

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA ZONE LEVIER N°12 RTBF - VRT
OPMAAK VAN HET RICHTPLAN VOOR HEFBOOMGEBIED N°12 RTBF - VRT

Annexe 4 | Bijlage 4

BUUR-Stratec | Rapport intermédiaire n°1: Etat des lieux
BUUR-Stratec | Tussentijds rapport n°1: Plaatsbeschrijving



BUUR-STRATEC
BUUR-STRATEC

ANNEXES
BIJLAGEN

07 DECEMBRE 2009
07 DECEMBER 2009



ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA ZONE LEVIER N°12 VRT - RTBF

Colophone

Association momentanée

BUUR cvba - STRATEC sa



BUUR cvba

Blijde Inkomststraat 24

BE - 3000 Leuven

T +32 (0) 16 89 85 50

F +32 (0) 16 89 85 49

buur@buur.be

Administrateur délégué de BUUR cvba: Johan Van Reeth

Chef de projet: Kathleen Van de Werf, Jade Salhab

Collaborateurs: Catherine Vilquin - Stéphanie De Deken
- Bart Steenwegen - Luk Lefever



STRATEC sa

Av. A. Lacomblé 69-71 bte 8

BE - 1030 Bruxelles

T +32 (0) 2 735 09 95

F +32 (0) 2 735 49 17

stratec@stratec.be

Administrateur délégué de STRATEC sa: Hugues Duchateau

Chef de projet: Emilie Moens

Collaborateurs: Alain Counet - Luc Moreau

TABLE DES MATIERES

<i>Introduction</i>	
A. ANALYSE DESCRIPTIVE.....	P.1
I. SITUATION DE DROIT.....	P.2
I.1 Echelle macro.....	p.2
<i>Plan Régional de Développement (PRD)</i>	p.2
<i>Plan IRIS 2</i>	p.4
<i>Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS)</i>	p.8
I.2 Echelle méso.....	p.12
<i>Plans Communaux de Développement (PCD) et Plans Communaux de Mobilité (PCM)</i> ..	p.12
<i>Plan Particulier d’Affectation du Sol (PPAS)</i>	p.18
<i>Carte des Propriétés d’instances publiques et d’organisations de service public</i>	p.20
I.3 Echelle micro.....	p.22
<i>Carte des Monuments et Sites</i>	p.22
II. SITUATION DE FAIT	P.25
II.1 Echelle macro.....	p.26
II.2 Echelle méso / micro	p.28
<i>Hiérarchisation des voiries</i>	p.28
<i>Hiérarchisation des Transports en Commun</i>	p.30
<i>Hiérarchisation du réseau de mobilité Vélo</i>	p.32
<i>Hiérarchisation du réseau d’espaces verts et Promenade Verte</i>	p.34
II.3 Echelle micro.....	p.36
<i>Bâtiments et friches existantes</i>	p.36
<i>Patrimoine</i>	p.38
III. PROJETS EN COURS.....	P.41
III.1 Echelle macro.....	p.42
<i>Projets régionaux d’infrastructure</i>	p.42
III.2 Echelle méso.....	p.44
<i>Projets d’aménagement sur Schaerbeek</i>	p.44
<i>Projets d’aménagement sur Evere</i>	p.46
<i>Projets d’aménagement sur Woluwé St Lambert</i>	p.48
IV. ACTEURS CONCERNÉS	P.51
B. ANALYSE INTERPRETATIVE	P.55
I. UN MELTING-POT DE FONCTIONS URBAINES.....	P.56
<i>Le quartier oublié</i>	p.56
<i>Le système régional ‘Moyenne Ceinture’</i>	p.58
<i>Le système régional ‘Avenue Léopold III’</i>	p.60
<i>Le système des bureaux le long de la E40</i>	p.62
<i>Le système ‘Chaussée de Louvain’</i>	p.66
<i>La structure de base: Paduwa et ses ‘macro-blocs’</i>	p.68
<i>Le système des PME</i>	p.70
<i>Le système du patrimoine</i>	p.72
II. ACCESSIBILITÉ.....	P.75
<i>Introduction</i>	p.76
<i>Axe ‘Moyenne Ceinture’</i>	p.78
<i>Axe ‘E40’</i>	p.80
<i>Axe ‘Chaussée de Louvain’</i>	p.84
III. POTENTIALITÉS	P.87
<i>‘Porte’ donnant accès à la ville ou ‘entrée’ de la ville?</i>	p.88
<i>Nouvelle polarité régionale (Pôle Média)?</i>	p.90
<i>Un nouveau parc régional?</i>	p.92
C. CONCLUSIONS	P.95

Introduction

La Direction de l'Urbanisme du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a lancé un appel pour la réalisation d'un Schéma Directeur pour la zone levier n° 12 RTBF/VRT. À ce jour, les objectifs pour la zone semblent plutôt génériques : le développement d'un pôle média, la création d'une porte d'entrée vers la ville, la conservation et le renforcement de la fonction du logement, le réaménagement de l'espace public, etc.

Actuellement, il existe déjà plusieurs projets concrets dans la zone de projet (la construction d'un bloc C sur l'avenue Reyers, un projet de parking navetteurs à Diamant, la construction de bureaux sur la chaussée de Louvain, etc.). Sans un schéma directeur, il y a un risque important que ces projets se développent indépendamment les uns des autres, sans aucune cohésion. Un schéma directeur permet d'obtenir une vision globale, un cadre qui fasse en sorte que la zone de projet, décrite dans le PRD comme une zone clé pour la Région, se développe de manière harmonieuse et intégrée.

Dans cette zone, on retrouve en outre une série de faiblesses et de problèmes qui doivent être résolus : la dégradation des bureaux dans les rues Colonel Bourg et Marcel Thiry, la situation des habitations de la chaussée de Louvain, la nécessité de l'aménagement de la ligne de bus RER, etc.

Il faut également mentionner que deux études actuellement en cours auront des implications importantes sur la zone de projet : il y a d'une part l'étude du Schéma Directeur pour la Moyenne Ceinture, et d'autre part l'étude de mobilité pour la place Meiser. Ces deux études sont dirigées par la Région. Le schéma directeur de la zone levier n° 12 doit par conséquent être cohérent par rapport aux conclusions de ces deux études. Au lieu de mettre l'accent sur le réaménagement de l'avenue Reyers et de la place Meiser, cette étude se concentrera plutôt sur la restructuration globale de ce "quartier oublié" de la ville et de l'articulation de l'entrée Est dans la ville via l'autoroute E40.

Le schéma directeur tâchera donc d'offrir une perspective et éclaircir les ambitions à viser pour cette zone levier. Il tentera en premier lieu de comprendre le fonctionnement de ce site, ensuite de se positionner par rapport à une série de problèmes qui doivent être résolus. Enfin, il propose au moins trois scénarios différents qui permettraient au site de se développer dans le cadre de ses potentiels concrets. Le point de départ de ces trois scénarios reste toutefois le même : le schéma directeur doit disposer d'une certaine flexibilité de sorte à conserver sa pertinence indépendamment des fluctuations du marché ou des diverses modifications des conditions sociopolitiques en place.

Enfin, ce schéma directeur tente, via un développement intelligent par phases successives, de générer des résultats avant même la réalisation des coûts importants. Les ambitions de ce projet s'adaptent donc à sa faisabilité financière et le développement par phases vise à équilibrer les objectifs de chacune de ces phases aux moyens disponibles pour celles-ci.

I. Situation de droit

II. Situation de fait

III. Projets en cours

IV. Acteurs concernés

A_ANALYSE DESCRIPTIVE

I. Situation de droit

Echelle macro

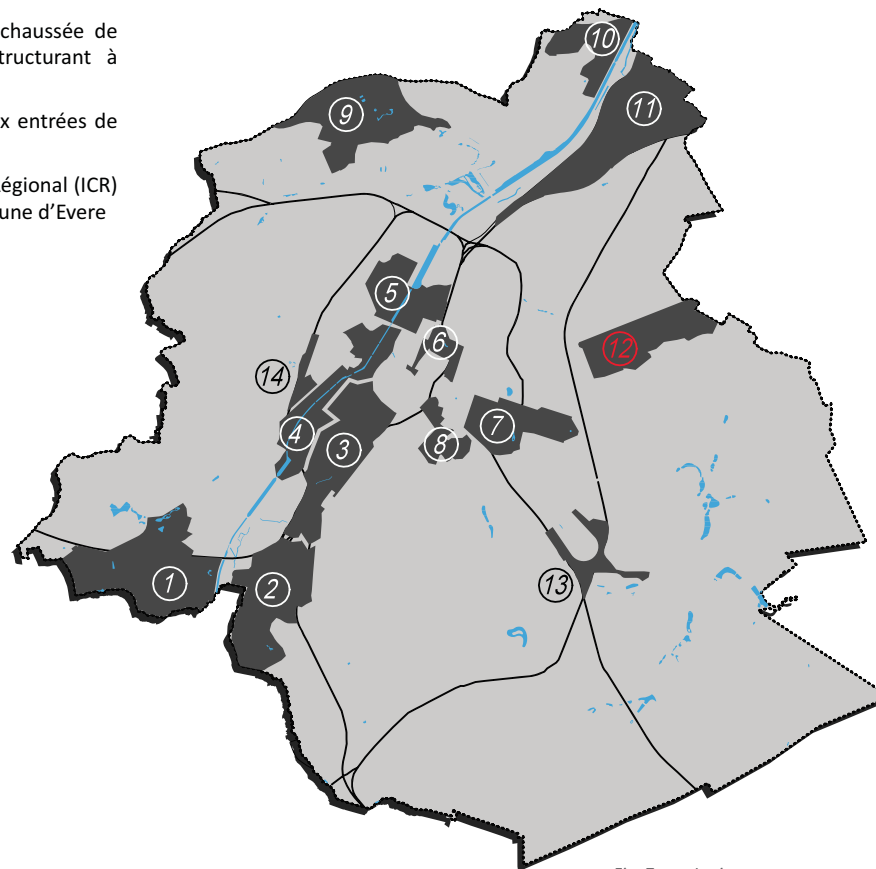
Plan Régional de Développement (PRD)

Le Plan Régional de Développement est un document d'orientation stratégique qui traduit les objectifs et les priorités de développement pour la région de Bruxelles et fournit les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. Il répond ainsi aux besoins économiques, sociaux et culturels, ainsi qu'à la problématique de la mobilité et de l'environnement. Le gouvernement régional a adopté le PRD en 2002.

En tant qu'outil de vision de la gestion de la ville, le PRD détermine des zones d'intervention prioritaires. Sous l'appellation Zones Leviers, quatorze espaces urbains sous-utilisés ont été définis afin d'attirer l'attention et les efforts sur leur grand potentiel de développement. On remarque que ces zones sont majoritairement situées soit le long du canal, soit autour de la deuxième ceinture (comme c'est le cas pour la Zone Levier nr. 12 'RTBF-VRT).

Sur la zone levier nr. 12, les priorités suivantes sont définies par le PRD:

- la Moyenne Ceinture (Blvd Reyers) et La chaussée de Louvain sont reprises comme espace structurant à intégration environnementale renforcée
- la E 40 et la chaussée de Louvain sont deux entrées de ville à réaliser
- la Promenade Verte et l'Itinéraire Cyclable Régional (ICR) traversent verticalement le site sur la commune d'Evere



Zones Leviers

- | | |
|------------------|--------------------------|
| 1. Erasme | 8. Toison d'Or |
| 2. Forest | 9. Heysel |
| 3. Midi | 10. Hôpital militaire |
| 4. Canal | 11. Schaerbeek-formation |
| 5. Tour et Taxis | 12. RTBF-VRT |
| 6. Botanique | 13. Delta |
| 7. Europe | 14. Gare de l'Ouest |

Fig. Zones Leviers

GENERALITES	ALGEMEEN
LIMITE REGIONALE	GEWESTGRENZ
LIMITE COMMUNALE	GEMEENTEGRENZ
RESEAU VIAIRE	WEGENNET
EAU	WATER
ESPACE VERT (PRAS 03/05/01)	GROENE RUIMTE (GRP 03/05/01)
CHEMIN DE FER	SPOORWEG
PROJET DE VILLE	STADSPROJECT
ESPACE DE DEVELOPPEMENT RENFORCE DU LOGEMENT ET DE LA RENOVATION	RUIMTE VOOR VERSTERKTE ONTWIKKELING VAN DE HUURVESTING EN DE STADVERNIJERING
ZONE OBJECTIF II	ZONE DOELSTELLING II
ZONE LEVIER	HEFFBOOMGEBIED
ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE	STRUCTURENDE RUIMTE MET VERSTERKTE MILIEU-INTEGRATIE
ZONE DU CANAL	KANAALZONE
LIGNE FER ET STATION EXISTANTE	BESTAANDE GEN-LIJN EN STATION
STATION FER A CREER OU A REOULVR	AAN TE LEGGEN OF TE HEROPENEN GEN-STATION
LIASON FERROVAIRE A CREER	AAN TE LEGGEN SPOORLIJN
LIASON FERROVAIRE A L'ETUDE	TE BESTUDEREN SPOORLIJN
ITINERAIRE CYCLABLE REGIONAL A REALISER EN 2002-2005 (Y COMPRIS TRONCON DE LIASON ENTRE ITINERAIRES EXISTANTS)	GEWESTELIJKE FIETSRROUTE AAN TE LEGGEN IN 2002-2005 (MET INBEGRIP VAN VERBINDING TUSSEN BESTAANDE NETWERKEN)
ITINERAIRE CYCLABLE REGIONAL A REALISER ULTERIEUREMENT (Y COMPRIS TRONCON DE LIASON ENTRE ITINERAIRES EXISTANTS)	GEWESTELIJKE FIETSRROUTE AAN TE LEGGEN IN EEN LATER STADIUM (MET INBEGRIP VAN VERBINDING TUSSEN BESTAANDE NETWERKEN)
ITINERAIRE CYCLABLE REGIONAL EXISTANT OU EN COURS D'EXECUTION	BESTAANDE OF IN UITVOERING ZIJNDE GEWESTELIJKE FIETSRROUTE
ENTREE DE VILLE REALISEE	AANGEBLEDDE STADSPOORT
ENTREE DE VILLE A REALISER	AAN TE LEGGEN STADSPOORT
PROMENADE VERTE	GROENE WANDELING
ESPACE VERT A CREER	TE REALISEREN GROENE RUIMTE
CENTRE UNIVERSITAIRE	UNIVERSITAIR CENTRUM
ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DU PRAS 03/05/01 NON COUVERTES PAR UN EDICTE	GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN VAN HET GRP 03/05/01 DIE NIET GEDEKKT ZIJN BINNEN EEN RVOKE
ZONE ADMINISTRATIVE (PRAS 03/05/01)	ADMINISTRATIEGEBIED (GRP 03/05/01)
ZONE D'INDUSTRIES URBAINES ET D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS (PRAS 03/05/01)	GEBIED VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE EN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOER (GRP 03/05/01)

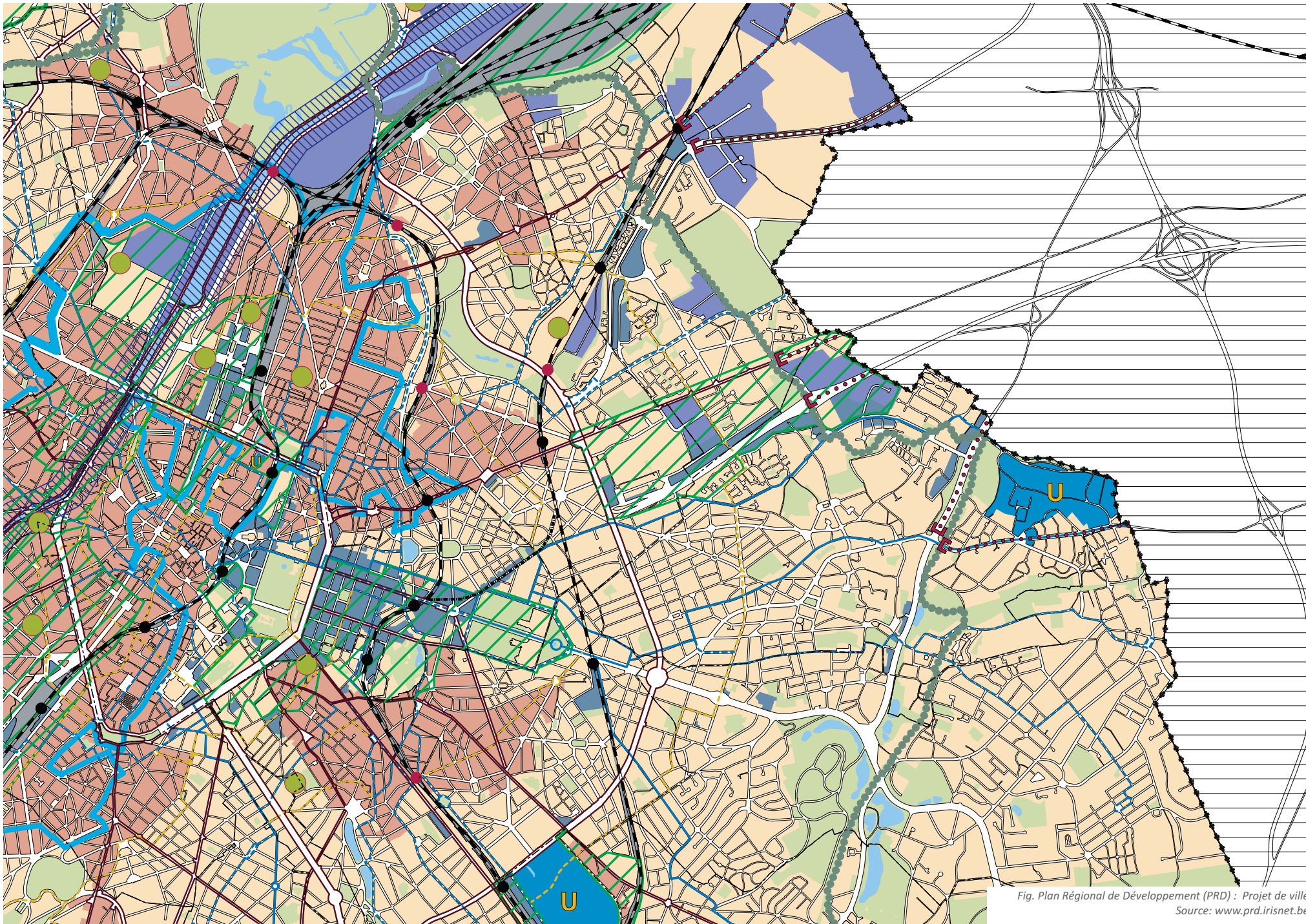


Fig. Plan Régional de Développement (PRD) : Projet de ville
Source: www.prd.irisnet.be

Plan IRIS 2

Le Plan régional des déplacements est également un document stratégique d'orientation qui traduit de manière concrète la partie mobilité du PRD. Ce dernier prévoit, d'ici 2010, la réduction de 20% du trafic automobile à Bruxelles par rapport à 1999. Cela se traduit par une volonté de réduire la capacité des axes d'entrée de ville; une stratégie de gestion du stationnement autour des pôles de déplacements et un effort majeur pour augmenter l'offre de transports en commun efficaces.

Les objectifs du plan IRIS 2 sont les suivants:

- améliorer l'accessibilité régionale
- promouvoir la qualité de vie des habitants
- réduire le trafic automobile de 20% - cible du plan régional de développement-, en distinguant deux horizons 2015 et 2020.

Sur les trois scénarios proposés par le gouvernement, celui qui a été adopté propose les grandes lignes suivantes:

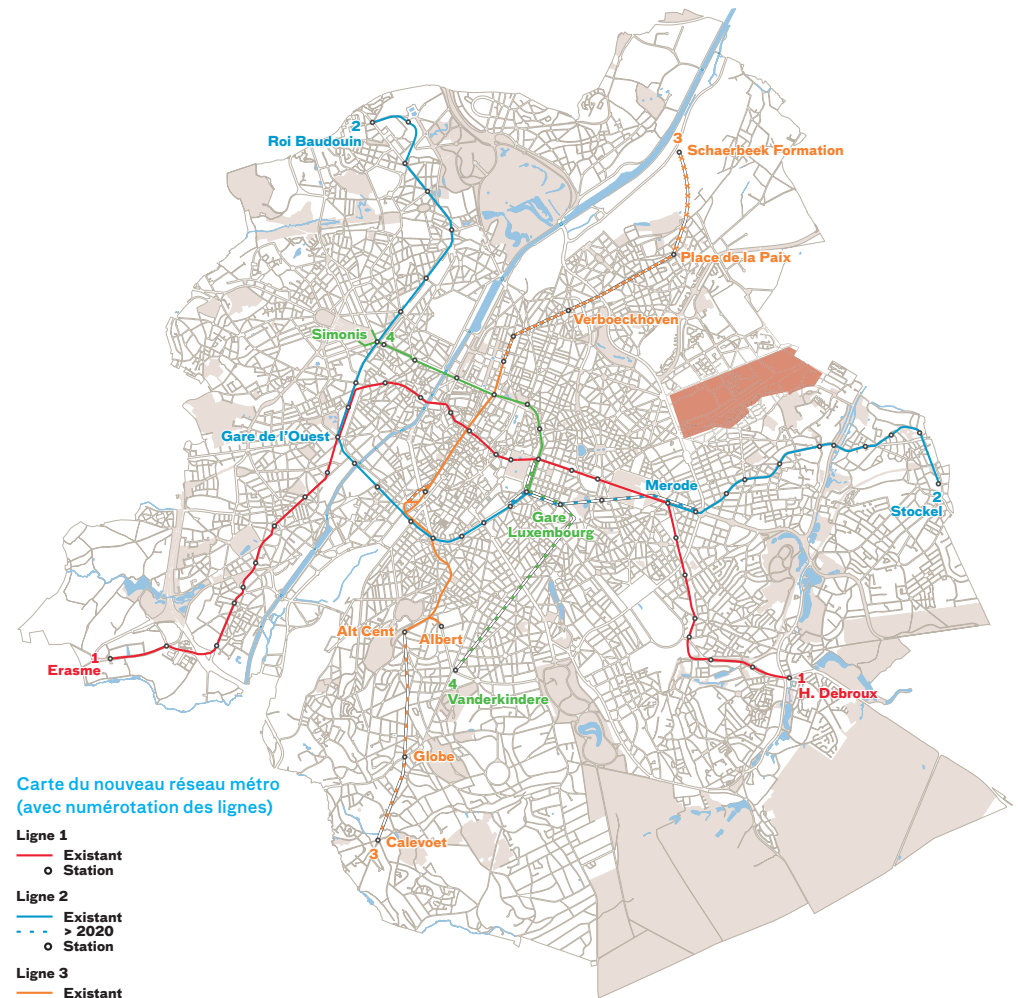
Réorganisation du métro

- Extension Nord-Sud vers le Nord (Verboeckhoven–Place paix) et vers le Sud (Calevoet)
- Ligne 1 dédoublée entre Mérode et Trône, par la Gare du Luxembourg
- Exploitation de 2 lignes de métro pour desservir le quartier européen
- Extension métro gare du Luxembourg-Vanderkindere
- Prémétro avenue Fonsny + section Gare du Midi-Anneessens

Il faudra aussi noter que L'étude du Schéma Directeur pour la Moyenne Ceinture, qui se base sur IRIS 2, propose la création d'un métro sur la Moyenne Ceinture. Vu que la Région n'a pas encore les ressources nécessaire pour exécuter ce projet, la 'Métrofication' du Pré-Métro n'est donc pas reprise dans IRIS2. Par contre, les projets inclus dans IRIS 2 sont ponctuellement adaptés afin de permettre cette mise en métro au-delà de 2015.

Réseau RER

Le projet de réalisation d'un réseau express régional (RER) devrait être mis en oeuvre progressivement de 2012 à 2018



Carte du nouveau réseau métro
(avec numérotation des lignes)

- Ligne 1**
 — Existant
 ○ Station
- Ligne 2**
 — Existant
 - - - > 2020
 ○ Station
- Ligne 3**
 — Existant
 - - - 2011-2015
 x x x 2016-2020
 - - - > 2020
 ○ Station
- Ligne 4**
 — Existant
 - - - > 2020
 ○ Station

Réseau de tram

- Une nouvelle liaison tram performante pour traverser la Région d'Est en Ouest via Tour & Taxis et la Gare du Nord
- Lignes SNCB 28 (Gare de l'Ouest-Simonis) et 26 (Delta-Mérode) optimisées

Il faut aussi souligner l'effort qui sera fourni par la STIB et la Région afin de doter les grands axes de transport en commun (comme la Moyenne Ceinture) de Trams T-4000 afin d'augmenter la capacité de ces axes. Dans IRIS 2, il est prévu que l'axe de la Moyenne Ceinture offre une fréquence accumulée de 28 trams/heure (le maximum possible), tous en T-4000. De plus, il est aussi prévu dans IRIS 2 que l'axe de la Moyenne Ceinture soit dédoublé par les nouveaux Tram-Train sur la ligne 26 (désaffectée aux trains) afin de répondre à la demande croissante sur l'axe (et ceci sans calculer les nouveaux développements sur Delta, Josaphat, la VRT-RTB et autres sites de grand potentiel sur la Ceinture).

Tunnels à créer

- Création de tunnels (Gare du midi-Anneessens / Etterbeek / Meiser-CCN / Avenue Rogier-CCN / CCN -Cage aux Ours / Bois de la Cambre / Avenue Fonsny)

L'axe de la Moyenne Ceinture est particulièrement concerné par les tunnels sous Meiser, Etterbeek et La Cambre. Ces tunnels permettront au Prémétro d'éviter tous les points les plus conflictuels entre les trams et les voitures. Ces interventions permettront à l'axe de répondre à la demande croissante (quitte à ce que toutes les autres mesures prévues sur l'axe par IRIS 2 soient réalisées).

