRIES

ZONES D'INDUSTRIES URBAINES	
ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS	

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

ZONES ADMINISTRATIVES	
ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC	
ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN	
ZONES DE CHEMIN DE FER	

AUTRES ZONES

ZONES D'INTERET REGIONAL	
ZONES D'INTERET REGIONAL A AMENAGEMENT DIFFERE	
ZONES DE RESERVES FONCIERES	

SITUATION DE FAIT: LE PRAS «DÉMOGRAPHIQUE»

MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

Prescription ZIR n°3:

« Cette zone est affectée principalement aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux bureaux, par rapport aux bureaux existants à l'entrée en vigueur du plan arrêté le 3 mai 2001, est limitée à 27.000 m².

La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 50% de l'ensemble des superficies de plancher à réaliser dans la zone.

La surface affectée aux espaces verts est de minimum 1 ha.

La zone comportera deux liaisons Est-Ouest, la première à hauteur de la station Beekkant et la seconde à hauteur de la place de l'Ouest.

Les réservations pour les transports en commun par voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées.

La composition urbaine de l'ensemble vise à l'amélioration des liaisons Nord/Sud par une perméabilité piétonne et cyclable du site. ».

«Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE)

Zone dont le caractère culturel, historique, esthétique ou d'embellissement présente des qualités particulières et doit être préservé. Ces zones sont définies par le PRAS. Les demandes de permis relatives à un bien situé en ZICHEE sont soumises à l'avis de la commission de concertation dès lors que la demande modifie les gabarits ou l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public.»

Le PRAS «démographique» est entré en vigueur le 21 décembre 2013. L'objectif de la modification est d'apporter des réponses à la croissance démographique que connaît la Région (une augmentation de plus de 100.000 habitants supplémentaires est attendue d'ici 2020), en offrant plus de possibilités pour la construction de logements en Région bruxelloise.

Dans ce cadre, le Gouvernement a décidé de créer une nouvelle zone d'affectation appelée «ZEMU» (Zones d'Entreprises en Milieu Urbain). La création de cette zone répond à la nécessité d'envisager une mixité fonctionnelle au sein des zones aujourd'hui mono-fonctionnelles et en particulier au sein des zones d'Industrie Urbaines (ZIU). L'introduction du logement dans ces anciennes zones industrielles a également pour objectif d'améliorer l'intégration des entreprises dans la ville et de requalifier certaines friches industrielles aujourd'hui peu denses.

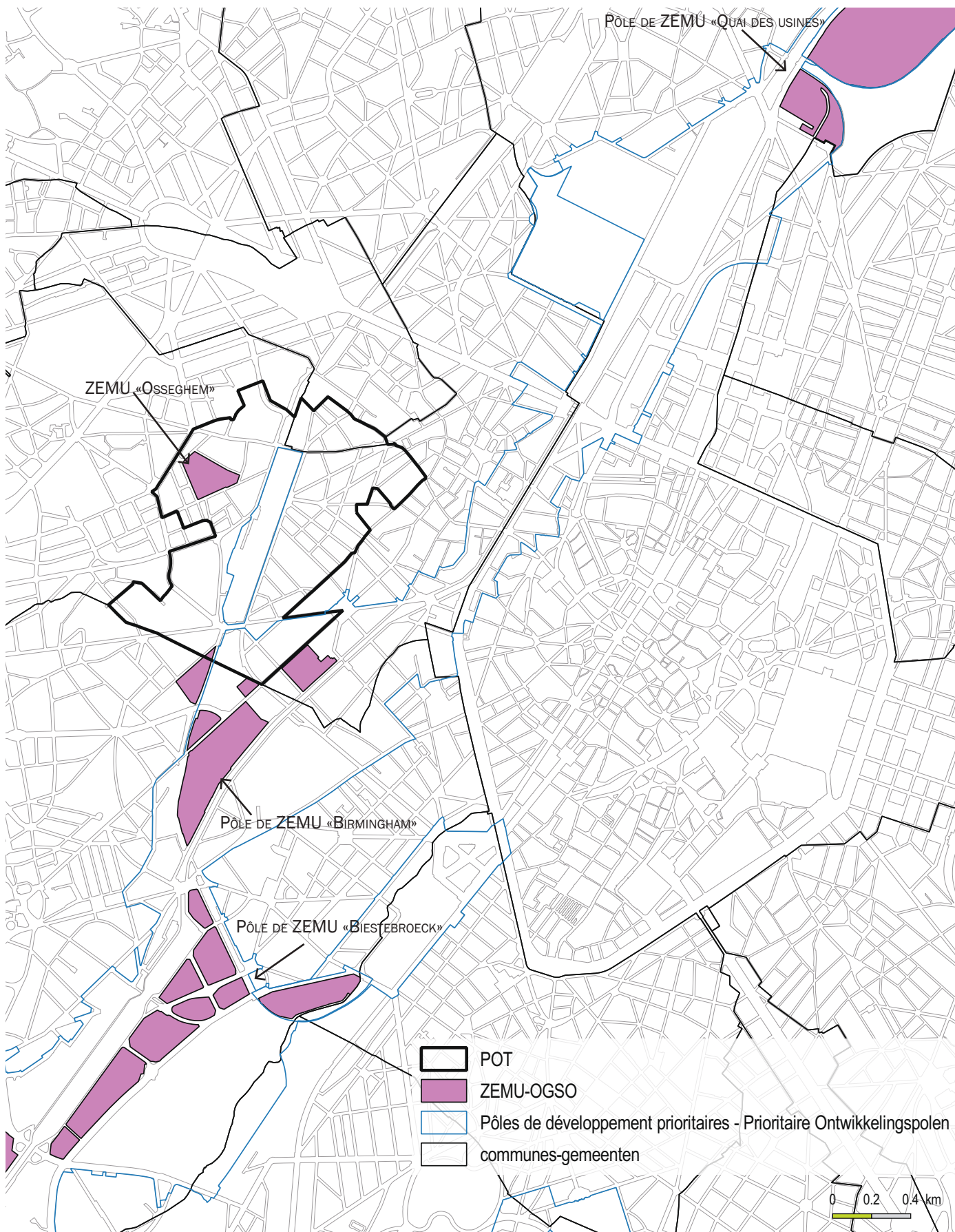
Le territoire de la commune de Molenbeek accueille 2 ZEMU: l'une reprenant le pôle Birmingham et l'autre située le long de la rue d'Osseghem, abritant actuellement des entrepôts du groupe Delhaize.

Par ailleurs, le PRAS modifié reprend le programme suivant pour la Zone d'Intérêt Régional Gare de l'Ouest (ZIR n°3):

- Minimum 50% de logement
- Maximum 27.000m² de bureaux
- Minimum 1 ha d'espace vert
- Deux liaisons Est-Ouest (Beekkant et place de l'Ouest)
- Une liaison Nord-Sud piétonne et cyclable.

ZEMU- Pôles de développement prioritaires OGSO- Prioritaire Ontwikkelingspolen

Source: BDU-DEP



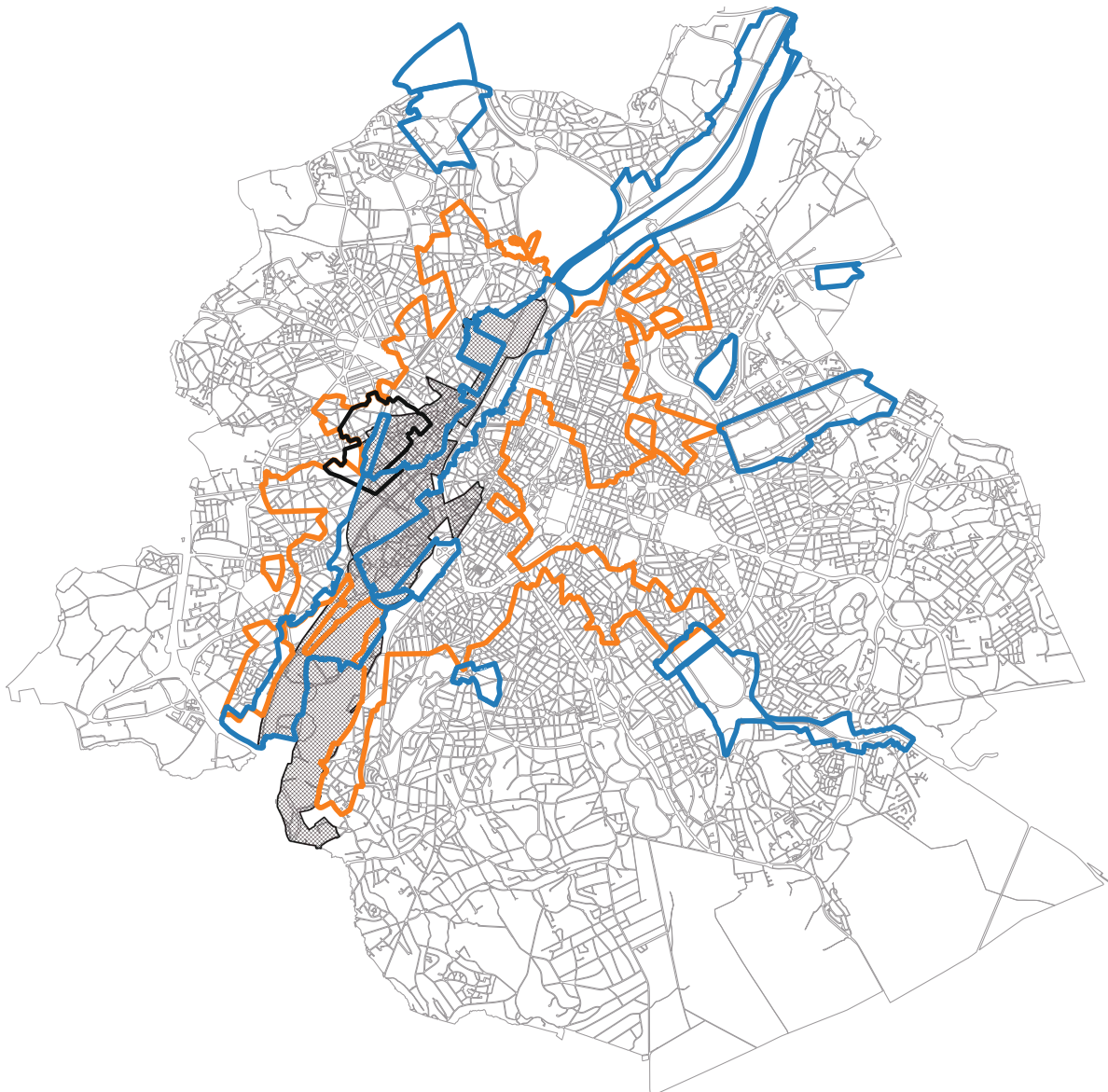
Des zones de forte mixité sont présentes autour de la ZIR gare de l'Ouest. La prescription des Zones de Forte Mixité (ZFM), concernant les chancres urbains, impose la réalisation de minimum 35 % de logements. Les modifications, inscrites dans le cadre de l'arrêté du 2 mai 2013 initiant le PRAS démographique, permettront de faire passer ce pourcentage à 50 %, tout en préservant la mixité inhérente aux ZFM.

Les activités autorisées dans les ZEMU sont les suivantes. A titre principal: les activités productives et les services intégrés aux entreprises pour une superficie de maximum 2.000 m² (il est possible de dépasser ce seuil dans certaines conditions). Le seuil de 2.000 m² a été fixé dans l'objectif de favoriser les activités économiques porteuses d'emploi et davantage compatibles avec le logement.

A titre secondaire: les commerces (max 1.000 m²); les commerces de gros (max 2.500m²); les grands commerces spécialisés (max 3.500 m²); le logement; les équipements. Une mixité obligatoire est recommandée pour les grands projets.

PERIMETRES

Zone d'économie urbaine stimulée - ZEUS
Zone de Rénovation Urbaine - ZRU
10 pôles de développement prioritaires



VISION ÉLABORÉE DANS LE PROJET PRDD

La Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS), est comprise dans la «zone de développement» approuvée par l'Union européenne.

La Région a déterminé, via le travail statistique de l'IBSA et le travail cartographique de l'ADT, ce périmètre afin d'y stimuler l'implantation et le développement d'entreprises et de favoriser l'engagement de chômeurs résidant dans les quartiers compris dans la zone.

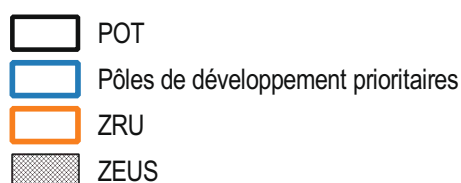
Il s'agit de revitaliser certains quartiers défavorisés qui présentent des caractéristiques de précarité, en encourageant l'installation d'entreprises ou qui y sont installées, et qui engagent des travailleurs domiciliés dans ces quartiers.

Ce dispositif vise:

- la diminution du chômage des résidents,
- la lutte contre le travail au noir,
- la stimulation de l'entrepreneuriat,
- l'amélioration du contexte socio-économique des quartiers.

Le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) préconise de:

- construire une structure de mobilité durable comme armature du développement urbain: un réseau de nœuds de transports publics performants comme support de développement. La gare de l'Ouest est un nœud de niveau 1 (PRDD, p 97).
- promouvoir la densification des fonctions (emploi, logement, école, récréation,...) et localiser les bureaux près des nœuds de transports publics efficaces (gares et nœuds intermodaux),... tout en prescrivant un niveau minimum de mixité fonctionnelle. La hiérarchisation des nœuds devra être basée sur le niveau de desserte en chemin de fer (IC/IR et RER), en métro et pré-métro (dont les sites sont indépendants et conjuguent capacité et vitesse attractives), et enfin en «tram à haut niveau de service» (PRDD, p. 227).
- construire l'armature du développement économique: le déploiement de l'économie locale par la mise en place de 2 outils: la ZEMU et la ZEUS (PRDD, p. 89).



PÉRIMÈTRES

< carte ADT d'après le projet de PRDD



- construire le paysage, la nature en réseau: créer des nouveaux espaces verts dans les quartiers déficitaires comme la Gare de l'Ouest (PRDD, p. 85).
- créer un pôle de compétence et d'éducation, l'objectif étant de réorganiser progressivement la formation professionnelle qualifiante dans une approche sectorielle par la création de Pôles couvrant tout le champ de la qualification, de l'information et de l'orientation à l'emploi ainsi qu'une stimulation des secteurs économiques liés à l'environnement (PRDD, p. 92).
- les axes de développement: dédier l'axe gare de l'Ouest – Simonis – Bockstael aux équipements collectifs, qui se situent dans une zone déficitaire en équipements (PRDD, p. 92).
- construire le développement territorial dans sa dimension métropolitaine: la gare de l'Ouest est identifiée comme zone transrégionale de coopération paysagère (PRDD, p. 105).
- valoriser les réserves foncières près des nœuds de communication (SNCB-STIB): «Tant le réseau de la STIB que le maillage ferroviaire de la SNCB sont appelés à jouer un rôle croissant dans la structuration de la ville. Il s'agit d'augmenter la densité urbaine près des axes de transports publics qui démontrent déjà une certaine efficacité et qui possèdent des réserves foncières à proximité» (PRDD, p. 226).



ZONE DE RÉNOVATION URBAINE ET CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE

Dans le cadre des travaux préparatoires du PRDD et conformément aux prescrits du CoBAT, le Gouvernement a demandé de vérifier et d'actualiser le périmètre de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation – EDRLR (défini dans le PRD de 2002). Un nouveau périmètre, a été cartographié: la Zone de Rénovation Urbaine (ZRU). Cette zone bénéficiera d'opérations publiques dans le cadre de la politique de rénovation urbaine.

L'ADT et l'IBSA ont repris des critères socio-économiques simples et actualisables pour définir la nouvelle zone:

- *les revenus (statistiques fiscales), inférieurs au revenu médian par déclaration;*
- *le taux de chômage (Actiris) supérieur à la moyenne régionale;*
- *la densité de population supérieure à la moyenne régionale.*

Une enquête de terrain complémentaire (qui a relevé l'état extérieur de 17.000 bâtiments et des caractéristiques propres aux quartiers concernés) a été réalisée et a permis de définir précisément la ZRU.

Par ailleurs, le Gouvernement a approuvé, en décembre 2014, les principes directeurs des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU). Un CRU sera consacré à un large périmètre, encore à définir, autour de la Gare de l'Ouest, reprenant des morceaux de territoire des communes de Molenbeek, d'Anderlecht et de Koekelberg.

Le programme devrait être approuvé pour la fin de l'année 2015.

DÉCLARATION POLITIQUE RÉGIONALE

La gare de l'Ouest fait partie des 10 «pôles de développement territorial prioritaires de législature» inscrits dans la DPG .

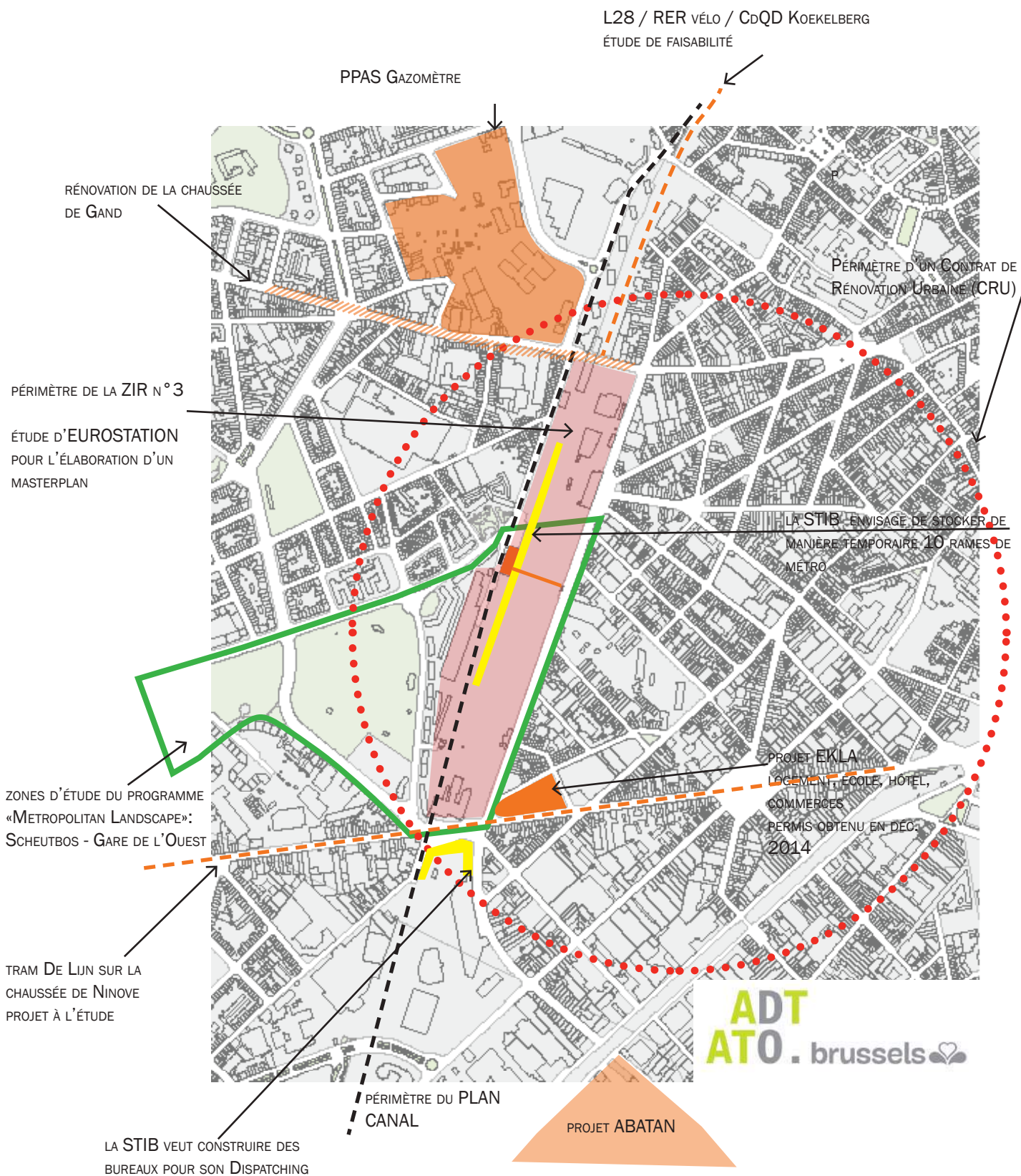
Des objectifs plus ambitieux aux prescriptions réglementaires du PRAS sont repris dans la DPG:

- réalisation d'au moins 800 logements;
- augmentation de la surface d'espaces verts de 1ha à 3ha;
- réflexion sur l'occupation temporaire du site.

Extrait de la DPG:

«Ce site de 13 ha est, depuis l'achèvement du pôle multimodal, un des mieux desservis de la Région de Bruxelles-Capitale et appartient en grande partie au Groupe SNCB. Cette maîtrise foncière publique à valoriser et ce nœud multimodal efficace constituent deux qualités essentielles pour le développement d'un nouveau quartier dense et mixte. Le Gouvernement arrêtera donc une double stratégie de développement. D'une part, le Gouvernement mettra tout en œuvre en vue d'acquérir, au travers de la plateforme territoriale opérationnelle ou le cas échéant de la SAF dans l'attente de sa création, les terrains appartenant au pouvoir public fédéral. Le Gouvernement poursuivra, dans ce cadre, le processus d'acquisition lancé par Beliris¹ en vue de disposer d'une première maîtrise foncière régionale dès 2015. D'autre part, le Gouvernement arrêtera pour 2015 les lignes de force d'un projet urbain basé sur une densification importante et sur une mixité fonctionnelle et sociale. Il étudiera la possibilité d'une utilisation temporaire du site. Le Gouvernement prendra, à cette fin, comme base de discussion la programmation proposée par le projet de schéma directeur de Beliris en vue de réaliser à l'horizon 2020 un minimum de 800 nouveaux logements, de nouveaux équipements de proximité ainsi qu'un espace vert de 3ha entre la place Beekkant et la gare de l'Ouest.»

¹ Eurostation précise que ce n'est pas à l'ordre du jour de la SNCB et INFRABEL de vendre le site.



INVENTAIRE DES PROJETS AUTOUR DE LA ZIR

Différents projets autour de la ZIR voient le jour.

- Projet EKLA
- Masterplan et vision ABATTOIR
- Ligne 28
- RER vélo
- Rénovation parc Marie-José
- STIB - demande entreposage rames de métro
- Tram De Lijn sur la chaussée de Ninove
- PPAS Gazomètre
- Plan de Transport SNCB et de développement du RER



Ekla, était la bière vedette de l'exposition universelle de 1958, produite par la brasserie Vandenheuveel.

EKLA

La friche Vandenheuveel (6.275 m²), à proximité de la gare de l'Ouest, va se transformer en un «mini-quartier» avec du logement neuf (198 unités sur une superficie de 17.367m²), du commerce (385m²), des logements conventionnés, une crèche et une école (250 élèves en classes maternelles et primaires), des bureaux (245m²).

Le tout représente une superficie bâtie totale hors sol de 25.846m² et de 6.236m² de parkings en sous-sol (185 emplacements).

Les gabarits des 3 nouveaux immeubles varient de «rez-de-chaussée + 2 étages» à «rez-de-chaussée + 19 étages + étage technique». Le bâtiment le plus haut est situé en pointe d'îlot (côté Gare de l'Ouest).

L'actuel parc communal «Vandenheuveel» (1.400m²) sera déplacé vers la rue Pierre Van Humbeek et disposera d'une superficie plus grande (+/- 1.600m²), dans une configuration accessible tant par la chaussée de Ninove que par la rue Bonehill.

- Localisation: terrain situé entre la chaussée de Ninove, les rues Vandenpeereboom, Bonehill et Van Humbeek.
- Maîtrise d'ouvrage: Re-Vive, Vandenheule SCRL
- Phasage: le permis a été octroyé par la Région le 09/12/20114 moyennant quelques modifications du projet.

ILLUSTRATION DU PROJET EKLA

< photos sources: REVIVE, <http://www.re-vive.re/projects/view/ekla-molenbeek>



ABATTOIR

En 2009, la société Abattoir SA a élaboré un masterplan vision 2020 pour son site. Ce Masterplan ambitieux propose d'aménager la partie centrale du site en une grande place urbaine de 60.000 m², en y incluant le bâtiment du marché couvert, qui est classé. Cet espace pourra, en plus des marchés, accueillir d'autres événements socioculturels. Les bâtiments qui entourent la place prennent la forme d'entrepôts urbains, dont les fonctions seront modulables suivant les activités qui y sont organisées.

Avec la nouvelle halle alimentaire, première réalisation de ce masterplan (projet FEDER 2007-2013), SAABATTOIR souhaite donner un caractère plus permanent aux activités de marchés, en ouvrant un nouveau bâtiment dans lequel les marchands ambulants pourraient obtenir un emplacement fixe.

L'objectif du marché couvert aux denrées alimentaires, d'une superficie de 12.000m², est de vendre des aliments de façon durable (moins de sacs plastic, récupération des certains surplus,...).

La halle alimentaire est complétée d'un espace commercial de 592 m². Des appartements seront construits au-dessus de ces magasins. Les travaux ont débuté durant l'été 2013. La halle alimentaire est opérationnelle depuis mai 2015. Sur le toit de hall sera implanté une ferme urbaine, projet pilote en Région bruxelloise.

Les développements prévus seront exécutés par phase. Le processus s'effectuerait dans le respect des dispositions du PPAS actuel «Mons Birmingham» qui serait revu en fonction du masterplan.

Le projet des abattoirs ne se situe pas à proximité immédiate de la ZIR «gare de l'Ouest», mais vu l'ampleur des projets des synergies économiques, sociales ou culturelles peuvent avoir de l'intérêt.

Localisation: Commune d'Anderlecht, quai de l'Industrie, Rue Ropsy Chaudron

- Maîtrise d'ouvrage: la société Abattoir SA
- Phasage: projet sur 5 à 20 ans. Le premier permis a été déposé en 2011.

MASTERPLAN ABATTOIR 2020

< photos sources: - Abattoir SA
- ADT, 2014, *Etat des lieux illustré du territoire du canal à Bruxelles.*

UN PROJET, DEUX OBJECTIFS : PRÉSERVER L'ESPACE NATUREL ET CRÉER UN LIEU DE DÉTENTE CONVIVIAL.
EEN PROJECT, TWEE DOELSTELLINGEN : HET BEHOUD VAN DE FLORA EN EEN ONTSPANNENDE PARKERVARING.



Zone boisée
Via la pose de clôtures en châtaigner fendu, les zones boisées seront préservées et les espèces végétales pourront s'y développer.

Bosgebied
Door het plaatsen van kastanjehouten afscheidingen worden de bosgebieden beschermd en kunnen de plantensoorten er zich volop ontwikkelen.

Chemins et accès
Le projet prévoit la création de sentiers, d'escaliers et la restauration de certains chemins existants. A l'avant du centre de jour pour personnes âgées situé dans le parc, une terrasse en pierre naturelle sera aménagée. L'abri champignon sera également coté d'une terrasse pavée.

Paden en toegang
Het project omvat ook de aanleg van paden en trappen en de herstelling van sommige bestaande wegen. Aan de voorzijde van het dagcentrum voor senioren dat zich in het park bevindt, wordt een terras natuursteen aangelegd. Het paviljoen in paddendoelvorm krijgt eveneens een terras.

Aires de jeux
La démolition de l'ancienne volière et des plaines de jeux existantes permettra la création de 2 nouvelles aires de jeux. L'une au centre du parc sera dédiée aux jeunes enfants qui profiteront d'un bateau pirate et d'animaux à ressort. L'autre, dans le haut du parc, s'adressera aux plus grands et sera dotée d'une prairie pour les jeux de ballon et d'équipements d'escalade. Certains éléments du parcours santé seront repositionnés pour une meilleure utilisation. Enfin, les plates de pétanque seront déplacées à côté du centre de jour.

Speelpleinen
Door de afbraak van de oude volière en bestaande speelpleinen ontstaat er voldoende ruimte voor de aanleg van 2 nieuwe speelpleinen. Een speelplein, centraal in het park, wordt op maat van kleine kinderen ingericht met ondermeer een piratenschip en wipstoelen. Het grotere speelplein hogerop wordt ingericht voor grotere kinderen met een grasveld voor balspellen en klimtogen. Sommige onderdelen van het fitnessparcours worden verplaatst met het oog op een beter gebruik. De petanquebanen verhuizen en worden naast het dagcentrum aangelegd.

Mobilier
Le mobilier du parc sera renouvelé ou repositionné. Les poubelles seront remplacées et des bancs seront installés.

Meubilair
Het parkmeubilair wordt vernieuwd of verplaatst. De vuilnisbakken worden vervangen en er worden banken geplaatst.



1-12: voir numéros sur le plan ci-dessus : zie nummers op kaart hierboven



POUR LA DURÉE DES TRAVAUX, LES POISSONS SONT TRANSFÉRÉS DANS L'ÉTIANG DU CHÂTEAU DU KARREVELD.

DE VISSEN VINDEN TIJDENS DE WERKEN EEN TIJDELIJK ONDERKOMEN IN DE VUVER VAN KASTEEL KARREVELD.




Gestion de l'eau
Le ruissellement des eaux sera amélioré par la pose de fascines (entassement de branchages) qui empêcheront l'érosion du sol en ralentissant la pente, par l'aménagement de noues (petits fossés pouvant recevoir de l'eau) et par la création d'un bassin de rétention d'eau, qui permet à l'eau de s'infiltrer dans le sol.

Waterbeheer
Om bodemerosie tegen te gaan worden takkenbossen aangeplant en gressels aangelegd. Er wordt ook een waterretentiebekken aangelegd waartoe het regenwater op natuurlijke wijze in de grond kan sijelen.

Étangs
L'intervention au niveau des étangs concerne d'abord le nettoyage et l'épandage. Les étangs seront curés à sec. Le réseau d'épandage sera ensuite refait et les clôtures seront renouvelées. L'épandage et l'érogage des arbres autour des étangs permettront ensuite de préserver la qualité de l'eau. Les berges et le débouché de la cascade seront réparés et des arbres forts et robustes seront installés pour protéger l'eau. Un ponton d'observation en bois avec garde-corps sera aussi aménagé.

Vijvers
De ingrepen sluiten zich toe op het reinigen van de vijvers en het herstellen van hun afwateringssysteem. Hiervoor moeten de vijvers eerst drooggelegd worden, waarna het afwateringsnet hersteld kan worden. Tot slot worden ook de afsluitingen vervangen. De bomen rond de vijvers worden geëd of geknipt om de kwaliteit van het water te handhaven. De oevers en de overloop van de waterval worden hersteld en er worden sterke vruchtbare of ingevroren vloten geplaatst om zuurstof aan het water toe te voegen. Daarnaast wordt ook een houten observatiepontje ingericht.



Plantations
Le parc recèle une quantité d'arbres remarquables : marronniers d'Inde, platanes, saules pleureurs, chênes, sorbiers, ifs, peupliers, cèdres, du Liban, tilleuls ainsi qu'un très bel exemplaire de séquoia vert. Ces-ci seront préservés et de nouvelles plantations seront disséminées dans le parc, notamment dans le jardin japonais près de la cascade et aux abords du centre de jour. Localement, le projet prévoit une restructuration des espaces paysagers avec la plantation de nouveaux massifs et d'arbres.

Aanplantingen
Het park telt heel wat bijzondere bomen: Indische wilde kastanje, platano, trouwvigen, eiken, ligterbessen, taxusbomen, populieren, Libanese ceder, Indiebomen en een fraai exemplaar van een eeuwig groene sequoia. Deze bestaande bomen blijven behouden terwijl er hier en daar nog nieuwe worden aangeplant, maar vooral in de Japanse tuin in de buurt van de waterval en rond het dagcentrum. Het project omvat tevens de lokale herstructurering van de landschapsruimte met nieuwe groepplanten en bomen.

L28

Une étude relative à l'élaboration d'un plan guide pour la rénovation urbaine durable de la L28 est en cours pour le SPRB/DRU (voir Chapitre PAYSAGE).

RER VELO

Il s'agit d'un réseau vélo «domicile-travail» et «domicile-école» d'environ 400 km, entre Bruxelles et sa périphérie. Ce réseau s'étend sur un rayon de 15 km autour de Bruxelles. Environ 51% des déplacements ne dépassent pas les 5 kilomètres. Ces distances sont donc parfaitement parcourables à vélo. Quinze itinéraires cyclables, dont un le long de la L28 et le long du canal, ont été sélectionnés. Ceux-ci seront aménagés en priorité.

Approbation le 12/12/2012 par la région Flamande et par la RBC.

RÉNOVATION PARC MARIE JOSÉ, BROCHURE

< carte BELIRIS

RÉNOVATION PARC MARIE-JOSÉ

Beliris a entrepris des travaux dans le parc Marie-José situé à proximité de la ZIR «gare de l'Ouest». D'une superficie de plus de 6 hectares, ce parc, est inscrit sur la liste de sauvegarde du patrimoine bruxellois. On y trouve 3 étangs et quelques arbres remarquables. Le parc est en restauration. Les travaux concernent la réorganisation des chemins, le renforcement de la végétation des sous-bois, la stabilisation des talus, etc.

Les étangs feront l'objet d'une restauration importante. Le projet prévoit aussi la réfection des berges, un lagunage au moyen de plantes filtrantes, le placement d'aérateurs, de clôtures, d'un ponton d'observation, etc. Certains aménagements tels que la construction d'une terrasse devant le centre de jour, le déplacement des pistes de pétanque ou la rénovation des plaines de jeux répondront directement aux demandes des usagers.

- Maître d'ouvrage: Beliris
- Entrepreneur: QUINTELIER FRERES sa
- Bureau d'études: AGORA sa
- Début des travaux: printemps 2015
- Fin des travaux: hiver 2015/2016



STIB

Demande de la STIB pour l'entreposage temporaire des rames métro de la STIB sur le site.

Cet entreposage s'inscrit dans le cadre du projet de développement du métro à Bruxelles (automatisation de l'axe est-ouest). En attendant la construction d'un nouveau dépôt sur le plateau du Heysel, la STIB envisage de stocker les nouvelles rames (une dizaine) à partir de 2017 sur le site de la gare de l'Ouest, et ce jusqu'à l'horizon 2020/2021.

Une alternative a été étudiée par l'ADT et envoyée à la STIB (voir chapitre mobilité).

DE LIJN

Un tram à haute vitesse est prévu le long de la chaussée de Ninove. Il pourrait renforcer l'intermodalité à hauteur de la gare de l'Ouest. Ce projet n'est pas prioritaire par la région flamande (non inscrit dans le plan de financement du Gouvernement flamand).

RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE DE GAND

La partie entre la station métro Osseghem et l'avenue Karreveld est la dernière partie de la chaussée de Gand qui sera réaménagée. Le permis est délivré par la Région.

Le réaménagement doit améliorer la situation des piétons et cyclistes. Des passages piétons sécurisés sont prévus et dans la proximité des carrefours avec feu de circulation les pistes cyclables seront marquées. Dans l'autre direction un marquage de piste cyclable sera aménagé.

Des arbres dans la voie de stationnement doivent assurer les accents verts.

IMAGE SIMULATION CHAUSSÉE DE GAND

< source: Bruxelles Mobilité



PPAS GAZOMÈTRE

Le PPAS Gazomètre est situé sur le territoire de la commune de Molenbeek, au-delà de la ligne ferroviaire, à proximité de la station de métro Osseghem.

Les objectifs majeurs du PPAS sont les suivants:

- Exploiter les qualités existantes des espaces verts et du patrimoine pour restructurer le site autour d'espaces collectifs structurants et moteurs dans le développement du quartier.
- Densifier le site en adéquation avec son accessibilité et permettre d'opérer une rencontre sociale, grâce à un projet garantissant une mixité sociale.
- Désenclaver le quartier en créant de nouvelles connexions piétonnes et automobiles.
- Garantir une meilleure intégration des différentes fonctions existantes au sein du périmètre, en favorisant la mixité, également verticale.

Le maximum de nouvelles superficies de plancher a été établi à 15.000 m². Le nouveau PPAS reprend avec le tissu actuel et privilégie les nouvelles constructions pour compléter les îlots existants. Les rues de la trame Est-Ouest sont prolongées pour rendre l'îlot traversable. Dans le sens Nord-Sud, trois grands espaces ouverts sont aménagés, le bâti s'organisant autour d'eux.

Ces espaces ouverts, qualifiés de «plaines», possèdent des programmations spécifiques.

La première au Nord est nommée «la plaine du gazomètre», elle est essentiellement dédiée à un espace récréatif complétant le parc existant.

La deuxième, au centre de la parcelle c'est «la plaine des potagers», les cultures existantes sont conservées et réorganisées.

La troisième, la plus proche de la chaussée de Gand est «la plaine des écoles». Elle affirme la densification de l'école Serge Creuze et offre des espaces extérieurs pour les élèves. La possibilité que cette plaine des écoles devienne un lieu public, hors temps scolaire, reste à définir.

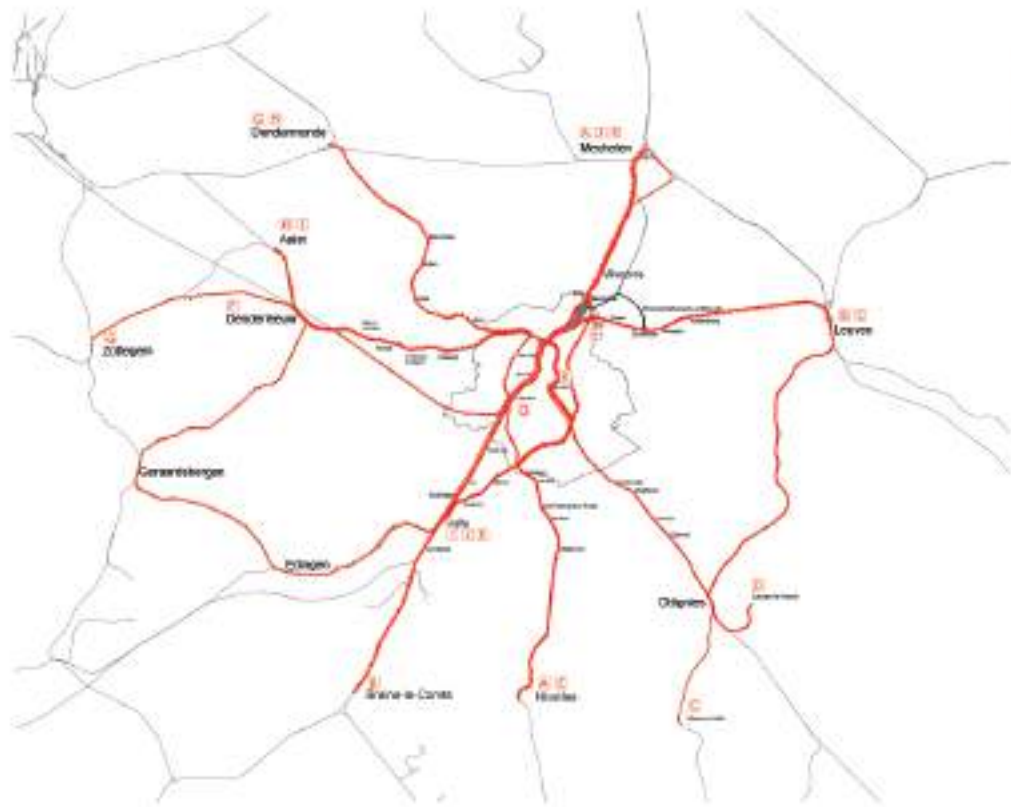
Maîtrise d'ouvrage: Commune de Molenbeek

Phasage: PPAS en procédure

Bureau d'étude: BUUR

PPAS GAZOMÈTRE

< sources: - Buur, 2009
- www.molenbeek.be



- A MECHELEN_NIVELLES
- B LEUVEN_BRAINE-LE-COMTE
- C LEUVEN_VILLERS-LA-VILLE
- D LOUVAIN-LA-NEUVE_BXL-MID
- E BXL-SCHUMAN_NIVELLES
- F DENDERLEEUV_HAREN
- G ZOTTEGEM_DENDERMONDE
- H AALST_DENDERMONDE
- I AALST_HALLE
- J HALLE_BXL-SCH_MECELEN
- K HALLE_MECELEN

LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL ET LE PLAN DE TRANSPORT SNCB

«Les nombreux navetteurs qui se déplacent chaque jour vers Bruxelles «mettent la pression» sur le réseau de transport public. En vue d’améliorer le réseau et de répondre aux problèmes de capacité à venir, le groupe SNCB poursuit le développement du Réseau Express Régional. Le plan de transport de la SNCB prévoit, à l’horizon 12/2016, de doubler la fréquence de la ligne pour accueillir la nouvelle liaison de la ligne 50 Alost_Zottegem. Les RER supplémentaires (2 en heures creuses et 4 en heures de pointes) de la ligne 50A (Gand_Bruxelles-Midi), auront leur terminus à Bruxelles-Midi ou seront dirigés vers la ligne 28 (gare de Bruxelles-Ouest)».

porteur du projet: SNCB / INFRABEL
 phasage: L’achèvement du RER est prévu en 2025.

(source Eurostation, 2015)

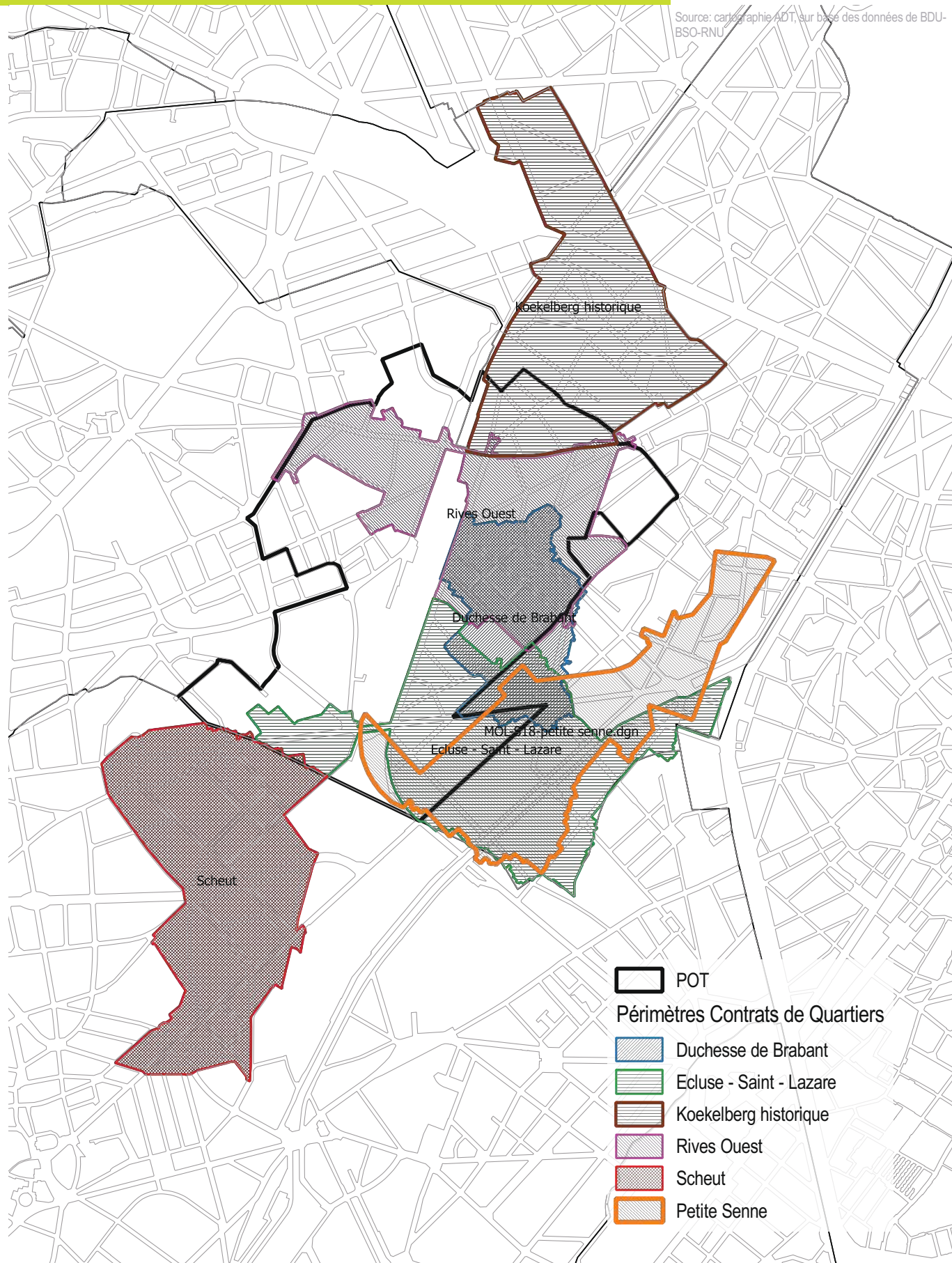
- 2 Trains/Heure
- 1 Train/Heure
- Augmentation de la capacité en heure de pointe

RER

< source: Eurostation, 2015

LOCALISATION CONTRATS DE QUARTIERS - LOCALISATIE WIJKCONTRACTEN

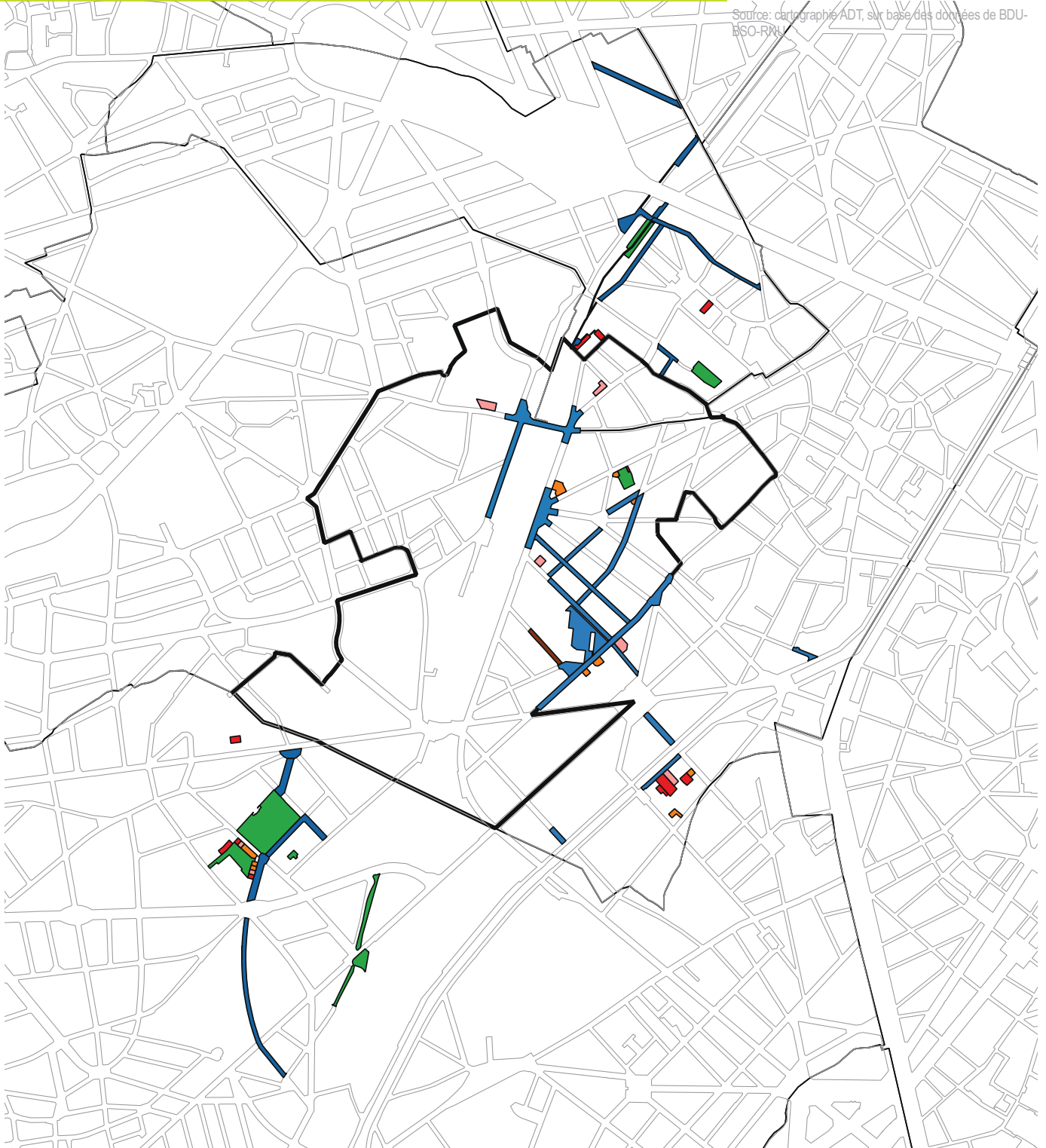
Source: cartographie ADT, sur base des données de BDU-BSO-RNU










REALISATIONS CONTRATS DE QUARTIERS - REALISATIES WIJKCONTRACTEN



Source: cartographie ADT, sur base des données de BDU-BSO-RRU



 POT	Type de réalisation
 Limites communales	 Equipement collectif
	 Espace vert
	 logement commerces
	 Logement
	 Voirie



CONTRATS DE QUARTIERS DURABLES

Dans la zone d'étude, 6 contrats de quartiers durables ont été programmés:

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE DUCHESSE (1999-2003)

Le CQD a permis plusieurs réalisations:

- de nouveaux logements et équipements rue des Quatre-Vents 154-156, rue de Quatre-Vents 182-190b, rue des Quatre-Vents 148-152, rue Teirlinck 20,26,28,30 et rue JB Decock 62;
- coin rue des Quatre-Vents – rue J.B. Decock: espace DeCock réaménagement des espaces ouvert au pieds des tours d'habitation;
- coin rue du Quatre-Vents – rue Delaunoy: aménagement d'un square;
- rue J.B. Decock 74-86: réalisation d'un équipement;
- coin rue de la Campine - Rue van Malder: réalisation de logements.

Le CQD a permis également le réaménagement de nombreuses voiries et espaces publics:

- voiries: Ostende, Vanderdussen, Vanderkindere (+ une partie des rues Quatre-Vents, JB Decock, Courtrai, Groeninghe, Van Malder);
- trottoirs et plateaux: Campine, JB Decock, De Saegher, Vanderdussen, Vandenpeereboom, Vanderkindere;
- éclairage public: Campine, De Saegher, Quatre-Vents, Teirlinck (+ Vanderdussen).

RÉALISATIONS CQD DUCHESSE

< photo *Quatre Vents, 182-190b* © Marc Detiffe - MRBC / MBHG - 2013

Molenbeek-saint-Jean / Sint-Jans-Molenbeek

Contrat de Quartier ÉCLUSE • SAINT-LAZARE

/ Wijkcontract SLUIS • SINT-LAZARUS

10/2009

2008 - 2012

Molenbeek-Saint-Jean / Sint-Jans-Molenbeek

Les Contrats de Quartier sont des programmes de rénovation des quartiers. La Région de Bruxelles-Capitale aide la Commune à financer des projets dans un quartier défini. Ces contrats durent 4 ans et visent à rendre le quartier plus agréable.
 / De Wijkcontracten zijn programma's voor de renovatie van wijken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest helpt de Gemeente om projecten te financieren in een welbepaalde wijk. Deze contracten duren 4 jaar en zijn er om de wijk aangenamer te maken.

Service des Projets Subsidés / Dienst Gesubsidieerde Projecten
 rue du Corne de Flandre 20 / Groef van Vlaanderenstraat
 Molenbeek-Saint-Jean, 1080 Sint-Jans-Molenbeek
 T: 02 / 600 49 24 - accueil.033@molenbeek.intinet.be



CQD RIVES OUEST (2007-2011)

Le CQD a permis d'aménager de nombreux espaces publics: carrefour «Osseghem», chaussée de Gand, place de l'Ouest. Deux crèches ont été réalisées: rue Decock et chaussée de Gand.

Un nouveau parc récréatif de 20 ares verra le jour rue des Etangs Noirs. La fin du chantier est prévue pour mars 2016. Le bâtiment à côté du parc comprend un équipement collectif et des logements.

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE ÉCLUSE SAINT LAZARE (2008-2012)

Le CQD a permis d'aménager de nombreux espaces publics: la place de la Duchesse; les rues Bonehill; De Gunst; d'Enghien; Van Humbeek. Des jardins récréatifs rue des Quatre-Vents et dans le parc Vandenheuvel sont également aménagés dans le cadre de ce CQD. Une crèche a vu le jour à l'angle des rues de Bonne et d'Enghien.

Le bâtiment situé au 122 chaussée de Ninove, fonctionnait comme Maison du CQD et est revendu à un promoteur privé pour en faire des logements.

Un bâtiment rue van de Peerenboom et De Gunst a été acheté par la commune dans le cadre du CQD. Cet immeuble est maintenu comme réserve foncière de la commune.

1 Brochure CDQ
> Commune de Molenbeek

2 Réalisations CDQ Écluse Saint Lazare
> photo © Serge Brison - MRBC / MBHG - 2012

3 Réalisations CDQ Écluse Saint Lazare
> photo © Marc Detiffe - MRBC / MBHG - 2014

4 Réaménagement Place de la Duchesse
> photo ADT



CONTRAT DE QUARTIER DURABLE SCHEUT (2011-2015)

Ce contrat couvre un périmètre qui comprend entre autre la chaussée de Ninove et la L28.

Le Contrat de Quartier Durable développe, entre autres, les projets suivants en lien avec le pôle gare de l'Ouest:

- restructurer, réaménager et sécuriser le Parc Petit Scheut avec, entre autres, une plaine de jeux (en cours);
- rénover le bâtiment inutilisé du 18, rue de Swaef pour le réaffecter en centre culturel;
- rénover et restructurer les logements communaux des rues Debatty et Deswaef (partiellement occupés) pour créer de nouveaux studios et appartements, ainsi qu'une maison de quartier, une crèche et un espace extrascolaire;
- verduriser et restaurer la Place Desmet ainsi que plusieurs voiries (rues de l'Agrafe, de l'Aiguille, Ruquoy et Verdonck, etc.);
- aménager ou renforcer et végétaliser une série d'espaces publics, notamment pour y placer des potagers collectifs;
- le long des voies ferrées, rue de Glasgow et à l'angle de la Rue de Birmingham à proximité de la station Jacques Brel le CQD prévoit l'aménagement de potagers collectifs et le réaménagement du passage piétons/vélos rue James Ensor. Cette liaison cyclable, si elle se réalise, pourrait être pris en compte pour le projet de liaison Nord-Sud piétonne et cyclable sur le site de Bruxelles-Ouest.

La plupart de ces projets sont initiés dans le cadre du Contrat de Quartier mais ne sont pas encore abouti à ce stade-ci.

PROJET PETIT SCHEUT

< photo <http://www.quartiers.irisnet.be/>

PROJET DE CENTRE POLYVALENT

< photo © COOPARCH-R.U. scrl - 2011



CONTRAT DE QUARTIER DURABLE KOEKELBERG HISTORIQUE(2011 - 2015)

Ce CQD couvre un périmètre qui s'étend principalement entre la chaussée de Gand, la L28, l'avenue de Jette et la chaussée de Jette. La majorité des interventions auront lieu au sud de la ligne 28. Le CQD développe, entre autres, les projets suivants:

- créer une promenade verte le long de la L28. Constituée d'un jardin public et de passerelles, cette «allée verte» permettra un cheminement piéton reliant la Place Simonis à la rue de Ganshoren et la rue du Neep, où sera construit un nouveau pôle culturel;
- aménager des terrains au coeur de l'îlot Schmitz afin de pouvoir y accueillir des jardins collectifs (potagers) comprenant un site de compostage;
- mettre en oeuvre une série d'opérations centrées sur l'environnement visant notamment la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, la réduction de la consommation énergétique, des opportunités d'insertion socioprofessionnelle et de formation aux techniques de construction et de rénovation durable pour les habitants sans emploi du quartier;
- réaménager voiries et espaces publics aux abords de la Place Simonis;
- construire un immeuble de logements à l'angle des rues du Neep et Jacquet comprenant des locaux polyvalents au rez-de-chaussée;
- construire un pôle culturel communal rues du Neep/Stepman;
- réaménager et verduriser plusieurs voiries en sécurisant le déplacement des piétons;
- créer une ludothèque et une nouvelles crèche;
- aménager un centre informatique offrant des formations à la maîtrise des nouvelles technologies de l'information et de la communication;
- soutenir la création d'entreprises et stimuler l'entrepreneuriat chez les habitants sans emploi du quartier par l'offre d'une structure de coaching, de suivi et d'encadrement de projet de création d'entreprise.

La plupart de ces projets sont initiés dans le cadre du contrat de quartier mais ne sont pas encore abouti à ce stade- ci.

NEEP/STEPMAN: PROJET ÉQUIPEMENT COLLECTIF AVANT TRAVAUX

< photo <http://www.quartiers.irisnet.be/>

JACQUET/ NEEP: PROJET IMMOBILIER MIXTE LOCAUX POLYVALENT-LOGEMENTS

< photo <http://www.quartiers.irisnet.be/>

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE PETITE SENNE (2014-2018)

Le périmètre «Petite Senne» s'articule autour de la zone du canal à hauteur du quartier Heyvaert. Il jouxte le périmètre du CQD Compas à Anderlecht et se prolonge vers la rue de Birmingham, la chaussée de Ninove et la rue du Cheval Noir.

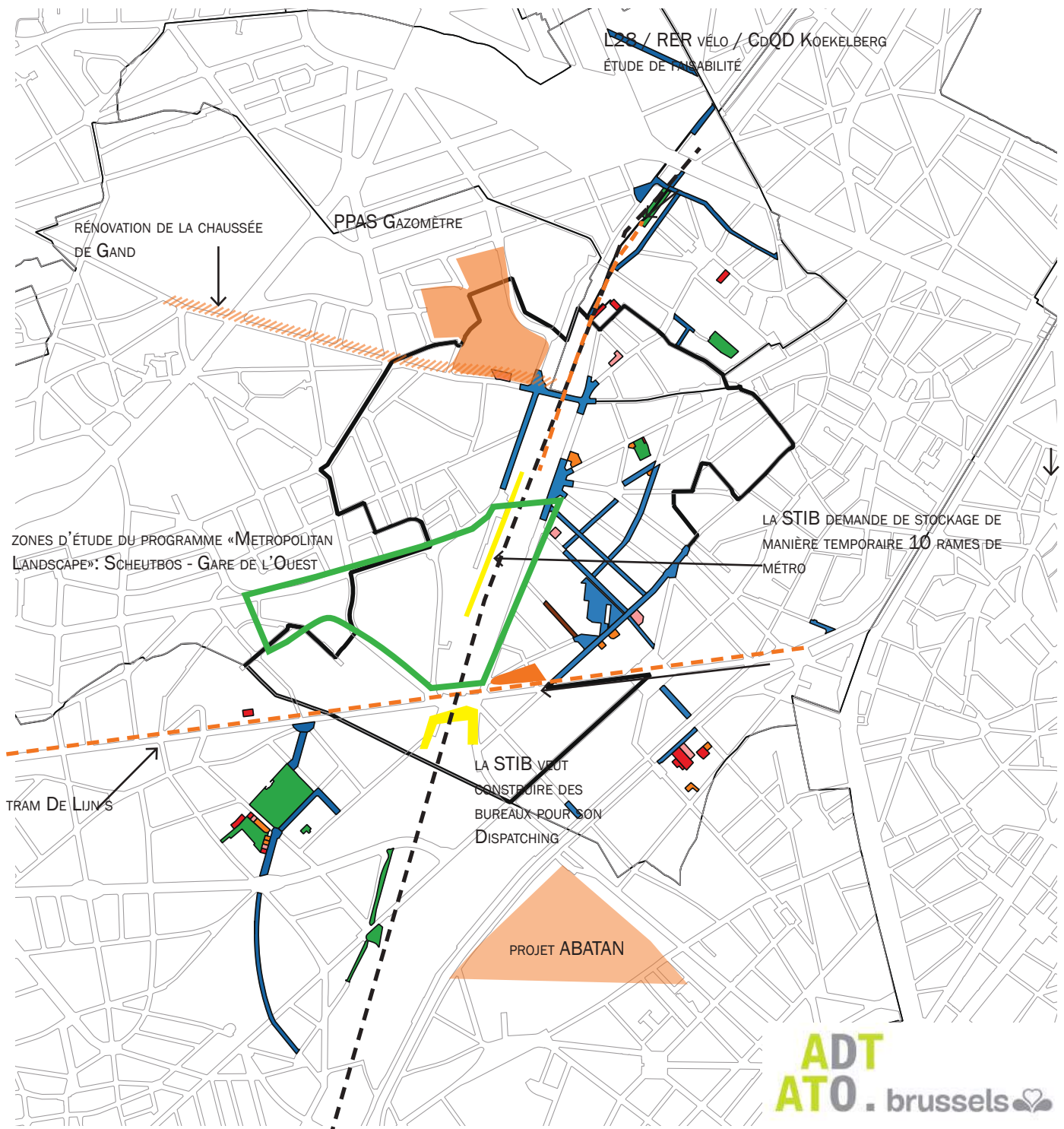
Ce périmètre présente des opportunités intéressantes en termes de reconversion de sites d'anciennes activités industrielles, souvent occupées par des commerces de voiture, qui dessinent un fort potentiel de création de logements, d'équipements et d'espaces verts. A cet égard, la présence de l'ancien lit de la Senne qui traverse le quartier constitue un atout majeur pour appuyer cette dynamique de reconfiguration urbaine.








Ce Contrat de quartier durable prévoit:

- la reconversion de l'îlot «Libelco» en un jardin d'hiver public permettant l'organisation de divers événements (activités culturelles, brocantes, terrasse,...);
- la création d'une crèche, d'un labo de langue, jeu et travail ainsi que des espaces productifs;
- la construction de 29 logements sociaux /conventionnés;
- l'amélioration de la mobilité douce avec le réaménagement d'une partie du quai de l'Industrie, de la rue de la Princesse et d'une portion de la rue de Bonne en faveur des usagers faibles;
- la redynamisation du commerce et l'horeca sur la rue Heyvaert et place de la Duchesse de Brabant;
- des actions d'éducation, d'animation et de loisirs pour les enfants et les jeunes;
- la promotion de l'entreprenariat et des projets d'insertion socio-professionnelle;
- l'activation des entrepôts ou des espaces à l'abandon via des projets temporaires;
- le soutien des initiatives locales via un budget citoyen;
- le conseil et l'aide des habitants dans leurs démarches de rénovation de façades.

EXEMPLE DE PROJET PRÉVU CQD PETITE SENNE (PROJET JARDINS D'HIVER)

< documents commune de Molenbeek

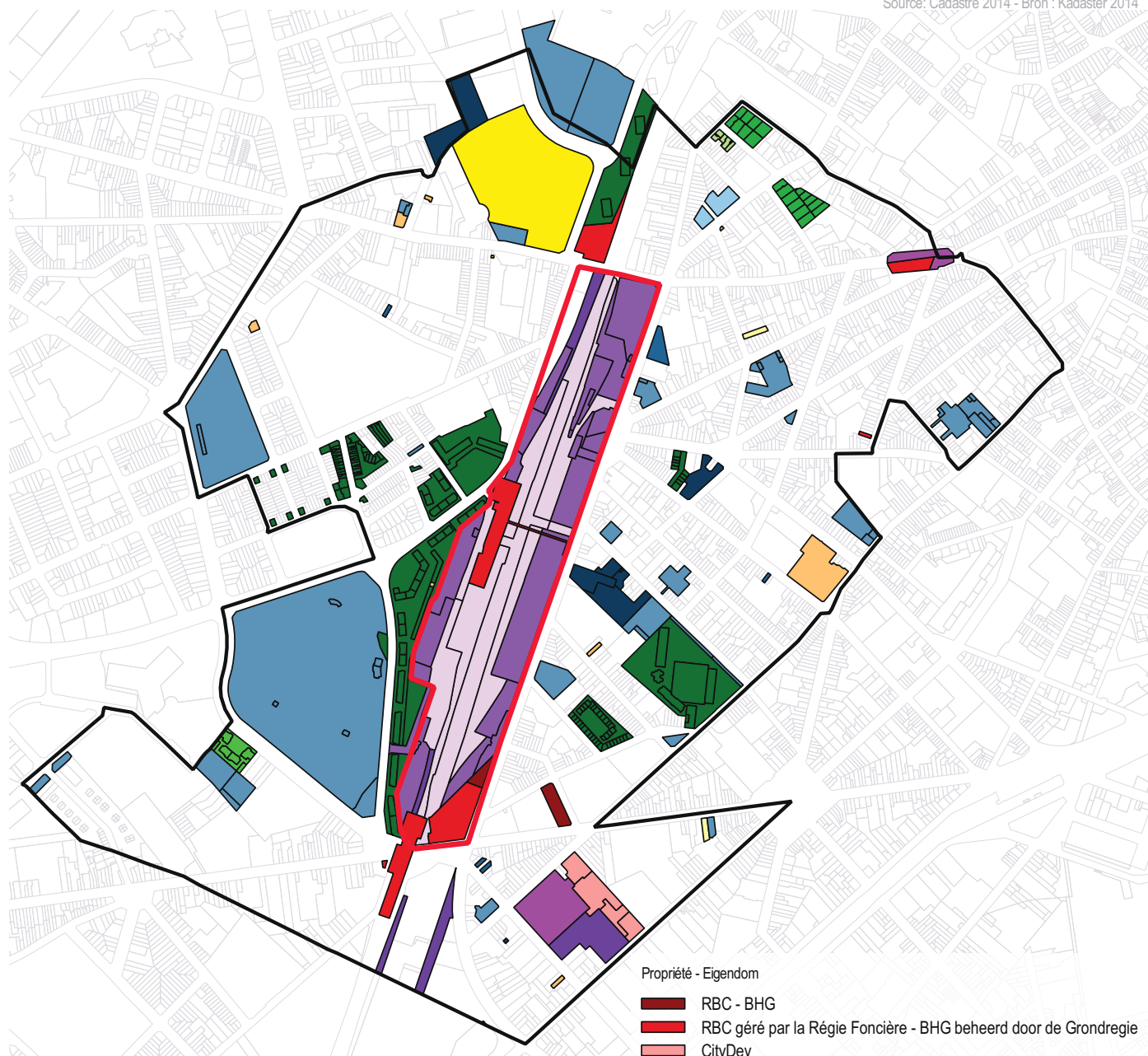


	POT		
	Limites communales		
		Type de réalisation	
			Equipement collectif
			Espace vert
			logement commerces
			Logement
			Voirie

SYNTHÈSE DES PROJETS EN COURS ET
DES RÉALISATIONS RÉCENTES

< carte ADT

PROPRIÉTÉ -EIGENDOM



- ZIR
- POT - TOP
- Parcelle - Perceel

- Propriété - Eigendom
- RBC - BHG
 - RBC géré par la Régie Foncière - BHG beheerd door de Grondregie
 - CityDev
 - CPAS Bruxelles - Brussels OCMW
 - CPAS Molenbeek - Molenbeek OCMW
 - Commune de Molenbeek - Molenbeek gemeente
 - Commune de Koekelberg gemeente
 - Commune d'Anderlecht gemeente
 - Communauté Française
 - VGC
 - Logement Molenbeekois
 - Foyer Koekelbergeois - De Koekelbergse haard
 - LOREBRU - GEBRUBWO
 - Cité Moderne - De Moderne Woning
 - Belgacom
 - SIBELGA
 - Infrabel
 - SNCB - NMBS
 - STIB - MIVB
 - RBC géré par la STIB - BHG beheerd door de MIVB
 - Parcelle cadastrale

0 100 200 m

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES

La ZIR «gare de l'Ouest» est en majorité, propriété de la SNCB et d'Infrabel. Elle ne fait pas l'objet d'une division cadastrale. Toutefois par raison de gestion la SNCB a subdivisé la friche.

Néanmoins, certaines parcelles stratégiques appartiennent à la Région, comme les parcelles des stations de métro Beekkant et gare de l'Ouest. Celles-ci sont néanmoins gérées par la STIB. La parcelle à l'angle de la chaussée de Ninove, et de la Rue Vandenpeereboom constitue une opportunité foncière stratégique, face au projet EKLA.

En face du site (au sud) se situe une parcelle, propriété de l'État mais gérée par la STIB. La STIB a l'intention de réaliser son nouveau dispatching (en remplacement de celui de la station parc) en lien avec l'automatisation du métro des lignes 1 et 5.

Le Logement Molenbeekois est propriétaire de plusieurs sites de logements sociaux. Le parc Marie José est la propriété de la commune de Molenbeek.

L'entreprise Sibelga utilise une grande parcelle le long de la Rue Vandenpeereboom. Néanmoins au cadastre fédéral, la parcelle est indiquée comme propriété «personne morale de droit privé à but de lucre».

La propriété de la parcelle cadastrale 21523B0805/05A000, reprenant au Nord la station Beekkant et se prolongeant vers le sud, est différente selon la source.

Selon le cadastre, cette parcelle est propriété de Région-Régie.

Selon la SNCB, elle appartient à Infrabel.

Selon Infrabel, elle appartient à la STIB.

La partie sud de cette parcelle est, selon le cadastre fédéral, propriété de la Région-Regie.

Selon la SNCB et Infrabel, elle appartient à Infrabel.

PLANOLOGIE

RÉSUMÉ DES PISTES DE RÉFLEXION

- *Réaliser les investissements (logements, équipements, bureaux,...) au regard des prescrits réglementaires mais en établissant des priorités (programmation, financières, attractives,...).*
- *Utiliser les «outils» qui permettront de développer le quartier de la gare de l'Ouest (CRU, ZEUS,...).*
- *Assurer la cohérence urbanistique et paysagère entre les différents projets publics et privés dans et autour du site.*
- *Affiner la programmation (logements, espace verts équipements,...) et sa densité en relation avec les projets existants ou en cours qui se développent à proximité du pôle.*

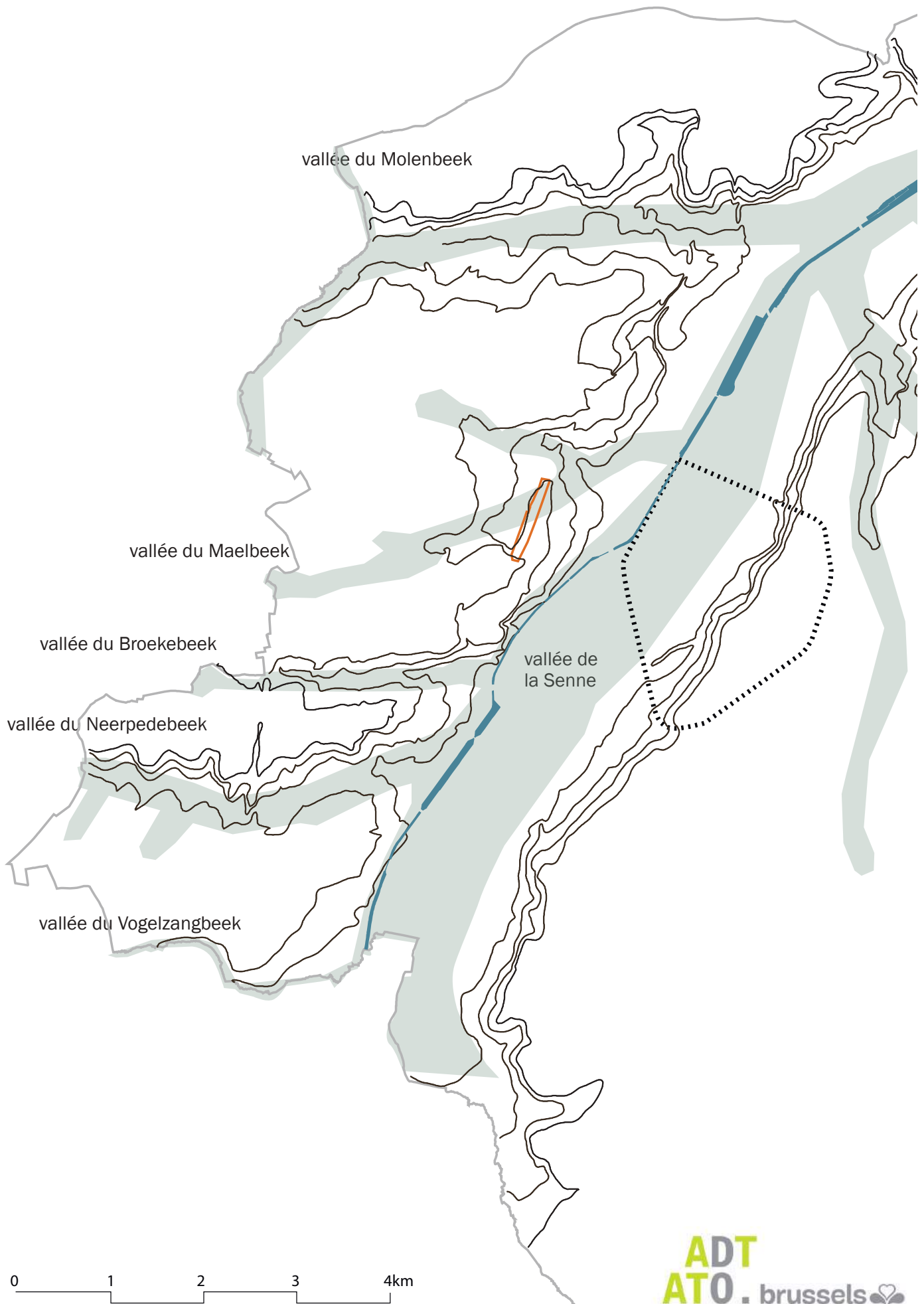
03 /
PAYSAGE



CONSTATS

LE PAYSAGE ACTUEL COMME POINT DE NOUVEAU DÉPART

- *Le site de la ZIR gare de l'Ouest est un maillon paysager important à l'échelle métropolitaine.*
- *Le site possède un ancrage territorial fort, étant un point de rencontre entre les deux axes métropolitains que sont la Ligne 28 et la chaîne d'espaces ouverts qui connecte le centre de Bruxelles à son hinterland.*
- *Il s'inscrit dans un lien Est-Ouest allant du Scheutbos au canal et dans un lien venant de la basilique Koekelberg et longeant le site de l'ancien gazomètre avant de traverser la ZIR.*
- *La gare de l'Ouest est vécue comme une rupture violente dans la continuité urbaine. Les quartiers autour de la friche sont en impasse.*
- *La friche est un lien radial majeur entre Bruxelles et son hinterland.*
- *Le pôle gare de l'Ouest fait partie du «périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts» inscrit dans le maillage vert régional.*
- *La ligne 28 est bordée de projets urbains d'importance ou de vastes îlots actuellement à l'étude. Cette ligne est un élément fort pour le développement futur du site.*



PAYSAGE METROPOLITAIN

UN MAILLON ESSENTIEL

Le site de la ZIR n°3 «Gare de l'Ouest» est, à l'échelle métropolitaine, un maillon important. A l'emplacement d'une vallée historique aujourd'hui quasiment invisible, le site possède un ancrage territorial fort. Il est un point de rencontre entre deux axes métropolitains: une chaîne d'espaces ouverts qui connecte le centre de Bruxelles à son hinterland et la ligne 28, axe ferroviaire et «vallée de projets».

UNE VALLÉE «OUBLIÉE»

Le travail des paysagistes du Bureau Bas Smets, dans le cadre de «Bruxelles Métropole 2040»*, a mis à jour une connexion encore vivante entre le territoire bruxellois et son hydrographie historique. Même si la quasi totalité des rivières a été voûtée, la Senne et ses affluents ont encore une persistance forte dans la ville.

«Si la Senne a largement disparu de la surface de Bruxelles, si la vallée n'en est pas mieux ressentie, les marques d'un système sous-jacent semblent exister, un système de bassins versants auquel viennent se connecter des espaces publics majeurs, espaces verts et derniers espaces boisés de la capitale bruxelloise.»

Rapport final Bruxelles 2040 - équipe 51N4E

Le Nord du site de la gare de l'Ouest se situe sur le lit d'une ancienne vallée. Selon les cartes historiques le nom de cette vallée diffère, un nom revient souvent, celui du Maelbeek. Cependant cette vallée n'a rien à voir avec celle du même nom qui coulait autrefois à l'Est de la Senne.

Il s'agit de la dernière rivière de Bruxelles encore non étudiée par Bruxelles-Environnement. A ce jour peu d'informations sont donc disponibles. Il est cependant très probable que cet ancien cours d'eau rejoigne le réseau d'égouttage.

Le relief historique a été fortement modifié au cours de l'urbanisation de cette zone. Pourtant, on peut encore trouver aujourd'hui des traces de cette ancienne vallée. Plusieurs zones humides témoignent de la persistance du lit de la rivière (ex: la laiterie). Les étangs du Parc Marie-José semblent également l'évoquer. Et surtout nombre d'espaces ouverts végétalisés se trouvent sur le tracé de l'ancien Maelbeek (voir carte page suivante). L'eau résonne également dans la toponymie: «étangs noirs», «beekkant» (beek = ruisseau), «rue de la carpe».

Une meilleure connaissance de cette vallée est primordiale pour le développement du site de la gare de l'Ouest, car la nappe doit notamment être affleurante en plusieurs endroits.

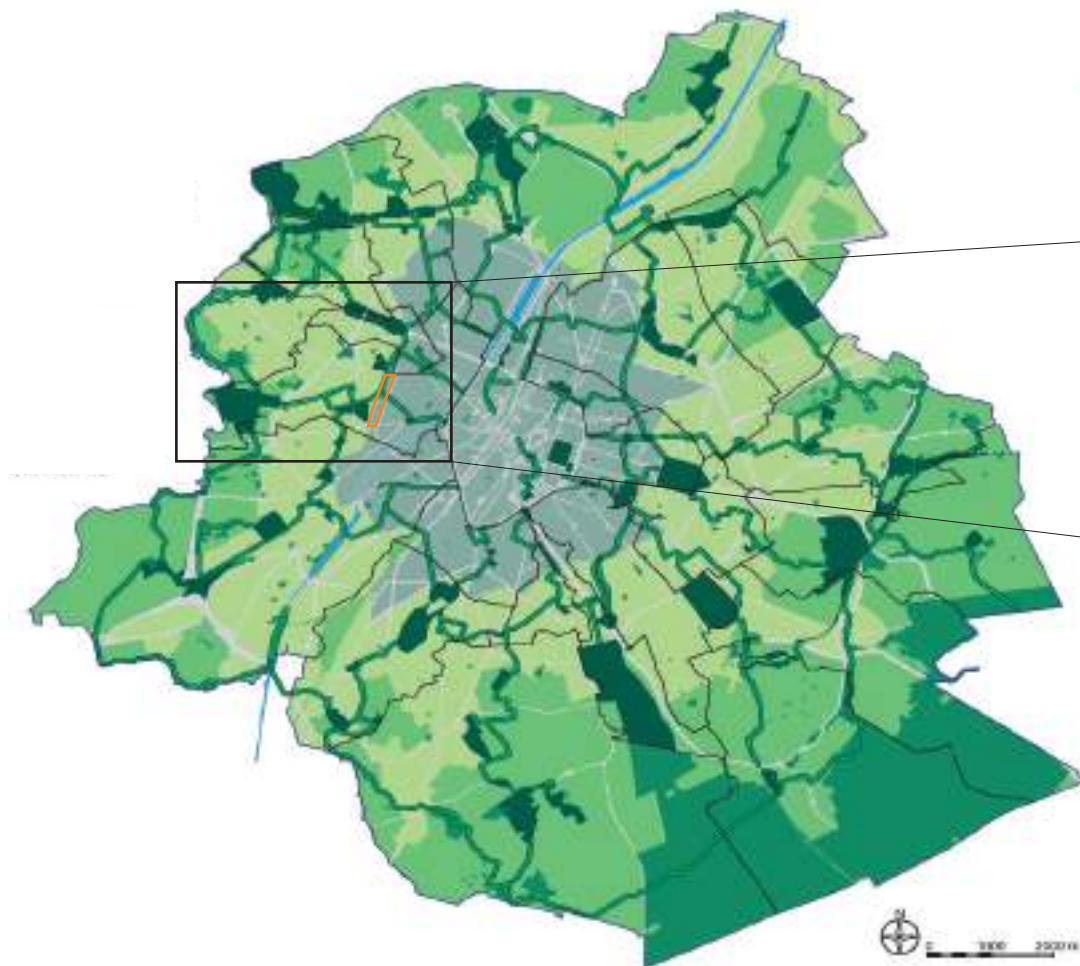
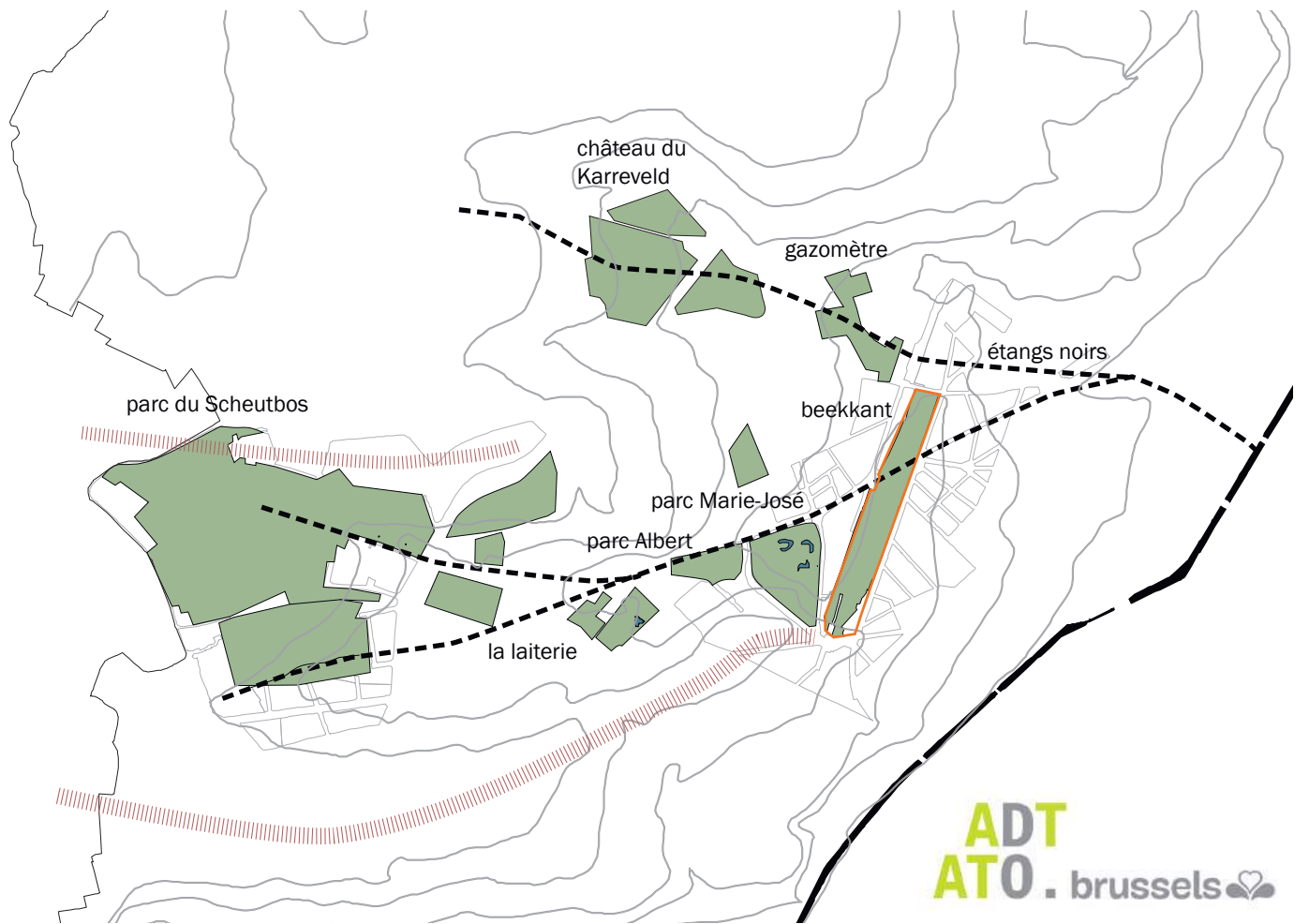
Bruxelles Métropole 2040

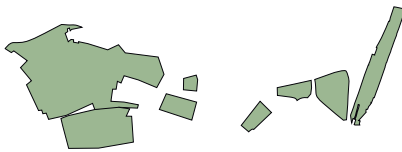
Trois équipes pluridisciplinaires se sont vu confier, à l'issue d'une compétition internationale, la réflexion sur un avenir possible de la zone métropolitaine bruxelloise.

Le résultat: trois visions différentes qui ont nourri le débat dans le cadre de l'élaboration du projet de PRDD.

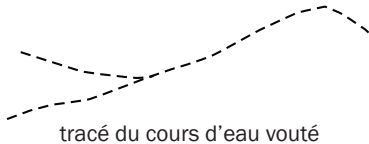
LA VALLÉE DE LA SENNE ET SES AFFLUENTS DANS L'OUEST BRUXELLOIS

< carte ADT





espaces ouverts dans la vallée



tracé du cours d'eau vouté



lignes de crêtes

RELIQUES DE VALLÉE

< carte ADT

Le sol doit être étudié finement. L'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation peut être la cause d'inondations importantes. Les zones de perméabilité doivent être prises en compte dans l'aménagement futur.

UN CHAPELET D'ESPACES OUVERTS

Cette ancienne vallée révèle un chapelet d'espaces ouverts allant jusqu'au Scheutbos. L'étude *Metropolitan Landscapes*¹ a défini ce chapelet comme «paysage métropolitain» allant même au delà des frontières régionales, en y associant le paysage agricole qui s'étend de part et d'autre du ring. Cette vaste structure paysagère n'a pas aujourd'hui de logique d'usage à grande échelle. L'équipe de *Metropolitan Landscapes* travaille à la valorisation et à la reconnaissance de cet ensemble via un projet de mise en lien des initiatives d'agriculture urbaines et des exploitations hors Région. Le site de la gare de l'Ouest deviendrait la vitrine, l'aboutissement de ce paysage productif. Cependant, ces espaces ouverts sont aujourd'hui potentiellement menacés, rien ne garantit leur inconstructibilité. Puisque rien ne les définit comme une entité à part entière, comme un seul paysage.

