

# BKP TERRITOIRE DU CANAL

## BEELDKWALITEITSPLAN — PLAN DE QUALITÉ PAYSAGÈRE ET URBANISTIQUE

## COLOPHON

### MAÎTRE D'OUVRAGE

---

**Perspective.brussels**

Bureau bruxellois de la planification  
Rue de Namur 59, B-1000 Bruxelles  
contact: info@perspective.brussels

Chargé de projet:  
Sven Vercammen

### BUREAU D'ÉTUDES

---

**A.M. ORG2/BBS**

Koolmijnenkaai 30-34 Quai des Charbonnages  
1080 Brussels

Chefs de projet:

Yannick Vanhaelen (ORG<sup>2</sup>) & Basil Descheemaeker (BBS)

ORG SQUARED

info@orgpermod.com

**ORG**   
**URBANISM**

BUREAU BAS SMETS  
info@bassmets.be

**BUREAU BAS SMETS**



Aries Consultants  
Rue Royale, 55 - 3  
1000 Bruxelles  
info@ariesconsultants.be

**BOLLINGER + GROHMANN**  
Ingenieure

Bollinger + Grohmann  
Boulevard de l'Empereur 24  
1000 Bruxelles  
office@bollinger-grohmann.fr



Atelier voor Ruimtelijk Advies  
Gitschotelei 150  
2600 Berchem  
informatie@ateliervoorryuimtelijkadvies.be



MINT nv.  
Hendrik Consciencestraat 1b  
2800 Mechelen  
mint@mintnv.be

**COMMON  
GROUND**

Common Ground  
Koning Albertlaan 118  
9000 Gent  
info@common-ground.eu

**BO  
ZAR**

Palais des Beaux-Arts  
Rue Ravenstein 23  
1000 Bruxelles  
info@bozar.be

Michiel De Cleene  
Lavendelstraat 70  
9000 Gent  
michiel.de.cleene@gmail.com

**BKP**  
**TERRITOIRE DU CANAL**

**BEELDKWALITEITPLAN**

**PLAN DE QUALITÉ**  
**PAYSAGÈRE ET URBANISTIQUE**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>A</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
	Avant-propos	9
	Mode d'emploi (structure)	13
	Mise en oeuvre du BKP	17
	BKP - territoire du canal	25
<b>B</b>	<b>VISION</b>	<b>27</b>
	Une image partagée pour le territoire du canal	29
	lit majeur / lit mineur	33
	Continuités / Sous-zones / Singularités	35
	Continuités	37
	Sous-zones	39
	Singularités	43
<b>C</b>	<b>CONTINUITÉS</b>	<b>45</b>
	<b>C-1 IDENTITÉ ET USAGE DU CANAL</b>	<b>47</b>
	1. Mettre en scène le canal	55
	2. Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques	71
	3. Valoriser la présence d'activités économiques et portuaires	73
	4. Profiter de la voie d'eau et de ses quais	75
	<b>C-2 ESPACES PUBLICS LINÉAIRES</b>	<b>81</b>
	1. Aménager des espaces publics multimodaux	89
	2. Créer une figure cohérente le long des quais	99
	3. Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux	129
	4. Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal	133
	<b>C-3 PAYSAGE ET DURABILITÉ</b>	<b>137</b>
	1. Renforcer les trois paysages du canal	145
	2. Valoriser la Senne	159
	3. Renforcer les réseaux écologiques	165
	4. Gérer les eaux pluviales de manière intégrée	171
<b>D</b>	<b>SOUS-ZONES</b>	<b>175</b>
	<b>D-1 RIVE GAUCHE</b>	<b>177</b>
	1. Ouvrir le campus du CERIA/COOVI et l'intégrer au paysage du canal	182
	2. Rassembler les espaces ouverts au sein d'un parc productif	185
	3. Aménager un parc linéaire sur le quai pour le quartier	187
	<b>D-2 PLAINE INDUSTRIELLE SUD</b>	<b>191</b>
	1. Renforcer l'identité paysagère avec un paysage à compartiments	196
	2. Valoriser la Senne comme élément paysager structurant	203
	3. Aménager le Boulevard Industriel comme boulevard urbain	206
	4. Qualifier la rive droite du canal	213

<b>D-3</b>	<b>BASSINS BIESTEBROECK ET BATELAGE</b>	<b>217</b>
	1. Réinventer les quais du bassin Biestebroeck comme zones à usages mixtes	222
	2. Valoriser le bassin du Batelage comme élément paysager et pôle de loisir	226
	3. Améliorer les connexions entre les quartiers existants et les berges du canal	232
	4. Structurer les nouveaux quartiers de la rive droite autour d'une armature verte	234
<b>D-4</b>	<b>QUARTIER ABC</b>	<b>237</b>
	1. Aménager le Pont de Cureghem comme un véritable espace public	242
	2. Créer un espace public le long du canal au niveau des Abattoirs	245
	3. Améliorer la relation à l'eau des espaces publics de la Porte de Ninove	248
	4. Valoriser l'ancien lit de la Sennette	250
	5. Aménager une piste cyclable continue sur la rive gauche	252
<b>D-5</b>	<b>BOULEVARD DU CANAL</b>	<b>259</b>
	1. Réaménager la rive gauche comme espace partagé	264
	2. Créer des «pockets» d'espaces publics qualitatifs donnant sur le canal	269
	3. Différencier l'usage et l'apparence des axes traversant le canal	272
	4. Terminer la valorisation du tracé de la petite Senne	273
	5. Saintelette	275
<b>D-6</b>	<b>BASSINS BÉCO ET VERGOTE</b>	<b>279</b>
	1. Réinventer le bassin Béco comme espace public emblématique lié au canal	284
	2. Valoriser le bassin Vergote comme coeur des activités portuaires urbaines	289
	3. Cadrer les espaces du canal par deux figures paysagères multimodales	298
	4. Relier et renforcer les espaces verts publics de la Senne	305
<b>D-7</b>	<b>SCHAERBEEK-SUR-SENNE</b>	<b>309</b>
	1. Transformer les quais en face du Domaine Royal en espaces publics qualitatifs	314
	2. Amener des qualités minimales d'espace public au Quai des Usines	319
	3. Désenclaver le BRYC, en lui donnant un caractère plus accessible et public	324
	4. Réaménager le Quai Léon Monnoyer pour qu'il offre plus de qualité	329
	5. Prolonger le Parc de la Senne vers l'autre rive du canal	332
<b>D-8</b>	<b>AVANT-PORT ET SCHAERBEEK-FORMATION</b>	<b>335</b>
	1. Transformer en axe qualitatif et multimodal l'Avenue de Vilvorde	340
	2. Valoriser la Senne et créer 'l'itinéraire ferroviaire'	342
	3. Créer un paysage à coulisses donnant une cohérence et une identité	345
	4. Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative	346
<b>D-9</b>	<b>PLAINE INDUSTRIELLE NORD</b>	<b>349</b>
	1. Créer un paysage à coulisses reliant les grandes entités vertes au canal	354
	2. Transformer la Chaussée de Vilvorde en axe qualitatif et multimodal	358
	3. Créer des espaces publics ponctuels et polyvalents au bord du canal: la Terrasse Meudon	362

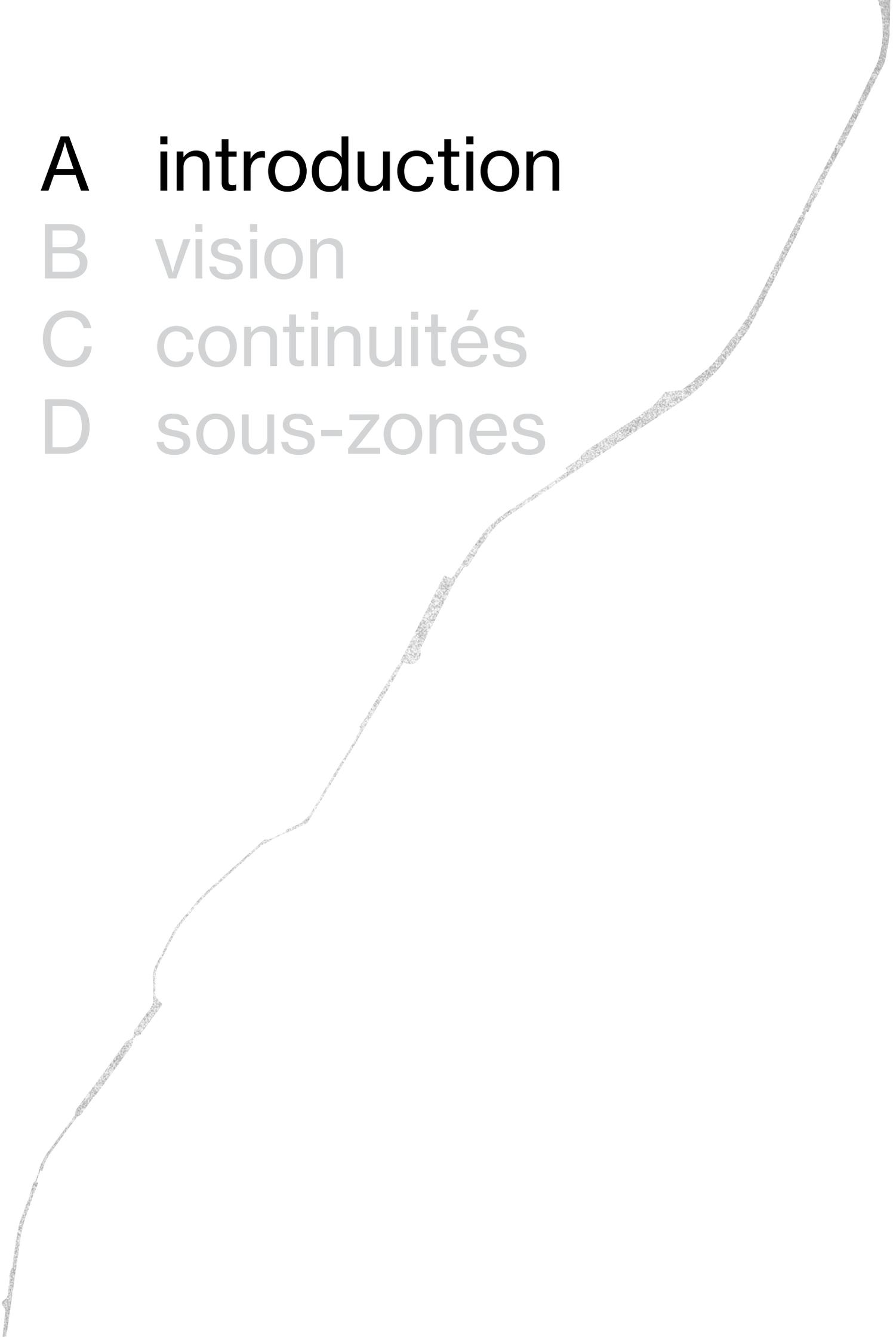


**A** introduction

B vision

C continuités

D sous-zones





# AVANT-PROPOS

Depuis l'élaboration du Plan-Canal de la Région de Bruxelles-Capitale, de nombreuses initiatives ont été accompagnées de façon à traduire les principes de densité, de mixité et d'intégration urbaine dans des projets concrets. Toutefois, cette multitude de projets a fait apparaître la nécessité de compléter la vision globale du développement de ce territoire par une stratégie spécifique relative aux espaces publics et ouverts. Le Beeldkwaliteitsplan (BKP) ou Plan de Qualité Paysagère et Urbanistique découle donc du Plan Canal, et précise la vision qui y est développée pour les espaces publics et les espaces ouverts.

L'objectif global du BKP est d'apporter plus de cohérence et d'identité dans la diversité des projets en cours et à venir via l'aménagement des espaces publics. Il vise aussi à renforcer les relations entre les différents quartiers parfois encore morcelés par l'infrastructure du canal. Le BKP s'exprime sur la structure et la qualité des espaces ouverts.

Comme le Plan Canal, le Beeldkwaliteitsplan (BKP) résulte d'une initiative régionale.

L'association momentanée formée par les bureaux d'études ORG Squared / Bureau Bas Smets, associés à Bollinger+Grohmann, MINT n.v., Aries Consultants, Palais des Beaux-Arts, Atelier voor Ruimtelijk Advies, Common Ground et Michiel De Cleene, a été désignée en tant qu'équipe de conception chargée de l'élaboration du BKP, sous la direction de perspective.brussels.

Pour aboutir à une vision partagée, le Beeldkwaliteitsplan (BKP) et les ambitions régionales ont été partagées avec les communes. Cette vision se fonde sur des échanges, organisés à l'occasion de workshops et de réunions d'échange avec les différents acteurs du territoire : perspective.brussels ; SAU.brussels ; BMA ; urban.brussels ; Bruxelles Environnement ; Bruxelles Mobilité ; STIB.Brussels ; Port de Bruxelles et les associations représentatives des entreprises portuaires ; Citydev ; SLRB.brussels ; Bruxelles Propreté ; parking.brussels ; BELIRIS ; Direction de la Rénovation Urbaine ; commune d'Anderlecht ; Ville de Bruxelles, commune de Molenbeek-Saint-Jean ; commune de Forest ; commune de Schaerbeek ; ...

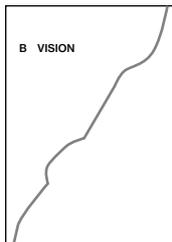
Suite à ce processus d'échanges, la vision, les ambitions, les recommandations et la méthode opérationnelle du présent BKP ont été approuvées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La qualité paysagère et urbanistique du territoire du canal ne s'arrête pas à la limite du domaine public. Dans cette optique, le BKP porte ainsi tant sur les espaces publics que sur les espaces privés ouverts ou non-bâti qui peuvent être utilisés par du public, renforcer le réseau écologique bruxellois, ou être visibles depuis le domaine public. Le BKP porte donc notamment sur :

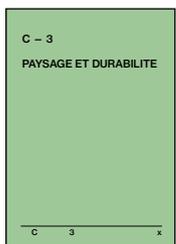
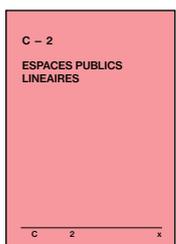
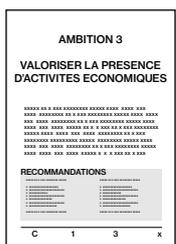
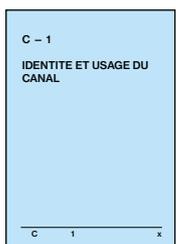
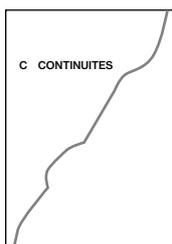
- les espaces ou voiries privés ou publics ;
- les espaces verts publics ;
- les espaces privés devant être rétrocédés au public ;
- les espaces verts au sein des parcelles privées, notamment ceux résultant de l'application de la prescription générale 0.2 du PRAS ;
- les espaces intermédiaires entre constructions et espace public ;
- les abords des constructions : les zones de recul, de cours et jardins et les zones de retrait latéral ;
- les zones de parcage privées ou publiques non couvertes ;
- les clôtures et la relation entre le domaine public et privé, entre le bâti et le non bâti.

Le BKP constitue un cadre stratégique, il porte les ambitions régionales et les recommandations relatives aux espaces publics ou ouverts du territoire du canal du BKP et s'adresse aux pouvoirs adjudicateurs et concepteurs. Il a aussi pour objectif d'aider à la coordination des initiatives prises dans le cadre du développement des espaces ouverts. Le BKP doit s'entendre comme cadre de départ pour les autorités publiques, elles apprécient et instruisent les projets en se référant à ce cadre commun.

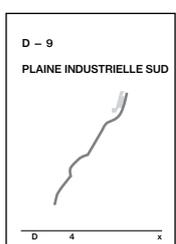
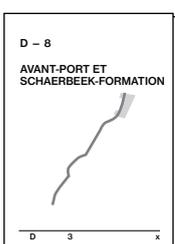
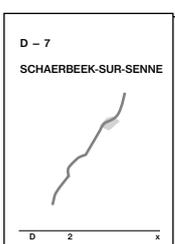
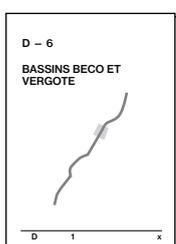
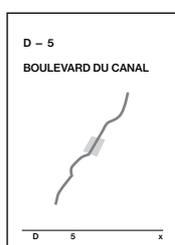
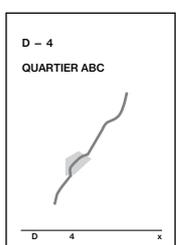
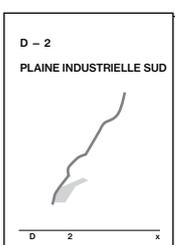
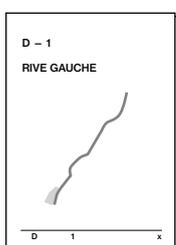
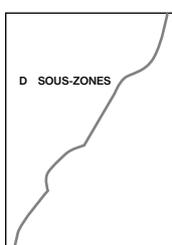
## VISION GLOBALE



## AMBITIONS ET RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES, GROUPÉES PAR CONTINUITÉS



## AMBITIONS ET RECOMMANDATIONS ZONÉES, GROUPÉES PAR SOUS-ZONES



L'objectif est que le BKP soit utilisé pour orienter les projets de l'ensemble des opérateurs responsables de l'espace public et ouvert, qu'il offre un cadre, des points de repère et de l'inspiration pour l'aménagement de ces espaces du territoire du canal.

Le BKP propose une **VISION** globale pour assurer un développement cohérent de l'ensemble de ces espaces publics et ouverts, aujourd'hui fragmentés et discontinus. Il entend leur apporter plus de qualité et d'identité et concrétiser les principes d'aménagement du Plan Canal en tenant compte du tissu urbain, des dynamiques locales existantes mais aussi du processus de transition déjà amorcé à l'échelle métropolitaine. Le BKP exprime, de ce fait, une première conception du bon aménagement du territoire, avalisée par le Gouvernement et les différentes administrations qui ont participé à leur rédaction.

Le BKP reste cependant un plan '*ouvert*', en ce sens qu'il propose généralement plusieurs scénarii de développement des sous-zones. Il s'agit aussi d'un plan '*évolutif*', dans la mesure où les scénarii proposés sont susceptibles d'évoluer, notamment dans les cas où lors de l'évaluation des incidences préalables à la révision de certains plans et règlements existants, ceux-ci ne s'inscriraient pas dans la vision proposée ou lors des études préalables de certains projets. Il est entendu que les auteurs de plan, règlements ou projets veilleront à inscrire leur démarche dans la **VISION** d'ensemble qui est proposée. Le BKP sera également mis à jour régulièrement en fonction des besoins, en tenant compte des développements pertinents (nouveaux plans ou programmes) développés sur le territoire.

Le BKP concrétise cette vision globale à travers plusieurs **AMBITIONS**, elles-mêmes traduites en **RECOMMANDATIONS**, de deux natures :

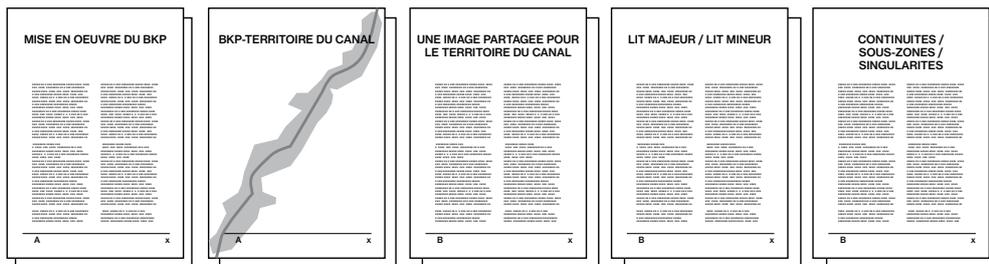
- les **ambitions et recommandations 'thématiques'** ; elles portent sur certains éléments de l'ensemble des espaces ouverts du territoire du Canal et sont groupées en CONTINUITÉS ;
- les **ambitions et recommandations 'zonées'** ; elles portent sur des espaces ouverts spécifiques et localisés et sont groupées par SOUS-ZONES.

Le BKP définit ainsi des ambitions et recommandations spécifiques liées aux contextes et enjeux locaux qui complètent ou précisent les ambitions et recommandations portant sur l'ensemble du territoire du canal. Pour chaque ambition de chaque sous-zone, le BKP définit un ou plusieurs scénarii, composé d'un ensemble de recommandations hiérarchisées. Pour certaines ambitions de ces sous-zones, le BKP propose plusieurs scénarii avec leurs recommandations respectives.

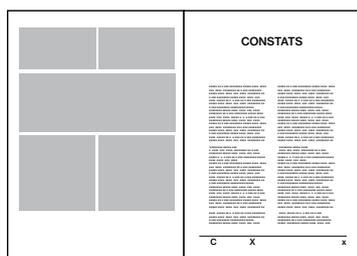
### ÉTAPE 1: vérifier si le BKP est d'application



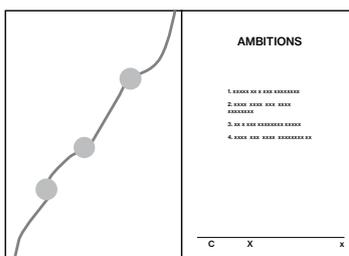
### ÉTAPE 2: lire les parties A - INTRODUCTION et B - VISION



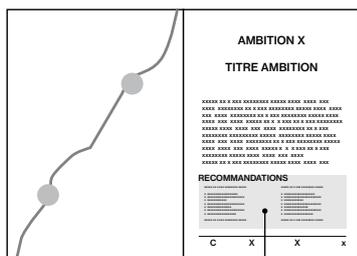
### ÉTAPE 3: pages types CONTINUITÉ



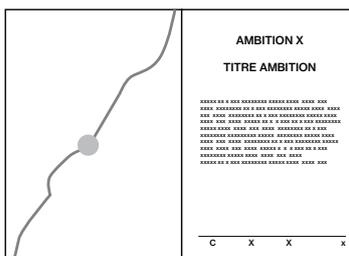
1. Page(s) constats de la CONTINUITÉ



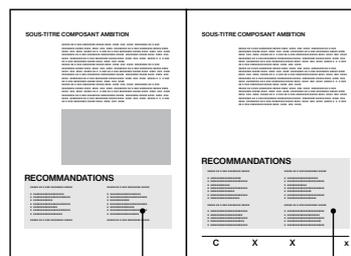
2. Page listant les 4 AMBITIONS



3. Page type AMBITION avec RECOMMANDATIONS liées



4. Pages types AMBITION détaillée en plusieurs éléments avec RECOMMANDATIONS liées



recommandations liées

# MODE D'EMPLOI (STRUCTURE)

Les maîtres d'ouvrage et concepteurs publics ou privés qui entendent développer un espace ouvert situé au sein du territoire du canal peuvent s'appuyer sur le BKP, selon les quatre étapes exposées ci-dessous, de sorte de prendre connaissance des recommandations à prendre en considération dans l'élaboration de leur futur projet et de mieux comprendre leurs raisons d'être.

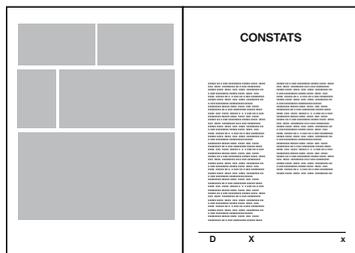
**Étape 1** : Pour vérifier si le BKP est d'application pour le projet, il convient de vérifier les deux conditions suivantes:

- 1) le projet se situe dans le périmètre du BKP et
- 2) il correspond à la définition d'espace public du BKP.

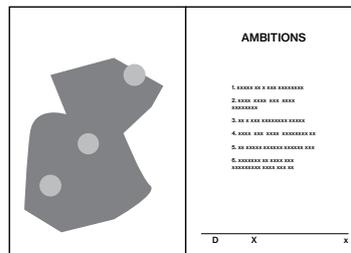
**Étape 2** : Les parties A – INTRO et B – VISION présentent le plan, son champ d'application, sa mise en œuvre, ses sous-zones, sa vision générale et sa philosophie. Ils permettent de comprendre le contexte d'adoption du plan, la manière dont il est construit et comment il s'applique.

**Étape 3** : La partie C – CONTINUITÉS présente diverses AMBITIONS et RECOMMANDATIONS thématiques concernant l'ensemble du territoire du Canal. Elles traduisent la vision globale du BKP par rapport à l'usage et l'identité du Canal (C-1), aux espaces publics linéaires (C-2) et au paysage et à la durabilité (C-3).

## ÉTAPE 4: pages types SOUS-ZONE



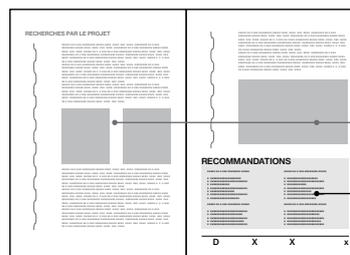
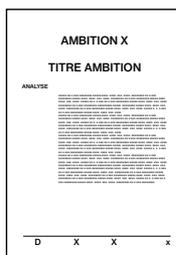
5. Page(s) constats de la SOUS-ZONE



6. Page listant les AMBITIONS SPÉCIFIQUES LIÉES À LA SOUS-ZONE



7. Page type AMBITION SPÉCIFIQUE LIÉE À LA SOUS-ZONE avec RECOMMANDATIONS liées



8. Pages types AMBITION SPÉCIFIQUE LIÉE À LA SOUS-ZONE avec partie RECHERCHES PAR LE PROJET et RECOMMANDATIONS liées

**Étape 4** : La partie D – SOUS-ZONES présente les différentes parties du territoire du canal de manière plus précise dans 9 chapitres distincts. Chaque chapitre présente, en fonction de la sous-zone dans laquelle s’implantera le futur projet, la manière dont la vision globale du BKP s’applique sur ce territoire donné. Chaque chapitre se divise en trois parties :

- **Partie « constats »** : cette partie introductive présente la lecture faite par le BKP de la sous-zone concernée.

- **Partie « ambitions spécifiques liées à la sous-zone et recommandations liées »** : cette partie reprend l’ensemble des AMBITIONS déterminées pour la sous-zone concernée, ainsi que les RECOMMANDATIONS à prendre en compte dans la définition des futurs projets de conception et de développement des espaces ouverts qui y sont projetés.

- Les recommandations portent uniquement sur certains éléments ou thèmes de la zone, qui composent l’identité et la qualité de l’espace ouvert. Elles sont plus ou moins développées et précises en fonction de l’importance des éléments qu’elles traitent. Ainsi, des recommandations peuvent, par exemple, être très précises et complètes sur l’aménagement des voiries le long du canal, tandis qu’elles ne détaillent que certains éléments de l’aménagement des parcelles attenantes aux espaces ouverts. Les recommandations sont parfois assorties de schémas ou de coupes types ; ces éléments graphiques traduisent visuellement les recommandations pour faciliter leur compréhension.

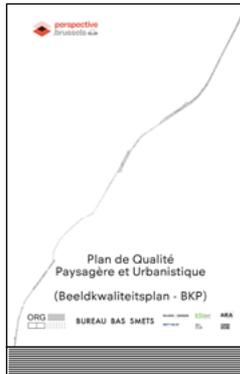
- Les recommandations sont rédigées de manière à ce que leur hiérarchisation soit claire. Ainsi certaines recommandations apparaissent comme nécessaires à la mise en œuvre de la vision et des ambitions du plan (recommandations nécessaires > utilisation de doit/doivent), d’autres apparaissent comme étant fortement conseillées (recommandations conseillées > utilisation de devrait/devraient) et certaines enfin, comme souhaitables (recommandations souhaitables > utilisation de pourrait/pourraient). Cette hiérarchisation donne un certain souplesse dans l’aménagement d’espaces ouverts spécifiques en distinguant l’essentiel de l’accessoire et présenteront une utilité particulière lorsque les études de mise en œuvre questionneront la faisabilité technique de certaines recommandations.

- Les recommandations composent un ou plusieurs scénario/i d’aménagement de la sous-zone. Au sein de chaque scénario, les recommandations sont cumulatives. Lorsque plusieurs scénarii sont proposés, ces derniers sont composés de recommandations communes à tous les scénarii ainsi que de recommandations propres à chaque scénario.

- **Partie « recherches par le projet »** : cette partie illustre de façon exemplative le développement envisagé de la zone.

Elle rend compte d’une série de recherches réalisées sur certains aspects ou éléments du territoire de la zone concernée, dans le but de vérifier la faisabilité spatiale de certains aménagements (par exemple, le profil des voiries) ou le potentiel de réaménagement de certains espaces selon les ambitions du BKP (par exemple, un espace public aujourd’hui résiduel qui pourrait devenir emblématique si certaines opérations sont mises en œuvre). Ces recherches illustrent dès lors une étape importante de l’élaboration du BKP mais sont à valeur uniquement démonstratives. Elles ont commandé la rédaction des recommandations tout en hiérarchisant ces dernières entre les aménagements nécessaires, conseillés ou souhaitables pour la zone. Cette partie entend faciliter la compréhension des orientations prises et de leur traduction en recommandations.

## Instruments d'opérationnalisation du BKP



1. Le BKP comme un guide pour la conception et l'orientation des projets



2. Accompagnement du projet, de l'outil de planification ou de l'étude à la page 19



3. Une Centrale de marchés à la page 23, permettant d'attribuer et d'accompagner différents types de missions: conception, accompagnement de projet, avis sur des projets, etc



4. Le concours bMa pour la sélection d'une équipe de conception (procédure Bouwmeester)

5. Le Comité de suivi à la page 23, pour une coordination générale du BKP et un échange d'information pour communiquer et servir de base à son actualisation

6. Un suivi des plans et projets au sein de leurs comités de pilotage

# MISE EN OEUVRE DU BKP

Traduire les ambitions du BKP de manière appropriée dans les études et projets est essentiel pour leur convergence et pour la réalisation de ses ambitions. Une dynamique qui permette une transformation efficace et qualitative du territoire du canal est aussi importante. Pour ces raisons, une méthode spécifique de mise en œuvre du BKP a été développée.

Le BKP concrétise les principes d'aménagement des espaces ouverts du territoire du canal (BKP - territoire du canal à la page 25) en tenant compte du tissu urbain et de la dynamique locale mais aussi du processus de transition déjà amorcé. Il s'appuie sur le tissu urbain local tout en ayant une approche métropolitaine. Il aide à prendre position sur les projets en phase de démarrage ou en cours d'exécution, mais aussi sur l'avenir du territoire dans sa globalité.

L'intégration du BKP dans les études, les outils de planification et projets en cours peut être discuté lors des moments d'échanges mis en place. Certains projets ou études nécessitent évidemment un accompagnement, en raison par exemple des attentes et ambitions très importantes de la Région par rapport à la situation actuelle. Pour les projets qui font l'objet d'une autorisation urbanistique délivrée avant l'approbation du BKP, celui-ci peut intervenir dans la marge de manœuvre éventuellement laissée par ladite autorisation.

Une méthode est proposée, utilisant divers instruments, nouveaux et existants, pour opérationnaliser le BKP :

1. Le BKP comme un guide pour la conception et l'orientation des études, plans et projets ;
2. Une méthode de travail Plan-Canal pour l'accompagnement des études, plans et projets ;
3. Une centrale de marchés, permettant d'attribuer et d'accompagner différents types de mission : conception, missions ponctuelles d'accompagnement de projets, avis sur des projets, etc. ;
4. Le concours BMA pour la sélection d'une équipe de conception (procédure Bouwmeester- BMA)
5. Le comité de suivi pour une coordination générale du BKP et de la centrale de marchés et un échange d'information pour communiquer et servir de base à son actualisation ;
6. Un suivi des plans et projets au sein de leurs comités de pilotage.

Atteindre les ambitions du BKP nécessite une attitude spécifique à l'égard de notre bien public le plus important —l'espace public—. Cette posture doit s'orienter vers la recherche de solutions et se base sur des opportunités, sur la valeur ajoutée au-delà d'intérêts particuliers et/ou liées à une seule parcelle ou situation. Ces solutions et opportunités peuvent bien souvent n'être rencontrées que par une mise en commun et une cohésion bien pensée à plus large échelle. Cette attitude nécessite dès lors une approche proactive, ouverte, positive, créative et flexible, et un sens de la coopération entre les parties impliquées. Le BKP comprend ainsi une « vision partagée » pour parvenir à une bonne cohérence, une identité et des espaces ouverts qualitatifs dans le territoire et représente le niveau d'ambition partagé par les différents partenaires impliqués. Cela signifie que le BKP est une référence indispensable pour chacun des partenaires et pour chaque projet qui concerne l'espace public ou ouvert. L'enjeu est que chaque acteur ayant participé à l'élaboration du BKP se saisisse des outils BKP dès les prémices de toute réflexion sur un site.

Le BKP, et plus particulièrement les parties se référant au site concerné, est fourni en annexe du cahier des charges des bureaux d'étude désignés pour le développement du projet, ou est communiqué aux bureaux d'étude désignés par les administrations. Les bureaux d'études chargés du développement des espaces ouverts du territoire du canal devront prendre, comme point de départ de leur étude ou projet, les ambitions et recommandations qui y sont développés et justifier, le cas échéant, les raisons pour lesquelles ils souhaiteraient s'en écarter.

Enfin, dans le cadre d'appel d'offre pour un marché public, une candidature pourra notamment être appréciée sur base de la bonne traduction des enjeux et principes du BKP, ce qui pourra constituer un critère d'appréciation de l'offre.



## ACCOMPAGNEMENT DU PROJET, DE L'OUTIL DE PLANIFICATION OU DE L'ÉTUDE

La méthode de travail « Plan-Canal » est utilisée pour l'accompagnement des projets dans le territoire du canal. Le Plan-Canal constitue une démarche de projet où est valorisée :

- La dimension partenariale : les projets sont le fruit d'une co-construction entre acteurs publics (régionaux et communaux) et porteurs de projets (publics et privés) ;
- La recherche par le projet : c'est autour du plan et par le dessin que s'opère le dialogue sur les projets ;
- La discussion entre partenaires : le bon projet est une recherche d'équilibre entre ambitions urbaines, paysagères, environnementales et contraintes économiques ;
- La vision relative : c'est en travaillant avec les différents porteurs de projet qu'une vision globale de l'évolution d'une partie du territoire s'affine.

La méthode repose sur l'affirmation des grands principes de développement du Plan Canal et la discussion dans ce cadre des projets entre porteurs (publics et privés) et instances publiques impliquées dans le Plan Canal, le plus en amont possible, avant même les procédures officielles d'instruction des demandes de permis (et sans se substituer à elles). Elle se traduit par un accompagnement des projets dans le BKP-territoire du canal (BKP - territoire du canal à la page 25) ayant pour objectif :

- De faciliter et accélérer la réalisation du projet ;
- D'aboutir au meilleur projet, répondant tant aux intérêts du porteur de projet qu'aux enjeux urbains et programmatiques définis par les pouvoirs publics (ici, le BKP).

### Principes

- Le projet se discute avec tous les acteurs autour de la table : porteur de projet et pouvoirs publics ;
- La discussion sur le projet s'effectue sur base du programme et des plans du projet ;
- Les pouvoirs publics, aux différents niveaux (Commune et Région), se coordonnent pour exprimer un même avis au porteur de projet ;
- Dans le cadre de projets d'espaces publics ou ouverts menés par des acteurs publics ou privés, il est proposé d'appliquer la méthode d'accompagnement « Plan-Canal » pour ces projets. Pour pouvoir soutenir et accompagner au mieux les porteurs de projet avant et pendant la conception et le processus d'instruction de la demande de permis, ces derniers sont invités à contacter [BKP@CANAL.BRUSSELS](mailto:BKP@CANAL.BRUSSELS) le plus tôt possible, pour demander une **méthode d'accompagnement adaptée à leur initiative**. Cette activation de l'accompagnement d'un projet, outil de planification ou étude dans le cadre du BKP intervient sans préjudice des décisions à prendre par les organes de gestion de l'acteur public concerné en ce qui concerne la relation contractuelle entre cet acteur et un éventuel concessionnaire sur des points qui n'ont pas d'influence sur l'application du BKP. La méthode d'accompagnement sera élaborée en fonction de la complexité, de l'échelle, de l'importance et des enjeux de leur projet. Les acteurs publics ou privés peuvent également faire appel s'ils le souhaitent à l'expertise de l'équipe BKP pour la conception de leur projet, étude ou outil de planification, l'accompagnement de leur propre équipe de conception ou pour des conseils ou des avis sur leur projet afin d'offrir les meilleures garanties de cohérence et de qualité via la Centrale de Marchés (Centrale de marchés à la page 23) ;
- Pour la conception des espaces publics emblématiques (Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques à la page 71), des bureaux d'études externes doivent être désignés pour exécuter la mission de conception. La sélection des bureaux d'études externes peut se faire soit via une procédure de concours BMA (sélection selon procédures Bouwmeester), soit via la centrale de marchés (désignation de l'équipe BKP).



**Perspective.brussels, le Bureau Bruxellois de la Planification (BBP), Stratégie territoriale**

Rôles :

- Maître d'ouvrage, pilote de l'élaboration de la mission du BKP, responsable de son actualisation et de la communication y relative ;
- Responsable de la centrale de marchés ;
- Pilote du comité de suivi ;
- Application et promotion du BKP pour garantir l'identité et la cohérence d'ensemble des développements d'espaces ouverts sur le territoire du Canal ;
- Membre des Comités de pilotage des projets et études entrant dans le cadre du BKP ;
- Appréciation des projets/études pouvant être attribués par la centrale de marchés du BKP.



**Bouwmeester de la Région de Bruxelles-Capitale et l'équipe Research by Design**

Rôles :

- Promotion et application du BKP à travers l'accompagnement de projets dans son rôle de bMa ;
- Conseil et assistance à la maîtrise d'ouvrage en vue de favoriser la qualité des procédures et la qualité paysagère, architecturale et urbaine des projets produits ;
- Recherche par le projet sur l'aspect spatial de missions complexes afin de mieux définir le programme et les possibilités d'un espace ouvert.



**Urban.brussels, Direction Urbanisme du service public régional bruxellois**

Rôles :

- Instruction et délivrance de permis d'urbanisme (et projets dispensés de permis d'urbanisme) ;
- Conseil en paysage et espaces publics, plutôt dans le cadre de la procédure d'instruction du permis d'urbanisme ;
- Utilisation du BKP comme un outil d'analyse du projet, comme un guide pour le bon aménagement des lieux ;
- Association de Perspective comme pouvoir adjudicateur du BKP aux réunions organisées par urban.brussels dans le cadre des projets entrant dans le cadre du BKP ;
- Urban.Brussels (espaces publics) est invité aux comités d'accompagnement des études dans le cadre de la centrale de marchés du BKP et aux réunions de l'équipe canal.



**SAU (Société d'Aménagement Urbain)**

Rôles :

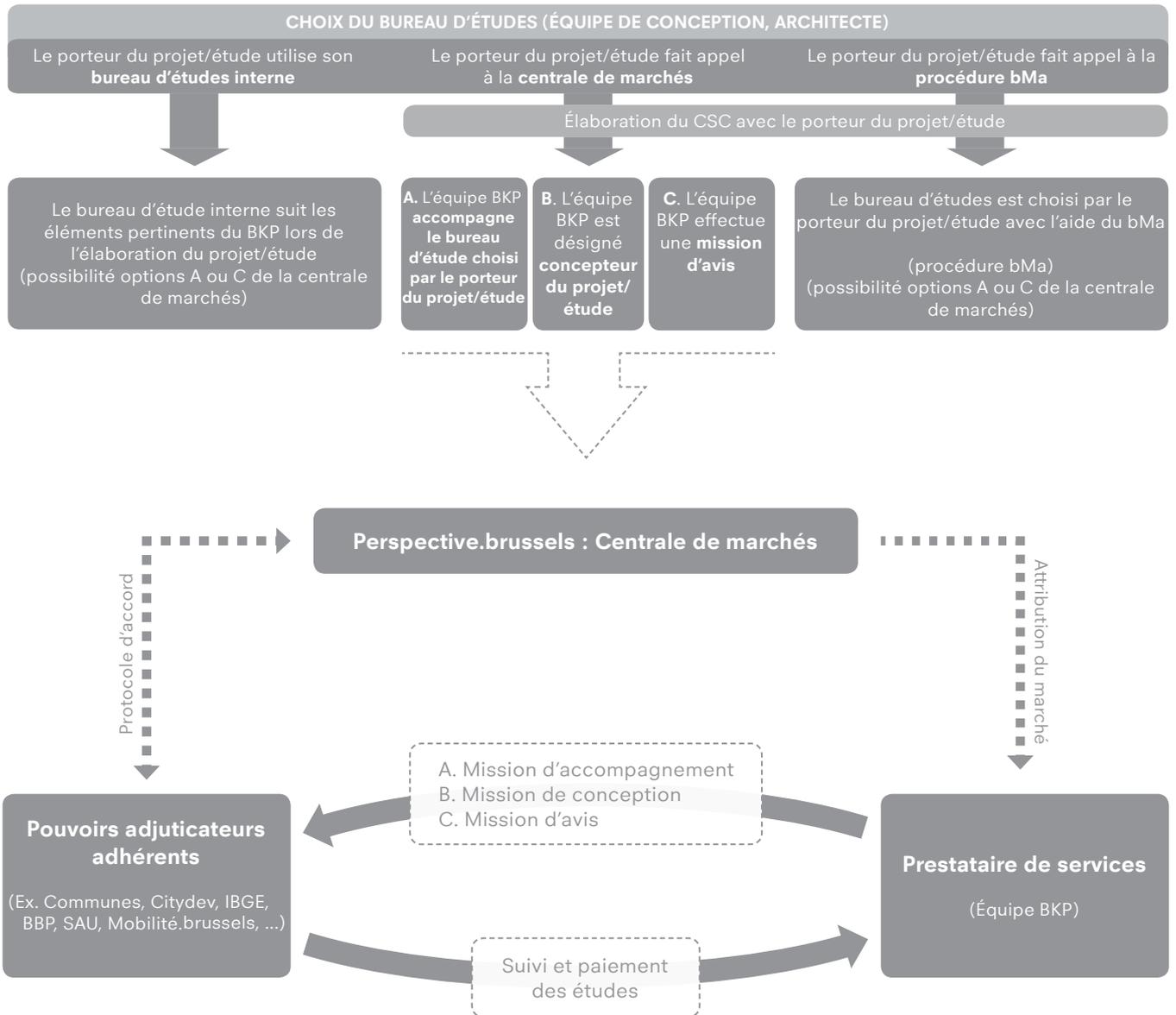
- Coordination et facilitation pour l'opérationnalisation des projets ;
- Promotion et application du BKP pour garantir l'identité et la cohérence d'ensemble.

## AVEC QUI ?

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a, par décision en date du 5 février 2015, créé une équipe dédiée pour le Plan-Canal. L'équipe travaille sous l'autorité du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial.

C'est cette équipe Canal qui accompagne (en principe) tous les projets en associant à chaque fois la ou les communes concernées par le projet et les autres services publics à impliquer, notamment la cellule espaces publics de urban.brussels, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Dans le cadre de projets d'espaces publics ou ouverts, un accompagnement spécifique par une équipe réduite d'accompagnement (ou une personne de Perspective.brussels, Stratégie Territoriale) adaptée à leur initiative est aussi possible.





## LA CENTRALE DE MARCHÉS ET LE COMITÉ DE SUIVI DU BKP

### CENTRALE DE MARCHÉS

Dans le cadre de l'élaboration du BKP, perspective.brussels a mis en place une centrale de marchés. Concrètement, cela veut dire que chaque autorité communale, régionale (Port de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Citydev, STIB, ...) ou chaque promoteur privé en charge de la réalisation d'espaces ouverts / publics dans le territoire du canal (BKP - territoire du canal à la page 25) pourra sur base volontaire faire appel au prestataire qui aura été désigné pour l'élaboration du BKP.

La centrale de marché a pour mérite de faire gagner du temps en économisant la phase de candidature. La centrale de marchés permettra également de développer plus rapidement et plus efficacement les projets d'espaces publics, en collaboration avec les différents partenaires, et d'offrir les meilleures garanties de cohérence et de qualité. Comme centrale de marché et pouvoir adjudicateur du BKP, Perspective fait partie des comités de pilotage des marchés complémentaires individuels.

Perspective.brussels assume le rôle de centrale de marchés et est responsable de la passation des marchés. Le pouvoir adjudicateur adhérent à la centrale devient, dès le moment d'attribution du marché, un véritable maître d'ouvrage, responsable du suivi et du paiement de la mission.

Le prestataire de service du BKP (équipe BKP) utilise le BKP comme point de départ pour les missions situées dans le territoire d'application du BKP. Par exemple, il peut être désigné pour élaborer des recherches par le projet. Le prestataire de service fait régulièrement rapport au comité de suivi du BKP sur les points forts et les difficultés rencontrées pour intégrer la vision, les ambitions et les recommandations du BKP au sein des missions. L'objectif est de vérifier s'il est nécessaire d'adapter le BKP.

N.B. : Il est prévu que les missions de la centrale de marchés concernent principalement la conception d'espaces publics dans le territoire du canal (où à proximité directe de celui-ci). Si un maître d'ouvrage public souhaite utiliser la centrale de marchés pour une étude ou projet qui ne se situe pas ou pas entièrement dans le périmètre du territoire du canal, une motivation de la part du maître d'ouvrage public selon les 2 critères définis dans le chapitre BKP-territoire du canal (BKP - territoire du canal à la page 25), sera demandée.

### COMITÉ DE SUIVI

Le comité de suivi du BKP et de sa centrale de marchés s'occupe de la coordination générale du BKP et est un lieu d'échange d'information qui doit faciliter la communication et les éventuelles actualisations du BKP. Pour cela, la centrale de marchés (perspective.brussels) organise régulièrement des moments d'échanges avec les acteurs (fédéraux, régionaux, communaux, actifs dans le territoire d'application du BKP) dans le but d'avoir une vue d'ensemble actuelle des projets à lancer, nouveaux, et/ou en cours dans le territoire, et pour aider à déterminer si et comment ces projets peuvent être le mieux accompagnés.

Le BKP doit également pouvoir évoluer et se nourrir des expériences acquises sur le terrain. L'ambition poursuivie sera ainsi d'actualiser régulièrement le BKP.

Pour plus d'information sur le fonctionnement de la centrale de marchés du BKP, vous pouvez contacter [BKP@perspective.brussels](mailto:BKP@perspective.brussels).

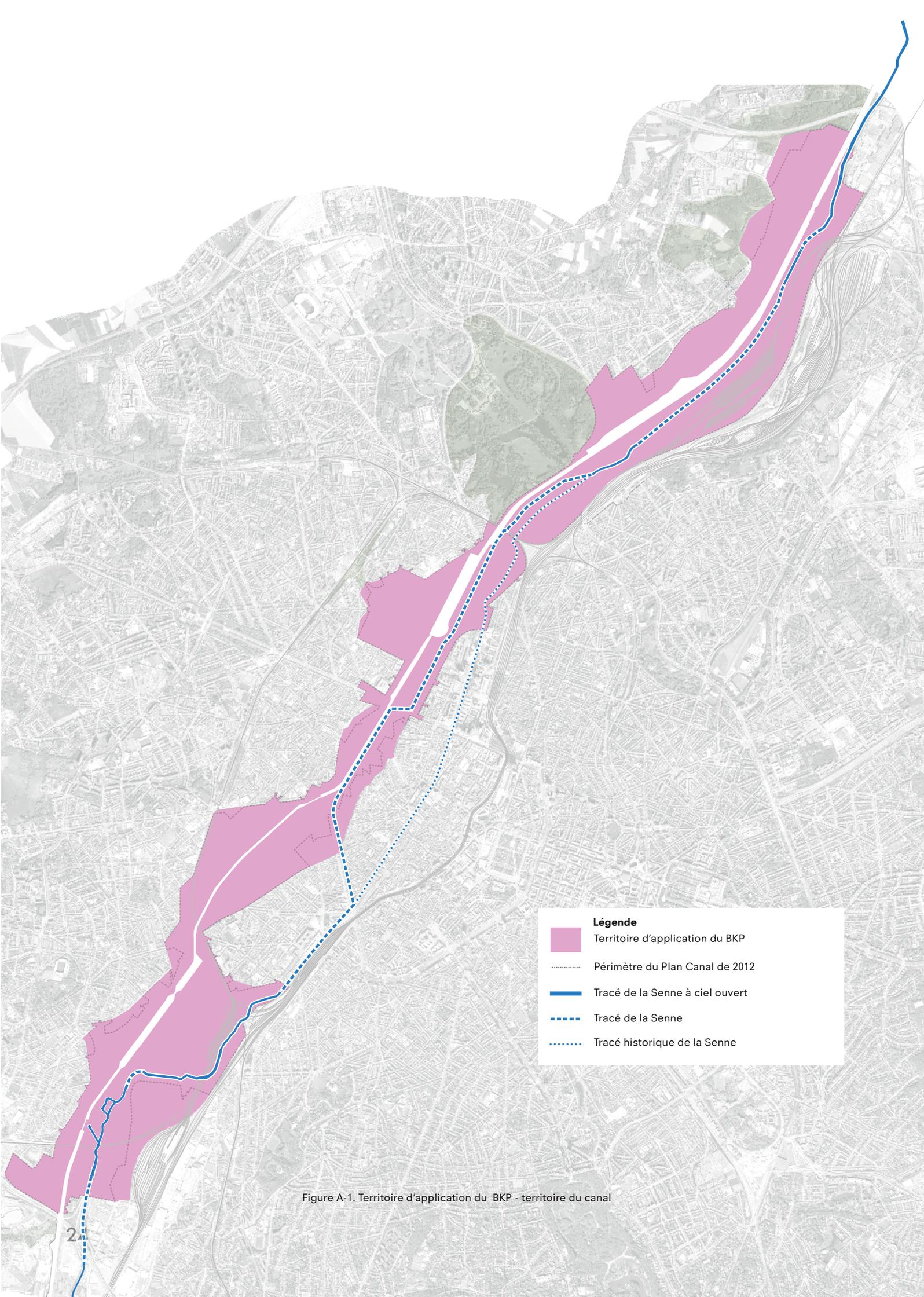


Figure A-1. Territoire d'application du BKP - territoire du canal

# BKP - TERRITOIRE DU CANAL

La carte de la page précédente présente le périmètre du Plan Canal de 2012 ainsi que le territoire d'application du BKP.

Au vu des logiques paysagères inhérentes au BKP et de la volonté de créer une cohérence et une identité au territoire du canal, le territoire d'application du BKP est plus large que le périmètre du Plan Canal.

Cela signifie que des parties de continuité, de réseaux ou de sous-zones qui sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre du Plan Canal (c'est-à-dire dans son voisinage immédiat), entrent ou peuvent être incluses dans le territoire d'application du BKP dans la mesure où elles respectent les critères suivants:

1. Soutenir l'identité et la cohérence voulues, et de là, soutenir une ou plusieurs ambitions du BKP;
2. Permettre, dans la mesure où cela est souhaitable, de traiter de manière unitaire un ensemble spatial ou fonctionnel cohérent dans une étude, plan ou projet unique.

Plus spécifiquement, il s'agit d'espaces ouverts, de lieux ou partie de sous-zones, de continuités ou de réseaux au sein de la vallée de la Senne qui font (ou peuvent faire) partie de:

- parcs / espaces verts
- parties des réseaux écologiques, bleu, vert, ou récréatifs;
- territoires du paysage à coulisses ou à compartiments;
- places;
- boulevards, avenues, axes ou voiries transversaux importants qui mènent au canal;
- zones d'activités.

Il convient de se référer également à la carte et au chapitre: lit majeur / lit mineur à la page 33, sur l'approche, le degré d'intensité et d'application des recommandations du BKP en fonction de l'emplacement sur le lit mineur / lit majeur du BKP. Toutefois, à ce stade/à cette échelle, il n'est pas encore possible pour chaque projet individuel de déterminer à l'avance où se trouve exactement la limite entre lit mineur et lit majeur.

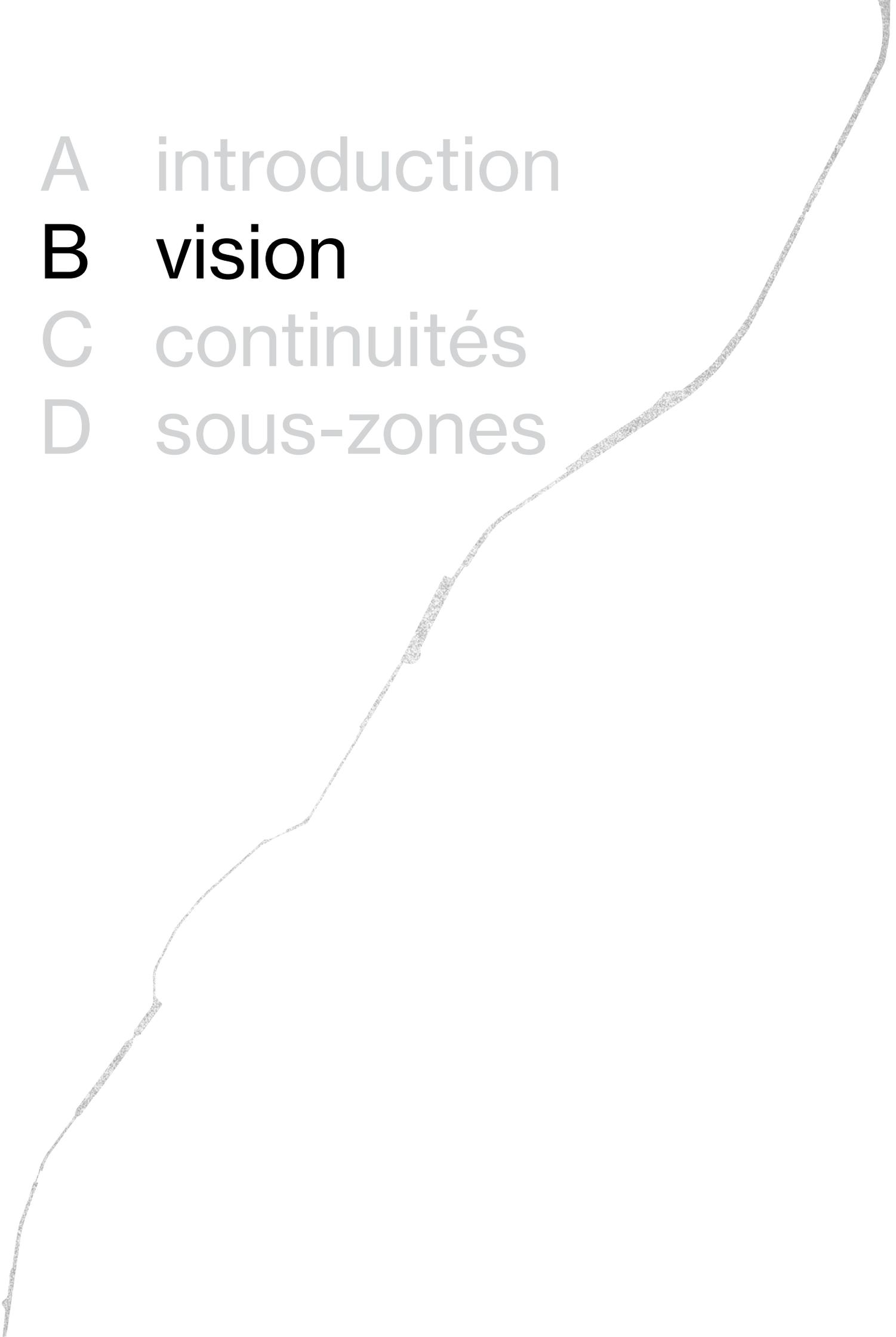


A introduction

**B vision**

C continuités

D sous-zones





1. Le bassin Batelage



2. Vue depuis le bassin Biestebroeck



3. Vue de la topographie de la vallée de la Senne



4. Bassin Vergote



5. Vue du Bassin Vergote vers le nord



6. Les activités portuaires de l'Avant-Port

# UNE IMAGE PARTAGÉE POUR LE TERRITOIRE DU CANAL

Il va sans dire que le territoire du canal n'est pas une toile blanche. Que cela soit pour la réalité spatiale ou pour une diversité d'ambitions axées sur l'avenir, déjà formulées précédemment dans des études et dans des documents de planification existants, et réinterprétées dans le Plan Canal. Ce contexte est également le point de départ pour le BKP. Un pas important a ainsi été franchi : ceci constitue en effet une base pour distiller une image partagée, une ambition générale pour le BKP. En reprenant les lignes directrices du contexte de planification qui coïncident de manière fondamentale avec la qualité visuelle du territoire du canal, le BKP devient l'outil de construction d'une vision et d'une culture partagée de l'espace ouvert dans ce territoire.

L'image, l'identité visuelle du territoire du canal, peut (en vue de la faisabilité) être maintenue délibérément

simple. « L'image » n'est pas le terme exact : il s'agit plutôt de trois images, trois identités, simultanément présentes sur le territoire du canal et capables d'un renforcement mutuel. Elles sont expliquées ci-dessous.

La qualité visuelle étant définie à partir d'interventions spatiales concrètes, le BKP doit également être façonné depuis le bas. Pour revenir à la métaphore de la toile blanche : l'image générale en vue ne deviendra concrète qu'au travers d'une mise en œuvre avec des composants structurels (arbres, revêtement de sol, mobilier, etc.). Cela dit, dans l'intervalle, il y a besoin d'une structure qui donne une orientation au plan, qui définit les contours du schéma visé. D'où la présentation, aux pages suivantes, d'une approche permettant de structurer le BKP depuis le haut.

## BÉNÉFICIER D'UN PAYSAGE URBAIN AUX LARGES PERSPECTIVES

Le canal est une infrastructure aux dimensions paysagères. Dans le sens longitudinal, il sectionne toute la région urbaine, le territoire du canal formant ainsi l'un des plus grands espaces non bâtis d'un seul tenant de la ville, avec pour conséquence de longs axes visuels.

Dans le sens transversal également, on trouve une plus grande dimension qu'ailleurs : la voie d'eau, généralement encore bordée de part et d'autre d'infrastructures routières adjacentes, crée une surlargeur remarquable en transversalité, et donc aussi dans la perception spatiale du tissu bâti. Comparativement à la ville environnante, distance et espace apparaissent brusquement.

En outre, comme le canal suit le cours de la vallée de la Senne, la topographie permet une expérience paysagère à une échelle encore accrue. Ainsi, plusieurs panoramas le long et par-dessus le canal (par ex. depuis la rue de Birmingham) rendent très clairement perceptibles les différences de niveau au sein de la ville.

Cette ouverture multiple, dans le sens longitudinal et transversal, et à l'échelle de (la topographie de) toute la région urbaine est une qualité unique du canal à Bruxelles.



7. Patrimoine industriel dans le centre-ville



8. Village de la construction



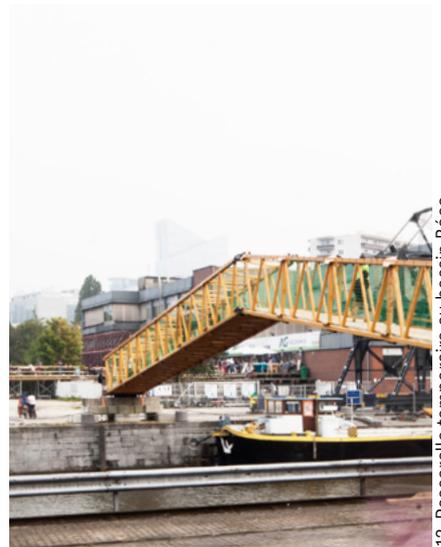
9. Bassin Biestebroeck



10. Bassin Vergote



11. Activité récréative temporaire



12. Passerelle temporaire au bassin Béco



13. Activité récréative temporaire



14. Le marché aux Abattoirs

## DONNER UN AVENIR POUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La construction du canal (et du chemin de fer) au XIX<sup>e</sup> siècle a permis le développement d'industries sur des terrains marécageux qui ont été urbanisés plus tardivement. Aujourd'hui, le canal est aménagé à l'instar d'une épine dorsale économique pour Bruxelles et est jusqu'à présent parvenu à remplir ce rôle ; le territoire du canal est caractérisé par un nombre considérable (et une offre très variée) de grandes et petites entreprises. Il est toutefois remarquable que seule une part mineure de l'activité soit effectivement liée à l'eau. Ce n'est donc pas la seule présence du canal en soi, mais aussi la situation géographique par rapport aux grandes infrastructures ainsi que la morphologie urbanistique de cet espace qui garantissent jusqu'à ce jour l'accent économique de la zone. Le territoire du canal est en effet le seul espace présentant encore de grands espaces ouverts avec

des prix accessibles pour les activités économiques. En outre, la proximité directe avec (voire l'intégration dans) la ville-centre est un fait unique. Cette situation singulière est toutefois soumise à une forte pression : le développement résidentiel est un phénomène réel, de même que la hausse des prix du foncier, et la recherche d'une intégration harmonieuse d'activités économiques dans la ville a inévitablement entraîné le rejet des industries considérées comme gênantes. Cependant, le maintien maximal de l'espace dédié à l'économie, de grands espaces ouverts, misant explicitement sur une diversité maximale des activités (et de l'industrie), est considéré comme un enjeu important du Plan Canal.

## DEVENIR LE MOTEUR DE LA DYNAMIQUE ET DU RENOUVELLEMENT URBAIN

L'existence du Plan Canal démontre que le territoire du canal est considéré comme une région au potentiel particulier. En outre, un grand nombre de transformations sont en cours : Tour & Taxis, les projets le long du quai des Péniches, les contrats de quartiers en cours, le développement sur le site Abattoir, la reconversion de Schaerbeek-Formation, etc. Il reste une belle dynamique, et elle est non seulement une incitation aux projets, mais aussi (et surtout) une caractéristique régionale essentielle : le territoire du canal est toujours en devenir. Il conserve un potentiel inexploité et est ainsi un berceau du renouvellement urbain, un lieu de brassage culturel,

social et économique de la ville. Dans le quartier des Abattoirs, ce phénomène se traduit par une économie axée sur les nouveaux arrivants, tandis que le quartier de la rue Dansaert et de la rue de Flandre est depuis longtemps un quartier 'branché'. Cette qualité doit être maintenue ; par conséquent, la transformation du territoire du canal doit toujours laisser de la marge à de futures transformations et toujours rester inachevée. Temporalité, progressivité et flexibilité sont les mots clés qui doivent également trouver une place dans l'espace.

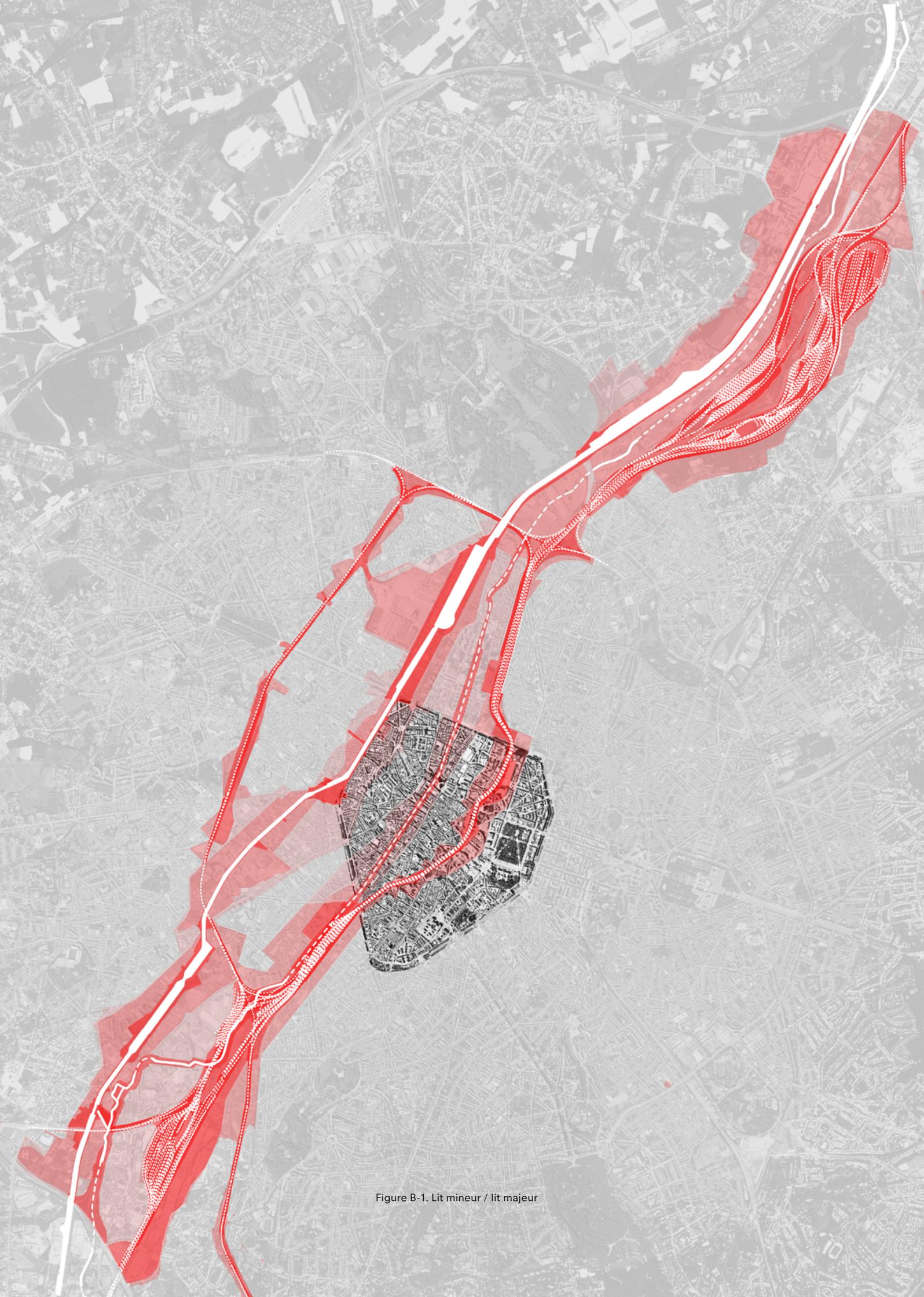


Figure B-1. Lit mineur / lit majeur

# LIT MAJEUR / LIT MINEUR

## VALLEE DE LA SENNE

La Senne est à l'origine de la ville de Bruxelles. Son importance, et son impact sur la ville apparaît clairement sur les anciennes cartes, comme celle de Jacob Deventer, datant de 1560 (illustration 1).

On y voit qu'à l'époque, la Senne n'était pas une seule voie d'eau, mais qu'elle était composée d'une série de ramifications qui se trouvaient au sein d'une grande plaine d'inondation. L'origine du nom de Bruxelles se réfère à cette situation : 'Broeckzele' signifie 'hameau dans le marais'. Dans le domaine de l'hydrologie, on distingue le lit mineur et le lit majeur d'une rivière. Le lit mineur est là où l'écoulement de l'eau s'effectue en temps 'normal', et est précisément défini par des berges. Le lit majeur est la plaine d'inondation autour de la rivière, est beaucoup plus large que le lit mineur, et n'est pas toujours si clairement défini.



1. Deventer, Bruxelles, 1560

## VALLEE D'INFRASTRUCTURES

Aujourd'hui, cette relation privilégiée entre la rivière et la ville ne semble plus exister. Le sort de la Senne à Bruxelles est connu : recouverte, resserrée, polluée, oubliée. Et pourtant, une lecture attentive montre que la vallée de la Senne est à la base de l'organisation des infrastructures principales de Bruxelles : le canal, les voies ferrées, et de nombreux axes de voiries suivent la topographie créée par la rivière. La rivière naturelle a en effet été remplacée par – ou transformée en – rivière infrastructurelle. Et

tout comme la rivière originale, cette nouvelle rivière est caractérisée par des multiples ramifications (illustration 2).



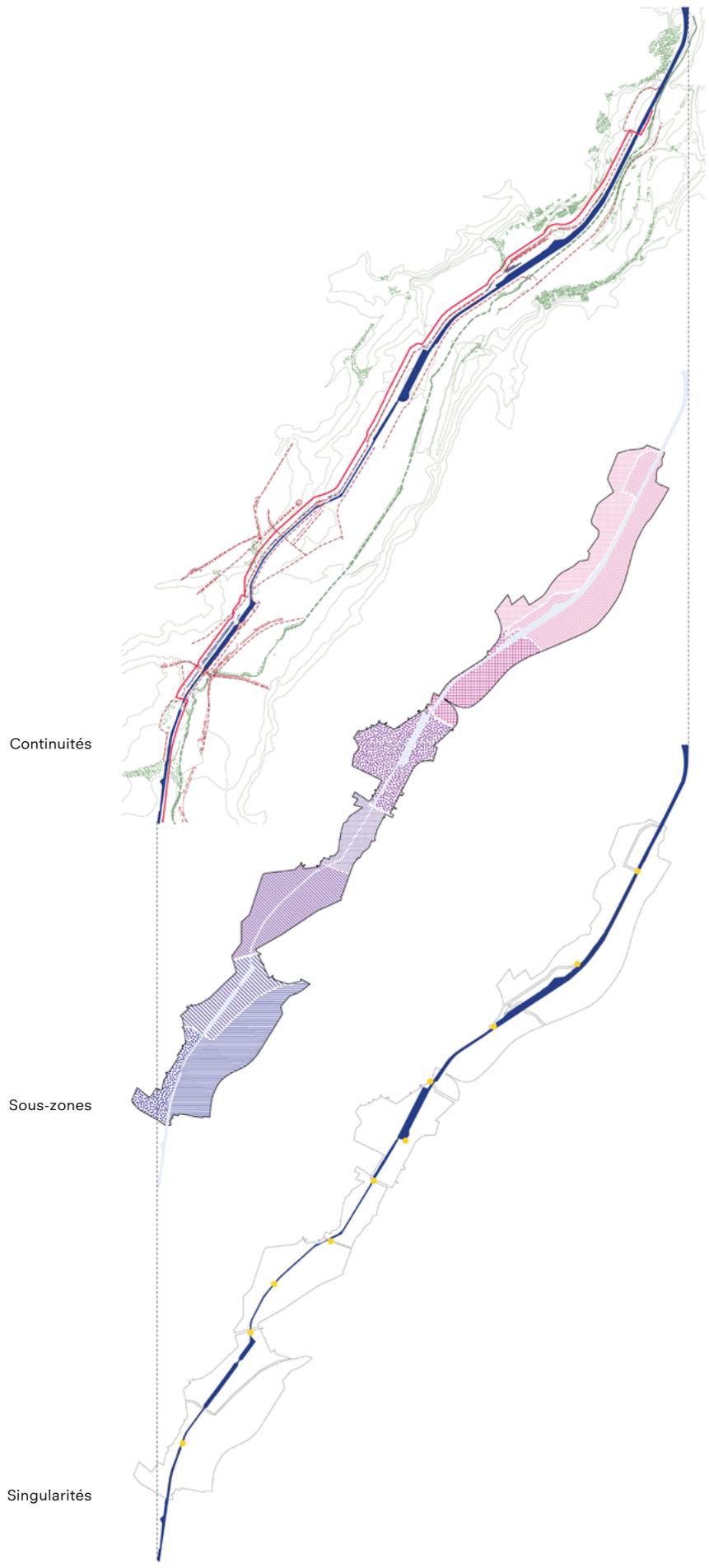
2. Vallée d'infrastructure

## LIT MINEUR / LIT MAJEUR

**Visualiser le territoire du canal comme un vaste lit majeur divisé par de multiples ramifications d'infrastructures nous permet de moduler le rôle du BKP au sein de ce vaste territoire.**

Les lits mineurs des infrastructures linéaires forment des structures métropolitaines potentielles. Elles nécessitent dès lors une vision cohérente à l'échelle régionale, et le canal est l'une d'entre elles. Il s'agit dès lors de penser à une stratégie globale qui définisse l'utilisation du canal, l'apparence de ses berges et l'organisation et l'aménagement de ses espaces publics et de ses zones portuaires. La réévaluation de la Senne, par exemple, doit également être envisagée à l'échelle régionale : la qualité médiocre de son eau ne peut être améliorée que par une stratégie globale de gestion de l'eau.

Dans le lit majeur – le reste du territoire du canal – les propositions du BKP sont plus ponctuelles et sont colorées par les spécificités des différents quartiers qui s'y trouvent, par exemple en termes d'utilisation de matériaux. Le BKP n'est donc pas un rouleau compresseur qui veut aplatir la diversité du territoire du canal en une entité banale et homogène. C'est un caméléon qui s'adapte à son environnement (Figure B-1).



# CONTINUITÉS / SOUS-ZONES / SINGULARITÉS

L'image du territoire du canal comme un terrain où l'on peut ressentir l'échelle paysagère au sein de la ville, où une vaste palette d'activités économiques peut trouver une place et où le renouvellement et le changement font partie de l'ADN urbanistique et socioculturel du lieu est forte, mais reste générale. Un élément au moins aussi crucial est la question de savoir comment cette image se manifeste dans la réalité. Et l'élément frappant immédiatement est que le territoire du canal n'est pas un espace uniforme, mais précisément l'inverse : l'image préétablie se manifeste de quasiment toutes les manières possibles. En résumé, le territoire du canal présente une certaine cohésion, mais n'est en aucun cas une uniformité.

La quête au centre du BKP est une recherche de cohérence et de diversité : en allant du Nord au Sud et vice versa, et d'une rive à l'autre, quelles sont les cohérences et quelles sont les spécificités ? À cela s'ajoute encore une troisième couche, à savoir : quels lieux sont particuliers et dérogent précisément à la logique spatiale du territoire du Canal ? Et quelle approche adopter ?

Afin de structurer cette lecture de l'existant, nous proposons une structure en trois parties, basée sur des **CONTINUITÉS**, des **SOUS-ZONES** et des **SINGULARITÉS**.

## CONTINUITÉS

Il s'agit des éléments de structure du territoire du Canal, qui déterminent expressément la cohésion spatiale ; elles constituent le cadre et l'épine dorsale pour la structure paysagère et urbanistique du territoire du canal. En toute logique, elles traversent le territoire sous la forme d'un faisceau parallèle.

Ce sont non seulement des lignes fonctionnelles, mais aussi et surtout des figures marquant la structure spatiale du territoire du canal. C'est pourquoi elles sont à développer sous la forme de continuités, avec une cohérence du Nord au Sud. Naturellement, elles varient tout au long de la zone, en fonction des spécificités locales, mais une cohésion maximale est visée en déterminant des ambitions, des recommandations et un nombre limité de manifestations typologiques pour chaque continuité.

Les grandes continuités qui marquent la structure spatiale du canal sont abordées au sein de la partie C—CONTINUITÉS.

## SOUS-ZONES

Le territoire du canal doit être subdivisée en un certain nombre de sous-zones clairement distinctives. Celles-ci ont chacune un caractère propre et demandent également une approche spécifique dans le BKP. La délimitation proposée est basée sur une lecture du territoire, puis affinée sur la base de critères plus objectifs. Plusieurs caractéristiques reviennent invariablement :

- Le potentiel pour une relation directe avec le Canal varie d'une sous-zone à une autre ;
  - Les sous-zones se distinguent les unes des autres par des différences de programmation ;
  - Les infrastructures forment une délimitation logique des sous-zones ;
- Les caractéristiques d'une sous-zone sont abordées chaque fois au sein de la fiche de zone correspondante au sein de la partie D—SOUS-ZONES.

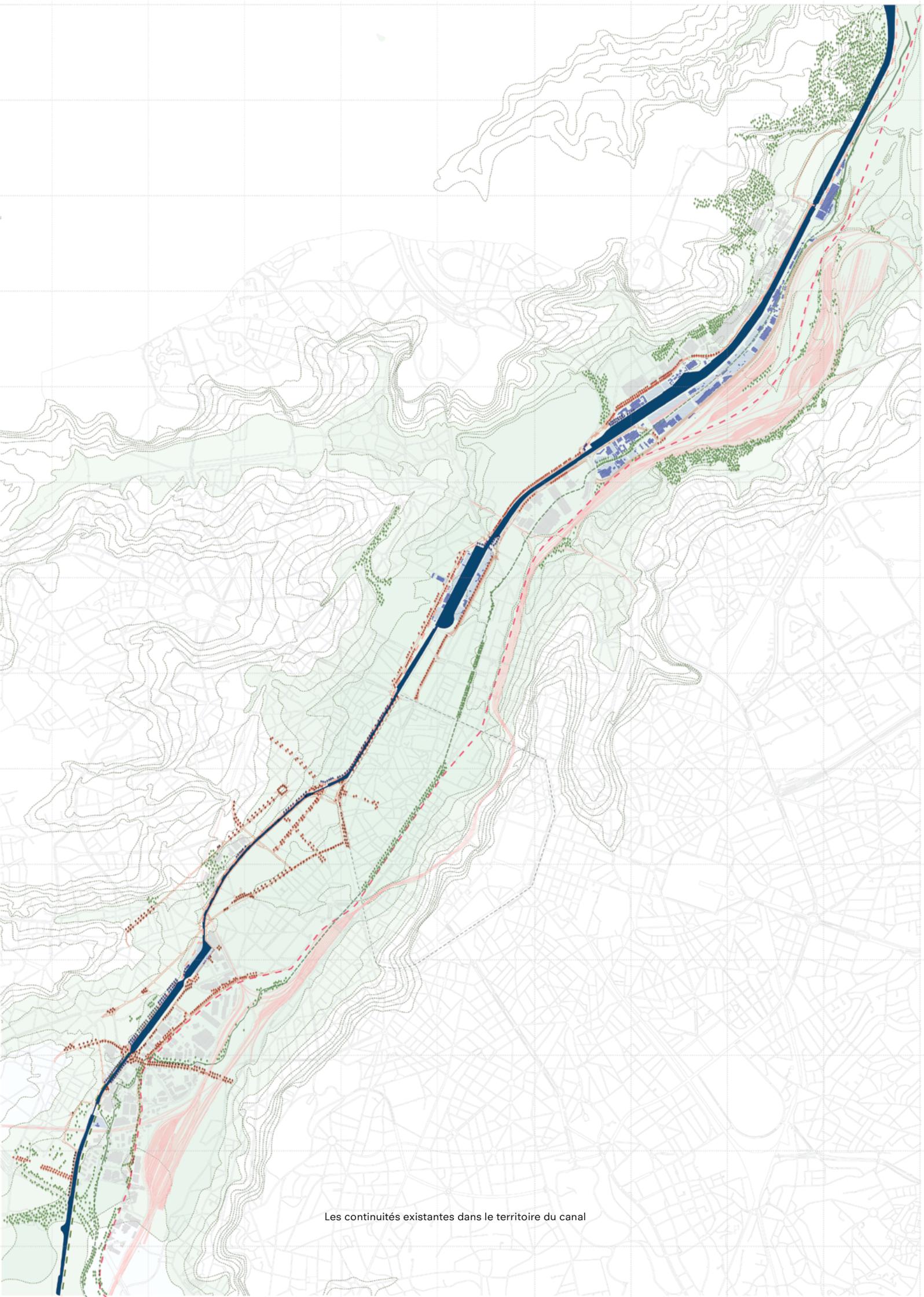
## SINGULARITÉS

Enfin, il y a des endroits singuliers qui ne sont pas typiques du canal, mais surtout représentatifs pour leur propre particularité. Plusieurs programmes particuliers ou espaces publics emblématiques relèvent de cette catégorie. On peut aussi également distinguer un certain nombre de franchissements transversaux au territoire du canal.

Ceci nous amène à une autre caractéristique de ces lieux singuliers : ils forment souvent les charnières entre sous-zones et sont ainsi des maillons cruciaux dans la structure du territoire du canal et de la Région.

Ces lieux charnières échappent à un traitement « générique ». En revanche, l'objectif est que les continuités ne soient pas interrompues au niveau de ces points et que ceux-ci participent de la cohérence du territoire du canal. Il faut donc bel et bien les reprendre.

Les singularités sont traitées au sein des SOUS-ZONES dans lesquelles elles se trouvent.



Les continuités existantes dans le territoire du canal

# CONTINUITÉS

## Continuité bleue: identité et usage du canal

L'épine dorsale du territoire du canal est bien évidemment le canal proprement dit. Il présente une grande hétérogénéité de forme et d'usage sur son trajet. Malgré cela, l'uniformité du canal reste frappante, telle une seule grande infrastructure, avec une cohérence particulièrement forte en termes d'utilisation des matériaux et d'exécution technique.

L'espace public étiré que constituent ses rives est certes une continuité que nous reconnaissons sur toute la longueur du territoire du canal. Comme celles-ci jouxtent directement l'eau, elles sont également l'endroit où l'on ressent le plus la présence du canal dans la ville.

Néanmoins, cet espace est tout de même fragmenté. En effet, à certains endroits, les rives assument une fonction de quais industriels et ne sont donc pas accessibles au public. Leur aménagement est également discontinu, et varie entre nombreuses typologies telles que quais urbains, berges enherbées, routes urbaines et autres.

Dans la matérialité des rives, des solutions types sont certes utilisées (par ex. en ce qui concerne les balustrades), mais celles-ci sont relativement nombreuses et ouvertes, ce qui limite tout de même la cohérence au niveau de l'aménagement.

## Continuité rouge : espaces publics linéaires

La morphologie urbanistique du canal, à savoir une coupe large, ouverte et presque droite, présente une efficacité attrayante pour parcourir la ville. Ce n'est donc pas le fruit du hasard si le canal est bordé sur de grandes parties de voies urbaines relativement grandes, qui gardent bel et bien une fonction de desserte pour les bâtiments adjacents, tout en faisant partie intégrante du désenclavement urbain.

Les routes attenantes ne sont toutefois pas homogènes et continues sur toute la longueur du territoire, ni en termes de leur fréquentation ni en termes de leurs aspects techniques (bandes, revêtements, ...) et visuels.

En conséquence, la lecture de ces voies de circulation comme une continuité est aujourd'hui difficile.

Sur la rive gauche du canal se trouve également le «F20» ou « itinéraire Canal », l'une des liaisons cyclistes importantes traversant la région urbaine de Bruxelles. Toutefois, cette « autoroute vélos » reste moins performante que l'évoque son appellation : sa largeur varie très fortement, son tracé et sa matérialité sont discontinues, elle partage de multiples tronçons avec des piétons, et plusieurs franchissements sont difficiles. Le renforcement de la continuité que représentent les routes bordant le canal et l'itinéraire cyclable est centrale à la mission du BKP.

## Continuité verte : paysage et durabilité

Bien que la Senne en tant que rivière ne soit plus très visible dans le territoire du canal, son tracé (à travers la structure de la vallée dans laquelle elle coule) constitue la condition de base pour le développement du territoire bruxellois, et donc du canal.

Le tracé de la Senne pourrait s'interpréter également comme un substrat structurant une série d'espaces publics verts à travers la région urbaine. Néanmoins, cette structure verte est fort fragmentée près du centre-ville, où le tissu urbain est très dense. La stratégie développée dans le BKP en ce qui concerne cette structure verte mettra essentiellement sur ce point.

Si la Senne est un élément porteur de la structure de la vallée, la topographie en est l'autre : la zone du Canal de Bruxelles est située à basse altitude, offrant de nombreuses perspectives sur la ville en hauteur. Cette vaste structure paysagère veille en partie à ce que la présence du canal se fasse sentir au-delà de la rive ; d'où le large périmètre de la Zone Canal.

Il est important de noter que la vallée connaît différents modèles topographiques sur son parcours. L'impact majeur pour le BKP est la façon dont ces différences de niveaux participent, ou non, de l'identité paysagère.

**Zone NORD**

9. ZONE INDUSTRIELLE NORD

8. AVANT-PORT & SCHAARBEEK-FORMATION

7. SCHAARBEEK-SUR-SENNE

6. BASSINS VERGOTE & BÉCO

5. BOULEVARD DU CANAL

**Zone CENTRE**

4. QUARTIER ABC

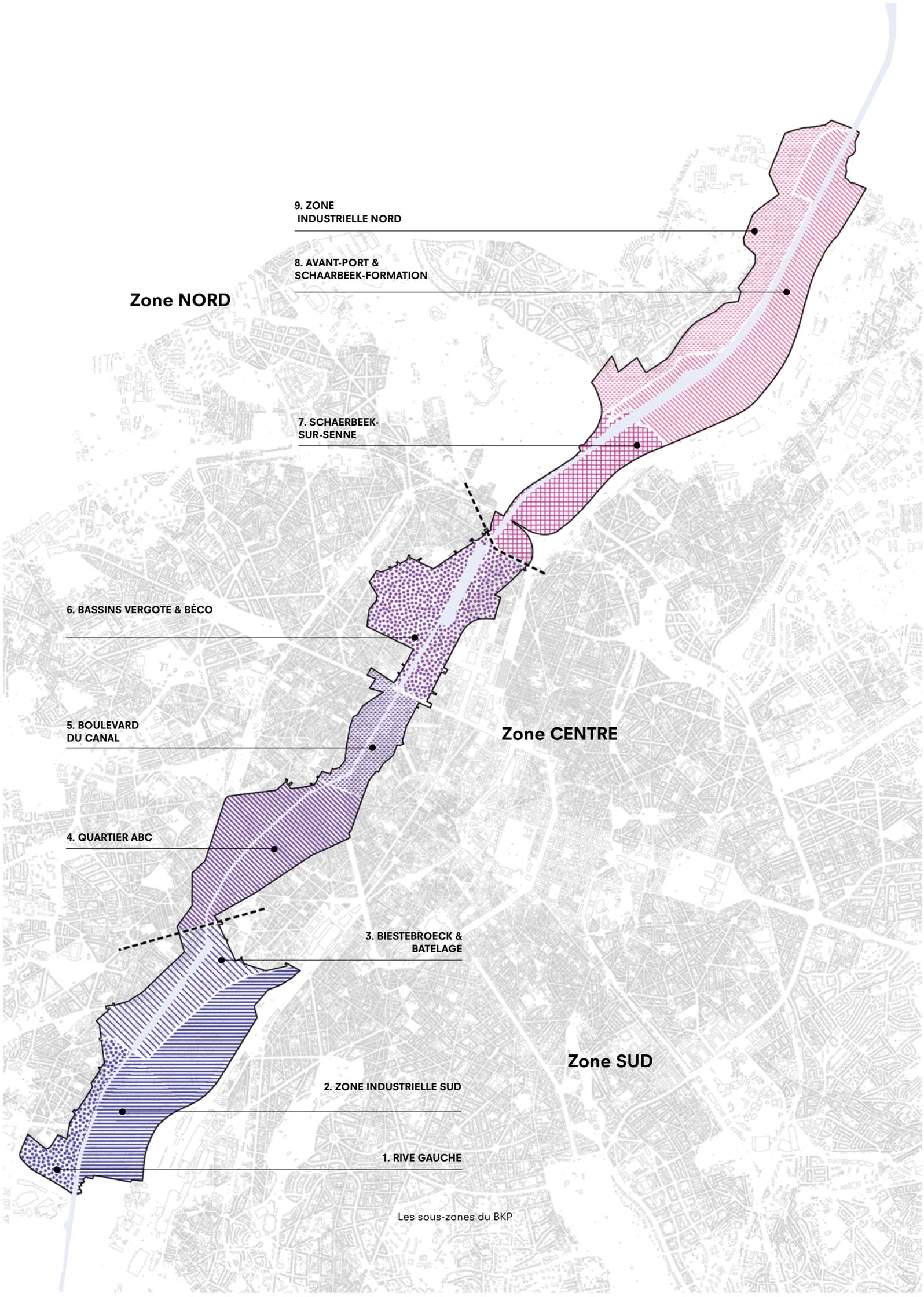
3. BIESTEBROECK & BATELAGE

**Zone SUD**

2. ZONE INDUSTRIELLE SUD

1. RIVE GAUCHE

Les sous-zones du BKP



# SOUS-ZONES

## Zone SUD

Au sud du centre-ville, le canal forme une nette séparation entre deux types de ville. Sur la rive gauche se trouve une série de quartiers résidentiels, tandis que la rive droite abrite à ce jour quasi exclusivement l'industrie urbaine.



### 1. RIVE GAUCHE

À l'extrémité de la Région de Bruxelles-Capitale se trouve le campus du CERIA, tournant le dos au canal et séparé plus loin de son environnement par le Ring et des talus de chemins de fer. De l'autre côté de la voie ferrée se trouvent quelques terrains de sport, une pelouse et des jardins potagers avec vue sur le canal et l'écluse d'Anderlecht. Un club de kayak situé entre les deux profite des rives vertes et du niveau élevé de l'eau de ce côté de l'écluse.



### 2. ZONE INDUSTRIELLE SUD

Entre le canal et le chemin de fer se trouve une étendue réservée à l'industrie urbaine, pendant sud de la zone Industrielle Nord. La Senne revient ici à la surface sous la forme d'une ligne de verdure capricieuse. Le Boulevard industriel relie cette zone au Ring extérieur de Bruxelles ; à une exception près, les possibilités de transport offertes par le canal ne sont pas utilisées.



### 3. BIESTEBROECK & BATELAGE

L'activité portuaire du côté sud de la ville est concentrée sur les quais du bassin de Biestebroek. Le bassin et son territoire autour, ayant connus une forte déprise industrielle, doivent devenir le noyau d'un nouveau quartier urbain, où logements et surfaces commerciales seront entrelacés avec la logistique portuaire, le commerce (de gros) et l'industrie manufacturière urbaine. La partie du canal située entre le pont Marchant et le pont Paepsem — le Bassin de Batelage — évoque le Canal du Midi de France, avec ses rives douces et son impressionnante quadruple rangée d'arbres. D'un côté, les tours résidentielles modernes de Veeweyde passent leur tête par-dessus les arbres ; les immeubles du quartier prévu de l'autre côté de l'eau en feront bientôt de même.

## Zone CENTRE

Les échangeurs du pont De Trooz au nord et de Cureghem au sud forment les limites de la zone Centre. Cette zone est caractérisée par une structure parcellaire à grains fins, une haute densité et une forte mixité de fonctions.



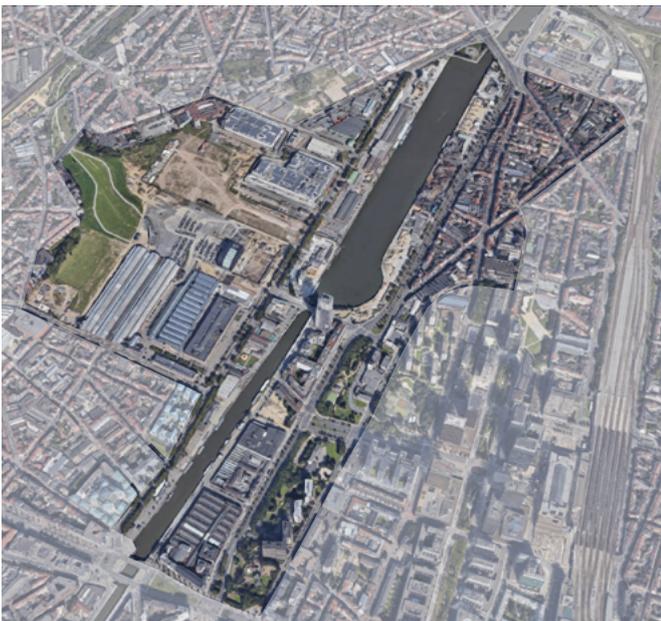
### 4. QUARTIER ABC

Dans le quartier formé autour d'Abattoir, Birmingham et Cureghem, le canal présente un profil fortement urbain. Le canal étroit est bordé de part et d'autre de routes et (essentiellement) de bâtiments d'un seul tenant. Contrairement à la partie longeant la Petite ceinture, nous retrouvons également ici de plus grandes parcelles, qui abritent un spectre très varié de programmes dont la logistique, le commerce de gros et l'industrie manufacturière.



### 5. BOULEVARD DU CANAL

C'est au bord de la partie ouest de la Petite ceinture que le canal est le plus étroit, où le rapport à l'eau est le moins évident (niveau d'eau bas en raison notamment du rôle de bassin d'orage pour la Senne). Un grand nombre d'axes de circulation se disputent la largeur disponible limitée le long de l'eau. Le tissu urbain de part et d'autre forme une façade continue orientée vers le canal. Les quatre ponts existants, séparés entre eux de 400 m en moyenne, font que le canal forme moins qu'ailleurs une séparation spatiale.



### 6. BASSIN BECO & VERGOTE

Les quais du bassin Vergote sont peuplés d'entreprises qui bénéficient de la combinaison singulière de deux caractéristiques de cette situation géographique : la présence du canal pour l'apport et l'évacuation de matériaux en vrac ; et la proximité du centre-ville comme marché (par ex. pour le béton) ou comme zone de captage (par ex. de ferraille ou de déchets). Plusieurs projets en cours dans cette zone étudient comment une activité portuaire peut fonctionner au sein d'un tissu urbain complexe. Le long du bassin Béco, l'ancienne activité portuaire a disparu et laissé place à un programme urbain classique d'équipements, de logements, de surfaces commerciales et de bureaux. Nombre d'entre eux sont encore en cours de conception ou de développement. Cette sous-zone connaît une « revalorisation » connue dans d'autres villes où les quais industriels urbains deviennent un « urban waterfront » et perdent complètement la fonction économique portuaire relayée plus loin du centre de la ville.

## Zone NORD

Depuis le viaduc de Vilvorde jusqu'au pont De Trooz. Au bord de la Région de Bruxelles-Capitale, la Zone Canal est dominée par de grands ensembles industriels. À mesure que l'on approche du centre-ville historique, d'autres fonctions urbaines apparaissent également, attirées par les grands terrains ouverts et une desserte performante.



### 7. SCHAERBEEK-SUR-SENNE

Entre la gare de Schaerbeek-Voyageurs et le canal, nous trouvons un ensemble de fonctions périurbaines essentielles, notamment l'incinérateur régional, le centre régional de conteneurs de Bruxelles-Propreté et la station de transformateurs de puissance d'Elia. Fait assez surprenant : la Senne n'a jamais été voûtée à cet endroit. De l'autre côté du canal se trouve le port de plaisance du Brussels Royal Yacht Club, avec dans son dos le parc Royal. De l'autre côté du pont Van Praet, le centre commercial Docks Brussel est récemment apparu, signe annonciateur de l'arrivée d'un redéveloppement de ces zones autrefois périurbaines. Ainsi, il est également question du déplacement du Marché Matinal Mabru et du CEFL vers les sites de Schaerbeek-Formation afin de laisser place à un développement urbain plus mixte en face du parc Royal.



### 8. AVANT-PORT & SCHAERBEEK-FORMATION

La Zone Nord abrite la majeure partie des activités portuaires de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la partie en liaison directe avec le port maritime d'Anvers. La Senne se trouve parfois encore à la surface, en général de manière fortement imbriquée. Du côté arrière de l'Avant-Port se trouve la gare de triage de Schaerbeek-Formation tombée en désuétude. Son schéma directeur approuvé propose d'étendre les activités de l'Avant-Port sur ces terrains.



### 9. ZONE INDUSTRIELLE NORD

Sur la rive gauche s'étend une zone d'industrie urbaine, une étendue de paysage de boîtes séparant le tissu résidentiel à l'arrière des rives du canal. Les entreprises n'utilisent pas ici le canal pour l'apport et l'évacuation de matériaux ou de biens. Les transports se font par route, essentiellement via la chaussée de Vilvorde.



Les singularités existantes du territoire du canal

# SINGULARITÉS



## 1. PONT DE BUDA

Grâce à son apparence remarquable, le pont de Buda est un point d'ancrage dans son environnement, qui marque l'entrée de Bruxelles. Il relie les sous-zones Zone industrielle Nord et Avant-port & Schaerbeek-Formation, constituant ainsi une charnière entre les deux. L'architecture industrielle du pont est unique le long du canal et particulièrement esthétique.



## 3. BRYC

À hauteur du pont Van Praet, le canal se rétrécit. Dans le creux de ce rétrécissement se trouve le Brussels Royal Yacht Club, programme d'un autre ordre que ce que nous trouvons ailleurs le long du canal, également très fortement axé sur l'eau. Il forme l'enveloppe de la rive urbaine le long du Parc Royal vers le quai industriel plus loin.



## 5. PLACE DES ARMATEURS & QUAI DES ARMATEURS

À l'extrême sud du bassin Vergote, à hauteur du bassin de virement, se trouve la place des Armateurs. De par la largeur du bassin de virement et la situation adjacente de la tour du UPSite, ce lieu est par définition un point d'ancrage remarquable pour l'environnement. Dans le cadre de notre stratégie pour le BKP, cet endroit est également la charnière qui relie le bassin Vergote et le bassin Béco.



## 7. PORTE DE NINOVE

La porte de Ninove forme la liaison entre Molenbeek, Bruxelles et Anderlecht. Dans le cadre de la stratégie proposée pour le Plan de Qualité Paysagère et Urbanistique, il s'agit également de la transition entre deux sous-zones. Les travaux d'infrastructure actuels représentent la première phase d'une transformation radicale, où ce sera surtout la réalisation d'un nouveau parc qui revalorisera le lieu avec une fonction de séjour.



## 9. ÉCHANGEUR DE CUREGHEM

À hauteur du pont de Cureghem, cinq routes se rejoignent ; cet endroit est également un nœud de transports en commun. Ainsi par-dessus le large pont se trouve un grand dispositif giratoire, jouxtant un petit parc triangulaire (au niveau de l'arrêt des TC). Ensemble, ils forment un grand espace public qui n'est à ce jour pas très qualitatif, mais bel et bien doté de potentiel. En outre, il forme la transition entre le quartier ABC et la sous-zone Biestebroek et Batelage



## 2. TERRASSE DE MEUDON

Au bord de la sous-zone Zone industrielle Nord, à l'endroit où la chaussée de Vilvorde se détourne du canal, se trouve une parcelle triangulaire, qui sera aménagée en espace public.



## 4. MONUMENT AU TRAVAIL

Le pont De Trooz forme la transition de la zone Nord à la zone Centre. Les plans pour le réaménagement du square De Trooz ainsi que la réalisation d'un passage inférieur pour vélos sur la rive gauche donnent l'occasion de relever cet endroit à sa fonction de charnière. Une revalorisation du parc entourant le Monument au Travail, misant sur la dynamique qui entraîne Au Bord de l'Eau, pourrait encore renforcer ce point.



## 6. SAINCTELETTE

La place Saintelette est située sur l'une des principales artères de liaison entre la rive gauche et la rive droite. Le redéveloppement du bâtiment Citroën et l'extension du Kaaitheater feront de cet endroit un pôle culturel. La connectivité pour les modes actifs sera traitée au moyen d'un passage inférieur de l'itinéraire Canal sous le pont.



## 8. ESPLANADE DES ABATTOIRS

L'esplanade des Abattoirs, aujourd'hui utilisé pour du stationnement, est un lieu doté d'un énorme potentiel de relation qualitative entre le canal et les abattoirs dans le cadre du redéveloppement du site. Elle est située au cœur du Quartier ABC, sous-zone où une carence d'espaces qualitatifs liés au canal est présente.



## 10. TÊTE DE BIESTEBROECK

La Tête de Biestebroek offre une belle vue sur la sous-zone Biestebroek et Batelage. Elle termine un tracé très rectiligne du canal et permettra d'y apprécier le redéveloppement de cette zone, mêlant activités productives et urbaines.