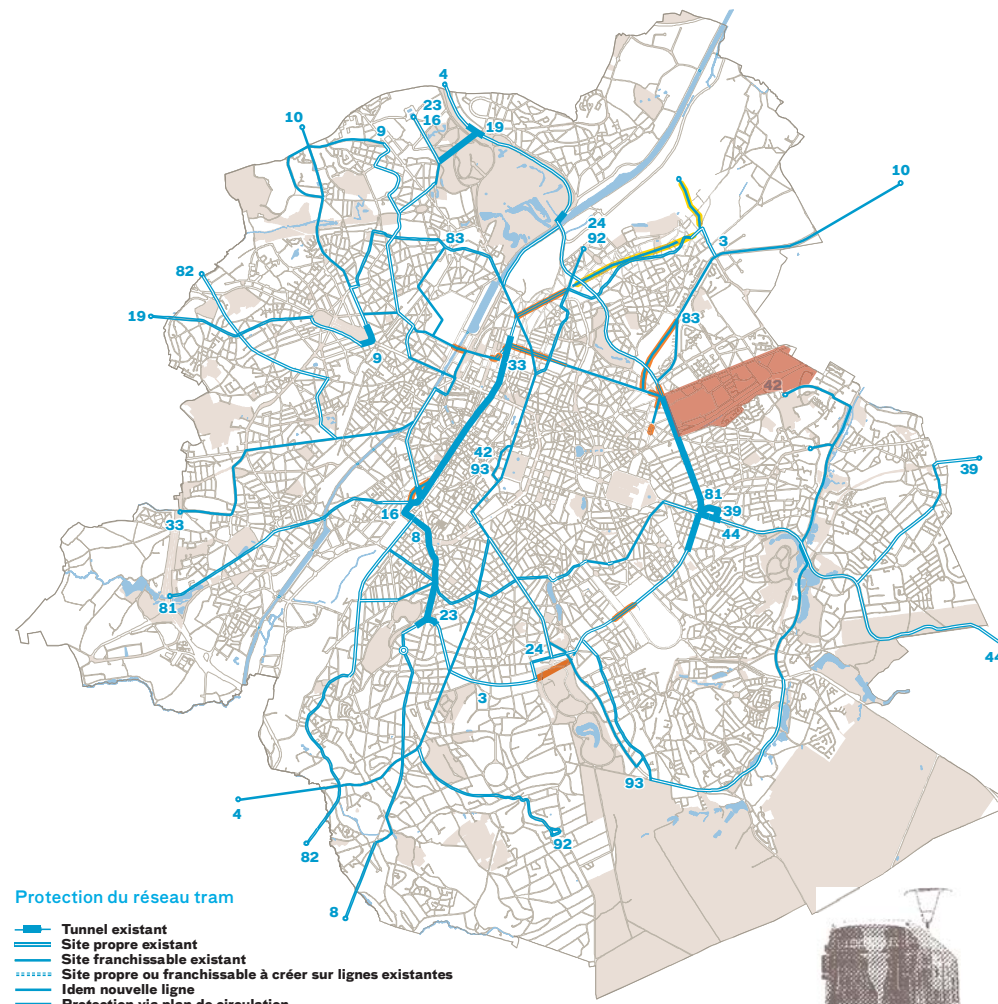
Le tunnel sous Meiser sera également pour les voitures. Cette proposition d'IRIS2 est reprise dans une étude spécifique sur la Place Meiser. Dans cette étude (encore en cours à l'heure de la rédaction de ce rapport) l'option d'un tunnel pour voitures dans l'axes nord-sud est proposé afin d'alléger la pression sur le rond-point et permettre le déblocage du tourne-à-gauche en direction de la chaussée de Louvain (entrée de ville). Si ce tunnel voit le jour, le rond-point absorberait en surface autour de 5000 EVP, un chiffre semblable à celui du rond-point Montgomery. Les détails de ce projet seront exposés dans l'étude de Meiser et la Moyenne Ceinture, le Schéma Directeur nr. 12 se limite à retenir les conclusions et à les intégrer.



Carte réseau tram 2020 HNS avec Tram-Train*

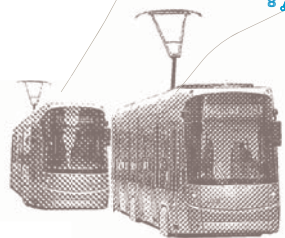
- Gare existante
- ⊙ Gare à mettre en service
- ⊙ Gare prévue au PRD (mise en service ultérieure)
- SNCB
- Tram-Train 1
- Tram-Train 2
- THNS
- Tunnel

* Avant mise en service Métro dans le Nord-Sud.



Protection du réseau tram

- Tunnel existant
- Site propre existant
- Site franchissable existant
- Site propre ou franchissable à créer sur lignes existantes
- - - - Idem nouvelle ligne
- Protection via plan de circulation
- Site indépendant à construire
- Prolongement porté par le Plan de développement international






Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)



Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est l'outil réglementaire de référence traduisant les visions et grandes lignes de développement formulées dans les documents d'orientation stratégique de l'aménagement du territoire dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le PRAS, entré en vigueur en juin 2001, définit les différents types d'affectation sur le territoire avec pour souci majeur de privilégier la mixité des fonctions (logement, bureaux, industries urbaines, espaces verts, patrimoine, commerce ou encore équipements d'intérêt collectif).

Dans la zone levier nr.12 'RTBF-VRT' on remarque :



- une proportion importante d'activités à caractère économique en zone d'industrie urbaine (principalement garages - vente de voitures) d'une part et en zone administrative d'autre part (bureaux rue C. Bourg et rue M. Thiry).
- le site comprend une zone d'équipement d'intérêt collectif conséquent (le site de la RTBF-VRT).
- les zones d'habitation ne sont pas reliées entre elles et seul le quartier Paduwa est un ensemble cohérent.
- une seule zone verte est présente mais il s'agit de terrains de sport privés (appartenant à la commune de St Josse).
- deux éléments culturels historiques sont présents: l'Enclos des Fusillés (cimetière au sein du site RTBF-VRT) et le centre historique du quartier Paduwa avec l'église St Joseph.








GENERALITES	
	RESEAU VIAIRE
	LIMITE REGIONALE
	LIMITE COMMUNALE
	EAU

AFFECTATIONS	
<u>ZONES D'HABITAT</u>	
	ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE
	ZONES D'HABITATION

<u>ZONES DE MIXITE</u>	
	ZONES MIXTES
	ZONES DE FORTE MIXITE

<u>ZONES D'INDUSTRIES</u>	
	ZONES D'INDUSTRIES URBAINES
	ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS

<u>AUTRES ZONES D'ACTIVITES</u>	
	ZONES ADMINISTRATIVES
	ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC

<u>ZONES VERTES</u>	
	ZONES VERTES
	ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE
	DOMAINE ROYAL
	ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR
	ZONES DE CIMETIERES
	ZONES FORESTIERES
	ZONES AGRICOLES

<u>AUTRES ZONES</u>	
	ZONES D'INTERET REGIONAL
	ZONE D'INTERET REGIONAL A
	AMENAGEMENT DIFFERE ZONE DE RESERVE
	FONCIERE

<u>PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES</u>	
	ZONES D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT
	LISERES DE NOYAU COMMERCIAL
	GALERIES COMMERCANTES
	POINTS DE VARIATION DE MIXITE
	ESPACES STRUCTURANTS
	PARKING DE TRANSIT

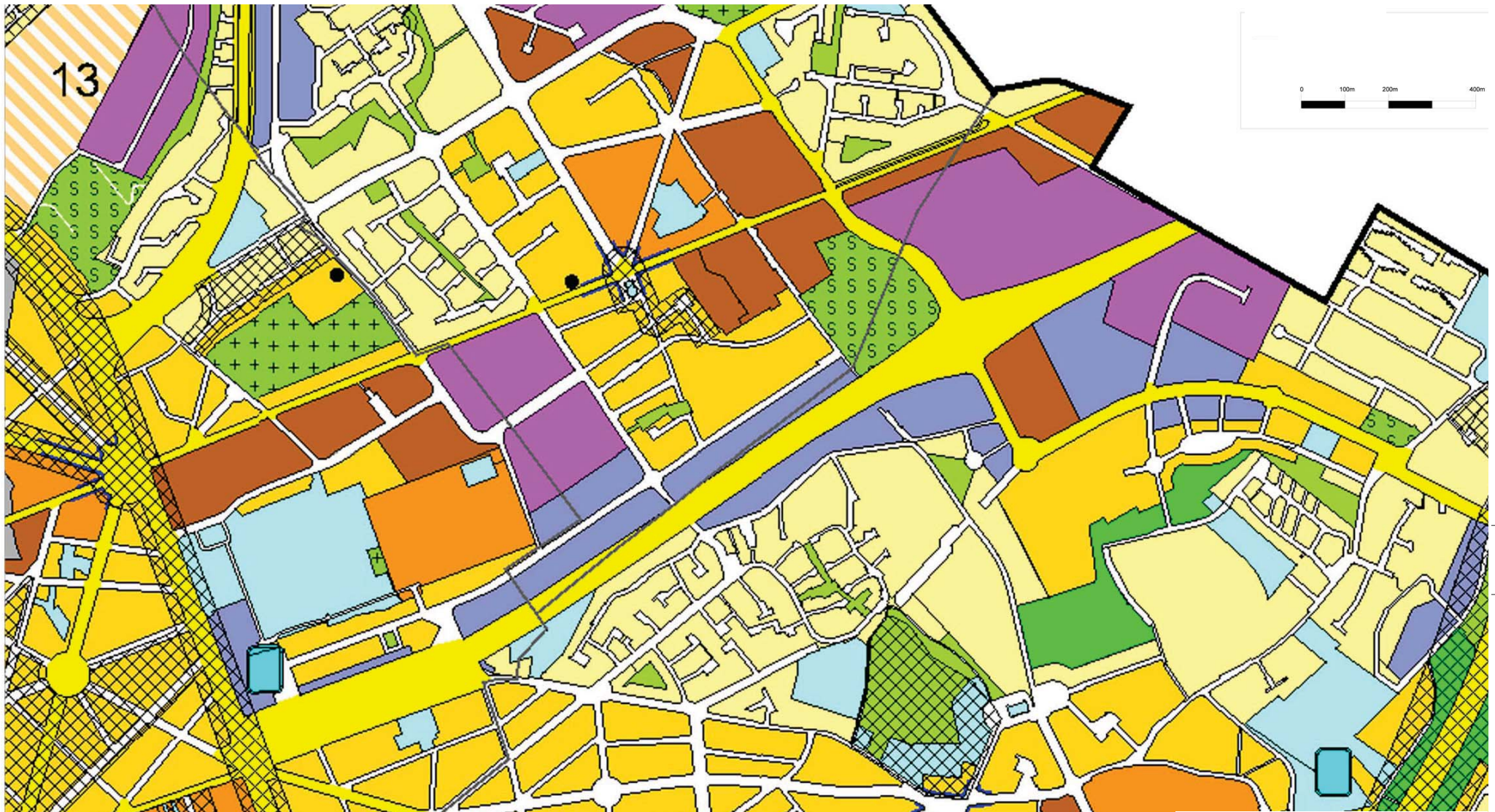


Fig. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

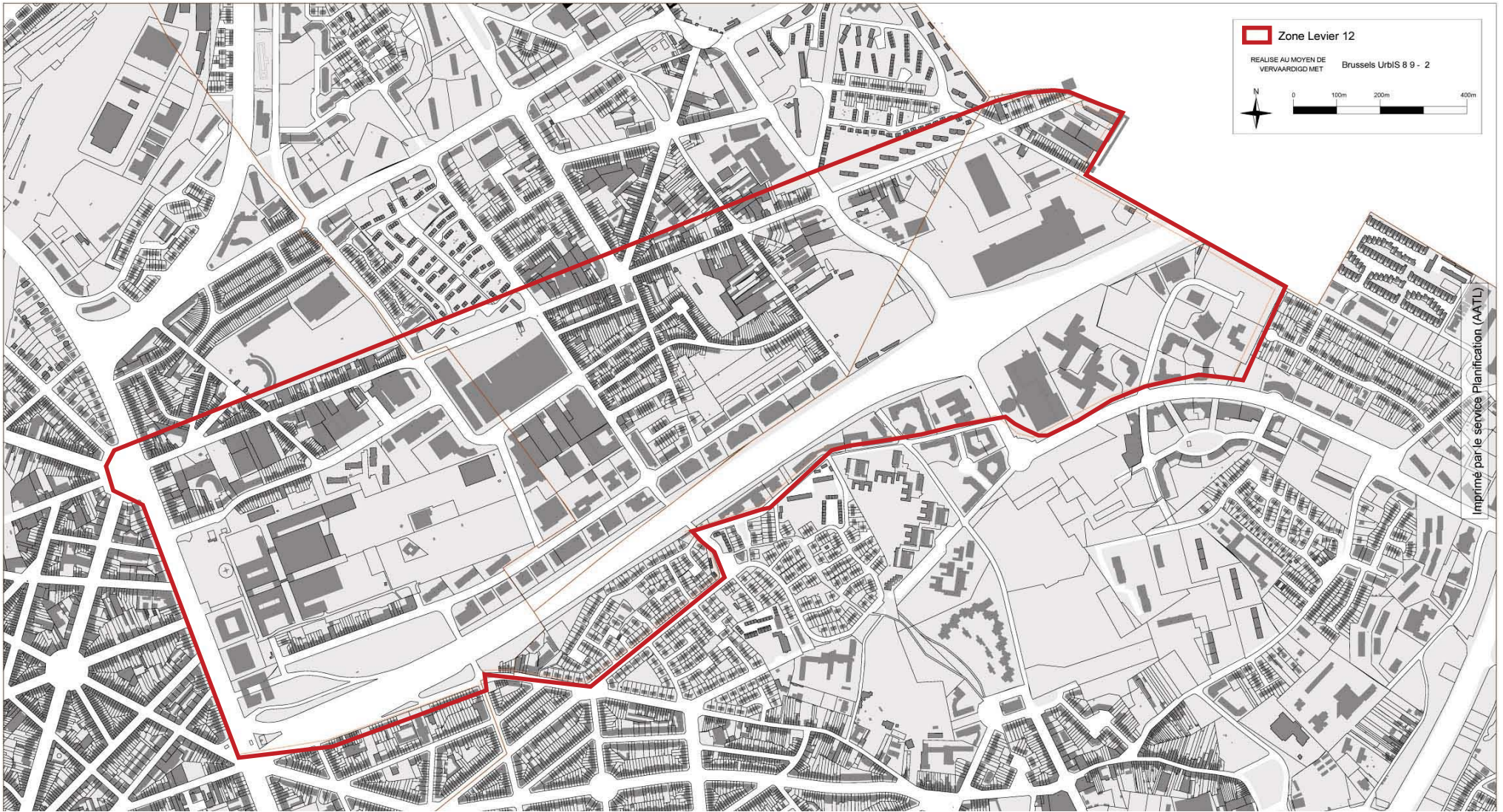


Fig. Bâtiments existants



Fig. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) avec bâtiments existants

Echelle méso

Plans Communaux de Développement (PCD) et Plans Communaux de Mobilité (PCM)

Le Plan Communal de Développement (PCD), ayant la même vocation que le PRD, définit les objectifs stratégiques de développement de la commune à court, moyen et long terme dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement, entre autres. Un programme d'actions concrètes et les zones d'intervention prioritaires de la commune y sont formulés.

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) s'inscrit dans le PCD et a pour but de penser la problématique des déplacements d'une manière globale et intégrée.

Ces deux documents reprenant les propositions formulées par les communes sont une source d'information importante. Cependant, il faut noter que ces propositions ne sont pas d'office approuvées par la Région ou par d'autres instances régionales comme, par exemple, les sociétés de Transport en Commun. La Zone Levier nr. 12 RTBF-VRT est située à cheval sur les communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert.

Commune d'Evere: le PCD a été adopté par Arrêté du Gouvernement en date du 7 juillet 2005. Le PCM a été rendu public en mars 2006.

Commune de Schaerbeek: un dossier de base du PCD a été adopté par le Conseil communal et approuvé par le Gouvernement bruxellois mais le projet de PCD est encore en cours de rédaction. Le PCM s'étale sur trois phases. La phase 1 (l'état des lieux) et la phase 2 (le plan de mobilité) sont déjà présentés, tandis que la phase 3 (plan d'action) est prévue pour fin 2008.

Commune de Woluwé St Lambert : le PCD et le PCM sont en cours d'élaboration.

Les trois cartes suivantes sont un recueil non exhaustif des propositions formulées dans les différents documents disponibles aujourd'hui au niveau de ces trois communes. Nous les avons volontairement superposés afin d'observer les objectifs communs et reprenons les propositions qui nous semblent d'intérêt stratégique pour la zone levier.

1. Propositions voiries

- la réduction à une bande de la bretelle de l'E 40 vers la place Meiser
- trafic de transit principal à maîtriser en voirie locale: mise en sens unique d'un tronçon de la rue H. Evenepoel, maîtrise du trafic de transit prioritaire sur la rue C. Bourg
- mise en oeuvre de Zones 30 afin de reporter sur les grands axes le trafic qui traverse les quartiers résidentiels
- mise en place d'un verrou vers l'Av. Diamant: blocage du trafic de transit généré depuis l'E40 et Woluwé et percolant dans les quartiers Plasky et Diamant.
- réaménagement de la place Meiser
- réaménagement du carrefour rue C. Bourg / Av. de Mars et celui de Av. de Rodebeek / Av. de Mars
- parking de transit à Diamant/Reyers

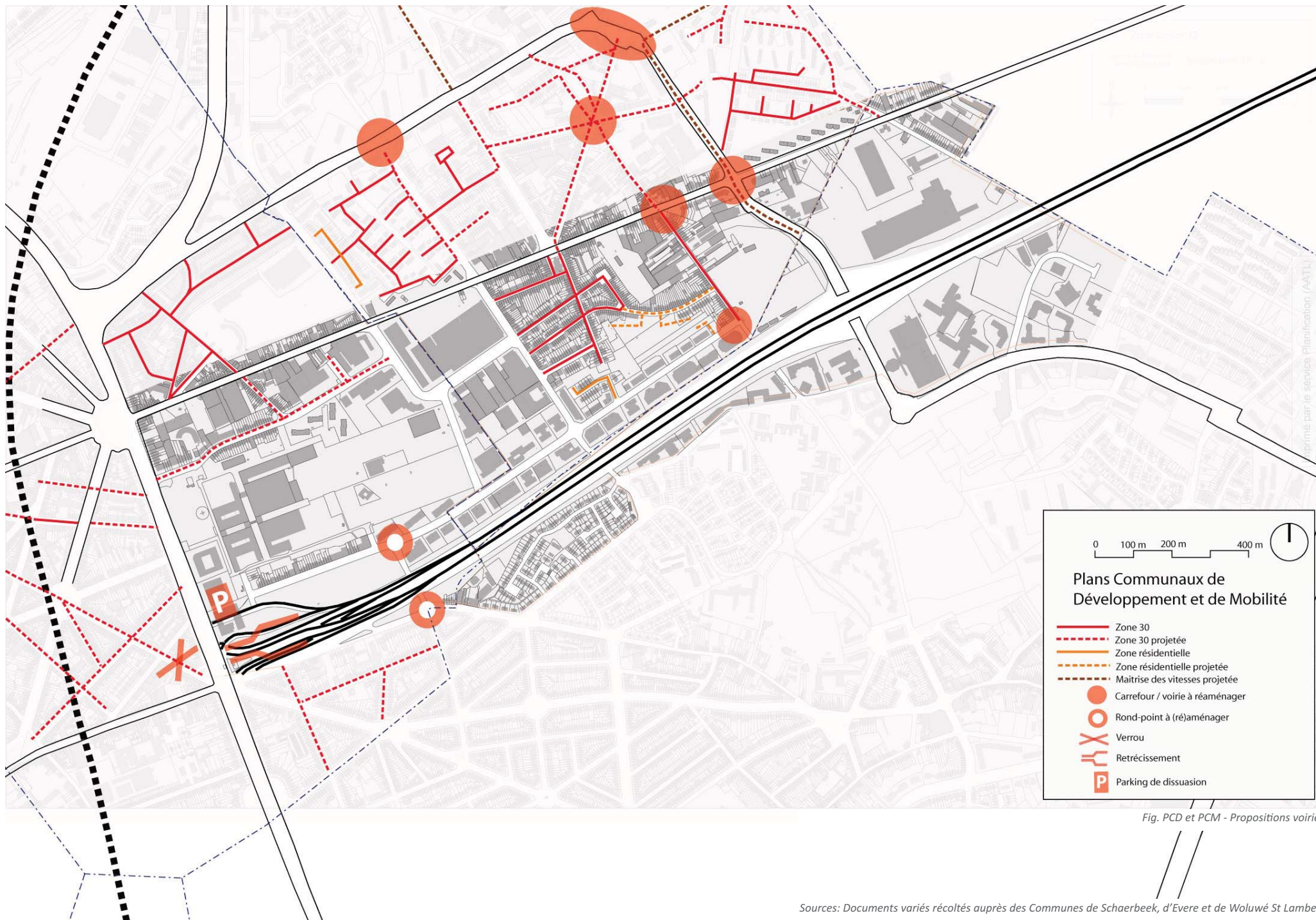


Fig. PCD et PCM - Propositions voiries

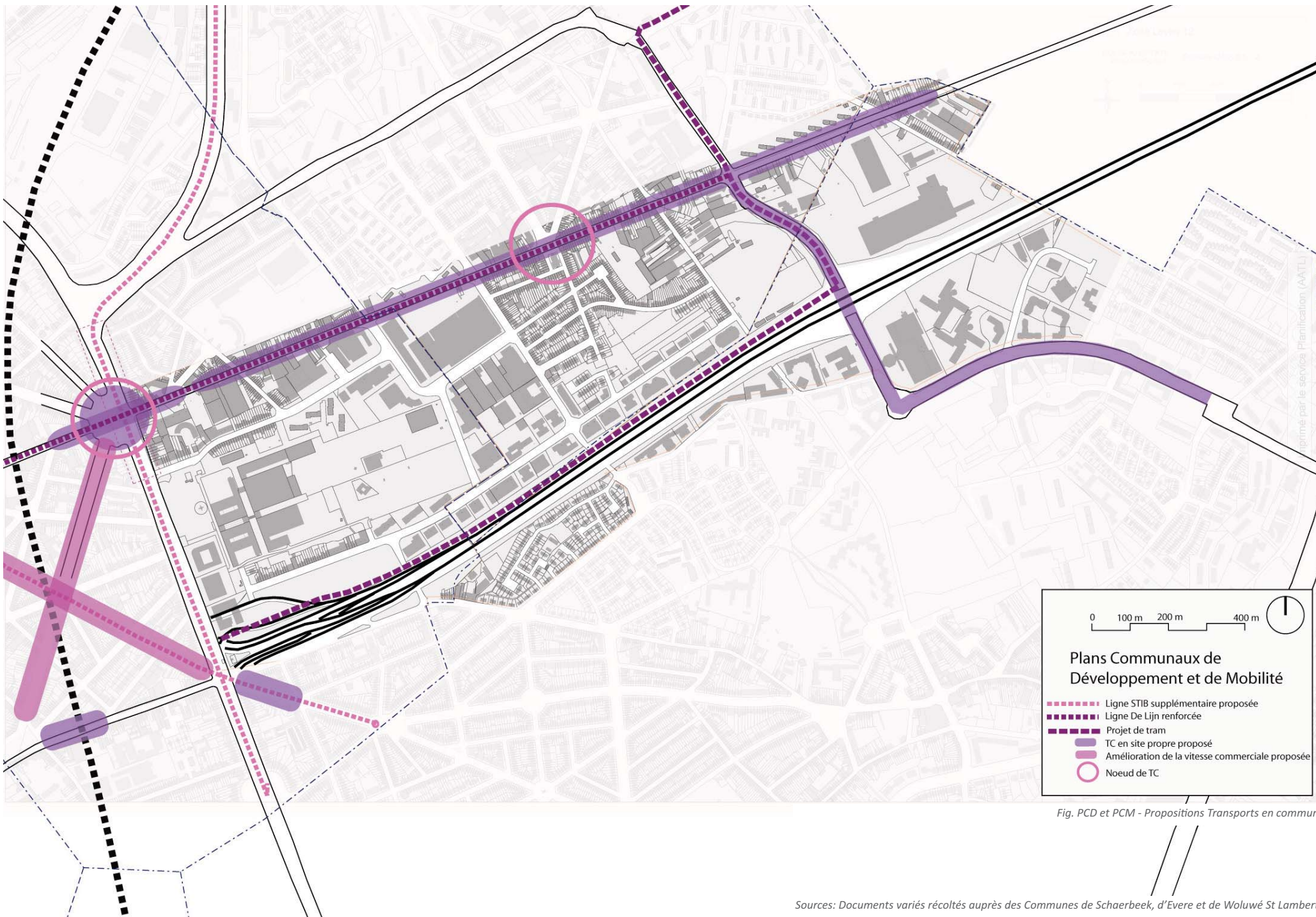
Sources: Documents variés récoltés auprès des Communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert

2. Propositions Transports en Commun (TC)

La place Meiser et le carrefour Reyers/Diamant représentent un enjeu de mobilité régional et communal majeur en termes d'accessibilité et de vitesse commerciale des transports en commun.

- la STIB envisage à moyen terme un tunnel entre Meiser et le Boulevard Léopold III qui desservira aussi la ligne 25 (sur le chemin de fer en surface). Il s'agira aussi d'améliorer les sites propres des bus;
- aménagement de sites propres pour les bus sur les entrées des carrefours de l'axe de la chaussée de Louvain : entrée Place Meiser et Dailly; site propre sur l'Av. des Cerisiers;
- augmentation de la vitesse commerciale des bus sur l'av. Diamant (lignes 29, 21,12) mais aussi dans l'ensemble du quartier Plasky (y compris la ligne 63) grâce au verrou de l'Av. Diamant;
- augmentation des stations Cambio .

En ce qui concerne les 'coups partis', l'aménagement d'un site propre partagé avec les vélos sur l'ensemble de la chaussée de Louvain (de St. Josse à Meiser) est en cours d'exécution et une étude sur le réaménagement de la place Meiser est en cours avec notamment l'amélioration du fonctionnement de tous les systèmes de transport y compris les bus. D'autre part, la mise en place d'une gare RER sur le site Josaphat (voir IRIS 2) aurait une influence directe sur Schaerbeek avec les gares du Nord, de Schaerbeek, Meiser et plus indirectement Evere.



nommé par le service Planification (AATL)

0 100 m 200 m 400 m

Plans Communaux de Développement et de Mobilité

- Ligne STIB supplémentaire proposée
- - - - Ligne De Lijn renforcée
- Projet de tram
- TC en site propre proposé
- Amélioration de la vitesse commerciale proposée
- Noeud de TC

Fig. PCD et PCM - Propositions Transports en commun

Sources: Documents variés récoltés auprès des Communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert

3. Propositions cheminements piétons, cyclistes et PMR

- la E40 est une barrière urbaine infranchissable: seul un Itinéraire Cyclable Régional traverse le site verticalement par l'Av. de l'Optimisme et l'Av. L. Grosjean et passe sous l'E40 pour rejoindre l'Av. des Constellations.
- la Moyenne Ceinture: améliorer le franchissement + le passage souterrain existant est à adapter aux cycliste et PMR + proposition de piste cyclable
- la chaussée de Louvain: amélioration de la traversée piétonne et cycliste + proposition de piste cyclable
- réaménagement de carrefours et liaisons piétonnes à renforcer
- Promenade verte du PRD à développer et/ou trajectoire alternative de l'IBGE

4. Propositions de site stratégique à urbaniser

- le site de Josaphat, en tant que Zone d'Intérêt Régional (ZIR), pourrait accueillir un développement immobilier (avec gare RER) très positif en proximité de la Zone Levier RTBF-VRT (programme non encore défini par le Région)
- deux sites sur la commune d'Evere sont propice à l'objectif de renforcement du logement avec un souci de mixité fonctionnelle et des aménagements de qualité en matière d'espace public (Projet Artemis et Projet C. Bourg). Le site de l'école Aubier est également un projet stratégique pour le quartier Paduwa. Le site du dépôt De Lijn fait l'objet d'un projet de liaison verte piétonne.