La carte stratégique du maillage vert de Bruxelles-Environnement pointe également ce lien Est-Ouest, du Scheutbos jusqu'au canal, via le site de la gare de l'Ouest. La traversée de la ZIR n° 3 sur cette carte est située à hauteur de la station de métro Beekkant, tout comme la vallée dont le tracé reliait plus ou moins ce point à ce qui est devenu la place de l'Ouest. C'est aujourd'hui la zone qui est pressentie pour accueillir un nouveau parc.

Un autre lien «vert» passe par la gare de l'Ouest, il vient du Nord, de la basilique de Koekelberg. Il longe le site de l'ancien gazomètre avant de traverser la ZIR n° 3.

Le pôle gare de l'Ouest fait partie du «périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts» tel que défini par la carte du maillage vert. Ce périmètre correspond à la première couronne de la Région, l'espace le plus densément construit.

¹ *Metropolitan Landscapes*

Étude sur le rôle structurant de l'espace ouvert dans la région métropolitaine de Bruxelles et de son hinterland.

Maîtrise d'ouvrage: Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlanderen, Vlaamse Landmaatschappij, bMa bruxellois, BDU et Bruxelles-Environnement.

Phase 1: analyse et définition de projet

(Bureau Bas Smets + LIST) de mai à octobre 2014

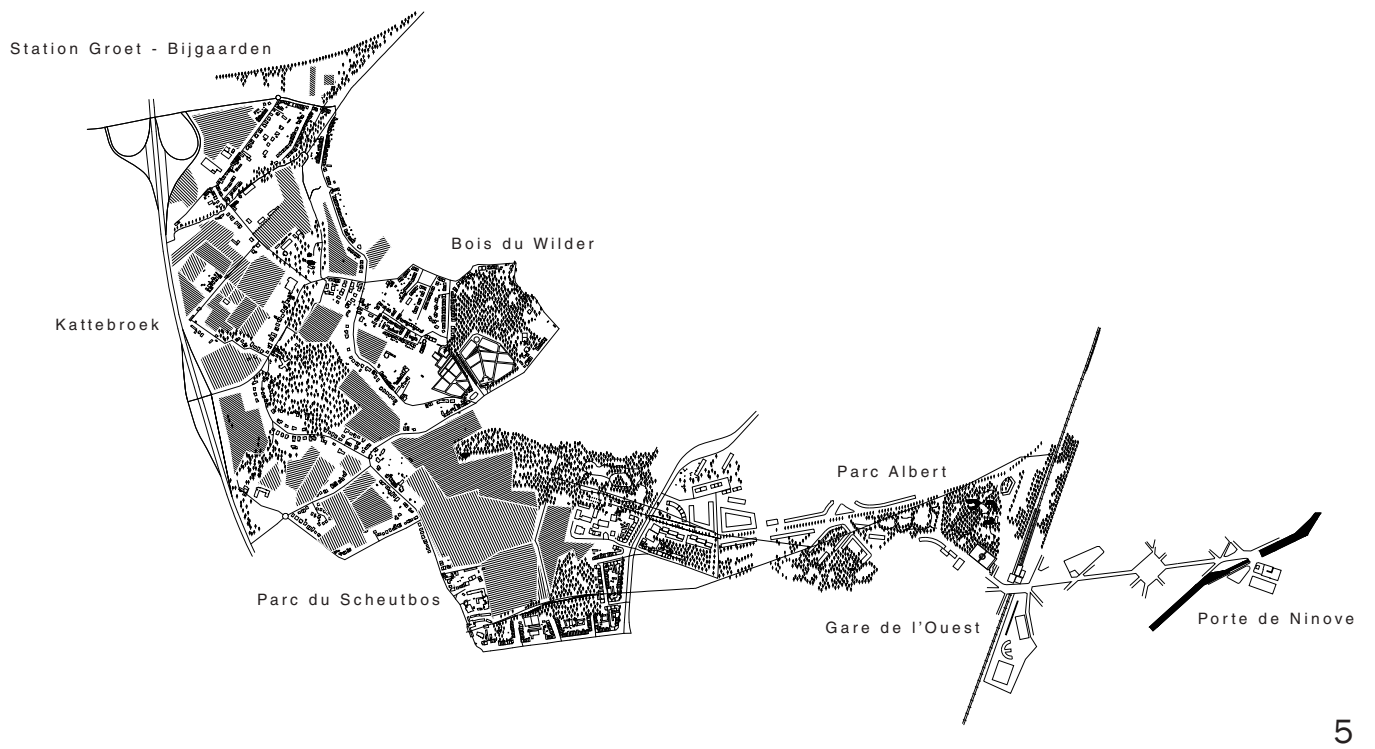
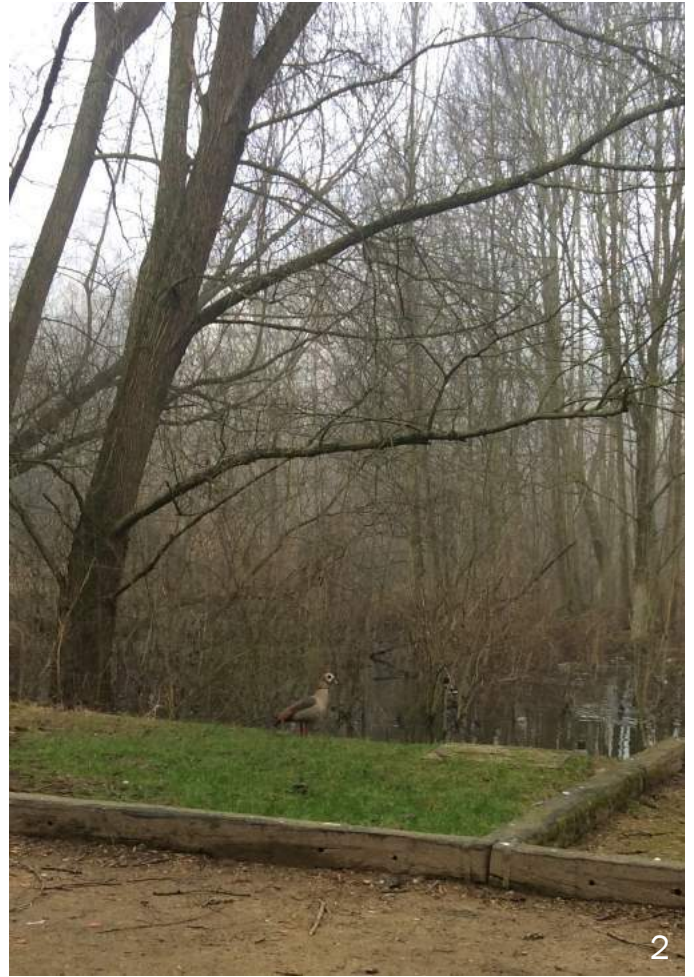
Phase 2: recherche par le projet sur 4 sites de décembre 2014 à mai 2015

Site n°2: Scheutbos - Gare de l'Ouest.

Equipe de projet: Coloco, DEV Space et Gilles Clément.

LE MAILLAGE VERT CARTE STRATÉGIQUE

< carte Bruxelles-Environnement





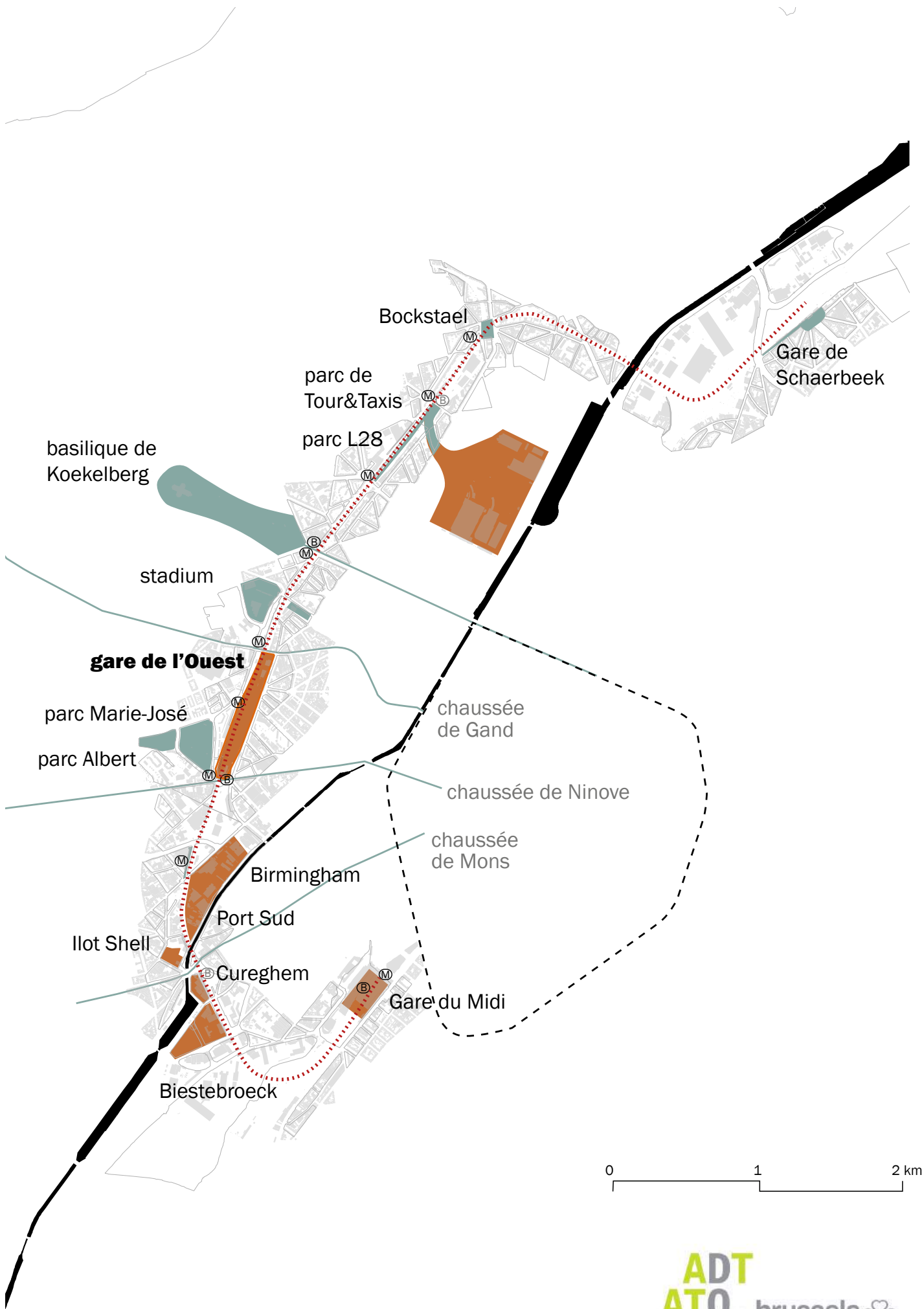
1 le Parc du Scheutbos
 > photo de la commune de Molenbeek

2 la laiterie, zone humide
 > photo ADT

3 étang du Parc Marie-José
 > photo ADT

4 l'ancien gazomètre
 > photo ADT

5 Metropolitan Landscape, zone d'étude Scheutbos-Gare
 de l'Ouest
 > carte Bureau Bas Smets



0 1 2 km

PAYSAGE METROPOLITAIN

UN MAILLON ESSENTIEL

UNE VALLÉE DE PROJETS

La ligne 28 qui va de la gare de Schaerbeek à la gare du Midi, est longue de 8,9 km. Au delà de son rôle et de son potentiel qui seront développés au chapitre MOBILITÉ de cette étude, cette ligne semble être le vecteur d'une zone en développement.

En effet, la carte ci-contre nous indique qu'au delà d'une série d'espaces publics majeurs (Bockstael, basilique de Koekelberg), la ligne 28 est bordée de projets urbains d'importance ou de vastes îlots qui font l'objet d'études.

Au Nord, le Parc L28, réalisé par Beliris et géré par Bruxelles-Environnement a été inauguré en juillet 2014. Ce parc longe la voie ferrée, il comporte 3 accès dont 2 sont directement liés aux arrêts des transports en communs (Belgica et Pannenhuis). Il représente le premier tronçon d'un projet plus large qui s'étendra de Bockstael, sur le tracé des lignes de chemins de fer liées à l'ancienne activité douanière de Tour&Taxis, jusqu'au canal. Le parc L28 et les autres projets qui y sont liés (parc de Tour&Taxis, développement d'activités ou de logements) remettent du lien là où la fin de l'activité industrielle avait eu pour conséquences de mettre des distances. Le système de parcs qui traverse la ZIR pourrait offrir une mobilité nouvelle aux habitants des quartiers alentours.

Au Sud de la ligne 28, à son croisement avec le canal, plusieurs îlots font également l'objet d'études de reconversions, de rénovation (Birmingham, Port Sud, Ilot Shell, Cureghem, Biestebroek). Pour le moment, ces différentes études semblent davantage travailler la façade liée au canal que le lien à la voie ferrée.

Beliris a lancé, en mars 2015, une étude de faisabilité portant sur la mise en place d'une promenade cyclo-piétonne le long de la Ligne 28. Cette étude doit déterminer un parcours, qui dans la mesure du possible longe la voie de chemin de fer ou s'écarte légèrement dans les rues adjacentes en cas d'incompatibilité. Cette promenade pourrait contribuer à la mise en valeur des terrains traversés. On pourrait alors considérer le parc L28 comme un parc linéaire voué à évoluer sur toute la longueur de la ligne.

Grâce à cet épaississement de la voie ferrée par de nouveaux vecteurs de mobilité, la nuisance sonore sera très probablement atténuée. Cette promenade cyclo-piétonne offrira surtout un nouveau statut à la voie ferrée. Souvent relégué en tant qu'arrière dans les aménagements, le chemin de fer pourrait assumer un nouveau paysage, un paysage en mouvement qui offre une vision et une traversée alternative



- Ⓜ station métro
- Ⓟ station train
- Ⓢ station train à mettre en service

LA VALLÉE FERROVIAIRE, UNE VALLÉE DE PROJETS

< carte ADT



de la ville. Les deux projets parisiens et new-yorkais qui ont réhabilité d'anciennes voies ferrées en promenades urbaines (la promenade plantée, illustration 1 et la High line, illustration 2) en sont des exemples.

Un autre projet peut être cité comme source d'inspiration, les Jardins d'Eole rue d'Aubervilliers à Paris (photo n° 3). Ce Parc de 4,2 ha, réalisé en 2007 par l'Agence des paysagistes Claire et Michel Corajoud, longe un faisceau de voies ferrées au Nord de Paris. Le train passe en contrebas du parc, mais le traitement des interfaces, des vis-à-vis et des micro-reliefs constituent des références extrêmement intéressantes pour la Gare de l'Ouest: jardin-trottoir, jardin-façade, jardin-voies ferrées.

Parce qu'elle est indéniablement un lien fort au territoire, qui relie, dessert et montre, la Ligne 28 est un élément fort pour le développement futur du site.

1 la Promenade Plantée
> photo Paris

2 la High Line
> photo New York

3 et 4 le Jardin d'Eole
> photo Paris



rue Vandenpeereboom



rue Dubois-Thorn

QUARTIERS EN IMPASSE

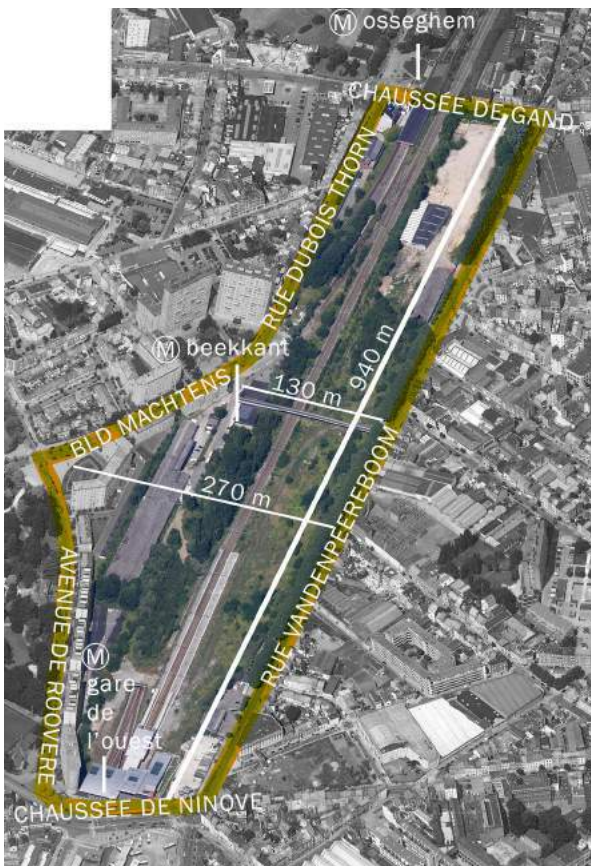
LA GARE DE L'OUEST À L'ÉCHELLE LOCALE

UN CHANCRE URBAIN

A l'échelle locale, celle du piéton, du cycliste et de l'automobiliste, la friche de la gare de l'Ouest est vécue comme une rupture violente dans la continuité urbaine.

L'organisation des quartiers autour du pôle de la gare de l'Ouest est spécifique: on vit et habite soit d'un côté de la friche soit de l'autre. Les quartiers alentours sont donc en impasse, face à la friche. (voir chapitre URBANITÉ: ESPACES OUVERTS ET ESPACES PUBLICS).

Dans sa longueur, la parcelle comprenant la ZIR mesure 940 mètres. Sur cette distance, représentant approximativement 12 minutes à pied, il n'y a qu'une seule traversée piétonne: la passerelle Beekkant qui fait 130 m de long. Sa traversée n'étant pas agréable, elle est effectuée uniquement pour accéder au métro Beekkant. Comme il s'agit d'une passerelle gérée par la STIB, elle ne peut être réellement considérée comme un espace public. Son accès côté Beekkant se situe dans la station de métro, après le passage des portiques de contrôle. Ses horaires d'ouverture sont ceux du métro. Un habitant du boulevard Machtens souhaitant se rendre place de l'Ouest hors des heures d'ouverture de la passerelle, doit donc faire le tour de la friche par le Nord (rue Dubois-Thorn, chaussée de Gand, rue Vandenpeereboom).



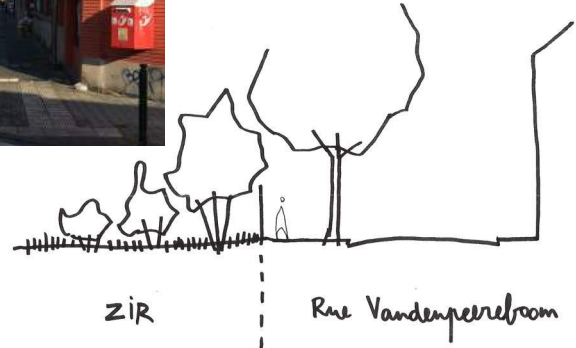
Les photographies de la page ci-contre proviennent de Google Street View, cette étude ayant été réalisée pendant les mois d'hiver, nous n'avons pas d'image printanière du site. Ces photos montrent évidemment l'imperméabilité du site. Mais elles dévoilent également un potentiel important. Longer une friche fortement végétalisée peut être agréable si le bord, la clôture est traitée en conséquence. C'est pourquoi il semblait judicieux de faire un zoom sur tous les bords de la friche. Comment longe-t-on aujourd'hui cet espace? Le développement futur sera progressif, il sera (peut-être) même transitoire. Il semble alors essentiel de réfléchir à un aménagement des bords de la friche pour accompagner l'ouverture du site aux quartiers alentours.

La friche de la gare de l'Ouest et sa traversée actuelle mettent donc de grandes distances entre des quartiers proches.

UN CHANCRE QUI MET LES QUARTIERS À DISTANCE

^ plan /ADT

< photo Google Street view

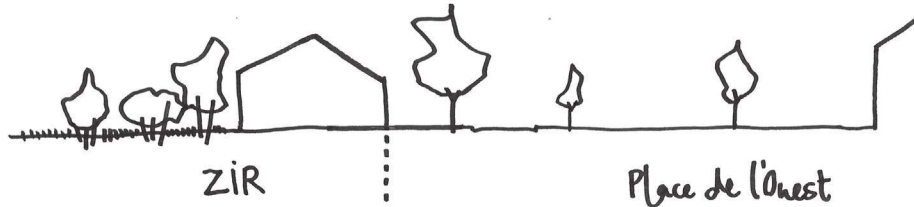


RUE VANDENPEEREBOOM

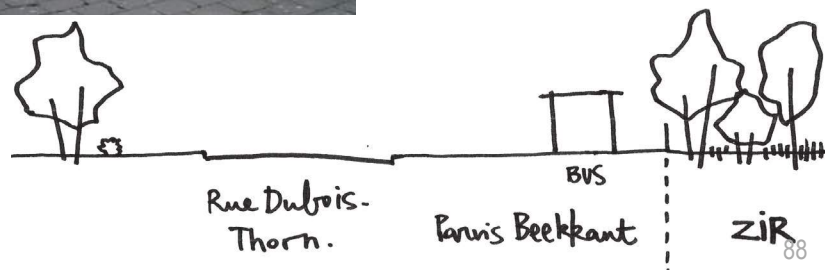
S
I
T
U
A
T
I
O
N
1



PLACE DE L'OUEST



MÉTRO BEEKKANT



LES BORDS DU SITE

PLURALITÉ DE SITUATIONS

DES BORDS INÉGAUX

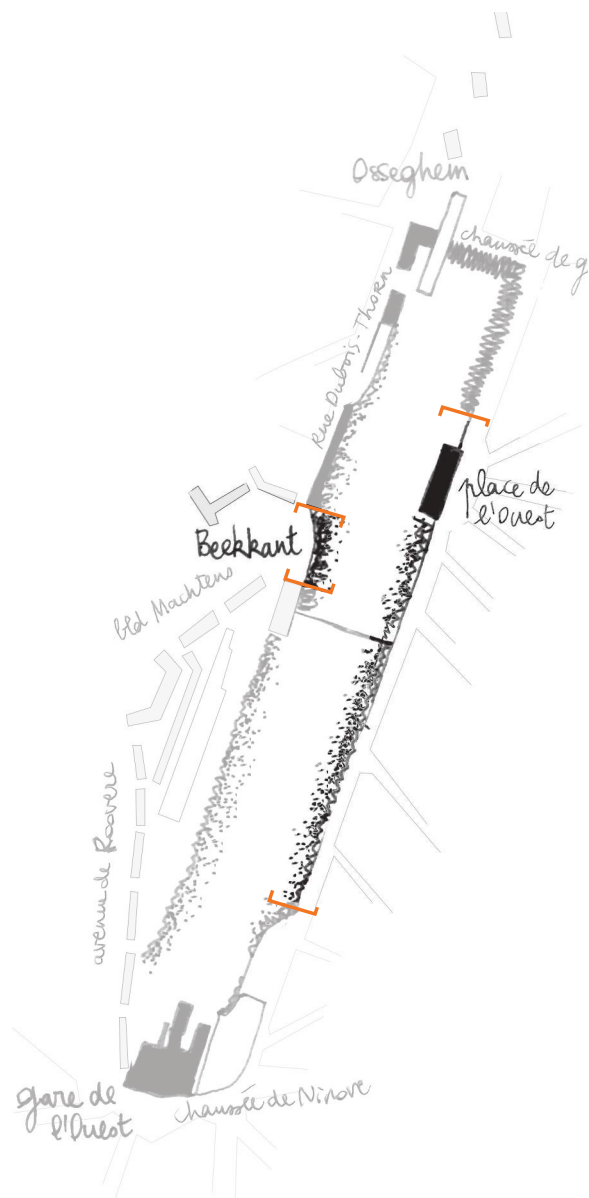
Dans l'analyse des bords de la ZIR de la gare de l'Ouest, on observe 4 grandes situations, 4 rapports différents entre la friche et l'espace public alentour. Ces situations de visibilité/invisibilité du site influent sur son image. La friche est parfois visible mais son potentiel végétal est terni par les déchets qui s'y accumulent. Lorsque le site se situe à l'arrière des bâtiments à front de rue, on perd le contact visuel de la friche. L'analyse de la perception actuelle de ce site doit permettre d'accompagner son ouverture vers les quartiers alentours, dans le cadre de la future programmation.

SITUATION 1

La friche est au même niveau topographique que la rue Vandenpeereboom. Le passant longe un mur ou une clôture d'où dépasse une végétation plutôt foisonnante. Cette frange de la friche, en bordure de la clôture, est un espace privilégié pour les dépôts clandestins d'ordures en tout genre (allant du papier gras, à la vidange d'huile de moteur ou à l'électroménager cassé). En hiver, en l'absence de feuille, ces dépôts sont particulièrement visibles et participent à la mauvaise image de la rue.

Ce cas de figure se retrouve majoritairement sur toute la partie Est du site, le long de la rue Vandenpeereboom. Le bâti de la rue est à front de la friche. Sur environ 500 m, le piéton longe une clôture à barreau. Sur ce même trottoir une plantation de platanes dessine un bel alignement, interrompu uniquement au niveau de la place de l'Ouest où des arbres plus jeunes ont été plantés. Pendant l'hiver, le sol de la friche se révèle jonché de déchets. Face à la friche, le bâti est majoritairement mutable (anciens entrepôts) et d'un gabarit peu élevé.

Sur ce bord de la friche, l'interface avec le quartier semble la plus simple à envisager dans le développement futur.

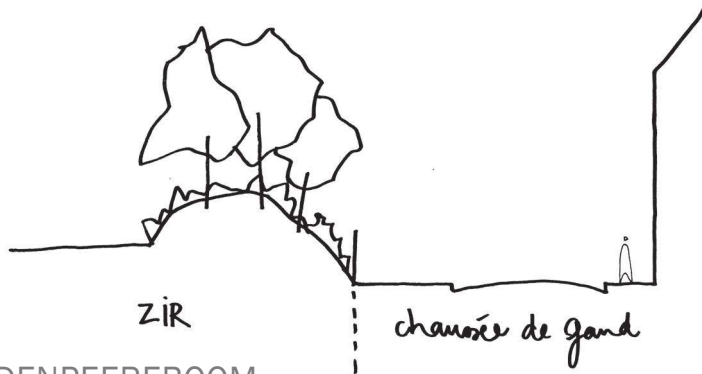


LE CÔTÉ EST DE LA ZIR LA FRICHE À FRONT

∧ plan de localisation des situations /ADT
< coupes de principe et photos /ADT

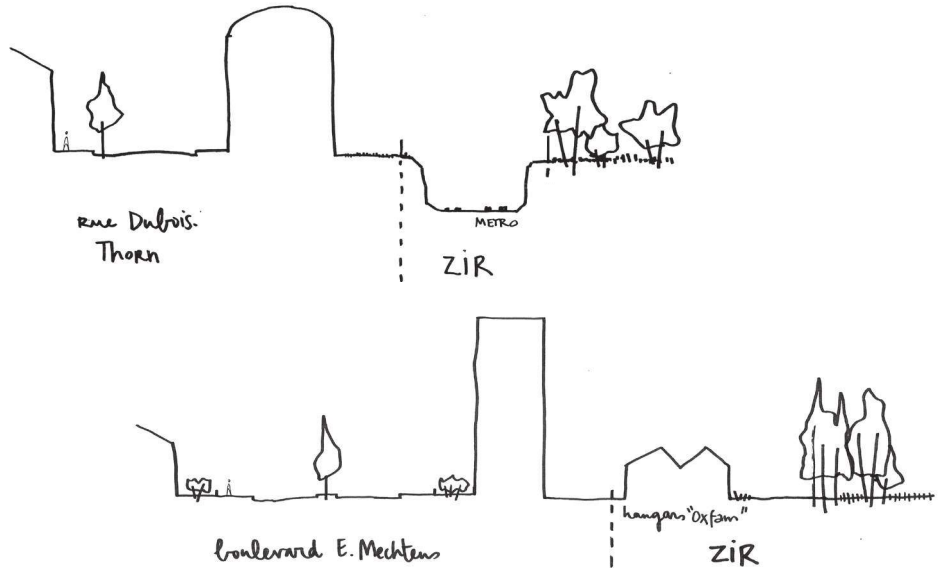


S
I
T
U
A
T
I
O
N



RUE VANDENPEEREBOOM
ET CHAUSSÉE DE GAND

S
I
T
U
A
T
I
O
N



RUE DUBOIS-THORN

L'ARRIÈRE DES
BARRES DE
LOGEMENT
MARIE-JOSÉ



LES BORDS DU SITE

PLURALITÉ DE SITUATIONS

SITUATION 2

La friche est séparée de la rue par un talus. Le passant longe un mur de soutènement et un talus souvent planté ou enrichi. Il ne perçoit pas l'étendue de la friche. La végétation du talus n'est pas particulièrement entretenue. On y retrouve également des dépôts d'ordures et de larges panneaux publicitaires.

Cette situation s'explique par la présence d'une dalle au niveau de la ZIR. Dessous, passent les lignes 1 et 5 du métro. Cette dalle rehausse le sol de quelques mètres par rapport au niveau de la rue.

Ce cas de figure se trouve dans le coin Est de la ZIR, à l'angle de la chaussée de Gand et de la rue Vandenpeereboom.

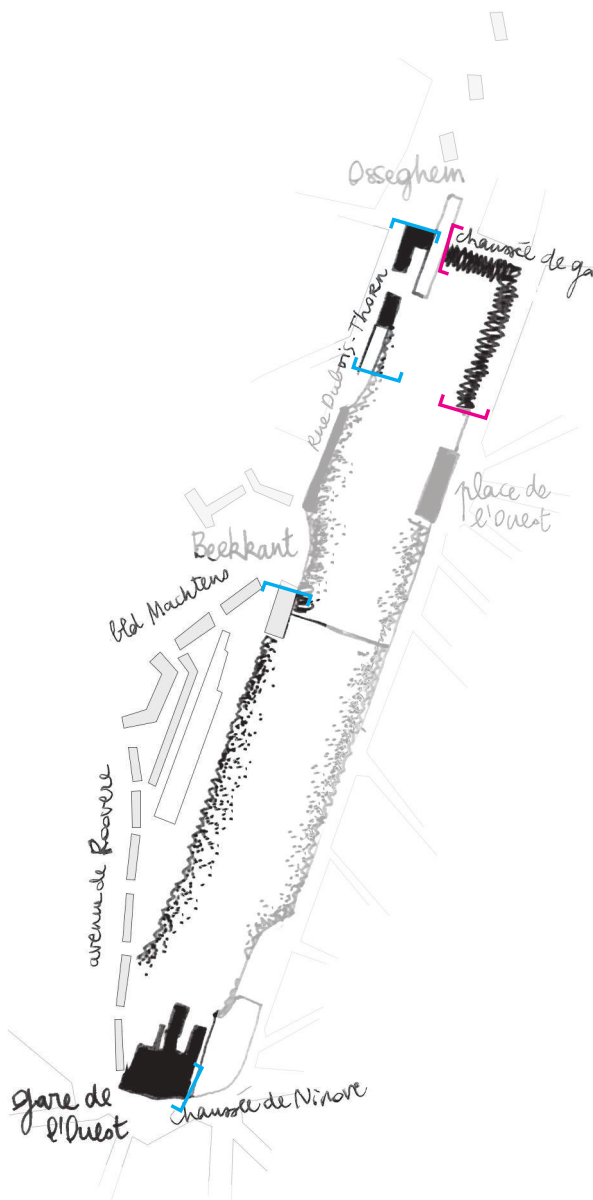
Sur ce bord de la friche, l'interface avec le quartier semble plus délicate mais pas impossible. Le mur de soutènement peut être travaillé comme un élément de mobilier urbain (par exemple: le mur devient muret et permet l'assise). Le talus peut lui aussi être aménagé: espace jardiné, lieu de biodiversité, promenade haute, etc.

SITUATION 3

La friche constitue un arrière par rapport à des bâtiments implantés à front de rue. Le passant ne voit pas la friche, il peut tout au plus apercevoir un horizon boisé lointain entre deux immeubles. Cela signifie que les zones de contact avec la friche sont des zones privées (garages, accès parking). Cette situation sous-tend donc une difficulté d'accès au site dans la perspective de l'aménagement futur.

Ce cas de figure se trouve au niveau de l'avenue de Roovere, les barres de logement Marie-José sont à front de rue et on retrouve à l'arrière des boxes de garage. Ces arrières sont assez peu qualitatifs, de plus en plus «boudés» par les habitants, ces espaces se dégradent très vite. Sur cette frange, on trouve également des entrepôts appartenant à la SNCB et loués notamment par Oxfam. Ces bâtiments sont les derniers encore en activité dans le périmètre de la ZIR. La perméabilité de tout ce bord dans le cadre du développement du site n'est pas évidente mais pas impossible. Un réseau de cheminements peut être dessiné entre les bâtiments. Cela permettrait de réactiver ces arrières et de créer des liens avec le parc Marie-José.

Au début de la rue Dubois-Thorn, deux bâtiments (bureau et logement) sont également implantés sur le bord de la parcelle de la ZIR. Ils sont relativement proches des infrastructures de



LE CÔTÉ OUEST DE LA ZIR LA FRICHE EST UN ARRIÈRE

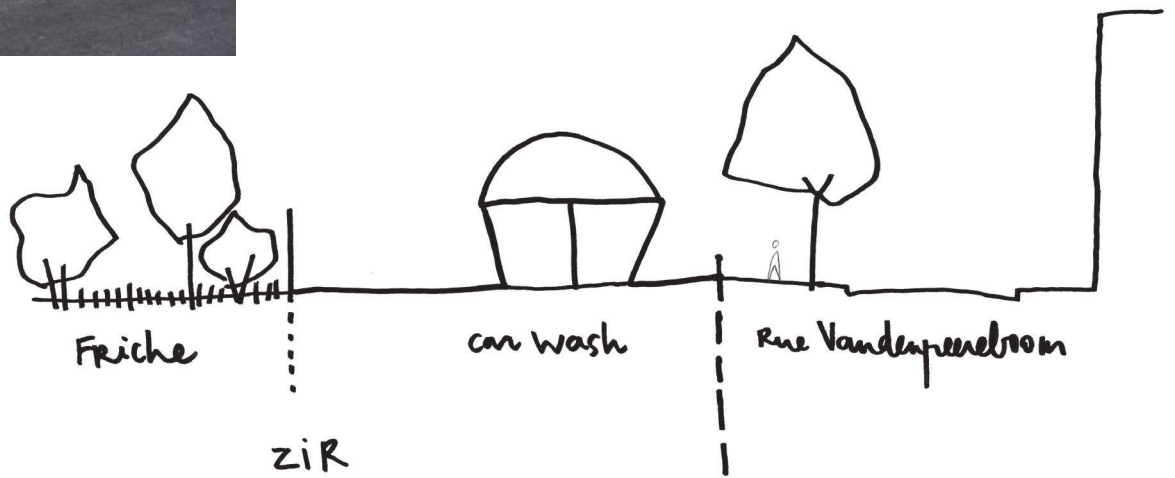
^ plan de localisation des situations /ADT
< coupes de principe et photos /ADT



RUE VANDENPEEREBOOM
ET CHAUSSÉE DE NINOVE

S
I
T
U
A
T
I
O
N

4



LES BORDS DU SITE

PLURALITÉ DE SITUATIONS

méto et de train. Ils cadrent l'îlot et rendent difficile le lien entre la ZIR et la place du méto Osseghem.

SITUATION 4

Une activité occupe une parcelle entre la friche et l'espace public. La friche est donc peu visible depuis la rue, elle se trouve à l'arrière de la parcelle en activité. Les installations présentes sur ces parcelles ne sont pas lourdes, il s'agit d'activités potentiellement relocalisables.

Ce cas de figure se situe sur l'angle Sud-Est de la ZIR, au croisement de la chaussée de Ninove et de la rue Vandenpeereboom. La parcelle qui fait directement l'angle appartient à la Région (voir chapitre PLANOLOGIE) et sert d'espace de stockage pour des candélabres de Bruxelles-Mobilité. Juste à côté, sur la rue Vandenpeereboom, est installé un carwash. Ces deux parcelles ont un emplacement stratégique puisqu'elles sont extrêmement visibles depuis la chaussée de Ninove. Elles pourraient constituer, avec le bâtiment de la gare, une façade emblématique du nouveau développement du quartier.

Par l'analyse des bords, on peut d'ores et déjà voir le potentiel qui réside dans un développement futur du pôle gare de l'Ouest soucieux de l'existant. La pluralité des situations existantes offre une série de pistes pour inventer la nouvelle maille qui liera cette friche aux quartiers alentours.



L'ANGLE SUD EST DE LA ZIR

< coupes de principe et photos /ADT

^ plan de localisation des situations /ADT

1 l'eau, présence d'une mare à l'Ouest des voies ferrées

> photo ADT

2 le sol, plusieurs fois remanié dans l'histoire

> photo ADT

3 la végétation, une pluralité de types de friches

> photo ADT

4 la mobilité, paysage en mouvement

> photo ADT



PAYSAGE ACTUEL

DES OUTILS POUR FAÇONNER LA SUITE

Arpenter cette friche ferroviaire, la traverser depuis la passerelle Beekant, l'observer depuis le bâtiment de la gare de l'Ouest donne à voir un grand potentiel. Prendre en compte le paysage actuel, c'est aussi le considérer comme une «toolbox» où puiser les ressources du développement futur.

L'eau

Le sol

La végétation

La mobilité

Le patrimoine bâti

Les infrastructures

Les rues adjacentes

Le relief

Les vues du territoire







3



4

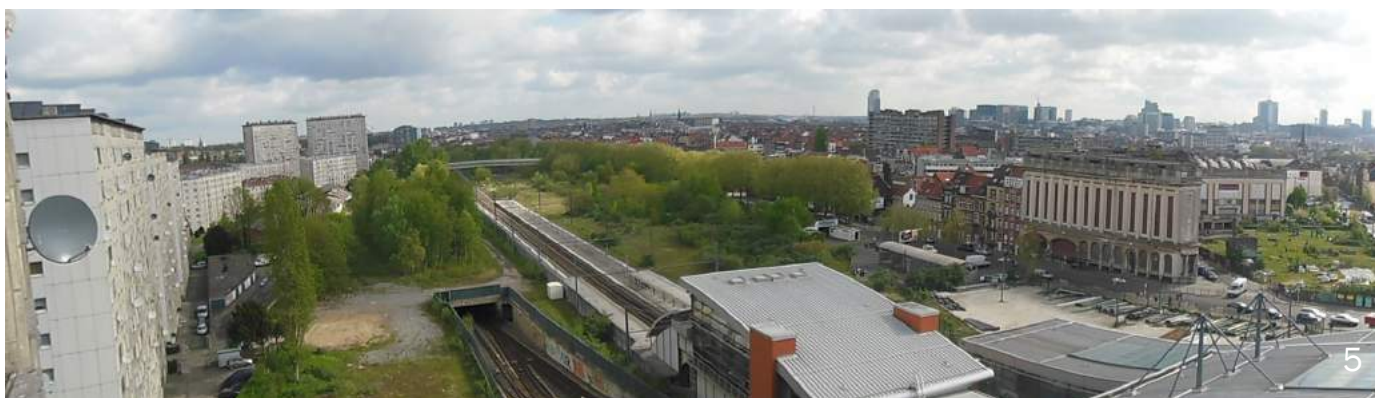
1 le patrimoine bâti, entrepôt face à la place de l'Ouest
> photo de la Commune de Molenbeek

2 les infrastructures, trémis au Sud-Ouest du site
> photo ADT

3 l'avenue de Roovere
> photo ADT

4 la rue Vandenpeereboom
> photo ADT





1 le train passe sous la chaussée de Ninove
> photo ADT

2 le train passe au dessus de la chaussée de Gand
> photo ADT

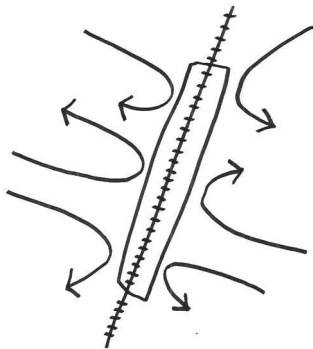
3 vue sur la tour du Midi
> photo ADT

4 vue sur la tour des finances
> photo ADT

5 quelle place pour la Gare de l'Ouest dans le skyline
bruxellois ?
> photo ADT

UN MAILLON MÉTROPOLITAIN EN MAL DE RECONNAISSANCE

RÉSUMÉ DES PISTES DE RÉFLEXION



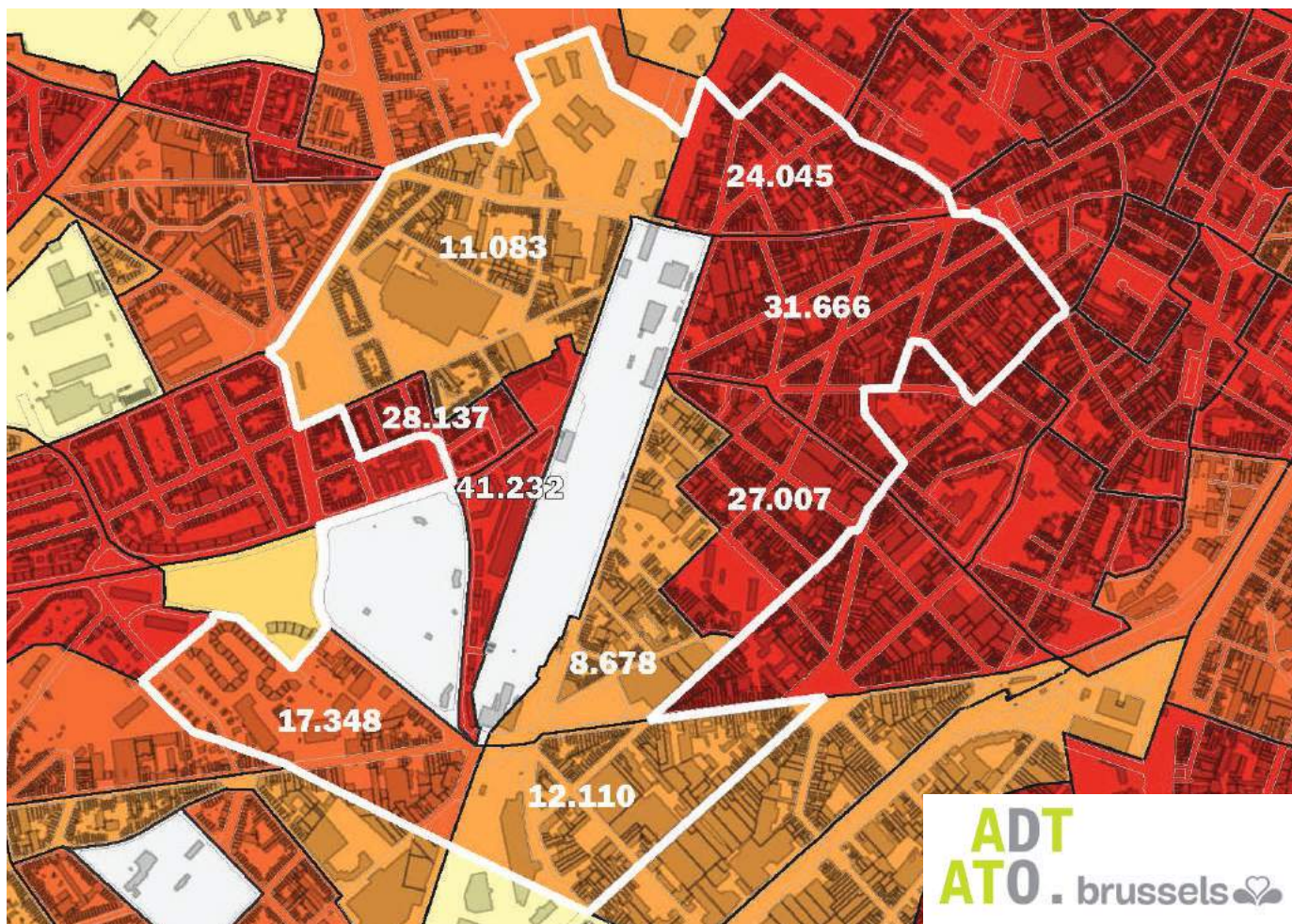
- *Accorder une attention particulière au traitement des limites de la friche. C'est notamment par là que se fabriquera le lien aux quartiers alentours mais aussi l'affinité avec le paysage métropolitain.*
- *Le paysage actuel doit être vu comme une boîte à outils pour fabriquer le socle du futur développement.*
- *Les zones de perméabilité du sol doivent être prises en compte dans l'aménagement futur, surtout en cas d'imperméabilisation liée à l'urbanisation du site.*
- *Faire de la gare de l'Ouest la vitrine d'un paysage productif allant jusqu'au parc du Scheutbos.*
- *En lien avec le projet de promenade cyclo-piétonne le long de la Ligne 28, envisager cette dernière comme un parc linéaire voué à évoluer sur toute la longueur de l'axe ?*
- *Offrir un nouveau statut à la voie ferrée en l'associant au paysage et en lui permettant d'offrir une autre façon de traverser la ville.*
- *Traiter les abords de la friche de façon à créer des cheminements agréables et accompagner l'ouverture du site aux alentours.*
- *Envisager un réseau de cheminements entre les barres de logement Marie-José et les entrepôts SNCB et Oxfam situés juste derrière pour les réactiver et créer des liens avec le parc Marie-José.*
- *La parcelle d'entrepôt de lampadaires et celle où est installé un carwash ont un emplacement stratégique à potentiellement valoriser pour créer, avec le bâtiment de la gare de l'Ouest, une façade emblématique du nouveau quartier.*

04 /
URBANITÉ :
DÉMOGRAPHIE
ET
FONCTIONS



SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO ÉCONOMIQUE

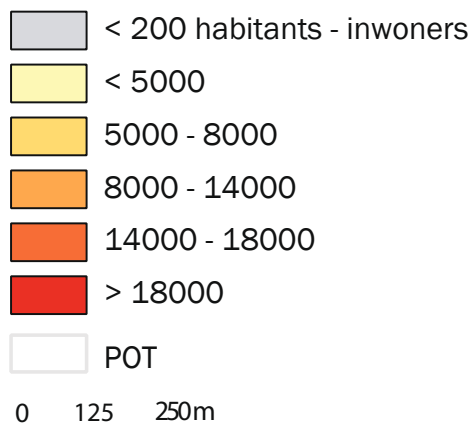
- *Des quartiers densément peuplés: certains secteurs statistiques (SS) ont une densité 3 fois plus importante que la moyenne régionale.*
- *Une population jeune et familiale: la part des moins de 18 ans se situe entre 30 et 36%. Dans le SS «Marie José blocs» habitent toujours un pourcentage important (16%) de personnes plus âgées (+65 ans).*
- *Une part des étrangers toutefois moindre que dans d'autres parties de la région (plus présente à l'Est de la ZIR) et surtout issue de l'Afrique du nord.*
- *Des revenus moyens/habitant bas: environ 9.000 euros/habitant contre une moyenne régionale de 12.593 euros.*
- *Un taux de chômage haut: plus de 35% à l'Est et moins de 30% à l'Ouest du POT (avec une exception: le SS «Marie José Blocs» où le taux de chômage est de 43%).*
- *Des quartiers avec une présence historique de logements sociaux.*



SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO ÉCONOMIQUE

Moyenne RBC (2012):
6.617 habitants/km²

Densités (hab/km²)



DENSITÉ DE POPULATION PAR SECTEUR STATISTIQUE, 2012

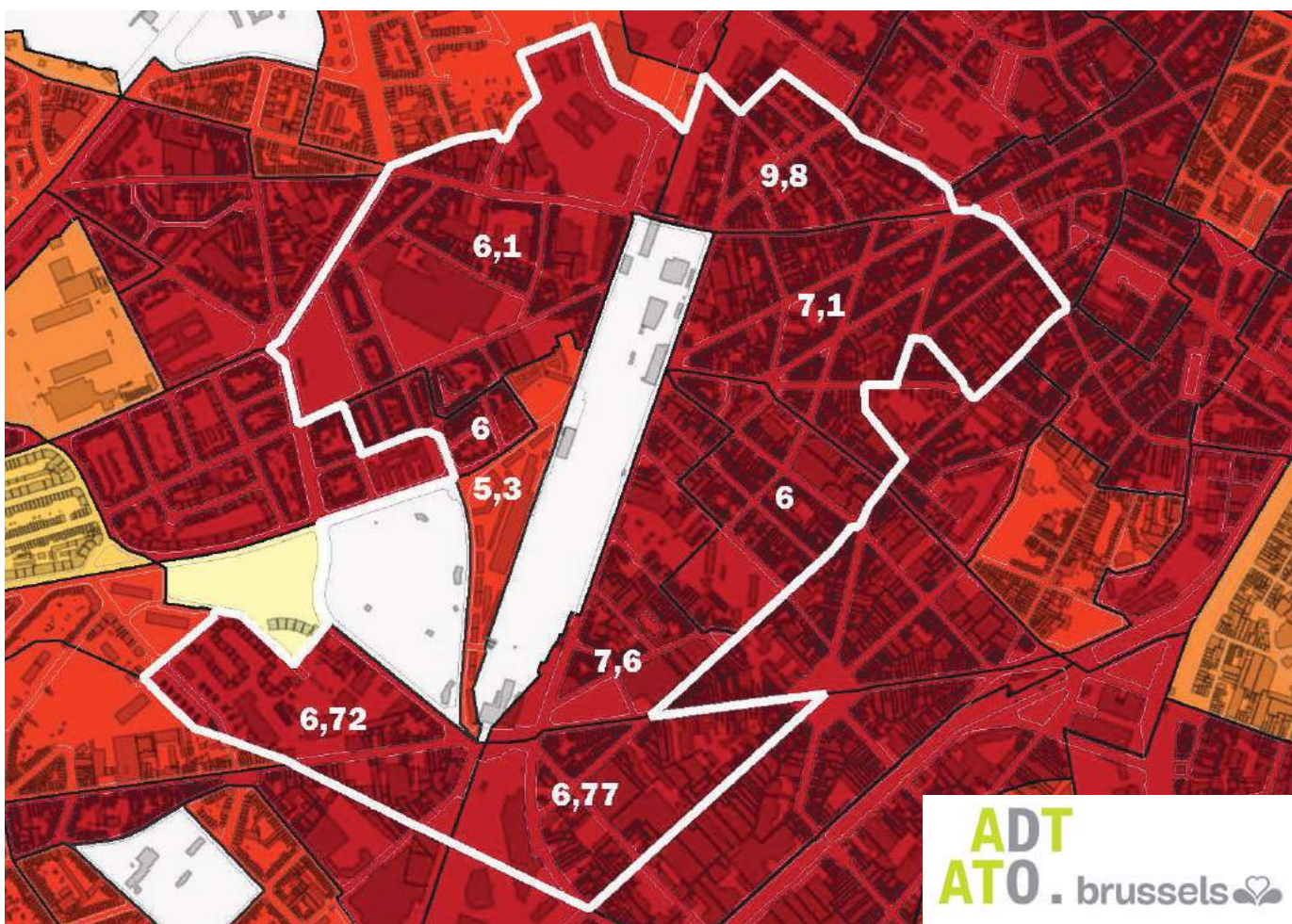
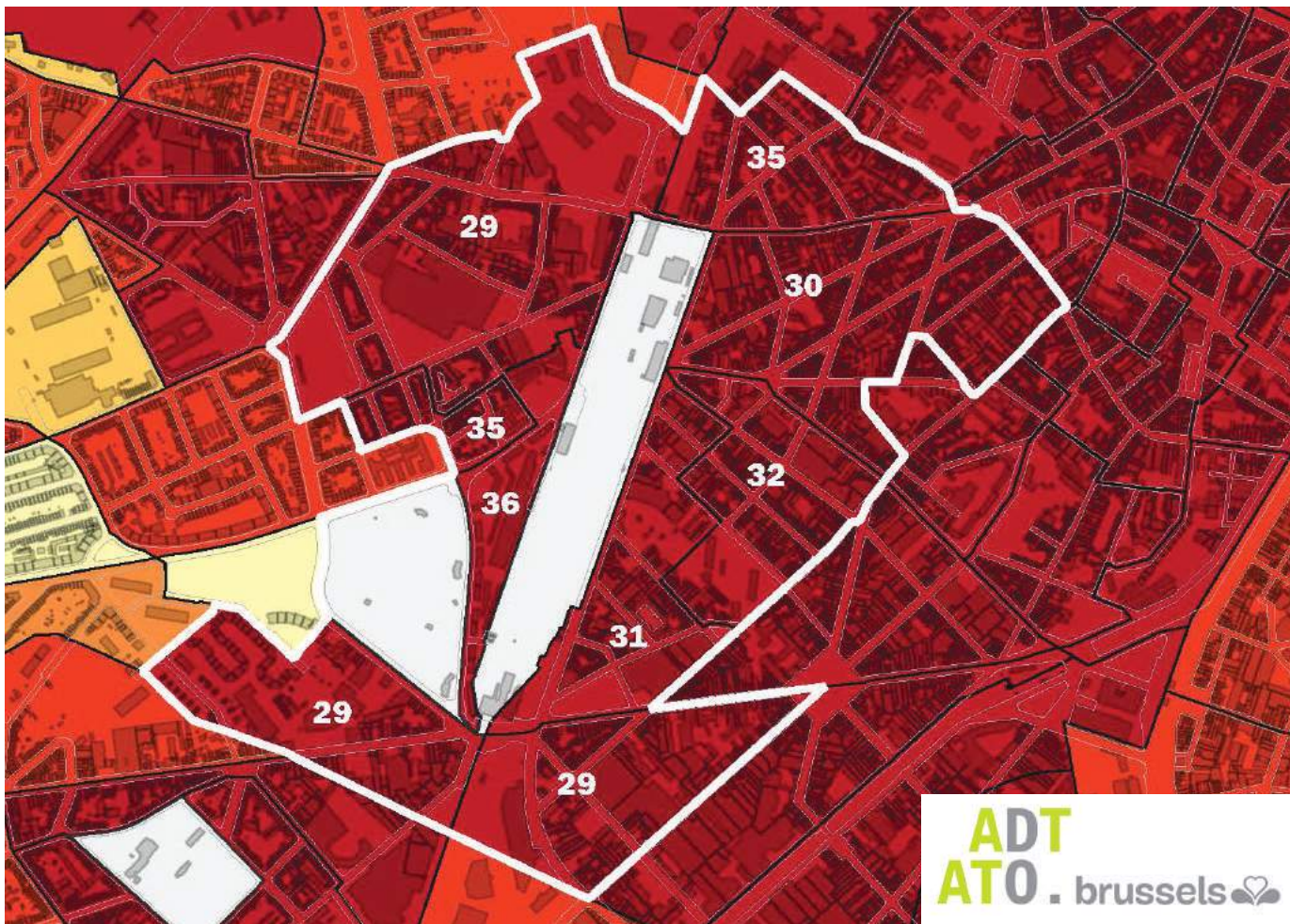
< carte ADT

DES QUARTIERS DENSÉMENT PEUPLÉS

La densité de population dans le Périmètre d'Observation Territoriale (POT) diffère selon le secteur statistique. Les densités du POT sont parmi les plus importantes de la Région (+ 40.000 hab/km² pour le SS «Marie José blocs» où se situent les grands ensembles de logement sociaux, + 30.000 hab/km² pour le SS «Etangs Noirs»).

Les secteurs statistiques «Delhaize» et «gare de l'Ouest» sont nettement moins denses (+/- 10.000 hab/km²). Ces secteurs sont probablement moins denses en raison de la présence historique des activités économiques ou anciennement économiques, de plus grandes parcelles (comme l'ancienne Brasserie Van Den Heuvel, l'entreprise Sibelga,...) ou des gabarits de bâti plus petits (siège social de Delhaize, présence d'habitations unifamiliales,...).

Ceci s'explique également par la morphologie urbaine des quartiers du POT qui présentent des gabarits différents pour chaque SS (voir chapitre URBANITÉ: ESPACES OUVERTS ET ESPACES PUBLICS). Par exemple on retrouve des gabarits important dans les SS «Blocs Marie José» et «Beekkant» (barres de logements sociaux).




UNE POPULATION JEUNE ET FAMILIALE

Moyenne RBC (2012): 22,4 %

Part des 0-17 ans dans la population totale

 < 50 habitants

 < 16

 16 - 20

 20 - 22,5

 22,5 - 26,5

 > 26,5

 POT

0 125 250m

PART DES 0-17ANS DANS LA POPULATION TOTALE (%)

Les 0-17 ans représentent 30% de la population totale du POT, et jusqu'à 35% dans le SS «Beekkant» et 36% dans le SS «Marie José blocs». Cette présence massive d'enfants et d'adolescents a pour conséquence des besoins importants en équipements (crèches, écoles, espaces jeux,...) et en espaces publics.

PART DES 0-17 ANS, 2012

< carte ADT, source: monitoring des quartiers

Moyenne RBC (2012): 4,73 %

Part des moins de 3ans dans la population totale

 < 100 habitants

 < 3

 3 - 4

 4 - 5

 5 - 6

 > 6

 POT

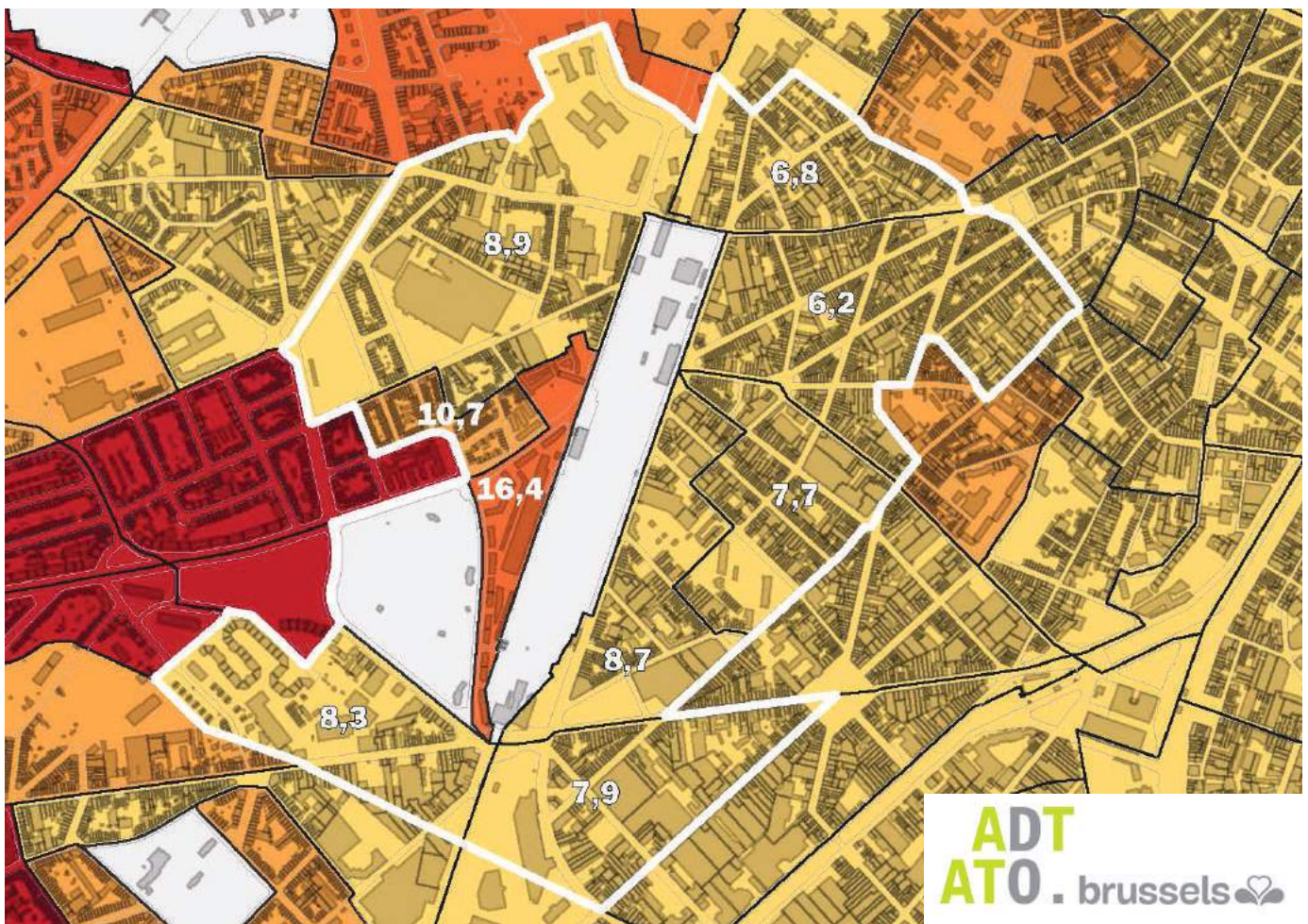
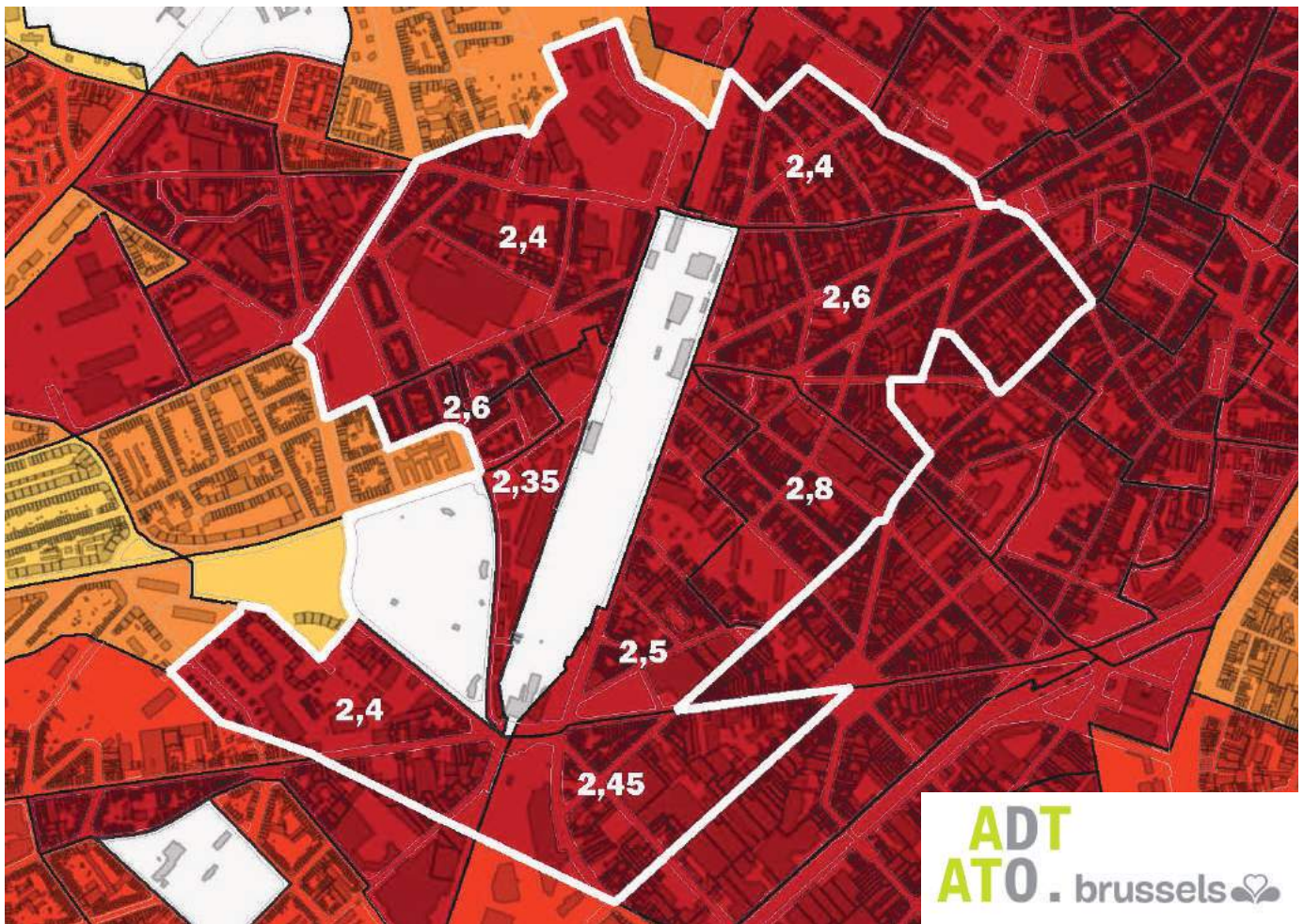
0 125 250m

PART DES MOINS DE 3 ANS DANS LA POPULATION TOTALE (%)

La plupart des SS ont une part des moins de 3 ans de plus de 6% (le secteur «Rue de Jacquet» culminant même à 9,8%). La situation du POT correspond à ce qu'on observe au sein du Territoire du Canal.

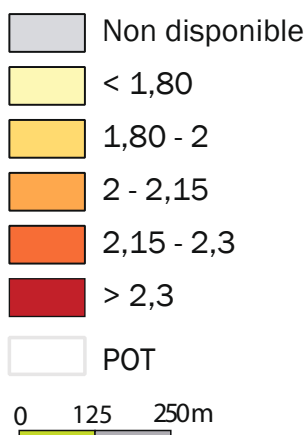
PART DES MOINS DE 3 ANS, 2011

< carte ADT, source: monitoring des quartiers



Moyenne RBC (2009): 2,09%

Taille moyenne des ménages



TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES

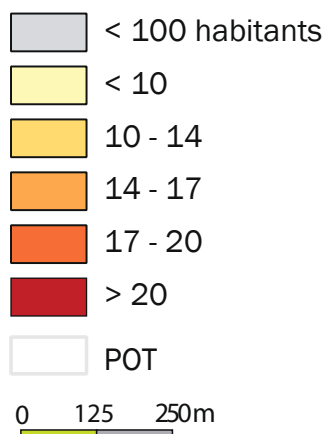
Comme dans l'ensemble des SS du Territoire du Canal, les ménages sont composés de plus de 2,3 personnes dans le POT. Nombre nettement supérieur à la situation observée à l'Est de Bruxelles.

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES, 2009

< carte ADT, source: monitoring des quartiers

Moyenne RBC (2012): 13,5W%

Part des plus de 65 ans dans la population totale

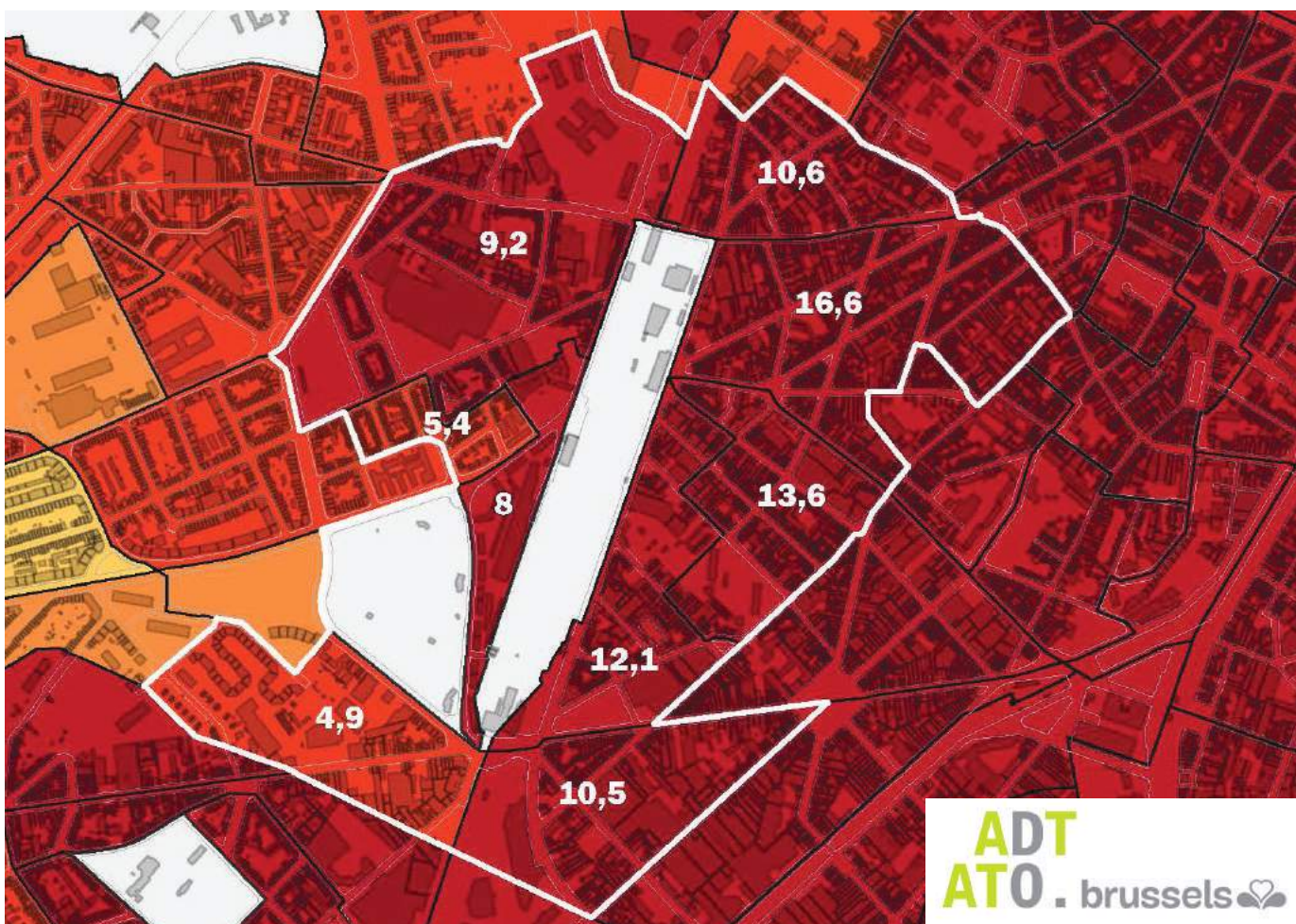
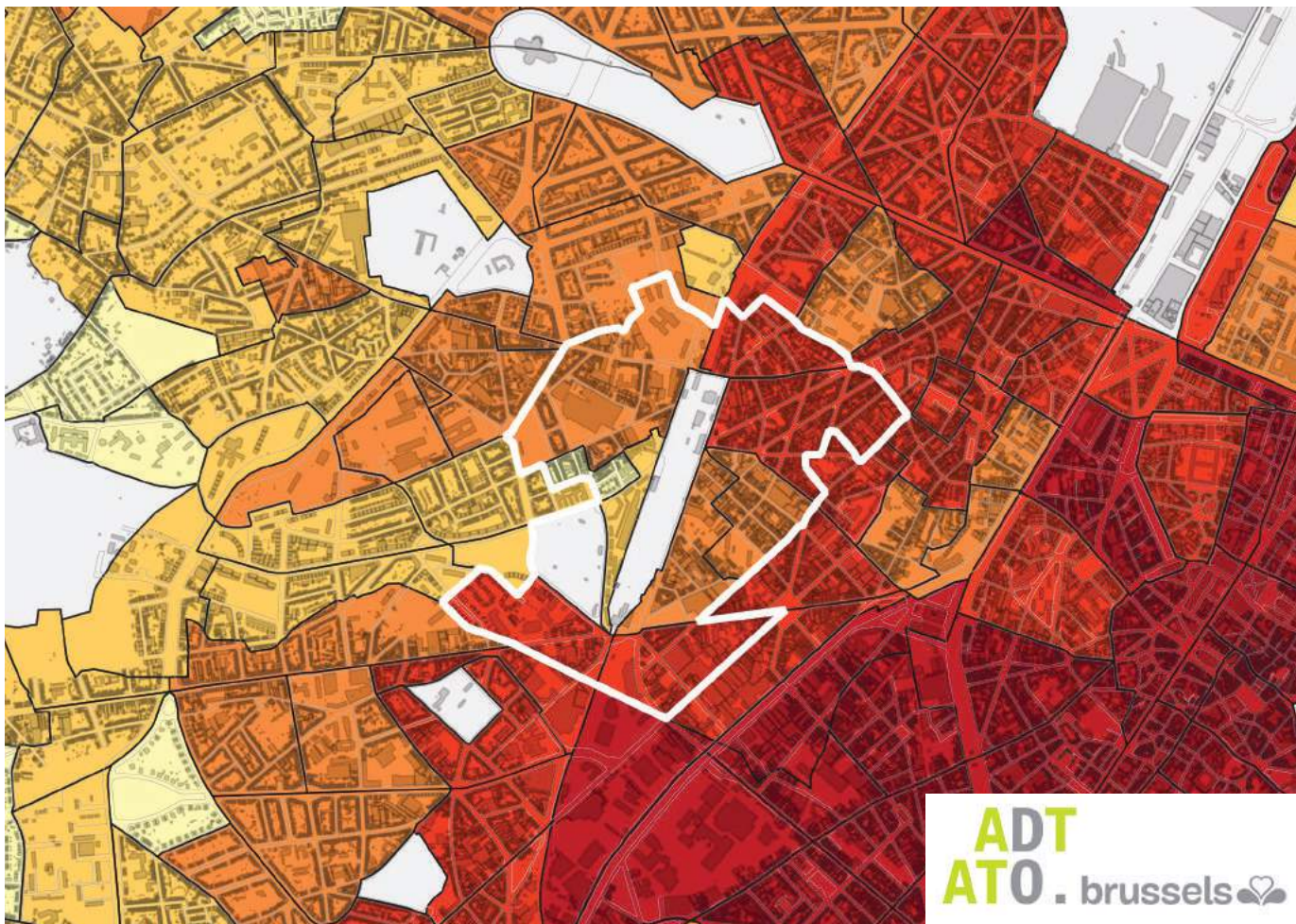


PART DES 65 ANS ET PLUS DANS LA POPULATION TOTALE (%)

Certains SS sont habités par une population plus âgée, correspondant à la situation observée dans la seconde couronne Ouest. On retrouve, par exemple, 16% des « 65+ » dans le SS «Marie José blocs», ou encore autour de 10% dans les SS «Delhaize» et «Beekkant».

PART DES PLUS DE 65 ANS, 2012

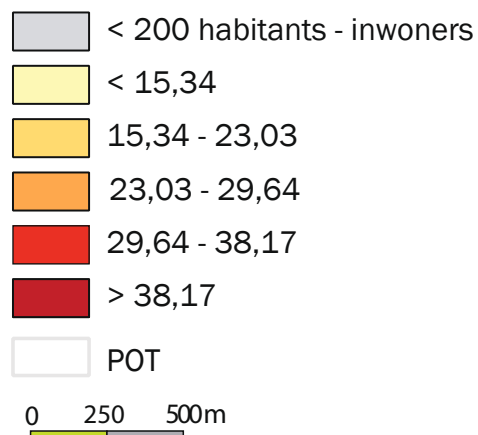
< carte ADT, source: monitoring des quartiers



UNE PART IMPORTANTE D'ÉTRANGERS

Moyenne RBC (2012): 32.58%

Part des étrangers dans la population totale (2012)



PART DES ÉTRANGERS

Il existe des disparités entre l'Est du POT (de 23% à 38% d'étrangers) et l'Ouest (moins de 30%). Néanmoins, la part des étrangers dans les SS du POT reste en dessous de la moyenne régionale (à l'exception des SS «Jacquet» et «Étangs Noirs»¹).

¹ Seules les personnes qui ont uniquement une nationalité étrangère sont incluses dans l'un des groupes de population étrangère.

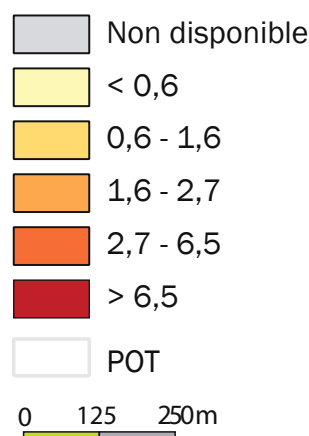
On retrouve des plus fortes concentrations (>38,17%) de population étrangère au-delà du POT dans certains SS d'Anderlecht, du Pentagone, de Saint Gilles et d'Ixelles. Les plus grandes concentrations sont situées dans les secteurs à l'Est de la première couronne: à la Ville de Bruxelles, à Ixelles et à Etterbeek. Ces concentrations correspondent vraisemblablement aux lieux de résidence des fonctionnaires européens.

PART DES ÉTRANGERS, 2012

< carte ADT, source: monitoring des quartiers

Moyenne RBC (2011): 4,07 %

Population issue d'Afrique du Nord (2011)



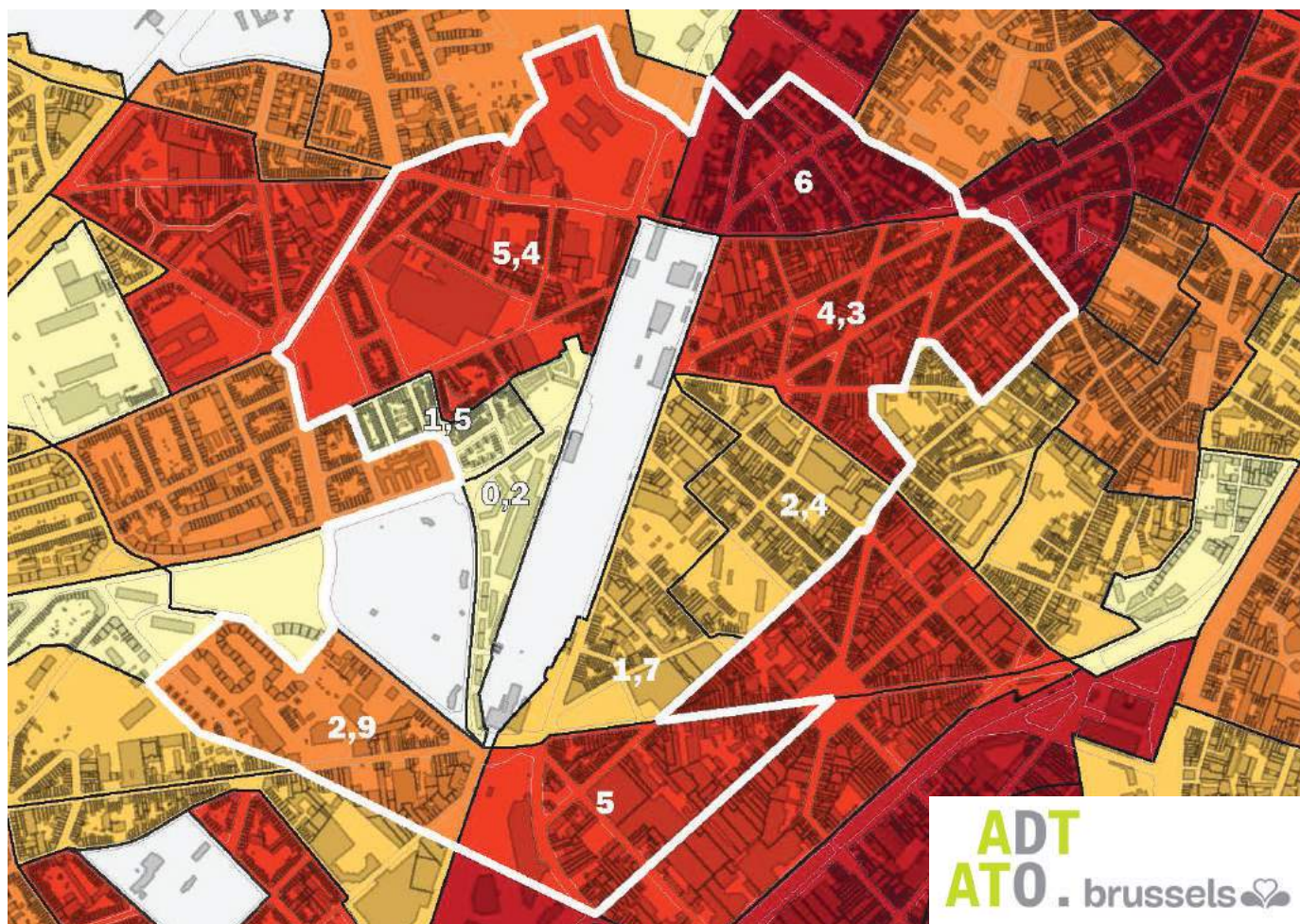
POPULATION ISSUE D'AFRIQUE DU NORD

La plupart des étrangers dans les SS du POT est originaire d'Afrique du Nord. La population jeune s'explique en partie par la présence d'une population aux traditions familiales et culturelles.

Mis à part le SS «Beekkant» et «Baeck» (en dessous des 6%), on remarque une présence qui se chiffre entre 8 et 16% de la population issue d'Afrique du Nord sur l'ensemble du POT.

POPULATION ISSUE D'AFRIQUE DU NORD, 2011


< carte ADT, source: monitoring des quartiers





ORIGINE DE LA POPULATION

Moyenne RBC (2011): 5,07 %

Population issue des nouveaux états membres de l'UE (2011)

 < Non disponible

 < 1,67

 1,67 - 2,74

 2,74 - 4,09

 4,09 - 5,78

 > 5,78

 POT

0 125 250m



POPULATION ISSUE DES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UE (AVANT 2004)

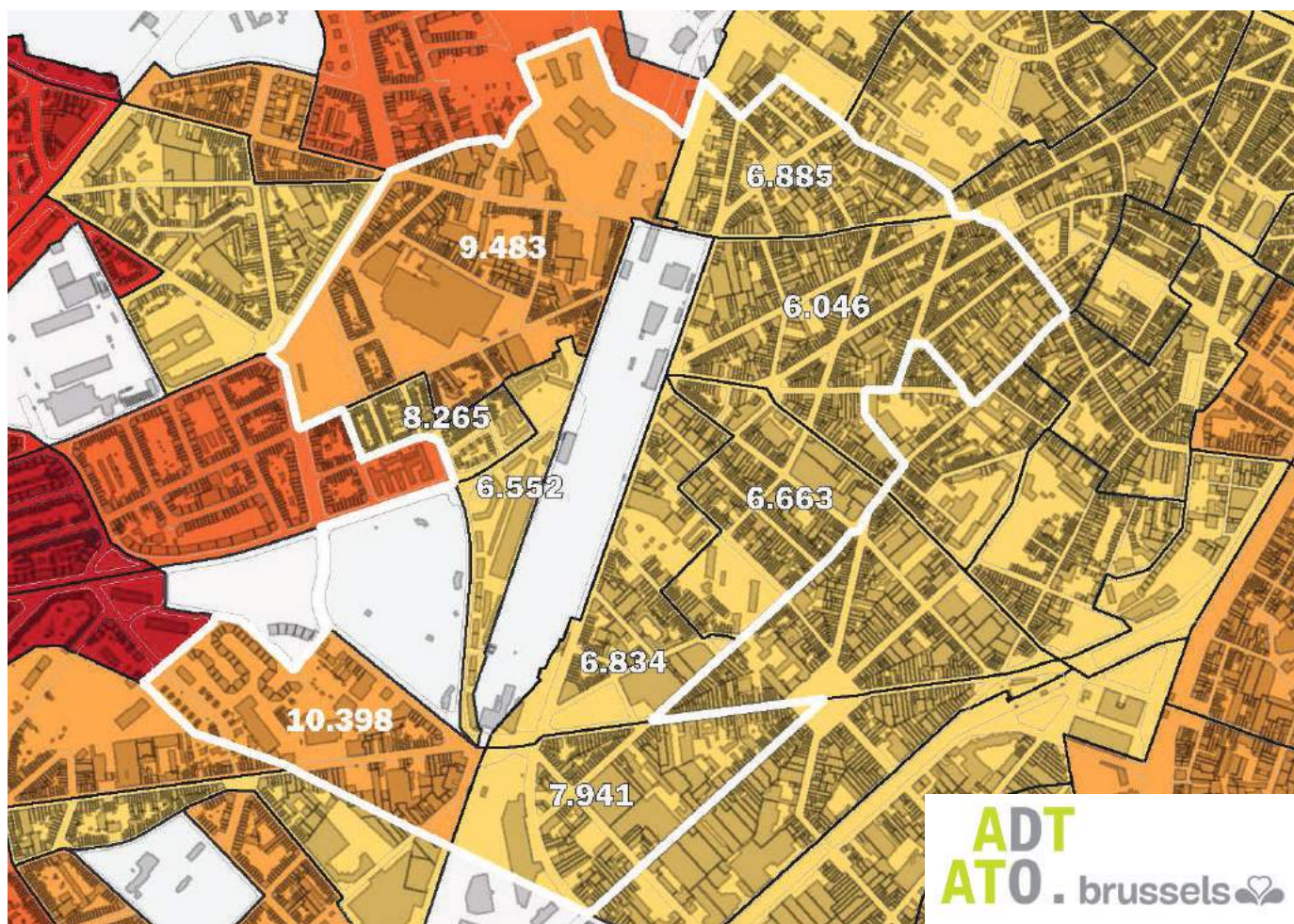
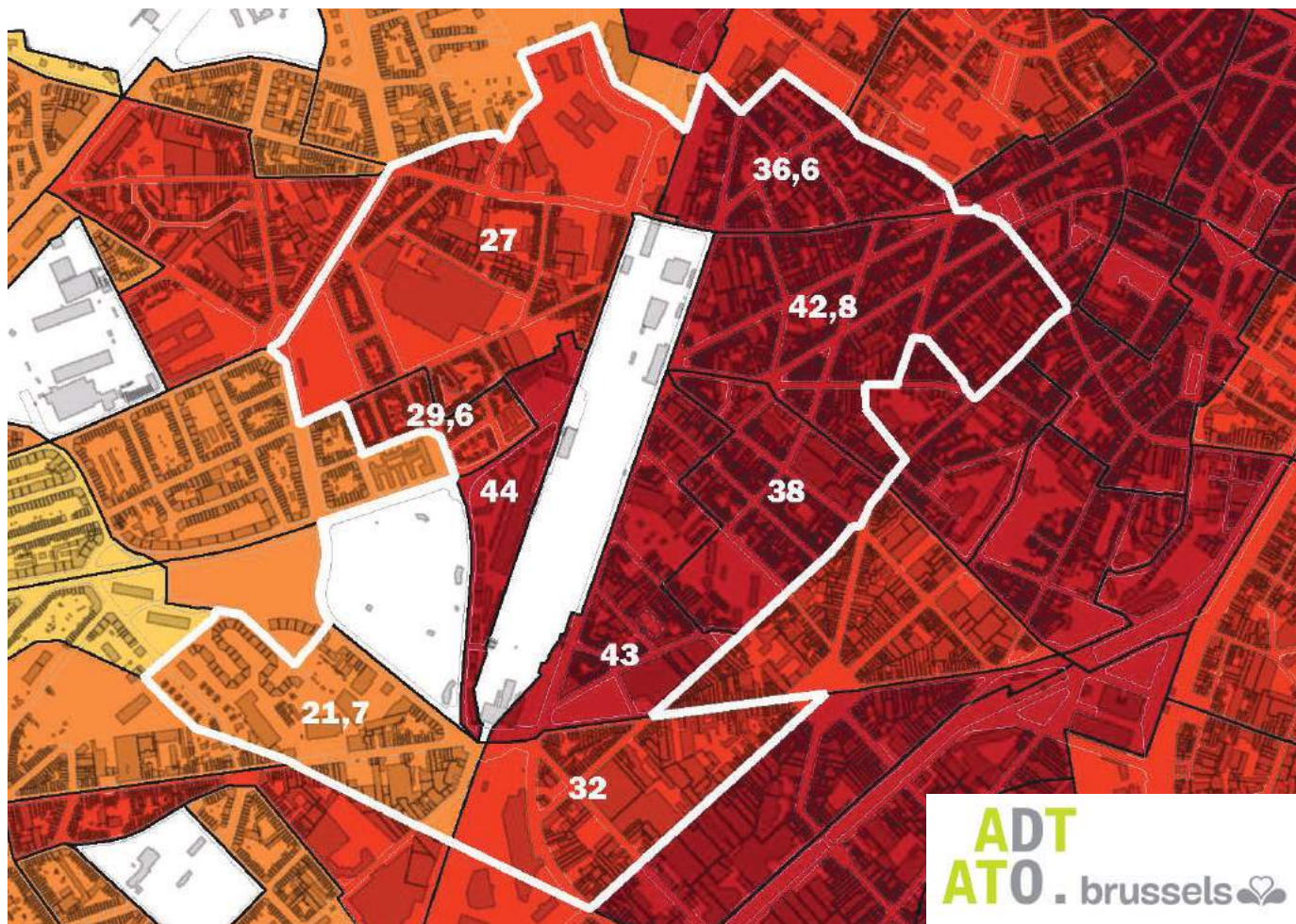
Les populations d'Europe issues des 13 nouveaux Etats membres représentent 6% et plus de la population totale du POT et ce dans les SS «Delhaize» et «Jacquet». Les autres SS du POT voient la part de ces populations être en dessous de la moyenne régionale.