## 11. ÉCLUSE D'ANDERLECHT

Le lieu charnière situé le plus au sud est l'écluse d'Anderlecht, qui relie la Zone Industrielle Sud et la Rive Gauche. Aucun projet n'y est planifié à ce jour, mais la présence d'espaces verts des deux côtés du canal (dont une partie sur la rive gauche est aménagée en jardins potagers) offre un potentiel de revalorisation de la fonction de liaison avec un projet d'espaces verts publics.

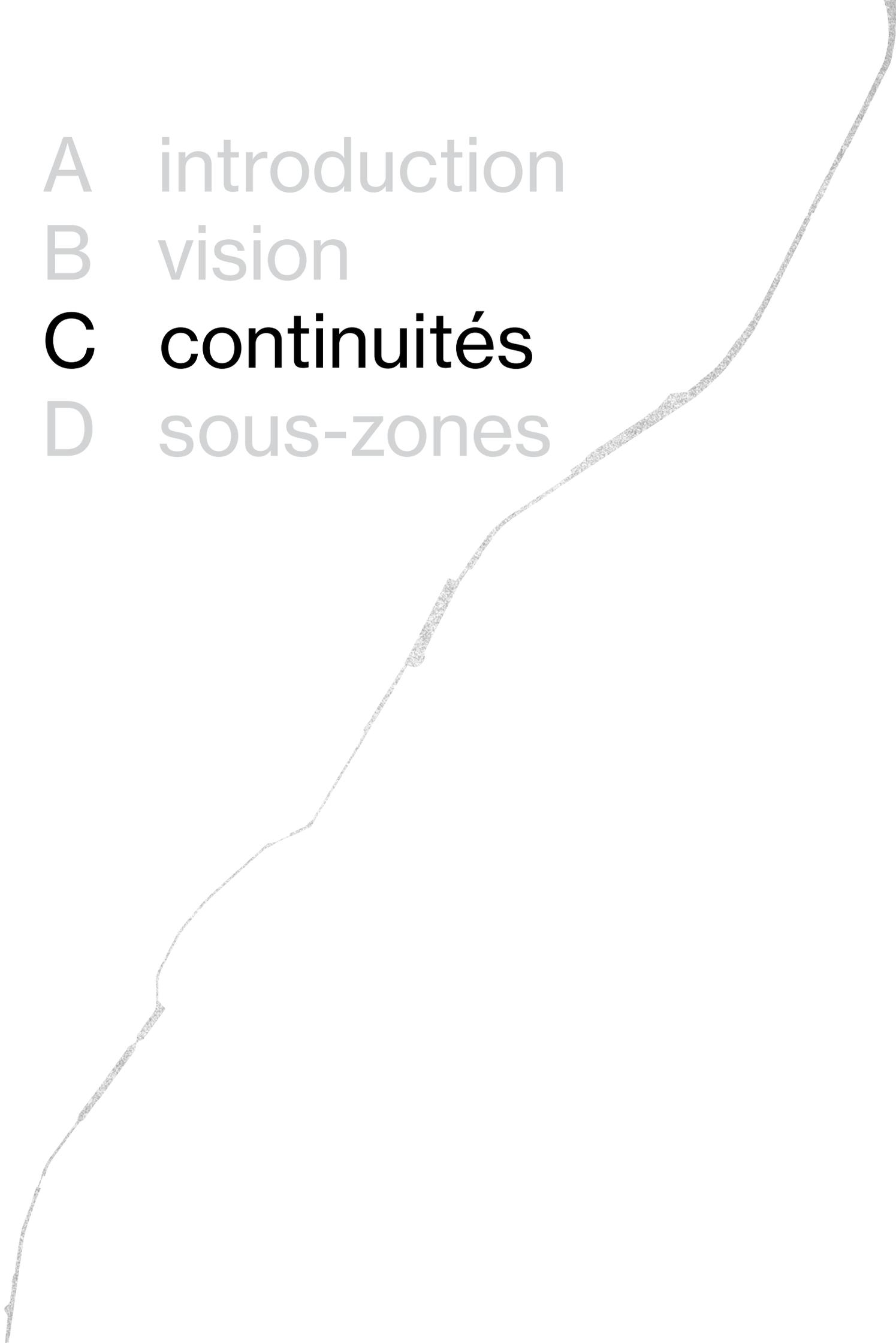


A introduction

B vision

**C continuités**

D sous-zones





C – 1

## IDENTITÉ ET USAGE DU CANAL

*Bénéficiaire de l'identité du canal et  
de sa continuité qui représentent une  
particularité au sein de la Région*



1. Vue sur le bassin Bartelage



2. Activité récréative sur la voie d'eau



3. Transport fluvial lié aux activités économiques



4. Port de plaisance (BRYC)

# CONSTATS

Le canal est un élément particulier et unique au sein de la Région. Non seulement il s'agit de la seule voie d'eau traversant la Région sans être voutée ou enterrée, formant dès lors une continuité à travers différents quartiers et ambiances urbaines qu'elle met en présence de l'eau, mais également parce que le canal représente à la fois une voie de communication qui agglomère autour d'elle de nombreuses activités économiques, et à la fois un espace unique à Bruxelles où des activités récréatives et urbaines peuvent se développer en lien avec l'eau.

4 constats principaux peuvent être posés concernant l'identité et l'usage du canal :

## IDENTITÉ PAYSAGÈRE

Le canal est une infrastructure aux dimensions paysagères. Il n'est pas homogène sur toute sa longueur : il s'élargit tantôt à hauteur des bassins de virement et se rétrécit pour passer sous des ponts tandis que plusieurs sections ont été aménagées en longs bassins. Il forme à ce titre différents paysages urbains à valoriser. Les quartiers qui sont traversés par le canal possèdent leur identité propre : certaines zones sont clairement résidentielles, d'autres sont plus axées sur les activités économiques et d'autres encore ont un caractère mixte. Comparativement aux espaces environnants qu'il traverse, le canal offre ainsi plus ou moins soudainement des vues dégagées sur de longues distances qui permettent une perception spatiale de son territoire, de la vallée de la Senne, et des tissus urbains et activités diverses qu'il traverse.

Ces vues et perspectives, si elles sont déjà relativement toutes connues, ne sont pas valorisées comme telles. Les espaces publics qui permettent de les embrasser visuellement ne sont généralement ni à la hauteur de ces situations particulières en termes de leur aménagement, le plus souvent générique, ni à l'échelle des espaces dégagés dont ils forment en quelque sorte le parvis. Malgré leur situation exceptionnelle, ces espaces publics n'arrivent ainsi pas à former des vrais lieux de destination et de séjour qui permettrait de valoriser la dimension paysagère du canal (illustration 6). Ces étendues d'eau sont pourtant une qualité unique à Bruxelles et se doivent d'être valorisées (illustration 1). Elles forment autant de panoramas qui ont le potentiel de diminuer l'effet de barrière et de devenir la « carte de visite » du territoire du canal, avant tout pour ses habitants, mais également pour les visiteurs.

## USAGE ET ACCESSIBILITÉ DE LA VOIE D'EAU

L'accessibilité et les usages de la voie d'eau sont des questions primordiales pour le territoire du canal, qui doit réussir à conjuguer qualitativement des demandes et besoins opposés.

D'un côté, le canal est une épine dorsale économique pour Bruxelles : le territoire du canal est caractérisé par un nombre important (et une offre très variée) de grandes et petites entreprises. Si seule une part mineure de ces activités économiques est aujourd'hui fonctionnellement

liée à l'eau, leur relation au canal et leur capacité à utiliser les quais de manière efficace et sans être gênées sont les ingrédients primordiaux de leur performance économique et de leur développement futur. La part du transport fluvial pour des activités économiques et liées au fonctionnement de la ville peut également être augmentée et favorisée par un plus grand nombre de points de transbordement. Ainsi, la capacité pour les convois fluviaux de naviguer sans être entravés est une nécessité à la fois économique et de sécurité.



5. Plan d'eau provisoire (Pool is Cool)



6. Parc des Armateurs



7. Activités portuaires au bassin Biestebroek



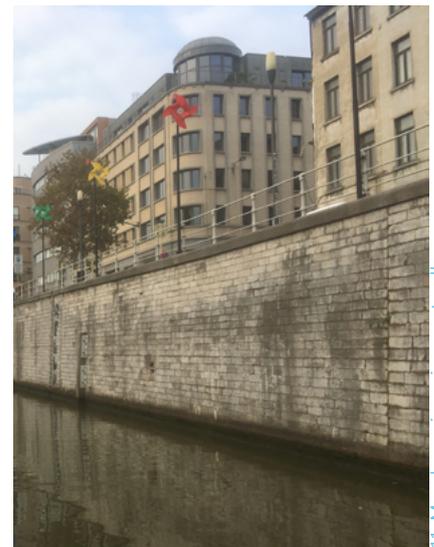
8. Activités portuaires au bassin Vergote



9. Berge enherbée (à proximité de Buda)



10. Rive urbaine à encorbellement en béton



11. Mur de quai en pierre naturelle

Le maintien et la valorisation du support économique que représente le canal et ses activités portuaires est ainsi un enjeu important qu'il faut garantir (illustration 3).

D'autre part, le canal, comme seule voie d'eau traversant la Région, est soumis à une forte pression pour une utilisation plus urbaine et récréative de la voie d'eau (illustration 5). Des lieux permettant la baignade, des pratiques de sports nautiques (illustrations 2,4), ou simplement de se prélasser face à une étendue d'eau sont ainsi régulièrement demandés par divers acteurs, dans une dynamique positive visant une vie urbaine plus inclusive et diversifiée qu'il faut tout autant favoriser afin de faire de la zone

#### QUAIS ET RIVES DU CANAL

Le canal est immédiatement bordé de deux types d'espaces : d'une part les espaces dédiés aux activités portuaires et économiques (principalement au nord et au sud de la Région) (illustrations 2,7,8,9) ; de l'autre, des espaces situés dans le domaine public (illustrations 1,5,6). Ces espaces, comme ils jouxtent directement l'eau, sont l'endroit où l'on ressent le plus la présence de la voie d'eau dans la ville.

Si l'espace public des rives est une continuité que nous pouvons reconnaître sur presque toute la longueur du canal, il est tout de même fragmenté et

#### MATÉRIALITÉ DU CANAL

Dans le centre, les éléments les plus souvent visibles de la voie d'eau sont finalement ses murs de quais et leur balustrade, et cela, du fait du niveau de l'eau et de l'étroitesse du canal. Si différents aménagements existent (rives urbaines en pierre (illustration 11), rives urbaines dédoublée (illustration 3), rives urbaines à encorbellement en béton (illustration 10), quais industriels en béton (illustrations 7,8) ou berges enherbées (illustrations 1,9)), ils sont relativement homogènes par tronçons (de pont à pont) — et forment ainsi des éléments de continuités visuelles remarquables — et la plupart présentent des qualités patrimoniales indéniables.

du canal un lieu d'activités publiques et de destination plutôt qu'une barrière. Il faut néanmoins remarquer que certains endroits se prêtent mieux à des activités récréatives que d'autres, que ce soit en termes spatiaux et fonctionnels (largeur du canal) ou en termes de voisinage et d'intégration plus aisée (afin de ne pas favoriser la création d'incompatibilités d'usages). Il est ainsi important de considérer la création d'activités récréatives et urbaines à l'échelle de toute la longueur du canal. Celles-ci peuvent également inclure les déplacements. Si aujourd'hui existe un waterbus, le canal peut également participer à la création d'alternatives à des déplacements automobiles.

discontinu, notamment en fonction des élargissement et rétrécissement du canal. Ainsi, à certains endroits, l'espace disponible est à peine suffisant pour accueillir les espaces nécessaires pour les différents modes de déplacements (illustration 10), tandis qu'à d'autre, de larges espaces ouverts sont disponibles et pourraient accueillir des espaces publics emblématiques et programmables, qui pourraient soutenir des activités récréatives et urbaines liées à l'eau (illustrations 1,5,6).

Ils sont de plus généralement surmontés par des balustrades, dont les modèles sont eux aussi très variés (17 modèles), et qui, s'ils sont également souvent continus par tronçons, diffèrent par contre entre la rive gauche et droite, renforçant l'effet de barrière que représente le canal. Les balustrades sont ancrées dans des couvre-murs en pierre bleue (à l'exception notable des quais dédiés aux activités portuaires). La présence de balustrades participe néanmoins déjà aujourd'hui à la création d'une cohérence d'ensemble sur toute la longueur du canal par une mise en peinture blanche homogène sur les différents modèles existants de balustrades.



**Légende**

-  perspective à valoriser
-  élément bâti participant aux perspective
-  Corridor de transport: Arrêt Rivertour
-  Arrêt Waterbus
-  Arrêt Waterbus à créer
-  Croisière Terminal
-  PTU
-  CTU
-  CDNI
-  Activités récréatives liées à l'eau
- Espaces publics à dominance minérale**
- Espaces publics à dominance végétale**

Figure C1-1. Carte de synthèse de la continuité 1

# AMBITIONS

**1.  
Mettre en scène le canal**

**2.  
Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques**

**3.  
Valoriser la présence d'activités économiques et portuaires**

**4.  
Profiter de la voie d'eau et de ses quais**

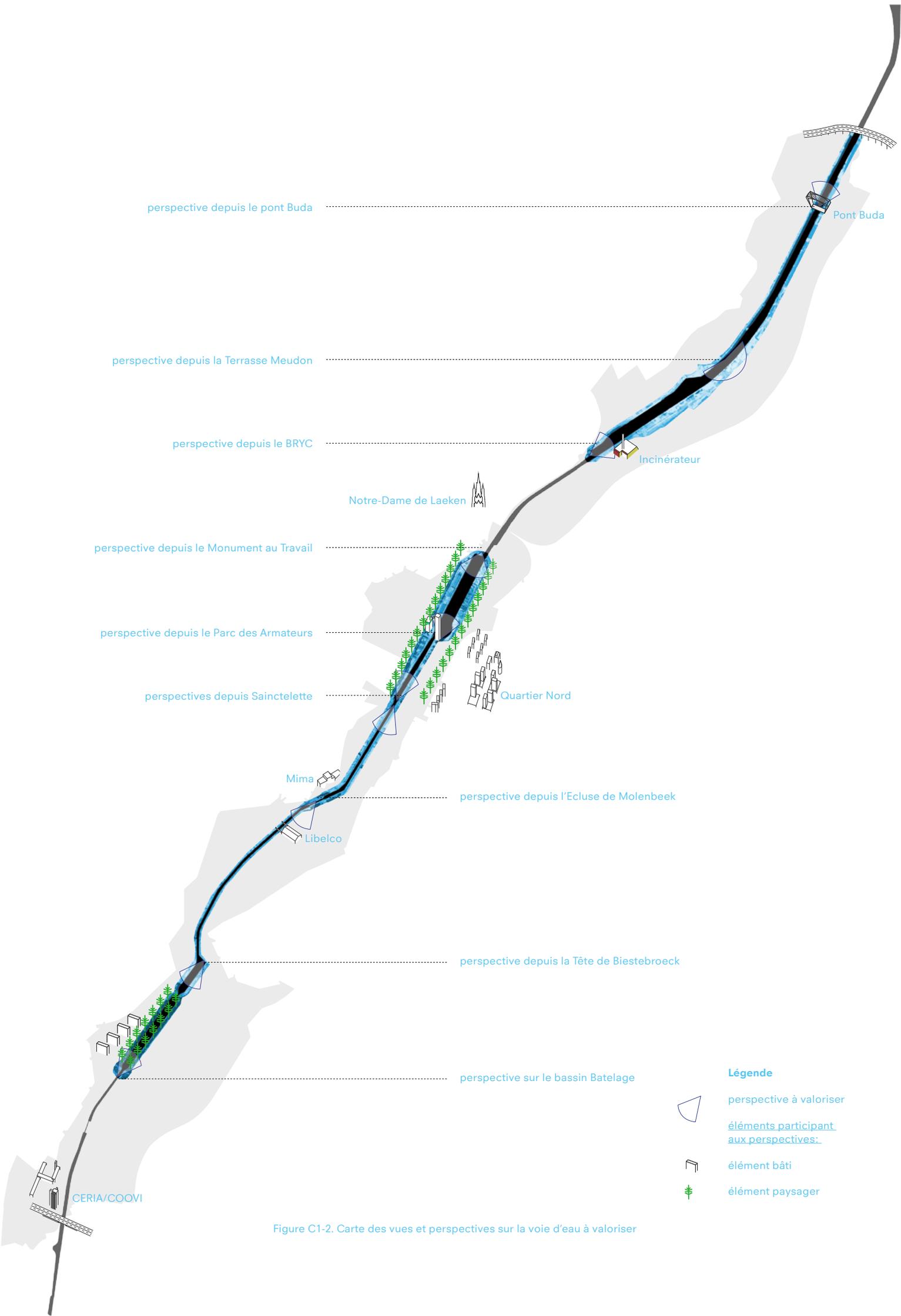


Figure C1-2. Carte des vues et perspectives sur la voie d'eau à valoriser

## AMBITION 1

### METTRE EN SCÈNE LE CANAL

**Le BKP a pour ambition de valoriser le passage du canal dans la Région.**

**Cette mise en scène du canal se fait sous deux aspects :**

- **D'une part, le BKP préconise de valoriser des vues et perspectives sur la voie d'eau** (Figure C1-2).

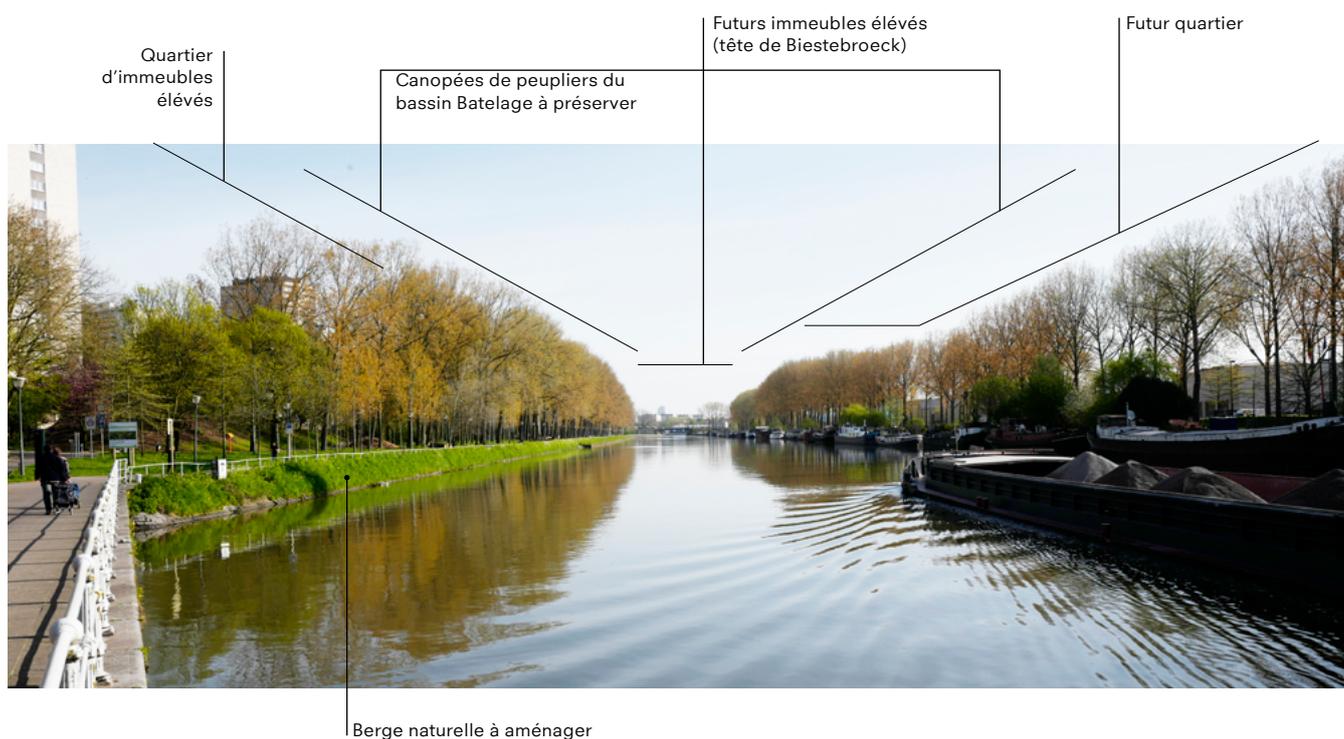
**Les éléments composants ces vues et perspectives, qu'ils soient bâtis, programmatiques ou paysagers, doivent faire l'objet d'une attention afin de garantir la diversité et les spécificités visuelles du territoire du canal.**

**Les espaces publics qui permettent de profiter de ces vues doivent les exploiter et les mettre au cœur de leur programmation pour en faire de vrais lieux de destination où les usagers viennent pour la vue qu'ils offrent sur les divers paysages urbains régionaux.**

**Les espaces publics concernés devraient ainsi cadrer et mettre en scène ces différentes perspectives par un aménagement adéquat, qui oriente l'espace vers la vue et qui est à l'échelle du dégagement visuel.**

- **D'autre part, le BKP préconise de valoriser les murs de quais existants et de renforcer leur homogénéité en limitant les typologies de murs de quais et de balustrades.**

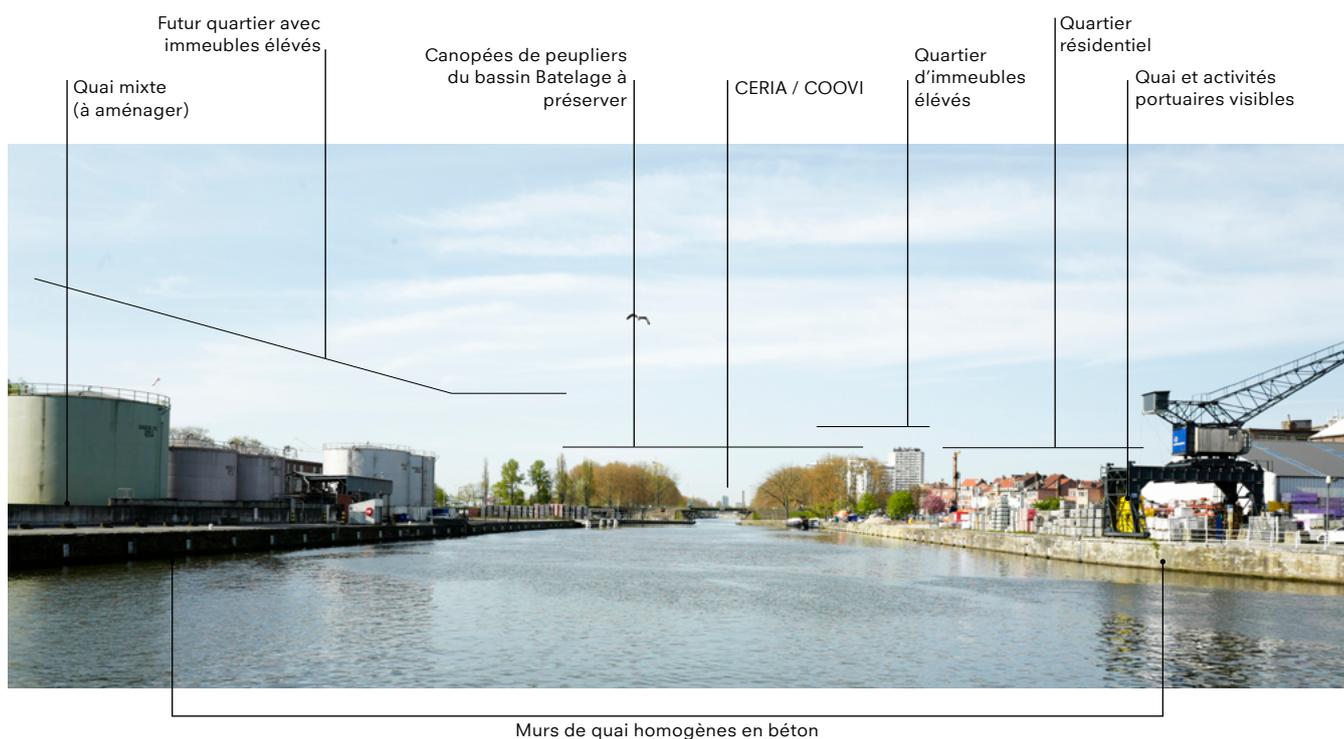
## PERSPECTIVES SUR LE BASSIN BATELAGE



## RECOMMANDATIONS

- Sur toute sa longueur, l'espace public autour du bassin Batelage doit être aménagé de manière unitaire et dégagée, à l'échelle de la vue qu'il procure.
- Il doit offrir régulièrement des éléments de mobilier urbain permettant de profiter du panorama ainsi qu'une zone de promenade continue.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...)
- Son aménagement prolonge celui du bassin ou des quais sur lesquels ils offrent une perspective visuelle. Le parc public « fait partie » de la perspective qu'il valorise.
- Les canopées de peupliers du bassin Batelage doivent être conservées.
- De ces canopées émergent des bâtiments dont la diversité architecturale doit être recherchée, tant en termes de styles (résidentiel, industriel, ...) qu'en termes de variation de hauteurs.
- La berge de la rive gauche doit être naturalisée.
- Un paysage à compartiments doit être aménagé (Renforcer les trois paysages du canal, p.145).

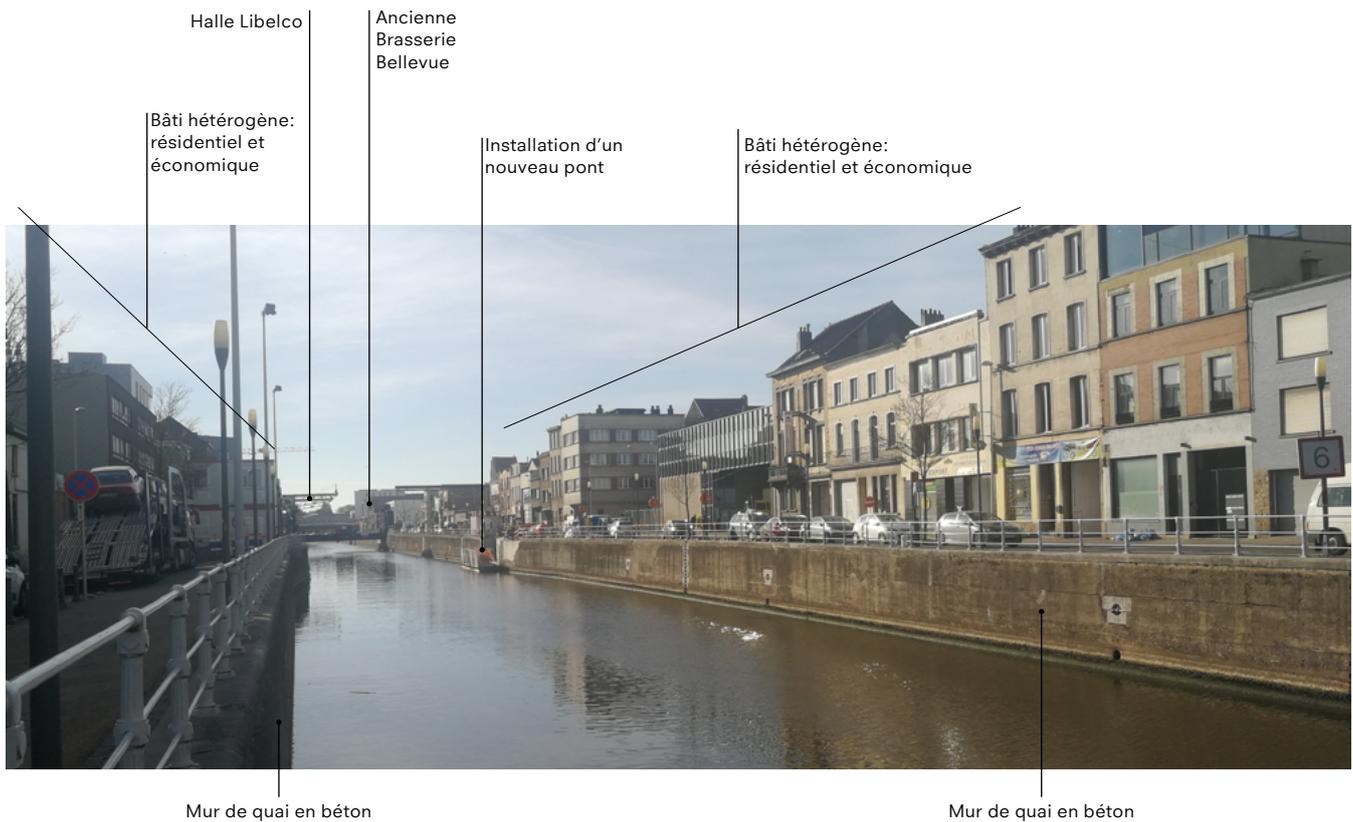
## PERSPECTIVE SUR L'AXE DU CANAL DEPUIS LA TÊTE DE BIESTEBROECK



### RECOMMANDATIONS

- La Tête de Biestebroeck doit être aménagée de manière unitaire et dégagée, à l'échelle de la vue qu'il procure.
- Elle doit offrir régulièrement des éléments de mobilier urbain permettant de profiter du panorama ainsi qu'une zone de promenade continue.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, événements ...)
- Son aménagement prolonge celui du bassin ou des quais sur lesquels ils offrent une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- La diversité architecturale du front bâti doit être recherchée, tant en termes de styles (résidentiel, industriel, ...) qu'en termes de variation de hauteurs.
- Les canopées de peupliers du bassin Batelage doivent être conservées.
- Un paysage à compartiments doit être aménagé (Renforcer les trois paysages du canal, p.145).

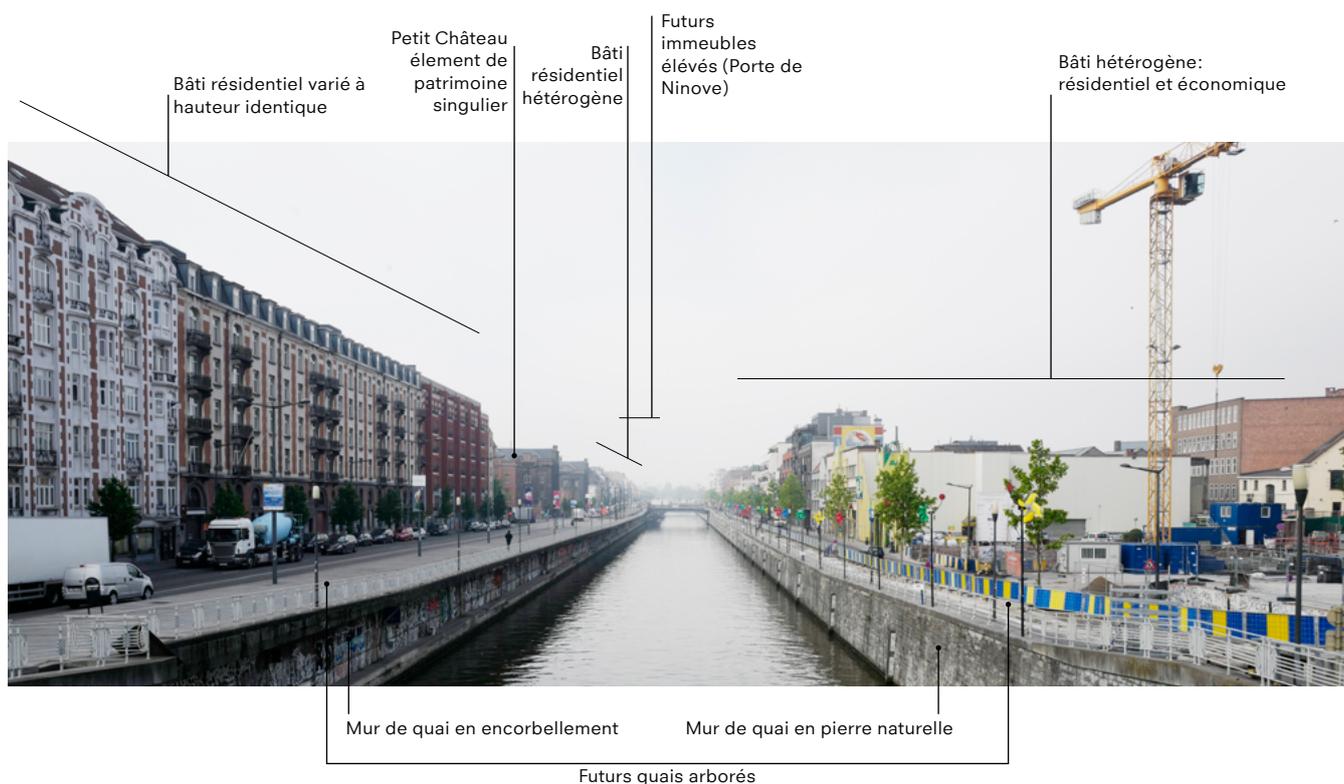
## PERSPECTIVE SUR L'AXE DU CANAL DEPUIS L'ÉCLUSE DE MOLENBEEK



## RECOMMANDATIONS

- L'aménagement de l'espace public doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjours face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- La diversité architecturale du front bâti doit être conservée, tant en termes de styles (résidentiel, industriel, ...) qu'en termes de variation de hauteurs.
- Les éléments de patrimoine doivent être valorisés (Halle Libelco, Brasserie Bellevue).
- L'aménagement de l'espace public des deux rives doit tendre vers plus de cohérence avec une végétalisation renforcée et équilibrée entre les deux rives qui sont mises en lumière de manière homogène (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99).

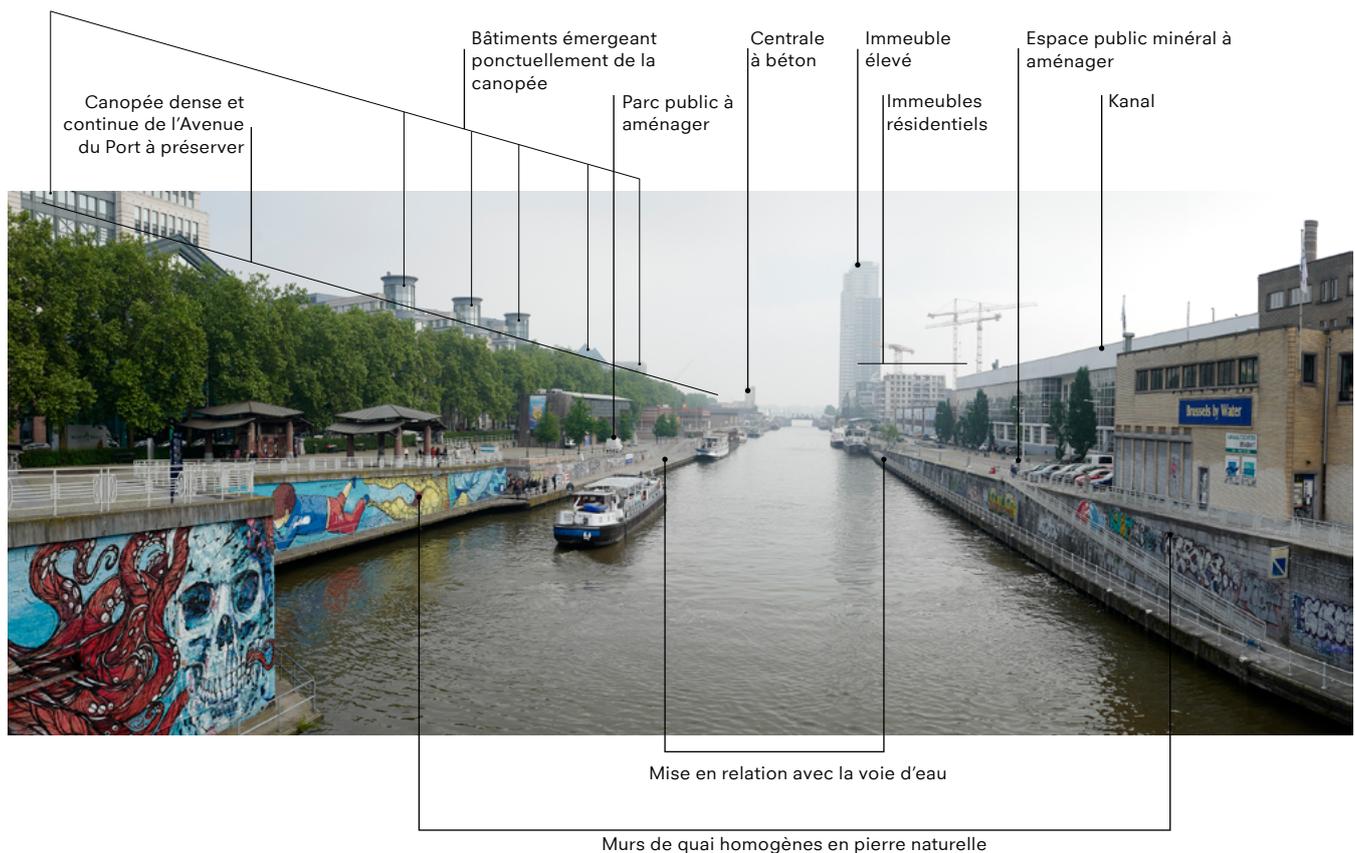
## PERSPECTIVE SUR L'AXE DU CANAL DEPUIS SAINCTELETTE



### RECOMMANDATIONS

- L'aménagement du Pont Saintelette doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjours face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- La diversité architecturale du front bâti doit être conservée, tant en termes de styles (résidentiel, industriel, ...) qu'en termes de variation de hauteurs.
- Les éléments de patrimoine doivent être valorisés (Petit Château).
- L'aménagement de l'espace public des deux rives doit tendre vers plus de cohérence avec une végétalisation renforcée et équilibrée entre les deux rives qui sont mises en lumière de manière homogène (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99).

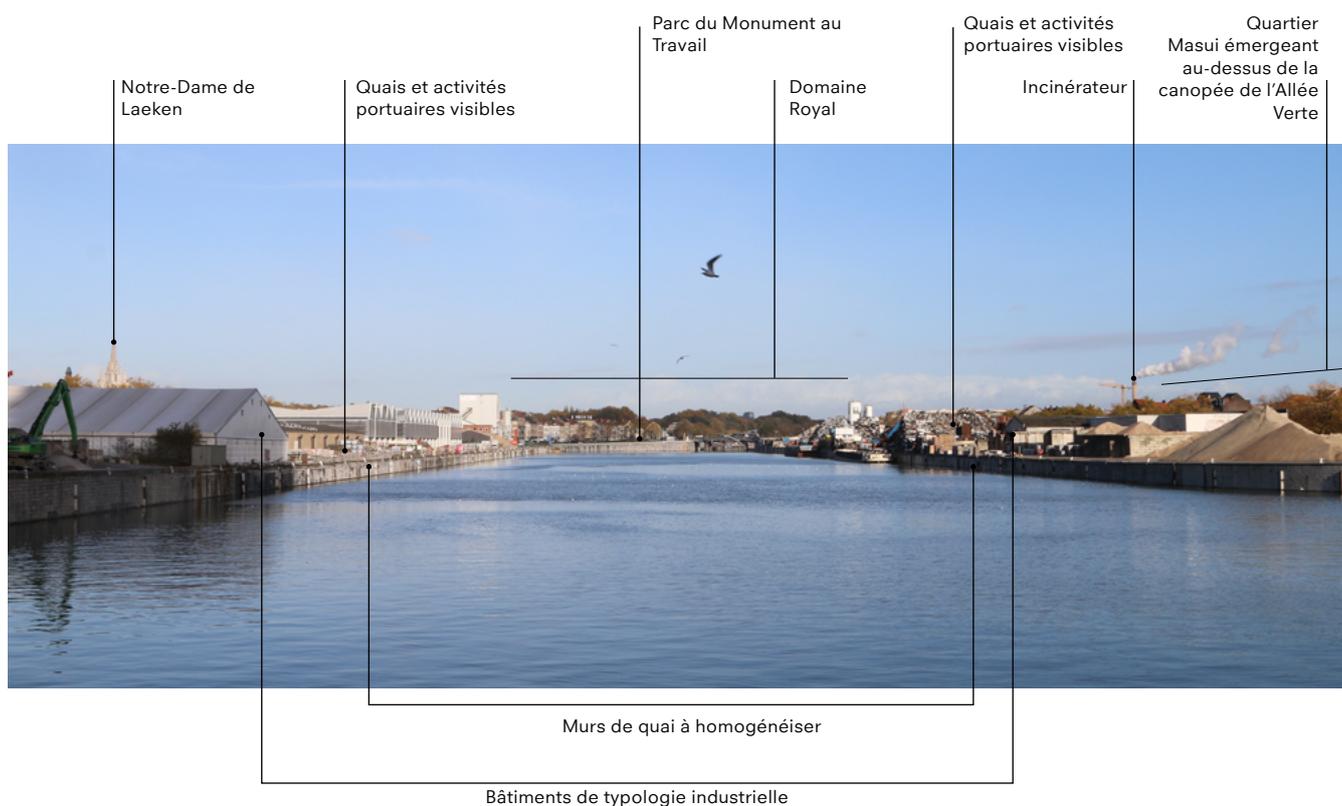
## PERSPECTIVE SUR LE BASSIN BÉCO DEPUIS SAINCTELETTE



## RECOMMANDATIONS

- L'aménagement du Pont Saintelette doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et aux transports publics et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjours face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- La perspective est cadrée rive gauche par la canopée de l'Avenue du Port, qui doit être conservée, d'où émergent ponctuellement des bâtiments de différents styles, dont la diversité doit être conservée.
- La perspective est cadrée rive droite en premier plan par des immeubles hétérogènes et en deuxième plan par la canopée de l'Allée Verte qui doit être conservée.
- La diversité architecturale du front bâti doit être conservée, tant en termes de styles (résidentiel, industriel, ...) qu'en termes de variation de hauteurs.
- Rive gauche, un parc public sera aménagé.
- Rive droite, un espace public minéral doit être aménagé.
- Les murs de quais sont valorisés. Ils comprennent des dispositifs type gradins permettant une relation de proximité à l'eau.
- Les rives sont mises en lumière de manière homogène (couleur, modèle de mat).

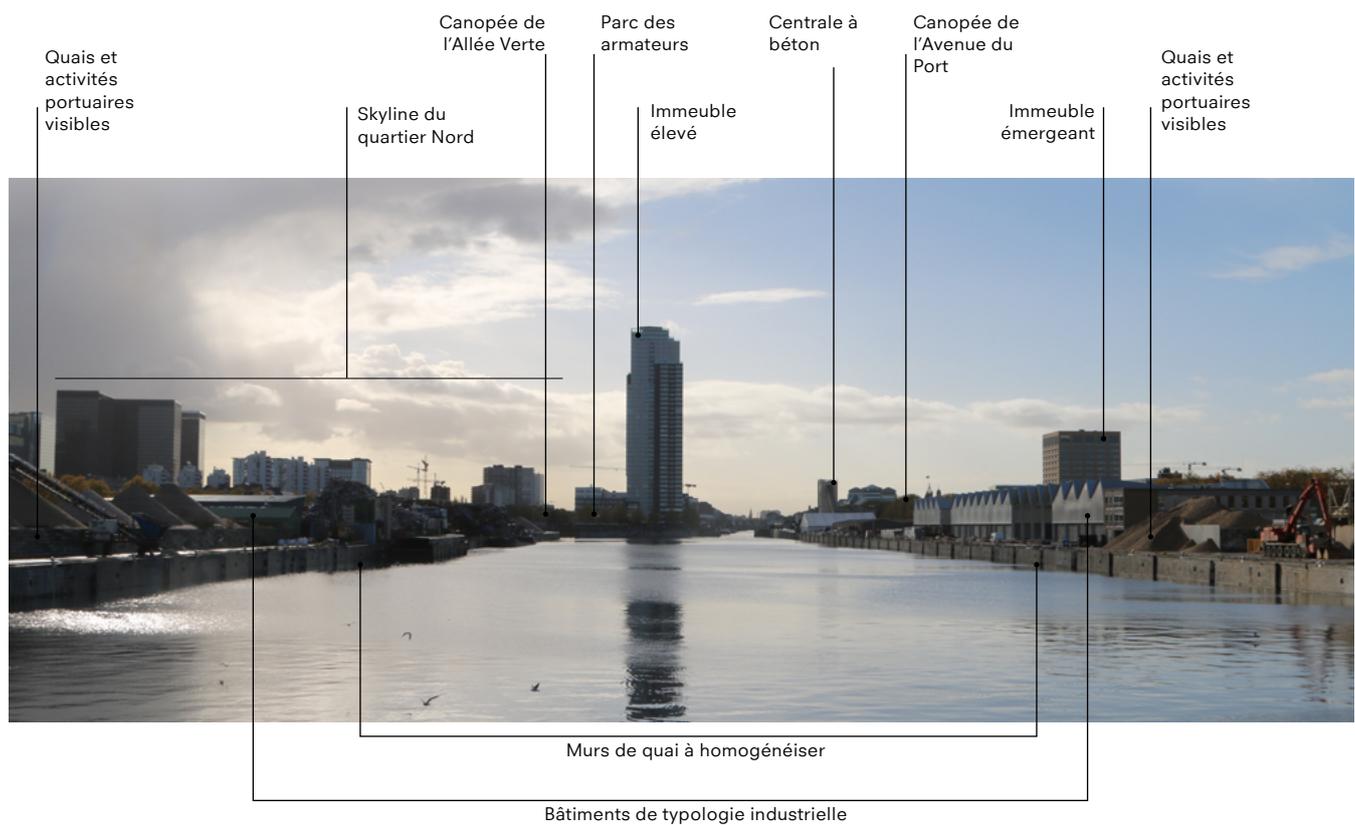
## PERSPECTIVE SUR LE BASSIN VERGOTE DEPUIS LE PARC DES ARMATEURS



### RECOMMANDATIONS

- L'aménagement du Parc des Armateurs doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjours face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- La mise en valeur de la perspective est le premier ingrédient de sa vocation.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...)
- Son aménagement prolonge celui du bassin sur lequel il offre une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise
- La perspective est cadrée rive gauche par la canopée de l'Avenue du Port qui doit être conservée .
- La perspective est cadrée rive droite par la canopée de l'Allée Verte qui doit être conservée.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- Une attention à la qualité urbanistique et architecturale des infrastructures industrielles doit être apportée.
- Les murs de quais sont homogénéisés (matériaux, hauteurs).
- Les rives sont mises en lumière de manière à créer un paysage nocturne qualitatif et homogène.

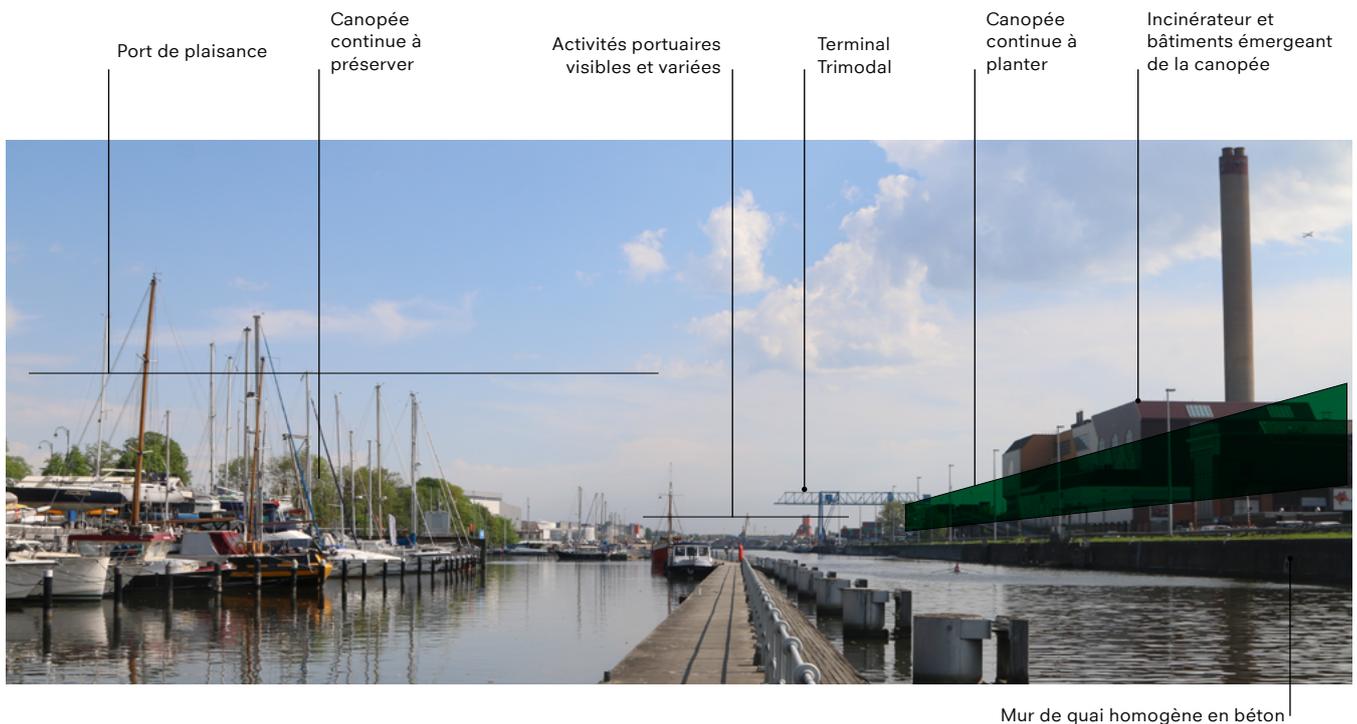
## PERSPECTIVE SUR LE BASSIN VERGOTE DEPUIS LE PARC DU MONUMENT AU TRAVAIL



### RECOMMANDATIONS

- L'aménagement du Parc du Monument au Travail doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjour face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- La mise en valeur de la perspective est le premier ingrédient de sa vocation.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...)
- Son aménagement prolonge celui du bassin sur lequel il offre une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise
- La perspective est cadrée rive gauche par la canopée de l'Avenue du Port qui doit être conservée.
- La perspective est cadrée rive droite par la canopée de l'Allée Verte qui doit être conservée.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- Une attention à la qualité urbanistique et architecturale des infrastructures industrielles doit être apportée.
- Les murs de quais sont homogénéisés (matériaux, hauteur).
- Les rives sont mises en lumière de manière à créer un paysage nocturne qualitatif et homogène.

## PERSPECTIVE SUR LE CANAL DEPUIS LE BRYC



## RECOMMANDATIONS

- Sur toute sa longueur, l'espace public du BRYC doit être aménagé de manière unitaire et dégagée, à l'échelle de la vue qu'il procure.
- Il doit offrir régulièrement des éléments de mobilier urbain permettant de profiter du panorama ainsi qu'une zone de promenade continue.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...).
- Son aménagement prolonge celui du bassin ou des quais sur lesquels ils offrent une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise.
- Rive droite, la vue est cadrée au premier plan par une canopée continue qui doit être plantée (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99), d'où émergent des bâtiments et équipements variés.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- Un paysage de coulisses doit être aménagé (Renforcer les trois paysages du canal, p.145).

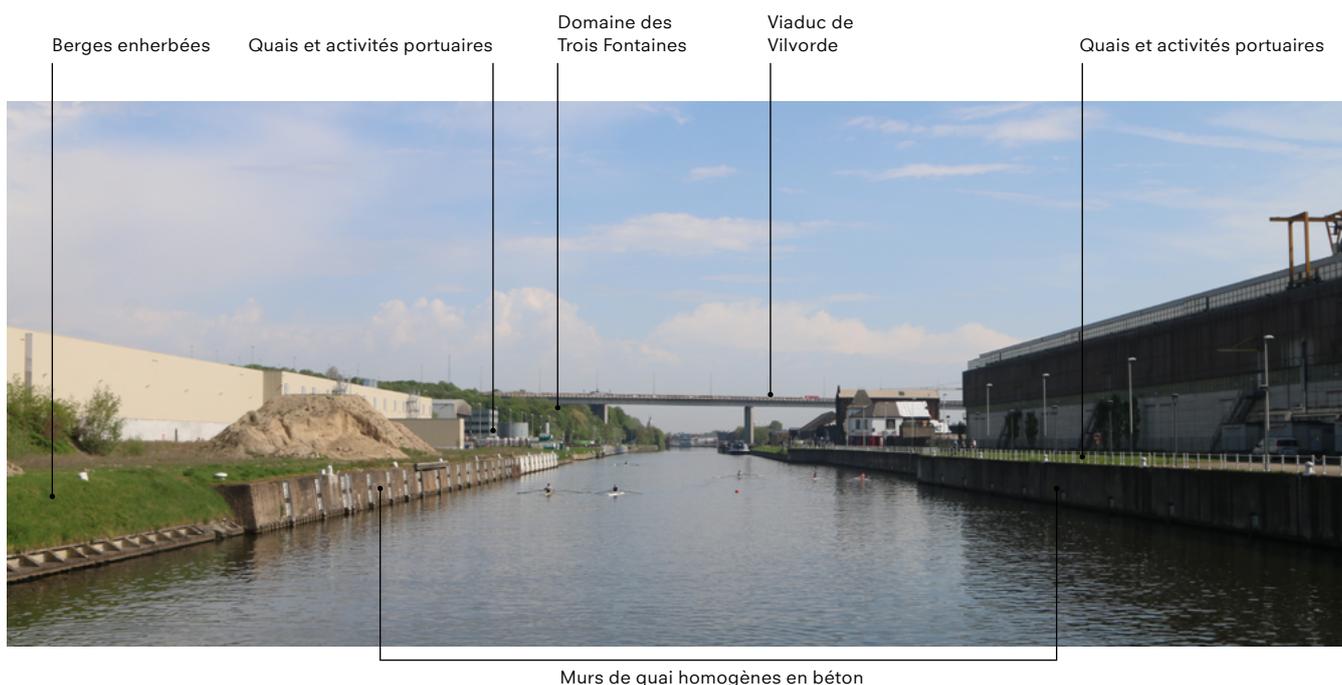
## PERSPECTIVE SUR LES ACTIVITÉS PORTUAIRES DEPUIS LA TERRASSE MEUDON



## RECOMMANDATIONS

- La Terrasse Meudon doit être aménagée de manière unitaire et dégagée, à l'échelle de la vue qu'elle procure.
- Elle doit offrir régulièrement des éléments de mobilier urbain permettant de profiter du point de vue et doit favoriser des vues non-obstruées de l'ensemble du cône visuel.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...).
- Son aménagement prolonge celui du bassin ou des quais sur lesquels ils offrent une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- Un paysage de coulisses doit être aménagé ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).

## PERSPECTIVE SUR L'AXE DU CANAL DEPUIS LE PONT BUDA



### RECOMMANDATIONS

- L'aménagement du Pont Buda et des espaces publics adjacent doit viser à élargir l'espace dévolu aux modes actifs et intégrer du mobilier adéquat de manière à orienter des espaces de séjours face à la perspective. L'aménagement est unitaire.
- Sa programmation est inclusive. Elle s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la valeur ajoutée d'une vue dégagée et de sa mise en valeur (guinguette, gradins, transat, ...)
- Leur aménagement prolonge celui du bassin ou des quais sur lesquels ils offrent une perspective visuelle. L'espace public « fait partie » de la perspective qu'il valorise.
- Le paysage portuaire et industriel doit être mis en scène. Les activités portuaires doivent être conservées ainsi que la visibilité de leur fonctionnement (tas de matériaux, entreposage, manutention, ...).
- Un paysage de coulisses doit être aménagé ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).

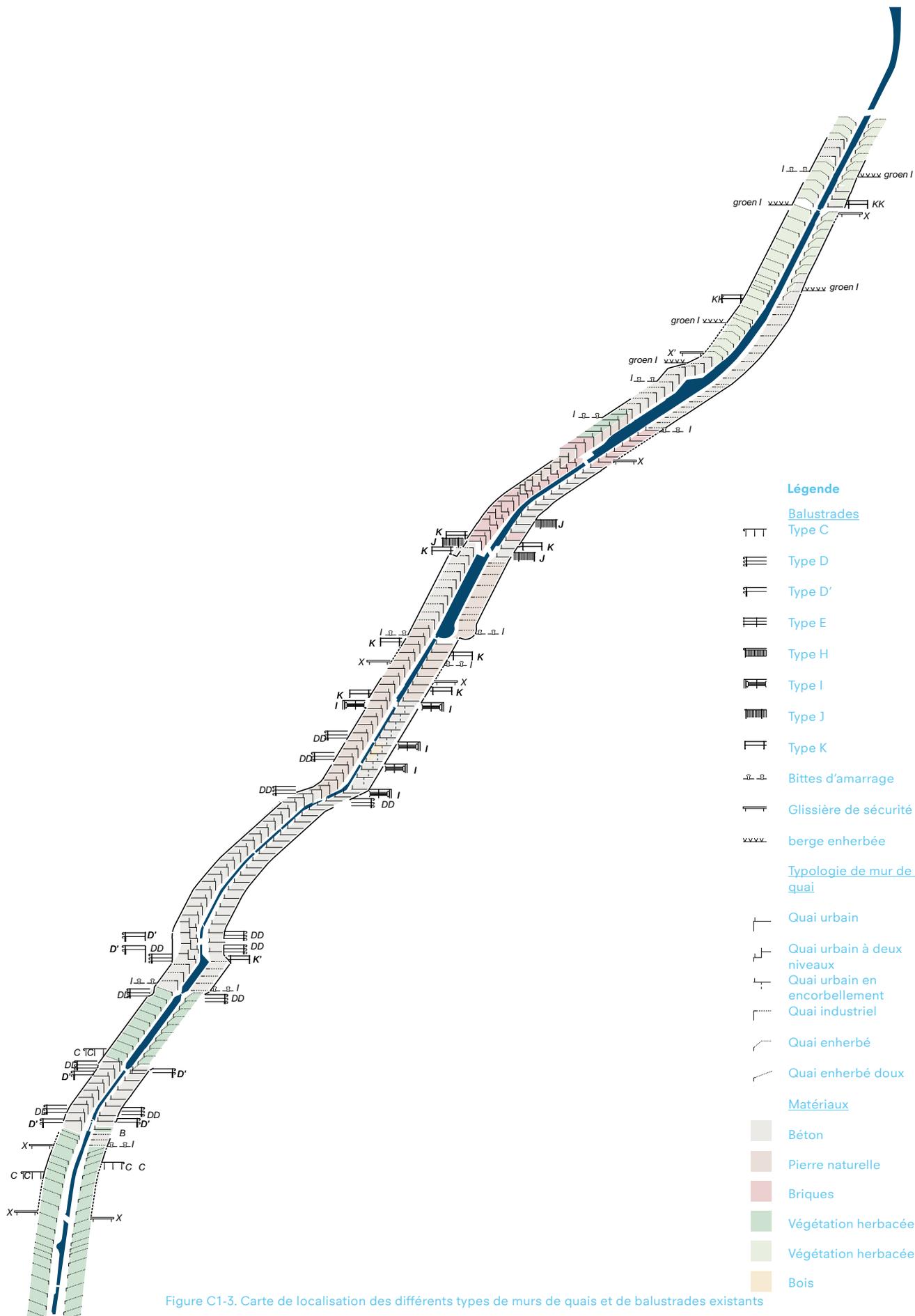
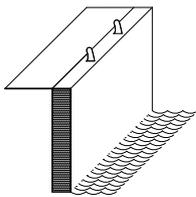


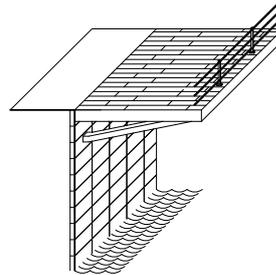
Figure C1-3. Carte de localisation des différents types de murs de quais et de balustrades existants

## MURS DE QUAIS

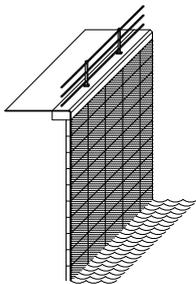
Le BKP préconise la valorisation des murs de quais existants et le renforcement de leur homogénéité en limitant les typologies de rives acceptées et en y ajoutant une typologie de berge naturalisée (Renforcer les réseaux écologiques, p.165).



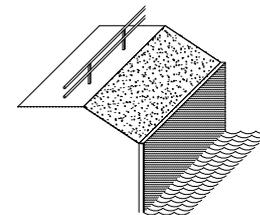
Mur de quai industriel  
béton



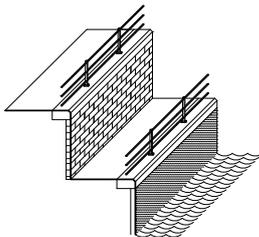
Mur de quai urbain en encorbellement  
béton



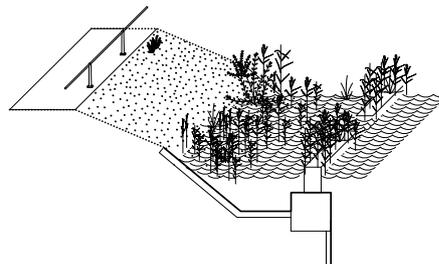
Mur de quai urbain  
pierre naturelle



Mur de quai enherbé  
végétation, herbacées



Mur de quai urbain à deux niveaux  
pierre naturelle (haut variable (bas)



Berge naturelle  
végétation zone humide

## RECOMMANDATIONS

- Les bords de quai doivent être aménagés selon les typologies suivantes : mur de quai industriel, mur de quai urbain, mur de quai urbain à deux niveaux, mur de quai urbain en encorbellement, mur de quai enherbé, berge enherbée, berge naturelle.
- Les murs de quai minéraux doivent être exécutés en un des matériaux suivants : pierre naturelle, briques (uniquement dans la zone du Domaine Royal et du BRYC), béton. Chaque type de revêtement doit s'accorder à une même apparence et finition.
- La naturalisation de berge ne peut entraîner une augmentation significative des coûts d'entretien dus à la dégradation causée par les remous des bateaux.
- Les aménagements de murs de quai, y compris leur matérialité, doivent viser à renforcer l'homogénéité des berges du canal par tronçon ou bassin.
- Les aménagements et l'homogénéisation des murs de quais doivent répondre aux exigences de stabilité actuelles et projetées.

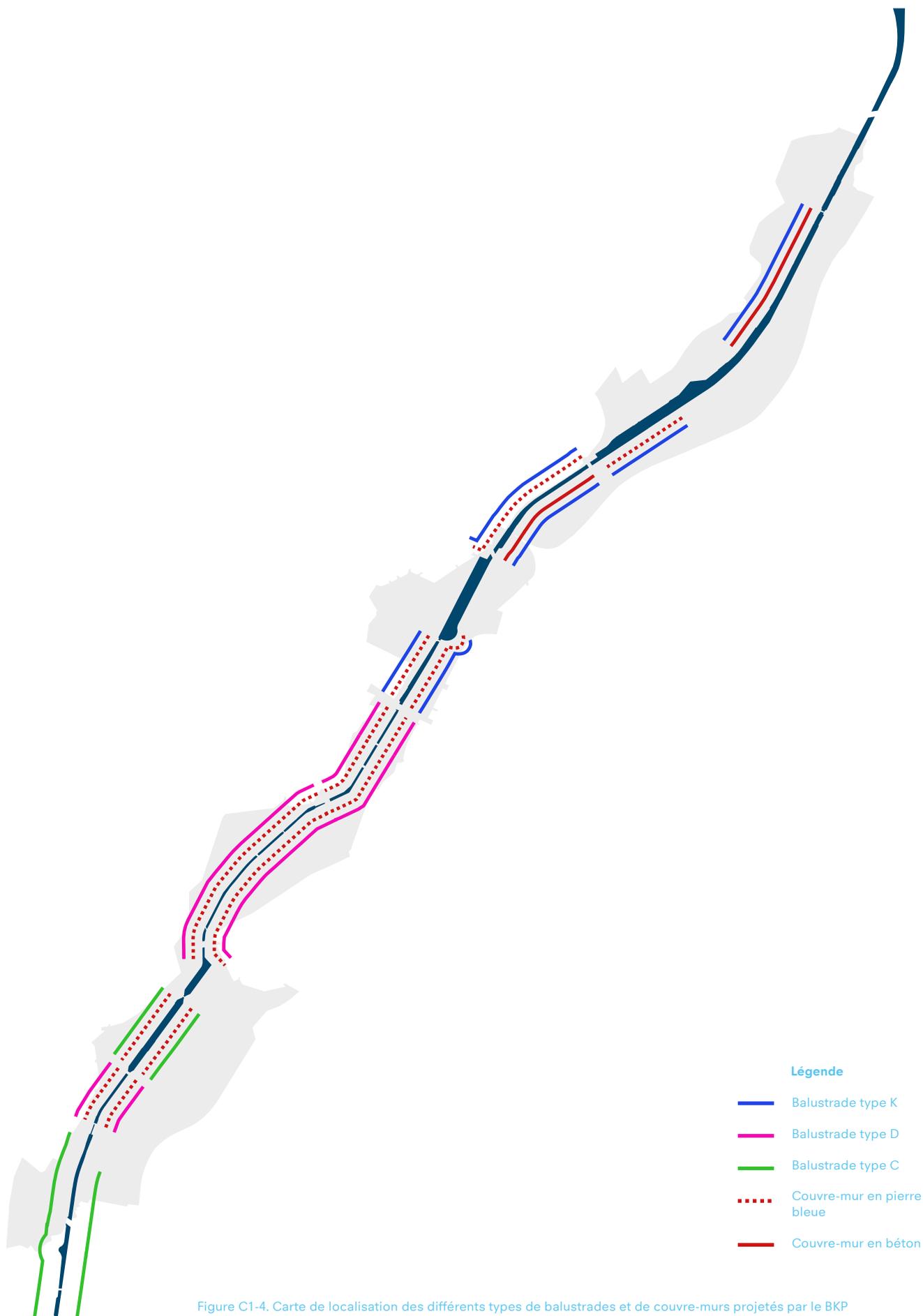
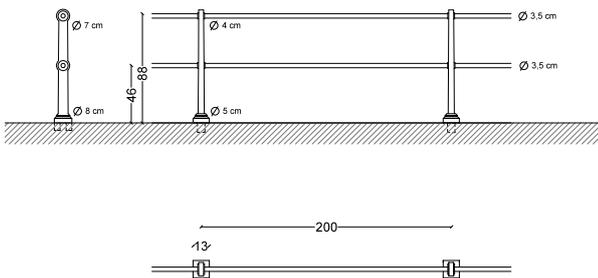


Figure C1-4. Carte de localisation des différents types de balustrades et de couvre-murs projetés par le BKP

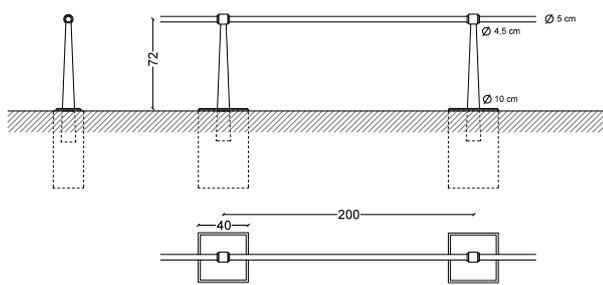
## BALUSTRADES ET COUVRE-MURS

Le BKP préconise également de limiter les typologies de balustrades et des couvre-murs acceptées (Figure C1-4, p.68). En accord avec la logique déjà engagée par le Port de Bruxelles, les balustrades existantes sont à remplacer au fur et à mesure par un ensemble de modèles limités, notamment les modèles C, D, et K. Les couvre-murs sont, selon leur contexte, en pierre bleue ou en béton, avec des dimensions et détails continus.

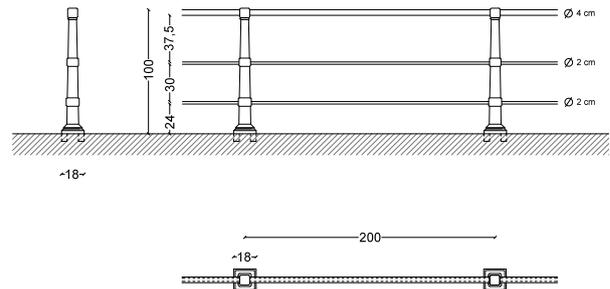
balustrade type K



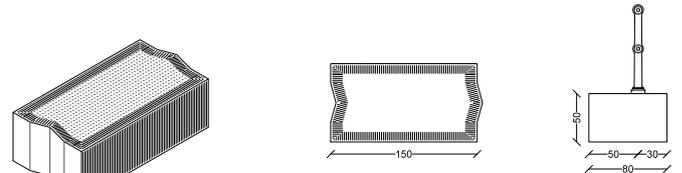
balustrade type C



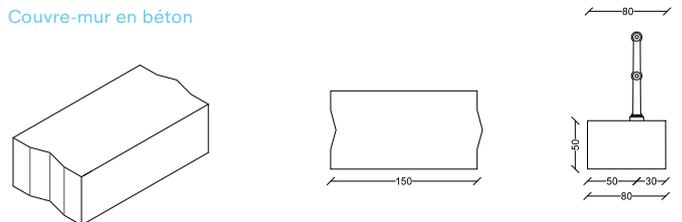
balustrade type D



Couvre-mur en pierre bleue

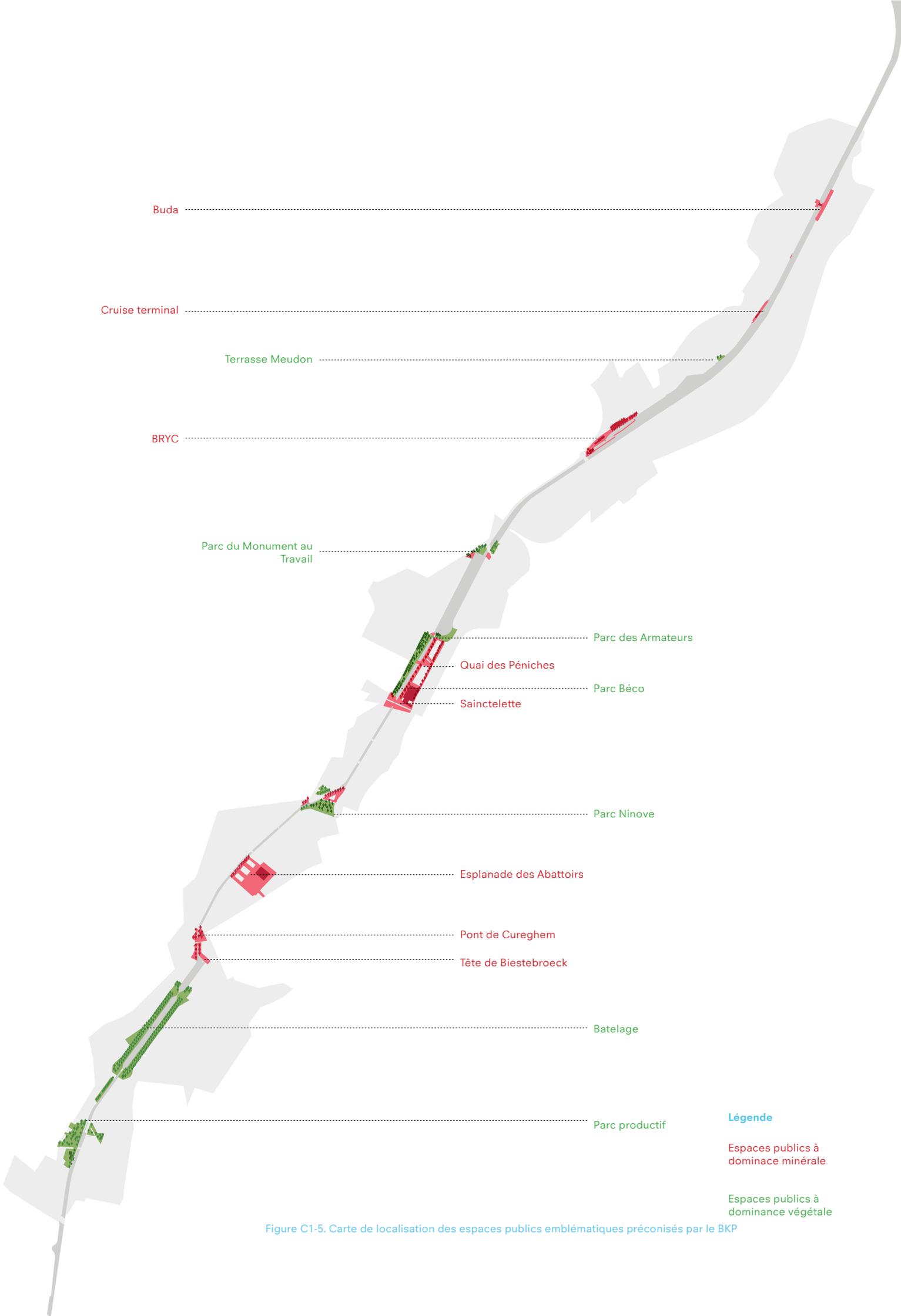


Couvre-mur en béton



## RECOMMANDATIONS

- Les balustrades doivent être remplacées au fur et à mesure par un ensemble de modèles limités.
- En général, les quais réservés aux activités urbaines et les quais publics pouvant accueillir un usage portuaire ponctuel (Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79) doivent être sécurisés par la mise en œuvre de balustrades.
- A partir de la place Saintelette jusqu'à la frontière régionale nord, le modèle K doit être appliqué. Si les conditions le nécessitent, sa hauteur peut être portée à 1100mm et elle peut être dotée d'un filet de sécurité en câbles d'acier inox fixes. Ce type de balustrade est alors aménagé sur toute la longueur d'un tronçon
- De l'autre côté de la place Saintelette, jusqu'à la frontière régionale, deux modèles doivent être appliqués : le modèle D pour les murs de quai urbains, et le modèle C pour les quais enherbés (les berges du bassin Batelage et les berges au sud de l'écluse d'Anderlecht)
- Des exceptions pourraient être faites pour des raisons patrimoniales
- Les balustrades doivent être de couleur RAL 7035
- Les balustrades «K» doivent toujours être placées sur un couvre-mur en béton, avec deux exceptions : au niveau des murs de quai en briques (Domaine Royal et BRYC), et au niveau du bassin Béco. Dans ces deux cas, le couvre-mur doit être en pierre naturelle
- Les balustrades «D» doivent toujours être placées sur un couvre-mur en pierre naturelle
- Les balustrades «C» doivent toujours être placées sans couvre-mur
- Les couvre-murs - qu'ils soient en pierre naturelle ou en béton - doivent avoir les dimensions suivantes : longueur 150cm, largeur 80cm, épaisseur 50cm



Buda

Cruise terminal

Terrasse Meudon

BRYC

Parc du Monument au Travail

Parc des Armateurs

Quai des Péniches

Parc Béco

Saintelette

Parc Ninove

Esplanade des Abattoirs

Pont de Cureghem

Tête de Biestebroeck

Batelage

Parc productif

**Légende**

Espaces publics à dominance minérale

Espaces publics à dominance végétale

Figure C1-5. Carte de localisation des espaces publics emblématiques préconisés par le BKP

## AMBITION 2

### RYTHMER LE CANAL D'ESPACES PUBLICS EMBLÉMATIQUES

**Le BKP a l'ambition de valoriser et de développer de manière qualitative la relation à la voie d'eau de la Région sur toute la longueur du canal. Pour ce faire, le BKP préconise de rythmer les 14 km de la voie d'eau par la création d'une armature d'espaces publics organisés sur l'épine dorsale que représente le canal. (Figure C1-4)**

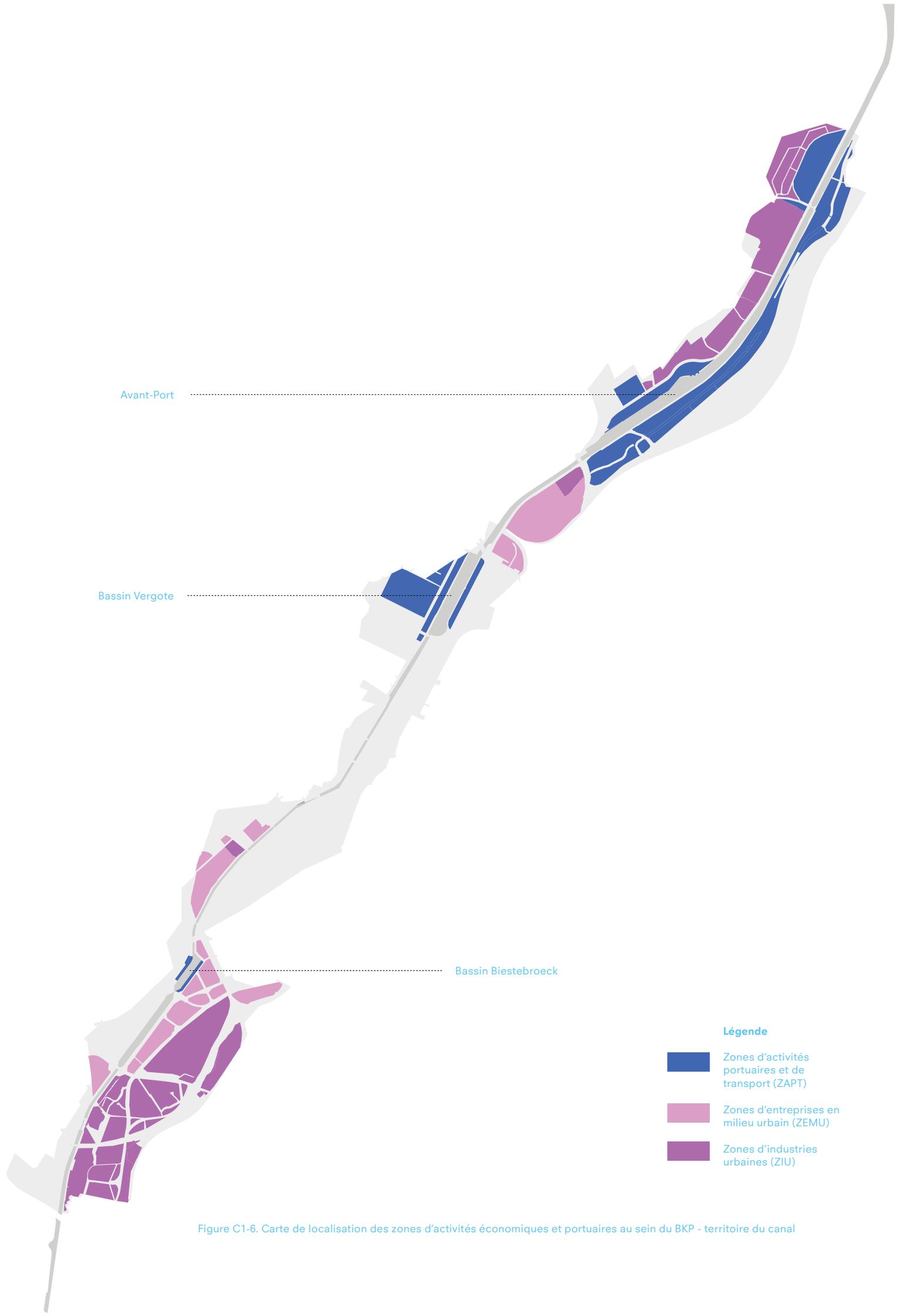
**L'objectif est d'aménager des espaces publics qui sont emblématiques du territoire du canal, et qui mettent la relation entre la Région et sa voie d'eau en valeur par des activités urbaines et récréatives. Un espace public emblématique peut ainsi être de petite taille, tant que sa localisation et son aménagement particulier lui confère cette relation particulière à la voie d'eau qui lui donne ce statut « emblématique » que d'autres espaces publics dans le territoire ne possèdent pas.**

**Cette armature d'espaces publics entend s'accrocher aux environnements et quartiers existants et spécifiques, révéler et valoriser les différents paysages et espaces du canal, renforcer et compléter les points d'intensités urbaines existants et générer ainsi une diversité d'espaces publics liés à l'eau.**

**Les espaces publics emblématiques sont traités dans les sous-zones correspondantes.**

#### RECOMMANDATIONS

- Les espaces publics répondent à leur contexte et à leur environnement particulier et permettent une relation qualitative à l'eau. La relation à l'eau et sa mise en valeur est le premier ingrédient de leur vocation.
- Les différents espaces publics sont chacun aménagés de manière unitaire : ils visent à mettre en valeur une unité spatiale unique, quel que soit leur échelle, plutôt que de diviser l'espace ouvert en différents espaces distincts.
- Leur aménagement participe à la construction d'une identité et d'une cohérence d'ensemble sur toute la longueur du canal. Leur caractère exceptionnel peut s'exprimer par un vocabulaire spécifique (modèle particulier de mobilier, de revêtement de sol, mise en lumière complémentaire) qui est compatible avec l'identité générale des éléments le long du canal.
- Leur programmation s'envisage en tenant compte des besoins locaux, mais également en considérant la programmation des autres espaces publics du canal afin de proposer une diversité d'activités et de situations à l'échelle du canal.
- Ils sont aménagés comme une place publique à dominance minérale, ou comme parc public, à dominance végétale où au moins 60% de l'espace est sous couvert végétal. Ils visent à augmenter le potentiel de développement de la biodiversité. L'écopotential (coefficient de potentiel pour la biodiversité) est calculé.



Avant-Port

Bassin Vergote

Bassin Biestebroeck

**Légende**

-  Zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT)
-  Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)
-  Zones d'industries urbaines (ZIU)

Figure C1-6. Carte de localisation des zones d'activités économiques et portuaires au sein du BKP - territoire du canal

## AMBITION 3

# VALORISER LA PRÉSENCE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET PORTUAIRES

**Les activités économiques font partie intégrante de l'identité et du paysage du territoire du canal (Figure C1-5). Le BKP a l'ambition de valoriser et de garantir leur présence et, par l'aménagement des espaces publics et ouverts, de permettre une reconnexion entre ville et port, entre activités récréatives et activités économiques.**

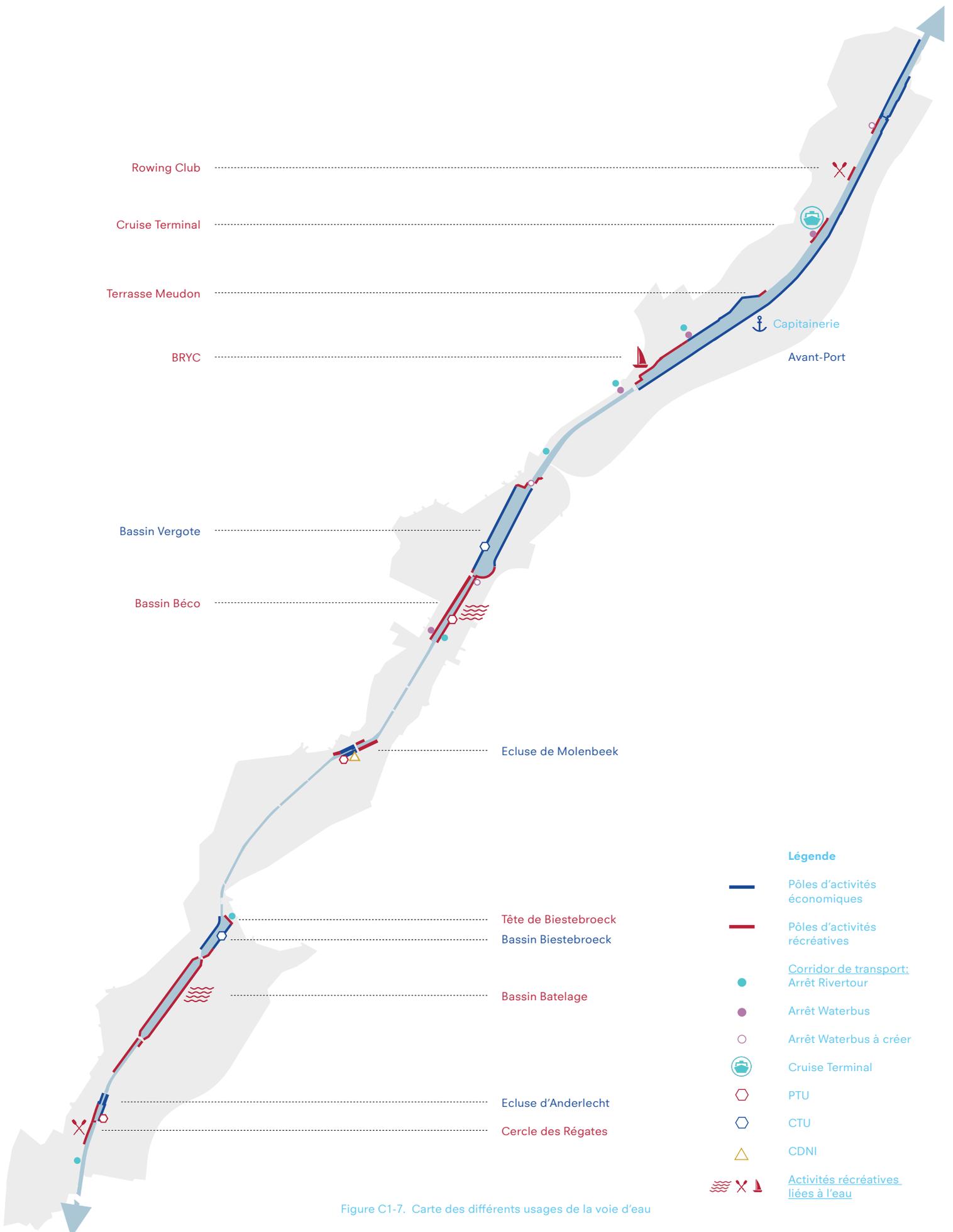
**Les zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT), les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) et les zones d'industries urbaines (ZIU) sont identifiées. Le BKP préconise de valoriser la présence d'activités économiques en améliorant leur intégration urbaine.**

**Si les aspects relatifs aux perspectives et vues sur la voie d'eau ont déjà été énuméré précédemment, l'intégration « côté ville » nécessite :**

- **un traitement de haute qualité des abords et des espaces ouverts visibles des activités (zone de recul, clôtures, présence végétale, zones de manœuvres, ...)** ;
- **une attention particulière à la perméabilité visuelle des activités et à la visibilité de la voie d'eau depuis les espaces publics attenants, spécifiquement dans le prolongement des axes visuels des voiries qui y débouchent ;**
- **une clarté et une sécurisation des accès et clôtures vis-à-vis du public et des utilisateurs. Le nombre d'accès est limité au maximum par activité. Si possible, les accès sont mutualisés entre plusieurs activités pour rationaliser l'usage du sol et libérer davantage de place pour des activités économiques.**

### RECOMMANDATIONS

- Le traitement des abords des activités portuaires doit être de haute qualité. Les zones de recul, les clôtures et les zones de manœuvres doivent avoir un aménagement simple et sobre qui vise à s'harmoniser au contexte environnant, particulièrement au niveau de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol.
- Les abords des activités doivent être traités comme des « avants » et non comme des arrières ; ils sont la façade urbaine principale de ces activités dans la ville.
- La perméabilité visuelle depuis l'espace public vers la voie d'eau doit être recherchée et mise en valeur, spécifiquement dans le prolongement d'axes visuels qui débouchent sur les parcelles.
- Les accès doivent être limités au maximum par activité. Lorsque c'est possible, les accès doivent être mutualisés entre plusieurs activités.
- Les accès doivent être aménagés afin d'être clairs et lisibles dans l'espace public, et afin de sécuriser au maximum le public et les utilisateurs.
- Côté canal, l'aménagement doit respecter l'ambition de « mettre en scène le canal » ; les quais et leur matérialité sont harmonisés par bassin.
- Les aspects relatifs à la présence végétale et à la durabilité de l'aménagement sont traités dans ([Paysage et durabilité, p.137](#)).
- De manière générale, la valorisation des activités économiques et portuaires doit passer par un maintien de la navigabilité du canal ; une garantie de la sécurité sur le canal, les infrastructures, les quais et les terrains d'activités ; une garantie de bonne condition d'exploitation pour les activités économiques des entreprises.



Rowing Club

Cruise Terminal

Terrasse Meudon

BRYC

Capitainerie

Avant-Port

Bassin Vergote

Bassin Béco

Ecluse de Molenbeek

Tête de Biestebroeck

Bassin Biestebroeck

Bassin Batelage

Ecluse d'Anderlecht

Cercle des Régates

**Légende**

- Pôles d'activités économiques
- Pôles d'activités récréatives
- Corridor de transport: Arrêt Rivertour
- Arrêt Waterbus
- Arrêt Waterbus à créer
- ⊕ Cruise Terminal
- ⬠ PTU
- ⬠ CTU
- △ CDNI
- ⊕ ⊕ ⊕ Activités récréatives liées à l'eau

Figure C1-7. Carte des différents usages de la voie d'eau

## AMBITION 4

### PROFITER DE LA VOIE D'EAU ET DE SES QUAIS

**Le BKP entend favoriser une plus grande utilisation de la voie d'eau en tant que corridor de transport et en tant que support d'activités récréatives et urbaines.** (Figure C1-6)

**Pour garantir la capacité du canal à accueillir ces flux et ces usages, il est nécessaire de clarifier les usages et l'accessibilité des quais et de la voie d'eau selon les différents tronçons du canal.**

**Cette clarification entend d'une part favoriser le transport fluvial en indiquant des espaces de transbordement de biens, en rationalisant l'utilisation des quais portuaires et en valorisant les arrêts de transports fluviaux pour les personnes.**

**D'autre part, elle entend favoriser les usages économiques et les usages récréatifs de la voie d'eau, en délimitant les espaces adaptés et principalement destinés aux activités économiques ou aux activités récréatives sous la forme de pôles.**

**Enfin, le BKP identifie 5 degrés d'accessibilité qui traduisent ces différents éléments et les localise pour l'ensemble des quais du canal.** (Figure C1-8, p.78)

## MAXIMISER LE RECOURS À LA VOIE D'EAU COMME CORRIDOR DE TRANSPORT

Le BKP préconise :

- de rationaliser l'usage des quais de façon à maximiser le recours à la voie d'eau, ce qui pourrait passer par des réorganisations de concessions portuaires ;
- de valoriser un réseau de points de transbordement pour de la distribution urbaine (PTU) ;
- de valoriser les centres de transbordement urbain (CTU) liés à la voie d'eau ;
- d'aménager des arrêts de transports fluviaux au niveau des espaces publics emblématiques le long du canal et de valoriser leur utilisation.

### RECOMMANDATIONS

- L'usage des quais des concessions portuaires doit être rationalisé de manière à maximiser le nombre de concessions ayant un accès à un quai.
- Des Points de Transbordement Urbain (PTU) sont prévus au niveau des Bassins Béco et Batelage, avant l'Ecluse de Molenbeek, et au niveau de l'Ecluse d'Anderlecht. Il s'agit d'une utilisation ponctuelle d'espace public ou de quai pour le déchargement de matériaux. Un plan de gestion est élaboré dans le cas des PTU situés sur l'espace public.
- Des Centres de Transbordement Urbain (CTU) sont opérationnels au niveau du Bassin Vergote et du Bassin Biestebroek. Il s'agit de plateformes fixes multi-usages et adaptées au contexte urbain permettant de transborder des marchandises.
- Un point de collecte lié à la Convention Déchets en Navigation Intérieure (CDNI) doit être prévu au niveau de l'Ecluse de Molenbeek. Ce point permet de collecter les déchets survenant à bord des navires.
- Des arrêts de taxis fluviaux devraient être prévus au niveau des espaces publics emblématiques le long du canal. Leur localisation précise et leur aménagement doivent être étudiés pour garantir un embarquement/débarquement sécurisé.

## CLARIFIER LES USAGES DE LA VOIE D'EAU

Le BKP propose :

- de définir des pôles d'activités récréatives liées à la voie d'eau hors des zones d'activités portuaires et de transport.  
Les bassins Béco et Batelage sont destinés prioritairement à accueillir des activités récréatives urbaines liées à la voie d'eau, en complément des activités déjà existantes ailleurs. Le BRYC est conforté comme pôle majeur d'activités récréatives liées à l'eau ;
- de définir des pôles d'activités économiques liées au canal au sein des zones d'activités portuaires et de transport.  
L'Avant-Port, le Bassin Vergote et le Bassin Biestebroeck sont principalement destinés à une utilisation économique de la voie d'eau.

## RECOMMANDATIONS

- L'Avant-Port, le Bassin Vergote et le Bassin Biestebroeck sont destinés à une utilisation économique de la voie d'eau, à l'exception des activités récréatives, urbaines ou publiques reprises sur les figures ([Carte des différents usages de la voie d'eau, p.74](#)) et ([Carte des degrés d'accessibilités des quais, p.78](#)). L'expansion d'activités existantes utilisant la voie d'eau comme mode principal de transport doit être poursuivie. Les activités récréatives sont ponctuelles, déterminées et soumises à autorisations (ex: Royal Watersports Rowing Club, scouts marins, ...).
- Les bassins Béco et Batelage sont des lieux adaptés pour accueillir des activités récréatives urbaines liées à la voie d'eau, en complément des activités déjà existantes.
- Le BRYC doit être conforté comme pôle majeur d'activités récréatives liées à l'eau. Ses activités et de son accessibilité publique doivent être intensifiées.
- La navigation commerciale doit être prioritaire sur les usages récréatifs ; ceux-ci ne peuvent pas gêner le bon fonctionnement de la navigation commerciale.
- Toute nouvelle utilisation de la voie d'eau (kayaks, pédalos, nageurs, ...) est soumise aux règles en matière de navigation et de sécurité dont la responsabilité incombe à la capitainerie du Port de Bruxelles.
- La largeur existante de la passe navigable ne peut pas être réduite. Les zones de mise à l'eau (quais abaissés, pontons, etc.) ne peuvent pas déborder sur la passe navigable et respectent les principes de sécurité édictés par le Port.
- La temporalité des usages récréatifs doit être prise en compte. Certaines activités peuvent être limitées aux weekends et soirées.
- Des bateaux-piscines sont localisés prioritairement sur le Bassin Béco et/ou le Bassin Batelage.

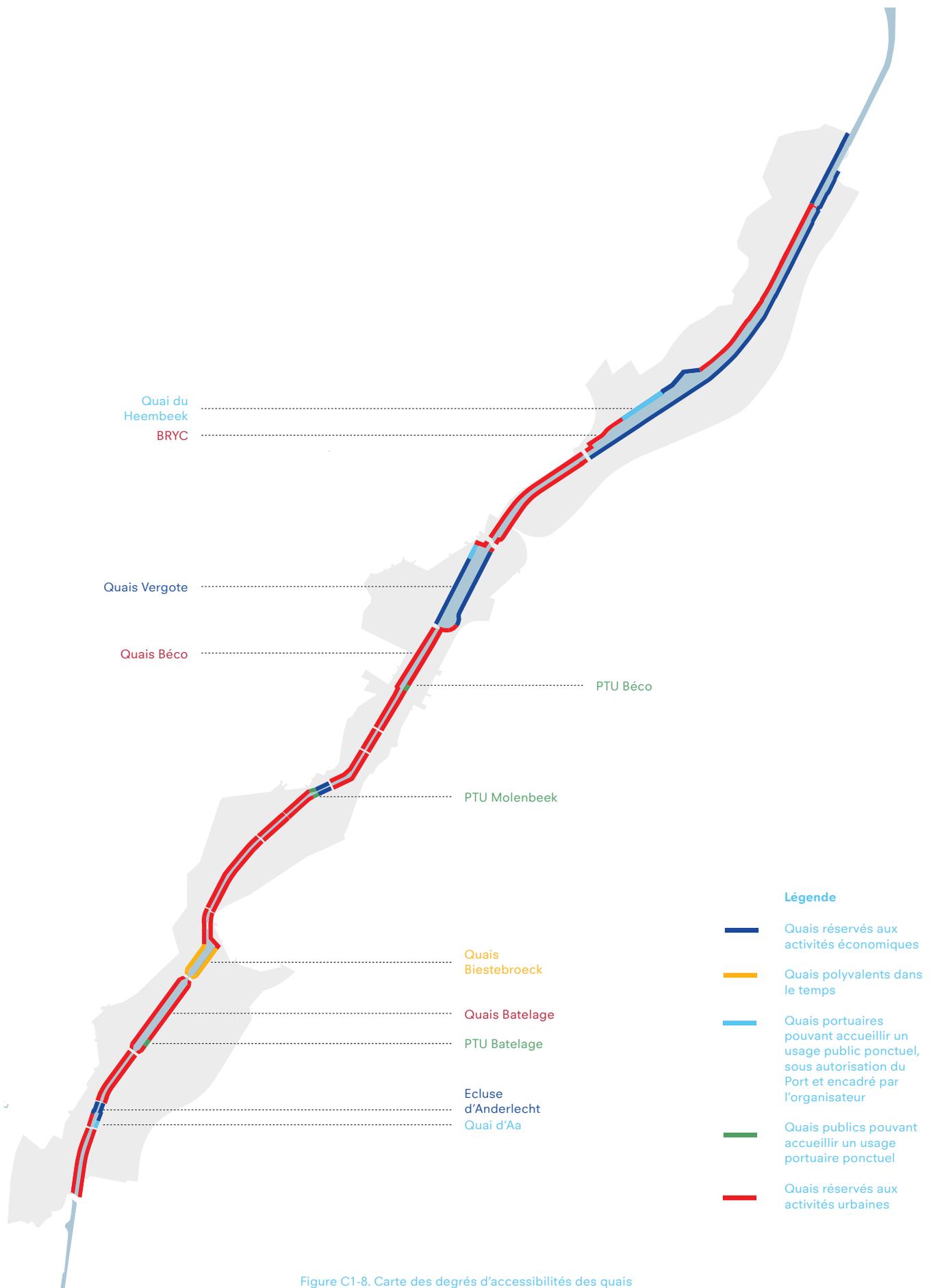


Figure C1-8. Carte des degrés d'accessibilités des quais

## CLARIFIER LES DEGRÉS D'ACCESSIBILITÉ DES QUAIS

Plusieurs degrés d'accessibilité sont identifiés par le BKP (Figure C1-8, p.78) :

- les quais réservés aux activités économiques et portuaires.  
Ces quais ne sont jamais accessibles au public et sont entièrement dédiés aux activités portuaires ;
- les quais polyvalents dans le temps.  
Un partage temporel de l'espace du quai est prévu entre les activités portuaires et les activités urbaines. En dehors des temps de chargement et déchargement, le quai est accessible au public. Lors des opérations de chargement et déchargement, il est réservé aux activités portuaires. Cet usage partagé des quais devra faire l'objet, avant son éventuelle mise en oeuvre concrète, d'un plan de gestion. Leur aménagement se fait dans la continuité des espaces publics adjacents ;
- les quais portuaires pouvant accueillir un usage public ponctuel.  
Ces quais sont principalement destinés aux activités portuaires, notamment au stockage temporaire et sporadique de terres/boues/matériels de construction en attente d'une évacuation. Selon une certaine fréquence ou de manière ponctuelle, une partie de ceux-ci peut être utilisée pour des activités urbaines. Ils sont aménagés en continuité de l'espace public adjacent. Le Port de Bruxelles veillera à ce que l'activité portuaire ne soit pas entravée et que la sécurité soit maximale ;
- les quais publics pouvant accueillir un usage portuaire ponctuel.  
Ces quais sont principalement destinés au public et aux activités urbaines. Ils font partie de l'espace public de la ville et sont aménagés comme tels. Selon une certaine fréquence ou de manière ponctuelle, une partie de ceux-ci peut être utilisée pour des activités portuaires (ex : points de transbordement) ;
- les quais réservés aux activités urbaines.  
Ces quais sont toujours accessibles au public et font partie de l'espace public de la ville.