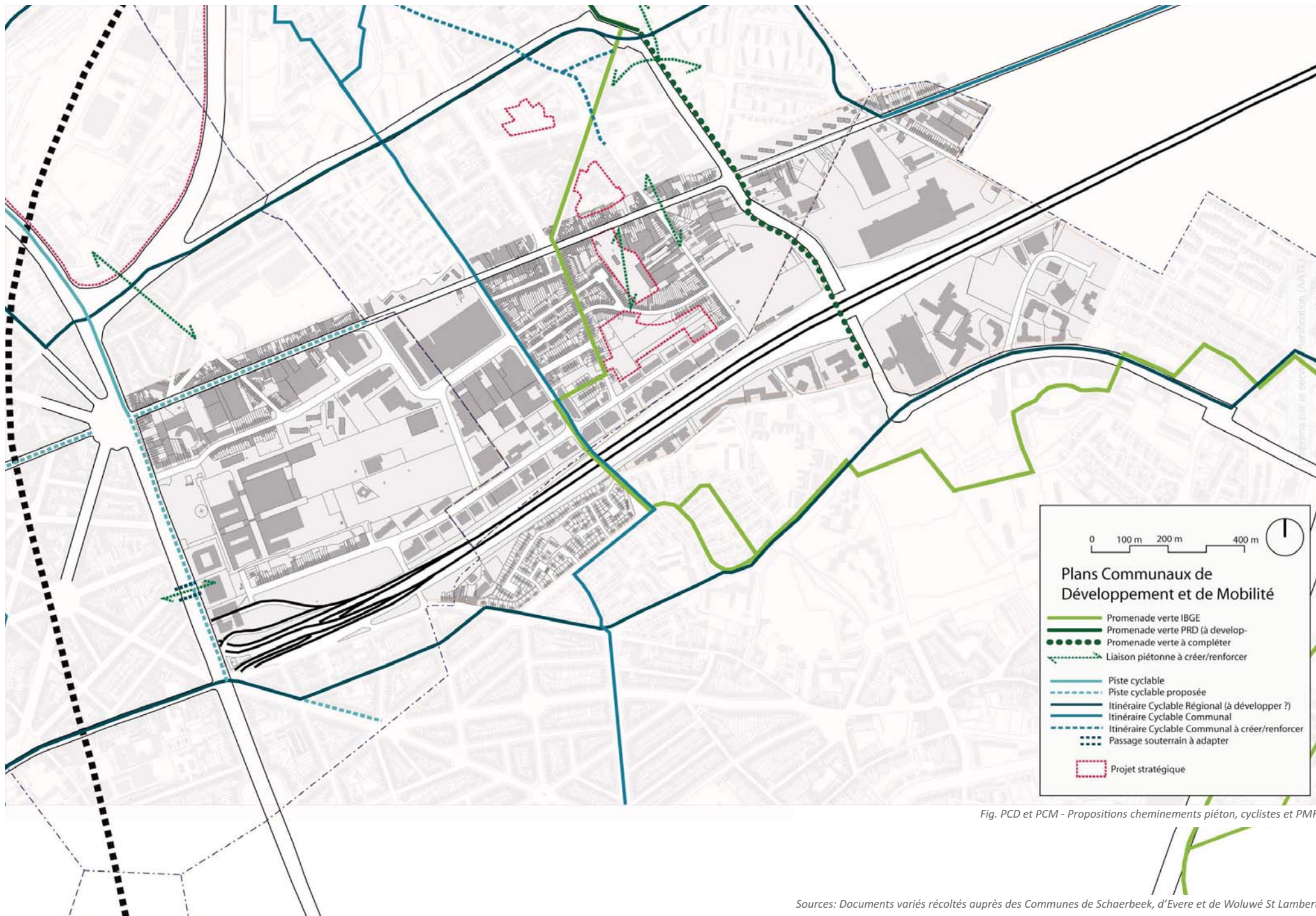


Fig. PCD et PCM - Propositions cheminements piéton, cyclistes et PMR

Sources: Documents variés récoltés auprès des Communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert

Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

Les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) sont élaborés par les communes de leur propre initiative ou à la demande du Gouvernement régional, qui devra approuver le PPAS proposé.

Ces plans traduisent les objectifs et lignes de développement formulés dans le PRAS de manière précise et spécifique sur le territoire considéré. Ses dispositions sont contraignantes à l'égard de tous et conditionnent la délivrance des permis d'urbanisme.

Evere

- PPAS n°211 'Colonel Bourg / Kolonel Bourg' (03/06/1999)
- PPAS n°23 'Philips' (05/06/1961) - Procédure classique d'abrogation (partielle)
- PPAS n°201 'Aubier' (17/04/1997)
- PPAS n°4.4 bis, 4 ter '17 Avril' (29/07/1952, 09/02/1955)
- PPAS n°2 bis, 2 ter, 2.4, 2.5, 2.6, 200 'leder zijn huis' (21/03/1955, 20/06/1957, 17/03/1961, 24/02/1966, 13/01/1975, 20/09/1982) - Abrogation partielle dans le cadre du P.C.D.
- PPAS n°700 'Bonheur / Geluk' (05/07/1990) - Abrogation partielle dans le cadre du P.C.D.

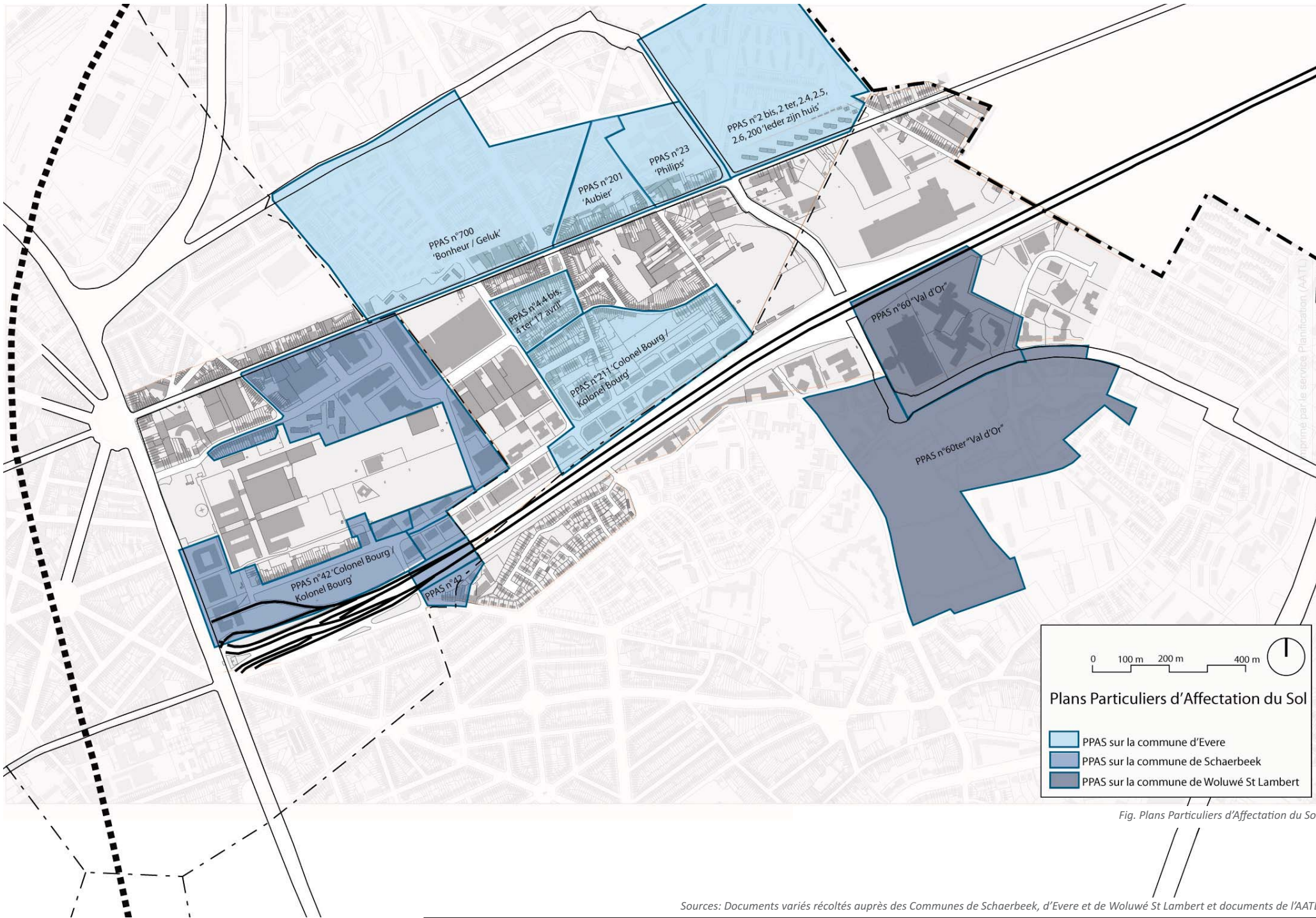
18

Schaerbeek

- PPAS nr 42 en vigueur sur l'îlot 385 « Colonel Bourg » arrêté le 10/06/1993, compris entre le bvd Reyers, la rue Colonel Bourg, l'avenue de Mars et l'autoroute
- Dossier de base pour la modification partielle du PPAS sur l'îlot 385 (approuvé par arrêté du Gouvernement le 10/12/98)
- Etude d'incidences sur ce dossier de base, clôturée le 8/03/2000
- Abrogation par arrêté du Gouvernement du 10 mai 2007 des PPAS sur les îlots 378-384, 381b et 384b, approuvé par A.R. du 21 juin 1972, et modifié par le PPAS sur les îlots 381b et 384 approuvé par A.R. du 9 octobre 1975, abrogé le 10 mai 2007 par Arrêté du Gouvernement
- Plan d'alignement sur les îlots 378-384, 381b et 384b approuvé par le conseil communal du 25 avril 2007

Woluwe St Lambert

- PPAS n°60 « Val d'Or » (17/07/1991)
- PPAS n°60 bis « Val d'Or » (08/06/2000)
- PPAS n°60 ter « Val d'Or » (Passé en commission de concertation en novembre 2008): site de 10.9 ha situé entre la rue d'Attique, l'avenue Marcel Thiry, l'avenue Jean Monnet, et le chemin des Deux Maisons. Construction de 1.500 logements, de petites unités de bureaux, de commerces, d'horeca et d'un hôtel le long de l'Av. Marcel Thiry au rond-point qui fait le croisement entre la rue d'Attique et l'Av. des Communauté. De larges coulées vertes parcourent le site et constituent des espaces de liaisons entre les zones vertes voisines.



Approuvé par le service Planification (AATL)

Fig. Plans Particuliers d'Affectation du Sol

Sources: Documents variés récoltés auprès des Communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert et documents de l'AATL

Carte des Propriétés d'instances publiques et d'organisations de service public

Les propriétés publiques suivantes ont un impact sur le fonctionnement actuel et le développement futur de la Zone Levier RTBF-VRT:

Fédéral et Régional

Le site repris dans le PPAS 42 appartient en partie au Fédéral et en partie à la Région de Bruxelles Capitale. Un échange de terrain est en cours entre la partie fédérale attenante au Blvd Reyers et une zone (zone administrative dans le PRAS) de la partie Régionale.

Commune de St Josse

La commune de St Josse possède un des seuls espaces verts conséquent de la zone levier (terrains de sports). Malheureusement ce espace n'est pas public et ne bénéficie pas au quartier environnant.

Sociétés de logements sociaux

Sur la zone, on retrouve 5 sites appartenant à des sociétés de logements sociaux (Foyer Schaerbeekois, Home Familial Bruxellois, Sorelo, Ieder Zijn Huis et Habitation Moderne). Le site du Foyer Schaerbeekois comprend 4 bâtiments d'appartements en rénovation (isolation de la façade) mais l'espace public donnant sur le terrains verdurisé de la RTBF-VRT n'est pas aménagé.

De Lijn

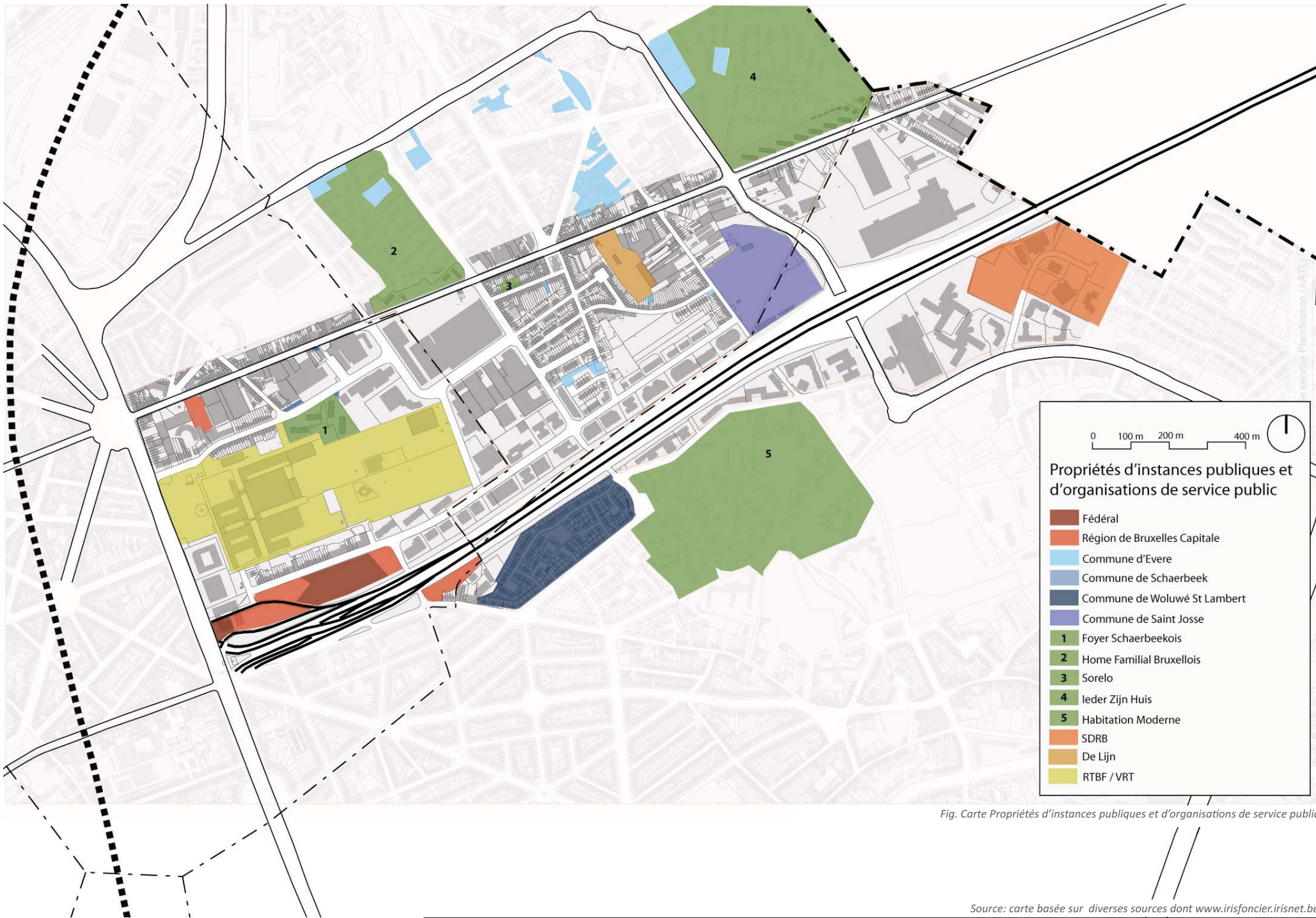
De Lijn dispose d'un site de dépôt situé au milieu du quartier Paduwa et donnant sur la chaussée de Louvain. Son emplacement dans cet environnement à caractère urbain pose question.

Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB)

Sur la commune de Woluwé se trouve un site important appartenant à la SDRB qui favorise l'implantation de PME.

RTBF-VRT

Installé sur l'ancien Tir National, le RTBF et la VRT possède chacune la moitié de cette parcelle, dont l'avant est construit et l'arrière est un terrain vert et boisé.



0 100 m 200 m 400 m

Propriétés d'instances publiques et d'organisations de service public

- Fédéral
- Région de Bruxelles Capitale
- Commune d'Evere
- Commune de Schaerbeek
- Commune de Woluwé St Lambert
- Commune de Saint Josse
- 1 Foyer Schaerbeekois
- 2 Home Familial Bruxellois
- 3 Sorelo
- 4 Ieder Zijn Huis
- 5 Habitation Moderne
- SDRB
- De Lijn
- RTBF / VRT

Fig. Carte Propriétés d'instances publiques et d'organisations de service public

Source: carte basée sur diverses sources dont www.irisfoncier.irisnet.be

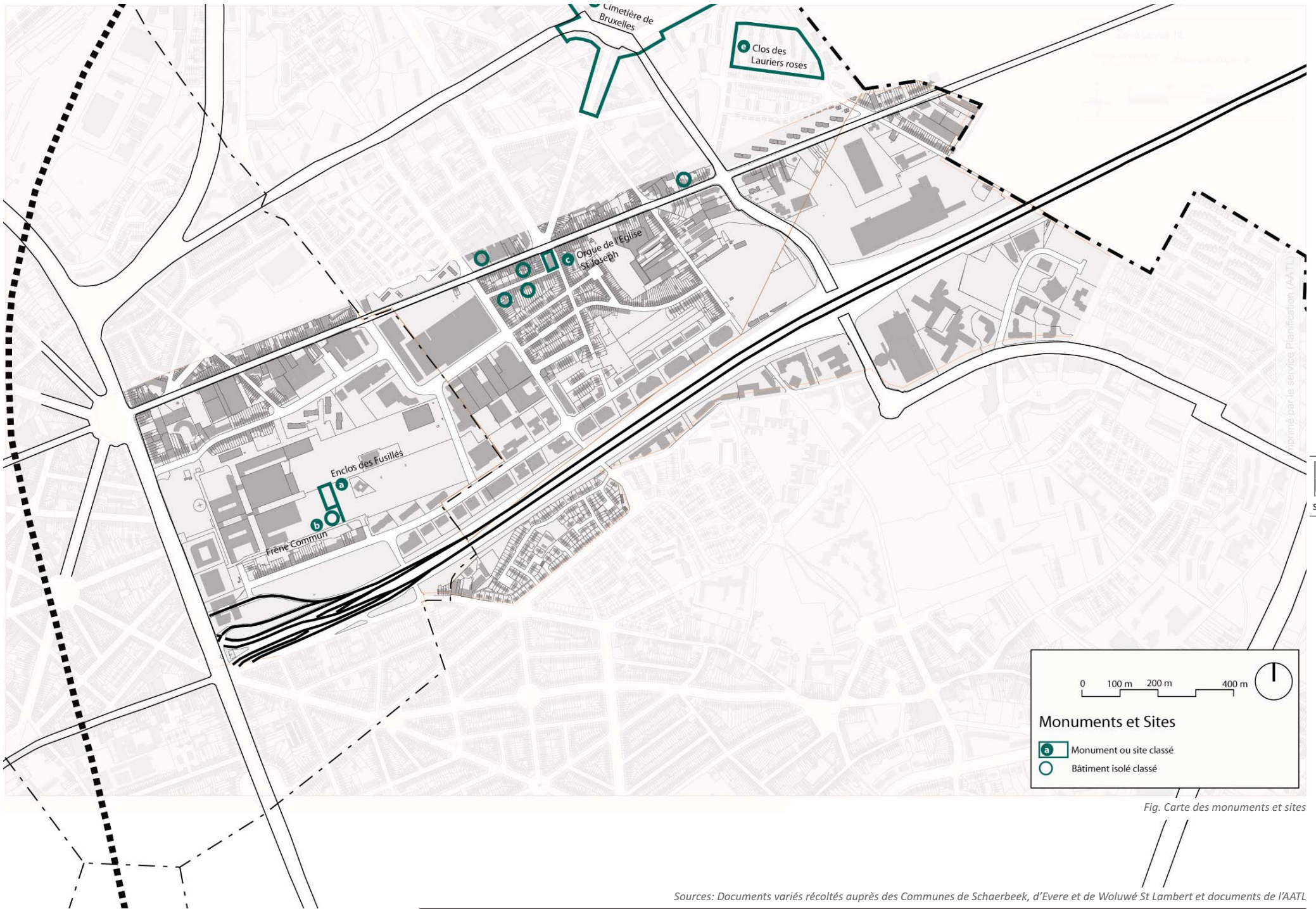
Echelle micro

Carte des Monuments et Sites

En plus de quelques bâtiments isolés classés, la Zone Levier RTBF-VRT comprend ces trois monuments et sites classés:

- l'Enclos des fusillés (a), site classé (arrêté du 12/01/1983)
- le Frêne commun (b), inscription sur la liste de sauvegarde (ouverture de la procédure au 10/3/2005)
- l'Orgue de l'église St-Joseph (c), inscription en cours sur la liste de sauvegarde

Au nord de la zone levier se trouvent deux autres sites classés: le Cimetière de Bruxelles (d) et l'ensemble d'habitation du Clos des Lauriers Roses 1-100 (e).



Approuvé par le service Planification (AATL)

Sources: Documents variés récoltés auprès des Communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé St Lambert et documents de l'AATL

I. Situation de droit

II. Situation de fait

III. Projets en cours

IV. Acteurs concernés

A_ **ANALYSE** DESCRIPTIVE

II. Situation de fait

Echelle macro

Fig. Birdview Zone Levier 12





Echelle meso / micro

Hiérarchisation des voiries

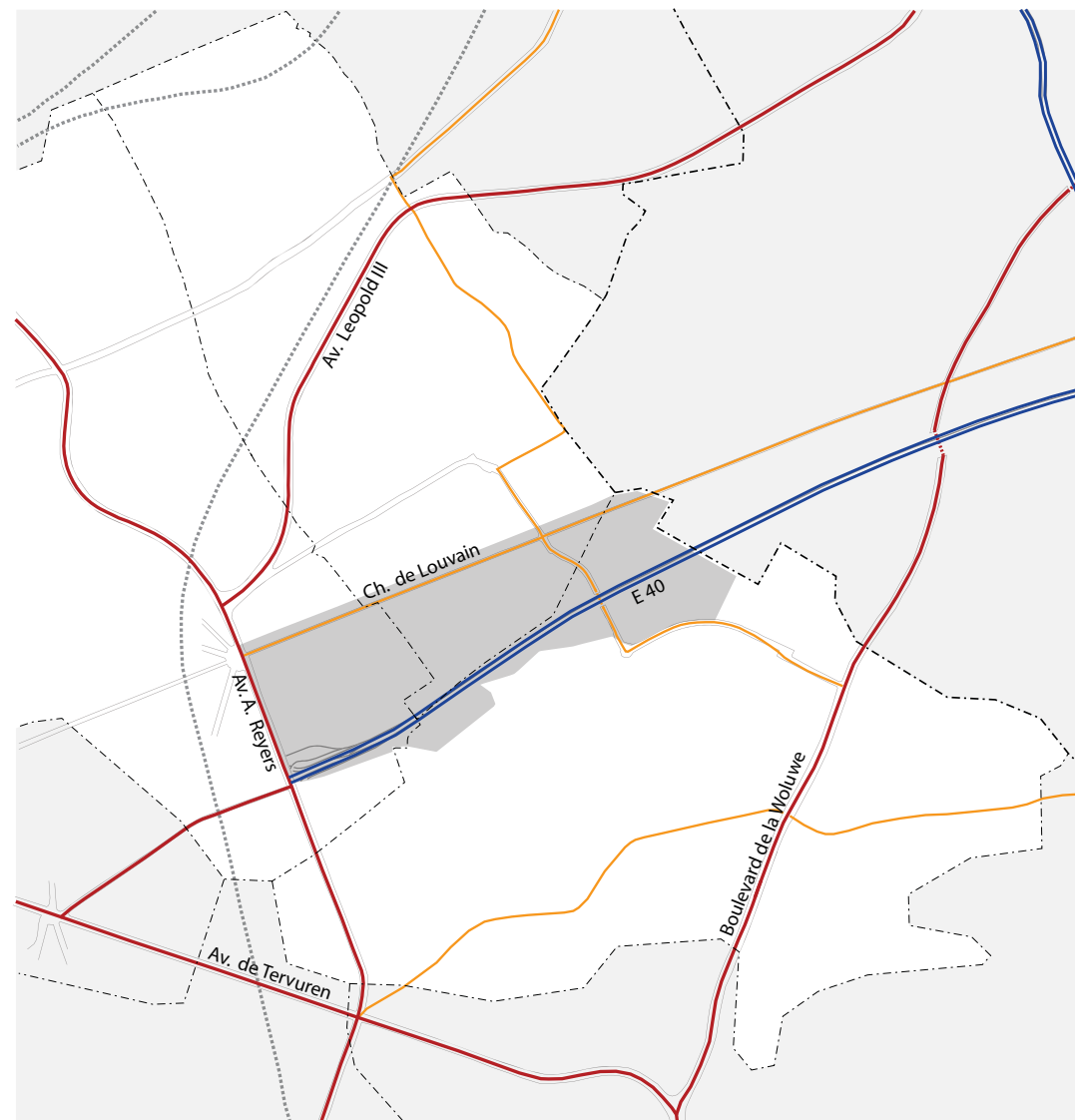
Sur la zone levier nr. 12, on retrouve tous les types de voiries définies par le PRD.

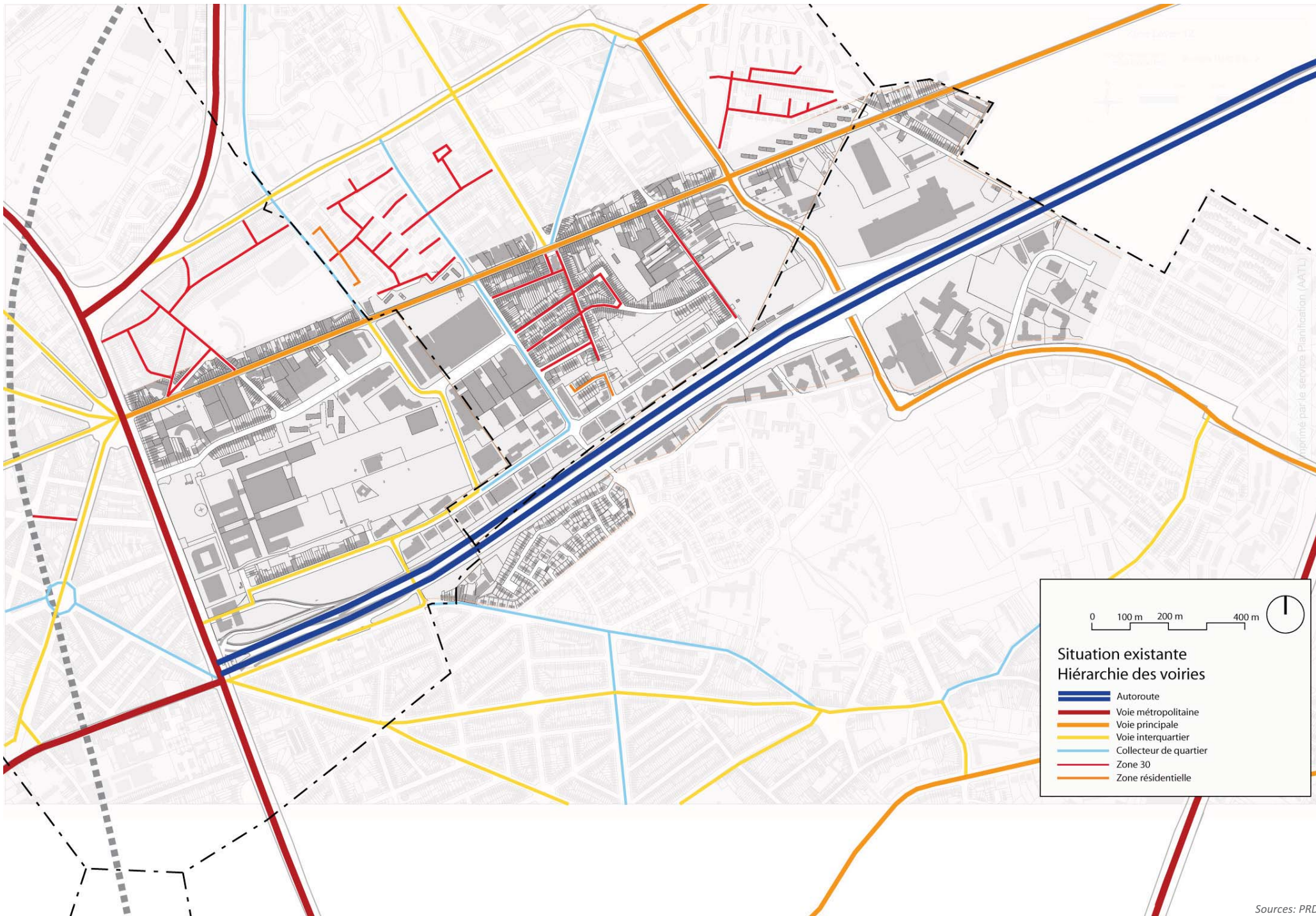
A l'échelle méso:

- l'autoroute E40 venant de Liège et le Blvd Léopold III sont deux entrées de ville de la Région Bruxelloise qui viennent se greffer sur la Moyenne Ceinture (AV. G. Wahis et Blvd A. Reyers)
- la Chaussée de Louvain est une voie principale qui croise la Moyenne Ceinture (Place Meiser) et rentre directement dans le centre de Bruxelles
- une deuxième voie principale est formée par l'Av. J. Bordet, l'Av. Cicéron, l'Av. des Communautés et l'Av. M. Thiry. Cet axe bénéficie d'une entrée/sortie sur l'E40 et se greffe au nord sur le Blvd Léopold III et au sud sur le Blvd de la Woluwé, deux voies métropolitaines.