POPULATION ISSUE DES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRE DE L'UE, 2011

< carte ADT, source: monitoring des quartiers

* Les nouveaux états membres de UE:

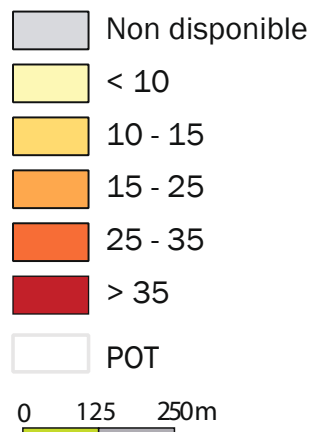
Lettonie, Lituanie, Bulgarie, Malte, Chypre, Pologne, Estonie, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Croatie



UNE POPULATION PRÉCARISÉE

Moyenne RBC (2011): 20,34%

Taux de chômage (2011)



TAUX DE CHÔMAGE

Même si cette partie de la Région connaît des taux de chômage très importants, on remarque une certaine disparité entre l'Est (plus de 35% et même plus de 40% pour les SS «gare de l'Ouest» et «Étangs Noirs») et l'Ouest (< 30%) du POT, avec une exception pour le SS «Marie José Blocs» où le taux de chômage est de 44%.

Toutefois, ces taux restent nettement supérieurs à la moyenne régionale.

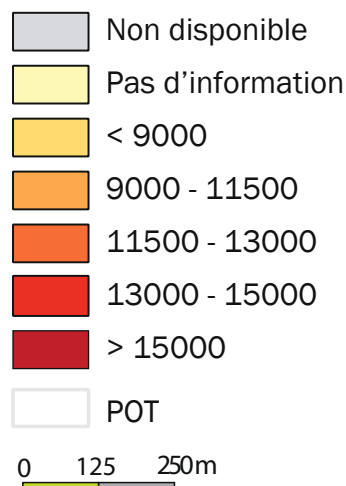
Au Sud Ouest dans le SS «Baeck», le taux de chômage est nettement moins élevé (21,7%).

TAUX DE CHÔMAGE, 2011

< carte ADT, source: monitoring des quartiers

Moyenne RBC (2011):
12.884,52 euros/an

Revenu moyen par habitant par année (2012)

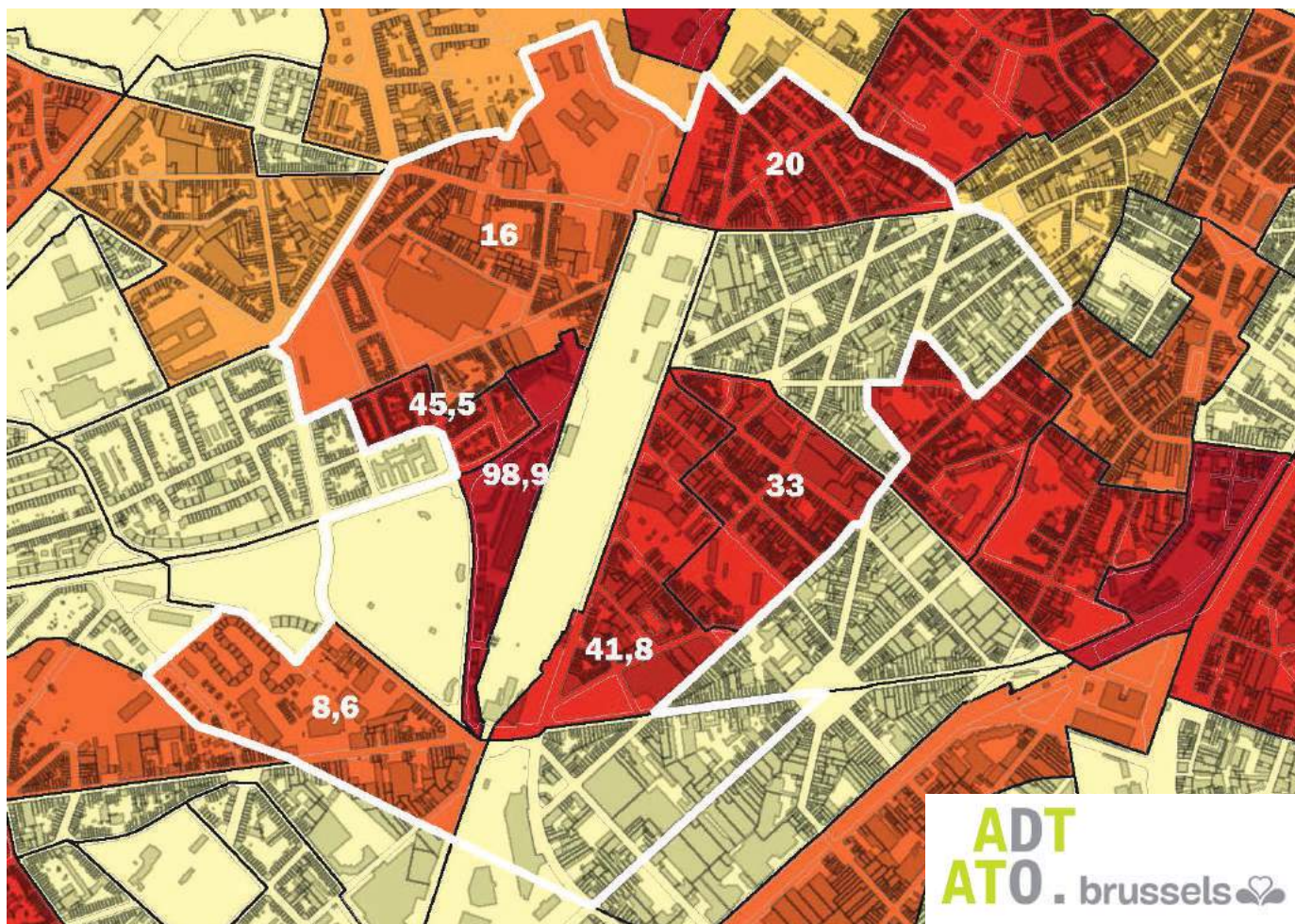


REVENU MOYEN PAR HABITANT

Les SS du POT ont tous une population à bas revenus (en dessous de 9.000 euros/an par habitant), mis à part le SS «Delhaize» qui se situe au-dessus des 9 000 euros/an. On peut toutefois remarquer que les secteurs plus à l'Ouest du POT ont une population aux revenus moyens par habitant plus élevés.

REVENU MOYEN PAR HABITANT, 2011

< carte ADT, source: monitoring des quartiers



FORTE PRÉSENCE DE LOGEMENTS SOCIAUX

NOMBRE DE LOGEMENTS SOCIAUX


Moyenne RBC (2013):

7,69 logements/100 ménages


Nombre de logements sociaux pour 100 ménages


 < 5 logements

 < 2,88

 2,88 - 8,54


 8,54 - 19,39

 19,39 - 54,21

 > 54,21

 POT

0 125 250m



L'indicateur exprime la proportion de logements sociaux au regard du nombre total de ménages par quartier. Il indique donc la part relative de l'offre sociale sur le marché résidentiel local.

Par rapport à l'ensemble de la Région, les SS du POT comptent un nombre très important de logements sociaux. Mis à part celui de «Étangs Noirs» et «Birmingham Nord» (moins de 5 logements sociaux), les autres SS comptent entre 8 (SS «Baeck») à 99 (SS «Marie José blocs») en passant par 16 (SS «Delhaize»), 30 (SS «Rue de Jacquet»), 33 (SS «Indépendance»), 41 (SS «Gare de l'Ouest») et 45 (SS «Beekant») logements pour 100 habitants. Cette répartition s'explique en partie par le développement urbanistique du territoire.

NOMBRE DE LOGEMENTS SOCIAUX, 2013

< carte ADT, source: monitoring des quartiers



LOGEMENTS SOCIAUX: UNE HISTOIRE

LA PÉRIODE INDUSTRIELLE

Les logements sociaux Saint Lazare: en 1925 le Logement Molenbeekois est chargé de reloger d'urgence près d'une centaine de familles parmi les plus pauvres de sa population. C'est à l'architecte Diongre qu'est confié le défi de construire très vite, très bon marché, une cité pouvant regrouper des dizaines de familles. La commune propose, pour la réalisation du projet, un terrain proche à la fois du centre et du quartier industriel de la gare de l'Ouest. Les habitants de la cour Saint-Lazare constituaient pour la plupart des travailleurs saisonniers, peu rémunérés.

APRÈS LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE: LA RÉALISATION DU QUARTIER MARIE JOSÉ

LOGEMENT SOCIAUX 1925: COURS ST LAZARE

< photos ADT

A la fin de la deuxième guerre mondiale le Logement Molenbeekois s'apprête à prendre un nouveau départ sous la houlette de son président, le bourgmestre de l'époque. Sa personnalité, de même que son poids politique, jouent un rôle importants dans les orientations que prend la société en 1946. L'ère qui s'ouvre doit marquer un renouveau de Molenbeek, de son image et de la qualité de vie de sa population. Dans ce but, le haut de la commune est appelé à démontrer que Molenbeek n'est pas qu'une commune industrielle, mais qu'on retrouve aussi des quartiers résidentiels élégants, aérés, érigés selon les principes moderne de l'urbanisme.

En 1956, la commune s'est fixée deux objectifs pour le logement qui devient «social»: assainir les rues anciennes du centre de Molenbeek, aménager les quartiers du parc Marie José destiné à devenir, dans les années '50, la carte de visite de la commune.

L'administration communale s'occupe, de faire tracer 2 larges avenues, l'Avenue du Beekkant et l'avenue de Roovere réalisant la jonction entre la gare de l'ouest et la chaussée de Gand.

Lorsqu'en 1952 des crédits se dégagent, les plans de construction du quartier sont prêts. Le but essentiel de l'opération est de créer un décor du parc Marie-José permettant de dissimuler la laideur des installations du chemin de fer. Pour cela, l'architecte Vandamme est chargé de concevoir un premier groupe d'immeubles dont l'élément principal, en forme de fer à cheval, souligne la majesté du square. Les conceptions après-guerre ont évolué: les constructions en hauteurs ne font plus «peur». Van Damme n'hésite pas à présenter des bâtiments comportant de 4 à 8 étages. Le président de la société du Logement Molenbeekois était vigoureusement partisan d'une amélioration du confort dans la construction à bon marché.



En 1956, une extension des travaux permet de réaliser un immeuble supplémentaire de 42 logements et un autre de 72 logements. Leur présence dans le décor est jugée indispensable afin de rattacher l'avenue de Beekkant à l'Avenue Dubois Thorn, dont l'aspect architectural doit figurer l'entrée du nouveau quartier.

L'AVENUE DE ROOVERE

L'ambition du président de la société est d'achever le quartier avant l'ouverture de l'exposition universelle de 1958 qui doit montrer aux visiteurs une cité modèle. Les 2 premiers immeubles de 10 à 12 étages sont achevés en 1962. Le quartier du parc a parfaitement rempli la mission pour lequel il a été conçu.

Dès 1961, l'architecte Van den Houte planche sur la construction des 2 premiers immeubles-tours (114 logements) représentatifs de ce qu'on considère, à l'époque, comme la solution au logement sain et économique. Sain car l'immeuble laisse pénétrer l'air et la lumière en abondance dans tous les appartements, économique car une telle concentration de logements en un ensemble permet la standardisation des techniques de construction et partant une baisse du coût de construction. L'extension du quartier du parc via l'avenue Mahatma Gandhi est terminée en 1981 lorsque les premiers problèmes liés à ce type d'habitat annoncent sa fin progressive.

PHOTOS LOGEMENTS SOCIAUX AVENUE MAHATMA GANDHI

< photo ADT

PHOTOS LOGEMENTS SOCIAUX MARIE JOSÉ À PARTIR DU SITE DE LA GARE DE L'OUEST

< photo ADT

DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS

RÉSUMÉ DES PISTES DE RÉFLEXION

- *Adapter les nouveaux aménagements aux utilisateurs potentiels, c'est-à-dire les différentes catégories de population (enfant, adolescent, personne âgée,...) présentes dans le POT, en prenant en compte les différences générationnelles.*
- *Créer les équipements qui permettent d'assurer les services de proximité à destination des différentes catégories de population.*
- *Assurer la mixité du quartier en favorisant le logement moyen.*
- *Permettre plus de transparence et d'ouverture sur le site, en requalifiant les rez-de-chaussées des logements sociaux Rue de Roovere en équipements (maison de quartier, maison de jeunes, local gardiens de parc, crèches, maison médicale,...). Parallèlement, la rénovation des tours de la Rue De Roovere permettrait de les dédensifier. La perte de logement pourrait être compensée par la création d'un même nombre de logements sociaux dans le cadre de la programmation sur la gare de l'Ouest.*
- *En fonction de de l'analyse statistique du contexte socio-économique, des investissements et des initiatives au niveau économique et de mise à l'emploi restent l'enjeu principal pour le bien être des populations.*

TERRAINS ET BATIMENTS POTENTIELLEMENT DISPONIBLES POTENTIEEL BESCHIKBARE GEBOUWEN EN PERCELEN

Localisation et propriété - Situering en eigendom


ADT
ATO . brussels

AGENCE OF DEVELOPMENT TERRITORIAL ASBL
AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING SZW





Source: UrbIS P&B2014Q3,
Cadastre-2014-Kadaster, ADT



Grond Terrain
Bebouwd Bâti

	Infrabel
	SNCB - NMBS
	Commune - Gemeente
	CPAS - OCMW
	CPAS et Privé - OCMW en Privaat
	Privé - Privaat
	Le Logement Molenbeekois
	Région de Bruxelles-Capitale - Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bâtiment - Gebouw

	Disponible - Beschikbaar
	partiellement disponible - gedeeltelijk beschikbaar
	non disponible - niet beschikbaar
	POT - TOP

0 100 200 m



OPPORTUNITÉS FONCIÈRES

TERRAINS ET BÂTIMENTS POTENTIELLEMENT DISPONIBLES

Le Gouvernement a demandé à l'ADT et à la DEP de réaliser un inventaire des réserves foncières disponibles sur le territoire régional afin de pouvoir mobiliser des terrains et/ou des bâtiments pour la création de logements et d'équipements. Ce Cadastre constituera un outil de veille permanent du foncier disponible, offrant aux opérateurs publics un support dans leur recherche de biens adéquats pour mener leurs missions et les différents objectifs régionaux.

Une analyse plus précise sur le POT de la gare de l'Ouest a été réalisée. Le travail de terrain a permis d'identifier les friches, dents creuses, les bâtiments vides et ceux à vendre ou à louer, potentiellement mobilisables pour le développement du pôle, tout en donnant des opportunités foncières pour les quartiers environnants.

Il ne s'agit pas de travailler exclusivement sur la ZIR mais également de valoriser la situation des quartiers qui entourent le pôle et de souligner les potentielles actions à réaliser qui permettraient de créer ou de conforter les relations qui doivent unir les différents espaces publics du quartier. La mobilisation de bâtiments et de terrains vides, et leur transformation, pourraient faire office de catalyseurs pour le développement du site et revaloriser ces quartiers environnants.

La plus grande friche observée dans le POT est bien évidemment la ZIR elle-même. Sur le site se trouvent toujours quelques hangars avec peu de valeur patrimoniale ou architecturale, propriétés de la SNCB.

Les parties du site, propriétés d'Infrabel, potentiellement disponibles sont indiquées en mauve sur la carte.

Un terrain stratégique pour la requalification de la rue Vandennepeereboom est situé au Sud de la friche (1), sur lequel sont entreposés des lampadaires. Cette parcelle est propriété de la Région (Regie Foncière, et occupée par Bruxelles Mobilité). Ce terrain pourrait servir à valoriser l'entrée du site. Les terrains et bâtiments potentiellement disponibles de la rue Jean-Baptiste Decock (2) sont particulièrement intéressants à valoriser et en lien avec l'école, la crèche et l'ensemble de logements de la rue. Il s'agit de terrains privés et/ou propriété du CPAS.

Un grand bâtiment, propriété du CPAS de la Ville de Bruxelles, situé rue de Courtrai, près de la place de Courtrai (3) est vide et à vendre au moment de publier cette étude. Ce site pourrait jouer un rôle intéressant pour augmenter la convivialité de la place. C'est également le cas pour la dent creuse située sur la place de Courtrai.

Le bâti correspondant à l'ancien tissu urbain industriel est essentiellement localisable sur la frange Est de la ZIR. C'est

TERRAINS ET BÂTIMENTS
POTENTIELLEMENT
DISPONIBLES

< carte ADT, cadastre 2014



1



2

par exemple le cas de l'ancienne brasserie Vandeuvel (4), située en entrée sud de la ZIR et qui, par sa taille, son histoire et son architecture, pourrait, en cas de réhabilitation, jouer un rôle important dans le re-développement de ces quartiers. Cette parcelle a un potentiel extrêmement important, à côté du projet EKLA. Ce terrain appartient actuellement à un propriétaire privé.

Situation identique pour l'ancienne confiserie Demaret (5), localisé à l'Ouest de la ZIR, qui est partiellement à vendre.

Les parcelles et bâtiments potentiellement mutables ou non utilisés sont généralement des privés. Ils sont généralement dispersés au sein du territoire (voir carte).



1 Bâtiment Demaret
> photo ADT

2 Brasserie Vandeuvel et dépôt des lampadaires
> photo ADT

3 et 4 Bâtiments rue Dubois-Thorn et Louis de Gunst
> photo Paris

Le tableau suivant reprend les terrains et bâtiment (surface de sol) potentiellement disponibles: leurs adresses, surfaces et leurs affectations au PRAS.

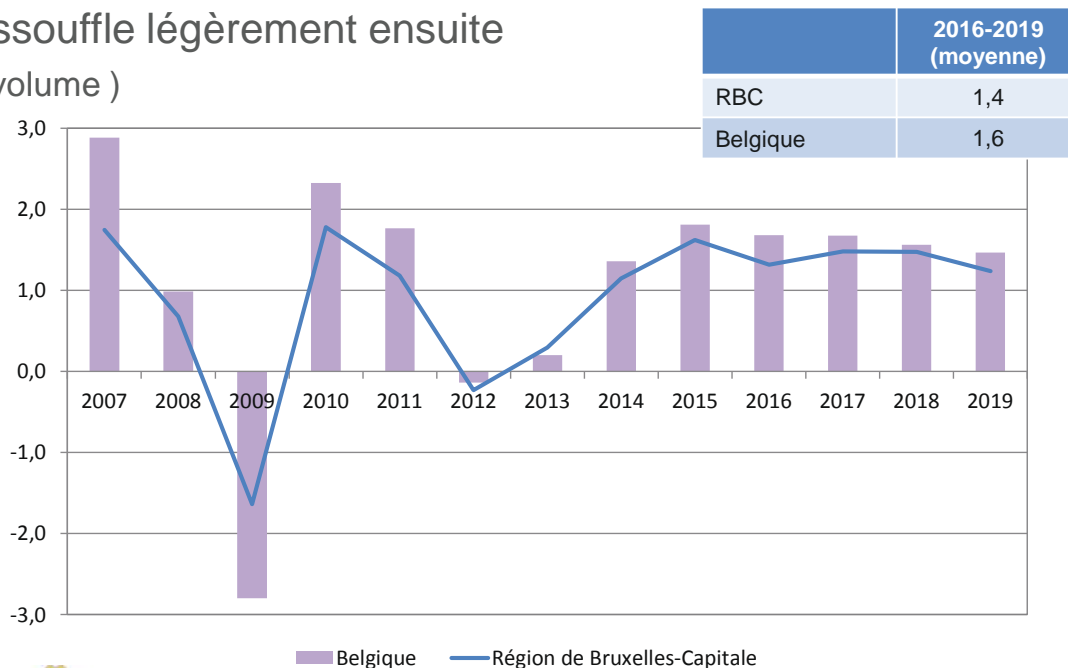
RUE	m'	Commune	NOM Propriétaire	TYP_PROPRIÉTÉ	AREA	Area_bat	Area_dispo	PRAS
rue Jean Jacquet	45	Koekelberg	DOMAINE DE LA COMMUNE DE KOEKELBERG	Commune	585,8	0,0	585,8	Zone d'habitation
rue Pierre Van Humbeek	4	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE/MINISTRE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE/ADM DE L'EQUIPEMENT	Région de Bruxelles-Capitale	1391,8	0,0	1391,8	Zone de forte mixité
rue Verheyden	14	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	674,2	0,0	674,2	Zone d'entreprises en milieu urbain
rue van Maider	77	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	167,2	0,0	167,2	Zone mixte, Zichee
rue Verheyden	16	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	671,8	0,0	671,8	Zone d'entreprises en milieu urbain
rue Jean-Baptiste Decock	80	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DU CENTRE PUBLIC D ACTION SOCIALE DE BRUXELLES	CPAS et Prive	21,4	0,0	21,4	Zone de forte mixité
rue Delaunoy	159	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	97,4	0,0	97,4	Zone d'habitation, Zichee
rue Alphonse Vandenpeereboom	132	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	65,9	0,0	65,9	Zone mixte, Zichee
rue Verheyden	2	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	256,0	0,0	256,0	Zone d'entreprises en milieu urbain
rue Jean Jacquet	52	Koekelberg		Prive	177,7	16,8	160,9	Zone mixte
rue Jean-Baptiste Decock	80	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DU CENTRE PUBLIC D ACTION SOCIALE DE BRUXELLES	CPAS et Prive	426,7	0,0	426,7	Zone de forte mixité
chaussee de Ninove	216	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE-BIENS GERES PAR LA REGIE FONCIERE DE BRUXELLES-CAPITALE	Région de Bruxelles-Capitale	64,6	0,0	64,6	Zone de forte mixité
chaussee de Ninove	203	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE-BIENS GERES PAR LA REGIE FONCIERE DE BRUXELLES-CAPITALE	Région de Bruxelles-Capitale	4688,8	1098,1	3590,7	ZIR
rue Dubois-Thorn		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	359,5	0,0	359,5	ZIR
avenue de Roovere		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	8338,6	0,0	8338,6	ZIR
avenue de Roovere		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	6171,4	0,0	6171,4	ZIR
rue Dubois-Thorn		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	4510,9	0,0	4510,9	ZIR
rue Alphonse Vandenpeereboom		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	6684,9	0,0	6684,9	ZIR
rue Alphonse Vandenpeereboom		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	112,2	0,0	112,2	ZIR
rue Alphonse Vandenpeereboom		Molenbeek-Saint-Jean	Infrabel	Entreprise publique autonome	7505,2	0,0	7505,2	ZIR

RUE	n°	Commune	ProPu	TYP_PROPR	AREA	AREA_BAT	PRAS
rue de l'Indépendance	204	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	218,6	208,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue d'Enghien	9	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	79,8	45,0	Zone d'habitation
rue de Lessines	72	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	77,0	56,0	Zone mixte, Zichée
rue Nicolas Doyen	10	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	957,0	906,0	Zone mixte
rue Alphonse Vandenpeereboom	31	Molenbeek-Saint-Jean	SNCB	Entreprise publique autonome2	5946,9	347,0	ZIR
rue Alphonse Vandenpeereboom	150	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	956,7	954,0	Zone mixte, Zichée
rue Alphonse Vandenpeereboom	31A	Molenbeek-Saint-Jean	SNCB	Entreprise publique autonome2	817,2	616,0	ZIR
rue Francois Hellinckx	4	Koekelberg		Prive	145,6	122,0	Zone d'habitation
rue de Groeninghe	21	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	228,9	156,0	Zone mixte, Zichée
rue de Groeninghe	7	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	62,8	47,0	Zone mixte, Zichée
rue Jean-Baptiste Decock	82	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DU CENTRE PUBLIC D'ACTION SOCIALE DE BRUXELLES	CPAS et Prive	624,6	124,0	Zone de forte mixité
rue Alphonse Vandenpeereboom	52	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	93,3	93,0	Zone de forte mixité
rue des Etangs Noirs	148	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	81,7	70,0	Zone d'habitation, Zichée
rue de la Campine	13-15	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DU CENTRE PUBLIC D'ACTION SOCIALE DE BRUXELLES	CPAS	1767,3	1541,0	Zone mixte, Zichée
rue de l'Indépendance	194-198	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	473,0	472,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue van Malder	87	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	471,2	471,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue van Malder	85	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	425,7	421,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue Pierre Van Humbeek	33	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	1677,7	983,0	Zone mixte, Zichée
avenue de Roovere	14	Molenbeek-Saint-Jean	SNCB	Entreprise publique autonome2	202,7	163,0	ZIR

RUE	n°	Commune	ProPu	TYP_PROPR	AREA	AREA_BAT	PRAS
rue de Lessines	37	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	2218,9	409,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue Jean-Baptiste Decock	86-88	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	846,1	842,0	Zone de forte mixité
rue Dubois-Thorn	7	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	78,6	76,0	Zone de forte mixité
rue Jean-Baptiste Decock	1	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	77,6	73,0	Zone mixte, Zichée
rue d'Enghien	41	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	82,8	83,0	Zone d'habitation
rue des Etangs Noirs	73	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	131,5	102,0	Zone mixte, Zichée
rue Osseghem	88	Molenbeek-Saint-Jean	DOMAINE DU LOGEMENT MOLENBEEKOIS	Societe de logement agreee (code du logement)	69,4	66,0	Zone d'habitation à prédominance résidentielle, Zichée
rue Alphonse Vandenpeereboom	31	Molenbeek-Saint-Jean	SNCB	Entreprise publique autonome2	2175,6	1614,0	ZIR
rue Louis De Gunst	125	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	1135,7	1131,0	Zone mixte, Zichée
rue Jean Jacquet	37	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	55,4	55,0	Zone de forte mixité
rue Osseghem	23-31	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	1942,1	1687,0	Zone de forte mixité, Zichée
rue des Etangs Noirs	71	Molenbeek-Saint-Jean		Prive - droit moral	127,8	97,0	Zone mixte, Zichée
rue Jean-Baptiste Janssen	7	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	88,5	87,0	Zone mixte, Zichée
rue Dubois-Thorn	61	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	172,4	152,0	Zone de forte mixité
rue Eugène Degorge	17	Molenbeek-Saint-Jean		Prive	70,6	53,0	Zone d'habitation à prédominance résidentielle, Zichée
rue Alphonse Vandenpeereboom	31A	Molenbeek-Saint-Jean	SNCB	Entreprise publique autonome2	1219,8	830,0	ZIR

- La croissance du PIB s'accélère en 2015 et s'essouffle légèrement ensuite

(% en volume)



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

19 mai 2015

www.ibsa.irisnet.be

- A moyen terme, les créations d'emplois combinées au ralentissement démographique permettront d'absorber la croissance de la population active et donc de réduire le nombre de chômeurs en RBC

Variation totale sur la période 2013-2019 (en milliers)

	RBC	Région flamande	Région wallonne	Belgique
Population d'âge actif	37,3	-4,2	12,7	45,7
Population active	21,1	56,7	26,0	103,7
Population active occupée	30,7	96,2	49,0	175,9
Emploi intérieur	26,4	107,0	42,4	175,9
Chômage	-9,6	-39,5	-23,0	-72,1

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

19 mai 2015

www.ibsa.irisnet.be

FONCTIONS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

CONSTATS: ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET MARCHÉ DU TRAVAIL À BRUXELLES

Bruxelles constitue aujourd'hui le premier bassin d'emplois (environ 700.000 postes de travail) du pays, avec une économie très dynamique (20% du PIB national, rapport PIB/habitant parmi les plus élevés de l'Europe, taux de création d'entreprise le plus élevé du pays) mais présente, en raison du contexte institutionnel belge et en tant que Bruxelles comme «grande ville», un taux de chômage très élevé (environ 20% de la population active) notamment chez les jeunes. La priorité pour Bruxelles est de relever le défi de l'emploi et de diminuer son taux de chômage.

La Région de Bruxelles Capitale fait cependant face à des difficultés plus importantes à cet égard que les autres régions. Dans un contexte d'accroissement démographique, Bruxelles est la région qui enregistra le taux de croissance annuel le plus élevé de la population active occupée.

Le paradoxe entre le niveau élevé d'emploi et le niveau de chômage s'explique en partie par les qualifications exigées sur le marché de l'emploi Bruxellois, notamment les qualifications linguistiques, l'inadéquation de l'offre d'emploi au profil des demandeurs d'emplois bruxellois, mais aussi par la proportion importante de navetteurs, tout en n'oubliant pas des facteurs comme la discrimination à l'embauche.

Les actions mis en place par Actiris pour répondre à ce défis sont multiple: les programmes/actions comme Select Actiris, la Garantie Jeunes, la Mobilité inter-régionale.

- Un essor démographique marqué mais qui s'essouffle (croissance moyenne en %)

		2000-2012	2013-2019
Population totale	RBC	1,4	0,9
	Belgique	0,6	0,5
Population d'âge actif	RBC	1,6	0,8
	Belgique	0,6	0,1

- Forte augmentation du nombre de personnes en âge de travailler (différence)

	2000-2012 (total)	2013-2019 (moyenne)
RBC	141.000	6,6
Région flamande	212.000	0,0
Région wallonne	169.000	2,0



MISE À L'EMPLOI

DPG «UN NOUVEAU SOUFFLE POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI À BRUXELLES», LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DE LA RÉGION ET LA STRATÉGIE 2025

«Le triptyque « enseignement – formation – emploi » est sans conteste un des axes majeurs de l'action du Gouvernement.

L'enseignement est un des facteurs primordiaux du développement social et économique d'une Région. Par ailleurs, une économie forte et saine reste bien évidemment le levier d'excellence pour la création d'emplois. Le Gouvernement soutiendra à cet égard les entreprises et les créateurs d'activités pour faire de Bruxelles la capitale belge de l'esprit d'entreprendre.»

«Les mesures permettant d'amplifier le dynamisme économique de la Région seront intégrées de manière transversale dans l'ensemble des politiques régionales, comme la mobilité, la propreté et l'aménagement du territoire.»

La Région décrit ses ambitions dans les points suivants:

- une alliance emploi-formation ambitieuse
- le dispositif Bruxellois de la Garantie pour la Jeunesse et le contrat d'insertion
- mener des politiques de l'emploi réorientées et mieux concentrées autour de la 6ième réforme de l'État (ACS, activation, titres services, autre)
- renforcer la formation et les liens avec l'enseignement
- soutenir l'économie Bruxelloise et mettre le développement économique, la recherche, l'innovation et la créativité au service des Bruxellois.
- amplifier la politique touristique la vocation internationale de Bruxelles.

Plusieurs pistes de mise à l'emploi ont été énoncées par les acteurs des tables rondes. Elles ne sont évidemment pas exhaustives et ne présagent en rien de discussion ultérieures avec les acteurs de la formation, de l'emploi et des différentes initiatives économiques présentes à Bruxelles.

MÉTIERS FERROVIAIRES

Infrabel a pour ambition d'implanter un centre de formation aux métiers ferroviaires, sur le site de la gare de l'Ouest ou sur un autre site. Il serait ouvert à des écoles et à des potentiels partenaires comme la STIB. Ce type de formation n'est à ce jour, pas assuré par des écoles homologuées ou par des partenaires publics. Les besoins d'Infrabel sont pourtant importants et pourraient déboucher sur des coopérations tant avec Bruxelles Formation et Actiris qu'avec des acteurs de l'emploi molenbeekois afin d'assurer le lien exprimé dans le DPR entre les fonctions «fonctions» et «mise à l'emploi», particulièrement des personnes qui vivent à proximité de la ZIR (au taux de chômage important voir chapitre URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS).

Au moment de rédiger le rapport, le programme précis n'a pas encore été défini. Il devrait à priori avoisiner les 16.000m².

MÉTIERS LIÉS AU PARCS

L'embauche de gardiens-animateurs pour la gestion des parcs est également une opportunité de mise à l'emploi, dans le cadre du futur parc à créer dans la ZIR.

A une échelle différente, le parc de la Rosée pourrait servir ici d'exemple. Bruxelles Environnement a adopté une stratégie de renforcement de la cohésion sociale du quartier.

En intéressant la population au projet, les pouvoirs publics lui permettant de s'impliquer dans sa conception et de se l'approprier durablement. Par ailleurs des sociétés coopératives à finalité sociale ont engagé de la main d'œuvre locale au chômage pour certains types et certaines phases des travaux.

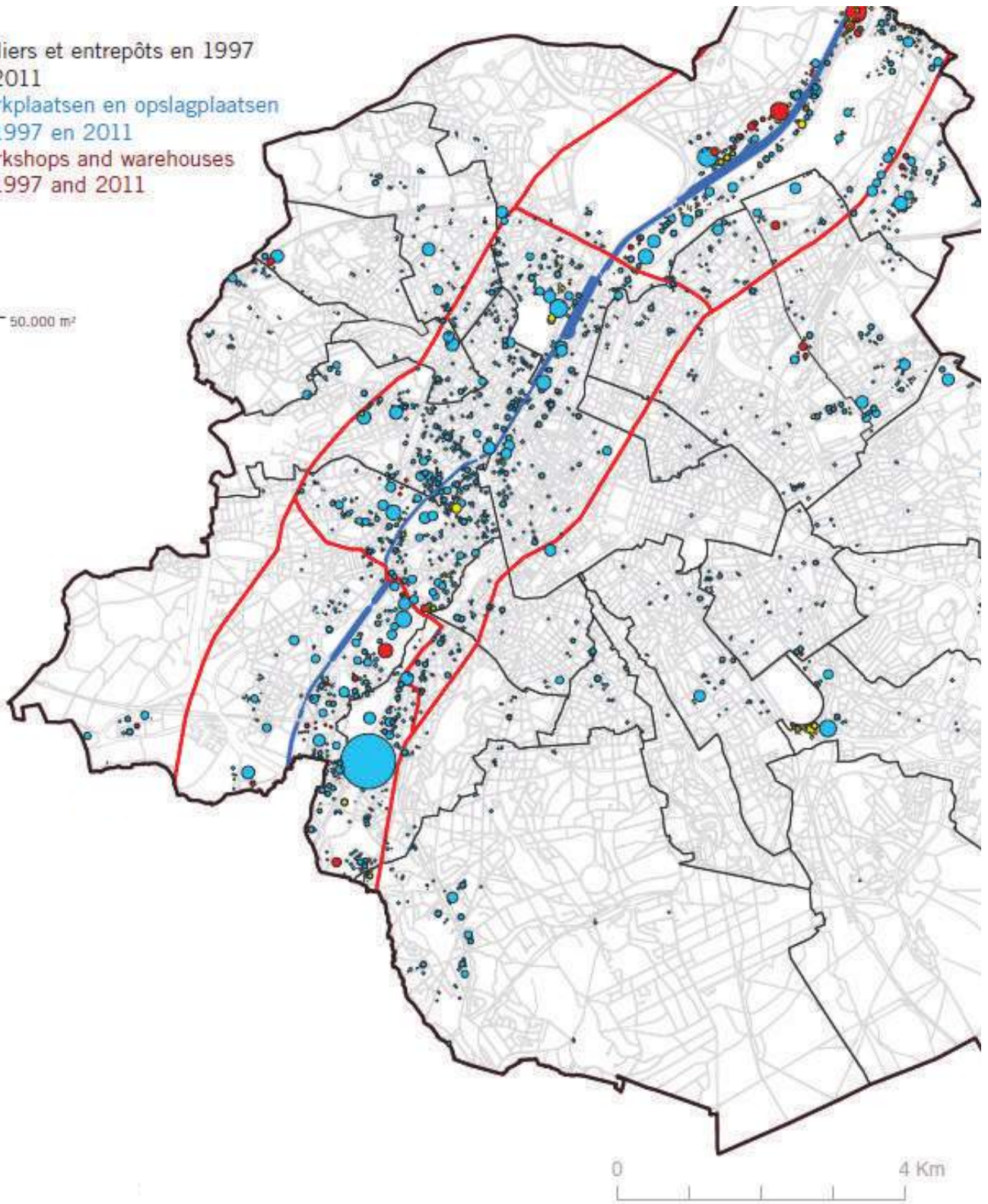
Constituant d'ailleurs une expérience pilote. En effet, des gardiens ont été recrutés dans le quartier. Comme dans les autres espaces verts de Bruxelles Environnement-IBGE, ils ont des missions de prévention et de sécurité. Au parc de la Rosée, leur rôle a cependant été dès le départ plus vaste : ils veillent à la propreté et surtout animent les lieux.

Ateliers et entrepôts en 1997
et 2011

Werkplaatsen en opslagplaatsen
in 1997 en 2011

Workshops and warehouses
in 1997 and 2011

50.000 m²



Et cette formule de gardiennage à vocation sociale ou de gardiennage de proximité semble porter ses fruits: les actes de vandalisme au parc de la Rosée sont exceptionnels, l'endroit reste propre, les divers usagers s'y sentent chez eux et en sécurité»¹.

MÉTIERS LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

Une étude (Actiris, 2015) a démontré que Bruxelles pourrait créer 6.000 emplois dans l'agriculture urbaine durable. Vu l'intérêt de plus en plus marqué de la part des Bruxellois pour ce type de marché et le profil des travailleurs de ce secteur (profil qui correspond au profil des demandeurs d'emploi présents dans le POT gare de l'Ouest), le lien entre formation et mise à l'emploi impliquant des structures publiques régionales (Bruxelles Environnement, Bruxelles Formation, Actiris,...) et communales pourrait se concrétiser dans le cadre du développement du pôle gare de l'Ouest.

ACTIVITÉS PRODUCTIVES

La carte des ateliers et entrepôts en 1997 et 2011 montre bien la prééminence d'une plus forte concentration des implantations à vocation productive ou logistique le long des grands axes (navigables, ferrés, routiers) de circulation sur une portion de territoire large de 1,5km de part et d'autre de l'axe formé par la voie d'eau.

Les quartiers du POT sont historiquement caractérisé par la présence des entreprises productives de moyenne à petite taille, surtout situées à l'Est de la ZIR, à proximité du canal.

Il est évidemment important de soutenir cette fonction dans des quartiers où le taux de chômage est très élevé (par rapport aux profils demandés dans le secteur tertiaire) et où la main d'œuvre potentielle est très nombreuse.

ÉQUIPEMENTS

Des nouveaux équipements (majeur et locaux) prévus sur le site, peuvent aussi contribuer à une mise à l'emploi de la population des quartiers.

¹ Bruxelles Environnement, 31/08/07.



EXEMPLE DE ZURICH METALWERKPLATZ, CENTRE DE FORMATION EN MÉTALLURGIE

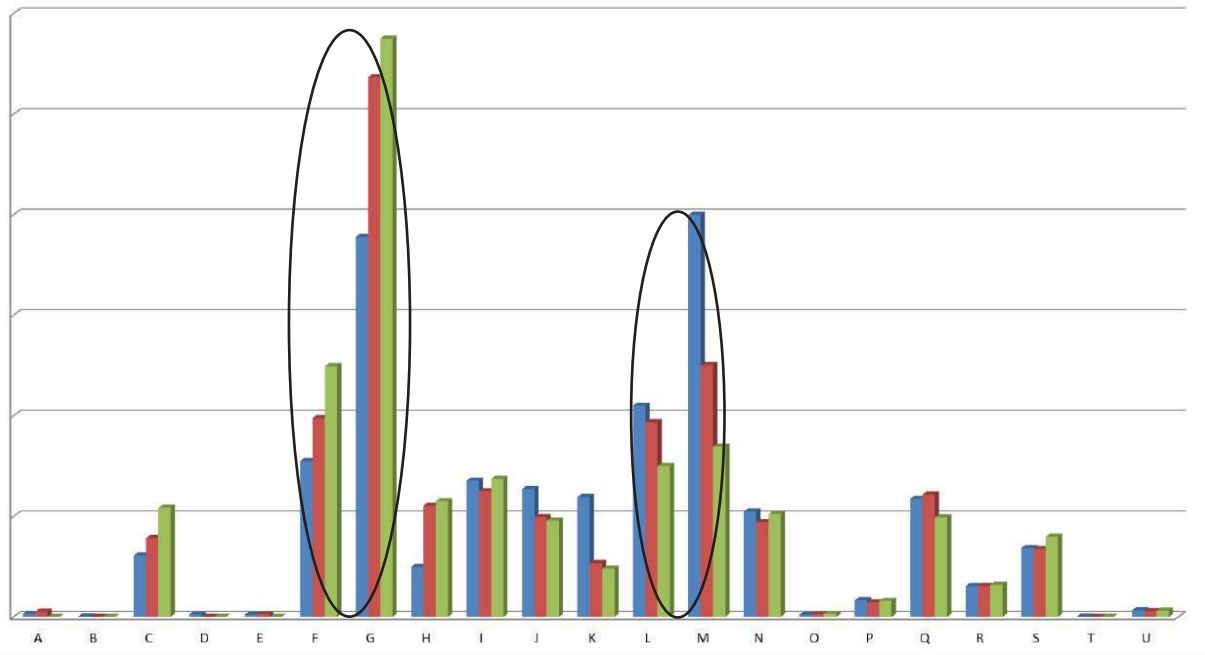
^ photo <http://www.archdaily.com/297206/dynamo-metal-workshop-phalt-architekten/> © Dominique Wehrli



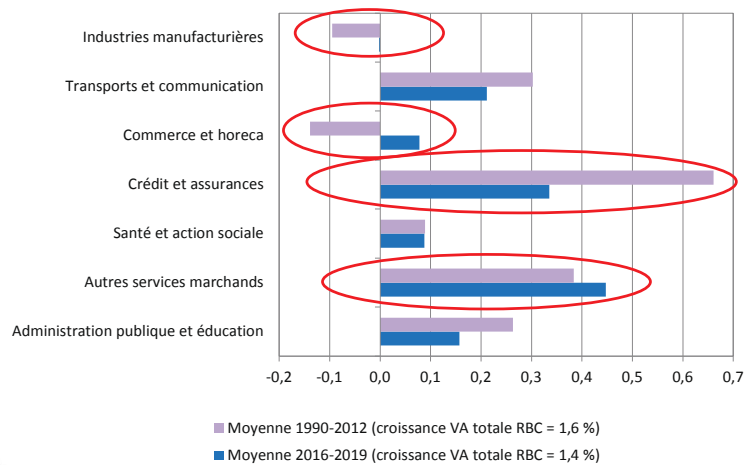
ATELIERS ET ENTREPÔTS EN 1997 ET 2011

< carte Observatoire des activités productives, 2012

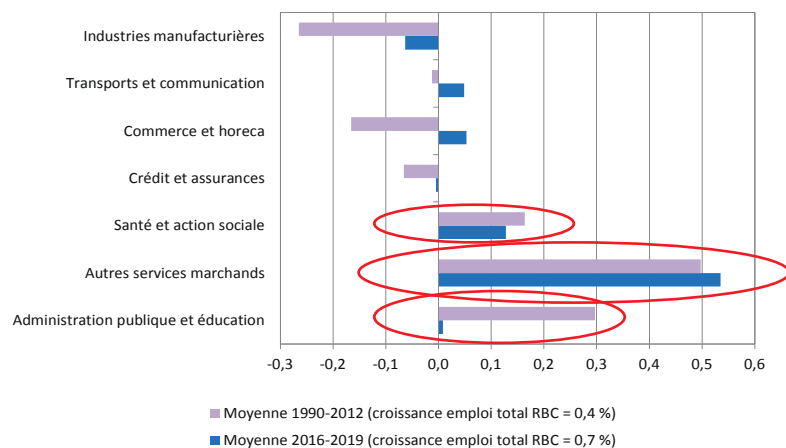
Dynamique sectorielle 2013 - RBC/Communes/gare de l'Ouest
 (% de chaque secteur par rapport au nombre total d'entreprises)



• Contribution à la croissance de la valeur ajoutée



• Contribution à la croissance de l'emploi



G= Commerce
 F= construction
 M= activités spécialisées,
 scientifiques et techniques
 L= immobilier

■ RBC
 ■ commune de Molenbeek et Koekelberg
 ■ Périmètre gare de l'Ouest

DYNAMIQUE SECTORIELLE, 2013

< carte ADT d'après les données de la Banque Nationale, 2013

Autres services marchands:

Edition, services audiovisuels et diffusion de programmes de télévision (JA)
 + *Services informatiques et services d'information (JC)*
 + *Activités immobilières (LL)*
 + *Activités juridiques et comptables, activités des sièges sociaux, conseil de gestion, activités d'architecture et d'ingénierie, activités de contrôle et analyse technique (MA)*
 + *Recherche-Développement scientifique (MB)*
 + *Publicité et études de marché, autres activités spécialisées, scientifiques et techniques (MC)*
 + *Services administratifs et autres activités de soutien (NN)*
 + *Activités artistiques, récréatives et de loisir (RR)*
 + *Autres services (SS)*

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La plus grande part des entreprises présentes dans le POT (BN, 2014) se situe dans les secteurs du commerce (G), des activités spécialisées, scientifiques et techniques (M), ainsi que dans les secteurs de la construction (F) et de l'immobilier (L).

En termes de dynamique sectorielle, on remarque les mêmes tendances, à Molenbeek, au sein du POT de la gare de l'Ouest, qu'en RBC. Dans le POT, les secteurs du commerce et de la construction sont légèrement plus représentés.

Néanmoins les secteurs qui contribuent à la croissance de la valeur ajoutée et de l'emploi en RBC (source IBSA, mars 2015, Model HEMREG) sont en revanche les secteurs «autres services marchands» (qui sont entre-autres représentés dans le POT) et «crédits et assurances» (IBSA, 2015).

Quand on parle d'activité économique sur un territoire déterminé, il s'agit de prendre en compte non seulement le contexte sectoriel macro-économique mais également les politiques mises en oeuvre et les outils créés par les pouvoirs publics locaux. Parmi ceux-ci, le volet revitalisation des quartiers a permis de soutenir des TPE et PME dans des structures telles que les centres d'entreprises, qui assurent certaines mises à l'emploi des personnes habitant les quartiers limitrophes. Il serait peut-être opportun de réfléchir au lien que le développement du pôle gare de l'Ouest pourrait assurer entre soutien à l'émergence d'activités économiques et soutien à la pérennisation de celles qui procurent le plus d'emplois locaux. La construction de bâtiments dédiés à la production pourrait dès lors permettre de relocaliser des initiatives qui ont fait leur temps dans les Centres d'entreprises des quartiers molenbeekois ou extérieurs à la commune. Des contacts devront être pris à cet effet avec Citydev et Impulse.

CONTRIBUTIONS SECTORIELLES

< graphiques IBSA, 2015

Services publics

- Métro
- Arrêt tram/bus
- Parking
- Gare
- Carbido
- Marché
- Culture
- Commissariat
- Ecole
- Lieu de culte
- Point d'intérêt
- Bureau de poste
- Service d'aide sociale
- Taxi

Typologie espaces

- Zone ferroviaire
- Zone verte
- Eau
- Tissu urbain

Limites

- Limites communales
- Zone d'étude



Typologie commerces

- Alimentation
- Equipement de la personne
- Equipement de la maison
- Horeca
- Services/loisirs divers
- Services de la personne/santé
- Combustibles et matériel de transport
- Autres



Source : Baromètre 2014 ATRIUM



L'ACTIVITÉ COMMERCIALE EST TRÈS PRÉSENTE DANS LE TISSU URBAIN

A l'Ouest de la ZIR, on remarque, parallèlement de l'omniprésence des logements, une concentration de bureaux et d'industries. Parmi ces derniers, une grande enseigne: le siège social Delhaize et une grande surface. Ils sont repris dans le PRAS démographique comme la ZEMU «Osseghem» (voir chapitre PLANOLOGIE).

A l'Est de la ZIR on remarque la présence de commerces de voiture et de réparation de voiture et motocycles. Peu de commerces de proximité y sont par contre implantés que ce soit dans les quartiers Est ou Ouest.

Les chaussées ont un caractère plus commercial. L'offre commerciale de la chaussée de Ninove est très variée, tant en taille, qu'en types de commerces. On y retrouve aussi bien des commerces spécialisés (magasin de surf, de yacht,...), que des commerces grandes surfaces (LIDL, BRICO,...), que des commerces de proximité, qu'un marché hebdomadaire. D'une manière générale, cette offre est très présente le long de la chaussée et s'étend peu vers les rues adjacentes.

L'implantation de commerces dans et à proximité du site gare de l'Ouest doit être évaluée en fonction de l'offre existante dans les quartiers environnants (ni transfert de commerces d'une rue commerçante vers le pôle gare de l'Ouest, ni l'installation du même type de commerces qu'observé dans les rues commerçantes), et également en fonction du type de population qui s'installera dans les développements immobiliers de la ZIR.

La gare de l'Ouest, qui est le lieu de passage par excellence (en moyenne, 9.149 piétons par jour) voit peu à peu se développer aux abords du parvis une offre orientée vers les services (presse, pharmacie,...), qui complète le pôle d'Horeca. Ce lieu de transit combine lieu de passage avec achats liés à la vie quotidienne.

Quant à la place de la Duchesse de Brabant, elle est principalement animée par une offre de type Horeca, à laquelle s'ajoute un marché hebdomadaire.

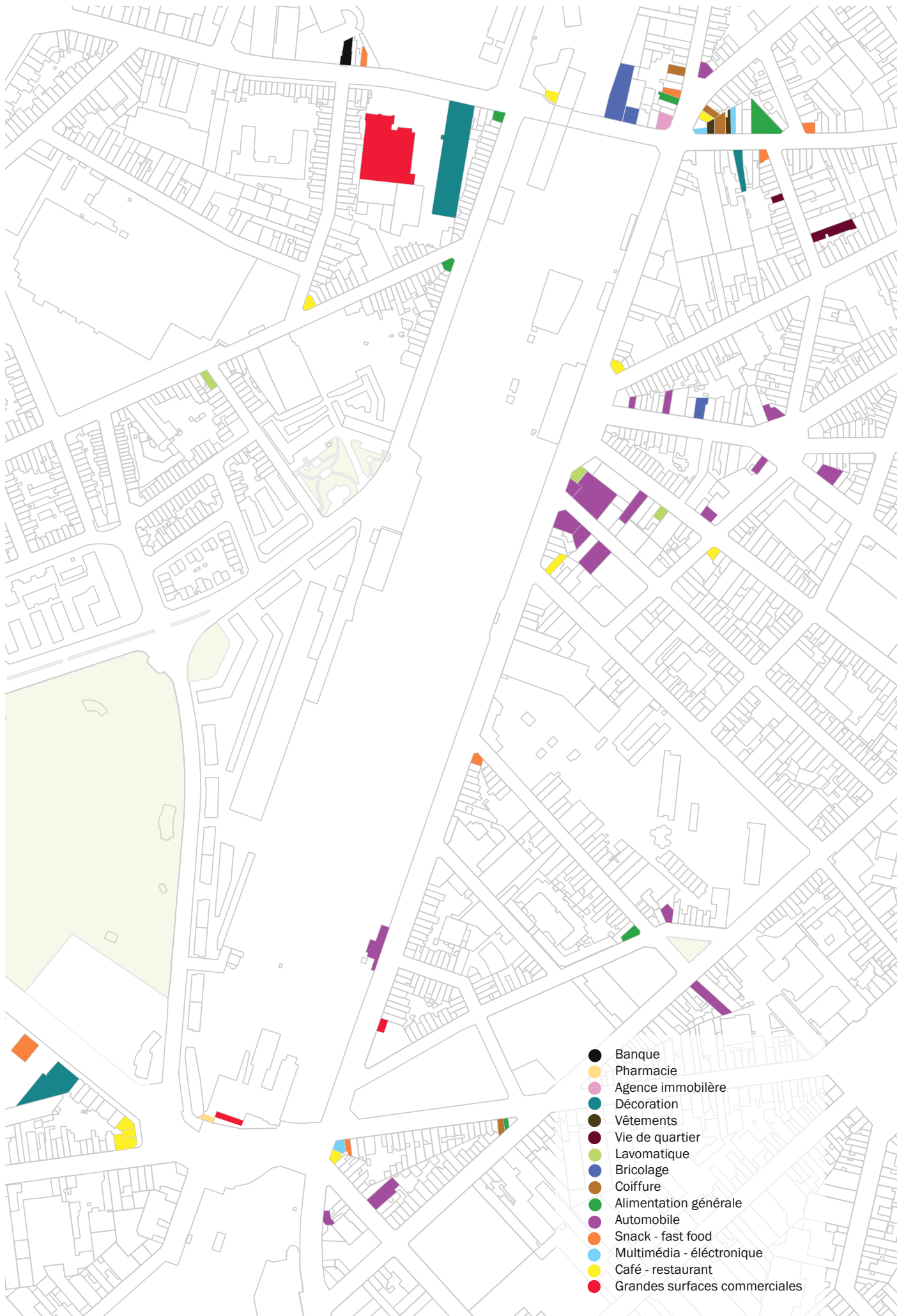
La partie de la chaussée de Gand autour de la station de métro Osseghem est un tronçon qui s'intercale entre deux pôles commerciaux (Molenbeek centre et Karreveld). L'offre commerciale y est fortement réduite.

Légende

- Commerce liés aux véhicules automobiles et de motocycles
- quartiers

COMMERCES LIÉS À LA VOITURE

< carte ADT



PROFIL ET RECOMMANDATIONS DU CHALAND

ATRIUM, l'Agence régionale des commerces, a mené en 2014 une enquête chaland. Les principales recommandations pour la chaussée de Ninove¹ sont les suivantes.

EN CE QUI CONCERNE LA RELATION AVEC LE QUARTIER

- Le quartier est considéré comme lieu de passage, il faut créer des lieux conviviaux comme des terrasses ou des bancs, qui renforceraient les valeurs humaines et le sentiment d'appartenance au quartier.
- il faudrait redonner un coup de jeune au quartier en nettoyant les façades, en élargissant les trottoirs.
- une réaffectation judicieuse pour le terrain inoccupé des brasseries Vandeheudel pourrait renforcer la dynamique commerciale de la chaussée.
- le quartier vit sur le flux routier, les grandes enseignes et le marché hebdomadaire.

EN CE QUI CONCERNE LES ATTENTES ET LES RECOMMANDATIONS

- aménager la chaussée de Ninove de manière à encourager les clients à flâner et à visiter plusieurs endroits du quartier. Les achats dans le quartier ne doivent plus être fonctionnel mais peuvent être une source de plaisir.
- création d'une voirie propre pour les transports publics.
- encourager les commerçants à soigner la présentation de leur étalage.
- stimuler l'installation des commerces de proximité (épicerie, boulangerie, fleuriste,...).
- les gens aimeraient voir se développer des activités dynamisant les quartiers (marché à thème, marché en soirée, braderies, des concours vitrines, de concours de décoration de façades, des festivités dans la rue et sur les places,...)².

AUTRES

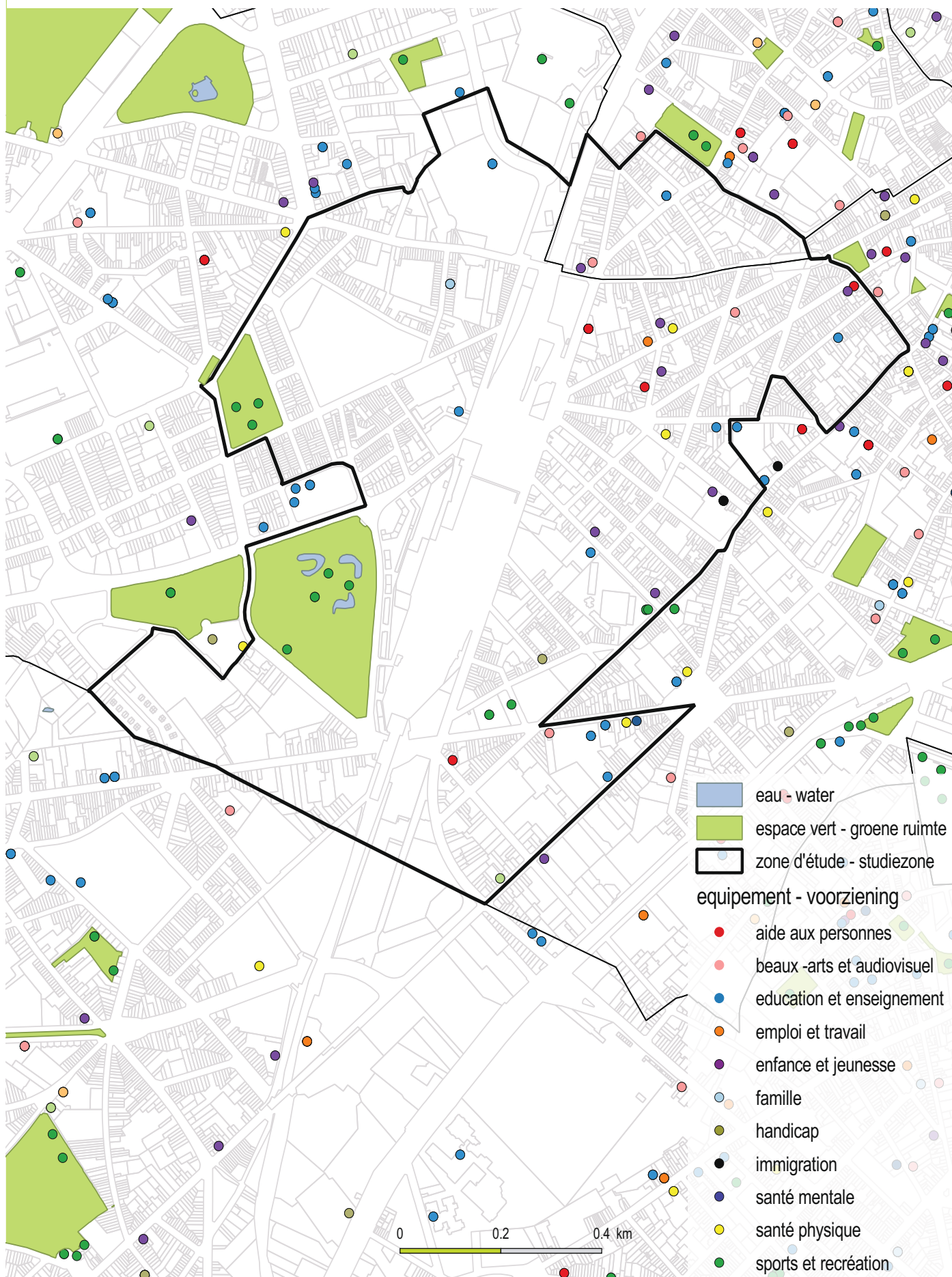
- des pistes de nouveaux développements de fonctions sur le site, comme l'accueil de nouvelles opportunités (par exemple, Bruxelles capitale mondiale des ONG), sont également à investiguer.
- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé le 19/06/2015 de suspendre la procédure de dialogue compétitif pour le marché de construction ou de rénovation de bureaux pour le Ministère de la

¹ Qui se compose en 2 noyaux: chaussée de Ninove (gare de l'Ouest, Scheut, Prince de Liège) et la place de Duchesse de Brabant.

² D'après Atrium Brussels, 2014, Baromètre 2014 et Schéma prospective chaussée de Ninove.

EQUIPMENTS - VOORZIENINGEN

Gare de l'Ouest - Weststation



ÉQUIPEMENTS

Région. Toutefois, la volonté de rassembler au sein d'un seul bâtiment l'ensemble des services du SPRB reste d'actualité. Une réflexion, visant à en définir les contours précis, est en cours actuellement.

L'inventaire des équipements de l'ADT permet de lister les catégories présentes dans le POT.

On retrouve:

- 10 équipements scolaires,
- 3 équipements sportifs et récréatifs,
- 7 équipements récréatifs et sportifs dans les parcs Marie José et des Muses,
- 7 équipements pour l'enfance et la jeunesse (crèches et maison de jeunesse),
- 4 équipements d'aide aux personnes,
- 2 équipements dédiés aux personnes handicapées,
- 3 équipements dédiés aux beaux-arts et à l'audiovisuel,
- 1 équipement dédié à l'immigration,
- 1 équipement emploi et travail,
- 1 équipement santé mentale,
- 1 équipement famille,
- 3 équipements pour la santé physique.

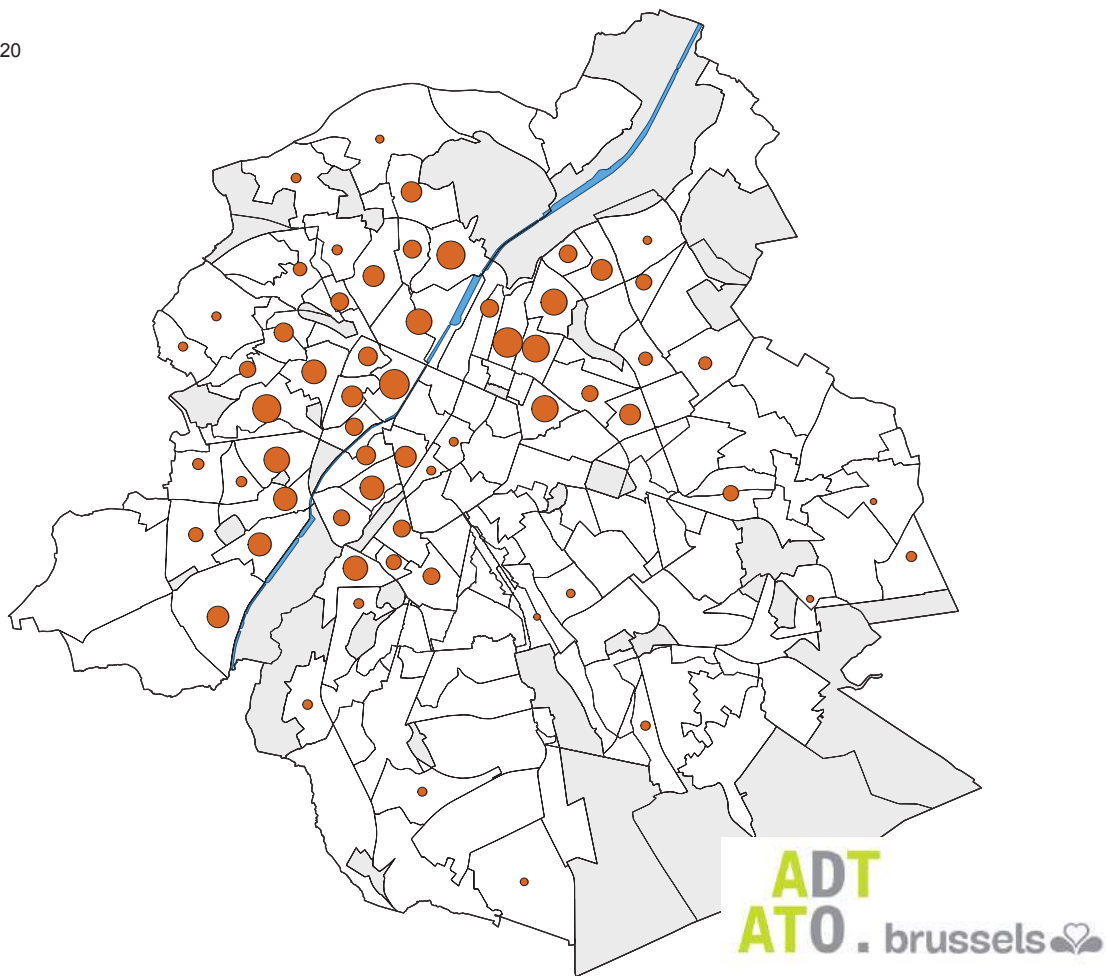
Malgré la présence d'un grand nombre d'équipements dans le POT, l'offre de certains équipements reste insuffisante, vu le profil de la population de ces quartiers et le contexte démographique et socio-économique.

A ce jour, l'offre et les besoins n'ont été étudiés en Région Bruxellois que pour certains types d'équipements, en général liés à la croissance démographique et à l'aménagement du territoire. La présente étude fait le point sur les places en crèches, scolaires et en plaines de jeux.

ÉQUIPEMENTS

< carte ADT d'après l'inventaire des équipements du BRAT, 2010

Accueil de la petite enfance
Places à créer de 2010 à 2020
pour un taux de couverture
de 0.33 place par enfant



PLACES D'ACCUEIL

- Places à créer par quartier (minimum 10)
- Quartier
- Quartier non habité
- Limite communale

- 50
- 100
- 150
- 225
- 324

PLACES D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE À CRÉER DE 2010 À 2020

< carte ADT, 2010

Le boom démographique induit une augmentation du nombre d'enfants et accentue ainsi les besoins en matière d'équipements et de services, plus particulièrement en ce qui concerne le nombre de places dans les crèches et les écoles.

PETITE ENFANCE

Dans le cadre du Conseil européen à Barcelone, les États membres se sont engagés à fournir des places pour au moins 33 % des enfants de moins de trois ans.

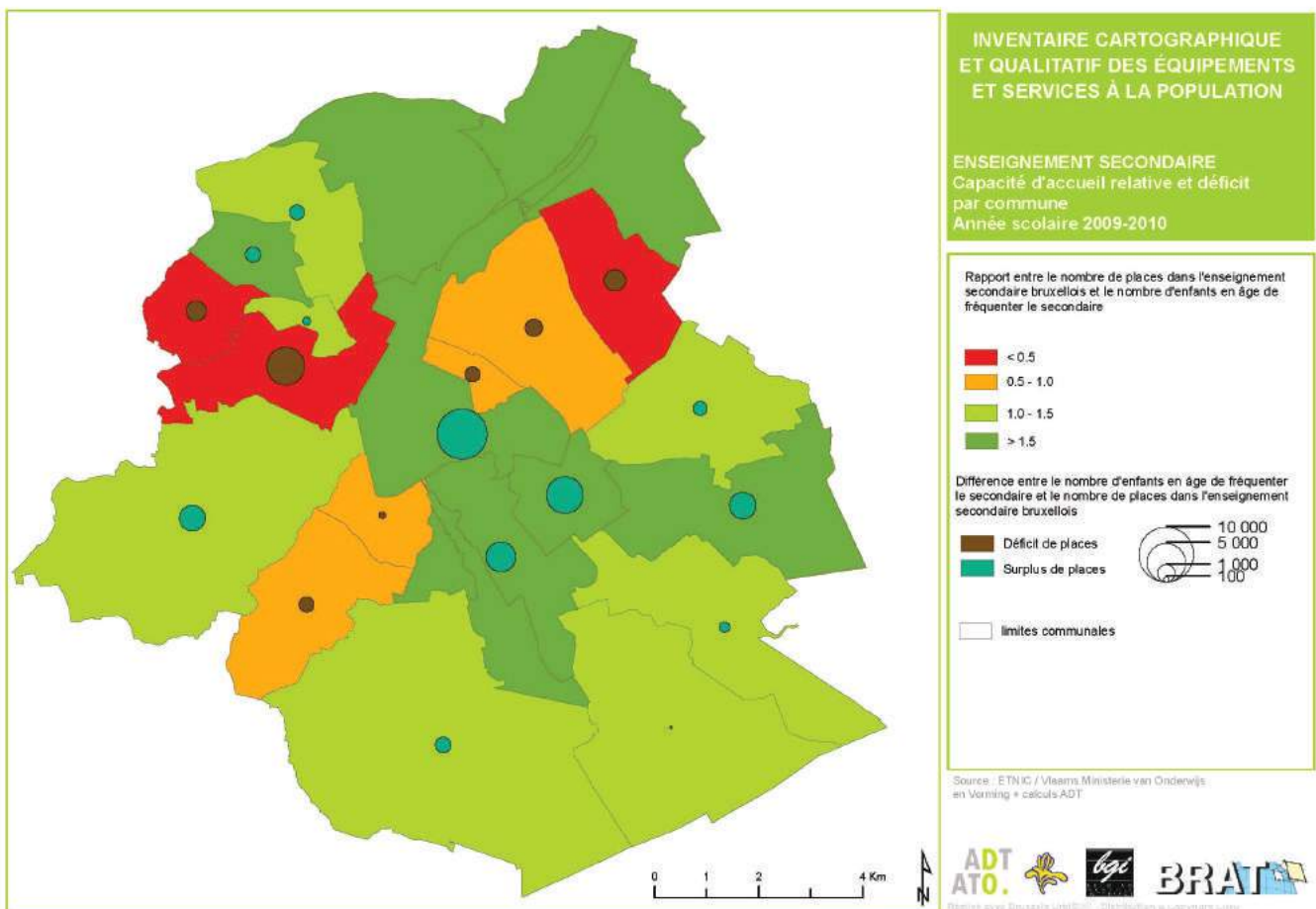
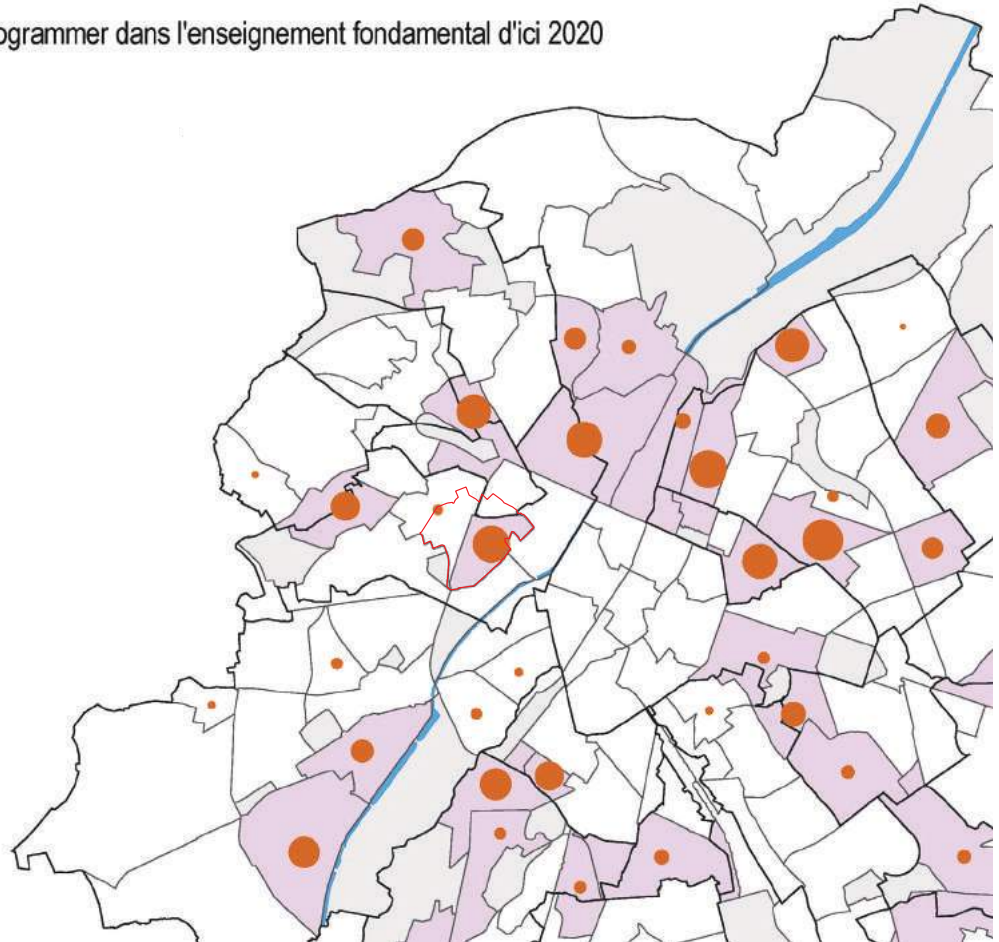
En Région bruxelloise, le taux de couverture était de 32% en 2013 (valeur la plus récente), en comptabilisant toutes les places autorisées (subventionnées ou non).

Cependant, à l'échelle des quartiers, on constate de fortes disparités, avec une quarantaine de quartiers connaissant un taux inférieur à 20%, dont plusieurs se situent à proximité de la gare de l'Ouest.

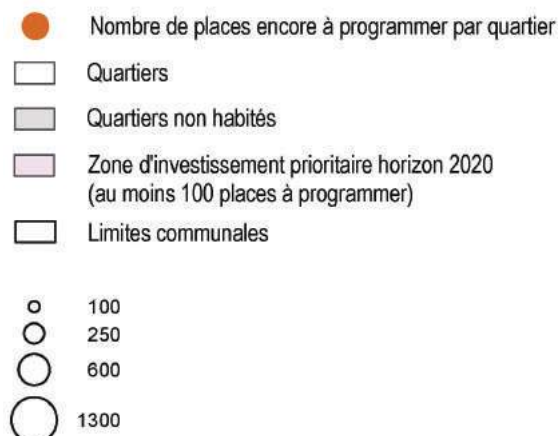
Ainsi pour ce dernier quartier et celui du Karreveld, les taux en 2010 étaient très faibles, avec des places pour respectivement 15 et 17% des enfants seulement. Selon les estimations de l'ADT et de l'IBSA, ce sont 162 et 213 places qui doivent y être créées durant l'actuelle décennie pour que le taux de 33% soit atteint (taux qui ne peut constituer d'ailleurs qu'un minimum, dès lors que 2 enfants sur 3 ne disposeraient toujours pas de place)¹.

¹ Cette estimation ne tient pas encore compte des crèches réalisées ou prévues dans le cadre des CQD après 2010.

Places scolaires encore à programmer dans l'enseignement fondamental d'ici 2020



PLACES D'ACCUEIL



PLACES SCOLAIRES ENCORE À PROGRAMMER DANS L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL D'ICI 2020

< carte ADT

ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL

La répartition inégale de l'offre scolaire tend à accentuer la dualisation socio-spatiale à laquelle est confrontée la Région.

En effet, l'offre de places disponibles dans certains quartiers de la Région ne répond pas toujours à la demande, souvent croissante.

Les besoins dans l'enseignement maternel et primaire restent à court terme et moyen terme importants sur l'ensemble de la Région.

D'après une analyse de l'IBSA et de l'ADT sur l'augmentation projetée d'enfants en âge de fréquenter des écoles, il faudrait créer à Bruxelles plus de 28.500 places supplémentaires dans l'enseignement fondamental (de 2010 à 2020).

Lorsqu'on observe la situation dans le POT, c'est surtout les quartiers à l'Est de la ZIR qui souffrent à ce jour d'un déficit important en places scolaires.

Dans le quartier de l'Est, 2 projets d'écoles fondamentales sont programmés:

- 180 places (néerlandophones) pour 2013
- 200 places (néerlandophones) pour 2020

Il reste néanmoins 1.237 places à créer d'ici 2020 pour le quartier «gare de l'Ouest» (à l'Est de la ZIR), sans compter l'ensemble des projets immobilier qui pourraient voir le jour d'ici là.

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

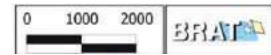
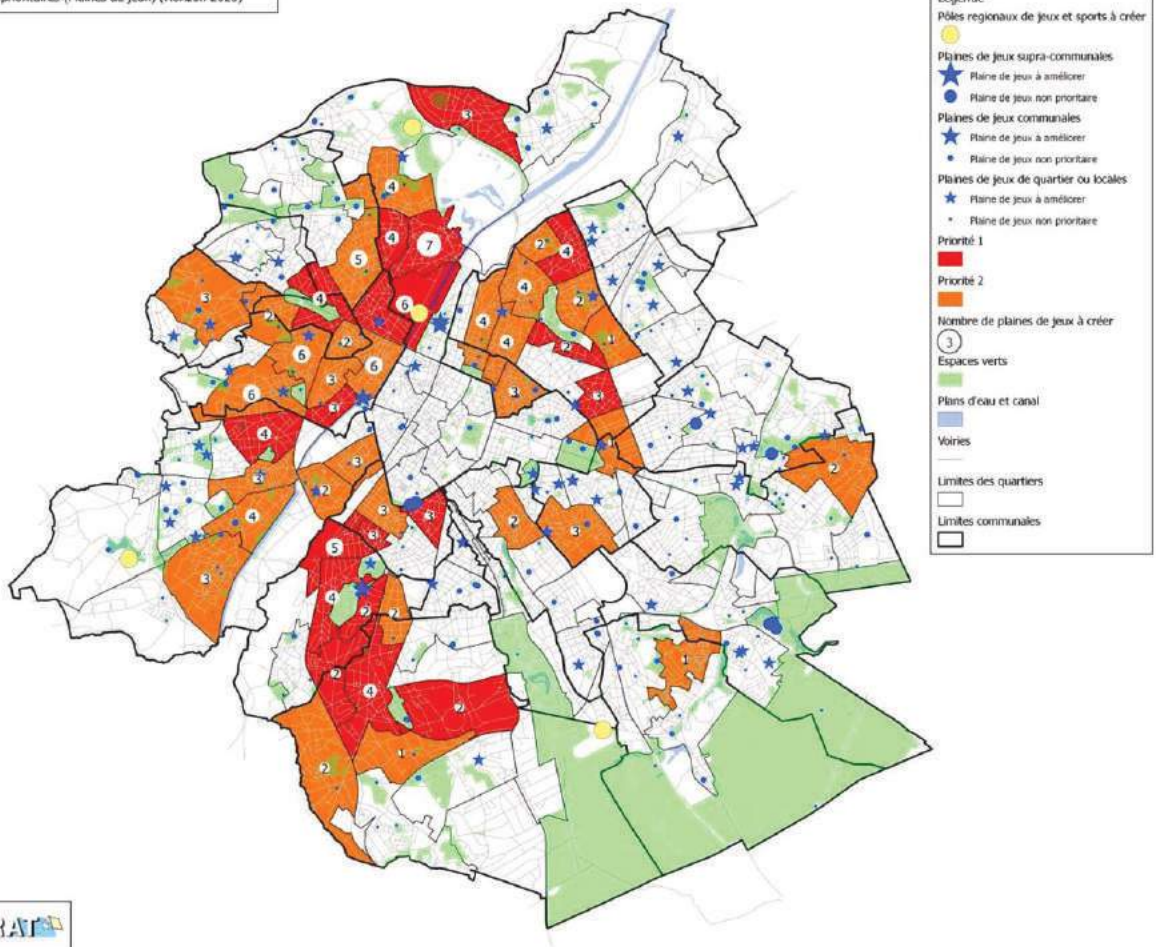
Contrairement à l'enseignement fondamental, la proximité apparaît moins comme prioritaire dans le choix des établissements secondaires, compte tenu de la forte mobilité de l'individu, de l'autonomie des élèves et du nombre plus réduit d'implantations. On ne parlera donc pas ici de «quartiers déficitaires» mais de «communes déficitaires».

Molenbeek fait partie des communes qui présentent des déficits importants avec plus de 4.000 places manquantes.

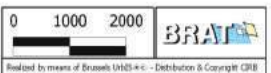
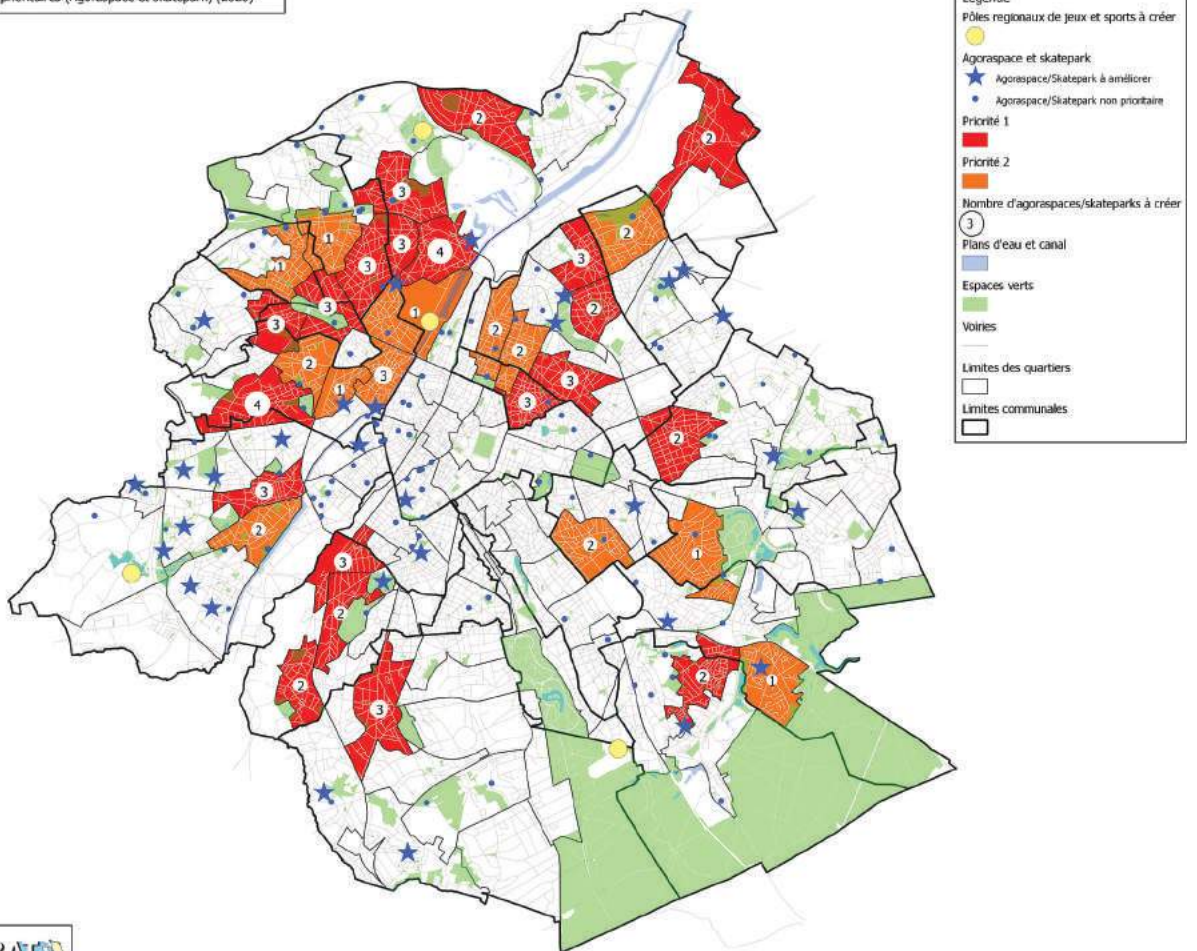
PLACES SCOLAIRES ENCORE À PROGRAMMER DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE D'ICI 2020

< carte ADT

CARTE 6.1: Zones d'intervention prioritaires (Plaines de jeux) (Horizon 2020)



CARTE 6.2: Zones d'intervention prioritaires (Agoraspace et skatepark) (2020)



Bruxelles Environnement se base dans son analyse sur les objectifs quantitatifs, qualitatifs et spatiaux suivants:

plaines de jeux:

- objectif quantitatif: 1 plaine de jeu pour 500 enfants
- objectif spatial: accessibilité à 300 m à vol d'oiseau
- objectif qualitatif: un état global > 5/10 (travail de terrain)
- infrastructures adolescents (agoraspace, skate,...):
- objectif quantitatif: 1 infrastructure ado pour 500 ados
- objectif spatial: accessibilité à 300m à vol d'oiseau
- objectif qualitatif: un état global bon à moyen (travail de terrain)

MAILLAGE JEUX

Bruxelles Environnement a mené une étude visant à connaître la situation de l'offre ludique en Région de Bruxelles-Capitale et à définir des objectifs pour le déploiement d'un maillage jeux.

La possibilité qu'offre l'espace public de pratiquer des jeux et du sport constitue un des ingrédients de la qualité de vie en ville. Bruxelles Environnement a identifié des zones de carences, c'est-à-dire des zones cumulant des carences spatiales, quantitatives et qualitatives.

Les zones de carences sont considérées comme des zones prioritaires d'intervention pour le redéploiement des aires ludo-sportives. Elles identifient également des aires de jeux existantes, mais dont la qualité n'est pas suffisante et qu'il conviendrait donc d'améliorer.