### RECOMMANDATIONS

- Les quais réservés aux activités économiques et portuaires ne doivent pas être accessible au public et doivent être sécurisés (Avant-Port, Bassin Vergote).
- Des quais polyvalents dans le temps doivent être aménagés autour du Bassin Biestebroeck. Ils doivent permettre une utilisation mixte contrôlée avec précision dans le temps et l'espace. Un plan de gestion est élaboré.
- Des quais portuaires pouvant accueillir un usage public ponctuel, soumis à autorisation du Port et encadré par l'organisateur, peuvent être prévus. Ils font partie des quais réservés aux activités économiques et portuaires et peuvent accueillir ponctuellement des activités urbaines (ex: événement). Un plan de gestion est élaboré.
- Des quais publics pouvant accueillir un usage portuaire ponctuel peuvent être prévus. Ils font partie de l'espace public et peuvent accueillir ponctuellement des activités portuaires (ex : transbordement). Un plan de gestion est élaboré.
- Les quais réservés aux activités urbaines doivent toujours être accessibles au public, pour autant que les conditions de sécurité le permettent, et doivent faire partie (et être aménagés) comme espace public.



C – 2

## ESPACES PUBLICS LINÉAIRES

*Renforcer le caractère d'espace public  
des infrastructures de circulation et  
leur donner cohérence et identité*



1. Espace public linéaire au niveau du Square Vandervelde



2. Itinéraire RER vélo à hauteur du Quai de Biestebroek



3. Piste cyclable bi-directionnelle sur l'Allée Verte



4. Itinéraire RER vélo à hauteur du Quai Fernand Demets

# CONSTATS

Les espaces publics présents dans le territoire du canal sont composés à majorité de voiries, que nous considérons ici comme des « espaces publics linéaires ». En effet, du fait de la morphologie urbanistique du canal, à savoir une coupe traversant le tissu urbain, celui-ci présente une efficacité attrayante pour parcourir la ville qui explique la présence de ces infrastructures de circulations, dont certaines longent directement le canal et font partie intégrante de ses quais.

Quatre constats principaux peuvent être posés concernant ces espaces publics linéaires

## PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Les espaces publics linéaires sont souvent principalement aménagés en considérant les besoins des véhicules et ne sont dès lors pas équilibrés. Bien que la prégnance de la chaussée sur ces espaces publics linéaires ne soit pas homogène, l'espace dévolu à la chaussée et au stationnement est généralement majoritaire et ne laisse ainsi que peu de place aux autres modes de mobilité ou aux usages qui occupent généralement l'espace public en zone urbaine. Cette conception

principalement infrastructurelle de ces espaces publics fait que la chaussée représente de plus souvent une barrière urbaine peu franchissable qui détermine deux sous-espaces le long de son parcours et que ces espaces ne sont pas hospitaliers et/ou attractifs. Ces éléments participent à la sensation de barrière urbaine qui est parfois associée à la traversée du canal au sein de la Région (illustrations 1,3,6,8,9,10,11).

## MOBILITÉS ACTIVES ET/OU RÉCRÉATIVES

Les mobilités actives ou récréatives souffrent d'une conception principalement infrastructurelle. L'espace restant pour celles-ci ne leur permet en effet pas de disposer d'un aménagement de qualité. Pourtant, la voie d'eau est longée sur sa rive gauche par une des liaisons cyclables importantes de la Région, qui la relie à Halle au sud et à Vilvorde au nord. Cet itinéraire RER vélo, appelé « F20 » ou « itinéraire Canal », est toutefois moins performant que son appellation le laisserait penser : la largeur varie très fortement et est souvent insuffisante, des tronçons sont tout simplement manquants et plusieurs franchissements sont difficiles. La matérialisation n'est pas non plus constante, ce qui contrevient à sa lisibilité et est peu sécurisant.

A de nombreux endroits aujourd'hui, l'itinéraire cyclable est partagé de facto avec les piétons, ce qui crée des situations potentiellement sources de conflit, entre des cyclistes RER roulant à une vitesse adaptée à de longues distances, et des piétons voulant se balader tranquillement le long de la voie d'eau, éloignés du trafic automobile (illustrations 4,8,10). C'est surtout vrai pour la rive gauche où se situe la piste cyclable RER. Sur la rive droite, des espaces destinés aux piétons et dénués de conflits existent de manière assez continue (illustration 9), même si certains tronçons ou franchissements sont difficiles (illustrations 1,11).



5. Rue de Meudon



6. Avenue de Vilvorde



7. Rue de la Forêt d'Houthuist



8. Quai de Marémont



9. Quai de l'Industrie



10. Chaussée de Vilvorde



11. Quai Léon Mommyer

## TPOLOGIES

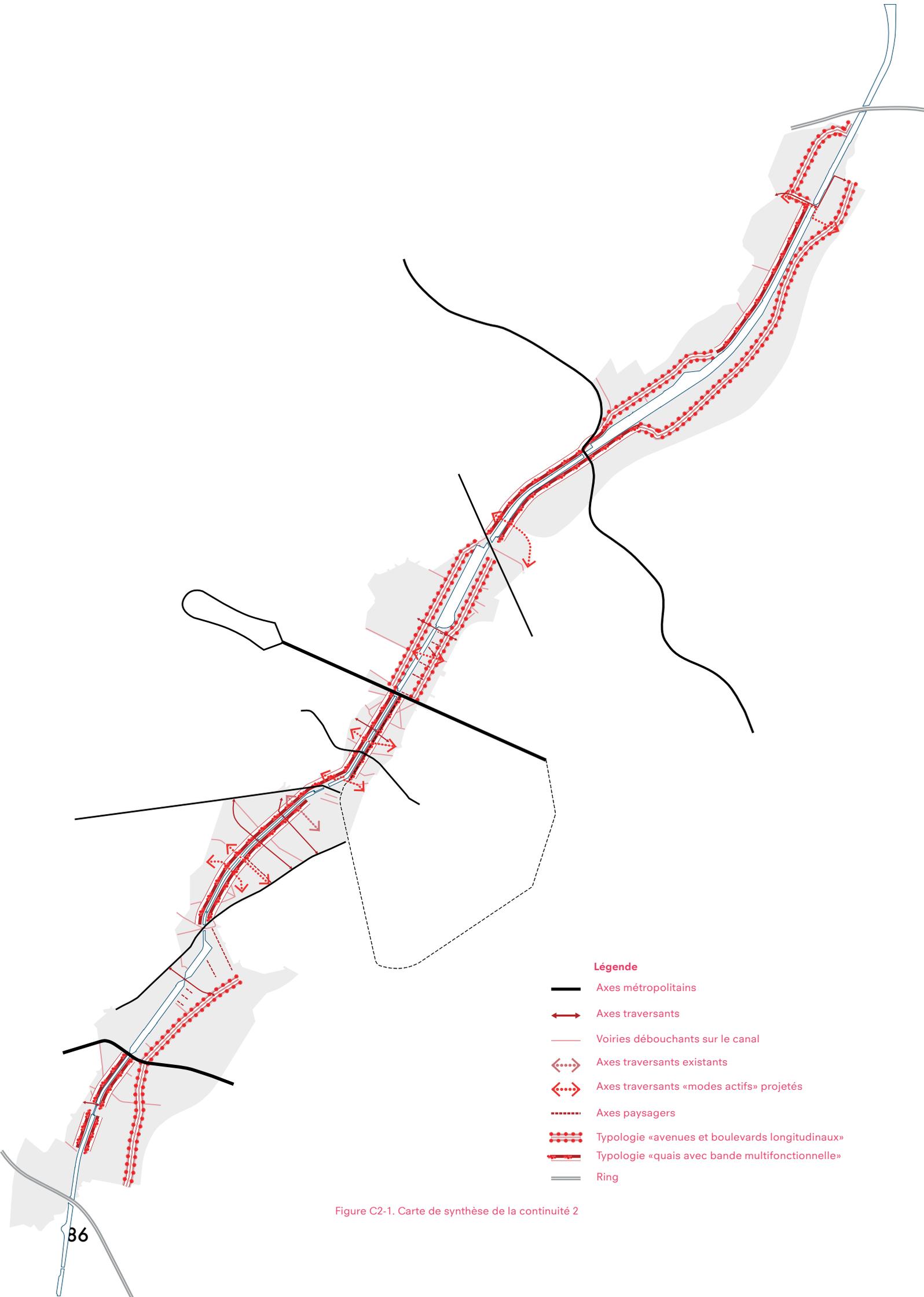
Les espaces publics linéaires au sein du territoire du canal ne sont pas homogènes. Différentes typologies de voiries peuvent être identifiées qui ne présentent pas les mêmes enjeux. Premièrement, les espaces publics linéaires se développant parallèlement au canal sur de grandes distances. Ils sont de deux types. D'une part ceux longeant directement le canal et faisant partie des quais, et d'autre part les avenues et boulevards parallèles au canal mais qui ne le longent pas directement, comme le Boulevard Industriel, l'Allée Verte, l'Avenue du Port ou l'Avenue de Vilvorde (illustration 6) par exemple. Ces voiries participent à la desserte du territoire du canal et accompagnent la continuité — la coupe traversant le tissu urbain — qu'il représente dans la Région. Deuxièmement, les espaces publics linéaires perpendiculaires au canal, qui soit le traversent, soit sont tout simplement interrompus par la voie d'eau et les voiries qui la longent, et y débouchent (illustrations 5,7).

## IDENTITÉ, COHÉRENCE ET QUALITÉ VISUELLE

Aujourd'hui, ces différents espaces publics linéaires ne permettent pas de faire émerger une identité commune ou une cohérence d'aménagement au sein du territoire du canal. Leur matérialité est très hétérogène, que ce soit en termes de revêtements, de mobiliers urbains, de mises en lumière ou de plantations et les typologies d'aménagements qui composent ces éléments sont disparates. Les espaces publics qui longent directement le canal ne le mettent pas particulièrement en valeur par un aménagement spécifique qui permettrait d'accompagner son parcours dans la Région. La qualité visuelle de ces espaces est dès lors relativement pauvre (illustrations 2,4,8,9,10,11). Elle est également impactée par le traitement des espaces ouverts privés qui sont visibles depuis l'espace public. C'est le cas dans les zones densément bâties, où certains

Certains des axes traversants sont des axes d'importance métropolitaine en termes de structuration urbaine et de voiries : le Boulevard Léopold II qui prolonge l'axe nord de la Petite Ceinture, le Pont Van Praet qui fait partie de la Moyenne Ceinture au nord ou encore le Pont Paepsem au sud, sans oublier le Pont de Trooz, qui fait partie du Tracé Royal. D'autres axes traversants sont des repères de la structuration historique de la ville. Ainsi les chaussées historiques (de Gand, de Mons, de Ninove) traversent le territoire du canal. Si leur tracé est parfois moins rectiligne et important que les axes précédents, il structure néanmoins les tissus environnants et démontrent des continuités morphologiques de part et d'autre du canal. Sur ces deux types d'axes traversants, l'espace public est souvent organisé avant tout pour gérer des flux de trafic automobile important (illustration 1). Contrairement aux axes traversants, les espaces publics linéaires débouchant sur le canal sont généralement dédiés à un trafic local — dès lors peu important (illustration 5).

bâtiments sont implantés en recul de la limite parcellaire et laisse donc devant eux des espaces ouverts privés plus ou moins profonds, directement visibles (et souvent accessibles) depuis le domaine public qui longe le canal. Aujourd'hui, il règne apparemment une certaine confusion quant à la délimitation entre les domaines public et privé qui a permis certaines utilisations du domaine public à des fins exclusivement privées et aux dépens généralement d'une utilisation publique par d'autres usagers, voire les mettant en danger. Ces appropriations ont ensuite été matérialisées dans l'aménagement — par exemple des revêtements de sol étendant visuellement le domaine privé sur le domaine public et interrompant les trottoirs —, rendant les limites privés/publics encore moins claires qu'auparavant, que ce soit visuellement ou dans la gestion, l'entretien et la sécurité de ces espaces (illustration 9).



**Légende**

-  Axes métropolitains
-  Axes traversants
-  Voiries débouchants sur le canal
-  Axes traversants existants
-  Axes traversants «modes actifs» projetés
-  Axes paysagers
-  Typologie «avenues et boulevards longitudinaux»
-  Typologie «quais avec bande multifonctionnelle»
-  Ring

Figure C2-1. Carte de synthèse de la continuité 2

# AMBITIONS

1.  
**Aménager des espaces publics multimodaux**

2.  
**Créer une figure cohérente le long des quais**

3.  
**Donner de la cohérence aux avenues  
et boulevards longitudinaux**

4.  
**Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal**



Figure C2-2. Carte des espaces publics linéaires

## AMBITION 1

### AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS MULTIMODAUX

Le BKP entend qualifier ces espaces linéaires (Figure C2-2) en espaces publics plutôt qu'uniquement en espace de voirie, et changer la priorité donnée aux logiques de circulation qui aujourd'hui sous-tend leur aménagement. L'objectif est de donner à ces espaces des qualités d'usages diversifiés propres à ceux d'un espace public.

Pour cela, le BKP a l'ambition d'aménager des espaces publics multimodaux. Il s'inscrit à ce titre dans le cadre planologique et stratégique régional. Il s'agit ici d'équilibrer et de répartir les espaces dévolus aux différents modes de déplacement et aux différents usages (le passage, le séjour, la desserte) afin de créer des espaces pour tous et plus conviviaux.

Cette ambition nécessite de définir le partage modal en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries. En fonction de celle-ci et des priorités modales qu'elle définit, certains itinéraires sont spécifiquement aménagés pour garantir les espaces nécessaires aux mobilités actives, aux véhicules des transports publics, et/ou aux véhicules motorisés à destination de la collectivité (ci-inclus le transport logistique). L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et pour les modes actifs (piétons, cyclistes) est universelle et l'aménagement des espaces favorise l'intermodalité.



**Légende**

-  Piste cyclable RER vélo (itinéraire canal) en asphalte ocre
-  Espace partagé
-  Zone de promenade piétonne
-  Zone de promenade piétonne à accessibilité limitée dans le temps, voir (Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79)
-  Itinéraires Cyclabes Régionaux transversaux
-  Chemin de halage
-  Points de franchissement (tous modes)
-  Points de franchissement dédiés aux modes actifs (passerelles en projet)

Figure C2-3. Carte de la piste cyclable et des zones de promenades piétonnes le long du canal proposés par le BKP

## PROMOUVOIR LES MOBILITÉS ACTIVES

L'axe que représente le canal en traversant la Région, s'il est attractif pour les automobilistes, l'est tout autant pour les modes actifs. Élargir les espaces dévolus à ceux-ci dans l'aménagement des rives du canal devrait permettre de renforcer son attractivité pour ces usagers — que ce soit pour se mouvoir ou pour des pratiques de loisirs (balade, jogging, etc.) — et ainsi de participer à l'augmentation de leur part modale dans les déplacements quotidiens. Naturellement, la revalorisation de l'itinéraire RER vélo sur la rive gauche du canal, la création d'un aménagement cyclable cohérent, clair, continu, sécurisé et qualitatif constitue une ambition pour le BKP.

Parallèlement à l'amélioration de l'infrastructure cyclable, il s'agit également d'améliorer les espaces dévolus aux autres mobilités actives, et à ne pas les mettre spatialement en concurrence. Le BKP considère en effet que ces deux pratiques (une mobilité cycliste et une mobilité piétonne qui peut également être récréative) doivent trouver leur place le long du canal et cela, dans des aménagements de qualité optimale, clairs, respectant les bonnes pratiques et ne générant pas de conflit d'usages. L'aménagement d'un itinéraire piéton longeant le canal et permettant de relier les quartiers entre eux fait ainsi partie des ambitions du BKP.

La largeur des quais dans la zone centre, entre le Pont de Cureghem et la Porte de Ninove rend toutefois impossible d'aménager à la fois une piste cyclable et une zone piétonne confortable sur la rive gauche. Le BKP préconise dans ce cas d'aménager la rive gauche pour accueillir une piste cyclable dédiée et adaptée aux recommandations RER et d'orienter les piétons sur la rive droite, où un large espace de promenade longeant directement le canal peut être aménagé.

Un autre tronçon reste néanmoins un défi pour accueillir l'ensemble à la fois une mobilité cycliste et une mobilité piétonne. Entre la Porte de Ninove et la Place Saintelette, où la largeur du quai ne permet pas d'aménager des espaces distincts suffisamment qualitatifs sur la rive gauche et où la rive droite ne peut pas être une alternative, sous peine de conforter un aménagement trop orienté sur les déplacements et pas assez sur les autres usages de l'espace public sur la rive gauche. Pour ce tronçon, la solution préconisée est un espace partagé (voir "Réaménager la rive gauche comme espace partagé, p.264"). Enfin, des itinéraires dédiés aux modes actifs perpendiculaires à l'axe du canal gagneraient à être aménagés. Ceux-ci sont traités dans ([Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133](#)).

### RECOMMANDATIONS

- L'accessibilité pour les modes actifs est universelle.
- Aménager ou élargir les espaces dédiés aux modes actifs.
- Aménager une piste cyclable continue de large sur toute la longueur du canal sur sa rive gauche, à l'exception du tronçon Porte de Ninove – Saintelette qui est aménagé en espace partagé, et à l'exception des tronçons de chemins de halage, aux extrémités nord et sud de la Région.
- Cette piste cyclable doit être connectée de manière efficace et sécurisée aux itinéraires cyclables qui la croisent.
- La piste cyclable doit être libre d'obstacles.
- Dans le cas où la piste cyclable fait partie du réseau RER vélo, et qu'elle est bidirectionnelle, sa largeur ciblée est 400 cm, et sa largeur minimale est 300 cm.
- Les pistes cyclables doivent être conformes aux plans et vademecums suivants: Bruxelles Mobilité : Infrastructures cyclables (vademeccum 1 à 9).
- La matérialité de la piste cyclable est continue, en asphalte ocre, et possède des qualités de revêtement en termes de rugosité et planéité la rendant adaptée et qualitative.
- Des emplacements pour vélos sont aménagés régulièrement sur l'espace public le long de cet itinéraire cyclable.
- Des zones de promenade piétonne sur les deux rives du canal doivent être aménagées (à l'exception de la rive gauche sur le du tronçon Pont de Cureghem – Porte de Ninove) d'une largeur minimale continue de 2m.
- Les trottoirs et zones de promenades piétonnes doivent être libres d'obstacles.
- La matérialité de la promenade piétonne est continue par tronçons et possède des qualités de revêtement en termes de rugosité et planéité la rendant adaptée et qualitative à un espace de promenade.
- Lorsqu'ils sont contigus, le niveau de confort des aménagements dédiés aux cyclistes et aux piétons doit être semblable.

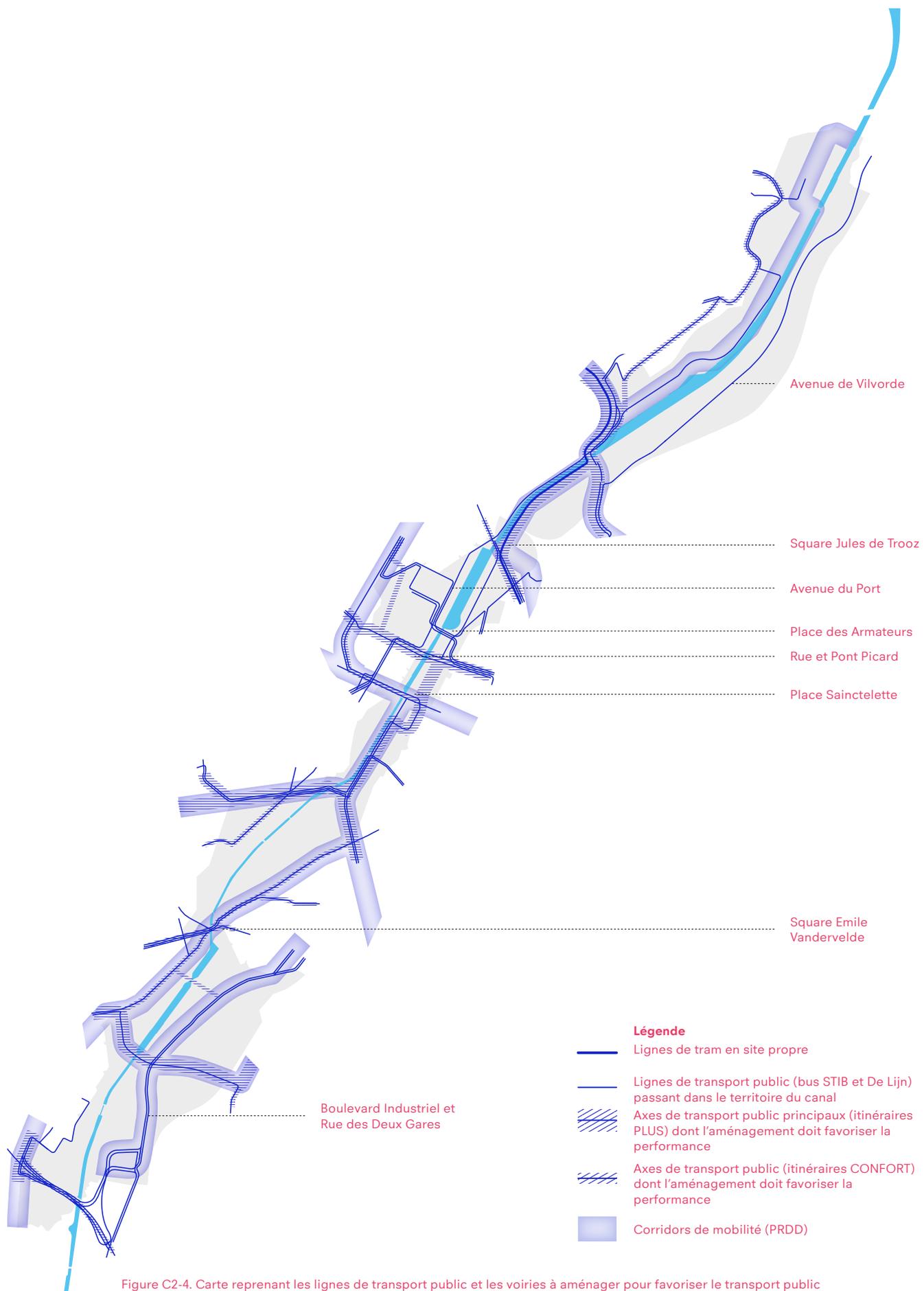


Figure C2-4. Carte reprenant les lignes de transport public et les voiries à aménager pour favoriser le transport public

## FAVORISER LE TRANSPORT PUBLIC

Le BKP entend favoriser les déplacements en transport public, sous deux aspects.

D'une part en termes d'aménagement facilitant le parcours des véhicules de transport public. La fréquentation du réseau de transport public est croissante. Pour améliorer les performances du réseau de surface et lui permettre de desservir de manière toujours plus efficace et attractive le territoire du canal, il est nécessaire d'améliorer la circulation des véhicules, conformément aux ambitions régionales présentes dans le PRDD, le Plan Directeur Bus, tous deux approuvés, ainsi que dans le plan Good Move et le Plan Directeur des Réseaux Structurants qui sont en cours.

Le BKP préconise dès lors la mise en œuvre, là où cela est nécessaire, de site propre ou autres aménagements permettant de garantir la vitesse commerciale moyenne des véhicules, en les protégeant du trafic automobile (Figure C2-4).

D'autre part, en termes de visibilité et d'attractivité, le BKP a l'ambition de valoriser les arrêts de transport public, en travaillant notamment sur leur intégration au sein de l'espace public. Cette ambition vise également à favoriser l'intermodalité et la cohérence du réseau de transport public.

### RECOMMANDATIONS

- Là où cela est nécessaire, des aménagements permettant de garantir la vitesse commerciale moyenne des véhicules, en les protégeant du trafic automobile, doivent être aménagés.
- Les lieux suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière pour améliorer la circulation des véhicules de transport public: Avenue de Vilvorde, Square Jules de Trooz, Place des Armateurs, Place Saintelette, Avenue du Port, Boulevard Simon Bolivar, Pont Picard, Rue Picard, Square Emile Vandervelde (Chaussée de Mons, Rue Wayez), Boulevard Industriel et Rue des Deux Gares.
- Les arrêts de transport public doivent être conformes aux directives de la STIB. Ils doivent favoriser le confort et l'information aux passagers.
- L'aménagement des arrêts de transport public doit favoriser l'intermodalité et la cohérence du réseau de transport public.

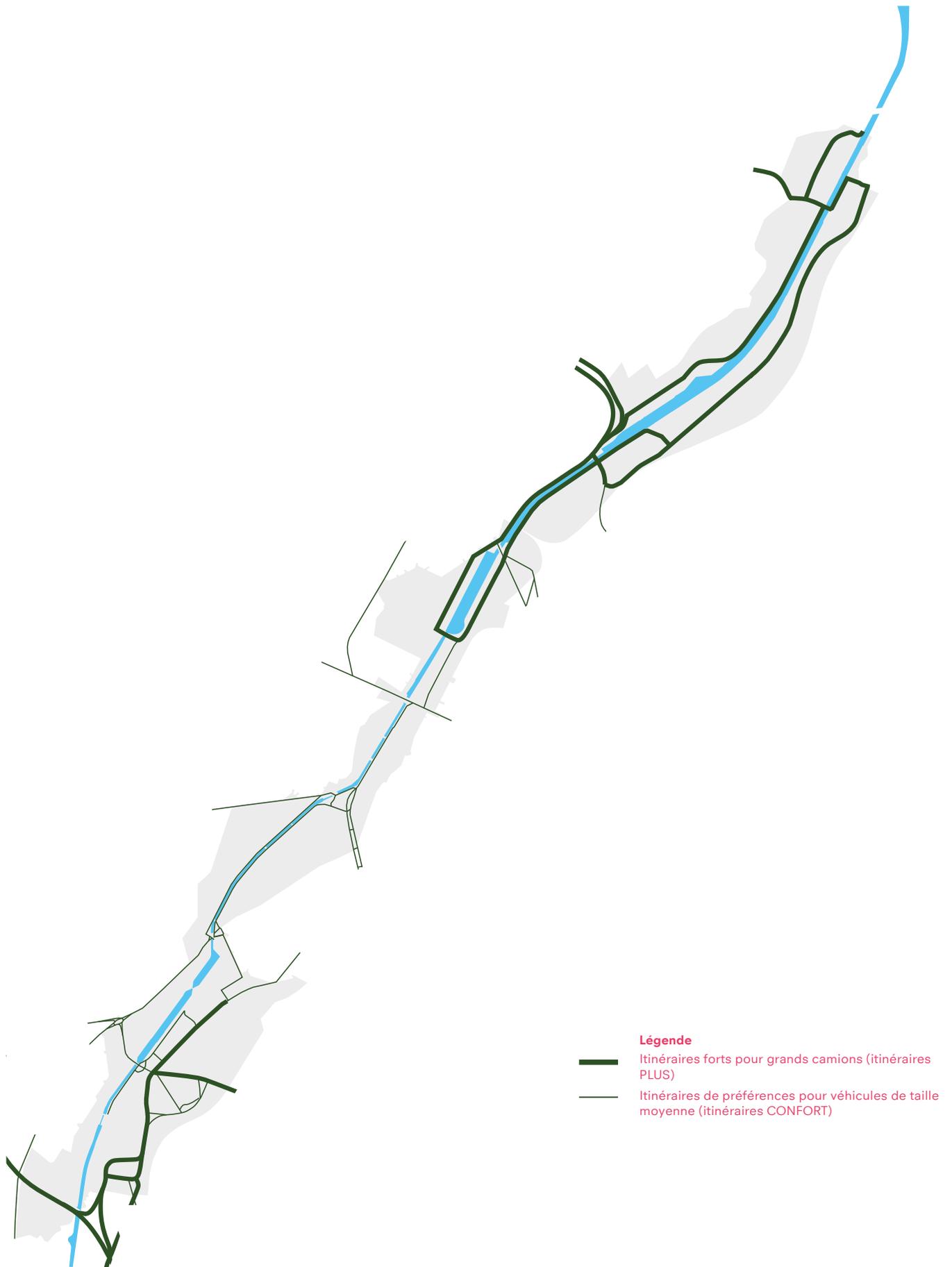


Figure C2-5. Carte des itinéraires adaptés aux poids lourds

## CONFORTER LES AXES DE TRANSPORTS LOGISTIQUES

Comme dit précédemment, la présence d'activités économiques du territoire du canal est à valoriser. Cela implique de garantir leur accessibilité et d'aménager les espaces publics linéaires accueillant les itinéraires « poids lourds » afin qu'ils permettent le transport logistique nécessaire à leur fonctionnement (Figure C2-5). Dans le cadre du BKP, il s'agit ainsi de garantir un dimensionnement permettant aux poids lourds de circuler et de desservir ces activités dans de bonnes conditions, tout en préservant les qualités et la sécurité des aménagements dédiés aux autres modes et de l'embellissement de l'espace public en général.

### RECOMMANDATIONS

- Les voiries situées sur les itinéraires forts (itinéraires PLUS) offrent plusieurs bandes de circulation ou, à défaut, une bande de circulation d'une largeur minimale de 3 mètres, une géométrie permettant une giration aisée de tous les véhicules de classe N3 du Règlement Technique des véhicules, une hauteur libre sous les ponts de minimum 4,50 m et des bandes de pré-sélection de minimum 20m de long.
- Les voiries situées sur les itinéraires de préférences (itinéraires CONFORT) offrent au minimum une bande de circulation d'une largeur adaptée à la circulation des poids-lourds, une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci et une hauteur libre sous les ponts de 4 m.
- Sur les itinéraires forts (itinéraires PLUS), les voiries disposent d'une infrastructure cyclable séparée de la chaussée. Les carrefours et entrées carrossables sont aménagés ou gérés de façon à supprimer les conflits entre les flux des camions et ceux des piétons et des cyclistes.
- Sur les itinéraires de préférences (itinéraires CONFORT), les voiries disposent d'une infrastructure cyclable marquée ou séparée. Une attention particulière est portée à la sécurité des piétons et des cyclistes aux carrefours et entrées carrossables.
- Là où c'est possible et souhaitable, les pistes unidirectionnelles des deux côtés de la chaussée doivent être favorisées.
- En-dehors de ces itinéraires, le trafic lourd doit uniquement être à destination. Les voiries présentent des caractéristiques permettant la circulation des véhicules d'urgence, des services de collecte des déchets et des mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers. Le trafic lourd doit être canalisé ou dévié vers les itinéraires adaptés par l'aménagement des voiries et les schémas de circulation.

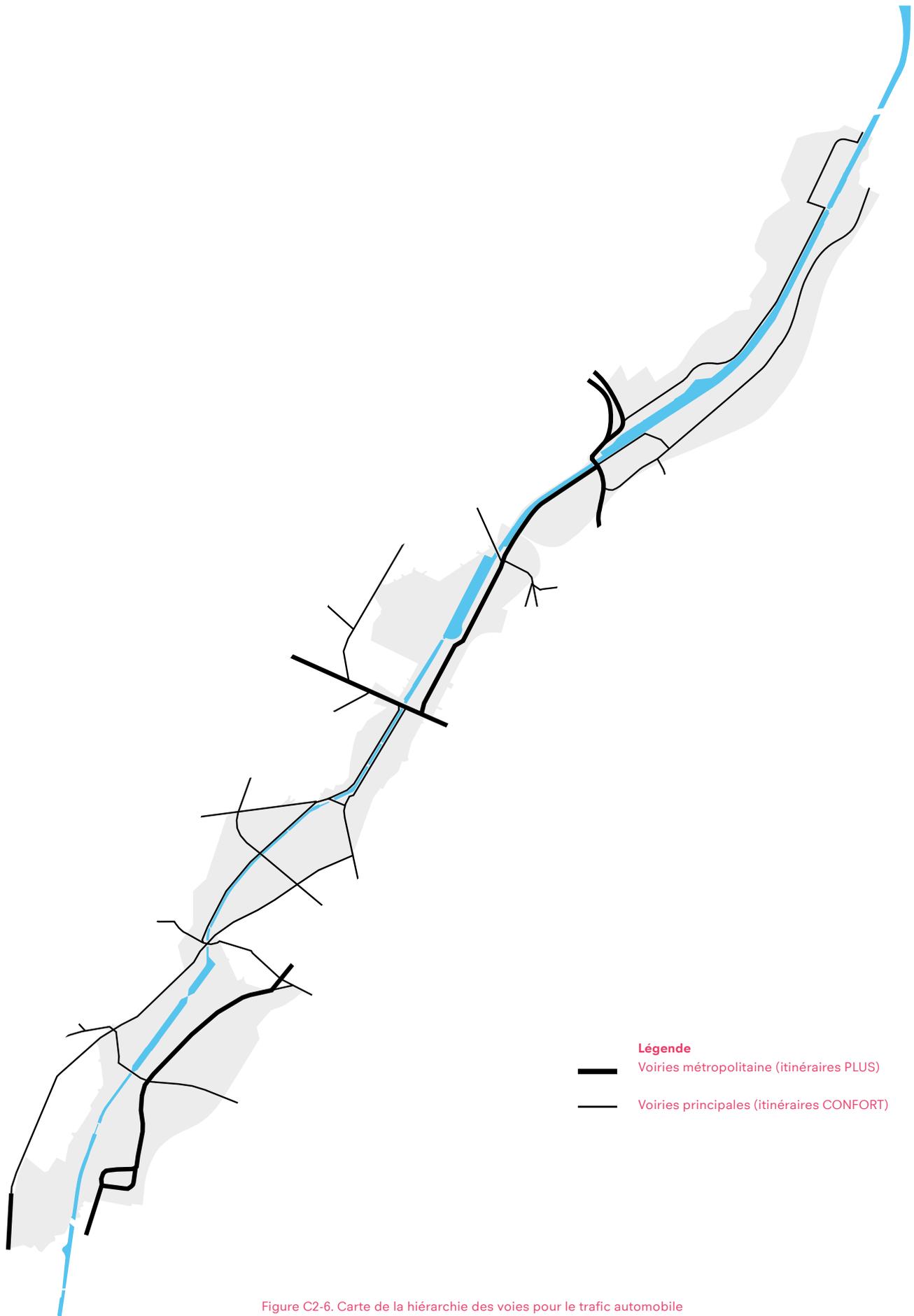


Figure C2-6. Carte de la hiérarchie des voies pour le trafic automobile

## MODÉRER LE TRAFIC AUTOMOBILE

Équilibrer le partage de l'espace public et assurer la place et les performances des mobilités actives, collectives et logistiques implique parfois une modération de la place dévolue aux véhicules motorisés privés (Figure C2-6). Que ce soit par une évolution du régime de vitesse, de sens de circulation, de l'aménagement de la voirie et du nombre de bandes de circulation, ou du nombre d'emplacements de stationnement en voirie, la modération du trafic automobile vise à générer une plus-value dans la qualité d'usage et visuelle des espaces publics linéaires pour tous leurs usagers. L'espace libéré doit ainsi être affecté à l'embellissement et aux fonctions sociales, récréatives et écologiques, aux piétons, aux cyclistes, et aux transports en commun.

### RECOMMANDATIONS

- Les aménagements doivent canaliser ou dévier le trafic sur les axes forts distribuant le trafic.
- Les voiries métropolitaine (itinéraires PLUS) sont les itinéraires longues distances (transit) ainsi que d'entrée et de sortie de ville (liaison).
- Les voiries principales (itinéraires CONFORT) sont les itinéraires de préférence qui regroupent le trafic entrant et sortant dans les quartiers et en sont l'entrée et la sortie principale (accès). Les autres modes priment sur les flux du trafic.
- En-dehors de ces itinéraires, les voiries doivent viser uniquement à une desserte locale (origine/ destination dans le quartier), viser à empêcher le trafic de transit et privilégier les autres modes pour des quartiers de vies apaisés dans lesquels la vitesse est réduite à 30 km/h, des zones de rencontres / résidentielles (20 km/h), des rues cyclables ou des piétonniers peuvent être aménagés.
- L'espace libéré doit être affecté à l'embellissement et aux fonctions sociales, récréatives et écologiques, aux piétons, aux cyclistes, et aux transports en commun.



Figure C2-7. Carte des espaces publics linéaires longeant le canal

## AMBITION 2

### CRÉER UNE FIGURE COHÉRENTE LE LONG DES QUAIS

Les espaces de quais sont généralement assez génériques : espace de circulation linéaire, largeur de rue assez constante, etc. Ces espaces génériques constituent à ce titre une partie importante de l'utilisation et de l'idée même d'un BKP : en aménageant ces espaces de manière homogène, le canal peut gagner en cohésion et être l'élément de structure du territoire et des espaces publics adjacents. A cette fin, le BKP propose une solution type pour aménager les quais du canal et lui donnant une identité spécifique, reconnaissable et unique au territoire du canal. Cette typologie d'aménagement prend place régulièrement sur les 14km du parcours du canal. Elle accompagne, entre autres, la majeure partie de la piste cyclable RER (Figure C2-7).

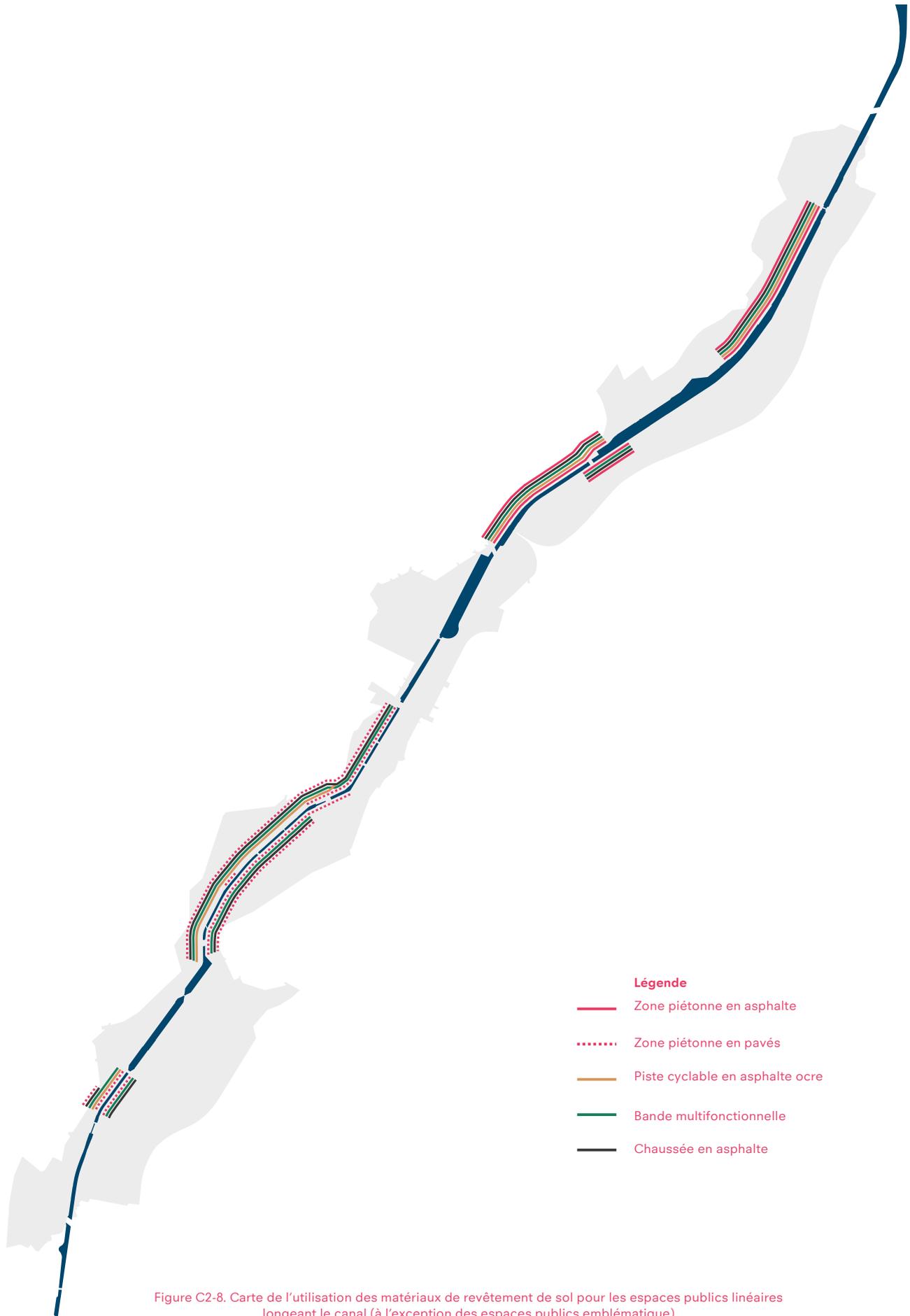
Cette typologie est composée sur chaque rive de manière asymétrique en partant du canal :

- d'un espace dédié aux modes actifs longeant la voie d'eau ;
- d'une bande multifonctionnelle permettant une utilisation diversifiée de l'espace public ;
- de la chaussée proprement dite ;
- d'un trottoir côté immeuble.

L'idée n'est pas de faire la même chose tout le long des 14 km du parcours du canal dans la Région, mais de construire une typologie d'aménagement spécifique et reconnaissable, basée sur différents éléments qui peuvent être appliqués de différentes manières. L'objectif de cette typologie d'aménagement est ainsi que l'on puisse identifier l'aménagement de l'espace public comme étant celui bordant le canal (avant même de se rendre compte de la présence physique du canal), tout en permettant aux spécificités locales de s'exprimer dans la manière dont les différents éléments composant l'aménagement sont concrètement réalisés.

Les éléments de composition suivants donnent la cohérence et l'identité aux aménagements et à la typologie :

- la bande multifonctionnelle et l'organisation spatiale des quais ;
- les matériaux utilisés ;
- les plantations ;
- le mobilier urbain ;
- la mise en lumière.



**Légende**

- Zone piétonne en asphalte
- ..... Zone piétonne en pavés
- Piste cyclable en asphalte ocre
- Bande multifonctionnelle
- Chaussée en asphalte

Figure C2-8. Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal (à l'exception des espaces publics emblématique)

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE & ORGANISATION SPATIALE DES QUAIS

L'élément caractéristique de la typologie des quais est la "bande multifonctionnelle". Cette bande accueille - en plus d'espaces de stationnement en fonction de la largeur disponible et des besoins - des plantations, des différents types de mobilier urbain, des luminaires, la signalisation, des arrêts de transport public, des terrasses, etc. C'est un élément de composition paysagère qui permet de libérer les zones attenantes d'obstacle et de maintenir une cohérence d'ensemble, qu'elle soit aménagée dans une zone urbaine comme au centre-ville ou le long d'activités économique comme au nord ou au sud.

Ses principes d'aménagement pour ces différentes fonctions sont complémentaires, elle peut donc facilement répondre à différents besoins et évoluer dans le temps de manière flexible sans nécessiter une rénovation profonde de l'ensemble de l'espace public. Par exemple : des espaces de stationnement peuvent être remplacés par des zones de plantations ou par des arceaux de vélos sans qu'il ne faille remettre en question le profil global du quai.

En regroupant au maximum les éléments particuliers de la voirie, elle permet un aménagement efficace et performant des zones de circulation adjacentes. En plus, elle organise la distribution des différents modes de circulation des quais. Un espace dédié aux modes actifs est toujours aménagé entre l'eau du canal et la bande multifonctionnelle. De l'autre côté de la bande se trouvent la chaussée carrossable et un trottoir longeant les façades des bâtiments. Ainsi, les modes actifs s'approprient la partie la plus qualitative du profil, près de l'eau et séparée du flux des véhicules motorisés par les plantations de la bande fonctionnelle.

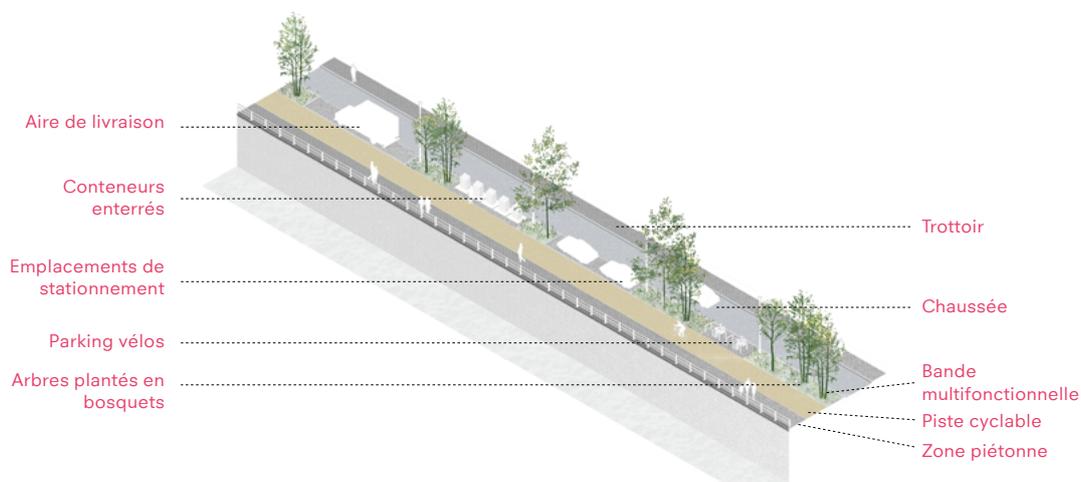


Figure C2-9. Axonométrie illustrant la typologie d'aménagement pour les quais et différents aménagements de la bande multifonctionnelle

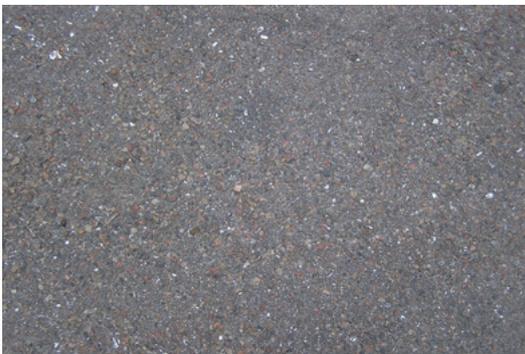
### RECOMMANDATIONS

- Une bande multifonctionnelle doit être aménagée sur les voiries longeant le canal «Figure C2-7. Carte des espaces publics linéaires longeant le canal». Elle doit être aménagée entre la chaussée et la zone longeant le canal dédiée aux modes actifs.
- La bande multifonctionnelle doit avoir une largeur constante par tronçon. Sa largeur cible doit être de 270 cm avec bordure (20 cm). Sa largeur minimale doit être de 220 cm avec bordure (20 cm).
- La bande multifonctionnelle ne peut pas être interrompue par des zones de giration pour accéder à des parcelles privées.
- Les pistes cyclables et les trottoirs doivent être aménagés conformément aux recommandations (Promouvoir les mobilités actives, p.91).
- Les chaussées doivent être aménagées conformément aux recommandations (Favoriser le transport public, p.93), (Conforter les axes de transports logistiques, p.95) et (Modérer le trafic automobile, p.97).



pavés sciés

bordures (pierre bleue/béton)



asphalte

asphalte ocre

## MATÉRIAUX

Les matériaux de revêtement autorisés sur les quais sont robustes et correspondent au caractère fonctionnel et industriel des bords du canal. Une gamme de matériaux aussi limitée que possible est sélectionnée pour garantir la cohérence de la mise en œuvre.

Deux types de mise en oeuvre sont préconisés par le BKP ([Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal \(à l'exception des espaces publics emblématique\), p.100](#)):

- Au centre du territoire du canal et le long des quais urbains, le revêtement proposé pour les zones piétonnes et les zones minérales de la bande multifonctionnelle est le pavé scié, voir ([Coupes types pour les matériaux de revêtements des voiries longeant les murs de quais urbains, p.104](#)).

- Au nord du territoire du canal, à partir du Pont De Trooz et le long des quais enherbés, le revêtement proposé pour les zones piétonnes et les zones minérales de la bande multifonctionnelle est l'asphalte, voir ([Coupes types pour les matériaux pour revêtements des voiries longeant les murs de quais enherbés, p.105](#)).

## RECOMMANDATIONS

### PISTES CYCLABLES

- Les pistes cyclables séparées doivent toujours être réalisées en asphalte ocre.
- Un profilé continu en acier galvanisé de 10 mm d'épaisseur doit être utilisé pour délimiter les deux côtés de la piste cyclable.

### TROTTOIRS

- Au centre du territoire du canal, voir ([Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal \(à l'exception des espaces publics emblématique\), p.100](#)), les trottoirs, à la fois côté canal et côté immeubles, doivent être réalisés en pavés de porphyre belge avec la face supérieure sciée.
- Les pavés doivent être carrés ou rectangulaires. S'ils sont carrés, leur taille minimale est de 13x13 cm et leur taille maximale est de 16x16 cm. S'ils sont rectangulaires, leur taille minimale est de 10x16 cm et leur taille maximale est de 14x20 cm. L'épaisseur doit être adaptée aux charges prévues, et devrait être d'au moins 10 cm.
- Les pavés doivent être posés en demi-brique, perpendiculaire au sens de la marche. En cas d'utilisation de pavés rectangulaires, ils sont posés de manière à ce que le grand côté soit perpendiculaire au sens de la marche.
- Un seul format de pavés doit être utilisé par section continue de quai, et ce, tant des deux côtés de la chaussée que, le cas échéant, des deux côtés du canal.
- Les joints doivent être remplis avec du mortier de ciment modifié, et ne sont pas creusés.
- La réutilisation des pavés de l'Avenue du Port doit être étudiée.
- Les pavés doivent être posés sur un mortier sans retrait.
- Au nord du territoire du canal, à partir du Pont De Trooz, voir ([Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal \(à l'exception des espaces publics emblématique\), p.100](#)), les

trottoirs doivent être réalisés en asphalte.

- Les parties minérales de la bande multifonctionnelle doivent être réalisés dans le même matériau que les trottoirs adjacents.

### CHAUSSÉE, BORDURES ET FILETS D'EAU

- La chaussée doit être réalisée en asphalte ou en béton.
- Au centre du territoire du canal, voir ([Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal \(à l'exception des espaces publics emblématique\), p.100](#)), les bordures de chaque côté de la chaussée doivent être partout où c'est possible de type IB et réalisées en pierre bleue de Belgique.
- Au centre du territoire du canal, les filets d'eau de chaque côté de la chaussée doivent être de type IIE1 et réalisés en pierre bleue de Belgique.
- Au nord du territoire du canal, à partir du Pont De Trooz, voir ([Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal \(à l'exception des espaces publics emblématique\), p.100](#)), les bordures de chaque côté de la chaussée doivent être de type IB et réalisées en béton.
- Au nord du territoire du canal, les filets d'eau de chaque côté de la chaussée doivent être de type IIE1 et réalisés en béton.

### BALUSTRADES ET COUVRE-MURS

- Les balustrades et couvre-murs éventuels doivent être réalisés conformément aux recommandations ([Balustrades et couvre-murs, p.69](#)).

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- La planéité et l'adhérence des matériaux mis en œuvre doit permettre une utilisation aisée par tous les usagers actifs, y compris les PMR. La planéité et le confort des trottoirs doit être, lorsqu'ils sont contigus, comparables à ceux des pistes cyclables adjacentes.
- Des exceptions peuvent être autorisées en cas de raisons patrimoniales.

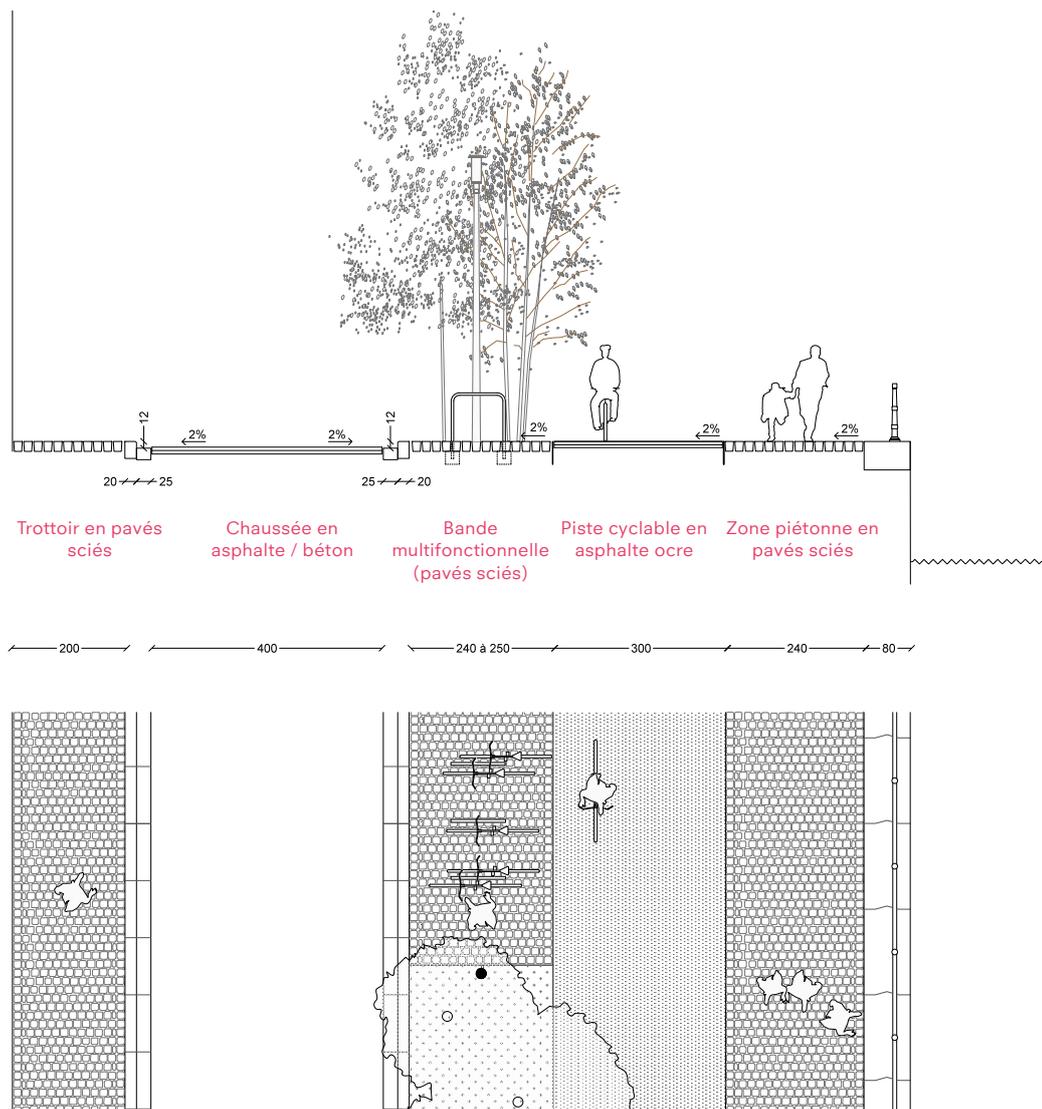


Figure C2-10. Coupes types pour les matériaux de revêtements des voiries longeant les murs de quais urbains

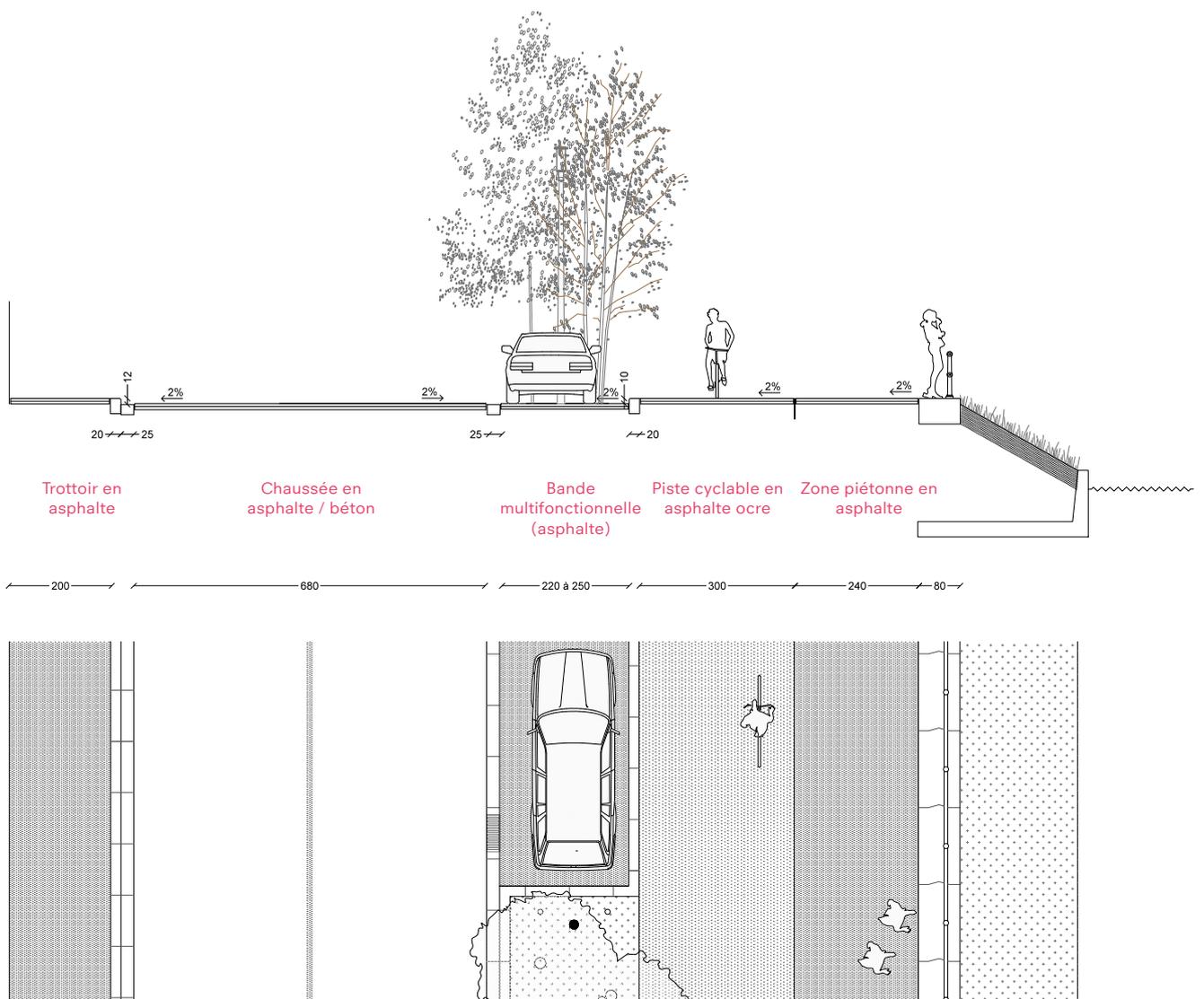


Figure C2-11. Coupes types pour les matériaux pour revêtements des voiries longeant les murs de quais enherbés

## PLANTATIONS

La stratégie de plantation d'éléments végétaux sur les quais vise à créer une figure paysagère distincte à l'échelle du canal, visible et reconnaissable de loin. Cela est d'autant plus important vu que le niveau de la surface de l'eau du canal est souvent profond par rapport à la ville environnante, et est dès lors peu ou pas perceptible, notamment depuis les rues débouchant sur les quais. C'est d'ailleurs souvent le cas au centre du territoire du canal, où le canal est le plus étroit. De plus, la stratégie de plantation doit être flexible, tout comme la bande fonctionnelle même. Un système trop rigide risque d'être impraticable dans un contexte urbain complexe où se présentent de multiples impétrants et autres infrastructures souterraines.

Par conséquent, le BKP préconise de regrouper les arbres en bosquets, dans des zones de plantation généreuse, pour accroître leur impact visuel et donner aux rives du canal une identité paysagère spécifique. Différentes espèces sont plantées, et les pieds d'arbres eux-mêmes sont plantés de différentes espèces de plantes vivaces et à bulbes. Cela crée un environnement plus riche sur le plan écologique. De plus, de par leurs variétés, ces aménagements sont globalement plus résistants aux circonstances imprévues telles que les maladies ou la sécheresse. En cas de défaillance d'une des espèces, l'identité paysagère des quais demeure intacte.

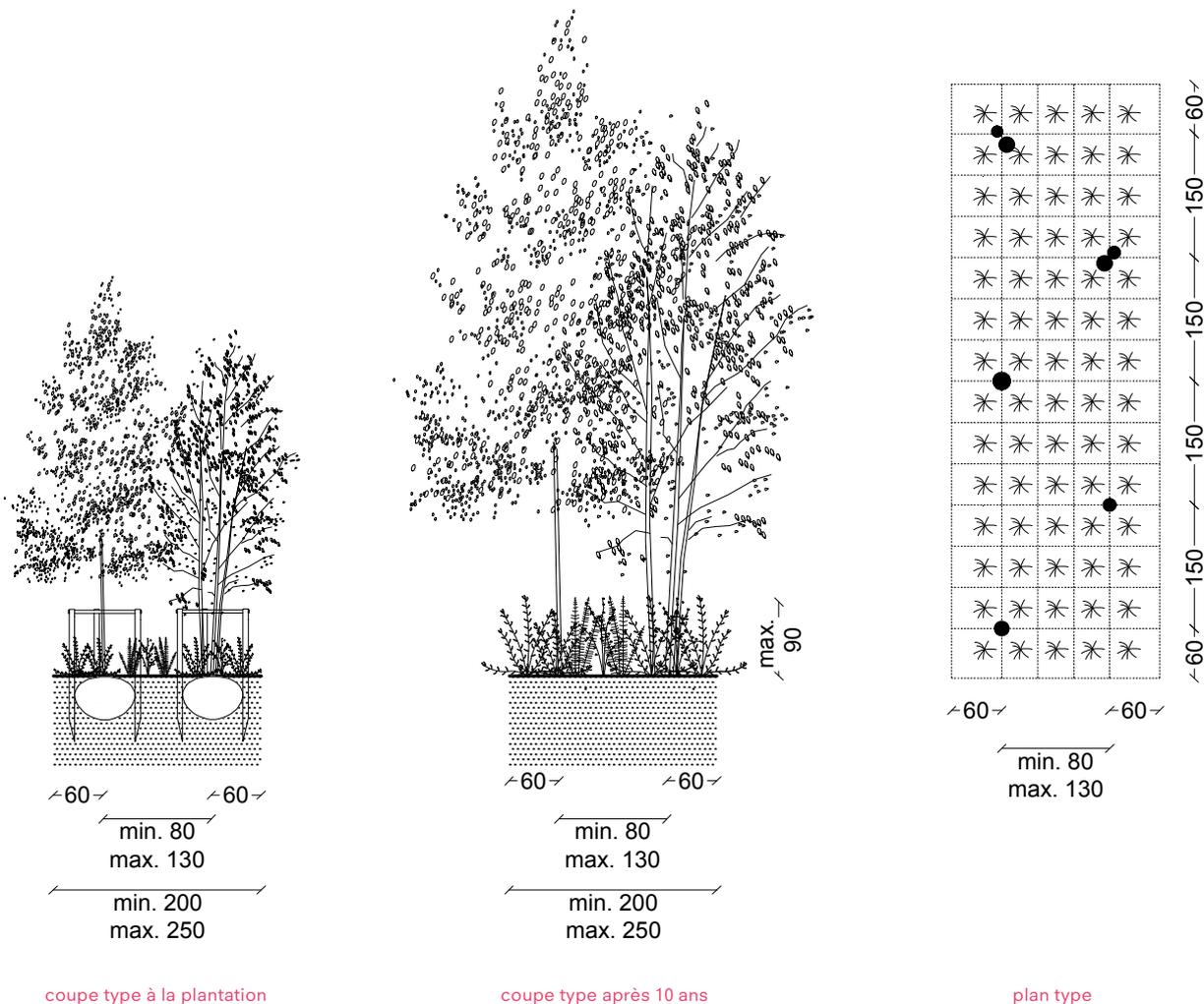


Figure C2-12. Coupes et plan type des plantations

## RECOMMANDATIONS

### ZONES ET PLAN DE PLANTATION

- Les arbres et les plantes vivaces et bulbeuses doivent être plantés selon les dimensions indiquées dans «[Figure C2-12. Coupes et plan type des plantations](#)».
- Le nombre maximal d'arbres par bosquet est de 7.
- Une interruption d'au moins 300 cm doit être prévu entre différents bosquets d'arbres.
- Une fosse de plantation doit occuper toute la largeur de la bande fonctionnelle.
- Une fosse de plantation doit avoir une longueur d'au moins 570 cm. Cela correspond à 4 arbres.
- Dans des cas exceptionnels, si une longueur de 570 cm n'est pas réalisable, une fosse de plantation peut avoir une longueur minimale de 270 cm. Cela correspond à 2 arbres.
- La distance entre deux zones de plantations est au maximum de 1980 cm, à l'exception des arrêts de transport public.
- Les fosses de plantation doivent être formées par des éléments «L» en béton, sans contrebutage, conforme les exigences du CCT2015.
- Le volume disponible pour les racines doit être suffisant par fosse de plantation pour permettre un développement complet des arbres plantés.
- Un profilé continu en acier galvanisé de 10 mm d'épaisseur doit être utilisé pour délimiter la fosse de plantation côté canal.
- Un plan de gestion est élaboré.

### ARBRES

- Les espèces suivantes peuvent être plantées dans la bande multifonctionnelle: Aulne noir (*Alnus glutinosa*), Aulne cordé (*Alnus cordata*), Aulne blanc (*Alnus incana*), Bouleau verruqueux (*Betula pendula*), Bouleau noir (*Betula nigra*), Bouleau d'Erman (*Betula armanii*), Bouleau flexible (*Betula lenta*), Sorbier des oiseleurs (*Sorbus aucuparia*), Alisier du Japon (*Sorbus alnifolia*), Alisier blanc (*Sorbus aria*), Erable champêtre (*Acer campestre*), Erable de Freeman (*Acer x freemanii*), Erable à peau de serpent (*Acer capillipes*), Erable de Montpellier (*Acer monspessulanum*), Erable à feuilles de frêne (*Acer negundo*), Erable à feuilles d'obier (*Acer opalus*), Saule blanc (*Salix alba*), Saule marsault (*Salix caprea*). Voir ([Catalogue des espèces d'arbres à planter dans la bande multifonctionnelle, p.108](#)).
- Chaque bosquet doit être composé d'un seul genre – mais de multiples espèces – d'arbre. Par exemple : un bosquet peut être composé d'Aulne noir, Aulne cordé et Aulne blanc (tous du même genre), mais pas d'Aulne noir et de Bouleau noir (des genres différents).
- Des bosquets consécutifs doivent être

composés de genres d'arbres différents.

- Chaque espèce d'arbre doit être plantée sous plusieurs formes : à haute tige, à tiges multiples et en cépées. La proportion des différentes formes devrait être approximativement égale.
- Par tronçon, la composition et l'humidité du sol doivent être déterminées par des essais appropriés. La sélection des espèces à planter – sur base de la liste ci-dessus - doit être fait sur base de ces analyses.
- A la plantation, un arbre à haute tige doit avoir une circonférence de tronc de minimum 18-20 cm à 130 cm de hauteur.
- A la plantation, un arbre à tiges multiples doit avoir minimum 2 tiges égales avec chacune une circonférence de tronc de minimum 14-16 cm à 130 cm de hauteur, et une hauteur totale de minimum 500 cm.
- Dans le cas où un système d'ancrage de motte souterraine est prévu, tous les composants doivent être biodégradables.
- Le candélabre des arbres n'est pas autorisé.

### PLANTES VIVACES ET PLANTES BULBEUSES

- Les pieds d'arbres dans la fosse de plantation doivent être plantés avec un mélange de plantes vivaces et plantes bulbeuses.
- Le choix des espèces de plantes doit tenir compte de la composition et de l'humidité du sol et doit être effectué en concertation avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Le choix doit viser l'augmentation de la biodiversité et de la valeur écologique des plantations. L'utilisation d'essences adaptées à certains types d'insectes est recommandée dans la mesure du possible. Pour une liste non limitative, voir ([Catalogue des espèces de plantes vivaces à planter dans la bande multifonctionnelle, p.110](#)).
- Les plantes vivaces et bulbeuses peuvent atteindre une hauteur maximale de 90 cm.
- La mise en œuvre et l'entretien des plantes doivent permettre à leur forme naturelle de se développer. Les tailles visant à créer des formes non naturelles et denses sont interdites.
- Les pieds d'arbres doivent être régulièrement entretenus pour enlever et collecter les déchets éventuels.
- Les feuilles des arbres qui tombent dans la zone des fosses de plantation, doivent pouvoir y rester afin de se décomposer et de créer une couche riche en humus. Un apport supplémentaire de humus tous les trois ans doit être prévu si le maintien de cette couche par des dynamiques naturelles s'avère insuffisant.



**Alnus cordata**

Hauteur: 10-15m  
Largeur: 4-8m  
Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: /  
Humidité du sol: très sec - humide  
pH: tous types  
Plante hôte: oiseaux

**Alnus incana**

Hauteur: 12-18m  
Largeur: 6-10m  
Feuille: vert mat, à feuille caduques  
Couleur automnale: marron  
Humidité du sol: sec-légèrement humide  
pH: tous types  
Plante hôte: oiseaux

**Alnus glutinosa**

Hauteur: 10-20m  
Largeur: 6-12m  
Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune, marron  
Humidité du sol: tous types  
pH: tous types  
Plante hôte: oiseaux

**Betula pendula**

hauteur: 25-35m  
largeur: 20-25m  
feuille: vert, lobée, à feuilles caduques  
couleur automnale: jaune-marron  
humidité du sol: légèrement humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: papillons

**Betula nigra**

Hauteur: 18-20m  
Largeur: 7-10m  
feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune d'or  
Humidité du sol: sec- très humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: papillons

**Betula ermanii**

Hauteur: 15-20m  
Largeur: 8-10m  
feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune d'or  
Humidité du sol: sec-légèrement humide  
pH: tous types  
Plante hôte: papillons



**Betula lenta**

Hauteur: 10-15m  
Largeur: 6-8m  
feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune d'or  
Humidité du sol: sec-légèrement humide  
pH: tous types  
Plante hôte: papillons

**Sorbus aria**

Hauteur: 10-15m  
Largeur: 4-8m  
feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune-marron  
Humidité du sol: sec  
pH: tous types  
Plante hôte: abeilles, papillons

**Sorbus alnifolia**

Hauteur: 6-12m  
Largeur: 4-8m  
feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: orange-violet  
Humidité du sol: sec-légèrement humide  
pH: tous types

**Sorbus aucuparia**

Hauteur: 8-12m  
Largeur: 6-8m  
feuille: vert, serrétée, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune-orange, rouge  
Humidité du sol: tous types  
pH: tous types  
Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

**Salix alba**

Hauteur: 15-25m  
Largeur: 12-18m  
feuille: gris, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune clair  
Humidité du sol: légèrement humide - très humide  
pH: neutre-basique  
Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux, hiboux

**Salix caprea**

Hauteur: 5-8m  
Largeur: 3-5m  
feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune clair  
Humidité du sol: sec- très humide  
pH: neutre-basique  
Plante hôte: abeilles, papillons

Figure C2-13. Catalogue des espèces d'arbres à planter dans la bande multifonctionnelle



**Acer capillipes**

Hauteur: 7-9m  
 Largeur: 4-5m  
 feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: rouge  
 Humidité du sol: sec-légèrement humide  
 pH: acide-neutre  
 Plante hôte: abeilles, papillons

**Acer x freemanii**

Hauteur: 12-15m  
 Largeur: 8-12m  
 feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune, orange, rouge  
 Humidité du sol: sec-humide  
 pH: acide-neutre  
 Plante hôte: abeilles

**Acer monspessulanum**

Hauteur: 6-9m  
 Largeur: 3,5-4,5m  
 feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune-orange  
 Humidité du sol: sec-légèrement humide  
 pH: neutre-basique  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

**Acer negundo**

Hauteur: 10-14m  
 Largeur: 6-10m  
 feuille: vert vif, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune clair  
 Humidité du sol: très sec - très humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

**Acer opalus**

Hauteur: 8-12m  
 Largeur: 5-10m  
 feuille: vert foncé, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune d'or, orange-rouge  
 Humidité du sol: sec-légèrement humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

**Acer campestre**

Hauteur: 10-12m  
 Largeur: 7-8m  
 feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune d'or  
 Humidité du sol: légèrement humide -humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

GRAMINÉES



*Luzula sylvatica*

*Carex pendula*

*Seblaria autumnalis*

FOUGÈRES



*Polystichum setiferum*

*Blechnum spicant*

*Dryopteris filix-mas*

Figure C2-14. Catalogue des espèces de plantes vivaces à planter dans la bande multifonctionnelle

## VIVACES



*Geranium cantabrigiense*



*Geranium macrorrhizum*



*Salvia pratensis*



*Valeriana officinalis*



*Vicia cracca*



## PLANTES BULBEUSES



*Anemone nemorosa*



*Allium ursinum*



*Galanthus nivalis*



*Narcissus*  
'February gold'



*Scilla siberica*



*Tulipa sylvestris*



## MOBILIER

Un élément déterminant des caractéristiques visuelles d'un espace public est le mobilier. Aujourd'hui, les espaces le long du canal sont caractérisés par une grande hétérogénéité des modèles, couleurs et types de mobilier. Par mobilier urbain, nous entendons l'ensemble des objets ou dispositifs publics ou privés, posés ou ancrés dans l'espace public, fixes ou amovibles, et assurant une fonction d'utilité publique, y compris les dispositifs anti-stationnement et les dispositifs de signalisation routière.

L'objectif du BKP est que les éléments de mobilier mis en œuvre le long du canal dégagent une cohérence d'ensemble. Le BKP n'envisage ainsi pas de définir les modèles exacts de mobilier mais préconise des caractéristiques que chaque élément de mobilier devra posséder afin de garantir une cohérence d'ensemble. Néanmoins, le BKP encourage l'utilisation d'éléments de mobilier homogènes sur les tronçons les plus larges possibles. Lors de réalisations phasées dans le temps de tronçons, les mêmes modèles de mobilier et leur couleur sont utilisés au minimum sur toute la longueur d'un tronçon (de pont à pont), et cela, de part et d'autre du canal.

Les éléments de mobilier doivent être confortable et facile d'usage et d'entretien. Concernant la forme, la couleur et les matériaux des éléments de mobilier, le BKP préconise des éléments de mobilier dégagant une identité industrielle et robuste accompagnant celle du canal. Ainsi les éléments de mobilier devraient avoir des formes générales simples et robustes, sans fioriture, avec des assemblages éventuels simples. Les couleurs réelles de matériaux de type industriels sont préconisées (pierre bleue, béton, bois). Pour tous les éléments de mobilier habituellement mis en couleur, tel que l'acier galvanisé, la couleur préconisée le long du canal est identique à la couleur actuelle des balustrades des quais, c'est à dire RAL 7035 "gris clair". Des éléments de mobilier aux couleurs spécifiques aux communes ou aux opérateurs (STIB, JC Decaux) ne sont pas autorisés directement le long des quais.

## RECOMMANDATIONS

- Les éléments de mobilier mis en œuvre le long des quais doivent dégager une cohérence d'ensemble et sont homogènes par tronçons, et cela, sur les deux rives du canal.
- Les éléments de mobilier doivent dégager une identité industrielle et robuste, ils ont des formes générales simples, robustes, sans fioriture, avec des assemblages éventuels simples.
- Les couleurs naturelles des matériaux (pierre bleue, béton, bois) sont préconisées.
- Pour les éléments de mobilier habituellement mis en couleur, ils doivent être de couleur RAL 7035 «gris clair».
- Des éléments de mobilier aux couleurs spécifiques ne sont pas autorisés directement le long des quais.
- Les éléments de mobilier doivent être confortable et facile d'usage et d'entretien.
- Les éléments de mobilier doivent d'abord être mis en œuvre au sein de la bande fonctionnelle.

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - ASSISES

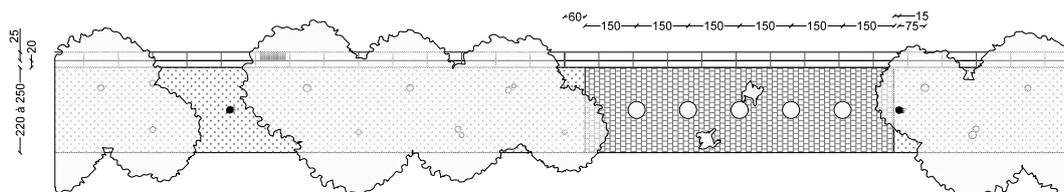


Figure C2-15. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des assises

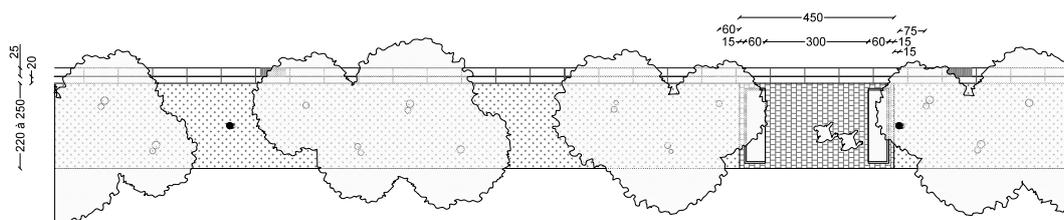


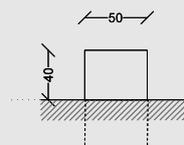
Figure C2-16. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des bancs

## RECOMMANDATIONS

### BANCS CONFORME PMR

- Des bancs correspondant aux besoins PMR doivent être aménagés de façon régulière le long des quais, avec un espacement maximal de 100 m. Au moins 25% des assises sont adaptées aux PMR.
- L'apparence des bancs doit être conforme aux recommandations générales (*Mobilier*, p.112).
- Les fondations doivent permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'aux pieds du banc.

- Les assises doivent être en acier galvanisé thermolaqué en RAL 7035 «gris clair».
- La fondation doit permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'au pied de l'assise.
- Les dimensions de l'assise doivent être les suivantes:



### ASSISES SANS DOSSIER

- Une typologie d'assises sans dossier ou accoudoirs devrait être prévue le long des quais.
- Ces assises doivent être implantés selon «Figure C2-16. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des bancs».

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - DISPOSITIFS À VÉLOS

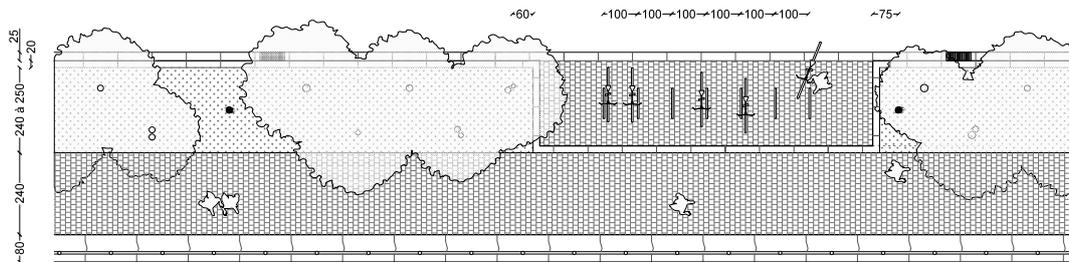


Figure C2-17. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant des arceaux à vélo placés transversalement

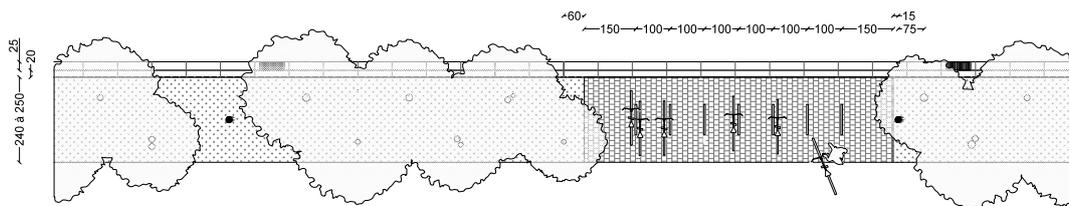


Figure C2-18. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés transversalement

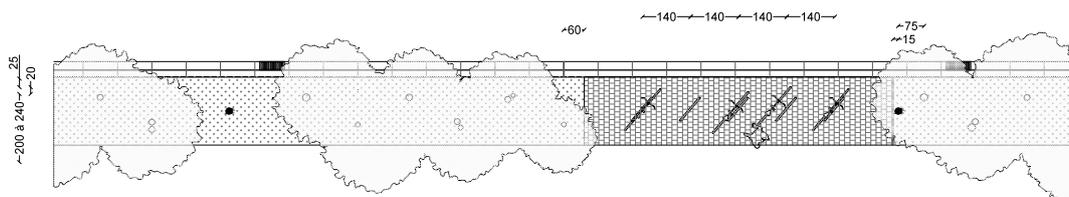


Figure C2-19. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés selon un angle de 45°

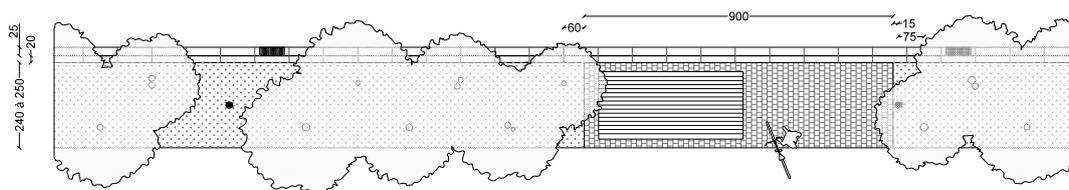


Figure C2-20. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un box sécurisé à vélos

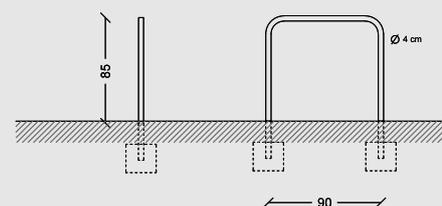
## RECOMMANDATIONS

### ARCEAUX À VÉLOS

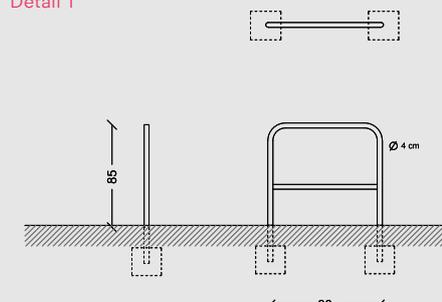
- Des groupes d'arceaux à vélos doivent être aménagés de façon régulière le long des quais.
- Les arceaux à vélos doivent être en acier galvanisé thermolaqué en RAL 7035 «gris clair».
- Les fondations doivent permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'au pied de l'arceau à vélo.
- Les dimensions des arceaux à vélos doivent être les suivantes: voir détail 1
- Le premier et le dernier arceau d'un groupe doivent inclure une barre horizontale: voir détail 2
- A partir d'une largeur de la bande fonctionnelle supérieure ou égale à 240 cm (bordure comprise), les arceaux à vélos doivent être placés transversalement à la direction de déplacement. Ils sont implantés selon «Figure C2-18. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés transversalement».
- Entre des largeurs de la bande fonctionnelle comprises entre 220 et 240 cm (bordure comprise), les arceaux à vélos doivent être placés selon un angle de 45° par rapport à la direction de déplacement. Ils sont alors implantés selon «Figure C2-19. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés selon un angle de 45°».
- Les arceaux à vélos doivent être implantés du côté où le trafic vélo sera le plus important. Ils doivent toujours être aménagés à la même hauteur que la piste cyclable.
- Lorsqu'une piste cyclable séparée de la voirie ne longe pas la bande fonctionnelle, les arceaux à vélos doivent être aménagés à la même hauteur que la voirie selon «Figure C2-17. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant des arceaux à vélo placés transversalement».

### AUTRES DISPOSITIFS

- Des box sécurisés à vélos devraient être aménagés le long des quais. Ils sont implantés selon «Figure C2-20. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un box sécurisé à vélos».
- Des bornes pour les vélos partagés de type «Villo» devraient être aménagées le long des quais. Elles sont alors implantées dans la bande fonctionnelle, et selon les instructions du gestionnaire.



Détail 1



Détail 2

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - POUBELLES ET CONTENEURS ENTERRÉS

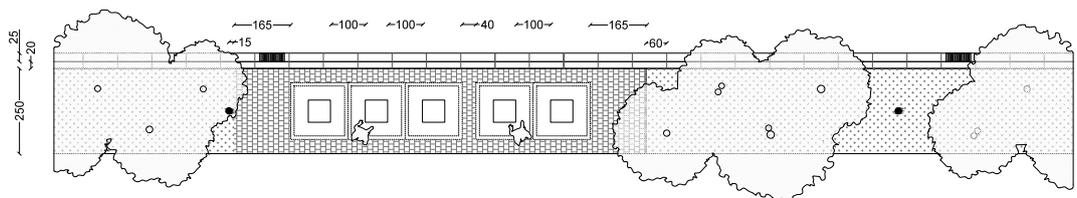


Figure C2-21. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des conteneurs enterrés

### RECOMMANDATIONS

#### POUBELLES

- Des poubelles doivent être implantées de façon régulière le long des quais.
- L'apparence des poubelles doit être conforme aux recommandations générales (*Mobilier, p.112*).
- Le modèle des poubelles doit permettre le tri sélectif.
- La fondation doit permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'au pied de la poubelle.

#### CONTENEURS ENTERRÉS

- Des conteneurs et bulles à verre enterrés pourraient être aménagés de façon régulière le long des quais.
- L'apparence de ces éléments doit être conforme aux recommandations générales (*Mobilier, p.112*).
- Le type de conteneur enterré doit être déterminé en concertation avec Bruxelles Propreté.
- Ces éléments doivent être implantés selon «*Figure C2-21. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des conteneurs enterrés*», et selon les instructions du fournisseur.
- Les ouvertures des conteneurs enterrés sont orientées vers le trottoir adjacent.

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

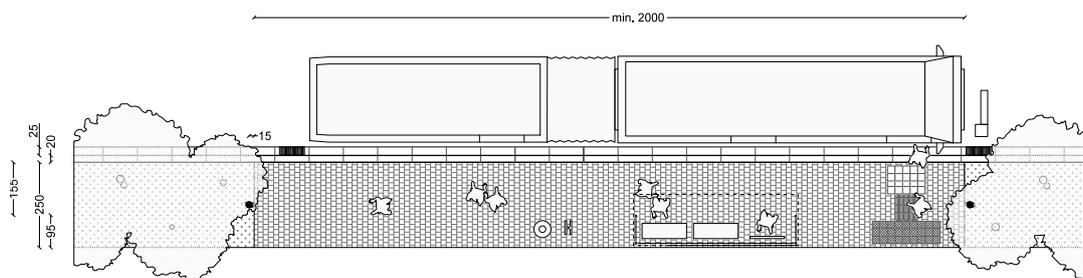


Figure C2-22. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (2,5m de large)

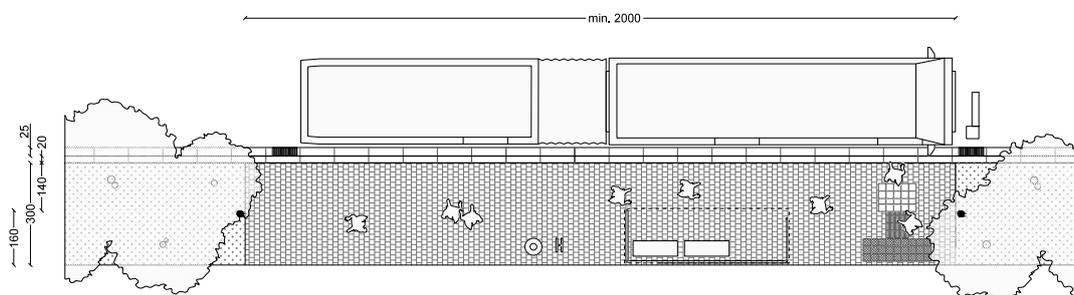


Figure C2-23. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (3m de large)

### RECOMMANDATIONS

- Des arrêts de tram et de bus doivent être prévus aux endroits identifiés par les opérateurs de transport public et dans le Plan Bus.
- Les arrêts doivent être aménagés conformément aux directives des opérateurs de transport public et selon «Figure C2-22. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (2,5m de large)» et «Figure C2-23. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (3m de large)».
- Les bus doivent s'arrêter sur la chaussée face à un arrêt de bus, et pas dans une encoche au sein de la bande multifonctionnelle.
- L'abri et toute signalisation doivent être conformes aux recommandations générales (Mobilier, p.112).

## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - TRAVERSÉES PIÉTONNES & ÉLARGISSEMENT DU TROTTOIR

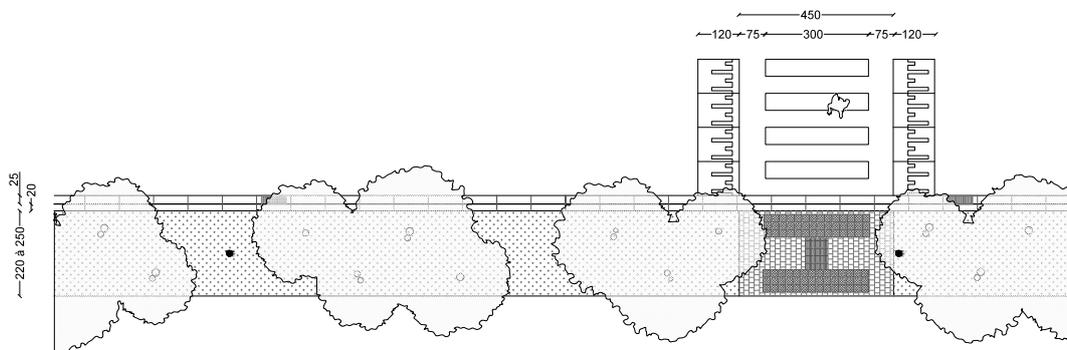


Figure C2-25. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une traversée piétonne

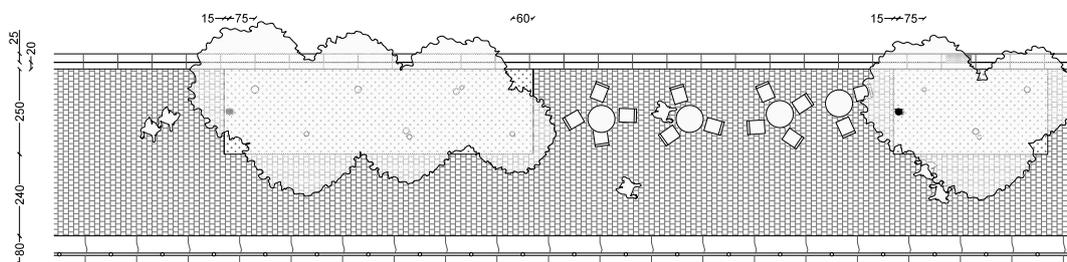


Figure C2-24. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant une extension du trottoir (ici utilisée par une terrasse)

## RECOMMANDATIONS

### TRAVERSÉES PIÉTONNES

- Des traversées piétonnes doivent être prévues à l'occasion de chaque rue traversant ou débouchant sur le canal, et avec un espacement adéquat sur les longs tronçons sans carrefour.
- Les traversées piétonnes doivent être aménagées selon «Figure C2-25. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une traversée piétonne».
- Les traversées piétonnes doivent toujours se trouver sur un dispositif surélevé.
- Des dispositifs ralentisseurs doivent être installés en chaussée, composés d'éléments sinusoïdaux préfabriqués avec une longueur minimale de 120 cm.
- Des dalles podotactiles doivent être prévues aux traversées piétonnes, conformément au RRU.

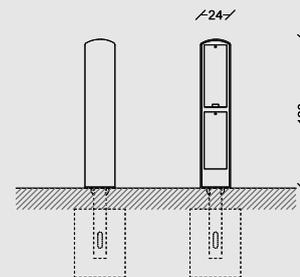
### ELARGISSEMENTS DU TROTTOIR

- Des élargissements du trottoir devraient être prévus de façon régulière le long des quais là où il pourrait y avoir une demande pour une utilisation temporaire (des extensions d'activités présentes aux rez-de-chaussée des immeubles adjacents, des terrasses, des événements de petite échelle, etc.).
- Les élargissements du trottoir doivent être

aménagés selon «Figure C2-24. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant une extension du trottoir (ici utilisée par une terrasse)».

### BORNES ÉLECTRIQUES

- Des bornes électriques devraient être installées de façon régulière le long des quais, plus spécifiquement là où des événements pourraient se dérouler.
- Les bornes électriques doivent être en acier galvanisé thermolaqué en RAL 7035 «gris clair».
- La fondation doit permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'au pied de la borne.
- Les bornes électriques doivent pouvoir être fermées à clé, et devraient être gérées par les services de la région et des communes.
- La typologie des bornes électriques est selon le dessin suivant :



## BANDE MULTIFONCTIONNELLE - ESPACE DE STATIONNEMENT & AIRES DE LIVRAISON

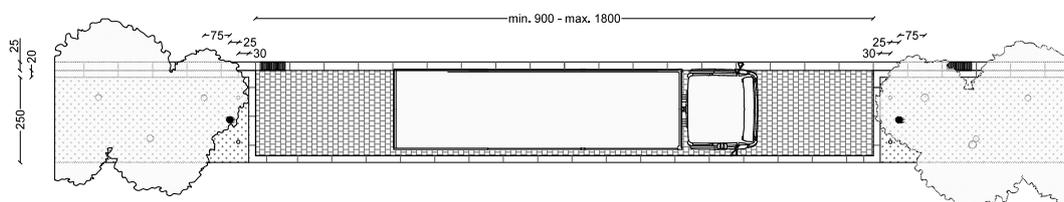


Figure C2-26. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une aire de livraison

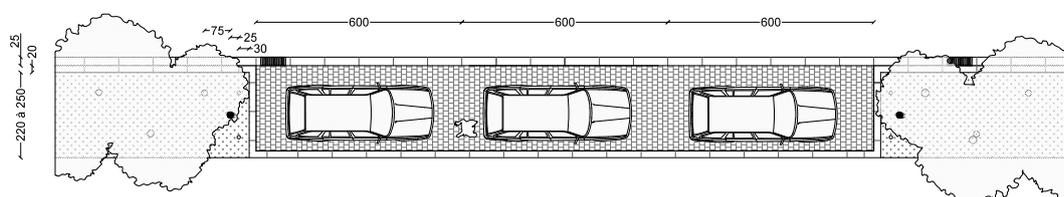


Figure C2-27. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des espaces de stationnement

### RECOMMANDATIONS

#### ESPACES DE STATIONNEMENT

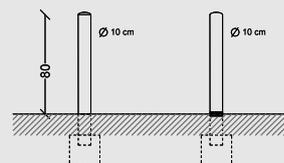
- Un nombre minimal d'emplacements de stationnement doit être prévu le long des quais.
- Lors du réaménagement d'un quai, la possibilité de diminuer le nombre d'emplacements de stationnement doit être vérifiée.
- Les emplacements de stationnement doivent être aménagés selon «Figure C2-27. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des espaces de stationnement».
- Seulement des espaces de stationnement parallèles à la chaussée sont permis.
- Le nombre maximal d'espaces de stationnement consécutifs est 3.
- Chaque groupe d'espaces de stationnement doit être aménagés entre deux bosquets.
- La largeur minimale d'un espace de stationnement est de 220 cm, voir (Plantations, p.106).

#### AIRES DE LIVRAISON

- Des aires de livraison doivent être prévues le long des quais, selon les besoins locaux.
- Les aires de livraison doivent être aménagées selon «Figure C2-26. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une aire de livraison».
- La largeur cible d'une aire de livraison est de 250 cm.

#### DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT

- Des poteaux fixes et amovibles sont prévus là où c'est nécessaire.
- Les poteaux doivent être en acier galvanisé thermolaqué en RAL 7035 «gris clair».
- Les dimensions des poteaux doivent être les suivantes, voir détail 1.
- La fondation doit permettre le prolongement du revêtement du sol jusqu'au pied du poteau.
- La base du poteau amovible doit être rond et doit avoir le même diamètre que le poteau.



Détail 1

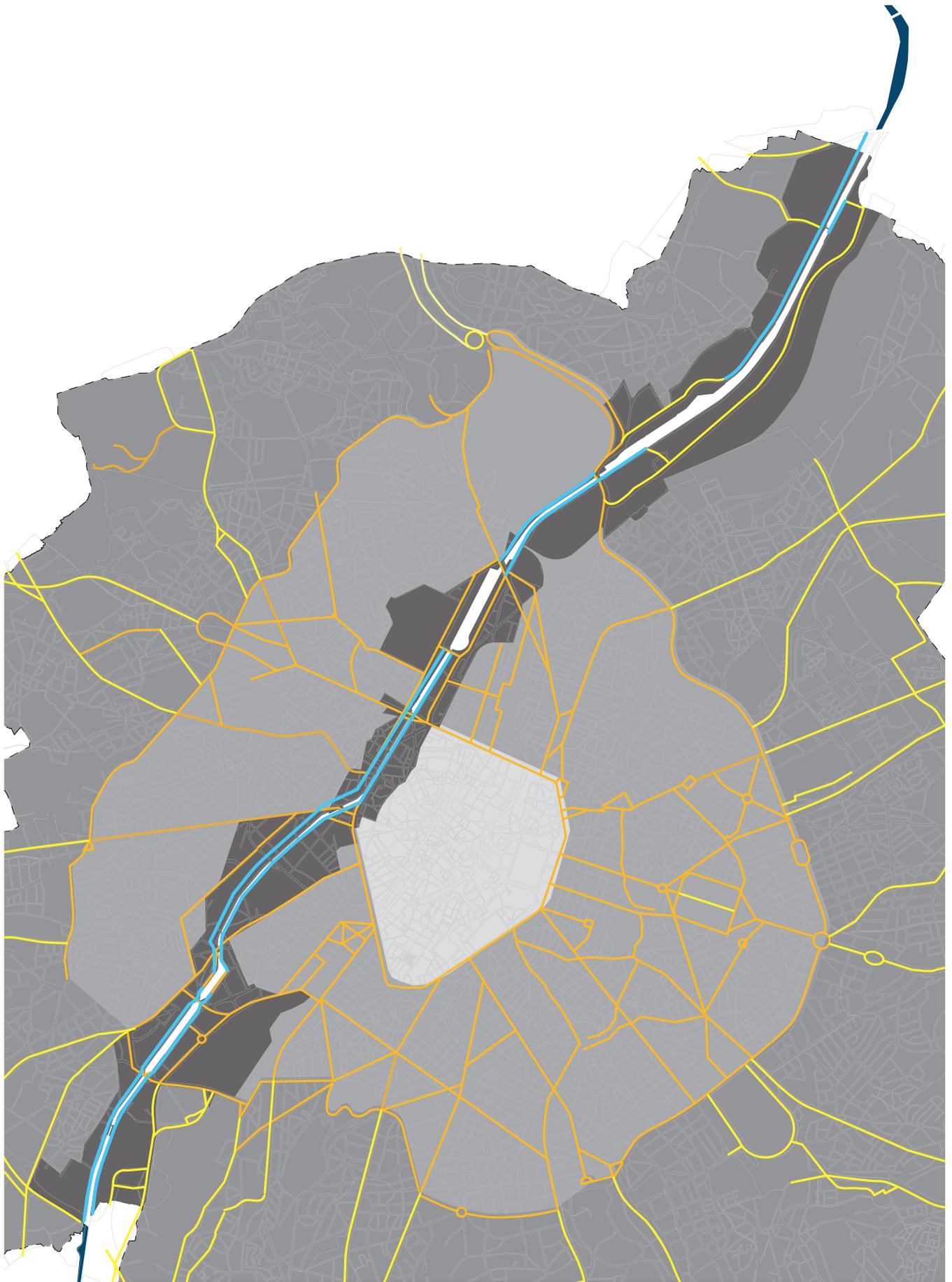


Figure C2-28. Carte de la mise en lumière des espaces publics linéaires

## MISE EN LUMIERE

Si les éléments de composition précédents permettent de qualifier certains aspects de la qualité et la cohérence de l'aménagement, la question de la mise en lumière de celui-ci est tout autant importante. Le BKP entend ainsi préciser le Plan Lumière de 2013. Celui-ci suggère 3 niveaux d'intervention pour la mise en lumière des espaces longeant le canal :

- les rives avec des propositions pour l'éclairage public : un même mobilier avec une lumière blanche ;
- le patrimoine qui longe les quais : un choix d'éléments patrimoniaux et/ou symboliques à mettre en lumière ;
- les ponts qui font le lien transversal : un travail sur le passage et les différentes visions des ouvrages d'art qui traversent le canal.