A l'échelle micro:

- une série de voies interquartiers organisent le quartier: l'Av. H. Dunant et l'Av. des anciens combattants au nord de la chaussée de Louvain; l'Av. J. Georin et la rue C. Bourg entre la chaussée de Louvain et la E40; l'Av. de Mars et l'Av. de Roodebeek croisant et longeant l'E40.
- la rue de Genève, l'Av. du Cimetière de Bruxelles et l'axe formé par l'Av. de l'Optimisme et l'Av. L. Grosjean sont définis comme collecteurs de quartier
- à l'intérieur des différents quartiers résidentiels (macro-blocs), la majorité des voiries sont en Zone 30.





nommé par le service Planification (AATLU)

0 100 m 200 m 400 m

Situation existante
Hierarchie des voiries

- Autoroute
- Voie métropolitaine
- Voie principale
- Voie interquartier
- Collecteur de quartier
- Zone 30
- Zone résidentielle

Echelle meso / micro

Hiérarchisation des Transports en Commun

A l'échelle méso:

- Le site de la zone levier a un accès limité au réseau de métro. La station la plus proche, Rodebeek (Ligne 1B Stockel) se trouve à environ 2km, elle est desservie par des bus depuis la zone levier. Plus proche, la station de prémétro Diamant est également desservie par des bus traversant la zone.
- Desserte en trams STIB MIVB sur la Moyenne Ceinture, le Blvd Léopold III et l'Av. Rogier
- Bus rapides et bus à desserte locale De Lijn sur la Chaussée de Louvain.

A l'échelle micro:

- réseau de bus reliant les fonctions dans la zone levier avec les quartiers environnants et avec les gares de Schuman et gare du Nord.





Echelle meso / micro

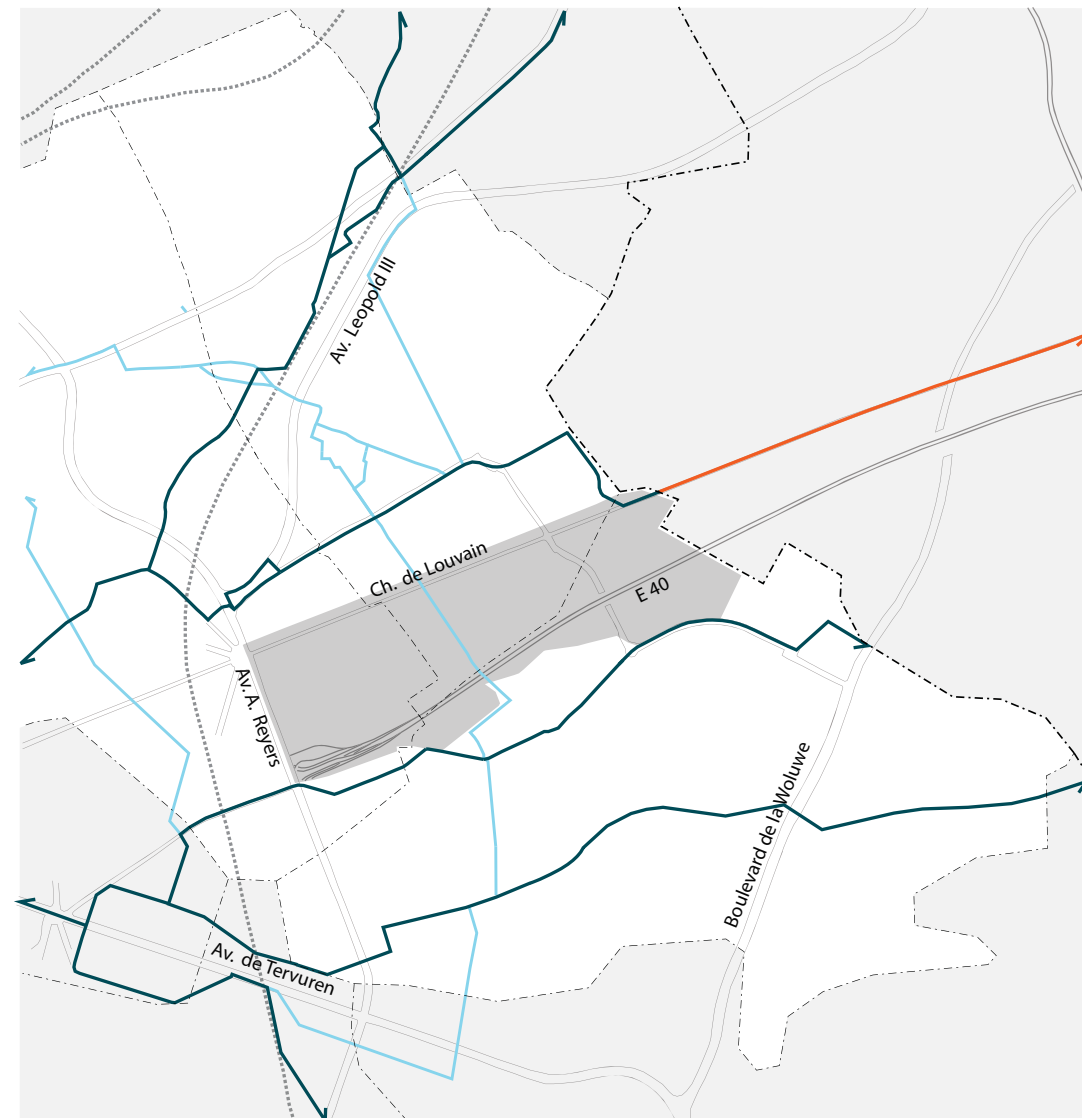
Hiérarchisation du réseau de mobilité Vélo

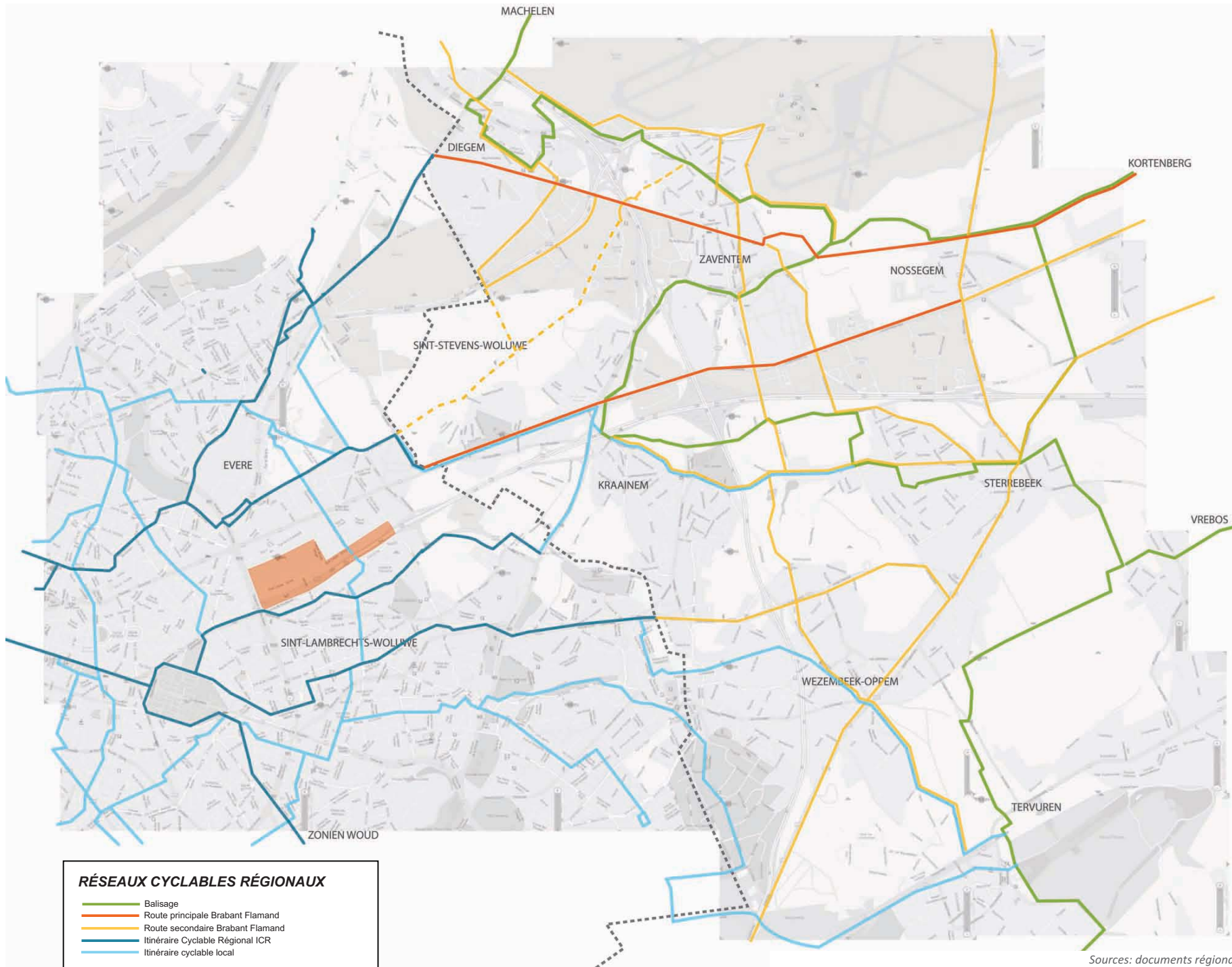
A l'échelle méso:

- Depuis la Région Flamande, les itinéraires cyclistes locaux et régionaux se rejoignent et se combinent pour finalement entrer en région bruxelloise sur deux points d'entrée situés de part et d'autre de la zone levier nr. 12. La première au nord de la zone, passant par la rue de Zaventem, l'Av. H. Dunant et l'Av. F. Courtens; la deuxième passe par l'Av. M. Thiry pour ensuite croiser la moyenne ceinture au niveau de Diamant et pénétrer le centre ville par l'Av. de Roodebeek.

A l'échelle micro:

- l'itinéraire Cyclable Local prévoit une traversée verticale de la zone afin de la rattacher aux deux itinéraires régionaux: l'Av. de l'Optimisme, l'Av. L. Grosjean, l'Av. de Mars sous la E40, l'Av. des Constellations et l'Av. Orion.





Sources: documents régionaux et communaux

II. SITUATION DE FAIT / ECHELLE MESO

Echelle meso / micro

Hiérarchisation du réseau d'espaces verts et Promenade Verte

A l'échelle méso:

La zone levier est entourée de parcs d'envergure régionale, le Moeraske à Evere, le Parc Josaphat à Schaerbeek, Le Parc du Cinquantenaire à Etterbeek, le Parc de Roodebeek et la Vallée de la Woluwe sur Woluwé St Lambert et le Park Van Haerenheyde à Sint Stevens Woluwe.

Leurs sphères d'influence respectives (800m pour un parc entre 5 et 10ha*) ne touche cependant pas la zone levier.

La Promenade Verte promue par le PRD et revue par l'IBGE, reliant une grande partie des espaces verts régionaux de la région, traverse la zone levier verticalement.

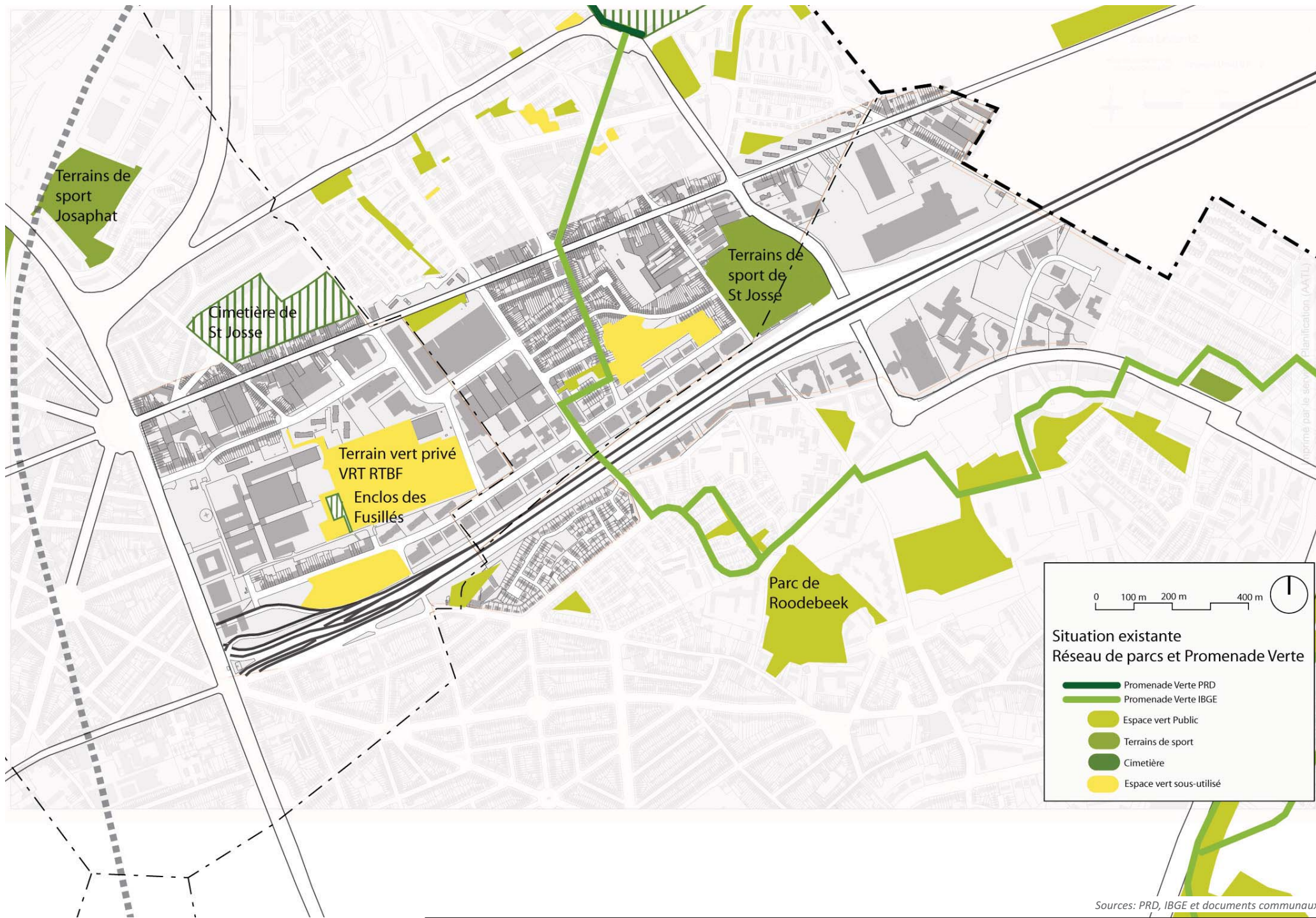
A l'échelle micro:

Une série d'espaces verts publics d'influence locale très restreinte est répartie dans les différents quartiers résidentiels de la zone levier.

On note également plusieurs espaces verts sous-utilisés, comme par exemple les terrains boisés appartenant au fédéral situés à la fin de l'E40 et le parc privé appartenant à la RTBF-VRT. Il existe d'autre part quelques friches vertes sur lesquelles la commune d'Evere a déjà des projets d'aménagement.



*Source: 'VUB, Monitor bereikbaar en aantrekkelijk groen in steden, Vlaamse Milieumaatschappij, juni



Elaboré par le service d'Urbanisme et de Planification (A&TU)

0 100 m 200 m 400 m

Situation existante
Réseau de parcs et Promenade Verte

- Promenade Verte PRD
- Promenade Verte IBGE
- Espace vert Public
- Terrains de sport
- Cimetière
- Espace vert sous-utilisé

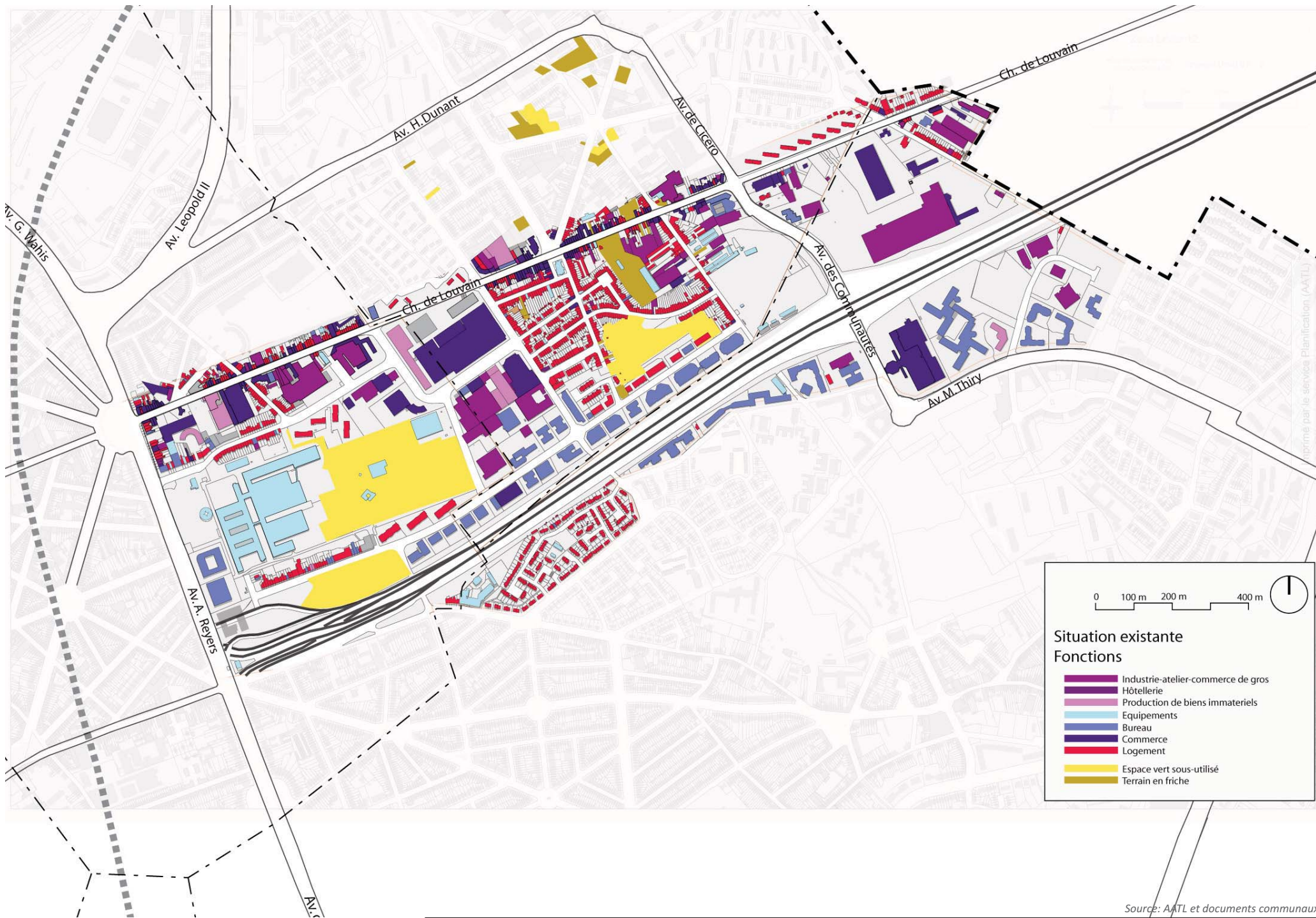
Echelle micro

Bâtiments et friches existantes dans la Zone Levier 12

La variété des fonctions présentes dans la zone levier est très importante et représente en même temps une richesse et un équilibre très délicat et fragile pour cette zone.

Les fonctions changent d'une rue à l'autre, on passe d'un bloc d'industries urbaines à un ensemble de bureaux vers une rue résidentielle isolée. L'analyse interprétative s'efforcera de mieux comprendre les différentes pièces urbaines qui composent ce mélange.

Une série de terrains sous-utilisés apparaissent, dont le site du dépôt De Lijn qui sectionne le quartier Paduwa.



élaboré par le service Planification (AATL)

0 100 m 200 m 400 m

Situation existante
Fonctions

- Industrie-atelier-commerce de gros
- Hôtellerie
- Production de biens immatériels
- Equipements
- Bureau
- Commerce
- Logement
- Espace vert sous-utilisé
- Terrain en friche

Patrimoine

Un brin d'histoire...

A Schaerbeek, où se trouvent à présent les bâtiments de la VRT et de la RTBF, se trouvait auparavant le site du Tir National. C'est à cet endroit que les occupants allemands exécutèrent pendant la Première et la Seconde Guerre Mondiale de nombreux membres de la résistance. Les bâtiments ont été détruits dans les années '60.

Les poteaux d'exécution, un monument et des tombes ont été conservés jusqu'en 1959, année de la démolition à la dynamite des bâtiments et des deux tours monumentales. *(Fig. Tir National)*

Cependant, un seul bâtiment a été déplacé lors de la démolition et a été dédié à la résistante Edith Cavell *(Fig. Edith Cavell)*, célèbre martyre et héroïne de l'histoire britannique. Lorsque la Première Guerre Mondiale a éclaté, l'hôpital a été remis aux mains de la Croix-Rouge. Edith Cavell et ses étudiants y soignaient les blessés venant des armées alliées ainsi que de l'armée allemande. Cette infirmière a aidé des centaines de soldats alliés à rejoindre les Pays-Bas, à l'époque encore neutres. Ceci étant toutefois contraire à la Loi Militaire, elle fut arrêtée en 1915. Elle ne se défendit pas et reconnut les faits et les accusations qui pesaient sur elle. Le 12 octobre, elle fut exécutée par un peloton sur le site du Tir National.

Bien caché entre le parking et la crèche de la VRT/RTBF, on retrouve encore un petit cimetière : « l'Enclos des Fusillés" *(Fig. Cimetière)*. On y retrouve 365 croix, étoiles de David et d'autres tombes en mémoire des résistants, hommes et femmes, belges, français, anglais et juifs (ayant souvent plutôt fui vers la Belgique). Une colonne a été posée entre les autres tombes en commémoration de l'urne contenant les restes des victimes des camps de concentration de '40-'45.

À ce jour, ce passé est encore très palpable sur ce terrain délimité par une parcelle de forme rectangulaire parfaite visible depuis le ciel et recouverte d'un petit bois *(Fig. cadastre)*. Il s'agit en fait de l'une des formes les plus marquantes que l'on retrouve dans cette zone. Le bois et les infrastructures qui l'entourent sont par conséquent des éléments que l'on ne peut ignorer dans le cadre du développement futur de cette zone.



Fig. TIR National



Fig. Edith Cavell



Photo Enclos des Fusillés

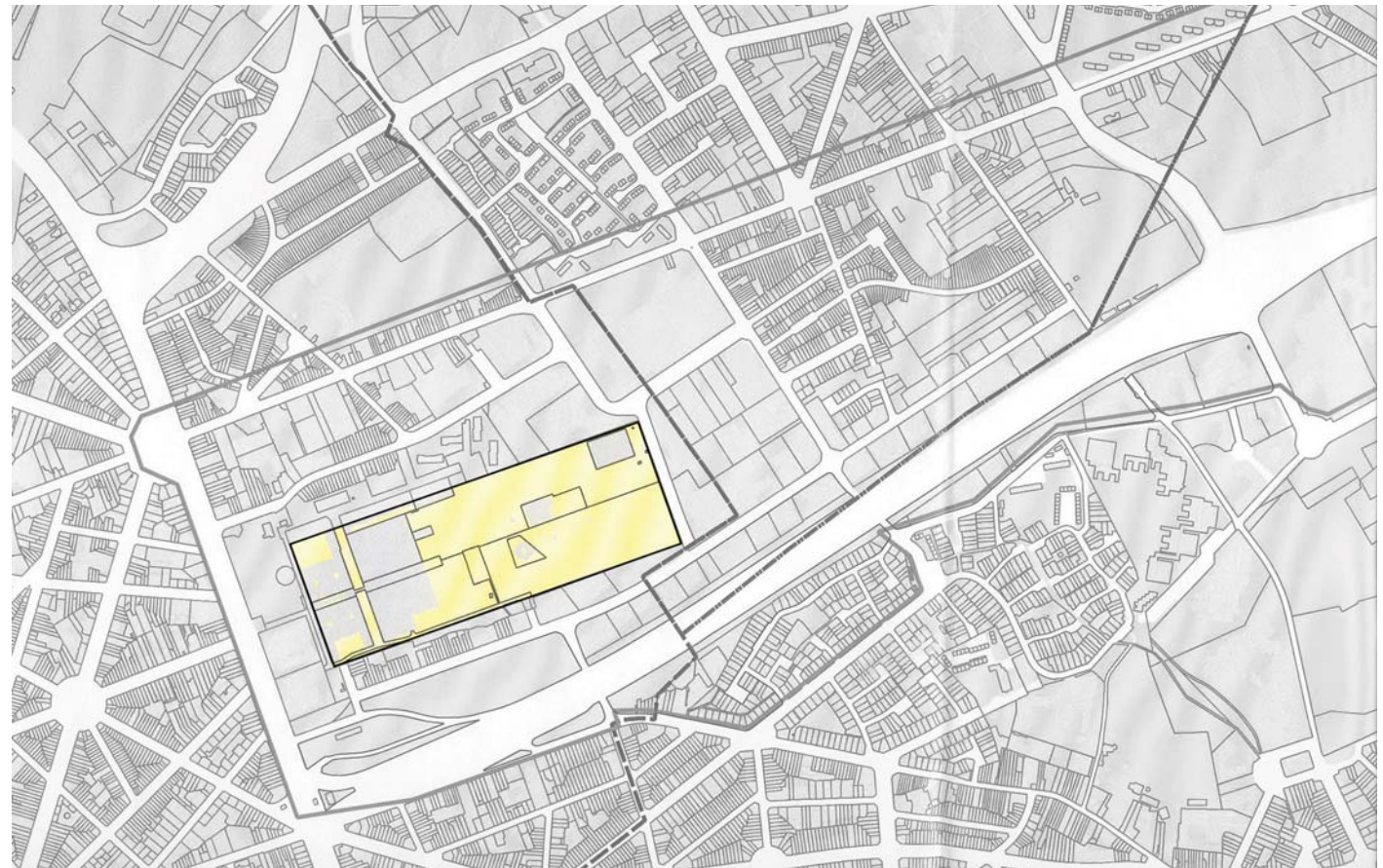


Fig. Cadastre

I. Situation de droit

II. Situation de fait

III. Projets en cours

IV. Acteurs concernés

A_ **ANALYSE** DESCRIPTIVE

III. Projets en cours

Echelle Macro

Projets régionaux d'infrastructure

Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture de Bruxelles (a)

Initié par la Région de Bruxelles Capitale, ce projet a les objectifs suivants:

- Amélioration des Transport en Commun
- Aménagement d'une piste cyclable sur la Moyenne Ceinture
- Amélioration du cadre de vie et de la qualité des quartiers de la MCB
- Création de deux tunnels sous Meiser et Etterbeek

Statut : Etude en cours (2007-2010)

Projet de réaménagement de la Place Meiser (b)

Initié par la Région de Bruxelles Capitale, ce projet a les objectifs suivants:

- Améliorer le fonctionnement de la place et considérer les options possibles de Tunnel
- Réaménagement de la place Meiser afin d'améliorer le cadre de vie et les espaces piétons et cyclistes
- Restructuration des moyens de transports en commun
- Aménagement éventuel des entrées et sorties du nouveau tunnel

Statut : Etude de faisabilité en cours et concours prévu en phase ultérieure

Projet de réaménagement de la Chaussée de Louvain (c)

Initié par la Région de Bruxelles Capitale, ce projet a les objectifs suivants:

- Nouveau marquage au sol de la Chaussée de Louvain entre Meiser et la limite régionale
- Réaménagement des zones de parking, de pistes cyclables,...
- Aménagement d'une zone 30 avec parking destinés aux commerces entre Paduwa et Av. L. Grosjean (intituteurs : Cabinet P. Smet + Association des commerçants de Paduwa)

Statut : en cours d'exécution

Projet Esplanade Emerald (d)

Initié par l'association momentanée Esplanade Reyers, ce projet a notamment pour objectif la construction d'un nouveau Bloc sur le coin E40/MCB et l'addition d'un bâtiment au bloc B (voir échelle ci-après). Cependant, le projet inclut d'autres interventions nécessaires telles que:

- Création et modification des voiries sur et aux abords de la rue C. Bourg du site RTBF et de la place des Carabiniers
- Modification des bretelles de l'autoroute E40, rue C. Bourg, place des Carabiniers, Av. A. Reyers
- Parking public de dissuasion (RBC) de 300 places sur 3 niveaux
- Suppression de la deuxième bretelle de sortie de la E40

Statut : demandes de CU/CE obtenues et études d'incidences clôturées

Projet de rue Colonel Bourg bis (e)

Initié par la Région de Bruxelles Capitale et la Commune de Schaerbeek, ce projet a l'objectif suivant:

- Création d'une rue parallèle à la rue Col. Bourg afin de prendre le trafic vers la RTBF/VRT (pôle média) et transformer la rue Col. Bourg en rue à caractère local.