Pour les quartiers du POT, il s'agit des zones priorité 2. L'étude propose de créer:

- 6 plaines de jeux et 2 infrastructures pour adolescents à l'Ouest de la ZIR;
- 3 nouvelles plaines de jeux et 1 infrastructure pour adolescents (agoraspace, skate,...) à l'Est.

PLAINES DE JEUX ET
INFRASTRUCTURES
ADOLESCENTES (AGORASPACE,
SKATE,...)

< cartes Bruxelles Environnement

ÉQUIPEMENT - RÉFLEXIONS SUR LES BESOINS DU QUARTIER

Une enquête effectuée le 3 juin 2015 a permis de dégager certains constats clairs par rapport à l'utilisation et aux besoins en équipements sur le quartier: Les équipements principalement utilisés sont des équipements récréatifs (parcs, équipements de sport essentiellement).

Les éventuels autres équipements utilisés sont en général situés en dehors du quartier. Néanmoins la distance ne semble pas être perçue comme dérangeante par les habitants. Toutefois, la proximité dès qu'elle est abordée, semble devenir un élément qui intéresse la personne sondée. Globalement, les habitants ne semblent pas «souffrir» d'un manque d'équipements.

Les habitants concèdent, néanmoins, qu'un équipement, quel qu'il soit, serait le bienvenu. C'est la structuration du quartier et son manque d'entretien, qui leur semblent être les principaux défauts.

L'enjeu principal qui ressort de ces entretiens est «l'occupation des enfants». De nombreux habitants rencontrés expliquent qu'ils ont des difficultés à occuper leurs enfants à cause du manque d'espaces récréatifs sur le quartier, ou tout du moins à cause de leur taille trop réduite par rapport aux besoins d'un quartier où la population des moins de 18 ans est omniprésente. Ils soulignent le fait que beaucoup de jeunes en sont réduits à jouer dans la rue, faute d'espaces de loisirs.

Enfin, un besoin sous-jacent est parfois ressorti des entretiens. C'est la nécessité de disposer sur le quartier de lieux où seraient dispensés des cours de langues, que ce soit des cours de néerlandais ou de français; besoin certainement lié aux profils socio-économique des habitants.

Suite aux rencontres de l'ADT avec les associations de jeunesse présentes dans les quartiers, différentes pistes de réflexions ont déjà été énoncées dans une logique plus micro que macro:

- *espace de liens (Est-Ouest, filles-garçons);*
- *parcours santé, parcours sportif;*
- *espace pédagogique sur la question de la nature, de la biodiversité,...;*
- *présence d'animaux (entretien des espaces et attraction pour enfants);*
- *espace de projets, de projections pour les jeunes;*
- *espaces dédiées aux jeunes du quartier, un lieu de rencontre pour les enfants et adolescents des quartiers après l'école;*
- *un lieu de sport couvert;*
- *un lieu couvert où faire ses devoirs, type bibliothèque, salle d'étude, pour lire, pour surfer ...*

Le développement futur du site peut être impulsé par la présence d'un équipement public majeur à définir en fonction des besoins ou de la future attractivité du site. Différents «équipements errants» cherchent un nouveau lieu: Vélodrome, Stade d'athlétisme outdoor et indoor, Musée des sciences, Musée Franquin, Médiathèque, Stade de foot indoor, Terrain de hockey sur glace, Polaris,...

Une analyse plus détaillée à ce sujet devra être réalisée afin d'opérer le choix opportun pour le quartier et ses habitants d'une part et la région de l'autre part: priorité politique, demande du marché, superficie et surface nécessaire, localisation exacte sur la ZIR, flux automobiles supplémentaires, niveau d'intégration urbanistique et paysagère, nuisances-avantages...

L'hyper-accessibilité en transport en commun du pôle gare de l'Ouest pourrait assurer l'accessibilité de l'équipement au niveau régional mais également métropolitain.

Cet équipement pourrait également être une opportunité en termes de mise à l'emploi pour les personnes habitants les quartiers (voir partie MISE À L'EMPLOI de ce chapitre).

URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS

RÉSUMÉ DES PISTES DE RÉFLEXION

- *Utiliser les terrains et bâtiments potentiellement disponibles pour valoriser les quartiers du POT.*
- *Favoriser des activités économiques sur le site et dans les quartiers du POT en lien avec la mise à l'emploi des habitants du quartier.*
- *L'implication des habitants dans les futurs développements du site reste un enjeu majeur pour la réussite du projet (métiers liés au parcs,...).*
- *Des pistes de nouveaux développements sur le site, comme l'accueil de nouvelles opportunités (par exemple Bruxelles capitale mondiale des ONG), sont à investiguer.*
- *Le site de la Gare de l'Ouest a besoin d'une fonction forte, à rayonnement régional pour participer à la fabrication d'une nouvelle image.*
- *L'excellente accessibilité du site permet d'y développer des fonctions à rayonnement régional. Le site et ses abords pourrait fonctionner comme un nouveau pôle urbain local et régional. Il devra exercer un effet d'entraînement sur l'implantation d'autres activités sur l'ensemble de ce territoire et répondre aux besoins cruciaux d'emploi.*
- *Réaliser une étude programmatique pour définir le type d'équipement public majeur à implanter sur le pôle gare de l'Ouest. Investiguer dès aujourd'hui les types de financement qui permettront de réaliser l'équipement métropolitain qui sera défini.*
- *Les quartiers alentours ont des besoins en équipements de proximité, notamment pour les 0-17 ans qui représentent 32% de la population (places d'accueil petite enfance, enseignement, équipement jeux,...).*
- *L'occupation transitoire pourrait apporter une première réponse aux besoins en termes d'équipements et/ou d'activités.*

05 /
URBANITÉ :
ESPACES
OUVERTS
ET ESPACES
PUBLICS



URBANITÉ

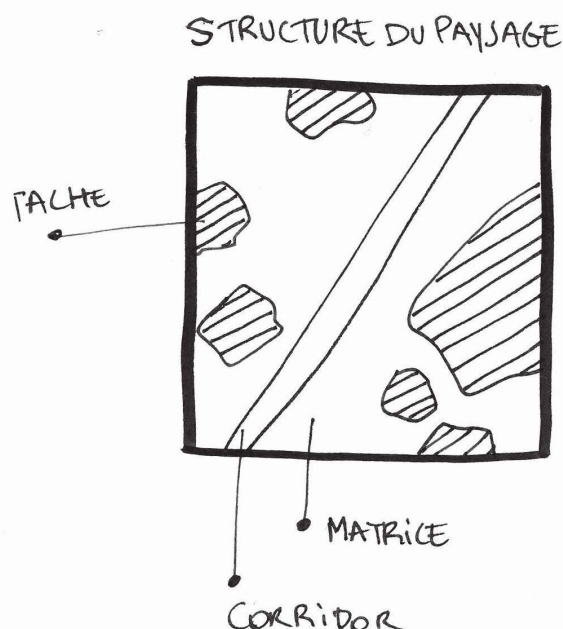
CONSTATS

- *La structure paysagère de la gare de l'Ouest est caractérisée par une matrice dite «urbaine», avec un tissu dense et continu principalement d'habitat, d'entrepôts et d'industries.*
- *Cette structure urbaine présente des caractéristiques différentes si l'on se situe à l'Ouest ou à l'Est de la gare. A l'Ouest: structure en ordre ouvert avec des bâtiments en hauteur. A l'Est: structure en ordre fermé avec des bâtiments bas et homogènes.*
- *Le pôle de la gare de l'Ouest ne participe actuellement que très peu à définir une image de la ville dans l'imaginaire collectif des habitants. Elle est, à elle seule, un «quartier limite» mettant les autres, avoisinants en impasse.*
- *L'offre en espaces verts autour de la gare de l'Ouest ne semble pas en mesure de répondre à la demande de l'importante population vivant dans le quartier.*
- *Les parcs et espaces publics végétalisés se situent à l'Ouest de la gare, tandis que les espaces publics minéralisés sont localisés à l'Est.*
- *Molenbeek (et donc le POT) est caractérisée par un réseau de promenades régionales et locales relativement unique à Bruxelles.*
- *Les chaussées de Ninove et de Gand, ainsi que la rue Vandenpeereboom souffrent d'un important déficit de qualité lié à l'omniprésence de la voiture. Toutefois, ces axes structurent le quartier. C'est également le cas des avenues Joseph Baeck et Brigade Piron.*
- *Il y a des liens visuels et physiques entre la rue Vandenpeereboom et les rues résidentielles de l'Est de la ZIR, ainsi qu'un tracé en pâte d'oie à partir de la place de l'Ouest donnant sur un ensemble de rues perpendiculaires à la rue Vandenpeereboom.*
- *La rue Vandenpeereboom possède une typologie forte, de «boulevard industriel», similaire à l'avenue du Port.*
- *Les chaussées de Ninove et de Gand sont des portes d'entrée de la Région, et la rue Vandenpeereboom est leur principale voie de desserte.*
- *Il y a très peu de liens entre les petites rues résidentielles du quartier et les chaussées de Gand et de Ninove, ainsi qu'avec la rue Vandenpeereboom.*
- *L'Est de la friche concentre de nombreux espaces (dents creuses, bâtiments vides, à vendre ou à louer,...) pouvant être mobilisés.*
- *Le pôle de la gare de l'Ouest souffre d'un manque criant d'identité.*

STRUCTURE URBAINE ET ESPACES OUVERTS

MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

Une méthode d'analyse issue du domaine de l'écologie du paysage consiste à analyser l'environnement sous différentes formes : matrice, tache, corridor. La structure paysagère d'un site reprend la proportion de ces différents ensembles.



*Matrice: classe d'occupation du sol dominante (exemple: matrice agricole)

*Tache: classe d'occupation du sol différente se distinguant de la matrice (exemple: tache boisée)

*Corridor: sous-catégorie de tache de forme linéaire (exemple : infrastructure routière)

LA MATRICE

La structure paysagère de la gare de l'Ouest se caractérise par une matrice urbaine, constituée d'un tissu dense et continu d'habitat, d'entrepôts, d'industries,...

Les différentes formes d'habitat sont étudiées plus tard dans ce chapitre.

LES TACHES

Les taches se distinguent de la matrice urbaine. Il s'agit d'espaces ouverts, d'espaces verts ou d'espaces minéralisés. Une partie «espaces publics» regroupe ces deux typologies d'espace.

STATUT JURIDIQUE:

Dans la typologie utilisée, les espaces ouverts sont communément dénommés «espaces publics» alors que leur situation de droit n'est pas nécessairement publique.

LES CORRIDORS

Parmi les espaces publics, les voies de chemin de fer se distinguent dans la mesure où ils s'intègrent au maillage vert bruxellois.

La partie dénommée «système de rue» tente d'analyser un certain motif paysager récurrent à Molenbeek. Cet ensemble peut être classé comme corridor au sein du réseau d'espaces minéraux identifié dans la partie espace public.

L'analyse de la structure paysagère selon cette méthodologie a pour but d'identifier les taches et corridors se distinguant de la matrice, de les classer selon une typologie et d'étudier leur agencement spatial au sein du POT.



TISSUS URBAINS

DEUX RIVES, DEUX PAYSAGES URBAINS

*Structure urbaine

= tissu urbain + trame viaire

*Tissu urbain = ensemble des îlots

*Îlot = ensemble de parcelles

*Trame viaire = ensemble des voiries

1 Paysage en ordre ouvert à l'Ouest, avec des bâtiments en hauteur.

2 Paysage en ordre fermé à l'Est, avec des bâtiments plus bas et homogènes

STRUCTURE URBAINE

La structure urbaine à l'Ouest et à l'Est de la gare présente des caractéristiques différentes.

A l'Est, on retrouve une structure en îlots fermés. Ce sont des îlots traditionnels avec une trame viaire très ramifiée. C'est un tissu datant de 1880, au gabarit moyen bas (R+2 à R+3).

A l'Ouest, la structure urbaine est composée:

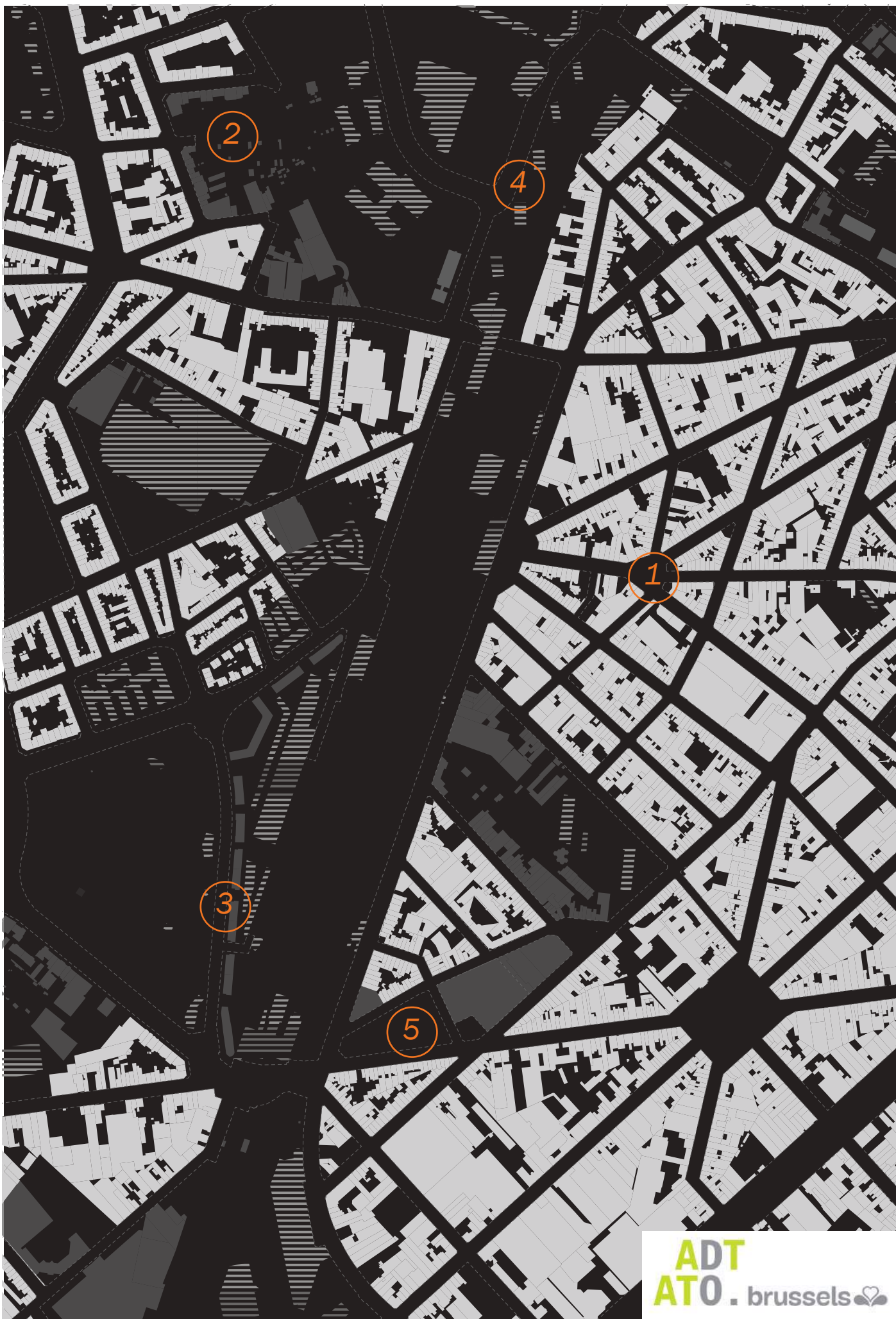
- d'un tissu urbain traditionnel en concordance avec la trame viaire qui correspond au début de l'urbanisation vers 1910.
- d'un tissu urbain composé de tours et de barres de 1960, qui sont pour la plupart en retrait par rapport à la trame viaire.

Le gabarit de ces formes urbaines est relativement plus élevé qu'à l'Est de la gare (R+6 à R+9 en moyenne).

Le pôle de la gare de l'Ouest est un lieu privilégié pour lire ces 2 paysages urbains.

DEUX PAYSAGES URBAINS DE
PART ET D'AUTRE
DE LA FRICHE DE GARE DE
L'OUEST

< photos ADT



TISSUS URBAINS

TYPLOGIE DU TISSU URBAIN



1

1 ÎLOTS FERMÉS: LES QUARTIERS EST

Les îlots traditionnels constitués d'habitations individuelles sont de gabarit moyen, allant du R+2 au R+3. Les îlots sont denses (voir chapitre URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS). S'y trouvent de nombreux ateliers, témoins du passé industriel du quartier. Souvent, même les intérieurs d'îlots sont bâtis. Ces îlots sont configurés en alignement de voirie. L'espace public attribué au piéton est l'espace du trottoir. En fonction de la fréquence de circulation, l'espace de la rue peut devenir un terrain de jeux ou un espace que les habitants s'approprient.







2

2 ÎLOTS OUVERTS: le projet EKLA et l'îlot SIBELGA

L'îlot ouvert est la forme urbaine choisie pour le projet Ekla, (voir chapitre PLANOLOGIE). Le programme du projet comprend une tour en R+19.

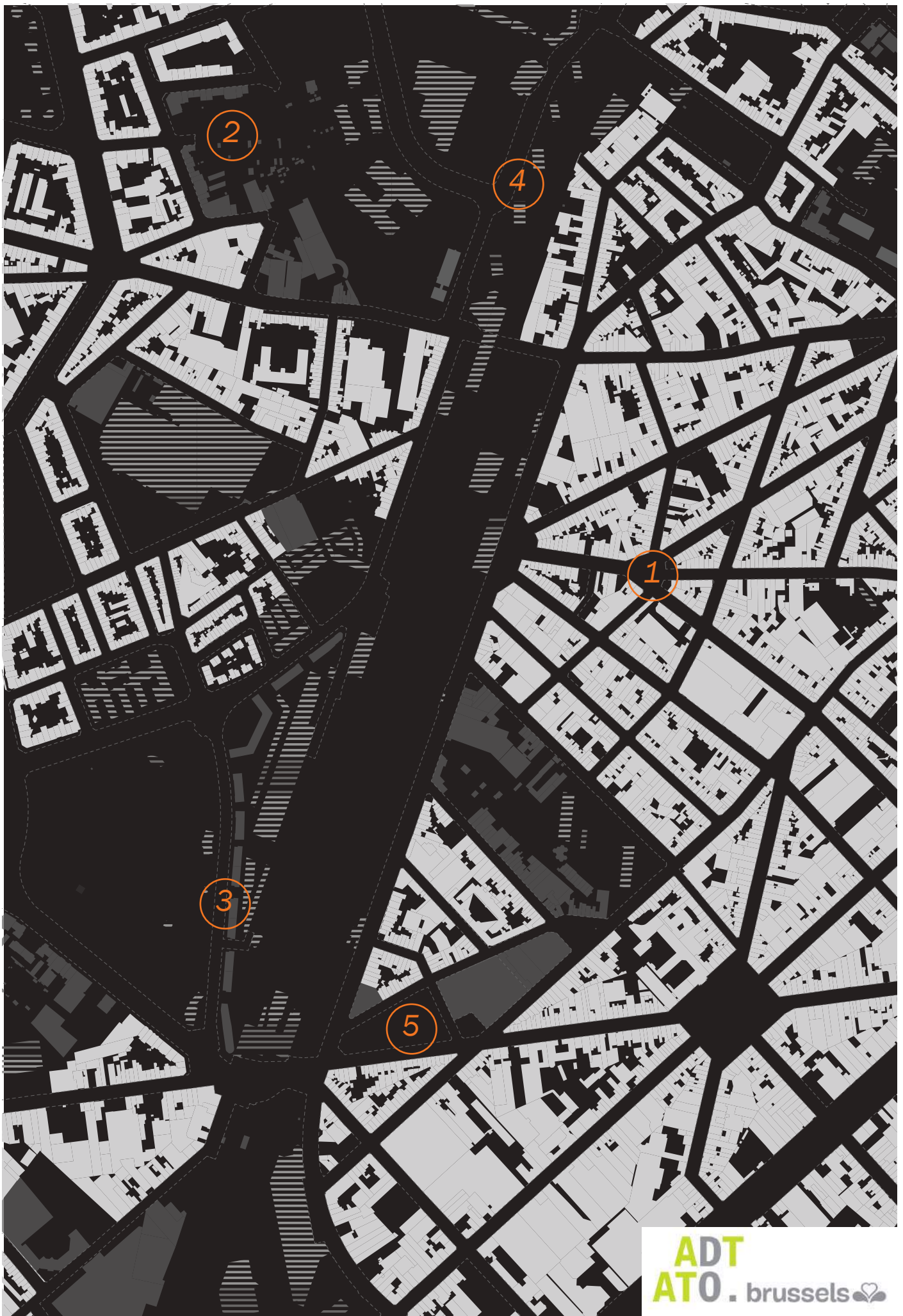
Ce projet va venir augmenter la densité de ce secteur. En 2009, cette dernière était de 8.678 hab/km².

-  îlot traditionnel, formé par un ensemble de parcelles individuelles
-  îlot industriel, formé par un grand bâtiment
-  îlot où le bâti s'inscrit au centre de la parcelle (tours, édifices,)
-  Espace non construit

L'îlot SIBELGA (6) est pour sa part facilement distinguable des autres îlots fermés situés à l'Est. C'est un îlot très hétérogène dans ses formes bâties, puisque s'y cotoient les ensembles de logements situés le long de la rue Jean-Baptiste Decock et l'usine Sibelga notamment. Les emprises industrielles de l'îlot semblent peu en adéquation avec un projet de création d'espaces ouverts, de logements et de restructuration des espaces publics. Elles ont en effet tendance à fermer les rues qui les bordent et se caractérisent par des façades peu qualitatives, non intégrées aux fronts de rues voisins. Il semble alors nécessaire d'entamer une réflexion quant au réaménagement de cet îlot.

ÎLOT ET INSCRIPTION DANS LA TRAME VIAIRE

< carte ADT





3

^ PPAS source BUUR

3 ÎLOTS NON TERMINÉS: l'îlot gazomètre

Le tissu urbain est discontinu. Il a une densité de 11.083 habitants par km² en 2009. La construction n'était pas envisageable en raison de l'existence d'un ruisseau et plus tard à cause de l'implantation d'une usine à gaz. Une grande parcelle centrale est occupée par des potagers et, au Nord de la parcelle, une zone boisée entoure l'ancien gazomètre. Le PPAS «gazomètre» d'avril 2013 entend redonner une cohérence à l'îlot en complétant le bâti et en conservant au centre une chaîne d'espaces ouverts. Ce plan pourrait permettre de restructurer l'espace public au niveau du métro Ossegem.



4

4 BARRES DE LOGEMENTS: MARIE-JOSÉ

L'alignement des «façades sur rue» des barres d'habitations de niveau R +10 et R +12 crée un avant et un arrière des bâtiments. C'est à dire qu'aucun espace traversant ou offrant une visibilité traversante n'existe. L'avenue de Roovere et le parc Marie-José deviennent les espaces «avant» des barres tandis que l'arrière des barres sert à accéder aux garages. Avant 1960 la rue Dubois Thorn, qui rejoint Ossegem à Beekant, se prolongeait jusqu'à l'actuelle gare de l'Ouest. Cette connexion a été rompue avant 1960, comme le montrent les schémas d'évolution du territoire (chapitre fabrication du territoire). Aujourd'hui, l'absence de servitude et de contrôle social de cette zone fait qu'elle est peu sécurisante et attractive. L'impasse Dubois Thorn permet de desservir les entrepôts de la SNCB.



5

5 TOURS D'HABITATIONS OSSEGHEM

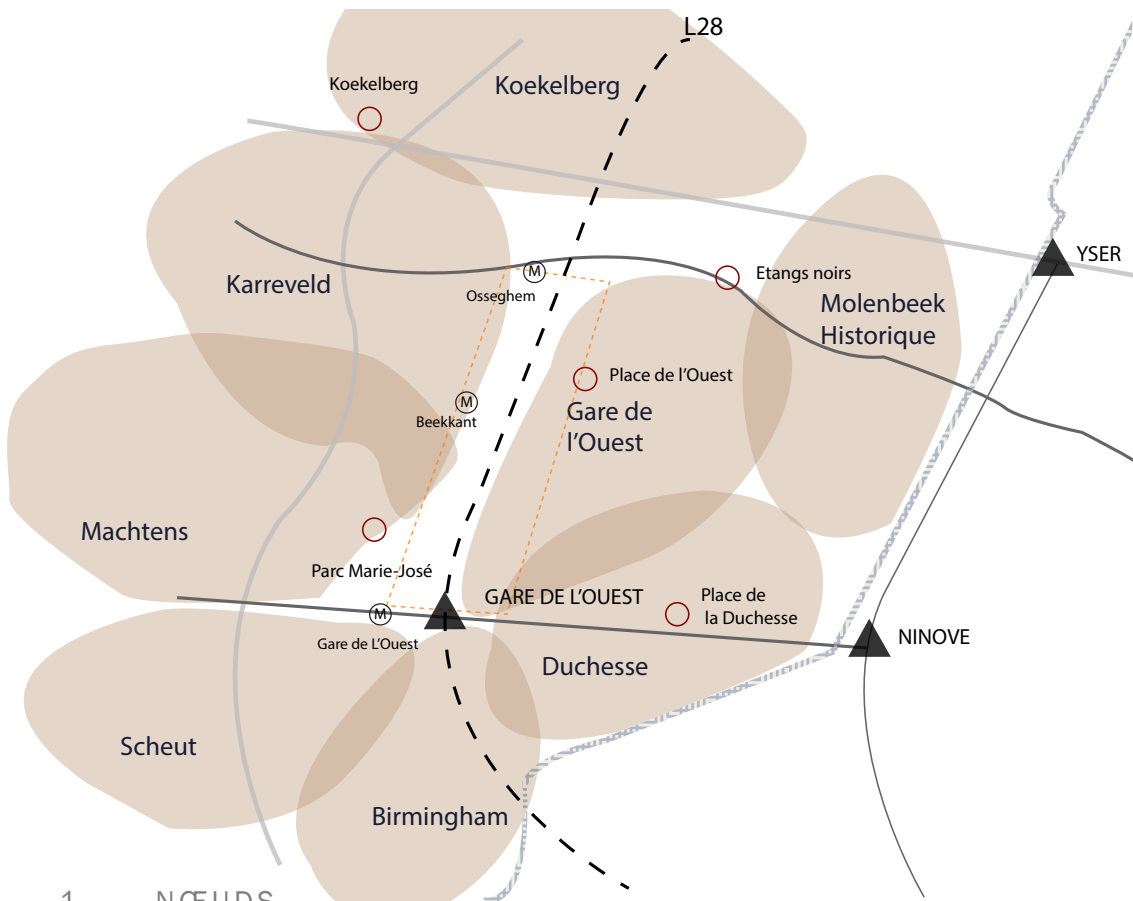
Les tours d'habitations d'Ossegem sont représentatives de la période moderniste. Les tours sont implantées au centre de la parcelle, décalées par rapport à la rue. Cette morphologie urbaine a pour avantage d'offrir de l'espace public autour de l'habitation. Cependant, les pieds d'immeubles sont des parkings et de espaces verts horticoles non appropriables par les habitants.

- îlot traditionnel, formé par un ensemble de parcelles individuelles
- îlot industriel, formé par un grand bâtiment
- Îlot où le bâti s'inscrit au centre de la parcelle (tours, édifices, ...)
- Espace non construit

ÎLOT ET INSCRIPTION DANS LA TRAME VIAIRE

< carte ADT

Il existe deux paysages urbains identifiés de part et d'autre de la gare de l'Ouest, avec des typologies bâties différentes. Néanmoins, la structure urbaine présente côté Ouest de la ZIR (structure en ordre ouvert) à tendance à s'étendre à l'Est de la friche, puisque c'est la forme choisie pour le projet EKLA.




1. NŒUDS
nœuds






La gare de l'Ouest est une gare ferroviaire, et une gare intermodale comprenant 4 lignes de métro bruxelloises, des stations de bus De Lijn et de bus STIB. Au niveau carrossable, cette gare est un pont et un carrefour à 6 voies, dont la chaussée de Ninove, pénétrante du ring, est par ailleurs un point d'entrée du dépôt bus de la STIB «Jacques Brel»,... La gare de l'Ouest est un nœud intermodal. On ne peut réellement parler de place, car la prédominance des transports y est trop grande. Ce n'est pas un espace de fixation des habitants, mais un espace de transit (à l'exception des jeunes venant des quartiers proches ou extérieurs, pour qui la gare de l'Ouest est un lieu de rencontre privilégié).

2. VOIES

-  voies d'importance métropolitaine
-  voies locales

3. LIMITES

-  chemin de fer
-  canal
-  périmètre de la gare de l'Ouest

4. REPÈRES

 1/ repères vécus

- Les stations de métro agissent comme des éléments de repères essentiels, des lieux de centralité, des identifiants forts.

 2/ repères spatiaux (landmark)

- La basilique de Koekelberg, située sur un point haut.
- La place de l'Ouest: la place est combinée à un tracé urbain aux perspectives valorisantes. C'est un espace repère au niveau du quartier.
- Étangs noirs et place de la Duchesse sont des espaces entre «nœud» et «repères».

Nœuds: ils se trouvent sur des grands axes de transport: chaussée de Gand et chaussée de Ninove.

5. QUARTIERS



TISSUS URBAINS

ANALYSE TYPE K. LYNCH

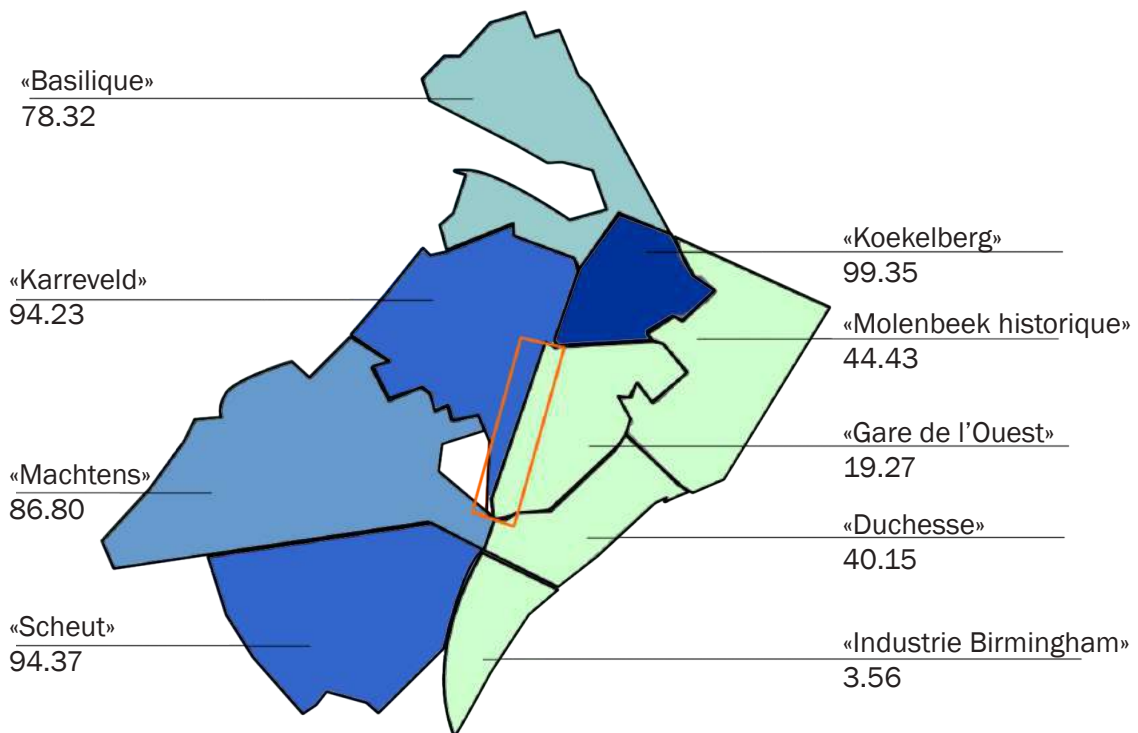
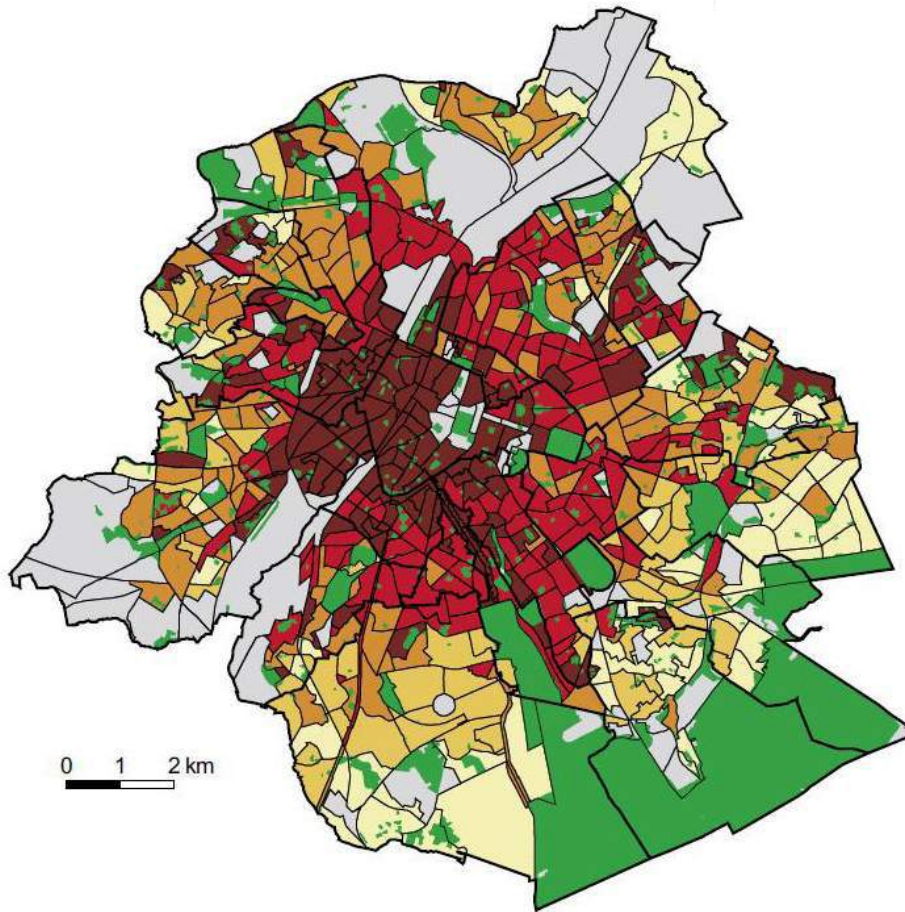
* Ouvrage «Mouvance II, soixante-dix mots pour le paysage» Sous la direction de A. Berque, Editions de La Villette, 120 p., Paris 2006.

La méthode d'analyse de K. Lynch, urbaniste des années 1960, permet de comprendre l'organisation spatiale de la ville selon 5 éléments fondamentaux. Ces éléments permettent, selon lui, de dégager un schéma d'organisation des éléments constitutifs de l'image de la cité. Repères, nœuds, voies, limites et quartiers deviennent les éléments de la base analytique de Lynch. Après ce repérage analytique, un schéma conceptuel et synthétique du quartier est réalisé. Il a pour but de comprendre comment s'organisent et s'interconnectent les éléments significatifs de la ville. Cette méthode d'analyse permet de comprendre l'organisation spatiale des quartiers de la gare de l'Ouest.

Cette synthèse met en valeur les éléments constitutifs de l'espace perçu par quelqu'un d'extérieur. Autrement dit, la carte ci-contre n'a pas la prétention de révéler l'organisation de l'espace vécu, mais une analyse dépendant d'un certain imaginaire collectif des lieux, ce qui relève, d'une «subjectivité partagée». Dans cette seconde approche, la distinction des éléments spatiaux tels que les repères et les limites seront différents selon la personne qui analyse.

Un exemple concret: la passerelle Beekkant peut-être perçue comme une voie – une connexion (vision extérieure). Cependant, dans l'espace vécu, cette passerelle est perçue comme une limite par la population. Ce sentiment est fortement lié à la piètre qualité architecturale de la passerelle, renforcée par un faible entretien et un manque de sécurisation.

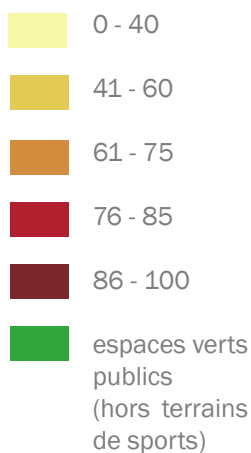
Le périmètre de la gare de l'Ouest ne participe que très peu à définir une image de la ville. Ainsi, cette partie de la Région est quasi-inexistante dans l'imaginaire collectif, même du quartier. La ZIR gare de l'Ouest représente à elle seule un «quartier-limite». Autour de la friche, les quartiers sont mis en impasse. L'image de la friche de la gare de l'Ouest reste à inventer, ce qui constitue une opportunité.



ESPACES OUVERTS

QUANTITÉ D'ESPACES VERTS

Part de la population sans accès à un jardin privé

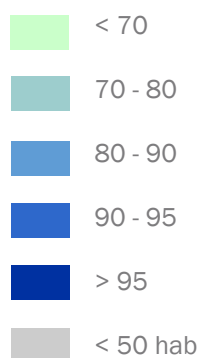


RBC(2001)
= 63

JARDINS PRIVÉS ET PARCS PUBLICS

< carte ULB - IGEAT
Sources: INS - IBGE

Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public



RBC (2012)
81.75

ACCESSIBILITÉ DES ESPACES VERTS PUBLICS

< carte ADT d'après les données du monitoring des quartiers

L'offre en espaces verts aux alentours de gare de l'Ouest est insuffisante. Ce double constat est issu de deux indicateurs: - la part de population ayant accès à un jardin privatif. - la part de population habitant près d'un espace vert public.

Autour de la Gare de l'Ouest, il y a entre 86 et 100 personnes qui n'ont pas accès à un jardin privé, pour une moyenne de 63 en Région Bruxelles-Capitale.

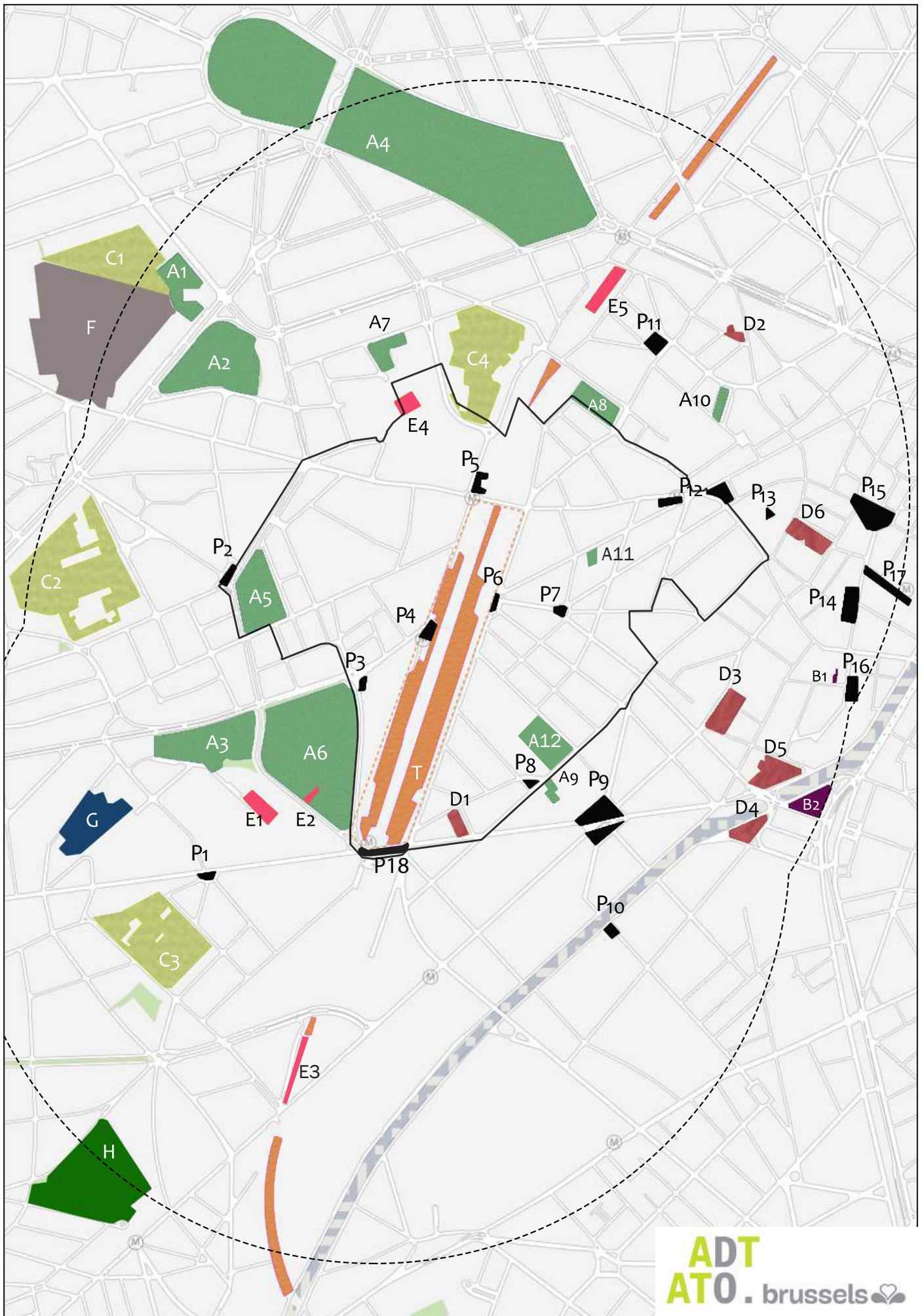
A l'Est de la ZIR, la part de la population habitant à proximité d'un espace vert public¹ est inférieure à 40 %, pour une moyenne régionale près de 82%. A l'Ouest, cet indicateur montre qu'en moyenne, une plus grande part de la population habite près d'un espace vert, soit environ 90%.

Une petite enquête a été réalisée par l'ADT dans le courant du mois d'Avril 2015 afin de préciser les besoins et usages des habitants relatifs aux espaces verts autour de la gare de l'Ouest. Une vingtaine de personnes ont été interrogées. De façon générale, les parcs ne semblent pas (ou très peu) fréquentés par les habitants vivant hors des quartiers limitrophes. A l'inverse, les fréquences de visites sont importantes quand il s'agit des habitants du quartier ou des quartiers limitrophes. En général, dès que le temps le permet, les habitants vont fréquenter les parcs. Deux arguments ont été exprimés aux raisons de la fréquentation des parcs: la détente et les enfants.

Le principal reproche exprimé envers les espaces verts des quartiers se retrouve dans le manque des espaces de jeux (seul le parc des Muses est relativement bien fourni, ce qui explique la sur-occupation des équipements de jeux qu'il contient). Un habitant sur deux interrogé résidant du côté Ouest de la ZIR exprime sa volonté de voir un nouveau parc (dans un objectif de «casser» les habitudes en changeant les lieux de loisirs). Les personnes qui habitent les quartiers de l'Est de la ZIR répondent, quant à eux, favorablement en raison d'un manque criant d'espaces verts (voir ci-dessus) et de plaines de jeux (voir chapitre URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS). Enfin, l'état des équipements au parc Marie-José (des jeux dégradés et dont l'accès est barré en réparation) est régulièrement pointé du doigt.

¹ Les espaces verts retenus par le monitoring des quartiers sont les espaces destinés à la détente, d'une surface de plus de 500 m² et pleinement accessibles au public - c'est-à-dire, ceux pour lesquels l'accès est libre. Les aires d'influence ont été dessinées autour de chaque espace vert de plus de 500 m² sur base du rayon d'action estimé des espaces verts, soit 300 m à vol d'oiseau.

> Enjeux: les espaces verts et plus largement, les espaces publics, sont des enjeux majeurs pour ces quartiers. La friche de la Gare de l'Ouest et le Territoire du canal sont des zones au fort potentiel d'espaces ouverts.



ESPACES PUBLICS

LOCALISATION DES DIFFÉRENTS TYPES D'ESPACES PUBLICS

	A PARCS ET JARDINS 1 square du Château 2 parc du Karreveld 3 parc Albert 4 parc Elisabeth 5 parc des Muses 6 parc Marie-José 7 parc des Fuchsias 8 parc Victoria 9 jardin des quatre vents 10 square Noville 11 parc des Etangs Noirs 12 parc récréatif rue Decock		E POTAGERS 1 potager pied d'immeuble 2 potager collectif parc Marie-José 3 potager Permascheut 4 potager gazomètre 5 Potager des chemin de fer Simonis
	B ESPACE DE RÉCRÉATION INFORMEL 1 jardin majorelle 2 verger collectif place de Ninove		F CIMETIÈRE cimetière de Molenbeek
	C ESPACE DE SPORT EXTÉRIEUR 1 stade Henry-Pevenage 2 stade Edmond Machtens 3 stade Voetbalved 4 stade Verbist et sippelberge		G MARAIS ET ÉTANGS zone humide de la laiterie
	D PLAINE DE JEUX 1 parc Vandenneuvel 2 plaine de jeux des quatre saisons 3 jardin de la Fonderie 4 place du triangle 5 espace Pierron		H PARC DE FEUILLUS (BOIS PAYSAGER) parc Bospark
	T CORRIDOR DE TRANSPORT L28		P PLACES 1 place Mennekens 2 place Henri Desmet 3 place du Chant Alouette 4 place Beekkant 5 place du métro Osseghem 6 place de l'Ouest 7 place des Quatre Vents 8 place de Coutrai 9 place de la Duchesse de Brabant 10 place Manchester 11 espace Paul Henri 12 places des Étangs Noirs 13 place Voltaire 14 place communale de Molenbeek 15 parvis de l'église Saint Jean Batiste 16 place rue Fin 17 place du métro Conte de Flandre 18 parvis gare de l'Ouest



Périmètre de 1km
autour des stations
métros

La typologie de l'Université de Sheffield est utilisée pour classer les espaces verts.

source : Dunnett N., Swanwick C. & Woolley H. (2002). Improving urban parks, play areas and green spaces. Department of Landscape, University of Sheffield. Department for Transport, Local Government and the Regions: London

LOCALISATION DES ESPACES PUBLICS

< carte ADT

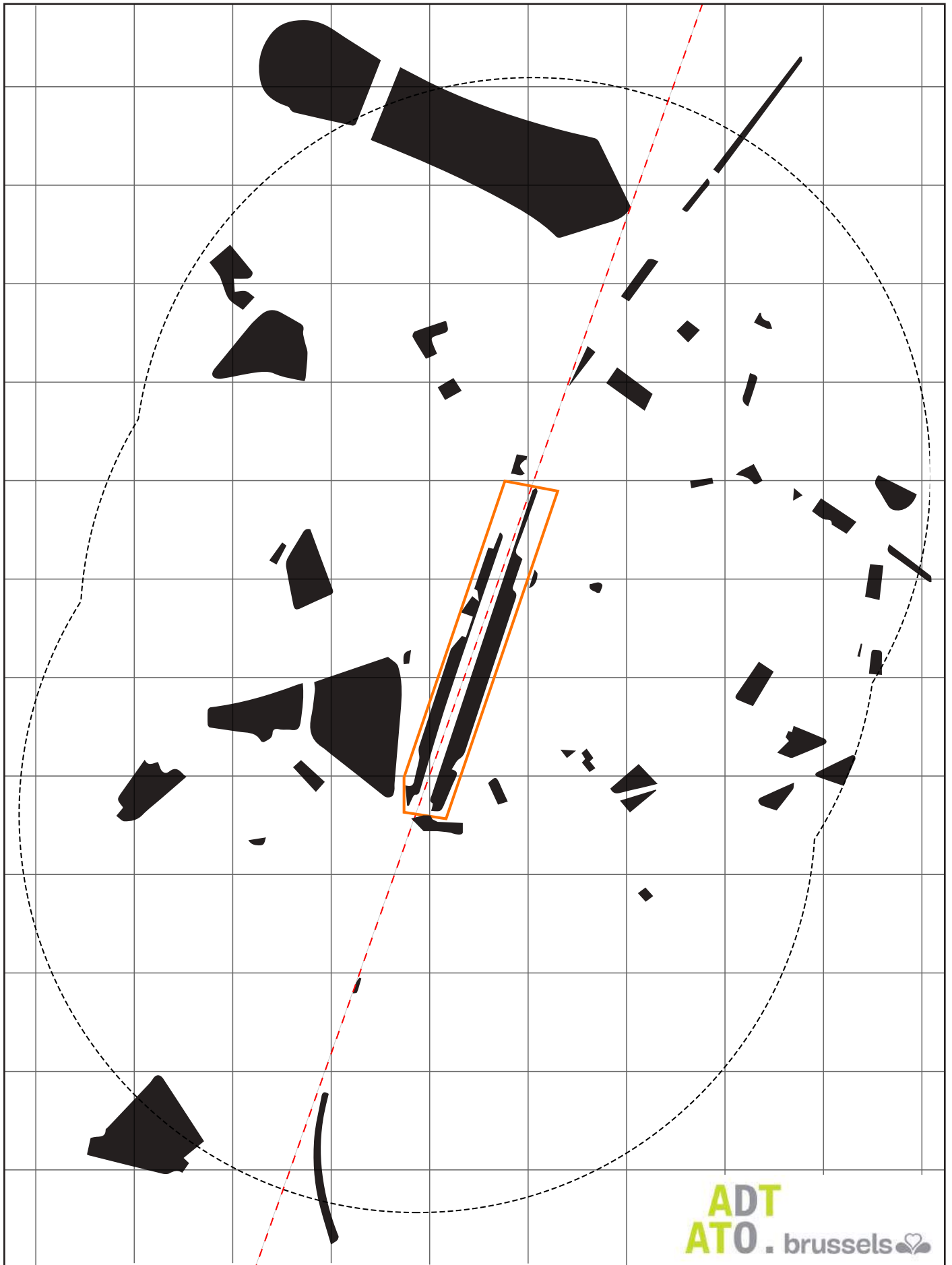
Sources:

1/ BRAT - CARTE 2: Sélection et exclusion - INVENTAIRE DES ESPACES

VERTS ET ESPACES RÉCRÉATIFS ACCESSIBLES AU PUBLIC EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

2/mise à jour des espaces verts – carte des projets réalisés dans le cadre de contrats de quartier durable

3/ Ajout des espaces de biodiversité

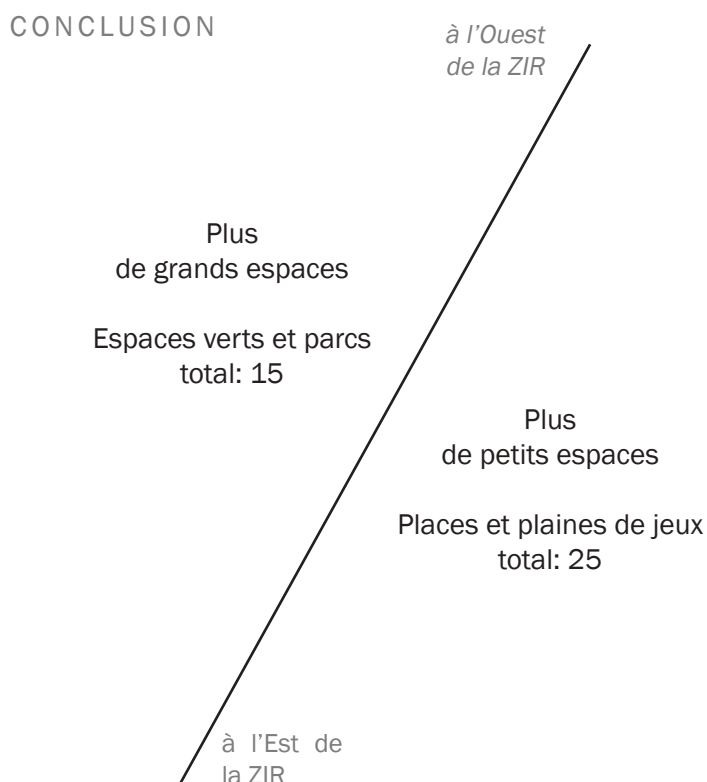


ESPACES PUBLICS

FRAGMENTATION GRADUELLE DES ESPACES PUBLICS

Les espaces publics identifiés précédemment sont localisés sur la carte. L'aplatissement de couleur permet de voir comment ces taches se dispersent autour de la zone, toujours dans un rayon d'un kilomètre autour des 3 stations de métros du site.

On constate qu'il y a une diminution graduelle de la superficie des espaces publics dès qu'on se rapproche du centre-ville. On retrouve dans un rayon d'1 km autour de la gare de l'Ouest (plutôt côté Ouest) beaucoup de parcs et jardins ainsi que des plaines de jeux. Ces espaces offrent des terrains de sport accessibles et servent de plaines de jeux. Ils sont donc très fréquentés. Avec l'analyse typologique précédente, on observe que les catégories regroupant les parcs et espaces publics végétalisés se situent à l'Ouest, tandis que les espaces publics minéralisés sont plutôt localisés à l'Est de la gare.



ESPACES PUBLICS

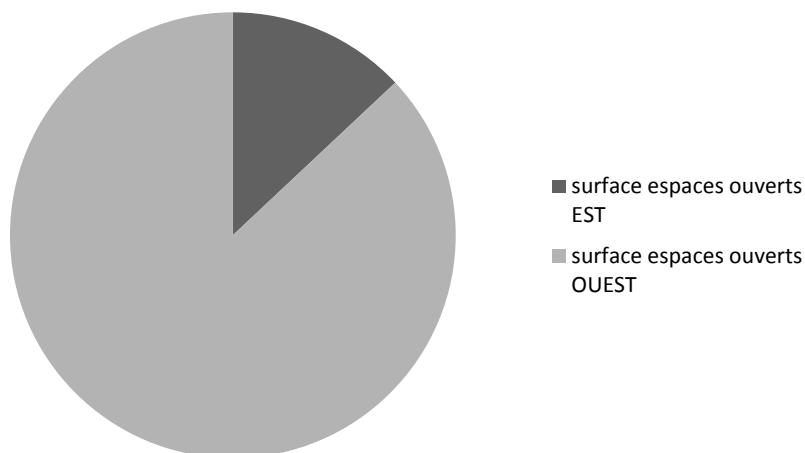
FRAGMENTATION GRADUELLE DES ESPACES PUBLICS

Le reportage photographique géolocalisé nous montre qu'il y a un nombre plus important d'espaces publics à l'Est de gare de l'Ouest: 25 espaces ont ainsi été identifiés. Cependant, on constate qu'il s'agit d'espaces majoritairement minéralisés (places) et/ou de plaines de jeux de très petite taille.

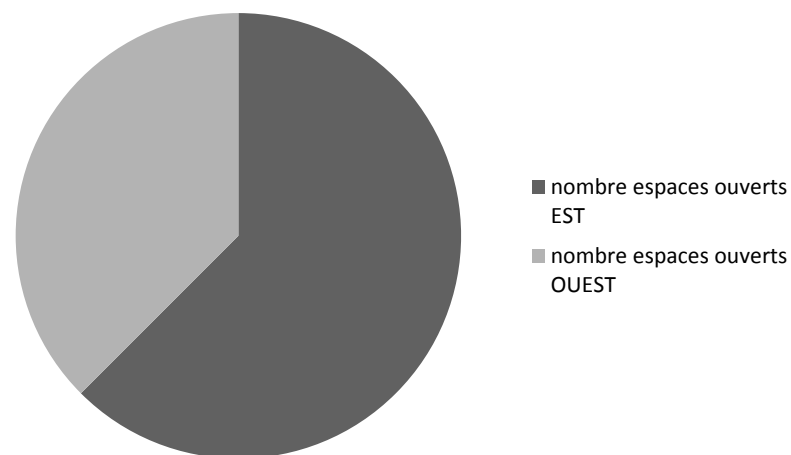
A l'Ouest, le nombre d'espaces publics est moins important (15), mais la taille de ces espaces est relativement plus grande.

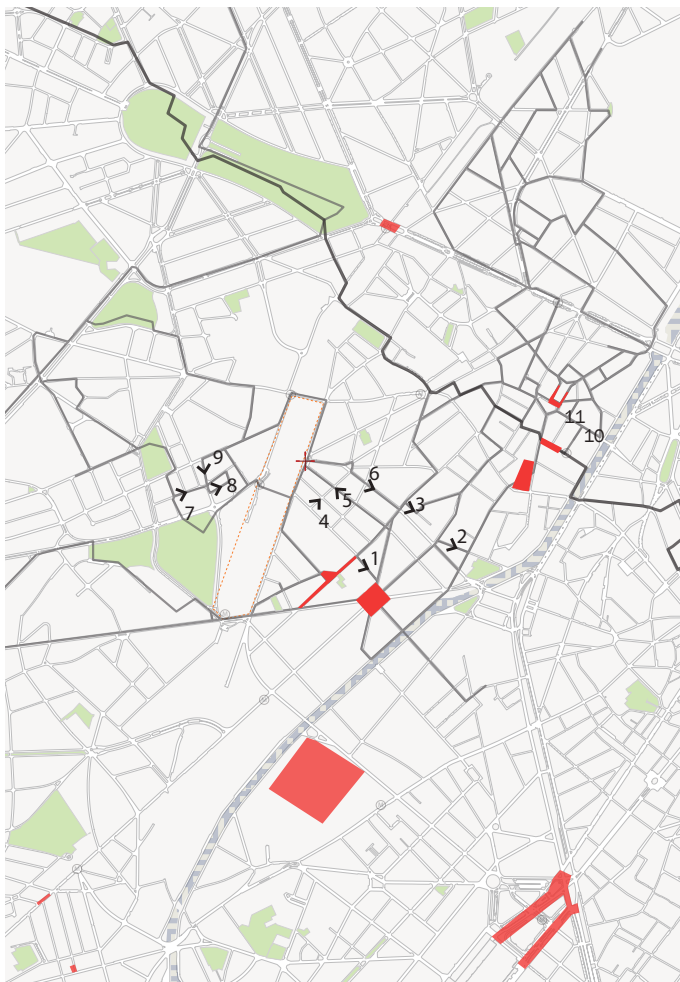
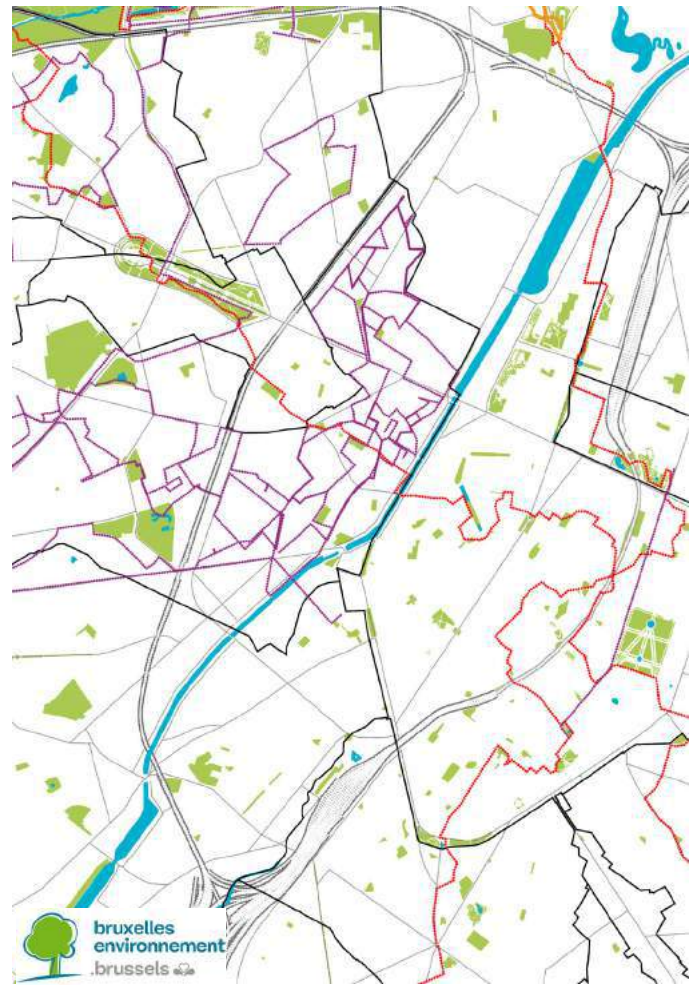
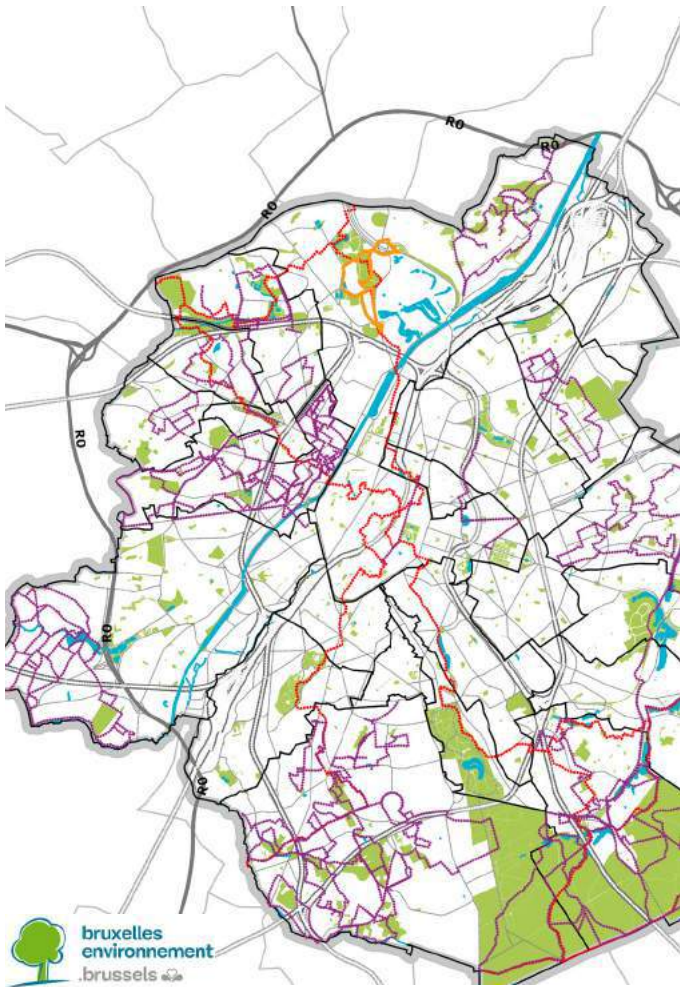
A1 square du Château
 A2 parc du Karreveld
 A3 parc Albert
 A4 parc Elisabeth
 A5 parc des Muses
 A6 parc Marie-José
 A7 parc des Fuchsias
 A8 parc Victoria
 A9 jardin des quatre vents
 A10 square Noville
 B1 jardin majorelle
 B2 verger collectif place de Ninove
 C1 stade Henry-Pevenage
 C2 stade Edmond Machtens
 C3 stade Voetbalved
 C4 stade Verbist et sippelberge
 D1 parc Vanden Heuvel
 D2 plaine de jeux des quatre saisons
 D3 jardin de la Fonderie
 D4 place du triangle
 D5 espace Pierron
 T L28
 E1 potager pied d'immeuble
 E2 potager collectif parc Marie-José
 E3 Potager des chemin de fer Simonis
 E4 potager gazomètre
 F cimetière de Molenbeek
 G parc de la laiterie
 H parc Bospark
 P1 place Mennekens
 P2 place Henri Desmet
 P3 place du chant Alouette
 P4 place Beekkant
 P5 place du métro Osseghem
 P6 place de l'Ouest
 P7 place des quatre vents
 P8 place de Coutrai
 P9 place de la Duchesse de Brabant
 P10 place Manchester
 P11 espace Paul Henri
 P12 places des étangs noirs
 P13 place Voltaire
 P14 place communale de Molenbeek
 P15 parvis de l'église Saint Jean Batiste
 P16 place rue Fin
 P17 place du métro comte de Flandre
 P18 Parvis gare de l'Ouest

surface espaces ouverts EST 13
 surface espaces ouverts OUEST 87



nombre espaces ouverts EST 25
 nombre espaces ouverts OUEST 15





ESPACES PUBLICS

SYSTÈME DE RUES - LOCALISATION

La destruction des remparts de Bruxelles, entre 1812 et 1833, a accéléré le développement du faubourg de Molenbeek, le déploiement de sa trame viaire n'étant plus contraint par le passage des portes.

Bien que le «faciès» des bâtiments ait été renouvelé au fil du temps, le Molenbeek historique a su maintenir une partie de sa structure viaire de l'époque.

Ce type de voirie existant fait partie d'un réseau de promenades locales repris par Bruxelles Environnement.

Cette structuration récurrente des ruelles pavées est un motif paysager spécifique à cette commune.

La densité de «promenades locales» est assez unique à Bruxelles. Sur la carte de Bruxelles Environnement, on constate qu'il est rare de trouver autant de promenades à proximité du centre historique. Les autres «promenades locales» de Bruxelles se trouvent avant tout en seconde couronne.

Les rues reprises sur ces cartes ont une typologie particulière.

On retrouve cette structuration:

- 1 voie de circulation: pavée le plus souvent, si parking: pavé
- plantations souvent symétriques: arbre de 3^{ième} grandeur de type : aubépine, sorbier,...
- trottoir pavé

La passerelle Beekkant fait aussi partie du réseau de «promenade locale» et fait office de lien piétonnier entre l'Est et l'Ouest de la friche.

Ce système de rue constitue un atout touristique intéressant repris par la commune de Molenbeek qui propose des «promenades». Cependant, ce réseau n'est pas mis en valeur par une signalétique.

 localisation des marchés

CARTES DES PROMENADES RÉGIONALES ET LOCALES

< ADT d'après les données de Bruxelles-Environnement



- 1 rue Vanderkindere
- 2 rue Verrept Dekeyser
- 3 rue de la Savonnerie
- 4 rue Van Malder
- 5 rue de l'Indépendance
- 6 rue Delaunoy
- 7 rue Gulden Bodem
- 8 rue de la Mélodie
- 9 rue Pierre J. Demessemaecker

10 et 11 rue de l'Avenir
 durant la journée sans voiture
 le 22/09/2013

ESPACES PUBLICS

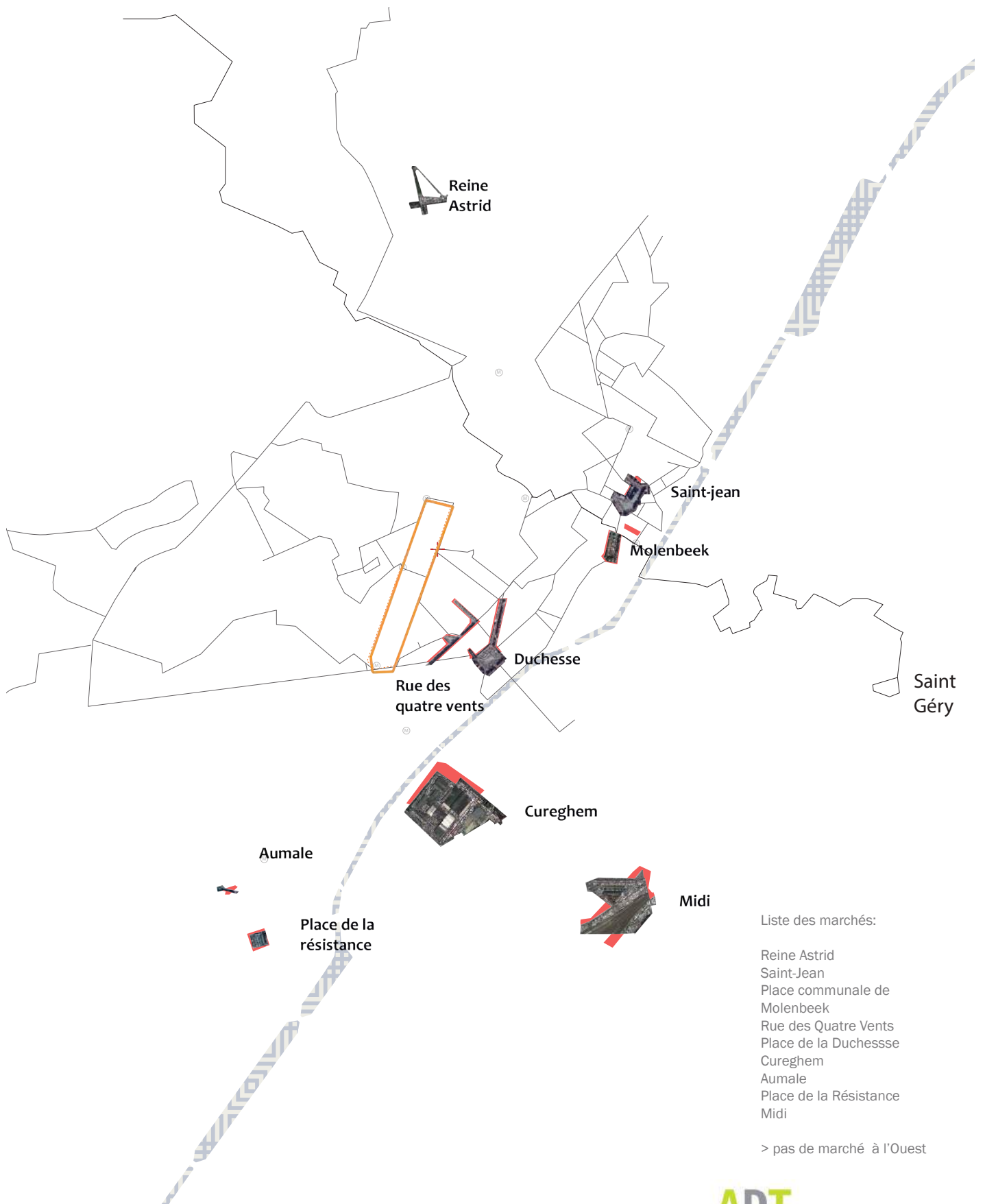
SYSTÈME DE RUES - PHYSIONOMIE

**Chrono urbanisme = urbanisme temporel et polyvalent où les espaces dédiés aux voitures ou aux piétons sont flexibles selon des plages horaires définies ou des saisons particulières.*

concept développé notamment par Luc Gwiazdzinski, dans son article Eloge de la ruse dans les espaces publics, 7 pages, 2014

La partie historique de Molenbeek a un besoin criant d'espaces verts, de plaines de jeux ou d'espaces publics. Ces ruelles, au trafic automobile faible, pourraient se transformer à certaines heures de la journée en «espace public» pouvant répondre à la demande de cette partie de territoire («chrono urbanisme»). Il ne faut toutefois pas écarter d'autres méthodes de gestion de l'espace qui pourraient, être développées à cet endroit. Le masterplan devra sélectionner les alternatives à la voiture répondant le mieux aux besoins du Molenbeek historique en matière d'espaces publics de respiration.

Exemple de chrono urbanisme: sur les photos 10 et 11, l'espace de la rue est transformé, le temps d'une journée, en espace sans voitures. Dans cet espace-temps, de nouveaux usages peuvent prendre place.



Liste des marchés:

- Reine Astrid
- Saint-Jean
- Place communale de Molenbeek
- Rue des Quatre Vents
- Place de la Duchesse
- Cureghem
- Aumale
- Place de la Résistance
- Midi

> pas de marché à l'Ouest

ESPACES PUBLICS

SYSTÈME DE RUES - LES MARCHÉS

La localisation des marchés molenbeekoïses se situe à la croisée de ce maillage de promenades locales. Les marchés sont des lieux de concentration et d'intensité de la vie de quartier. Pour certaines parties de la population les marchés sont un lieu de rencontre et de sortie hebdomadaire important. Il est donc intéressant que ces marchés prennent une place importante dans le maillage de ces promenades locales afin de faciliter le chemin pour les habitants. Il n'y a pas de marché côté Ouest de la ZIR. Mais, une concentration de promenades locales s'observe près de la station Beekkant.

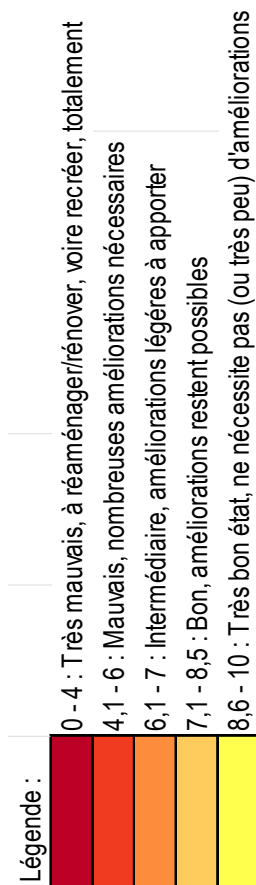
PISTE DE RÉFLEXION

Les promenades locales sont porteuses d'un certain tissu de vie. La mise en connexion de ces promenades est intéressante et peut renforcer l'attractivité de gare de l'Ouest. Par exemple, l'amélioration de la passerelle Beekkant permettra de faciliter les connexions interquartiers.

		Rue Van Humbeek	Rue Edmond Bonehill	Rue Vandenpeereboom	Place de Courtrai	Place de l'Ouest	Place des Quatre-Vents	Place Beekant (côté métro)	Chaussée de Gand	Chaussée de Ninove (partie Ouest)	Rue Louis de Gunst	Rue de Lessines	Rue Jean-Baptiste Decock
Confort piéton	10	10	10	5	8	8	7	3	5	2	9	10	10
Confort cycliste	9	8	1	7	5	5	5	5	5	0	10	2	6
Confort PMR	7	9	4	4	6	6	7	5	5	2	10	10	6
Qualité mobilier urbain	5	5	3	6	7	7	5	3	8	6	4	7	7
Qualité sol	10	10	4	8	10	10	3	3	6	4	10	10	10
Qualité plantations	9	8	4	10	10	7	7	2	3	2	6	10	8
Valeur d'usage	5	3	2	7	7	6	6	5	4	6	2	5	10
Qualité paysagère	6	3	2	7	7	5	5	4	2	2	0	6	7
Qualité espace public globale	7,625	7	3,125	7,125	7,5	5,625	3,75	4,75	3	6,375	7,5	8	

Etat des trottoirs	10	10	5	9	10	7	4	7	3	10	10	10
Etat de la voirie	10	10	5	10	10	7	3	5	7	10	10	10
Etat du mobilier urbain	8	10	5	8	8	6	9	10	9	6	6	8
Etat des plantations	8	10	2	9	9	9	0	3	2	5	8	9
Etat de la signalétique	10	8	2	7	9	10	9	4	5	8	8	10
Etat espace public global	9,2	9,6	3,8	8,6	9,2	7,8	5	5,8	5,2	7,8	8,4	9,4

TOTAL	8,4125	8,3	3,4625	7,8625	8,35	6,7125	4,375	5,275	4,1	7,0875	7,95	8,7
Arondi /20	17	17	7	16	17	13	15	11	8,2	14,175	15,9	17,4



La qualité de l'espace, qui diffère selon l'usage qui en est fait, se base sur un jugement qui peut s'avérer parfois subjectif. Il se veut néanmoins le reflet de logiques d'utilisations et de structurations de cet espace. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'évaluer la qualité au sens esthétique du terme, mais bien de noter les dysfonctionnements ou les atouts éventuels qui vont impacter son fonctionnement. Exemples d'atouts: un trottoir assez large pour que 2 personnes puissent se croiser, mobilier urbain ne faisant pas obstacle au cheminement ou plantations visibles et régulières. Ces évaluations n'apportent pas de jugement critique sur la couleur des bancs d'une place ou sur la beauté d'un arbre ou d'une plantation. De plus, cette subjectivité se veut contrainte par la précision des critères imposés et est uniformisée à l'ensemble des rues évaluées.

Enfin, ces critères évaluent la qualité de chaque élément de l'espace public au regard du statut de l'espace. Il va de soi qu'une petite ruelle, un boulevard ou une place n'ont ni les mêmes rôles à jouer dans l'espace public ni le même potentiel. Par exemple, le «critère qualité» des plantations, se basera sur des niveaux d'exigence différents selon qu'il s'agit d'une petite ruelle étroite, d'un boulevard ou d'une place. Il en va de même pour tous les autres critères. Le niveau d'exigence des appréciations sera donc plus important en fonction du rôle que les espaces publics sont supposés jouer dans la structuration du quartier.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ÉVALUATIONS QUANT À L'ÉTAT ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS À LA GARE DE L'OUEST (PARTIE 2)

< graphique ADT

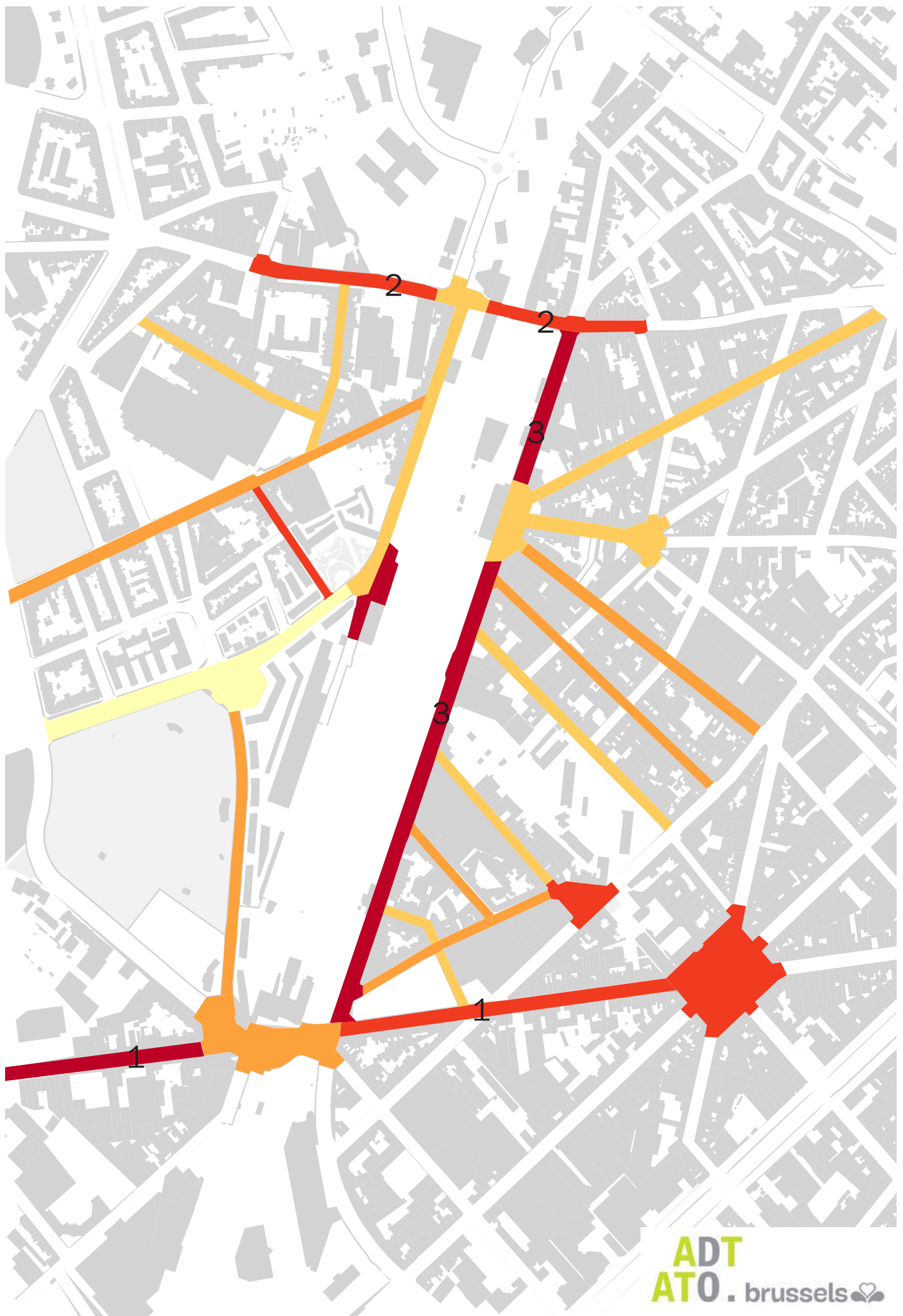
	Rue Van Malder	Rue de l'Indépendance	Rue de Groningue	Rue des Etangs Noirs	Place Beekant (côté logements)
Confort piéton	10	8	8	10	7
Confort cycliste	4	8	8	2	5
Confort PMR	7	8	8	8	7
Qualité mobilier urbain	5	5	7	5	10
Qualité sol	8	8	10	8	10
Qualité plantations	6	6	9	10	10
Valeur d'usage	5	4	6	7	8
Qualité paysagère	7	6	8	9	6
Qualité espace public globale	6,5	6,625	8	7,375	7,875
Etat des trottoirs	8	8	10	10	9
Etat de la voirie	7	5	10	10	3
Etat du mobilier urbain	6	6	10	6	10
Etat des plantations	10	7	9	7	8
Etat de la signalétique	5	9	5	9	9
Etat espace public global	7,2	7	8,8	8,4	7,8
TOTAL	6,85	6,8125	8,4	7,8875	7,8375
Arrondi /20	13,7	13,6	16,8	15,8	15,7

Légende :

0 - 4	: Très mauvais, à réaménager/rénover, voire recréer, totalement
4,1 - 6	: Mauvais, nombreuses améliorations nécessaires
6,1 - 7	: Intermédiaire, améliorations légères à apporter
7,1 - 8,5	: Bon, améliorations restent possibles
8,6 - 10	: Très bon état, ne nécessite pas (ou très peu) d'améliorations

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ÉVALUATIONS QUANT À L'ÉTAT ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS À LA GARE DE L'OUEST (PARTIE 3)

< graphique ADT



ESPACES PUBLICS






LA QUALITÉ (UTILISATION) DES ESPACES PUBLICS

La rupture Est-Ouest en termes de qualité est clairement visible. Les espaces publics sont mieux structurés côté Ouest de la friche.

1 Chaussée de Ninove

2 Chaussée de Gand

3 Rue Vandenpeereboom

	Bonne qualité générale
	Bonne qualité générale avec un ou deux déficits marqués
	Qualité globalement présente mais avec des déficits localisés
	Peu qualitatif mais avec un ou deux aspects toutefois plus qualitatifs
	Très important déficit de qualité

DES DÉFICITS DE QUALITÉ
IMPORTANTES POUR LES VOIRIES
STRUCTURANTES

< carte ADT

Le travail de terrain a mis en lumière d'importants déficits pour les chaussées de Ninove (1) et de Gand (2) ainsi que pour la rue Vandenpeereboom (3) où notamment l'omniprésence de la voiture crée d'importants déficits d'usage de l'espace, de qualité paysagère et de qualité du cheminement.

Malgré ces dysfonctionnements, ces axes sont paradoxalement les plus parcourus car, de par leur position, ils structurent la trame viaire du quartier. En effet, il a été constaté que les chaussées de Ninove et de Gand font office de «portes d'entrée» de la Région et que la rue Vandenpeereboom est le principal axe de desserte de ces deux voiries structurantes.