Le Plan Lumière suggérait également l'utilisation d'une lumière de couleur bleue verte pour l'illumination des détails plus proches du niveau de l'eau.

Néanmoins, celui-ci se concentrait surtout sur l'intention de souligner les ouvrages de franchissement liant les deux rives du canal. En complément du Plan Lumière, le BKP préconise une mise en lumière créant une cohérence d'illumination du parcours du canal dans le sens longitudinal.

L'objectif du BKP est que par l'illumination des quais et donc des espaces publics longeant le canal, la présence du canal soit rendue visible, même à distance, de la même manière que les arbres plantés en bosquet sont en journée des éléments reconnaissables de son parcours (Figure C2-29). Dès lors, le BKP préconise l'utilisation d'un seul type de luminaire et d'une couleur de l'illumination spécifique et différente des autres couleurs préconisées par le Plan Lumière sur l'ensemble de la Région (Figure C2-28).



Figure C2-29. Coupe type de la mise en lumière des quais

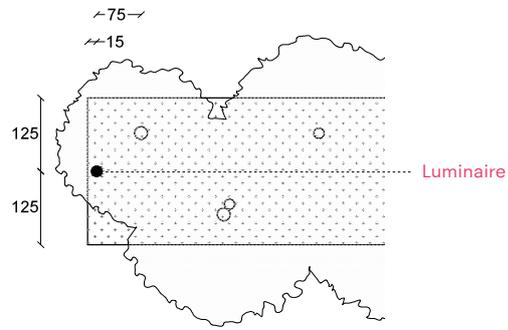


Figure C2-30. Détail d'implantation d'un luminaire dans la bande multifonctionnelle

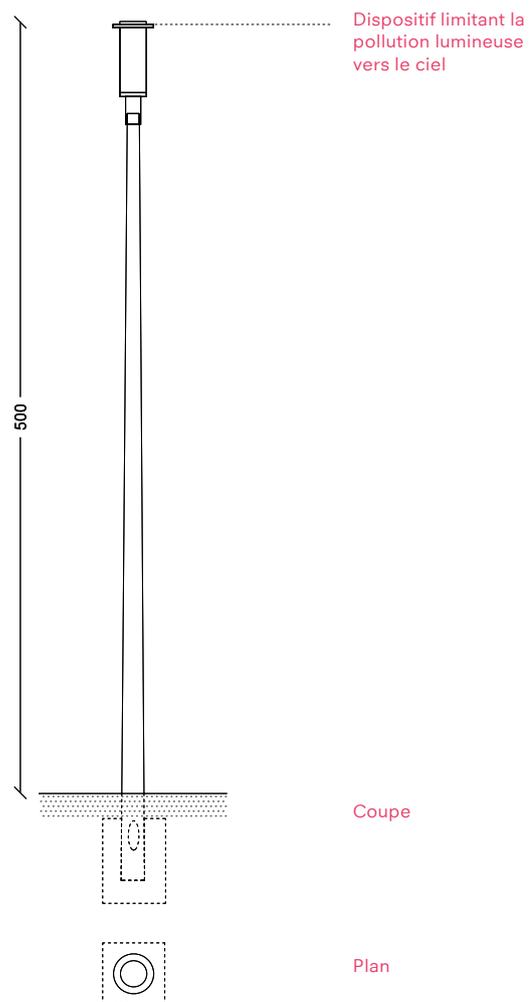


Figure C2-31. Luminaire type «quais»

## RECOMMANDATIONS

- Des luminaires doivent être installés de façon continue le long des quais.
- Les luminaires doivent être implantés dans les zones vertes de la bande multifonctionnelle, selon «Figure C2-30. Détail d'implantation d'un luminaire dans la bande multifonctionnelle».
- L'espacement des luminaires doit être régulier, et permettre l'implantation du mobilier et des aménagements urbains tels que décrit dans les paragraphes précédents. Le BKP préconise un espacement de 19,50 m.
- Quand un luminaire se trouve au milieu d'une zone verte, une distance de minimum 225 cm doit être conservée par rapport aux premiers arbres de part et d'autre.
- Un seul modèle de luminaire doit être mis en place sur tous les quais, il est conforme à «Figure C2-31. Luminaire type «quais»». Il doit disposer d'un dispositif limitant la pollution lumineuse vers le ciel.
- Le luminaire doit être conforme aux recommandations générales (Mobilier, p.112).
- Tout élément métallique du luminaire doit être en acier galvanisé thermolaqué en RAL 7035 «gris clair».
- Les luminaires doivent illuminer de manière régulière et efficace les pistes cyclables et les zones piétonnes, ainsi que les parties minérales de la bande multifonctionnelle.
- Quand un luminaire se trouve sur une transition entre une zone verte et une zone minéralisée de la bande multifonctionnelle, l'arbre le plus proche doit être positionné côté chaussée et non côté canal afin de mieux éclairer l'espace dédié aux modes actifs (voir (Plantations, p.106)).
- Les luminaires doivent signaler de loin la présence des quais et doivent dès lors être visibles.
- La tonalité de l'illumination doit être de 9.000°K.
- La fondation doit permettre le prolongement des terres – ou, le cas échéant, du revêtement de sol – jusqu'au pied du luminaire.
- Le luminaire doit être « IP65 ».
- La mise en lumière des quais et des espaces publics définie ci-dessus n'est pas interrompue par des aménagements spécifiques interrompant son parcours. Elle est continue même lors d'espaces publics emblématiques et spécifiques situés directement le long du canal recevant une mise en lumière particulière. Soit par la continuité du type de luminaire le long de la rive du canal, soit par une tonalité d'illumination de 9.000°K pour l'ensemble de l'espace public.
- Les éléments patrimoniaux et/ou symboliques (bâtiments, grues, écluses) doivent être mis en lumière suivant le Plan Lumière.
- Les ponts et passerelles qui franchissent le canal doivent être mis en lumière suivant le Plan Lumière.
- La chaussée doit être mise en lumière selon le Plan Lumière. L'implantation des luminaires éclairant la chaussée doit limiter l'encombrement de l'espace public. Partout où c'est possible, une pose en applique des luminaires hauts éclairant la chaussée doit être favorisée.



Figure C2-32. Carte des zones de recul à encadrer

## ENCADRER LES ZONES DE REcul

Si le BKP définit la manière d'aménager le domaine public de la Zone Canal en définissant des bonnes pratiques pour toute une série d'éléments visibles qui participent à sa singularité et à son individualité (quais et balustrades, arbres, luminaires, mobilier, matériaux, etc.), le BKP préconise également d'encadrer les espaces ouverts privés, en particulier les zones de recul, pour que ceux-ci participent à cette identité visuelle et à l'amélioration de ces qualités (Figure C2-32).

L'encadrement des zones de recul dans le cadre du BKP vise à clarifier les limites et les usages appropriés de ces espaces et à éviter des situations problématiques et/ou peu qualitatives. Le BKP préconise dès lors de clarifier le statut et les usages des espaces privés et publics pour que les différents acteurs soient confortés dans leur rôle, leurs responsabilités, leurs obligations et leurs droits.

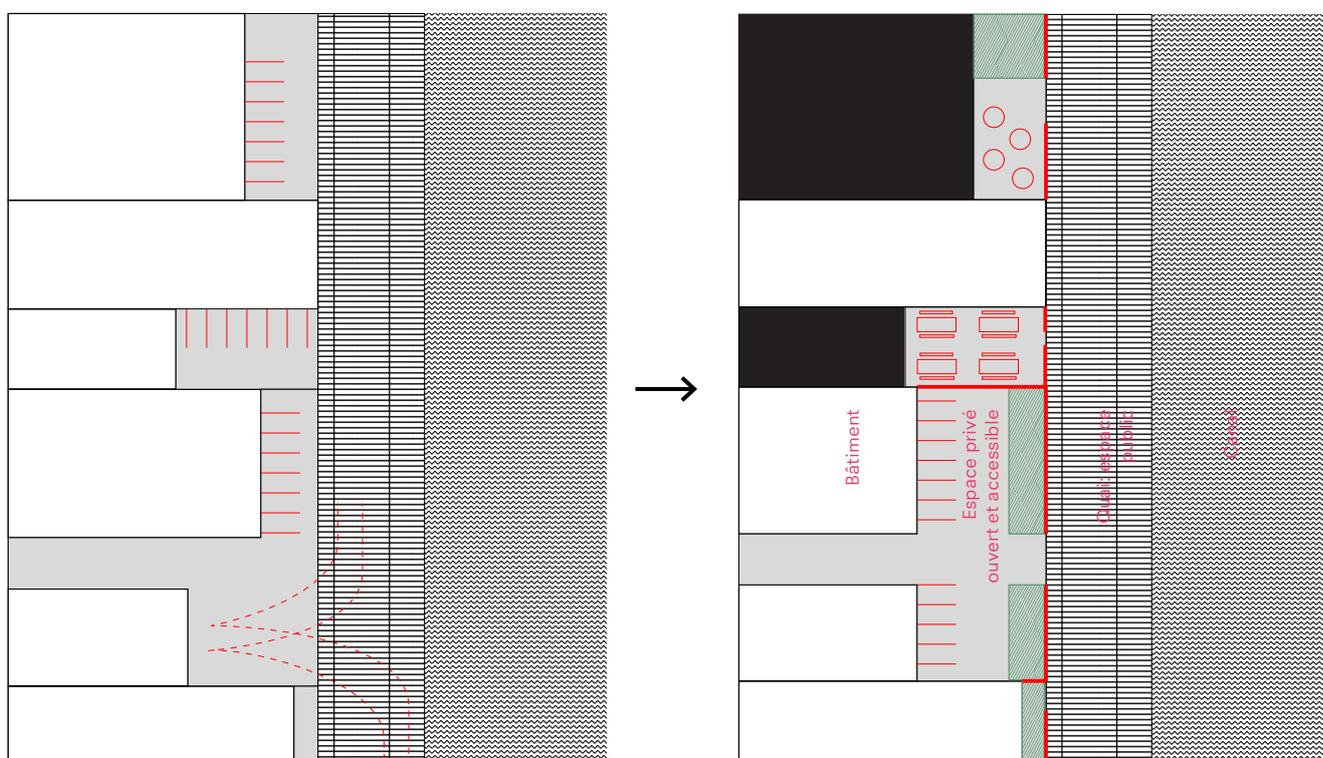
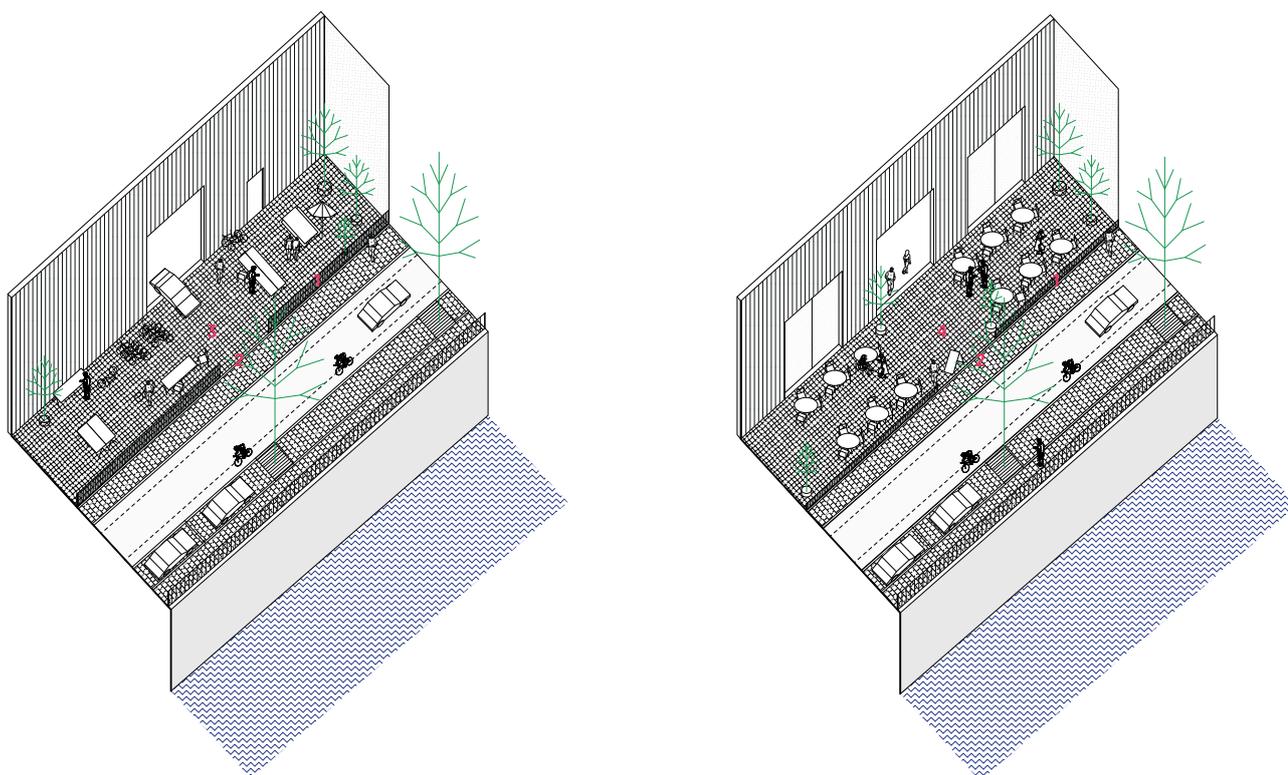


Illustration de situations problématiques / peu qualitatives actuelles: zones de recul utilisées comme espaces de stationnement, pas de présence végétale, manoeuvre sur le domaine public sources de conflits avec les modes actifs et interruption des revêtements des trottoirs.

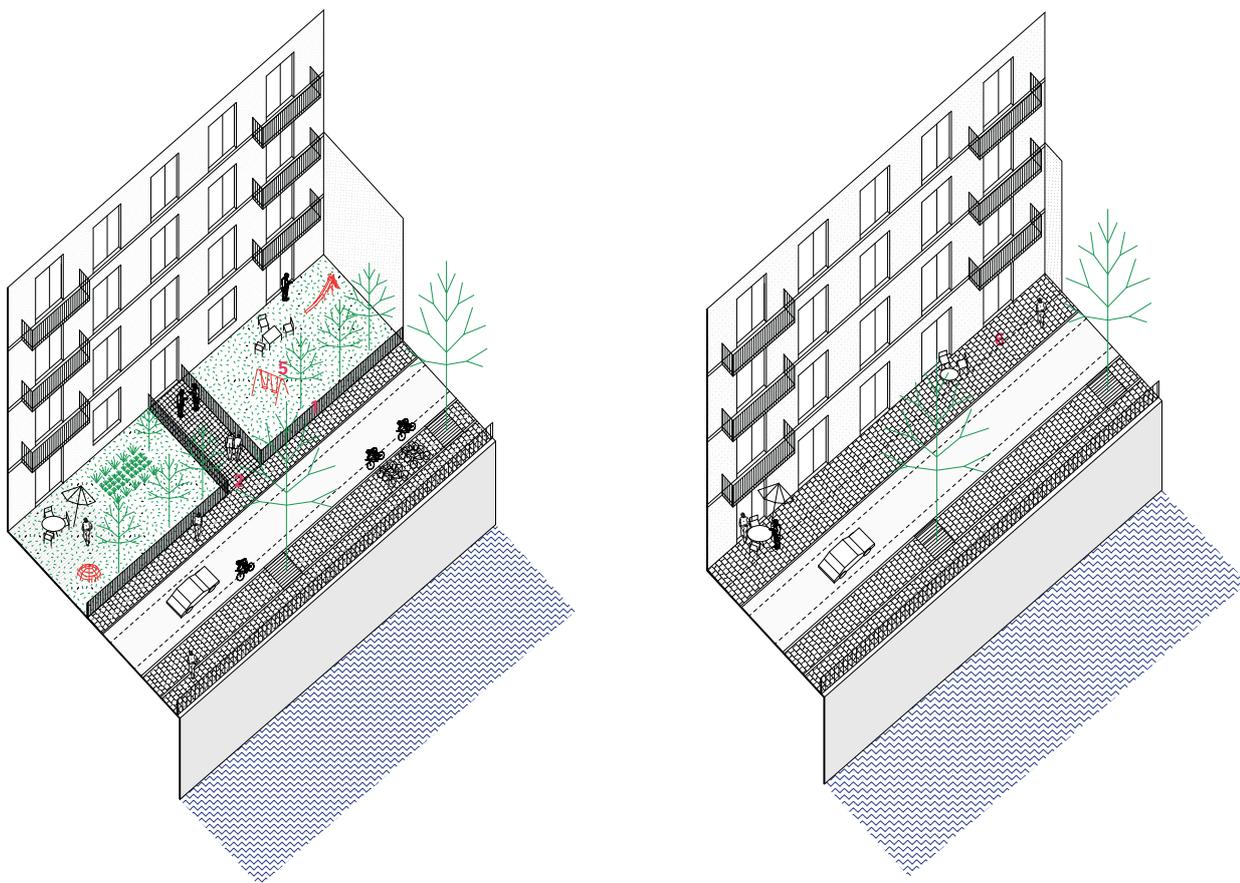
Principes BKP pour les zones de recul: délimitation des domaines public/privé, nombre d'accès limité par parcelle, manoeuvre uniquement sur la parcelle, présence végétale et extension d'activités privées sur les zones de recul.



Exemples d'aménagement de zones de recul favorisées par le BKP

**Légende**

1. Délimitation claire des domaines public/privé
2. Limitation et clarification du nombre d'accès
3. Extension des activités productives sur la zone de recul (ateliers, présentoirs,...)
4. Espace de terrasse privée (horeca)
5. Zone de jardin ou avant-cour privées
6. Pour les zones de recul inférieures à 1,5m: extension du revêtement du trottoir et du domaine public



## RECOMMANDATIONS

- La limite entre domaine privé et domaine public doit toujours être marquée, que ce soit par une clôture ajourée ou un aménagement paysager dans le cas où l'immeuble est en recul par rapport au domaine public. Les murs ou clôtures aveugles doivent être évités.
- Pour les zones de recul qui possèdent un accès direct depuis le domaine public au niveau de la zone de recul, la clôture ou la haie doit faire au minimum 50 cm de haut et au maximum 150 cm.
- Lorsque la zone de recul est d'une profondeur égale ou inférieure à 1m50, la limite entre domaine privé et domaine public ne doit pas être marquée et le revêtement de sol du domaine public doit être prolongé jusqu'au plan de façade. Cette situation doit être évitée.
- Le nombre d'accès aux parcelles privées doivent être limités au maximum, l'objectif étant d'un accès véhicule par parcelle et par voirie au maximum.
- Les accès doivent être marqués par une interruption de la clôture ou de la haie se limitant à la largeur strictement nécessaire. Une porte d'accès s'ouvrant vers l'intérieur de la parcelle peut être aménagée. La matérialité des trottoirs, mis à part leur niveau, ne peut pas être interrompue par des dispositifs d'accès.
- Le besoin en stationnement doit être résolu au sein des parcelles privées, sans que cela ne diminue la surface perméable de la zone de recul à moins de 50% de la surface de celle-ci.
- Les manœuvres de stationnement et les autres manœuvres doivent être organisées sur la parcelle. Les espaces de stationnement privés qui nécessitent une manœuvre sur le domaine public sont interdits.
- Les espaces verts doivent être en pleine terre.
- Les espaces ouverts privés visibles depuis l'espace public doivent participer à la qualité et à l'identité visuelle du territoire du Canal. Ils sont de préférence aménagés en pleine terre et visent au développement de la flore, d'un point de vue qualitatif.
- Partout où c'est possible, l'aménagement des espaces ouverts permet de recueillir, retenir et infiltrer localement l'eau de ruissellement de la parcelle.
- Le traitement des espaces ouverts privés vise à augmenter le potentiel de développement de la biodiversité (écopotential).



Figure C2-33. Carte des avenues et boulevards longitudinaux

## AMBITION 3

### DONNER DE LA COHÉRENCE AUX AVENUES ET BOULEVARDS LONGITUDINAUX

Le BKP a l'ambition d'aménager les avenues et boulevards parallèles au canal (mais qui ne le longent pas directement) de manière à créer plus de cohérence et à renforcer la cohésion et l'identité du territoire du canal. Ces espaces publics linéaires, comme le Boulevard Industriel, la Rue des Deux Gares, le Quai de Willebroeck, l'Allée Verte, l'Avenue du Port ou l'Avenue de Vilvorde desservent le territoire du canal et en représente souvent des portes d'entrées. Leurs parcours, relativement longs, accompagnent la continuité — la coupe traversant le tissu urbain — que le canal représente dans la Région (Figure C2-33).

Le BKP préconise de renforcer (ou créer) cette qualité par une recherche de continuités et de cohérences dans l'aménagement, ainsi que par l'intégration d'éléments d'embellissement et de convivialité de l'espace public comme des arbres à haute tige, de la végétation, des luminaires ou du mobilier urbain.

Les avenues et boulevards longitudinaux présentent, au vu de leur vocation, plus de diversité dans leur profil que les quais du canal. Beaucoup de similitudes peuvent toutefois être notées, que le BKP entend renforcer.

Le BKP vise à établir des principes spatiaux communs pour ces différentes avenues et boulevards, que l'on peut globalement synthétiser sous la typologie du boulevard arboré et urbain : aménager plus d'espace pour les modes actifs (notamment l'aménagement qualitatif des itinéraires RER vélo), renforcer et systématiser les alignements d'arbres (arbres à haute tige de première grandeur) pour en faire des structures linéaires paysagères. Les contextes particuliers déterminent les aménagements spécifiques (voir leur traitement au sein des sous-zones respectives).

## PROFILS DES BOULEVARDS ET AVENUES



Boulevard Industriel: 4 alignements d'arbres, berme centrale avec maillage pluie, espaces modes actifs de chaque côté avec piste cyclable unidirectionnelle, voir «Aménager le Boulevard Industriel comme boulevard urbain, p.206» .

Coupe illustrant un réaménagement possible



Allée Verte: 4 alignements d'arbres, berme centrale, piste cyclable bidirectionnelle entre la voirie métropolitaine et la voirie locale et espaces piétons de part et d'autre de la voirie locale, voir «Cadrer les espaces du canal par deux figures paysagères multimodales, p.298» .

Coupe illustrant un réaménagement possible



Avenue du Port: 3 alignements d'arbres, espaces modes actifs de part et d'autre de la chaussée avec piste cyclable bidirectionnelle côté canal, voir «Cadrer les espaces du canal par deux figures paysagères multimodales, p.298» .

Coupe illustrant un réaménagement possible



Chaussée de Vilvorde: 3 alignements d'arbres avec espaces modes actifs de chaque côté et une piste cyclable birectionnel côté canal, le long d'un maillage pluie, voir «Transformer la Chaussée de Vilvorde en axe qualitatif et multimodal, p.358» .

Coupe illustrant un réaménagement possible

## RECOMMANDATIONS

### ORGANISATION SPATIALE

- Les pistes cyclables et les trottoirs doivent être aménagés conformément aux recommandations ([Promouvoir les mobilités actives, p.91](#)).
- Les chaussées doivent être aménagées conformément aux recommandations ([Favoriser le transport public, p.93](#)), ([Conforter les axes de transports logistiques, p.95](#)) et ([Modérer le trafic automobile, p.97](#)).

### MATÉRIAUX

- Le revêtement de la voirie, des trottoirs, des pistes cyclables, ainsi que toutes types de bordures, de bandes latérales et de filets d'eau doivent être continus sur toute la longueur de la voirie.
- La piste cyclable doit toujours être en asphalte de couleur ocre.

### BANDES VERTES ARBORÉES

- La largeur minimale d'une bande verte doit être de 220 cm, bordure comprise (20 cm).
- La bande verte doit avoir une largeur constante par tronçon.
- Des arbres à haute tige doivent toujours être plantés à intervalles réguliers dans la bande verte (alignements).
- L'entre-axe entre deux arbres doit être de maximum 20 m.
- Les autres fonctions éventuellement aménagées dans la bande verte ne peuvent pas affecter la régularité des plantations, à l'exception des arrêts de transport public.
- L'espèce des arbres plantés doit être adapté aux conditions urbaines des avenues et boulevards, notamment au niveau de résistance au compactage du sol, au sel anti-gel, à la pollution, etc.
- L'espèce des arbres plantés devrait être constante par tronçon.
- La longueur de la zone perméable à l'eau au pied des

arbres doit être de minimum 200 cm. Si possible, une longueur plus importante est prévue.

- Le pied de l'arbre doit être « verdurisé », avec des plantes vivaces ou un mélange de fleurs. La sélection de plantes ou de semences doit toujours être coordonné avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité.
- Le choix de plantes ou semences doit viser l'augmentation de la biodiversité et de la valeur écologique des plantations. L'utilisation d'essences adaptées à certains types d'insectes est recommandée dans la mesure du possible.
- Si des plantes vivaces sont choisies, elles sont variées et leur mise en œuvre et entretien permet à leur forme naturelle de se développer. Les tailles visant à créer des formes non naturelles et denses sont interdites.
- Le mélange de fleurs ou de plantes doit avoir une hauteur maximale de 90 cm.
- Le mélange de fleurs ou de plantes est tondu deux fois par an, à l'exception d'une bande de pureté de 30 cm le long des trottoirs et des voiries qui est tondues plus régulièrement.
- Les pieds d'arbres « verdurisés » doivent être régulièrement entretenus pour enlever et collecter les déchets éventuels.
- Voir ([Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171](#)) et ([Renforcer les réseaux écologiques, p.165](#)).

### MISE EN LUMIÈRE

- Les luminaires doivent être implantés au sein de la bande verte. Ils illuminent de manière régulière les pistes cyclables, les trottoirs, et la chaussée. Leur modèle est identique sur toute la longueur de la voirie.
- Pour le tronçon type «avenue» de Chaussée de Vilvorde, la mise en lumière doit être similaire au tronçon «quai».

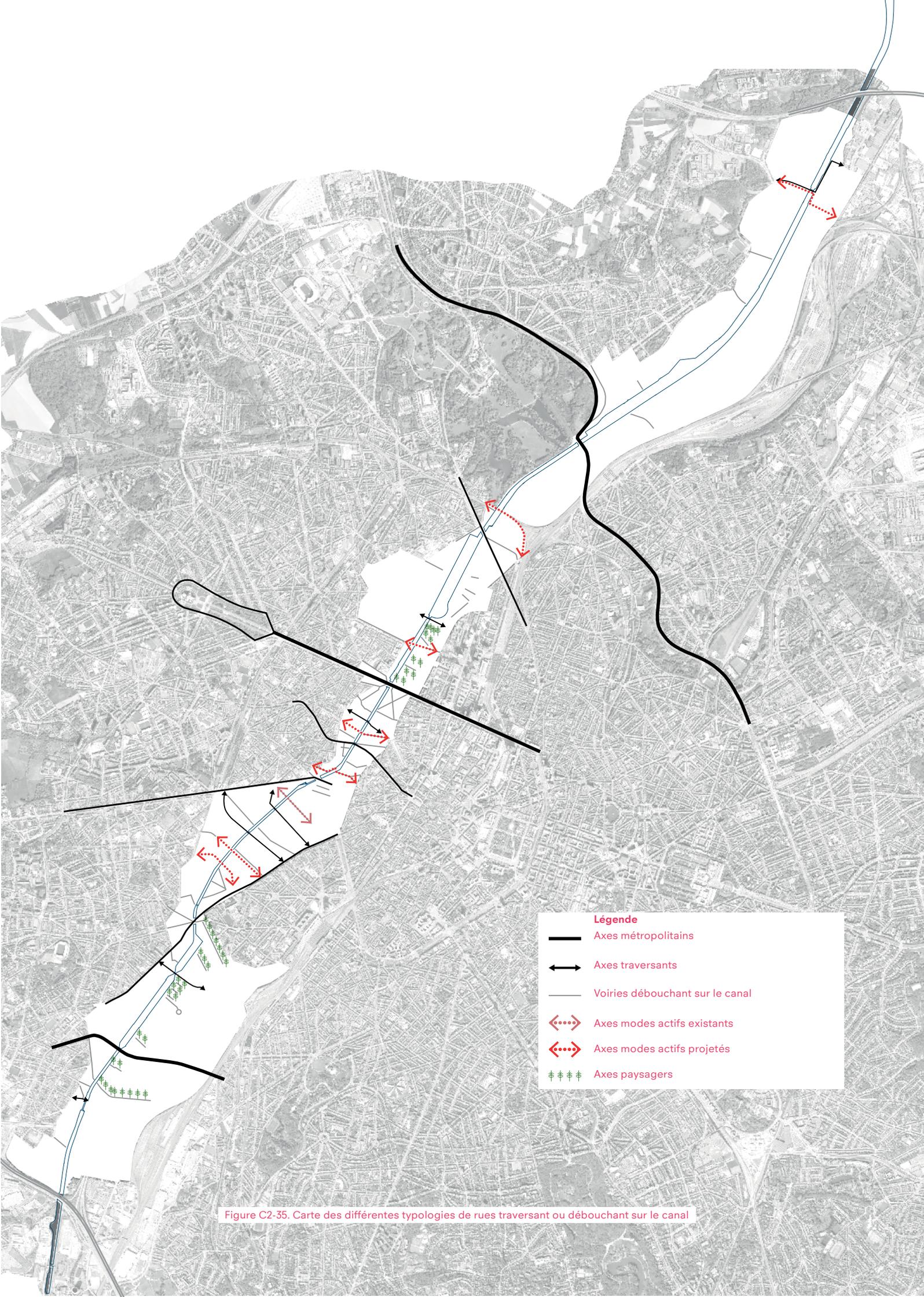


Figure C2-35. Carte des différentes typologies de rues traversant ou débouchant sur le canal

## AMBITION 4

# CARACTÉRISER LES RUES TRAVERSANT OU DÉBOUCHANT SUR LE CANAL

Les rues traversant ou débouchant sur le canal sont des espaces publics linéaires qui pourraient permettre par leur aménagement « d'élargir » l'identité du canal au-delà de son lit mineur, pour qu'elle soit perçue dans l'ensemble du territoire du canal, c'est-à-dire son lit majeur. Au-delà de cet aspect, certaines rues permettent aussi tout simplement de relier les deux côtés du canal, ou de relier les quartiers qui les composent avec le canal lui-même. Elles permettent ainsi d'atténuer la barrière physique que représente le tracé de la voie d'eau dans la Région. Atténuer cette barrière d'autant plus nécessite de renforcer les continuités d'aménagement de ces axes, afin que le passage d'un côté à l'autre ne se remarque plus par le traitement de l'aménagement de l'espace public.

Le BKP a l'ambition de caractériser les rues ou les axes traversants ou débouchants selon 6 typologies d'aménagements (Figure C2-35).

## AXES PAYSAGERS

Les axes paysagers sont des espaces publics linéaires participant aux paysages à compartiments ou à coulisses, voir (Renforcer les trois paysages du canal, p.145). Ils intègrent dans leur aménagement des espaces verts linéaires (par exemple : à la place des espaces de stationnement) selon (Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150) (coupe type le long d'un espace public). Lorsque que cela est possible, leur aménagement participe à un système durable de gestion de l'eau en incluant un dispositif de maillage pluie "aérien" qui permet à l'eau de ruissellement d'être tamponnée et de rejoindre le canal ou la Senne.

### RECOMMANDATIONS

- Les axes paysagers doivent intégrer dans leur aménagement des espaces verts linéaires participant aux paysages à coulisses ou à compartiments, voir (Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150) (coupe type le long d'un espace public). Les fosses de plantation doivent être rectangulaires.
- La possibilité d'aménager des espaces partagés, rues cyclables ou zones de rencontre doit être étudiée.

## AXES MODES ACTIFS

Les axes modes actifs sont aménagés spécifiquement pour favoriser les déplacements transversaux des modes actifs. Ils soutiennent l'ambition (Promouvoir les mobilités actives, p.91). L'aménagement dédié aux modes actifs est prioritaire sur les autres modes de déplacement. Ils sont continus afin de permettre la traversée aisée et sécurisée des voiries perpendiculaires utilisées par d'autres modes. La traversée du canal passe par des passerelles ou ponts spécifiquement aménagés (parfois exclusivement) pour accueillir les modes actifs

### RECOMMANDATIONS

- Les axes modes actifs doivent être conformes aux recommandations (Promouvoir les mobilités actives, p.91).
- Ils doivent intégrer dans leur aménagement des espaces dédiés et aménagés pour les modes actifs
- Les traversées des voiries et des quais doivent être sécurisées au droit de ces axes traversant
- Ils doivent rejoindre des points de franchissement du canal qui sont également aménagés en fonction.
- La possibilité d'aménager des espaces partagés, rues cyclables ou zones de rencontre doit être étudiée.

## AXES PAYSAGERS ET MODES ACTIFS

Les axes paysagers et modes actifs combinent dans leur aménagement les spécificités des axes paysagers et des axes modes actifs (voir supra). L'espace dévolu aux autres modes est secondaire à ces aménagements.

### RECOMMANDATIONS

- Les axes paysagers et modes actifs doivent combiner les aménagements préconisés dans «Axes modes actifs» et «Axes paysagers».
- La possibilité d'aménager des espaces partagés, rues cyclables ou zones de rencontre doit être étudiée.

## AXES TRAVERSANTS

Les axes traversants sont des axes tous modes confondus qui traversent le canal. Leur aménagement (profil, matériaux, mobilier, mise en lumière) est similaire des deux côtés du canal. Ils sont multimodaux et, en fonction de l'espace disponible, comprennent des plantations pour leur embellissement.

### RECOMMANDATIONS

- L'aménagement des axes traversant le canal doit être similaire de part et d'autre du canal et favoriser la création de continuité (parcours modes actifs continus,...).
- Les priorités modales doivent être respectées, voir (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).

## VOIRIES DÉBOUCHANT SUR LE CANAL

Les voiries débouchant sur le canal sont aménagées spécifiquement pour mettre en valeur, dans leur aménagement, la perspective urbaine vers les quais et leurs aménagements spécifiques. L'objectif est de favoriser les déplacements vers les espaces publics situés le long du canal (et inversement vers les quartiers). Il s'agit de voirie locale où les autres modes ont priorité sur les véhicules motorisés privés.

### RECOMMANDATIONS

- Les voiries débouchant sur le canal doivent mettre en valeur par leur aménagement la perspective vers les quais et faciliter les déplacements.
- Les priorités modales doivent être respectées, voir (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).
- La possibilité d'aménager des espaces partagés, rues cyclables ou zones de rencontre doit être étudiée.

## AXES MÉTROPOLITAINS

Ces axes sont des axes d'importance métropolitaine en termes de structuration urbaine et/ou de flux. De part leur rôle structurant à l'échelle régionale, ils ont leur propre identité et leur propre type d'aménagement qui traverse le territoire du canal.

### RECOMMANDATIONS

- Lorsqu'ils traversent le territoire du canal, les axes métropolitains doivent conserver leur identité et leur type d'aménagement.
- Lors de leur traversée, ils respectent les recommandations suivantes : (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).



C – 3

## PAYSAGE ET DURABILITÉ

*Valoriser le territoire et son  
paysage de manière durable*



1. La Senne dans le nord du territoire du canal



2. Le canal et la Senne à la limite régionale nord



3. Avenue de Vilvorde



4. Plaine enherbée à proximité de l'écluse d'Anderlecht

# CONSTATS

Les structures paysagères de la zone du canal ont le potentiel de faire partie d'un paysage métropolitain : une succession d'éléments naturels et artificiels qui ensemble forment des structures urbaines qui façonnent et rendent lisible le tissu de la Région. De même, les éléments du maillage bleus et du maillage vert constituent les éléments de base des réseaux écologiques, des systèmes hydrologiques et des microclimats du territoire du canal. Ils contribuent ainsi à un environnement urbain durable, au sens large du terme.

Quatre constats principaux peuvent être posés concernant les paysages et la durabilité du territoire du canal :

## CARENCE EN ESPACES VERTS PUBLICS ET EN CONNEXIONS ÉCOLOGIQUES

Le manque d'accès à des espaces verts publics n'est nullement ailleurs aussi important que dans le territoire du canal (source : Bruxelles Environnement, Plan Nature, carte M2\_1, 07/2015). A l'instar de nombreuses autres zones fortement urbanisées de la Région, il constitue également un vide au sein du maillage écologique (source : Bruxelles Environnement, Plan Nature, carte M5\_1, 07/2015).

## ABSENCE DE STRUCTURES PAYSAGÈRES À L'ÉCHELLE TERRITORIALE

Les nombreuses infrastructures linéaires du territoire du canal sont aujourd'hui souvent considérées comme des ruptures du tissu urbain. Leur continuité est cependant un atout majeur dans le contexte fragmenté de la Région. Mais, comme le paysage existant dans la zone du canal a été principalement conçu au niveau de la parcelle individuelle ou de la rue unique, il y a un manque de cohésion et d'un vocabulaire commun à l'échelle territoriale. Dans certaines zones plus périphériques - pensez aux zones d'industries urbaines au sud et au nord - le problème n'est donc pas nécessairement qu'il y a «trop peu» de vert, mais bien que les éléments paysagers existants ne permettent pas de former ensemble un tout lisible.



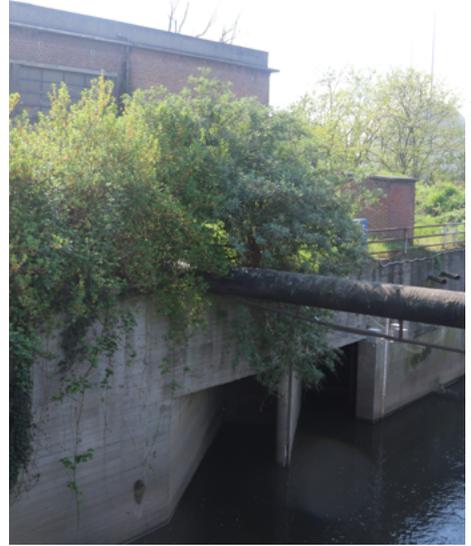
5. La Senne serpente entre les industries



6. Aménagement plus naturel des berges



7. interconnexion entre la Senne et le canal à Anderlecht



7. Connexion de la Senne au niveau de la station d'épuration nord

## BIOTOPES PARTICULIERS

Le territoire du canal comprend plusieurs biotopes particuliers. Au niveau des frontières régionales, la Senne revient à la surface et plusieurs projets ont été menés ces dernières années pour éliminer les sols pollués, draguer les boues et aménager ses berges de manière plus naturelle.

La vaste étendue d'eau du canal lui-même constitue naturellement aussi un biotope particulier. Cette masse d'eau crée un microclimat plus frais durant les mois d'été, qui compense partiellement l'effet d'îlots de chaleur urbains.

## UNE GESTION DES EAUX PLUVIALES PROBLEMATIQUE

La gestion des eaux pluviales rencontre aujourd'hui trois problèmes majeurs.

Le premier problème est l'abondance des surfaces imperméables. 47% du territoire bruxellois est ainsi considéré comme imperméable (ULB-IGEAT, 2006). Cela signifie que l'infiltration naturelle de l'eau de pluie à l'endroit où elle tombe n'est souvent pas possible ou extrêmement limitée. Il en résulte un ruissellement rapide vers le réseau d'égouts avec une augmentation rapide du débit.

Le second problème est que le réseau d'égout est souvent unitaire, de sorte que les eaux de ruissellement se mélangent aux eaux grises. En raison de l'augmentation des débits lors des fortes pluies, le réseau est surchargé et l'eau grise se déverse dans la Senne et le canal

Enfin, les espaces résiduels des infrastructures et des grandes parcelles industrielles – dont les activités fluctuent constamment en termes d'intensité et d'utilisation de l'espace – constituent des espaces adaptés au développement d'une végétation dynamique et spontanée. Nous y trouvons des espèces végétales et animales généralement absentes des zones agricoles à gestion plus intensive situées en dehors de la ville. Comme déjà mentionné, ce potentiel biologique n'est pas encore pleinement valorisé, en particulier en ce qui concerne les liens entre les zones de valeur écologique, trop souvent absents.

(qui sont encore parfois interconnectés), avec des conséquences bien sûr néfastes pour ces plans d'eau. L'eau qui s'écoule ainsi du réseau d'égout et rejoint les stations d'épuration reçoit alors un traitement appelé « traitement des eaux de pluie » en raison du débit élevé, qui est moins approfondi que le traitement standard, de sorte que la qualité de l'eau qui est rejetée dans la Senne, dans ces conditions, est inférieure aux normes. Troisièmement, les anciens cours d'eau et le réseau d'égouts ont été fusionnés à différents endroits. Cela amène un apport supplémentaire d'eau claire dans le réseau d'égout et aux stations d'épuration, en plus de l'interruption du maillage bleu par un segment d'égout. Il est clair qu'une approche plus durable et intégrée est nécessaire.



Figure C3-1. Carte de synthèse de la continuité 3

# AMBITIONS

1.  
**Renforcer les trois paysages du canal**

2.  
**Valoriser la Senne**

3.  
**Renforcer les réseaux écologiques**

4.  
**Gérer les eaux pluviales de manière intégrée**



Figure C3-2. Carte des trois paysages du canal

## AMBITION 1

### RENFORCER LES TROIS PAYSAGES DU CANAL

L'analogie du territoire du canal comme une vallée infrastructurelle qui fait partie de la vision du BKP, nous permet de considérer le territoire d'un autre regard. Trois typologies de vallée – trois paysages du canal – s'offrent à nous, correspondant respectivement aux différentes morphologies urbaines présentes au sud, au centre, et au nord du territoire du canal. Bien qu'ils ne soient présents que de manière latente aujourd'hui, ils ont le potentiel d'orienter et de structurer le développement du territoire du canal (Figure C3-2).

Ces paysages du canal sont :

- la plaine alluviale au sud (delta) ;
- la gorge au centre ;
- la vallée asymétrique au nord (flanc escarpé).



Paysage à coulisses au nord du territoire du canal



Paysage de gorge au centre du territoire du canal



Paysage à compartiments au sud du territoire du canal

## SUD – PLAINE ALLUVIALE

Au sud, une série d'infrastructures linéaires serpentent à travers une plaine couverte de bâtiments industriels épars. Le paysage est semblable à celui d'une plaine alluviale : large, avec beaucoup de verdure mais qui manque aujourd'hui de cohérence d'ensemble.

Le BKP prévoit de structurer ce territoire en renforçant les axes du canal, de la senne, du Boulevard Industriel et de la Rue des Deux Gares. En outre, une stratégie verte cohérente est mise en œuvre pour la zone principalement industrielle située entre ces axes : un paysage à compartiments qui se compose d'espaces verts linéaires avec des plantations verticales sur les bords des parcelles industrielles privées. Ensemble, ces éléments verts à petite échelle forment un réseau à l'échelle territoriale, avec une valeur identitaire potentiellement importante. Ce paysage à compartiments peut également jouer un rôle dans l'écologie et la gestion de l'eau. Celui-ci est développé plus en détail au chapitre D-2.



### RECOMMANDATIONS

- Renforcer les plantations existantes le long du canal, voir (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99).
- Verdissement et naturalisation des berges de la Senne, voir (Valoriser la Senne, p.159).
- Compléter les rangées d'arbres du Boulevard Industriel et de la Rue des Deux Gares.
- Aménager les talus le long des voies ferrées
- Réaliser le paysage à compartiments.

## CENTRE — GORGE

Au centre, la voie d'eau est plus étroite et est bordée de murs de quai hauts et minéraux. Le tissu environnant est fortement urbanisé et laisse peu de place à la présence végétale. Le paysage du canal ressemble donc ici à celui d'une gorge: étroit, minéral, avec une végétation installée de manière opportuniste là où elle trouve une fissure dans la chaussée.

Le BKP compte renforcer cette image en développant des stratégies permettant de rendre l'espace disponible le plus vert possible. Sur les quais, des groupes d'arbres denses sont plantés, créant une structure verte à l'échelle du canal et du territoire du canal. L'ancien cours de la Senne est rendu visible par l'aménagement de parcs paysagers linéaires. Les axes transversaux qui donnent sur les ponts franchissant le canal ont un aménagement paysager uniforme sur toute leur longueur, soulignant leur statut de liens entre les deux côtés de la ville.



## RECOMMANDATIONS

- Compléter et, le cas échéant, remplacer les alignements d'arbres de l'Avenue du Port et de l'Allée Verte.
- Aménager des parcs paysagers linéaires sur l'ancien tracé de la Senne, voir ([Valoriser la Senne, p.159](#)).
- Aménager de nouveaux espaces verts le long du canal, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).
- Renforcer le caractère vert des axes transversaux qui relient les deux côtés du canal, voir ([Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133](#)).
- Planter des arbres en bosquets sur les quais du canal, voir ([Créer une figure cohérente le long des quais, p.99](#)).

## NORD – VALLÉE ASYMÉTRIQUE

La partie nord de la zone du canal est flanquée de grands ensembles de verdure. A l'est se trouve une plaine semblable à celle présente au sud, tandis qu'à l'ouest du canal, la topographie forme une crête de vallée escarpée, recouverte de bâtiments industriels qui forment aujourd'hui une barrière vers le canal. Le paysage est donc celui d'une vallée asymétrique: d'un côté en pente raide, de l'autre côté plutôt plat.

Le BKP renforce les infrastructures linéaires du canal, de la Senne, des voies ferrées et des boulevards ou avenues parallèles. Celles-ci sont reliées entre elles par de courtes connexions vertes qui forment ensemble une image verte cohérente: le paysage à coulisses. La stratégie et les objectifs sous-jacents de ce paysage correspondent à ceux du paysage à compartiment au sud de la zone du canal. De plus, ces éléments relient le tissu résidentiel de Neder-Over-Heembeek à l'espace public le long du canal. Le réaménagement du côté est du canal dans le cadre du plan directeur de Schaerbeek-Formation est l'occasion de faire de ce paysage un élément structurant pour toute la zone portuaire septentrionale.



## RECOMMANDATIONS

- Renforcer les plantations existantes le long du canal, voir (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99).
  - Verdissement et naturalisation des berges de la Senne, voir (Valoriser la Senne, p.159).
  - Compléter les rangées d'arbres de la Chaussée de Vilvorde et de l'Avenue de Vilvorde.
  - Aménager les talus le long des voies ferrées
- (en attente de l'exécution du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation).
- Aménager le paysage à coulisses.
  - Intégrer les principes paysager du paysage à coulisses dans la mise en œuvre du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation

## STRUCTURES LINÉAIRES DES PAYSAGES À COMPARTIMENTS ET À COULISSES

Les espaces verts linéaires spécifiques au paysage à compartiments et au paysage à coulisses sont conçus et aménagés de la même manière. Ils ont une largeur minimale de 5m et se situent toujours en bordure des parcelles privées. Lorsque ces parcelles sont situées le long de la Senne ou d'un axe public destiné aux modes actifs, les espaces verts linéaires sont aménagés de ces côtés afin de renforcer les qualités récréatives et écologiques de ces axes. La superficie combinée de ces espaces verts linéaires représente au moins 10% de la superficie totale de la parcelle sur laquelle elles sont situées. Dans le cas d'une parcelle de plus de 5.000 m<sup>2</sup>, cela correspond à l'exigence imposée par le PRAS (prescription 0.2).

Le BKP ne définit pas au niveau de chaque parcelle individuelle là où les espaces verts linéaires doivent être aménagés. Au contraire, il décrit une stratégie qui peut être appliquée de manière flexible sur chaque parcelle, en fonction des opportunités locales et des exigences opérationnelles liées à l'utilisation de la parcelle.

Les espaces verts linéaires doivent toujours être en pleine terre pour obtenir une végétation saine et de haute valeur. Lorsque cela est possible, ils sont de plus aménagés pour participer à un système durable de gestion de l'eau en incluant notamment des noues.

Les plantations des espaces verts linéaires sont denses et droites, de manière à être visible de loin et de contribuer à l'identité paysagère territoriale souhaitée. Il y est planté des arbres, arbustes, arbrisseaux ainsi que des herbacées hautes et basses. Il s'agit toujours d'un mélange d'espèces différentes, de préférence indigènes. Les espèces choisies comprennent une part d'espèces à croissance rapide — dont des peupliers — et des espèces à croissance lente — dont des chênes et des tilleuls—. Les premiers assurent un résultat rapide tandis que les seconds permettent de faire perdurer ce paysage.

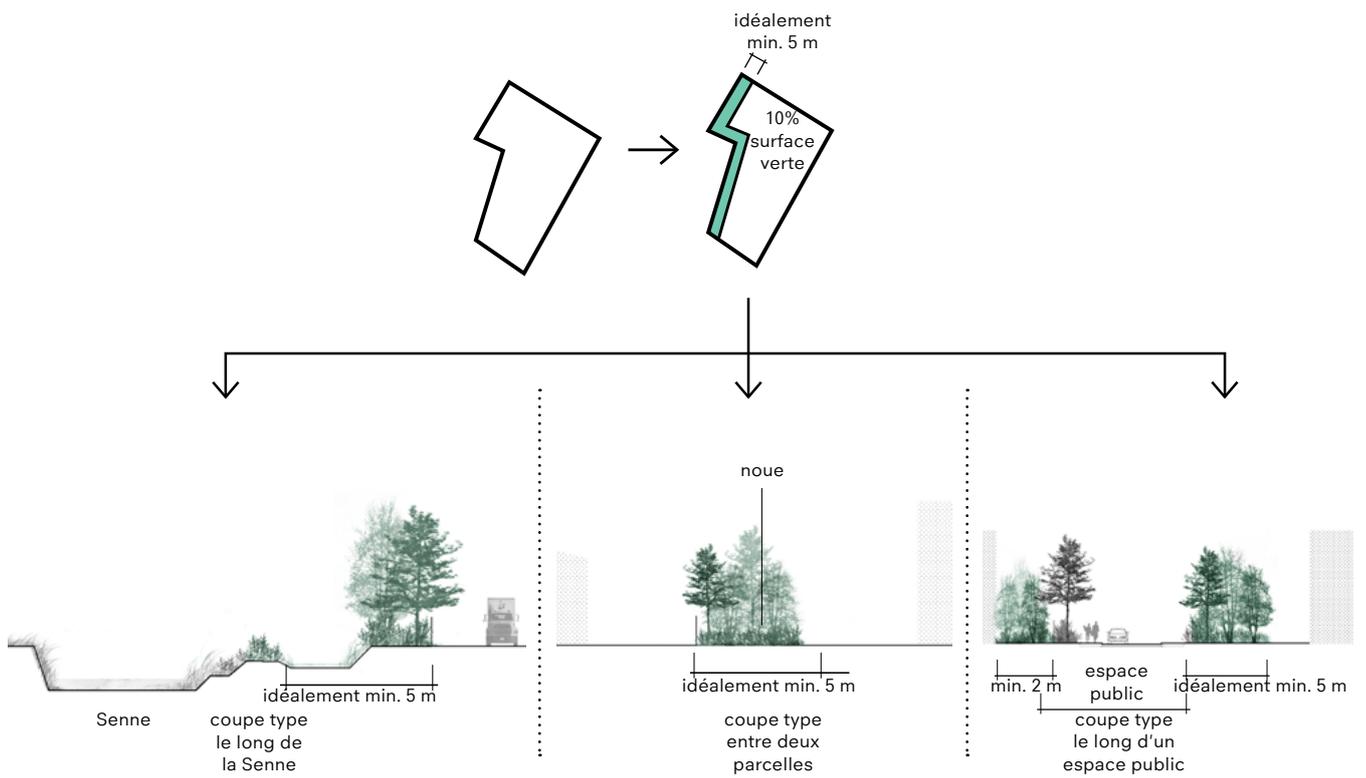


Figure C3-3. Stratégie et principes de création des espaces verts linéaires

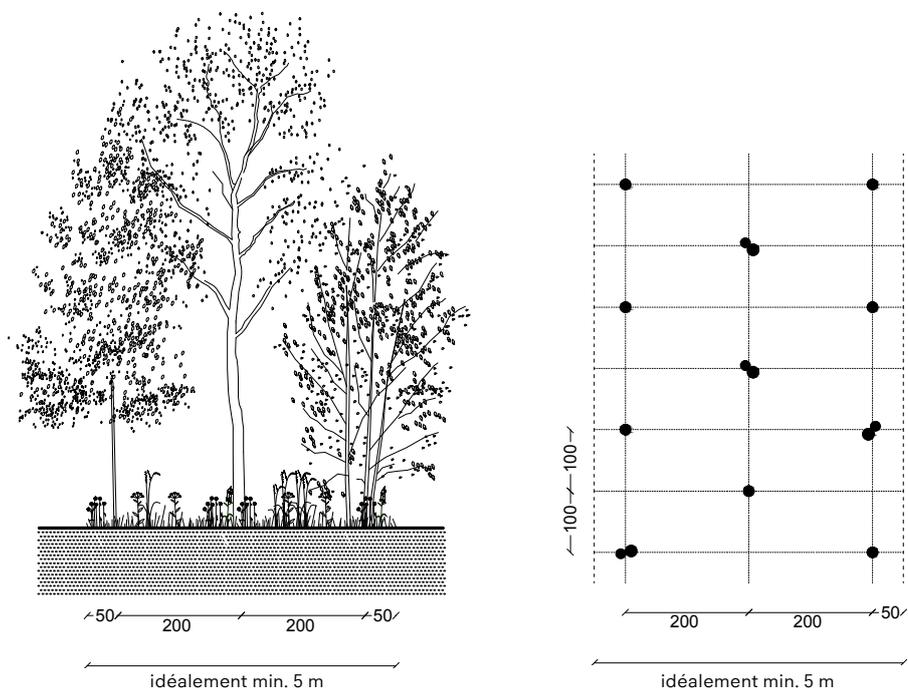


Figure C3-4. Coupe et plan type des plantations

## RECOMMANDATIONS

- La surface des espaces verts linéaires est en principe d'au moins 10% de la surface totale des demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir. Une distinction est faite entre :
  1. l'obligation du PRAS, prescription 0.2, qui prévoit le maintien ou la réalisation d'espaces verts sur au moins 10% de la superficie au sol pour les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000m<sup>2</sup>, en dehors des programmes prévus pour les zones d'intérêt régional (par exemple, les zones d'activités portuaires et de transport) ;
  2. les recommandations du BKP qui prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts idéalement d'au moins 10% de la superficie au sol pour les demandes de certificat ou de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol inférieure à 5.000 m<sup>2</sup>, ou situées au sein des programmes prévus pour les zones d'intérêt régional (par exemple Schaerbeek-Formation).
- Les espaces verts linéaires sont positionnés au bord des parcelles, leur largeur minimale est idéalement de 5 m.
- Si la parcelle jouxte la Senne, ou une connexion publique destinée aux modes actifs, l'espace vert linéaire est adjacent à celle-ci.
- Lorsque cela peut conduire à une situation « gagnant-gagnant » — à la fois pour le maillage d'espaces verts selon les recommandations du BKP et à la fois pour le(s) demandeur(s), comme par exemple des activités économiques — il est recommandé de développer plusieurs parcelles ensemble et de mutualiser les espaces verts. Un plan global dans lequel idéalement au moins 10% de la surface totale des parcelles concernées\* constituent un maillage d'espaces verts peut être réalisé à cet effet. BKP@canal.brussels peut être contacté pour discuter plus en détail de la méthode.

\*idéalement au moins 10% de la surface totale des parcelles concernées est à interpréter selon la distinction faite à la première recommandation ci-dessus.
- Les espaces verts linéaires doivent être en pleine terre.
- Partout où c'est possible, des noues ou dispositifs équivalents sont prévus dans l'espace vert linéaire.
- Dans les espaces verts linéaires doivent être plantés des arbres, des arbustes, des arbrisseaux ainsi que des herbacées hautes et basses.
- Des espèces indigènes doivent dans la mesure du possible être toujours choisies.
- Les arbres, les arbustes et les arbrisseaux doivent être plantés selon une grille régulière qui correspond à la ([Coupe et plan type des plantations, p.152](#)), ou avec une densité équivalente.
- Les espaces verts linéaires longeant la Senne peuvent être plantés de manière moins dense, à condition qu'ils soient aménagés conformément aux recommandations ([Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171](#)).
- A la plantation, les arbres et les arbustes devraient avoir une circonférence de tronc de minimum 10-12 cm à 130 cm de hauteur. Les arbrisseaux doivent avoir une hauteur minimale de 100 cm, ont minimum deux tiges et ont été replantés minimum une fois à la pépinière.
- Les arbres, les arbustes et les arbrisseaux devraient être plantés en racines nues.
- Les arbres sont plantés en mélangeant les espèces. Les espèces approuvées sont : Erable champêtre (Acer campestre), Aulne noir (Alnus glutinosa), Bouleau verruqueux (Betula pendula), Bouleau pubescent (Betula pubescens), Charme commun (Carpinus betulus), Frêne commun (Fraxinus excelsior), Peuplier blanc (Populus alba), Peuplier grisard (Populus canescens), Peuplier noir (Populus nigra), Peuplier tremble (Populus tremula), Merisier (Prunus avium) Merisier à grappes (Prunus padus), Chêne sessile (Quercus petraea), Chêne pédonculé (Quercus robur), Saule blanc (Salix alba), Saule fragile (Salix fragilis), Tilleul à petites feuilles (Tilia cordata), Tilleul à grandes feuilles (Tilia platyphyllos), Orme blanc (Ulmus glabra), Orme champêtre (Ulmus minor), voir ([Catalogue des espèces d'arbres, p.154](#)).
- Les arbustes et les arbrisseaux sont plantés en mélangeant les espèces. Les espèces approuvées sont : Cornouiller sauvage (Cornus mas), Cornouiller sanguin (Cornus sanguinea), Noisetier (Corylus avellana), Aubépine lisse (Crataegus laevigata), Aubépine monogyne (Crataegus monogyna), Fusain d'Europe (Euonymus europaeus), Houx (Ilex aquifolium), Troène commun (Ligustrum vulgare), Epine noire (Prunus spinosa), Nerprun cathartique (Rhamnus cathartica), Bourdaine (Rhamnus frangula), Rosier des chiens (Rosa canina), Saule à oreillettes (Salix aurita), Saule marsault (Salix caprea), Saule cendré (Salix cinerea), Sureau noir (Sambucus nigra), Sorbier des oiseleurs (Sorbus aucuparia), Viorne obier (Viburnum opulus), voir ([Catalogue des espèces d'arbustes et arbrisseaux, p.156](#)).
- Par parcelle, la composition et l'humidité du sol doivent être déterminées par des essais appropriés. La sélection des espèces à planter – sur base de la liste ci-dessus - doit être faite sur base de ces analyses.
- Les arbustes et les arbrisseaux représentent maximum 25% des plantations d'un espace vert linéaire.
- Une espèce d'arbre ne totalise pas plus de 20% du nombre total d'arbres plantés dans un espace vert linéaire. Idem pour les arbustes et les arbrisseaux.
- La couche d'herbe haute et de l'herbe basse est plantée en semant un mélange de semences (avec des graines indigènes) dont la composition est adaptée à la composition et à l'humidité du sol présent.
- Un plan de gestion doit être élaboré pour les espaces verts linéaires. Ce plan de gestion peut concerner une ou plusieurs parcelles.



**Acer campestre**

**Hauteur:** 10-12m  
**Largeur:** 7-8m  
**Feuille:** vert, à feuille caduques  
**Couleur automnale:** jaune d'or  
**Humidité du sol:** légèrement humide -humide  
**pH:** tous types  
**Plante hôte:** abeilles, papillons, oiseaux

**Alnus glutinosa**

**Hauteur:** 10-20m  
**Largeur:** 6-12m  
**Feuille:** vert foncé, à feuille caduques  
**Couleur automnale:** jaune, marron  
**Humidité du sol:** tous types  
**pH:** tous types  
**Plante hôte:** oiseaux

**Betula pendula**

**Hauteur:** 25-35m  
**Largeur:** 20-25m  
**Feuille:** vert, lobée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune-marron  
**Humidité du sol:** légèrement humide  
**pH:** acide-neutre

**Betula pubescens**

**Hauteur:** 15-20m  
**Largeur:** 10-15m  
**Feuille:** vert foncé  
**Couleur automnale:** jaune  
**Humidité du sol:** très humide - légèrement humide  
**pH:** tous types  
**Plante hôte:** papillons

**Carpinus betulus**

**Hauteur:** 15-20m  
**Largeur:** 12-15m  
**Feuille:** vert, serretée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune-marron  
**Humidité du sol:** très sec-humide  
**pH:** tous types

**Fraxinus excelsior**

**Hauteur:** 25-30m  
**Largeur:** 20-25m  
**Feuille:** vert foncé, à feuille caduques  
**Couleur automnale:** jaune  
**Humidité du sol:** légèrement humide - humide  
**pH:** tous types  
**Plante hôte:** papillons, oiseaux



**Populus tremula**

**Hauteur:** 18-25m  
**Largeur:** 8-12m  
**Feuille:** gris-vert, dentée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune  
**Humidité du sol:** sec-humide  
**pH:** tous types

**Populus alba**

**Hauteur:** 15-20m  
**Largeur:** 15-20m  
**Feuille:** vert, lobée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune  
**Humidité du sol:** sec-légèrement humide  
**pH:** acide-neutre

**Populus canescens**

**Hauteur:** 20-25m  
**Largeur:** 15-20m  
**Feuille:** vert, dentée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune/vert  
**Humidité du sol:** légèrement humide  
**pH:** neutre-basique

**Populus nigra**

**Hauteur:** 25-30m  
**Largeur:** 10-15m  
**Feuille:** vert, crénelée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune  
**Humidité du sol:** légèrement humide -humide  
**pH:** neutre-basique

**Prunus avium**

**Hauteur:** 15-20m  
**Largeur:** 10-15m  
**Feuille:** vert, serretée, à feuilles caduques  
**Couleur automnale:** jaune-orange  
**Humidité du sol:** sec-légèrement humide  
**pH:** tous types

**Prunus padus**

**Hauteur:** 5-15m  
**Largeur:** 4-8m  
**Feuille:** vert, à feuille caduques  
**Couleur automnale:** jaune-orange  
**Humidité du sol:** légèrement humide - humide  
**Plante hôte:** abeilles, papillons  
**pH:** tous types

Figure C3-5. Catalogue des espèces d'arbres



Quercus robur

Hauteur: 25-35m  
Largeur: 25-35m  
Feuille: vert, lobée, à feuilles caduques  
Couleur automnale: jaune-marron  
Humidité du sol: sec-humide  
pH: tous types

Quercus petraea

Hauteur: 25-35m  
Largeur: 25-35m  
Feuille: vert, lobée, à feuilles caduques  
Couleur automnale: jaune-marron  
Humidité du sol: sec-humide  
pH: acide-neutre

Salix alba

Hauteur: 15-25m  
Largeur: 12-18m  
Feuille: gris, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune claire  
Humidité du sol: légèrement humide - très humide  
pH: neutre-basique  
Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux, hiboux

Salix fragilis

Hauteur: 10-15m  
Largeur: 8-12m  
Feuille: vert, à feuille caduques,  
Couleur automnale: /  
Humidité du sol: légèrement humide - humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: abeilles

Tilia platyphyllos

Hauteur: 25-35m  
Largeur: 20-25m  
Feuille: vert, serretée, à feuilles caduques  
Couleur automnale: jaune  
Humidité du sol: légèrement humide  
pH: tous types

Tilia cordata

Hauteur: 20-25m  
Largeur: 10-15m  
Feuille: bleu-vert, cordée, à feuilles caduques  
Couleur automnale: jaune  
Humidité du sol: sec-légèrement humide  
pH: tous types



Ulmus glabra

Hauteur: 25-35m  
Largeur: 15-20m  
Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune d'or  
Humidité du sol: légèrement humide  
pH: neutre-basique  
Plante hôte: papillons

Ulmus minor

Hauteur: 25-30m  
Largeur: 15-20m  
Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune  
Humidité du sol: sec-humide  
pH: neutre-basique  
Plante hôte: papillons



*Cornus mas*

Hauteur: 6-8m  
 Largeur: 6-8m  
 Feuille: vert, ondulée, à feuilles caduques  
 Couleur automnale: rouge-violet  
 Humidité du sol: sec - légèrement humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

*Cornus sanguinea*

Hauteur: 2-4m  
 Largeur: 2-4m  
 Feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune-orange  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

*Corylus avellana*

Hauteur: 5-10m  
 Largeur: 4-8m  
 Feuille: vert, dentée, à feuilles caduques  
 Couleur automnale: jaune  
 Humidité du sol: sec - légèrement humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

*Crataegus laevigata*

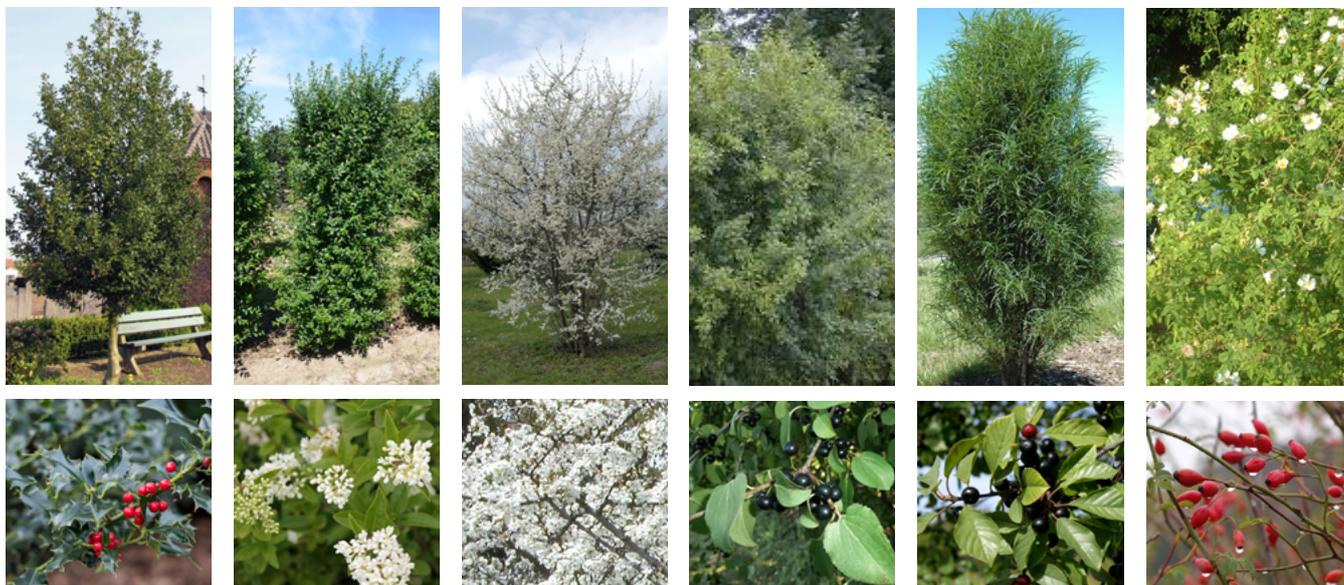
Hauteur: 5-8m  
 Largeur: 3-6m  
 Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune-rouge, rouge-marron  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

*Crataegus monogyna*

Hauteur: 6-10m  
 Largeur: 2-5m  
 Feuille: vert foncé, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune-orange, marron  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: neutre-basique  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux, hiboux

*Euonymus europaeus*

Hauteur: 2-6m  
 Largeur: 2-4m  
 Feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: écarlate  
 Humidité du sol: sec - légèrement humide  
 pH: neutre-basique  
 Plante hôte: abeilles, papillons



*Ilex aquifolium*

Hauteur: 5-10m  
 Largeur: 3-5m  
 Feuille: vert foncé, à feuille persistantes  
 Couleur automnale: /  
 Humidité du sol: sec - légèrement humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: papillons, oiseaux, hiboux

*Ligustrum vulgare*

Hauteur: 2-5m  
 Largeur: 2-5m  
 Feuille: vert, à feuilles caduques  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: acide-neutre  
 Plante hôte: abeilles, papillons

*Prunus spinosa*

Hauteur: 3-4m  
 Largeur: 3-4m  
 Feuille: vert, dentée, à feuilles caduques  
 Couleur automnale: jaune-orange  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux,

*Rhamnus cathartica*

Hauteur: 2-6m  
 Largeur: 2-4m  
 Feuille: bleu-vert, crénelée, à feuilles caduques  
 Couleur automnale: jaune  
 Humidité du sol: (légèrement) humide  
 pH: neutre-basique  
 Plante hôte: abeilles, papillons

*Rhamnus frangula*

Hauteur: 4-6m  
 Largeur: 2-4m  
 Feuille: vert, à feuille caduques  
 Couleur automnale: jaune  
 Humidité du sol: sec - humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

*Rosa canina*

Hauteur: 2-5m  
 Largeur: 1-3m  
 Feuille: bleu-vert, dentée, à feuilles caduques  
 Couleur automnale: marron  
 Humidité du sol: sec - légèrement humide  
 pH: tous types  
 Plante hôte: abeilles, papillons

Figure C3-6. Catalogue des espèces d'arbustes et abrisseaux



Salix aurita

Salix caprea

Salix cinerea

Sambucus nigra

Sorbus aucuparia

Viburnum opulus

Hauteur: 0,5-3m  
Largeur: 0,5-3m  
Feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune  
Humidité du sol: sec-très humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: abeilles, papillons

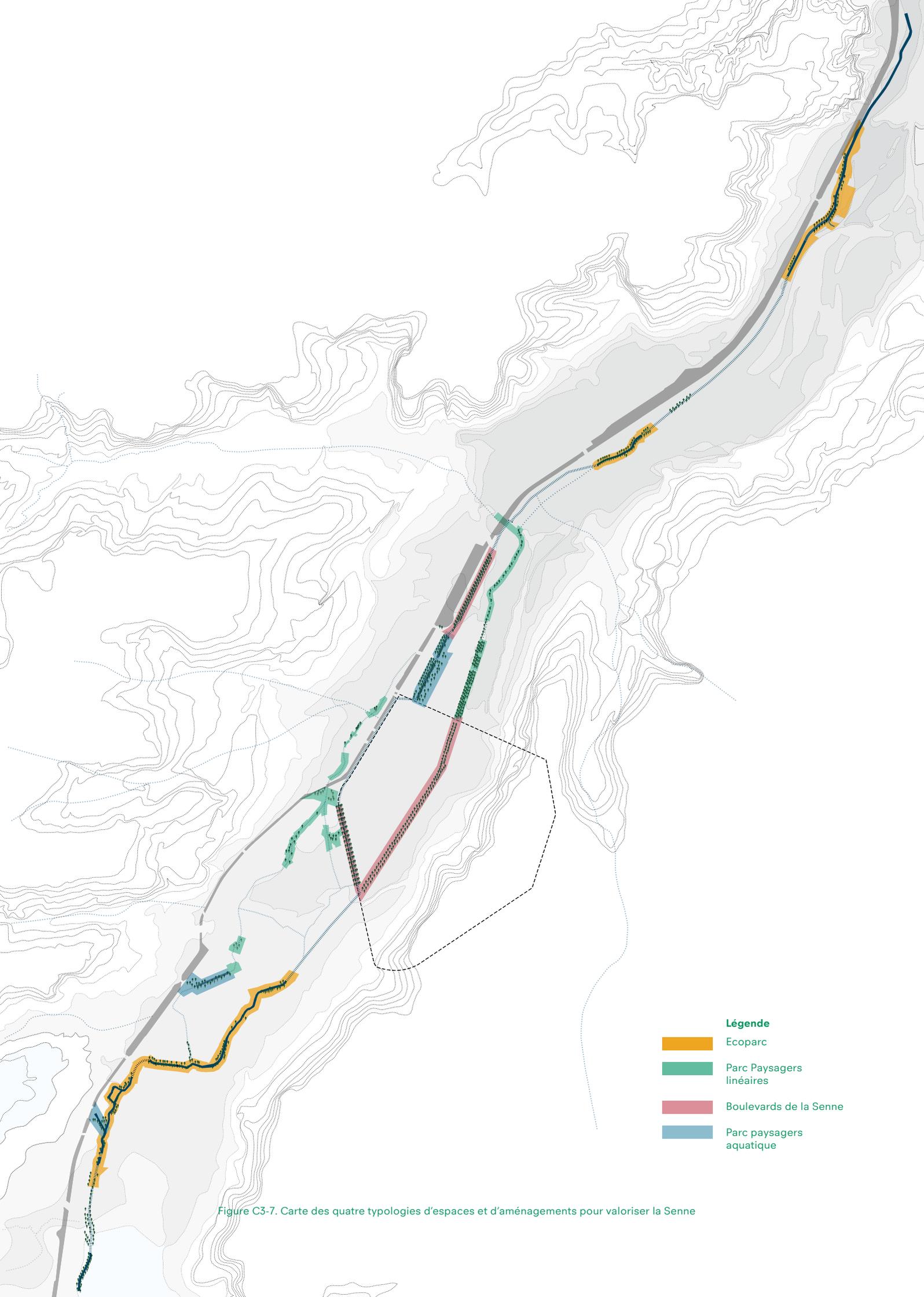
Hauteur: 5-8m  
Largeur: 3-5m  
Feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune clair  
Humidité du sol: sec- très humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: abeilles, papillons

Hauteur: 3-5m  
Largeur: 3-5m  
Feuille: gris-vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: /  
Humidité du sol: sec-très humide  
pH: acide-neutre  
Plante hôte: abeilles, papillons

Hauteur: 3-7m  
Largeur: 3-5m  
Feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune  
Humidité du sol: sec-humide  
pH: tous types  
Plante hôte: abeilles

Hauteur: 8-12m  
Largeur: 6-8m  
Feuille: vert, serretée, à feuille caduques  
Couleur automnale: jaune-orange, rouge  
Humidité du sol: tous types  
pH: tous types  
Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux

Hauteur: 3-4m  
Largeur: 2-4m  
Feuille: vert, à feuille caduques  
Couleur automnale: rouge-violet  
Humidité du sol: légèrement humide - humide  
pH: tous types  
Plante hôte: abeilles, papillons, oiseaux



**Légende**

-  Ecoparc
-  Parc Paysagers linéaires
-  Boulevards de la Senne
-  Parc paysagers aquatique

Figure C3-7. Carte des quatre typologies d'espaces et d'aménagements pour valoriser la Senne

## AMBITION 2

### VALORISER LA SENNE

Depuis plusieurs années, des voix s'élèvent pour rouvrir la Senne, pour « ramener l'eau dans la ville ». Retrouver un contact avec la rivière qui est à la base du développement de la ville est justifiée. La Senne doit à nouveau devenir une figure emblématique de la région bruxelloise. La question qui se pose est plutôt de savoir comment réaliser cette ambition. En effet, rouvrir la Senne n'est ni techniquement faisable, ni souhaitable à beaucoup d'endroits. Par exemple, ouvrir un chenal pseudo-naturel le long des boulevards centraux serait en conflit avec l'infrastructure ferrée souterraine mais serait surtout absurde : la Senne n'y coule en effet plus aujourd'hui.

Actuellement, deux projets sont en cours pour remettre la Senne à ciel ouvert : au nord de la région, un tronçon de 230m au niveau de la station d'épuration ; au centre, un tronçon de 600m au cœur du Parc Maximilien. Ce deuxième projet est remarquable car il ne s'agit pas du lit historique de la Senne, mais bien de son tracé actuel, après qu'elle ait été détournée de ce qui est aujourd'hui le Boulevard Albert II.

En dehors de ces deux projets, il y'a actuellement peu de potentiel pour faire remonter la Senne à l'air libre. Nous attirons à ce sujet l'attention sur le réaménagement futur de l'Avant-Port dans le cadre du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation. Il s'agit d'une opportunité réelle d'y rouvrir la Senne, et cette ambition mérite une grande attention dans la poursuite du développement du Schéma Directeur.

Pour chaque tronçon – actuel ou historique – de la Senne, il s'agit de déterminer la meilleure approche afin de rendre la Senne, ou son souvenir, tangible et utile. Cela nécessite de poser des choix : aménagement écologique ou récréatif ? Un caractère « bleu », ou « vert » ? Un espace de circulation, ou un lieu de séjour ?

Quatre typologies d'espaces et d'aménagements sont dès lors proposés par le BKP pour répondre aux différents contextes spatiaux et programmatiques :

- les Ecoparcs
- les parcs paysagers aquatiques
- les parcs paysagers linéaires
- les boulevards de la Senne

## ÉCOPARCS

Les Ecoparcs sont situés au nord et au sud de la Région, et comprennent la majorité des zones où la Senne est à ciel ouvert. La densité de population y est relativement faible et la demande en infrastructures récréatives limitées. La Senne y est souvent entourée d'infrastructures ferroviaires et de grands entrepôts, ce qui la rend difficile d'accès.

La vocation principale des Ecoparcs est d'augmenter la qualité du réseau écologique du territoire du canal. A ce fin, les berges de la Senne y sont naturalisées. En plus, son profil est retravaillé afin d'améliorer son hydromorphologie, tout en maintenant la capacité hydrologique. Sur ses côtés, là où une largeur suffisante est disponible, des zones humides et des lagunages sont créés. Ceci n'améliore pas seulement la biodiversité, mais augmente également la capacité d'infiltration de la Senne, et aide à reconstituer l'aquifère en région bruxelloise. Les Ecoparcs peuvent être accessibles pour la promenade de manière contrôlée. Ils accueillent également un programme récréatif limité et lié à la découverte de la nature.



La Senne à ciel ouvert au nord



La Senne à ciel ouvert à Anderlecht

## RECOMMANDATIONS

- Les fragments de la Senne à ciel ouvert doivent être reliés.
- Les berges de la Senne doivent être naturalisées.
- Le profil de la Senne doit être retravaillé afin d'améliorer son hydromorphologie.
- Partout où c'est possible, des zones humides et des lagunages doivent être prévus.
- Les zones naturelles peuvent être rendues accessibles pour la promenade.
- Dans ce cas, une infrastructure récréative à petite échelle devrait être prévue.

## PARCS PAYSAGERS AQUATIQUES

Certaines parties ouvertes de la Senne sont mieux accessibles et plus proches de quartiers urbains mixtes. A ces endroits est préconisé la création de parc paysagers aquatiques, des espaces publics axés sur l'expérience et la proximité à l'eau.

Un endroit de ce type se situe à proximité du Quai d'Aa, où une branche de la Senne rejoint l'Écluse d'Anderlecht. Les activités devraient y être complémentaires à la présence du Parc des Colombophiles sur l'autre rive du canal tandis que les relations avec les autres fragments de la Senne, les bâtiments logistiques adjacents et l'Écluse d'Anderlecht doivent être renforcés. Cet endroit fait déjà partie de la Promenade Verte régionale, et peut en devenir un nœud important. Le Parc Maximilien, déjà évoqué si la décision d'y ouvrir la Senne et de réaménager ses berges est prise, serait la deuxième occurrence de ce type d'aménagement.



L'Aire, Georges Descombes

### RECOMMANDATIONS

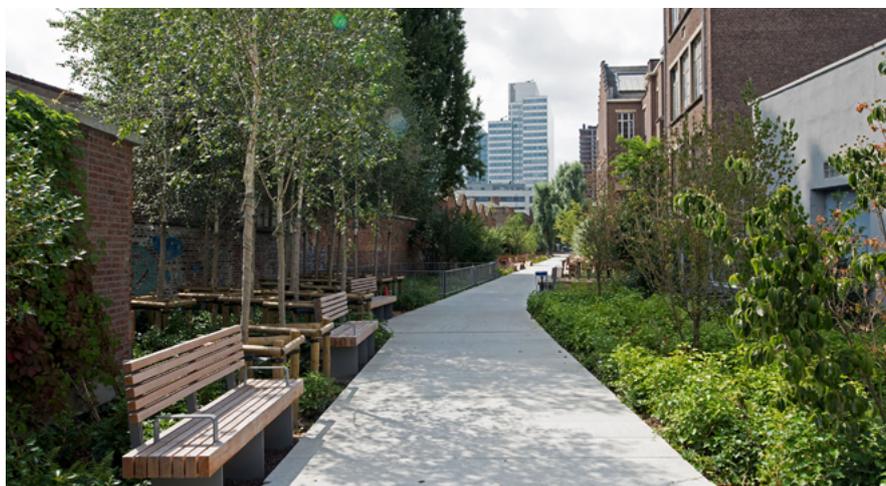
- Des parcs autour des parties ouvertes de la Senne qui se trouvent en milieu urbain doivent être créés.
- Une programmation spécifique, avec des activités liées à l'eau de la Senne doit y être développée.
- Des installations permettant de se rapprocher de l'eau doivent être prévues dans ces parcs.

## PARCS PAYSAGERS LINÉAIRES

Une troisième typologie est celle des parcs paysagers linéaires. Le Parc de la Senne récemment inauguré dans le quartier Masui est un bon exemple de la transformation en parc d'une partie du tracé historique de la Senne. Le tracé sinueux et étroit n'y est pas une limitation, mais est au cœur de l'identité de cet espace public. Il n'y a plus d'eau qui coule sous cet endroit, ce qui rend le choix d'une Senne « verte » justifié : remettre des éléments aquatiques aurait été anecdotique. Un projet similaire est en réflexion dans le quartier Heyvaert : le Parc de la Sennette.

Les parcs paysagers linéaires sont des parcs à l'échelle du quartier, ce qui se reflète dans l'ampleur de leurs infrastructures récréatives. Ils ne sont pas dévoués aux grands axes cyclables, et certainement pas aux circulations des véhicules motorisés. Les aménagements des parcs font référence aux rives de la Senne, avec une végétation pionnière et riveraine (si les conditions locales le permettent) et des zones d'infiltration. Le mobilier est principalement en bois. A cause de leur morphologie, ces parcs sont toujours cachés entre des parcelles bâties, souvent ils se trouvent même délimités par des murs aveugles. Par conséquent, il est essentiel que leurs accès soient clairement indiqués, et fort visible dans l'espace public environnant. L'aménagement à l'intérieur des parcs doit être sécurisant.

Le futur Parc Goujon, au sein du PPAS Biestebroeck et sur le tracé de l'ancienne Sennette, peut également être aménagé comme parc paysager linéaire. Sa plus grande largeur, et le fait que les bâtiments adjacents ne sont pas encore présents, permet d'imaginer un parc plus ouvert, qui attirera plus largement des usagers.



Parc de la Senne, La Compagnie du Paysage

## RECOMMANDATIONS

- Des parcs linéaires dans des contextes urbains denses, là où il n'y a pas la place pour remettre l'eau à l'air libre ou là où l'eau de la Senne n'y coule plus, doivent être aménagés.
- Ces parcs linéaires doivent être investi d'un caractère rappelant les rives de la Senne.
- Une végétation diversifiée et pionnière, et des zones humides et d'infiltration doivent être prévus.
- Du mobilier en bois devrait être prévu.
- Des installations récréatives qui sont à l'échelle des quartiers environnants doivent être prévues.
- L'accès doit être limité aux modes actifs lents.
- Les accès aux parcs doivent être rendus visibles.
- Les parcs linéaires de façon doivent favoriser une gestion et un sentiment de sécurité.

## BOULEVARDS DE LA SENNE

La quatrième typologie est celle des boulevards de la Senne. Il s'agit des voiries qui recouvrent soit l'ancien cours de la Senne, soit son tracé actuel : l'Allée Verte, le Boulevard Albert II et les boulevards centraux. Il s'agit d'espaces très urbains où prévaut la fonction de circulation, et la minéralité du sol qui y est liée.

Néanmoins, des aménagements spécifiques peuvent permettre de rappeler le passage de la Senne. Le BKP mise sur le renforcement des alignements continus d'arbres de première grandeur le long de ces boulevards. Les espaces verts entre les chaussées et les aménagements pour modes actifs sont maximalisés, et quand l'opportunité se présente des noues y sont créées afin de permettre une infiltration locale des eaux pluviales. Une végétation adaptée à cet environnement humide est prévue dans ces zones.

En outre, des « puits de lumière », rendant visible la Senne recouverte au sein de l'espace public, peuvent être aménagés aux endroits stratégiques. Ces puits de lumière aident à ventiler la Senne, ce qui permet d'améliorer la qualité de l'eau. La création de points lumineux le long du tracé souterrain de la Senne doit également permettre de stimuler la vie maritime à effectuer le déplacement entre le nord et le sud de la Région.



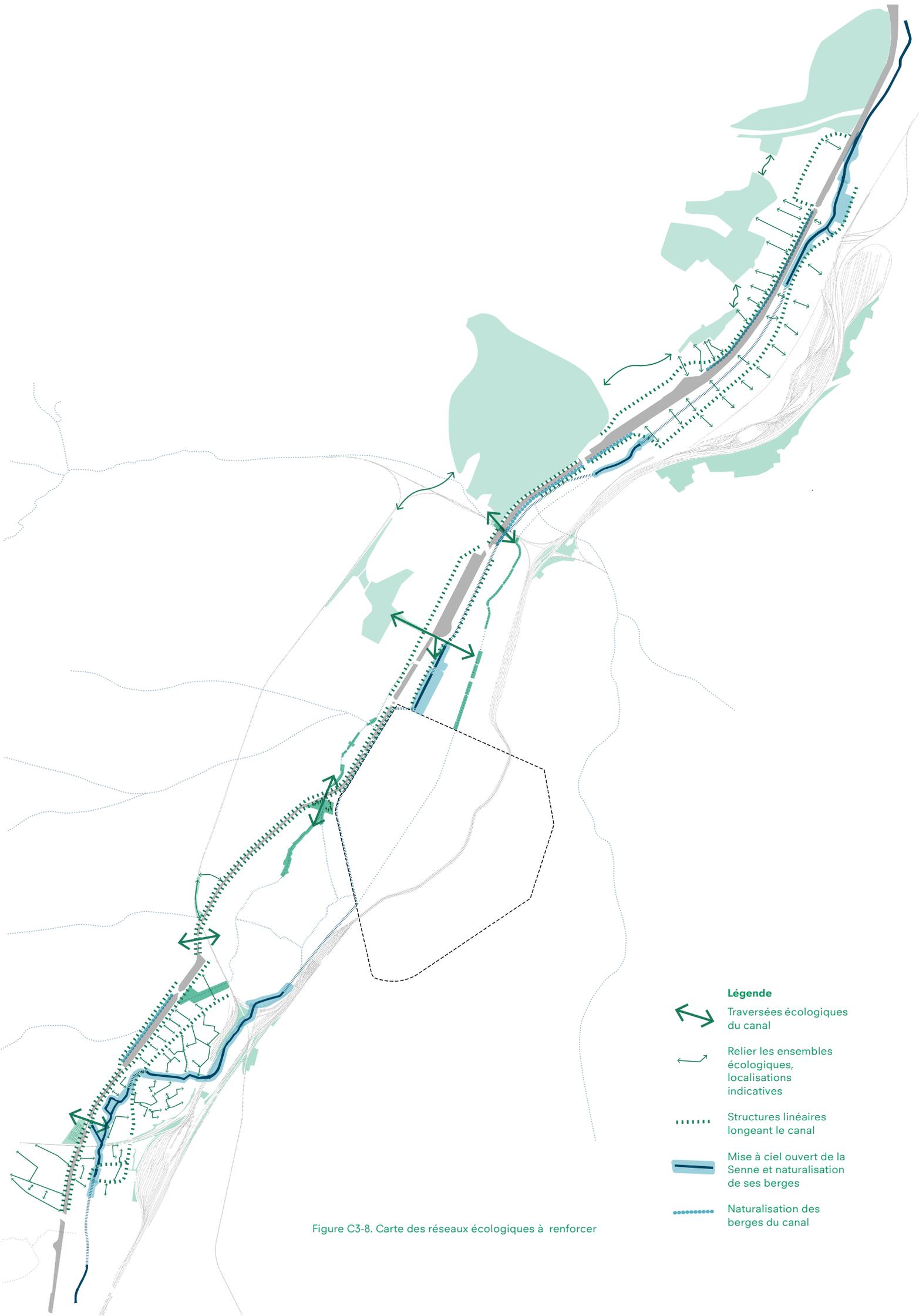
Boulevard du Midi



Allée Verte

### RECOMMANDATIONS

- Des alignements continus d'arbres de première grandeur le long des boulevards doivent être plantés.
- Les espaces verts autour des pieds des arbres dans ces boulevards doivent être agrandis au maximum, avec une végétation adaptée.
- Les eaux de pluies doivent être gérées au sein des espaces verts des boulevards.
- L'aménagement de puits de lumière le long des boulevards doit être étudiée.



- Légende**
-  Traversées écologiques du canal
  -  Relier les ensembles écologiques, localisations indicatives
  -  Structures linéaires longeant le canal
  -  Mise à ciel ouvert de la Senne et naturalisation de ses berges
  -  Naturalisation des berges du canal

Figure C3-8. Carte des réseaux écologiques à renforcer

## AMBITION 3

### RENFORCER LES RÉSEAUX ÉCOLOGIQUES

L'emplacement central du territoire du canal offre l'opportunité de réaliser l'une des ambitions principales du Plan Nature bruxellois, à savoir renforcer la présence de la nature jusqu'au cœur de la ville.

Le maillage vert doit être renforcé en valorisant les structures de végétations linéaires existantes, en particulier le long des cours d'eau et des espaces associés aux voiries. Les différents contextes offrent la possibilité de développer différents types d'habitats. Ces structures linéaires sont reliées entre elles et au canal par une multitude de connexions transversales à petite échelle. Des ponts stratégiques sont sélectionnés pour devenir des écoducs urbains reliant les deux côtés de la ville.

Les espaces verts publics sont gérés de manière différenciée, de manière à optimiser le potentiel écologique, en tenant bien entendu compte des autres besoins d'usages qui se présentent dans ces espaces. Le BKP encourage également la gestion écologique des parcelles privées au sein du territoire du canal. Des outils d'orientations et des politiques de soutien devraient être mises en place.



Caloptérix splendide



Fadet commun



Abeilles des sables



Agrion élégant



Machaon



triton ponctué



Crapaud commun



Grenouille rousse



Lézard des murailles



Sarcelle d'hiver



Cigogne blanche



Martin-pêcheur d'Europe



Grèbe huppe



Bergeronnette grise



Rousserolle effarvate



Chardonneret élégant



Fauvette



Petit gravelot

## VALORISER LES ESPACES VERTS EXISTANTS



Roseau commun



Knautie des champs



les Massettes



Tanaisie commune



Margeurite commune



Ophrys abeille

### RECOMMANDATIONS

- Les recommandations du Plan Nature, du Maillage Vert et du Maillage Bleu sont d'application.
- La Senne doit être mise à ciel ouvert et ses berges naturalisées.
- La composition du sol et son humidité doivent être pris en compte lors de la conception d'espaces verts.
- Intervenir spécifiquement pour permettre le développement des espèces animales particulières aux différents biotopes Pour les zones sèches : Chardonneret élégant, Fauvette, Bergeronnette grise, Fadet commun, Machaon, Marguerite commune, Tanaisie commune, Ophrys abeille. Pour les biotopes humides et liés à l'eau: Cigogne blanche, Grèbe huppé, Sarcelle d'hiver, Martin-pêcheur d'Europe, Rousserolle effarvate, Caloptéryx splendide, Agrion élégant, Triton ponctué, Grenouille rousse, Crapaud commun, Roseau commun, les Massettes. Pour les milieux pierreux et sablonneux: Lézard des murailles, Petit gravelot, abeilles des sables (*Andrena* spp.).
- Introduire plus de diversité écologique sur les parcelles privées, entre autres par la mise en place des paysages à compartiment et à coulisses (*Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses*, p.150).
- Valoriser l'écopotential et le système CBS (Coefficient de Biotope par Surface) comme outil d'évaluation de la valeur écologique des aménagements des parcelles publiques et privées.
- Aménager de préférence les pieds d'arbres en zone vertes ponctuelles, plantées de fleurs ou de plantes vivaces plutôt qu'installer des grilles d'arbres.
- Diminuer la plantation d'espèces invasives (pour une liste d'espèces voir <https://ias.biodiversity.be/species/all>).



Bassin Batelage



Jardin flottant, la Seine, Paris



Port de Ninove (source:BASE)



Pont de la Petite Senne



Parc des Colombophiles



Parckfarm, Bruxelles

## DIVERSIFIER LES BIOTOPES PRESENTS LE LONG DU CANAL

### RECOMMANDATIONS

- Les berges doivent être aménagées de manière écologique aux points stratégiques : la rive gauche du Bassin Batelage, la rive droite en face du domaine royal, la rive gauche le long de la Chaussée de Vilvorde.
- La possibilité d'aménager des jardins flottants sur le canal doit être explorées, par exemple au niveau du Quai des Péniches. Ces interventions ne peuvent pas empiéter sur la passe navigable.
- Considérer la diversité écologique des espèces et des biotopes à l'échelle de l'ensemble du canal, par exemple en imposant des quantités minimales et maximales pour certaines espèces végétales.

## RELIER LES ENSEMBLES ECOLOGIQUES

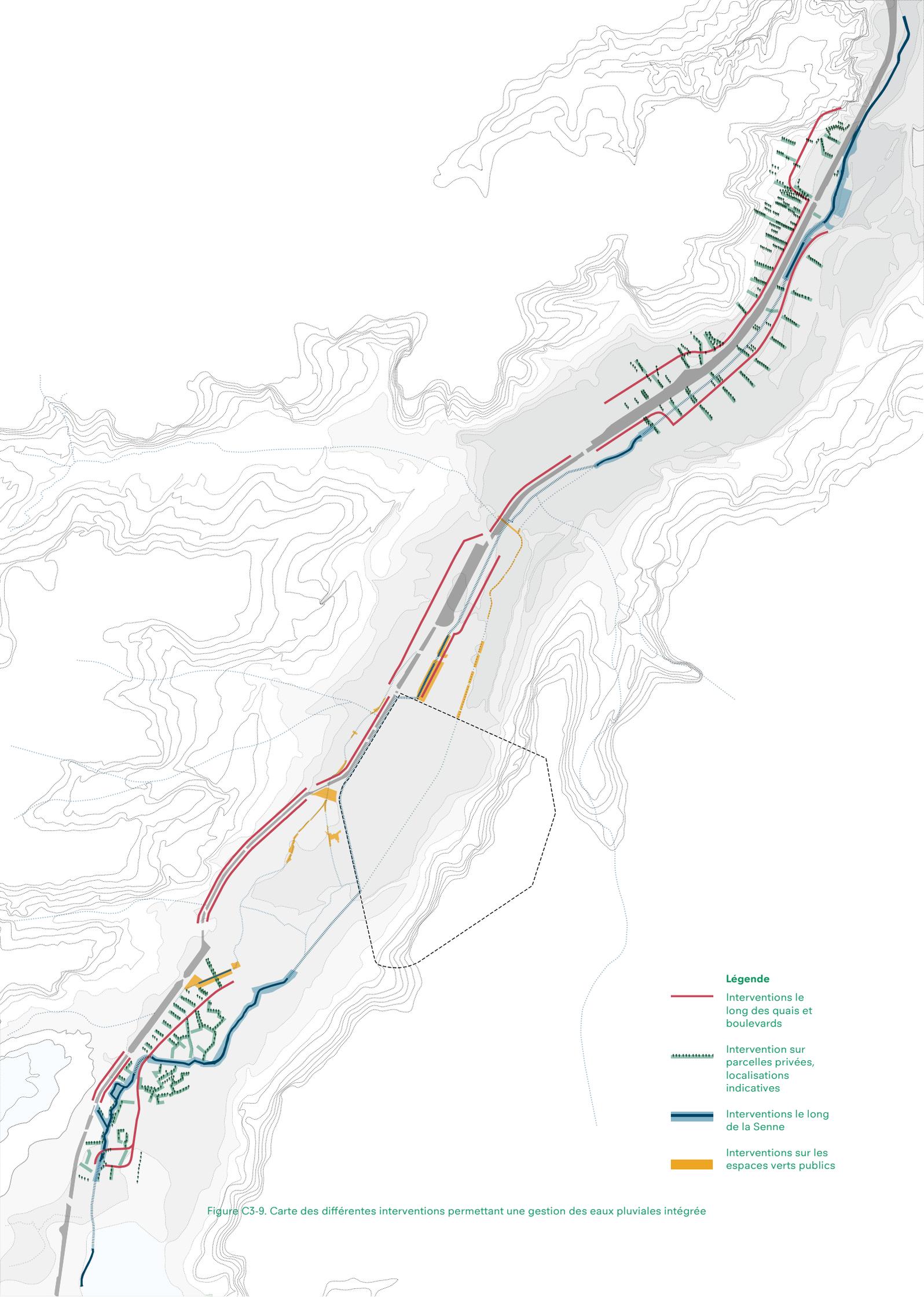
### RECOMMANDATIONS

- Des espaces verts qualitatifs doivent être aménagés proche les uns des autres au niveau du canal pour réaliser des potentielles zones de connexions écologiques : la passerelle prolongeant le Parc de la Senne ; la liaison du Parc Maximilien, Parc des Armateurs, et le Parc Tour & Taxis ; la liaison du Parc de la Sennette et le parc de la Porte de Ninove ; la liaison du Parc Crickx et le Pont de Cureghem ; la liaison du Parc d'Aa et le Parc des Colombophiles.
- Les grands ensembles écologiques doivent être le plus possible mis en relation – entre autres le canal, la Senne, les talus de chemin de fer, le Domaine Royal, et le bois de Neder-Over-Heembeek.
- Une présence continue d'éléments végétaux doit être assurée le long des espaces publics linéaires, particulièrement sur les quais du canal qui ne sont pas dédiés aux activités portuaires.
- Un maillage de liaisons transversales et longitudinales de petites échelles doit être créé, notamment par la réalisation des paysages à compartiments et à coulisses.