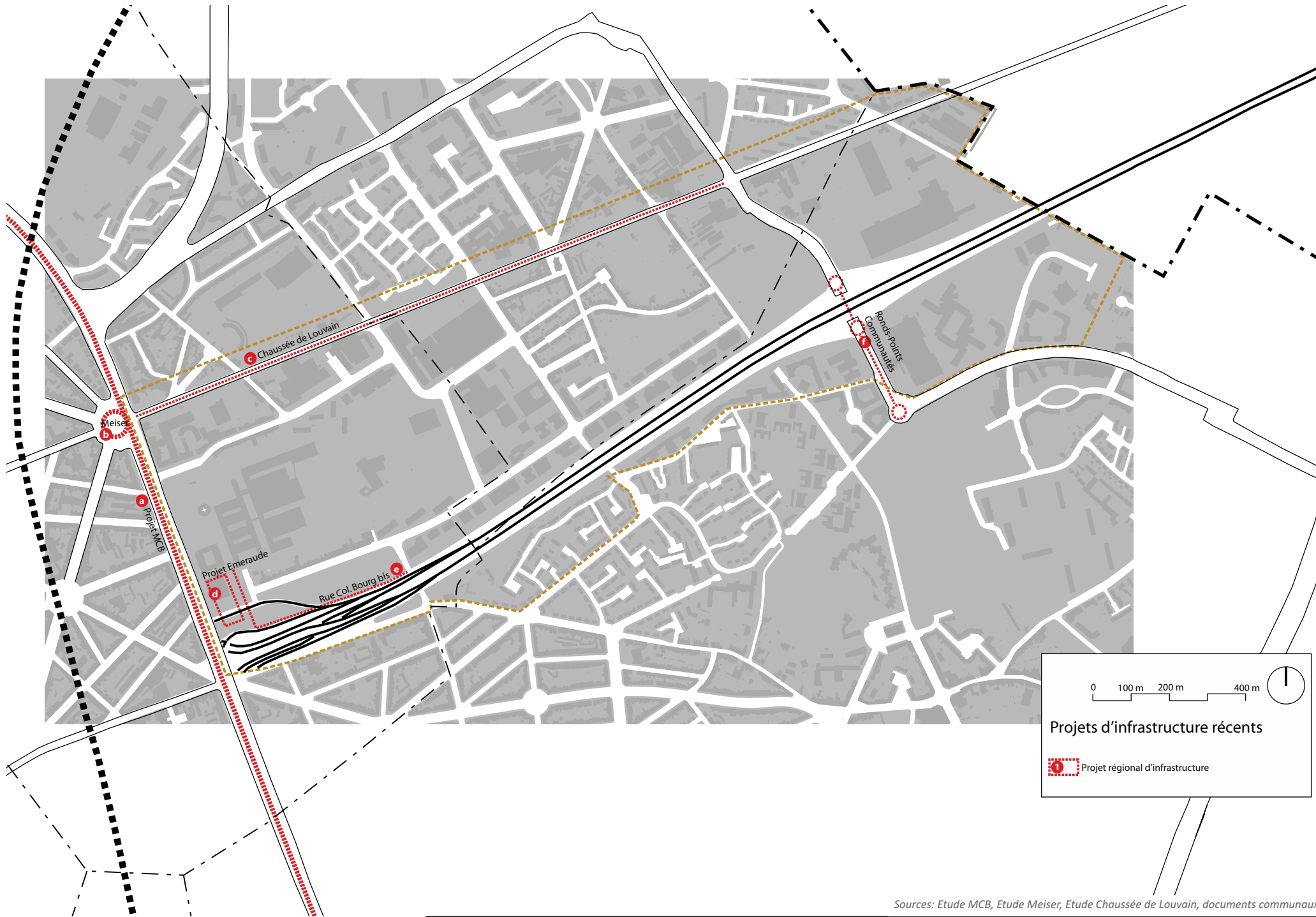
Statut : ce projet est une proposition à reprendre dans le projet Emerald et les autres projets de la zone

Projet Ronds-Points Communautés (f)

Initié par la Région de Bruxelles Capitale, ce projet a les objectifs suivants:


- Aménagement de deux ronds-points et prolongement d'un site propre Av. Des Communautés et Av. M. Thiry
- Création d'une mini-voirie à sens unique et une bande permettant au départ de l'avenue M. Thiry de rejoindre directement l'autoroute E40 (direction Liège)

Statut : demande de permis en passe d'être introduite



0 100 m 200 m 400 m

Projets d'infrastructure récents

 Projet régional d'infrastructure

Sources: Etude MCB, Etude Meiser, Etude Chaussée de Louvain, documents communaux

Echelle Meso

Projets d'aménagement sur Schaerbeek

Travaux de rénovation VRT (1)

Situé en zone d'équipement, Av. A. Reyers, et initié par la VRT, ce projet a les objectifs suivants:

- Extension du bâtiment de parking / passerelle / nouveau bâtiment arrière pour le sockage de décors (phase 1)
- Réaménagement interne des bureaux / circulations verticales/ nouveau bâtiment « De Link » reliant les bâtiments existants
- Création d'un nouvel axe de circulation interne et de nouvelles entrées (personnels et visiteurs) avec une place publique

Statut : phase 1 : réalisée

Travaux de rénovation RTBF (2)

Situé en zone d'équipement, Av. A. Reyers, et initié par la RTBF, ce projet a les objectifs suivants:

- Création de parkings souterrains
- Réaménagement interne des bureaux / libération d'espaces de bureaux à louer
- Création d'un nouvel axe de circulation externe et de nouvelles entrées voitures et piétonnes (personnel et visiteurs) avec une place publique

Statut : PPAS en attente d'être lancé

Projet Esplanade (3)

Situé en zone administrative, Av. A. Reyers, et initié par l'association momentanée Esplanade Reyers, ce projet a les objectifs suivants:

- Extension du site MCM-AGORIA : 8.051 m² de bureaux
- Pavillon D : 2.916 m² de bureaux + 117 m² de commerce
- Parking privé (MCM-AGORIA) de 138 places sur 3 niveaux
- Ilôt C (immeuble de bureaux de 28.207 m² + 2 sous-sol de parking de 300 places)
- Pavillon C : 2.920 m² de bureaux

Statut : demandes de CU/CE obtenues et études d'incidences clôturées

Projet de logements sociaux (4)

Situé en zone d'habitation, rue C. Bourg, et initié par le Cabinet F. Dupuis, ce projet a l'objectif suivant:

- 10.000 m² de logements sociaux (environ 100 logements) en un bâtiment de 3 à 5 niveaux

Statut : le terrain est réservé et le budget disponible, le projet est en phase très préliminaire

Projet Matermaco (5)

Situé en zone de forte mixité, Chaussée de Louvain 710-832, et initié par IDM, ce projet a l'objectif suivant:

- Construction de 5 immeubles de logement et rez commerciaux(289 logements et 756 m² de commerce)

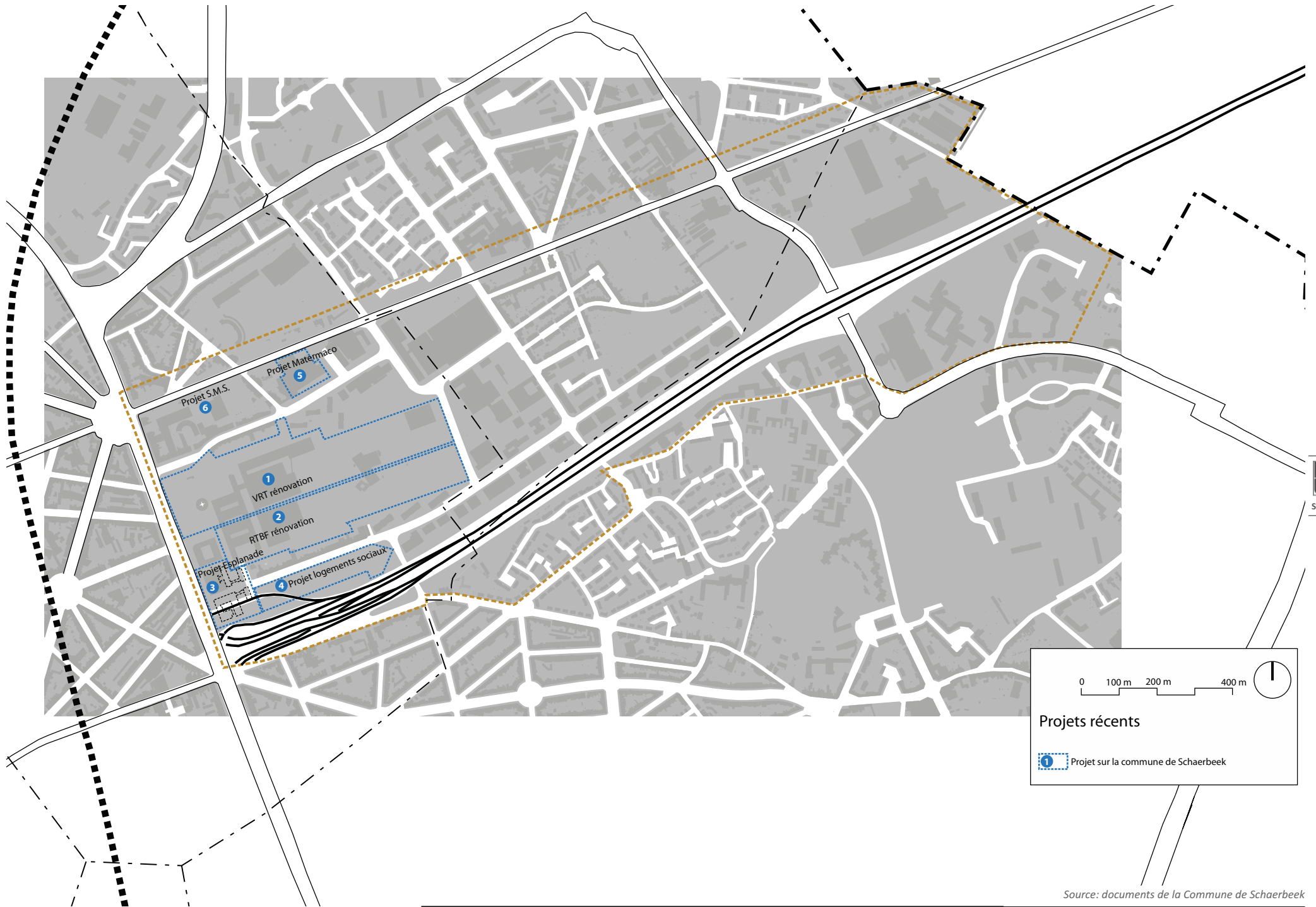
Statut : demande de permis en cours

Projet Smets Concept Store (6)


Situé en zone de forte mixité, Chaussée de Louvain 650-652, et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- 4338 m² avec commerce, restaurant et parkings en sous-sol

Statut : chantier en cours



Projets récents

 Projet sur la commune de Schaerbeek

Projets d'aménagement sur Evere

Projet Robelco (1)

Situé en zone d'industrie urbaine, Chaussée de Louvain 862, 864, 866, 868 et Av. L. Grosjean 2, et initié par Evere Square SA, ce projet a les objectifs suivants:

- Construction d'un ensemble de quatre bâtiments comprenant 2 à 3 niveaux de parking souterrain commun
- Bâtiment A (R+3) : 7.204,8 m² pour activité de biens immatériels
- Bâtiment B (R+6) : 10.162 m² pour activité de biens immatériels
- Bâtiment C (R+4 à R+5) : 15.206,7 m² pour activité de haute technologie
- Bâtiment D (R+1) : 398 m² pour surface polyvalente d'animation commerciale

Statut : PU délivré le 09/10/2007

Site Caméléon libéré (2)

Situé en zone d'industrie urbaine, Av. L. Mommaerts et Av. L. Grosjean, le site de la société Caméléon se libère suite à leur déménagement vers le site appartenant à la SDRB à Woluwé St Lambert.

Statut : Une agence immobilière a pris récemment connaissance de la situation urbanistique des parcelles

Développement résidentiel « Colonel Bourg » (3)

Situé en zone d'habitation, rue C. Bourg et rue du Maquis (voir le PPAS 211 pour l'implantation du bâti / le PU de la maison de répit pour son implantation dans la zone verte publique de ce PPAS), et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Aménagement d'une friche en zone résidentielle avec parc public + places de parking aménagées en voirie + création d'une liaison verte entre la rue C. Bourg et la rue du Maquis

Statut : 4 permis de lotir délivrés pour la partie résidentielle

Dépôt De Lijn (4)

Situé en zone de forte mixité, Chaussée de Louvain, et initié par De Lijn et la Commune d'Evere, ce projet a l'objectif suivant:

- Aménagement d'un parking privé pour 10 bus et 40 voitures et d'un car wash (phase 1) + parking de 60 places à ciel ouvert destinés aux commerces de la Ch. De Louvain + continuation de la liaison verte entre rue du Maquis et Ch. de Louvain (phase 2)

Statut : De Lijn a obtenu son PU pour extension dépôt et création parking le 04/04/08. La demande de PU Evere (parking et liaison piétonne) est en cours d'instruction à la RBC.

Site Vishay (5)

Situé en zone de forte mixité, Chaussée de Louvain, Rue des Deux Maisons, Av. Cicéron, Av. F. Guillaume (Ancien site Philips), et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Construction d'une maison de repos + 430 logements + une crèche + des PME

Statut : une demande de permis de lotir a été introduite récemment. La commune n'est pas favorable à l'implantation d'une nouvelle maison de repos. La SDRB suit également ce dossier de près.

Maison de quartier (6)

Situé en zone d'habitation à prédominance résidentielle, Av. Platon, et initié par la société de logements sociaux Ieder zijn Huis, ce projet a l'objectif suivant:

- Aménagement d'une maison de quartier

Statut : réalisé

Projet Ecole Aubier (7)

Situé en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, Av. du Cimetière de Bruxelles, et initié par la commune d'Evere, ce projet a les objectifs suivants:

- Aménagement d'une salle de sports polyvalente et rénovation extension de l'école

Statut : en cours

Maison de quartier (8)

Situé en zone d'habitation à prédominance résidentielle, Av. du Destrier, et initié par la société de logements sociaux Home Familial Bruxellois, ce projet a l'objectif suivant:

- Aménagement d'une maison de quartier

Statut : réalisé

Projet Artemis (9)

Situé en zone d'habitation, Av. F. Guillaume, et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Développement résidentiel

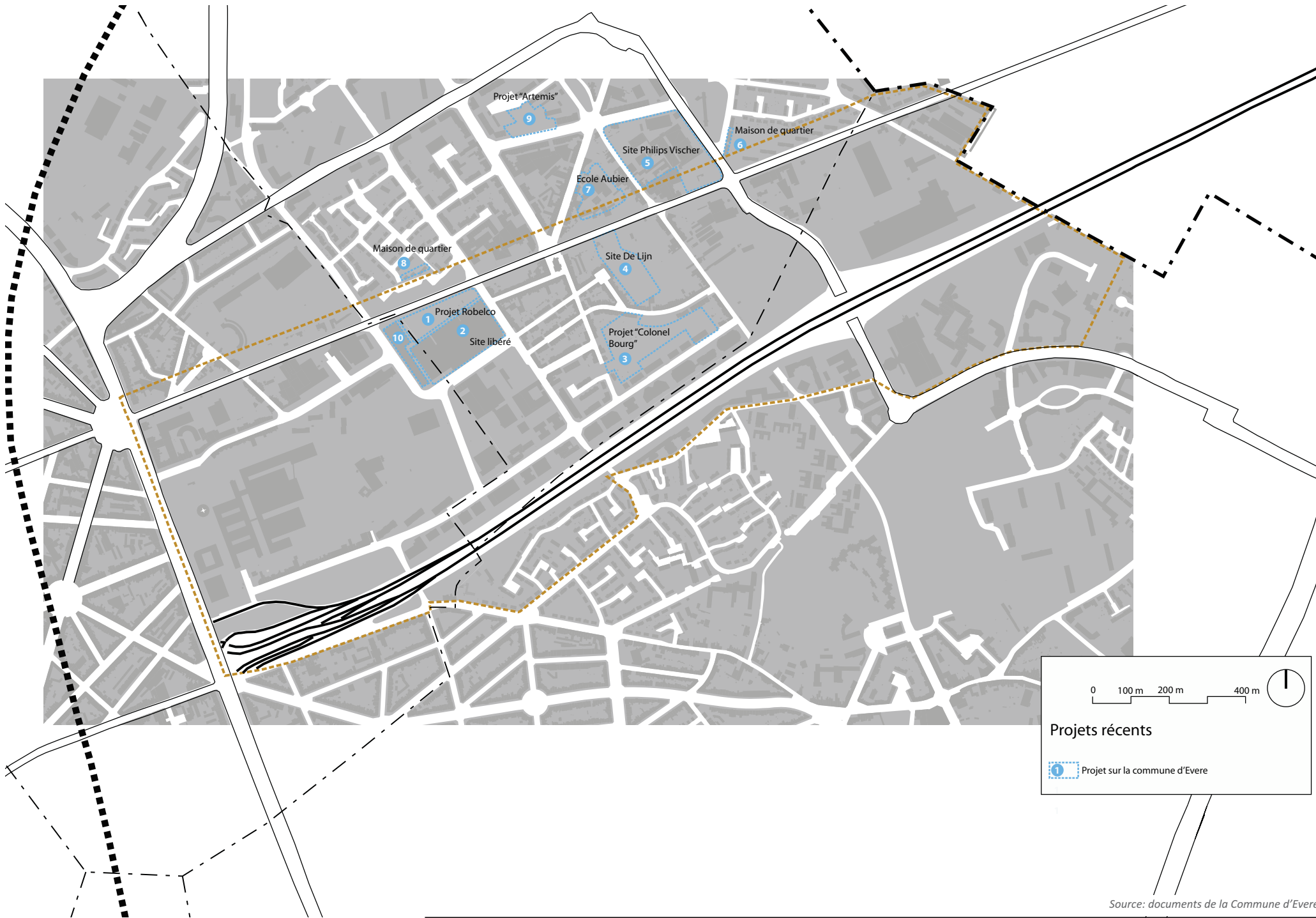
Statut : étude en cours

Bâtiment RTL TVi (10)

Situé en zone d'industrie urbaine, Av. J. GeorGIN, et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Construction des nouveaux bâtiments de RTL-TVi

Statut : réalisé



0 100 m 200 m 400 m

Projets récents

1 Projet sur la commune d'Evere

Projets d'aménagement sur Woluwé St Lambert

Projet de Mediamarkt (1)

Situé en zone de forte mixité, Chaussée de Louvain 1188, et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Construction de trois immeubles destinés à accueillir un magasin Médiamarkt + 85 logements aux étages + 251 parkings

Statut : chantier en cours

Projet de réaménagement sur le site Mercedes (2)

Situé en zone d'industrie urbaine/ zone de forte mixité, Chaussée de Louvain / Av. des Communautés, et initié par un acteur privé, ce projet a l'objectif suivant:

- Réaménagement de l'arrière du site

Statut : l'enquête publique a eu lieu / chantier en cours

Projet Caméléon (3)

Situé en zone d'industrie urbaine, Av. Ariane, et initié par Famous Clothes, ce projet a l'objectif suivant:

- Construction de 13.300 m² de bâtiment destiné à la société Caméléon

Statut : étude en cours

Transformation d'affectation de bureaux en logements (4)

Situé en zone administrative, Av. M. Thiry, plusieurs propriétaires de bureaux ont mis en marche des démarches auprès de la commune pour avaliser une transformation de l'affectation vers du logement.

Statut : demandes officielles en cours

Projet PPAS 60ter (5)

Situé en zone d'habitation, Chemin des deux maisons et Av. M. Thiry, et initié par la commune de Woluwé St Lambert, ce projet a les objectifs suivants:

- Construction de plusieurs bâtiments de logement dans un site vert ouvert + conservation de la liaison verte entre la rue chemin des deux maisons et l'Av. M. Thiry

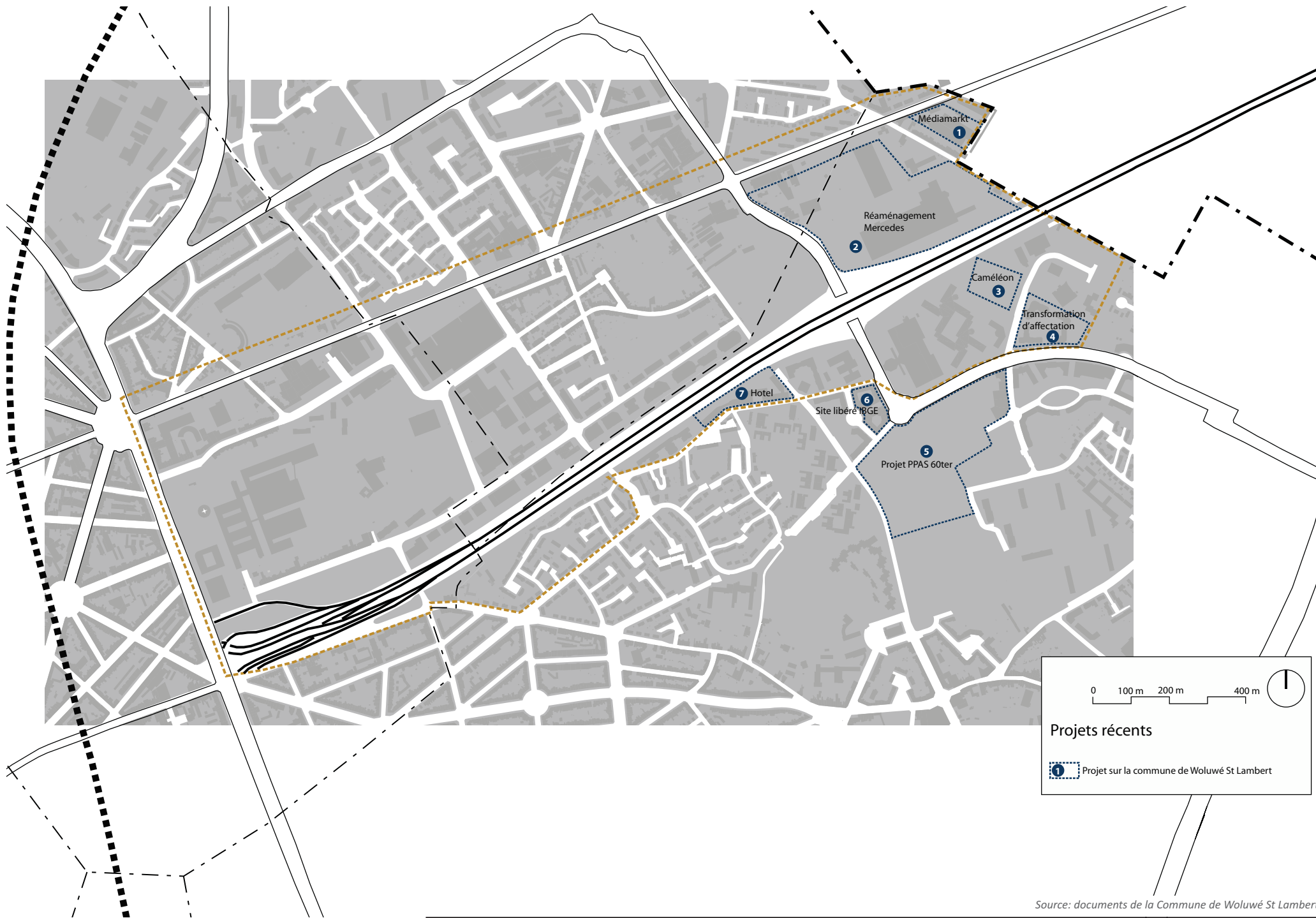
Statut : étude en cours

Site libéré IBGE (6)


Situé en zone administrative, Av. des Communautés, les bâtiments occupés par l'IBGE vont se libérer à court terme suite à leur déménagement vers le site Tour et Taxis.