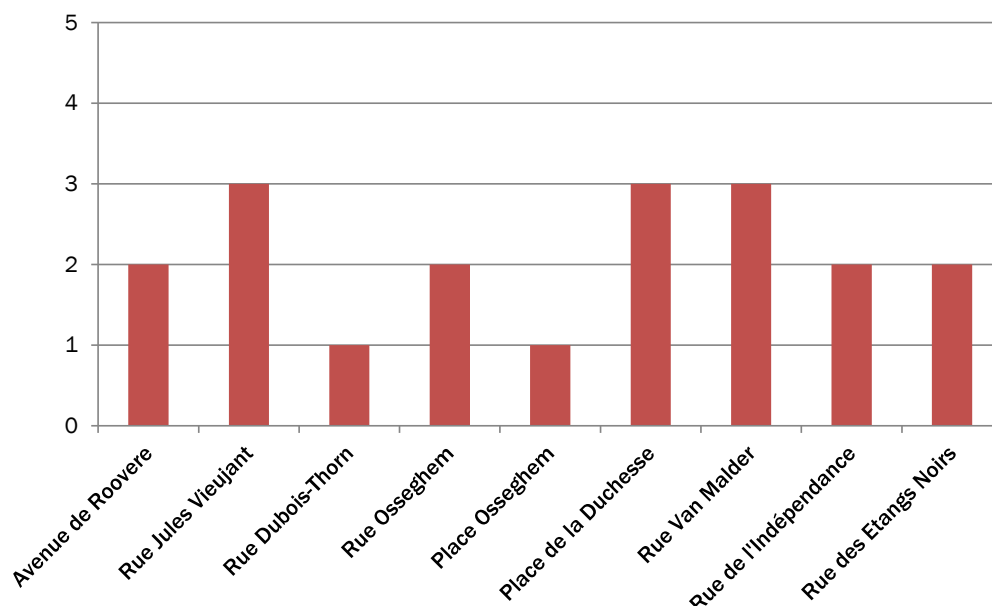
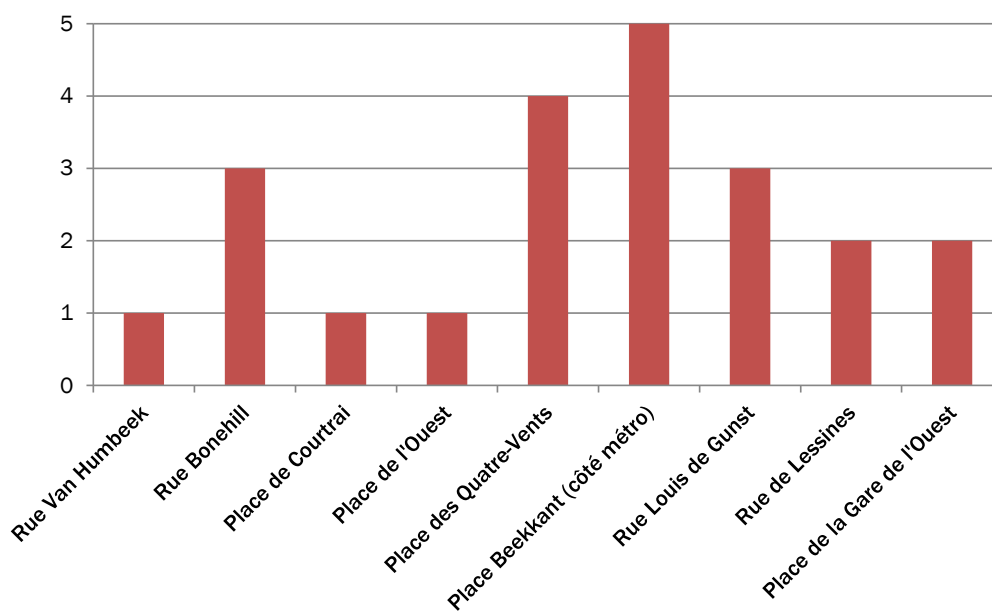
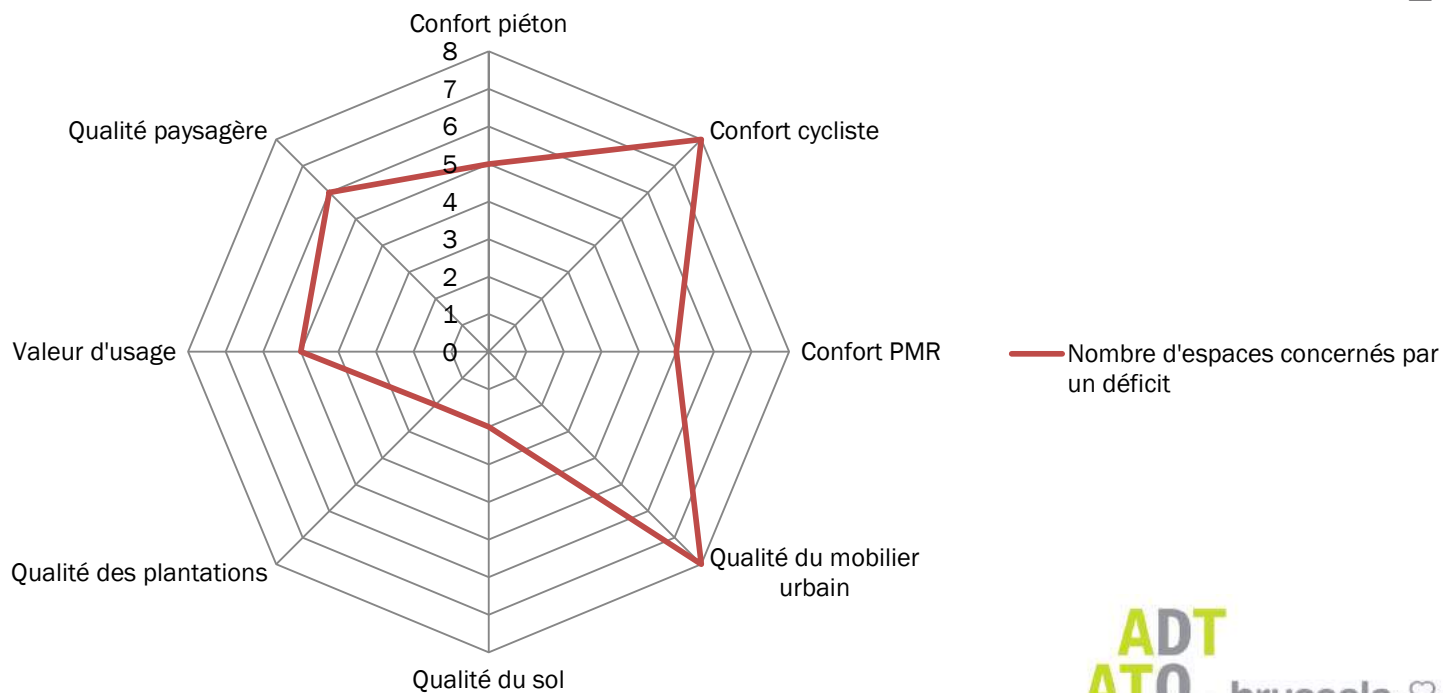
Les autres rues évaluées sont plus qualitatives, mais présentent chacune des déficits bien précis.

Ci dessous la liste de chaque espace public en fonction de leurs déficits respectifs:

- **Confort piéton:** 4 espaces sur 25 (avenue de Roovere, place Osseghem, place de la Duchesse et place Beekant côté métro).
- **Confort cycliste:** 8 espaces sur 25 (place de la gare de l'Ouest, rue Jules Vieujant, place de la Duchesse, place de l'Ouest, place des Quatre-Vents, place Beekant, rue de Lessines, rue Van Malder, rue des Etangs Noirs).

Il est constaté ici que le confort cycliste est déficitaire sur la majorité des places investiguées (5 sur 8).

- **Confort PMR:** 5 espaces sur 25 (avenue de Roovere, rue Jules Vieujant, rue Dubois-Thorn, place de la Duchesse, place de Courtrai, place Beekant).
- **Qualité du mobilier urbain:** 7 espaces sur 25 (rue Osseghem, rue Van Humbeek, rue Edmond Bonehill, place des Quatre-Vents, rue Louis de Gunst, rue Van Malder, rue de l'Indépendance, rue des Etangs Noirs).
- **Qualité du sol:** 2 places sont concernées (place des Quatre-Vents et la place Beekant côté métro).
- **Qualité des plantations:** 2 places sont également concernées (place de la gare de l'Ouest et la place Beekant côté métro).
- **Valeur d'usage:** 5 espaces sur 25 (rue Edmond Bonehill, rue Louis de Gunst, rue de Lessines, rue Van Malder, rue de l'Indépendance).
- **Qualité paysagère:** 6 espaces sur 25 (rue Jules Vieujant, rue Osseghem, rue Edmond Bonehill, place des



Quatre-Vents, rue Louis de Gunst, place Beekkant côté métro).

Les déficits concernent en particulier le confort des chemine-ments cyclistes et la qualité du mobilier urbain du quartier. Le confort piéton et PMR, la valeur d'usage et la qualité paysagère des espaces publics du quartier de la Gare de l'Ouest sont également déficitaires mais dans un degré moindre.

Il est intéressant de noter que la majeure partie de ces espaces publics déficitaires (en termes de qualité) est située du côté Est de la ZIR, ce qui pose certaines questions étant donné que plusieurs Contrats de Quartier Durables (notamment Écluses-Saint-Lazare et Rives-Ouest) ont agi sur les espaces publics de ce quartier.

L'éclairage des rues est également déficitaire sur certaines d'entre-elles où il n'est présent que d'un seul côté de la chaussée (rue Van Humbeek, rue Jules Delhaize, rue Vandenpeereboom, rue Louis de Gunst, rue de Lessines, rue Van Malder, rue de l'Indépendance, rue des Etangs Noirs). Ce déficit d'éclairage crée de l'insécurité et favorise le dépôt de déchets dans ces rues mal éclairées.

Enfin, les rues suivantes sont globalement de bonne qualité, ne nécessitant pas d'actions requalificatrices particulières, même si certaines améliorations peuvent toujours être apportées :

- rue Jean-Baptiste Decock (la circulation des cyclistes et des PMR est légèrement contrainte par la présence de la voiture).
- rue Jules Delhaize (le stationnement voiture dans une rue très résidentielle et étroite provoque un déficit d'usage et gêne le cheminement cycliste et PMR).
- rue Jean-Baptiste Janssen (la valeur d'usage et la qualité paysagère sont impactées par la présence d'industries et de parkings qui font perdre de la cohérence à l'ensemble).
- rue de Groninghe (le problème est principalement lié à la circulation dont la vitesse importante insécurise quelque peu et impacte en particulier la valeur d'usage de l'espace public).

NOMBRE DE FOIS OÙ UN DÉFICIT CONCERNE UN ESPACE PUBLIC (SCHÉMA N° 1)

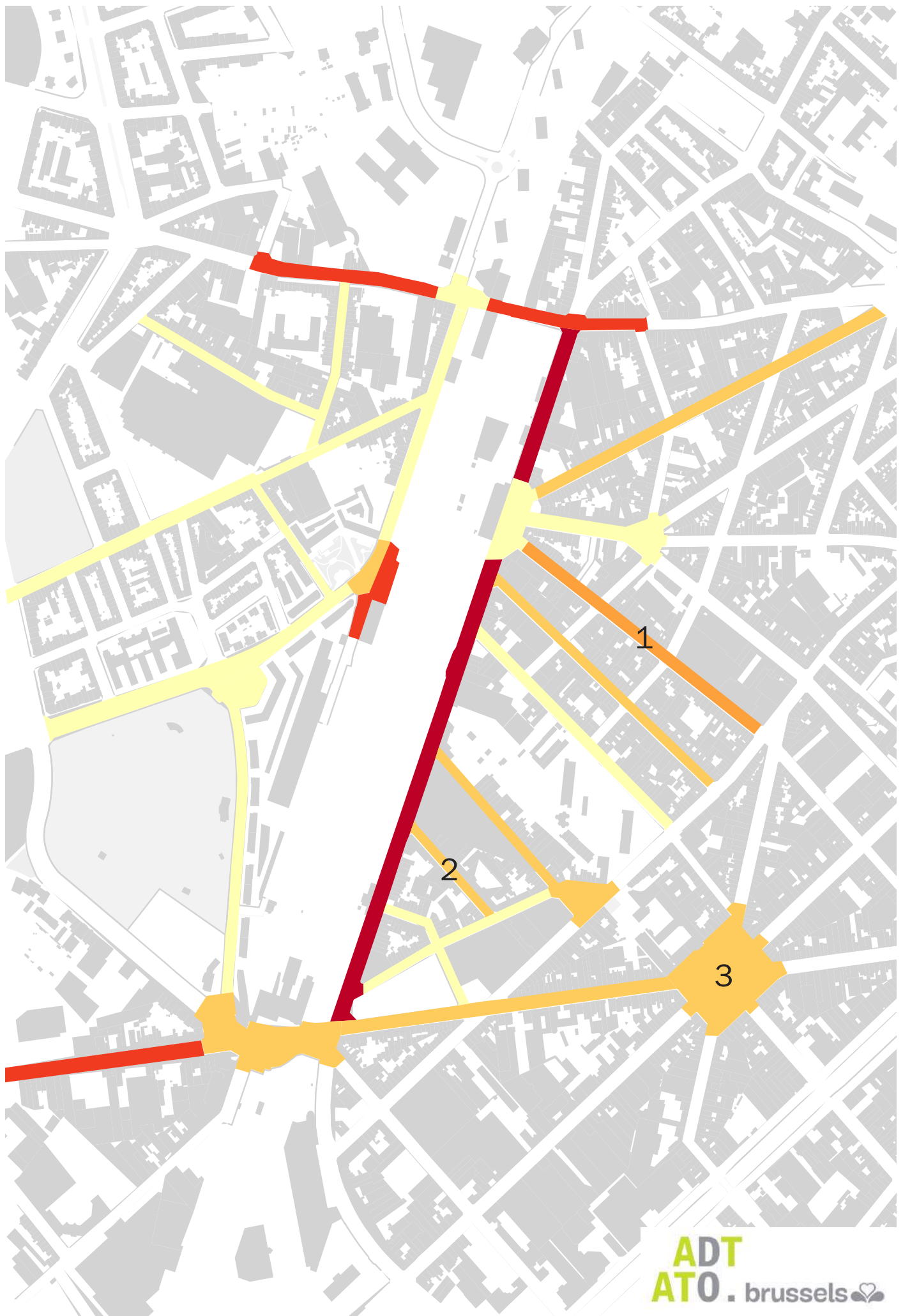
< graphique ADT

1) Le confort cycliste et la qualité du mobilier urbain sont les 2 principaux déficits rencontrés pour les espaces investigués (hors voiries structurantes).

2) et 3) En dehors des chaussées de Gand, de Ninove et de la rue Vandenpeereboom, ce sont surtout la rue Bonehill, la place des Quatre-Vents, la place Beekkant, la rue Louis de Gunst, la rue Jules Vieujant, la place de la Duchesse et la rue Van Malder qui souffrent de déficits de qualité relativement nombreux. La place Beekkant, du côté de la station de métro, sort du lot et se trouve être un espace public souffrant de nombreux déficits, au même titre que ce que l'on a pu observer pour les trois voiries structurantes précédemment citées.

GRAPHIQUES DU NOMBRE DE DÉFICITS PAR ESPACE PUBLIC (SCHÉMAS N° 2 ET 3)

< graphique ADT



ESPACES PUBLICS

L'ÉTAT (PHYSIQUE) DES ESPACES PUBLICS



PLACE DE LA DUCHESSE RÉNOVÉE DANS LE CADRE DU CONTRAT DE QUARTIER «ÉCLUSE SAINT-LAZARE»

^ photo ADT

- 1 Rue de l'Indépendance
- 2 Rue Louis de Gunst
- 3 Place de la Duchesse

La comparaison de cette carte avec celle de la qualité des espaces publics illustre parfaitement le décalage entre des espaces publics en bon état mais peu qualitatifs.

- Très bon état général
- Bon état global, malgré un ou deux aspects en mauvais/correct état
- Très inégal, aspects tout juste corrects et d'autres en bon état
- Majoritairement en mauvais état, un ou deux aspects en état correct ou bon
- Mauvais état complet

DES ESPACES PUBLICS GLOBALEMENT EN BON ÉTAT

< carte ADT

Ce terme d'«état» désigne en fait l'état «physique» l'espace public. C'est à dire, par exemple, si les plantations sont taillées et régulièrement nettoyées, les trottoirs sans fissures et peu usés ou si le mobilier est droit, non déformé.

Les inégalités entre rues et places sont beaucoup moins marquées lorsqu'il s'agit de s'intéresser à l'état des espaces publics plutôt qu'à leur qualité.

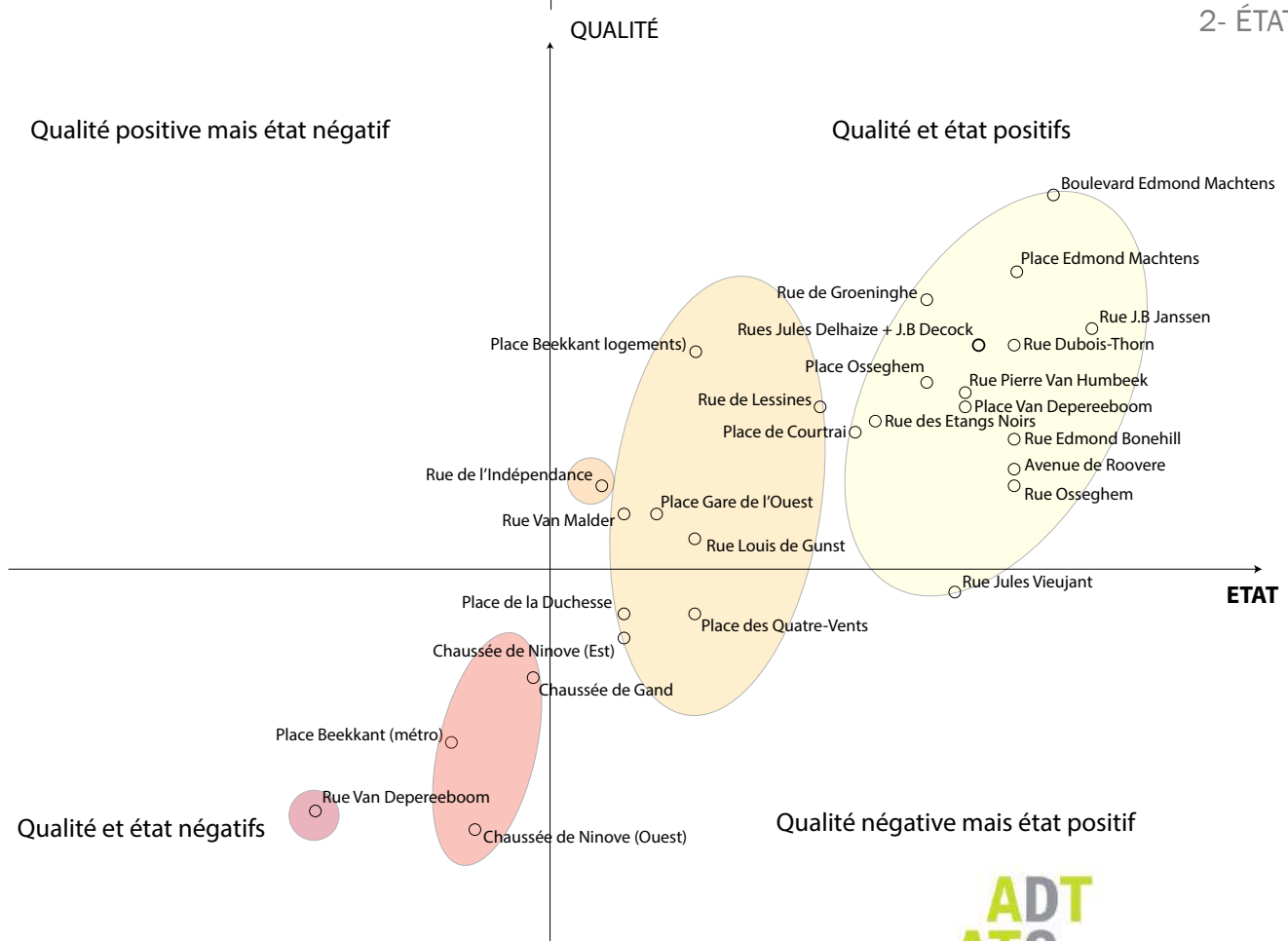
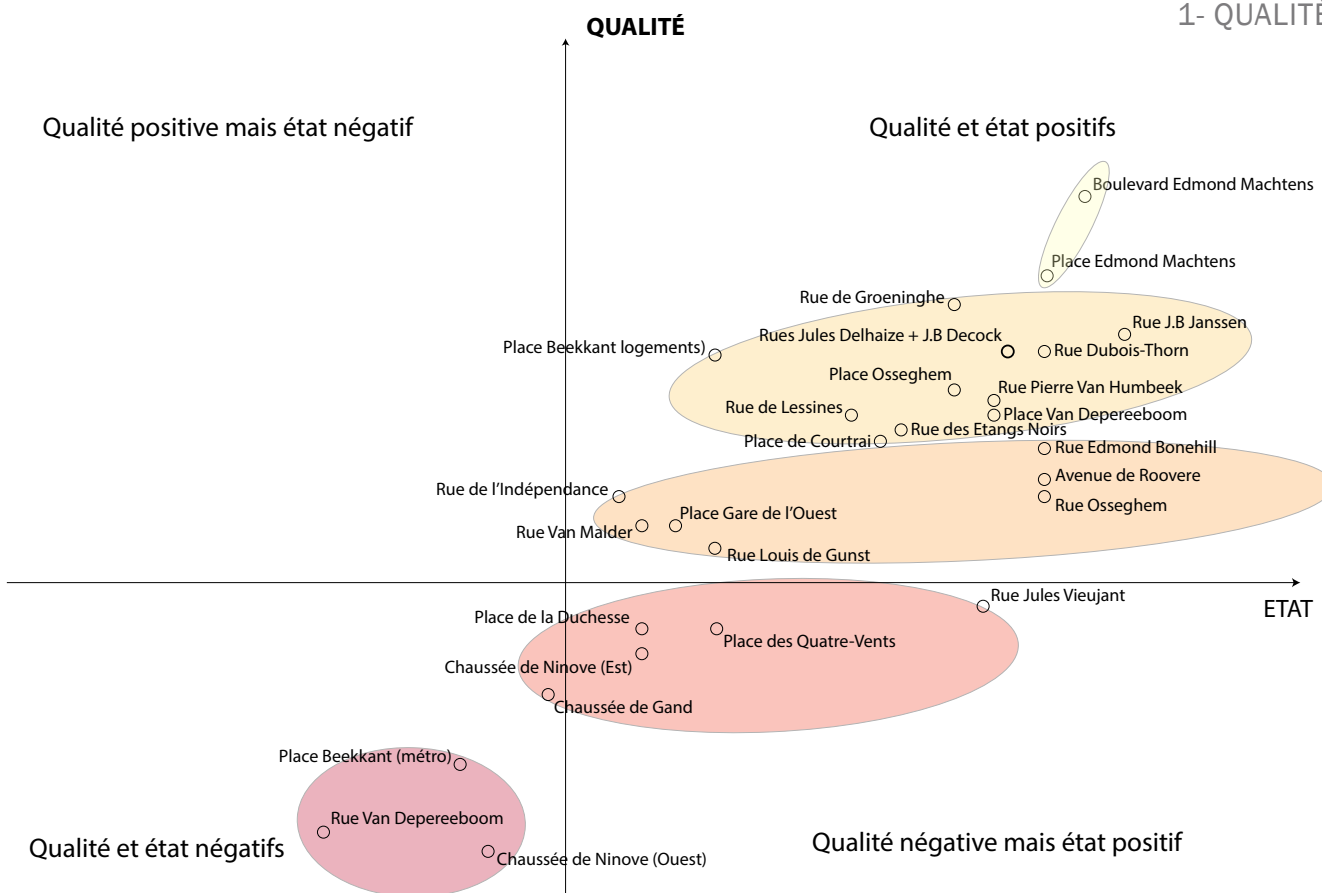
Par contre, la rue Vandenpeereboom, les chaussées de Gand et de Ninove (côté Ouest, où seul le bon état du mobilier urbain est observable), ainsi que la place Beekkant du côté du métro, souffrent d'un mauvais état généralisé, en plus d'importants déficits qualitatifs.

Les autres rues/places, pour leur part, sont presque toutes en bon état général.

Par contre, la rue de l'Indépendance (1) fait office d'exception. En effet l'état de la voirie, du mobilier et des plantations déséquilibre le bon état général. Il faut, pour le reste, aller voir en détail les spécificités de chaque espace public pour noter quelques déficits très précis, comme c'est le cas pour la rue Louis de Gunst (2) – état des plantations et du mobilier – ou pour la place de la Duchesse (3) – état de la signalétique et de la voirie.

Une grande majorité des espaces publics autour de la ZIR est ainsi en très bon état. Le décalage flagrant entre «qualité» et «état» des espaces publics s'explique par les aménagements réalisés dans le cadre des Contrats de Quartier Durables. Toutefois ceux-ci qui ont concerné des espaces publics situés à l'Est de la ZIR (place de la Duchesse et place de l'Ouest notamment). Ce qui a dès lors contribué à creuser l'écart avec les espaces n'ayant, pour leur part, pas bénéficié d'un tel dispositif. La place de la Duchesse est, par exemple, en bon état mais souffre, en revanche, de déficits importants pour ce qui est de la qualité des cheminements (en particulier le confort piéton et PMR).

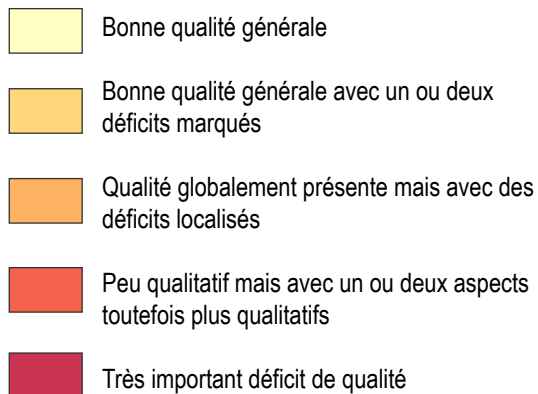
La principale remarque vise l'entretien des rues et places réhabilitées par les pouvoirs publics. Les déchets sont très présents principalement le long de la rue Vandenpeereboom, mais se retrouvent également au niveau des rues Pierre Van Humbeek, Jules Vieujant, sur la chaussée de Gand, la place Beekkant, la place des Quatre-Vents, la place de Courtrai, l'Ouest de la chaussée de Ninove, la rue Louis de Gunst, la rue de Lessines, la rue Decock par endroits, la rue de l'Indépendance, la rue de Groninghe, la rue des Étangs Noirs, la place de la Gare de l'Ouest et enfin la place Osseghem. Soit



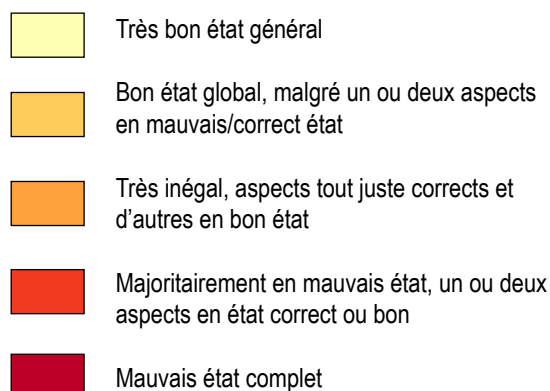
ESPACES PUBLICS

UNE RUPTURE NETTE ENTRE L'ÉTAT ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

Le croisement de la qualité et de l'état des espaces publics permet de confronter chaque rue/place et d'affiner leurs inégalités ou leur proximité, comme c'est le cas sur les 2 schémas ci-contre, qui permettent de voir plus facilement les réels écarts entre rues et places. Cette représentation souligne également l'important décalage entre des espaces publics généralement en bon état mais dont la qualité laisse souvent à désirer.

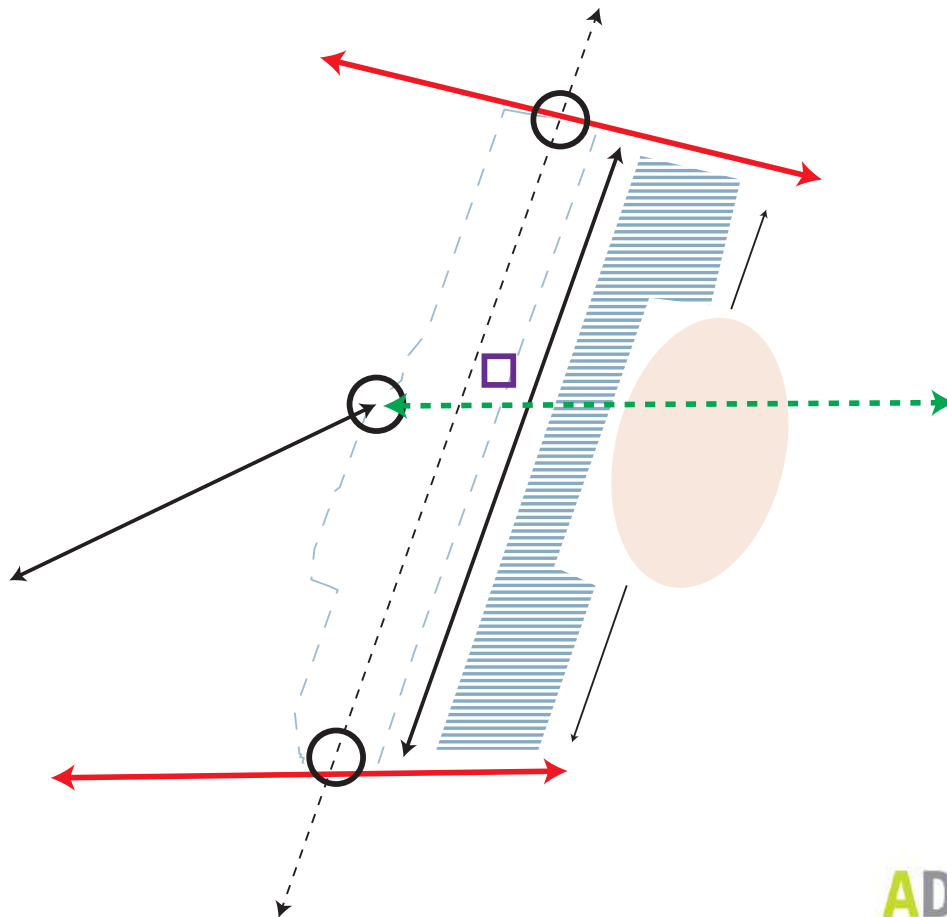
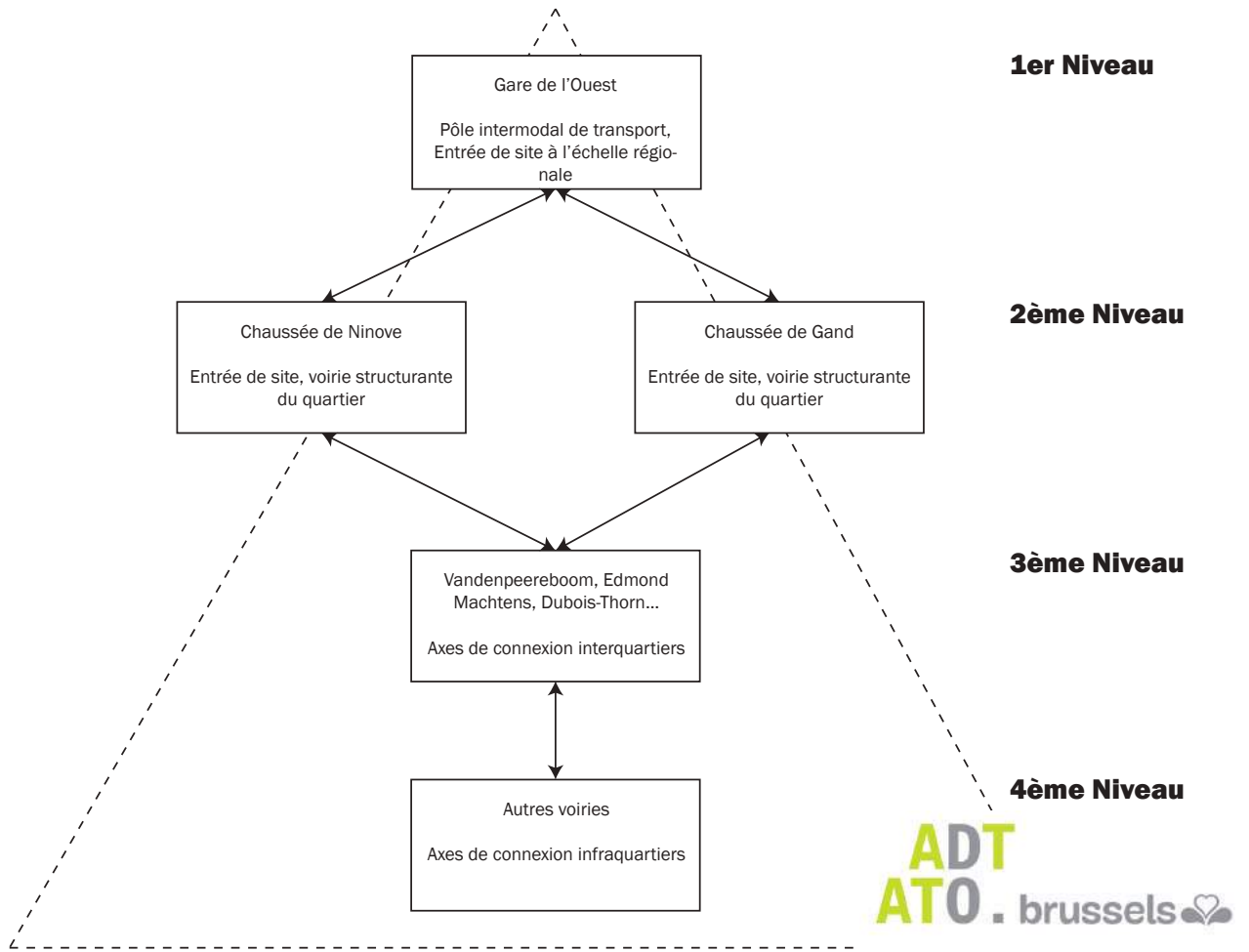


Concrètement, ce schéma attire l'attention sur le fait qu'il n'est pas possible d'agir de la même façon et avec la même intensité sur l'ensemble des espaces publics du POT. Par exemple, la rue de Groninghe (bonne qualité générale) ne peut pas être «traitée» de la même manière que la place de Courtrai (certains déficits avérés), malgré le fait que ces deux espaces publics ont une note générale quasi similaire. Pour conclure, deux espaces publics qui ont la même «note» générale où qui appartiennent à la même classe n'ont pas les mêmes qualités ou défauts. Ce regroupement en «classes» a pour objectif de donner un état des lieux global des espaces publics du POT et d'en simplifier la lecture, comme cela est visible sur les deux cartes précédentes.



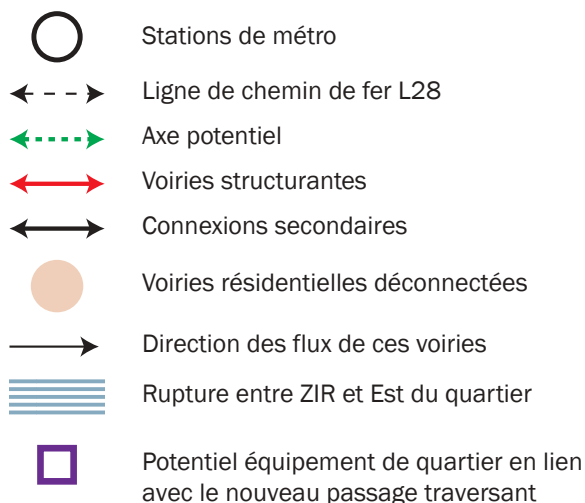
Ce schéma est gradué selon les notes données à chaque espace public du POT (de 0 à 10, voir le tableau récapitulatif des notes au début de cette partie). Le point central de croisement des deux axes représente la note de 6 et l'axe horizontal correspond aux notes données en termes d'état (physique) et l'axe vertical correspond aux notes de qualité (ou utilisation) de l'espace public. Ainsi, tous les espaces publics situés dans le quart supérieur droit du schéma ont une qualité et un état que l'on pourrait qualifier de «positif». A l'inverse, ceux situés dans le quart inférieur gauche ont une qualité et un état «négatif», ceux dans le coin supérieur gauche une qualité positive et un état négatif et enfin ceux dans le coin inférieur droit une qualité négative et un état positif. Il est intéressant de noter que, par exemple, aucun espace public ne souffre d'une qualité positive et d'un état négatif. Ce constat vient confirmer que les espaces publics situés dans le POT sont plutôt sujets à un déficit de qualité que d'un déficit d'état.

Enfin, les classes de couleurs représentées sur le schéma du haut correspondent aux évaluations données à chaque espace public quant à la qualité de chaque rue et place, et les classes de couleurs du schéma du bas correspondent à l'état des espaces publics du POT.



DÉCONNEXION ENTRE LES VOIRIES RÉSIDENTIELLES ET STRUCTURANTES

< graphique ADT



Nous avons pu remarquer l'existence d'une hiérarchie urbaine prégnante au sein du POT (voir schéma ci-contre). Ainsi, la Gare de l'Ouest se situe au sommet de la pyramide avec un rôle de porte d'entrée régionale sur le site, captant un nombre très important de flux (**1er Niveau**).

2ème Niveau: les chaussées de Gand et de Ninove, également entrées régionales, mais qui font surtout figure de lien entre l'Est molenbeekois et le Centre-Ville, en passant par la gare de l'Ouest.

3ème Niveau: les voiries dites de connexion «inter-quartier», comme la rue Vandenpeereboom ou le boulevard Machtens qui favorisent les accès aux voiries plus structurantes (les chaussées de Gand et de Ninove) et aux pôles de transport (Beekkant, gare de l'Ouest et Osseghem).

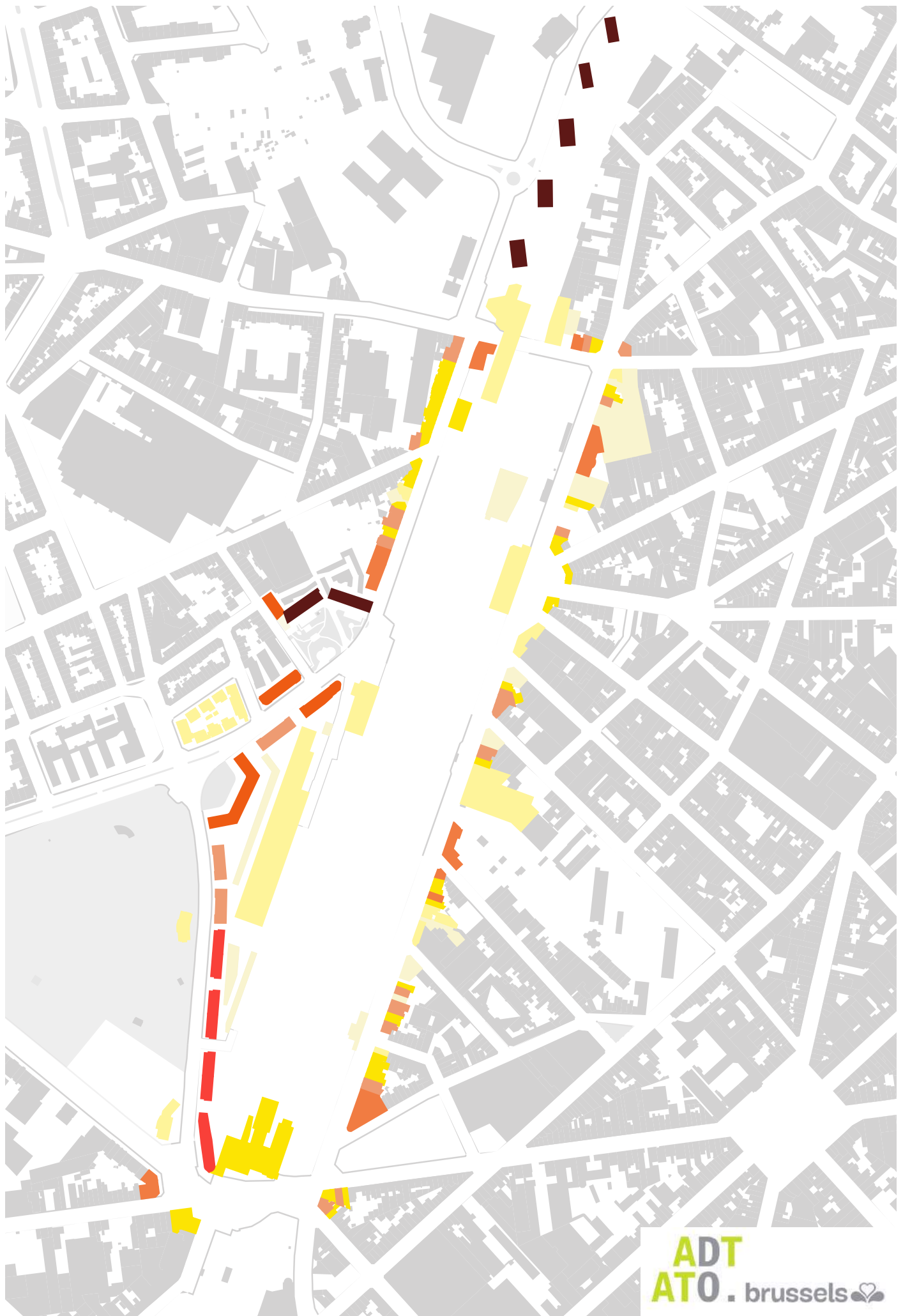
4ème Niveau: correspond aux voiries «locales», relativement étroites et exclusivement résidentielles (notamment les rue Van Malder, Jules Vieujant, de Lessines, Van Humbeek, Jules Delhaize, Jean-Baptiste Janssen,...). Il a été constaté que ces rues sont isolées des flux de quartiers et des voiries structurant le site. Elles sont localisables aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest de la ZIR bien que les espaces publics situés côté Est semblent d'avantage souffrir de cet isolement (probablement à cause d'un déficit qualitatif plus prononcé que pour les places/rues de l'Ouest).

La création d'un axe passant par la friche et permettant de relier les voiries résidentielles à un équipement structurant en début et/ou en fin de rue est un levier d'action possible. L'intensité d'usage de cet axe dépendra du/des équipement(s) qu'il desservira.

Ce manque de liaisons entre espaces publics est également présent à l'échelle globale du POT, où il n'existe aucun espace public de liaison entre l'Est et l'Ouest de la ZIR, passant par la friche. Cela oblige le passant à faire le tour de la friche ou à passer par la passerelle piétonne de Beekkant (voir partie MOBILITÉ).

RECRÉER UN LIEN «URBAIN» ENTRE LES VOIRIES RÉSIDENTIELLES ET LES POINTS STRUCTURANT LE SITE

< graphique ADT



ESPACES PUBLICS

UNE OPPOSITION EST-OUEST ÉGALEMENT VISIBLE AU REGARD DES STRUCTURES BÂTIES

La cartographie des gabarits bâtis autour de la friche permet de voir ici aussi une différence marquante entre l'Est et l'Ouest de la ZIR.









L'Ouest de la friche est caractérisé par des hauteurs beaucoup plus importantes (de R+6 à R+16) puisque s'y trouvent localisés les grands ensembles de logements.

A l'inverse, les bâtiments situés sur la frange Est de la ZIR sont à des hauteurs nettement plus basses, c'est à dire majoritairement du R+2, ne dépassant que très rarement le R+3. Cette partie du POT est en effet composée de voiries locales, dont les hauteurs bâties sont d'avantage inscrites dans une logique de quartier.

En revanche, le projet EKLA (voir chapitre PLANOLOGIE) rééquilibrera les densités autour de la station de la Gare de l'Ouest et créera pour le quartier un bâtiment «repère».

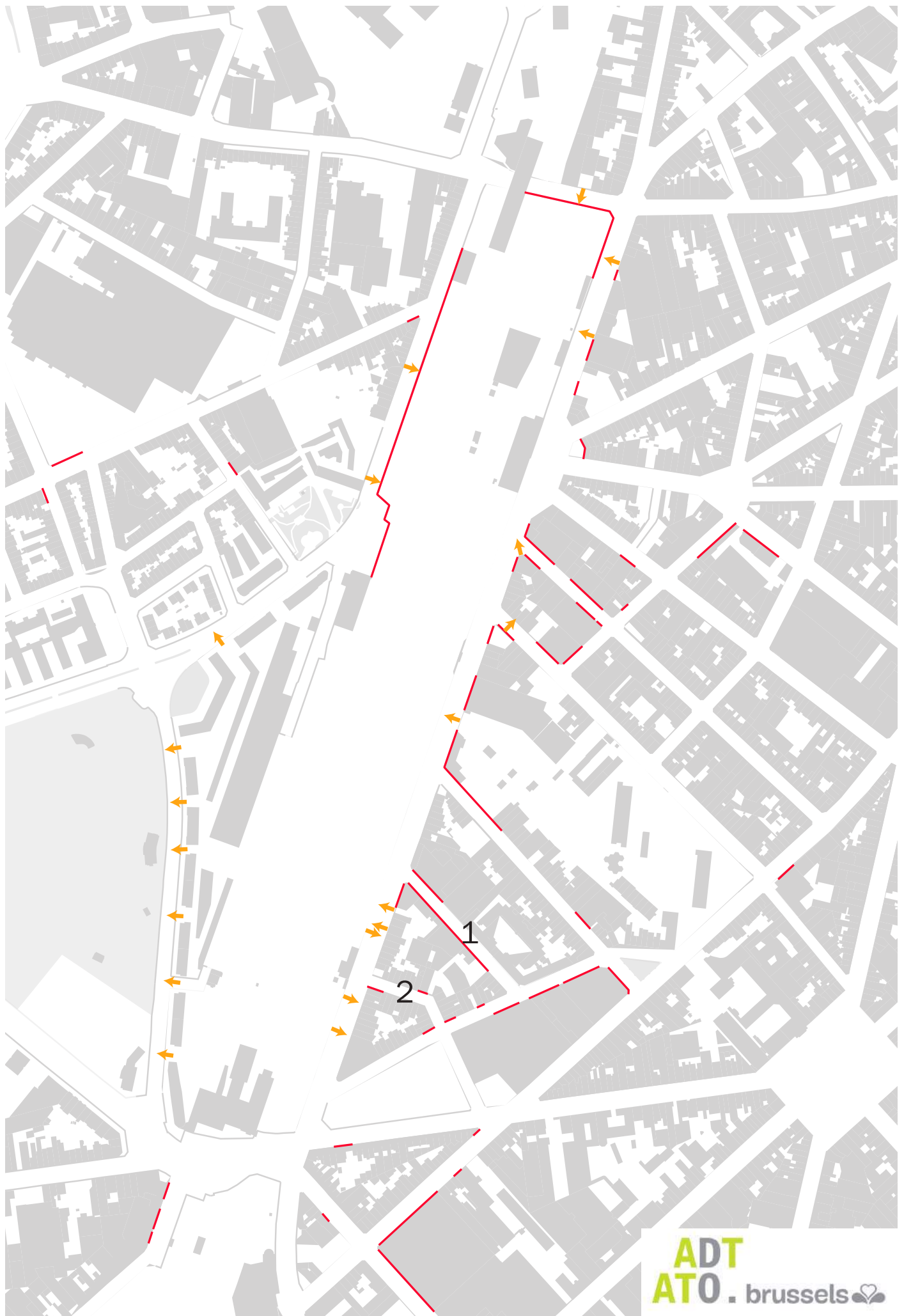
Le projet de PRDD insiste sur une densification préservant la spécificité des formes urbaines bruxelloises. Toutefois, il explique également que les espaces ouverts autorisent une «évolution morphologique» comprenant des immeubles de plus grande hauteur que le tissu habituel de la ville. Ainsi, il est envisageable de construire sur les limites des espaces ouverts un front bâti de gabarit plus élevé, en profitant des dégagements offerts. Cette densification en hauteur aux abords des parcs permettant d'offrir également aux habitants les équipements nécessaires (plaines de jeux par exemple). Le parc ainsi créé sera intensément fréquenté par les riverains et deviendra porteur d'identité et vecteur de cohésion sociale.

La présence d'ensembles de logements (reconnaisables à leurs formes et à leurs orientations) explique des gabarits plus importants dans les quartiers de l'Ouest qu'à l'Est.

	Rez de chaussée
	R + 1
	R + 2
	R + 3
	R + 4 - 5
	R + 6 - 7
	R + 10 - 12
	R + 14 - 16

DES GABARITS BEAUCOUP PLUS
IMPORTANTES À L'OUEST QU'À L'EST
DE LA ZIR

< carte ADT



ESPACES PUBLICS

DES MURS AVEUGLES ET DES SORTIES DE GARAGE CONTRIBUANT AU SENTIMENT DE «FERMETURE» DES ESPACES PUBLICS SITUÉS À L'EST

La localisation des murs aveugles se retrouve quasi-essentiellement sur l'ancienne partie industrielle du POT, c'est à dire le Molenbeek Historique.

On observe une vingtaine de sorties voiture sur le contour de la friche.

— Murs aveugles

➔ Sorties voitures

L'OMNIPRÉSENCE DE MURS AVEUGLES À L'EST DE LA ZIR ET DE SORTIES VOITURES SUR TOUT SON POURTOUR

< carte ADT



Les murs aveugles sont essentiellement localisés sur le côté Est de la ZIR, tandis que tout le pourtour de cette dernière est parsemé de sorties de garages.

Cette situation s'explique par la forte présence (historique) des commerces automobiles et des industries à ces endroits qui créent donc des murs vides et des accès voiture. Ils induisent également des usages différents de l'espace public et qui peuvent parfois être accompagnés de nuisances sonores ou visuelles.

C'est par exemple le cas de la rue Louis de Gunst (1) où, malgré des cheminements soignés et en très bon état, la qualité paysagère et la valeur d'usage sont très contraintes par l'omniprésence de garages et de façades aveugles peu valorisantes.

Ces sorties voiture témoignent toutefois d'une certaine intensité urbaine tout autour de la ZIR étant donné l'importante circulation qu'elles induisent.

Nous pouvons constater également que les murs aveugles et les sorties de voiture ferment une grande partie de la rue Vandenspeereboom et accentuent l'effet «boulevard» déjà provoqué par la linéarité de la rue. Les murs aveugles sur la frange Est et les grillages de la friche sur la frange opposée rendent la rue longue et uniforme pour qui la parcourt.

1 Rue Louis de Gunst

3 Rue Pierre Van Humbeek

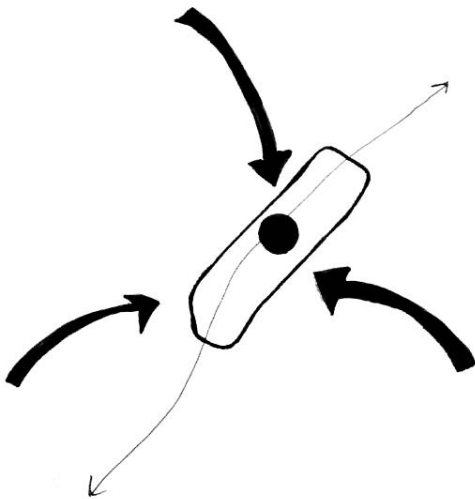
LX FACTORY À LISBONNE (HAUT)
ET LA RUE PIERRE VAN HUMBEEK
(BAS)

^ photos ADT

URBANITÉ: ESPACES OUVERTS ET ESPACES PUBLICS

PISTES DE RÉFLEXION

- *Le PPAS «Gazomètre» prend en compte le tissu urbain existant et privilégie les nouvelles constructions pour compléter les îlots existants. L'espace ouvert proposé doit se connecter à la gare de l'Ouest, par le renforcement du maillage vert et du système de parcs.*
- *Faire le lien entre la ZIR et le parc Marie-José via les barres de logement Marie-José.*
- *Requalifier complètement l'îlot SIBELGA et interroger la société sur un éventuel déménagement.*
- *Favoriser l'implantation du bâti au centre des nouvelles parcelles à créer pour donner potentiellement un espace collectif aux habitants au sein du pôle gare de l'Ouest.*
- *Développer la friche selon un modèle de structure urbaine dite «ouverte», comme c'est le cas pour les quartiers situés côté Ouest de la friche.*
- *Réfléchir aux leviers d'action à mobiliser pour donner une image positive au pôle gare de l'Ouest.*
- *Les espaces verts et plus largement, les espaces publics, sont des enjeux majeurs pour les quartiers situés autour de la gare de l'Ouest. La friche de la ZIR et le Territoire du canal sont des zones au fort potentiel d'espaces ouverts. Potentiel à valoriser.*
- *Faire en sorte que l'aménagement de la friche soit mis en connexion avec le réseau de promenades «régionales et locales» existant à Molenbeek pour renforcer l'attractivité de la gare de l'Ouest et faciliter les liaisons interquartiers.*
- *Faire des ruelles situées à l'Est de la ZIR (au trafic automobile faible), un réseau pouvant répondre à la demande en espace public.*
- *En termes de qualité, agir prioritairement sur les 3 voies structurantes.*
- *Réaménager en priorité les abords de la rue Vandenneboom dans l'optique d'améliorer l'image du pôle de la gare de l'Ouest.*
- *Valoriser les chaussées de Gand et de Ninove en tant que portes d'entrées de la Région (mobiliser l'arrière des ensembles de logements à Marie-José et la parcelle d'entrepôt des lampadaires à Gare de l'Ouest).*
- *Créer une liaison rapide entre le canal et la ZIR via la rue de Bonne et lier le pôle et la place de la Duchesse*



via l'îlot Sibelga.

- *Le potentiel d'amélioration de l'espace public à l'Est de la ZIR est à articuler avec l'aménagement des 13 hectares de la friche.*
- *Retravailler l'aménagement des parvis des stations de métro (Beekkant surtout, gare de l'Ouest dans un degré moindre), afin de conforter le rôle de ces espaces. Il faut en effet valoriser leur rôle de point d'arrivée sur les espaces publics attenants.*
- *Concernant l'état de l'espace public, agir prioritairement sur la chaussée de Gand et les rues Vandenpeereboom et de l'Indépendance.*
- *Améliorer l'entretien des espaces publics, en particulier sur la rue Vandenpeereboom mais également sur les rues Pierre Van Humbeek, Jules Vieujant, sur la chaussée de Gand, la place Beekkant, la place des Quatre-Vents, la place de Courtrai, l'Ouest de la chaussée de Ninove, la rue Louis de Gunst, la rue de Lessines, la rue Decock, la rue de l'Indépendance, la rue de Groninghe, la rue des Étangs Noirs, la place de la Gare de l'Ouest et enfin sur la place Osseghem.*
- *Créer minimum deux, voire davantage, liaisons apaisées passant par la friche et reliant des équipements (voir partie équipements). Il semble pertinent qu'une de ces liaisons prenne la forme d'un espace ouvert de 3 hectares minimum comme stipulé dans le PRAS (parc). Cet espace relierait le métro Beekkant à la place de l'Ouest, suivant la perspective du boulevard Edmond Machtens. Il semble par ailleurs intéressant de créer à Beekkant, qui est actuellement une «demi place», un véritable parvis à relier avec la place de l'Ouest.*
- *Lier les rues isolées à l'Est de la friche avec le futur parc débouchant à la place de l'Ouest afin de créer une logique paysagère globale afin de décroïsonner les espaces publics isolés dont les usagers pourraient bénéficier plus facilement des aménités du futur parc.*
- *Requalifier au préalable la passerelle piétonne reliant Beekkant à la rue Vandenpeereboom.*
- *Faire du pôle, à long terme, une centralité urbaine offrant services de proximité et lieux de rencontre pour les habitants, de part et d'autre de l'actuelle friche. Il s'agit ainsi que travailler en urgence sur les espaces publics plus que sur la mobilité.*
- *Il semble judicieux de développer une synergie par-rues locales à l'Est pour intégrer ces dernières dans*

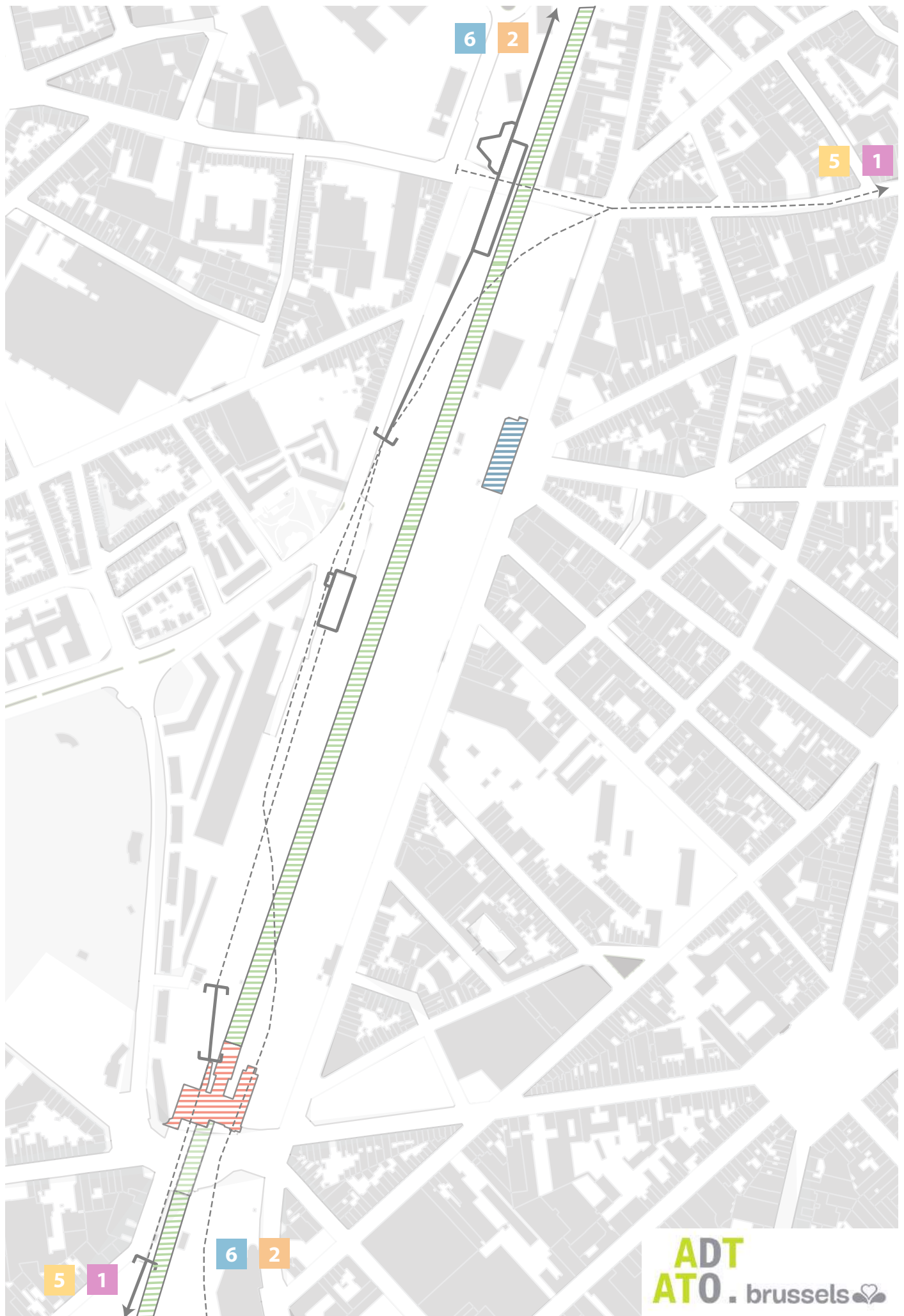
06 /
M O B I L I T É



MOBILITÉ

CONSTATS

- *La gare de l'Ouest est un pôle majeur de transport à l'échelle régionale, mais la desserte ferroviaire n'y est que très peu développée.*
- *Le site est structuré exclusivement en direction des usages relatifs au transport et à l'intermodalité et est marqué par sa mono-fonctionnalité: le transport.*
- *Il y a un manque criant d'articulation entre l'accessibilité du site et la mobilité locale.*
- *Les circulations douces sur le site sont complexes, non fluides et peu sécurisées.*
- *Les liens inter-quartiers de part et d'autre de l'axe de transport sont absents ou peu sécurisants.*
- *Les voiries structurantes du site sont axées sur une utilisation de la voiture.*
- *L'intermodalité métro est plus aisée à Beekant qu'à la gare de l'Ouest.*
- *La rue Vandenpeereboom est un grand axe marqué par un trafic de transit et une vitesse importante.*
- *Le site est contraint dans son aménagement par la présence des voies de métro souterraines et par le raccordement au réseau ferré ainsi qu'au remisage temporaire des nouvelles rames de métro automatiques (cela reste toutefois à l'état de projet).*









ARTICULER «HYPER-ACCESSIBILITÉ» ET MOBILITÉ LOCALE

CONTEXTE HISTORIQUE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Comme l'illustre cette carte de localisation des emprises bâties passées ou présentes, la fonction transport à toujours été au centre de la structuration du site de la gare de l'Ouest.

La forte présence d'infrastructures notamment liées au métro en sous-sol ainsi que les nuisances produites par le passage du métro vont avoir des répercussions sur la programmation des futures fonctions du site.

-  Actuelle Gare de l'Ouest
-  Ancienne halle de marchandises
-  Ligne 28 (voie ferrée)
-  Autres stations de métro
-  Lignes de métro ou de train souterraines
-  Lignes de métro aériennes

CARTE DE LOCALISATION DES ENTITÉS LIÉES AU CHEMIN DE FER

< carte ADT

ÉVOLUTION HISTORIQUE

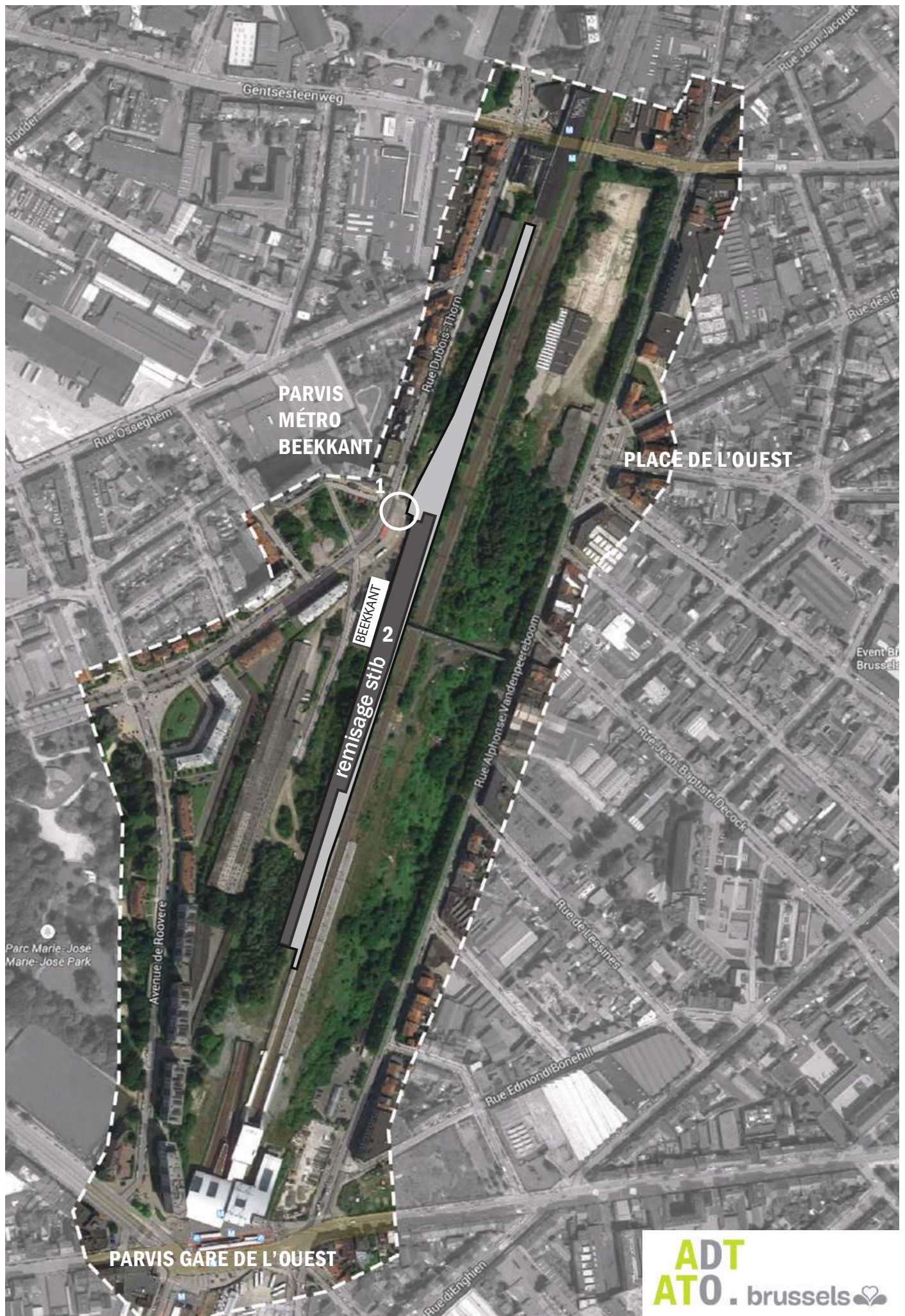
Construite en 1872 sur la ligne de chemin de fer 28 reliant Bruxelles-Midi à Schaerbeek dans le cadre du plan de développement de la ville de Léopold II, la gare de l'Ouest était initialement utilisée pour le transport de marchandises, dans l'optique d'une desserte du bassin industriel bruxellois essentiellement déployé le long de la Senne. Le développement industriel très marqué sur la commune de Molenbeek, entre 1835 et 1860, explique donc l'implantation de la gare de l'Ouest sur l'actuelle place de l'Ouest, au croisement de la rue des Étangs Noirs, de la rue de Groninghe et de la rue de l'Indépendance. Localisée alors sur la première liaison nord-sud, elle sera progressivement affectée au transport de voyageurs et délimitera l'expansion urbaine pendant plus de 50 ans.

C'est ce qui explique aujourd'hui la différence de structuration très marquée du tissu urbain de part et d'autre de la friche, avec une plus grande urbanisation à l'Est (le Molenbeek Historique, proche du Centre-Ville) qu'à l'Ouest (le Nouveau Molenbeek).

Le déclin industriel de la seconde partie du XX^{ème} siècle auquel s'ajoute la concurrence du transport routier, vont progressivement réduire l'intensité d'usage du site, du moins pour ce qui est de l'usage industriel du réseau ferré. Ensuite, l'implantation de la ligne 1 de métro à Beekkant en 1982 sur toute la frange Ouest du site et sa connexion aux lignes de chemin de fer ralentissent l'usage ferroviaire pour le transport de voyageurs. Les installations qui lui étaient destinées sont alors successivement démolies ou réinvesties par des entreprises privées. L'ancienne gare est fermée définitivement et il ne reste aujourd'hui que des reliquats épars, dégradés et pour la plupart victimes d'un usage informel au sein d'une friche de plus de 10 hectares.

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN.

La nouvelle gare de l'Ouest est inaugurée en 2009. La station, située en front de place sur la chaussée de Ninove, jouit d'une visibilité produite par son architecture marquante et sa position surplombant le talus de la friche. Elle devient alors une pièce intermodale majeure au sein de l'échiquier régional. L'intermodalité y est en effet valorisée puisque toutes les lignes de métro bruxelloises s'y interconnectent (1, 2, 5 et 6), avec des fréquences de passage de l'ordre de 3/5/10 minutes, ainsi que 2 lignes de tramway (82 et 83), une ligne de bus STIB (86), quatre lignes de bus De Lijn (126 à 129) sans oublier la ligne 28 (4) (ferroviaire).



ARTICULER «HYPER-ACCESSIBILITÉ» ET MOBILITÉ LOCALE

CONSTATS GÉNÉRAUX ET LOCALISATIONS DES CONTRAINTES

Cette carte localise les deux principales contraintes infrastructurelles auxquelles l'aménagement du site est soumis:

1-La zone d'accès technique au réseau de la STIB (autrement dit, l'interface route-réseau ferré) devant être préservée (photo ci-dessous).

2-Le stockage provisoire (programmé de 2017 à 2020) des nouvelles rames automatisées de métro (BOA) de la STIB, en attente d'un futur dépôt à proximité du site du futur stade national. Cette remise métro hypothèque plusieurs milliers de mètres carrés. Elle va, de plus, renforcer la barrière physique que constituent les voies ferrées. Des alternatives sont proposées pour atténuer les contraintes produites par ce remisage.



1

CARTE DES CONTRAINTES RELATIVES À L'ESPACE À AMÉNAGER

< carte ADT

Les stations Beekkant et Osseghem, pour leur part, sont respectivement desservies par les 4 lignes de métro et la ligne de bus 84, et par les lignes de métro 2 et 6, ainsi que la ligne de bus De Lijn 126.

Cette desserte va, par ailleurs, être accentuée par le projet de Beliris, actuellement à l'étude, créant une liaison cyclo-piétonne le long de la L28, et surtout par l'arrivée future du RER qui a pour ambition de développer la desserte ferroviaire régionale et l'usage du train par les Bruxellois. En effet, le plan de transport de la SNCB prévoit, à l'horizon de décembre 2016, de doubler la fréquence de la ligne 50 A, sur le tronçon liant Gand à Bruxelles-Midi. Les RER supplémentaires prévus (2 en heures creuses et 4 en heures de pointes) auront leur terminus à Bruxelles-Midi ou seront redirigés vers la ligne 28, à la gare de l'Ouest¹. Ce projet reste néanmoins à confirmer par la SNCB et INFRABEL.

Toujours dans cette optique de développer l'accessibilité au site, un projet de tramway sur le boulevard Edmond Machtens a été brièvement étudié par la STIB et sera intégré dans le futur Plan Directeur Réseau Ferré. Au niveau de la station Beekkant, la STIB expose l'utilité d'installer un terminus bus pour répondre aux besoins de l'Ouest de Bruxelles en transport en commun. Cette dernière souhaite également remobiliser les lignes de tram rue Nicolas Doyen, lignes qui ne sont pas activées à l'heure actuelle. Par ailleurs, un projet de De Lijn concerne une ligne de tramway passant par la chaussée de Ninove. Ce projet n'est néanmoins pas prioritaire.

Le site de la gare de l'Ouest est marqué par son «hyper-accessibilité» en transports en commun, ce qui n'est pas le cas du transport ferroviaire. Il est par exemple plus accessible en métro que la gare du Nord ou la gare du Midi. L'importance de cette accessibilité et le potentiel qui lui est lié ont été identifiés dans le projet de PRDD indiquant que la gare de l'Ouest est un nœud de transport régional de niveau 1, c'est à dire excellent selon sa grille de classification. A ce jour, seul 1 train par heure et 91 voyageurs par jour utilisent le réseau ferré passant par la gare, ce qui laisse entrevoir une importante marge d'amélioration. La gare de l'Ouest jouit donc, pour être précis, d'une «potentielle hyper-accessibilité».

L'intermodalité entre le train et le métro est un des facteurs de rupture. Le fait que les lignes de métro ne soient pas situées à la même hauteur que les voies de train y contribue fortement (les voies de métro sont en souterrain, à des hauteurs différentes selon les lignes tandis que les voies de train sont en surface). De plus, la «gare» de l'Ouest n'est pas vraiment une «gare» à proprement parler, mais plutôt une halte sur le réseau ferroviaire régional. En outre, il faut rappeler que, s'il y a peu de voyageurs à la gare de l'Ouest, c'est en raison de sa

¹ Diagnostic Eurostation.



récente ouverture (2009). A Etterbeek par exemple, le chiffre de 4621 voyageurs par jour s'explique par l'envergure régionale des fonctions qui bordent la gare (université, bureaux, bientôt l'hôpital Chirec,...).

Il faut enfin préciser que le projet de PRDD ne se base que sur la desserte en transports publics, ne prenant pas en compte les liaisons locales entre la gare et les quartiers environnants.

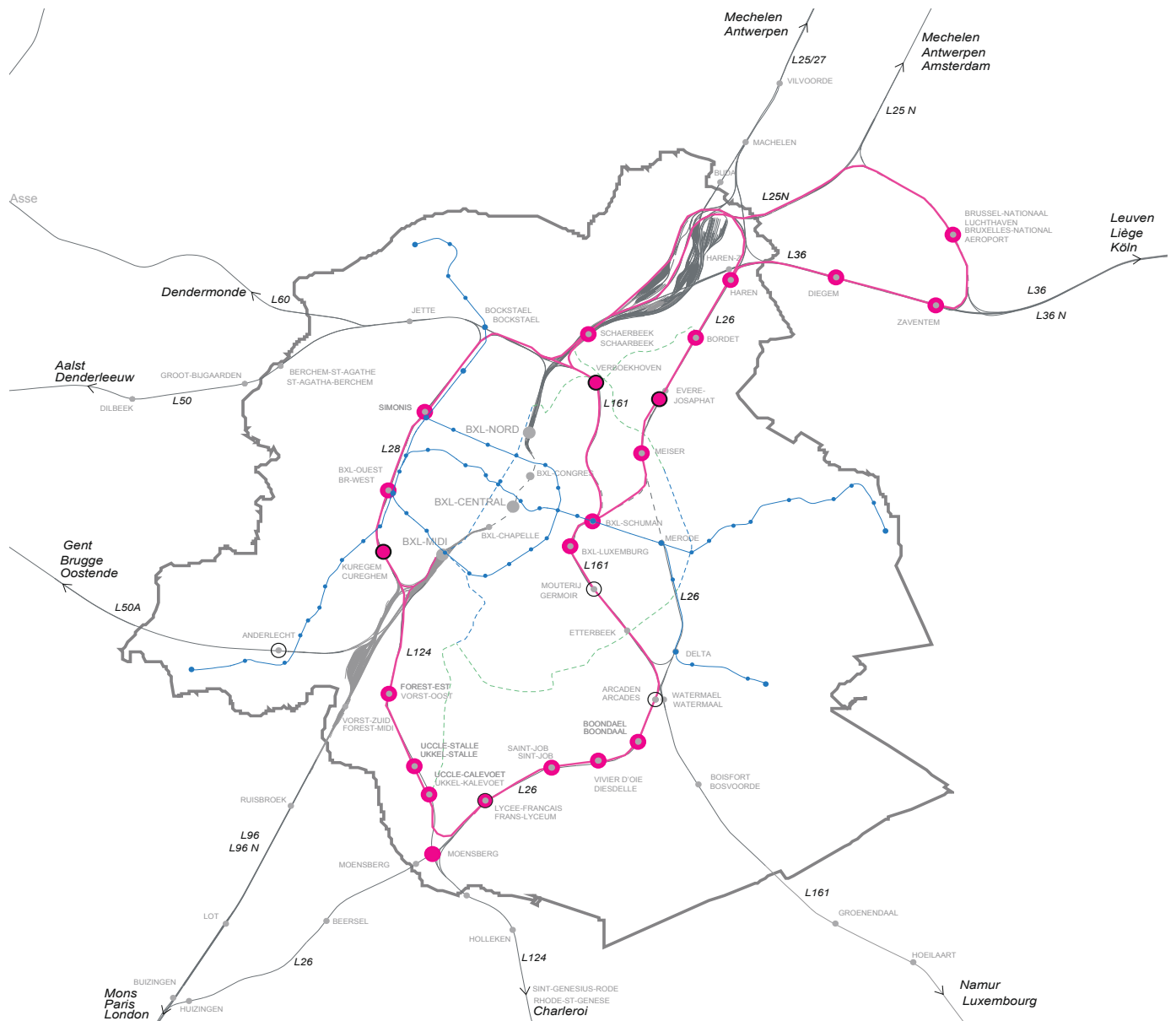
La première gare de l'Ouest était située sur une place en vis à vis de la place de l'Ouest près d'une grande halle à marchandises aujourd'hui détruite. Il ne reste actuellement, comme élément marquant de cette époque, que la halle présente en front de la place de l'Ouest et qui fut construite entre 1947 et 1953¹ (photo du haut).

L'actuelle gare de l'Ouest se situe sur la chaussée de Ninove et est clairement reconnaissable à son architecture marquante (photo du bas).

¹ D'après le diagnostic d'Eurostation du 19/02/2015.

PHOTOS DE L'ANCIENNE GARE DE L'OUEST (HAUT) ET DE L'ACTUELLE STATION (BAS)

< photos ADT



ROCADE FERRÉE DU RÉSEAU EXPRESS BRUXELLOIS © VISION EUROSTATION

La vision d'Eurostation, quant à la création d'une rocade ferroviaire qui permettrait de désengorger la jonction Nord-Midi, expose que la demande ferroviaire à Bruxelles, à l'horizon 2025, évoluerait vers 150 trains par heure, au lieu des 106 actuels.

La gare de l'Ouest y est inscrite comme gare RER, maillon de cette rocade ferrée.

Malgré l'intérêt manifeste de cette rocade, il faut toutefois préciser que cette ambition n'est à l'heure actuelle pas réalisable car elle nécessiterait également des travaux d'infrastructures à d'autres points du réseau, du côté de Moensberg (Uccle), de Bockstael (Laeken) et de Forest.

LEGENDE

-  rocade ferrée
-  gare/halte existante
-  halte à mettre en service
-  nouvelle halte
-  réseau Métro
-  réseau Pré-Métro
-  réseau Métro potentiel

LE PROJET DE ROCADÉ FERRÉE D'EUROSTATION ET LE POSITION- NEMENT DE LA GARE DE L'OUEST SUR LE RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL

< carte Eurostation (Diagnostic 19 02 2015)



ARTICULER «HYPER-ACCESSIBILITÉ» ET MOBILITÉ LOCALE

L'ACCESSIBILITÉ VOITURE AUX PÔLES DE TRANSPORTS PUBLICS EST FAVORISÉE AU DÉTRIMENT D'UNE ACCESSIBILITÉ DITE « ACTIVE »

La circulation routière domine au niveau de la chaussée de Gand au Nord où le piéton doit passer sous une passerelle ferroviaire tout en étant confronté à l'important trafic automobile.

Néanmoins, les réaménagements récents dans le cadre du Contrat de Quartier Durable «Rives-Ouest» ont quelque peu amélioré le confort de cheminement pour les piétons et les vélos.

Le boulevard Edmond Machtens, pourtant plus urbain, sert surtout à desservir la station de métro Beekkant et la chaussée de Gand.

L'hyper-accessibilité de la gare de l'Ouest est très peu perçue par les habitants des quartiers environnants. Cette situation est clairement visible à l'échelle des quartiers où les liens de part et d'autre de la friche et entre les différents pôles de transports publics sont quasi-inexistants ou pas aménagés dans l'optique d'une circulation piétonne ou cyclable (et donc très insécurisants). Or, il faut que la mobilité soit vecteur de liens et de synergies entre les fonctions qui seront développées sur le site.

La fonctionnalité de la gare de l'Ouest, à ce jour, est exclusivement basée sur l'intermodalité. Il est ainsi très facile d'accéder au site en voiture ou en transports en commun pour changer de mode de transport et rejoindre un autre point de la Région. Cette accessibilité est en revanche plus compliquée à pieds ou à vélo, et ce malgré des flux importants (par exemple, les flux piétons à proximité de la gare de l'Ouest varient entre 5 à 10.000 personnes par jour). Pourtant, il n'est à ce jour possible d'accéder à pieds, à la gare de l'Ouest, qu'en passant par la chaussée de Ninove.

Cette attention portée aux transports et à l'intermodalité s'est ainsi faite au détriment de l'urbanité du site et de ses habitants. La gare de l'Ouest n'est qu'un espace de transit, de passage et donc d'intermodalité pour les utilisateurs du réseau. Aucun autre usage majeur que l'accès aux lignes de transports publics ne semble être envisagé, que l'on se situe à la gare de l'Ouest, à Beekkant ou à Osseghem. Il existe pourtant un réel potentiel d'«espace public» (source: rencontre avec les acteurs de jeunesse, 10 mars 2015, voir chapitre URBANITÉ: DÉMOGRAPHIE ET FONCTIONS).

Ce constat est renforcé par la structuration de la trame viaire autour de la ZIR. Les 2 voiries structurantes situées au nord et au sud du site (chaussée de Gand au niveau de la station Osseghem au nord, et chaussée de Ninove au niveau de la station gare de l'Ouest au sud) sont aménagées en grande partie pour la circulation routière. Elles sont utilisées pour desservir les nombreux commerces qui y sont implantés ou pour relier l'Ouest molenbeekois et le Pentagone. En effet, l'omniprésence de la voiture sur ces 2 chaussées, à laquelle s'ajoute le passage très peu sécurisant et peu qualitatif sous la passerelle ferroviaire à Osseghem (voir photo ci-contre) dissuadent les échanges inter-quartiers.

De plus, la vitesse de circulation sur ces voies et la structuration des axes du quartier (dont le but premier semble l'accessibilité par le trafic routier des chaussées de Gand et de Ninove) donnent l'impression que la sortie du quartier est favorisée.

Dans le même cas, le boulevard Edmond Machtens qui est un axe pourtant beaucoup plus urbain, ne semble être pré-



sent que dans un objectif de desserte de la station Beekkant et pour relier la chaussée de Gand et la station Osseghem plus au Nord. Il donne l'impression d'être coupé par la friche à hauteur de la station Beekkant alors que sa morphologie semble le pré-destiner à un rôle plus important à l'échelle du quartier et de la commune. Il convient de souligner ici le potentiel de valorisation de l'axe, la pratique de l'intermodalité étant plus aisée à Beekkant qu'à la gare de l'Ouest (grâce aux accès facilités entre les quais).

Toutefois, des projets actuellement à l'étude pourraient à terme ré-adapter les voiries structurantes à une desserte plus «active» des pôles de transports publics. C'est le cas des projets de réaménagement des chaussées de Gand et de Ninove menés par Bruxelles Mobilité. Il existe ainsi un projet de piste cyclable sur la chaussée de Ninove. Il rencontre toutefois des difficultés par rapport au manque de place sur le deuxième tronçon de la rue. Un projet du même type est à l'étude sur la rue Vandenpeereboom. Ces réaménagements traduiront une logique d'amélioration des cheminements piétons et cyclistes, et en particulier la sécurisation de leurs traversées. L'ambition est de faire des chaussées de Gand et de Ninove des axes de mobilité, pas uniquement dévolus à la voiture.

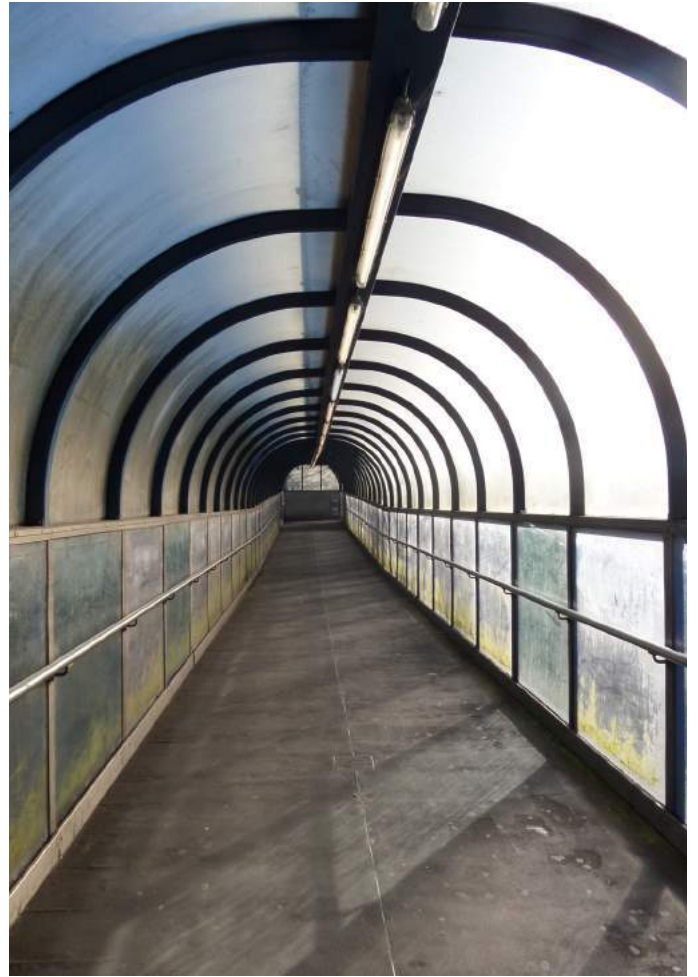
Un parking de transit à la gare de l'Ouest cautionne un magnétisme automobile allant à l'encontre de la vocation de la gare de l'Ouest à devenir un pôle actif public. Dès lors, situé en bordure régionale, ce parking pourrait être couplé à une nouvelle ligne de tram comme envisagé dans les études de la STIB et de De Lijn. Cette ligne permettrait par ailleurs de réaménager la chaussée de Ninove.

En revanche, la très bonne desserte du site en transport en commun semble répondre à la volonté de ne pas ajouter de nouveaux stationnements dans le futur.

Les carrefours entre la rue Vandenpeereboom et les chaussées de Gand et de Ninove (précisément au niveau du parvis de la Gare de l'Ouest) sont fréquemment encombrés par d'importants trafics automobiles (aux alentours de 20.000 véhicules par jours). Les traversées piétonnes y sont rendues compliquées et peu sécurisantes.

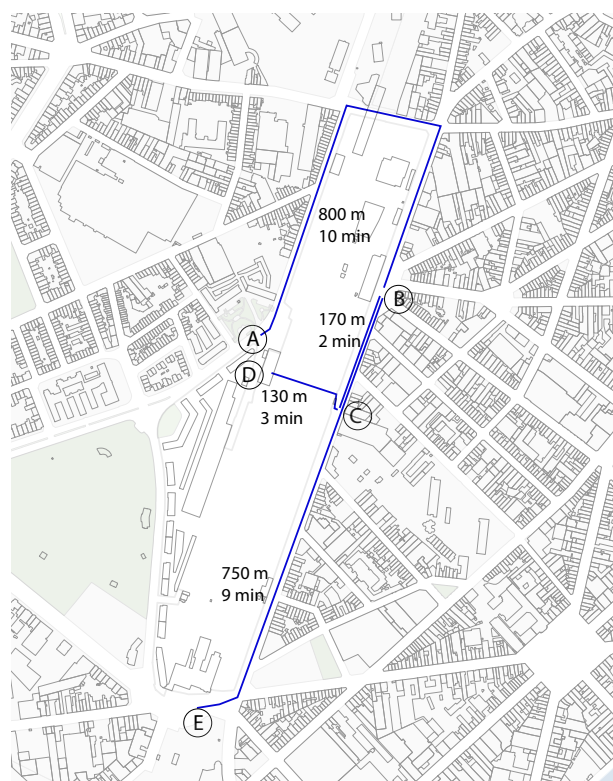
SATURATION ET INSÉCURITÉ DES CROISEMENTS A LA GARE DE L'OUEST (HAUT) ET AU CARREFOUR EST DE LA CHAUSSÉE DE GAND (BAS)

< photos ADT



ARTICULER «HYPER-ACCESSIBILITÉ» ET MOBILITÉ LOCALE

DES LIENS INTER-QUARTIERS INEXISTANTS OU PEU SÉCURISANTS



Les temps de parcours à pieds sont très contraints par l'emprise de la friche (et son importance en surface). Le gain de temps d'une traversée Est-Ouest passant par l'intérieur de la friche (on passe de plus de 10 minutes de marche à 3 minutes en passant par le centre de la ZIR) illustre son importance. Il est plus facile et rapide d'accéder à la gare de l'Ouest via les transports en commun depuis un point relativement éloigné de la Région (par exemple la gare Centrale) que de rejoindre à pieds une rue située à l'Ouest de la friche depuis l'Est sans passer par la passerelle Beekkant.

TEMPS DE PARCOURS PIÉTON POUR TRAVERSER LA FRICHE

^ carte ADT

La passerelle de 130 mètres reliant Beekkant à la rue Vandenpeereboom n'est pas accessible en vélo, encore moins aux PMR, et est surtout peu sécurisante. Cette dernière n'est pas un véritable espace public, l'accès n'étant possible qu'aux heures d'ouverture de la station (voir la première photo).