## PROMOUVOIR UNE GESTION ECOLOGIQUE

### RECOMMANDATIONS

- Les espaces verts doivent être gérés de manière écologique. Les espèces ambassadrices d'une telle gestion sont : Fauvette grisette, Rousserolle effarvate, Thèle du bouleau, Fadet commun, Collète commun, Tanaïse commune, Knautie des champs, Marguerite commune.
- Les jardins potagers existant dans la zone du canal doivent être gérés de manière écologique, entre autres au Parc des Colombophiles, Parc de la Senne et Parc Tour & Taxis.
- La gestion écologique des espaces verts privés doit être stimulée, notamment par la diffusion de guides d'entretien par Bruxelles Environnement.
- Les friches doivent être gérées de manière extensive.



- Légende**
- Interventions le long des quais et boulevards
  - ▨ Intervention sur parcelles privées, localisations indicatives
  - Interventions le long de la Senne
  - ▨ Interventions sur les espaces verts publics

Figure C3-9. Carte des différentes interventions permettant une gestion des eaux pluviales intégrée

## AMBITION 4

### GÉRER LES EAUX PLUVIALES DE MANIÈRE INTÉGRÉE

L'amélioration de la gestion des eaux pluviales au sein de la zone du canal a quatre objectifs principaux : premièrement, prévenir et réduire le risque d'inondations ; deuxièmement, améliorer la qualité chimique et physico-chimique de l'eau du canal, de la Senne et de ses affluents ; troisièmement, la reconstitution de l'aquifère en région bruxelloise ; et quatrièmement, l'implémentation de l'eau et de sa gestion comme élément structurant et animant de l'espace public.

Les ambitions et recommandations du BKP s'inscrivent dans un contexte plus large de planification qui traite de la gestion intégrée de l'eau (pluviale). Les plans pertinents sont notamment les parties Maillage Vert et Maillage Bleu du PRDD (2018), le Plan Pluie (Bruxelles Environnement), et le Plan de Gestion de l'Eau 2016-2021 (Bruxelles Environnement, 2015).

Le BKP se situe dans la continuation de ces plans, et précise une série de propositions concrètes pour les différentes typologies d'espaces publics ou ouverts présents sur le territoire du canal.

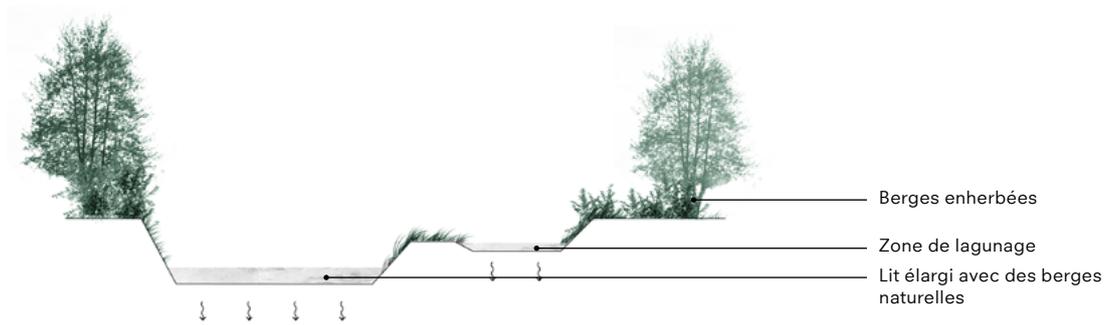


Figure C3-10. Senne / cours d'eau

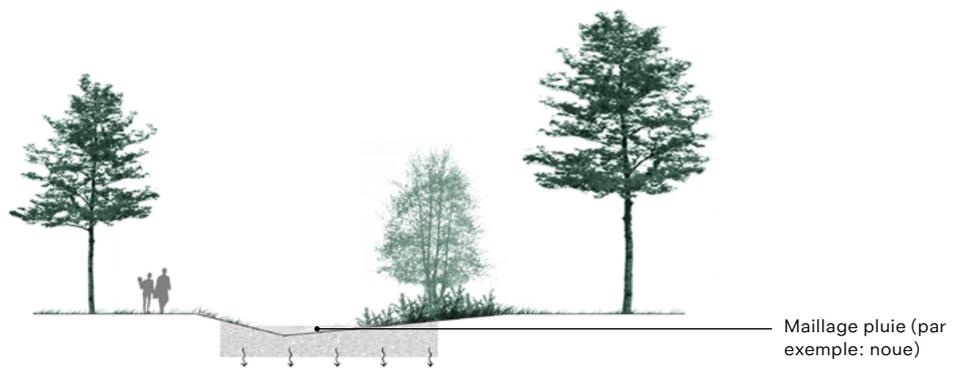


Figure C3-11. Espaces verts et parcs

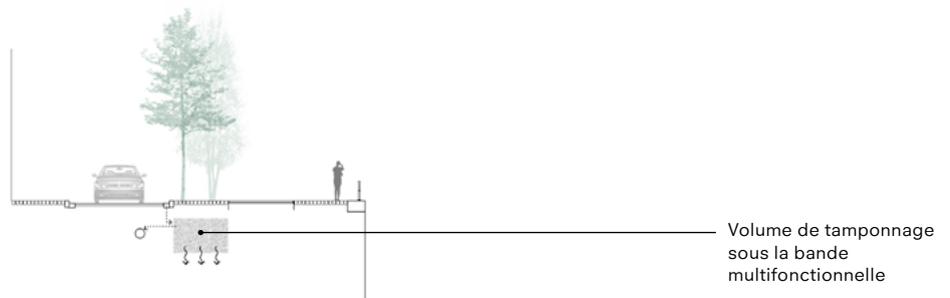


Figure C3-12. Quais

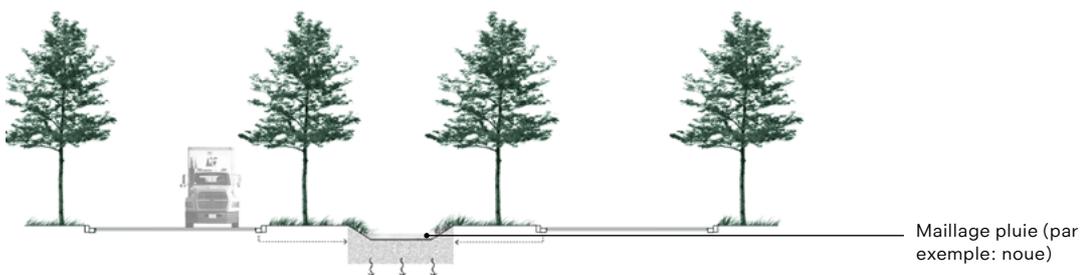


Figure C3-13. Boulevards

## RECOMMANDATIONS

### INTERVENTIONS TECHNIQUES

- Un système séparatif d'égout est installé sur tout le territoire du canal
- Les débordements d'eau claire (eaux pluviales) sont prévus vers la Senne et le canal (et non plus en passant par un égout), après les traitements éventuels nécessaires

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES / VÉGÉTATION

- Dans la mesure du possible, l'aménagement doit prévoir des surfaces perméables afin de promouvoir localement la rétention et l'infiltration de l'eau de pluie.
- La présence, et dès lors la quantité de végétation sur le territoire du canal doit être augmentée, particulièrement par des arbres et arbustes, afin d'améliorer la capacité d'évapotranspiration.
- Le choix des espèces doit tenir compte, pour les aménagements permettant la rétention et l'infiltration de l'eau, de la purification éventuellement nécessaire de l'eau de pluie.

### SENNE / COURS D'EAU

- Les cours d'eau bétonnés, qui restreignent l'eau, doivent être remplacés autant que possible par des lits naturels qui permettent l'infiltration de l'eau dans le sol.
- Les lits des cours d'eau, et en particulier la Senne, sont élargis – y compris par des lagunages où cela est possible – afin d'augmenter la capacité d'infiltration des cours d'eau et l'absorption de haut débit sans débordement aux périodes de pointes.

### ESPACES VERTS ET PARCS

- Les parcs publics dans le territoire du canal doivent temporiser localement l'eau de pluie qui tombe sur leur surface.
- Une infiltration locale maximale doit être exigée.
- Des débordements, trop-pleins ou une évacuation retardée vers la Senne ou vers le canal doivent toujours être prévus.

- La gestion des eaux pluviales dans les espaces verts doit être visible et valorisée – par exemple en y aménagement des noues, maillage pluie ou autres interventions— et cela, particulièrement sur le cours (historique ou actuel) de la Senne ou de ses tributaires, voir ([Valoriser la Senne, p.159](#)).
- Dans le cas de l'aménagement d'une noue ou d'un maillage pluie, le choix de la végétation environnante doit être adapté à cet environnement plus humide.

### QUAIS

- Une fondation adaptée – possédant une capacité de tamponnage— doit être prévue sous les bandes multifonctionnelles des quais.
- La mise en œuvre de cette fondation et de ses couches supérieures et inférieures doit maximiser l'infiltration de l'eau.
- Les avaloirs présents sur les quais doivent être reliés à ce volume de tamponnage.
- Une quantité maximale d'eau pluviale doit être dirigée vers ce volume de tamponnage.
- Des débordements, trop-pleins ou une évacuation retardée vers le réseau d'égouts séparatifs se trouvant sous la chaussée doivent toujours être prévus.
- La surface des zones perméables doit être augmentée sur les quais. Celles-ci sont plantées de bosquets.

### BOULEVARDS

- Un maillage pluie (noue ou autre) doit être aménagé le long des boulevards dans les cas où le profil et l'usage le permet. Cela s'applique particulièrement sur les Boulevards de la Senne, voir ([Boulevards de la Senne, p.163](#)).
- La majeure partie de la surface des boulevards doit diriger l'eau vers ces dispositifs.

### PARCELLES PRIVÉES

- Une quantité maximale d'eau de pluie doit être stockée et infiltrée dans les limites de la parcelle, en aménageant des dispositifs écologiques comme des maillages pluies (ou noues).

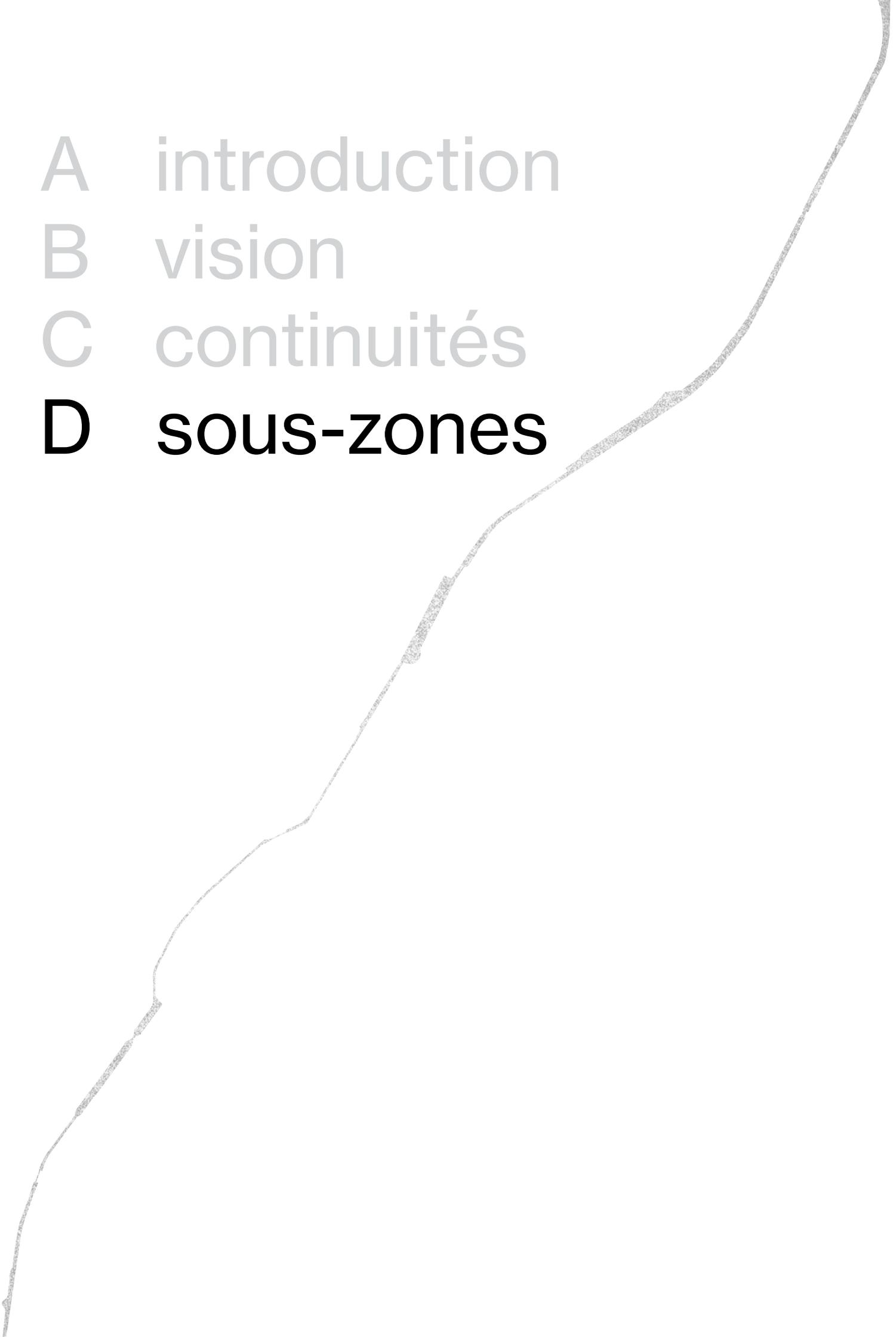


A introduction

B vision

C continuités

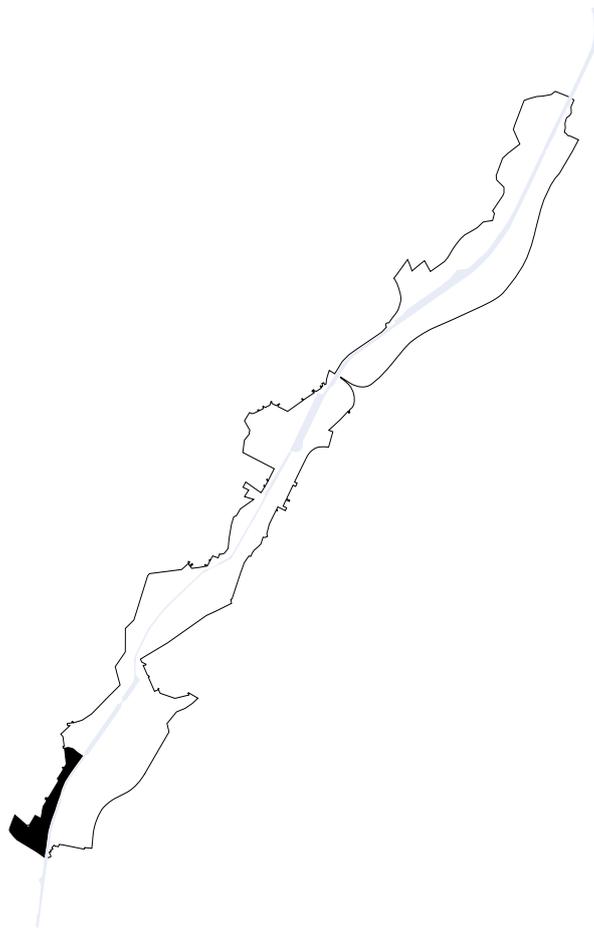
**D sous-zones**





D – 1

# RIVE GAUCHE





L'écluse d'Anderlecht



Rive gauche du canal, espace public non aménagé



Juxtaposition de fonctions productives



Découpage des espaces verts par l'infrastructure



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone Rive gauche concerne la rive gauche du canal à l'extrémité sud de la Région. La zone comprend le campus du CERIA et est ensuite délimitée à l'ouest par la Rue des Colombophiles, la Petite Rue du Moulin et la Rue Walcourt. La Rue Henri Deleers et l'Avenue Frans van Kalcken – Boulevard Paepsem délimitent son côté nord. Il s'agit d'un paysage de transition, où la plaine du canal possède un caractère paysager certain, interrompu par le quartier résidentiel de La Roue dont quelques îlots bordent le canal à proximité de l'Écluse d'Anderlecht.

La rive du canal accueille peu de trafic — elle est d'ailleurs majoritairement à destination exclusive des modes actifs — et l'on reconnaît la typologie initiale du chemin de halage de la limite régionale sud jusqu'à la voie de chemin de fer Bruxelles – Gand qui traverse la zone d'est en ouest. La rive du canal est d'ailleurs aménagée en talus vert jusqu'à l'Écluse d'Anderlecht. À partir de celle-ci, elle est délimitée par un mur de quai et un trafic local accompagne le développement des îlots résidentiels jusqu'à la Rue Walcourt, où la rive est à nouveau dédiée aux modes actifs. Ce tronçon a récemment été réaménagé et accueille une piste cyclable pour le RER vélo, ainsi qu'une forme de bande fonctionnelle accueillant mobiliers, luminaires et plantations. L'itinéraire RER vélo passe sur la rive droite du canal au niveau de l'Écluse d'Anderlecht vers le sud pour rejoindre un chemin de halage qui se prolonge au-delà de la Région.

À l'extrémité sud, les activités d'enseignement du CERIA/COOVI sont aménagées en ordre ouvert dans un campus paysager. Celui-ci est néanmoins organisé sur lui-même selon sa propre logique et offre peu de relations avec le canal pourtant tout proche. Après le campus, un îlot délimité par les rues des Grives, des Colombophiles et Arthur Dehem et traversé par la voie de chemin de fer est incomplet et présente côté canal de larges espaces ouverts dont une partie est aménagée en parc et en zone de potagers côté ville. Côté canal, Le Cercle des Régates occupe les seuls bâtiments en ordre ouvert qui y sont implantés. La voie de chemin de fer représente aujourd'hui une barrière qui interrompt l'unité spatiale que représentent potentiellement ces espaces ouverts.



Figure D1-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Ouvrir le campus du CERIA/COOVI et l'intégrer au paysage du canal**
- 2. Rassembler les espaces ouverts au sein d'un parc productif**
- 3. Aménager un parc linéaire sur le quai pour le quartier**

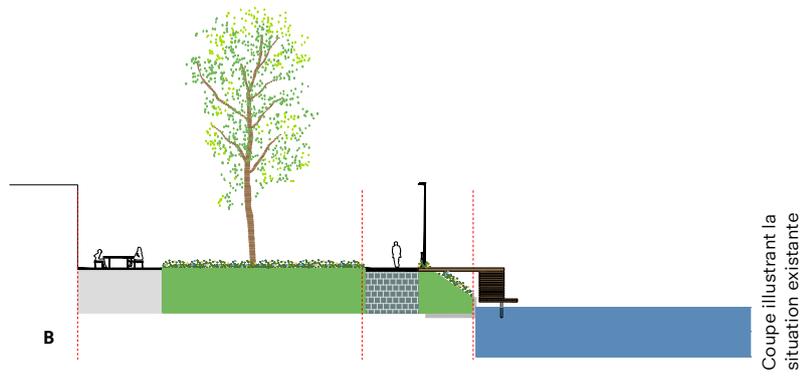
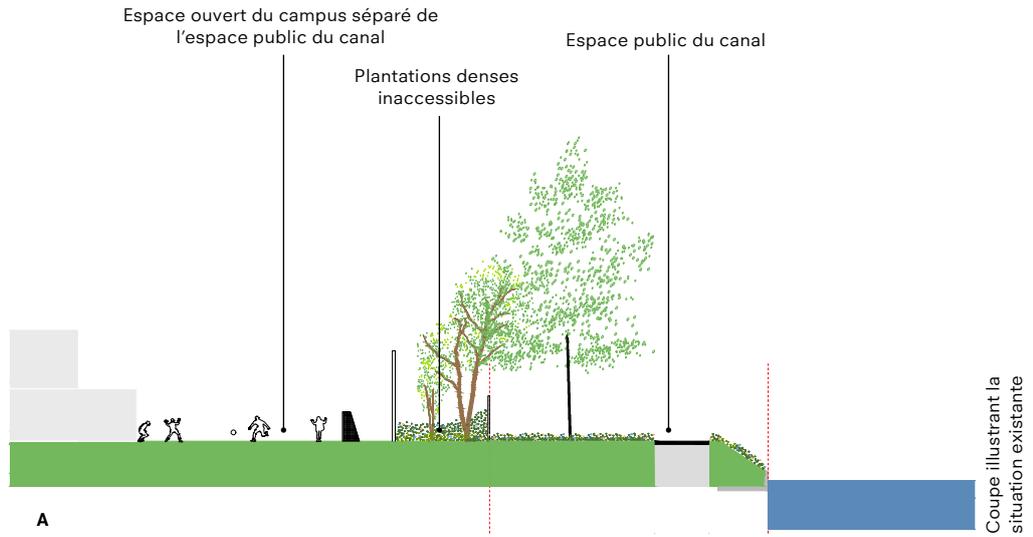
# AMBITION 1

## OUVRIRE LE CAMPUS DU CERIA/COOVI ET L'INTÉGRER AU PAYSAGE DU CANAL

### ANALYSE

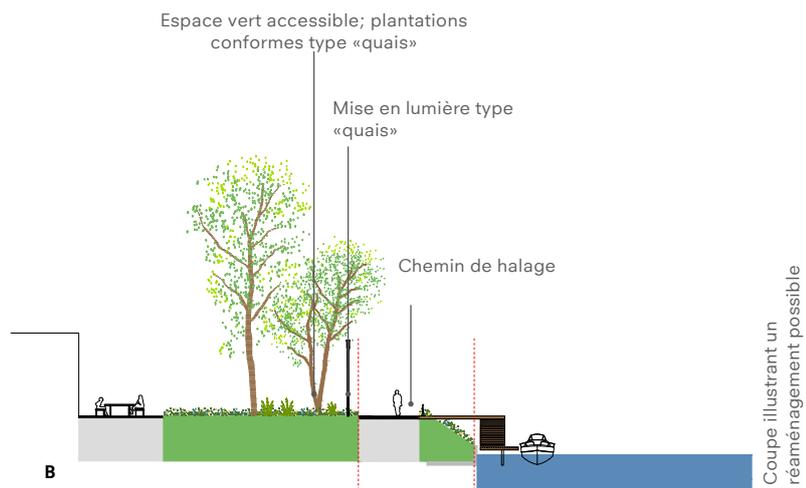
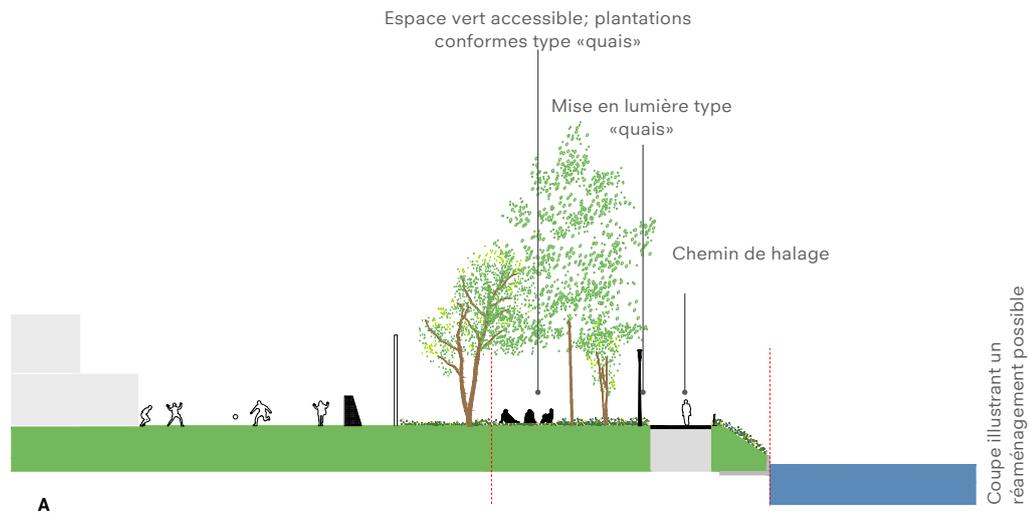
En coordination avec le masterplan envisagé du campus CERIA-COOVI, les espaces verts et publics du campus sont réorganisés afin d'établir des liens structurants avec la ville environnante, et en particulier avec l'espace public du canal, aujourd'hui ignoré (voir coupes). Des recherches doivent être menées pour déterminer comment l'usage des infrastructures (principalement) sportives et des espaces publics du campus peut être agrandi et mutualisé. Il s'agit également d'améliorer la naturalisation du site par des plantations indigènes et une gestion écologique. Le terrain actuellement introverti doit devenir un campus plus ouvert et partagé.





## RECHERCHES PAR LE PROJET

RECHERCHE PAR LE PROJET



## RECOMMANDATIONS

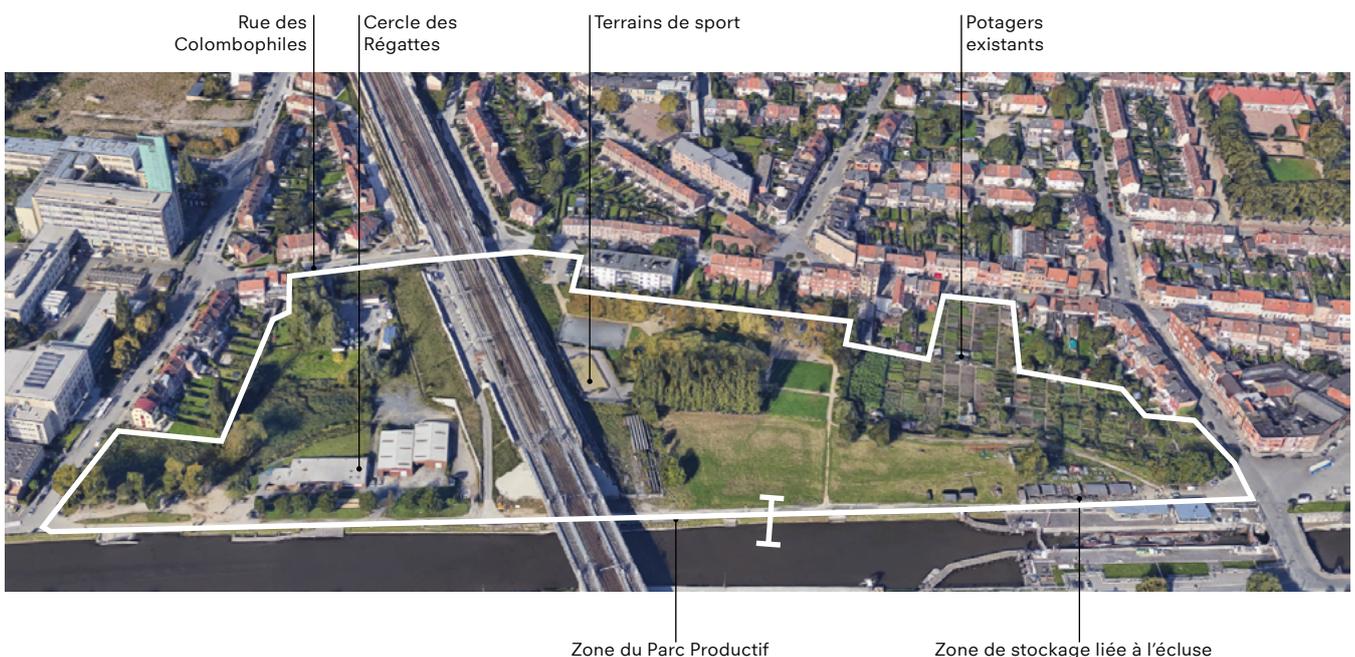
- Le Campus CERIA-COOVI devrait être développé comme un campus ouvert à son environnement, et notamment sur le canal.
- L'aménagement du campus doit favoriser son accessibilité en vélo et à pied, notamment via l'axe modes actifs du canal, aussi bien vers le nord que vers le sud.
- Les parvis des bâtiments existants et futurs du campus doivent être connectés à l'espace public du canal
- L'utilisation partagée des infrastructures (notamment sportive) doit être favorisée.
- La naturalisation du site doit être améliorée par des plantations indigènes et une gestion écologique, voir ([Renforcer les réseaux écologiques, p.165](#)).
- Une partie des espaces ouverts inutilisés du campus pourraient être aménagés en espace de production (potagers, champs) et gérés par les étudiants du campus.
- La rive du canal est constituée du chemin de halage, elle doit être aménagée conformément à ([Espaces publics linéaires, p.81](#)) à l'exception de la matérialité du revêtement de sol, qui prolonge celui du chemin de halage jusqu'à la limite régionale.

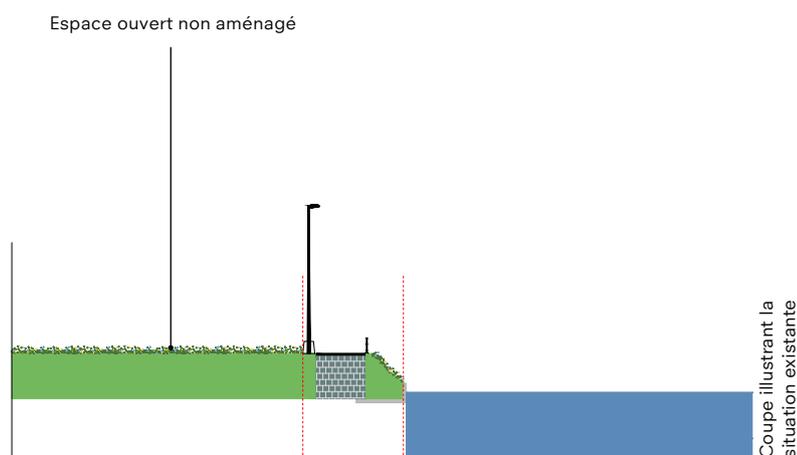
## AMBITION 2

# RASSEMBLER LES ESPACES OUVERTS AU SEIN D'UN PARC PRODUCTIF

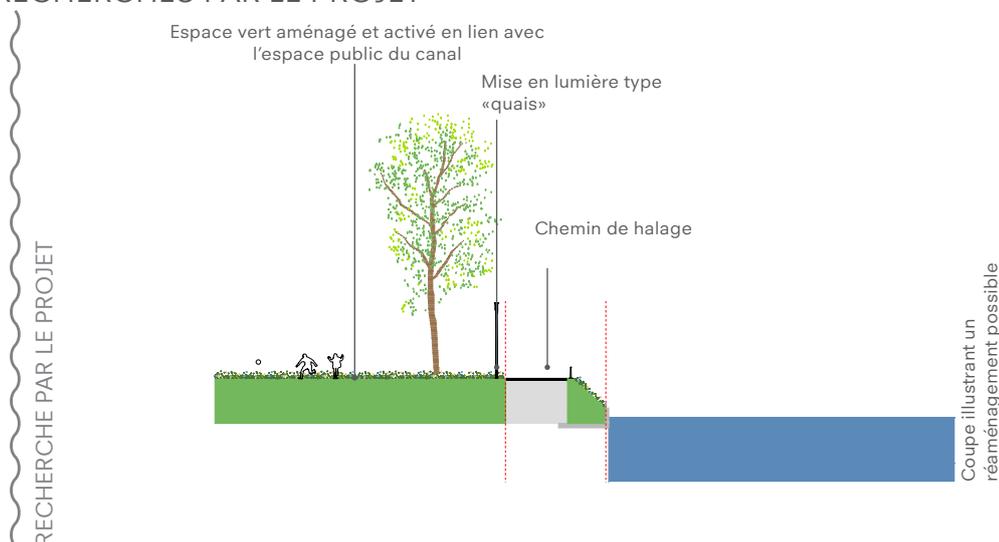
### ANALYSE

Les espaces ouverts au niveau de l'îlot délimité par les rues des Grives, des Colombophiles et Arthur Dehem ont le potentiel de devenir un espace public unitaire et emblématique le long du canal, participant à ce paysage caractéristique de transition. Par l'agglomération et le rassemblement d'espaces et d'usages aujourd'hui séparés (potagers, terrains de sport, Cercle des Régates, espace vert, proximité du campus, ...), la recherche par le projet a montré le potentiel de créer un parc productif, répondant au paysage industriel situé sur le Quai d'Aa dont la cimenterie en est le repère visuel. Ainsi la recherche par le projet propose d'assembler les espaces dédiés à la production agricole locale et de loisir (potagers)—de là son appellation de Parc « productif »— et le Parc des Colombophiles élargi jusqu'à la rive du canal et le chemin de halage (voir coupes), tous deux situés au nord du chemin de fer, avec les espaces ouverts entourant l'activité récréative du Cercle des Régates au sud du chemin de fer (qui sont affectés en zone de sports ou de loisirs en plein air). Ce dernier pourrait élargir ses activités de loisirs liés à l'eau. Le passage sous le chemin de fer nécessite une attention particulière pour permettre une liaison qualitative entre les 2 côtés de ce Parc Productif, afin qu'il soit considéré comme une unité paysagère et publique. Un mobilier adapté et qualifiant cet espace sous les voies devra être envisagé, comme par exemple au sein du Parc L28.





## RECHERCHES PAR LE PROJET



## RECOMMANDATIONS

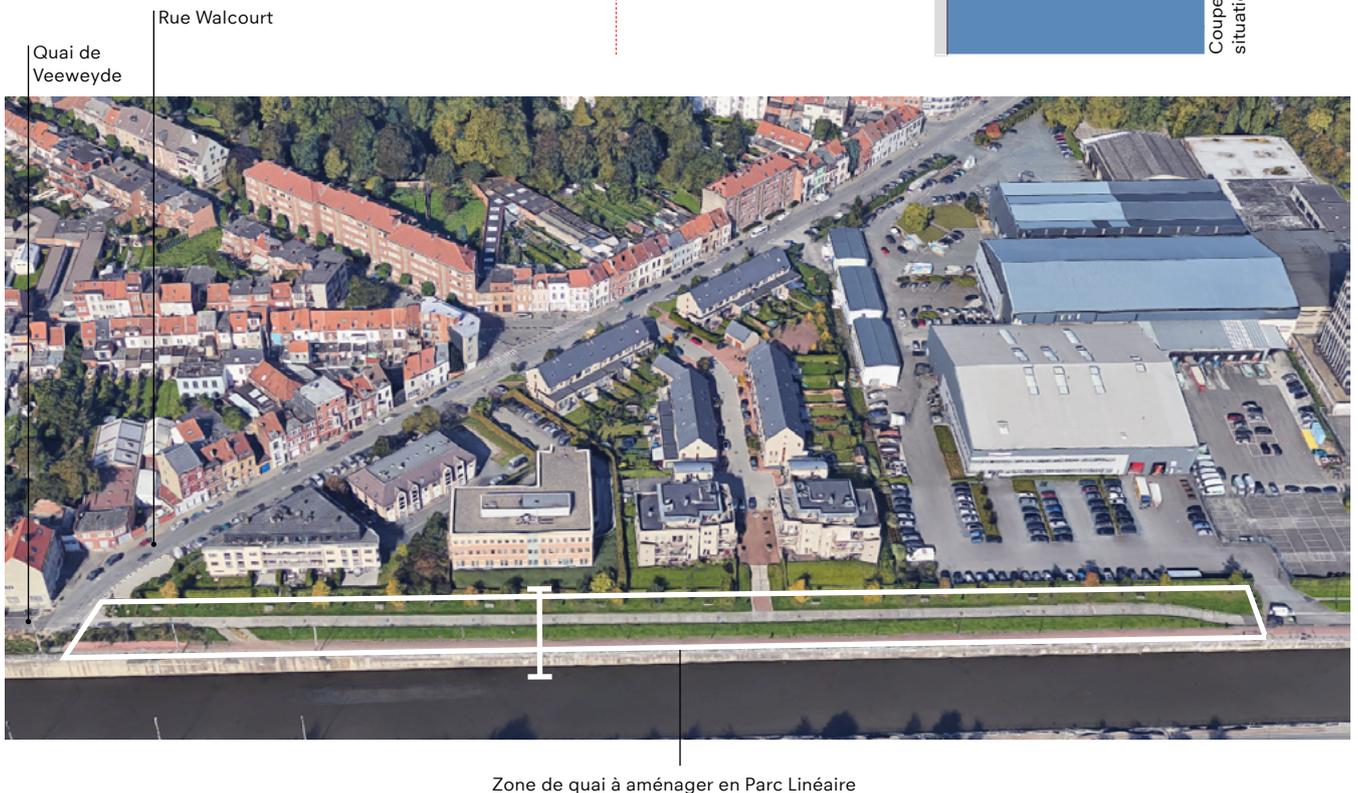
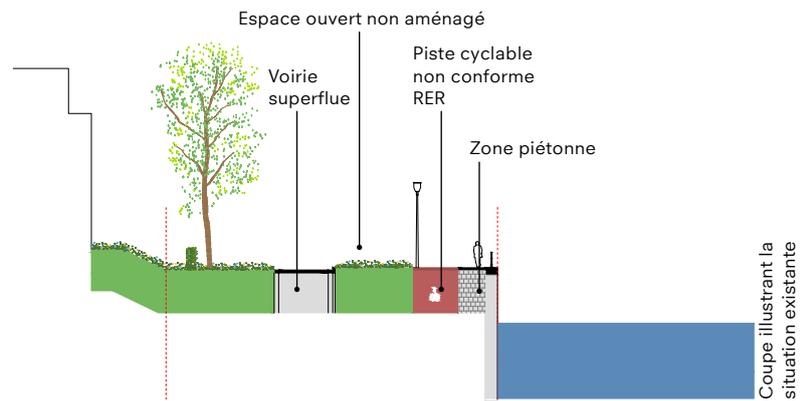
- Les espaces ouverts existants des deux côtés du chemin de fer (jardins potagers, terrains de sport, plaines herbeuses, club d'aviron et de kayak) doivent être rassemblés au sein d'un parc unitaire. Il doit respecter (*Paysage et durabilité*, p.137).
- Les potagers existants sont agrandis avec les nouvelles parcelles du Parc des Colombophiles et doivent être gérés de manières écologiques.
- La possibilité d'aménager des serres collectives doit être étudiée.
- Des synergies entre les potagers et les formations culinaires proposées dans le campus adjacent devraient être recherchées.
- Le stationnement du Cercle des Régates doit être formalisé afin de pouvoir conserver le chemin de halage existant.
- La vue sur la cimenterie présente de l'autre côté du canal doit être valorisée dans l'aménagement du parc.
- L'accès depuis l'Écluse d'Anderlecht doit être marqué de manière plus claire, et la traversée vers le Parc d'Aa doit être accentuée.
- Les entrées du Parc des Colombophiles doivent être améliorées.
- La possibilité d'incorporer la parcelle non-aménagée située entre le Cercle des Régates et la Rue des Colombophiles au sein du domaine public, et d'y aménager un nouvel accès au canal le long de la voie ferrée, doit être étudié.
- La zone sous le pont ferroviaire au niveau du canal doit être aménagée en espace public programmé (mobilier urbain spécifique adapté à cette situation particulière).
- Le passage de la Rue des Colombophiles sous le pont ferroviaire doit être réaménagé afin de réduire la chaussée et d'élargir l'espace de trottoir côté parc.
- La rive du canal doit être aménagée conformément à (*Espaces publics linéaires*, p.81) à l'exception de la matérialité du revêtement de sol, qui prolonge celui du chemin de halage jusqu'à la limite régionale.

# AMBITION 3

## AMÉNAGER UN PARC LINÉAIRE SUR LE QUAI POUR LE QUARTIER

### ANALYSE

Aujourd'hui, ce large quai est majoritairement dédié à la circulation, composé de 3 infrastructures distinctes (véhicules, vélos et piétons) qui occupent la majorité de l'espace (voir coupe).



## RECHERCHES PAR LE PROJET

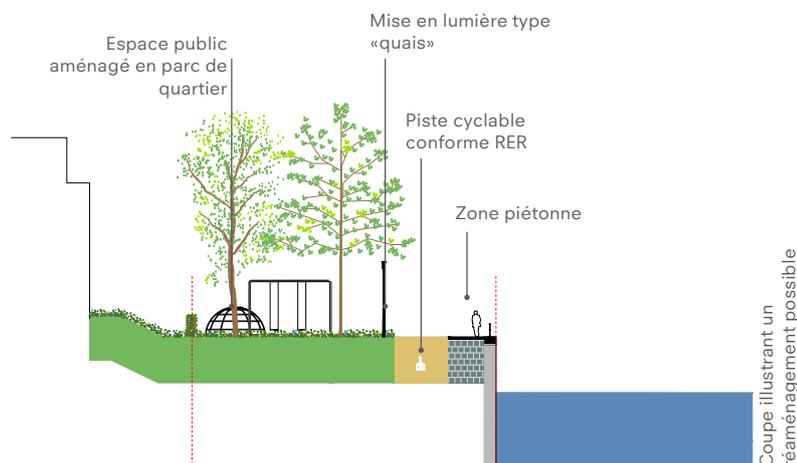
La recherche par le projet a montré d'une part que la voirie automobile était superflue et d'autre part que l'espace gagné sur cette infrastructure pouvait être aménagé en parc de quartier / aire de jeux en relation directe avec le canal. Le BKP préconise dès lors le réaménagement de ce tronçon en positionnant le long de l'eau une promenade piétonne de 2,4m de large, bordé de la piste RER vélo de 3,5m de large. Des aires de jeux et des espaces de séjours peuvent être aménagés sur l'espace restant jusqu'à la limite du domaine public. Pour répondre à (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99), les plantations sont implantées en bosquets le long du quai tandis que les éléments de mobilier et de jeux devraient s'intégrer à l'identité industrielle du canal. Les aires de jeux d'Aldo van Eyck et les premières aires de jeux de Seattle sont ici pris comme références pour de tels aménagements dont les formes et les matérialités sont adaptées à la Zone Canal.



Le premier parc public de Seattle, ca. 1900



Aldo van Eyck



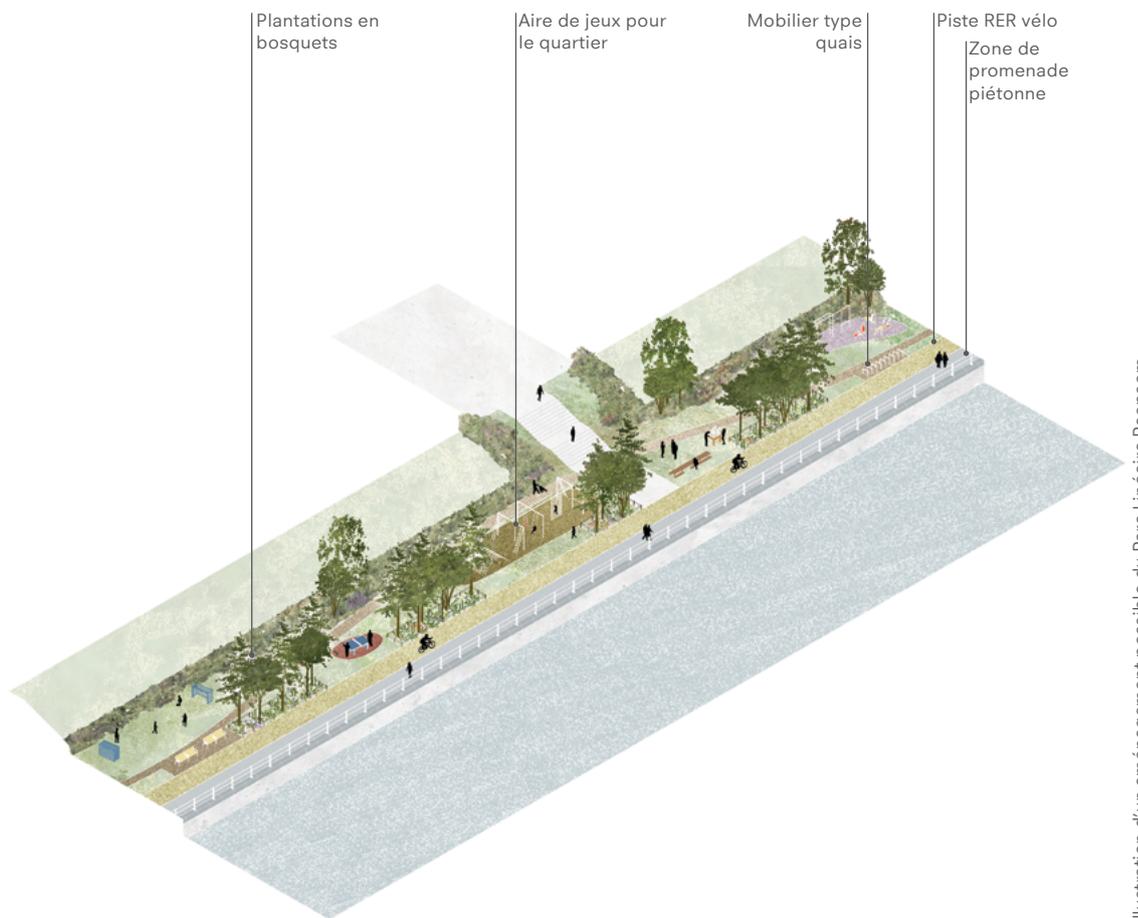


Illustration d'un aménagement possible du Parc Linéaire Paepsem

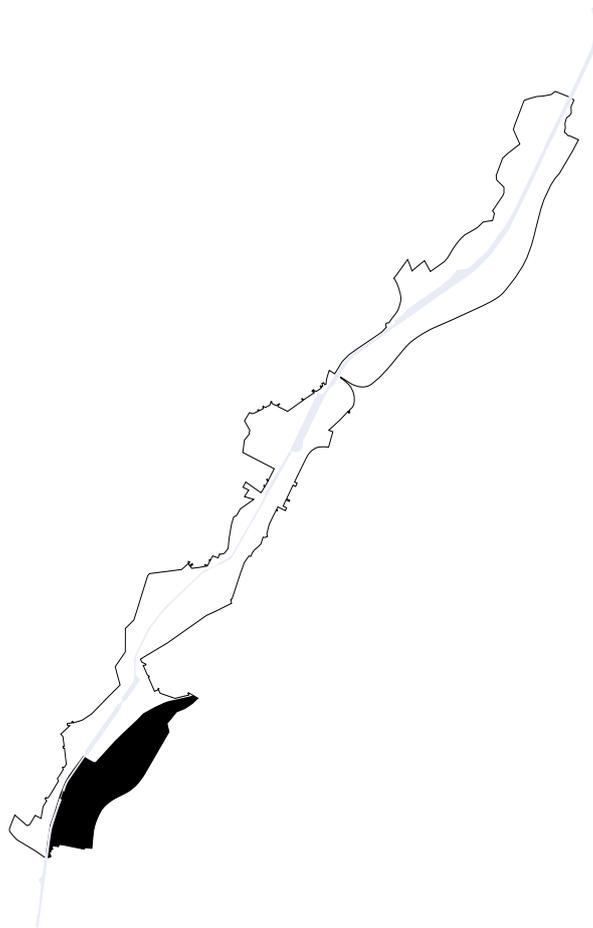
## RECOMMANDATIONS

- Le Parc Paepsem est un parc linéaire et public. Il doit être aménagé en espace vert.
- La route en béton existante doit être supprimée.
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3m50 doit être aménagée selon les recommandations RER. A son côté doit être aménagé un sentier piéton de 2m40 de large.
- La programmation du parc doit être à l'échelle du quartier environnant et complémentaire aux espaces publics environnants. Elle comprend
  - des éléments de jeux pour différentes catégories d'âges, des tables et des assises. Les éléments de jeux et le mobilier sont robustes et s'intègrent au caractère industriel du canal, voir (*Mobilier, p.112*).
- Les plantations du parc et l'aménagement du quai doivent être conformes à (*Créer une figure cohérente le long des quais, p.99*)



D – 2

## PLAINE INDUSTRIELLE SUD





Boulevard Industriel et rond-point Hermès



La Senne à l'air libre



Rue des Deux Gares



Rive droite du canal



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone industrielle sud est une zone d'industries urbaines, de commerces de gros et de parcs d'entreprises, en ordres ouverts, qui forme un paysage étalé, délimité par les deux infrastructures de transport qui le délimitent : le canal à l'ouest et le chemin de fer à l'est. Cette zone fait partie d'une zone industrielle plus large. Un paysage qui commence à Drogenbos en Flandre, là où le chemin de fer dévie de l'axe du canal, et se prolonge au sein de la région bruxelloise. Au sud, la zone est dès lors délimitée par la frontière régionale, et arrive au croisement entre la Rue des Deux Gares et le chemin de fer au nord.

Le tissu bâti de cette zone est composé de larges boîtes, relativement banales et génériques, implantées au sein des grandes parcelles. Son caractère industriel en fait non seulement une coupure dans le tissu urbain entre la commune de Forest et le canal, mais constitue également une coupure dans le maillage écologique Bruxellois.

Le Boulevard industriel et son prolongement, la Rue des Deux Gares, forment ensemble l'axe principal traversant la zone industrielle sud. Malgré l'ajout récent d'une piste cyclable sur un côté de ces axes, leur aménagement est peu qualitatif et n'est pas à la hauteur du caractère d'entrée de ville urbaine que l'on peut attendre de ces voiries. En effet, si des alignements d'arbres sont majoritairement présents au centre du boulevard, l'aménagement de ses rives manque de cohérence et d'identité. Les voiries de dessertes parallèles sont de plus sources de conflit entre les modes actifs et les véhicules, et une grande portion du boulevard industriel est complètement dépourvue de plantations sur ses côtés. La seule présence végétale visible se trouve ponctuellement au sein des domaines privés. Ceux-ci sont tous aménagés selon leur propre logique interne et génèrent des espaces verts résiduels – généralement de simples pelouses, qui n'offrent aucune cohérence d'ensemble et ne créent pas une identité particulière.

La Senne parcourt la zone, le plus souvent à ciel ouvert. L'aménagement de ses berges est néanmoins assez pauvre et ne permet pas de favoriser ni la biodiversité, ni la création d'une continuité paysagère remarquable et visible la mettant en valeur.



Figure D2-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Renforcer l'identité paysagère avec un paysage à compartiments**
- 2. Valoriser la Senne comme élément paysager structurant**
- 3. Aménager le Boulevard Industriel comme boulevard urbain**
- 4. Qualifier la rive droite du canal**

## AMBITION 1

# RENFORCER L'IDENTITÉ PAYSAGÈRE AVEC UN PAYSAGE À COMPARTIMENTS

### ANALYSE

L'aménagement paysager des parcelles industrielles ne permet pas de générer une identité paysagère forte pour la sous-zone. Il est généralement d'un intérêt écologique très limité, étant composé de nombreuses pelouses qui, de plus, n'offre pas de qualité d'usage.

### RECHERCHES PAR LE PROJET



Ensemble des parcelles dans leur contexte

Mise en évidence des parcelles



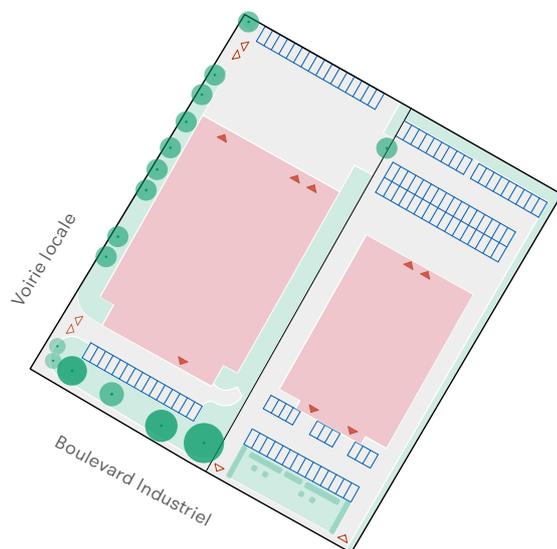
Implantation des espaces verts linéaires

Paysage résultant

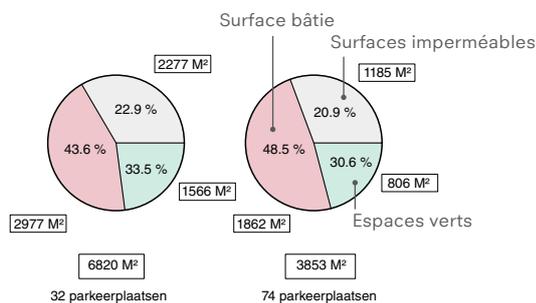
Les principes relatifs au paysage à compartiment s'appliquent avant tout au domaine privé. Sur les parcelles privées, la recherche par le projet s'est basée sur le développement de linéarités vertes délimitant les parcelles en compartiments — comme les murs délimitant une pièce — en garantissant 10% d'espaces verts en pleine terre. L'objectif n'est pas de « cacher » les entreprises ou industries de la vue, mais plutôt de leur donner une toile de fond paysagère les mettant en valeur et permettant surtout de construire un paysage à l'échelle territoriale. La recherche illustre comment le paysage à compartiment peut être créé en suivant les recommandations claires et simples sur où et comment organiser ces 10% d'espaces verts présentes au chapitre ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).

## RECHERCHES PAR LE PROJET

Pour illustrer la mise en œuvre du paysage à compartiments, la recherche par le projet a simulé l'application des recommandations à trois parcelles présentes dans la zone.



Plan simplifié



Répartition des surface

Parcelle A et B, situation existante

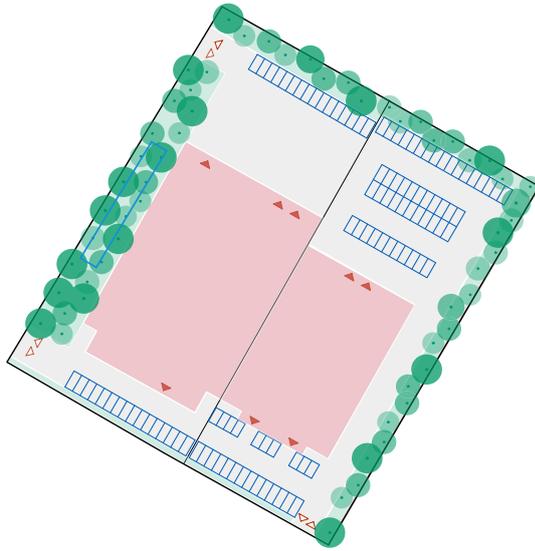
Les deux premières parcelles étudiées sont mitoyennes et sont situées le long du Boulevard Industriel. Actuellement, les espaces verts n'offrent que peu de valeur écologique ou d'identité. Ils peuvent être qualifiés d'espaces résiduels. Les surfaces bâties, imperméables (zones de manœuvres ou de stationnement) et d'espaces verts ont été comptabilisées et les logiques de fonctionnement (accès, portes d'entrées, portes techniques) ont été analysées. On peut d'ailleurs remarquer qu'actuellement plus de 30% des parcelles sont aménagés en espaces verts.

Les deux parcelles ont ensuite été "redessinées" en appliquant les recommandations pour le paysage à compartiments. Le ratio des surfaces a été entièrement conservé, ainsi que l'organisation fonctionnelle et la forme globale du bâti.

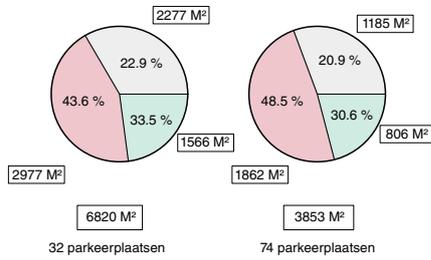
Dans cette hypothèse, les immeubles sont implantés en mitoyenneté afin de pouvoir développer les espaces verts linéaires sur le pourtour des deux parcelles. Les immeubles ont été rapprochés du Boulevard Industriel pour améliorer leur visibilité. Les espaces verts présents actuellement devant les façades ont peu d'intérêt. Il est préférable de viser une densification et un rapprochement du bâti de la voirie afin de générer un paysage urbain plus qualitatif.

Les accès ont été regroupés pour ne laisser qu'un accès direct sur le Boulevard Industriel.

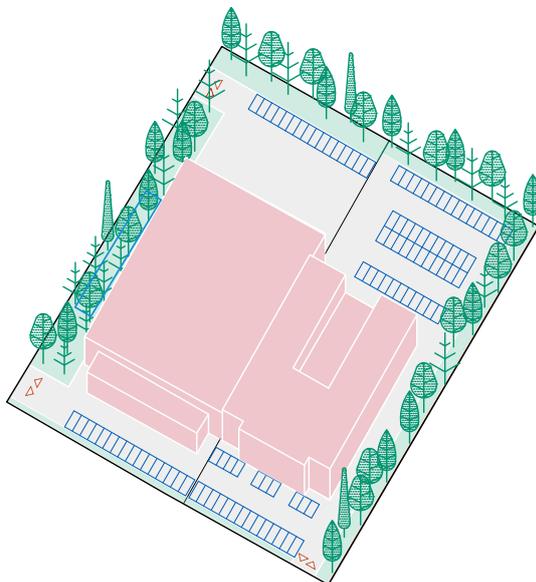
Les espaces verts linéaires peuvent être développés sur le pourtour de ces deux parcelles conformément aux recommandations (largeur continue de minimum 5m, etc.). Ils n'impliquent aucune modification substantielle en termes de surface ou fonctionnement, ni aucune incompatibilité avec le programme qui a été recréé mais permettront, à plus large échelle de matérialiser un paysage territorial identitaire.



Plan simplifié du réaménagement simulé



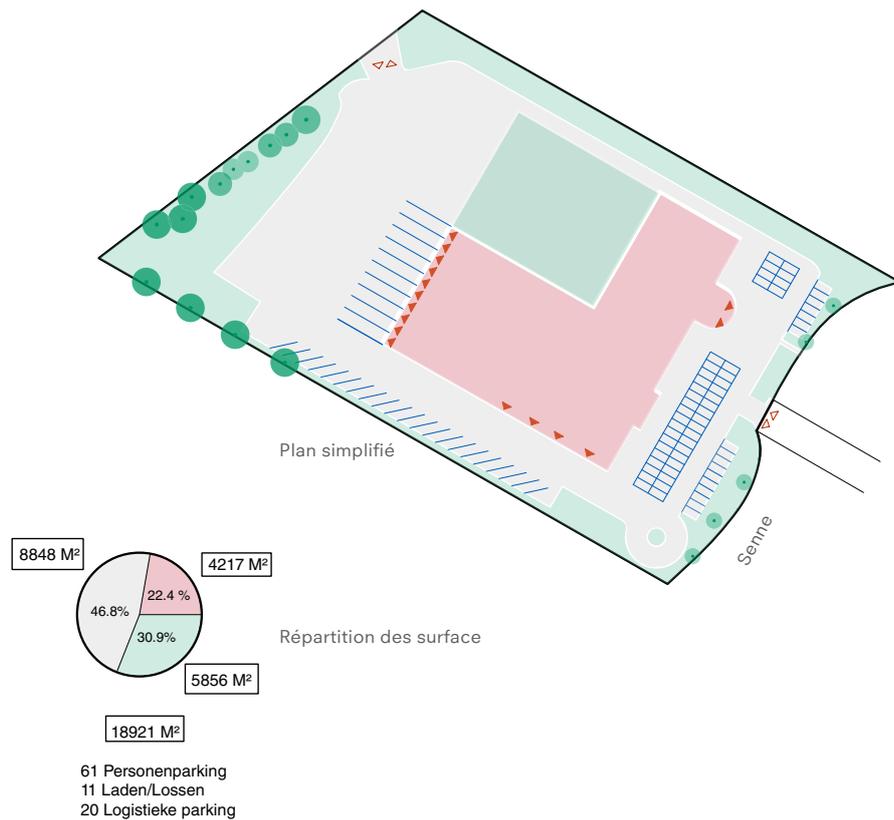
Répartition des surface du réaménagement simulé



Axonométrie du réaménagement simulé

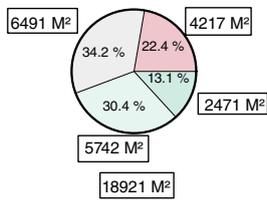
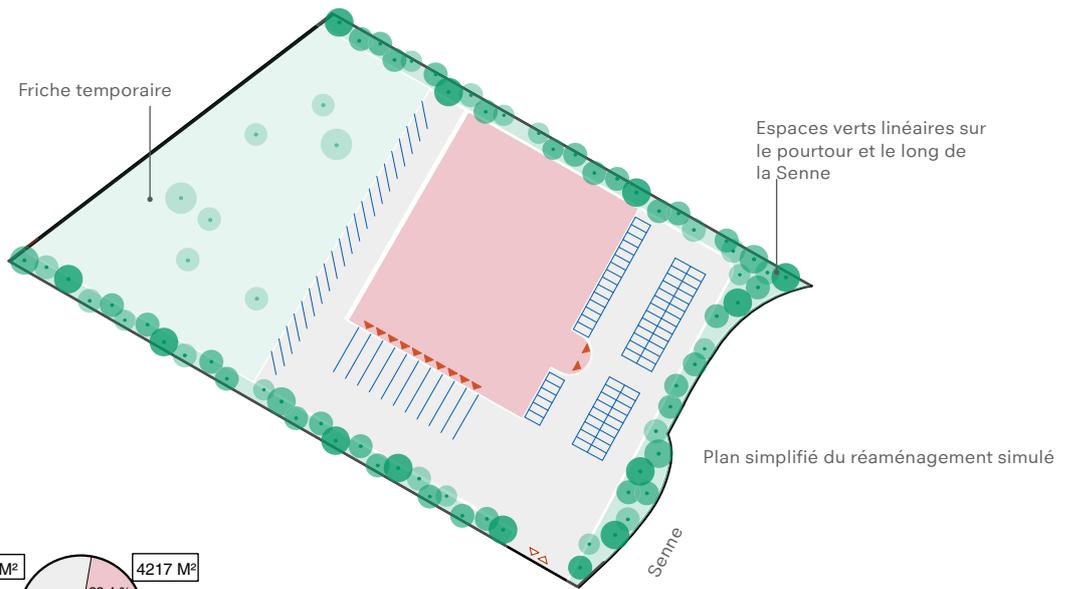
La troisième parcelle simulée est située le long de la Senne et est d'ailleurs accessible via un pont qui l'enjambe.

A nouveau, les espaces verts sont assez résiduels. La particularité de cette parcelle est que le bâtiment a été conçu pour permettre une extension de l'activité. Une grande zone enherbée peu qualitative, tant pour l'image que pour l'écologie est dès lors maintenue au cœur de la parcelle. Cela explique en partie la surface d'espaces verts qui représente à nouveau plus de 30% de la parcelle existante.

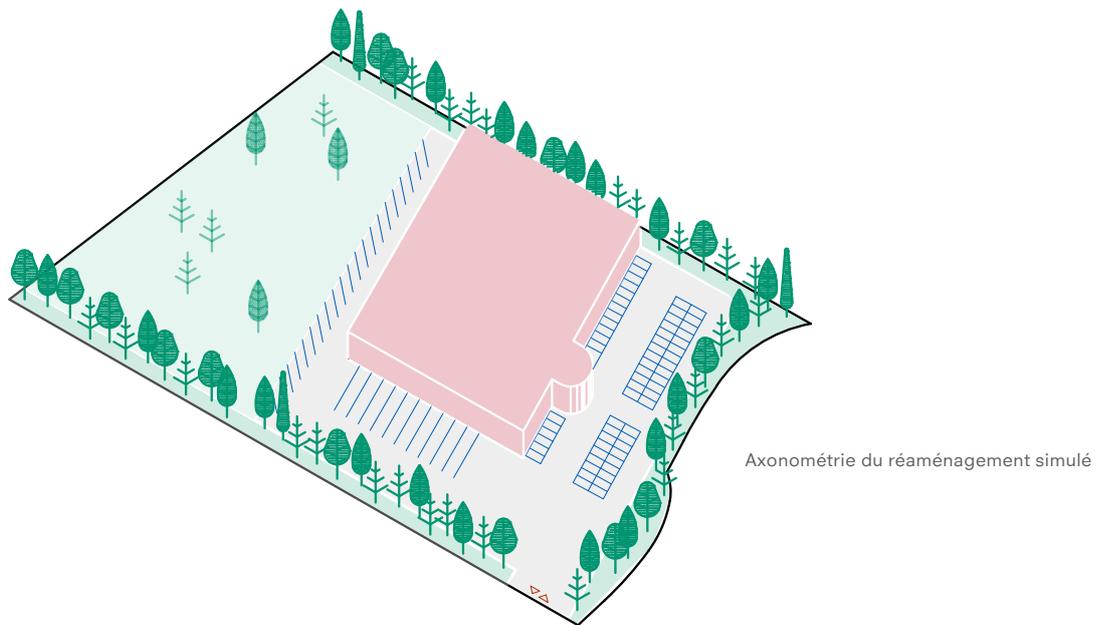


A nouveau, la parcelle a été "redessinée" en appliquant les recommandations pour le paysage à compartiments. Le ratio des surfaces a été entièrement conservé, ainsi que l'organisation fonctionnelle globale. Le bâti a été toutefois réorganisé dans une forme plus compacte, qui permettra d'illustrer par après les possibilités d'extension tandis que l'accès a été déplacé pour supprimer le pont et permettre à l'espace vert linéaire de venir longer la Senne sans être interrompu.

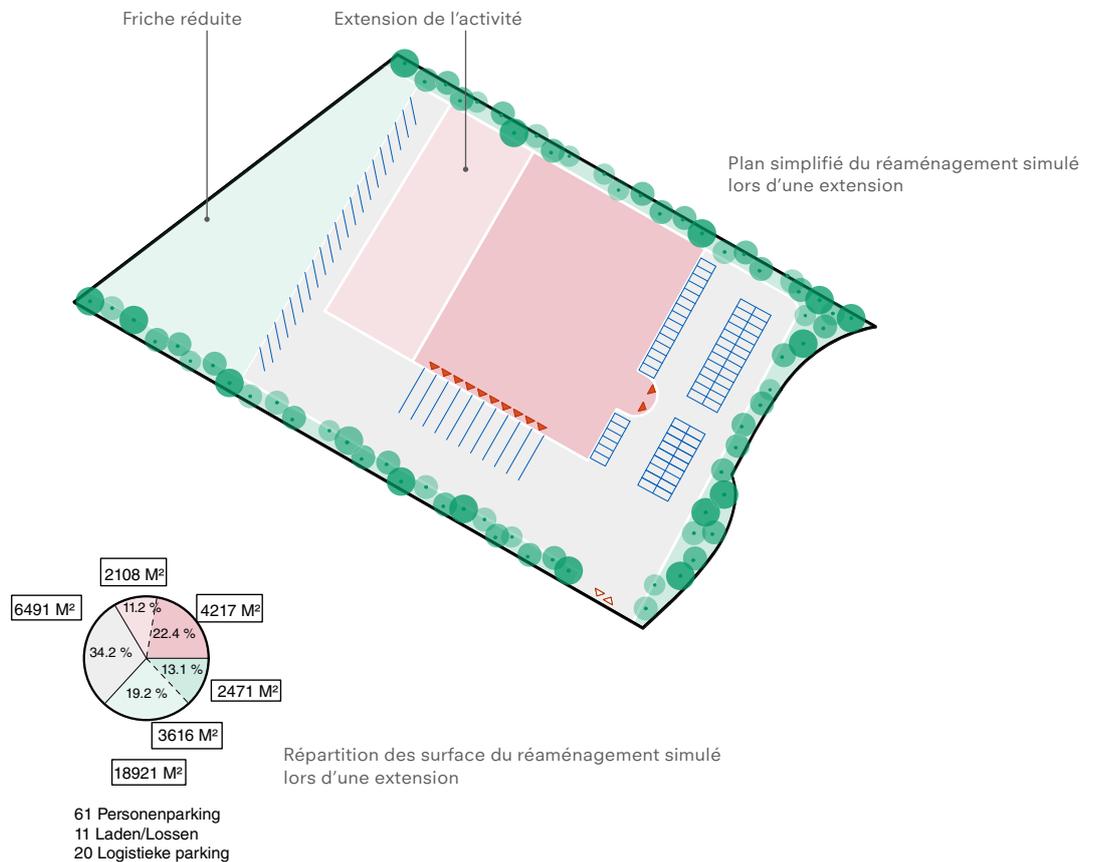
A nouveau, les espaces verts linéaires sont disposés sur le pourtour de la parcelle. L'espace non-bâti qui servira d'extension permet le développement de la friche. Celle-ci peut y voir se développer un biotope plus valorisant qu'une zone uniquement enherbée, avec un développement d'espèces pionnières et d'un paysage temporaire, à la gestion extensive.



- 61 Personenparking
- 11 Laden/Lossen
- 20 Logistieke parking



En cas d'extension, la friche et son paysage temporaire seront (en partie) supprimés et le bâtiment étendu. L'avantage de cette organisation de parcelle est la valeur ajoutée du paysage de friche en attente d'une extension. A l'échelle du territoire de la zone industrielle, cela permet de créer un patchwork dynamique de végétations pionnières qui améliore l'écopotentiel du territoire.



## RECOMMANDATIONS

- Un paysage à compartiments doit être aménagé conformément aux recommandations du chapitre ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).
- Les espaces verts linéaires doivent être aménagés conformément à ([Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150](#)).
- Le BKP préconise d'étudier l'adaptation des principes de zones de recul imposés actuellement pour favoriser une densification et la mise en œuvre du paysage à compartiment.

## AMBITION 2

# VALORISER LA SENNE COMME ÉLÉMENT PAYSAGER STRUCTURANT

### ANALYSE

Les berges de la Senne sont réaménagées afin de favoriser d'une part la biodiversité, et l'hydromorphologie de la rivière, et d'autre part de générer une figure paysagère plus structurante et continue. L'ambition est la création d'Écoparcs et d'un parc aquatique au niveau de l'Écluse d'Anderlecht mettant en valeur la Senne et sa biodiversité.

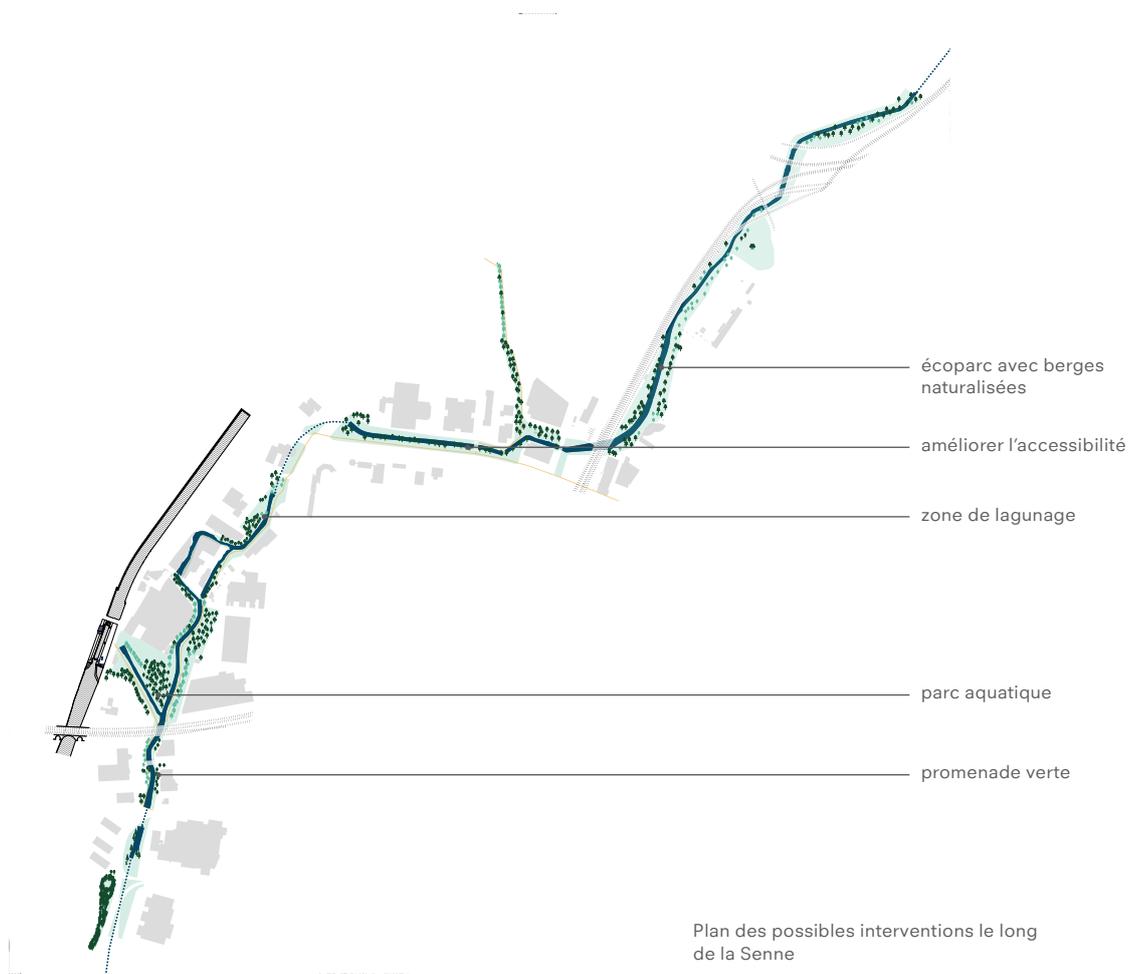


## RECHERCHES PAR LE PROJET

Le parcours de la Senne à travers la zone industrielle sud est valorisé selon deux aménagements.

Premièrement, par le développement d'un Écoparc qui vise à augmenter la valeur biologique des berges de la Senne et à renforcer les connexions entre les différents tronçons à ciel ouvert situés entre les parcelles industrielles. Les berges sont naturalisées, en visant à améliorer son hydromorphologie tout en maintenant la capacité hydraulique et en générant des espaces de lagunage pour épurer les eaux de ruissellement. Ces zones semi-humide permettent un enrichissement des biotopes présents. Lorsque la Senne est bordée par des parcelles participant à la mise en œuvre du paysage à compartiment, la linéarité verte en bordure de parcelle s'implante le long de la Senne pour compléter le type de biotopes présents.

Comme la zone est peu peuplée, l'objectif premier est l'amélioration des conditions et de la valeur biologique de la Senne. L'Écoparc n'est ainsi pas conçu comme un espace public accessible. Néanmoins, des sentiers peuvent y être aménagés et permettre des activités de loisirs limitées et orientées sur l'environnement et la découverte de la nature (randonnées, ornithologie, visite pédagogique, ...). L'Écoparc, à proximité des entreprises, peut également offrir un cadre de relaxation pour les employés.



Deuxièmement, au niveau de l'Écluse d'Anderlecht se trouve un bras de la Senne qui offre le potentiel d'une valorisation au sein d'un espace public de type parc « bleu » répondant et étant complémentaire au Parc Productif de l'autre côté du canal (voir (Rassembler les espaces ouverts au sein d'un parc productif, p.185)). Étant à proximité des quartiers résidentiels de La Roue, ce parc public nécessite peu d'interventions pour être aménagé. La présence de l'eau devrait y être mise en valeur, tout en gardant le caractère sauvage, naturel et le biotope de ce terrain en jachère. Quelques marches pourraient permettre de se rapprocher de la rive pour y observer la Senne et ses environs. Dans son aménagement, le parc devrait veiller à renforcer les liens avec le Parc Productif et l'Écluse d'Anderlecht, le reste du parcours de la Senne et l'Écoparc, les bâtiments logistiques adjacents et la Promenade Verte dont il fait partie.

## RECOMMANDATIONS

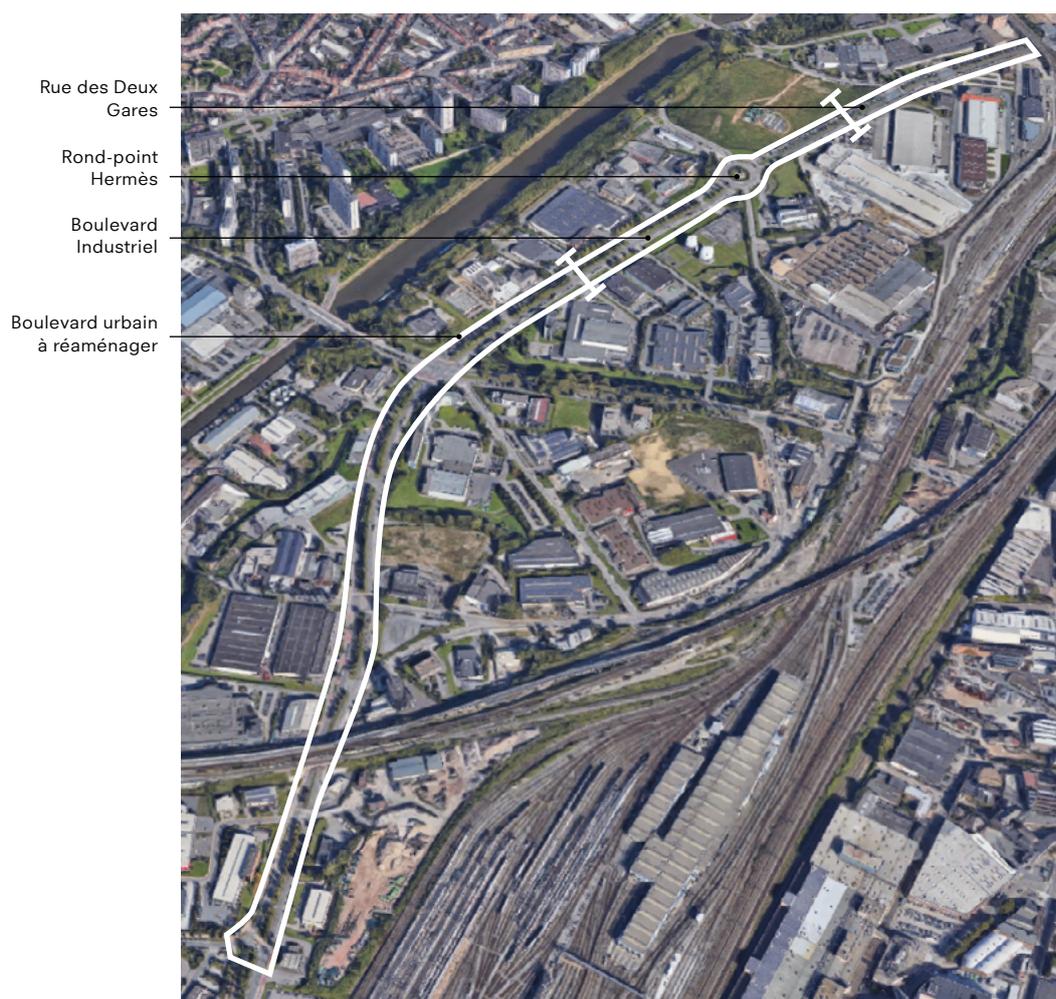
- La Senne devrait être ouverte partout où c'est possible et souhaitable et être aménagée en Écoparc.
- Les recommandations ([écoparcs, p.160](#)) sont d'application.
- Un parc aquatique doit être aménagé au niveau du bras de la Senne proche de l'Écluse d'Anderlecht.
- Les recommandations ([Parcs paysagers aquatiques, p.161](#)) sont d'application.

## AMBITION 3

# AMÉNAGER LE BOULEVARD INDUSTRIEL COMME BOULEVARD URBAIN

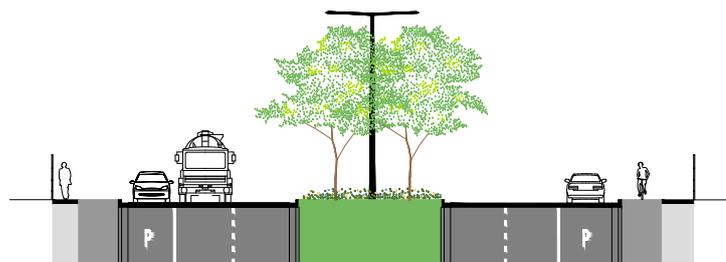
### ANALYSE

Le Boulevard Industriel et la Rue des Deux Gares forment l'axe structurant de la zone. A ce titre, il a fait l'objet de recherches par le projet pour définir le profil optimal de celui-ci, en considérant son importance en tant qu'élément de continuité et d'identification de la zone, conformément à l'ambition (*Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129*).

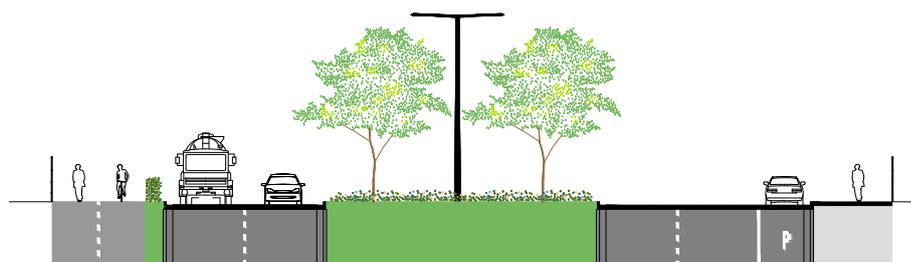


L'objectif est de rendre ces infrastructures plus multifonctionnelles et qualitatives, tant par un travail sur leur profil et l'intégration des différents modes de déplacements, que par un travail paysager sur les éléments qui composent ces voiries : revêtements, arbres, bande verte, éclairage, ...

La Rue des Deux Gares présente un profil plus étroit que le Boulevard Industriel et se développe de manière assez similaire aujourd'hui. Tant le Boulevard Industriel que la Rue des Deux Gares ont ainsi une berme centrale plantée d'un double alignement d'arbres qui représente le seul élément d'identité végétale cohérent. Cet alignement est donc à conserver. Sur les côtés des espaces de stationnement sont souvent présents (de part et d'autre de la Rue des Deux Gares et côté chemin de fer pour le Boulevard), et laissent peu de place aux modes actifs, qui sont soit, dans le cas de la Rue des Deux Gares, assez contraints, serrés et exposés sur les côtés de la voirie, soit, dans le cas du Boulevard côté canal, mélangés avec des voies de dessertes et des entrées et sorties d'activités et protégés uniquement par une petite haie.



Coupe type Rue des Deux Gares



Coupe type Boulevard Industriel

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet a démontré la possibilité d'aménager ces voiries pour y amener plus de cohérence, de qualité, et de confort pour les différents usagers. Les espaces de stationnement le long du boulevard sont majoritairement supprimés afin d'aménager une bande verte continue. Celle-ci renforce l'identité du boulevard en tant qu'axe d'entrée de ville paysager. Différents scénarii ont été investigués :

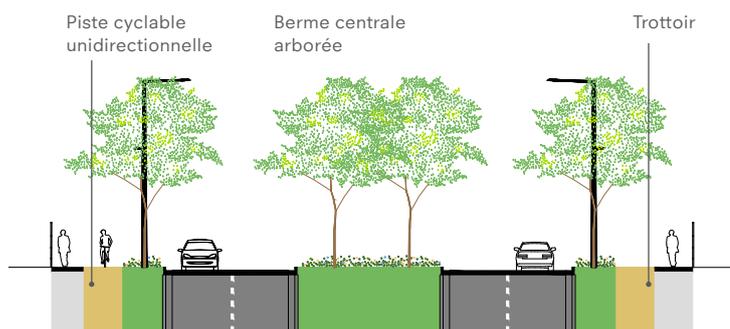
### SCÉNARIO DE BASE

Le profil préconisé par cette recherche comprend :

Une largeur type de la voirie homogénéisée sur toute la longueur des deux tronçons à 6m80 pour faciliter le trafic de marchandise fluide (aujourd'hui, la Rue des Deux Gares est trop étroite).

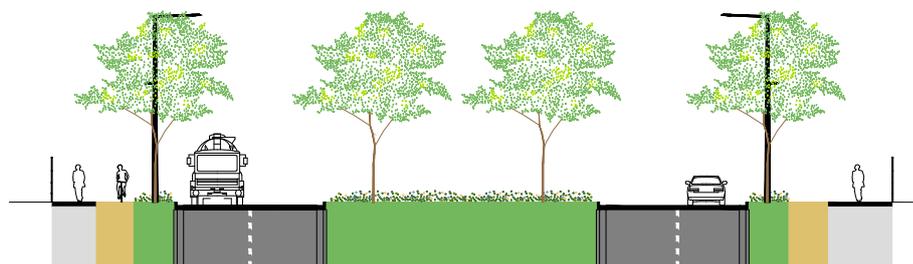
Sur les deux côtés de ces deux voiries, la création d'un nouvel alignement d'arbres de chaque côté au sein d'une bande verte en pleine terre, afin de renforcer l'identité de boulevard de l'axe et sa figure paysagère et structurante. Ces deux alignements complètent les deux alignements de la berme centrale.

Protégés de la circulation par ces nouveaux alignements, les modes actifs disposent de chaque côté de la voirie d'infrastructures dédiées : des pistes cyclables unidirectionnelle et des trottoirs.



Scénario de base coupe type Rue des Deux Gares

Coupe illustrant un réaménagement possible

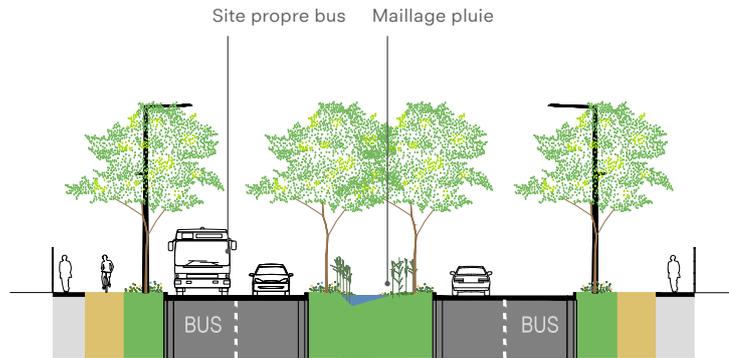


Scénario de base coupe type Boulevard Industriel

Coupe illustrant un réaménagement possible

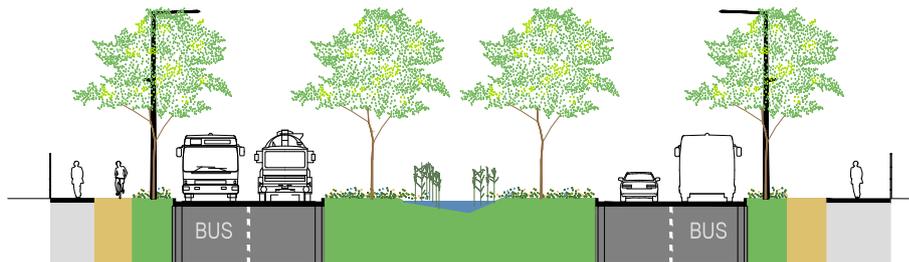
## SCÉNARIO BUS

Le scénario bus prévoit la création de site propre bus dans les deux directions. Sur la Rue des Deux Gares, ceux-ci impliquent le passage de 2x2 à 2x1 bandes de circulation. Sur le Boulevard Industriel, la largeur est suffisante pour permettre au besoin un aménagement de 2x2 bandes + sites propres bus. Les 4 alignements d'arbres sont dans tous les cas garantis. Une noue peut être aménagée dans la berme centrale.



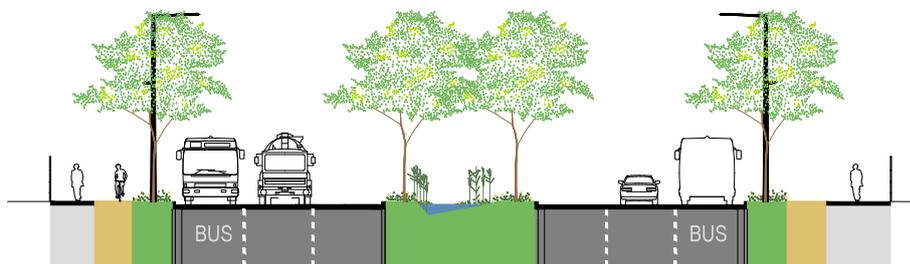
Scénario bus coupe type Rue des Deux Gares

Coupe illustrant un réaménagement possible



Scénario bus coupe type Boulevard Industriel avec réduction de la capacité

Coupe illustrant un réaménagement possible

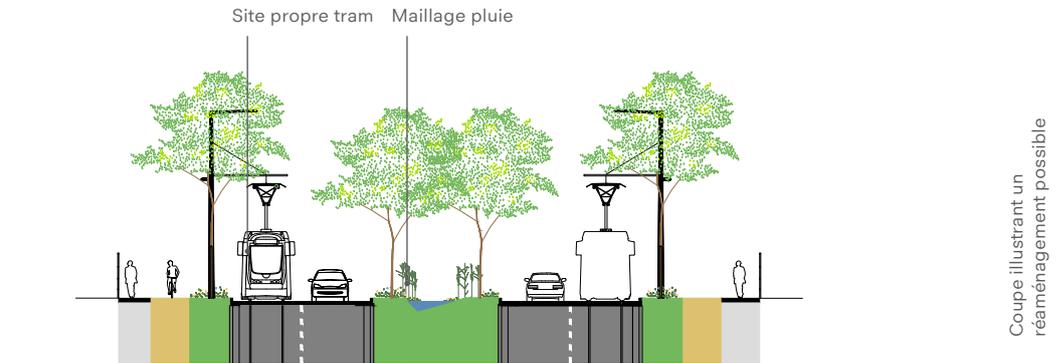


Scénario bus coupe type Boulevard Industriel sans réduction de la capacité

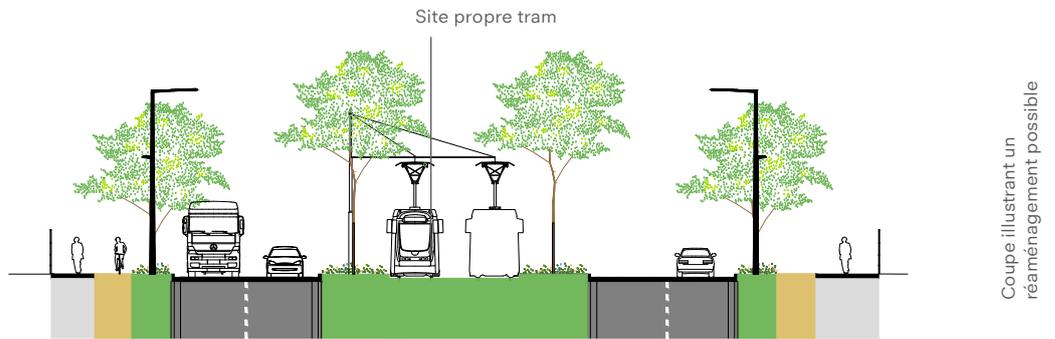
Coupe illustrant un réaménagement possible

## SCÉNARIO TRAM

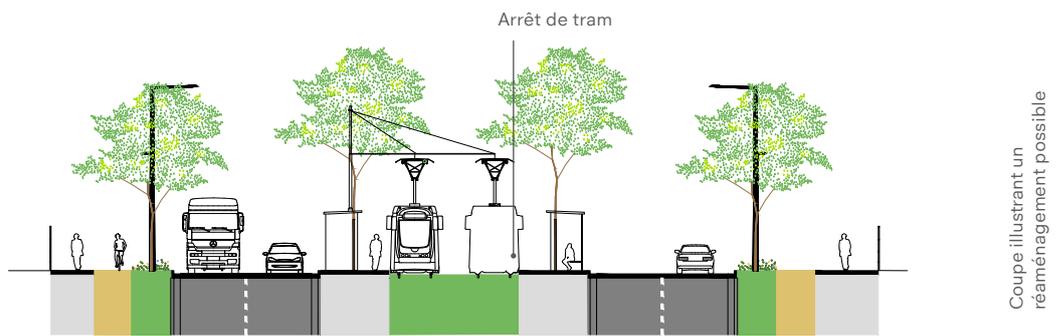
Le scénario tram prévoit la création de sites propre tram dans les deux directions. Sur la Rue des Deux Gares, ceux-ci impliquent le passage de 2x2 à 2x1 bandes de circulation. Sur le Boulevard Industriel, la largeur est suffisante pour permettre un aménagement de 2x2 bandes + site propre tram bidirectionnel intégré à la berme centrale. Les 4 alignements d'arbres sont dans tous les cas garantis. Une noue peut être aménagée dans la berme centrale au niveau de la Rue des Deux Gares.



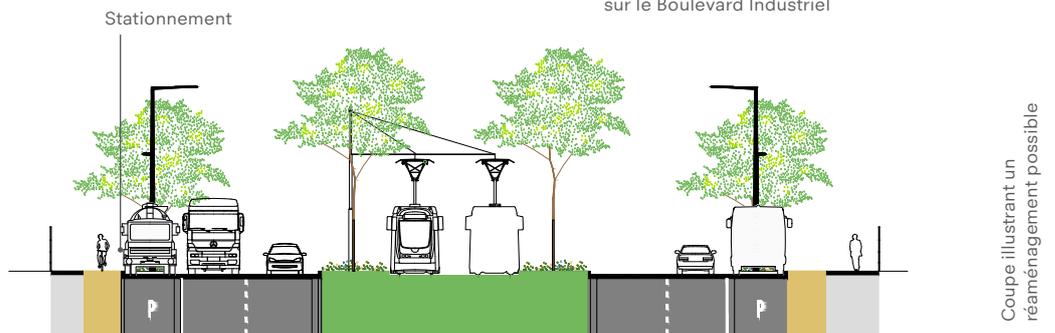
Scénario tram coupe type Rue des Deux Gares



Scénario tram coupe type Boulevard Industriel

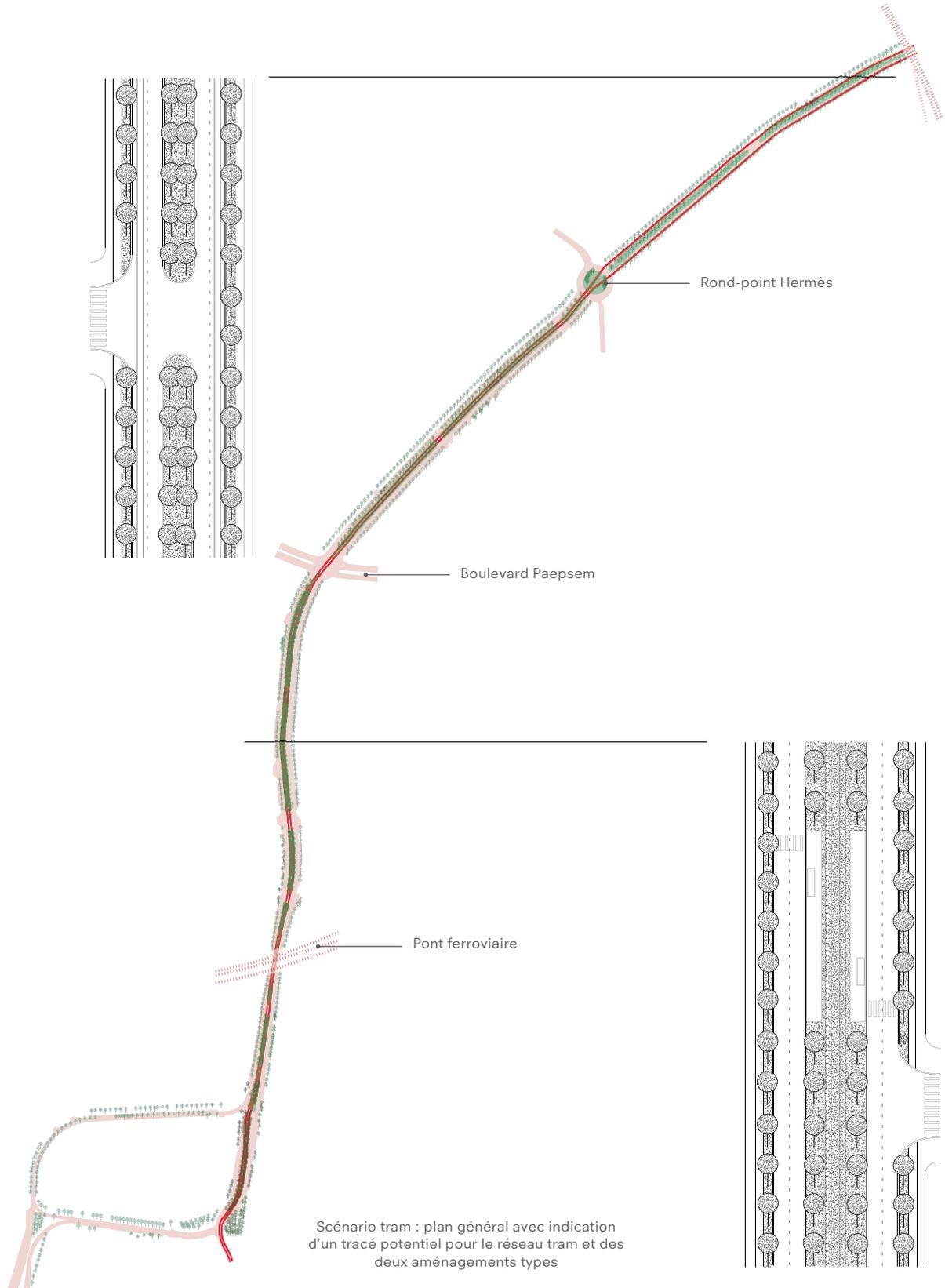


Scénario tram coupe type d'un arrêt de tram sur le Boulevard Industriel



Scénario tram variante coupe type Boulevard Industriel avec espaces de stationnement

La transition entre les sites propres tram sur les côtés de la chaussée au site propre bidirectionnel central peut s'opérer au niveau du rond-point Hermès. Le passage en site propre en berme centrale permet de limiter les points de conflit, tout en garantissant des arrêts de tram qualitatifs, générant des traversées piétonnes supplémentaires sur le parcours du boulevard. Il présente néanmoins une série d'inconvénients en termes d'exploitation qu'il faudra étudier.



## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS COMMUNES AUX DIFFÉRENTS SCÉNARI

- Le réaménagement doit être conforme avec ([Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129](#)) et ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)).
- Les alignements d'arbres existants sur la berme centrale doivent être conservés.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU SCÉNARIO BUS

- Le profil type doit être le suivant : la voirie est composée de manière symétrique depuis une berme centrale dotée de deux alignements d'arbres et d'un dispositif de maillage pluie, elle est bordée de chaque côté de la chaussée d'une bande de circulation par sens, ensuite d'un site propre bus. Une bande verte arborée délimite le bord extérieur de la chaussée des deux côtés, et accueille les luminaires. Ces bandes vertes sont chacune longées par une piste unidirectionnelle cyclable puis par le trottoir. La largeur de la chaussée est constante sur tout son parcours, la largeur de la berme centrale est variable entre la Rue des Deux Gares et le Boulevard Industriel.
- Une deuxième bande de circulation par sens pourrait être aménagée si nécessaire sur le Boulevard Industriel.
- Si nécessaire, des espaces de stationnement destinés au contrôle viapass pourraient être aménagés au sein des bandes vertes extérieures, dans ce cas, leur largeur doit être constante et adaptée à un stationnement poids-lourd.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU SCÉNARIO TRAM

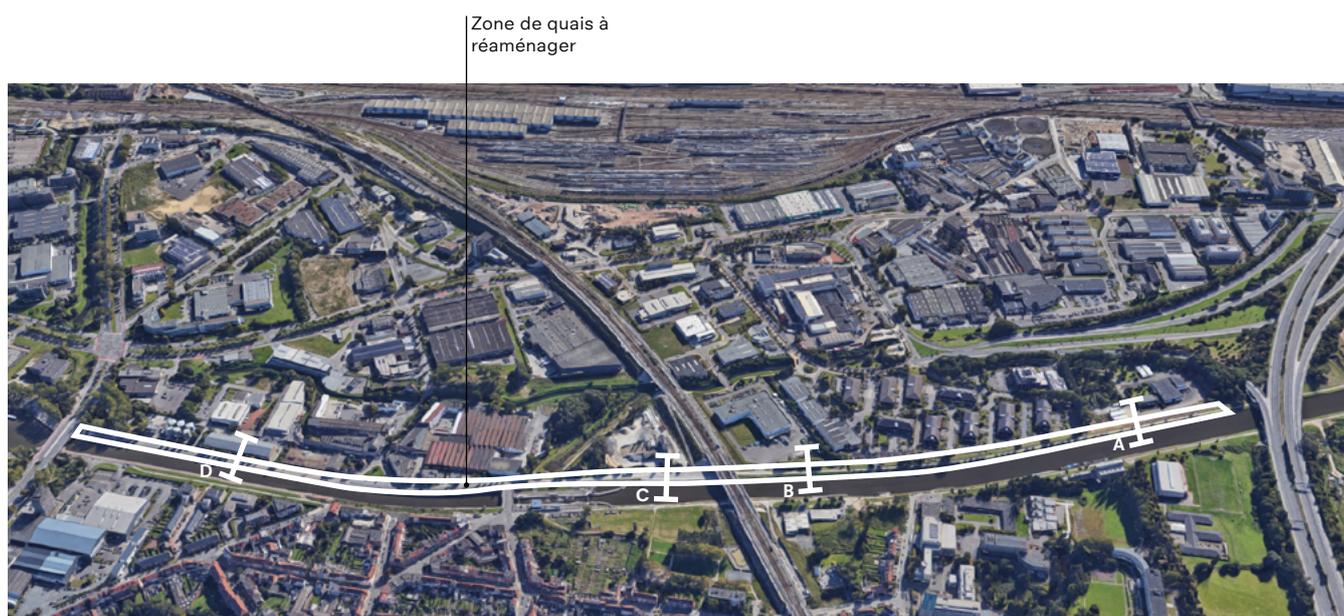
- Le profil type de la Rue des Deux Gares doit être le suivant : la voirie est composée de manière symétrique depuis une berme centrale dotée de deux alignements d'arbres et d'un dispositif de maillage pluie, elle est bordée de chaque côté de la chaussée d'une bande de circulation par sens, et d'un site propre tram. Une bande verte arborée délimite le bord extérieur de la chaussée des deux côtés, et accueille les luminaires. Ces bandes vertes sont chacune longées par une piste unidirectionnelle cyclable puis par le trottoir. La largeur de la chaussée est constante sur tout son parcours tout comme la largeur de la berme centrale.
- Le profil type du Boulevard Industriel doit être le suivant: la voirie est composé de manière symétrique depuis une berme centrale dotée de deux alignements d'arbres et accueillant un site propre tram bidirectionnel, elle est bordée de chaque côté de la chaussée de deux bandes de circulation par sens. Une bande verte arborée délimite le bord extérieur de la chaussée des deux côtés, et accueille les luminaires. Ces bandes vertes sont chacune longées par une piste unidirectionnelle cyclable puis par le trottoir. La largeur de la chaussée est constante sur tout son parcours. La largeur de la berme centrale doit permettre d'aménager les arrêts de tram sans modification de largeur sur tout son parcours.
- Si nécessaire, des espaces de stationnement destiné au contrôle viapass pourraient être aménagés au sein des bandes vertes extérieurs. Dans ce cas, leur largeur doit être constante et adaptée à un stationnement poids-lourd.

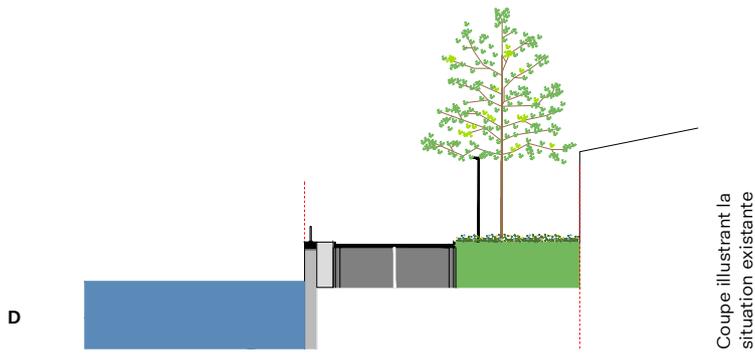
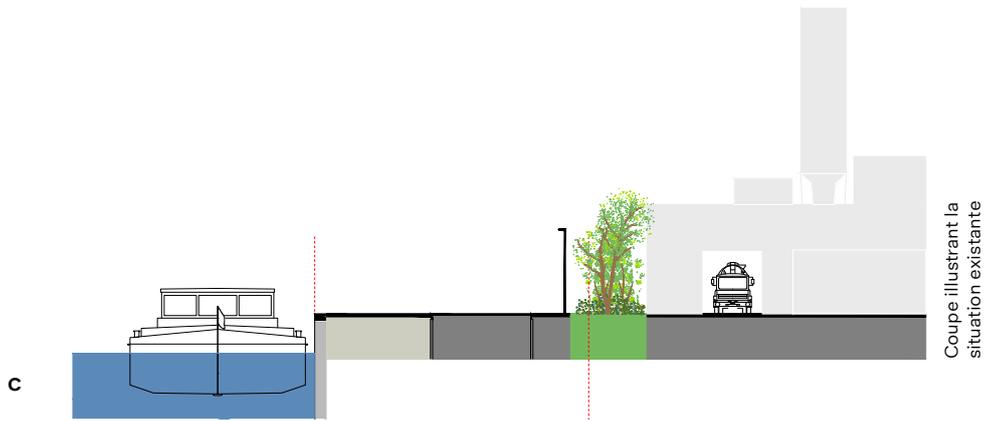
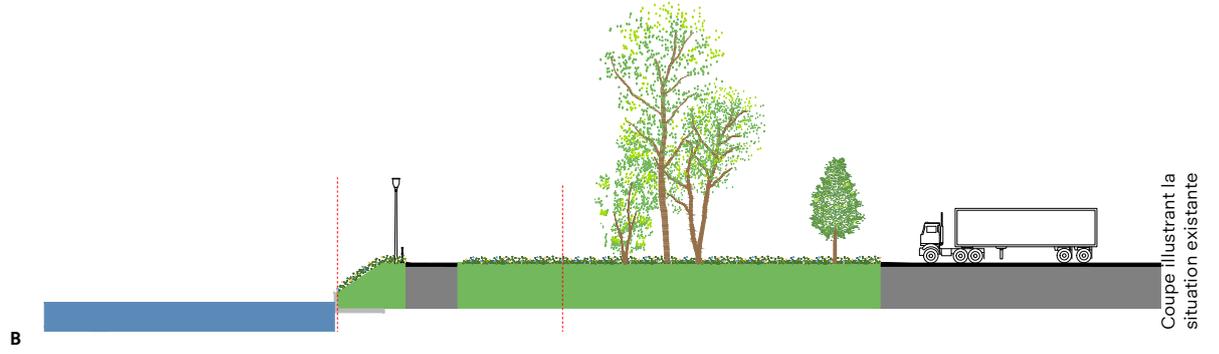
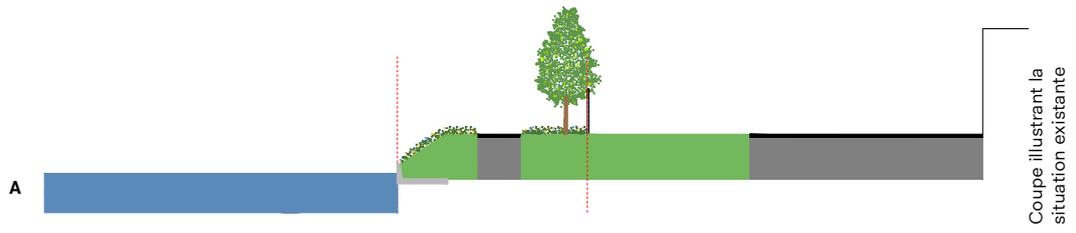
## AMBITION 4

### QUALIFIER LA RIVE DROITE DU CANAL

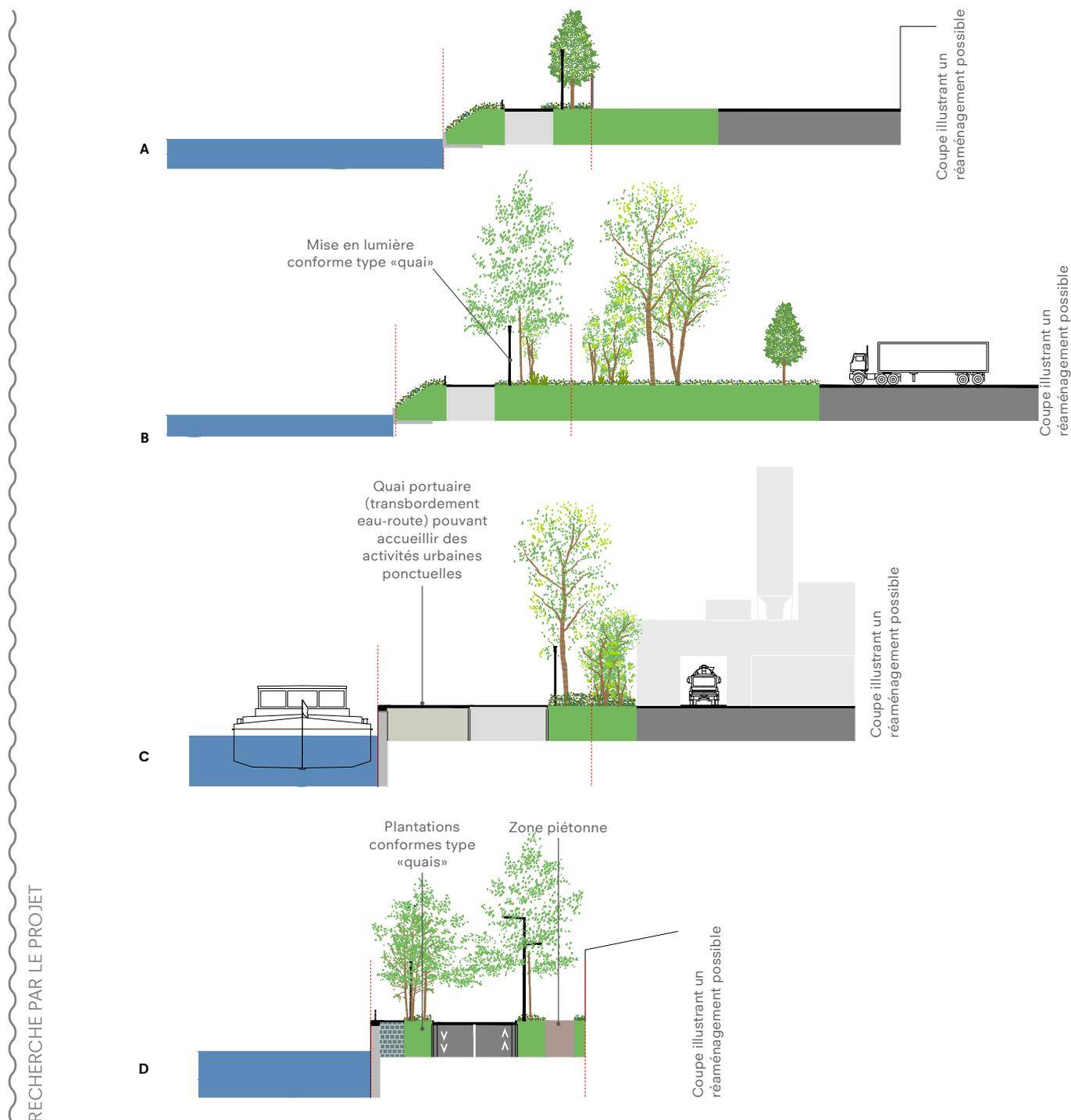
#### ANALYSE

Tout comme sur l'autre rive, les quais de la rive droite du canal sont aménagés conformément aux recommandations de l'ambition (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99). L'objectif est d'unifier par l'aménagement des quais la transition entre la périphérie de la Région et la partie plus urbaine, et d'offrir à la rive droite du canal un aménagement qualitatif qui met en cohérence les activités économiques multiples et variées, dont le Quai d'Aa qui peut être potentiellement utilisable pour des transbordements eau-route.





## RECHERCHES PAR LE PROJET



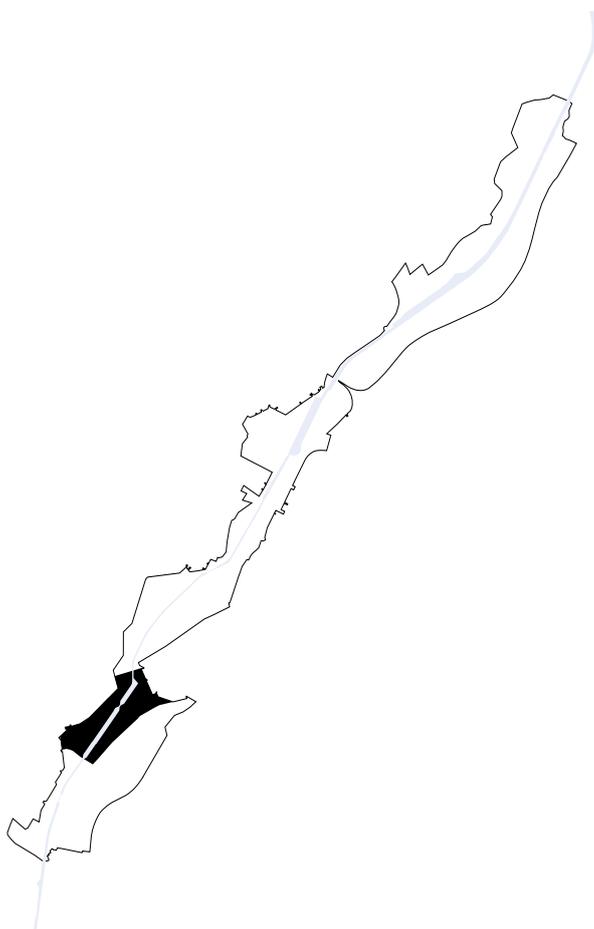
## RECOMMANDATIONS

- La rive du canal jusqu'à l'Ecluse d'Anderlecht doit être aménagée conformément à (*Espaces publics linéaires, p.81*).
- La rive du canal depuis l'Ecluse d'Anderlecht est un chemin de halage, elle doit être aménagée conformément à (*Espaces publics linéaires, p.81*) à l'exception de la matérialité du revêtement de sol, qui prolonge celui du chemin de halage jusqu'à la limite régionale.
- L'utilisation du Quai d'Aa pour des transbordements eau-route doit être garanti.



D – 3

## BASSINS BIESTEBROECK ET BATELAGE





Activités portuaires sur les quais



Digue du Canal le long du bassin Batelage



Vue depuis la Tête de Brestebroeck



Vue sur le bassin Batelage



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone Biestebroeck et le Bassin du Batelage est délimitée à l'est par le Boulevard Industriel et la Rue des Deux Gares et à l'Ouest par la Chaussée de Mons et la Rue de Douvres. Le Boulevard Paepsem, son pont et l'Avenue Frans van Kalken forment sa limite sud tandis qu'au nord, La Rue Wayez, la Rue du Sel et la Rue Dr Kuborn la délimitent ainsi que la voie de chemin de fer L28 en talus. Le Square Vandervelde (Pont de Cureghem) fait partie de la zone D-4.

Comme son nom l'indique, la zone comprend en son centre le Bassin du Batelage et le Bassin Biestebroeck. Ces deux bassins, bien que très différents l'un de l'autre, sont les éléments remarquables de la zone et du passage du canal à cet endroit et offrent des perspectives axiales et des panoramas à valoriser.

Le Bassin du Batelage, le plus au sud, forme une entité paysagère unique dans la région. Ses rives bordées d'alignements de peupliers de haute taille et leur aménagement en espace vert en font un élément de patrimoine et un espace public offrant des panoramas qui gagneraient à être plus valorisés.

Le Bassin Biestebroeck prolonge l'axe du Bassin Batelage mais possède une toute autre identité. Ses quais sont dédiés à des activités portuaires des deux côtés du bassin et celles-ci offrent un contraste intéressant avec d'une part le contexte urbain et résidentiel environnant et la forte présence végétale du Bassin du Batelage. L'espace le plus remarquable du Bassin Biestebroeck est sans doute la « tête ». Le tracé du canal opère en effet un virage assez sec vers l'ouest, pour parcourir ensuite la zone dense du centre. Ce changement de direction génère un espace faisant directement face à l'axe du canal vers le sud-ouest et offrant une perspective visuelle ininterrompue jusqu'à l'Écluse d'Anderlecht.

Autour de ces bassins se développent à l'ouest des quartiers résidentiels, formés d'un ensemble d'immeubles à appartements élevés côté Batelage, et d'un tissu urbain mixte d'échelle plus modeste et consolidé côté Biestebroeck. A l'est, le tissu lâche et composé d'entreprises est appelé à se transformer en un quartier mixte d'activités et de logements en lien avec le changement d'affectation en 2013 de ZIU à ZEMU et la réalisation du PPAS Biestebroeck. En lien avec cette transformation du tissu bâti est également prévu une requalification des espaces publics dans la zone qui nécessite une réflexion particulière dans le cadre du BKP. L'itinéraire canal du RER vélo se développe également sur la rive gauche des deux bassins.

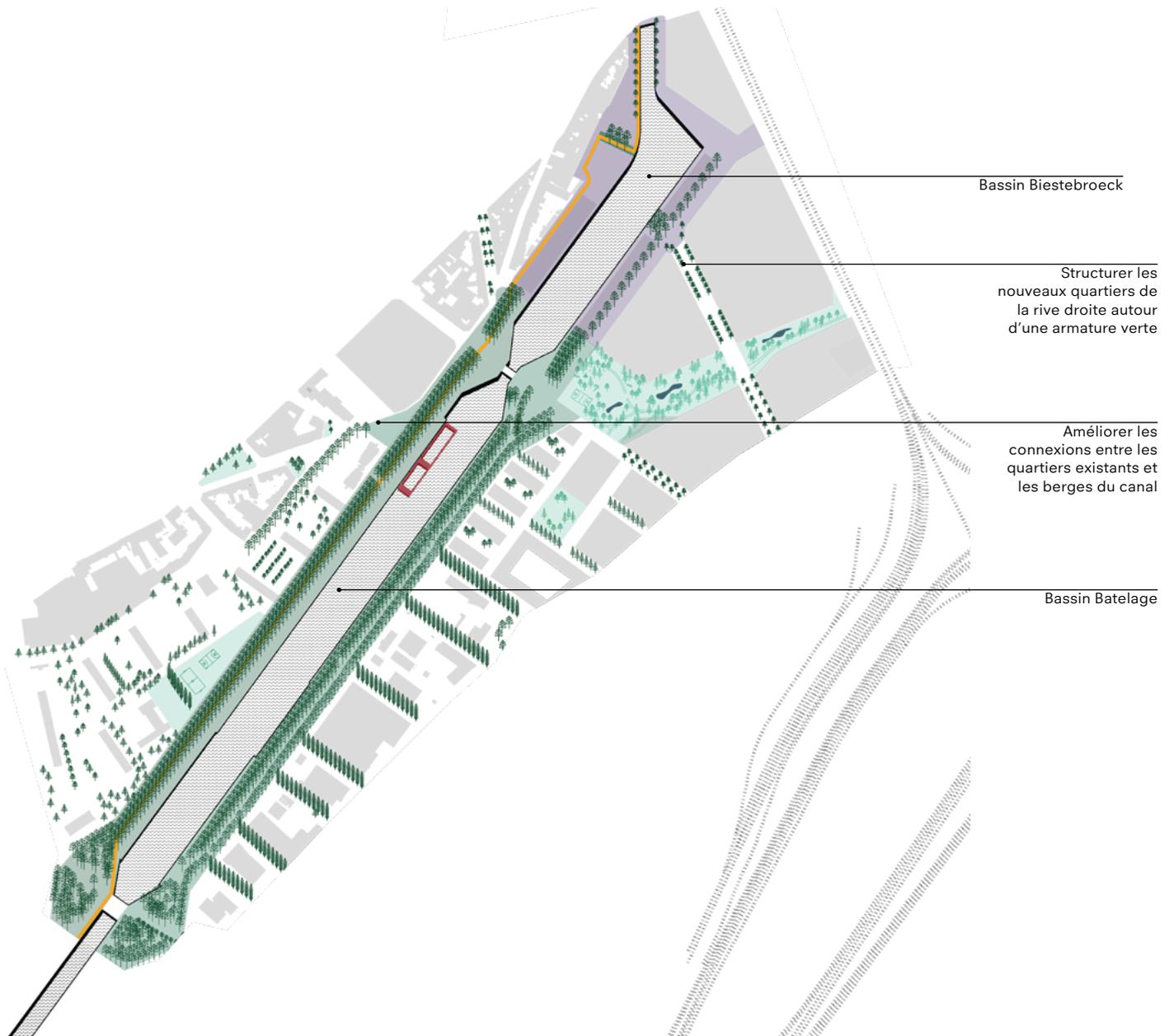


Figure D3-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Réinventer les quais du bassin Biestebroeck comme zones à usages mixtes**
- 2. Valoriser le bassin du Batelage comme élément paysager et pôle de loisir**
- 3. Améliorer les connexions entre les quartiers existants et les berges du canal**
- 4. Structurer les nouveaux quartiers de la rive droite autour d'une armature verte**

## AMBITION 1

# RÉINVENTER LES QUAIS DU BASSIN BIESTEBROECK COMME ZONES À USAGES MIXTES

### ANALYSE

Le Bassin Biestebroeck est dédié à l'activité portuaire. Ses quais en rive gauche et droite sont utilisés par des activités économiques liées à l'eau tandis que la partie au nord-est, la Tête de Biestebroeck est un espace public. Aujourd'hui, les murs de quais et la matérialité du sol sont assez homogènes sur ces espaces. Cette homogénéité visuelle est une composante essentielle de l'unité paysagère que représente le bassin et doit être protégée, voir ([perspective sur l'axe du canal depuis la tête de Biestebroeck, p.57](#)).

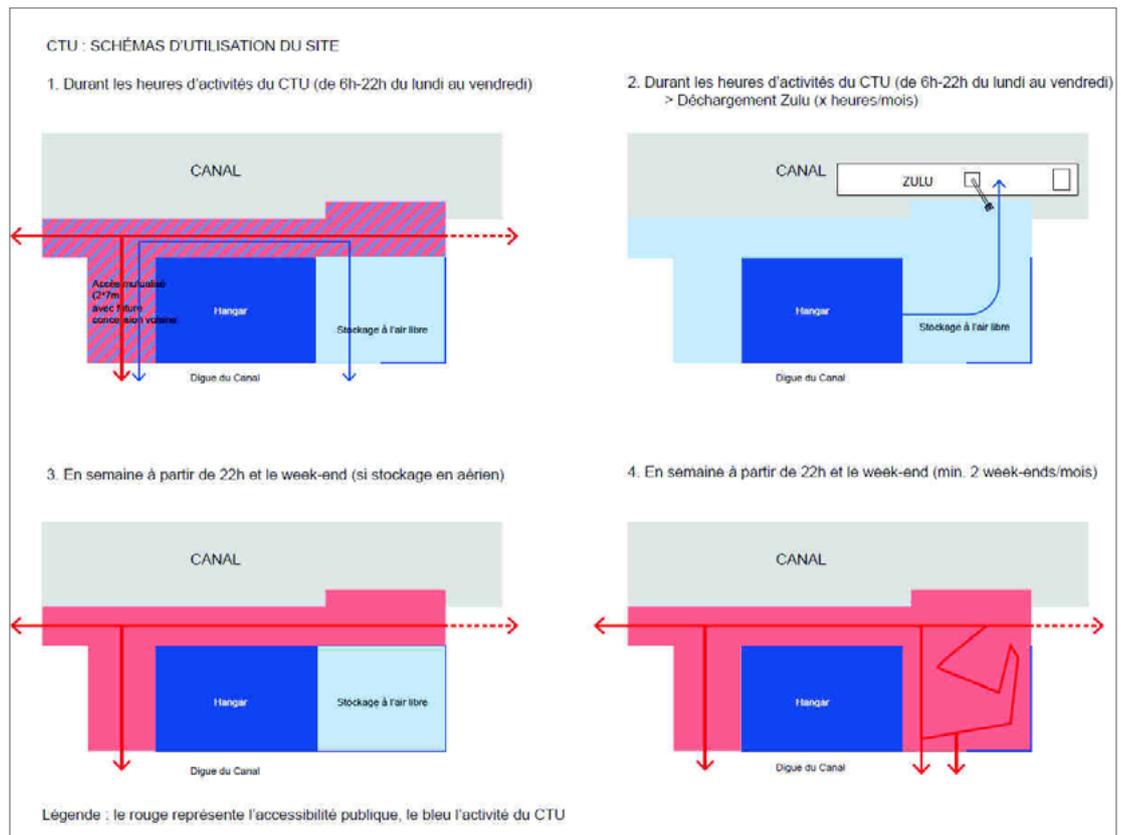
En lien avec la création de mixité et le développement de programme résidentiel sur les parcelles attenantes, le PPAS prévoit une utilisation mixte des quais, permettant une accessibilité publique des quais à l'exception des moments de chargements/déchargements lors desquels le quai sera interdit au public. Il sera d'abord mis en œuvre sur la rive droite.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

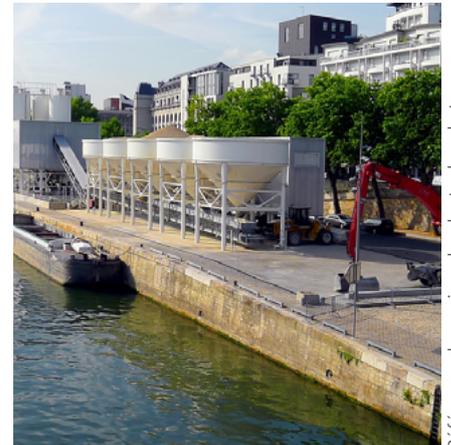
L'aménagement des quais industriels et de leurs abords doivent être pensés et aménagés afin de rendre cette utilisation mixte qualitative, en cherchant à établir des continuités d'aménagement entre les espaces publics et les espaces mixtes. De plus, cette utilisation mixte dans le temps et l'espace du quai ne doit pas être un alibi pour que l'aménagement du quai crée une barrière visuelle entre le nouveau quartier et le canal, depuis la Digue du Canal. Le BKP préconise dès lors de veiller à générer assez de transparence dans l'aménagement du quai pour ne pas contrevenir à la possibilité d'apercevoir le canal depuis la Digue du Canal, et cela, spécifiquement au droit des rues qui débouchent sur ce quai (Rue Dante), tel qu'imposé par le PPAS. Il s'agit également d'une localisation où la possibilité d'avoir un point d'accès vers le quai du canal doit être investiguée.

Côté rive gauche, aucune utilisation mixte du quai n'est possible aujourd'hui, mais elle sera imposée à tout nouveau projet. Lorsque cela sera le cas, les mêmes principes que pour le quai rive droite seront d'application.



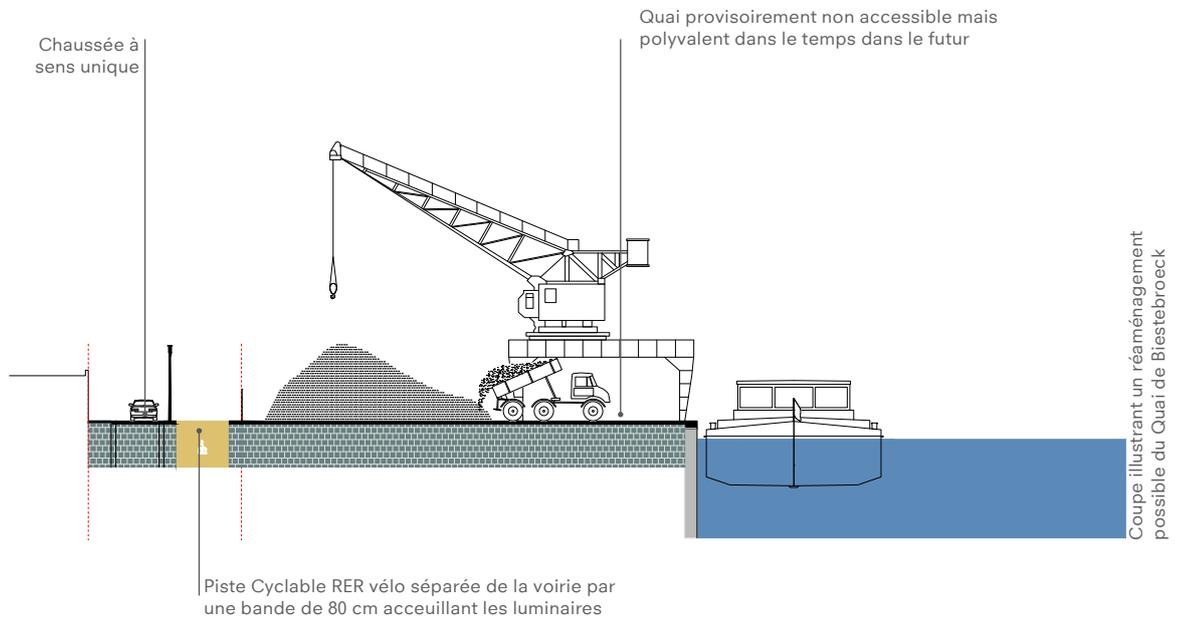
Principe d'utilisation polyvalente dans le temps du CTU en rive droite  
- annexe de la convention de Blue Line Logistics avec le Port

RECHERCHE PAR LE PROJET

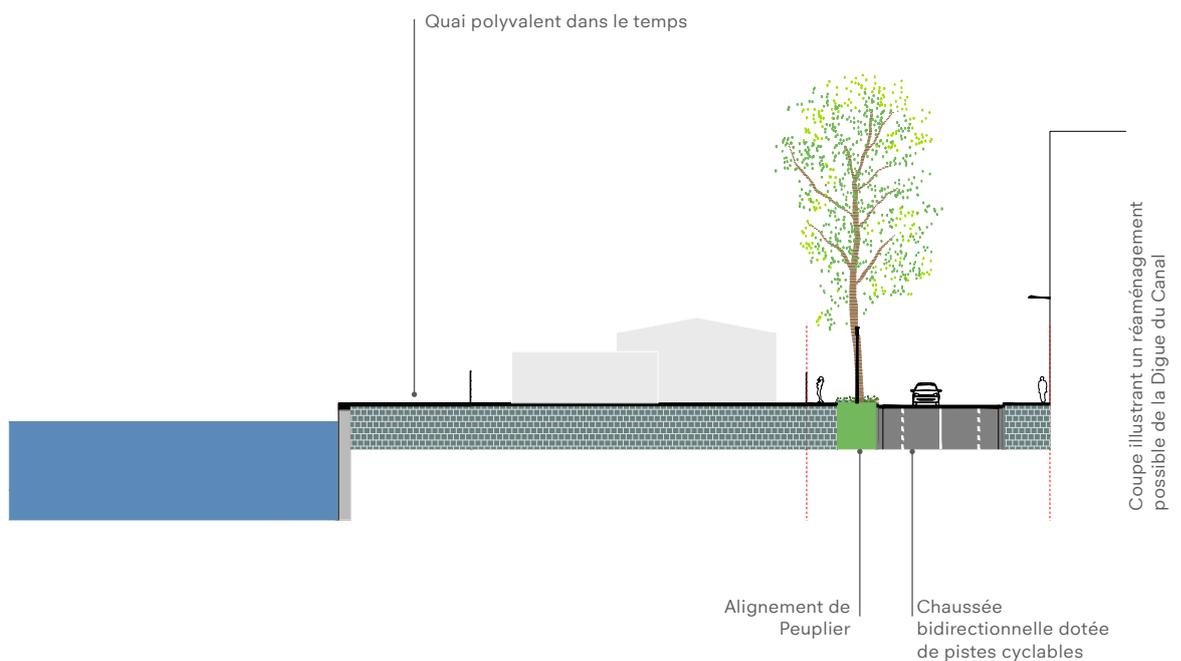


Référence de quais polyvalents dans le temps  
(Quai Tolbiac à Paris)

Le Quai de Biestebroeck, la voirie située derrière l'activité portuaire, accueille l'itinéraire canal du RER vélo. Cette voirie nécessite d'être réaménagée pour répondre aux recommandations. Au vu de sa largeur réduite, le BKP préconise de qualifier la voirie en voirie locale à sens unique pour empêcher le trafic de transit, d'homogénéiser sa matérialité et de positionner la piste cyclable bidirectionnelle de 3m50 de large côté canal, séparée du trafic automobile par une épaisseur de 80cm accueillant les luminaires.



De l'autre côté, rive droite, la Digue du canal peut recevoir un aménagement qualitatif traitant les abords futurs des zones portuaires avec des éléments paysagers qui prolonge les alignements présents le long du bassin Batelage.



La tête de Biestebroeck est appelée à devenir un espace public emblématique lié au canal. Elle offre une perspective axiale profonde sur le canal vers le sud-ouest et permet d'embrasser visuellement à la fois les activités économiques liées au canal et le redéveloppement urbain du quartier, qui accueillera des immeubles hauts. Il s'agit d'un espace public destiné à devenir emblématique, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)). Certains principes d'aménagement sont ainsi stratégiques pour cet espace public.

Premièrement, son aménagement doit participer à la cohérence du bassin. Le caractère industriel des quais doit être conservé. Ensuite, au niveau de sa vocation, la Tête de Biestebroeck doit être une place publique active et orientée sur le canal et la perspective. Son aménagement doit renforcer et mettre en scène sa situation unique et son importance régionale. Il doit également conforter son échelle pour que celle-ci soit en phase avec l'échelle spatiale du bassin et de la vue : l'aménagement doit veiller à garantir à cet espace son unité, et ne doit pas chercher à subdiviser cet espace en sous-espaces de plus petite ampleur. L'aménagement devrait enfin garantir et faciliter la possibilité d'y organiser des événements urbains de grande ampleur comme des concerts, des marchés, etc.



Référence d'espace public prolongeant la matérialité de quais portuaires (T Eilandje à Anvers)

## RECOMMANDATIONS

- La fonction économique du Bassin Biestebroeck est confortée. Les quais sont polyvalents dans le temps, voir ([Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79](#)), à l'exception de la Tête de Biestebroeck.
- Des percées visuelles devraient être garanties dans la prolongation des rues débouchant sur le bassin pour permettre une relation visuelle à l'eau.
- La matérialité des quais devrait être la plus continue et la plus homogène possible et doit renforcer le caractère industriel des quais.
- Les entrées et sorties des activités doivent être limitées et groupées afin de limiter le nombre de points de conflit avec les modes actifs et la circulation.
- Les murs de quais ainsi que les couvre-murs doivent être conservés.
- L'aménagement de l'espace public au nord du bassin de Biestebroek doit être cohérent des deux côtés du pont de Cureghem.
- régionale, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)). La place doit être conçue afin «d'appartenir» au canal et afin de répondre à son échelle.
- L'organisation et les aménagements de la place facilitent les activités urbaines, ci-inclus des événements de grande ampleur tels des concerts et des marchés.
- Les principales circulations de piétons et cyclistes ont lieu le long des axes publics principaux.
- Le développement des projets immobiliers adjacents - et particulièrement l'organisation de leur rez-de-chaussée - doit viser à activer l'espace public.
- Tous les espaces intérieurs dédiés aux activités productives doivent être accessibles aux véhicules de livraison d'une manière efficace. Un accès direct au rez-de-chaussée est préférentiel s'il est possible.
- Chaque unité de logement doit avoir une adresse claire sur la limite du domaine public.
- Le domaine public ne peut pas être situé sur des constructions souterraines qui ne soient pas elles-mêmes entièrement publiques.

### TÊTE DE BIESTEBROECK

- La tête de Biestebroeck doit être aménagée comme une place publique urbaine, orientée vers le canal. Il s'agit d'un espace unique par sa position dans l'axe de la voie d'eau et qui présente une importance

## AMBITION 2

# VALORISER LE BASSIN DU BATELAGE COMME ÉLÉMENT PAYSAGER ET PÔLE DE LOISIR

### ANALYSE

Le Bassin du Batelage est une figure paysagère à part entière où l'on retrouve la typologie assez typique des canaux brabançons. Le large bassin est en effet bordé d'alignements de peupliers qui lui confèrent une qualité unique à Bruxelles. Depuis la Digue du canal, mais également le Quai Biestebroeck, le Pont Marchant et le Pont Paepsem, des vues dégagées permettent d'apprécier ce patrimoine paysager. Des espaces publics le mettant en valeur devraient être aménagés aux extrémités et le long des quais, voir ([perspectives sur le bassin batelage, p.56](#)).

Le bassin a le potentiel de devenir l'espace public et paysager récréatif orienté sur le canal de la Région, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)). Le BKP préconise de matérialiser cette ambition notamment en renforçant les plantations existantes et par une piscine flottante sur le canal, offrant un lieu de baignade sécurisé.

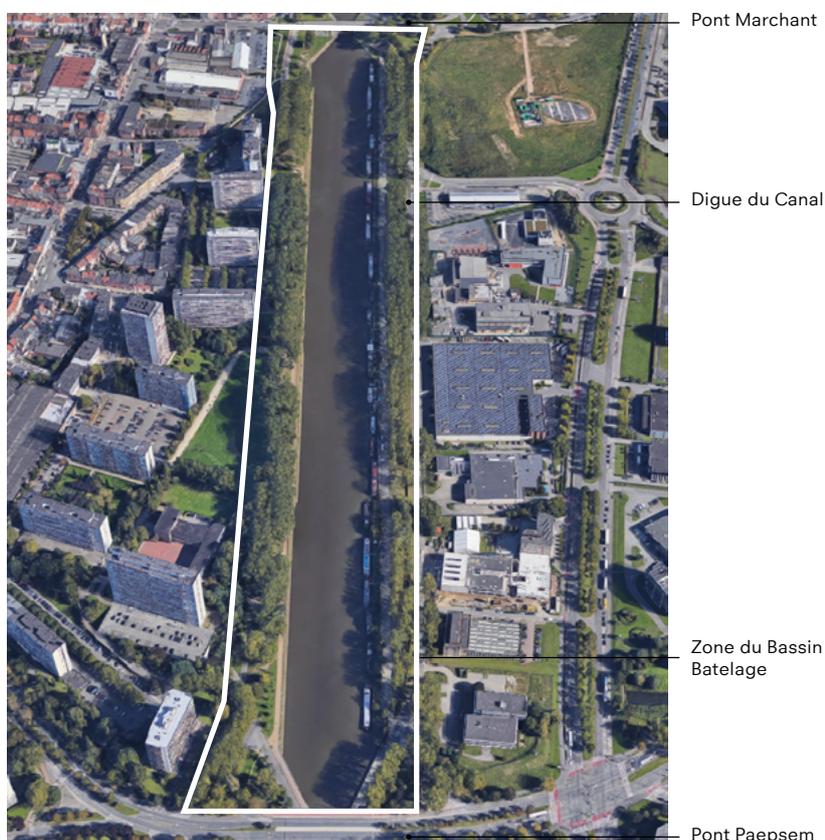
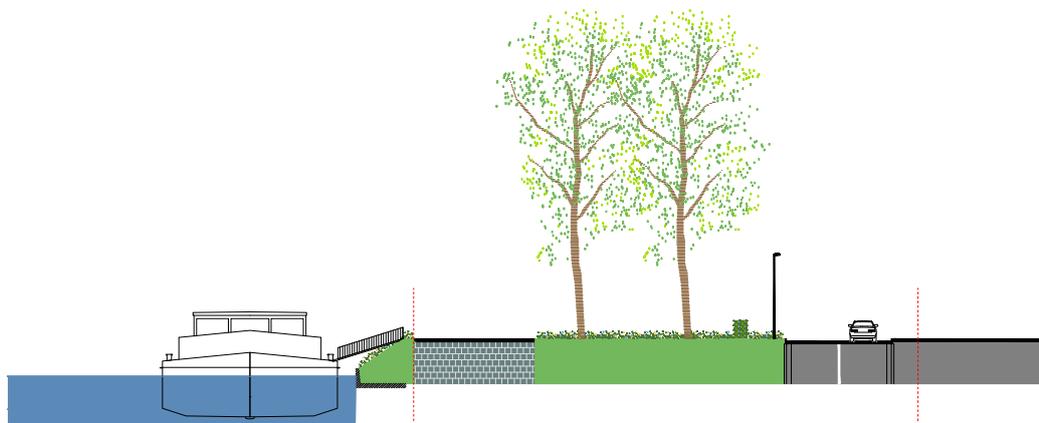




Photo de la rive gauche du Bassin Batelage

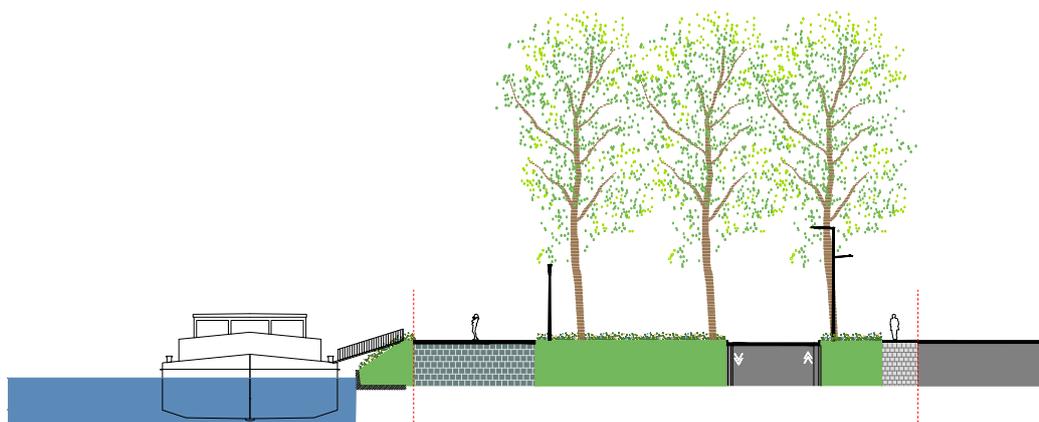


Coupe illustrant la situation existante de la Digue du Canal

## RECHERCHES PAR LE PROJET

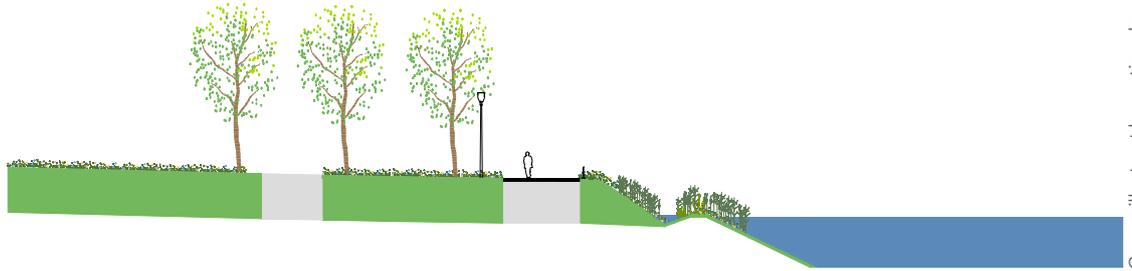
Une seule voie carrossable — la Digue du Canal— longe le Bassin du Batelage sur sa rive droite. Dans le cadre du PPAS Biestebroek qui interrompt cette voirie avant le Pont Marchant au niveau de la rue du Développement, le BKP préconise de la mettre en sens unique afin qu'elle réponde à son nouveau statut de voie de desserte locale. Cela permet d'imaginer un aménagement offrant plus d'espace aux modes actifs et spécifiquement aux piétons, et de compléter l'alignement de peupliers aujourd'hui interrompu localement par cette voirie en le positionnant entre le trottoir et la voirie, au sein d'une bande verte. La Digue du Canal se voit ainsi dotée des qualités d'une rue de quartier, alors qu'elle est aujourd'hui avant tout une voirie logistique inhospitalière.

RECHERCHE PAR LE PROJET

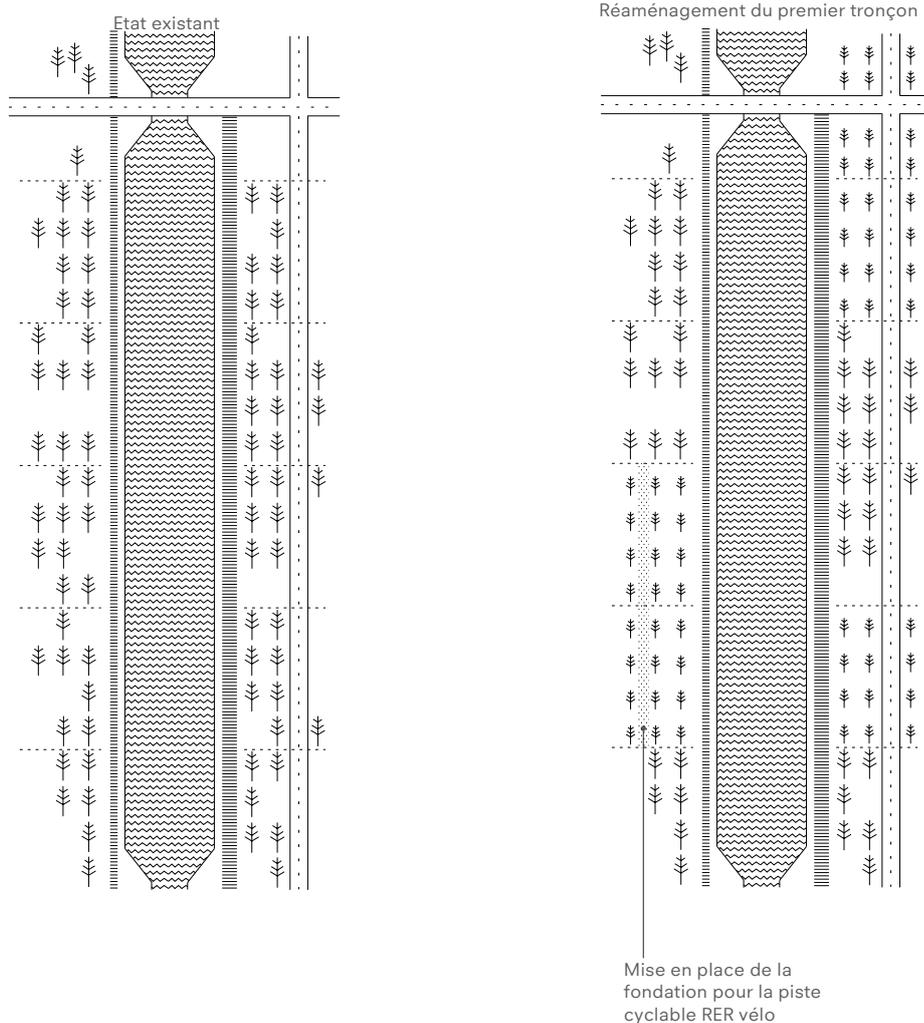


Coupe illustrant un réaménagement possible de la Digue du Canal

Un enjeu important du Bassin du Batelage et sa figure paysagère est la question de la gestion de ce patrimoine végétal que sont les alignements existants de peupliers sur les deux rives. Ceux-ci ont aujourd'hui tous plus ou moins le même âge et il s'agit d'anticiper leur renouvellement. La recherche par le projet s'est concentrée sur la recherche de solutions permettant de maintenir la présence et l'unité des peupliers dans le cas d'abattage ou de décès. Le BKP préconise dès lors de remplacer les peupliers par tronçon et, lors de l'abattage d'un tronçon, de replanter de nouveaux peupliers en complétant les alignements et en procédant aux travaux de fondations de la piste RER-vélo (voir infra).

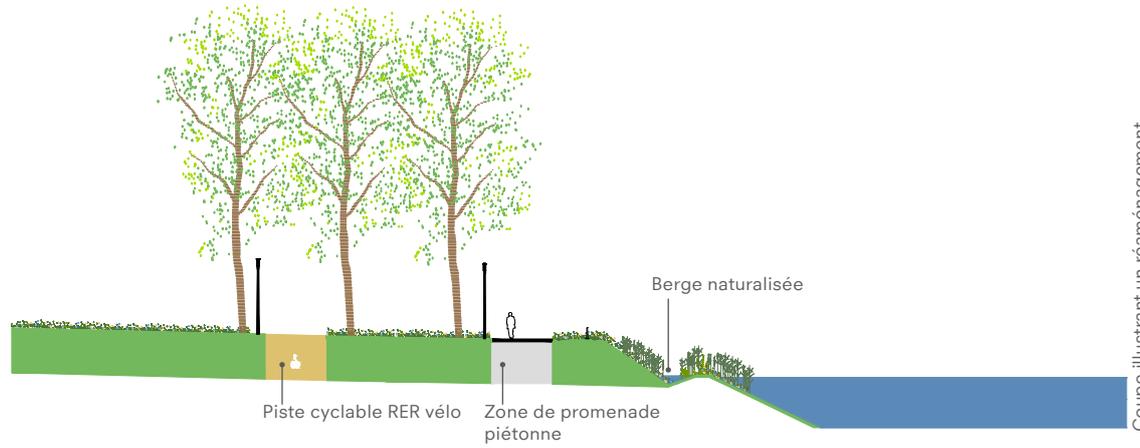


Coupe illustrant la gestion des alignements de peupliers

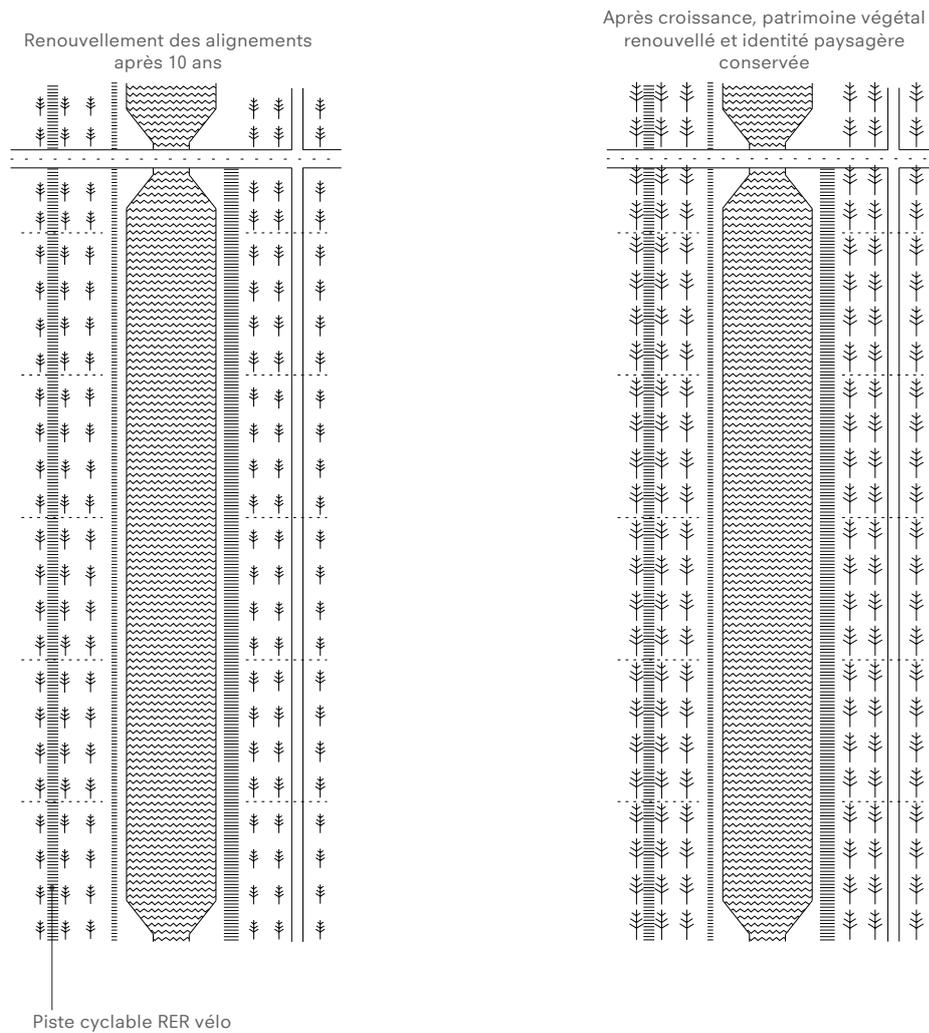


Plan de gestion par tronçon: remplacement des anciens peupliers et installation de la piste RER vélo, étapes 1 et 2

Cette stratégie permet au Bassin du Batelage de conserver l'identité paysagère qui lui donne aujourd'hui tant de qualité.



Coupe illustrant un réaménagement possible de la rive gauche du Bassin Batelage



Plan de gestion par tronçon: remplacement des anciens peupliers et installation de la piste RER vélo, étapes 3 et 4



Piste cyclable RER vélo

Luminaire type  
«quai»Zone de promenade  
piétonne

Berge naturalisée

Illustration d'un réaménagement possible

L'aménagement de la rive gauche du Bassin du Batelage a fait l'objet d'une attention particulière. Aujourd'hui, il s'agit certes d'un espace vert doté de qualités certaines de par la présence des peupliers, mais autrement assez dénué d'aménagement et d'usages. Le Quai Biestebroeck, la seule voie présente dans cet espace et dédiée aux modes actifs le long du canal, mélange de plus les usagers rapides du RER vélo avec les promeneurs et autres utilisateurs de cet espace vert. En lien avec le remplacement par tronçon des alignements de peuplier, le BKP préconise de positionner la piste cyclable bidirectionnelle du RER-vélo entre les deux alignements à l'ouest (un chemin existe d'ailleurs à cet endroit sur un grand tronçon) tandis que la promenade piétonne est maintenue le long du canal.

Sur cette rive, la possibilité existe de naturaliser la berge du canal.

## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- Le Bassin du Batelage peut accueillir des embarcations récréatives (kayak, pédalo, ...), voir ([Profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.75](#)).
- Une piscine flottante devrait être aménagée, sa localisation exacte doit être étudiée. La rive gauche est à privilégier.
- Les quais sont publics.
- Le Bassin du Batelage est un espace public emblématique, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).
- Les voiries et espaces dédiés aux modes actifs respectent les recommandations de la continuité 2, ([Espaces publics linéaires, p.81](#)).

### PLANTATIONS

- Les alignements de peupliers doivent être complétés afin d'obtenir trois alignements continus sur chaque rive.
- Les arbres doivent être remplacés par tronçon. Chaque tronçon doit comprendre au minimum 50 arbres.
- Tous les arbres doivent être remplacés endéans une période de maximum 10 ans.
- Les nouveaux arbres à planter doivent tous être du genre peuplier (*Populus*). L'espèce de référence doit être le Peuplier du Canada 'Robusta' (*Populus x canadensis* 'Robusta') ou le Peuplier noir (*Populus nigra*), mais il est conseillé de planter plusieurs espèces ou cultivars de peuplier de façon mélangée. Néanmoins, l'apparence des peupliers doit être unitaire et leur croissance doit être identique.
- Tous les arbres nouvellement plantés doivent être élagués pendant environ 15 ans pour arriver à une hauteur de tronc sans branches d'au moins 6 m. Cela devrait être réalisé sur la base d'au moins 3 sessions

d'élagages. La hauteur du tronc sans branche de tous les arbres doit être aussi uniforme que possible.

- Lorsque les arbres sont situés à une courte distance des trottoirs existants ou à venir, une barrière anti-racines appropriée doit être mise en œuvre.

### RIVE GAUCHE

- Une piste cyclable bidirectionnelle doit être aménagée entre les deux alignements de peupliers les plus éloignés du canal.
- Une promenade piétonne doit être aménagée le long de la voie d'eau.
- Des luminaires type «quai» doivent accompagner ces deux infrastructures.
- Les berges devraient être naturalisées.

### RIVE DROITE

- La Digue du Canal doit être en sens unique, elle a une largeur cible de 6m
- La chaussée est interrompue à partir de la Rue du Développement. Elle doit être prolongée par un aménagement piéton de la même largeur
- Des pistes cyclables unidirectionnelles doivent être aménagées sur la chaussée
- Une bande verte accueillant les luminaires doit être aménagée côté immeuble le long de la chaussée
- Un trottoir de 2m40 est aménagé côté immeubles
- Le chemin de halage existant côté canal doit voir sa largeur réduite à 5m
- Des luminaires type «quai» doivent accompagner le chemin longeant la berge, côté immeubles
- La planification des développements immobiliers adjacents — et en particulier l'organisation des rez-de-chaussée — doit viser à activer l'espace public

## AMBITION 3

# AMÉLIORER LES CONNEXIONS ENTRE LES QUARTIERS EXISTANTS ET LES BERGES DU CANAL

### ANALYSE

Les voiries liant la Chaussée de Mons au canal illustrent les constats posés dans le chapitre ([Espaces publics linéaires, p.81](#)): les espaces ont été aménagés principalement pour le mode automobile; les voiries sont surdimensionnées et génèrent des espaces publics que l'on peut qualifier de résiduels où les autres modes de déplacement ne possèdent pas d'aménagements qualitatifs. Les voiries sont pourtant empruntées principalement par un trafic local, ce qui permet un potentiel d'amélioration non négligeable. La relation au canal n'est à l'heure actuelle pas du tout valorisée alors que les quartiers résidentiels situés aux alentours pourraient profiter de cheminements qualitatifs les menant aux espaces ouverts du canal, et notamment du bassin du Batelage et de Biestebroek. Des problèmes d'inondations ont également été notés.

Le BKP préconise dès lors d'aménager ces espaces publics linéaires en suivant les recommandations relatives au partage de l'espace public ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)), et aux ([voiries débouchant sur le canal, p.135](#)). Lors de ces réaménagements qui généreront plus d'espaces pour les modes actifs, il est également préconisé de mettre en place une gestion plus durable des eaux de pluies afin de diminuer les risques d'inondations. Pour cela, il est recommandé de suivre les recommandations du chapitre ([Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171](#)). Ces aménagements de gestion de l'eau naturels et durables seront aussi l'occasion de renforcer la présence végétale et de contribuer à l'ambition ([Renforcer les réseaux écologiques, p.165](#)).



Espaces publics à aménager pour améliorer les connexions avec les berges du canal

## RECOMMANDATIONS

- La Rue Pierre Marchant doit être aménagée comme axe traversant et respecter les recommandations liées : (*Axes traversants, p.135*). Sa matérialité doit être cohérente avec la Rue de la Petite-Ile.
  - Les autres voiries doivent être aménagées comme voiries débouchant sur le canal
- et respecter les recommandations liées : (*voiries débouchant sur le canal, p.135*).
- Les recommandations des chapitres (*Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171*) et (*Renforcer les réseaux écologiques, p.165*) doivent être respectées.

## AMBITION 4

# STRUCTURER LES NOUVEAUX QUARTIERS DE LA RIVE DROITE AUTOUR D'UNE ARMATURE VERTE

### ANALYSE

La zone de la rive droite, entre le canal et le Boulevard Industriel/Rue des Deux Gares est appelée à connaître une profonde mutation suite notamment à la mise en œuvre du PPAS Biestebroeck. Celui-ci prévoit la construction d'un quartier dense et mixte réinventant la place des industries en ville et offrant l'opportunité d'imaginer un nouveau morceau de ville profitant de la proximité immédiate du canal et de ses qualités.

L'aménagement des espaces publics de la rive droite est ainsi à réimaginer fondamentalement pour créer un nouveau morceau de ville qualitatif et agréable. Il s'agit de l'occasion d'appliquer l'ensemble des principes préconisés par le BKP sur ce qui peut presque être considéré comme une page blanche afin de générer des espaces publics clairement identifiables au territoire du canal, et mettant en avant ses qualités et potentiels.

Le BKP préconise notamment d'orienter fondamentalement l'organisation des espaces publics sur le canal, par la création d'une armature verte —des coulisses— transversale au canal et accompagnant les cheminements vers les bassins Biestebroeck et du Batelage.



Zone de la rive droite appelée à connaître une profonde mutation

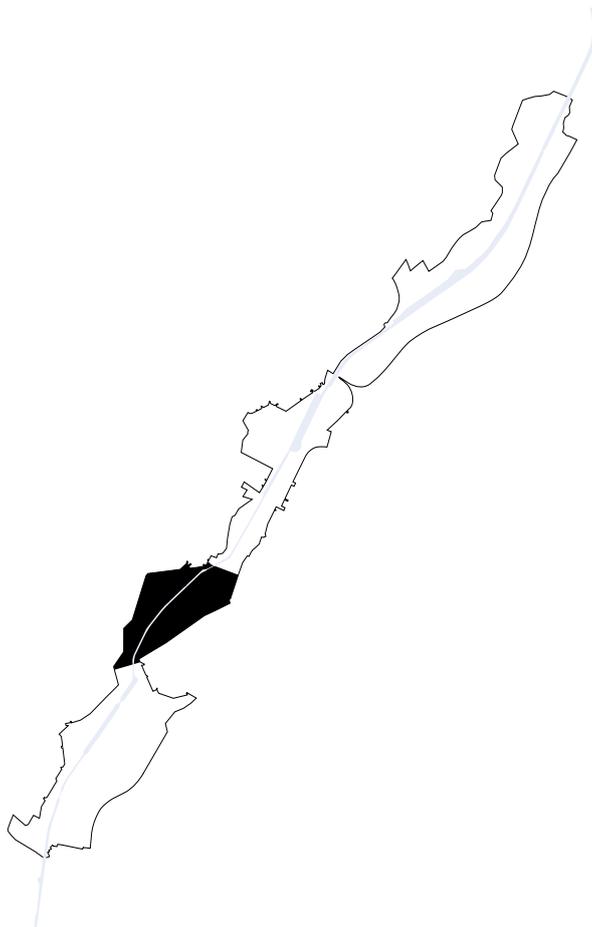
## RECOMMANDATIONS

- Les espaces publics linéaires sont aménagés conformément aux recommandations générale du chapitre (*Espaces publics linéaires, p.81*), et en particulier (*Aménager des espaces publics multimodaux, p.89*), et (*Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133*).
- La circulation principale des cyclistes et piétons suit les axes publics principaux.
- La Rue de la Petite-Ile doit être aménagée comme axe traversant et respecter les recommandations liées: (*Axes traversants, p.135*). Sa matérialité doit être cohérente avec la Rue Pierre Marchant.
- Le Parc Goujon est aménagé comme Parc Paysager Linéaire, voir (*Parcs paysagers linéaires, p.162*).
- Il doit accueillir des installations récréatives pensées à l'échelle du quartier de Biestebroek dans son ensemble.
- Son aménagement devrait rappeler les rives de la Senne. La végétation est diversifiée, à l'aide de différentes essences pionnières. L'eau de pluie est tamponnée et infiltrée autant que possible sur site. Certaines zones peuvent ainsi être humides, permettant le développement de plantations spécifiques aux zones humides et aux berges de rivières. Il faudrait également investiguer la possibilité d'y diriger les eaux de pluies des parcelles (publiques) adjacentes.
- Les recommandations des chapitres (*Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171*) et (*Renforcer les réseaux écologiques, p.165*) doivent être respectées.
- Les axes transversaux et les espaces verts sont des éléments d'un paysage à coulisses qui se connecte au paysage à compartiment, voir (*Renforcer les trois paysages du canal, p.145*).
- Les plantations dans les espaces de voiries publiques sont regroupées dans des surfaces perméables qui permettent de tamponner l'eau de pluie localement, tandis que les groupements de plantations permettent de générer des biotopes plus intéressants que des arbres solitaires. Les arbres existants sont conservés et sont à la base de ces surfaces perméables élargies. Les plantations doivent générer une diversité d'essence et de qualité visuelle du végétal dans l'espace public.
- Lorsque de nouvelles connexions publiques sont créés, celles-ci ont un statut clair et prolongent l'espace public principal de manière cohérente (mobilier, lumineuse, ...). L'organisation des rez-de-chaussée vise à activer l'espace public.
- Des éléments de mobilier adaptés doivent être prévus. Ils sont homogènes et cohérents à l'échelle du quartier.
- La planification des développements immobiliers adjacents aux espaces publics— et en particulier l'organisation des rez-de-chaussée — doit viser à activer l'espace public.
- Chaque unité de logement doit avoir une adresse claire sur la limite du domaine public.
- Le domaine public ne peut pas être situé sur des constructions souterraines qui ne soient pas elles-mêmes entièrement publiques. L'espace public doit être de pleine terre.
- Les espaces de stationnements dans le domaine public sont limités au maximum.
- Les accès vers les stationnements doivent être aménagés en limitant au maximum l'encombrement des façades des rez-de-chaussée.



D – 4

# QUARTIER ABC





Diversité du bâti



Zones de recul peu qualitatives



Vue vers la porte de Ninove



Traversée sous le Pont de Cureghem



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone du Quartier ABC concerne le quartier formé autour des Abattoirs, de Birmingham et de Cureghem. La zone est délimitée à l'ouest par la Rue Birmingham, l'Avenue François Malherbe et la Rue Scheutveld. A l'est, elle est délimitée par la Chaussée de Mons, la Rue Haberman, la Rue de la Rosée et le Boulevard de l'Abattoir. Elle inclut le Pont de Cureghem et la Porte de Ninove, qui délimitent respectivement son côté sud et nord.

Dans cette zone, le canal étroit est bordé d'un paysage qui évolue d'un environnement très urbain et mixte, entre la Porte de Ninove et le Pont Delacroix où se mélangent des immeubles de logements et des entrepôts, vers un environnement plus suburbain et monofonctionnel, principalement composés de grandes parcelles accueillant des entreprises et commerces de gros qui est amené à évoluer en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain.

La structure urbaine confirme également cette disparité. Au nord, les quartiers denses d'habitations et d'activités sont desservis par un maillage de rues dont la plupart se prolongent de part et d'autre du canal lui-même traversé de ponts ou passerelles.

Au sud du Pont Delacroix, la rive gauche et droite sont différentes et sont d'ailleurs séparées par le canal sans aucune traversée sur plus d'1 km. Sur la rive gauche, la L28 crée une barrière urbaine définissant une large zone où des activités et des commerces de gros sont implantés en ordre ouvert. La topographie entre les quais et la Rue Birmingham, qui occupe la crête, renforce cette situation : il n'y a ainsi pas de connexion publique entre le canal et la Rue Birmingham. Après la L28, le quartier de la Rue Wayez sur la rive droite, une grande partie de la zone est utilisée par l'emprise des abattoirs et de l'Erasmushogeschool Brussel qui y est accolée. Le tissu retrouve ensuite plus au sud sa forme plus urbaine et mixte de la partie nord du site, quoiqu'étant moins densément bâti.

Si le canal est étroit dans la zone, il en est de même pour les quais. Ceux-ci sont les axes de circulations principaux dans la zone et desservent la majeure partie des entreprises. Ils accueillent dès lors un trafic important, qui laisse peu de place aux modes actifs. De plus, les entrées et sorties des entreprises interrompent fréquemment les trottoirs qui est parfois utilisé comme zone de manœuvre pour accéder à des espaces de stationnement privés. La délimitation du domaine public est ainsi rendue peu claire.

Un manque d'espace public en lien avec le canal est présent dans cette zone. Si au nord la requalification de la Porte de Ninove a permis une diminution de l'espace dédié aux véhicules et la création d'un parc public, celui-ci n'a pas de relation avec le canal proche. L'Ecluse de Molenbeek est en effet une zone totalement inaccessible au public. Au sud, le Pont de Cureghem est aujourd'hui entièrement dédié au trafic et est particulièrement inhospitalier. Une redéfinition similaire en termes de mobilité à celle qui a eu lieu à la Porte de Ninove devrait permettre la création d'un espace public liant les deux rives. Entre les deux, le redéveloppement des Abattoirs crée le potentiel d'imaginer un espace public de qualité côté canal, à la place du grand parking à ciel ouvert qui se prolonge également par celui de l'Erasmushogeschool Brussel. En face des abattoirs le développement de la Zone d'Entreprises en Milieu Urbain devrait permettre la création d'un maillage d'espaces publics plus structurant, créant des liens entre la Rue Birmingham et le canal.

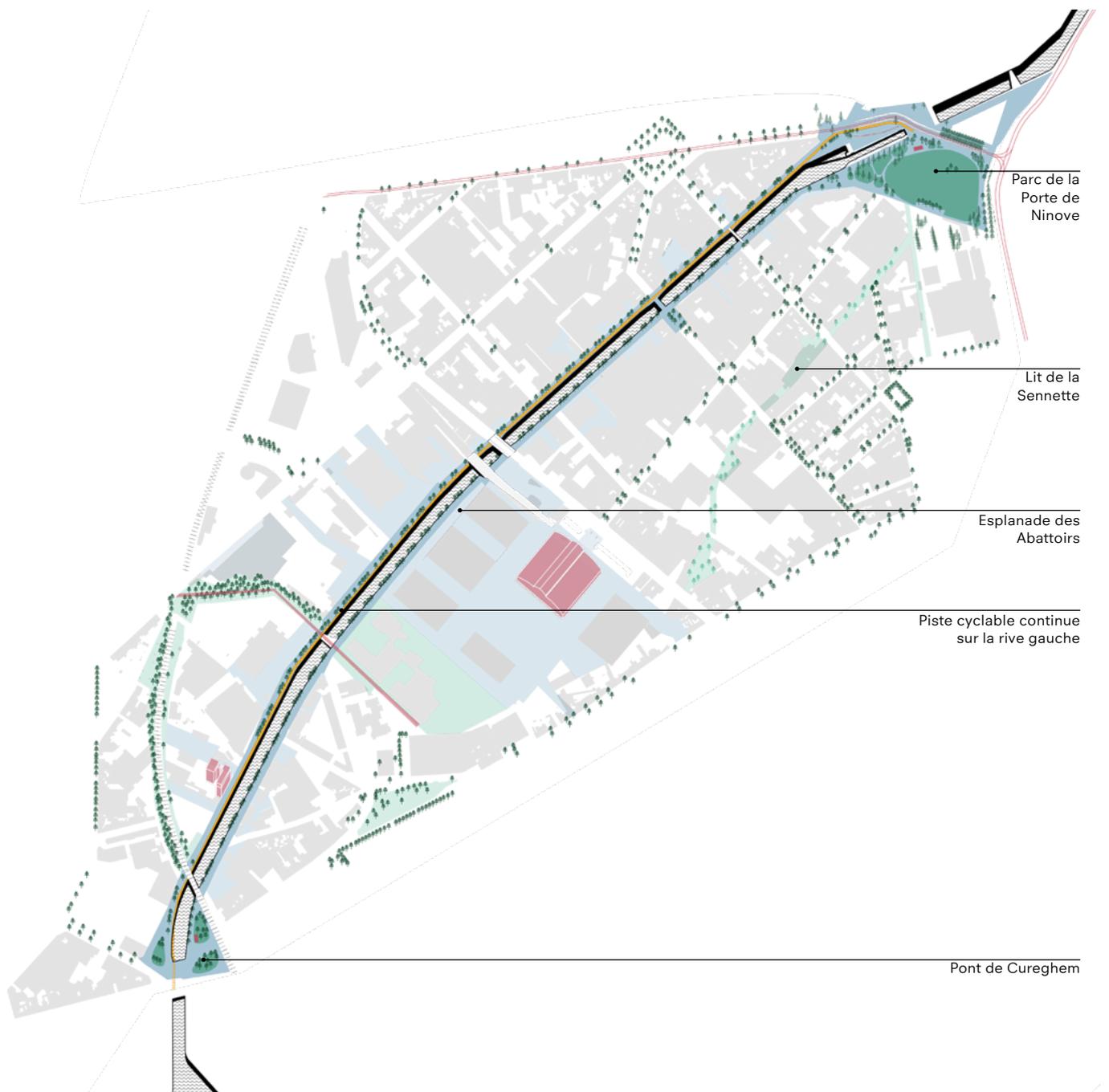


Figure D4-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Aménager le Pont de Cureghem comme un véritable espace public**
- 2. Créer un espace public le long du canal au niveau des Abattoirs**
- 3. Améliorer la relation à l'eau des espaces publics de la Porte de Ninove**
- 4. Valoriser l'ancien lit de la Sennette**
- 5. Aménager une piste cyclable continue sur la rive gauche**

# AMBITION 1

## AMÉNAGER LE PONT DE CUREGHEM COMME UN VÉRITABLE ESPACE PUBLIC

### ANALYSE

Le Pont de Cureghem, ou le Square Vandervelde, est aujourd’hui entièrement dédié au trafic et est particulièrement inhospitalier. Pour un pont, il n’offre aucune relation qualitative à l’eau. Il est organisé comme un carrefour assez complexe, comprenant plusieurs sous-carrefours, dont un du côté de la Rue Wayez, et l’autre du côté de la Rue Emile Carpentier, et fonctionnant partiellement comme un rond-point à feux, organisant des voiries à sens uniques autour de l’ancienne gare de chemin de fer—dont la façade murée subsiste— de la L28 qui est ici en talus. Une ligne de tram traverse ce grand carrefour de la Chaussée de Mons vers la Rue Wayez, avec l’arrêt Cureghem au centre de celui-ci. Celui-ci est peu accueillant, isolé et difficile d’accès pour les quartiers environnants au vu du nombre de voies routières à traverser.

Sur la rive gauche juste après le pont, un espace public triangulaire est présent entre le Quai Fernand Demets et le canal. Bien que planté d’alignement d’arbres de haute taille, il est aujourd’hui sans vocation et est résiduel. Face à cet espace est programmé la construction d’un ensemble de logements orienté sur une marina.

En face, sur la rive droite, un îlot est enclavé par des voies de circulation en sens unique, le Quai de l’Industrie le long du canal et la Rue de l’Ancienne Gare. Un car wash, une cabine électrique et un immeuble mixte sont les seules activités de cet îlot.

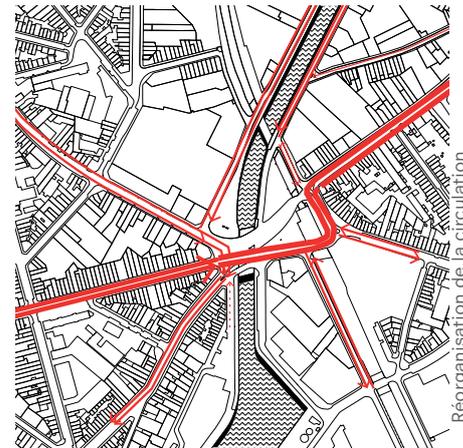
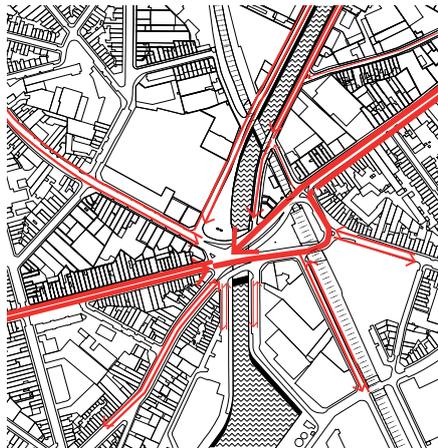
La traversée du RER vélo se fait aujourd’hui sous le pont. Le passage est néanmoins très étroit et ne répond pas aux recommandations pour le RER vélo. Les voiries créent ainsi une série de sous-espaces déconnectés et enclavés par l’infrastructure, qui empêche la création d’un sentiment d’unité et de cohérence, renforce la barrière que représente le canal par la difficulté de la traversée, et donne cette atmosphère d’un espace principalement axé sur le trafic et sa gestion.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

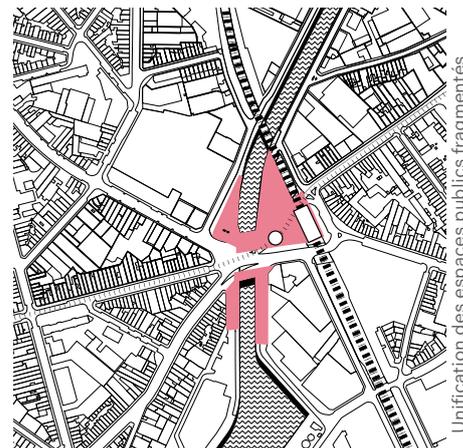
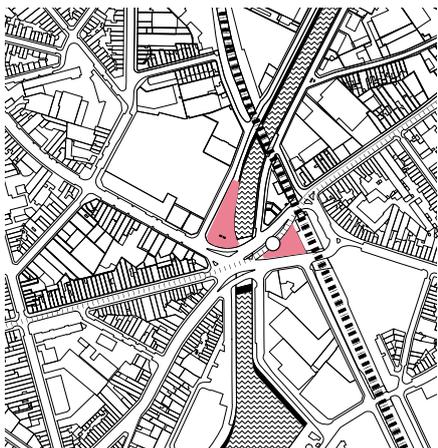
Le potentiel de cet espace de devenir un espace public à part entière (Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71) a été investigué par la recherche par le projet. Celle-ci est partie des mêmes principes qui ont été mis en œuvre sur la Porte de Ninove pour définir des solutions d'aménagement qualitative.

Premièrement, l'organisation du schéma de circulation du carrefour a été repensé pour concentrer les voiries et favoriser la création d'un espace public unitaire sur leur pourtour. Ainsi, une possibilité mise en avant est celle de supprimer les sens uniques autour de l'ancienne halte pour concentrer l'ensemble des directions et des voiries sur la Rue Gouverneur Nens et la Rue Emile Carpentier. Selon cette proposition, le trafic du Quai de l'Industrie est redirigé sur la Rue de l'Ancienne Gare qui est elle aussi mise sur deux directions.



Réorganisation de la circulation

Cette réorganisation des voiries et du carrefour permet de gagner un espace non négligeable sur la partie nord du pont. Cet espace forme un ensemble d'un seul tenant qui englobe dès lors le triangle délaissé sur le Quai Fernand Demets. La possibilité de reconfigurer l'îlot situé entre le Quai de l'Industrie et la L28 pour l'intégrer à cet espace est également mise à jour.



Unification des espaces publics fragmentés

Ce faisant, il est possible d'imaginer un espace public continu rejoignant les deux côtés du canal, et permettant également d'y intégrer la ligne de tram et l'arrêt Cureghem en son centre (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89). La façade de l'ancienne gare ferroviaire peut être mise en valeur au sein de cet espace public et peut-être un jour, être ouverte dans le cadre d'une remise en exploitation de cet arrêt. L'espace public unitaire comprend de cette manière deux espaces se faisant face de part et d'autre du canal, sur lesquels une programmation d'espace public, de lieu de séjour et de loisir, peut être envisagée. Ils pourraient ainsi accueillir une relation qualitative à la voie d'eau pour les quartiers de Cureghem et de la Rue Wayez environnant.



Illustration d'un réaménagement possible du Pont de Cureghem

## RECOMMANDATIONS

- Le Pont de Cureghem doit être aménagé comme un véritable espace public, au lieu d'être exclusivement un carrefour, il s'agit d'un espace public emblématique potentiel ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).
- Les espaces publics résiduels enclavés ou inaccessibles doivent être supprimés
- Le Pont de Cureghem est une connexion qualitative pour les modes actifs entre le Quai de l'Industrie, le Quai Fernand Demets, le Quai de Biestebroek, la Digue du Canal, la Rue Wayez, la Chaussée de Mons, l'Avenue Raymond Vander Bruggen, la Rue Gouverneur Nens et la Rue Emile Carpentier ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)).
- L'aménagement du Pont de Cureghem valorise les perspectives sur le canal des deux côtés du pont ([Mettre en scène le canal, p.55](#)).
- L'aménagement du Pont de Cureghem créé une unité spatiale cohérente reliant les deux rives du canal au nord du pont
- L'espace public doit être programmé comme lieu de séjour et de déambulation et recevoir un mobilier adéquat, voir ([Mobilier, p.112](#)).
- La façade de la gare de chemin de fer devrait être mise en valeur.
- L'utilisation des matériaux pour l'espace public doit être cohérente et chercher à créer des continuités avec les quais du canal, voir ([matériaux, p.103](#)).
- L'arrêt de transport public devrait être aménagé au sein de l'espace public du côté nord du pont.
- Les voiries devraient être rassemblées du côté sud du pont, en passant par la Rue Emile Carpentier et la Rue Gouverneur Nens.
- La possibilité de réaménager le carrefour routier pour le simplifier et optimiser sa surface doit être étudiée.
- La possibilité d'élargir le passage sous pont de la voie cycliste doit être étudiée, voir ([Promouvoir les mobilités actives, p.91](#)).
- La possibilité de reconfigurer l'îlot situé entre le Quai de l'Industrie et la L28 pour l'intégrer à l'espace public devrait être étudiée.
- L'aménagement doit intégrer des espaces verts. Ceux-ci permettent de renforcer les liaisons écologiques, voir ([Renforcer les réseaux écologiques, p.165](#)).

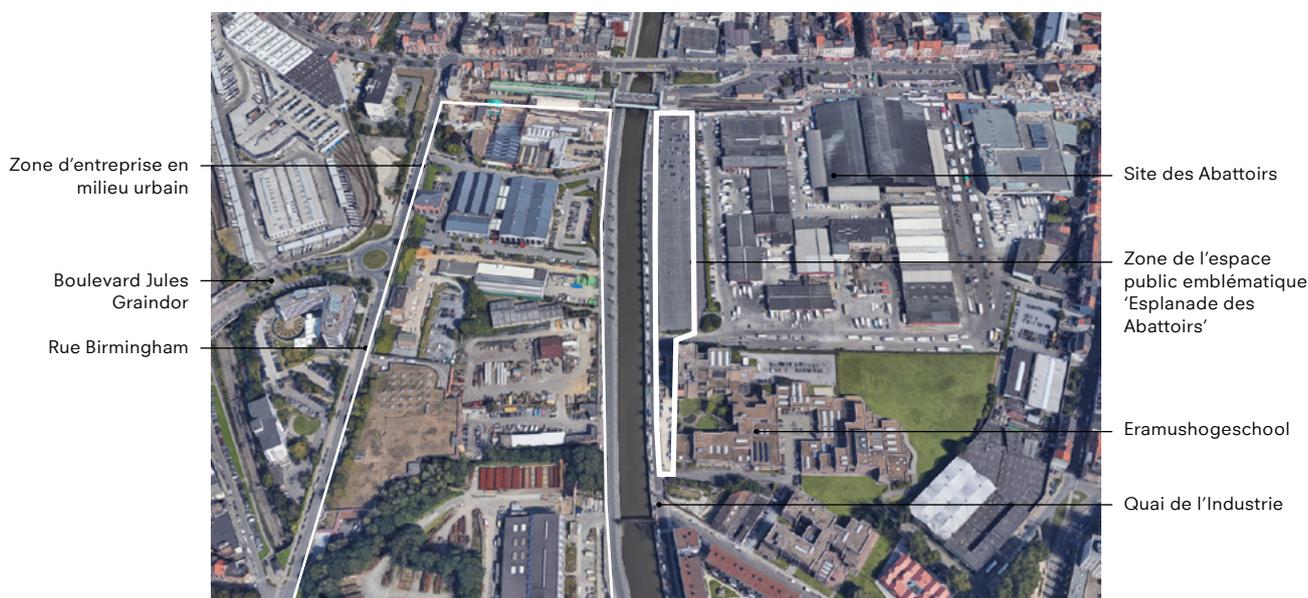
## AMBITION 2

# CRÉER UN ESPACE PUBLIC LE LONG DU CANAL AU NIVEAU DES ABATTOIRS

### ANALYSE

Aujourd'hui, au niveau des abattoirs et de l'Erasmushogeschool, les espaces le long du canal sont principalement dédiés à du stationnement. Les abattoirs se sont engagés dans un redéveloppement et une réorganisation de leur site qui ambitionne la construction de nouveaux immeubles côté canal. Ceux-ci devraient s'implanter en partie sur la zone de parking actuel, en recul. Déjà présent dans le masterplan initial (ORG, 2012), ces principes sont confirmés par les études successives commandées sur la zone par la Communauté Flamande (Cosmopolis+BUUR+Idea Consult, 2014 ; BRUT + KARBON', 2015) ainsi que les études et documents stratégiques (CDQ, CRU, PAD) de la Région qui étudient notamment plus en détail les relations avec le site de l'Erasmushogeschool. Un masterplan est actuellement en cours pour affiner cette réflexion

Dans le cadre du CRU, deux liaisons transversales, qui étaient déjà proposées par ces différentes études, sont de plus programmées à cet endroit pour relier la Rue Birmingham au site des abattoirs élargis. La première recrée une connexion là où existait une voie de chemin de fer desservant les abattoirs, imaginée plutôt comme connexion modes actifs et paysagère. La deuxième entend créer une nouvelle connexion dans le prolongement du croisement avec le Boulevard Jules Graindor. Cette passerelle entend également participer à la structuration urbaine de la Zone d'Entreprises en Milieu Urbain présente sur la rive gauche et de son redéveloppement.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet s'est concentrée sur l'intégration de ces différents enjeux et recherches dans le but de développer un espace public de qualité et emblématique le long du canal ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)), permettant de structurer ces différents développements.

Celui-ci peut s'imaginer comme un espace public qualifiant la relation qu'entreprendront le site des abattoirs et de l'Erasmushogeschool avec le canal et les quais. Il s'oriente dès lors plutôt comme un espace de type parvis ou esplanade, qui cadre, met en valeur les façades de ces (futur) immeubles sur le canal et leur donne accès. Il doit être conçu comme une unité spatiale unique et cohérente. Il est entièrement dédié aux piétons et modes actifs, à l'exception des entrées et sorties de véhicules, qui devraient être groupées et organisées en un point de contact unique avec le Quai de l'Industrie pour ensuite desservir les deux sites. Les espaces de stationnement existant sont dès lors supprimés sur toute sa longueur côté immeubles.

Nouveau pont levant ou passerelle reliant les espaces publics

nouvel espace public structurant prolongeant le franchissement

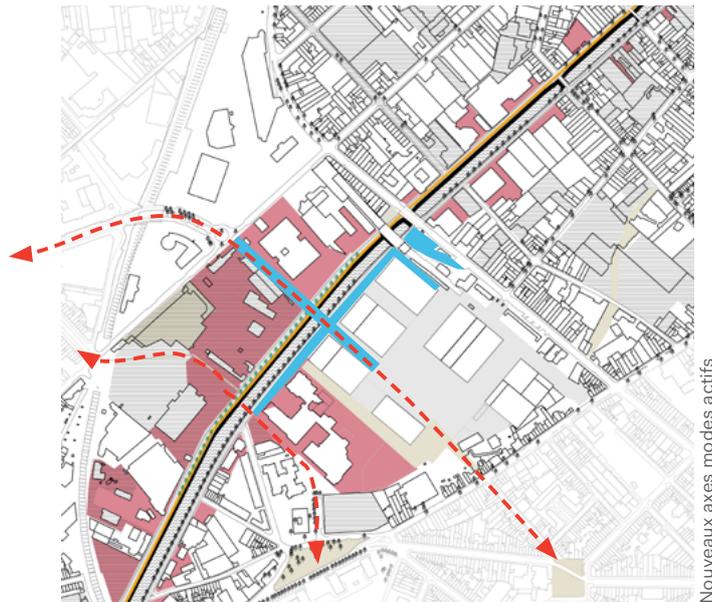


Passerelle cyclo-piétonne

Illustration d'un espace public potentiel le long de la Erasmushogeschool et des Abattoirs côté canal

L'espace public devrait prolonger la matérialité des trottoirs côté ville du Quai de l'Industrie. La différence de niveau entre les quais et le site devrait être résolu par une série de marches ou gradins continus sur toute la longueur, qui s'implanteraient en maintenant une largeur de 3 m minimum pour la continuité du trottoir. La matérialité de cet élément plus élevé pourrait éventuellement être différente, bien que cohérente, de la matérialité des trottoirs. Cette matérialité doit être continue sur toute la longueur. L'espace public devrait intégrer des assises et éléments de mobilier urbain, ainsi que des arbres et plantations dans sa partie haute, avec des essences se différenciant des essences des plantations des quais du canal pour montrer la spécificité de cet espace. Des extensions des activités présentes aux rez-de-chaussée des immeubles bordant l'espace public doivent être encouragées, mais limitées et encadrées par un règlement spécifique pour garantir une cohérence des aménagements et mobiliers, sur la partie haute.

Par rapport aux liaisons transversales envisagées pour les modes actifs, la recherche a montré le potentiel qu'elles possèdent d'activer les espaces publics des quais du canal et de l'esplanade des abattoirs, en facilitant les déplacements et les connexions avec les axes longitudinaux existants, notamment l'itinéraire RER-vélo longeant le canal. Il est dès lors important d'aménager des connexions directes à ces différents espaces publics. Si elles sont de type passerelles hautes, des rampes devraient les prolonger à l'intérieur des sites de part et d'autre du canal, pour garantir une accessibilité aisée pour les cyclistes. Un pont levant permettrait d'éviter cet « encombrement » infrastructurel.



Nouveaux axes modes actifs

Quelle que soit le type de liaisons transversales mis en œuvre, elles devraient permettre de rejoindre, côté rive gauche le croisement entre la Rue Birmingham et le Boulevard Jules Graindor. Le même principe s'applique côté abattoir, où les liaisons transversales devraient permettre à terme de rejoindre la Chaussée de Mons. Idéalement, ces liaisons transversales forment l'amorce d'un nouveau maillage d'espaces publics qualitatifs soutenant le développement futur du quartier et devraient dès lors présenter des cohérences d'aménagement de part et d'autre du canal (largeur, matérialité, plantations, mobiliers, etc.).

## RECOMMANDATIONS

- L'esplanade des Abattoirs doit être aménagée comme un espace emblématique, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).
- L'esplanade est aménagée de manière unitaire et permet une relation qualitative et non-obstruée avec le canal.
- L'esplanade devrait être aménagée comme un parvis des immeubles et leur donne accès. Ceux-ci devraient avoir des façades activées côté canal.
- L'esplanade pourrait être aménagée avec une partie haute et une partie basse. Des escaliers et/ou gradins articulent la différence de hauteur sur toute la longueur de l'esplanade.
- La largeur minimale de la partie basse, en comptant le trottoir doit être de 3m minimum.
- La matérialité de l'esplanade doit être continue pour sa partie basse avec le trottoir du quai.
- Des éléments de verdure ponctuels devraient être mis en œuvre sur l'esplanade haute, les essences sont différentes de celles plantées sur les quais.
- Un règlement pour encadrer les terrasses doit être élaboré, celles-ci ne devraient pas occuper plus de la moitié de la partie haute de l'esplanade.
- L'esplanade doit être pourvue d'un éclairage cohérent et homogène.
- L'esplanade doit être pourvue d'éléments de mobilier urbain robustes et homogènes et dégageant un caractère industriel.
- L'esplanade doit être interdite aux véhicules, à l'exception des livraisons exceptionnelles et des véhicules SIAMU.
- Le nombre d'accès aux sites des abattoirs et de l'Erasmushogeschool doit être limité au maximum, l'objectif étant un accès unique et partagé.
- Les espaces publics débouchant sur l'esplanade doivent être destinés aux modes actifs.
- L'aménagement devrait permettre la tenue d'évènements ponctuels.
- Les liaisons pour modes actifs transversales doivent garantir une connexion directe et aisée avec l'itinéraire RER vélo longeant le canal sur la rive gauche, le haut d'Anderlecht et la L28. Ces connexions doivent être accessibles et sécurisées 24/7.
- Les liaisons transversales devraient garantir à minima des connexions directes entre les différents espaces publics suivants : quais du canal rive gauche et rive droite, esplanade des Abattoirs, Rue Birmingham, Boulevard Jules Graindor.
- L'esplanade doit être pourvue d'éléments de mobilier urbain robustes et homogènes et dégageant un caractère industriel.
- Les recommandations des chapitres ([Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133](#)) ([Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171](#)) sont d'applications pour les liaisons transversales.

## AMBITION 3

# AMÉLIORER LA RELATION À L'EAU DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE DE NINOVE

### ANALYSE

Si la requalification de la Porte de Ninove a permis une diminution de l'espace dédié aux véhicules et la création d'un parc public, celui-ci n'a pas de relation avec le canal proche. L'écluse de Molenbeek est en effet une zone totalement inaccessible au public, formant un « trou » au sein d'une requalification qualitative des espaces publics de la zone.

Auparavant, l'écluse faisait pourtant davantage partie de l'espace public. Les précédentes balustrades, beaucoup plus urbaines, permettaient aux usagers de l'espace public (qui était à l'époque peu hospitalier) d'observer et de mettre en valeur le fonctionnement de l'écluse, sa « performance » tant en terme visuel que technique ou économique.

Cette relation privilégiée avec le fonctionnement du canal a été perdue avec la mise en place de barrières beaucoup plus imposantes, qui donnent à l'écluse son caractère actuel d'espace situé hors de l'espace de ville, d'espace « persona non grata ». Pourtant, le plateau de l'écluse, sur sa rive gauche, semble sous-utilisé et sous-qualifié. Une voirie d'accès la dessert et délimite un espace vert arboré résiduel tandis que le plateau lui-même est uniquement utilisé comme zone de manœuvre ou ponctuellement comme zone de stockage ou de manutention lors de travaux d'entretien.



Partie de l'écluse de Molenbeek rive gauche

Parc de la Porte de Ninove (en cours d'aménagement)

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet a dès lors investigué la possibilité de permettre à cet espace de faire partie plus finement de la ville, en imaginant une utilisation mixte de son espace ouvert, tout en garantissant son utilisation pour la navigation et sa « performance » économique et technique.

Malheureusement, l'organisation et le fonctionnement actuels ne permettent pas d'envisager un partage de l'espace de l'écluse avec le public pour offrir à la Porte de Ninove une relation à l'eau qualitative et emblématique.

A ce stade, seul l'espace vert résiduel peut être intégré dans la continuité de l'espace public. La différence topographique peut ici être résolue par des escaliers ou gradins qui permettront de mettre en scène et d'observer le fonctionnement de l'écluse.

La recherche par le projet a permis également d'infirmer la possibilité d'y aménager là une zone de mise à l'eau d'embarcations : les vannes de gestion des niveaux de l'eau du canal générant un courant trop important.

Intégration de l'espace vert résiduel dans l'aménagement de l'espace public



## RECOMMANDATIONS

- Les espaces verts existant doivent être intégrés à l'espace public.
- Les balustrades doivent être conformes aux recommandations relatives au mobilier ([Mobilier, p.112](#)) et aux balustrades ([Balustrades et couvre-murs, p.69](#)). Elles doivent respecter le code ISPS international, la directive européenne 2005/65/EG et la loi belge du 5/2/2007 relatives à la sécurité de l'écluse.
- La fonctionnalité et la performance technique de l'écluse doit être garantie.
- Actuellement, l'organisation et le fonctionnement de l'écluse ne permettent pas d'envisager un partage de l'espace avec le public pour offrir à la Porte de Ninove une relation à l'eau qualitative et emblématique. Ceci devrait être étudié dans le futur.
- L'aménagement de l'écluse doit créer une unité spatiale cohérente, dans la continuité des espaces publics de la Porte de Ninove.
- L'aménagement de la plateforme de l'écluse et de ses balustrades doit permettre et valoriser la perspective axiale, voir ([perspective depuis l'Ecluse de Molenbeek, p.54](#)).
- La matérialité minérale du sol doit être continue et homogène sur toute la plateforme.
- Le volume accueillant les locaux accessoires à l'écluse doit permettre une lecture de l'unité spatiale de la plateforme de l'écluse et être de haute qualité architecturale.

## AMBITION 4

### VALORISER L'ANCIEN LIT DE LA SENNETTE

#### ANALYSE

Au sud de la zone, une séquence d'espaces verts, publics ou collectifs, est créée sur le tracé de la Sennette. Cette opération dans le lit majeur permet d'offrir des espaces verts de détente et de loisirs à un quartier dense, ainsi qu'une nouvelle structure publique traversant le quartier, destinée aux modes actifs.



## RECOMMANDATIONS

- Là où c'est possible, le parcours de la Sennette devrait être aménagé comme « parc paysager linéaire », voir ([Parcs paysagers linéaires, p.162](#))
- Le tracé de la Sennette devrait devenir une « veine verte » au sein des quartiers, destinée à développer la biodiversité et si possible la création d'espaces publics récréatifs
- Ces espaces publics sont aménagés avec des matériaux naturels
- La visibilité du tracé de la Sennette devrait être renforcée, que ce soit par le traitement et la visibilité des entrées des parcs accompagnant le tracé, que par un traitement au niveau de l'espace public (plantation d'arbres, matérialité du sol, ...)

## AMBITION 5

# AMÉNAGER UNE PISTE CYCLABLE CONTINUE SUR LA RIVE GAUCHE

### ANALYSE

Les seuls espaces publics le long du canal sont les quais du canal. Ces espaces sont aujourd'hui principalement axés et dessinés pour le trafic routier, peu hospitaliers et laissent peu de place aux modes actifs, ou à des lieux de séjour le long du canal.

Entre la Porte de Ninove et le Pont Delacroix, la rive gauche accueille une bande dans chaque direction tandis que rive droite, seule une bande descend de la Porte de Ninove. La piste cyclable (RER vélo) actuelle est trop étroite et est partagée avec les piétons, ce qui ne correspond pas aux recommandations du RER vélo. Elle commence d'abord sur le Quai de Mariemont sur la rive gauche (1), pour ensuite passer rive droite (2), sur le Quai de l'Industrie, au niveau du pont de la Rue de Liverpool. Elle est alors plus large, de couleur ocre, mais toujours partagée avec les piétons (3).