Transformation de bureaux en hotel (7)


Situé en zone administrative, Av. des Pléiades, un acteur privé a mis en marche une demande auprès de la commune pour avaliser une transformation d'un bâtiment de bureaux en hôtel



0 100 m 200 m 400 m



Projets récents

 Projet sur la commune de Woluwé St Lambert

Source: documents de la Commune de Woluwé St Lambert

I. Situation de droit

II. Situation de fait

III. Projets en cours

IV. Acteurs concernés

A_ **ANALYSE** DESCRIPTIVE

IV. Acteurs concernés

Organismes régionaux

Agence Bruxelloise pour l'Emploi (ABE - BAO)

Bruxelles Environnement / Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, l'administration de l'environnement de la région de bruxelles-capitale (IBGE-BIM)

Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement - Direction Urbanisme (AATL -DU), Direction Etudes et Planification (AATL - DEP)

Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED - BUV)

Cabinet Pascal Smet - Mobilité et Travaux Publics

Cabinet Benoit Cerexhe - Economie et Emploi

Cabinet Charles Picqué - Aménagement du Territoire

Cabinet Françoise Dupuis - Logement et Urbanisme

Société de Développement pour la Région de Bruxelles-capitale (SDRB - GOMB)

Société de Logement de la Région de Bruxelles-capitale (SLRB - BGHM)

Organismes communaux

Commune de Schaerbeek - Service Urbanisme, Service de la Mobilité

Commune d'Evere - Service Urbanisme, Service de la Promotion Economique

Commune de Woluwé St Lambert - Service Urbanisme

Organismes de service public

RTBF

VRT

De Lijn

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB - MIVB)

Transport en Commun (TEC)

Riverains

Inter-Environnement Bruxelles (IEB)

Riverains de Schaerbeek

Riverains d'Evere

Riverains de Woluwé St Lambert

Acteurs économiques

Commerçants - Chaussée de Louvain côté quartier Paduwa

Commerçants - Chaussée de Louvain côté Place Meiser

Industriels, PME - hors domaine de l'Audio-visuel

PME - domaine de l'Audio-visuel

Propriétaires de bureaux - rue C. Bourg

Propriétaires de bureaux - rue M. Thiry

I. Un melting-pot de fonctions urbaines

II. Accessibilité

III. Potentialités

B_ANALYSE INTERPRÉTATIVE

I. Un 'melting-pot' de fonctions urbaines

Le quartier oublié

Lors de l'observation d'une photo aérienne, on peut facilement identifier différents tissus urbains dont Bruxelles est composée. (Fig. exemples de différents tissus)

- classique résidentiel (la plus grande partie de Bruxelles)
- moderne résidentiel (blocs construits au cœur d'espaces verts)
- institutionnel (EU, quartier administratif et quartier nord)
- industriel

Entre l'avenue Léopold III et l'E40, on peut clairement distinguer un melting-pot exceptionnel de fonctions urbaines. La zone de projet est clairement identifiable par son tissu urbain unique. (Fig. Melting-pot)

Le quartier est caché derrière les immeubles de bureaux de l'avenue Léopold III d'une part et par les bureaux de l'avenue Colonel Bourg d'autre part et semble avoir été oublié. Le bureau d'étude intègre par conséquent l'ensemble du quartier comme contexte pour la réalisation du schéma directeur de la zone levier n°12.

Dans les paragraphes suivants, nous nous accentuerons sur les éléments homogènes qui constituent ce quartier. Il y a une structure de base (Paduwa et les 'macro-blocs') sur laquelle les entités urbaines se superposent tout en étant reliées aux voies principales qui longent et qui traversent la zone: la chaussée de Louvain, la moyenne ceinture, l'avenue Léopold III et la E40. Ces entités sont reconnaissables à leur fonction, leur morphologie et leur relation intrinsèque avec les différents axes respectifs : elles sont qualifiées ci-après de 'systèmes'.

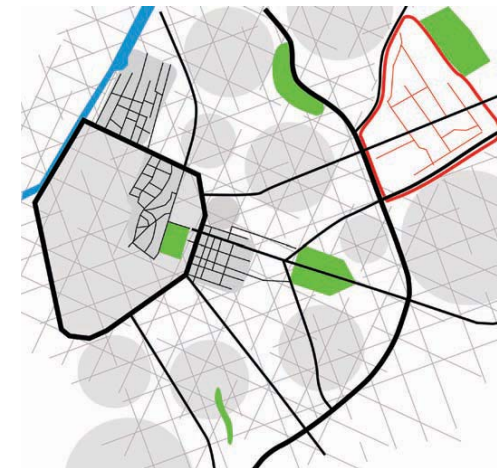


Fig. Schéma tissu urbain de Bruxelles



Fig. exemple de tissu urbain 1



Fig. exemple de tissu urbain 2

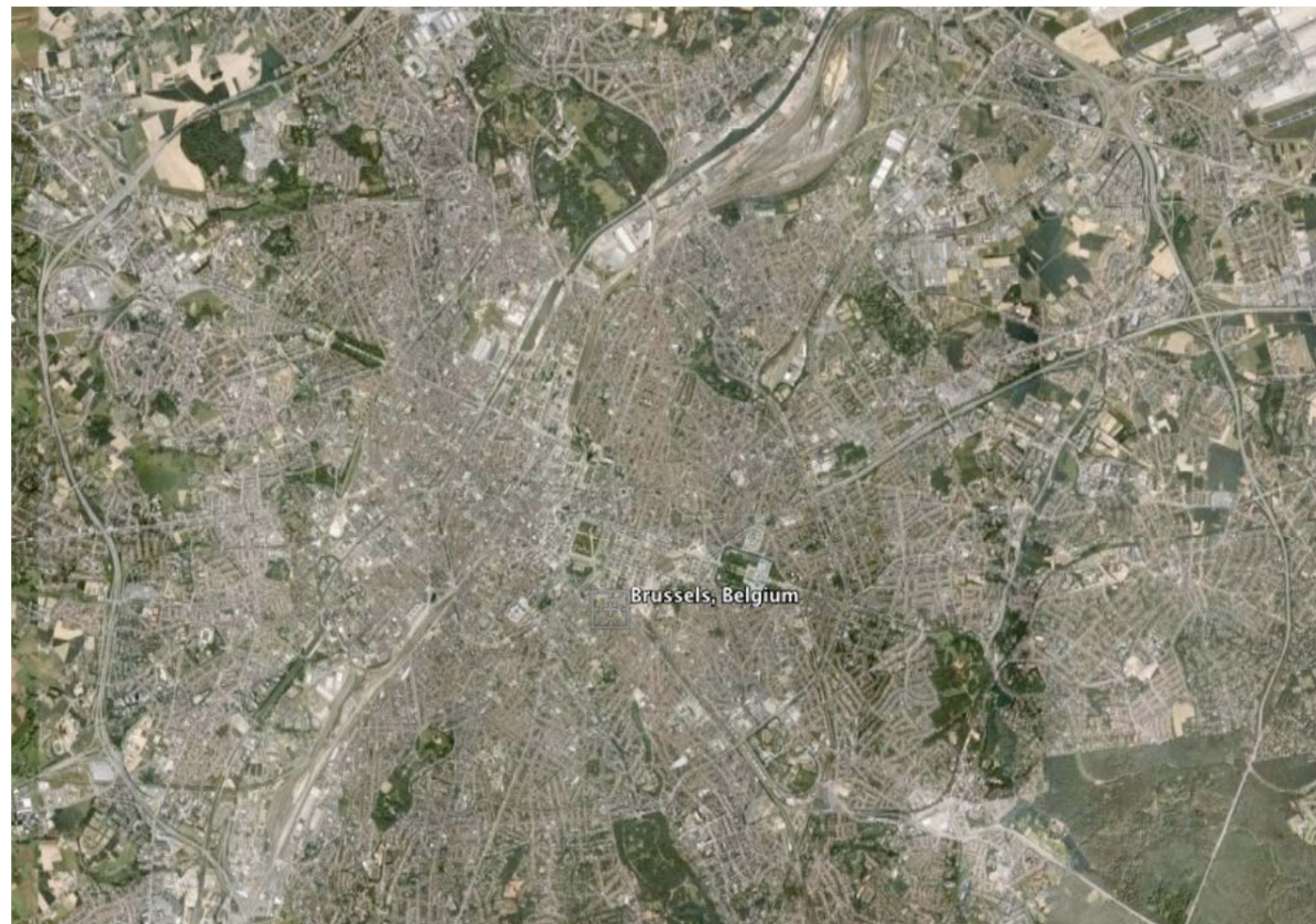


Fig. exemple de tissu urbain 3



Fig. exemple de tissu urbain 4

Photo aérienne du tissu urbain de Bruxelles



Source: Google earth

Le système régional 'Moyenne Ceinture'

(Fig. système régional Moyenne Ceinture)

Comme déjà mentionné dans l'introduction de ce document, la Moyenne Ceinture fait l'objet d'une étude séparée où il s'agit de rédiger un plan directeur. Nous insistons sur la cohérence entre celle-ci et le futur Schéma Directeur de la zone levier n°12.

Les éléments suivants, issus du diagnostic de l'étude pour la Moyenne Ceinture, seront intégrés dans le Schéma Directeur:

1. Le développement d'une deuxième ceinture avec des pôles forts, peut renforcer tant l'économie régionale que le 'mix' urbain local. La zone levier n°12 est un des pôles qui pourrait être développé le long de cette deuxième ceinture. D'autres sites qui pourraient être pris en considération sont Josaphat et Delta. (Fig. ZIR)
2. Le développement des ZIR (Zone d'Intérêt Régional) la long de la Moyenne Ceinture dépend de la création d'un système de transports en commun fort afin de renforcer la fonction résidentielle d'une part et de poursuivre les directives Kyoto et les objectifs du Plan de Développement Régional (visant une réduction de l'utilisation de la voiture) d'autre part. (Fig. Ligne 4 de métro possible)

Le site de la VRT/RTBF fait partie intégrante du système de la Moyenne Ceinture et ses polarités/centralités. Avec le campus de la VUB/ULB, il constitue une des deux zones les plus profilées (emblématiques) du système de la Moyenne Ceinture. Les deux zones reflètent une image de modernisme et de promesse (recherche et communication) et marquent l'entrée à la ville, tant pour ceux qui viennent en voiture que pour ceux qui utilisent les transports en commun (RER). (Fig. Portes d'entrée de Bruxelles)

Ayant une bonne visibilité, ce site est probablement mieux adapté à de nouvelles activités modernes que le site Josaphat. Par contre, le site présente un sérieux inconvénient: il n'y a pas de communication avec le réseau des trains RER. Il est cependant accessible par le transport individuel (via la Moyenne Ceinture et la E40) ainsi que par les transports en commun régionaux (via le prémétro/métro sur la Moyenne Ceinture et les bus RER de la Chaussée de Louvain). Il faut donc étudier le cas de figure d'une liaison forte avec les transports en commun permettant de lier le site à la gare RER de Josaphat.

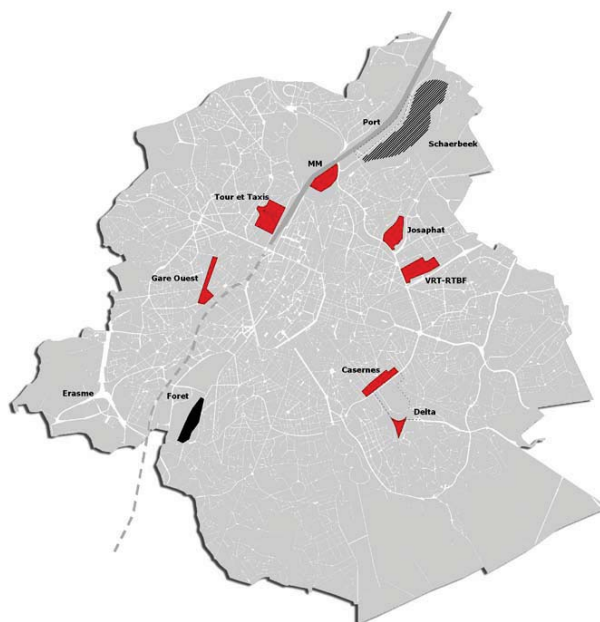


Fig. Zones d'Intérêt Régional

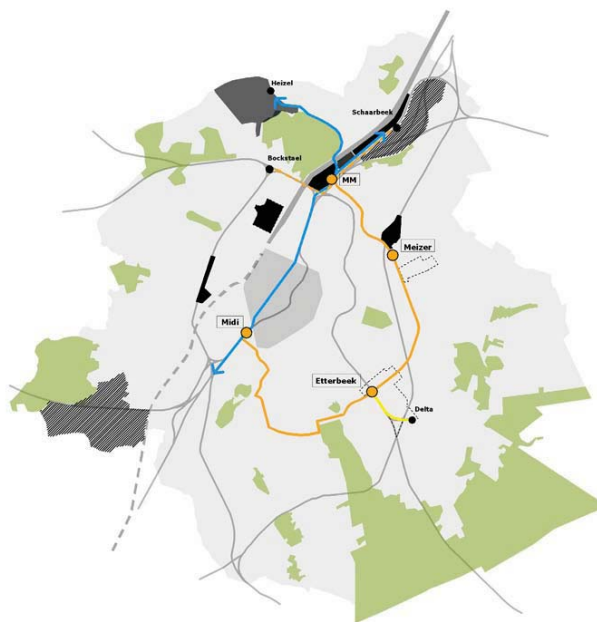


Fig. Ligne 4 de métro possible



Fig. Portes d'entrée de Bruxelles



Fig. Schéma système régional 'Moyenne Ceinture'

Le système régional 'Avenue Léopold III'

(Fig. système Léopold III)

L'avenue Léopold III relie l'aéroport de Bruxelles national à la moyenne ceinture. De par son rôle de 'porte d'entrée dans la ville', l'avenue Léopold III a progressivement attiré un certain nombre de sièges d'entreprises internationales comme d'organisations politiques (OTAN, les bureaux de la Commission Européenne). Une grande partie de ces blocs se trouve sur la limite de la zone d'étude et constitue une barrière entre le "quartier oublié" et le boulevard. *(photo)*

La saturation du complexe de bretelles du Ring et de Meiser ont fait en sorte que l'avenue Leopold III perde un peu de son rôle d'accès principal à la ville depuis l'aéroport au profit de l'E40 (accès direct vers Schuman, Meiser ou Montgomery).

L'avenue Léopold III demeurera, quels que soit les développements qui sont réalisés, l'une des principales infrastructures régionales permettant de désenclaver le treillis de routes au sein de la zone de projet.

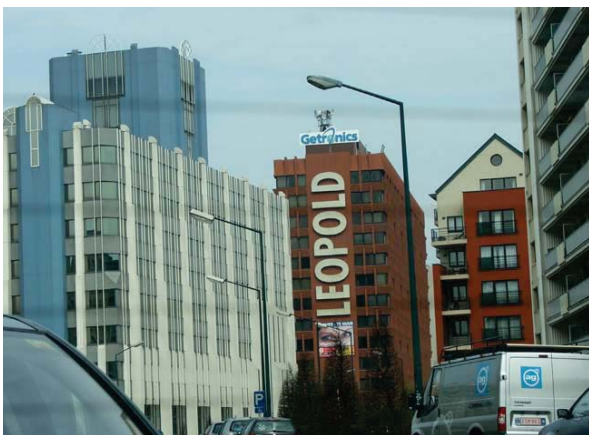


Photo aérienne et photos Avenue Léopold III

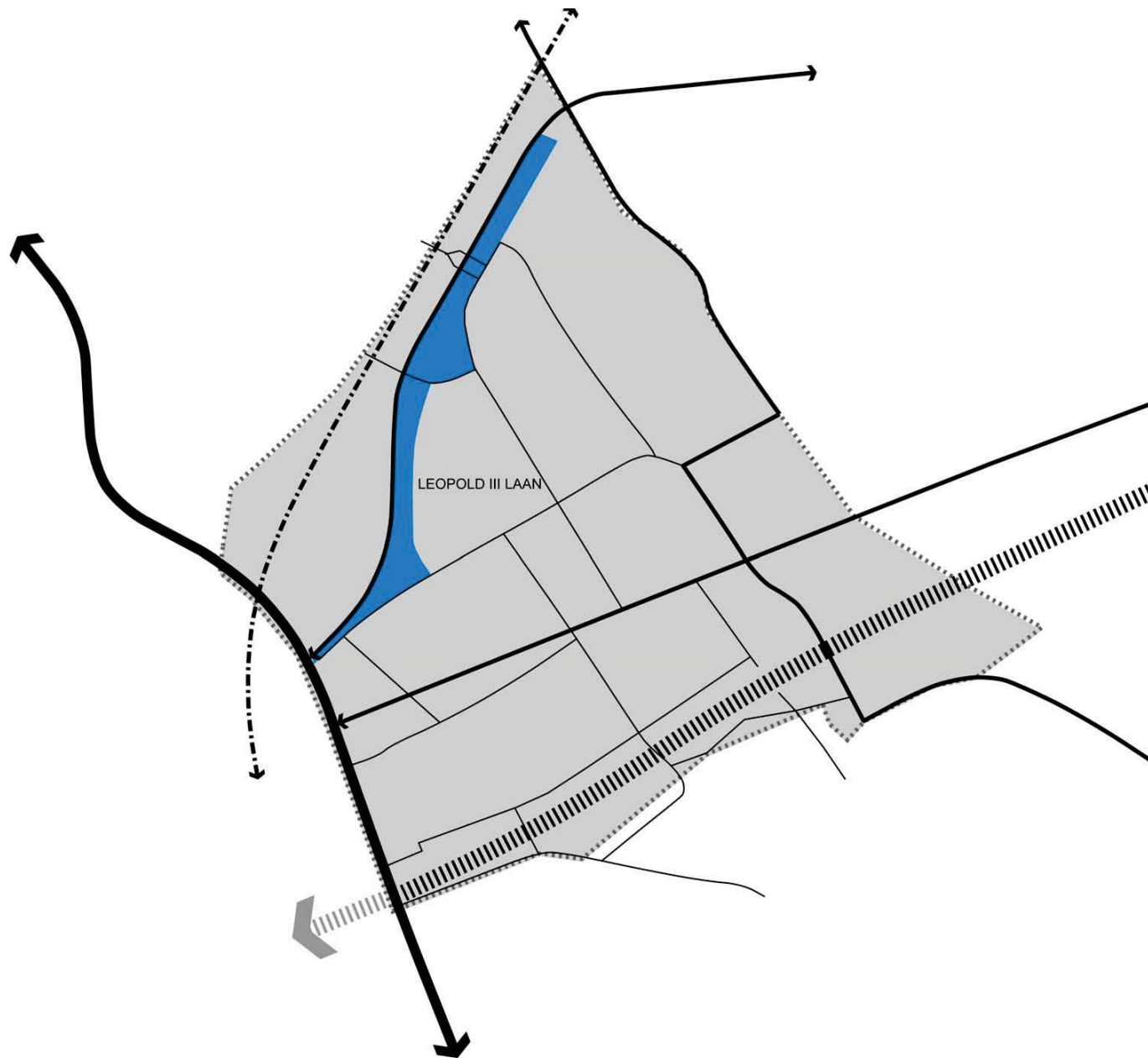


Fig. Schéma système régional Avenue Léopold III

Le système des bureaux le long de la E40

Accessibilité actuelle

La relation entre l'autoroute E40 et les immeubles de bureaux (en particulier dans la rue Colonel Bourg et sur l'avenue Marcel Thiry) devient plus claire si l'on prend en compte l'aspect de la mobilité : il y a un lien direct entre la congestion sur le Ring (et la diminution de l'accessibilité via l'E40 aux heures de pointe en provenance de Flandres) et la diminution du degré d'occupation des immeubles de bureaux.

L'E40 est l'artère de circulation sur laquelle ces bureaux sont orientés. Telle est la raison pour laquelle, outre l'état des bureaux en eux-mêmes, la viabilité et l'intérêt de ces bureaux sont remis en question. Ce développement peut encore s'accélérer étant donné que l'U.E. a décidé de concentrer ses bureaux à la rue de la Loi et que Mobistar a décidé de déménager vers le Boulevard Leopold III. Il se peut qu'à moyen terme une grande partie de ces bureaux se vident

Cohérence avec IRIS 2

Basés sur les enquêtes IRIS 2 et sur les données des plans de mobilité d'entreprise disponibles, on notera les conclusions suivantes:

1. Les taux actuels d'utilisation de la voiture pour se rendre dans la zone disponibles pour quelques grosses entreprises de type administratif sont très élevés : 80 % lorsque beaucoup d'employés habitent Bruxelles et la périphérie ; 65-70% lorsqu'une forte proportion habite loin.
2. Les taux moyens (tous types d'activité confondus) actuels sont aussi très élevés : en moyenne 78 % dont 61% comme conducteur et 19% comme passager
3. A l'avenir, selon les hypothèses du scénario IRIS 2 3A, le taux moyen d'utilisation de la voiture baissera (conducteurs 57 % ; passagers 15 %) mais restera néanmoins trop élevé.
4. Ces taux élevés confirment que, malgré l'amélioration de la desserte en Transport en Commun prévue dans le cadre d'IRIS 2, la zone, y compris la partie qui borde les boulevards de moyenne ceinture, ne convient pas pour l'implantation d'activités du type administratif similaires à celles indiquées au point 1.
5. La zone convient mieux pour l'implantation de logements et de services locaux à la personne : écoles, santé, commerce, autres services et équipements.

Cohérence avec la vision à échelle macro de la Moyenne Ceinture

L'intégration éventuelle d'un métro aura un impact direct sur les bureaux situés au sein de la zone de projet et sur le 'pôle média': sans métro sur la Moyenne Ceinture, il sera impossible de densifier la zone avec des activités générant du trafic supplémentaire. Même si un tramway ou une navette vient relier les zones C. Bourg et M. Thiry à Diamant, le prémétro aura insuffisamment de capacité pour absorber la demande en terme de transport généré par la densification de la deuxième couronne. Il faudra alors abandonner la vision à long terme consistant à la rénovation des immeubles de bureaux situés rue C. Bourg. Dans ce cas, le Schéma Directeur étudie une vision à moyen terme qui consiste à transformer la zone de bureaux en zone résidentielle.

Si l'axe des transports en commun sur la Moyenne Ceinture est renforcé, il faudra étudier les possibilités de rénovation et d'intégration de ces immeubles de bureaux au sein du 'pôle média'. Dans ce cas, il faudra une liaison efficace avec le métro: une ligne de tramway ou une navette entre Roodebeek et Diamant sera étudiée afin de déterminer la faisabilité d'une telle ligne et sa capacité de résoudre le problème (voir plus loin).



Photos aériennes et photo du système de bureaux le long de la E40

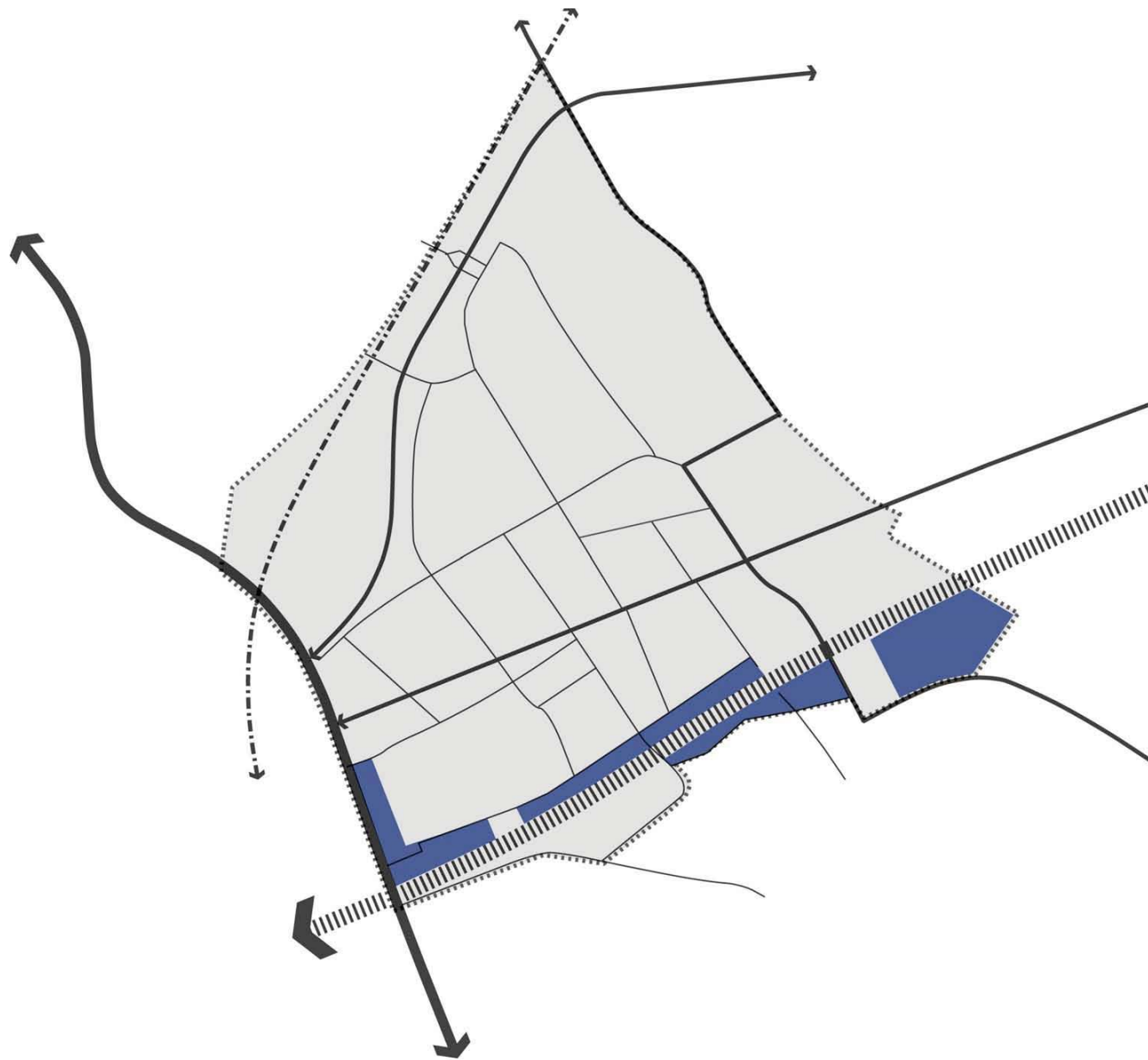


Fig. Schéma système des bureaux le long de la E40

Rénovation ou déménagement/relocalisation des bureaux?

Ces dernières années, beaucoup de sociétés ont quitté la Rue Colonel Bourg et l'Avenue Marcel Thiry pour aller s'installer principalement:

- en dehors de la ville de Bruxelles (périphérie) où le trafic est moins congestionné (hors de la Ceinture)
- dans le centre de Bruxelles pour profiter du contexte urbain (transports en commun et services)

Les deux quartiers de bureaux présentent effectivement trois faiblesses majeures (*Fig. photo aérienne*):

1. Mauvaise accessibilité
2. Contexte urbain quasi inexistant
3. Manque de qualité et d'identité

Pourquoi ces trois éléments sont-ils si importants et quel est leur impact ?

1. L'échangeur de Kraainem est complètement saturé et réduit donc de plus en plus l'accessibilité aux bureaux, alors que la Rue Colonel Bourg et l'Avenue Marcel Thiry ne sont quasiment pas desservies par les transports en commun. Cette situation a incité certains propriétaires d'immeubles de bureaux à cofinancer l'extension de la ligne de tramway de Roodebeek à Diamant (à travers la zone de projet).
2. Les dix dernières années, la culture du travail a fortement évoluée, modifiant également l'architecture et les besoins relatifs. Aujourd'hui, une nouvelle typologie de bureaux, mieux intégrée dans le contexte urbain, s'impose, comprenant (hors les transports en commun) des restaurants, des cafés, des infrastructures sportives, des places, ... (*Fig. exemples nouvelles typologies de bureaux*). Les bureaux situés à la Rue Colonel Bourg et à l'Avenue Marcel Thiry, n'ont pas ce contexte: un meilleur tissage est nécessaire.
3. Dans la zone de projet, l'offre des immeubles de bureaux dépasse largement la demande. Cette surabondance de l'offre s'explique par le manque d'identité et de profil marketing de ces immeubles. Comme tout autre produit sur le marché, ils ont besoin d'un trait distinctif permettant de les vendre et de les identifier comme étant uniques. C'est loin d'être le cas pour les bureaux au sein de la zone n° 12. En outre, la plupart des immeubles commencent à dater et nécessitent des travaux de rénovation ou doivent être remplacés.

La Région devra donc trancher:

1. Soit elle va stimuler la délocalisation de ces bureaux vers le centre, en augmentant l'offre dans le centre ville et en réduisant l'offre sur la Moyenne Ceinture.
2. Soit elle va renforcer les bureaux situés sur la Moyenne Ceinture; auquel cas il faudra concentrer les bureaux près de l'axe des transports en commun qui devra par ailleurs être fortement amélioré.