LA PASSERELLE PIÉTONNE BEEKKANT ET SES ACCÈS EST ET OUEST (VIA BEEKKANT ET VIA LA RUE VANDENPEEREBOOM)

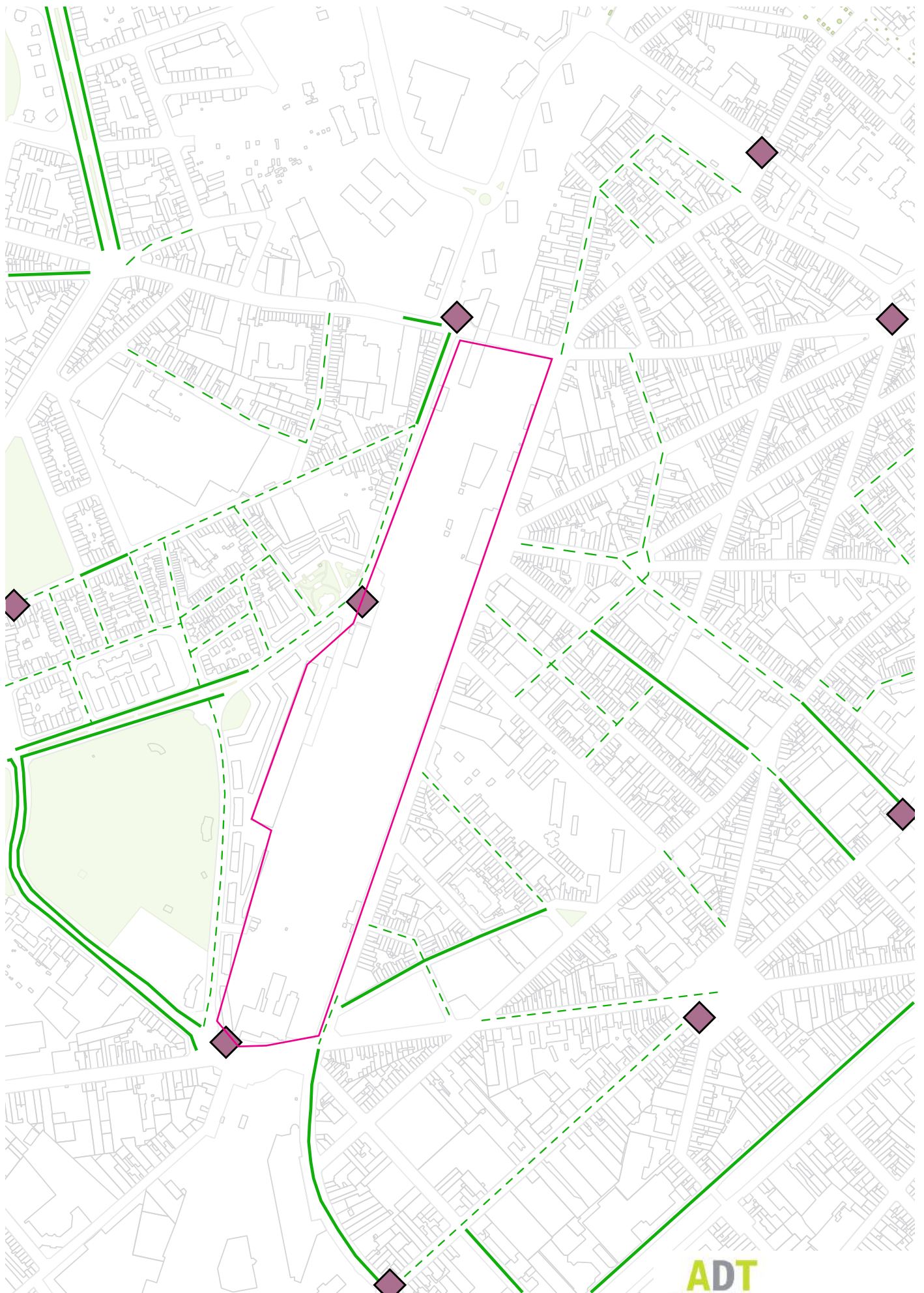
< photos ADT

La seule liaison piétonne actuellement existante est la longue passerelle aérienne de 130 mètres de long, très peu qualitative, en piteux état, insécurisante et sans aucun accès PMR, qui relie Beekkant à la rue Vandenpeereboom située du côté Est de la friche (voir photo ci-contre).

De plus, la rue Vandenpeereboom qui est une voirie linéaire, très longue (de presque 1 km), induit un trafic de transit ainsi qu'une vitesse de circulation allant à l'encontre de la quiétude et des animations de l'espace public. Outre sa linéarité, c'est sa fonction de lien entre les chaussées (structurantes) de Gand et de Ninove qui explique l'importante circulation automobile qui la caractérise.

Le cheminement piéton n'y est donc pas facilité. Outre le manque d'entretien de la rue et la vitesse de circulation sur cette dernière, la longueur et l'uniformité de la rue Vandenpeereboom produisent pour le piéton un sentiment d'inconfort. Le cheminement y est monotone et semble interminable.

Enfin, les 2 passages Est-Ouest au niveau des chaussées de Gand et de Ninove sont peu engageants pour les modes actifs. La longueur des traversées piétonnes et cyclables à la station de la gare de l'Ouest (où 5 voies de circulation routière sont présentes, hors celles réservées aux bus et aux trams) et l'importante circulation automobile sur les 2 axes contraignent le cheminement piéton de part et d'autre de ces 2 points.



Le constat est quasi-similaire pour ce quant à l'accessibilité cyclable. Malgré la présence de marquages cyclables au niveau des chaussées de Gand et de Ninove, la circulation automobile et le stationnement omniprésents sur ces axes, compliquent très fortement le cheminement et la traversée Est-Ouest. Pour la passerelle Beekkant, aucun accès vélo n'est prévu: la présence d'escalators et d'escaliers pour y accéder oblige le cycliste à contourner la ZIR pour passer de l'autre côté du site.

Le site concentre pourtant un nombre important d'aménagements cyclables. Les rues en sens unique présentent toutes un contre-sens cycliste, auquel s'ajoute une signalétique régulière indiquant les itinéraires et les rues ayant un accès cyclable (qui sont d'ailleurs très nombreuses à proximité du site, voir carte page). Il y a également 3 stations «Villo!» et 3 abris pour vélos à proximité des pôles de transports en commun:

- 30 emplacements à la Gare de l'Ouest
- 19 emplacements à Beekkant
- 24 emplacements à Osseghem.

Parallèlement, on envisagera un grand parking vélo à Beekkant afin de favoriser l'intermodalité du pôle.





Il existe donc un réel potentiel de valorisation du vélo dans le pôle de la gare de l'Ouest. Ce constat est à mettre en relation avec la proximité du Centre-Ville (la gare de l'Ouest est, par exemple, distante de 2 km de la place Sainte-Catherine).

La possibilité de créer une ligne RER vélo est envisagée. Cet aménagement est censé être mis en réseau avec les ICR passant à proximité du pôle et doit permettre des liaisons plus longues, plus directes et rapides de région à région. Une piste semble envisager une installation de la ligne RER vélo le long de la L28. Si cette ligne RER vélo était initialement prévue selon une structuration Nord-Sud, rien n'écarte la possibilité de créer une deuxième ligne Est-Ouest pour lier le pôle de la gare de l'Ouest, notamment au parc Marie-José et au Scheutbos. D'autres pistes localisent la ligne RER vélo sur la chaussée de Ninove, en lien avec l'éventuelle tramification reliant la gare de l'Ouest au parking de transit situé en bordure de Région. Il est bien sûr possible d'envisager que la ligne RER vélo sur la chaussée de Ninove soit complémentaire de la ligne RER le long de la L28.

Une autre possibilité vise à créer une promenade cyclo-piétonne le long de la L28. Elle rejoint le projet de RER vélo dans sa localisation le long de la voie ferrée, mais «s'oppose» à ce dernier dans la mesure où cette promenade cyclo-piétonne, comme son nom l'indique, se veut être un aménagement permettant la flânerie du passant, une promenade sur un es-

Le site est très bien pourvu en termes d'aménagements cyclables (contre-sens, itinéraires, signalétique), mais l'utilisateur est fortement impacté par le manque de sécurité des cheminements et leur inconfort (étroitesse des rues, présence de pavés,...).

Une grande majorité des rues du quartier environnant le site est cyclable, mais les espaces réservés strictement au vélo sont rares.

-  Bande cyclable
-  Accès cyclable
-  Station Villo!
-  ZIR

**BEUCOUP D'AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES, MAIS PEU
D'INFRASTRUCTURES**

< carte ADT

La ZIR de la gare de l'Ouest se situe à l'intersection de 3 ICR (le B, le 10 et le 11), ce qui lui confère une position relativement avantageuse au sein du maillage régional, bien que certains tronçons ne soient pas encore réalisés.

pace élargi, et non une liaison rapide, inter-régionale comme c'est le cas pour le projet de RER. Cette promenade cyclo-piétonne est un projet paysager censé préserver l'espace ouvert que représente la friche de la gare de l'Ouest.

Il faut néanmoins s'interroger sur l'éventuel problème représenté par un doublon ICR/RER vélo et notamment son impact supposé sur le paysage et l'environnement. En effet, la ZIR est petite et la séparation de ces deux aménagements prendrait probablement trop de place.

Le potentiel de valorisation du vélo est à souligner également pour les aménagements piétons, puisque Molenbeek dispose d'un réseau de promenades locales particulièrement développé comparativement au reste de la Région (voir le paragraphe «système de rues» de la partie Espaces publics page). Cela semble d'ailleurs paradoxal par rapport au manque de liaisons Est-Ouest et Nord-Sud marquant le pôle.

Legende

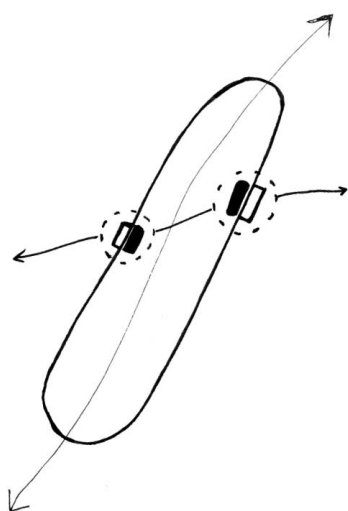
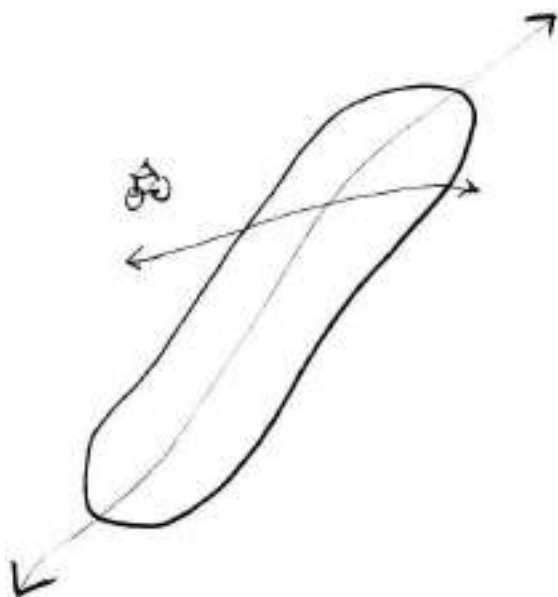
- Afgewerkte GFR
ICR exécutés
- ⋯⋯⋯ In uitvoering
En exécution
- Uit te voeren bouwvergunning
Permis d'urbanisme à exécuter
- ⋯⋯⋯ Bouwvergunning in aanvraag
Permis d'urbanisme en cours
- In studie, uitvoering 2015 - 2017
En étude, exécution 2015 - 2017
- Voorlopig bewegwijzerde GFR, aanleg na 2017
ICR balisé provisoirement, aménagement après 2017
- ⋯⋯⋯ Uitbreiding GFR netwerk / intergewestelijke verbindingen
Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales

UNE POSITION AVANTAGEUSE SUR LE MAILLAGE ICR BRUXELLOIS

< carte Bruxelles Mobilité

ARTICULER «HYPER-ACCESSIBILITÉ» ET MOBILITÉ LOCALE

PISTES DE RÉFLEXION



- Développer l'offre ferroviaire sur le site en :
 - Mettant la L28 à 4 voies. Il faut préciser ici que rajouter une voie de train implique une perte de 0,8 hectares d'espaces verts en retour, et renforce l'effet de barrière que produit le site. Il ne faut néanmoins pas hypothéquer l'avenir et donc réserver un espace permettant une mise à quatre voies ultérieure sur le site avec possibilité de faire débarquer les voyageurs à quai. La question nécessite toutefois une étude plus approfondie. En effet, s'il est prévu de débarquer à quai depuis les 4 voies, il sera probablement nécessaire de déplacer la gare au niveau de la station Beekkant. Le Plan Transport de la SNCB prévoit 2 trains par heure à l'horizon 2016 et les deux voies existantes permettent déjà de faire circuler 8 trains par heure. La mise à 4 voies sera, entre-autres, dépendante des fonctions qui sont programmées sur le site et de leur densité. La mise en service de la gare de Cureghem (entre la gare de l'Ouest et la gare du Midi) jouera également sur les besoins d'une mise à 4 voies sur le site. Le passage à 4 voies autorise l'arrêt et le déplacement simultané de plusieurs trains. (La réservation prévue sur le plan des surfaces contraintes dessiné par Eurostation suppose la possibilité de débarquement des voyageurs pour 3 voies sur les 4. Il s'agit d'une réservation théorique qui prendra certainement une autre forme lors d'une analyse plus fine de la question par la SNCB et Infrabel. Ce plan permettra de préciser le besoin de déplacer la gare à long terme.)
 - Par ailleurs, deux accès transversaux aux voies sont nécessaires pour la maintenance d'Infrabel. L'aménagement doit permettre aux camions de faire demi-tour
 - Faisant de la gare de l'Ouest une gare RER, maillon d'une potentielle rocade ferrée de délestage de la jonction Nord-Midi.
 - Ouvrant la gare grâce à de nouveaux accès, à l'arrivée de nouvelles fonctions, pour en faire à la fois un équipement de mobilité et de quartier. Le prolongement des quais du côté de Beekkant semble être la solution la moins coûteuse (cette option doit néanmoins être étudié plus en profondeur avec INFRABEL). Cet aménagement dépendra des futures fréquences. Il s'agirait dès lors que la gare de l'Ouest devienne un «hub» de mobilité où seraient implantés différents services à la population (internet, ateliers vélos, points d'information interactifs,...) qu'il serait possible de rejoindre via des transports en commun depuis le Ring (voir partie MOBILITÉ).

- Préserver le niveau d'accessibilité du site en transports publics afin de faire de la gare de l'Ouest un nouveau pôle urbain régional et local exerçant un effet d'entraînement sur l'implantation d'activités et de services à

la population. Pour la gare de l'Ouest et Beekkant, l'objectif est de transformer le nœud multimodal en points de services susceptibles de contribuer à l'emploi local et à la dynamique générale des environs du site (poste, services d'information, de soins, de recyclage, d'entreprises de nettoyage, de petit HORECA, de destinations culturelles temporaires, etc. Chaque infrastructure de mobilité est censée apporter un «aspect urbain» au quartier.

- *Prévoir plusieurs accès depuis le site vers les quais de la gare, en étudiant la possibilité de prolonger les quais existants vers Beekkant. Un accès supplémentaire doit être envisagé via la station de métro Beekkant. Ce point est à étudier avec Infrabel lors de l'élaboration du masterplan. Ce point devra être validé par la SNCB.*

- *Étudier une éventuelle installation d'un parking riverain à la gare de l'Ouest et localiser un parking de transit en bordure de la Région. Coupler cette position avec la création d'une ligne de tram rapide avec peu d'arrêts (2 arrêts maximum) et liant le parking de transit situé près du Ring à la gare de l'Ouest. Cela permettrait, notamment, de réduire le trafic automobile présent sur la chaussée de Ninove et de faire en sorte que cette dernière ne soit plus uniquement une voirie de pénétration dans le centre-ville bruxellois. Ce parking riverain pourrait, en outre, concentrer des services autres que le simple stationnement avec, par exemple, des ateliers d'entretien de voiture, des bornes de recharge électrique pour voitures et vélos ou encore des parkings vélo et Cambio,... La capacité de ce parking dépendra de la programmation. Toutefois, l'intérêt de ce genre d'infrastructure est de supprimer des places de stationnement, surtout aux abords d'un site très bien desservi en transport public.*

- *Favoriser l'accessibilité piétonne et cyclable aux pôles de transports et encourager le report modal de la voiture vers les modes actifs en:*
 - *Réaménageant la rue Vandenpeereboom dans une logique plus «locale» et en lien avec le projet de réaménagement qui concerne déjà les chaussées de Gand et de Ninove. Une piste cyclable est d'ores et déjà à l'étude le long de la rue Vandenpeereboom et est associée à la volonté communale d'y réduire la vitesse de circulation.*
 - *Raccordant les pistes cyclables existantes au réseau d'ICR.*
 - *Réduisant les temps d'attente aux croisements pour les piétons.*



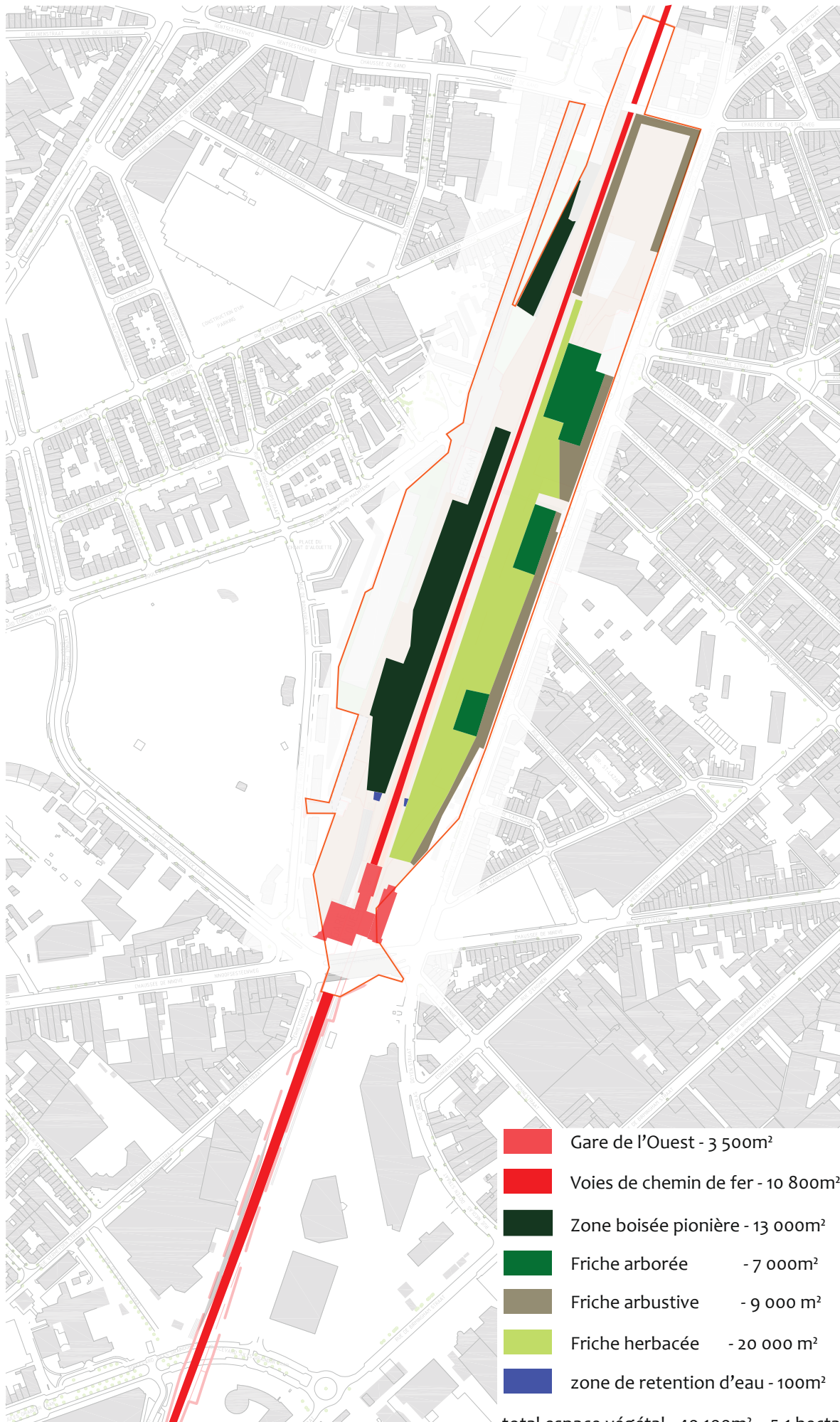
ÉTUDE DU BUREAU BAS SMET
DANS BRUXELLES 2040 (HAUT)
ET EMSCHER PARK (ALLEMAGNE)
(BAS)

^ photos Bruxelles 2040 (haut) et photo ADT

- *Créer plusieurs liaisons «apaisées» reliant l'Est et l'Ouest de la ZIR, au minimum 2 liaisons. Il faut que la traversée soit un véritable espace public, pas une simple liaison. Par exemple, lier Beekkant à la place de l'Ouest par l'intermédiaire d'un parc donnant sur la place de l'Ouest. Il s'agit de créer un grand espace public «généreux» passant au-dessus des voies ferrées et reliant Beekkant et la place de l'Ouest. L'espace ouvert traversant peut aussi être un espace minéral. Le traitement des abords sera particulièrement important pour intégrer au mieux le passage au-dessus des voies. Des fonctions peuvent également être imaginées sous et au bord de cet espace. En effet, des équipements aux abords de cet espace public traversant permettent, d'une part, un contrôle social sur les espaces verts publics et, d'autre part, ils peuvent jouer un rôle en matière d'économie sociale axée sur l'emploi.*
- *Rénover en priorité la passerelle piétonne reliant Beekkant à Vandenpeereboom. Il est envisageable d'aménager la passerelle soit comme un espace public à part entière soit comme une liaison de qualité, confortable, liant des espaces publics et des équipements. La mobilité ne doit plus être une simple question de franchissement de distances mais une opportunité pour créer de nouveaux liens, services et équipements (comme l'illustrent l'étude du bureau Bas Smet dans Bruxelles 2040 et la passerelle du Emscher Park dans la Ruhr). Néanmoins, la pertinence de maintenir la passerelle existante doit être analysée par le Masterplan dans le cadre d'une réflexion à long terme.*
- *Faire en sorte que les espaces publics entourant le futur parc de l'Ouest deviennent des zones de confort piéton.*
- *Agir sur la linéarité de la rue Vandenpeereboom pour y réduire la vitesse de circulation et en faire une rue plus «locale».*

- *Valoriser l'usage du vélo au sein du pôle qui dispose d'un relief favorable à la pratique cyclable et se situe à proximité du Centre-Ville. Une traversée Nord-Sud du site devra être dessinée en complémentarité avec les projets de promenade cyclo-piétonne le long de la L28.*

07 /
SOL ET
ENVIRONNEMENT



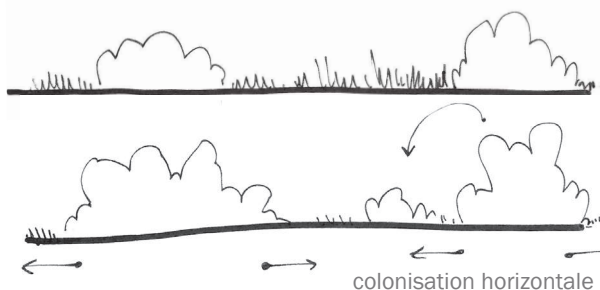
ENVIRONNEMENT

ÉTAT DE LA FRICHE - SOL ET SOUS-SOL

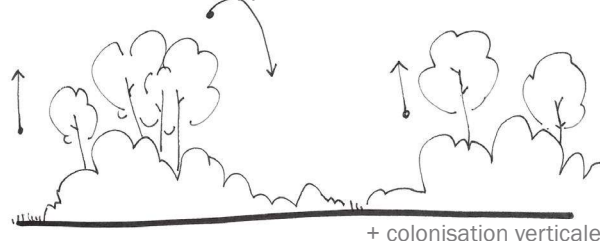
friche herbacée



friche herbacée + apparition arbustes



friche arbustive + apparition arbres



friche arborée > stabilisation du milieu



Il existe plusieurs friches dans la zone de la gare de l'Ouest. Ces friches sont à des stades de développement différents, avec des représentants végétaux caractéristiques.

FRICHE HERBACÉE

Nous retrouvons la jeune friche ou friche herbacée près des voies actuelles, là où une ligne de chemin de fer a été enlevée en 2009.

Cet état de la friche est très ouvert. Des espèces héliophiles, à croissance et cycles de reproduction rapides sont présents. Ainsi, on retrouve beaucoup d'annuelles ou de bisannuelles comme la reine des prés et la molène. Une strate arbustive et défensive commence à recouvrir cette zone, avec le buddleja et l'églantier. Les graines de ces plantes sont disséminées par les trains et par la friche arbustive qui se trouve aux abords de la rue Vandennepeereboom.

FRICHE ARBUSTIVE

Ce 2^{ème} stade de développement de la friche herbacée est caractérisée par des broussailles, des grimpants et des ronciers, ce qui rend la friche impraticable.

A ce stade, on voit apparaître des arbres qui émergent des broussailles. C'est le début de la friche arborée. Dans cette phase de transition entre plantes herbacées, arbustes et petits arbres, on retrouve différentes espèces aux formes variées: genets à balais, cardères, frênes, bouleau, buddleja, etc.

FRICHE ARBORÉE

La friche arborée, qui se trouve aux alentours de l'ancienne gare, à proximité de la place de l'Ouest est caractérisée par des espèces à croissance relativement rapide et de milieux humides. Ce milieu est en phase de fermeture et on retrouve peu d'arbustes sous la canopée.

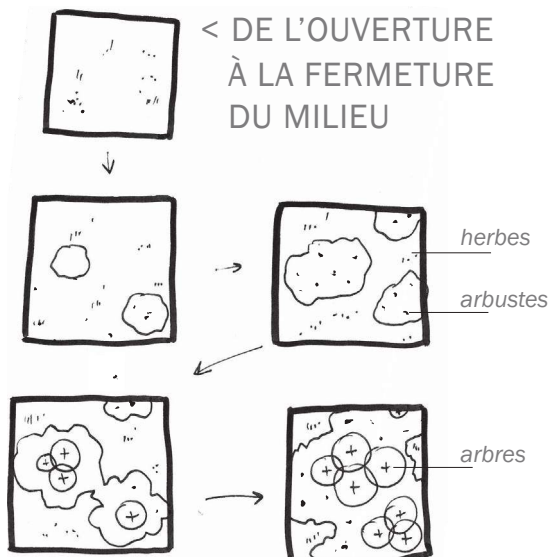
ZONE BOISÉE

Une autre zone boisée se trouve entre la gare de l'Ouest et la station Beekkant. Il s'agit d'une zone boisée pionnière, constituée majoritairement de bouleaux et de pins.

Ces zones, nous le verrons par la suite, sont caractérisées par une structuration du sol et du sous-sol complexe, résultant des différentes couches de l'histoire du site.

Au sein de gare de l'Ouest, il existe 4 stades de développement de la friche, du stade le plus pionnier aux stades plus avancés. Dans l'hypothèse d'une occupation transitoire, on peut imaginer que les friches herbacées et arborées pourront être jardinées, la friche arbustive débroussaillée et la zone boisée maintenue en état. De plus, on peut envisager de sélectionner certains sujets pour le projet futur. La friche peut servir de pépinière au projet final.

< DE L'OUVERTURE
À LA FERMETURE
DU MILIEU








Recouvrement de la strate dominante

LOCALISATION DES FRICHES

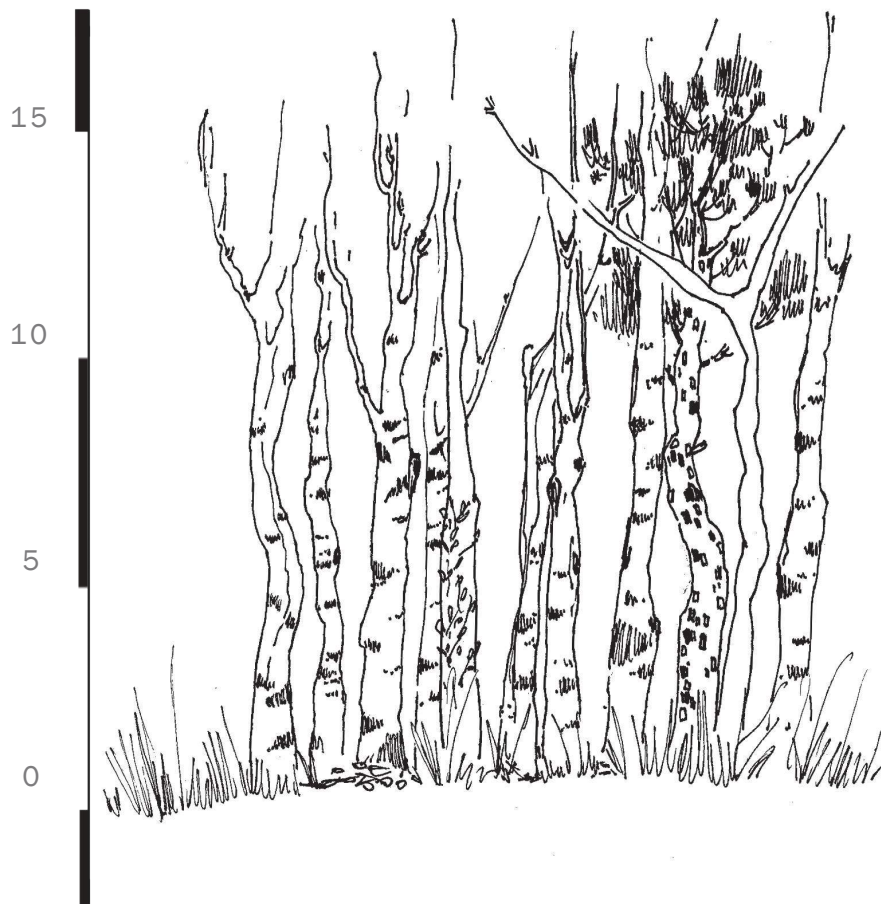
< carte ADT



	zone boisée	13.000m ²
	friche arborée	7.000m ²
	friche arbustive	9.000m ²
	friche herbacée	20.000m ²
	marre	100 m ²
	total	49.004m ²



< Présence d'une zone de rétention d'eau au niveau du trémis du Métro 2 et 6 de la Gare de l'Ouest: des phragmites et des joncs sont présents en bordure de cette «zone humide» (environ 3 à 4m²). Ces végétaux témoignent de la présence d'une couche de béton imperméable. En effet, cette marre se situe au dessus du tunnel sous-terrain du métro.



ZONE BOISÉE PIONNIÈRE

- < Pourcentage de recouvrement: 5%
- Nombre de strates: 2
- Hauteur moyenne: 18m
- Espèces dominantes: *Betulas utilis*
- Présence de Pins

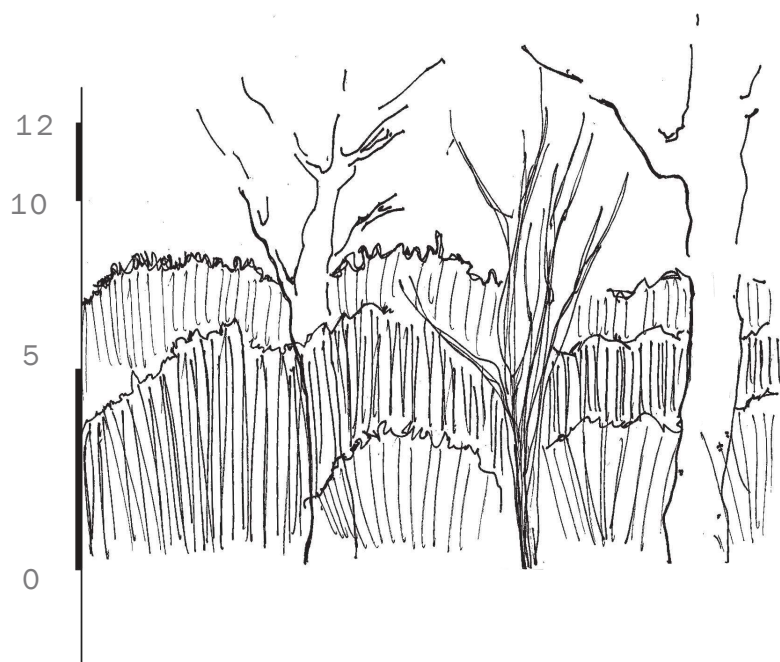
FRICHE ARBORÉE

- > Pourcentage de recouvrement: 40%
- Nombre de strates: 4
- Hauteur moyenne: 8m
- Espèce dominante: *Buddleja Davidii*
- Présence: *Dispacus*; *Genista*; *Betulus*; *Acer*; *Fraxinus*



FRICHE HERBACÉE

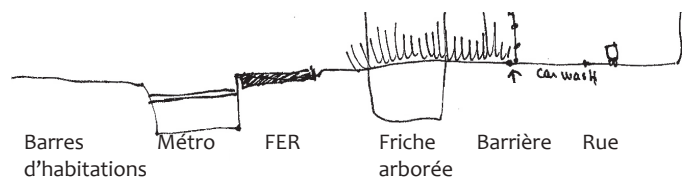
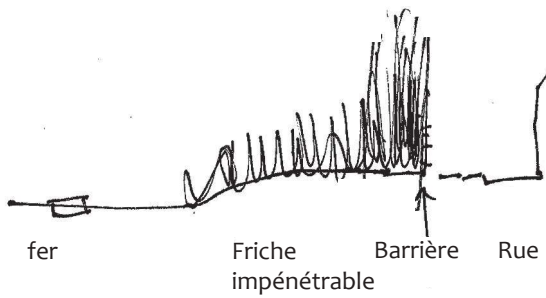
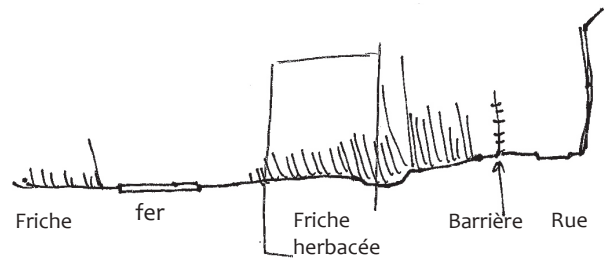
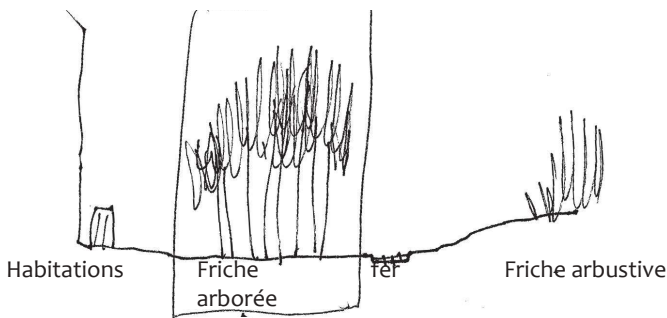
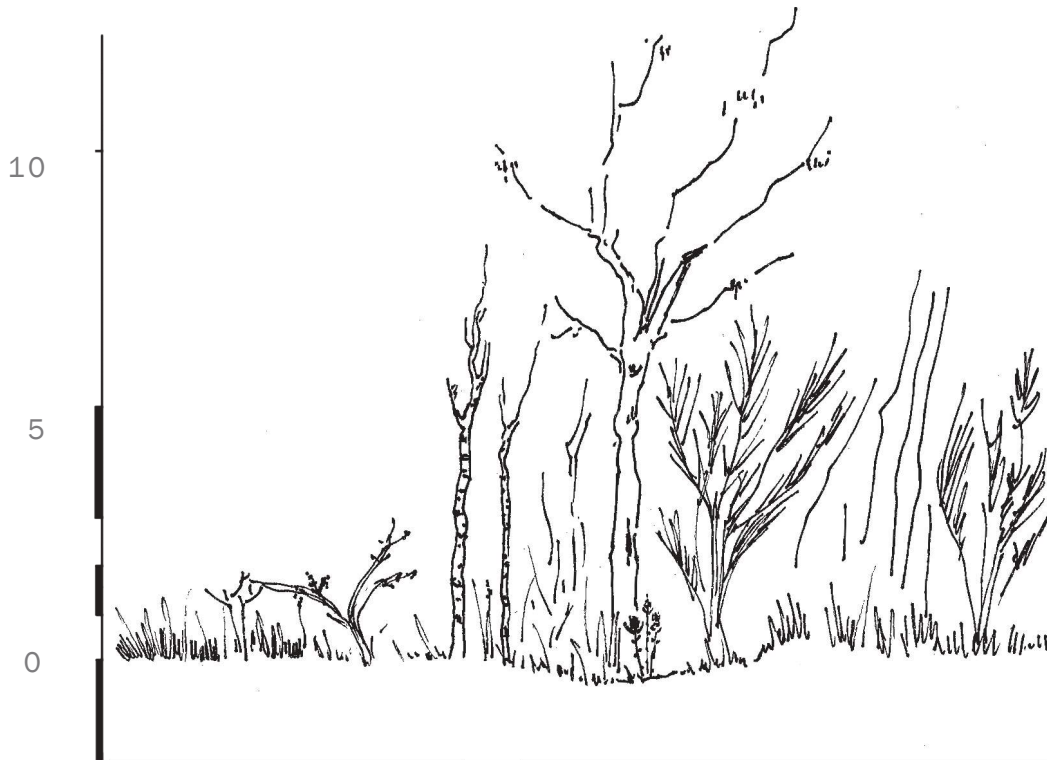
- < Pourcentage de recouvrement: 60%
- Nombre de strates: 2 à 3 muscinale / herbacée /arbusive
- Hauteur max: 5 à 6m
- Espèce dominante: *Buddleja Davidii*



FRICHE ARBUSTIVE (IMPÉNÉTRABLE)

- < Pourcentage de recouvrement: 5%
- Nombre de strates: 2 à 3
- Hauteur moyenne: 15m
- Espèces dominantes: *Buddleja Davidii*
- Présence: *Fraxinus*; *Salix*; *Populus*; *Clématis*; *Rubus*

*Pourcentage de recouvrement : estimation (en plan) de la proportion de fermeture de la strate supérieure



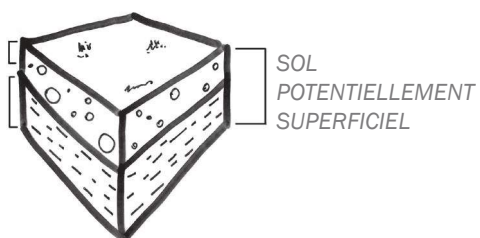


Couche de sol superficiel

> ballast
potentiellement présent

Couche imperméable

> béton
(métro)

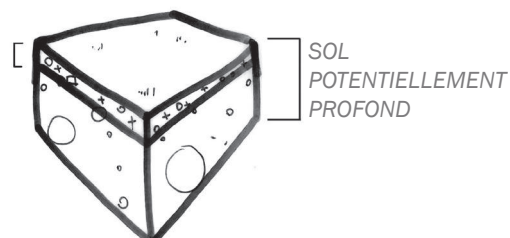


SOL POTENTIELLEMENT SUPERFICIEL

1 BIS. SOUS-SOL IMPERMÉABLE

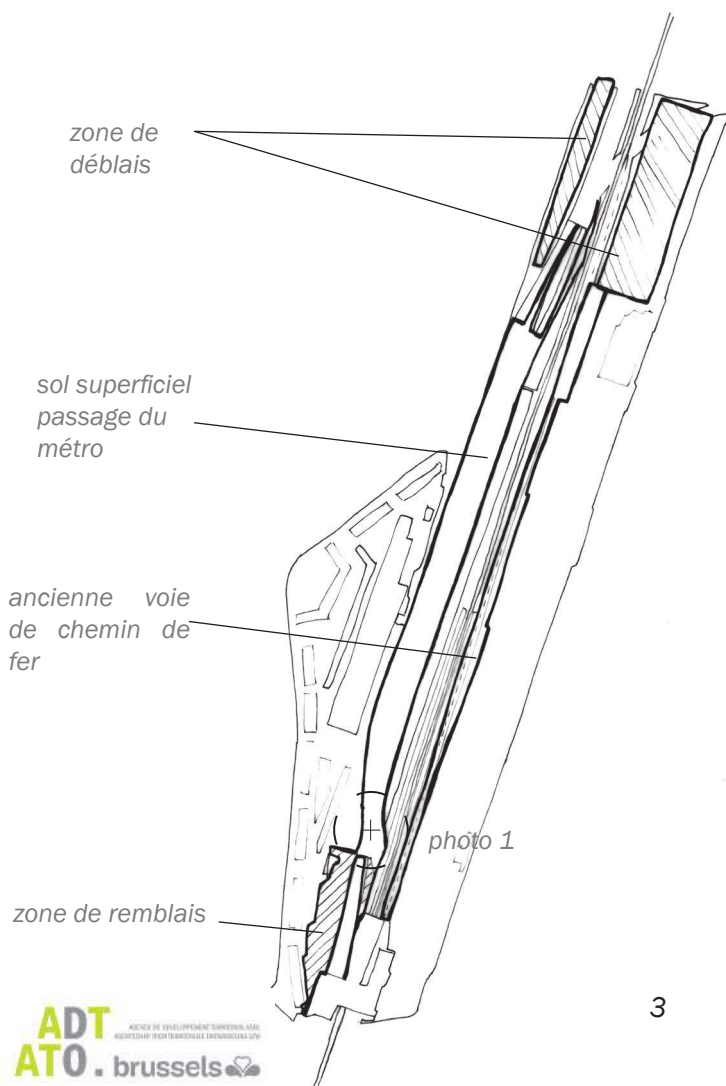
Couche superficielle

> gravas
potentiellement présent

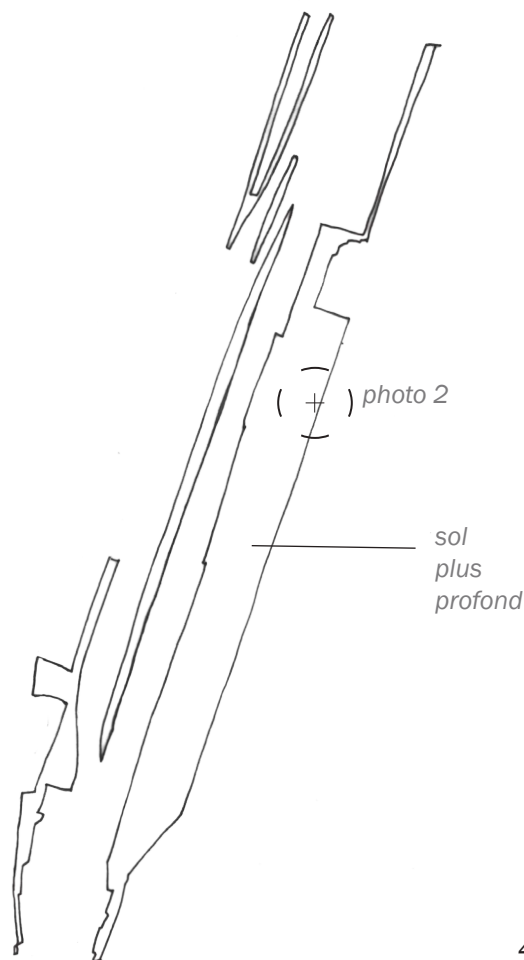


SOL POTENTIELLEMENT PROFOND

2 BIS. SOUS-SOL PERMÉABLE



3



4

ENVIRONNEMENT

SOL ET POTENTIEL VÉGÉTAL

SOUS-SOL ET PROCESSUS DE SUCCESSION NATURELLE

1/ Sous-sols remaniés, imperméables

Le potentiel végétal de la zone artificialisée (climax) semble se tourner vers des ensembles de végétation au sol léger. Nous retrouvons les bouleaux et les pins, qui aiment les sols pauvres et siliceux.

La faible épaisseur du sous-sol exclut l'implantation d'arbres de première grandeur aux racines pivots types chênes, ormes, tilleuls, ...

2/Sous-sol humide, perméable

Le climax semble se tourner vers des ensembles de végétation humide. Cela semble marquer une connexion avec la couche de sol réelle et historique, près de l'ancienne gare de l'Ouest. Effectivement, comme nous l'avons évoqué dans le chapitre historique, nous sommes sur des sols humides, lourds et limoneux ; là où la rivière du Maalbeek côtoyait les marais. On retrouve une série végétale caractéristique de la ripisylve* à cet endroit.

La profondeur potentielle du sol ainsi que les végétaux déjà présents sur le site présagent un potentiel de développement de cet espace. Il est alors probable, de voir apparaître des espèces post-pionnières et des dryades*. Ces espèces se développant, la strate arbustive 'pionnière' est amenée à disparaître.

Série progressive:

phase arbustive > phase boisée pionnière (ripisylve) > phase boisée post-pionnière > phase arborée avec dryade

**Ripisylve est le nom donné aux forêts qui bordent les rivières. Nous sommes sur le tracé d'un ancien cours d'eau et d'une chaîne d'étangs.*

**Dryade est le nom donné aux espèces apparaissant dans les stades avancés du cycle sylvo-génétique. Ainsi, lorsque le sol a été travaillé par toute une série végétale préalable, les espèces dryades adoptent une stratégie de développement misant sur la durée. Elles vont avoir une croissance relativement lente mais leur durée de vie est nettement supérieure aux espèces à croissance rapide. Le peuplier (sp. pionnière), qui atteint sa taille maximale au bout de 20/25 ans ne vit pas au delà de 60 ans. Le hêtre (sp. dryade) vit lui, minimum 300 ans et domine la canopée.*

<

1 photo de la zone humide due au sous-sol imperméable du métro

2 photo de la zone humide due au sous-sol originel, en lien avec l'ancien cours d'eau

1 et 2 bis axonométries de sol probables

3 localisation des sols remaniés et 4 localisation des sols probablement pas remaniés

(données : carte n° 10 réalisé par l'aménagement sc' pour SPF mobilité et transport. 2008

La friche de la gare de l'Ouest est en constante évolution. Des séries végétales s'observent. Cependant, les mouvements de terrain et officialisation du sous-sol (infrastructures de transports) ont profondément perturbé la nature du sol et ses processus de succession naturelle correspondante. On se retrouve avec des technosols.

Ainsi, à certains endroits, on retrouve des processus de succession naturelle caractéristiques des sols remaniés. Mais, il existe sur cette friche, un endroit où semble se produire un processus de succession naturelle de sol humide, sol originel du site (avant l'implantation de la gare marchande).

POTENTIEL DE VÉGÉTATION MAIGRE

Sur les ballasts des voies ferrées et au dessus des tunnels du métro, la probable superficialité du sol et du sous-sol semble appeler une végétation de type «pauvre» et rocailleux. Ce caractère pionnier, du stade climacique de la boulaie, est très intéressant d'un point de vue paysager, car une ouverture visuelle est maintenue. De plus, il y a un potentiel pour les végétations de sol pauvres à coloniser ce lieu.

POTENTIEL DE VÉGÉTATION RICHE

La végétation présente autour du périmètre de l'ancienne gare de l'Ouest suggère une connexion avec le sous-sol riche et limoneux d'origine. Cette partie représente le plus grand potentiel végétal de type 'riche' du site.

ENVIRONNEMENT

ESPÈCES REMARQUABLES

Néanmoins le caractère très urbanisé du site quelques espèces «remarquables» sont toujours présentes sur le site.

Oiseaux nicheurs:

- Moineau domestique
- rougequeue noire
- Bergeronnette grise
- Martinet noir
- Grive musicienne
- Merle noir
- Etourneau

Papillons de jour:

- Thécla du chêne
- Azuré des parcs
- Tircis



Activités polluantes exercées dans le passé sur le site (liste non exhaustive):

- exploitation des activités à risque par la Brasserie Vandenheuvel: atelier d'entretien et de réparation de véhicules à moteur et plusieurs dépôts de liquides inflammables (parcelle régionale en face de la Brasserie Vanden Heuvel);
- ancienne gare de l'Ouest: un incendie a eu lieu, le toit du hangar est probablement constitué d'amiante-ciment, des photos démontrent la présence d'amiante au niveau du sol.
- parcelle au Nord -Est de la ZIR: étude réalisée sur base volontaire pour le compte de la SNCB (des compléments à la reconnaissance de l'état du sol sont demandés). Des dépassements des normes d'intervention (type habitat) ont été détectés pour des paramètres liés aux remblais (métaux lourds et HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques)) et huiles minérales.
- parcelle Nord-Ouest de la ZIR: terrain avec suspicion de pollution pour cause d'archive provinciale;
- parcelle à l'Ouest de la ZIR: étude réalisée pour le compte de la SNCB dans le but de déterminer si la citerne à mazout (enlevée années 90) a engendré une pollution. Affectation : industrie. Dépassement de la norme d'intervention pour le cuivre.
- quasi-totalité de la surface de la ZIR affectée aux chemins de fer (6 voies en 1910);
- ...

LES ÉTUDES DE SOL - PROCÉDURES

- **étapes 1 et 2: analyses**, forages, reconnaissance de la pollution et **études détaillée**)

= **3 mois** (avec une demande explicite de délais courts)

- **étape 3: étude des risques** (modélisation hors terrain)

= **3 mois** avec l'avis de BE (idem demande de délais courts)

- **étape 4: projet de gestion du risque** (évalué suivant la destination du sol: industrie, habitat, parc, etc.)

= **3 mois**

- **étape 5: travaux**

EXCAVATION DES TERRES POLLUÉES

CONFINEMENT (DALLE BÉTON, TAPIS SYNTHÉTIQUE, ETC.)

AJOUT DE TERRE SEINE SUR LES TERRES POLLUÉES

TEST DE PHYTOREMÉDIATION

minimum 9 mois avant travaux

ENVIRONNEMENT

POLLUTION DU SOL






On ne connaît pas exactement l'état du sol de gare de l'Ouest. Cependant, on peut supposer qu'il existe une pollution de chemin de fer classique, au minimum.





La pollution est quasi certaine, mais pas forcément homogène. Toute une série de mesures est possible.

La gare de l'Ouest pourrait être un projet vitrine pour la phytoremédiation. Cependant, il faut connaître la nature réelle de la pollution et son ampleur avant d'aller plus loin.

Il s'agit de réaliser une étude de sol pour connaître précisément l'état et la localisation de la pollution (Bruxelles Environnement a ouvert un dossier «pollution» pour le site gare de l'Ouest).

Les catégories suivantes s'appliquent aux parcelles cadastrées (hors chemin de fer)

-  catégorie 0 *Parcelles potentiellement polluées*
-  catégorie 1 *Parcelles non polluées*
-  catégorie 2 *Parcelles légèrement polluées sans risque*
-  catégorie 3 *Parcelles polluées sans risques*
-  catégorie 4 *Parcelles polluées*

-  catégorie 0 + 1
 -  catégorie 0 + 2
 -  catégorie 0 + 2
 -  catégorie 0 + 4
- Parcelles étudiées (identifié avec un numéro)
> où s'exerce une nouvelle activité potentiellement polluante
> nouvelle expertise nécessaire

< POLLUTION

données: Bruxelles Environnement
Source: <http://www.environnement.brussels/thematiques/sols/inventaire-de-letat-du-sol>

08 /
VEILLE

La présente étude de définition étant finalisée, le rôle de l'ADT ne s'arrête néanmoins pas ici. Outre le fait d'agir en tant que maîtrise d'ouvrage du projet, l'Agence va se charger d'assurer le suivi régulier de l'évolution du territoire compris dans le POT.

Afin de réaliser une veille du territoire, l'ADT actualisera fréquemment et régulièrement les indicateurs qui ont pu être utilisés lors de la réalisation de l'étude de définition. Des données non présentes au moment l'étude pourront être ajoutées à ce suivi.

Le but de ce travail sera de mesurer les retombées du futur projet sur le quartier. Il s'agira, alors, de prendre acte des répercussions positives et/ou négatives du projet pour ensuite agir sur les problèmes qui pourraient émerger. Les constats issus de ce processus de veille serviront également de support aux futurs projets qui verraient le jour sur le quartier ou dans sa proximité immédiate. Ils renseigneront, par exemple, une potentielle nouvelle étude de définition ou des diagnostics préalables à la réalisation des CQD,...

La liste des indicateurs présents dans cette étude et qui seront utilisés pour réaliser cette veille sont listés ci-dessous (avec leur année de disponibilité pour la présente étude de définition):

PATRIMOINE

- Sites et bâtiments protégés et sauvegardés (source SPRB - Direction Monuments et Sites)

PLANOLOGIE

- Projets sur et autour du POT (ADT)
- Réalisations des CQD (données BDU-DRU)
- Propriétés foncières (ADT/BDU-DEP)

PAYSAGE

- Maillage vert (Bruxelles Environnement)

URBANITÉ

- Densité de population par secteur statistique (monitoring des quartiers, 2009)
- Part des 0-17ans (monitoring des quartiers, 2012)
- Part des moins de 3 ans (monitoring des quartiers, 2011)
- Taille moyenne des ménages (monitoring des quartiers, 2009)
- Part des plus de 65 ans (monitoring des quartiers, 2012)
- Part des étrangers (monitoring des quartiers, 2012)
- Part de la population issue d'Afrique du Nord (monitoring des quartiers, 2010)
- Population issue des nouveaux états membre de l'UE (monitoring des quartiers, 2010)

- Taux de chômage (monitoring des quartiers, 2011)
- Revenu moyen par habitant (monitoring des quartiers, 2010)
- Nombre de logements sociaux (monitoring des quartiers, 2013)
- Part de la population sans accès à un jardin privé (INS, IBGE, 2001)
- Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public (monitoring des quartiers, 2012)
- Localisation et emprise des espaces publics (BRAT, diagnostics préalables aux CQD)
- Carte des promenades locales et régionales (Bruxelles-Environnement)
- Evaluation de l'état et de la qualité des espaces publics (ADT)
- Gabarits du bâti (ADT)
- Localisation des murs aveugles et des sorties voitures (ADT)
- Terrains et bâtiments disponibles (ADT)
- Localisation des rez-de-chaussée actifs (ADT)
- Répartition des entreprises par secteur d'activité (Banque Nationale, 2013)
- Localisation des commerces liés aux véhicules automobiles et aux motocycles (Banque Nationale, 2013)
- Répartition et typologie des commerces (Atrium, 2014)
- Localisation et typologie des équipements (ADT, 2010)
- Places scolaires encore à programmer dans l'enseignement fondamental (ADT)
- Localisation et besoins en places de jeux (Bruxelles Environnement)
- Localisation et besoins en infrastructures pour adolescents (Bruxelles Environnement)

MOBILITÉ

- Localisation des pistes et des aménagements cyclables (ADT)

ENVIRONNEMENT

- Localisation des zones polluées (Bruxelles Environnement)
- Faune et flore: espaces présents sur le site (BE)

PARTIE II:
PRÉCONISATIONS
ET AMBITIONS

INTRODUCTION

VERS LE PROJET

Le travail de diagnostic a permis de dégager un certain nombre de conclusions sur la mobilité, le paysage, la démographie, l'urbanité des quartiers alentours.

Grâce à cette étape d'analyse de l'existant, des besoins et des opportunités des différentes échelles imbriquées dans le site, il est maintenant possible de faire des tests et des préconisations sur le bon aménagement du terrain de la Gare de l'Ouest.

Quelle densité peut accueillir ce site?

Quels éléments de programme sont souhaitables?

Comment peut se construire ce projet dans le temps?

Quel rapport entre les espaces bâtis et non bâtis?

...

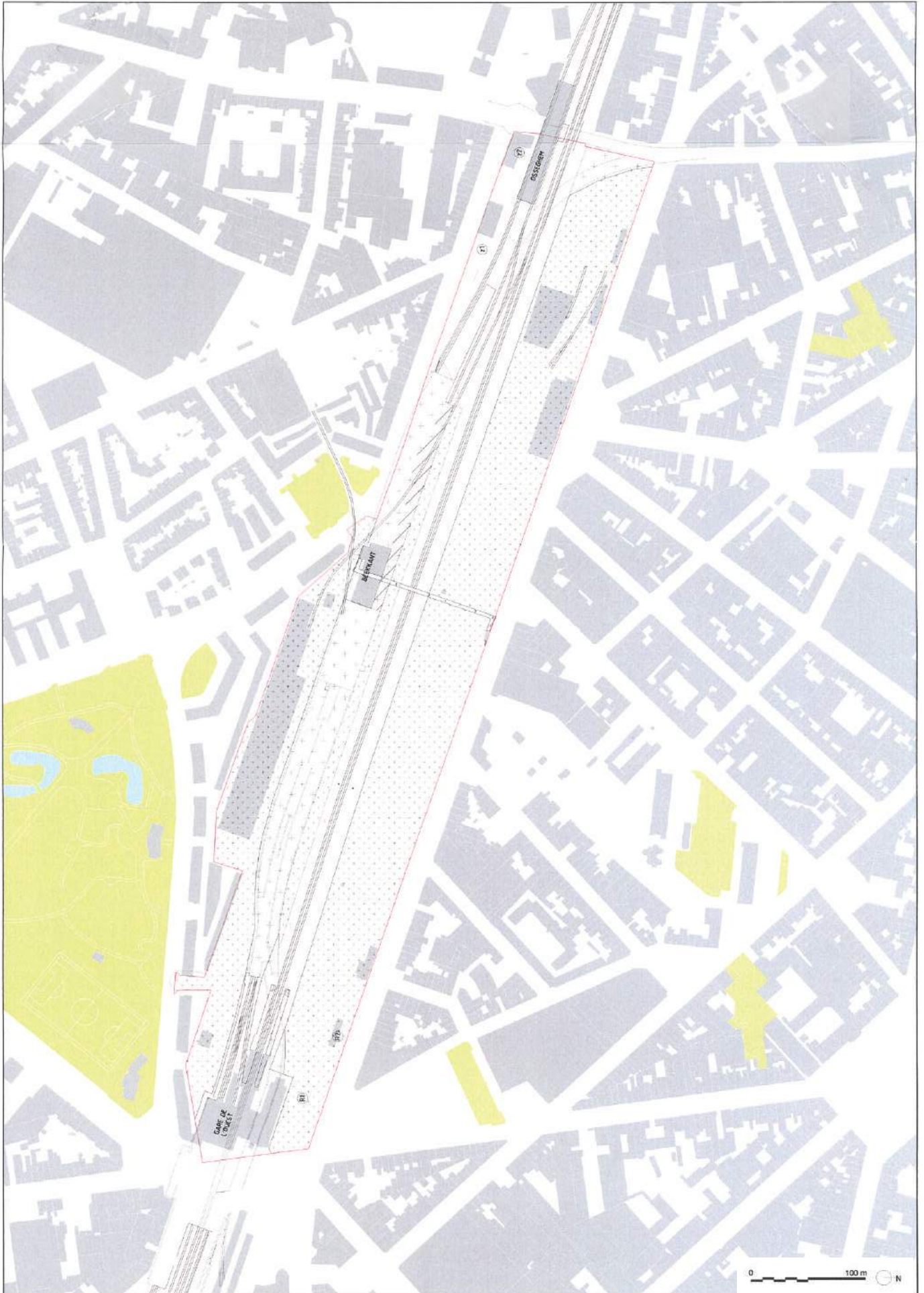
Quelles seront les éléments structurants du futur quartier?

Cette dernière partie est l'occasion d'une série de tests et d'hypothèses sur l'aménagement du site. Grâce aux tables rondes organisées par l'ADT, un certain nombre de points, largement partagés par les parties concernées, peuvent déjà être énoncés comme les lignes directrices d'un cahier des charges de masterplan. Ces différents points constitueront les points d'accord entre les différents acteurs du projet liés par une convention.*

Trois tables rondes réunissant les acteurs sectoriels de la MOBILITE, de l'URBANISME et du PAYSAGE ont été organisées à l'ADT les 23 et 28 avril et le 5 mai 2015. Ces ateliers ont été l'occasion de confronter les premières conclusions de cette étude de définition aux acteurs concernés par le site ou les réflexions qu'il implique.

La liste des participants, ainsi que les compte-rendu de ces 3 matinées se trouvent en ANNEXE de la présente étude (A02).

0 1 / F O R M E
U R B A I N E



TESTER LE SITE

LES CONTRAINTES

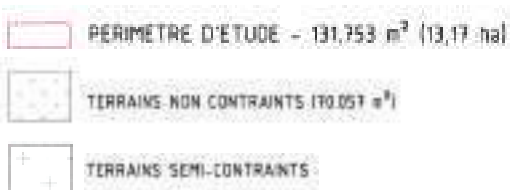
Le site de la Gare de l'Ouest a une surface totale d'environ 13 hectares. Mais l'ensemble de cette surface ne peut pas être considéré comme constructible. Avant de tester la densité souhaitable, il s'agit de déterminer les surfaces exploitables.

SUR QUELLE SURFACE PEUT-ON FAIRE DES TESTS DE DENSITÉ ?

Eurostation, dans la carte ci-contre, différencie trois types de surfaces différentes: les surfaces contraintes, les terrains non-contraints et les terrains semi-contraints. C'est sur cette carte que nous basons les tests de densité. En additionnant les terrains non-contraints et les terrains semi-contraints ont obtenu 87.246m², considéré comme les surfaces¹ exploitables de la ZIR. Cela représente un peu plus de 66 % du site.

< LE SOL CONTRAINT

Carte réalisée par Eurostation
(05.2015)

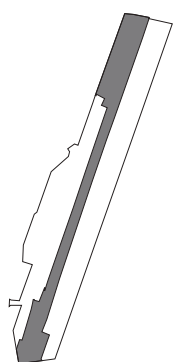


(1) Il s'agit de surfaces estimées par Eurostation. Dans les surfaces contraintes considérées, Eurostation a placé la limite à 11 mètres des voies (cette réservation comprend une réservation pour une voie supplémentaire qui impliquerait la construction d'un quai de 7,5 mètres de large et d'une voie ferrée de 3,55 mètres de large).

A l'ouest des voies ferrées, Eurostation a placé une réservation de 3,55 mètres du quai. Cette réservation devra être affinée par un plan plus précis et analysée avec la SNCB et INFRABEL.

La réservation prévue suppose la possibilité de débarquement des voyageurs pour 3 voies sur les 4.

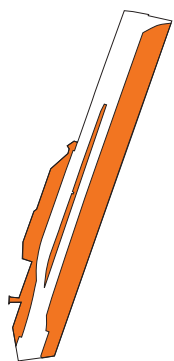
Par ailleurs, deux accès transversaux aux voies sont nécessaires pour la maintenance d'Infrabel. L'aménagement doit permettre aux camions de faire demi-tour.



LES SURFACES CONTRAINTES:
44.506M²

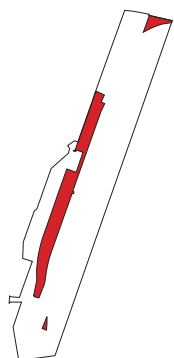
Elles correspondent aux trois stations de métro, aux voies ferrées existantes, à la réserve prévue pour la mise à 4 voies, aux trémies du métro et aux terrains privés et bâtis de l'angle Nord-Ouest.

LES SURFACES EXPLOITABLES:
87.246M²



LES TERRAINS NON CONTRAINTS:
70.057M²

Il s'agit des terrains les plus facilement exploitables. Pour la majeure partie, ces parcelles sont aujourd'hui en friche et en pleine terre. Elles correspondent à l'emplacement des anciens rails et entrepôts de la gare de marchandise. Notons que les espaces situés entre les voies sont considérés par Eurostation comme non-contraints et valorisables. Dans la mesure où ils jouxtent, des terrains semi-contraints. Dès lors il ne faut pas percevoir ces terrains comme isolés mais comme des espaces exploitables. S'il est vrai qu'il paraît évident qu'il ne sera pas possible de construire des volumes sur cette zone, vu la largeur de la frange, ce type de terrain permettra éventuellement d'y placer des structures portantes pour les passages au-dessus des voies.



LES TERRAINS SEMI-CONTRAINTS:
17.189M²

Il s'agit des endroits où le métro est en souterrain. Ces parcelles sont constructibles mais il est évident que leur éventuel aménagement nécessitera des études plus spécifiques et représentera un sur coût important.

LE PROGRAMME

Au moment de la rédaction de cette étude (juin 2015), aucun accord sur le programme n'a été formalisé. Néanmoins, il existe des prescriptions inscrites au Plan Régional d'Affectation du Sol et des ambitions énoncées dans la Déclaration de Politique Régionale. Un programme a également été testé dans le cadre du projet de schéma directeur de Beliris en 2009. Le travail de diagnostic de la présente étude a aussi permis de faire ressortir des éléments concernant la programmation et les rencontres avec les acteurs sectoriels, lors des tables rondes, ont fait apparaître des potentialités à prendre en compte.

LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTION DU SOL
LOGEMENT La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 50% de l'ensemble des superficies de plancher à réaliser dans la zone.

BUREAU La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 27.000m².

ÉQUIPEMENTS Cette affectation est prévue dans la zone mais rien n'est précisé sur la quantité à prévoir.

ACTIVITÉ PRODUCTIVE Cette affectation est prévue dans la zone mais rien n'est précisé sur la quantité à prévoir.

COMMERCE Cette affectation est prévue dans la zone mais rien n'est précisé sur la quantité à prévoir.

ESPACES VERTS La surface affectée aux espaces verts devra être de minimum 1 hectare.

LA DÉCLARATION DE POLITIQUE RÉGIONALE
Il est précisé que la discussion sur la programmation prendra comme base le projet de schéma directeur élaboré sous la maîtrise d'ouvrage de Beliris. Ce schéma directeur n'a jamais été approuvé par le Gouvernement.

LOGEMENT Il est indiqué un minimum de 800 nouveaux logements.

BUREAU Rien n'est indiqué sur la fonction bureau.

ÉQUIPEMENTS Il est précisé la volonté de créer de nouveaux équipements de proximité.

ACTIVITÉ PRODUCTIVE Aucune précision.

COMMERCE Aucune précision.

ESPACES VERTS L'ambition indiquée est un espace vert de 3

hectares entre la place Beekkant et la Gare de l'Ouest.

PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR

Ce Schéma Directeur n'a jamais été approuvé par le Gouvernement. Sa densité est assez élevée:

LOGEMENT 82.000M²

BUREAU 27.000M²

ÉQUIPEMENTS 28.000M²

ACTIVITÉ PRODUCTIVE 11.000M²

COMMERCE 2.000M²

CE QUI DÉCOULE DU DIAGNOSTIC

LOGEMENT Les quartiers de part de d'autre de la friche cumulent une densité supérieure à 24.000 hab/km², soit quatre fois supérieure à la moyenne régionale (+/- 7.000 hab/km²).

Les logements sociaux représentent quasiment 40% des logements existants.

> le chiffre annoncé de 800 nouveaux logements devra être évalué également au regard de la capacité d'absorption de la demande sur le marché privé et/ou la capacité des pouvoirs publics à les développer eux-mêmes.

> une étude plus fine sur la typologie de logement à construire sur la Gare de l'Ouest devra être menée.

BUREAU La très bonne accessibilité du site en transport en commun rend le site avantageux pour du bureau. De plus, la mixité fonctionnelle est souhaitable pour faire vivre ce nouveau quartier à toutes les heures (travailleurs, habitants, bruxellois d'autres quartiers).

> la surface maximum des 27.000m² n'est donc, à ce stade, pas remise en cause par l'étude de définition.

> si les 27.000m² ne sont pas construits dans l'immédiat, il semble pertinent de se réserver cette capacité pour l'avenir.

> l'installation d'une institution connue et visible (siège des ONG, bureaux des fonctionnaires régionaux, etc.) serait évidemment un plus pour améliorer la notoriété du quartier et son attractivité.

> le nombre maximal de m² pour cette fonction devrait pouvoir être légèrement revu à la hausse si le programme d'une fonction de rayonnement régional le justifie. Le solde peut être revu à la hausse moyennant la rédaction d'un PPAS pour le site tout en restant dans une enveloppe globale acceptable du point de vue densité (autour de 90.000m²).

ÉQUIPEMENTS Le site de la Gare de l'Ouest a besoin d'une fonction forte, à rayonnement régional pour participer à la fabrication d'une nouvelle image. En outre, les grands espaces disponibles étant rares, il semble intéressant de réserver un terrain suffisamment vaste pour accueillir aujourd'hui ou demain un équipement métropolitain.

> quel grand équipement? Bruxelles, par sa taille et son

accessibilité, son rayonnement national et international, est légitime pour revendiquer tout équipement majeur. Beaucoup font défaut aujourd'hui: Vélodrome, Stade d'athlétisme outdoor et indoor, Musée des sciences, Musée Franquin, Médiathèque (lieu culturel), Maison de l'urbanisme, Stade de foot indoor, Terrain de hockey sur glace, Polaris, ...

Par ailleurs, les quartiers alentours ont des besoins en équipements de proximité, notamment pour les 0-17 ans qui représentent 32% de la population (la moyenne régionale est de 22%).

> par exemple d'ici 2020, selon une analyse de l'IBSA et de l'ADT, le quartier de la Gare de l'Ouest a besoin de 1.237 nouvelles places scolaires.

Entre rayonnement régional et local, que peuvent représenter 28.000m² d'équipements (chiffre issu du projet de Schéma Directeur)?

> voici quelques chiffres de référence: un vélodrome (12.000m²) + une école supérieure avec un gymnase mutualisable (11.000m²) + une école secondaire (3.000m²) + une école primaire et une bibliothèque accessible au quartier (2.000m²)

ACTIVITÉ PRODUCTIVE L'étude démontre la nécessité d'un travail sur la mise à l'emploi dans ces quartiers au taux de chômage proche de 40% alors que la moyenne régionale est de 22%.

Infrabel a notamment fait part de son intention de créer un lieu de formation dédié aux métiers du chemin de fer. Le programme précis est en cours de définition, il devrait avoisiner les 17.000m². Cette école semble en cohérence avec ce site et pourrait trouver une implantation entre parc et voies ferrées. Néanmoins, les installations (rails et caténaires écoles) devront être implantées pour ne pas contraindre davantage le site.

COMMERCE Deux zones commerciales sont aujourd'hui actives autour du site: chaussée de Ninove et chaussée de Gand. L'identité commerciale du quartier est également liée à l'automobile (garage et vente de pièces détachées). ATRIUM, l'Agence régionale du commerce, préconise le lancement d'une étude chaland pour définir précisément les besoins et les attentes des habitants pour compléter l'offre existante avec des commerces de proximité. Les commerces nécessaires devront prendre place dans les rez-de-chaussée des bâtiments à créer Gare de l'Ouest afin de contribuer à activer les rez-de-chaussée et ainsi animer l'espace public.

ESPACES VERTS La Commune de Molenbeek porte depuis le début de cette étude une ambition claire et franche: ce nouveau quartier de la Gare de l'Ouest doit offrir aux

★

Ces chiffres ont été établis à titre indicatif à partir des données utilisées par la Communauté française et flamande. Ces données nous ont été transmises par la facilitatrice école de l'ADT.

École supérieure > on compte 10m² / élève lorsqu'il s'agit d'un enseignement classique et 20m² / élèves pour les écoles techniques ou les écoles d'arts. Selon le programme, 11.000m², correspond à une école de 550 ou 1.100 élèves.

École secondaire > 3.000m² correspond à une école de 200 élèves. On compte 2.200m² pour les salles de classe, 400m² pour la cours de récréation, 200m² pour le préau et 200m² pour les annexes (vestiaires, douches, etc.).

*École + bibliothèque = 1.400 + 600 = 2.000m²
École primaire > 1.400m² correspond à une école de 100 enfants. On compte 1.000m² pour les salles de classe, 200m² pour la cours de récréation, 1.00m² pour le préau et 100m² pour les annexes.*

Bibliothèque > 600m² est la surface de la bibliothèque citée en exemple dans le projet Ørestad Skole (voir REFERENCES à la fin de cette partie).

quartiers, un espace ouvert vaste, qualitatif et accessible à chacun. La densité d'habitants, la proportion de jeunes dans la population et la petitesse des logements renforcent cette volonté.

Le site dans une vision plus large est un maillon important du paysage: à la rencontre entre les espaces ouverts de l'Ouest bruxellois et la liaison ferroviaire Nord-Sud qui souligne la vallée de la Senne. Le projet de paysage de la Gare de l'Ouest doit donc ouvrir le site en s'appuyant sur les forces de ces deux paysages métropolitains. L'espace ouvert doit se fabriquer comme un «metropolitan living room», figure développée par l'équipe de Coloco dans le cadre de l'étude «Metropolitan Landscape».

Cette ambition d'un grand parc implique de travailler le programme dans des zones restreintes où la densité sera dès lors plus grande.

LA DENSITÉ

Des tests de densité ont été réalisés en rendant les formes urbaines compatibles avec les différentes affectations envisagées. Il s'agit ici davantage de tester les capacités du site que de s'avancer trop avant dans le dessin d'un quartier. Chaque bâtiment neuf dessiné fait 15m de profondeur pour qu'il soit possible de l'affecter en logement ou en bureau.

Deux scénarii ont été testés:

CONSTRUIRE 150.000M²

A titre indicatif, le programme pourrait être réparti de la sorte pour ce test: 75.000m² de logement, 27.000m² de bureau, 48.000m² d'équipement, d'activité productive et de commerce.

CONSTRUIRE 90.000M²

A titre indicatif, le programme pourrait être réparti de la sorte pour ce test: 45.000m² de logement, 27.000m² de bureau, 18.000m² d'équipement, d'activité productive et de commerce.

SUR CHAQUE SCENARII LES ÉLÉMENTS SUIVANTS SONT CONSTANTS OU RECHERCHÉS

- Le bâti prend place sur les «surfaces exploitables».
- Une grande place est accordée à l'espace ouvert.
- Le parc public fait 3ha minimum et il est, dans la mesure du possible, d'un seul tenant.
- Une traversée des voies ferrées, large et oblique, se trouve entre Beekkant et place de l'Ouest.
- Une autre traversée, plus étroite, type passerelle, franchit les voies ferrées à hauteur de la rue de Lessines.
- Dans le phasage du projet, il serait possible de conserver, dans un premier temps, les entrepôts «oxfam». Ils sont situés à côté du métro Beekkant et sont utilisés aujourd'hui par la société «Galeries Lafayette». Ces entrepôts représentent 6.000m² d'activités productives. Ces m² sont donc conservés à cet emplacement dans les tests.
- La zone à l'Ouest des voies ferrées est considérée comme difficile à densifier. D'une part, la proximité avec les immeubles hauts de l'avenue de Roovere rend les vis-à-vis difficiles. D'autre part, les «surfaces exploitables» sont restreintes. Le bMa et le bureau d'étude MS-A confirment que la construction au dessus des voies souterraines du métro représente un sur-coût important et que le retour sur investissement n'est pas garanti.

- C'est donc la zone Est qui sera privilégiée pour la densification.
- Dans chaque scénario, les bâtiments sont distants de 15m minimum de la 4ème voie de chemin de fer. Pour rappel, la convention signée entre la Région et la SNCB, stipule que si des constructions sont à moins de 40m des voies ferrées, les aménagements anti-bruit sont à la charge de l'aménageur.

Ce travail n'a pas pour objectif de résoudre toutes les questions urbanistiques mais bien de tester les capacités du site en matière de densité et d'implantation. Il s'agit bien de tests pour alimenter le débat sur le nombre de m² souhaitables et non d'un début de masterplan prenant en compte l'entièreté des remarques formulées dans le diagnostic.

Deux ateliers de travail ont eut lieu regroupant: l'équipe du bMa, Eurostation, le Cabinet du Ministre-Président, la Commune de Molenbeek, l'ADT et le bureau d'étude MS-A (sous traitant de l'ADT pour cette micro étude sur la densité). Ces ateliers ont permis de dégager 3 variantes d'implantation. Celles-ci serviront de point de départ aux auteurs du masterplan pour affiner un plan d'épannelage.

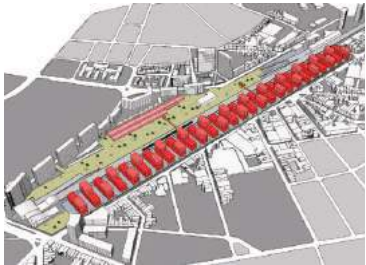
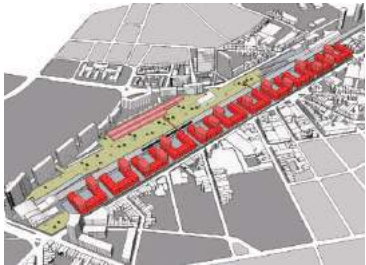
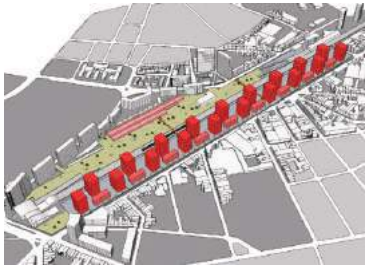
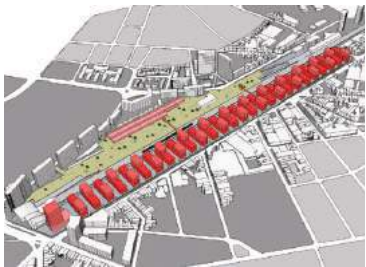
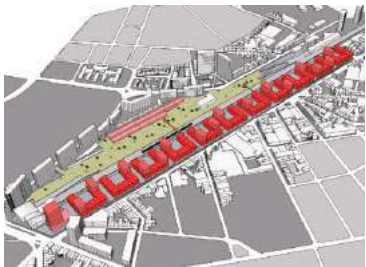
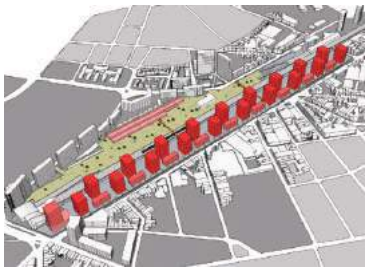

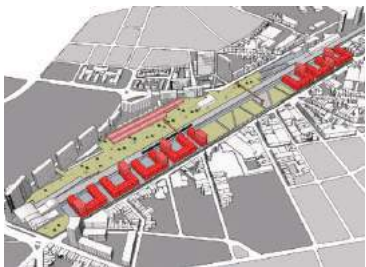
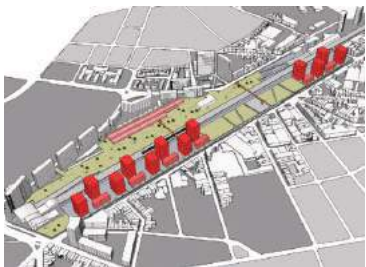
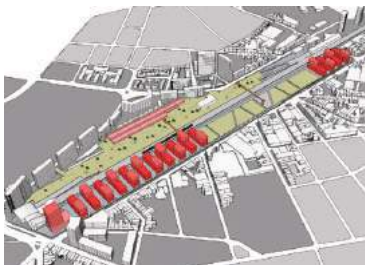
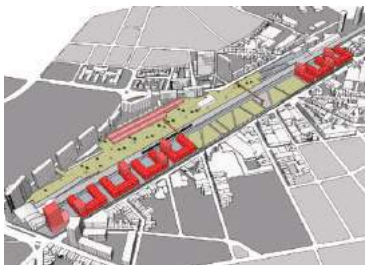
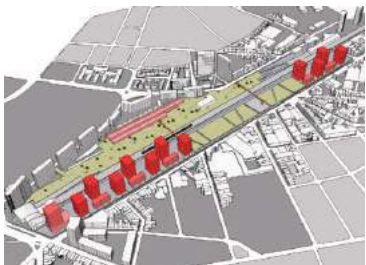
Toutes les images de ce chapitre DENSITÉ ont été produites par MS-A.

PREMIÈRE SÉRIE DE TESTS

L'ADT a confié au bureau d'urbanisme MS-A le soin de tester six variantes d'implantation. Dans chacune des variantes, l'Ouest du site, dont le sol est semi-contraint, accueille un parc de 3ha et conserve les 6.000m² d'entrepôts existants. Le solde des constructions est donc à l'Est des voies ferrées. Selon les implantations, il permet un espace ouvert plus ou moins généreux.

Les déclinaisons A se font sur 140.000m². Les 10.000m² supplémentaires présents dans les déclinaisons B correspondent à une densification de la parcelle régionale à l'Est du bâtiment de la gare de l'Ouest. La différence entre les deux déclinaisons C et D, toutes deux à 90.000m², porte sur le même point. Le bureau d'étude a établi ces déclinaisons au regard de la densification de la friche Vandeneuvel par le projet EKLA. Les options B et D, en densifiant la parcelle régionale, créent alors une entrée monumentale de la rue Vandeneuvelboom.

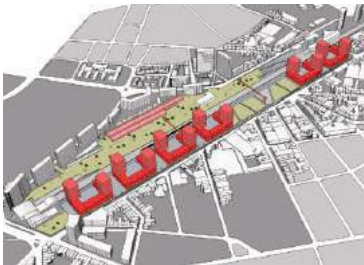

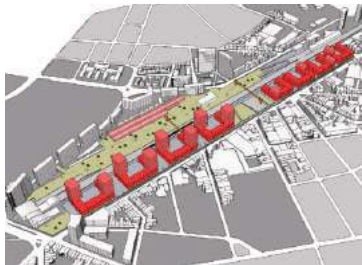
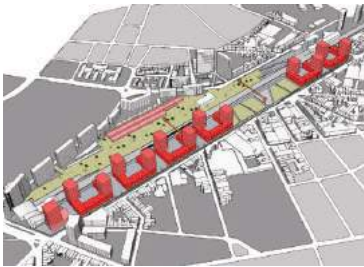
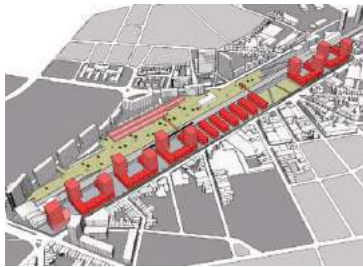
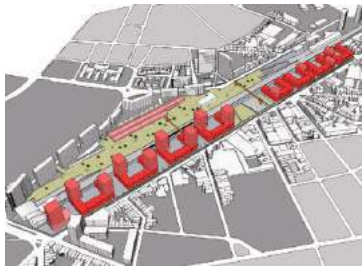
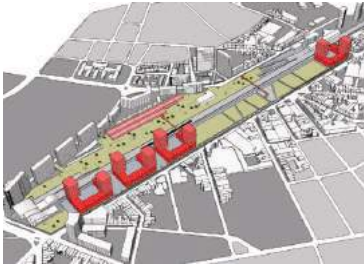
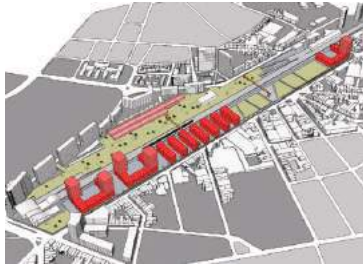
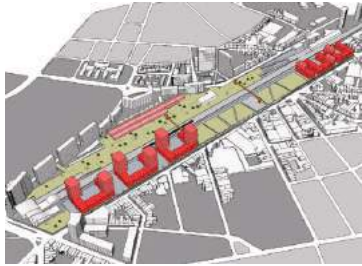
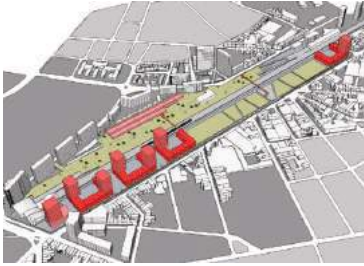
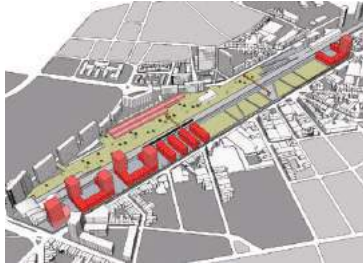
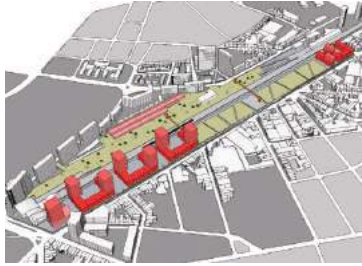
L'implantation en lamelles (01) est très consommatrice en espace. Les bâtiments à front de la rue Vandeneuvelboom

	01 Implantation en lamelles	02 Implantation en U avec tourettes	03 Implantation tours en alternances
A 140.000 m ²			
B 150.000 m ²			
C 90.000 m ²			
D 90.000 m ²			

montent en alternance de R+4 à R+8. Dans les versions A et B à 140.000m² et 150.000m² toute la parcelle Est est occupée. Il n'y a donc aucun espace vert possible du côté de la rue Vandenpeereboom. Dans les versions C et D, les bâtiments ont la même hauteur que dans les versions A et B, mais étant moins nombreux, ils permettent de libérer un espace ouvert. Dans la version 01.C on arrive à un parc de 1,5ha et de 1,8ha dans la version D.

Dans les autres implantations, la logique des tests est la même. On remarque que pour obtenir un parc à l'Est avec une densité de 150.000m², cela nécessite de monter à treize reprises en R+14 comme dans l'implantation 04. Il en résulte dans la rue Vandenpeereboom plusieurs vis-à-vis très contrastés entre des bâtiments de 45m de haut côté ZIR et des maisons en R+2 (9m) en face.

Construire 150.000m² implique inmanquablement un quartier très haut et dense qui tranche avec le tissu existant le long de la rue Vandenpeereboom. Il a donc été décidé d'approfondir des tests uniquement à partir du scénario à 90.000m².

	04 Implantation en U avec tours	05 Implantation mixte 01	06 Implantation mixte 02
A 140.000 m ²			
B 150.000 m ²			
C 90.000 m ²			
D 90.000 m ²			

DEUXIÈME SÉRIE DE TESTS

Pour ces nouvelles variantes seul le scénario à 90.000m² a été approfondi. Ces déclinaisons tournent autour de plusieurs options relatives à l'espace ouvert.