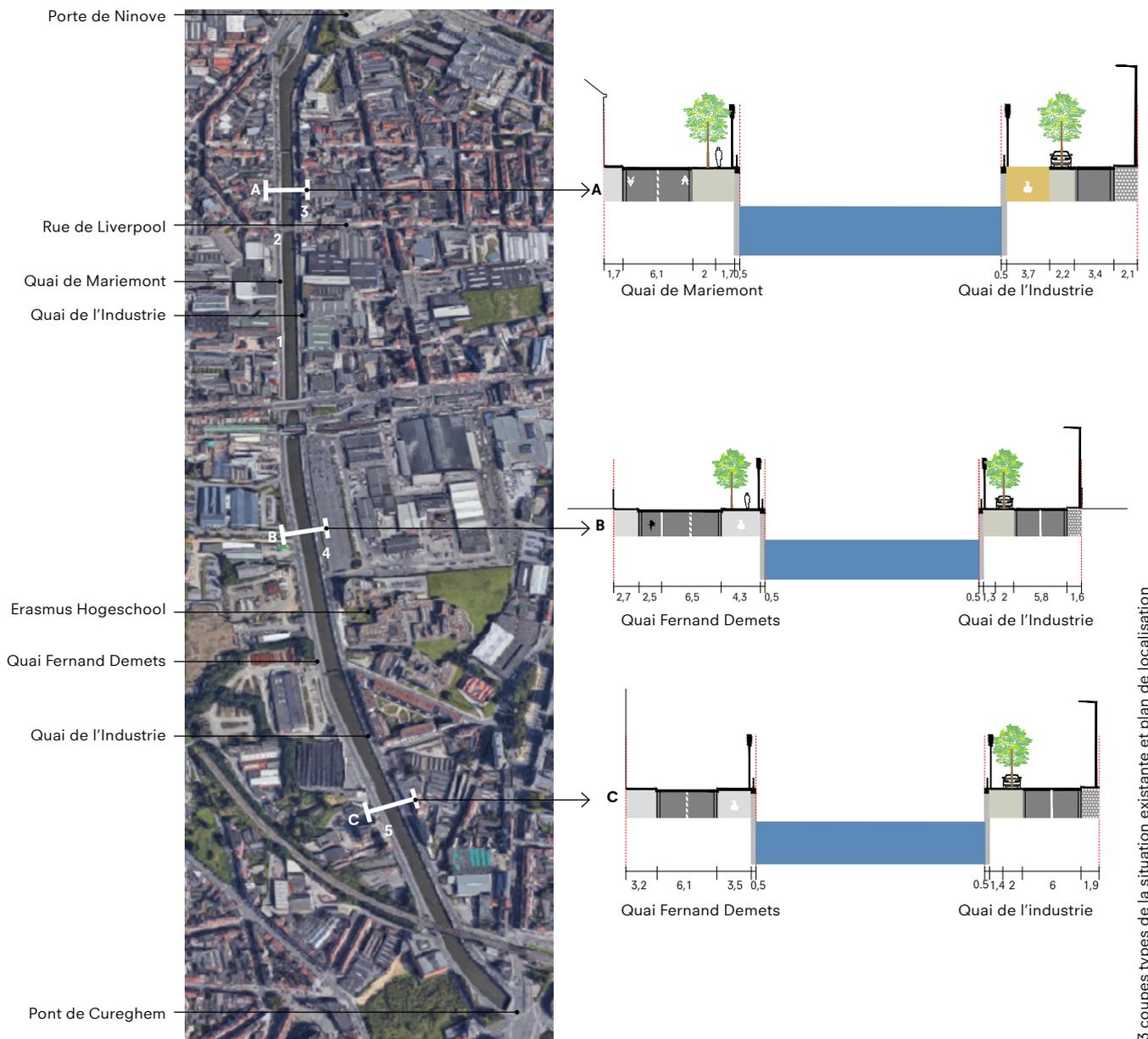
1. Piste cyclable sur Q. de Mariemont  
2. Passage rive droite de la piste cyclable



3. Piste cyclable sur Quai de l'Industrie  
4. Alignement d'arbres sur le Quai de l'Industrie

Le profil du Quai de Mariemont évolue d'ailleurs au niveau de ce pont. Jusque-là, aucun alignement d'arbres n'est présent sur le quai. Tandis qu'après le pont, une bande de stationnement assez étroite accueille des arbres relativement éloignés les uns des autres (2).

Sur le Quai de l'industrie, en revanche, un alignement d'arbres est présent sur toute la longueur (4). Cet alignement est néanmoins extrêmement irrégulier et est fréquemment interrompu, sur une longue distance, par des zones de giration pour l'accès aux entreprises.



D  
Sous-zones

4  
Quartier ABC

5  
Aménager une piste cyclable continue sur la rive gauche 253

gauge

Sur les deux rives, les trottoirs côté immeubles sont trop étroits et fréquemment encombrés par du parking sauvage. En général, la matérialité des quais est discontinue, peu qualitative et n'offre pas de cohérence d'ensemble.

Entre le Pont Delacroix et le Pont de Cureghem, les deux rives accueillent une bande dans chaque direction. Néanmoins, les disparités entre les deux rives sont encore très présentes.

Côté rive droite et Quai de l'Industrie, le profil est assez continu : il accueille presque sur toute sa longueur une bande de stationnement côté canal, où est également planté un alignement d'arbres, à nouveau parfois irrégulier et interrompu. L'espace entre la bande de stationnement côté canal et la voie d'eau est très étroit, tout comme le trottoir côté immeubles.

Côté rive gauche et Quai Fernand Demets, la largeur du profil évolue sur sa longueur. Ce profil accueille sur toute sa longueur une piste cyclable (RER vélo) trop étroite et à nouveau partagée avec les piétons. Face aux abattoirs, le profil est relativement large et accueille une bande de stationnement côté entreprises, interrompue par les accès à celles-ci. Côté canal, un alignement d'arbres limite la largeur utile de la piste cyclable mais s'arrête néanmoins assez rapidement au niveau de l'Erasmus Hogeschool. A cet endroit, la largeur du quai commence à connaître des variations importantes qui tendent vers une diminution. La bande de stationnement côté entreprises devient discontinue. Elle ne réapparaît que ponctuellement, là où le profil possède une largeur suffisante. Le profil connaît sa largeur minimale face au Coop où la bande de stationnement disparaît complètement jusqu'au Pont de Cureghem (5). Le trottoir côté entreprises est souvent trop étroit et lorsqu'il est plus large, il est utilisé comme zone de manœuvre ou de parking sauvage pour les entreprises et commerces de gros.



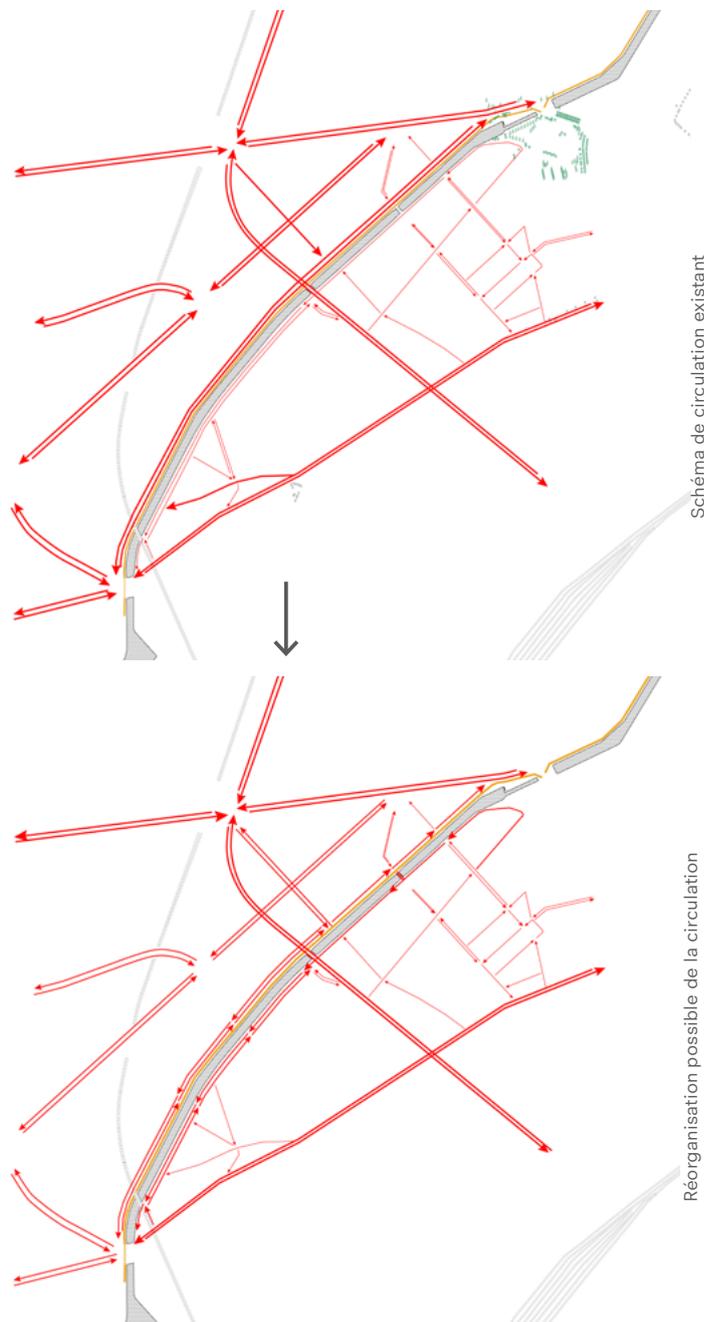
5. largeur minimale du Quai  
Fernand Demets

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet s'est dès lors concentrée sur les possibilités de requalification de ces quais, afin de renforcer leur caractère d'espace public au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs de la ville, plutôt qu'uniquement à celui des automobilistes, et ainsi générer une cohérence d'ensemble apte à les transformer en une figure de continuité paysagère structurante pour la zone.

Une priorité pour ces quais est d'intégrer les recommandations RER vélo pour la piste cyclable de l'itinéraire du canal. Pour renforcer la cohérence, la lisibilité et la qualité de cet itinéraire, la piste cyclable est aménagée uniquement sur la rive gauche, côté canal.

D'une part, au vu de l'étroitesse des quais, cette piste nécessite la suppression d'une des deux bandes présentes sur le Quai de Mariemont et, dès lors, de changer le plan de circulation. La recherche a considéré qu'à partir de la Rue de Bonne, le Quai de Mariemont devenait un sens unique vers la Porte de Ninove.

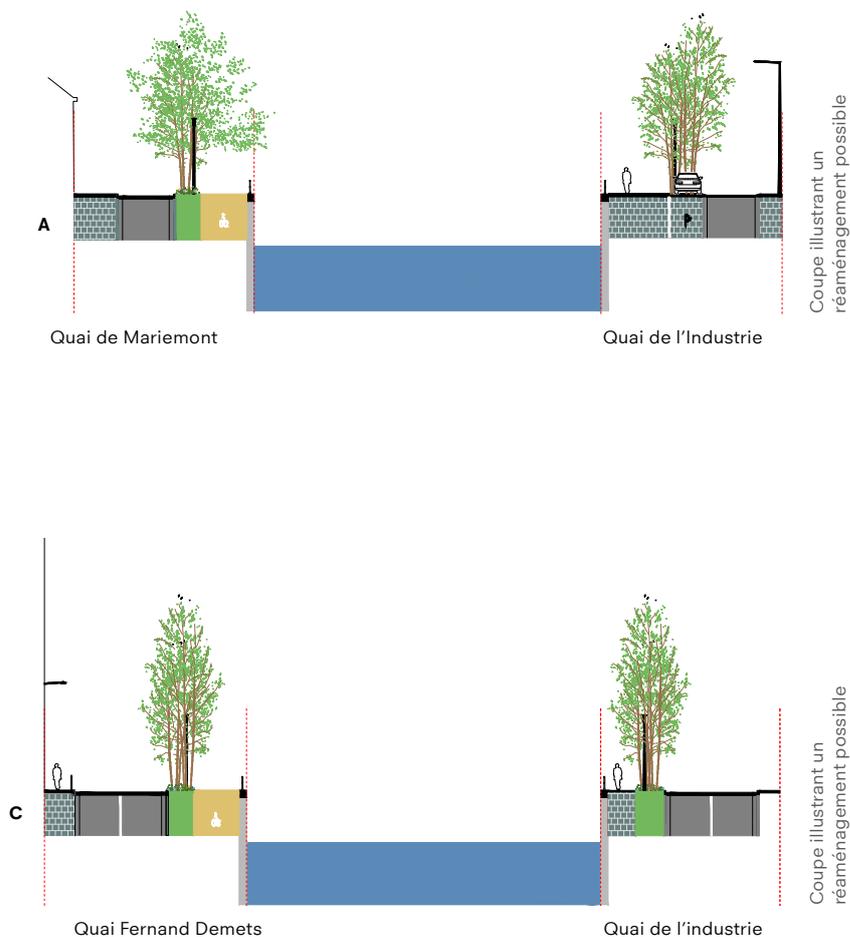


RECHERCHE PAR LE PROJET

D'autre part, les différents essais ont montré que l'étroitesse des quais à certains endroits ne permet pas d'accueillir à la fois la piste cyclable et un trottoir séparé continu côté canal. La proposition est de clarifier la situation en donnant la priorité à la piste cyclable sur la rive gauche côté canal et en aménageant la rive droite côté canal comme une zone de promenade continue, voir (*Promouvoir les mobilités actives*, p.91). En conséquence, le trottoir rive gauche côté entreprises est élargi pour offrir des qualités suffisantes aux piétons de ce côté du canal. Grâce aux différentes traversées, ils pourront rejoindre la promenade piétonne côté rive droite. Une exception est possible face aux abattoirs, où la largeur du quai rive gauche peut permettre d'accueillir un trottoir séparé côté canal. Les deux passerelles programmées à cet endroit, voir (*Créer un espace public le long du canal au niveau des Abattoirs*, p.245) permettront de lier cet espace à la promenade sur la rive droite.

La recherche s'est ensuite concentrée sur les autres éléments composant les quais et leur permettant d'améliorer leurs caractéristiques d'espace public.

A ce titre, des plantations d'arbres sont systématisés sur les deux berges du canal. Les arbres sont plantés au sein d'une bande multifonctionnelle. Le long du Quai de l'Industrie, cette bande accueille, là où c'est possible et nécessaire, des espaces de stationnement. Plus au sud, la bande de stationnement présente côté canal entre le Pont Delacroix et le Pont de Cureghem est supprimée pour pouvoir aménager une promenade piétonne qualitative. Pour garantir qualité, sécurité et clarté dans l'aménagement de l'espace public, les zones de manœuvres poids-lourds pour l'accès aux activités économiques ne peuvent pas interrompre l'aménagement de la bande multifonctionnelle.



## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS COMMUNES

- Le réaménagement doit être conforme avec (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99) et (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI DE MARIEMONT

- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: piste cyclable bidirectionnelle RER vélo, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations et les luminaires, ensuite chaussée avec une bande de circulation (sens unique), ensuite trottoir.
- Une zone de promenade côté canal ne doit pas être aménagée, voir (Promouvoir les mobilités actives, p.91).
- La mise en sens unique et la réduction à une bande de circulation sur le Quai de Mariemont doit être étudiée.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI FERNAND DEMETS

- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: piste cyclable bidirectionnelle RER vélo, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations et les luminaires, ensuite chaussée avec une bande de circulation dans chaque sens, ensuite trottoir.
- Une zone de promenade côté canal ne doit pas être aménagée, voir (Promouvoir les mobilités actives, p.91), à l'exception du tronçon situé entre les passerelles programmées face aux abattoirs et à l'Erasmushogeschool, voir (Créer un espace public le long du canal au niveau des Abattoirs, p.245).

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI DE L'INDUSTRIE (ENTRE LA RUE JULES RUHL ET LA PORTE DE NINOVE)

- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: zone piétonne, ensuite bande multifonctionnelle pouvant accueillir des emplacements de stationnement si nécessaire en plus du mobilier urbain, des plantations et les luminaires, ensuite chaussée avec une bande de circulation (sens unique), ensuite trottoir.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI DE L'INDUSTRIE (ENTRE LA RUE JULES RUHL ET LA RUE DE L'ANCIENNE GARE)

- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: zone piétonne, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations, du mobilier urbain et les luminaires, ensuite chaussée avec une bande de circulation dans chaque sens, ensuite trottoir.

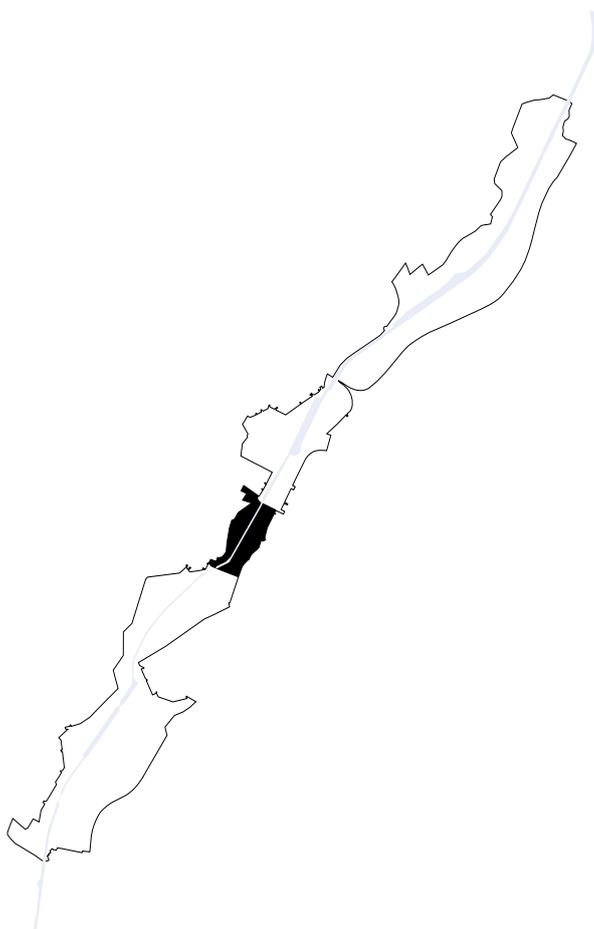
### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI DE L'INDUSTRIE (ENTRE LA RUE DE L'ANCIENNE GARE ET LE PONT DE CUREGHEM)

- Voir (Aménager le Pont de Cureghem comme un véritable espace public, p.242)
- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: zone piétonne, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations, du mobilier urbain et les luminaires, ensuite zone piétonne.
- La suppression de la circulation sur ce tronçon doit être étudiée, afin de créer une zone piétonne et générer un espace public unitaire au niveau du Pont de Cureghem.



D – 5

## BOULEVARD DU CANAL





Quai à encorbellement



Espace public résiduel



Largeur des quais insuffisante



Valorisation du tracé de la Petite Senne



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone du Boulevard du Canal est la zone centrale du territoire du canal. La zone est délimitée à l'ouest par l'ensemble de rues formant un axe plus ou moins parallèle au canal à Molenbeek (Rue Ransfort, Place Communale, Rue du Comte de Flandre et Rue Courtois). A l'est, elle est délimitée de manière similaire par les rues du centre de Bruxelles-ville (Rue de la Senne, Rue du Grand Serment, Rue du Rempart des Moines, Rue du Marché aux Porcs, Quai au bois de construction, Quai du Commerce et Place de l'Yser). La Porte de Ninove et la Place Saintelette délimitent respectivement son côté sud et nord.

Centrale, car c'est ici que le canal traverse concrètement le centre-ville, et c'est dès lors ici qu'il est le plus étroit, ayant été creusé alors que cette partie de la ville était déjà partiellement constituée. Il représente d'ailleurs un des côtés du pentagone et accueille la Petite Ceinture ouest. Centrale, car c'est aujourd'hui ici que les habitants et visiteurs de la Région du canal se font une image, parfois négative, de la qualité urbaine du canal. Centrale, car au vu des deux points précédents il s'agit d'une zone où les attentes et les besoins sont nombreux, et qui représente donc un réel défi. En effet, non seulement le canal est plus étroit dans cette zone, mais également les quais où un grand nombre d'axes de circulation se disputent la largeur disponible limitée le long de l'eau, laissant peu de place pour les modes actifs. Dans cette zone, le canal représente toutefois moins qu'ailleurs une barrière spatiale grâce aux ponts plus fréquents, séparés entre eux de 400m en moyenne. Mais, il ne ne représente pas non plus un lieu de destination au vu de l'absence d'espaces publics de qualité. Le tissu urbain forme enfin une façade continue orientée vers le canal, que l'on peut comparer à un paysage de gorge bordée par des formations rocheuses.

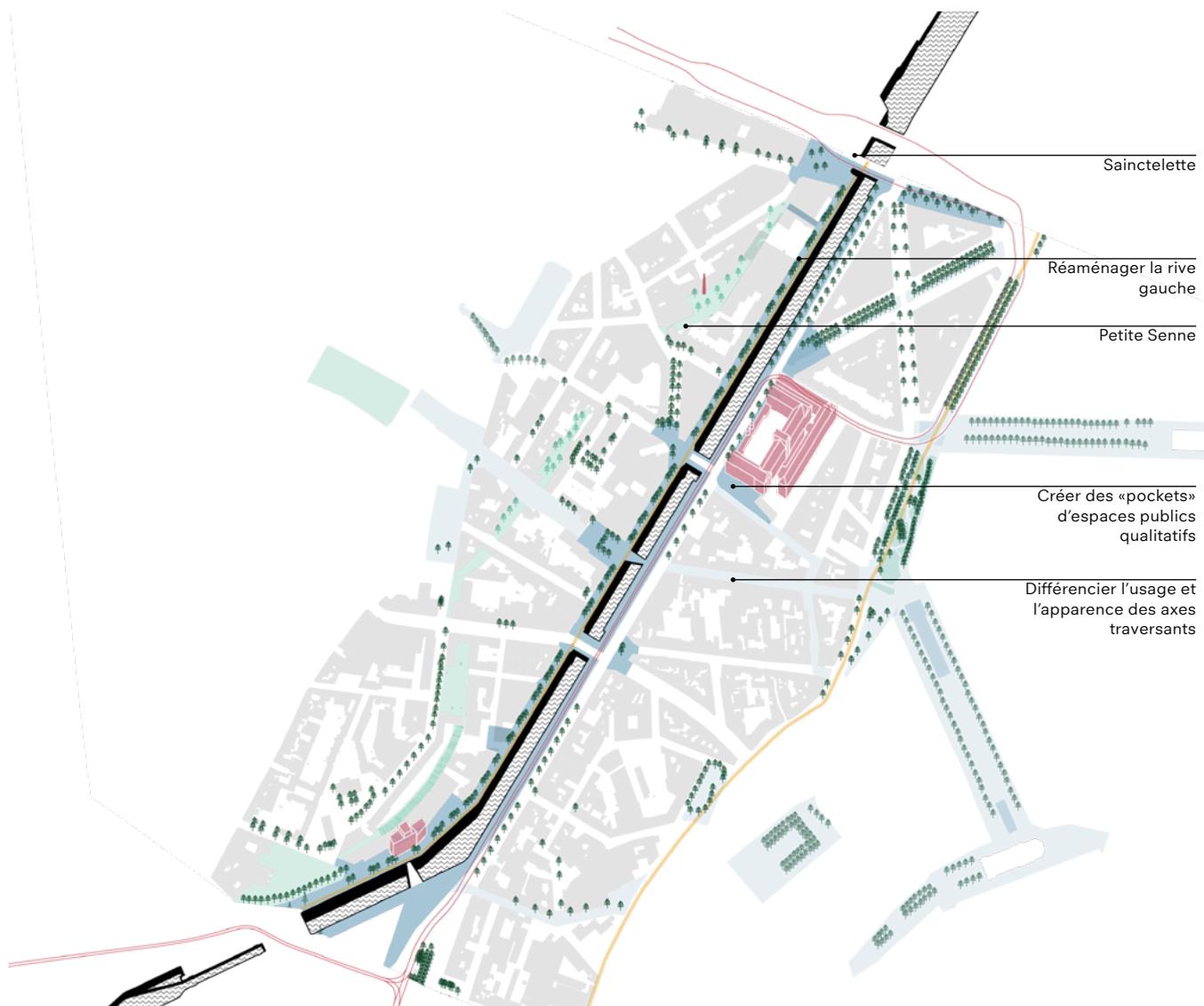


Figure D5-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Réaménager la rive gauche comme espace partagé**
- 2. Créer des «pockets» d'espaces publics qualitatifs donnant sur le canal**
- 3. Différencier l'usage et l'apparence des axes traversant le canal**
- 4. Terminer la valorisation du tracé de la petite Senne**
- 5. Saintelette**

## AMBITION 1

# RÉAMÉNAGER LA RIVE GAUCHE COMME ESPACE PARTAGÉ

### ANALYSE

Les seuls espaces publics le long du canal sont les quais du canal lui-même. Ils sont aujourd'hui principalement axés et dessinés pour le trafic routier, laissant peu de place d'une part aux modes actifs, mais également à des lieux de séjour le long du canal.

Sur la rive gauche, côté Molenbeek, la 2e bande de la petite ceinture descendant vers le sud amène un flux important sur un espace limité. Les trottoirs côté Molenbeek sont ainsi très étroits, tandis que côté canal, une bande de stationnement, accueillant un alignement d'arbres, délimite un espace partagé le long de l'eau. Celui-ci est semé d'obstacles réguliers (lampadaires) alors qu'il doit accueillir un flux important de cyclistes – cet espace faisant partie du RER vélo (itinéraire canal) – et de piétons qui évitent le trottoir trop étroit le long des immeubles et qui préfèrent marcher le long de l'eau.

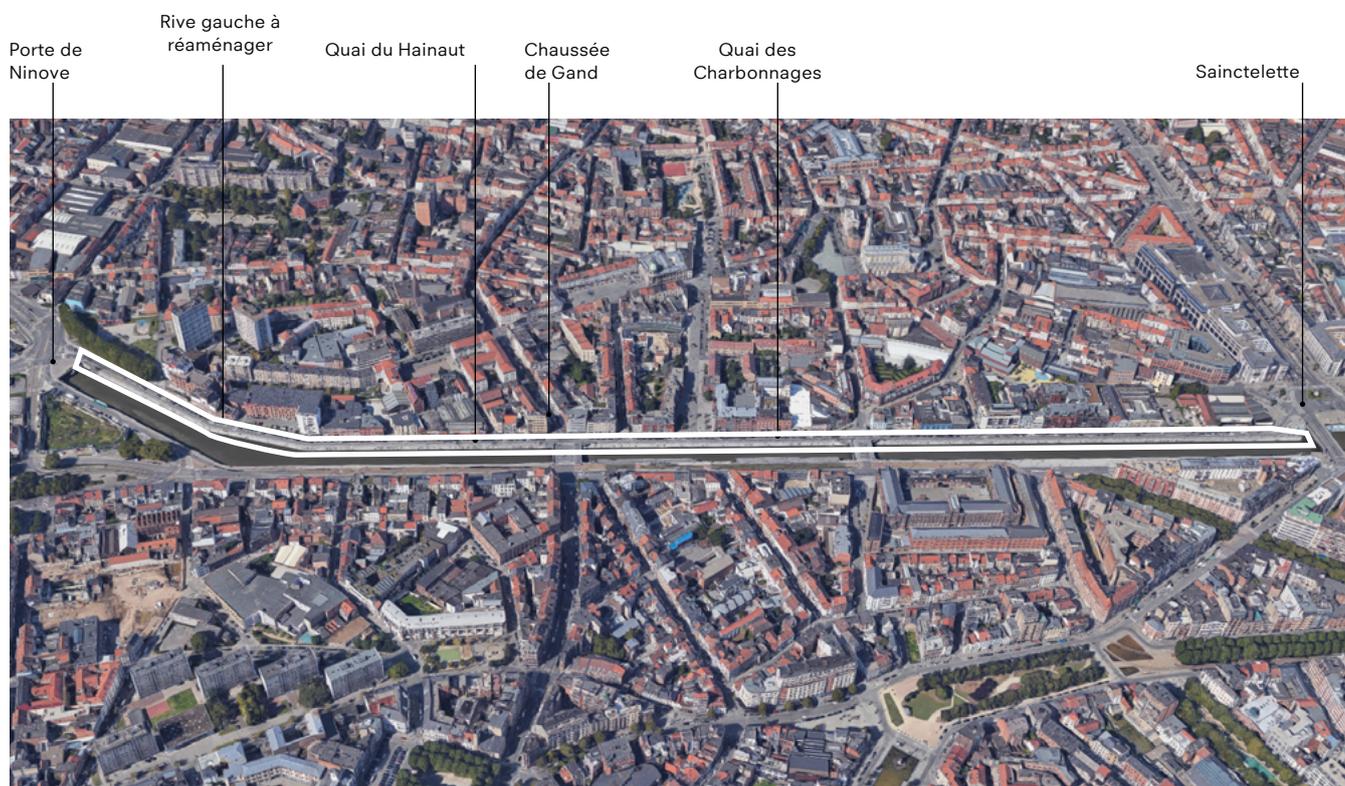
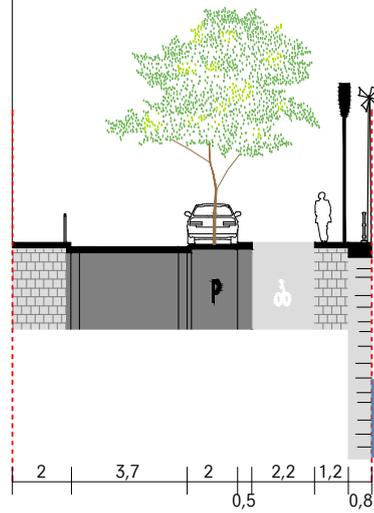




Photo la situation existante (Quai du Hainaut)



Coupe type de la situation existante (Quai du Hainaut)

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet s'est dès lors concentré sur les possibilités de requalification de ces quais afin d'aménager qualitativement ces différents usages. Force est de constater que l'espace disponible ne permet tout simplement pas d'accommoder en l'état un espace qualitatif dédié aux modes actifs sans une requalification importante en termes d'usages des quais.

La recherche a démontré l'impossibilité technique et le manque de pertinence de solutions d'aménagements basées sur la création d'encorbellements ou de passerelle augmentant l'espace du quai et diminuant la passe navigable.

Si la création d'espace supplémentaire pour accommoder les différents usages des quais se révèle impossible, il faut dès lors reconsidérer les usages actuels des quais et questionner leur exigence.

Cette recherche est principalement orientée sur les demandes de déplacements motorisés et cyclistes, qui sont aujourd'hui prédominantes par rapport aux autres usages que l'espace public des quais devrait accueillir.

Premièrement, cette recherche a ainsi considéré que le trafic routier passant par les quais des Charbonnages et du Hainaut devrait être réduit et la Petite Ceinture limitée aux voiries côtés Bruxelles-Ville. Côté Molenbeek, la circulation pourrait être réorientée vers un trafic strictement local (habitants et livraisons), fonctionnant sur base de boucles et empêchant de cette manière un trafic de transit déraisonnable au vu de l'espace disponible. Cette stratégie permet d'apaiser le trafic automobile, et d'imaginer un usage plus partagé de la voirie.

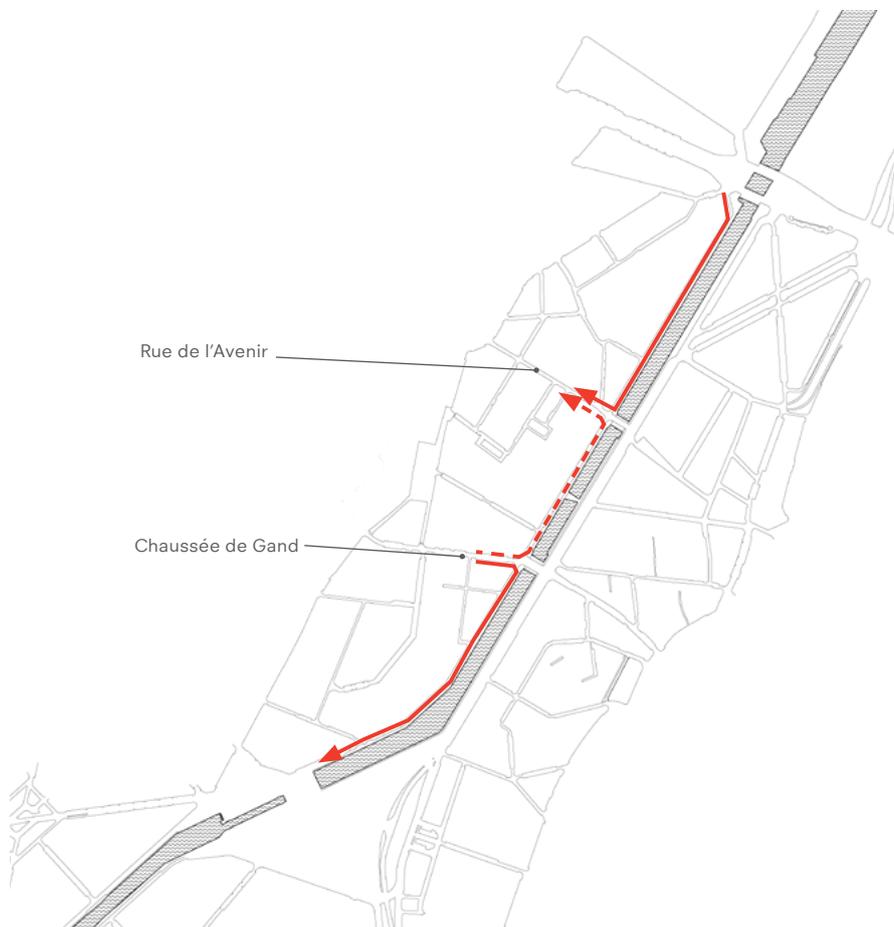


Illustration du nouveau schéma de circulation empêchant le trafic de transit

Cela nous amène à la deuxième considération développée par cette recherche qui a trait à l'itinéraire vélo RER et à ses exigences. En effet, s'il est logique de fournir aux cyclistes une infrastructure dédiée le long des grandes artères et pénétrantes au niveau de la Région, on peut se demander si en plein centre-ville, l'exigence d'une piste réservée et protégée de tout conflit, de 3m de largeur, est à sa place et si, comme c'est le cas pour le trafic automobile qui est limité à 30km/h dans les zones denses, les cyclistes ne devraient pas également s'accommoder de traverser le centre-ville de manière plus calme et apaisée, en respectant les autres usagers de l'espace public.

Ensemble, ces deux considérations permettent d'imaginer un usage partagé — entre automobiles et cyclistes — de la partie « chaussée » du quai (élargie pour ce faire à 4m). Le reste de l'espace, ne devant plus accommoder des cyclistes rapides, peut maintenant offrir un large espace au bénéfice des piétons, dénué de conflit et accueillant, comme ailleurs le long du canal, une bande multifonctionnelle plantée d'arbres en bosquets donnant à la rive du canal une identité paysagère. La bande multifonctionnelle peut aussi accueillir ponctuellement des extensions des programmes des rez-de-chaussée (comme des terrasses pour l'Horeca) à la place d'espaces de stationnement, ce qui sera encore plus évident de par la diminution du trafic sur les quais. L'espace public est ainsi activé et accueille différents usages le long d'une large promenade apaisée et qualitative le long de l'eau.



Illustration d'un réaménagement possible du Quai des Charbonnages dans le cas de la création d'un espace partagé.

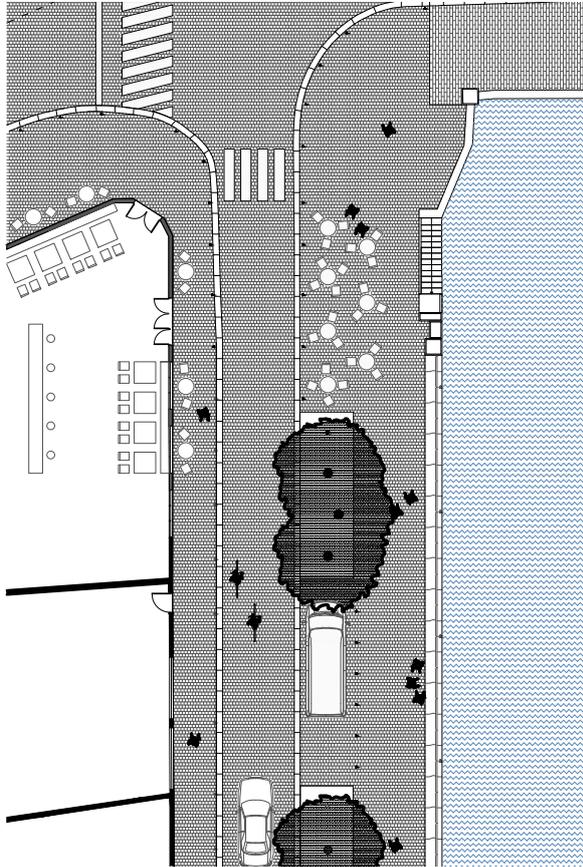


Illustration en plan d'un réaménagement possible du Quai des Charbonnage dans le cas de la création d'un espace partagé

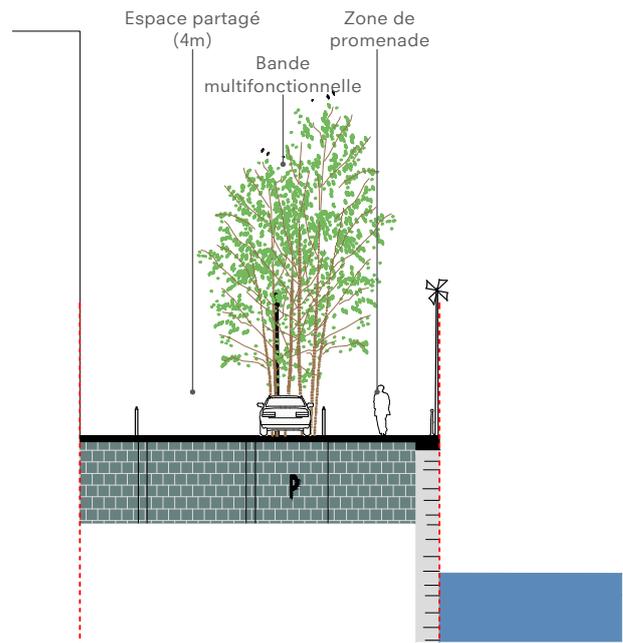


Illustration en coupe d'un réaménagement possible du Quai des Charbonnage dans le cas de la création d'un espace partagé

## RECOMMANDATIONS

- Le réaménagement doit être conforme avec [\(Créer une figure cohérente le long des quais, p.99\)](#) et [\(Aménager des espaces publics multimodaux, p.89\)](#).
- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: zone de promenade, ensuite la bande multifonctionnelle, ensuite la chaussée aménagée en espace partagée ou en rue cyclable ou en zone de rencontre/résidentielle, ensuite trottoir.
- Le trafic de transit doit être empêché et les quais doivent être requalifiés en voiries locales pour un trafic uniquement à destination.
- En conséquence, les Quais du Hainaut et des Charbonnages ne peuvent être repris comme itinéraires de préférence pour le transport logistique et le trafic automobile.

## AMBITION 2

# CRÉER DES «POCKETS» D'ESPACES PUBLICS QUALITATIFS DONNANT SUR LE CANAL

### ANALYSE

Tout comme les quais, les débouchés des rues croisant l'axe du canal sont aujourd'hui principalement orientés vers la résolution des contraintes de la circulation automobile. Il en ressort toute une série d'espaces publics résiduels, résultant simplement du tracé des rayons de giration des véhicules, plus que d'une volonté de définition d'espace public en tant que tel. Ils sont aujourd'hui souvent dédiés au stationnement, alors qu'ils pourraient trouver une vocation beaucoup plus urbaine, certes séparés du canal par les voiries, mais offrant aux quartiers des espaces publics de qualité, qualifiés et activés.

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet a considéré comme exemple la Rue de Witte de Haelen qui longe le Petit Château. Cet espace élargi, bordé d'une voirie locale rejoignant la Petite Ceinture en sens unique, est représentatif d'un manque de définition et de vocation d'espace public. Aujourd'hui utilisé pour du stationnement en partie sauvage, cet espace a pourtant le potentiel de devenir un espace public à part entière.

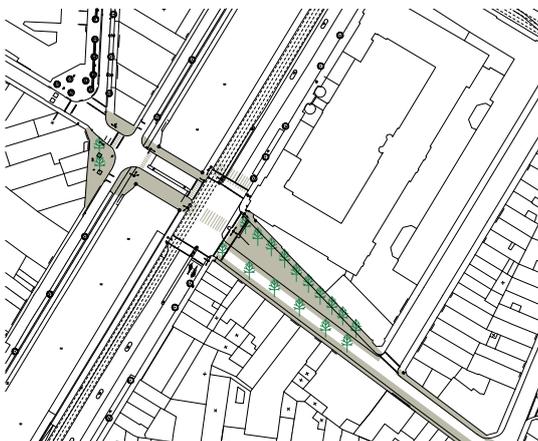


Espace élargi le long du Petit Château



Photos de la situation actuelle

La recherche a montré que cet espace pouvait être développé soit en gardant la voirie locale comme telle, c'est-à-dire avec sa matérialité propre en asphalté, ou en la considérant comme espace partagé dont le revêtement est continu avec celui de l'espace public. Des arbres sont implantés sur son pourtour et, de plus, l'espace peut accueillir du mobilier urbain (assises, poubelles, ...).

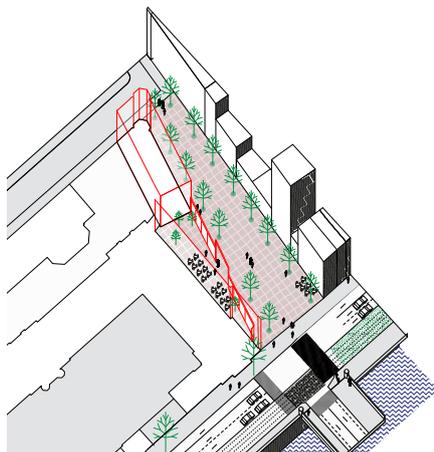


La Rue de Witte de Haelen avec voirie locale

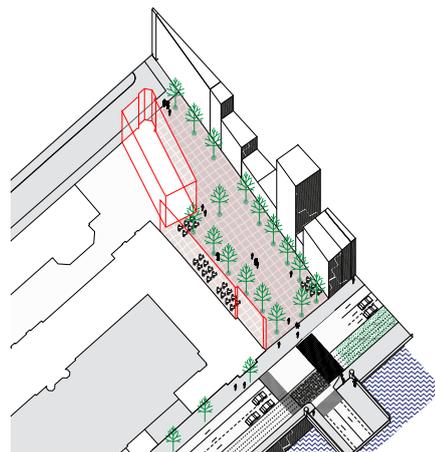


La Rue de Witte de Haelen comme espace partagé

La recherche a considéré également le potentiel de cet espace en tant qu'extension d'une possible reconversion du Petit Château voisin, en imaginant un espace, par exemple, dédié à l'Horeca qui pourrait s'y étendre, soit en gardant le mur d'enceinte existant, soit en le supprimant. La requalification de cet espace permet également d'améliorer grandement le cheminement des modes actifs traversant le canal, en le reliant qualitativement aux espaces publics aménagés sur les anciens bassins (Quai à la Houille).



La Rue de Witte de Haelen comme extension du Petit Château, en conservant le mur d'enceinte



La Rue de Witte de Haelen comme extension du Petit Château, sans mur d'enceinte

Des espaces similaires ponctuent le parcours du canal et des voiries dans la zone. Notons à ce titre la Rue Sainte-Marie (au-dessus de la station de métro Comte de Flandre), le débouché de la Rue de l'Avenir, ou celui du Boulevard de Dixmude, de la Rue de Flandre, de la Rue des Ateliers, de la Rue du Cheval Noir. Tout comme le débouché de la Rue Witte de Haelen, ces espaces peuvent faire l'objet d'une recherche similaire afin de leur donner des caractéristiques et des qualités d'espaces publics à part entière.

## RECOMMANDATIONS

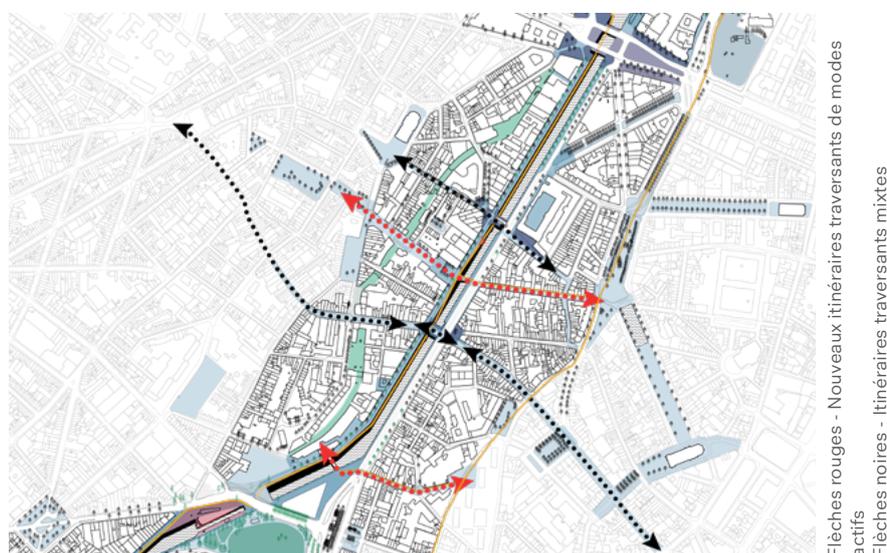
- La Rue Sainte-Marie (au-dessus de la station de métro Comte de Flandre), le débouché de la Rue de l'Avenir, celui du Boulevard de Dixmude, et celui de la Rue de Flandre doivent être aménagés comme des espaces publics en tant que tels et non comme des espaces résiduels des voiries.
- Leur réaménagement doit être conforme avec *(Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133)* et *(Aménager des espaces publics multimodaux, p.89)*.
- Ils doivent être aménagés de manière unitaire et visent à mettre en valeur une unité spatiale unique.
- Leur matérialité devrait être continue et devrait interrompre la matérialité des voiries les traversant.
- Les voiries présentes dans ces espaces devraient être aménagées en espaces partagés.
- Les emplacements de stationnement dans l'espace public devraient être supprimés.
- Ils doivent accueillir des éléments de mobilier urbain (assises, poubelles, éclairage, arceaux à vélos, ...) et des éléments paysagers (arbres, plantations, ...) qui devraient différer de ceux des boulevards et des quais du canal en termes d'essence et de densité de plantations.
- Les continuités des boulevards et des quais ne doivent jamais être interrompues par l'aménagements d'espaces publics ponctuels le long du canal.

## AMBITION 3

# DIFFÉRENCIER L'USAGE ET L'APPARENCE DES AXES TRAVERSANT LE CANAL

### ANALYSE

Au vu de ce qui précède, la recherche a également investigué la possibilité de renforcer et différencier les axes traversant le canal dans la zone. En effet, l'arrivée prochaine de deux passerelles dédiées aux modes actifs (Porte de Ninove et Comte de Flandre) viendra compléter l'offre de points de traversée du canal. Ces passerelles dédiées aux modes actifs sont également l'occasion de prolonger cette spécialisation et de conforter certains itinéraires clés pour les modes actifs, voir (*Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133*). Ainsi, selon les résultats de la recherche, certaines rues dédiées à un trafic local pourraient être requalifiées pour mieux accueillir les modes actifs (pistes cyclables marquées et planes, traversées de la Petite Ceinture sécurisées, ...). Ces itinéraires orientés modes-actifs seront ainsi complémentaires aux itinéraires automobiles existants et permettront d'augmenter la qualité de traversée du canal pour les modes actifs, diminuant l'effet de barrière psychologique qu'il peut encore représenter.



### RECOMMANDATIONS

- La Rue Locquenghien, la Rue de Witte de Haelen et la Rue Notre-Dame-du-Sommeil doivent être aménagées pour favoriser les déplacements des modes actifs permettant de rejoindre l'ICR A à (*Axes modes actifs, p.134*).
- Les traversées des voiries des boulevards et des quais du canal sont sécurisées au droit de ces axes traversants
- Elles sont aménagées conformément

## AMBITION 4

# TERMINER LA VALORISATION DU TRACÉ DE LA PETITE SENNE

### ANALYSE

La Petite Senne traversait Molenbeek sur la rive gauche du canal. Son tracé est d'ailleurs encore visible dans le parcellaire. Un certain nombre d'opérations ont déjà été mises en œuvre pour valoriser ce passage dans le centre dense de Molenbeek. Ces opérations ont eu lieu là où la Petite Senne fait partie du domaine public et ont permis la création d'espaces publics rappelant et intégrant dans leur conception une partie des principes présentés dans (*Valoriser la Senne, p.159*). A beaucoup d'endroits, le tracé de la Petite Senne emprunte des parcelles privées. Cependant, l'objectif n'est pas, contrairement à la valorisation de la Sennette à Anderlecht, d'ouvrir l'ensemble de ces parcelles pour les relier, au vu de l'intégration déjà qualitative de la Petite Senne dans les quartiers. Néanmoins, un tronçon stratégique mériterait pareille intervention : au nord de la zone, il y a là l'opportunité de relier le Parc de la Petite Senne, aujourd'hui en cul-de-sac, à la Place Saintelette.

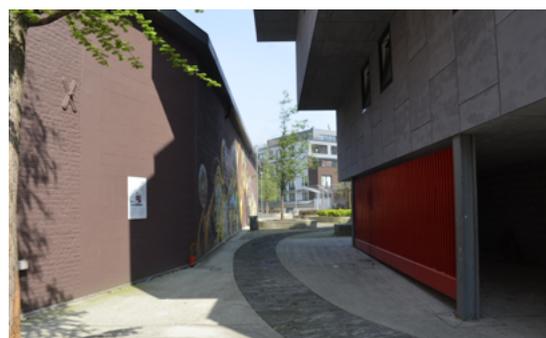


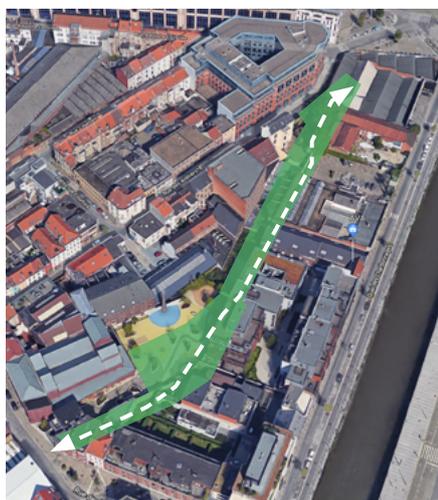
Photo des traces du passage de la petite Senne dans Molenbeek

## RECHERCHES PAR LE PROJET

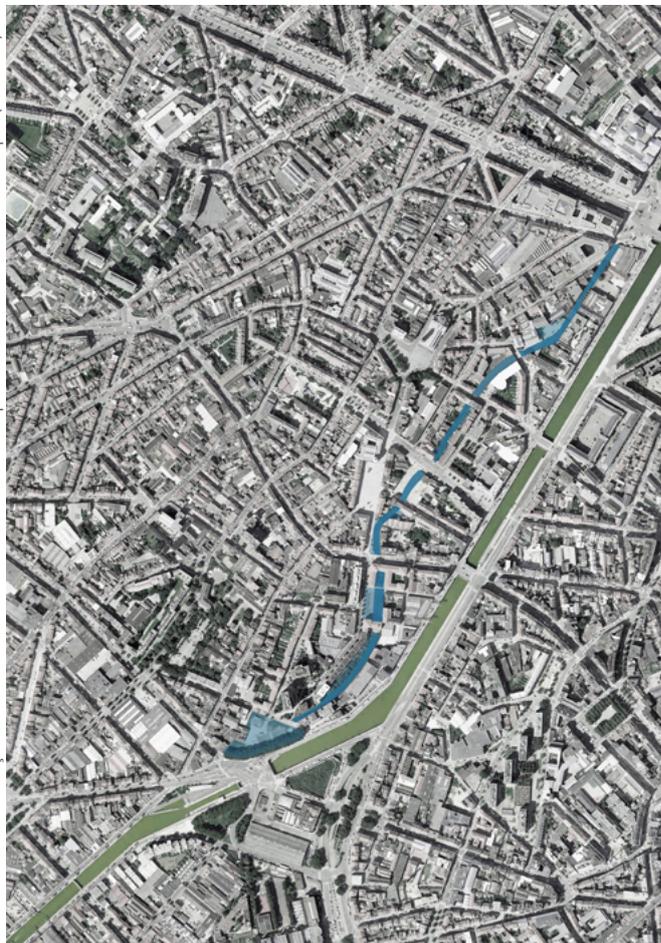
RECHERCHE PAR LE PROJET



La petite Senne - situation historique (ca. 1880)



Ouvrir le dernier tronçon de la Petite Senne



La petite Senne - tracé actuel

## RECOMMANDATIONS

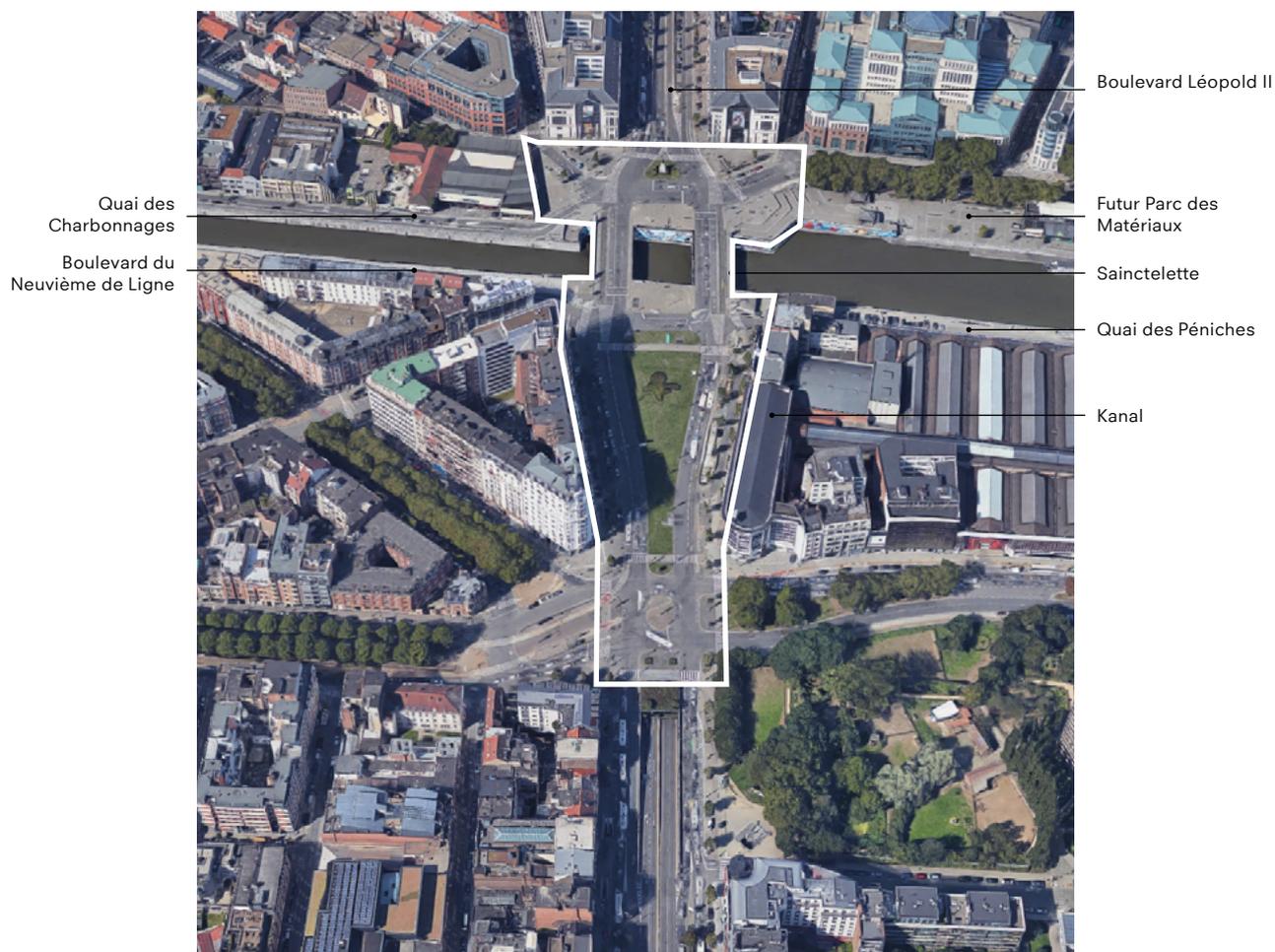
- Le dernier tronçon de la Petite Senne, permettant de désenclaver le Parc de la Petite Senne et de le relier à la Place Saintelette, doit être ouvert et aménagé conformément à ([Parcs paysagers linéaires, p.162](#))

# AMBITION 5

## SAINCTELETTE

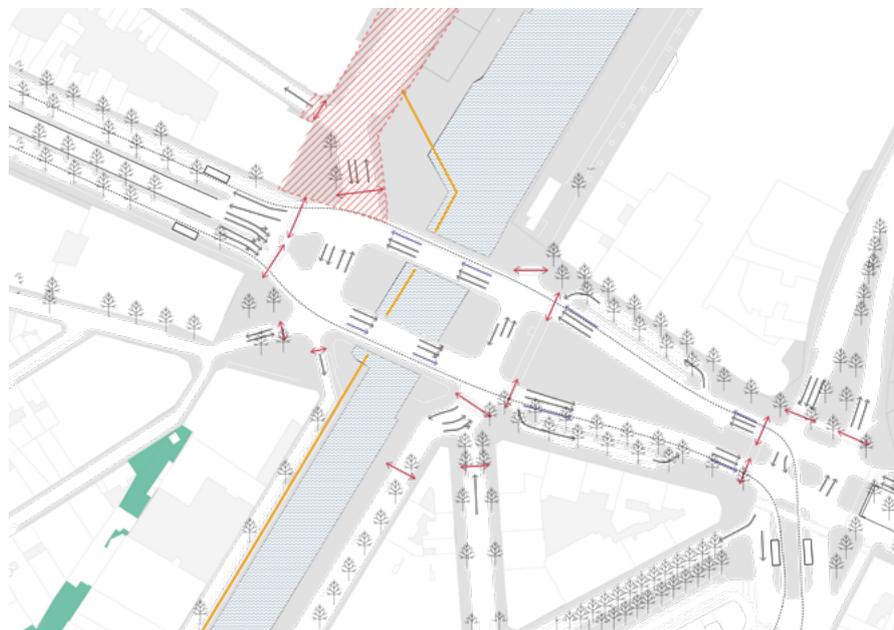
### ANALYSE

La Place Saintelette peut être considérée aujourd’hui plus comme un très grand carrefour que comme un espace public. Des voiries au trafic intense définissent des espaces qui peuvent être qualifiés de résiduels sur ses rives, où ont été notamment relégués, côté Boulevard Léopold II, des arrêts de transport publics, peu visibles, tandis qu’au centre de larges espaces sont totalement inaccessibles et ne fonctionnent que comme des îlots directionnels surdimensionnés. De plus, aucune cohérence de matériaux ne permet de rendre cet espace unitaire.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet s'est concentrée sur le développement de principes permettant de faire évoluer cet espace de circulation vers un espace public à part entière et qualitatif. Voir ([Aménager des espaces publics multimodaux](#), p.89)



Plan de la situation existante

Il s'agit, en effet, d'un espace de connexion important, devant permettre des liaisons qualitatives pour les modes actifs entre le Quai des Péniches, le Quai des Matériaux, le Quai des Charbonnages et le Boulevard du Neuvième de Ligne qui se connectent tous autour de ce carrefour.

La recherche a également mis au jour une absence de définition des limites de la place. En effet, si des immeubles définissent la plupart de ces limites, côté Quai des Matériaux aucune limite ne vient renfermer cet espace pourtant dessiné comme une place classique. Des alignements d'arbres sont ainsi proposés pour compléter les limites de la place.

De même, les voiries de desserte et les espaces de stationnement du Square Saintelette participent aujourd'hui grandement à l'indéfinition de ce lieu comme espace public. La recherche a montré comment leur suppression pourrait être une intervention minimale permettant d'améliorer les qualités d'espace public et d'offrir des espaces de parvis aux programmes situés de part et d'autre de la Place Saintelette.

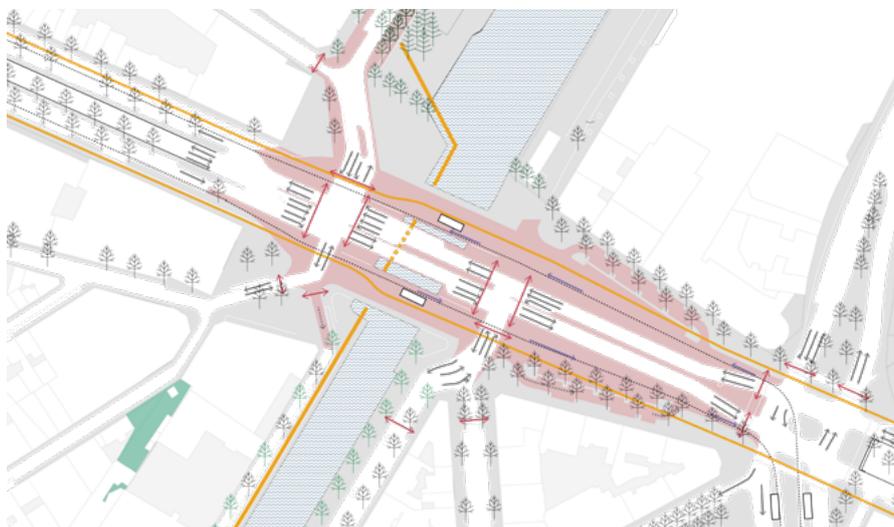


Illustration d'un possible réaménagement montrant l'espace public gagné sur les voiries en rose. Pistes cyclables en orange

La recherche par le projet a permis de montrer le potentiel qu'offre la réorganisation des voies de circulation en couvrant l'ouverture centrale entre les deux ponts et en y positionnant les voiries, tout en gardant la capacité de flux routiers. Cette réorganisation permettrait également le déplacement de l'arrêt de transport public Saintelette, aujourd'hui localisé au début du Boulevard Léopold II, pour le positionner au milieu des ponts libérés de la circulation routière. Cet emplacement pour l'arrêt de transport public permettrait de desservir centralement les différents espaces et activités situés autour de la place, tout en mettant en valeur les perspectives de part et d'autre des ponts, voir ([Mettre en scène le canal, p.55](#)), rendant l'attente plus agréable et située pour les usagers des transports publics.

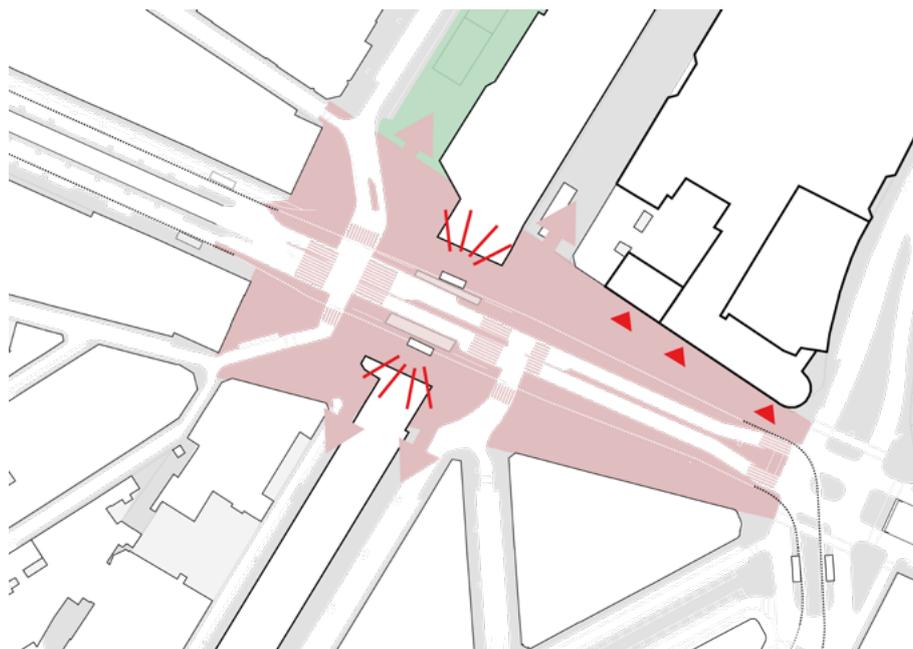


Illustration des enjeux d'un réaménagement: unité de l'espace public (rose), fonction de parvis et de connexion aux espaces publics adjacents (flèches) et mise en valeur des perspectives sur le canal par le déplacement de l'arrêt

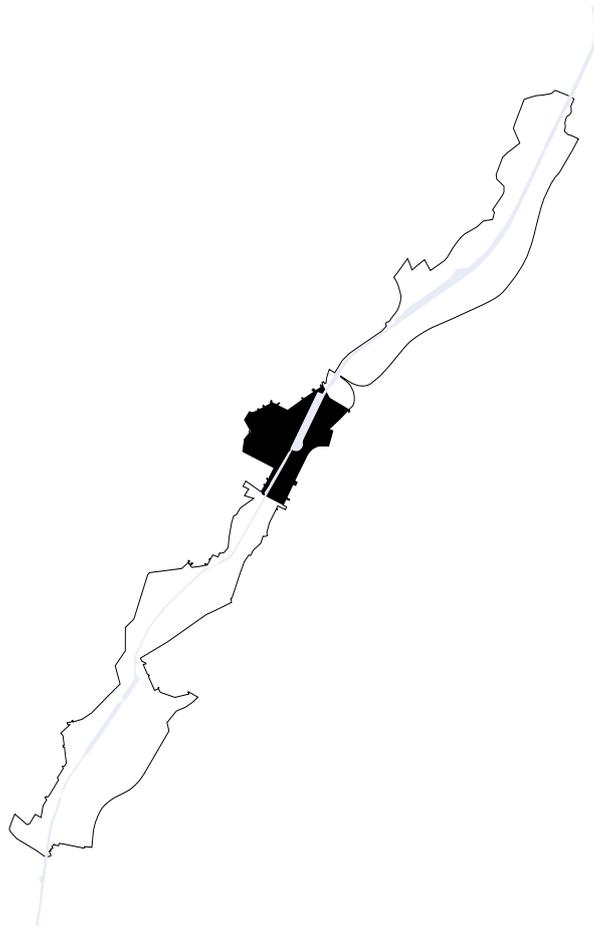
## RECOMMANDATIONS

- La place Saintelette est aménagée comme un véritable espace public, au lieu d'être exclusivement un carrefour, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)), ([Axes métropolitains, p.135](#)) et ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)).
- Les espaces publics résiduels et inaccessibles sont supprimés.
- La Place Saintelette est une connexion qualitative pour les modes actifs entre le Quai des Péniches, le Quai des Matériaux, le Quai des Charbonnages et le Boulevard du Neuvième de Ligne.
- L'aménagement de la Place Saintelette valorise les perspectives sur le canal des deux côtés du pont, voir ([Mettre en scène le canal, p.55](#))
- Des alignements d'arbres complètent les limites de la place délimitée par les immeubles.
- L'utilisation des matériaux pour l'espace public doit être cohérente et chercher à créer des continuités avec les quais du canal.
- Les voiries de desserte locale et les espaces de stationnement du Square Saintelette sont supprimées.
- L'option de rétrécir ou de couvrir complètement l'ouverture centrale entre les deux ponts doit être étudiée.
- L'aménagement de la Place Saintelette doit garantir une bonne fluidité des différentes lignes de transports publics.
- La possibilité d'aménager des arrêts de transport public sur le Pont Saintelette doit être étudiée, y compris en termes d'intérêt pour les usagers et d'intermodalité.



D – 6

# BASSINS BÉCO ET VERGOTE





Bassin Béco - Quai des Matériaux



Bassin Béco - Quai des Péniches



Avenue du Port



Bassin Vergote



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone des bassins Béco et Vergote est centrée sur ces deux bassins. La zone est délimitée à l'ouest par l'Avenue du Port et intègre le parc de Tours et Taxis. A l'est, elle est délimitée par l'Avenue de l'Héliport et le Parc de la Senne. Les ponts Saintelette (non compris) et De Trooz délimitent la zone au sud et au nord. Elle forme un paysage urbain, bordé de deux grands axes routiers et paysagers, et dont la vocation marque la transition vers un paysage plutôt dédié aux activités économiques. Ainsi le Bassin Béco et ses quais forment un espace public dédié aux activités récréatives et urbaines, tandis que le Bassin Vergote est quant à lui dédié aux activités portuaires, avec une série d'entreprises qui utilisent la voie d'eau pour le chargement et le déchargement de matériaux.

Aujourd'hui, ces deux bassins forment une barrière entre le Quartier Nord et le quartier Masui à l'est, et les quartiers résidentiels de Molenbeek et de Laeken à l'ouest. Outre l'inactivation publique des quais et la longueur des bassins, qui limite le nombre de traversées, les traversées existantes sont malheureusement avant tout axées sur le trafic automobile et sont peu hospitalières pour les modes actifs (Place Saintelette, Place des Armateurs, Pont De Trooz). Les espaces publics qui les ponctuent (Place Saintelette, Parc des Armateurs et Parc du Monument au travail) sont aujourd'hui peu qualitatifs, voire résiduels, ne profitent pas de leur proximité avec le canal et ne possèdent pas de vocation claire. De nombreux projets sont en cours pour relier ces quartiers (comme la passerelle Picard), améliorer l'intégration urbaine des activités économiques du Bassin Vergote, ou pour faire du Bassin Béco un lieu de destination et de vie, en le programmant avec des espaces publics qualitatifs (Quai des Matériaux) ou des bâtiments amenant des activités et de la mixité (Musée Kanal, projets résidentiels au nord). Ces projets situés dans le lit mineur de la zone sont complétés par des projets s'attachant à améliorer le lit majeur, comme le développement de Tour et Taxis et de son parc à l'ouest, ou la rénovation du Parc Maximilien et le nouveau Parc de la Senne à l'est.

L'Avenue du Port à l'ouest et le Quai de Willebroeck qui devient l'Allée Verte après la Place des Armateurs sont les principaux axes de circulation dans la zone des bassins Béco et Vergote. Aujourd'hui, ces voies de circulations sont principalement orientées sur un trafic intensif et laissent peu de place pour des espaces qualitatifs dédiés aux modes actifs. Le trafic sur l'Avenue du Port est néanmoins amené à se réduire tandis que l'importance de l'Allée Verte est confirmée. Les trottoirs sont aujourd'hui étroits et semés d'obstacles et les pistes cyclables ne sont pas aménagées selon les recommandations du RER vélo.

Des alignements d'arbres accompagnent ces voiries. Ces alignements participent à cadrer la zone en créant une épaisseur arborée plus ou moins continue qui marque visuellement le paysage visuel et qu'il faut conforter. En effet, aujourd'hui, ces alignements ne sont pas systématiques. Néanmoins ils permettent déjà de considérer les bassins Béco et Vergote et leurs quais comme des surfaces planes homogènes —des plateformes— liées à l'eau, sur lesquelles sont posées des activités (des tas de matériaux ou des bâtiments) et qui sont bordées visuellement par ces deux continuités arborées qui les délimitent.



Figure D6-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Réinventer le bassin Béco comme espace public emblématique lié au canal**
- 2. Valoriser le bassin Vergote comme cœur des activités portuaires urbaines**
- 3. Cadrer les espaces du canal par deux figures paysagères multimodales**
- 4. Relier et renforcer les espaces verts publics de la Senne**

# AMBITION 1

## RÉINVENTER LE BASSIN BÉCO COMME ESPACE PUBLIC EMBLÉMATIQUE LIÉ AU CANAL

### ANALYSE

Le Quai des Matériaux donne une orientation claire à la rive gauche du bassin, qui est appelée à devenir un parc public récréatif programmé avec des espaces dédiés aux sports, aux enfants et au séjour. La vocation de la rive droite, si elle est claire au niveau de la programmation des immeubles (musée Kanal, programme résidentiel au nord), est par contre absente quant à son espace public et à ses caractéristiques. Cette recherche a dès lors été développée plus en avant (voir partie recherches par le projet) en cherchant à établir des spécificités et des cohérences par rapport à la rive gauche pour qu'elle devienne un espace public emblématique, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).

Pour l'ensemble du Bassin Béco, la recherche a montré le potentiel pour le bassin d'accueillir, comme cela s'est déjà fait, des bateaux événementiels mais également des petites embarcations récréatives type pédalo ou kayak ainsi qu'un bateau-piscine. Les activités récréatives pourraient ainsi de cette manière se développer également sur l'eau, en respectant toujours la priorité du trafic commercial, voir ([Profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.75](#)).

Enfin, il faut considérer les quais comme faisant partie d'une unité paysagère cohérente afin de renforcer la continuité et l'unité de l'espace public de part et d'autre du bassin, malgré les immeubles et activités qui sont posées dessus, et ce, jusqu'aux voiries qui le bordent (Avenue du Port et Quai de Willebroeck). Ainsi la matérialité du sol et de l'aménagement de l'espace public devrait être continue le long de l'eau, mais également entre les immeubles et le long de ces voiries.



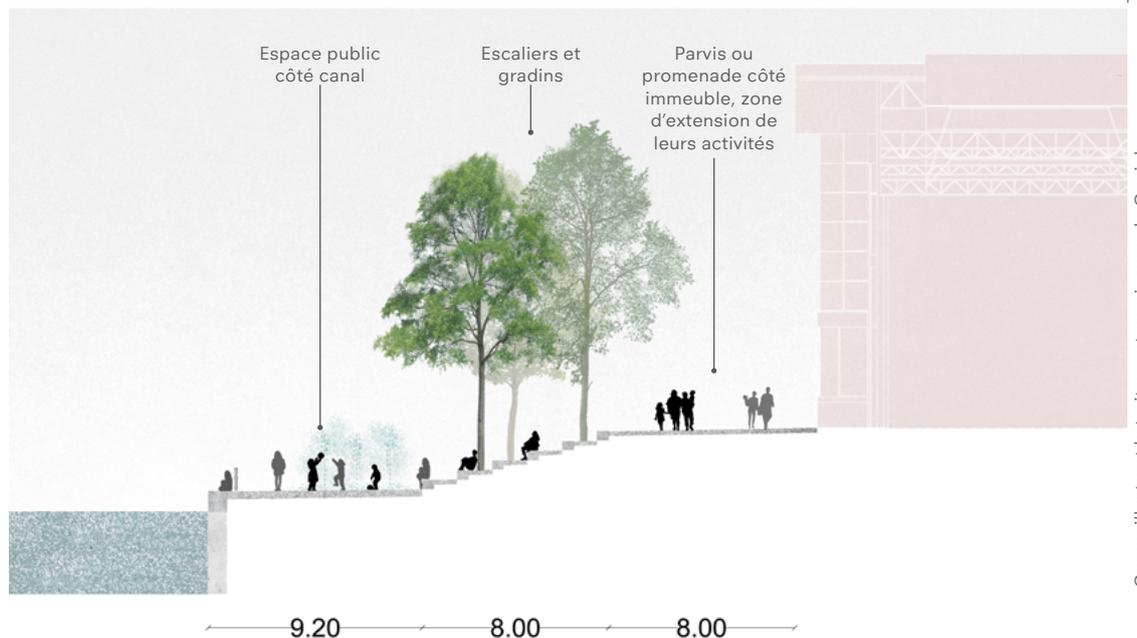
## RECHERCHES PAR LE PROJET

Le Quai des Péniches est ici considéré de manière élargie : la recherche par le projet a considéré le Quai des Péniches proprement dit, mais également le Quai de la voirie, la Rue Picard, la nouvelle rue à côté de *Canal Wharf* et la Rue de la Dyle ainsi que le côté ouest du Quai de Willebroeck comme faisant partie ensemble d'une unité spatiale et cohérente : une plateforme homogène sur laquelle est posée des immeubles et activités, dont des éléments du patrimoine comme l'immeuble Citroën et la Ferme des Boues.

La recherche par le projet a montré le potentiel pour cet espace d'être complémentaire à son voisin direct, le Quai des Matériaux, de l'autre côté du Bassin Béco et développé comme un espace vert récréatif et programmé. Ainsi le Quai des Péniches serait son miroir : un espace public minéral, libre d'appropriation pour des activités d'ampleur régionale. Le Quai des Péniches pourrait également offrir une relation à l'eau beaucoup plus proche que son voisin : la largeur du quai est en effet suffisante pour imaginer des gradins et escaliers rapprochant l'espace public du niveau de l'eau, et permettant un rapport beaucoup plus proche avec la voie d'eau. L'exemple de la requalification des quais à Lyon est ici source d'inspiration.



Requalification des quais à Lyon



Coupe illustrant le traitement en niveaux du Quai des Péniches: situation habituelle

Ce traitement des niveaux de l'espace public permet de donner différents statuts à l'espace public tout en garantissant sa cohérence et son unité. Côté immeubles et activités, le quai haut agit comme un espace de parvis ou de promenade, il peut accueillir des terrasses ou des activités liés aux immeubles (comme le musée Kanal).

Côté canal, un large espace public lié à l'eau est créé. Ce quai abaissé peut accueillir des zones de contact privilégiées avec l'eau (mise à l'eau de kayak, ...) des événements, ponctuels, liés à l'eau, voire même une extension du musée Kanal. Le quai abaissé est le plus continu que possible le long du bassin. Des exceptions ponctuelles peuvent être la création de balcon urbain ou la liaison qualitative avec la passerelle Picard.

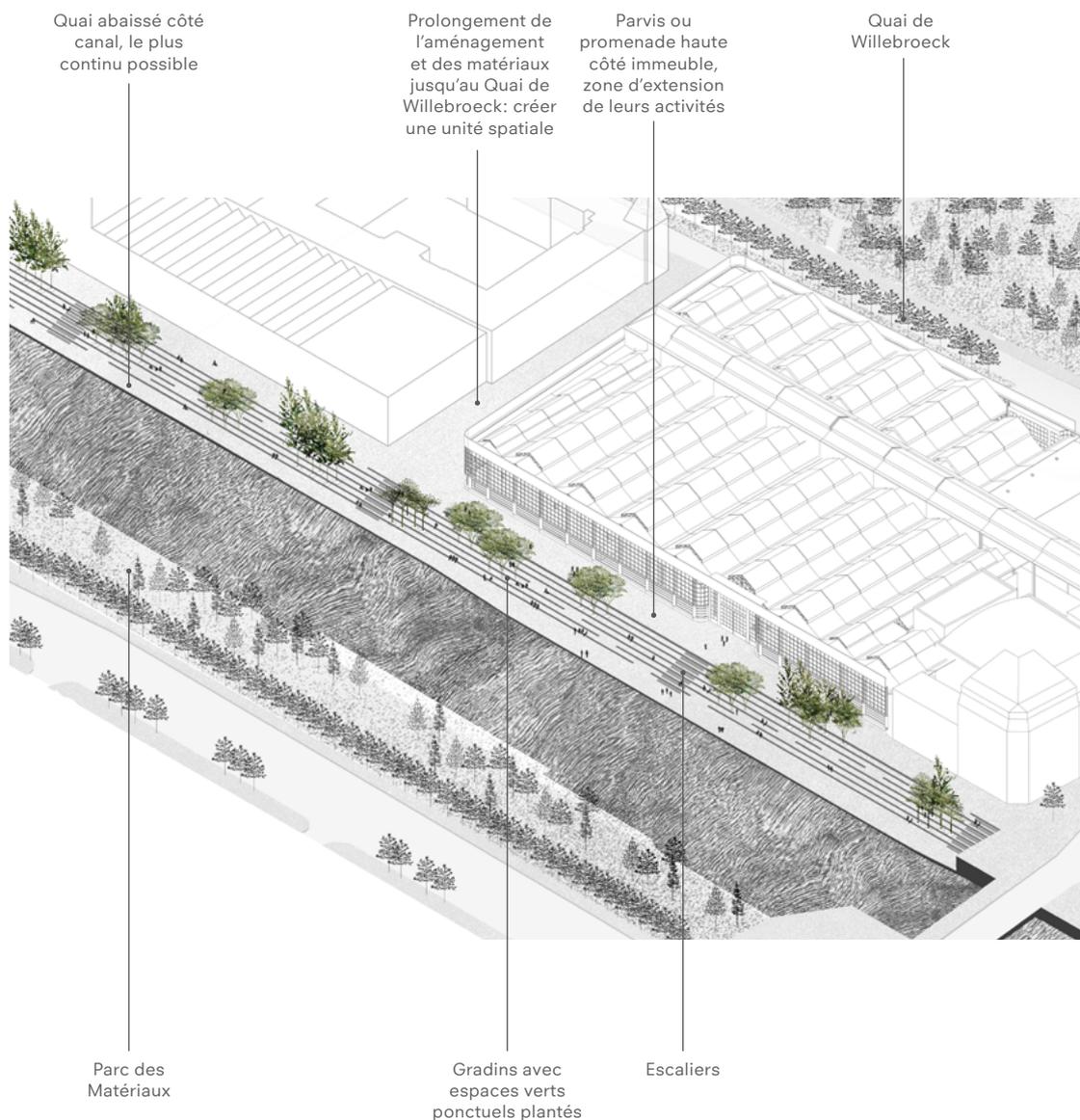
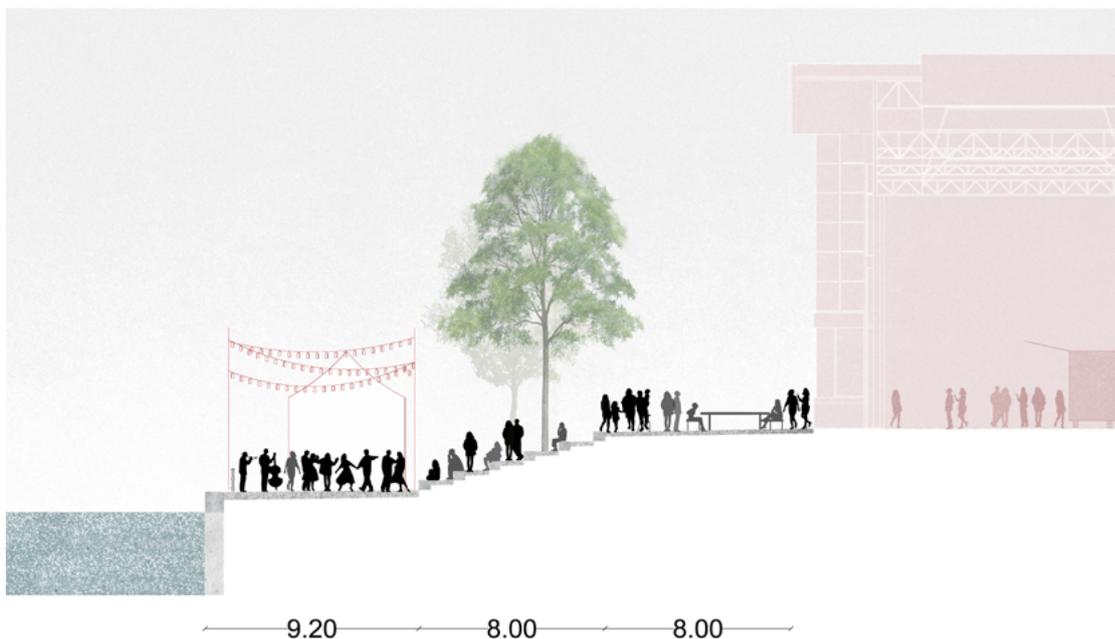
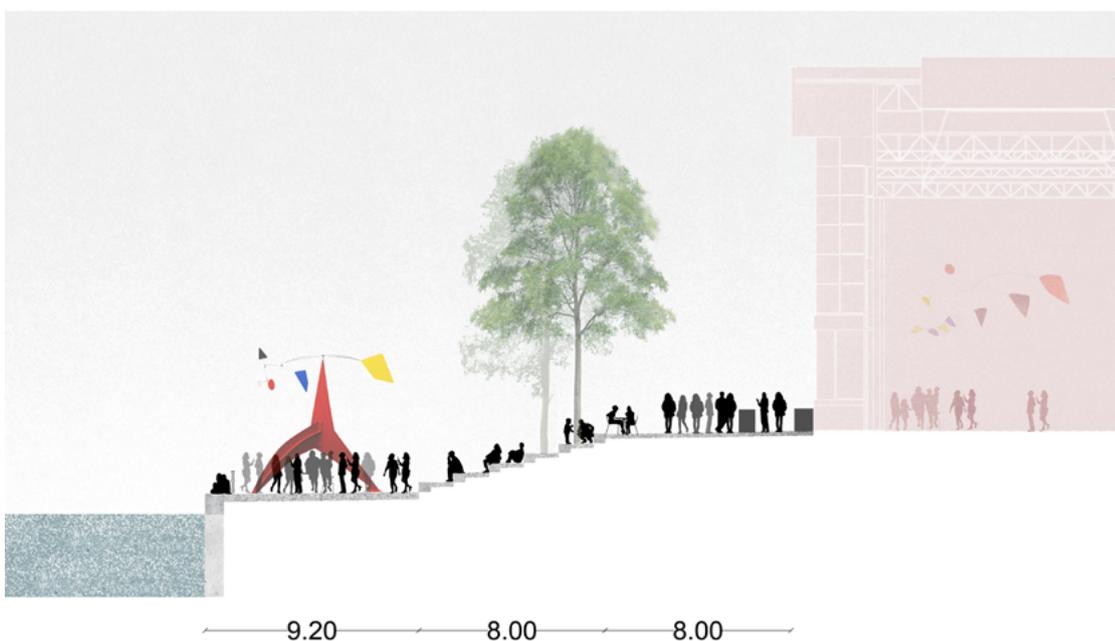


Illustration d'un aménagement possible du Quai des Péniches



Coupe illustrant le traitement en niveaux du Quai des Péniches: événement

Entre le quai haut et le quai abaissé, des gradins et escaliers qui peuvent accueillir les promeneurs ou les visiteurs pour une pause avec vue sur l'eau, ou accueillir un public lié aux activités. Cet espace en gradin est également propice à accueillir des espaces verts ponctuels peuplés d'essences liées à l'eau, des pixels de verdure, qualifiant sa vocation d'espace de séjour. Les éléments de patrimoine industriel, comme la grue, sont conservés.



Coupe illustrant le traitement en niveaux du Quai des Péniches: extension des activités

Les matériaux utilisés, qui participent de son identité minérale, devraient conserver son caractère à la fois urbain et industriel, par l'utilisation de pavé ou équivalent. De même, le mobilier urbain devrait avoir un caractère robuste et industriel.

L'aménagement préconisé pour le quai se prolonge dans les axes transversaux et le long du Quai de Willebroek afin de créer une unité spatiale cohérente du bassin à la voirie.

## RECOMMANDATIONS

### BASSIN BÉCO

- Le Bassin Béco peut accueillir des embarcations récréatives (kayak, pédalo, ...), des bateaux évènementiels ainsi qu'un bateau-piscine. Les zones de mise à l'eau doivent être sécurisées.
- La navigation commerciale est toujours prioritaire sur les usages récréatifs.
- Les usages récréatifs ont lieu de préférence le dimanche et en soirée.
- Les quais sont publics.
- Voir ([Profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.75](#)).
- Voir ([Mettre en scène le canal, p.55](#)).

### QUAI DES PÉNICHES ÉLARGI

- Le Quai des Péniches élargi comprend tous les espaces publics jusqu'à la chaussée du Quai de Willebroek (et donc également le Quai de la voirie, la Rue Picard, la Rue de la Dyle et les trottoirs le long du Quai de Willebroek côté canal).
- Le Quai des Péniches élargi doit être traité comme un espace minéral répondant au Quai des Matériaux planté.
- La matérialité du Quai des Péniches élargi doit être continue. Le revêtement de sol devrait de préférence être composé de pavés ou équivalent.
- Des éléments de verdure ponctuels devraient être mis en œuvre sur le Quai des Péniches élargi. Ces éléments doivent être définis par des découpes rectangulaires dans le sol et devraient accueillir des essences d'arbres liées à l'eau.
- Le Quai des Péniches doit être interdit aux véhicules, à l'exception des livraisons exceptionnelles et des véhicules SIAMU.
- Un Point de Transbordement Urbain (PTU) doit être prévu dans l'aménagement du Quai des Péniches. Sa taille et sa localisation précise doit être étudiée. Il ne doit pas créer d'interruption dans la cohérence et l'unité de l'aménagement et de sa matérialité.
- Le Quai de la voirie, la Rue Picard et la Rue de la Dyle doivent être des voies sans issues à caractère résidentiel. Les espaces de stationnement en voirie doivent être interdits.
- Le Quai des Péniches doit valoriser sa relation à la voie d'eau. Il devrait se rapprocher du niveau de l'eau. Un quai abaissé par le biais de gradins et escaliers devrait être créé.
- L'aménagement devrait permettre la tenue d'évènements ponctuels d'ampleur régionale.

- Un espace doit être prévu pour l'amarrage de bateaux évènementiels et piscine.
- La grue existante ainsi que les hangars industriels doivent être conservés et mis en valeur.
- Le mur du quai est conservé et devrait être pourvu sur toute sa longueur d'un couvre-mur en pierre bleue et de balustrades de type K et pourvu là où c'est nécessaire de filets de sécurité.
- La Passerelle Picard est reliée de manière qualitative au Quai des Péniches.
- Un règlement pour encadrer les terrasses doit être élaboré.
- Le Quai des Péniches élargi doit être pourvu d'un éclairage cohérent et homogène.
- Le Quai des Péniches élargi doit être pourvu d'éléments de mobilier urbain robustes et homogènes et dégageant un caractère industriel.
- Voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).

### QUAI DES MATÉRIAUX

- Le Quai des Matériaux offre un espace récréatif le long du canal. Celui-ci occupe toute la largeur et profite de sa localisation stratégique, proche du centre et facilement accessible.
- La zone de loisir devrait posséder suffisamment d'infrastructures de jeu et de sport tout en développant un fort caractère paysager. Il s'agit d'un parc.
- Les nouveaux immeubles éventuels sur le quai devraient renforcer le caractère public du quai et avoir un usage public / récréatif ou Horeca.
- La cohérence des matériaux et d'un aménagement avec un caractère industriel est stimulé.
- Le mur du quai doit être conservé et pourvu sur toute sa longueur d'un couvre-mur en pierre bleue et de balustrades de type K et pourvu là où c'est nécessaire de filets de sécurité.
- Le bâtiment du port est conservé.
- Les éléments paysagers du Quai des Matériaux devraient différer de ceux de l'Avenue du Port en termes d'essence et de densité des plantations.
- Un éclairage spécifique doit être mis en œuvre afin de rendre cet espace attractif en soirée et la nuit.
- Les éléments de mobilier doivent être robustes et dégager un caractère industriel.
- Le ponton d'amarrage éventuel doit être construit en bois et être accessible aux personnes à mobilité réduite par une série d'escaliers et de rampes.
- Voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).

## AMBITION 2

# VALORISER LE BASSIN VERGOTE COMME COEUR DES ACTIVITÉS PORTUAIRES URBAINES

### ANALYSE

Aujourd’hui l’espace public du Parc des Armateurs pourrait être qualifié de résiduel, tant son aménagement et son mobilier est peu qualitatif, générique et n’est pas à l’échelle de la formidable vue sur le Bassin Vergote sur lequel il donne. Il s’agit pourtant d’un espace public important et stratégique si l’on considère à la fois sa situation exceptionnelle face à une perspective impressionnante, voir ([Mettre en scène le canal, p.55](#)) —qu’il s’agira, avec son voisin le Parc du travail à l’autre extrémité, du seul espace public permettant une relation à l’eau des quartiers environnant— et sa position stratégique entre les parcs publics majeurs que sont le Parc de Tour et Taxis et le Parc Maximilien.

Tout comme le Parc des Armateurs, l’aménagement du Parc du Travail n’est pas à la hauteur de son importance. Aujourd’hui divisé en deux espaces distincts, un espace centré sur le Monument au Travail et un orienté sur la perspective sur le Bassin Vergote séparés par des clôtures, le Parc du Travail est un espace peu hospitalier et difficilement accessible de par l’importance des voiries et des carrefours qui le séparent des quartiers environnants. Les mêmes enjeux que pour le Parc des Armateurs sont d’application ici : mettre en valeur la perspective sur la voie d’eau, favoriser et ponctuer les traversées du canal par le Pont de Trooz et offrir un espace protégé des nuisances des voiries proches. Un passage sous le Pont de Trooz est également prévu pour la mise en place du RER vélo (itinéraire canal) et sa connexion à la piste cyclable de l’Avenue du Port doit passer par le Parc du Travail, voir ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)).



Pour le Bassin Vergote, la recherche par le projet s'est concentrée sur l'optimisation urbaine des activités portuaires. Les projets récents (Village de la Construction) et en cours (Interbéton) ainsi que les principes développés dans le cadre du Plan Canal (ouverture d'axes visuels continuant les perspectives des rues débouchant sur le bassin par-delà les activités portuaires) adressent de nombreux éléments architecturaux ou urbanistiques qui permettent d'envisager une intégration plus qualitative de ces activités dans la ville. La recherche par le projet s'est dès lors concentrée sur les éléments qui nécessitaient encore clarification : l'accessibilité des quais, la qualité paysagère et visuelles et le devenir des espaces publics.

Cette recherche a démontré premièrement que pour garantir la vocation économique des quais et une clarté quant à leur usage (ainsi qu'en termes de sécurité et de gestion), une grande partie des quais devaient rester réservés à une utilisation exclusivement portuaire et rester inaccessibles au public, voir ([Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79](#)). La relation à l'eau pouvant être mise en œuvre visuellement par l'ouverture d'axes visuel par-delà les activités, notamment dans la perspective des rues des quartiers résidentiels qui débouchent sur le bassin, comme cela a déjà été mis en œuvre pour le Village de la Construction. Les entreprises devraient dès lors prévoir des clôtures adaptées permettant la vue du bassin depuis l'extérieur, voir ([Valoriser la présence d'activités économiques et portuaires, p.73](#)). Deuxièmement, la recherche a permis de vérifier que cette utilisation exclusivement économique du bassin pouvait être équilibrée par la création d'espaces publics très qualitatifs liés à l'eau, et situés aux extrémités du bassin, le long d'axes transversaux. Voir ci-après les parties relatives au Parc des Armateurs et au Parc du Monument au Travail et ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).

Troisièmement, l'importance d'un traitement homogène des quais —qu'ils soient à vocation industrielle ou publique— a été mise en avant, afin de renforcer la cohérence visuelle du bassin et la qualité des perspectives visuelles sur celui-ci. Ce traitement homogène de la matérialité du sol permettra de renforcer son caractère de plateforme sur laquelle sont posées des activités diverses et variées, et permettra de considérer les quais du Bassin Vergote comme une unité paysagère.

Enfin, la recherche a montré l'importance de définir des stratégies spatiales claires quant à la gestion des espaces verts et de l'eau sur le site afin de renforcer la figure paysagère et les qualités spatiales des espaces bordant les activités portuaires. A ce titre, une attention particulière devrait être portée aux accès des entreprises, afin de limiter l'encombrement et la création d'obstacles aux espaces dédiés aux modes actifs.

## PARC ET PLACE DES ARMATEURS

La vocation de cet espace et le développement de principes d'aménagement cohérents avec les ambitions du site ont dès lors été au cœur de la recherche par le projet.

Le Parc des Armateurs doit ainsi favoriser et ponctuer les traversées du canal pour les modes actifs, et offrir un espace protégé des nuisances induites par la présence à proximité de l'Allée Verte et de son trafic intense. Entre le Parc Maximilien et le Parc Tour et Taxis, le parc se doit d'être un élément de liaison du maillage vert, tout en s'intégrant en cohérence et en continuité avec les quais industriels du Bassin Vergote. A ce titre, le nombre de voies sur la Place des Armateurs pourrait être réduit pour maximiser l'espace disponible pour les modes actifs et les plantations.



Schéma situation existante



Schéma scénario place des Armateurs apaisée



Schéma scénario Place des Armateurs en espace partagé



Gas Works Park, Seattle



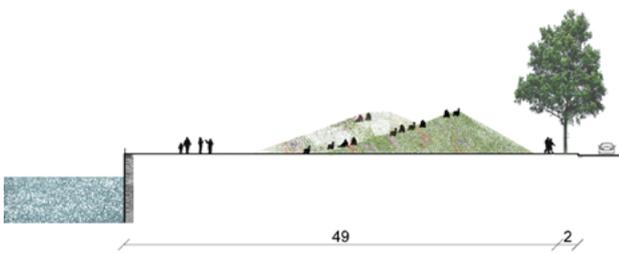
Mauerpark Berlin

En s'inspirant des exemples du Mauerpark à Berlin et du Gas Works Park à Seattle, la recherche par le projet a montré le potentiel d'aménager le Parc des Armateurs comme une collection de collines vertes posées sur la plateforme industrielle des quais. Ces collines posées sur le quai répondent aux tas de matériaux, de graviers et de sables qui sont similairement posés sur les quais des activités portuaires à proximité.

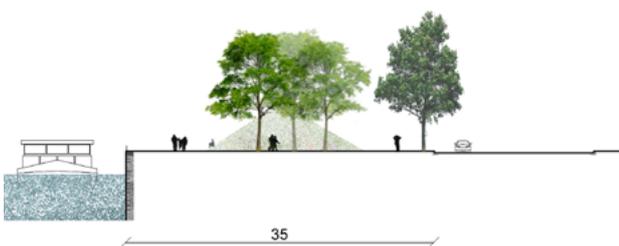


Coupe illustrant les collines vertes reposant aux tas de matériaux

Elles permettent d'orienter l'espace public vers la perspective qu'elles surplombent, tout en protégeant l'espace public des nuisances de l'Allée Verte toute proche. L'espace public trouve ainsi sa vocation d'espace de séjour et de point de vue. Le revêtement industriel du quai est aussi continu, et prolonge celui des quais utilisés pour les activités portuaires, permettant de garantir une cohérence d'ensemble aux différents espaces autour du bassin.



A Coupe illustrative à travers les collines



B Coupe illustrative ouverture de la perspective du Quai des Péniches

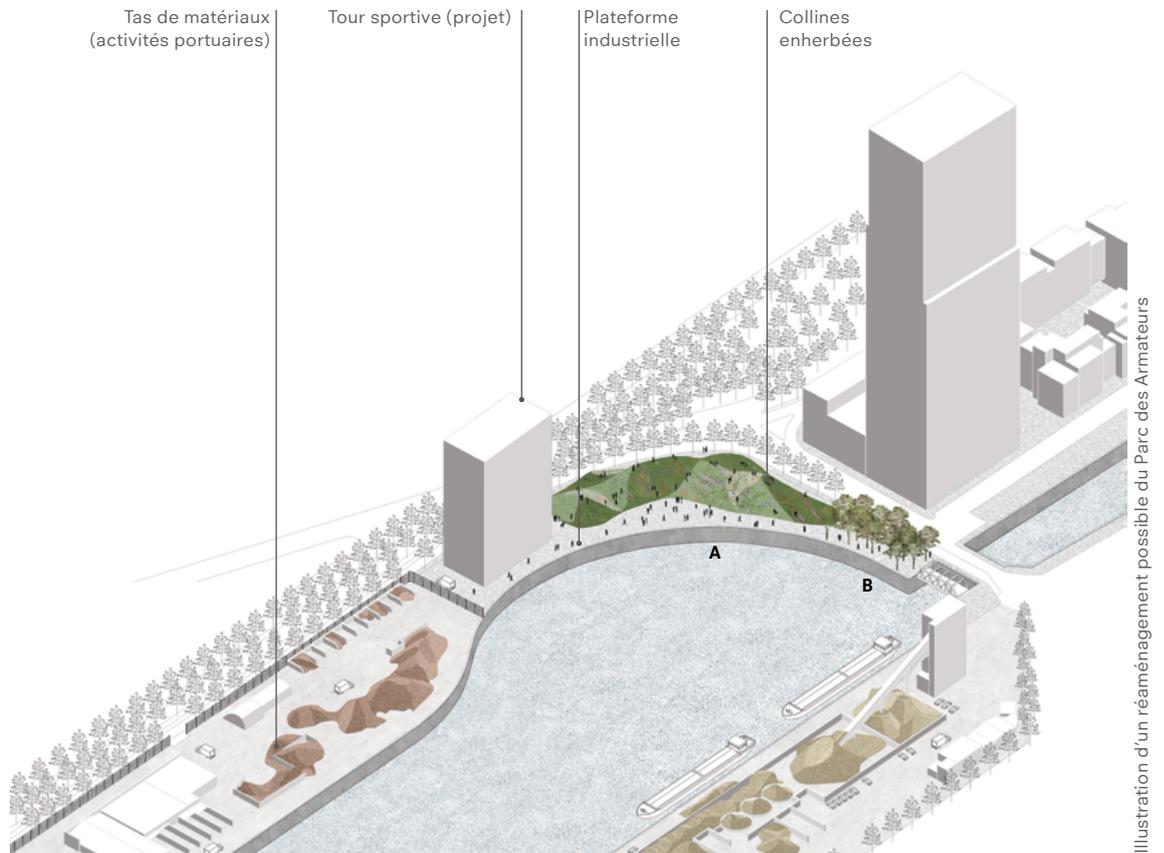


Illustration d'un réaménagement possible du Parc des Armateurs

Une tour sportive est planifiée sur ce lieu. La recherche a montré que celle-ci pouvait être complémentaire tant qu'elle garantit l'indépendance du parc. Tout comme les collines, la tour sportive n'est pas « à côté », mais posée « sur » le Parc des Armateurs. L'emplacement de la tour doit favoriser un espace public unitaire : la tour ne divise pas le Parc des Armateurs en deux parties.