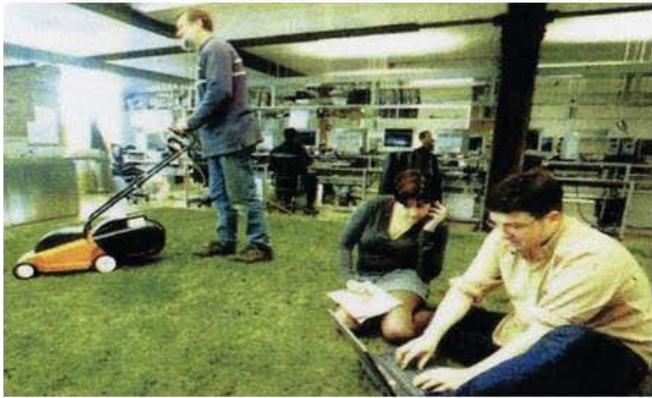


Fig. exemples de nouvelles typologies de bureaux

Le système 'Chaussée de Louvain'

(Fig. système chaussée de Louvain)

La chaussée de Louvain est actuellement comparable à une 'Rue Neuve' de commerce de gros (cuisines, garages, matériaux de construction, etc.). Elle forme un système économique totalement indépendant qui contribue à l'économie bruxelloise et à l'offre de services de la ville à ses habitants.
(photos)

Au titre de première structure développée de la zone, la chaussée de Louvain constitue aujourd'hui un système sub-local qui est porteur de fonctions et de typologies d'une plus grande échelle qui n'ont aucune relation avec le tissu local.

Cette croissance effrénée incontrôlée de commerces de détail de grande envergure ne présente pas un aspect véritablement urbain. L'architecture des bâtiments, leur croissance incontrôlée et le manque de respect pour le contexte urbain font en sorte que la chaussée de Louvain constitue un environnement peu attrayant pour l'habitation. Un meilleur rapport entre la fonction commerciale et la fonction d'habitation d'une part, et une réglementation urbanistique stricte d'autre part, permettront d'obtenir un meilleur équilibre entre les systèmes locaux et régionaux.

Enfin, en ce qui concerne la morphologie, on peut distinguer quatre segments types, entre Saint-Josse et l'avenue George Pétré, entre l'avenue George Pétré et la place Meiser, et entre la place Meiser et l'avenue des Communautés et enfin entre l'avenue des Communautés et Kraainem.

Le schéma directeur s'oriente sur le troisième segment : entre Meiser et l'avenue des Communautés. Cette partie de la chaussée de Louvain ne possède pas de caractère homogène. Partant d'un caractère plutôt résidentiel (interrompu par deux terrains de très grande ampleur entre Meiser et Jules Lebrun), l'identité évolue pour passer à une partie qui est équipée par des grands magasins à front de rue. À hauteur du quartier Paduwa, on retrouve à nouveau le caractère résidentiel, après quoi, à l'Est de Paduwa, la chaussée de Louvain forme à nouveau un support pour ses magasins de grande envergure jusque sur le territoire de la Flandre.



Photos Chaussée de Louvain



fig. Schéma système 'Chaussée de Louvain'

La structure de base : Paduwa et ses 'macro-blocs'

(Fig. Paduwa et maille de macro-blocs)

Dans la zone de projet, nous retrouvons deux catégories de tissus urbains. Le premier est le tissu classique résidentiel, essentiellement constitué par le quartier Paduwa et ses extensions. Par-dessus ce tissu, on retrouve également l'autre tissu constitué de 'macro-blocs' dans un système de mailles quasiment parfait.

Le village Paduwa

(photos centre historique de Paduwa)

Le quartier Paduwa s'est initialement développé le long de la chaussée de Louvain. Ce "village" a bien vite été englouti par différents développements commerciaux successifs. Malgré le fait que son centre disparaisse aujourd'hui entre ces développements à plus grande échelle, il joue malgré tout encore un rôle comme centre pour les services de base (restauration, etc.) pour les centaines d'employés des diverses installations commerciales. Cette évolution a fait se développer une micro-économie non négligeable, dans laquelle l'habitat toutefois est sérieusement menacé par l'absence d'un environnement de qualité. Un équilibre doit encore être trouvé...

Les macro-blocs et le tissu dans la toile

(Fig. photos macro-blocs)

Une macro-toile de routes s'est implantée par-dessus le tissu urbain historique. Celle-ci s'étend quasiment sur toute la zone entre l'avenue Léopold III et l'E40, et entre la moyenne ceinture et l'avenue des Communautés. Cette toile varie fortement du tissu que l'on retrouve dans le reste de Bruxelles. La taille des mailles de la toile est importante, ce qui fait que les quartiers d'habitation qui ont progressivement été implantés dans ces grands blocs de constructions, ont tous acquis leur propre logique de développement (micro-quartiers). Le résultat est une toile solide remplie d'un collage de différents tissus urbains planifiés. La zone est particulièrement verte, mais également très fragmentée. Malgré la structure plus claire de la toile, la lisibilité de l'environnement reste relativement complexe.



Fig. 4 exemples de macro-blocs ayant leur logique interne



Photos du centre historique Paduwa

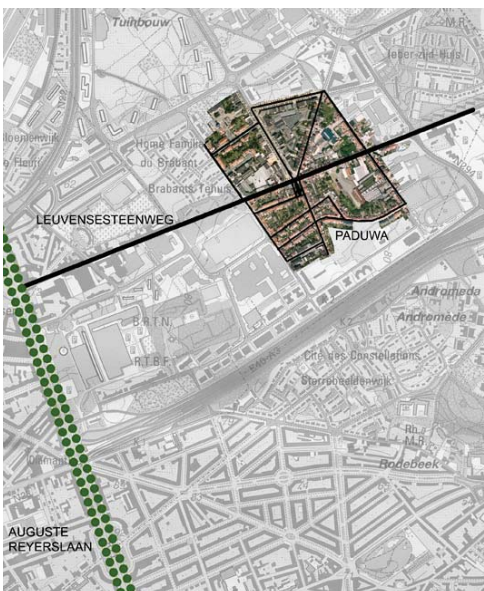


Fig. centre historique Paduwa

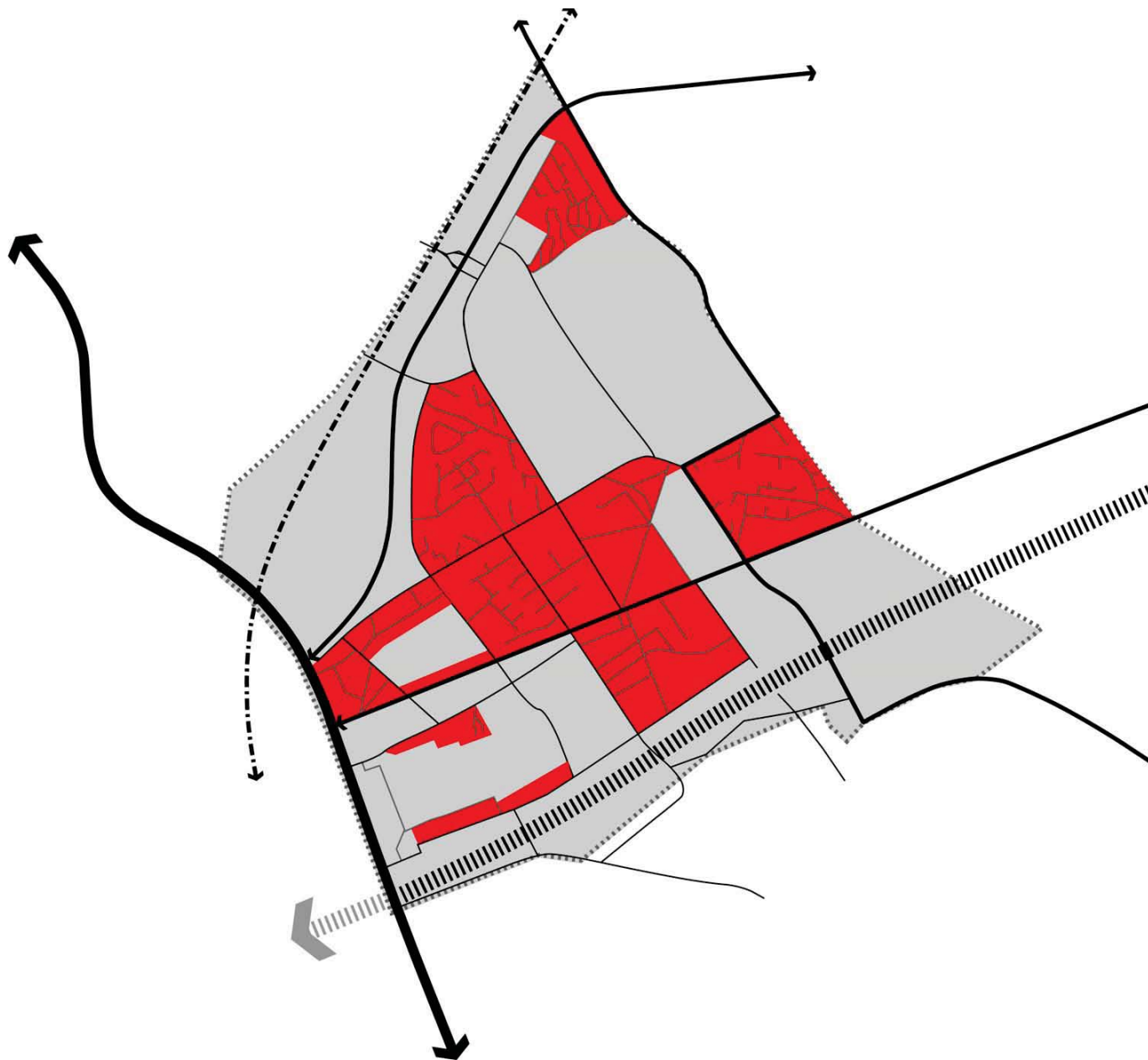


Fig. Schéma Paduwa et maille de macro-blocs

Le système des PME

(Fig. système des PME)

Durant les quatre dernières années, on observe une réduction de 49% de la superficie occupée par des ateliers et dépôts en Région bruxelloise.

Ces fonctions deviennent très fragiles en milieu urbain, cela implique deux changements nécessaires:

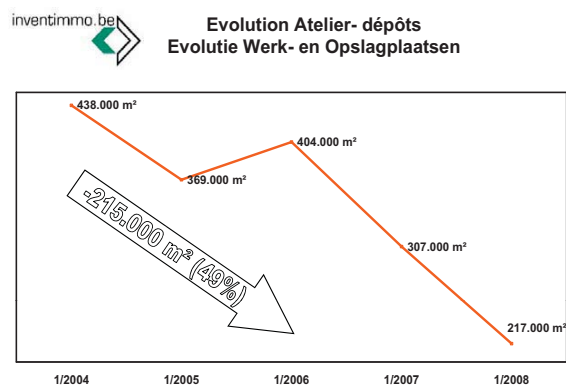
- il faudra faire un effort pour protéger les PME et les garder dans la Région afin de bénéficier de cette production économique
- les entreprises devront s'adapter au contexte urbain si elles veulent s'intégrer et garder leur place et leur rôle en Région bruxelloise

Les entreprises dans la ville ?

Zones d'industrie ?	
Plans	Superficie (m ²)
Plan de secteur	7.199.660
PRD (1995)	6.762.950
Projet PRAS 1 (1998)	7.339.520
Projet PRAS 2 (1999)	7.459.560
PRAS (2001)	6.135.370

Décision en 2001 ? = -1.324.190 m² (132 hectares)

Des chiffres qui posent question ...



Source: SDRB-Expansion économique, Hugues Verbrouck, 'Y a t il encore une place pour les entreprises dans la ville?', Novembre 2008



Photos PME



Fig. Schéma système des PME

Le système du Patrimoine

(Fig. Système du Patrimoine)

Plusieurs éléments de patrimoine sont situés dans la zone levier. Nous avons mentionné précédemment l'ancien site du Tir National qui se traduit aujourd'hui par la parcelle rectangulaire constituant le site VRT RTBF et incluant le petit cimetière "Enclos des Fusillés". Il faut y ajouter l'église St Joseph appartenant au centre historique de Paduwa, l'église avenue de Roodebeek, et le Cimetière de Bruxelles classé.

Le Schéma Directeur va devoir composer avec ces éléments de patrimoine pour élaborer le développement de cette zone levier en cohérence avec son histoire intrinsèque.



Bâtiment RTBF VRT



Ancien site du Tir National



Enclos des Fusillés



Eglise St Joseph

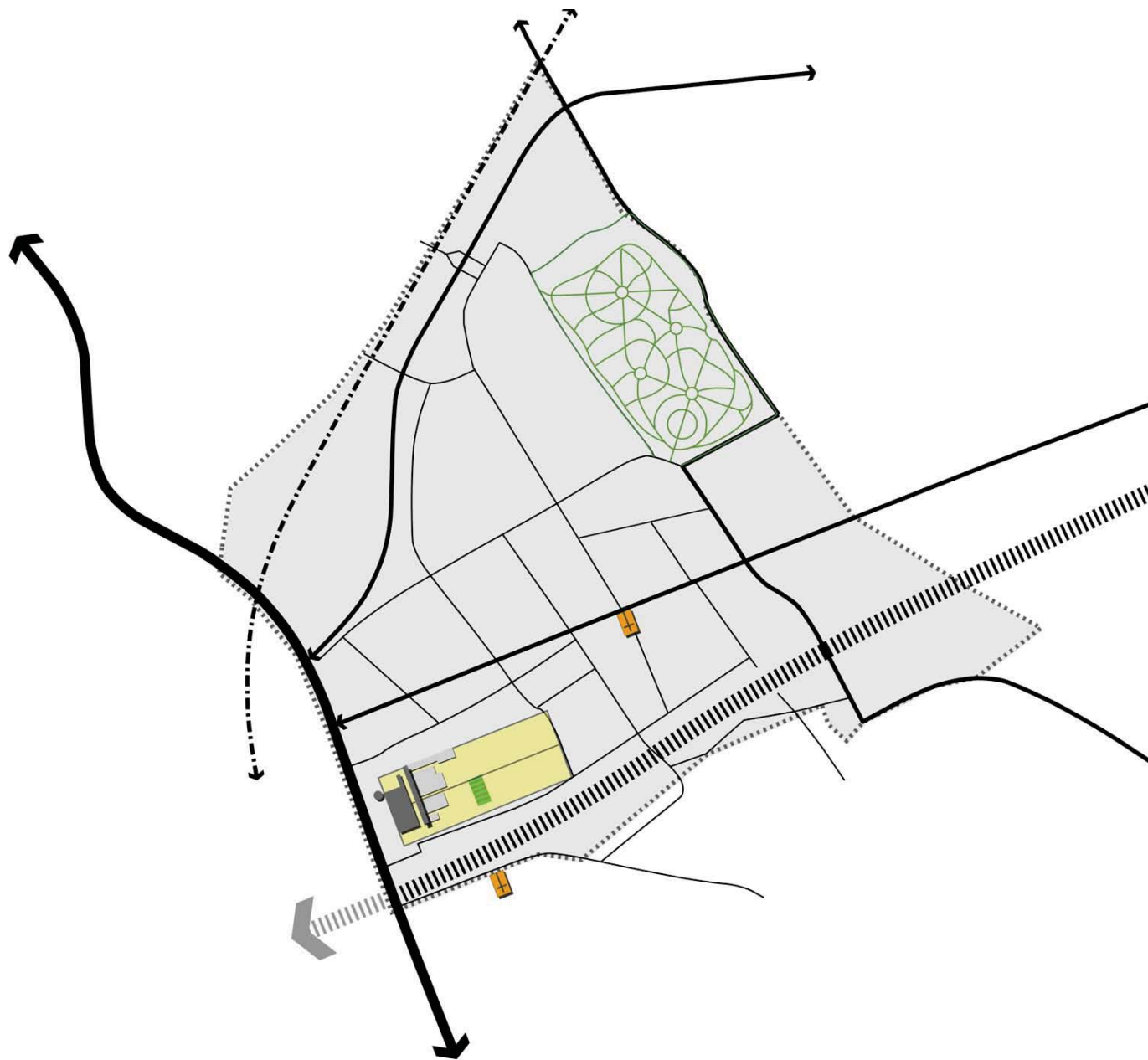


Fig. Schéma système du Patrimoine

I. Un melting-pot de fonctions urbaines

II. Accessibilité

III. Potentialités

B_ANALYSE INTERPRÉTATIVE

II. Accessibilité

Introduction

Transports en commun

Comme déjà mentionné, il y a deux zones du domaine d'étude qui souffrent d'une mauvaise communication avec le réseau des transports en commun. Les bureaux situés le long de la rue C. Bourg et de l'Avenue M. Thiry ont besoin d'une desserte des transports en commun fondamentalement meilleure si on veut les préserver et les rénover. Cette liaison devrait non seulement relier les deux zones entre-elles, mais aussi permettre la liaison avec:

- Le 'pôle média' RTBF/VRT
- Le métro (et le prémétro) à Roodebeek et à Meiser (ou Diamant)
- Les arrêts du réseau RER situés à Meiser (autobus RER) et Josaphat (trains RER)

Par ailleurs, le profil de la Chaussée de Louvain doit être adapté au passage des autobus De Lijn (et vice-versa) et donner priorité aux transports en commun, plus particulièrement par l'intégration d'un site propre pour bus sur toute la longueur de la chaussée. Les autobus de la STIB viendront renforcer ce réseau.

Transport individuel

Les principaux goulots provoquant des bouchons pour la circulation automobile au sein de la zone de projet sont les suivants:

1. Le carrefour Meiser
2. Le carrefour Reyers situé en dessous du viaduc constituant une énorme barrière pour les piétons et cyclistes des deux côtés de l'Avenue A. Reyers
3. La capacité réduite des sorties et entrées au niveau de l'Avenue des Communautés pour le trafic en direction de/venant de l'Avenue M.Thiry.
4. La portion démesurée de la E40 au sein la ville.
5. La capacité réduite de l'accès à la E40 via la Rue C. Bourg. Ce problème présente deux facettes:
 - La capacité réduite du carrefour Avenue de Mars/Rue C. Bourg qui n'arrive plus à absorber le trafic venant de la droite (VRT/RTBF) et de la gauche (Rue C. Bourg) pendant les heures de pointe.
 - La capacité réduite de l'accès à la E40 au niveau de l'Avenue des Cerisiers

Le Schéma directeur doit intégrer une solution pour ces cinq points noirs.

La proposition de la DIT visant à résoudre le problème de l'échangeur au niveau de l'Avenue des Communautés est intégrée dans l'étude.

Circulation douce

Les pistes cyclables dans les quartiers résidentiels sont très bien équipées. Néanmoins, le réseau affecté à la circulation douce doit être développé et traverser la Chaussée de Louvain en direction des développements de la Rue C. Bourg afin que la zone du projet soit reliée au réseau des autobus RER. Quant aux piétons, le problème principal se situe sous le viaduc de l'Avenue Reyers. Le Schéma Directeur va formuler une proposition correspondant aux conclusions de l'étude de la Moyenne Ceinture.

En outre, les liaisons permettant aux piétons et cyclistes de passer d'un côté de la E40 à l'autre, doivent être renforcées. Le rétrécissement de la section de la E40 va permettre cette liaison.



Photo E40



Photo circulation douce

Axe 'Moyenne Ceinture'

Comme déjà mentionné dans l'introduction de ce document, la Moyenne Ceinture fait l'objet d'une étude en soi. Nous insistons sur la cohérence entre celle-ci et le futur Schéma Directeur de la zone levier n°12.

La vision développée dans le cadre de l'étude relative à la Moyenne Ceinture privilégie un choix cohérent, ce qui signifie:

1. Sur le long et moyen terme, développement de sites stratégiques le long de la Moyenne Ceinture et par conséquent création d'un renforcement significatif du réseau des transports en commun par l'aménagement d'un métro au sein de la Ceinture Moyenne, y compris un investissement dans le réseau de circulation douce. Tout ceci peut être réalisé par la transformation progressive (phasée) de la ligne de pré-métro sur la Moyenne Ceinture en métro, augmentant de la sorte la capacité de cet axe. Le métro permettra le renforcement de la structure de la Ceinture. En outre, les espaces ainsi dégagés pourront être aménagés en fonction des piétons et cyclistes. Cette solution est la suite logique du plan IRIS 2, qui tient déjà compte d'une éventuelle intégration du métro et dans lequel des travaux souterrains au Meiser et Couronne sont d'ailleurs prévus. (Fig. scénario 1)
2. Se limiter à une amélioration des infrastructures existantes et donc aussi limiter les développements sur les sites stratégiques le long de la Moyenne Ceinture (parmi lesquels la VRT-RTBF). Dans le cas présent, une densification des activités au niveau de la Moyenne Ceinture ne serait pas opportune. (Fig. scénario 2)

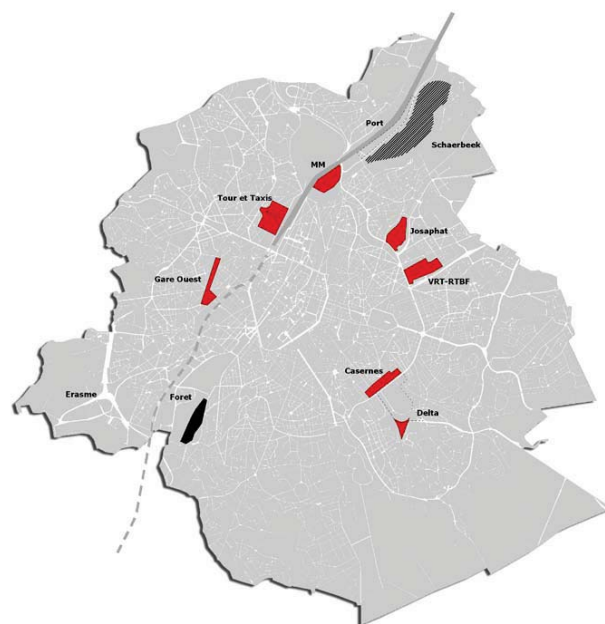


Fig. Zones d'Intérêt Régional

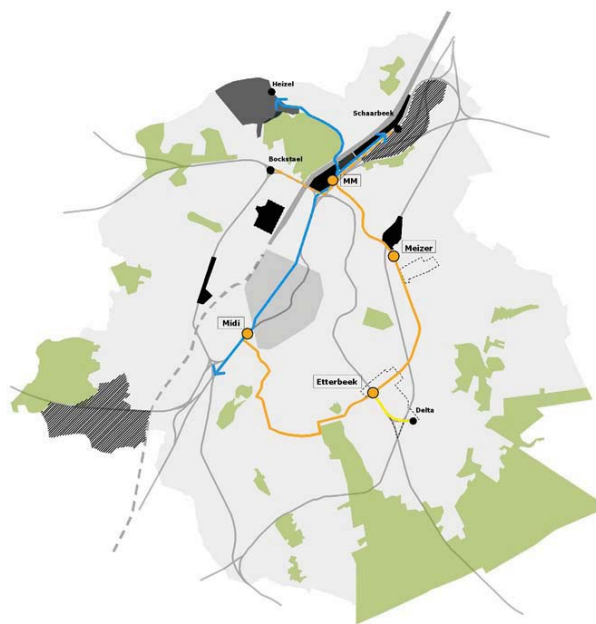


Fig. Ligne 4 de métro possible



Fig. Portes d'entrée de Bruxelles

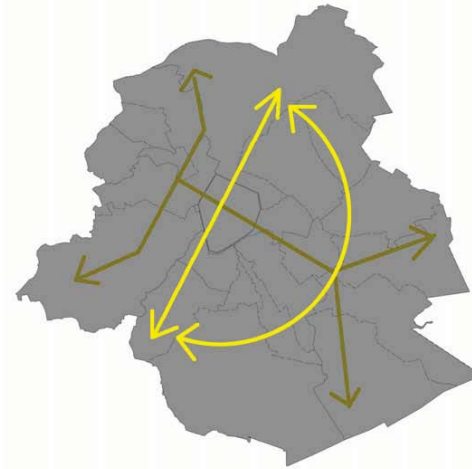
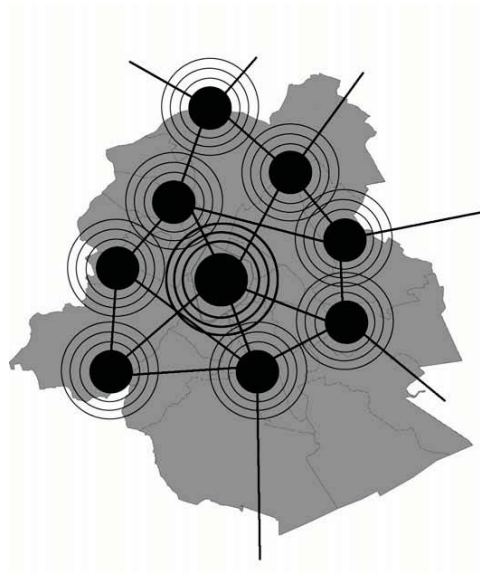


Fig. Scénario 1

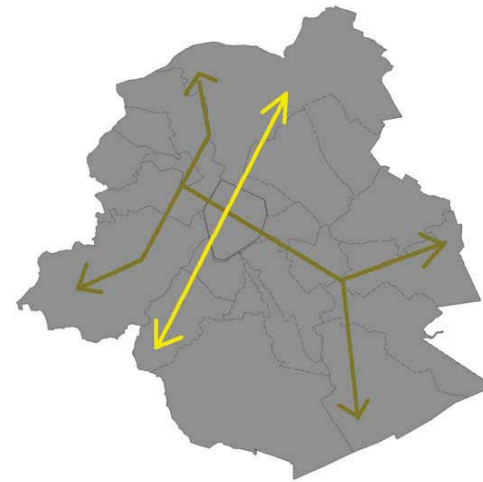
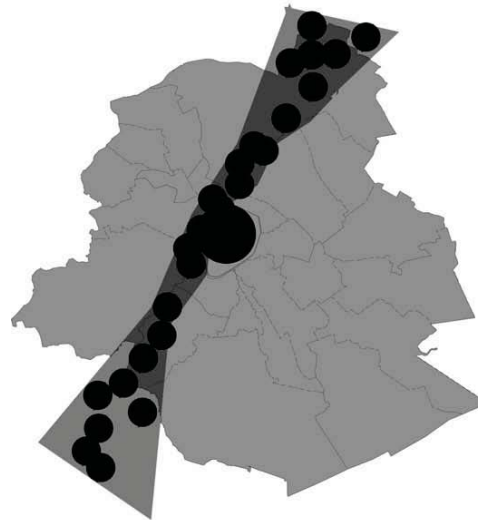


Fig. Scénario 2

Axe 'E 40'

L'E40 est un système totalement indépendant qui fait partie de la zone d'étude et contribue en partie à sa complexité.

Il constitue l'accès Est vers Bruxelles ainsi que la liaison principale avec l'aéroport national. Vu de loin, l'E40 est directement reliée aux développements de bureaux le long de l'autoroute. Dans la pratique, ceci n'est que partiellement vrai. Ces bureaux ont été imaginés dans les années '70, indépendamment de l'aménagement de l'autoroute. Contrairement à l'avenue Léopold III, l'E40 a le profil d'une autoroute qui traverse la ville et pour laquelle la barrière entre les infrastructures et le contexte urbain est très importante. Ceci explique pourquoi les immeubles de bureaux sont orientés avec leur façade arrière vers l'E40.