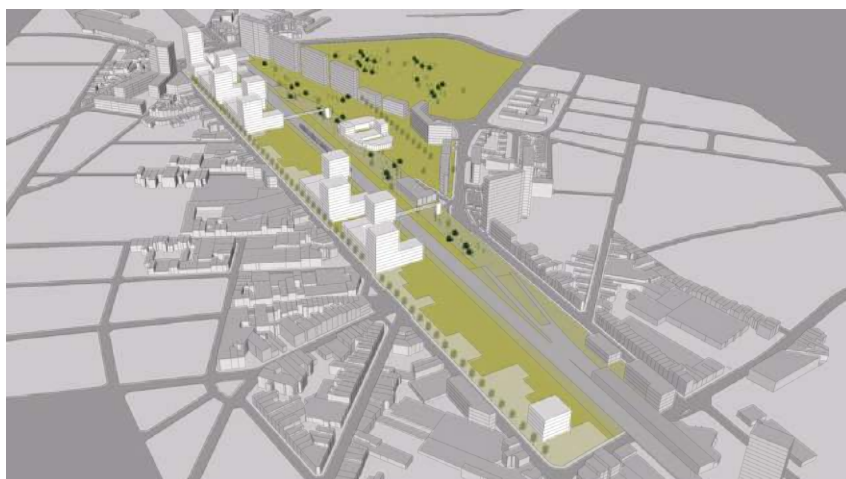
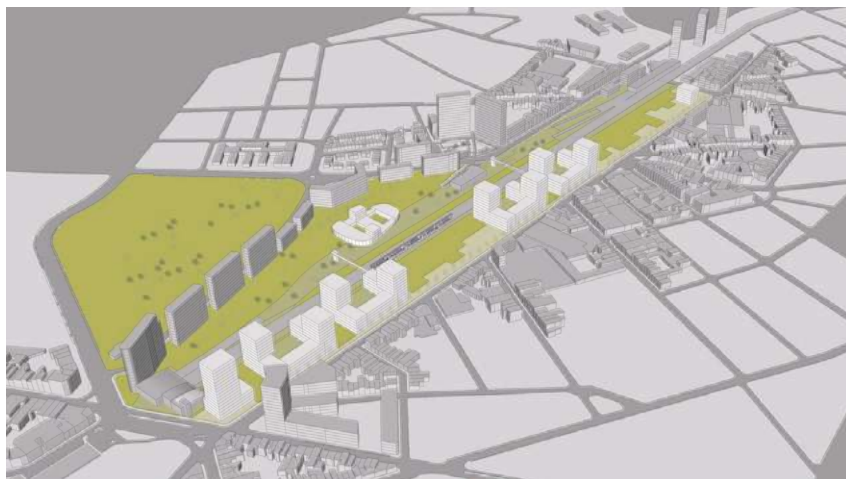
A l'Ouest des voies ferrées, on retrouve toujours 6.000m² d'équipement au cœur d'un parc de 3 hectares.

Côté Est, les déclinaisons 01 à 04 travaillent trois pôles de densité. Un au niveau de la Gare de l'Ouest, un au niveau de Beekkant et un près d'Osseghem, côté chaussée de Gand. La densification est donc liée aux stations de transport en commun, créant des pôles plus intenses qui accompagnent les nœuds et les franchissements. Cette option permet également de libérer de grands espaces ouverts. On retrouve donc deux parcs donnant sur la rue Vandenpeereboom.

La déclinaison 05 conserve un pôle de densité au niveau de la Gare de l'Ouest, puis un espace ouvert d'un seul tenant. De la place de l'Ouest à la chaussée de Gand, quatre bâtiments hauts sont implantés de façon plus aérée pour permettre d'autres conditions d'habiter.

La déclinaison 06 répartit le programme en dix bâtiments hauts sur l'ensemble de la parcelle à l'Est des voies ferrées. Ici chaque bâtiment semble implanté au cœur d'un parc. Mais en revanche, cela rend plus difficile la création d'un parc donnant sur la rue Vandenpeereboom.





01

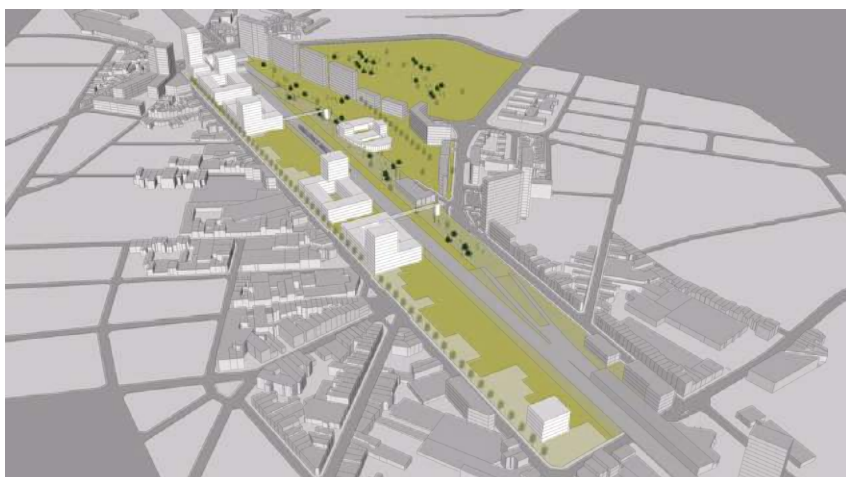
L'implantation en U permet qu'aucune façade ne soit parallèle à la voie ferrée¹.

Les socles des bâtiments sont en R+4 (+/- 15m) et les petites tours sont en R+11 (+/- 36m).

A côté de la Gare, à l'angle de la chaussée de Ninove et de la rue Vandepereboom, la tour est en R+16, avec un socle R+4.

1 L'étude du Masterplan et la programmation devront définir quels types d'implantation sont les plus appropriées pour atteindre un confort optimum pour chaque fonction. A ce stade, il est trop tôt pour porter un jugement sur ce point. Des bâtiments parallèles aux voies ferrées, comme par exemple un équipement pour Infrabel ou un équipement sportif, pourraient atténuer le bruit des bâtiments situés en bordure de l'avenue Vandepereboom.





02

L'implantation en îlot fermé permet de monter moins haut (seulement une tour en R+11 par îlot, au lieu de deux dans la déclinaison 01). Le bâtiment qui ferme l'îlot est parallèle à la voie ferrée, cela implique une affectation qui ne soit pas du logement.



Cette déclinaison propose cinq tours au niveau du pôle de la Gare de l'Ouest. Ces tours possèdent des socles en R+3 et montent jusqu'à R+16. Au niveau de Beekkant on retrouve les mêmes îlots fermés que dans la variante précédente.

03



Cette déclinaison abandonne tout à fait l'implantation en îlot fermé et implante trois tours au niveau de Beekkant.

04



On retrouve ici le pôle Gare de l'Ouest comme dans les variantes 03 et 04. Un parc se dessine en face de Beekkant et quatre tours également en R+16 mais plus espacées les unes des autres sont implantés entre la place de l'Ouest à la chaussée de Gand.

05



Cette dernière variante répartit dix tours R+15 sur toute la parcelle Est. Deux tours, aux deux extrémités du site possèdent des socle en R+3.

06



Au regard de ces deux séries, plusieurs options s'offrent à nous: Souhaite-on privilégier un espace ouvert d'un seul tenant? Est-il préférable d'offrir à chaque bâtiment, à chaque bureau et appartement, une condition optimale? Ces deux questions peuvent en effet être contradictoires. Si l'on opte pour un grand espace vert côté Vandenpeereboom, on doit implanter deux pôles plus denses aux deux extrémités de la parcelle Est.

Pour conclure ce chapitre de test sur la densité, nous avons retenu deux variantes:

- 01. Construire 90.000m²
en densifiant en deux îlots pour dessiner un parc d'un seul tenant côté Vandenpeereboom.
- 02. Construire 90.000m²
en densifiant en trois îlots: un côté chaussée de Ninove, un proche de la chaussée de Gand et un au niveau de la place de l'Ouest pour accompagner la traversée vers Beekant.

variante

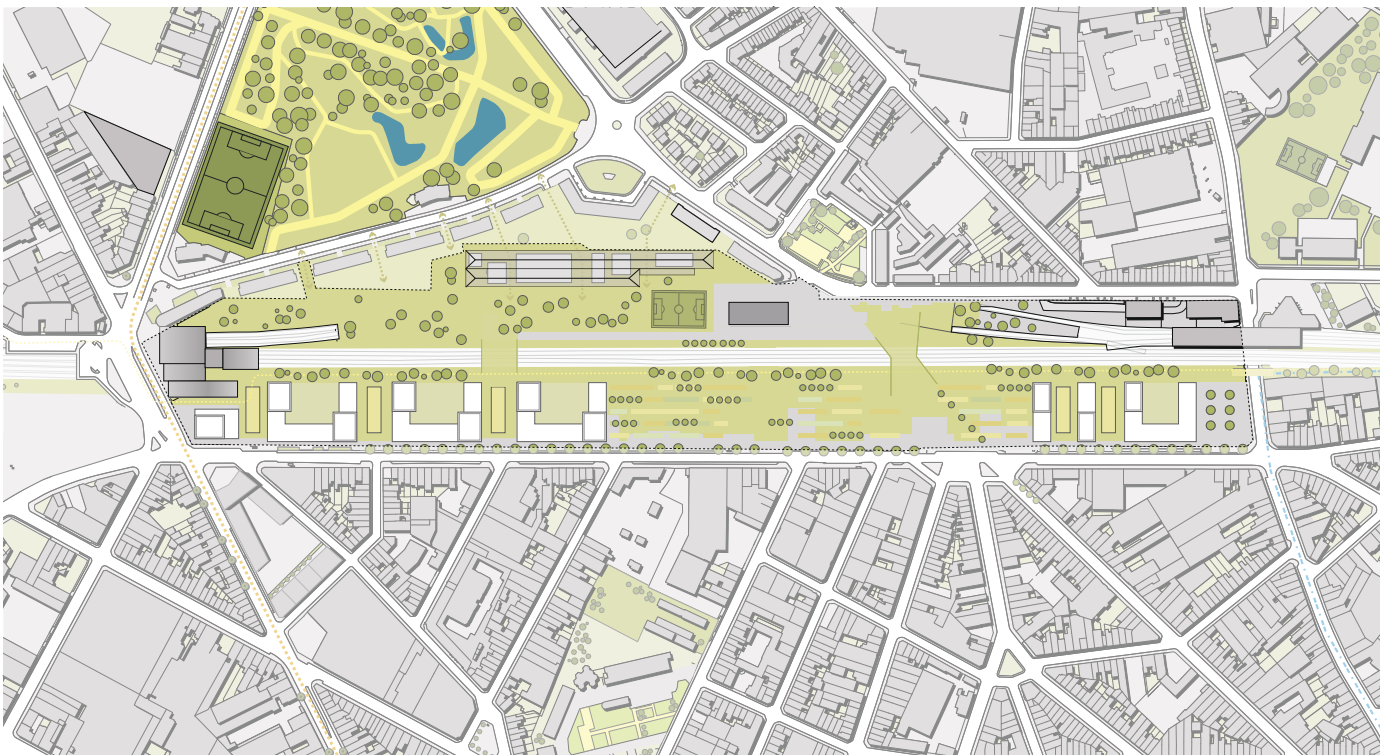
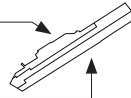
01

90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud un grand parc au centre

VARIANTE 01.1

Parc ouest : 3 ha
 Parc Vandenpeereboom : 371 m*51m = 1,9 ha



Parc ouest : 3 ha
 Parc Vandenpeereboom : 371 m*51m = 1,9 ha

lot	gabarit	surface hors sol (m ²)
A	r+16 / socle r+4	10.500
B	r+1 > r+2	5.500
C	r+11 / socle r+4	18.000
D	r+11 / socle r+4	18.000
E	r+11 / socle r+4	18.000
F	r+7 / socle r+4	5.000
G	r+7 / socle r+4	5.000
H	r+7 / socle r+4	10.000
TOTAL		90.000

variante

01

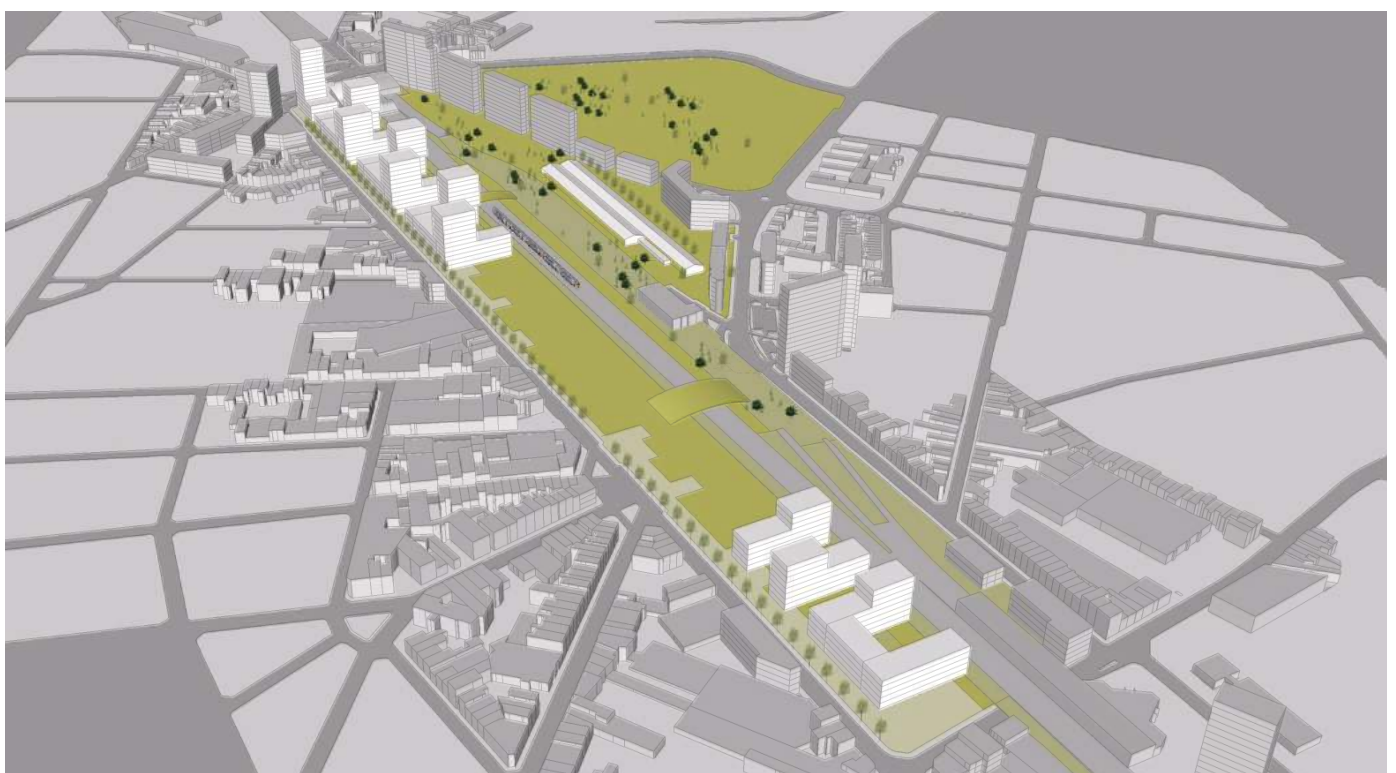
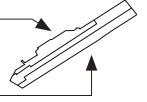
90.000 m²

Deux pôles de
densification
Nord et Sud un
grand parc au
centre

VARIANTE 01.1

Parc ouest : 3 ha

Parc Vandenpeereboom :
371 m*51m = 1,9 ha



variante

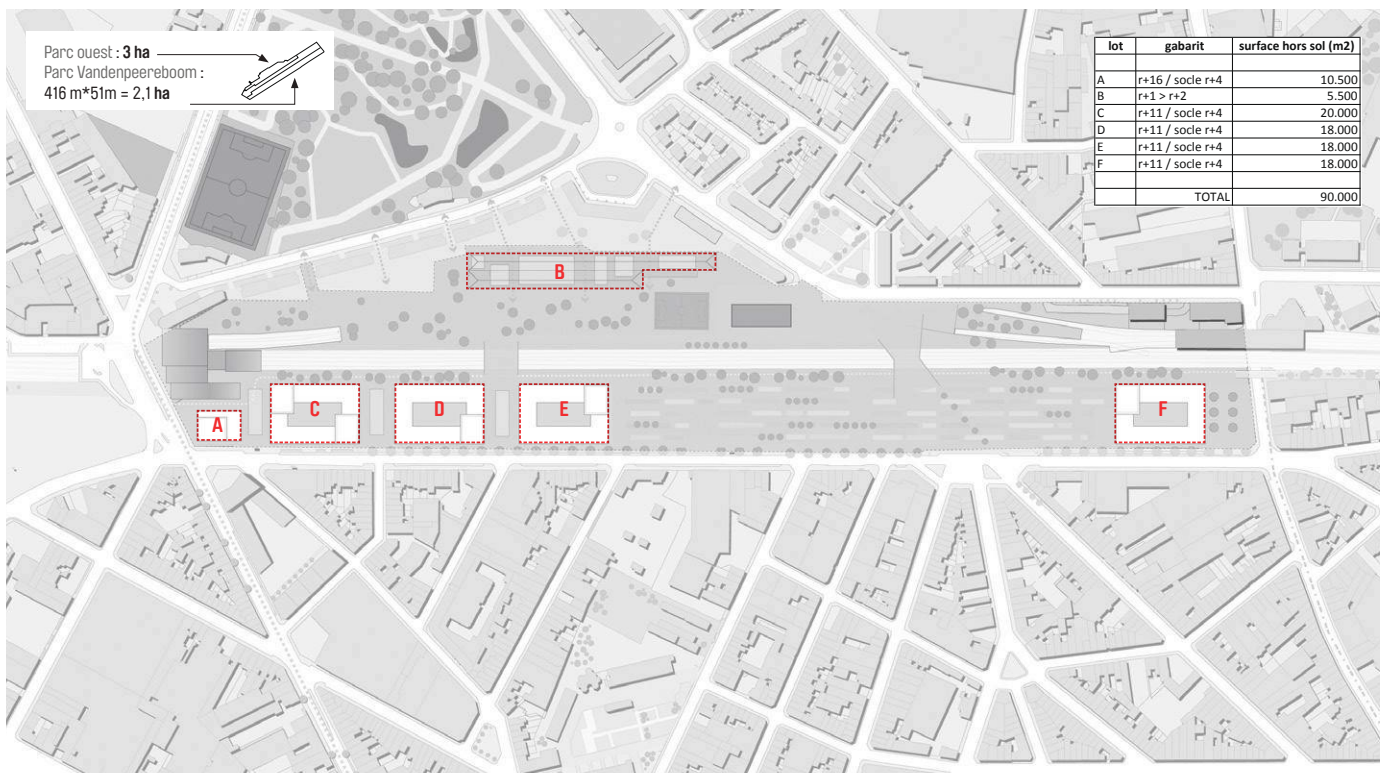
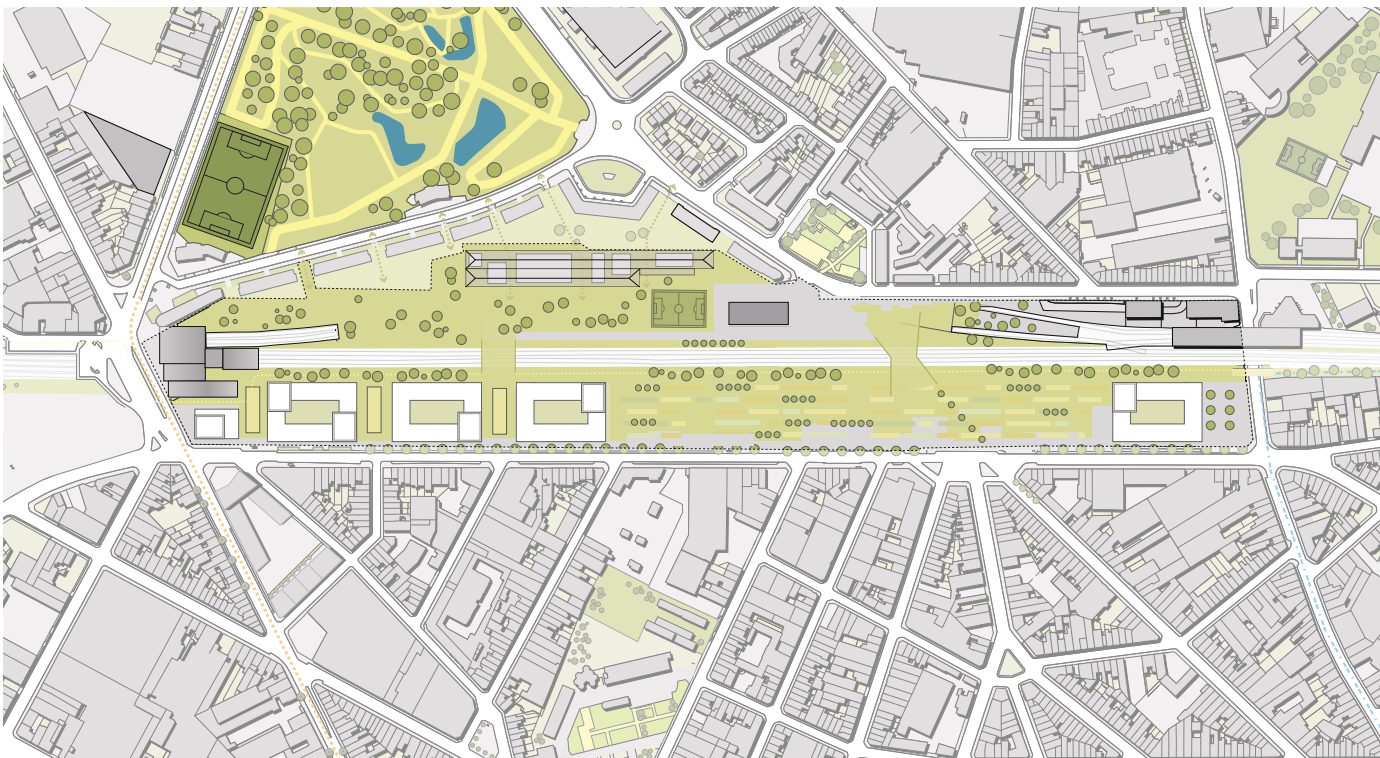
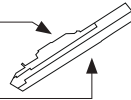
01

90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud un grand parc au centre

VARIANTE 01.2

Parc ouest : 3 ha
 Parc Vandenpeereboom : 416 m*51m = 2,1 ha



variante

01

90.000 m²

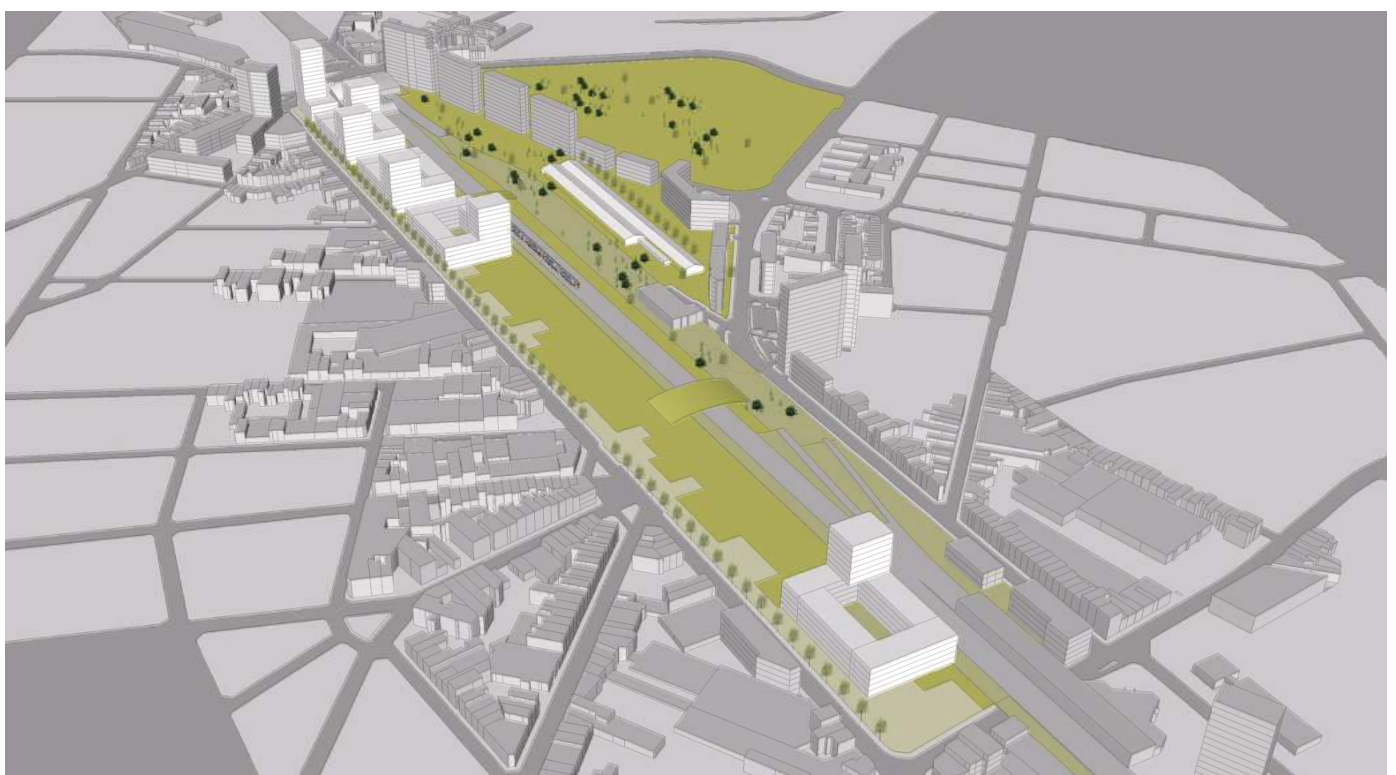
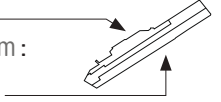
Deux pôles de
densification
Nord et Sud un
grand parc au
centre

VARIANTE 01.2

Parc ouest : **3 ha**

Parc Vandenpeereboom :

416 m*51m = **2,1 ha**



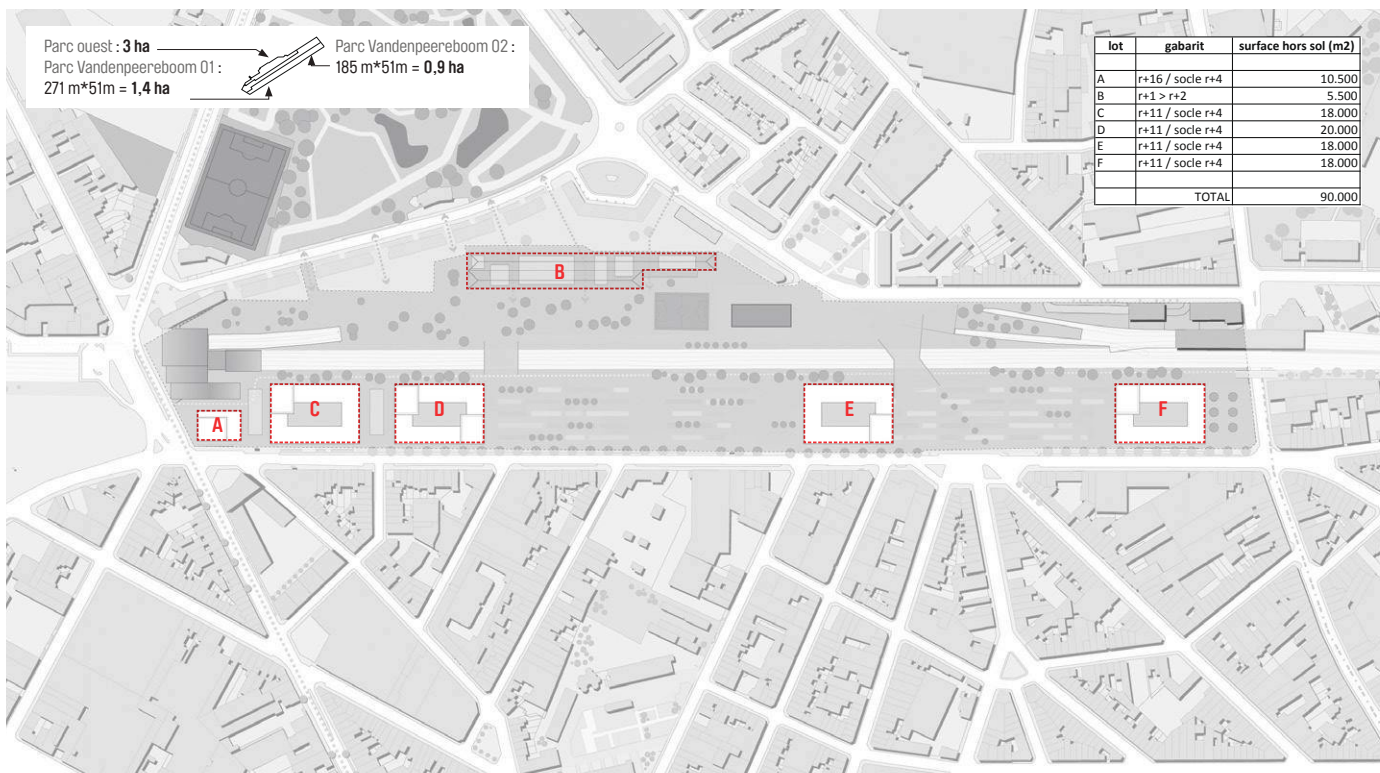
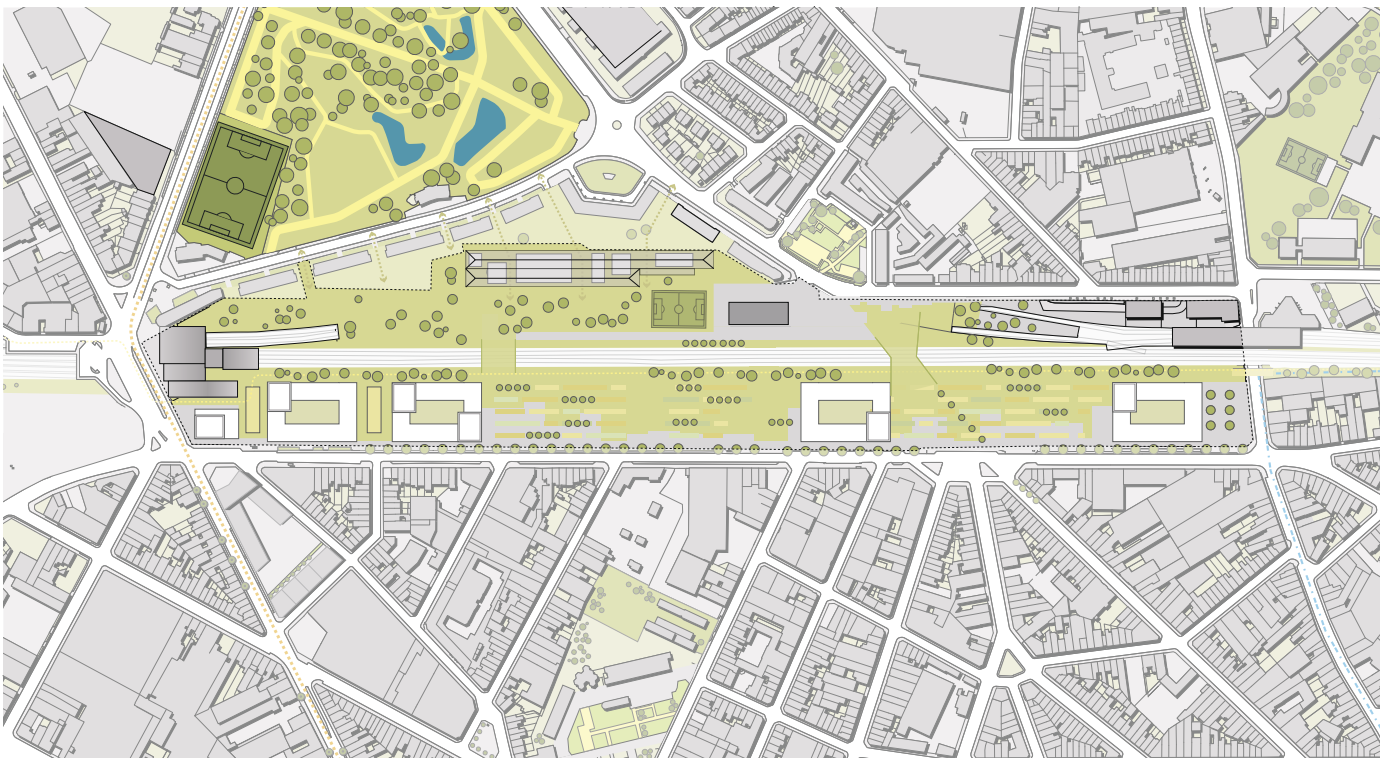
variante 02

90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.1

Parc ouest : 3 ha
 Parc Vandenspeereboom 01 : 271 m*51m = 1,4 ha
 Parc Vandenspeereboom 02 : 185 m*51m = 0,9 ha

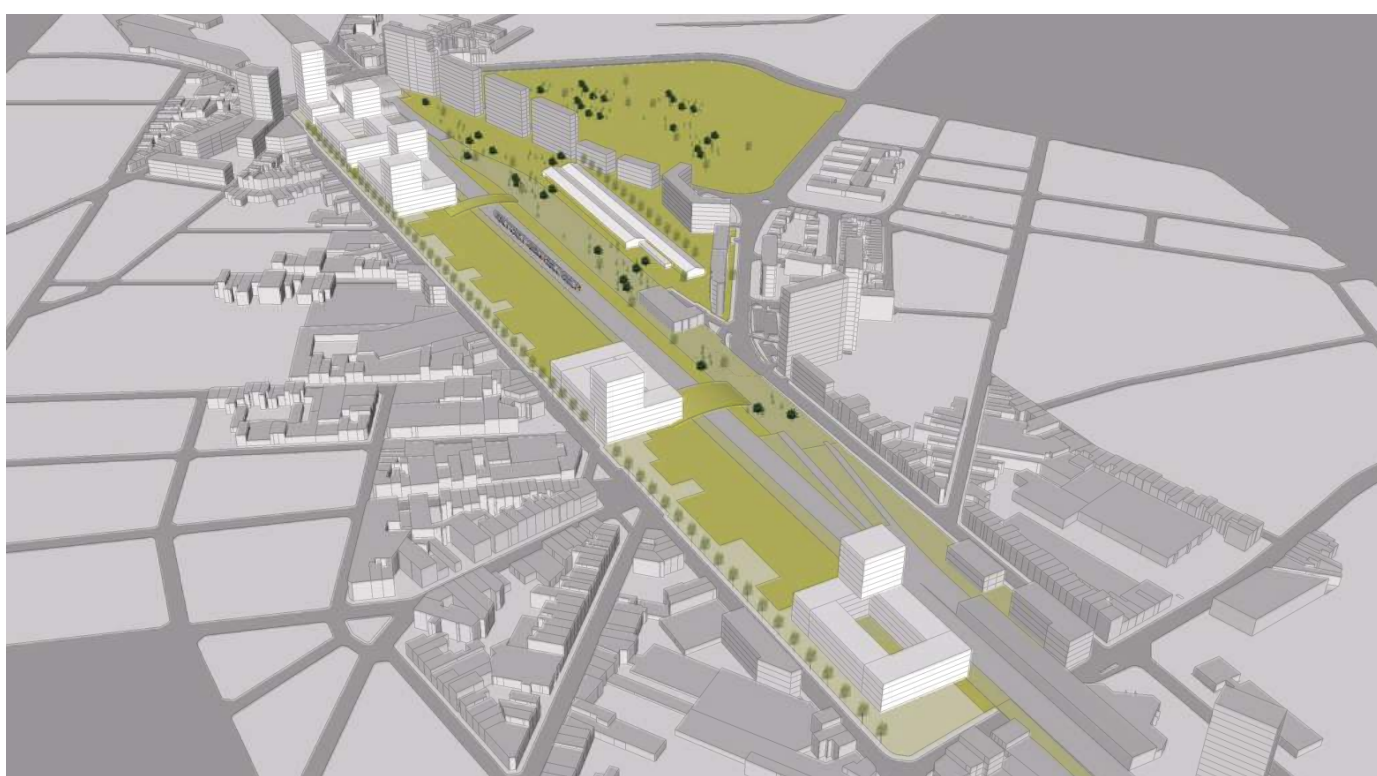
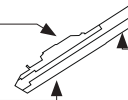


variante
02
90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.1

Parc ouest : **3 ha**
Parc Vandenpeereboom 01 : **271 m*51m = 1,4 ha**
Parc Vandenpeereboom 02 : **185 m*51m = 0,9 ha**



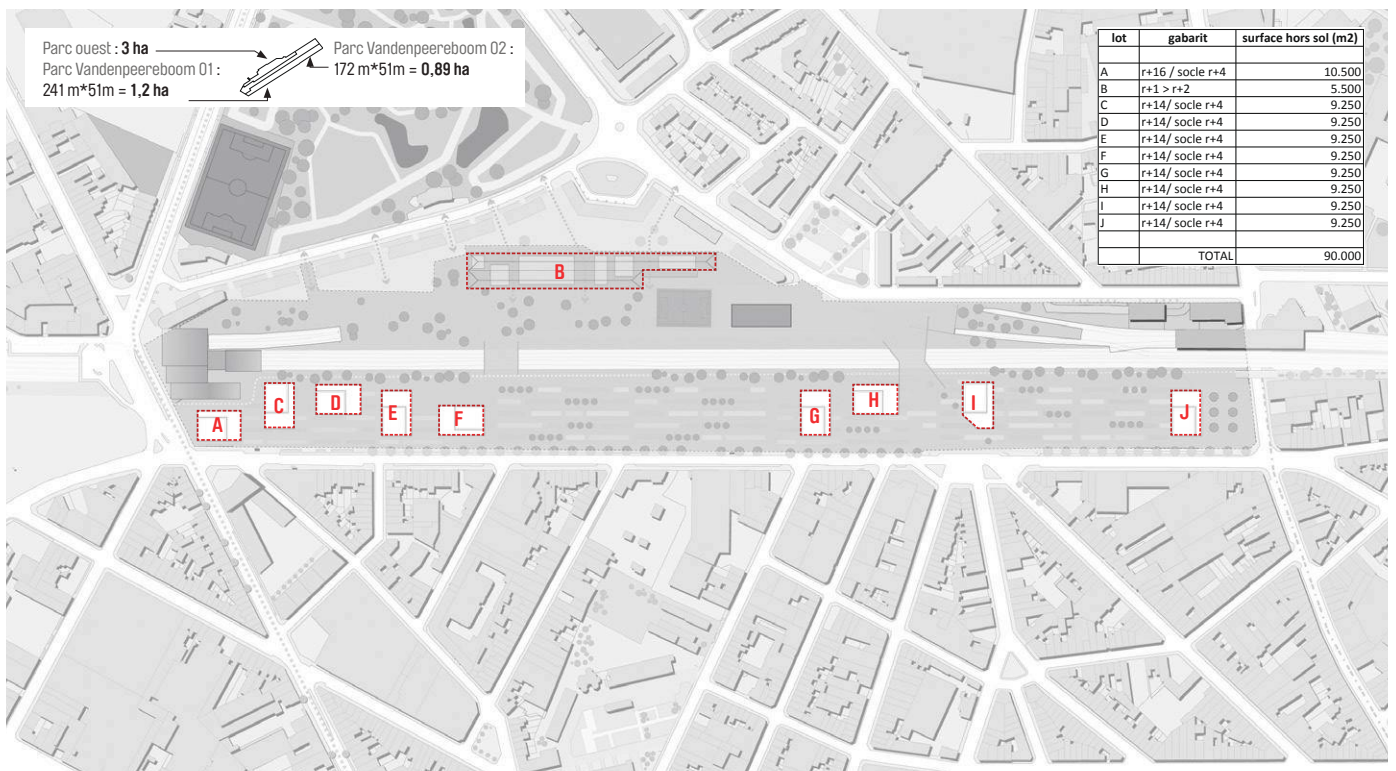
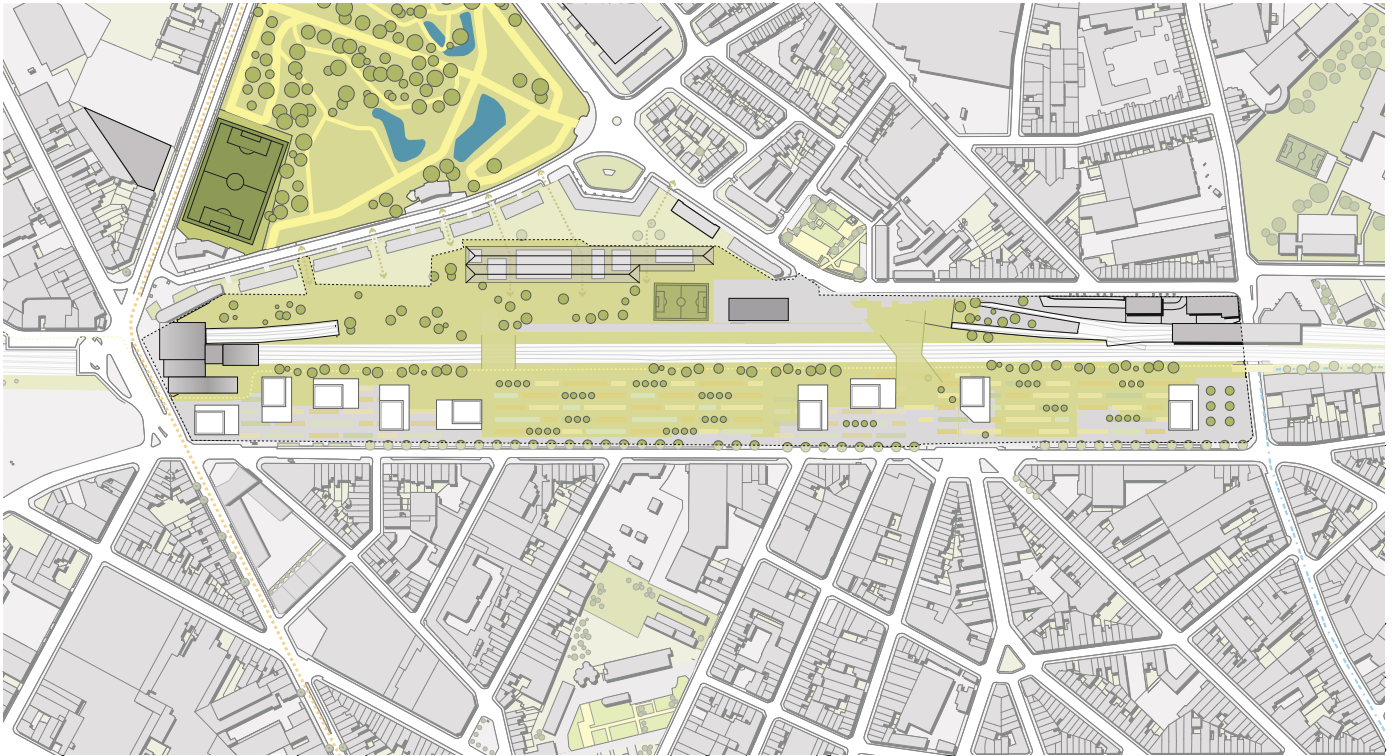
variante 02

90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.2

Parc ouest : 3 ha
 Parc Vandenpeereboom 01 : 241 m*51m = 1,2 ha
 Parc Vandenpeereboom 02 : 172 m*51m = 0,89 ha

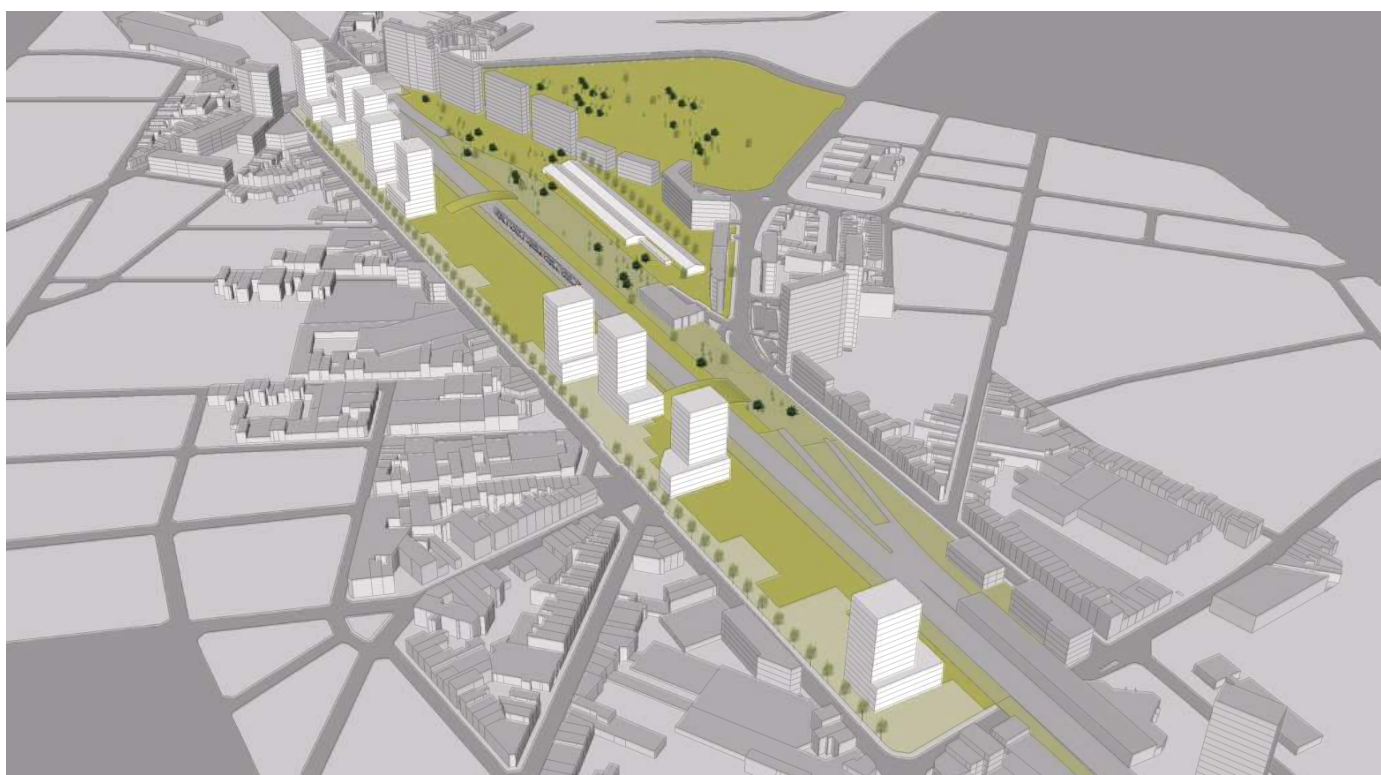
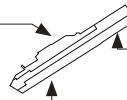


variante
02
90.000 m²

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.2

Parc ouest : **3 ha**
Parc Vandenpeereboom 01 : **241 m*51m = 1,2 ha**
Parc Vandenpeereboom 02 : **172 m*51m = 0,89 ha**



Ces différents tests de densité permettent d'évaluer les capacités d'accueil du site. Construire 150.000m² fabrique un quartier de très grande densité et rend difficile la réalisation d'un espace vert. Construire 90.000m² semble plus souhaitable car cela permet des espaces ouverts vastes mais cela implique tout de même de réserver des zones très denses.

Nous n'avons pas testé ici la possibilité de densification des abords du site. Il existe en effet des parcelles mutables autour de la ZIR, le long de la rue Vandenspeereboom principalement. Le dépôt Jacques Brel peut également être considéré comme densifiable. Il est à prévoir que la dynamique initiée sur la ZIR mettra en mouvement le quartier. Une hypothèse est apparue pendant les tables rondes, celle de la possibilité d'un transfert des droits à bâtir. Si par exemple la SNCB, propriétaire du terrain, a le droit de construire 90.000m² sur la ZIR, peut-elle, par des échanges de parcelle, construire 10.000m² sur un autre site et donc construire moins sur la ZIR? Ces questionnements sont évidemment intéressants pour préserver un maximum d'espaces non bâtis sur le territoire de la ZIR. Mais ils sont soumis à tellement d'autres questions (échanges avec des terrains publics? achat aux privés? procédures? etc.) que le test en plan ne pouvait qu'être insatisfaisant. De même, l'ambition régionale de réaliser 800 logements dans le quartier de la Gare de l'Ouest doit s'envisager au sens large en valorisant le potentiel constructible de la ZIR proprement dite, ainsi que celui des parcelles mutables situées à proximité. Le travail du masterplan et les évolutions à venir du projet permettront de confronter ces tests à la réalité des affectations possibles, présentes et souhaitables (nombres maximum et types de logement, surface nécessaire pour l'école de formation d'Infrabel, ambition d'un grand équipement régional, etc.).

Des études relatives à la pollution du sol et au bruit seront également déterminantes pour l'implantation et la densité possible sur le site. En effet, certaines pollutions pourraient entraîner des sur-coûts importants si elles se situent sur des zones où des fondations sont prévues. Or, si l'on évalue l'implantation des bâtiments en connaissance des dépollutions nécessaires, certaines dépenses pourraient être évitées. Concernant le bruit du train, du métro et des voiries la logique est la même. Plus les contraintes sont connues à l'avance, plus elles peuvent être travaillées comme des éléments de projet et pas seulement comme des sur-coûts. Le travail du masterplan sera itératif au fur et à mesure que la connaissance du site et du contexte se précisera. C'est bel et bien dans le temps que le processus de mutation de la Gare de l'Ouest doit d'inscrire.

En même temps que l'étude de pollution du site, il faudra réaliser une évaluation du bruit et du trafic ferroviaire actuel et à venir. Le trafic marchandises présent sur ce site produit beaucoup de décibels et de vibrations. Cette question sera développée lors du Masterplan par une étude d'incidence sur l'environnement.

02 / GESTION
TRANSITOIRE

INTRODUCTION

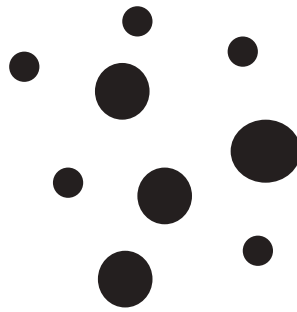
GARE DE L'OUEST, PREMIER ACTE

Le site de la Gare de l'Ouest est aujourd'hui une vaste friche de 13ha. Malgré sa bonne accessibilité en transport public, ce site est dépourvu d'image, d'imaginaire et d'intérêt pour les bruxellois. Il constitue une nuisance pour les habitants qui vivent de part et d'autre, alors que réaménagé, ce site contribuerait à valoriser les quartiers alentours. Au cœur de la ville, cette friche constitue une fracture urbaine séparant deux Molenbeek, l'«historique» et «le nouveau». D'un côté, une ville densément bâtie et peuplée, sans véritable espace vert. De l'autre, un tissu beaucoup plus aéré.

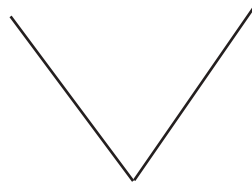
Il y a donc deux urgences. D'une part, construire une nouvelle image, susciter des envies et rendre le site attractif. D'autre part, offrir, au plus vite, des espaces ouverts au quartier qui borde la friche à l'Est. En un mot, l'occupation temporaire de la friche doit faire naître de nouvelles habitudes et permettre aux molenbeekois et aux bruxellois de se familiariser à nouveau avec cette Gare de l'Ouest.

Le développement du site de la Gare de l'Ouest prendra du temps, une dizaine d'années certainement. Le succès d'un projet repose non seulement sur un bon aménagement mais aussi sur un phasage cohérent et un déroulement continu. Il s'agit de considérer l'occupation temporaire comme le début visible de ce processus. A ce titre, il s'agit d'associer à ce «temporaire» une gestion «transitoire», visant à accompagner les nouveaux usages et à installer progressivement une urbanité nouvelle. L'occupation temporaire ne doit en aucun cas constituer un «avant» projet urbain détaché de la suite, elle doit faire partie d'une vision, d'un masterplan à long terme et ne doit pas simplement disparaître le jour où les chantiers de construction commenceront. C'est pourquoi, c'est à l'auteur de projet du masterplan qu'il convient de confier l'élaboration d'un plan de gestion transitoire.

Ce chapitre constitue d'avantage une «boîte à outil» sur la gestion transitoire du site de la Gare de l'Ouest que des pistes de projets à suivre. Les possibilités devront être évaluées au regard des études de sol mais aussi des choix du masterplan.



OCCUPATIONS
TEMPORAIRES



GESTION
TRANSITOIRE

DU TEMPORAIRE ET DU TRANSITOIRE

DE L'INTÉRÊT DU TEMPS COURT

L'ampleur des opérations urbaines, leur complexité, la durée des procédures réglementaires, la vitalité du marché immobilier, laissent parfois des sites à l'abandon et des populations en attente. Entre les acquisitions de terrains, la réalisation d'études techniques, la définition d'un projet urbain, la mise en œuvre opérationnelle des différents programmes (immeubles d'habitation, équipements publics, voiries, parcs et espaces publics), le temps est très long. Ce temps de l'attente n'est pas acceptable pour les habitants concernés, il n'est pas non plus souhaité par les élus et les aménageurs. L'idée est de proposer une vie, physique et sociale, à ce vaste site dans ce temps intermédiaire des études et du chantier.

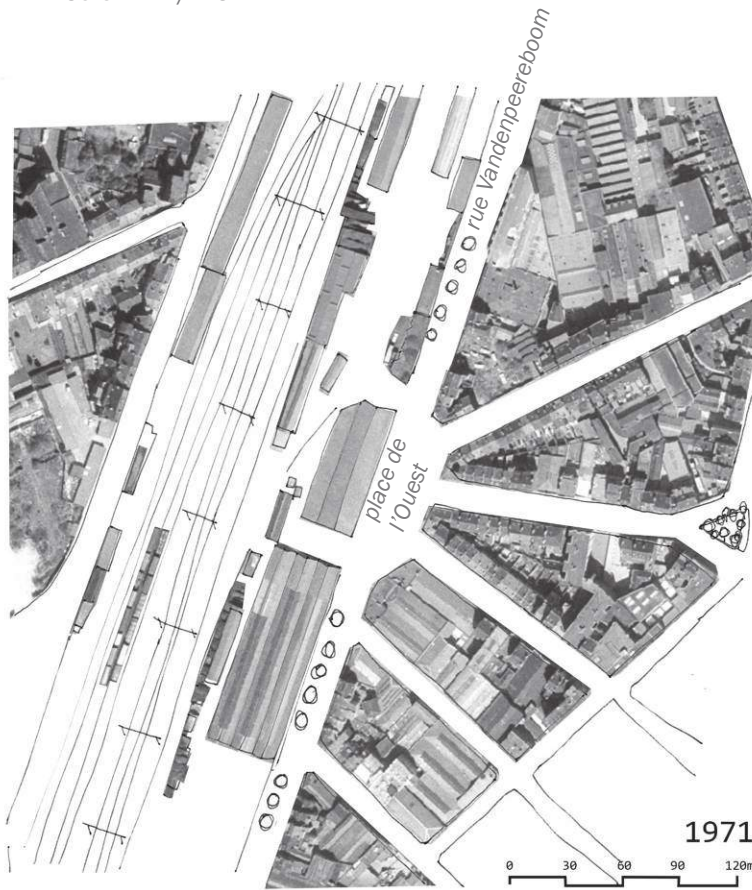
D'une manière économe, il s'agit de proposer une dynamique au site, tant du point de vue des usages que de l'image. L'hypothétique légèreté du provisoire autorise une grande liberté de propositions.

Comment, dans une situation mouvante, proposer des stratégies spatiales intermédiaires, éphémères, susceptibles de qualifier et d'orienter un site?

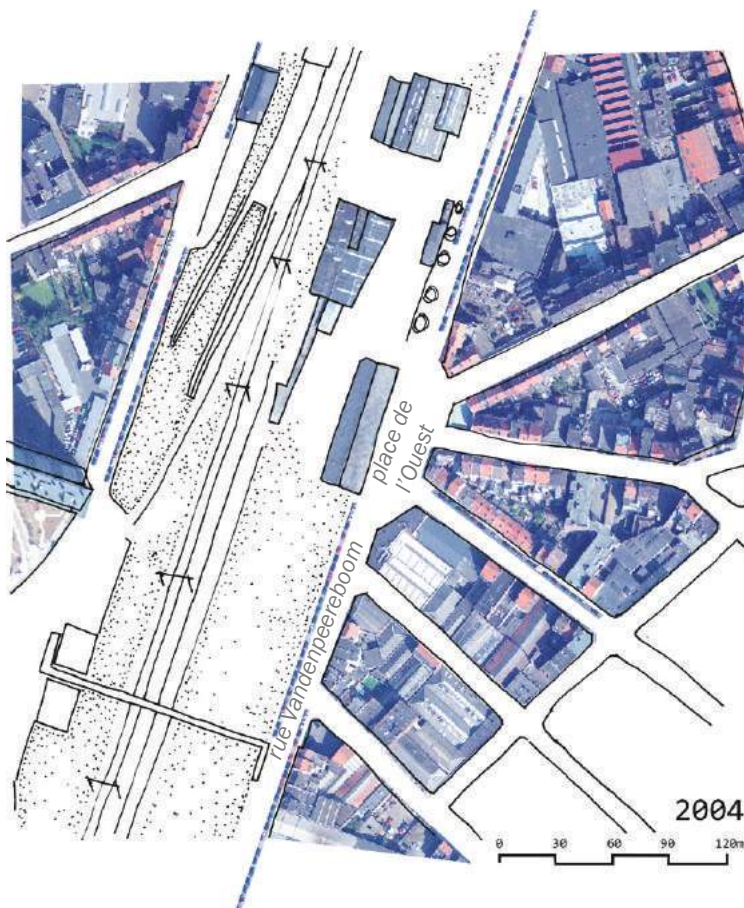
L'intérêt est évidemment d'inventer ou d'approcher, en étant soumis à ces contraintes, de nouvelles formes de projet. L'enjeu est aussi de savoir si des projets peuvent être transitoires et capables de gérer des situations en évolution et même de tirer un bénéfice de cette modification à venir. Les projets ne sont donc plus un aboutissement mais des situations en développement. L'occupation temporaire devient alors une gestion transitoire. Comment peut-on occuper, faire vivre des espaces et à la fois anticiper sur leur développement ?

Les projets d'occupation temporaire de site en attente ont plusieurs avantages, selon les cas de figure :

- Qualifier, donner une valeur, révéler des sites méconnus, mal connus et ayant souvent mauvaise réputation.
- Donner une image de marque à un site inoccupé.
- Donner la possibilité aux habitants d'une ville de prendre part à son développement.
- Identifier les réseaux, les acteurs, leurs besoins, leurs attentes
- Assurer la sécurisation des sites, difficile à gérer lorsqu'ils sont inutilisés.



1 LA PLACE DE L'OUEST FACE À LA GARE DE L'OUEST, EN 1971.
< carte ADT, sources Bruciel.



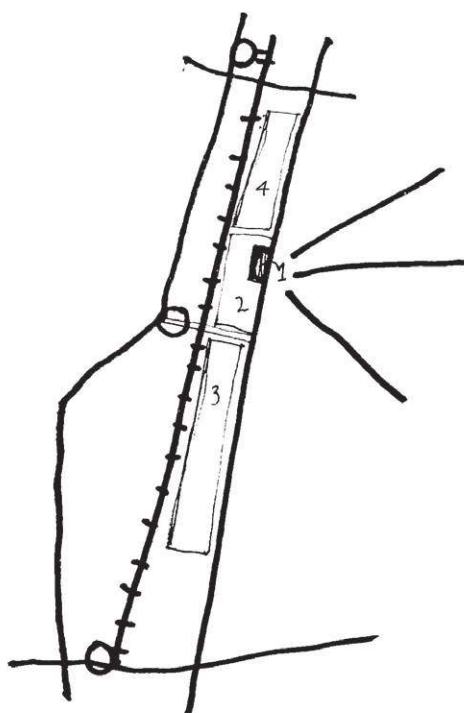
2 LA PLACE DE L'OUEST FACE À LA FRICHE, EN 2004.
< carte ADT, sources Bruciel.

- Expérimenter des prototypes de gestions (biodiversité, dépollution).
- Accompagner les transformations d'un quartier.

L'occupation temporaire a tout à gagner à être pensée en accord avec le développement futur du site. Il ne s'agit pas simplement d'« occuper » mais bien de préparer, d'amorcer, voire même de commencer l'aménagement. Il y a deux raisons à cette posture : d'une part, le temporaire ne doit pas être vécu comme quelque chose que l'on donne puis que l'on reprend ; d'autre part, la nouvelle image que l'on donne à un site est un signal fort pour la suite. C'est pourquoi il est important de parler davantage de « transitoire » que de « temporaire ».

DES PISTES POUR LA GARE DE L'OUEST

L'Est du site fait partie du « Molenbeek historique », quartier au bâti et à la population très dense. Même les intérieurs d'îlots sont largement construits. Il y a une grande part d'enfants dans la population et les espaces verts manquent. Sur presque toute la rue Vandenpeereboom, la friche est située au même niveau topographique que la rue. Cette rue, longue d'un kilomètre connaît une ponctuation dans sa linéarité : la Place de l'Ouest, placette de quartier dont le dessin est issu de l'implantation historique de la Gare de l'Ouest.

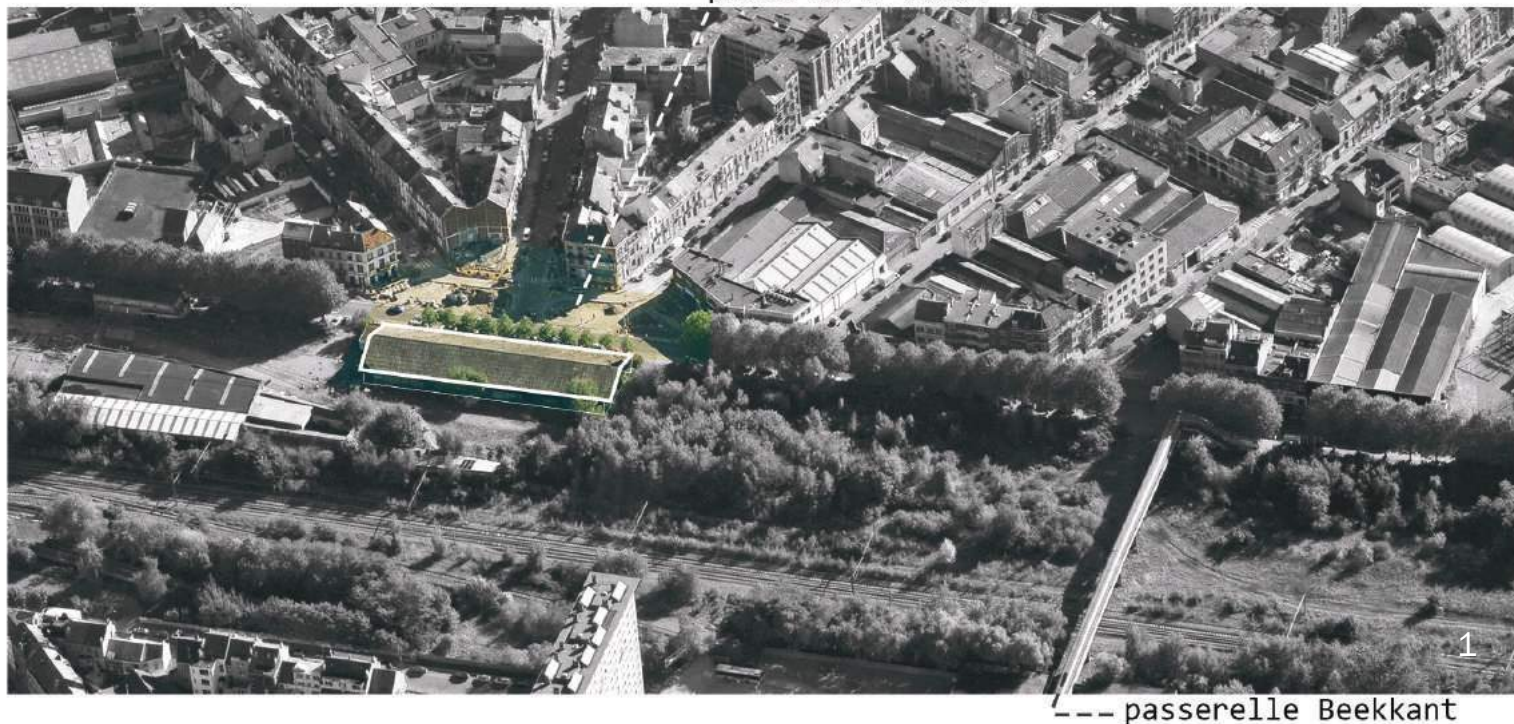


Côté Ouest de la friche, le tissu urbain est plus aéré, on y trouve des placettes, un square et le grand Parc Marie-José. De plus, la friche est moins visible, souvent cachée, à l'arrière des immeubles à appartement du Logement Molenbeekois notamment, ou derrière des talus.

Pour l'urgence du besoin en espace vert et parce que l'interaction friche/espace public y est plus grande, nous proposons quatre pistes d'actions sur l'Est du site:

1. ouvrir par la Place de l'Ouest
2. aménager un parc provisoire
3. amorcer la dépollution
4. investir la dalle

place de l'Ouest



--- passerelle Beekkant



rue Vandenpeereboom

place de l'Ouest

HALLE POLYVALENTE

>70 m de long sur 20 m de large
>espace public couvert d'environ 1.400m²

4 EXEMPLES D' ACTIONS, 4 PISTES DE RÉFLEXION

OUVRIR PAR LA PLACE DE L' OUEST

RÉHABILITER UNE HALLE QUI FAIT FACE À LA PLACE DE L' OUEST

Située exactement en face de la place, en bordure du périmètre de la ZIR, se trouve une vaste halle désaffectée. Ce bâtiment a été construit entre 1947 et 1953. Ce bâtiment, accueillait notamment un entrepôt de charbon. La place de l' Ouest était tournée vers la Gare. Aujourd' hui elle n' est tournée vers rien, vers une friche clôturée, vers un espace vert inaccessible. La morphologie de la structure viaire invite donc à créer ici la première porte vers le site.

Cette halle pourrait offrir une entrée privilégiée dans le site en devenant un espace public couvert, une extension de la place de l' Ouest.

La structure et la charpente en métal nécessitent évidemment une expertise. Il pourrait être envisagé de ne garder que la charpente, de vider l' intégralité de la surface au sol, d' enlever les restes de façade et de refaire un toit. Il pourrait être envisagé de construire un petit volume, dans l' entrepôt, pour offrir un local confortable en lien avec la fonction de l' entrepôt. Par exemple un local d' accueil chauffé, un peu de sanitaires...

Il faudra faire rapidement une étude de faisabilité du maintien de l' entrepôt et une estimation des coûts de rénovation et des variantes possibles.

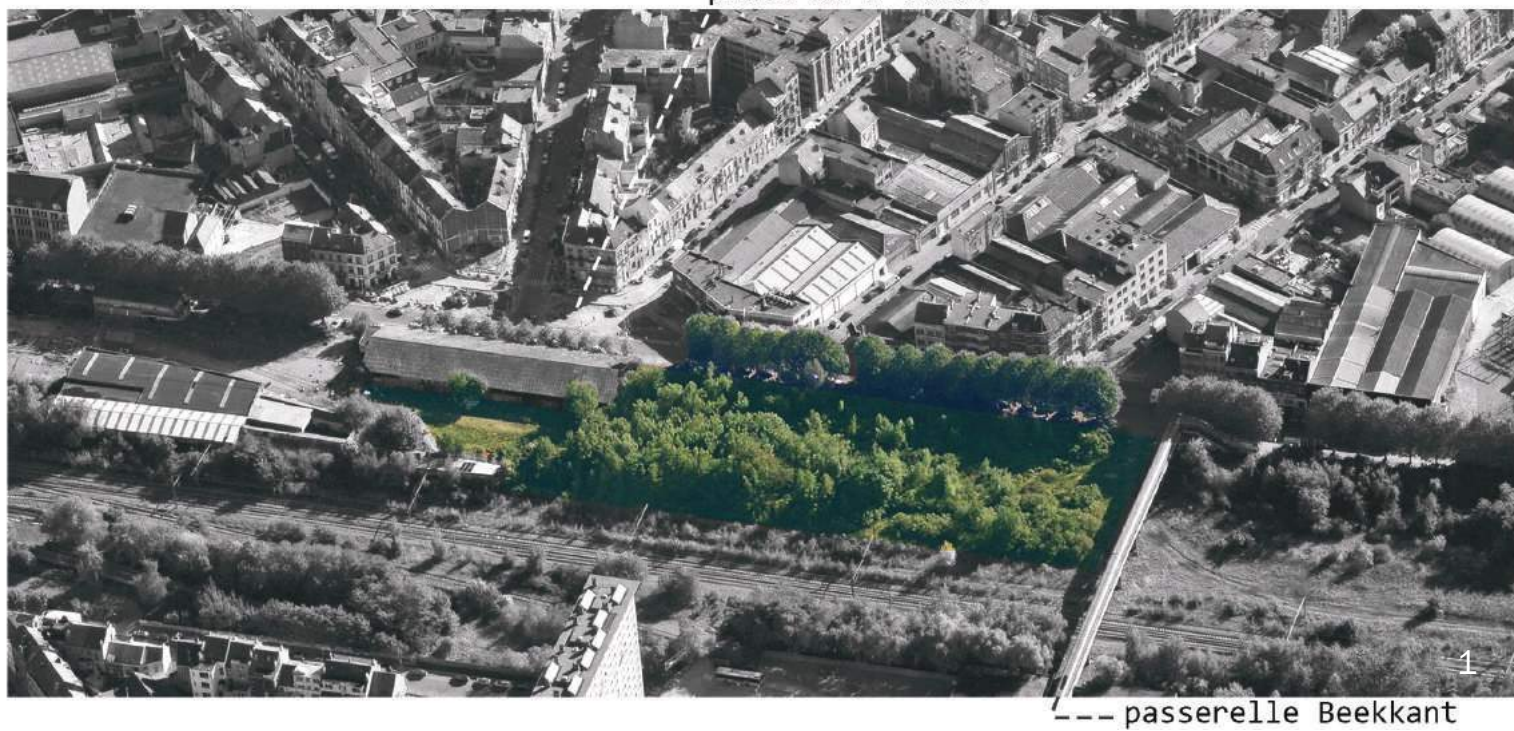
1 Vue d'oiseau de la halle face à la Place de l' Ouest, un réseau viaire tourné vers l' ancienne gare

Longue de 70m, cette halle pourrait devenir un seuil de la ZIR. Symboliquement, cette première réhabilitation fabrique une porte, la première nouvelle porte du site. Au regard du masterplan, du phasage mais aussi de la réussite du projet temporaire, cet espace public couvert pourrait être conservé dans le futur. Le besoin d' un espace public couvert est souvent exprimé par les jeunes de ce quartier. Cette information nous a été communiquée par les acteurs de jeunesse du quartier avec qui nous avons fait une visite de terrain (10 mars 2015). Cette halle apparaît alors comme une belle opportunité pour répondre à ce besoin. Il semble néanmoins important de réfléchir à un aménagement cohérent sous cette halle. Nous pensons que ce lieu pourrait être adressé prioritairement à la jeunesse du quartier (enfants, jeunes enfants et ados).

Pour trouver une économie cohérente dans ce projet temporaire, il peut être judicieux de réfléchir à l' aménagement d' un sol uniquement, de ne pas charger l' espace en mobilier. Il s' agit bien de mettre l' espace à disposition. Par « aménagement d' un sol », nous pensons à un asphalte coloré avec une série de marquages (marelle, basket, foot, athlétisme, travail artistique, etc.). Il semble alors possible d' entamer un travail avec quelques écoles et maisons de jeunes pour définir les usages et les motifs et faire de ce sol un projet de quartier. A défaut de pouvoir récupérer la halle historique, il apparaît important de réaliser alors un auvent, même provisoire pour remplir cette fonction et permettre les usages décrits ci-dessus.

2 Vue de la Place de l' Ouest, à l' orée de la friche

place de l'Ouest



--- passerelle Beekant



PARC TEMPORAIRE

> parc d'environ 7.000m²

> accès par la halle, côté place de l'Ouest et par une entrée près de la passerelle.

AMÉNAGER UN PARC PROVISOIRE

DONNER, RAPIDEMENT, UN ESPACE VERT AUX HABITANTS DU QUARTIER

Le quartier à l'Est de la rue Vandenpeereboom est pauvre en espace vert, en plaine de jeu et en espace ouvert en regard de la densité de population. La friche de la Gare de l'Ouest, avant d'être un nouveau quartier doté d'un vrai grand parc, est d'ores et déjà un «espace vert». La friche n'est pas à un stade de développement trop avancée. Il y a quelques arbres, mais ce sont de petits sujets.

Il est possible d'ouvrir une partie de cette friche, de la nettoyer, de la jardiner sommairement, de faire des chemins, d'installer un minimum de mobiliers et d'offrir ainsi, dès maintenant, un parc aux habitants du quartier.

La végétation existante semble un point d'appui intéressant pour le parc temporaire comme pour le parc futur. Néanmoins, tant que des études de sol n'auront pas été finalisées, on ne peut préjuger de la pollution. Si le sol s'avérait très pollué à cet endroit, la végétation serait difficile à conserver lors de la phase de dépollution. Si la terre est excavée, les racines seront mises à nues et donc extrêmement fragilisées. Si de la terre saine est ajoutée au-dessus de la terre polluée, les pieds des arbres et arbustes seront enfouis. Donc, si la terre est fortement polluée à cet endroit, la végétation existante sera très difficile, voire impossible, à maintenir lors de la dépollution. Cette proposition de parc provisoire, à cet emplacement et conservant la végétation en place, est donc bien à prendre comme une piste de réflexion.

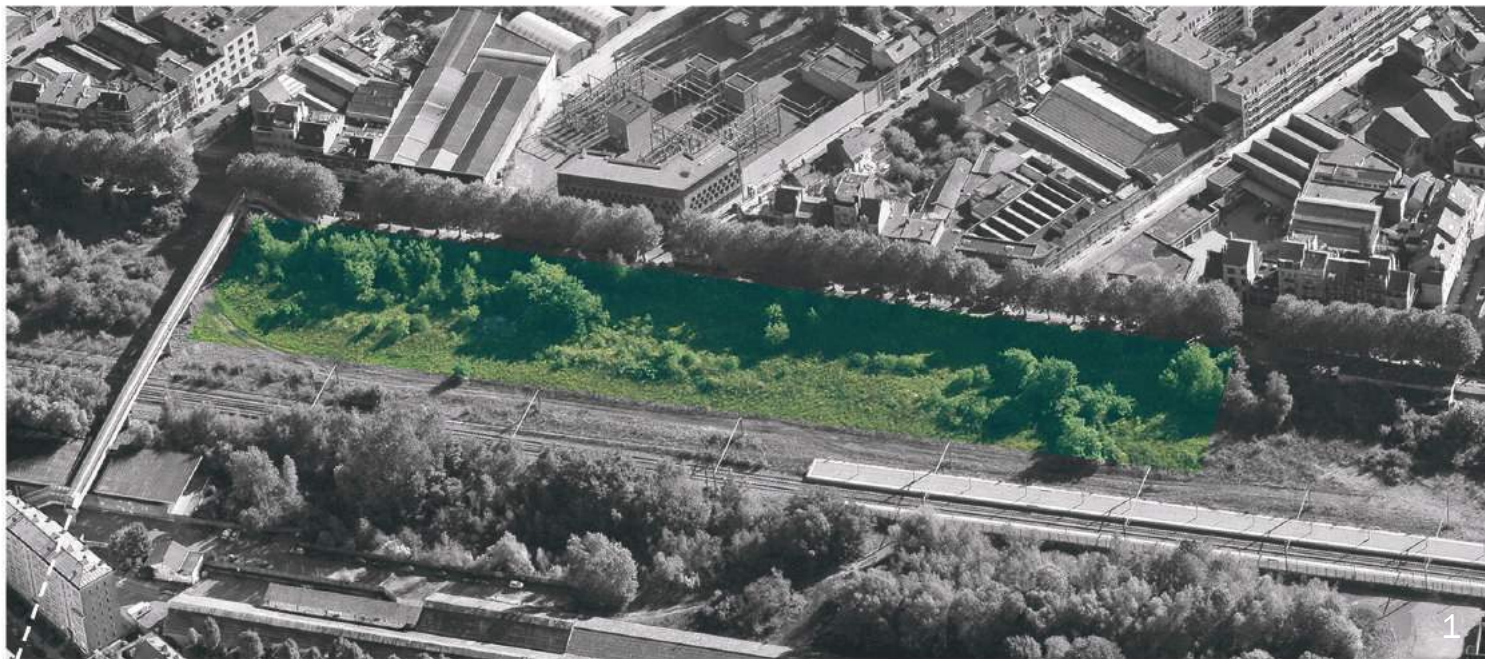
L'emplacement du parc provisoire doit être pensé en lien avec l'implantation future de l'espace vert projeté. Le périmètre présenté ici est donné à titre indicatif. La Déclaration de Politique Régionale parle d'un parc de 3ha entre Beekant et la Gare de l'Ouest. Il faudra tester plusieurs options et voir ce qui est le plus judicieux. Deux parcs provisoires en vis-à-vis, de part et d'autre des voies ferrées, ou un seul parc côté Est.

Montage du projet de l'occupation temporaire dans l'entrepôt. Plusieurs questions se poseront:

- financement ?, amiante?, la stabilité de la structure et sa sécurité, la responsabilité
- propriété: vente ou location?, accès aux terrains adjacents + clôtures?, aménagement et temporalité?
- durée de l'opération?
- aménagement et temporalité?
- partiellement sur site constructible?

1 Vue d'oiseau d'un emplacement potentiel pour un parc provisoire entre la passerelle Beekant et la place de l'Ouest

2 Image d'ambiance d'un parc ouvert sur la rue Vandenpeereboom



----- passerelle Beekkant



PARCELLE DE PHYTOREMÉDIATION

>environ 13.000m² = 1,3ha

AMORCER LA DÉPOLLUTION

EXPÉRIMENTER DES PROTOTYPES DE GESTION DE LA POLLUTION

Bruxelles-Environnement a ouvert un dossier concernant la pollution sur le site de la ZIR. Une série de recherches peuvent être menées avant le lancement des études de sol, notamment sur toutes les études qui ont été réalisées dans le passé et les différentes activités connues. Ce travail est en cours au moment de la rédaction de la présente étude.

Aujourd'hui, la dépollution d'un site se fait toujours à grand frais avec des excavations, des déplacements de terre, etc. Il existe des méthodes alternatives comme la phytoremédiation mais elles sont rarement mise en œuvre à grande échelle. D'abord parce que cela prend du temps mais aussi parce qu'il n'y a pas ou peu de précédent.

Le site de la Gare de l'Ouest est vaste, plusieurs années vont vraisemblablement s'écouler avant que le nouveau quartier voit le jour. Il serait donc intéressant de permettre ici un test de dépollution par les plantes à grande échelle.

1 Vue d'oiseau d'un emplacement potentiel pour une zone de phytoremédiation

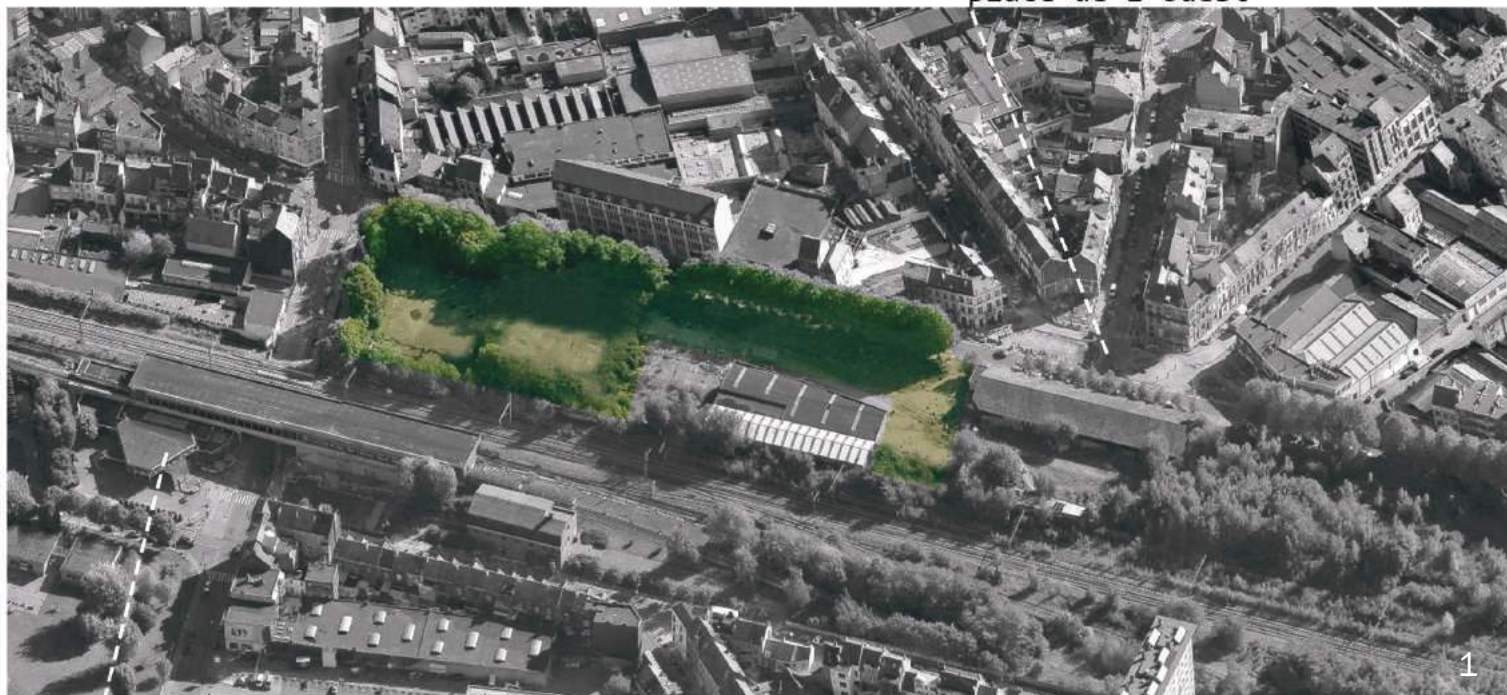
Il ne faut pas perdre de vue qu'aujourd'hui le site est utilisé localement comme décharge. L'occupation temporaire doit donc participer à donner une image nouvelle au site, à le qualifier, à lui donner un statut. Il s'agit, petit à petit, de montrer que l'espace est géré et qu'il n'est plus un non-lieu pouvant accueillir ce qui ne sert plus. A Tour&Taxis, depuis qu'il y a un parc sous les ponts de Laeken (pont du Jubilé, pont Clesse et pont Demeer) on constate beaucoup moins de dépôts sauvages.

Une parcelle, en prolongement du parc temporaire, le long de la rue Vandenpeereboom, pourrait être confiée à une association de scientifiques, d'universitaires pour faire divers tests de dépollution. Le cahier des charges pourrait stipuler que l'expérimentation doit être visible, lisible, dessinée. Elle doit rendre le site spectaculaire depuis la passerelle et depuis la rue. Les grilles de clôture le long de la rue peuvent même accueillir des explications sur ce qui se trame derrière. La parcelle ne serait donc pas accessible au public mais elle serait visible. En revanche, cette parcelle pourrait devenir un lieu d'excursions pédagogiques pour les classes du quartier et plus largement d'ailleurs à Bruxelles.

2 Image d'ambiance d'un chemin haut à travers la friche en cours de dépollution

Il est également envisageable de réfléchir à cette zone comme à une pépinière pour le futur parc. Un travail de transplantation des sujets existants pourraient être mené afin de les réserver pour l'aménagement du quartier. Construire le paysage d'un quartier neuf avec le déjà là, c'est constituer un ancrage meilleur. Quels sont les subsides (Innoviris, subsides Européens) possibles pour tout ce type d'expérimentation sur une friche ferroviaire?

place de l'Ouest



Osseghem



rue Vandenpeereboom

mur de soutènement

talus existant

terrains de sport

école temporaire Windekind

DALLE ÉCOLE

- >45 conteneurs de 12x3 mètres
- >possibilité d'être en R+1
- >200 enfants
- > cours de récréation de 1.600m²

INVESTIR LA DALLE

PLACE À LA JEUNESSE

La grande probabilité de la pollution des terres du site rend la réalisation des projets de parcs temporaires fortement dépendants de la durée des études de sol et de la dépollution. Plus la pollution est complexe et non homogène, plus les études sont longues. Il faut ajouter à cela le temps de la dépollution, du confinement des terres ou de l'ajout de terres saines. L'ensemble du processus peut prendre jusqu'à 2 ans.

Sachant cela, la parcelle située au Nord-Est de la ZIR semble intéressante. Il s'agit d'une dalle de béton, le métro allant et venant d'Etang Noir passant en-dessous. On peut supposer (encore une fois il s'agit d'hypothèses et de pistes) que cette dalle participe au confinement d'une série de risques. On sait par exemple que le béton peut bloquer la propagation des métaux lourds et des HAP (Hydrocarbure aromatique polycyclique), deux polluants probablement présents sur le site. Ainsi, un assainissement de la dalle pourrait suffire, les polluants étant bloqués par la dalle. Cela accélérerait la mise en place d'une installation temporaire.

1 Vue d'oiseau de la dalle Nord-Est

Deux pistes semblent complémentaires pour ouvrir cette parcelle de la friche sur le quartier:

UNE ÉCOLE TEMPORAIRE

L'école molenbeekoise Windekind entame des travaux de rénovation. Elle a besoin d'un terrain pour mettre des conteneurs et faire une école temporaire pendant la durée des travaux, a priori deux années scolaires. Par l'intermédiaire du facilitateur école, l'ADT souhaite que cette école en conteneurs puisse constituer un des premiers projets de la Gare de l'Ouest.

UNE PLAINE DE SPORT

Une rencontre avec les acteurs de jeunesse du quartier a permis d'identifier précisément les manques et les besoins des jeunes. Il y a plusieurs équipements sportifs dans le quartier mais ils sont tous soumis à l'adhésion à un club et surtout, ils ferment tôt. Dans l'attente d'un projet de parc et de plaine de jeux, une série d'objets et de marquages pourrait être installé sur cette dalle: panier de basket, cage de foot, tracé de terrains, de marelles sur le sol en béton.

2 Image d'ambiance rue Vandenpeereboom avec la présence de terrains de sport sur la dalle. Pistes pour retravailler les talus existants.