Section de la E40

(Photo échangeur de Kraainem, profil de l'E40)

Au niveau de l'échangeur de Kraainem, le trafic entrant est resserré à la hauteur de la Ceinture. Du côté ouest, la décision a déjà été prise de réduire le nombre des voies dans les tunnels Reyers en les limitant à une seule bande dans les deux sens, notamment une bande en direction de Meiser, une en direction de Schuman et une en direction de Montgomery. Ceci implique que la E40 a actuellement trop de voies et que trois bandes dans chaque sens suffira amplement pour absorber les flux de trafic tels qu'ils existent aujourd'hui. Les terrains récupérés sur la E40 pourraient alors servir à plusieurs fins: des sites-propres pour les BUS-RER, des sites propres cyclistes, des espaces verts et publics pour les riverains, etc.

De toute manière, le rétrécissement de la E40 aura un impact immense sur la qualité des quartiers longeants cet axe et pourrait donc engendrer une transformation considérable dans les affectations.



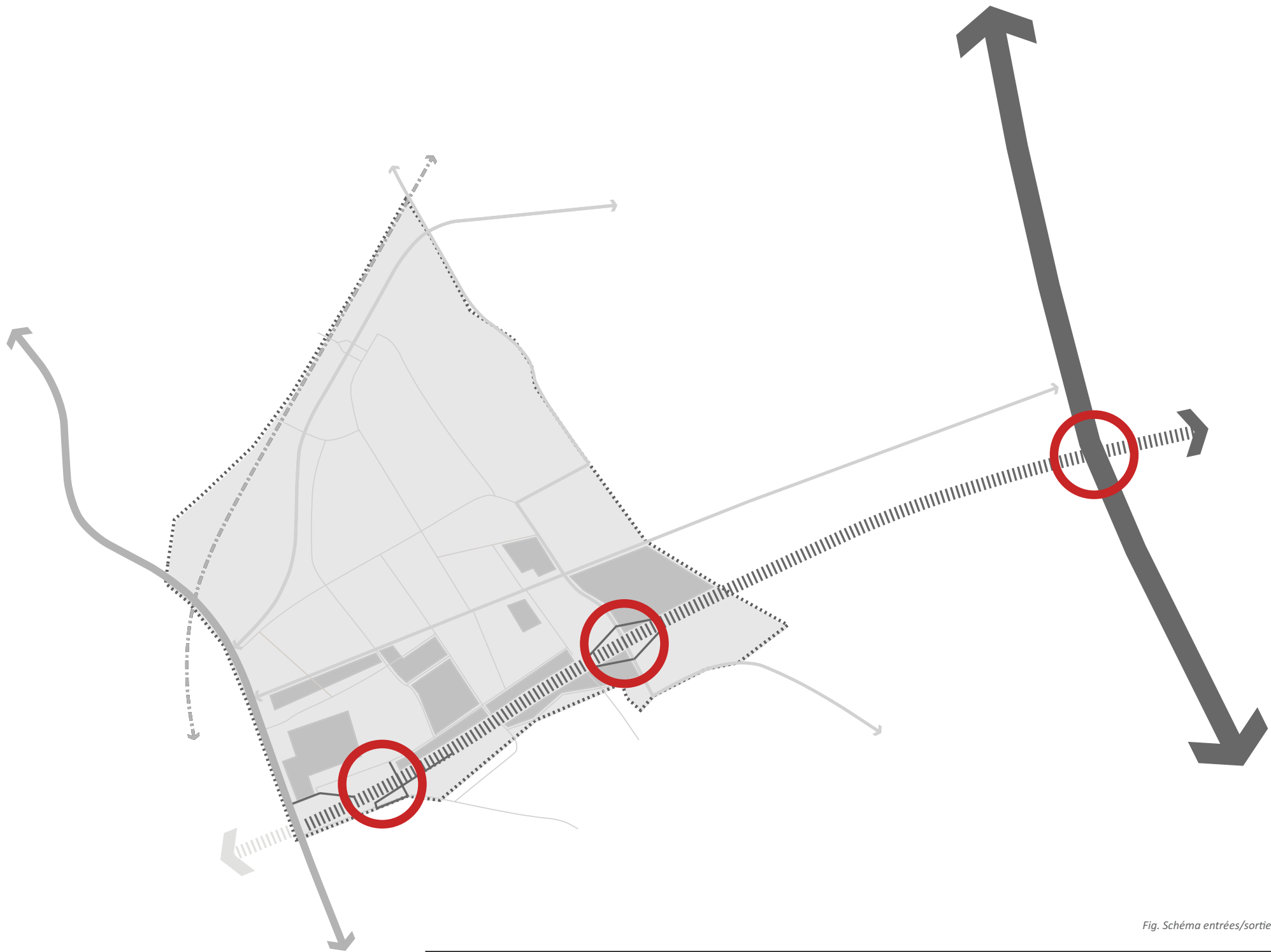


Fig. Schéma entrées/sorties de l'E40

Accès à la E40

Ce problème a déjà fait l'objet d'étude réalisée par la commune d'Evere et le plan IRIS 2. D'après les informations dont nous disposons, les deux alternatives suivantes ont été mises en avant:

- relier la Rue Colonel Bourg avec l'Avenue des Communautés via les terrains de sport de Saint-Josse
- la réalisation sous la E40 d'un accès menant à/d'une sortie venant de la E40 (en direction de la Rue C. Bourg) au niveau de l'Avenue L. Grosjean.

Dans les deux cas, les études proposent d'ajouter ces accès et sorties à la réalisation d'un accès/d'une sortie au niveau de l'Avenue de Mars.

Etant donné la distance très limitée entre l'échangeur de l'Avenue des Communautés et l'Avenue de Mars (1 km à peine), il nous semble exagéré de prévoir une bretelle supplémentaire sur une distance aussi courte. Nous proposons d'améliorer la liaison avec l'Avenue de Mars ou de la remplacer par une entrée/sortie totalement refaite.

L'accès à la E40 pour les voitures venant de Diamant est aussi peu logique que l'accès à Diamant des voitures sortant de la E40. De cette façon, le trafic local est injecté sur la E40 et inversement. Cela n'a aucun sens d'obliger le trafic à traverser les quartiers résidentiels de Woluwe pour accéder à la E40, causant de la sorte un élément de nuisance pour les habitants.

Par conséquent, le Schéma Directeur va tenter de trouver une solution pour remédier à l'isolement de la zone de la Rue C.Bourg et du site de la VRT/RTBF en proposant un seul accès à la E40, sans passage obligé via le quartier résidentiel de Woluwe. Il faut cependant noter que la faisabilité technique d'une telle opération doit faire l'objet d'une étude approfondie à réaliser en phase 3. Elle exige notamment une étude de mobilité détaillée.



Photo aérienne avenue de Mars



Photo aérienne échangeur de Kraainem

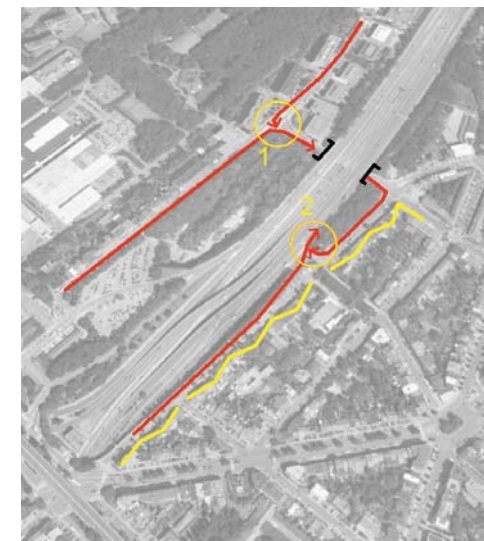


Fig. Schéma branchement circulation privée

Axe 'Chaussée de Louvain'

Outre le fait que la chaussée de Louvain constitue un support économique ainsi qu'un élément historique, elle représente également un axe interrégional pour les transports en commun. Sélectionnée comme l'un des axes repris pour les bus dans le réseau RER, le profil de la chaussée de Louvain doit prévoir la place nécessaire pour un site propre pour les bus. Malgré le fait que sa largeur varie entre 17,5m et 19m, il faut également prévoir des emplacements de parking pour les habitants et pour les fonctions commerciales.

Le schéma directeur choisit en tout cas de miser sur la chaussée de Louvain comme axe de transport en commun étant donné les points suivants :

1. La liaison entre Bruxelles et son territoire régional est extrêmement importante pour son économie d'une part et pour la réduction du trafic des navetteurs d'autres part (et donc en général une augmentation de l'espace pour la circulation douce dans la ville). Cette ligne du réseau RER est importante pour Bruxelles et doit donc, si possible, être intégrée.
2. L'intégration de la ligne de bus RER est possible si la largeur des trottoirs est réduite à 2 m. Cette largeur est plus que suffisante dans cette partie de la ville, plus régulièrement parce que les piétons sont protégés par une bande de stationnements entre le trottoir et la chaussée.
3. Il faut garder en vue le fait que la chaussée de Louvain est parallèle à l'avenue Léopold III et à l'E40, deux voies régionales qui sont mieux à même d'assurer le rôle d'artère de circulation pour le trafic de transit. Même si la chaussée de Louvain est classée comme route régionale, elle représente tout de même bien plus un support et une voie de service pour les commerces et les quartiers d'habitation voisins qu'un axe de liaison supralocal. Nous en déduisons que la fluidité de la circulation en voiture n'est dans ce cas pas une priorité absolue (vis-à-vis de la fluidité des transports en commun, comme expliqué ci-dessus) et qu'une bande de circulation dans chaque direction est suffisante.

Deux alternatives ont été étudiées afin de faciliter le passage des bus. Une première donne la priorité à la circulation continue des bus par rapport au trafic des voitures et améliore l'espace pour les piétons. Une seconde met aussi un accent fort les pistes cyclables et réduit légèrement la fluidité de la circulation des bus (fig. deux sections type : scénario 1 et scénario 2).

Ces sections permettent d'atteindre trois objectifs :

- le renforcement du caractère urbain (réalisation de trottoirs de qualité et plantation d'arbres);
- le maintien des activités commerciales (l'accessibilité dans les deux sens et les possibilités de stationnement sont maintenues);
- la mise en site propre du bus là où nécessaire afin de privilégier le transport en commun sur la chaussée de Louvain.

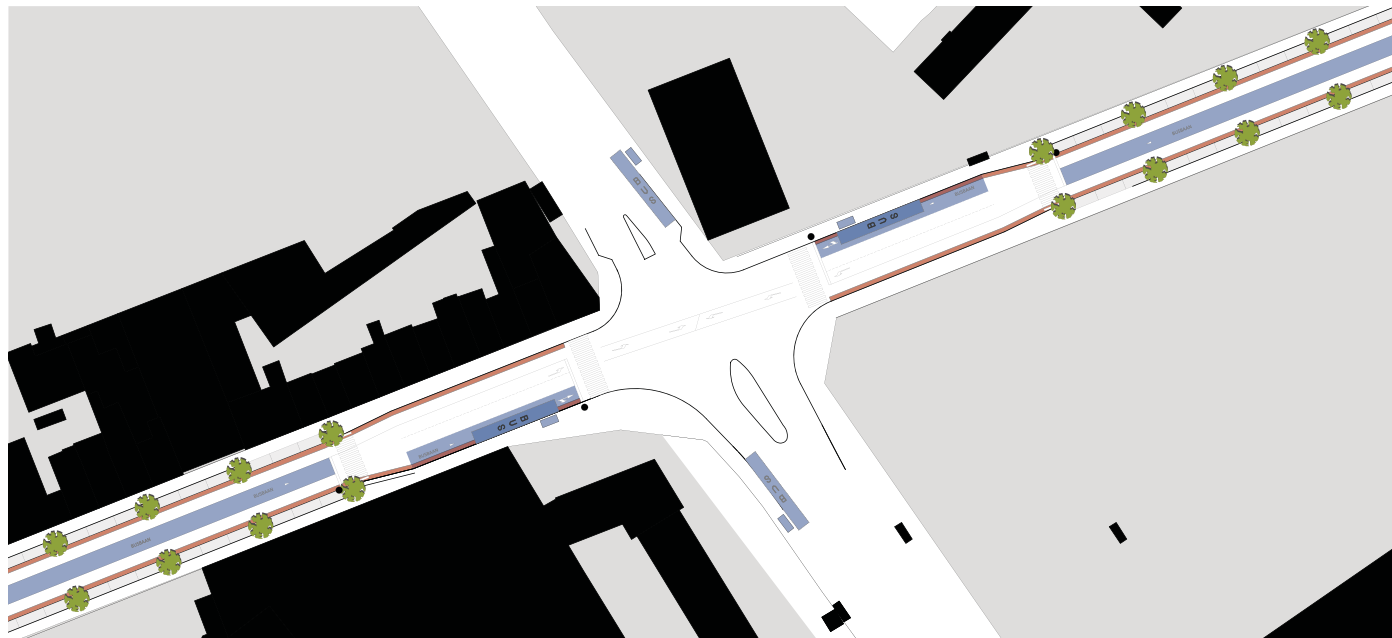


Fig. Carrefour type Chaussée de Louvain variante 1

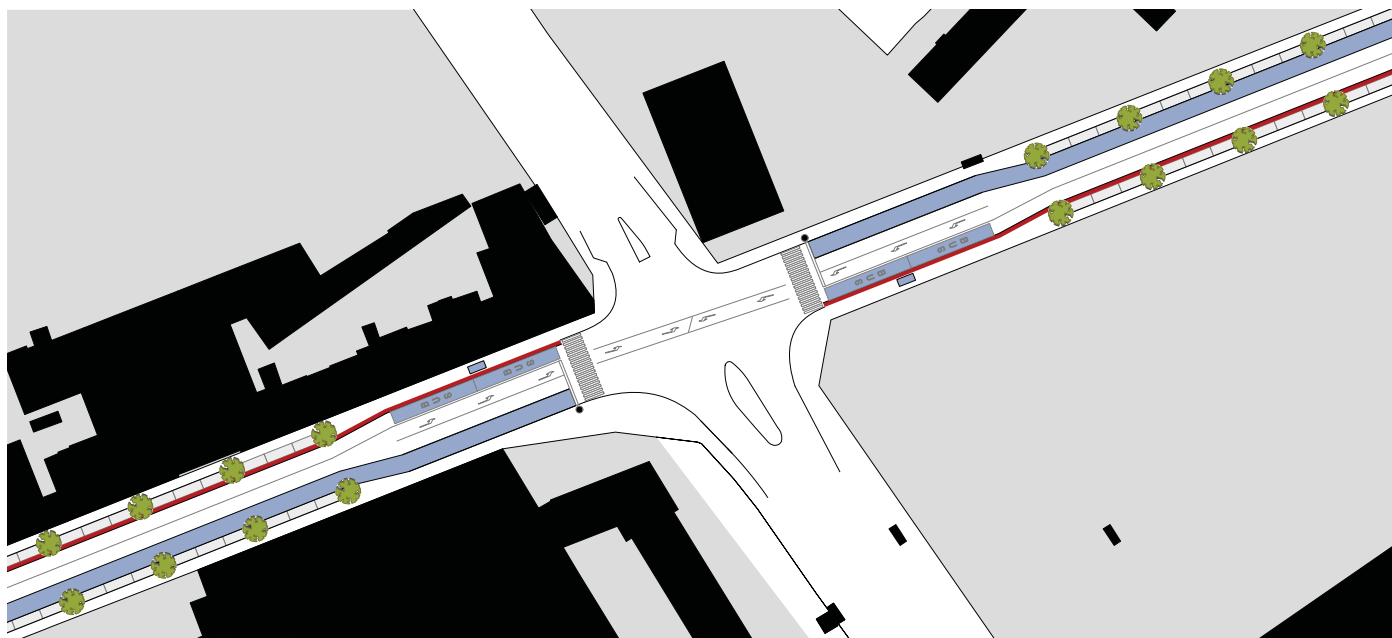


Fig. Carrefour type Chaussée de Louvain variante 2

I. Un melting-pot de fonctions urbaines

II. Accessibilité

III. Potentialités

B_ANALYSE INTERPRÉTATIVE

III. Potentialités

“Porte” donnant accès à la ville ou “entrée” de la ville?

Nonobstant le fait qu’il est très rare qu’une autoroute pénètre le tissu urbain aussi profondément, l’accès à Bruxelles via la E40 offre cependant aux conducteurs une expérience quasi cinématographique. On commence déjà à entrer dans Bruxelles (à comprendre dans le sens d’un ‘processus’ qui consiste à entrer dans la ville en voiture) à partir de Kraainem et le processus s’arrête à l’une des trois grandes rotondes qui servent de “portes”: Meiser, Schuman et Montgomery. (photos)

Le passage brutal d’une échelle territoriale (à 120 km l’heure) à une échelle locale et urbaine de rotondes (à vitesse très réduite), entrecoupé par un passage à travers des tunnels (sorte d’intermezzo entre les deux scènes), vient encore renforcer le contraste. (Fig. concept de l’entrée de ville) A notre avis, ce contraste assez saisissant est typique pour la ville de Bruxelles telle que nous la connaissons aujourd’hui: un véritable creuset de contrastes.

On retrouve d’ailleurs cette expérience presque à toutes les entrées de ville: en venant de la A2, il y a l’entrée via les parcs de Laeken, se terminant à l’Avenue Van Praet (autrement dit le Premier Marché); l’entrée via l’Avenue de Tervuren, à travers les parcs de Woluwe, se terminant à Montgomery; en venant de la E411, l’entrée via l’Avenue Herman Debroux se terminant soit à Delta, soit à la gare d’Etterbeek, en fonction du Schéma directeur Delta; enfin, même l’Avenue de Woluwe forme une entrée verte à Bruxelles. A tous ces endroits, le conducteur subit une sorte de ‘choc’: après avoir traversé les espaces verts de la périphérie qui pénètrent la ville assez profondément, il se retrouve tout à coup à un endroit bien spécifique où le caractère urbain se révèle brusquement: la véritable porte donnant accès à Bruxelles. (Fig. et photos portes d’entrée vertes de Bruxelles)

Jusqu’à aujourd’hui, il y a toujours eu une très grande différence entre la E40 et les autres routes mentionnées ci-dessus. La E40 a le caractère très prononcé d’une autoroute et elle contribue très peu au paysage.

Le défi consiste à réaménager l’E40 de manière à améliorer la qualité de ses abords et le paysage de l’entrée, sans réduire la fluidité et la capacité de celle-ci. Il n’est donc question que d’une réduction de la largeur et pas d’augmentation du nombre de sorties/entrées ni d’aménagement de carrefours.

Pour réaliser cet objectif, il faut:

1. Accentuer autant que possible les espaces verts entre l’Avenue des Communautés et Reyers et les transformer en des espaces verts plus urbains (parcs). Ceci implique une réduction du nombre de voies de la E40. Cette réduction n’aura pas d’incidence sur la fluidité du trafic, mais réduira la vitesse et rendra l’entrée en ville plus agréable que ce n’est le cas aujourd’hui. La circulation de transit pourra observer les activités dans le parc avant de passer dans les tunnels et de rentrer dans la vie urbaine de Meiser, Schuman et Montgomery.
2. Réaménager et transformer Schuman et Meiser pour en faire de véritables ‘portes de ville’. Par conséquent, les espaces qui sont actuellement affectés aux flux de la circulation devront faire place à un meilleur agencement de l’espace public. Au niveau de Meiser, un tunnel sera percé pour le trafic de transit en direction de/venant de l’Avenue Léopold-III. Au niveau de la Place Meiser, seul le trafic sortant, prenant à gauche en direction de la Chaussée de Louvain, sera encore intégré.

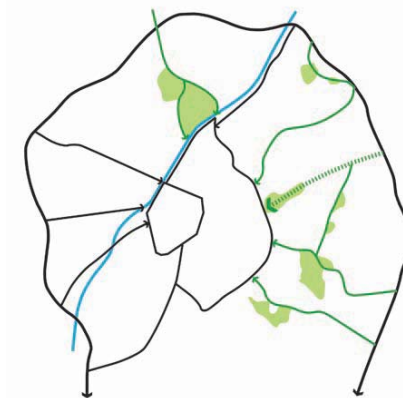


Fig. portes d’entrées vertes de Bruxelles



Photos entrées vertes

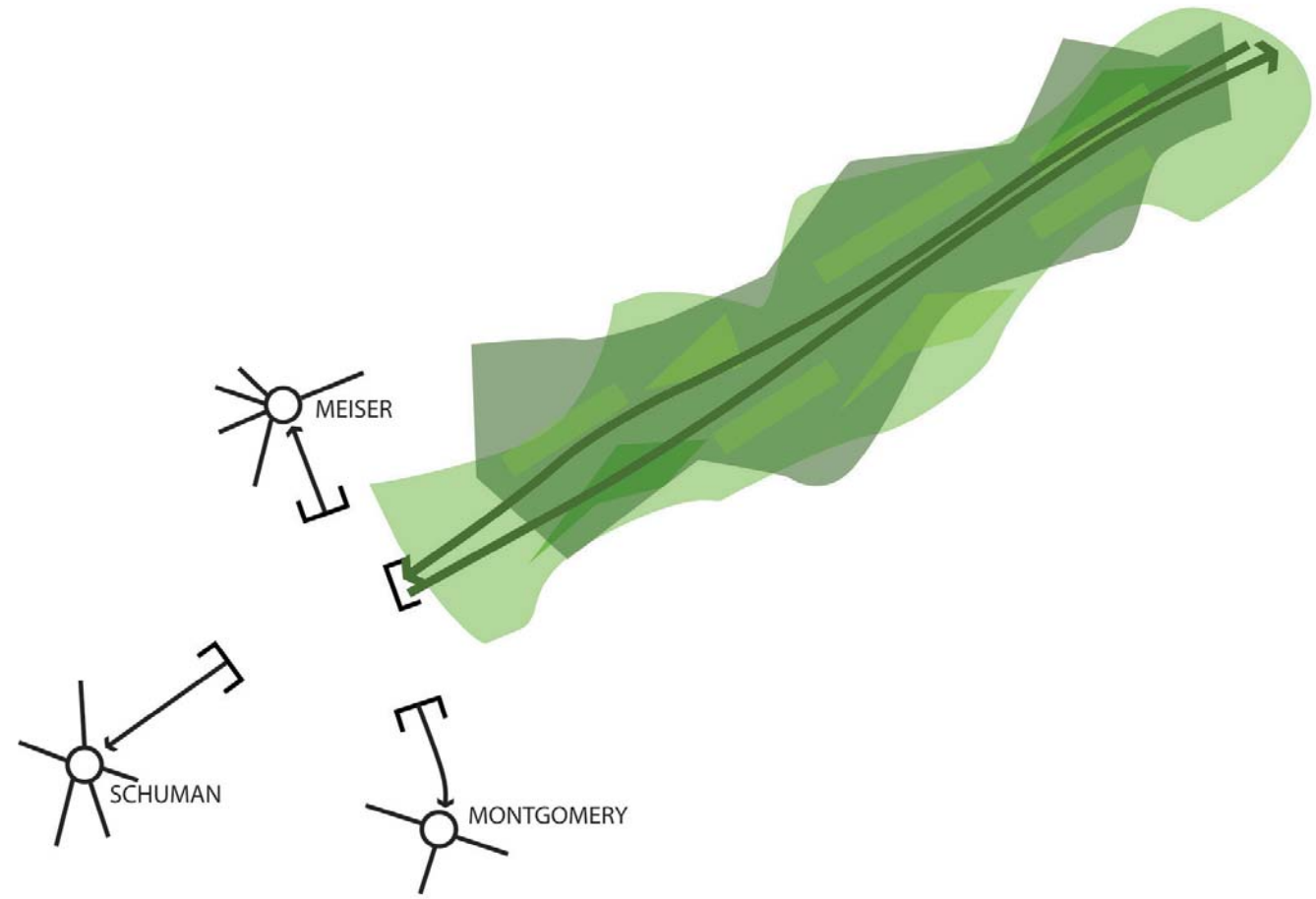


Fig. concept de l'entrée de ville



Photo aérienne Meiser



Photo aérienne Montgomery



Photot aérienne Schuman

Nouvelle polarité régionale (Pôle Média?)

A la demande de la région, la réalisation d'un pôle média au sein de la zone de projet sera étudiée.

L'implantation de la VRT/RTBF et des immeubles de la RTL sur le site, tout comme la proximité de Josaphat (avec les maisons de production existantes) sont des arguments pertinents qui plaident en faveur de la conception d'un pôle média au sein de la zone de projet. Le fait que le site constitue des entrées principales de Bruxelles et la proximité d'infrastructures tant locales que régionales sont des atouts supplémentaires qui viennent encore renforcer la pertinence de cette localisation.

A ce jour, aucune étude de marché n'est disponible pour justifier la nécessité d'un pôle média dans Bruxelles. Néanmoins, son existence aura un impact positif sur l'économie bruxelloise et sur l'image de la ville. Le Schéma Directeur devra tenir compte de deux scénarios: un premier scénario partira de l'hypothèse d'une extension du pôle média existant; un deuxième proposera le développement d'un pôle dans la zone, bien que pas nécessairement axé sur les médias.

En effet, la pertinence d'un pôle autour de la zone VRT-RTB sur la Moyenne Ceinture est une potentialité à exploiter de toute manière. Elle est bien évidemment reliée à la mise en Métro de l'axe de la Moyenne Ceinture, mais elle est aussi une partie de la raison pour laquelle il faudra accélérer cette transformation.

L'étude se penchera sur cette question dans la phase 2.



Photo Tour Reyers



Photo Médiapole d'Hilversum (NL)



Fig. Potentialité d'une polarité régionale

Un nouveau Parc régional?

Finalement, il est clair qu'un des potentiels les plus grands de la zone est lié aux terrains inutilisés de la RTBF-VRT. Ces terrains sont verts et arborés, contenant certaines fonctions publiques ou de loisirs privées pour la RTBF ou la VRT. Mais ces terrains font partie d'un patrimoine important qui témoigne d'événements majeurs dans l'histoire de la Belgique, de Bruxelles ou même du quartier.

Vu le manque en parcs régionaux publics dans la zone, il est peut-être judicieux de se demander si une partie de ces terrains ne peut pas être ouverte au grand public et équipée. Ceci constituera non seulement un agent de transformation et amélioration puissant dans le quartier, mais aussi un élément de valorisation et de promotion du reste du terrain (qui resterait en possession des institutions).

Ces terrains valorisés pourraient ainsi par la suite être développés de manière à introduire de nouvelles fonctions et/ou de nouveaux usagers dans la zone et aux alentours du parc. Un scénario win-win semble donc très réaliste.



Source: Live Search Maps

C_CONCLUSIONS

C. Conclusions

Le melting-pot

Nous pouvons donc conclure que dans le cadre de cette zone de projet, différentes fonctions, échelles et typologies sont présentes de manière juxtaposée et superposée sans aucunes relations intrinsèques. Le défi lié au développement de cette zone levier ne consiste donc pas à réduire cette diversité, mais plutôt à créer une cohésion et une synergie entre ces différentes échelles et ces différents systèmes.

Quartier isolé

Il est également clair que ce quartier est isolé du contexte urbain bruxellois à cause de trois infrastructures importantes et les bâtiments qui les accompagnent: l'E40, la Moyenne Ceinture et le Boulevard Léopold III.

De plus, la chaussée de Louvain est un élément brut et chaotique à la fois qui a pour effet de trancher le quartier sur lequel elle s'étale. Elle agit ainsi de par elle-même en barrière au lieu de former un centre structurant et cohésif dans le quartier.

Le défi du Schéma Directeur consiste à briser ces barrières et offrir au quartier plus de visibilité et de contact avec le reste des communes et quartiers environnants.

Nouvelle polarité en Deuxième couronne

Finalement, le Schéma Directeur est un outil idéal pour analyser et comprendre les potentialités majeures du site et tracer un parcours pour le développement de celles-ci à moyen et long terme. Il serait dommage de ne pas utiliser les opportunités que cette Zone Levier offre, et c'est la raison pour laquelle le Schéma Directeur tâchera de continuellement garder l'intérêt régional en perspective.