Ces deux équipements temporaires peuvent être réfléchis ensemble pour permettre, à cet emplacement, l'émergence d'une nouvelle vie de quartier. La présence de l'école est la garantie d'une vie quotidienne de l'espace, d'un passage d'un grand nombre de familles du quartier. Ce double projet donnera également la possibilité de transformer les talus qui bordent la friche à cet endroit.



1



2



LE POTENTIEL DE L'EXISTANT

photos printemps 2015

1 La halle de la Place de l'Ouest
< photo ADT

2 La zone potentielle pour un parc temporaire,
vue depuis la passerelle Beekkant
< photo ADT

3 La zone potentielle pour la phytoremédiation
^ photo ADT

4 La dalle au Nord-Est de la friche, site potentiel pour
l'école temporaire et des terrains de sport
^ photo ADT

METTRE EN LUMIÈRE

MISE EN VALEUR DU PAYSAGE NOCTURNE

Des actions temporaires, plus ponctuelles, peuvent également être envisagées pour contribuer activement et rapidement au changement d'image du site. En attendant la dépollution, on peut prévoir des projets qui ne donnent pas accès au site mais le rendent visible, le font voir autrement. Sur le même principe que la parcelle de phytoremédiation donne à voir un paysage, il semble nécessaire de contribuer rapidement à la fabrication d'une image plus positive de cette friche. Rendre accessible le terrain n'est pas l'unique possibilité. Plusieurs micro projets autour du site ou visibles depuis les rues adjacentes participent à créer un intérêt nouveau, une curiosité accrue, un regard neuf sur un paysage que les riverains ne souhaitent plus vivre comme une nuisance.

Des installations valorisant le paysage nocturnes seraient par exemple pertinentes pour ce site. En hiver, il fait nuit tôt. La rue est donc encore très fréquentée alors qu'il fait sombre.

Parce qu'il s'agit de projets temporaires, ces installations doivent être l'occasion de tester la pertinence d'une implantation, l'impact sur les pratiques. Ces projets doivent également être visibles voire spectaculaires.

Trois endroits stratégiques du site de la Gare de l'Ouest pourraient être concernés:

LA RUE VANDENPEEREBOOM

Cette rue, longue de près d'1km, longe la friche côté Est. Les gabarits sont relativement bas et plusieurs bâtiments sont vides. Cela confère à la rue une ambiance peu rassurante. Le trottoir qui longe la friche est un endroit privilégié pour les dépôts d'ordures, très fréquents.

Le travail de lumière doit contribuer à rendre moins discrets les dépôts clandestins. Mais surtout il doit offrir la possibilité de voir autrement la friche, il doit révéler ce territoire dans sa profondeur et contribuer à fabriquer une nouvelle image du site.

LA PASSERELLE BEEKKANT

Unique traversée Est-Ouest, la passerelle est aujourd'hui en mauvais état et insécurisante. Il y a urgence à agir pour le bien être des riverains. Cette passerelle a néanmoins des qualités importantes : elle donne à voir le site de haut et offre des vues sur le territoire bruxellois.

Deux projets pour améliorer cette passerelle existante:

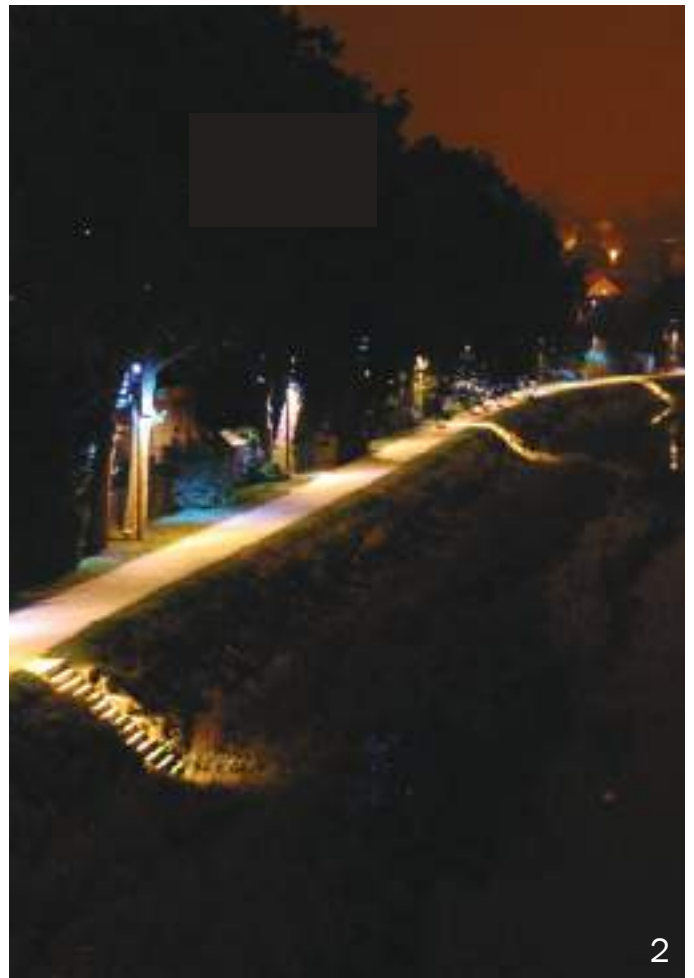
- Installer un éclairage intérieur apaisant qui participe à rendre la traversée nocturne rassurante. Cet éclairage rendra aussi visible la passerelle depuis le quartier. Ce travail doit donc participer à faire de cette architecture un point de repère et un élément de valeur.
- Installer un éclairage extérieur qui éclaire la friche depuis la passerelle. Cet éclairage doit permettre de voir la friche, de la mettre en valeur, de la regarder autrement. Mais ce travail doit aussi rendre plus difficile les dépôts d'ordures qui participent à l'image négative du lieu.

LES QUAIS SNCB DE LA GARE DE L'OUEST

La ligne 28 traverse la friche en son centre. Les quais de la Gare de l'Ouest, longs de 250m, forment comme une promenade haute qui avance dans la friche. Un éclairage depuis les quais vers la friche pourrait permettre une mise en valeur de la friche, une reconnaissance et une découverte de ce paysage en mouvement.

A titre indicatif, on pourrait évaluer le budget nécessaire à ces trois installations aux alentours de 100.000€ HTVA. Ce coût comprend un budget d'études d'environ 8.000€.

La lumière peut représenter un outil efficace dans sa capacité à mettre en valeur et à poétiser l'espace. La friche est une gêne aussi car elle est un non lieu, sans statut, où se déroule toutes les pratiques que la ville ne veut pas voir (trafic et prise de drogues, habitat précaire, dépôt d'ordures, etc.). Ponctuellement, souligner, éclairer, montrer, qualifie l'espace et offre la possibilité qu'il devienne beau aux yeux des passants.





LA LUMIÈRE POUR VOIR AUTREMENT

photos de référence

1 Tunnel du Vigan / Gard / Pierre Nègre

2 Quai de l'Odet / Quimper / Pierre Nègre

3 Place Maréchal Foch / Troyes / L'acte Lumière

4 Parc de la Rhônelle / Valenciennes / Fanny Guerard

5 La coulée verte / Carpentras / François Migeon

CONCLUSION

GARE DE L'OUEST, AMORCER LA SUITE

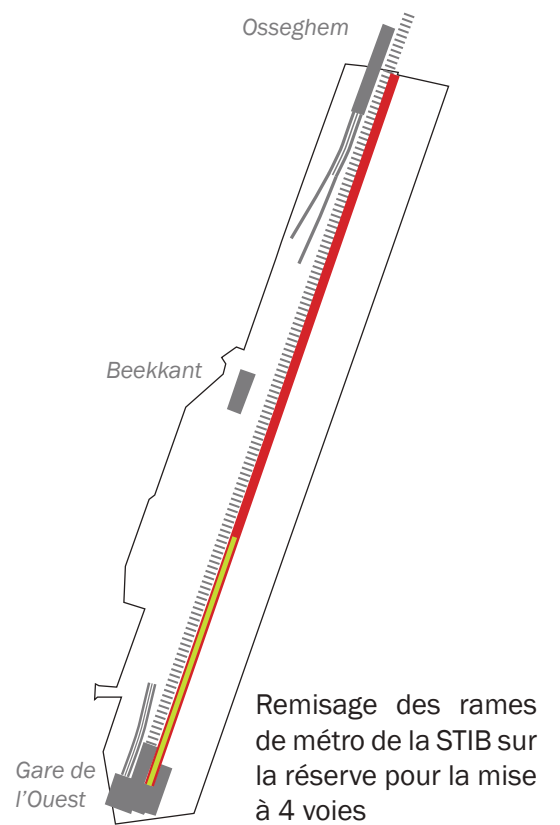
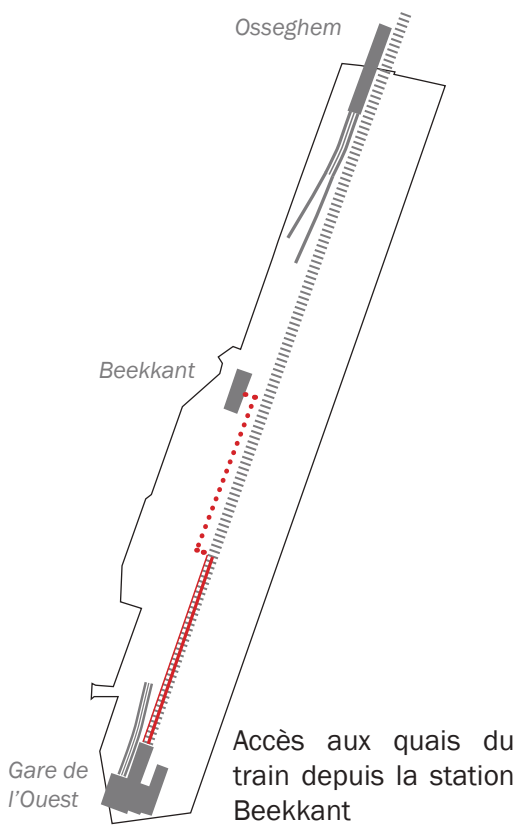
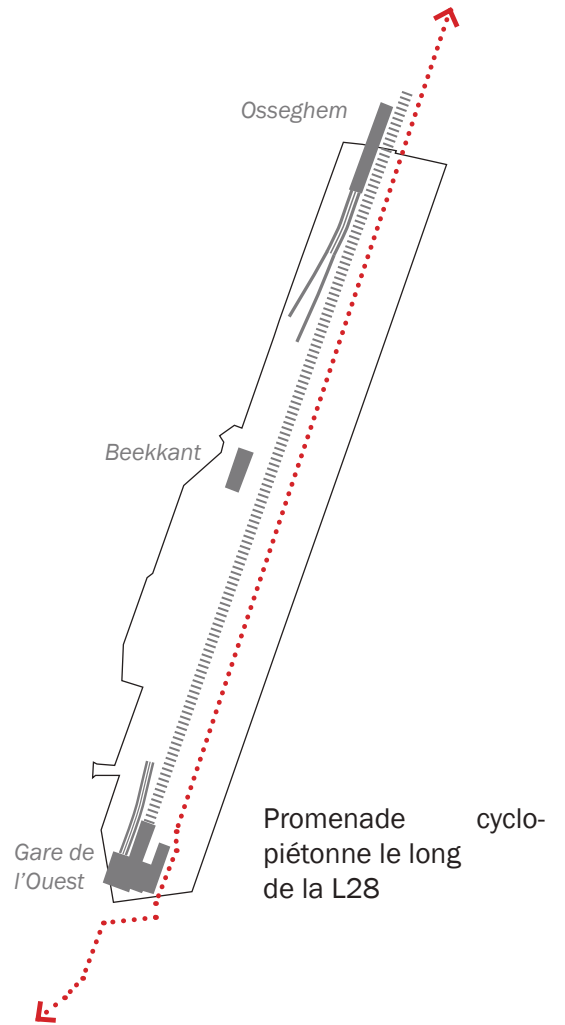
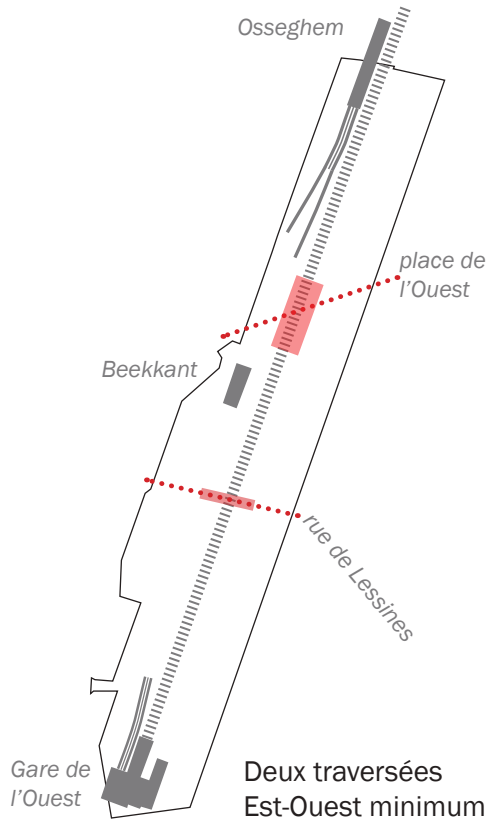
La friche de la Gare de l'Ouest, dans son état actuel, porte un potentiel très grand mais demeure une nuisance pour les riverains. Le développement d'un nouveau quartier prendra du temps. Pour amorcer le changement, une série d'actions peuvent très vite prendre place et mettre en route un urbanisme évolutif.

Partant de l'existant, les différents projets transitoires devront être en adéquation avec les quartiers alentours: prendre en compte les urgences, les besoins, les envies des habitants mais aussi les réalités complexes des personnes précaires qui vivent sur le site.

La gestion transitoire, pour permettre un processus itératif d'expérimentations, doit être coordonnée par la même équipe que celle du masterplan. Plusieurs actions, occupations, installations pourront être confié à des opérateurs différents (asbl, collectifs, artistes, groupe d'habitants, universitaires, pépiniériste, etc.). Mais l'ensemble, pour permettre une vision cohérente, doit être inscrit dans un plan (le projet à court terme) et être réfléchi en même temps que le masterplan (la vision à long terme). Le principe est de considérer le temporaire comme le début du processus de développement et non comme un moment d' « occupation » du site.

Le « plan de gestion transitoire » est donc un outil pour accompagner et assurer le suivi de projets temporaires sur le site, en garantissant leur cohérence avec le projet global.

03 / LIGNES
DIRECTRICES



LES BASES DU MASTERPLAN

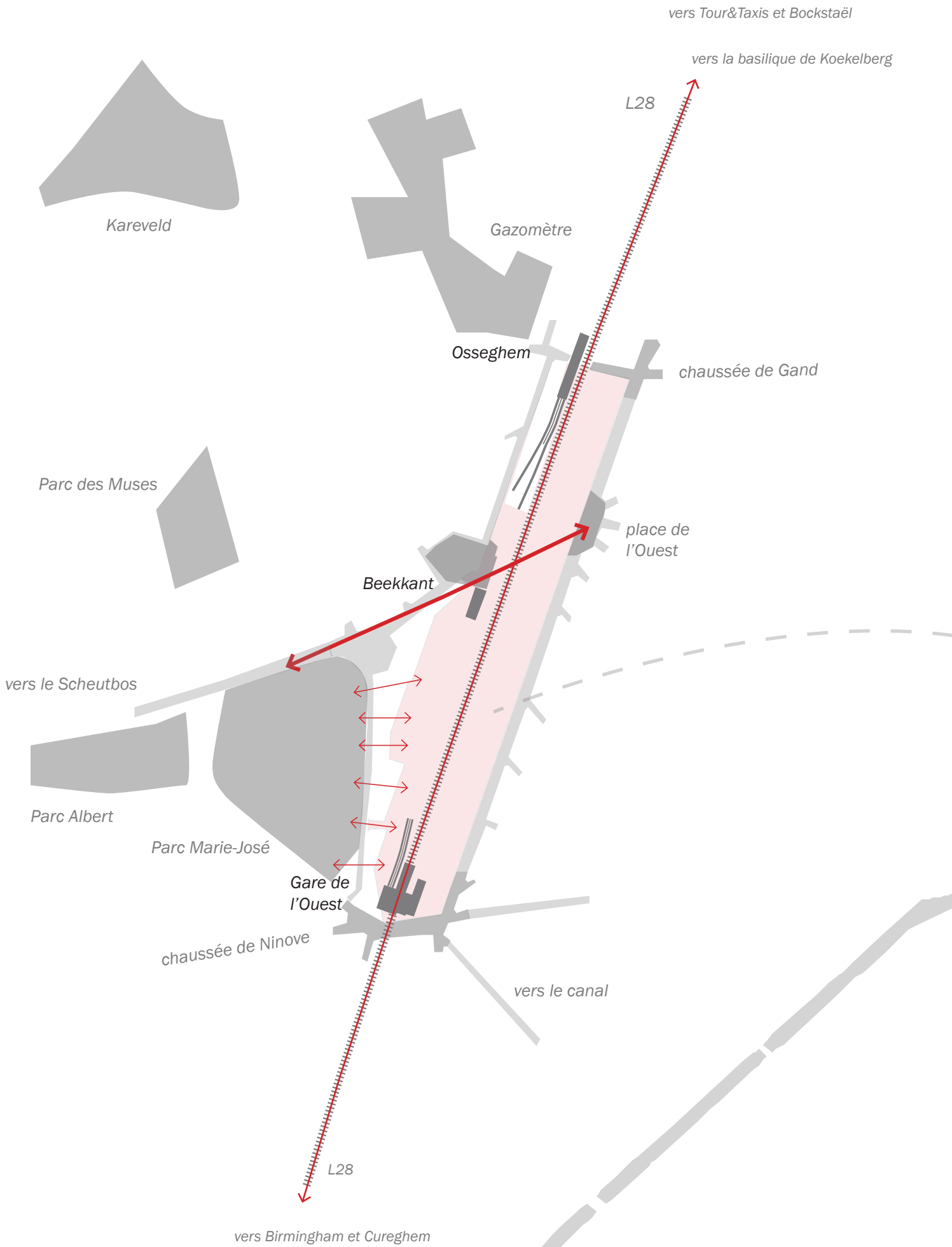
ACCOMPAGNER L'OUVERTURE

Le masterplan de la Gare de l'Ouest a l'ambition d'accompagner, par le paysage et les espaces publics, l'émergence d'une nouvelle cohérence pour ce site. Ce projet doit permettre la transition et l'ouverture progressive du site vers les quartiers limitrophes et au-delà vers la métropole.

Les points suivants ont été formulés (sans hiérarchie) grâce à l'étude de définition et aux trois tables rondes menées à l'ADT en avril et mai 2015. Ces vingt points constituent donc la conclusion de cette étude et les bases du futur masterplan.

MOBILITÉ

1. Deux traversées (non-carrossables) Est-Ouest minimum. L'auteur du masterplan est libre de faire une proposition de traversée complémentaire si celle-ci s'avère pertinente.
2. Au moins une des deux traversées Est-Ouest sera large, à l'air libre, très qualitative, non carrossable. Elle est accessible aux cyclistes, aux poussettes et aux PMR. Les traversées complémentaires peuvent être plus étroites.
3. La promenade cyclo-piétonne Nord-Sud le long de la Ligne 28 sera prévue sur le site et devra être dessinée en cohérence avec les projets d'urbanisation et d'extension ferroviaire.
4. Un accès supplémentaire aux quais SNCB doit être envisagé depuis la station de métro Beekkant (dont le bâtiment et les espaces publics peuvent être repensés).
5. La réserve foncière pour une mise à 4 voies de la Ligne 28 sur le territoire de la ZIR doit être prise en compte. Il doit être étudié la possibilité de faire le remisage des rames de métro de la STIB sur cette réserve foncière. Il est également demandé que soit étudiées des alternatives moins contraignantes d'un point de vue urbanistique et paysager, notamment vers le site Jacques Brel. Ce remisage est temporaire.
6. Le parking relais prévu dans IRIS II n'a pas été retenu par le Gouvernement. Il n'est donc pas intégré à la programmation de la ZIR. Un parking mutualisé pour les fonctions locales (logements, bureaux, commerces et équipements prévus sur le site) pourra cependant être réfléchi en fonction du programme et des activités existantes.
7. A court terme, en attendant la réalisation du projet final, l'opportunité d'aménager une piste cyclable rue Vandenpeereboom sera envisagée.

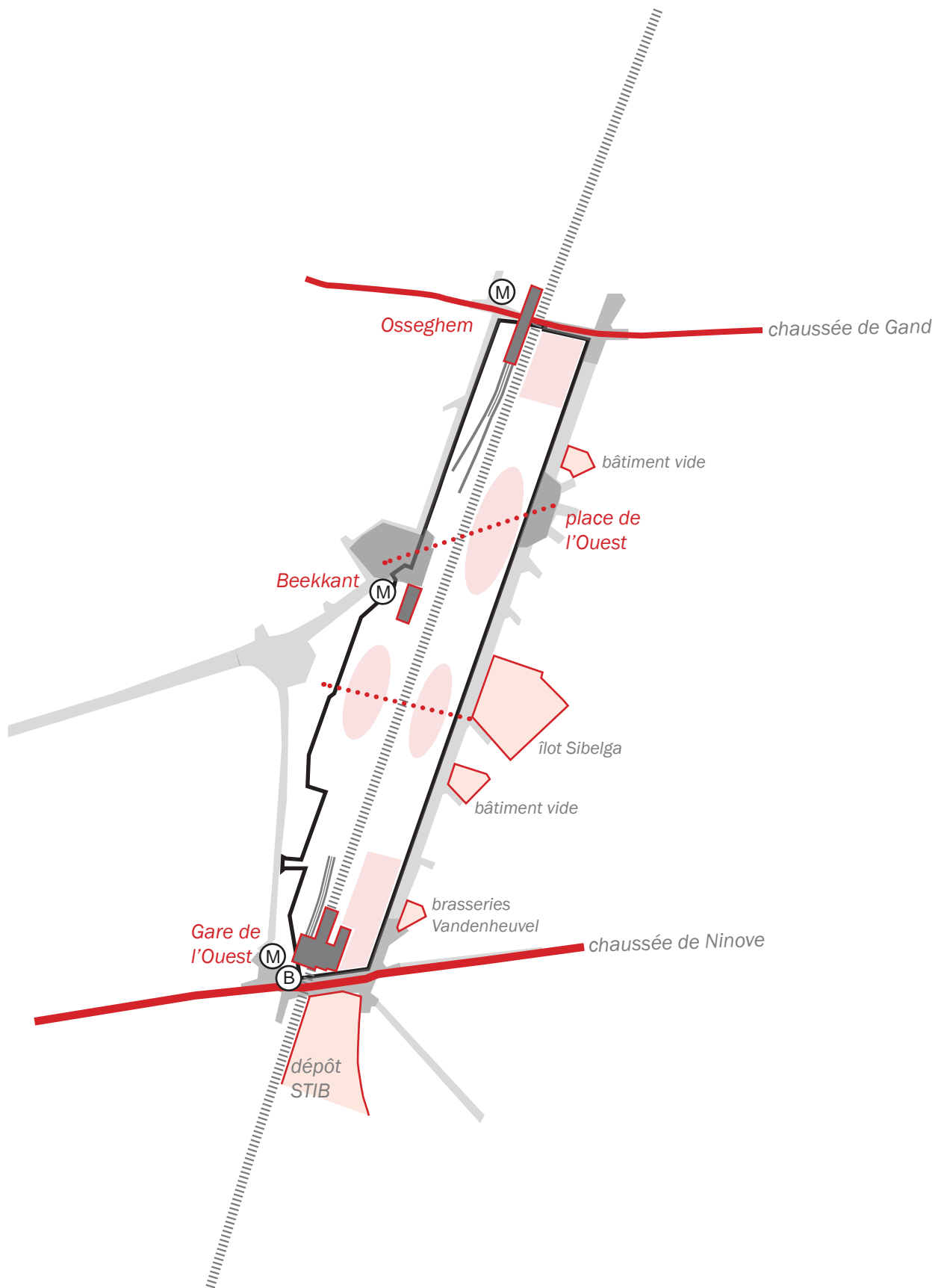


PAYSAGE

1. Le masterplan du site doit concevoir l'espace ouvert (le paysage) qui accueillera au fur et à mesure les éléments de programme. L'espace ouvert doit être conçu comme le socle et le préalable à toute construction.
2. Le socle doit prendre en compte l'existant: les infrastructures (métro et train), la végétation, le sol et l'eau, le patrimoine bâti. Cela doit permettre d'anticiper la gestion technique future des espaces publics (eau de pluie, sécurité vis-à-vis des voies ferrées, bruit).
3. La place accordée aux espaces ouverts (espaces publics + parc) doit rester généreuse. Parc public de minimum 3 ha. Ce parc ne doit pas être morcelé, de manière excessive.
4. Le masterplan prendra connaissance des conclusions de l'étude « Metropolitan Landscape » sur la zone Scheutbos-Porte de Ninove. Le site de la Gare de l'Ouest est un seuil entre la ville dense et les espaces ouverts de l'Ouest jusqu'au-delà du ring.
5. L'emprise de toutes les voiries et les espaces publics qui entourent directement la ZIR doit être intégrée dans le projet, afin de concevoir les mobilités en lien avec les aménagements paysagers de la ZIR.
6. Une occupation temporaire doit être organisée avant l'urbanisation. Un plan de gestion transitoire doit accompagner ces occupations pour qu'elles soient pensées en cohérence avec le futur du site. Une attention particulière sera portée à la propreté publique du site.
7. Durant cette période transitoire, la halle à charbon située à front de la place de l'Ouest peut être maintenue et réhabilitée (si cela est techniquement possible) pour en faire un espace public couvert. A défaut un vaste auvent provisoire sera envisagé.
8. La gestion transitoire ne doit pas forcément rendre accessible l'entièreté de la parcelle de la ZIR mais contribuer à fabriquer une nouvelle image du site.
9. Sur base des études de sol, des solutions alternatives pour la dépollution (phytoremédiation, etc.) pourront être envisagées sur certaines parties du site en fonction de la gestion transitoire.



Bruxelles centre, 2,5km



URBANISME

1. Pour permettre des espaces ouverts généreux, l'implantation des programmes privilégiera des endroits de densité et de mixité verticale des fonctions.

2. En partant des nœuds importants du site (endroits de franchissement, stations de transports en commun), les programmes peuvent être couplés (équipement + logement) et peuvent accompagner le franchissement des barrières actuelles (ex : passerelle + équipement + logement).

3. La mutualisation de certains éléments de programme doit être envisagée (ex : gymnase d'une école qui devient une salle de sport public hors temps scolaire, parking équipement et riverains)

4. La programmation du site doit compléter l'offre locale en équipement et participer au rayonnement métropolitain de la zone. L'implantation de l'Académie de formation au métier du rail proposée par Infrabel sera étudiée prioritairement.

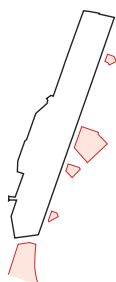
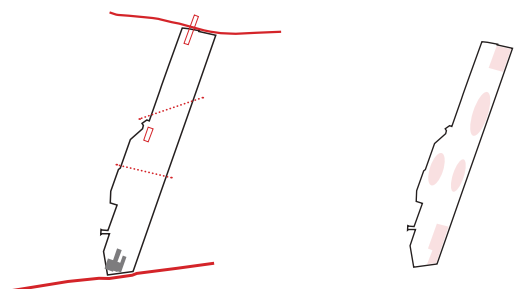
5. L'auteur du masterplan devra étudier la possibilité de construire sur les pourtours du site pour préserver plus d'espace ouvert sur la ZIR. Des tests de densité seront effectués et, le cas échéant, les possibilités de densification des abords du site seront étudiées. La densification du pourtour ne doit pas être en balance avec la ZIR. La ZIR elle-même peut accueillir un maximum de 90.000m².

6. Conformément au PRAS, le projet prévoira au minimum 50% de logement avec l'objectif de 360 logements publics, conformément aux engagements de «l'Alliance Habitat».

7. Le masterplan estimera et tiendra compte de l'évolution probable du bâti autour du site.

8. Le masterplan prévoira le développement d'équipements dont, au moins, une école secondaire, une école d'Infrabel de formation aux métiers du chemin de fer et un grand équipement métropolitain à définir. Pour ce dernier, la formule de l'appel à projets est privilégiée.

9. Conformément au PRAS, le masterplan réservera la possibilité de réaliser dans le futur 27.000 m² maximum de bureau.



04 /
RÉFÉRENCES

2 HECTARES = LE PARC DE LA LIGNE 28

90.000M²
=
7,5 BARRES ETRIMO
=
1 TOUR BOTANIC
+
1 TOUR UP-SITE
+
2 TOURS ETRIMO



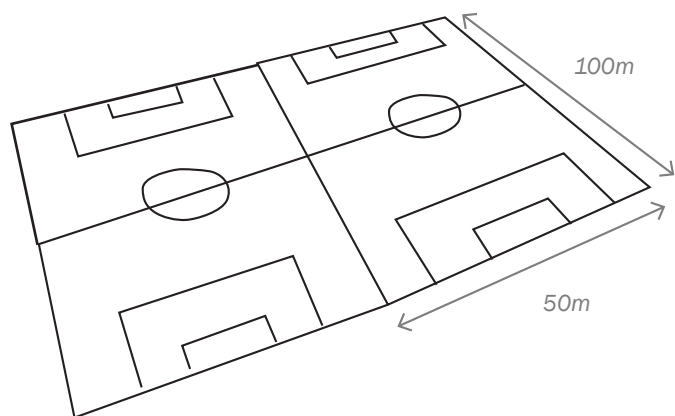
150.000M²
=
12,5 BARRES ETRIMO
=
1 TOUR BOTANIC
+
3 TOURS UP-SITE
+
1 BARRE ETRIMO

1 BARRE ETRIMO
(R+12
120 APPARTEMENTS)
=
12.000M² DE LOGEMENT



QUELQUES ÉLÉMENTS DE MESURE

1 HECTARE = 2 TERRAINS DE FOOT



13 HECTARES = LE PARC DE BRUXELLES



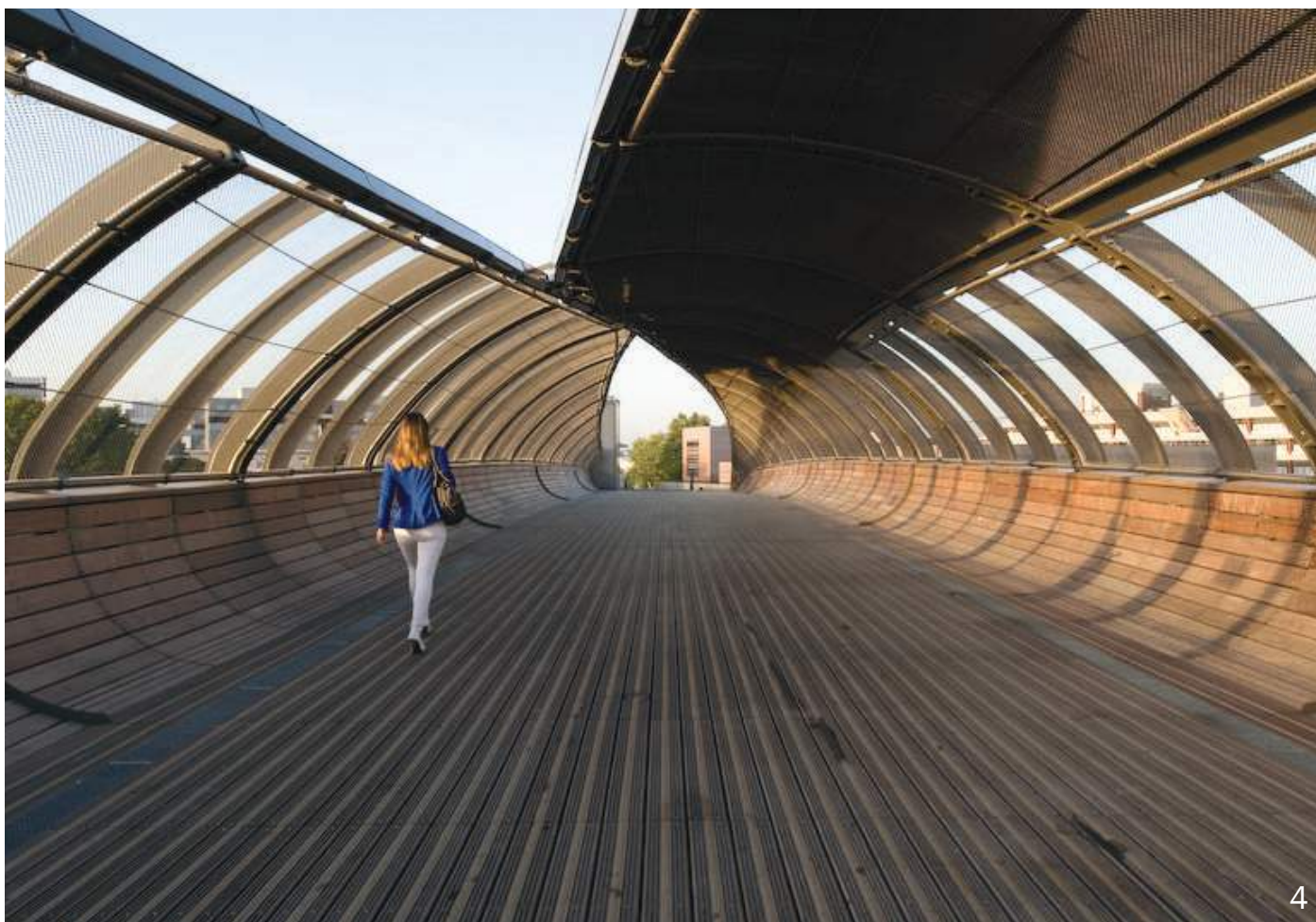
1 BOTANIC BUILDING
(R+19)
=
30.000M² DE BUREAU



1 TOUR UP-SITE
(R+42
252 APPARTEMENTS)
=
36.000M² DE LOGEMENT







4

Des passerelles piétonnes :

PASSERELLE DE VILLETANEUSE

Ile-de-France

Agence DVVD, 2012

Traversée piétonne de 150m de long, au-dessus d'une route et de voies de chemin de fer

Rampes cyclistes et ascenseurs pour PMR

Budget: 5 millions €

1 La passerelle, vue depuis la route
< photo Google Street View

2 Escaliers, pas d'âne et rampes
< photo Cyril Sancereau

3 Mise en lumière
< photo Cyril Sancereau

4 La traversée partiellement couverte avec des vues
^ photo Cyril Sancereau





Des passerelles piétonnes :

SLINKY SPRINGS BRIDGE
Emscher Park, Essen, Allemagne

2011

Design: Tobias Rehberger, artiste
et Schlaich Bergmann und Partner

Traversée piétonne de 406m de long dans un parc
Rampes cyclistes et PMR
Total plancher: 1.085m²

1 La passerelle, vue de jour, à 2,67m du sol
< photo ADT, Elisa Donders

2 La traversée
< photo ADT, Elisa Donders

3 La passerelle, vue de nuit
^ photo Roman Mensing



1



2



Des passerelles piétonnes :

FOOT PATH

Festival Evento, Bordeaux, France

octobre 2009 - juin 2010 (passerelle temporaire)

Tadashi Kawamata, artiste

Passerelle qui passe au-dessus de deux voies de tramway et deux voies de circulation avant de s'avancer en belvédère sur la Garonne

*1 La passerelle au dessus de la route
< photo Pierre Antoine*

*2 Le belvédère sur la Garonne
< photo Pierre Antoine*

*3 La passerelle, vue d'avion
^ photo Jacques Ronan*





D'anciennes halles industrielles réhabilitées :

1 MFO PARK

Ancien quartier industriel de Zurich
Burckhardt + Partner, 2002

2 JARDIN DES FONDERIES

île de Nantes
Agence d'architecture ADH, 2007

3 et 4 HALLE DU PARC SPOOR NOORD

horeca, espace public couvert, lieu d'exposition,
de marché, etc. dans le parc, Anvers
Secchi Vigano, 2008.





Des parcs «mixtes» :

PARCKFARM TOUR & TAXIS
Bruxelles

2014, 3 hectares

Parc et festival Parckdesign2014, Bruxelles-Environnement. Commissariat du festival 2014: Taktyk, paysage et urbanisme et Alive architecture.

Le festival, par 6 installations artistiques, a permis d'expérimenter de nouveaux usages dans un parc en conviant les habitants à la gestion: apiculture urbaine, ferme des animaux, lieu de vie couvert et géré par les habitants, four à pain, toilettes sèches publiques, etc.

1 Réunion d'habitants dans la serre
< photo Flickr Parckfarm

2 Les enfants du quartier, nouveaux bergers
< photo Flickr Parckfarm

3 Le four à pain, en fonctionnement tous les dimanches
< photo Flickr Parckfarm

4 La serre ouverte et gérée par l'asbl des habitants
^ photo Flickr Parckfarm





4

Des parcs «mixtes» :

GLEISDREIECK PARK
Kreuzberg, Berlin

2011

Maitrise d'œuvre: Atelier Loidl

Parc de 17ha sur une ancien friche ferroviaire.

La végétation du parc provient, en grande partie, de la friche.

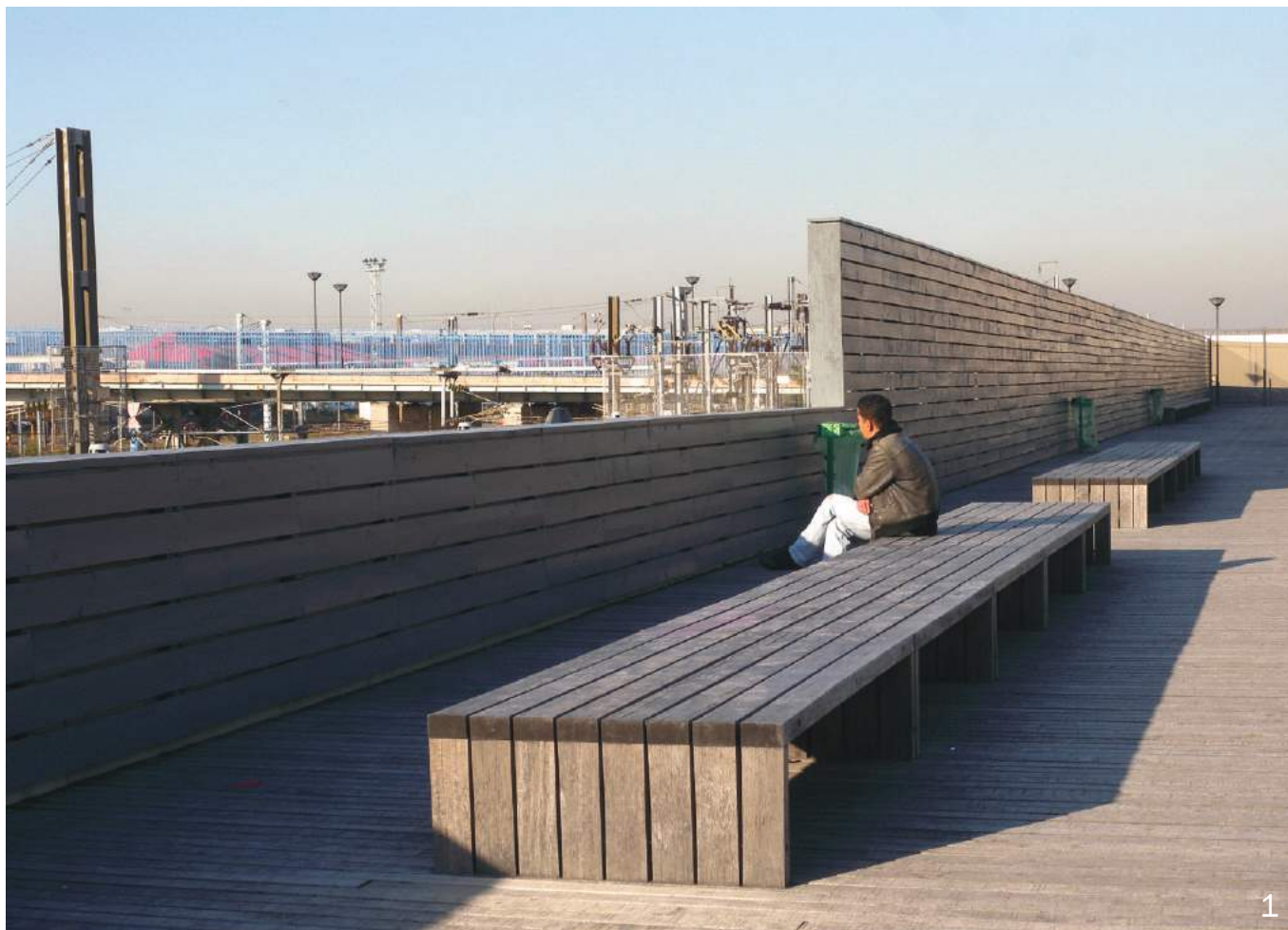
Espaces de potagers pour les habitants, plusieurs plaines de jeux aménagées, espace pour le patinage en hiver, etc.

1 *Vue aérienne du parc*
< photo Atelier Loidl

2 *Skate parck*
< photo Julien Lanoo

3 *Les voies ferrées traversant le parc*
< photo Julien Lanoo

4 *Le parc dans la ville*
^ photo Atelier Loidl





Des parcs «mixtes» :

LES JARDINS D'ÉOLE
rue d'Aubervilliers, Paris

2006

Maitrise d'œuvre: Michel Corajoud, paysagiste

Maitrise d'ouvrage: Direction parcs et jardins, Ville de Paris

Budget: 13 millions d'€

Parc de 4,2 hectares le long d'un faisceau de voies ferrées au Nord de Paris. Les trains passent en contre bas et le jardin constitue une interface entre le quartier et les voies ferrées.

Grandes plaines ouvertes, petits espaces de jeux, terrains de basket grillagés, parcelles de potager pour les écoles, etc.

*1 Vue sur le paysage ferroviaire
< photo ADT, Juliette Duchange*

*2 Des plaines vastes et à disposition
< photo ADT, Louise Richard*

*3 Promenade entre les voies ferrées et les terrains de sport
^ photo ADT, Louise Richard*





Tour de logements :

WESTKAAI TOWERS

Anvers

2010 - en cours / maîtrise d'ouvrage privée

Tours d'habitation en bordure du quai ouest, Port d'Anvers

1 Westkaai towers
afasiaarq.blogspot.com

2 Tours Kattendijkdok _ Diener & Diener
photo bart van damme

3 Tours Kattendijkdok / vue intérieure_ Diener & Diener
photo Christian Richters





Immeuble sur socle :

VERTICAAL STADSWONEN

Anvers _ nieuwe Zuid

Brut Architecten

En cours / maîtrise d'ouvrage privée

Logements _ Commerces _ Bureaux

*1 Brut Architecten - Antwerpen Zuid
photo C.F. Møller & Brut*

*2 Vue aeriene / Brut Architecten
<http://www.brut-web.be/>*

*3 Section / Brut Architecten
<http://www.brut-web.be/>*





Immeuble sur socle :

HET KASTEEL
HOUSING IN SCIENCE PARK
Amsterdam

HVDN Architecten

Logements

*1 Vue de l'intérieur d'îlot
photo John Lewis Marshall*

*2 Vue de l'intérieur d'îlot
<http://www.archello.com/>*

*3 vue de la rue
photo Luuk Kramer*





3

Des équipements avec une adresse locale et régionale :

THE LIBRARY
quartiers nord de Copenhague

2011
bibliothèque multimédia de 5.000m²

Ce lieu implanté dans un quartier dense et populaire accueillant, en plus d'une bibliothèque fréquentée par les familles et les écoles, une maison de la culture et une salle de concert qui, par une programmation éclectique et exigeante attirent tous les habitants de la ville.

1 Vue de la façade du bâtiment

2 Le hall avec des tables d'études et les accès aux différentes fonctions

3 A l'intérieur de la bibliothèque, salle de lecture





Un complexe de structures éducatives :

ØRESTAD SKOLE
Copenhague

2009-2012
14.500m²

Ce bâtiment rassemble une école primaire, une école secondaire, une bibliothèque et un gymnase.

La façade à rue cache un jeu complexe de toitures plates à différentes hauteurs sur lesquelles sont aménagées les cours de récréation.

1 *Vue de la façade du bâtiment*
< photo Sanne Krogh

2 *Une des cours de récréation sur une toiture plate*
< photo Sanne Krogh

3 *A l'intérieur de la bibliothèque*
< photo Sanne Krogh

4 *Une autre cours de récréation*
^ photo Sanne Krogh

CONCLUSIONS

VERS LE MASTERPLAN

Cette étude de définition s'est attachée à mener la réflexion jusqu'à l'orée du masterplan. Faire ressortir les grands enjeux, pointer les urgences, souligner les potentiels. Mais aussi faire entendre des ambitions, proposer des méthodes, suggérer des références.

Ce travail constitue une base, c'est maintenant aux auteurs de projet du masterplan de s'emparer de cette matière et des visions de chacun des acteurs pour l'étape suivante: accorder les ambitions en une vision commune et partagée pour le nouveau quartier de la Gare de l'Ouest.

Il s'agit maintenant de démarrer le processus de projet, de faire muter cette friche, de convoquer de nouvelles envies et d'amorcer un projet urbain qui soit à la fois ambitieux et raisonnable, contextuel et régional.

ANNEXES

A01/ FICHES ESPACES PUBLICS

A02/ COMPTE-RENDU DES TABLES RONDES

A N N E X E 0 2

C O M P T E - R E N D U
D E S T A B L E S
R O N D E S

PV Table ronde n°1 Mobilité – Gare de l’Ouest 23/04/15

Rédaction : **Moliner Thomas**

Compte-rendu

Présents

Cabinet Frémault	Yves Van de Castele
Cabinet Smet	Erik De Deyn
ADT (DCT)	Frédéric Raynaud
ADT (DDT)	Yves Rouyet
ADT (DCT)	Elisa Donders
ADT (DCT)	Thomas Moliner
ADT (DDT)	Juliette Duchange
ADT (DDT)	Maëlle Thueux
DEP-DEP	Sven De Bruycker Milène De Neubourg
bMa	Kristiaan Borret Fabienne Lontie
Bruxelles Mobilité	Jérôme Wibrin Thao Nguyen
Commune de Molenbeek	Olivier Mahy Emmanuelle Léonard Vincent Degrunne Rémi Mercier
De Lijn	Luc Daniëls
Eurostation	Kim de Rijck Christophe Vervenne
IBGE	Joël Merlin S.Hollander
STIB	Jean-Michel Mary Loïc Mignon

Emplacement : \\data\dossier\xyz.doc

Philippe Yenny

Excusé

Cabinet du Ministre-Président

Justine Harzé

Agenda de la réunion

Présentation des points suivants :

1. Présentation générale de l'étude, du site et des enjeux (ADT).
2. Présentation de la situation existante, des projets en cours et la vision de Bruxelles Mobilité sur le site et ses alentours (Bruxelles Mobilité).
3. Présentation des pistes de réflexion et des questions à débattre (ADT).
4. Premier tour de table avec présentation de chacun des acteurs présents et leurs réactions quant aux questions soulevées précédemment.
5. Second tour de table de réaction des acteurs par rapports aux interventions du premier tour de table.

1. **Présentation générale de l'étude, du site et des enjeux (F.Raynaud, Y.Rouyet, J.Duchange, E.Donders).**

Powerpoint en annexes.

2. **Présentation de Bruxelles mobilité (J.Wibrin).**

Powerpoint en annexes.

3. **Premier tour de table.**

Question de la mise à 4 voies de la L28 (actuellement 2 voies) et de la rocade ferrée.

- **Eurostation** : il n'y a pas encore eu de réunion avec la SNCB et INFRABEL sur le sujet, (notamment du point de vue financier). Il y a une volonté de faire de la Gare de l'Ouest un point d'arrêt RER. Si la mise à 4 voies n'est aujourd'hui peut-être pas possible sur l'ensemble de la L28, il est possible d'augmenter le nombre de voies et de lignes ferrées sur le site même de Bruxelles-Ouest. Mais il n'est, à priori, pas urgent de passer à 4 voies. En effet le Plan transport prévoit 2 trains par heure à l'horizon 2016 (contre 1 seul actuellement) et les deux voies existantes permettent déjà de faire circuler 8 trains par heure. La vision idéale pour ne pas hypothéquer l'avenir est une fréquence de 4 trains par heure à l'horizon 2016. La mise à 4 voies dépendra de l'avenir, du lien entre les fonctions urbaines installées sur le site et de leur nécessaire desserte. Par ailleurs, en cas de rocade ferrée, Eurostation insiste sur la répercussion des travaux d'infrastructures nécessaires à d'autres endroits de la ligne et la nécessité d'une sécurisation des voies. Eurostation indique que la mise à 4 voies présente un intérêt dans la mesure où elle autorise l'arrêt et le déplacement simultané de plusieurs trains.
- **Cabinet Frémault** : Indique que, si l'intérêt des 4 voies n'est pas avéré sur le site, la problématique dépasse l'échelle du site puisque la Région souhaite faire une gare (Cureghem vraisemblablement) entre la Gare de l'Ouest et la Gare du Midi. La mise à 4 voies serait alors conditionnée par les besoins de ce projet. Par ailleurs, le Cabinet indique que la quantité de trains passant par la Gare de l'Ouest dépendra de la densité sur le site. Il précise également avoir des inquiétudes au niveau de la densité qui sera programmée.

Question du développement de la station de la Gare de l'Ouest comme une "véritable" gare.

- **Eurostation** : la Gare de l'Ouest est très récente. A partir du moment où l'on développe le site, Eurostation partage l'idée de prévoir, à l'autre extrémité, un nouvel accès des quais de la gare depuis le terrain. Il faudra étudier avec la SNCB et Infrabel la possibilité de prolonger les quais existants vers Beekkant. Comme pour les parkings, Eurostation indique qu'il semble judicieux d'ajouter des services au niveau des points intermodaux (internet, atelier vélo...).
- **Molenbeek** : la Commune indique que si Gare de l'Ouest devient un "hub" de mobilité, il faut songer à terme à créer une liaison TC jusqu'au Ring où devraient être situés les parkings de transit. La Commune voit une liaison tram à haut niveau de service avec seulement un ou deux arrêts entre ces deux points.
- **STIB** : la société indique que le prolongement des quais de la SNCB jusqu'à Beekkant n'est pas indispensable mais que cela reste un plus si les coûts sont peu élevés, et dans le cas où il y a suffisamment de trains qui y circulent.

Questions relatives à l'accessibilité globale du site.

- **De Lijn** : précise qu'avec la hausse du nombre de voyageurs pratiquant l'intermodalité sur le site, le besoin d'espace pour organiser un terminus commence à se faire sentir.
- **STIB** : un projet de tramway sur le boulevard Machtens sera étudié dans le cadre du futur Plan Directeur Réseau Ferré. La STIB souhaite également affecter le dépôt de tram de la rue Nicolas Doyen. Il est aujourd'hui vide car il n'est pas relié.
- **Cabinet Smet**: indique qu'il semble intéressant de réfléchir à des connexions temporaires au site pour en améliorer l'accessibilité avant le projet. Enfin, il insiste sur l'importance de faciliter l'intermodalité par le biais de liaisons courtes et confortables.
- **Bruxelles Mobilité** : précise que seul le deuxième tronçon de la chaussée de Ninove (de Gare de l'Ouest jusqu'au centre-ville) est une voirie pénétrante (faisant écho à la présentation de J.Wibrin). Le premier tronçon concentre pour sa part environ 1200 véhicules par jour. BM précise également qu'un projet de piste cyclable sur la chaussée de Ninove est actuellement à l'étude mais qu'il y a un problème de place sur le deuxième tronçon de la rue. Affirme ensuite sa volonté de canaliser les voitures sur les chaussées métropolitaines et d'y limiter le trafic de transit.
- **Molenbeek** : indique que la carte de hiérarchie des voiries présentée par Bruxelles Mobilité est obsolète et que la Commune ne veut plus que le premier tronçon de la Chaussée de Ninove soit dans les faits une voirie pénétrante. La volonté est de développer des liaisons Ring-Gare de l'Ouest en transport en commun. La chaussée de Ninove, à partir de la Gare de l'Ouest vers le centre, a plutôt une vocation locale.
- **Eurostation** : partage l'idée que le parking relais soit situé en bordure de la région en liaison avec une nouvelle ligne de tram à planifier par la STIB ou De Lijn et envisagée dans leurs études. Cette ligne permettrait par ailleurs de rénover la chaussée de Ninove de façade à façade. Le RER vélo pourrait aussi être mieux pris en compte sur cette voirie. On ne pense plus la mobilité en termes de concurrence entre les modes mais plutôt en termes de multimodalité, de synergie entre modes. Il y a d'ailleurs de plus en plus de modes dits «hybrides» où la distinction privé-public devient floue comme par exemple les vélos partagés.

Question de la promenade cyclo-piétonne le long de la L28.

- **Molenbeek** : insiste sur le fait que l'espace "en creux" que représente la friche doit rester une entrée verte dans Bruxelles. Le projet de la L28 est donc un projet paysager. La Commune insiste bien sur l'importance de l'étude paysagère.

Question du RER vélo.

- **Bruxelles Mobilité** : explique que l'idée du RER vélo est d'avoir un réseau cyclable s'inscrivant en complémentarité avec les ICC et ICR. Le but étant de compléter le maillage et de permettre des liaisons plus longues, de Région à Région. En effet les cyclistes sont censés pouvoir circuler rapidement sur une piste confortable, sécurisée et donc, séparée des voies routières. L'opportunité de développer ce RER vélo est privilégiée le long de la L28 car c'est là qu'il y a le plus de place pour l'installer. Il n'y a toutefois pas d'étude approfondie sur ce tronçon pour le moment, même si Bruxelles Mobilité est en contact avec Infrabel à ce sujet. Enfin, Bruxelles

Mobilité précise que ce projet ne se mélange pas avec celui de la promenade cyclo-piétonne puisque le but recherché n'est pas le même.

- **Bruxelles Environnement** : réagit suite à la présentation du projet de RER vélo de Bruxelles Mobilité et indique qu'il n'y a pas de place pour circuler efficacement, sans ruptures de cheminement, le long de la L28.

Question relative à l'aménagement du site.

- **Eurostation** : la friche n'a aucune fonction urbaine, le nombre de voyageurs à la gare de l'Ouest s'améliorera selon les fonctions qui y seront implantées. Eurostation partage l'idée de requalifier la passerelle Beekkant. La mobilité aujourd'hui n'est plus une simple question de franchissement de distance, elle doit être vue comme une opportunité pour créer de nouveaux liens, services et équipements. La qualité du déplacement devient très importante. Les nœuds intermodaux peuvent apporter une « valeur ajoutée ». Les stations STIB et gares SNCB l'ont bien compris. La construction d'une nouvelle passerelle permettrait de réaliser un véritable espace public où viendraient se greffer des fonctions. Lors du déplacement, on pourrait trouver une multitude de services: ateliers vélos, commerces, cafés, services à la personne...
- **Molenbeek** : le site est minuscule et il faut en priorité lutter contre l'étalement urbain. Sachant qu'il y a une forte densité de population dans le quartier, la Commune de Molenbeek insiste sur le fait qu'il faille donner priorité à l'espace public. La Commune précise que la Gare de l'Ouest représente l'identité du site. La Commune ajoute que, au vu des densités dans le centre de la commune (de 20 à 25 000 habitants par km²), le besoin se situe surtout au niveau des espaces verts et des écoles. La Commune veut également faire "sauter ce verrou" qu'est la friche de la Gare de l'Ouest afin d'en faire une barrière "poreuse".
- **DEP** : insiste sur la notion de "pôle actif" impliquant de travailler en urgence sur l'espace public plus que sur la mobilité. La DEP indique également sa volonté d'avoir sur le site un parc à vocation métropolitaine. La DEP précise également qu'un espace public se définit par ses équipements et que l'intérêt est principalement d'aller vers une synergie "parc-école-sport".
- **STIB** : indique que le site ne représente pas un si grand potentiel que ça étant donné la forte présence d'infrastructures liées au métro en sous-sol. Et ce sans compter les nuisances produites par le passage du métro.
- **Bruxelles Environnement** : précise qu'il y a une forte demande en espaces verts dans le quartier, et qu'il s'agit de penser de façon plus "ouverte" l'aménagement de l'éventuel parc, c'est-à-dire en y intégrant un équipement (sportif ou accueil d'une ASBL). Bruxelles Environnement insiste également sur l'importance d'intégrer les rues adjacentes au parc dans une logique paysagère globale. Il faut réfléchir le futur aménagement « de façades à façades ».
- **Cabinet Smet** : indique que chaque infrastructure de mobilité est censée apporter un aspect urbain au quartier.

Question relative au dépôt temporaire des rames métro de la STIB sur le site.

- **STIB** : cet entreposage s'inscrit dans le cadre du projet de développement du métro à Bruxelles. Afin d'augmenter les fréquences de passage et d'automatiser l'axe Est-Ouest, la STIB va installer de nouvelles rames sur un autre axe en lien avec le projet du nouveau stade national. En attendant la construction du dépôt au Heysel, les nouvelles rames (une dizaine) seront stockées à partir de 2017 sur le site de la Gare de l'Ouest, et ce jusqu'à l'horizon 2020/2021. Pour le moment, le seul site envisagé avec Infrabel pour le remisage des rames de métro est situé parallèlement aux voies de chemin de fer, côté Beekkant.

- **ADT** : attire l'attention sur le fait que cet emplacement est une vraie contrainte par rapport à l'ouverture du site. Il ajoute une barrière Est-Ouest.

Question relative au parking de transit à la Gare de l'Ouest.

- **Eurostation** : partage l'idée que le parking relais soit situé en bordure de la région en liaison avec une nouvelle ligne de tram à planifier par la STIB ou De Lijn et envisagée dans leurs études. Le stationnement aujourd'hui ne doit plus être pensé comme un simple entreposage de véhicules. On pourrait y trouver d'autres services: ateliers d'entretien voiture, bornes de recharges électriques pour voitures et vélos, parking voiture Cambio... La question du stationnement est indissociable de la programmation et du respect du RRU.
- **Molenbeek** : précise que les parkings doivent se situer en bordure de la Région (à la sortie du Ring) pour que la chaussée de Ninove devienne urbaine et cesse d'être une voirie de pénétration dans le centre-ville bruxellois. La Commune précise qu'un parking à la Gare de l'Ouest sera tout de même nécessaire si la desserte du site est augmentée. Mais il pourrait s'agir d'un parking mutualisé (riverains/activités sur le site).
- **Cabinet Frémault** : ne soutient pas l'idée d'un P+R à Gare de l'Ouest mais trouve que l'idée d'un parking mutualisé à usage réservé aux riverains est particulièrement intéressant.
- **DEP** : le parking mutualisé est une idée très intéressante. La DEP explique également ne pas aller dans le sens d'un parking voiture sur le site car, selon eux, cela irait à l'encontre d'un pôle actif tel que Gare de l'Ouest.
- **De Lijn** : indique que l'idée d'un parking pour riverains coordonnant un espace pour les transports en commun et les vélos est intéressante.
- **Cabinet Smet** : préconise également l'installation d'un P+R en périphérie car une localisation proche du centre-ville n'aurait aucun sens. De plus, un parking potentiel sur la gare de l'Ouest n'est pas retenu dans la vision de 10 000 places de parkings supplémentaires approuvée par le Gouvernement régional.
- **Bruxelles Mobilité** : est d'accord sur le concept du parking mutualisé mais pose la question des problématiques liées l'implantation de ce parking. Bruxelles Mobilité insiste sur la question des coûts liés à la mutualisation des parkings.
- **Bruxelles Environnement** : n'est pas forcément pour un parking mutualisé, propose surtout de creuser en amont le fonctionnement de ce genre de parking.

Question relative au réaménagement de la rue Vandenpeereboom.

- **Molenbeek** : précise qu'une piste cyclable le long de la rue est actuellement à l'étude. La volonté de réaménagement de l'axe est précisée par la Commune qui indique également sa volonté d'améliorer la propreté de la rue et d'y faire diminuer la vitesse de circulation. Ce réaménagement doit être pensé en accord avec le développement de la ZIR.

Question des liaisons Est-Ouest et Nord-Sud.

- **Molenbeek** : pour la traversée piétonne en cœur de friche, la Commune insiste sur l'importance d'ouvrir la liaison, qu'il faille que la traversée soit un véritable espace public, pas juste une liaison. Pour la chaussée de Ninove, Molenbeek explique que la transformation de la rue en axe urbain est un projet très discuté en interne mais qu'il est globalement souhaité par la Commune.

- **Cabinet Frémault** : indique que lier deux places est très intéressant (Beekkant et Place de l'Ouest), mais deux traversées au lieu d'une seule seraient plus intéressantes. Le Cabinet précise également qu'il ne faut pas réfléchir forcément au plus court pour ces traversées. Le cabinet précise enfin qu'il faut pour le site la présence de pistes cyclables Est-Ouest et Nord-Sud.
- **DEP** : insiste sur la priorité à donner à la liaison est-ouest. La DEP précise également qu'il faudrait 2 voire 3 liaisons est-ouest car le site est un pôle très actif. Trouve qu'il serait intéressant d'engager une réflexion en faveur de "l'urbanité de la chaussée de Gand". La DEP rejoint la volonté de créer des liens Est-Ouest et Nord-Sud cyclables.
- **De Lijn** : précise que le projet de tramway passant par la chaussée de Ninove n'est pas prioritaire (non inscrit dans le plan de financement du Gouvernement flamand) mais que les discussions à ce sujet seraient poursuivies.
- **STIB** : insiste sur la priorité d'agir sur la passerelle piétonne préexistante. Mais pour le moment, aucun budget n'a été dédié.
- **Bruxelles Environnement** : indique que la Gare de l'Ouest est un élément essentiel au sein du réseau de continuités vertes régional. Continuités qui sont à la fois longitudinales et transversales. Insiste sur l'importance de créer une liaison verte au Nord (de la friche jusqu'au périmètre du PPAS Gazomètre et l'école Athénée Royal) et à l'Est (relier le parc Marie-Josée à l'arrière des logements situés le long de l'avenue de Roovere).
- **Global** : la question de la voie carrossable semble écartée par l'ensemble des acteurs présents.
- **Bruxelles Mobilité** : précise tout de même qu'en cas de diminution du trafic sur la Chaussée de Ninove (en lien avec le projet de piste cyclable sur la chaussée), Bruxelles Mobilité a activé une réflexion quant à la création d'une voirie carrossable passant par le centre de la ZIR. La circulation pourrait se faire dans un sens sur la chaussée de Ninove et dans un autre sens pour la traversée de la ZIR.

Autres précisions.

- **Molenbeek** : le dépôt Jacques Brel fait 6 hectares et représente donc une importante réserve foncière. La Commune indique qu'elle trouve plus judicieux d'y installer un projet mixte que juste des bureaux (comme cela est envisagé par la STIB). La Commune ajoute que le Contrat de Quartier Petite Senne a été validé récemment.
- **STIB** : dispose d'un projet pour installer son dispatching au croisement de la chaussée de Ninove et de la rue Nicolas Doyen. Ce projet est au stade de l'esquisse.

PV Table Ronde n°2 Paysage – Gare de l’Ouest

Rédaction : **Maëlle Thueux**

Date de création : 04/05/15

Emplacement : S:\DPT DEVELOPPEMENT TERRITORIAL\1. Zones stratégiques\09. Gare de l'Ouest\10. PRESENTATIONS\TABLES RONDES\table ronde paysage

Acteurs en présence

Cabinet Frémault
 Cabinet Vervoort
 Cabinet Smet

Yves Van de Castele
 Marc Mohy
 Erik De Deyn

ADT (DDT)
 ADT (DCT)
 ADT (DCT)
 ADT (DDT)
 ADT (DDT)

Yves Rouyet
 Elisa Donders
 Thomas Moliner
 Juliette Duchange
 Maëlle Thueux

DEP

Sven De Bruycker
 Myriam Cassiers
 Milène De Neubourg

SAF

Gilles Delforges

Bma

Fabienne Lontie

Commune de Molenbeek

Olivier Mahy
 Emmanuelle Léonard
 Vincent Degrunne

Beliris

André Vital

Eurostation

Kim de Rijck
 Christophe Vervenne
 Annabelle Monneaux

Bruxelles Mobilité

Bruxelles-Environnement (BE)

BE
 BE
 BE
 BE

Joël Merlin
 S.Hollander
 J. Spies
 Bernard Lemaire
 Franck Vermoesen

Coloco

Benoît Coppens d'Eeckenbrugge

DEV Space

Philippe De Clerck
Yannick Vanhaelen

Agence Bas Smet

Lucas Matthieu

Agenda de la réunion

Présentation des points suivants :

1. Présentation générale de l'étude, du site et des enjeux (ADT).
2. Présentation de l'étude Metropolitan Landscape, site n°2 : Scheutbos-Gare de l'Ouest (équipe Coloco, Dev Space et Gilles Clément).
3. Présentation des pistes de réflexion et des questions à débattre (ADT).
4. Tour de table.

1. Présentation générale de l'étude, du site et des enjeux.

Powerpoint en annexes.

2. Présentation de l'équipe de Metropolitan Landscape

Powerpoint en annexes.

L'équipe de Metropolitan Landscape a mis en évidence l'importance structurante d'un ensemble d'espaces ouverts, la gare de l'Ouest y compris. Ils comparent la zone du Scheutbos à la forêt de Soignes. Cette équipe a souligné la fragmentation des espaces qui composent le Scheutbos, ce qui crée un paysage en mosaïque.

Cette équipe a accordé une importance particulière au sol, sa capacité à produire, sa richesse et sa valeur patrimoniale.

L'équipe propose pour le site de la Gare de l'Ouest de densifier les abords du site afin de maximiser l'espace ouvert en son centre.

3. Premier tour de table.

PAYSAGE

Bureau Bas Smet : L'étude de définition reprend les espaces structurants reconnus par l'équipe Bas Smet : Les vallées; les infrastructures et les espaces publics en réseau. Insiste sur le fait que la gare de l'Ouest est à l'intersection de 3 grands paysages et que les actions proposées (dépollution par exemple) doivent contribuer à conserver ces 3 paysages.

Cabinet Frémault : indique que les 3 hectares de parc doivent structurer l'avenir du quartier. De plus, le fait de "clôturer le vert" est une idée à oublier car le site est déjà petit. Cette option ne peut se justifier qu'en phase transitoire. Le Cabinet Frémault insiste sur le fait que les transversalités Est-Ouest doivent être réalisées grâce à l'espace ouvert.

Beliris : met en avant le paysage ferroviaire comme un paysage à valoriser et non à cacher. Les mesures de murs anti-bruit ont pour désavantage de rompre le lien visuel et de créer une seconde barrière physique. Il faut également valoriser la forme du site, une frite, avec une typologie longitudinale. La rue Vandenpeereboom qui longe le site à l'Est possède également une typologie forte avec laquelle il faut travailler. Cette rue fait penser à l'avenue du Port, elle est très structurante.

Molenbeek : insiste sur l'urgence des pouvoirs publics à se positionner en faveur d'une préservation des espaces ouverts. De plus, sachant que Molenbeek est une commune très peuplée et très dense, il faut que la priorité soit donnée aux espaces ouverts en articulation avec les besoins d'équipements. Mais le site doit être préservé comme un espace ouvert.

Eurostation : insiste sur l'importance d'être vigilant quant à l'équilibre financier du projet et précisément à réfléchir sur le moyen de maintenir l'espace ouvert au sein de cet équilibre.

PROMENADE L 28

Eurostation donne l'exemple de la promenade pédestre d'Ixelles de la L651.

Bruxelles Environnement souligne le caractère vert de la L28 et des voies ferrées. Cela constitue un corridor de biodiversité auquel il faut prêter attention dans la perspective d'un aménagement cycliste.

Le Cabinet Smet souligne qu'un flux de mobilité douce le long de cette ligne assure un passage, et donc également un contrôle social dans le parc, un parc vide n'est pas souhaitable. Les lignes de mobilité consomment de l'espace mais il est nécessaire d'intégrer plusieurs fonctions. Il faut un bon projet, un bon design qui soit ambitieux, une approche des aspects de mobilité par le paysage est nécessaire. La mobilité doit être pensée avec le parc et non à côté.

Pour Beliris, la promenade L28 doit participer à structurer le site.

Le Cabinet Frémault souligne le problème d'un doublon ICR/RER vélo et de son impact supposé sur le paysage. En effet, le site est petit et la séparation de ces deux aménagements prendrait probablement trop de place. Il faut coordonner ces deux volontés.

UN ESPACE PUBLIC STRUCTURANT

UNE PLACE

Beliris relève le besoin d'une place pour réunir les deux quartiers coupés par la friche. Cette « place de village » aurait pour but de réunir ces quartiers en vis-à-vis, à travers un espace public fédérateur. Les fonctions complétant l'espace viennent après la création d'un espace central.

UN RÉSEAU D'ESPACES

Le bMa souligne qu'il serait intéressant d'élargir la réflexion portée sur les espaces verts aux espaces publics.

Le Cabinet Frémault souligne qu'un parc de 3ha est en mesure de structurer l'avenir du site et que le paysage doit être pensé comme un préalable à l'urbanisation de la ZIR.

Le bMa plaide en faveur d'un espace vert le plus grand possible. Il insiste sur l'importance de combiner les espaces verts et les espaces publics et, donc, de prendre en compte et d'intégrer les abords de la ZIR.

Coloco pose la question d'un développement du pourtour de la friche pour laisser la friche comme un réel espace ouvert.

UN QUARTIER EN MANQUE D'IDENTITÉ

Bruxelles-Environnement évoque deux leviers pour modifier l'image du site :

- un réaménagement des abords (rue Vandenpeereboom en priorité).
- un travail sur l'entretien et la mise en valeur des bordures végétales de la friche.

Bruxelles Environnement, en référence au Parc de Tour&Taxis, évoque la possibilité d'un parc en évolution. Un parc qui s'équipe au fur et à mesure, se modifie selon les pratiques. Une édition à venir du festival Parckdesign pourrait contribuer à ce caractère évolutif et à accompagner un processus d'envergure local et régional. *Une édition spéciale 'passerelle' / « WalkWayDesign » pourrait être envisagée (*réflexion abordée lors de la table ronde Urbanisme*).

Molenbeek partage l'idée que l'occupation transitoire du site permettra de renforcer le contrôle social et de modifier petit à petit l'image du site. La Commune soutient fortement ce principe.

QUESTION DE LA GESTION TRANSITOIRE ET DU SCHÉMA DIRECTEUR

L'ADT rappelle qu'il est important que le processus de la gestion transitoire soit intégré au masterplan. Il ne faut pas mettre en place des pratiques temporaires qui seront retirées par après. Réfléchir aux implantations temporaires comme aux usages peut être fait en cohérence avec le développement futur du site, dans le cadre d'un plan de gestion transitoire coordonné par les auteurs du masterplan.

Le terme 'gestion transitoire' semble intéressant et essentiel à l'ensemble des acteurs autour de la table.

Coloco rappelle que les aménagements temporaires constituent des solutions d'aménagements intéressantes, même si cela ne dure qu'une journée. L'effet dynamisant de ce type d'intervention est à prendre en compte et peut se combiner avec des projets à long terme.

La Commune de Molenbeek relève qu'il est important de décider de la position de l'espace futur du parc. Le jardin transitoire doit s'inscrire dans cet espace dédié au futur parc. En référence au projet urbain Tour&Taxis, il faut définir et dessiner le cadre de la gare de l'Ouest avant d'y construire des bâtiments. La gestion transitoire doit être le début de processus d'aménagement de la ZIR. Il s'agit de « créer la chambre avant le jouet ».

La Commune souligne également qu'il est important de ne pas avoir qu'une action ponctuelle sur la Gare de l'Ouest mais bien une action continue. Il faut environ 10 ans pour réactiver une friche.

FONCTIONS DU PARC TRANSITOIRE / DES PARCS TRANSITOIRES ?

FONCTION PRODUCTIVE

Eurostation relève que les jardins potagers au sein d'un parc public privatise l'espace

FONCTION ÉCOLOGIQUE

Eurostation appuie cette nouvelle typologie de parc qui n'existe pas encore à Bruxelles : une friche écologique avec phytoremediation.

FONCTION DE LIEN

Le Cabinet Smet souligne que la volonté de créer un parc peut être complémentaire à la volonté de créer un espace de connexion. Il faut trouver des solutions pour lier les questions de mobilité aux questions de paysage.

Molenbeek indique que l'idée d'une "chambre métropolitaine" tel que le conçoit le projet Metropolitan Landscapes est particulièrement intéressante (densification des abords pour conserver l'espace ouvert / construction de « parvis » donnant sur l'espace ouvert pour le définir et le circoncrire).

POLLUTION

Bruxelles-Environnement montre l'importance de connaître l'état du sol dès le début. En effet, le traitement d'une zone polluée est différent selon l'affectation de la zone. Ainsi, un niveau de pollution élevé peut être confiné par la création d'une dalle béton et la gestion du risque est effectuée. Or si la même zone doit être affectée en parc, des coûts de dépollution importants seront à prévoir pour rendre cette zone accessible. La connaissance de la pollution permet de savoir ce qu'il est possible de faire en terme d'affectation en regard de la gestion du risque. Ainsi, les études de sols sont primordiales en vue d'effectuer des gains de coûts de traitement. Bruxelles-Environnement insiste sur le fait qu'il est possible de "vivre" avec la pollution, avec une approche de la gestion du risque efficace. Ces remarques sont valables pour les aménagements transitoires.

Eurostation demande si la SNCB est favorable à une expérimentation de la pollution via des techniques plus qualitatives telles que la friche écologique.

Le Cabinet Frémault indique que l'étude relative à la pollution est très urgente et qu'il ne faut pas l'envisager comme une contrainte mais la mettre en parallèle avec le projet.

COURS D'EAU

Bruxelles-Environnement explique que si le Maalbeek est retrouvé, leur volonté est de remettre, dans la mesure du possible, le cours d'eau à ciel ouvert. Cependant, selon Eurostation le cours d'eau serait probablement connecté aux égouts et passerait en dessous du niveau du métro.

Bruxelles-Environnement rappelle que le réseau d'égouttage autour de gare de l'Ouest est presque à saturation. La création d'un nouveau quartier doit essayer de gérer un maximum ses eaux. Le traitement séparatif des eaux de pluie et des eaux usées est souhaitable.

CRU

Le Cabinet Ministre-Président rappelle la création d'un nouvel outil régional, le CRU. Un périmètre en cours de définition engloberait la ZIR. On pourrait imaginer le financement d'un équipement public pour la ZIR. Il s'agit d'un budget limité et ça dépendra des diagnostics préalables.

PLACE DE L'OUEST / AUTRES PRÉCISIONS

Molenbeek indique qu'il y a actuellement un projet de logements (3 appartements) sur la dent creuse située en front de la place de l'Ouest, le permis de construire est en cours de dépôt.

l'ADT souligne qu'un rez-commercial est important dans ce type de configuration.

La Commune indique qu'elle est prête à accepter toute demande de commerce en rez-de-chaussée des logements.

REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRALES / ZONE D'ÉTUDE

Le Cabinet Smet souligne qu'il serait intéressant d'intégrer le parc Marie-José dans le périmètre d'observation Territorial (POT) de l'Etude de définition.

La Commune de Molenbeek et le bMa souhaitent également élargir le POT au dépôt Jacques Brel de la STIB et aux quartiers au Sud de la zone. Pour tenter de préserver un maximum d'espaces ouverts ils souhaitent pouvoir considérer le dépôt STIB comme une réserve foncière.

PV Table Ronde n°3 Urbanisme – Gare de l’Ouest

Rédaction : **Juliette Duchange**

Date de création : 07/05/15

Emplacement : S:\DPT DEVELOPPEMENT TERRITORIAL\1. Zones stratégiques\09. Gare de l'Ouest\10. PRESENTATIONS\TABLES RONDES\table ronde urbanisme

Acteurs en présence

Cabinet Vervoort	Justine Harzé
Cabinet Frémault	Yves Van de Casteele
Cabinet Smet	Erik De Deyn
ADT (DCT)	Frédéric Raynaud
ADT (DDT)	Yves Rouyet
ADT (DCT)	Thomas Moliner
ADT (DDT)	Juliette Duchange
ADT (DDT)	Maëlle Thueux
Artgineering	Aglaee Degros
DEP	Milène De Neubourg
bMa	Fabienne Lontie
DRU	Philippe Piereuse
Bruxelles-Mobilité	Thao Nguyen
Commune de Molenbeek	Rémi Mercier
Commune de Molenbeek	Emmanuelle Léonard
Commune de Molenbeek	Vincent Degrunne
Commune de Molenbeek	Christelle Sas
Beliris	Bart Timmermans
Eurostation	Kim de Rijck
Eurostation	Christophe Vervenne

Emplacement : \\data\dossier\xyz.doc

Eurostation	Thierry de Limbourg Stirum
Eurostation	Kim De Rijck
Eurostation	Christophe Vervenne
Infrabel	Christophe Rubbens
Bruxelles Environnement	Catherine Fierens
Bruxelles Environnement	Cécile Duvivier
Bruxelles Environnement	Charlotte Claessens
Bruxelles Environnement	Bernard Lemaire
Bruxelles Environnement	Martine Cantillon
STIB	Loïc Mignon
STIB	Patrick Andres
ATRIUM	Mohamed El Fikri
DEV Space	Yannick Vanhaelen
Agence Bas Smet	Lucas Matthieu
MSA	Benoît Moritz

Agenda de la réunion

Présentation des points suivants :

1. Présentation générale de l'étude, du site et des enjeux, powerpoint, (ADT).
2. Présentation du Schéma Directeur de 2009, powerpoint, (Beliris)
3. Présentation des pistes de réflexion et des questions à débattre, powerpoint, (ADT).
4. Tour de table.

Les points débattus lors du tour de table

VISIONS, AMBITIONS

Cette zone doit rendre possible deux ambitions majeures qui ne doivent pas être vues comme contradictoires. Les quartiers alentours ont besoins d'espaces ouverts, d'un parc et d'un espace public généreux. Mais ce site doit également répondre aux besoins en logements publics de la RBC et en équipement pour le quartier.

Le bMa et Bruxelles Environnement rejoignent les désirs de la Commune de Molenbeek. Ils souhaitent que soit préservé un maximum d'espaces ouverts.

Benoît Moritz souligne qu'il n'y a pas d'antinomie entre la construction et la préservation d'espaces ouverts. Il faut travailler avec le site et ses nœuds pour trouver les endroits les plus justes pour coupler les éléments de programme et permettre d'atténuer les barrières Est-Ouest.

Eurostation partage cet avis. Il y a un équilibre à trouver pour que tout le monde s'y retrouve, notamment

sur le plan financier. Il est possible de travailler des points de densité élevée pour préserver des espaces ouverts.

LE PROGRAMME

LOGEMENT

Au PRAS, il est indiqué un minimum de 50% de la surface plancher attribuée au logement. La DPR annonce une ambition d'un minimum de 800 nouveaux logements.

Le Cabinet Frémault défend les besoins de la Région en logement public. Mais il souligne qu'au vu de la volonté communale de préserver des espaces ouverts généreux, la DPR annonce peut être des ambitions trop élevées. Ainsi, pourquoi ne pas rediscuter le document et ses seuils? Il questionne, comme de nombreux autres acteurs, la possibilité de construire sur les pourtours de la ZIR.

ÉQUIPEMENT

Deux ambitions partagées : un équipement d'envergure régional et un bâtiment scolaire pour le programme de la ZIR. 10.000m² semble nécessaire pour ces deux équipements.

La DRU demande à ce que soient évaluées les priorités régionales en termes d'équipement, travail mené par l'ADT.

Infrabel annonce qu'ils sont en train de réfléchir à l'implantation d'un centre de formation aux métiers ferroviaires qui serait ouvert à des écoles et aux partenaires d'Infrabel (comme la STIB par exemple). Ils ont des besoins importants de formation et d'embauche sur le territoire bruxellois. Pour le moment, le programme précis n'est pas définit mais il devrait a priori avoisiner les 16.000m².

Le Cabinet Frémault identifie le scolaire comme un besoin prioritaire du quartier.

Eurostation indique que les fonctions programmées devront avoir une dimension régionale et être intégrées dans un espace ouvert.

ACTIVITÉS PRODUCTIVES

Eurostation et la Commune de Molenbeek soulignent l'importance de cette fonction dans des quartiers où le taux de chômage est très élevé et où la main d'œuvre est très importante.

Bruxelles Environnement rappelle que l'embauche de gardiens de parc est également une opportunité de mise à l'emploi.

COMMERCE

ATRIUM annonce que pour l'implantation de commerces en rez-de-chaussée, il faut analyser l'offre existante mais aussi les besoins et les envies des gens. L'agence pourra alors mener une enquête chaland pour répondre à ces questions.

LES TRAVERSÉES EST-OUEST

Le PRAS parle de deux liaisons Est-Ouest : une à la hauteur de Beekkant et une à la hauteur de la place de l'Ouest.

Faut-il deux traversées ou une seule passerelle large et qualitative ?

Bruxelles Environnement évoque la possibilité que Parckdesign2016 s'implante à la Gare de l'Ouest et mette en place un concours de passerelles au-dessus de la friche. Cela permettrait de tester les emplacements nécessaires et judicieux. Cette première activation pourrait avoir lieu sans ouvrir la friche (pas de dépollution ou de gardiennage à prévoir). Une des urgences du quartier est de faciliter les traversées Est-Ouest.

Le Cabinet Frémault énonce qu'une traversée carrossable n'est ni nécessaire ni utile.

Sur ce point, Bruxelles Mobilité rappelle que ce qu'ils ont énoncé lors de la table ronde MOBILITE sur cette traversée carrossable n'est qu'une piste de réflexion dans le cadre d'un travail sur la diminution du trafic chaussée de Ninove. Cette piste a été évoquée mais ne représente pas l'avis de Bruxelles Mobilité. La STIB annonce qu'au vu des nouveaux besoins en TC à l'Ouest de Bruxelles, la station Beekkant devra accueillir un nouveau terminus bus. Il serait intéressant d'y créer un véritable parvis à relier avec la place de l'Ouest car Beekkant n'est à l'heure actuelle qu'une "demi-place".

LE PARC

Bruxelles Environnement insiste sur la nécessité d'être ambitieux sur les chiffres annoncés pour le parc. De plus, la friche offre un éco-système particulièrement intéressant qu'il est possible de conserver en gardant des "morceaux de nature" de la friche.

Le maillage jeux, qui doit être renforcé dans cette zone, pourrait être dilué sur la zone et ne pas concentrer toute l'offre à l'endroit du parc. Bruxelles Environnement insiste sur le fait que la gare de l'Ouest est une zone connaissant de grandes carences en matière d'espaces de jeux et de récréation. Bruxelles Environnement précise qu'il faut jouer sur le maillage et donc mettre en connexion des espaces verts et de sociabilité pour développer l'offre récréative sur le site.

LA DENSITÉ

La densité a été questionnée à de nombreuses reprises au vu des contraintes de constructions liées aux infrastructures du train et du métro.

Eurostation a expliqué que les chiffres utilisés dans la présentation de l'ADT n'étaient pas assez précis. Un travail plus fin sur les contraintes de sol leur a donné un sol non-contraint proche de 91.000m² alors que le chiffre annoncé dans la présentation était de 68.000m². L'ADT fera donc de nouveaux tests avec les chiffres plus précis fournis par Eurostation.

La Commune de Molenbeek, le Cabinet Frémault, Bruxelles Environnement et le bMa soutiennent qu'une réflexion sur les pourtours de la ZIR doit être menée. Comment peut-on envisager des transferts de droit à bâtir pour densifier les bords du site et préserver un maximum d'espace ouvert sur la ZIR ? Artgineering soutient l'idée que l'on peut avoir d'importantes densités sur le site sans que cela pose problème. La question est surtout de connaître le type de fonction et de logement à y installer. Le bureau d'études propose d'intégrer de nouvelles formes d'espaces productifs comme un "fab lab" par exemple. Infrabel pose la question de l'existence d'une réglementation spécifique quant aux densités et aux gabarits aux abords des voies ferrées.

LE BRUIT

Bruxelles Environnement rappelle que le bruit est un élément à prendre en compte en amont.

L'implantation, les typologies de programme doivent être évaluées en fonction de leur proximité avec les infrastructures.

Infrabel ajoute que les problèmes de vibration sont également à anticiper dans la construction près des voies de chemin de fer.

LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

Il a été signalé à plusieurs reprises que le dépôt STIB Jacques Brel pourrait être ajouté au périmètre opérationnel de l'étude.

La Commune de Molenbeek rappelle que le site de la ZIR à un sol extrêmement contraint par les infrastructures (métro et train) et que le dépôt Jacques Brel pourrait constituer un terrain supplémentaire où envisager une densification pour y ventiler une partie du programme et valoriser les abords du site. La STIB rappelle que le sol du dépôt est complexe, c'est une dalle sous laquelle passe plusieurs voies ferrées. Mais la STIB signale qu'ils ne sont pas opposés à accueillir d'autres fonctions de type

"équipements" au-dessus des dépôts. Seulement, pour celui-ci les temps d'études seront longs et les surcoûts importants car il est nécessaire de réaliser un pontage.

LA POLLUTION

Bruxelles Environnement rappelle que des études de sol doivent être lancées au plus vite. La pollution peut entraîner des surcoûts importants mais aussi modifier les implantations. Pour ne pas être pris uniquement comme une contrainte, les études doivent être connues des auteurs de projet du masterplan.

La dépollution par les plantes (phytoremédiation) peut être un travail très intéressant scientifiquement mais aussi socialement. Dans un processus pédagogique, la dépollution peut être visible et comprise par les riverains.

Beliris indique d'une note sur la pollution du sol a été produite par les chargé de projet du schéma directeur de 2009. Cette note sera transmise à l'ADT.

Ce rapport est publié par
l'Agence de Développement Territorial (ADT) asbl
BIP – rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles
T +32 2 563 63 00 - F +32 2 563 63 20
contact@adt.irisnet.be - www.adt-ato.brussels



Éditeur responsable : Luc Maufroy, rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles

OCTOBRE 2015