La recherche par le projet a également confirmé l'impossibilité de réduire l'espace dédié au bassin de virement ou à venir l'interrompre ou y placer des pontons.

## PARC DU MONUMENT AU TRAVAIL ET PONT DE TROOZ

La recherche par le projet a cherché à développer des principes d'aménagement cohérents avec les ambitions du site et en accord avec les principes proposés pour le Parc des Armateurs auquel il répond à l'autre extrémité du bassin. Ici également, la vocation de l'espace public est celui d'un espace avec une dominance végétale assumée, visant à développer un espace public unitaire mettant en valeur la vue sur le bassin.

De cette recherche ressort d'une part la possibilité de rapprocher l'espace public de l'eau, en abaissant les quais côté bassin pour offrir des espaces en gradins protégés des nuisances des voiries et orientés sur la vue vers la ville. Cet abaissement des quais permet également d'envisager la rampe et le passage RER vélo sous le Pont de Trooz comme faisant partie intégrante d'un aménagement unitaire mettant également en valeur le Monument au Travail.

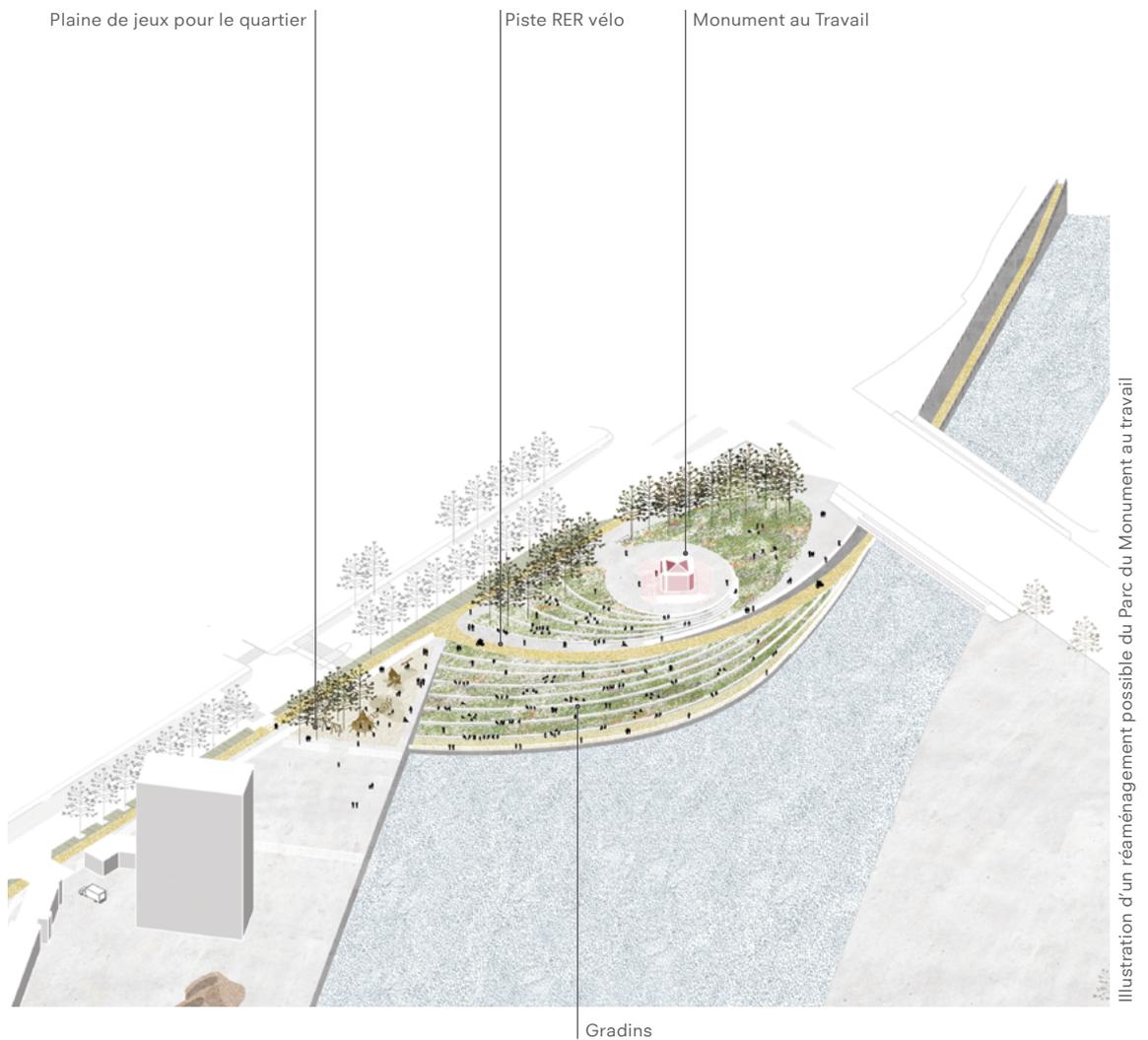


Illustration d'un réaménagement possible du Parc du Monument au travail



Illustration en coupe

Celui-ci est en effet situé sur une élévation qui peut être la continuité logique du travail sur les niveaux liés à l'abaissement progressif du quai vers le bassin. Cet abaissement progressif ne peut néanmoins pas prendre trop d'espace sur la voie d'eau. En effet, le quai rive gauche du Bassin Vergote est utilisé dans sa totalité pour des activités portuaires. L'aménagement devra également prendre en compte la présence d'un déversoir.

Une variante qui n'empiète pas sur la passe navigable et les zones d'amarrage a dès lors été développée. Celle-ci démontre qu'avec les mêmes principes de composition, un réaménagement répondant aux mêmes enjeux et ambitions, sans les inconvénients pour l'activité portuaire, est possible.

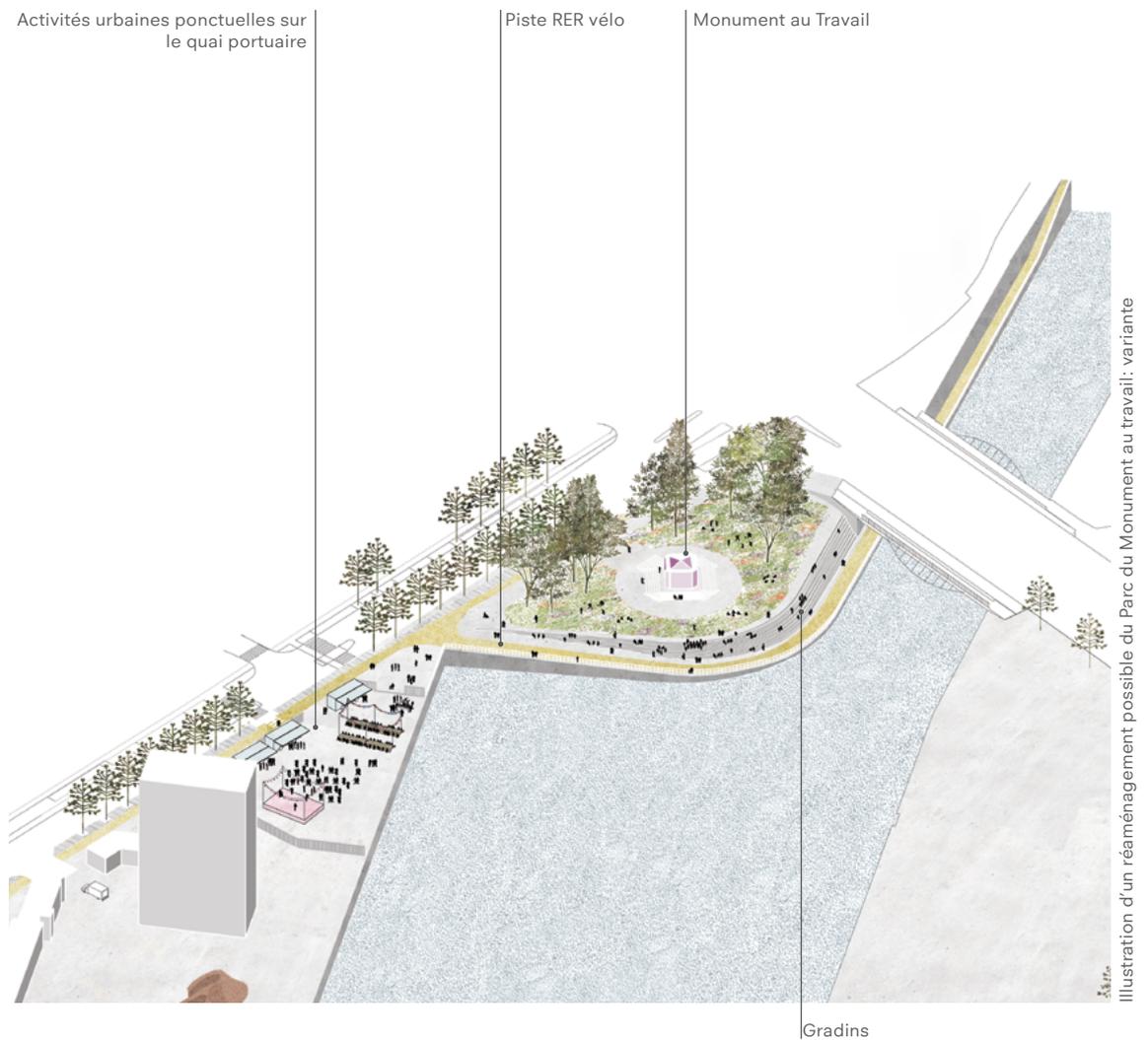


Illustration d'un réaménagement possible du Parc du Monument au travail: variante



Illustration en coupe

Ici également, le nombre de voies sur le Pont de Trooz devrait être réduit pour maximiser l'espace disponible pour les modes actifs rendre plus agréable la traversée. Cette option est préférée à la création d'une passerelle supplémentaire afin de favoriser l'unité et la continuité des espaces et aménagements.

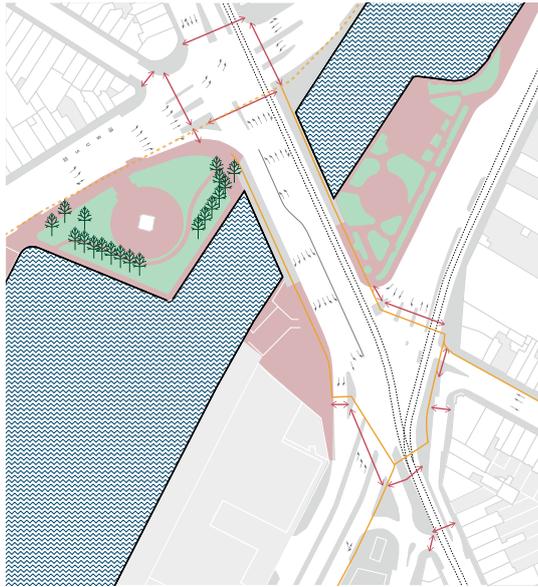


Schéma situation existante

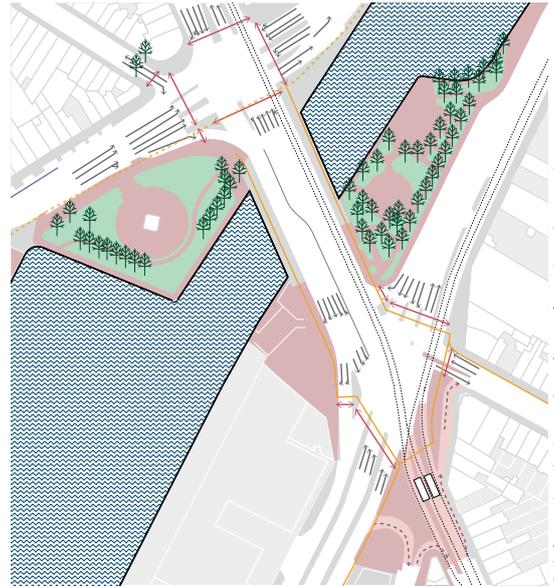


Schéma circulation adaptée en fonction des projets en cours



Schéma réduction des voies sur le Pont de Trooz pour favoriser les modes actifs

## RECOMMANDATIONS

### BASSIN VERGOTE

- La fonction économique du bassin Vergote est confortée. Les quais sont réservés aux activités portuaires, à l'exception des deux espaces publics prévus aux extrémités du bassin (voir Parc des Armateurs et Parc du Travail). Voir [\(Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79\)](#).
- La matérialité des quais devrait être la plus continue et la plus homogène possible. Voir [\(Mettre en scène le canal, p.55\)](#).
- Les entrées et sorties des activités doivent être limitées et groupées par activités afin de limiter le nombre de points de conflit avec les modes actifs et la circulation.
- Les murs de quais ainsi que les couvre-murs doivent être conservés.
- Des percées visuelles devraient être garanties dans la prolongation des rues débouchant sur le bassin pour permettre une relation visuelle à l'eau.
- Les clôtures délimitant les activités doivent être les plus transparentes possible.
- Voir [\(Valoriser la présence d'activités économiques et portuaires, p.73\)](#).
- Toutes parcelles de 5.000 m2 ou plus ont l'obligation de réaliser des espaces verts de minimum 10% de leur surface (PRAS, prescription 0.2).
- Les espaces verts doivent être en pleine terre.
- Les espaces verts sont linéaires, et sont soit positionnés au bord de la parcelle, soit accompagnent les percées visuelles définies plus-haut. Ils ont une largeur minimale de 5m. Voir [\(Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150\)](#).
- Partout où c'est possible, une noue est prévue dans l'espace vert afin de recueillir, retenir et infiltrer localement l'eau de ruissellement de la parcelle. Voir [\(Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171\)](#).

### PARC DES ARMATEURS (C-2)

- Le Parc des Armateurs est un espace public actif. Voir [\(Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71\)](#).
- Les programmations du Parc des Armateurs et de la tour sportive prévue doivent être complémentaires.
- L'implantation de la tour sportive fait partie intégrante du Parc des Armateurs : le bâtiment n'est pas « à côté », mais posé « sur » le Parc des Armateurs ; tout en favorisant un espace public unitaire : la tour n'est pas « au milieu » du Parc des Armateurs.
- L'aménagement du Parc des Armateurs valorise la vue sur le Bassin Vergote.
- Le caractère du Parc des Armateurs s'inscrit dans le caractère industriel des quais du Bassin Béco.
- Le mur de quai, le couvre-mur et la balustrade existants sont de préférence conservés.
- L'aménagement du Parc des Armateurs

n'entrave pas les mouvements de giration des bateaux dans le bassin de virement.

- Si des escaliers ou autre dispositifs de rapprochement de la voie d'eau sont aménagés, ils doivent s'inscrire dans le volume du mur de quai et ne peuvent en aucun cas réduire la passe navigable ou le bassin de giration.
- La conception du Parc des Armateurs atténue les nuisances visuelles et sonores potentielles de l'Allée Verte.
- Le Parc des Armateurs constitue le lien entre les espaces verts publics des deux côtés du canal (Parc Tour & Taxis et Parc Maximilien).
- Le nombre de voies sur la Place des Armateurs devrait être réduit autant que possible afin de maximiser l'espace disponible pour les modes actifs.
- Une solution pour le transport poids lourds doit être trouvée, pour permettre le bon fonctionnement des activités économiques et portuaires, voir [\(Conforter les axes de transports logistiques, p.95\)](#).
- Les traversées de la Place des Armateurs vers le Parc des Armateurs depuis le Quai des Péniches, le Quai des Matériaux et le Parc Maximilien doivent être améliorées et renforcées, voir [\(Axes traversants, p.135\)](#).

### PARC DU MONUMENT AU TRAVAIL

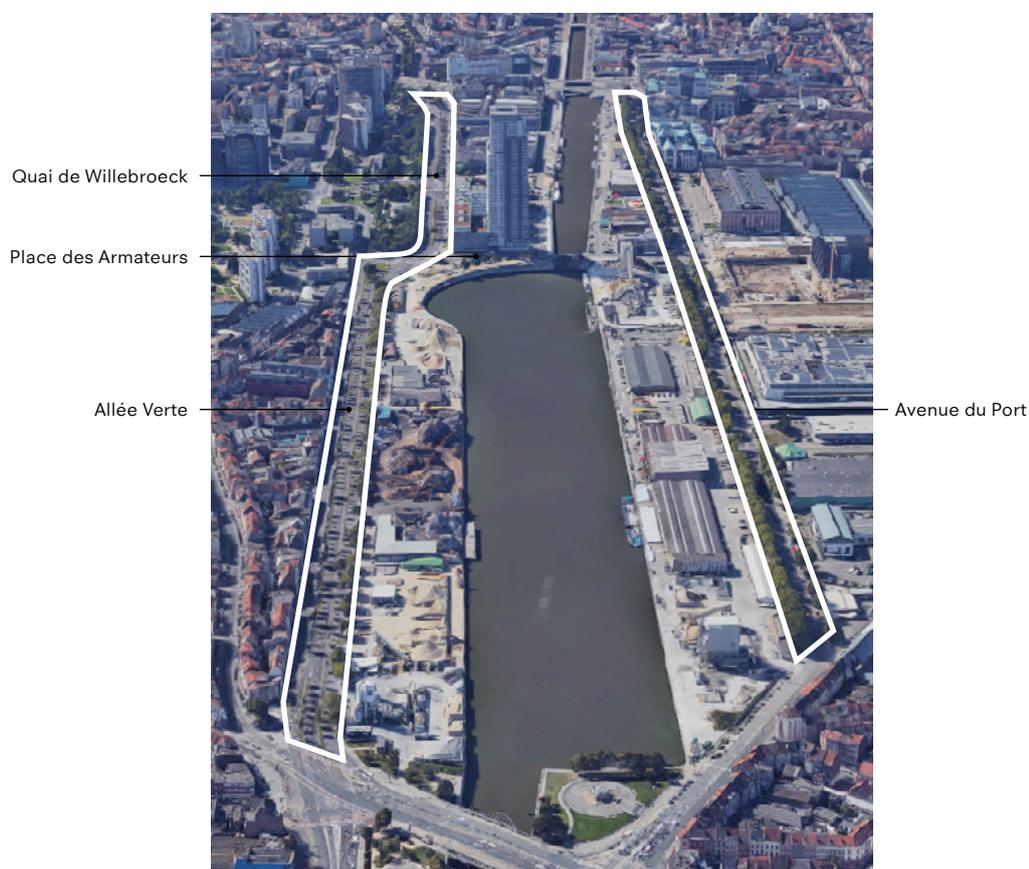
- Le Parc du Monument au Travail est un espace public à l'échelle du canal avec une dominance végétale assumée. Voir [\(Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71\)](#).
- Le Monument au Travail fait partie intégrante du parc et est visible depuis l'eau. Les clôtures entre le monument et les quais sont enlevées.
- L'aménagement du parc valorise la vue sur le Bassin Béco.
- L'aménagement du parc rapproche les usagers de l'eau.
- L'aménagement du parc protège les usagers de la vue vers le carrefour très fréquenté du Pont De Trooz.
- La passerelle cyclable RER vélo (itinéraire canal) sous le Pont De Trooz et sa rampe d'accès sont intégrées dans l'aménagement du Parc du Monument au Travail.
- Le nombre de voies sur le Pont De Trooz devrait être réduit autant que possible afin de maximiser l'espace disponible pour les modes actifs, voir [\(Axes traversants, p.135\)](#).
- Une solution pour le transport poids lourds doit être trouvée, pour permettre le bon fonctionnement des activités économiques et portuaires, voir [\(Conforter les axes de transports logistiques, p.95\)](#).

## AMBITION 3

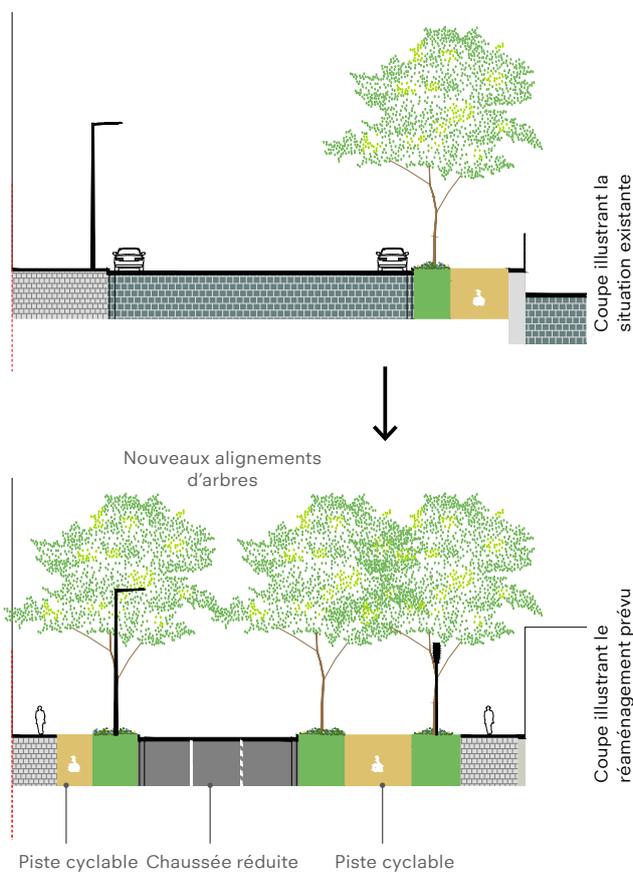
# CADRER LES ESPACES DU CANAL PAR DEUX FIGURES PAYSAGÈRES MULTIMODALES

### ANALYSE

L'Avenue du Port et l'Allée Verte (ainsi que le Quai de Willebroeck qui la prolonge vers la Petite Ceinture) ont fait l'objet de recherches par le projet afin de définir le profil optimal permettant de répondre aux objectifs de la zone et à leur importance en tant qu'éléments continus de structuration et de lisibilité urbaine. L'objectif est de rendre ces infrastructures plus multifonctionnelles et qualitatives, tant par un travail sur leur profil et l'intégration des différents modes de déplacement, voir (*Aménager des espaces publics multimodaux, p.89*), que par un travail paysager sur les éléments qui composent ces voiries : revêtements, arbres, bande verte, éclairage, .... voir (*Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129*).



L'Avenue du Port va prochainement être requalifiée et les principes de cette requalification illustrent bien les objectifs pour ces voiries : la surface dédiée aux automobiles est réduite, au profit de la création de pistes cyclables sécurisées et qualitatives (dont une bidirectionnelle intégrant les recommandations du RER vélo), de trottoirs séparés pour les piétons et de la création d'un nouvel alignement d'arbre associé à une bande verte, qui viennent compléter la continuité arborée qui traverse et définit les limites de la zone.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

Côté Quai de Willebroek et Allée Verte, la recherche par le projet a développé les mêmes principes.

Le Quai de Willebroek, de la Petite Ceinture à la Place des Armateurs, présente aujourd'hui des espaces dédiés aux modes actifs dont la largeur est insuffisante. Les espaces de stationnements parallèles à la chaussée sont peu compatibles le rôle de voirie métropolitaine de celle-ci, en réduisant la fluidité et créant des situations de danger. La présence végétale est discontinue et asymétrique.

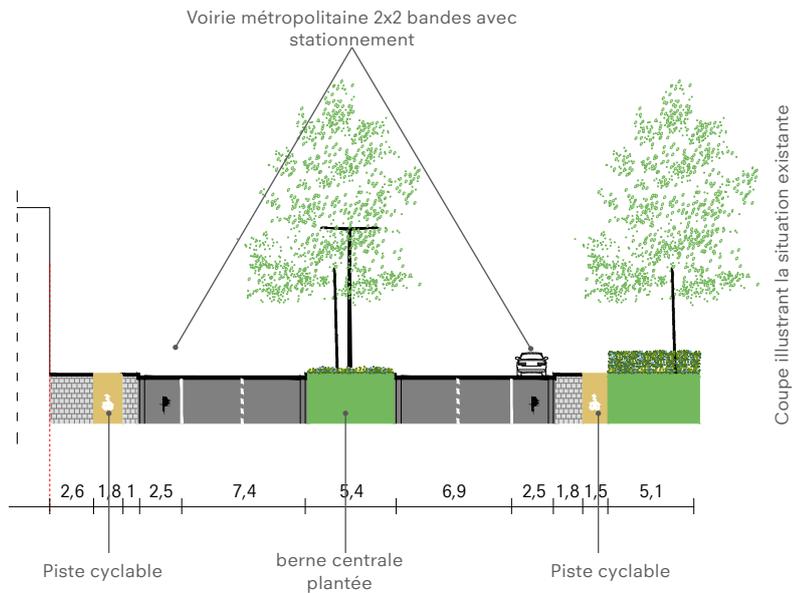


Photo de la situation existante

Le profil est requalifié afin de compléter l'alignement d'arbres central existant par deux nouveaux alignements sur les côtés. Le long de ces nouveaux alignements sont positionnées des pistes cyclables unidirectionnelles séparées des trottoirs pour les piétons. En considérant l'importance de cette voirie dans la hiérarchie des voies, les parkings le long de la voirie sont supprimés, pour favoriser un trafic fluide.

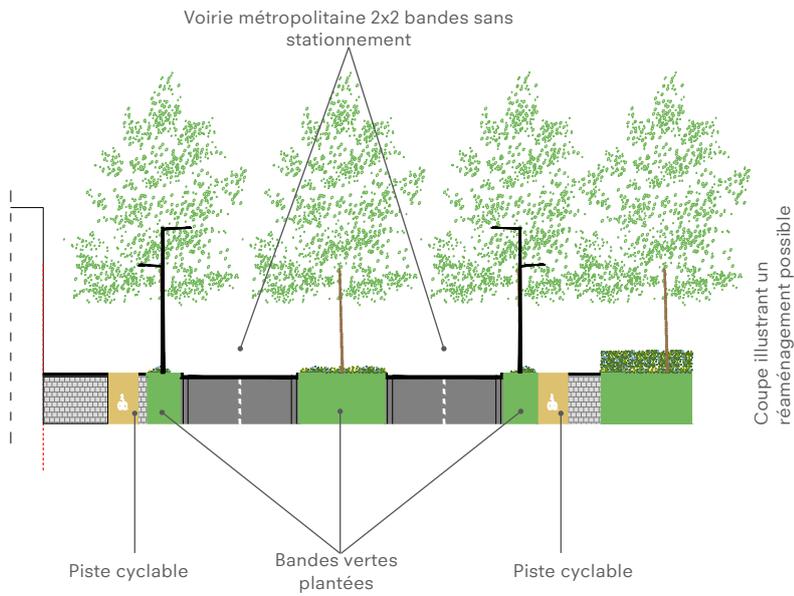
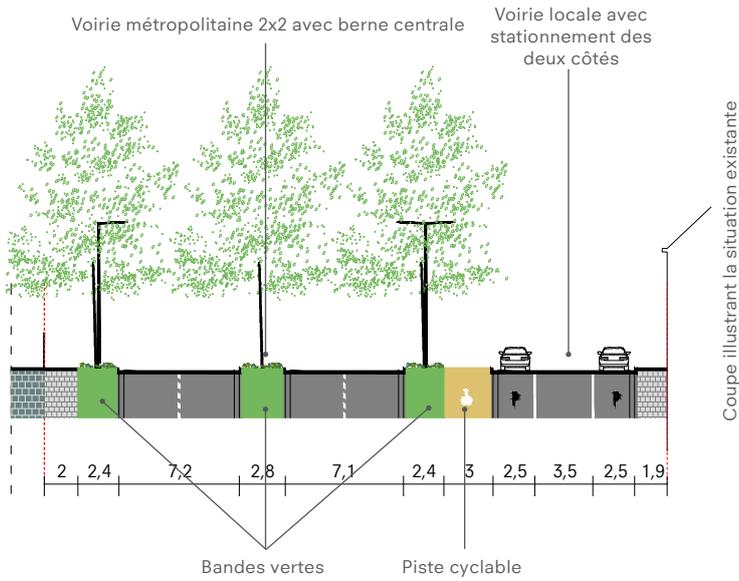
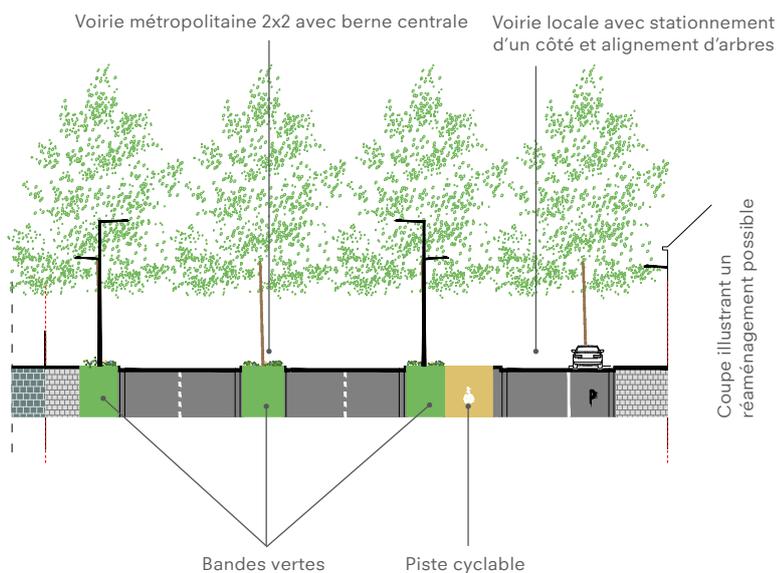


Illustration d'un réaménagement possible

Pour l'Allée Verte, à partir de la Place des Armateurs jusqu'à De Trooz, le profil est retravaillé afin de clarifier la hiérarchie des voies, entre d'une part la voirie métropolitaine de 2x2 bandes et d'autre part, la voirie dédiée au trafic local qui borde le quartier Masui. Entre ces deux voiries est positionnée une piste cyclable bidirectionnelle.



Pour la voirie métropolitaine, le profil existant est conservé, mais les 3 alignements d'arbres sont complétés là où ils sont discontinus. Pour la voirie locale, une bande de stationnement est supprimée pour accueillir la piste cyclable et élargir la voirie et les trottoirs côté immeubles, afin de pouvoir accommoder les activités économiques qui s'y déroulent sans gêner les modes actifs et la circulation. Un nouvel alignement d'arbres est créé dans la bande de stationnement restante côté immeubles, dont la largeur est portée à 250cm pour convenir aux larges véhicules qui viennent livrer les activités.



Les éléments définissant ces voiries — revêtement et largeur de la voirie, bordures, filets d'eau, pistes cyclables en asphalté ocre et bandes vertes (intégrant l'éclairage et la signalisation) — sont continus et homogènes sur tout le parcours de l'Allée Verte et du Quai de Willebroek, depuis la Petite Ceinture jusqu'à De Trooz.



Illustration d'un réaménagement possible

## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS COMMUNES

- Le réaménagement doit être conforme avec (Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129) et (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).

### RECOMMANDATIONS PROPRES À L'AVENUE DU PORT

- Le profil type doit être le suivant, depuis le côté canal: d'abord un trottoir, ensuite une bande verte arborée, ensuite une piste cyclable bidirectionnelle, ensuite une bande verte arborée, ensuite la chaussée, ensuite une bande verte arborée, ensuite une piste cyclable unidirectionnelle, enfin un trottoir.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU QUAI DE WILLEBROECK

- Le profil type doit être le suivant, depuis le côté canal: d'abord un trottoir, ensuite une piste cyclable

unidirectionnelle, ensuite une bande verte arborée, ensuite la chaussée composée de 2 bandes dans chaque direction séparées par une berme centrale arborée, ensuite une bande verte arborée, ensuite une piste cyclable unidirectionnelle, enfin un trottoir.

### RECOMMANDATIONS PROPRES À L'ALLÉE VERTE

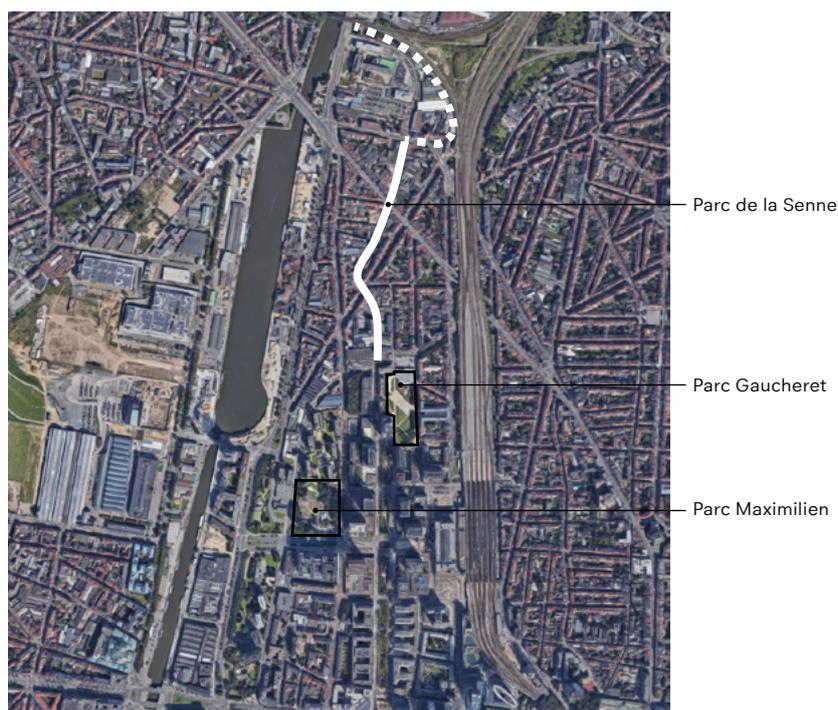
- Le profil type doit être le suivant, depuis le côté canal: d'abord un trottoir, ensuite une bande verte arborée, ensuite la chaussée métropolitaine composée de 2 bandes dans chaque direction séparées par une berme centrale arborée, ensuite une bande verte arborée, ensuite une piste cyclable bidirectionnelle, ensuite la chaussée voirie locale, ensuite une bande multifonctionnelle accueillant du stationnement et un alignement d'arbres, enfin le trottoir.

## AMBITION 4

# RELIER ET RENFORCER LES ESPACES VERTS PUBLICS DE LA SENNE

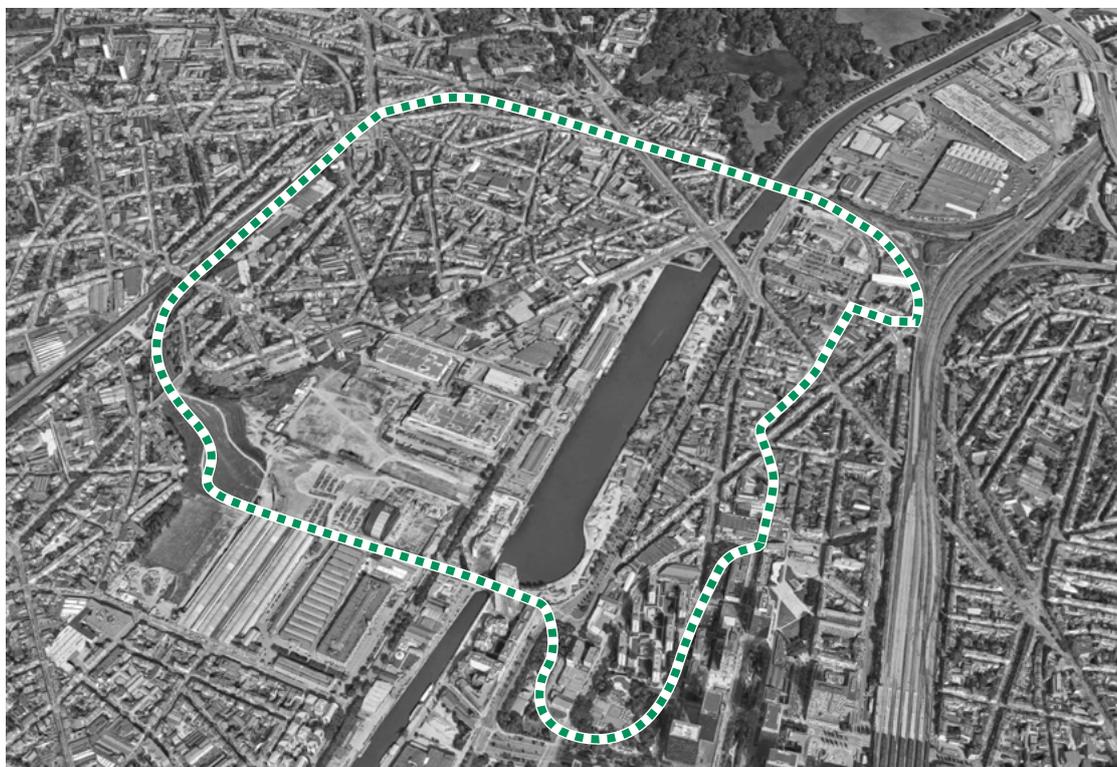
### ANALYSE

A l'est de la zone passe aujourd'hui une partie du tracé canalisé de la Senne. Des projets récents visent à mettre en valeur ce parcours par la création de parcs publics qui suivent le tracé de la Senne (qui est encore visible dans le parcellaire), centrés sur la biodiversité et les loisirs. Le Parc de la Senne est un très bon exemple de cette politique de valorisation, qui de plus, permet d'amener dans un quartier assez dense un parc public qualitatif, une veine verte qui le traverse. Mais le Parc de la Senne n'est qu'une partie du parcours de la Senne dans la zone. Plus au sud, la Senne s'écoule également sous le Parc Maximilien et la même réflexion peut ici aussi s'appliquer. Il est ainsi primordial que des liens entre le Parc Maximilien et le Parc de la Senne soient créés. Il y a en effet un chaînon manquant entre la fin du Parc de la Senne, le Parc Gaucheret et le Parc Maximilien qu'il s'agit de combler par un aménagement. Il ne s'agit pas d'un parc à proprement parler, mais de permettre de matérialiser la continuité de cette veine verte par un travail sur la matérialité et les plantations. Rendre visible cette continuité est en effet un élément de réussite de la lisibilité de ces interventions liées au parcours de la Senne qui pourrait donner un élément de structuration urbaine qualitative traversant ces quartiers et les connectant à plus grande échelle à la vallée de la Senne et à son fonctionnement.



## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet a permis de mettre en avant le potentiel de créer une « boucle verte » autour du Bassin Vergote. Par la requalification du Parc des Armateurs qui permettra de matérialiser un lien entre le Parc de Tour et Taxis et le Parc Maximilien, les continuités paysagères de la L28, reliant Tour et Taxis et la Place Bockstael à l'ouest, sont prolongées jusqu'au Parc Maximilien. La création du Parc de la Senne, et le renforcement des connexions avec le Parc Maximilien forment la partie est de la boucle. Au nord, la création d'une passerelle verte, au-dessus du canal et dans la continuité du Parc de la Senne (voir sous-zone D-7), crée le chaînon manquant permettant de relier la création de « Pocket Parks » jusqu'à la Place Bockstael, de nouveau le long de la L28. Cette boucle paysagère autour du Bassin Vergote permet d'envisager un parcours plus qualitatif pour les modes actifs reliant ainsi les quartiers de Laeken, de Schaerbeek et du canal. Sa longueur de 5km environ, permet d'y envisager la création d'un parcours jogging.



Localisation de la «boucle verte» potentielle

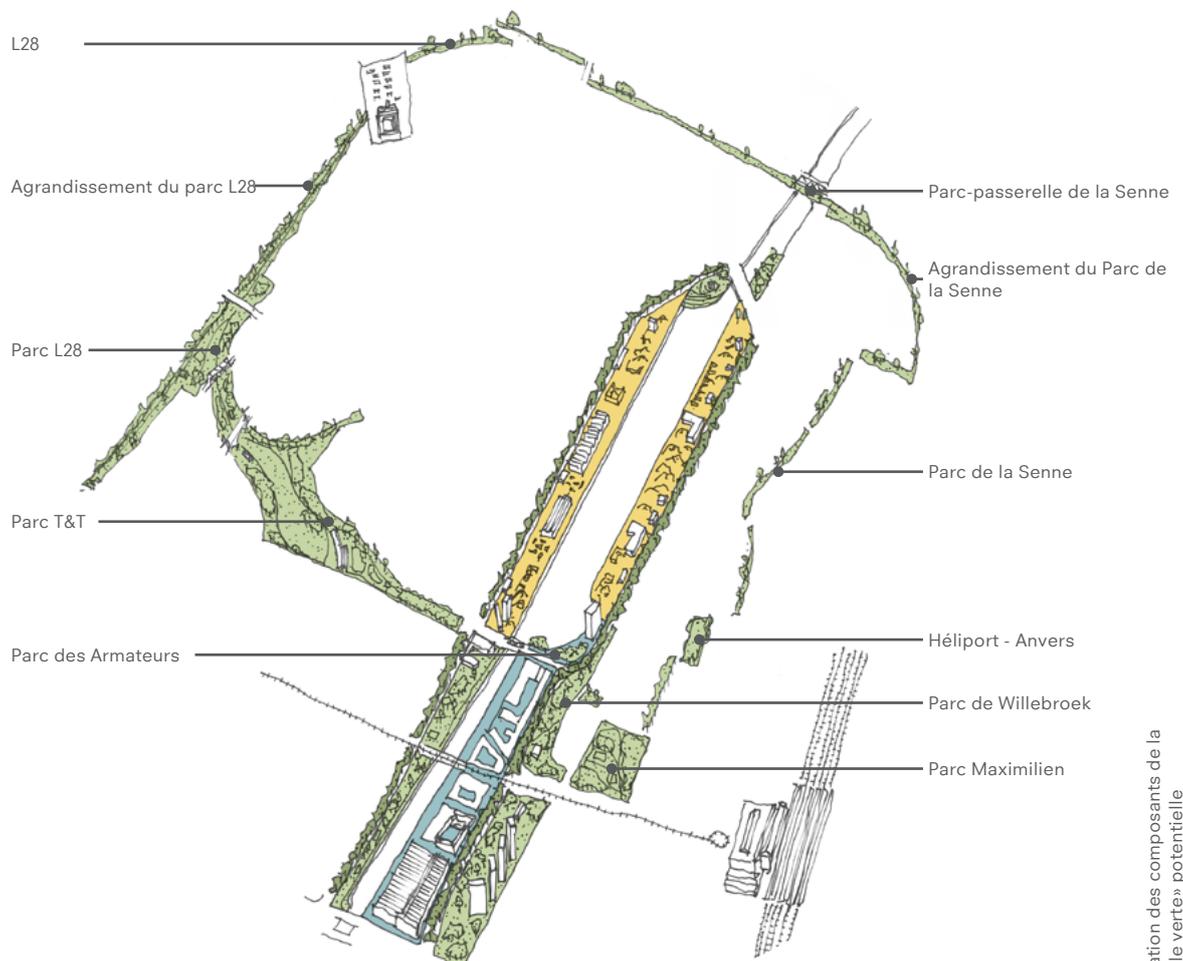


Illustration des composants de la «boucle verte» potentielle

## RECOMMANDATIONS

### SENNE

- Partout où c'est possible, le parcours de la Senne devrait être aménagé comme « parc paysager linéaire », voir (*Parcs paysagers linéaires*, p.162).
- Le tracé de la Senne devrait devenir une « veine verte » au sein des quartiers, orientée vers la biodiversité et si possible vers la création d'espaces publics récréatifs.
- Ces espaces publics sont aménagés avec des matériaux naturels.
- La Senne devrait être mise à ciel ouvert et intégrée dans un environnement naturel au sein du Parc Maximilien.
- La visibilité du tracé de la Senne devrait être renforcée, que ce soit par le traitement et la visibilité des entrées des parcs accompagnant le tracé, que par un traitement au niveau de l'espace public (plantation d'arbres, matérialité du sol, ...), voir (*Valoriser la Senne*, p.159).

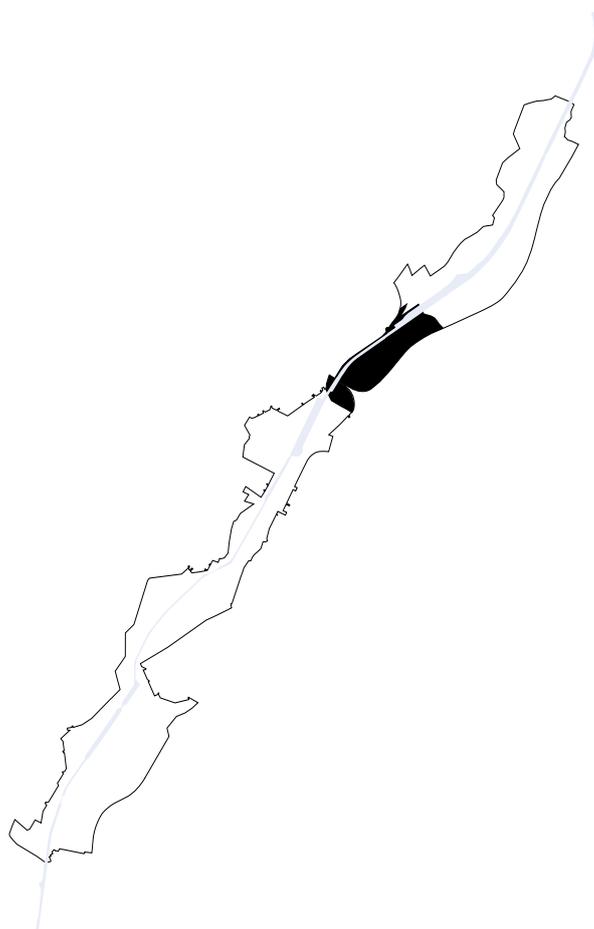
### BOUCLE VERTE

- La création de continuités paysagères devrait favoriser la création d'une « boucle verte » reliant les quartiers de Laeken, de Schaerbeek et du canal.
- La boucle verte devrait être aménagée de manière à favoriser le parcours des modes actifs et intégrer un parcours de jogging.
- Les « chaînons manquants » (Place des Armateurs, Parc des Armateurs, lien entre Parc Maximilien et Parc de la Senne, Passerelle au-dessus du Canal, L28) devraient faire l'objet d'études spécifiques pour permettre la création de la « boucle verte ».



D – 7

## SCHAARBEEK-SUR-SENNE





Quai de Heerbeek



BRYC



Chaussée de Vilvorde



Quai Léon Mommyer



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone de Schaerbeek-Sur-Senne comprend ce territoire situé entre le canal et les voies de chemin de fer sur la rive droite et entre le Domaine Royal et le canal sur la rive gauche (chaussée de Vilvorde). Au sud, elle est délimitée par le Pont De Trooz et la Rue des Palais Outre-Ponts. Au nord, elle comprend le site du Brussels Royal Yacht Club qui forme sa limite sur la rive gauche, tandis que sur la rive droite, la Rue du Lion la délimite.

Ce territoire est occupé rive droite par Sibelga, par le site Mabru (Marché Matinal)-CEFL et son paysage de grands entrepôts implantés librement sur un site autrement dédié quasi exclusivement à des espaces de parking, par l'ancien familistère Godin et le Shopping Mall Docks Bruxsel, et immédiatement au Nord du Pont Van Praet par un assemblage d'entreprises, comme Elia, de l'incinérateur et d'une déchetterie régionale qui s'implantent de part et d'autre de la Senne (ici à ciel ouvert). Les voiries qui longent ces espaces — le Quai des Usines et le Quai Léon Monnoyer — sont entièrement axés sur la circulation d'un trafic important et sont particulièrement inhospitalières. En rive gauche du canal (partie située le long du Domaine Royal et de son mur d'enceinte), se trouve une voirie métropolitaine, arborée, qui a l'avantage de posséder une large bande dédiée aux modes actifs côté canal, bien que celle-ci ne soit pas aménagée conformément aux recommandations. Le site du BRYC, situé en contrebas du Pont Van Praet, offre un lieu d'évasion hors du temps, accueillant des activités récréatives liées à l'eau — navigation de plaisance, Yacht Club, scouts marins, école de voile — qui offrent un contraste saisissant par rapport à son environnement, assez dur et fonctionnel. Il est malheureusement assez peu connu des bruxellois, difficile d'accès, et seuls les connaisseurs ou les usagers directs de ces activités profitent de cette situation exceptionnelle, au plus proche de l'eau. Son aménagement, à l'exception du bâtiment abritant le Yacht Club est principalement fonctionnel et peu attractif.

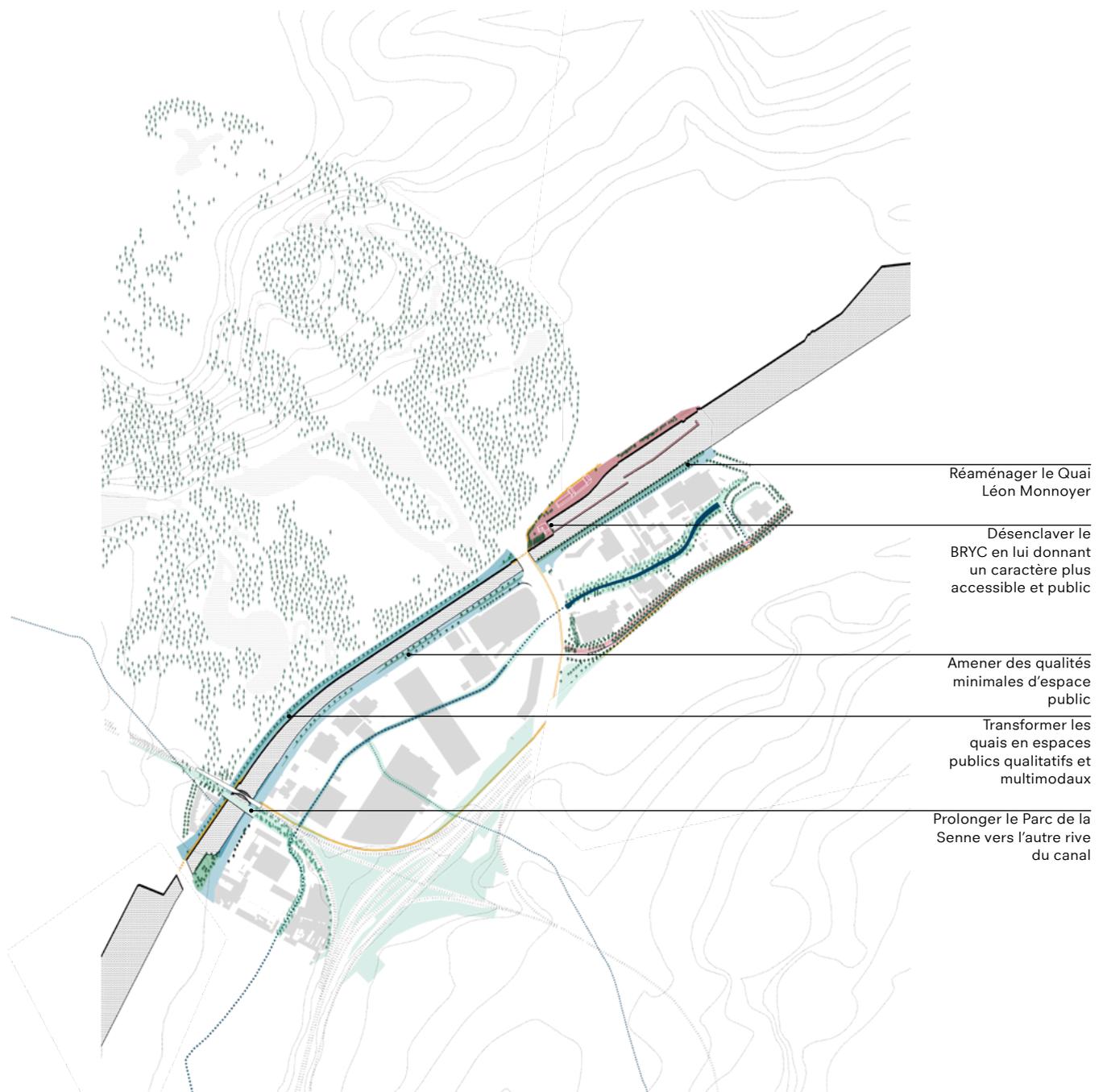


Figure D7-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Transformer les quais en face du Domaine Royal en espaces publics qualitatifs**
- 2. Amener des qualités minimales d'espace public au Quai des Usines**
- 3. Désenclaver le BRYC, en lui donnant un caractère plus accessible et public**
- 4. Réaménager le Quai Léon Monnoyer pour qu'il offre plus de qualité**
- 5. Prolonger le Parc de la Senne vers l'autre rive du canal**

# AMBITION 1

## TRANSFORMER LES QUAIS EN FACE DU DOMAINE ROYAL EN ESPACES PUBLICS QUALITATIFS

### ANALYSE

La Chaussée de Vilvorde se développe entre le Domaine Royal, son mur d'enceinte, et le canal. Elle est caractérisée aujourd'hui par un alignement d'arbres implantés au sein d'une bande verte donnant à cette voirie une identité paysagère de qualité. Cet alignement continu forme une canopée à l'avant-plan côté canal. A l'arrière-plan, le mur d'enceinte du Domaine Royal forme le deuxième élément visuel structurant de la voirie. Derrière et au-dessus de celui-ci se devine la masse boisée du domaine. La Chaussée de Vilvorde possède ainsi sur ce tronçon une homogénéité et une typologie assez caractéristique.

Néanmoins, des espaces de stationnement, assez incongrus puisque la voirie ne dessert aucune fonction ou immeubles adjacents, interrompent régulièrement la bande verte. Un autre élément caractéristique de la Chaussée de Vilvorde est la largeur et le traitement du quai. Celui-ci présente en effet une belle largeur côté canal et est souvent dédoublé par un quai situé en contrebas, plus proche de l'eau. Cependant, aujourd'hui, l'aménagement de cet espace dédié aux modes actifs n'est pas adapté. Les luminaires sont implantés en plein milieu de cet espace, et aucune distinction ne sépare les cyclistes rapides empruntant le RER vélo des piétons ou autre mode lent.

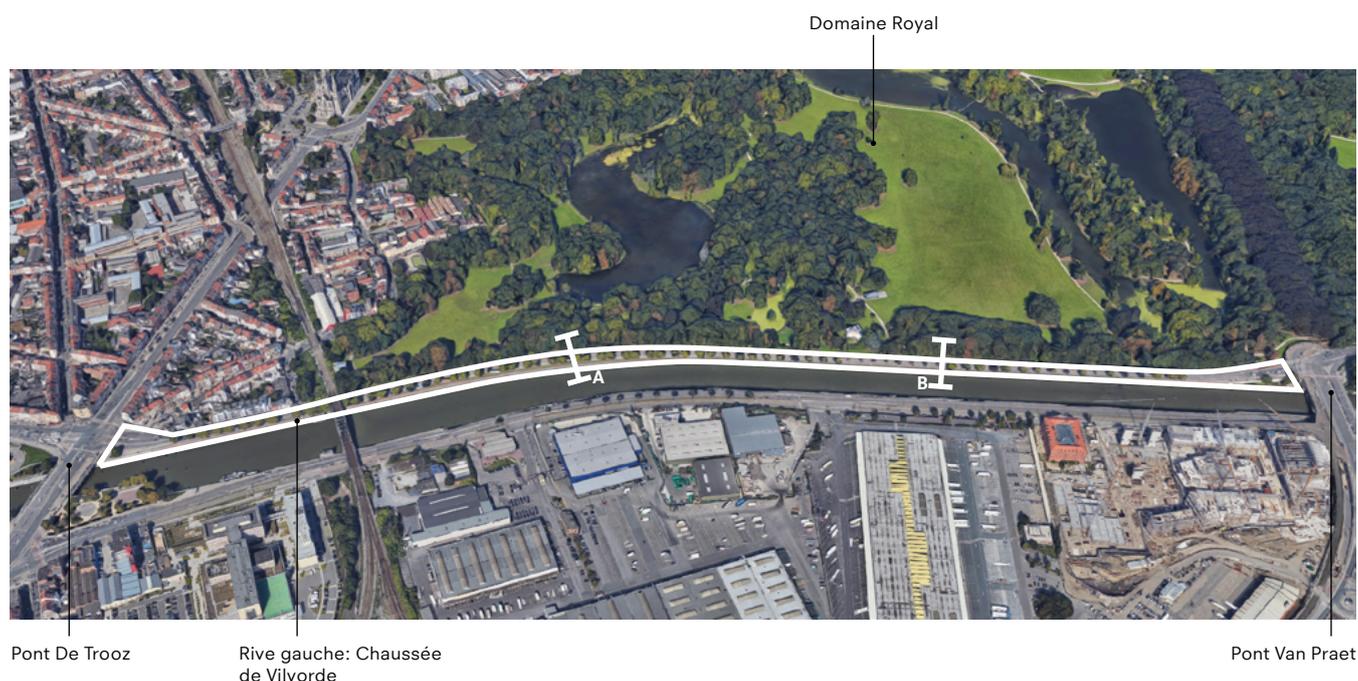
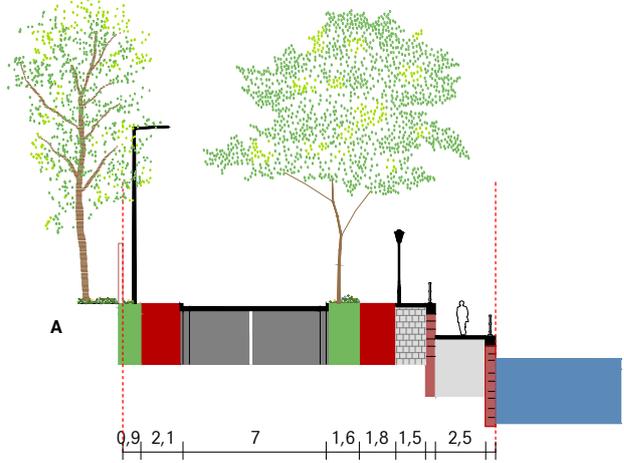




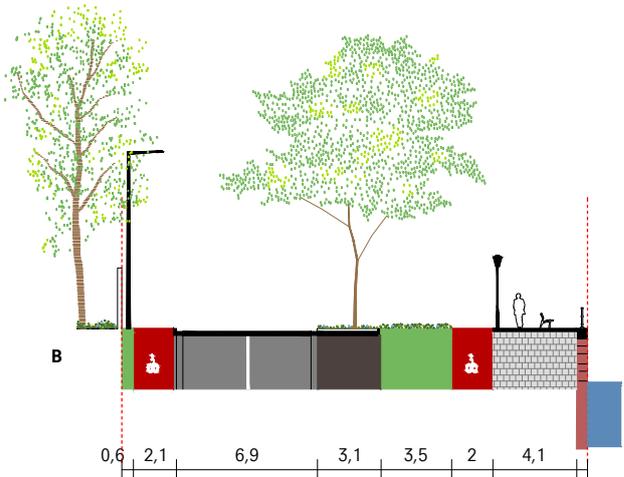
Photo de la situation existante



Coupe illustrant la situation existante dans le cas d'un quai dédoublé



Photo de la situation existante



Coupe illustrant la situation existante



Mise en évidence des deux niveaux de quais

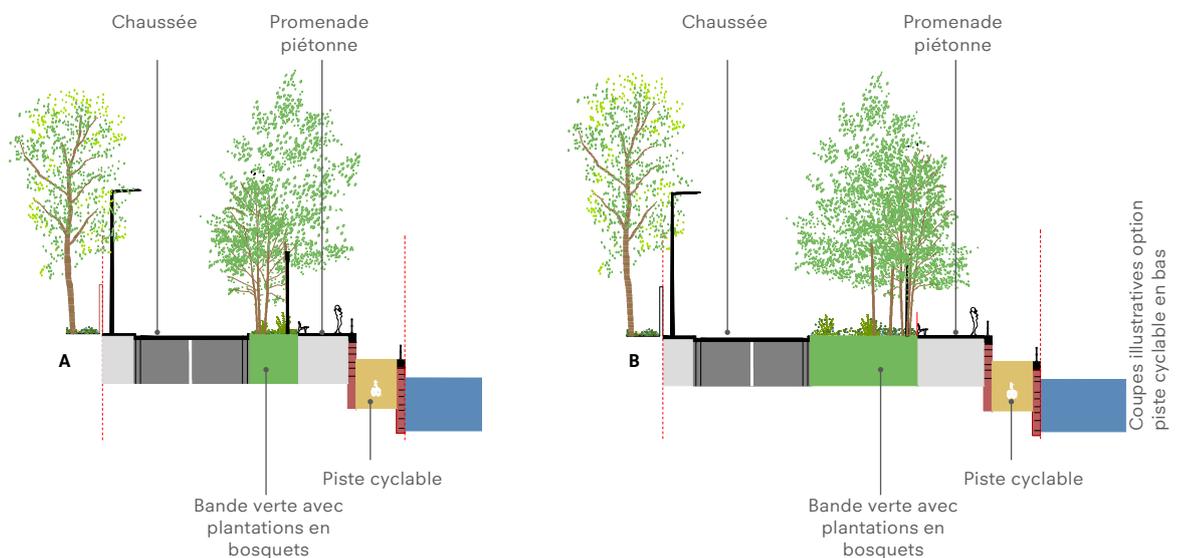
## RECHERCHES PAR LE PROJET

La recherche par le projet s'est concentrée sur le renforcement de la structure linéaire verte de la chaussée ainsi que sur l'amélioration des aménagements dédiés aux modes actifs.

Concernant la présence végétale sur la chaussée, le BKP préconise ainsi de supprimer les espaces de stationnement sur tout ce tronçon afin de renforcer la bande végétale. Celle-ci accueille les luminaires. L'alignement d'arbres est conservé et complété pour former des bosquets, voir (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99).

Concernant les aménagements dédiés aux modes actifs, la recherche par le projet a investigué deux options liées au quai dédoublé :

- une positionnant la piste RER sur le niveau bas, en continuité des passages sous ponts de De Trooz et Van Praet, et les espaces plutôt piétons sur la partie haute. Cette solution, bien qu'intéressante pour la continuité à niveau qu'elle offre avec les passages sous ponts n'a pas été jugée suffisamment qualitative pour la promenade piétonne le long du canal. Celle-ci est en effet cantonnée sur une partie du quai directement à proximité de la voirie et de son trafic souvent intense, et est de plus éloignée de la voie d'eau, alors que sur les autres tronçons, le BKP s'efforce de rapprocher cette promenade de l'eau, voir (Promouvoir les mobilités actives, p.91) ;



- le BKP préconise dès lors la deuxième option d'aménagement. Celle-ci positionne la piste cyclable bidirectionnelle sur la partie haute, protégée de la voirie par la bande verte accueillant les luminaires et les arbres. La promenade piétonne est positionnée sur la partie basse. Cette option conforte les usages de circulation « rapide » sur la partie haute du quai, tandis que la partie basse est alors entièrement dédiée au loisir et à la promenade, protégée des conflits ou des dangers.

Lorsque le profil de la voirie et du quai est suffisamment large, la différence de niveau entre les parties basse et haute peut être aménagée par des escaliers gradins qui permettent de proposer des assises et de espaces de repos le long de la promenade piétonne.

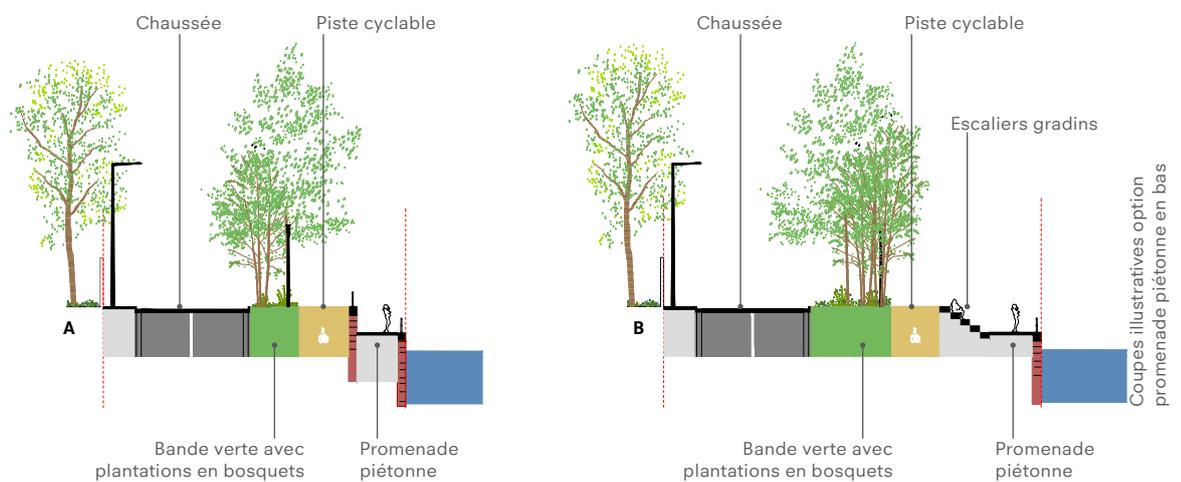


Illustration d'un possible réaménagement

## RECOMMANDATIONS

- Le réaménagement doit être conforme avec [\(Créer une figure cohérente le long des quais, p.99\)](#) et [\(Aménager des espaces publics multimodaux, p.89\)](#).
- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: zone piétonne, parfois en partie basse, ensuite lorsque la largeur du quai le permet, des escaliers-gradins pour traiter la différence de niveau, ensuite la piste cyclable bidirectionnelle RER vélo, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations et les luminaires, ensuite la chaussée avec une bande de circulation dans chaque direction, enfin un trottoir.
- Une alternative pour les emplacements de stationnement à supprimer doit être étudiée.

## AMBITION 2

# AMENER DES QUALITÉS MINIMALES D'ESPACE PUBLIC AU QUAI DES USINES

### ANALYSE

Le Quai des Usines est un tronçon de la rive droite du canal particulièrement aride et inhospitalière. Il s'agit de l'un des tronçons les moins urbains de la zone du canal bien qu'un tram l'emprunte. Cela est dû notamment au peu d'espaces dédiés aux modes actifs et à la végétation, ainsi qu'à la piètre qualité de ceux-ci. Le Quai des Usines est une voirie orientée vers la gestion de flux de circulation importants, notamment en lien avec la présence du site MABRU-CEFL, qui génère un important trafic poids-lourds. La chaussée principale, longeant directement le canal, est en général une voie à 2x2 bandes de circulation, ce profil d'ensemble étant toutefois adapté à hauteur des 3 carrefours qui desservent directement les sites d'activités (suppression d'une bande de circulation et insertion de tourne-à-gauche et tourne-à-droite). Le tram est implanté le long de cette voirie principale, côté activités et délimite un espace occupé par une voirie de desserte supplémentaire, longeant les sites d'activités et les parkings du centre commercial Docks Bruxsel.





Photo de la situation existante

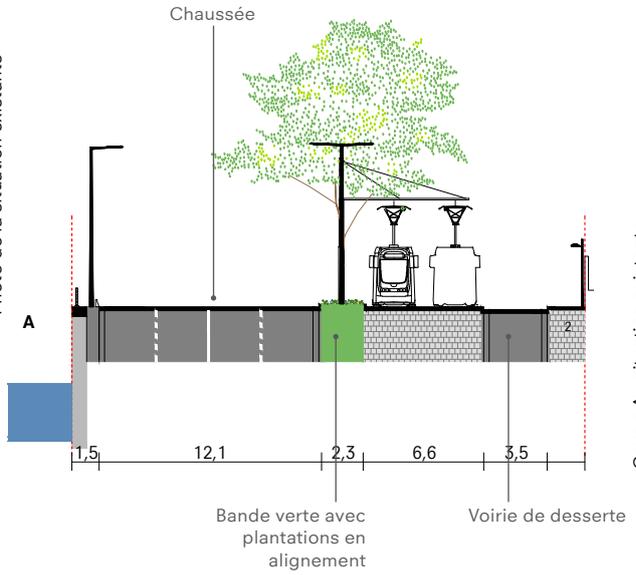
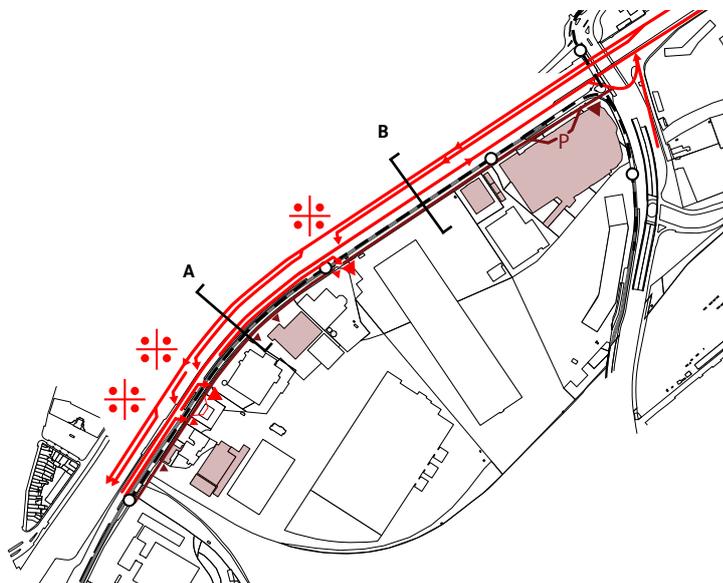
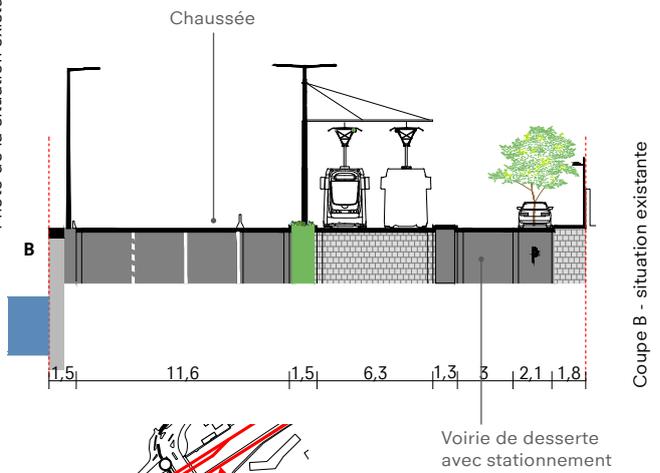


Photo de la situation existante

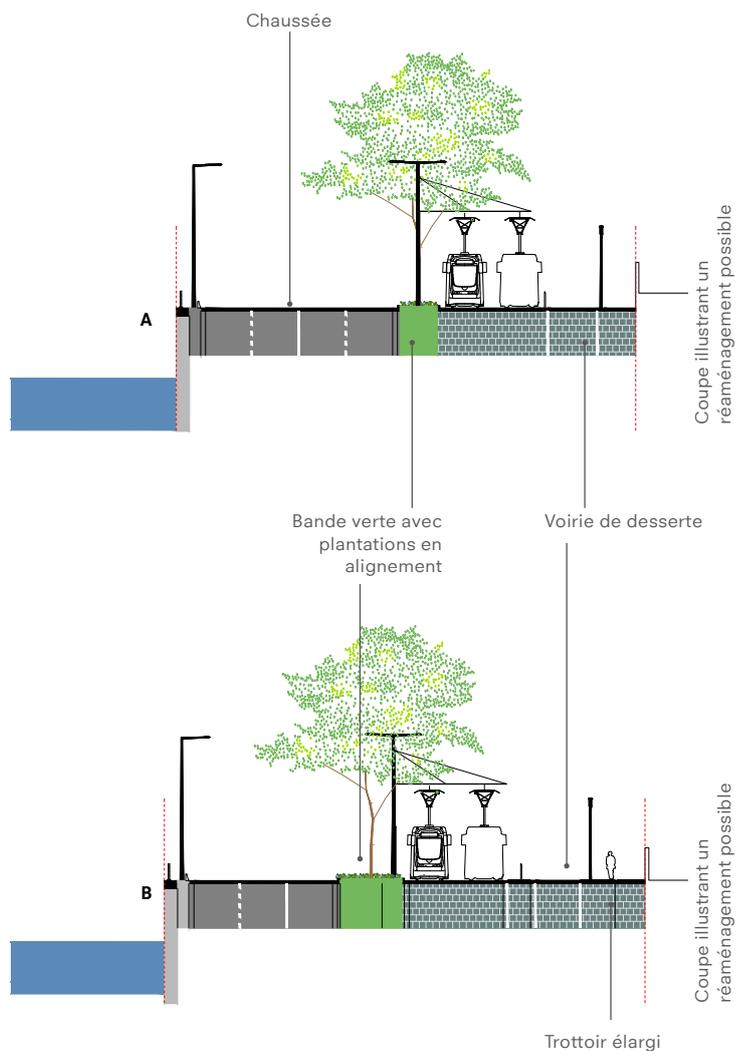


## RECHERCHES PAR LE PROJET

Au vu des contraintes de cette voirie, empêchant dans un futur proche toute possibilité de développer un espace public directement le long de la voie d'eau, la recherche par le projet s'est concentrée sur l'amélioration de cette voirie de desserte pour y amener des qualités minimales d'espace public.

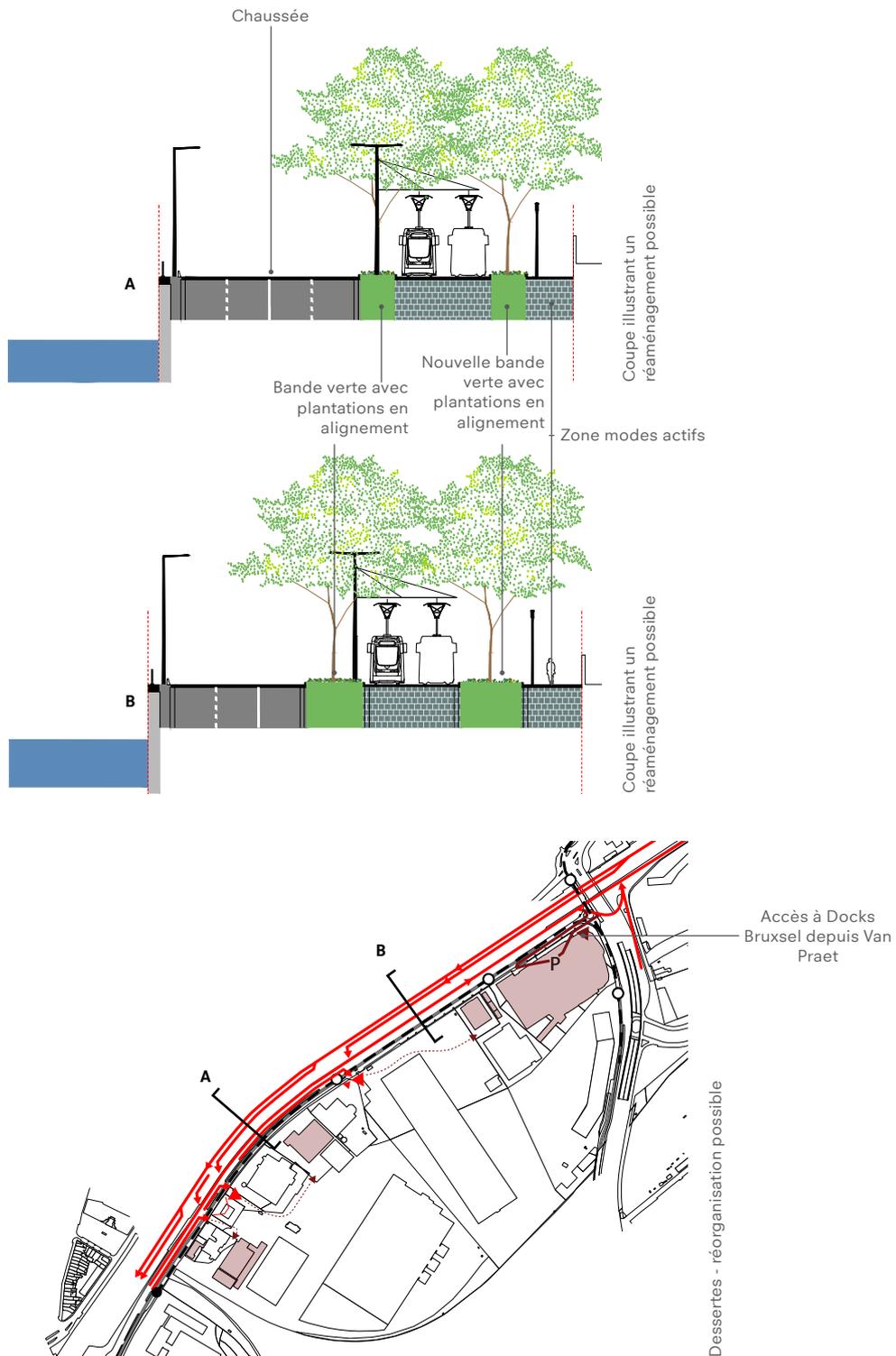
La recherche a démontré que seul un nombre restreint d'immeubles sont directement desservis par cette voirie et accessibles depuis les carrefours. Deux scénarii reconsidérant le fonctionnement de la desserte sont dès lors développées :

- un scénario considérant qu'il faut maintenir la voirie et son fonctionnement. Dans ce cas, les espaces de stationnement sont supprimés et la voirie est réaménagée pour élargir le trottoir et la partager avec les cyclistes. La matérialité de la voirie est identique à celle du trottoir et se prolonge sur le site propre du tram pour assumer son statut de voirie locale et donner de la cohérence et des continuités à l'aménagement de l'espace public ;



RECHERCHE PAR LE PROJET

- un scénario considérant que la voirie peut être supprimée, et que les accès aux quelques immeubles peuvent être gérés au sein de l'aménagement des parkings et des voiries privées pour qu'ils soient accessibles (en voiture) depuis les carrefours. Cette option présente l'avantage de pouvoir fondamentalement améliorer la qualité de l'espace public longeant ces activités pour les modes actifs. Une large bande verte supplémentaire peut ainsi être aménagée le long du tram et accueillir des arbres de première grandeur et des luminaires, tandis que l'espace public restant est aménagé en zone modes actifs minérale. L'accès aux parking Docks Bruxsel nécessite dans cette option d'être résolu depuis Van Praet.



## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS COMMUNES

- Le réaménagement doit être conforme avec (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99) et (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU SCÉNARIO CONSERVATION DE LA VOIRIE DE DESSERTE

- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: un espace accueillant les luminaires, ensuite la chaussée métropolitaine, ensuite une bande verte avec plantations en alignement, ensuite le site propre tram, ensuite la voirie de desserte, enfin le trottoir.
- La possibilité d'aménager sur la voirie de desserte un espace partagé, une rue cyclable ou une zone de rencontre doit être étudiée.

### RECOMMANDATIONS PROPRES AU SCÉNARIO AVEC SUPPRESSION DE LA VOIRIE DE DESSERTE

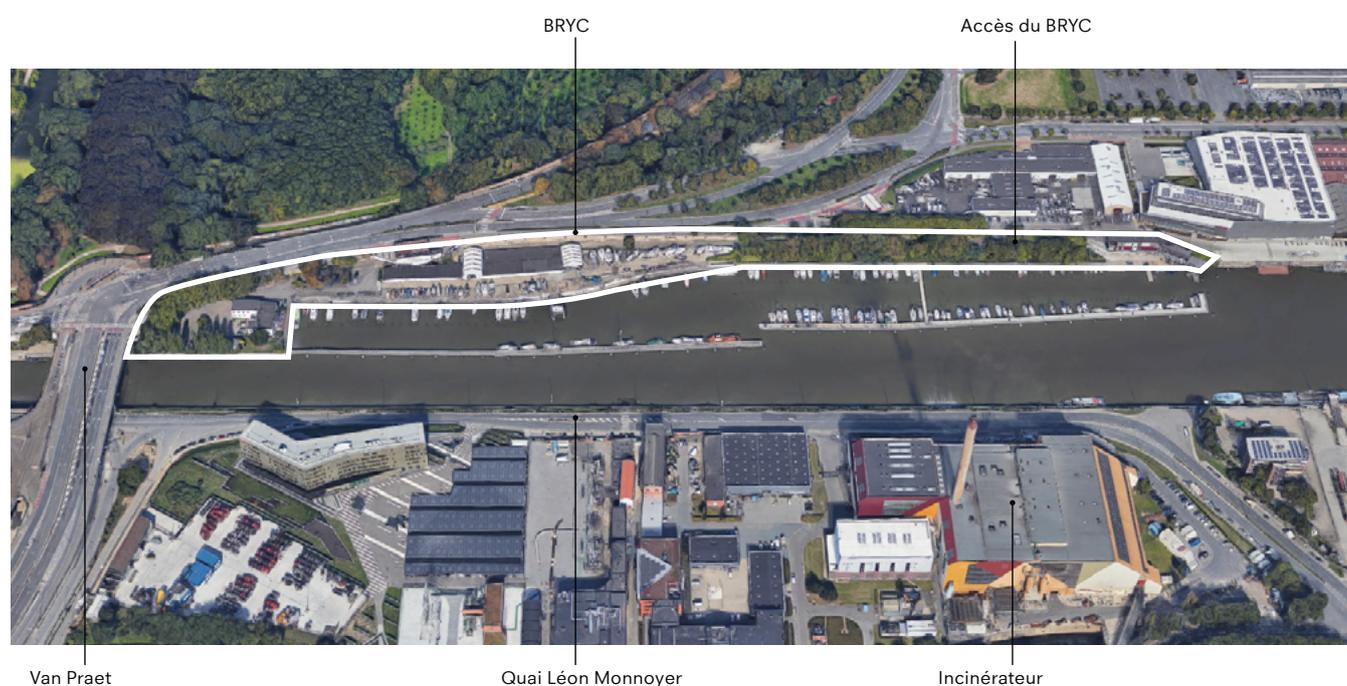
- Le profil type doit être le suivant depuis le canal: un espace accueillant les luminaires, ensuite la chaussée métropolitaine, ensuite une bande verte avec plantations en alignement, ensuite le site propre tram, ensuite une bande verte avec plantations en alignement, enfin une zone modes actifs.
- L'accessibilité aux parcelles et aux parkings de Docks Bruxsel desservis par la voirie de desserte doit être étudiée.

## AMBITION 3

# DÉSENCLAVER LE BRYC, EN LUI DONNANT UN CARACTÈRE PLUS ACCESSIBLE ET PUBLIC

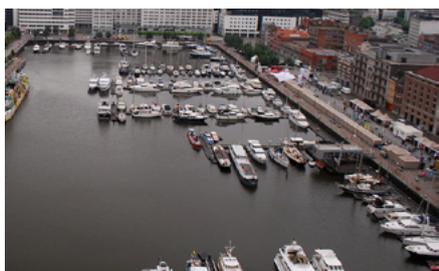
### ANALYSE

Le BRYC est un de ces endroits magiques connus des initiés. Un endroit où l'on peut s'évader du quotidien le temps d'une après-midi ou d'une journée, pour ceux qui souhaitent s'adonner au plaisir de la navigation ou juste profiter de l'ambiance caractéristique d'un port de plaisance. Aujourd'hui néanmoins, le BRYC n'est pas conçu comme pourrait l'être un port de plaisance intégré à la ville : il est plus ou moins invisible, en contrebas de la Chaussée de Vilvorde et caché par des canopées d'arbres ; il est caractérisé par une accessibilité compliquée, qui nécessite d'emprunter un petit chemin à l'apparence privé et se rétrécissant entre les locaux et le mur de soutènement, passant même sous une pompe à essence; il est également encombré par les espaces de stockage et d'entretien des navires qui limitent la visibilité de l'eau et empêchent de se promener le long du quai et des pontons sur lesquels sont amarrés les bateaux de plaisance.

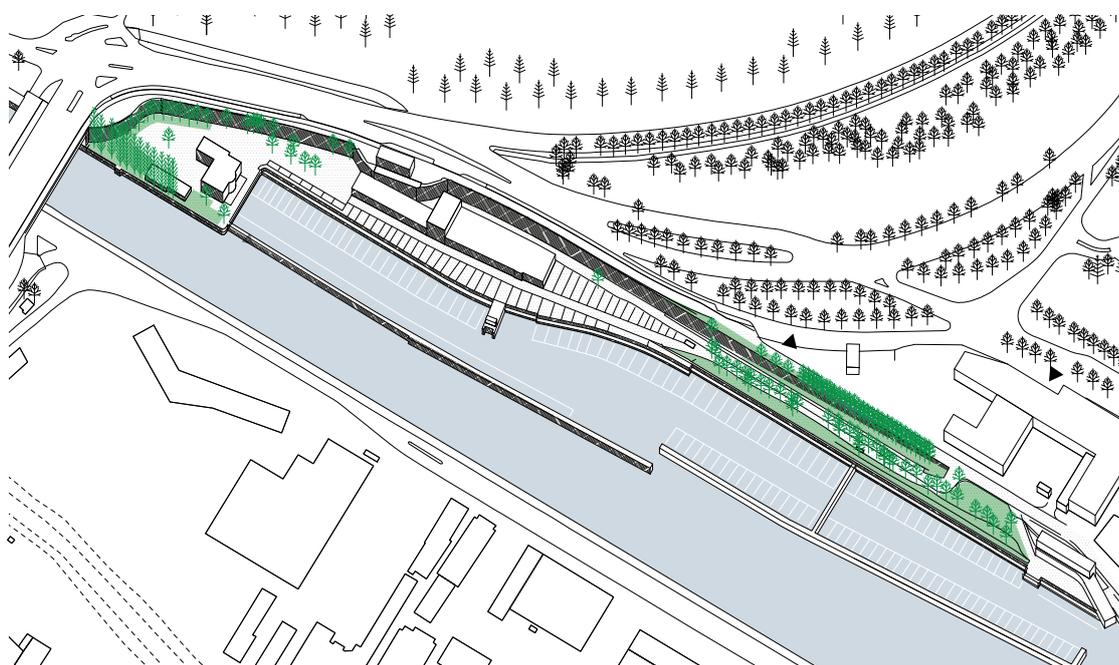


## RECHERCHES PAR LE PROJET

Le recherche par le projet s'est dès lors concentrée sur les principes d'aménagements nécessaires pour permettre à ce lieu d'assumer son potentiel public, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).



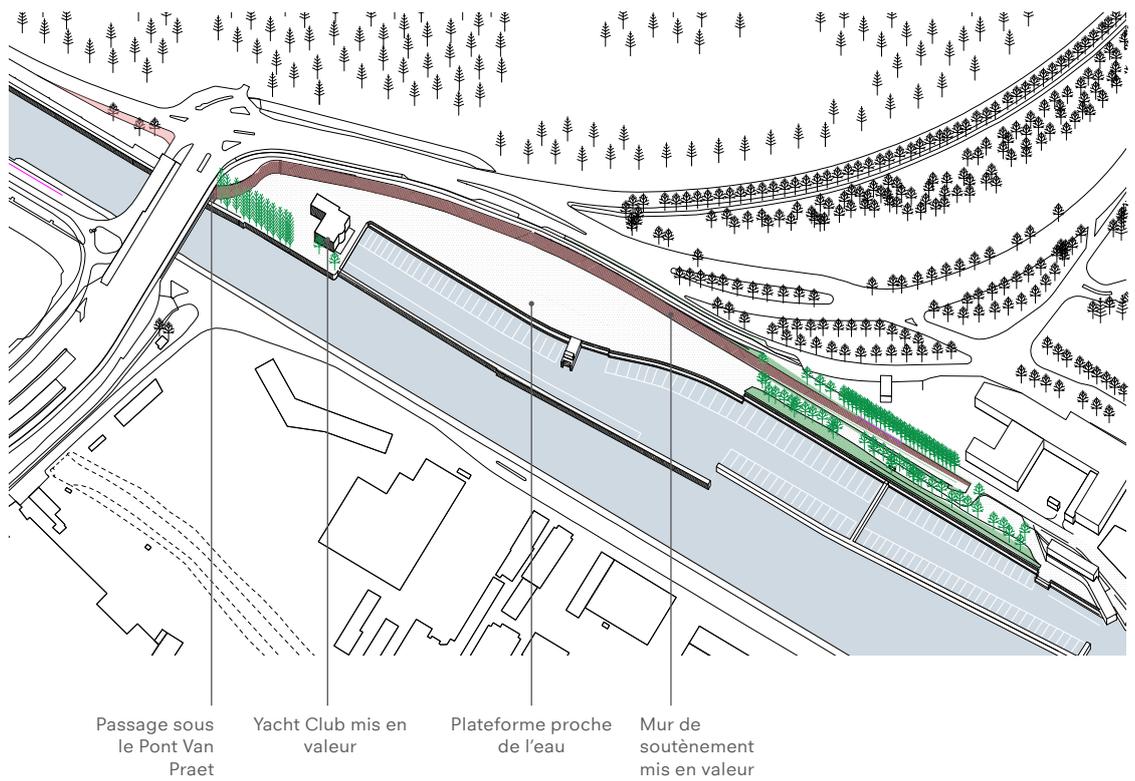
Exemples de port de plaisance  
intégrés à la ville  
1. Antwerpen - t Eilandje  
2. Geneva  
3. Barcelona



Axonométrie illustrant la situation existante

La première opération préconisée est de retrouver le caractère d'une plateforme proche de l'eau. Il s'agit de mettre en évidence le fait qu'il s'agit d'une grande surface unitaire, s'étendant depuis le Pont Van Praet jusqu'au Quai de Heembeek de manière continue. Cette opération de « nettoyage » de l'espace nécessite le réaménagement des locaux de stockage et d'entretien, pour qu'ils agissent comme des boîtes posées en ordre ouvert sur la plateforme, laissant des espaces assez larges entre eux. De cette manière, l'accessibilité du site est améliorée et il est rendu plus perméable.

Cette opération de « nettoyage » permet également de mettre en valeur le mur de soutènement qui soutient la Chaussée de Vilvorde adjacente. Celui-ci est un élément de patrimoine à valoriser, qui est continu de part et d'autre du Pont Van Praet et participe de l'homogénéité de l'aménagement du Domaine Royal situé à proximité. Ce mur donne de plus accès à des espaces de stockage qui pourraient être valorisés par le BRYC.



Axonométrie illustrant le « nettoyage » et la mise en valeur du mur



Photos de la situation existante illustrant le mur de soutènement

Ensuite, le site doit être connecté et rendu visible depuis les espaces publics adjacents. Il faut de toute manière régler la question de la piste cyclable RER qui aujourd'hui s'interrompt au niveau du Pont Van Praet, pour reprendre ensuite le long de la Chaussée de Vilvorde. Celle-ci peut tout à fait profiter du fait qu'il existe un passage sous le Pont Van Praet menant au BRYC, pour l'emprunter et éviter le nœud de circulation chargé du pont, comme au niveau de Saintelette ou De Trooz où de nouveaux passages sous ponts sont prévus. Une fois arrivée sur la plateforme du BRYC, la piste cyclable peut longer le mur de soutènement où une rampe adossée peut lui permettre de remonter graduellement au niveau de la Chaussée de Vilvorde, offrant un panorama cinématique sur le BRYC et le canal aux cyclistes. L'accessibilité depuis l'arrêt de tram Van Praet gagnerait également à être améliorée, en élargissant l'escalier existant.

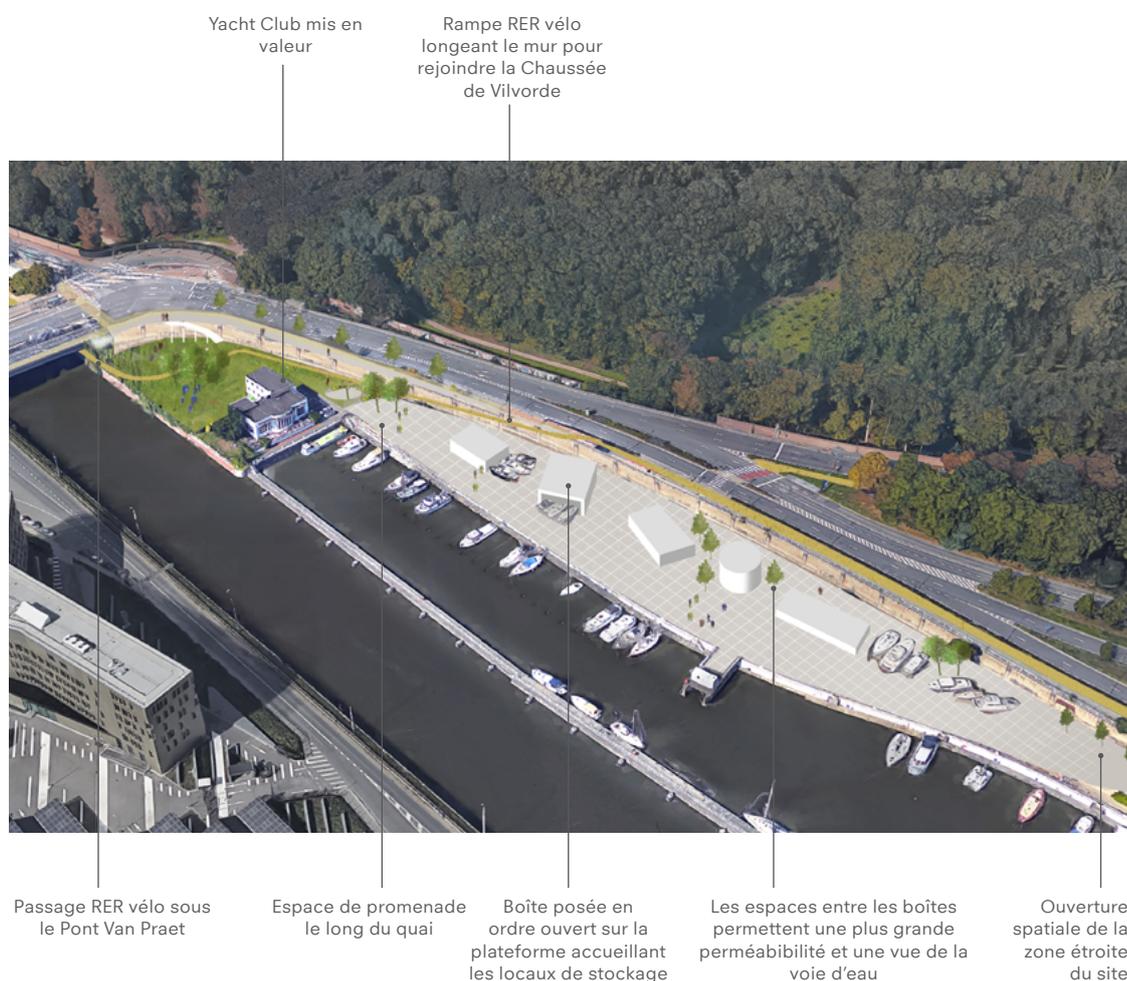


Illustration d'un réaménagement possible du BRYC

Pour assumer son statut d'espace public, le BRYC devrait être mis en lumière de manière similaire aux autres quais publics, et proposer du mobilier urbain cohérent avec le reste de l'ensemble de la zone du canal.

Enfin, le chemin d'accès pourrait être réaménagé pour assumer son caractère de chemin paysager, mis en valeur par la végétation et pouvant dès lors offrir un espace de promenade ininterrompu le long de l'eau.

## RECOMMANDATIONS

- Le BRYC doit être un pôle d'activités récréatives liées à la voie d'eau, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).
- Le BRYC doit être aménagé pour assumer son rôle d'espace public emblématique sur le canal au nord de la Région. Il s'agit d'un espace public de promenade et d'activité centrés sur le port de plaisance.
- L'aménagement du BRYC doit valoriser la perspective panorama, voir ([perspective sur le canal depuis le BRYC, p.63](#)).
- L'aménagement du BRYC doit créer une unité spatiale cohérente.
- La matérialité minérale du sol doit être continue et homogène sur toute la plateforme.
- Les volumes accueillant les locaux accessoires au port de plaisance doivent permettre une lecture de l'unité spatiale de la plateforme du BRYC. Ils sont implantés en ordre ouvert comme des « boîtes posées sur une surface ».
- Le mur de soutènement historique 'royal' doit être mis en valeur le long du BRYC.
- La possibilité de déplacer la pompe à essence implantée en porte-à-faux sur le pont doit être étudiée.
- Le BRYC doit recevoir un mobilier urbain adéquat à sa fonction d'espace public.
- L'immeuble accueillant le Yacht Club est conservé et son aspect patrimonial est mis en valeur.
- Le BRYC doit être accessible depuis le passage sous le Pont Van Praet.
- La piste cyclable RER bidirectionnelle doit traverser le site et rejoindre le niveau de la Chaussée de Vilvorde, voir ([Promouvoir les mobilités actives, p.91](#)).
- L'accessibilité depuis le niveau du Pont Van Praet doit être améliorée, en particulier les connexions à l'arrêt de tram.
- Le chemin d'accès doit être réaménagé en chemin paysager avec une zone dédiée aux piétons le long de l'eau, voir ([Clarifier les degrés d'accessibilité des quais, p.79](#)).
- Les aspects liés à la sécurité et à l'exploitation du site doivent être étudiés en fonction de l'accessibilité et du passage du public.

## AMBITION 4

# RÉAMÉNAGER LE QUAI LÉON MONNOYER POUR QU'IL OFFRE PLUS DE QUALITÉ

### ANALYSE

Face au BRYC et à la vue qu'il offre sur le canal ([perspective sur le canal depuis le BRYC, p.63](#)) se trouve le Quai Léon Monnoyer. Celui-ci accueille un assemblage disparate de volumes bâtis élevés qui dénotent fortement dans le paysage.

Il s'agit d'un espace public linéaire de quai à réaménager ([Créer une figure cohérente le long des quais, p.99](#)). Ce réaménagement est l'occasion d'offrir plus de qualité visuelle depuis la plateforme du BRYC.



Photo: vue sur le Quai Léon Monnoyer face au BRYC

## RECHERCHES PAR LE PROJET

Dans le prolongement du Quai des Usines, le Quai Léon Monnoyer présente également aujourd'hui peu de qualité. Il offre cependant plus de potentiel d'amélioration. En effet, aujourd'hui la voirie est composée de 2x2 bandes, ce qui ne correspond pas à la hiérarchie des voiries. L'Avenue de Vilvorde toute proche est la voirie principale de la zone et sera prochainement réduite à 2x1 bande. La largeur de la chaussée sur le Quai Léon Monnoyer peut ainsi être réduite. Compte tenu du trafic spécifique qui emprunte cette voirie, notamment pour accéder à l'incinérateur, le BKP préconise de conserver 3 larges bandes sur le Quai Léon Monnoyer, une bande dans chaque direction et une bande permettant les changements de direction (tourne-à-gauche ou tourne-à-droite).

Cette diminution de la chaussée permet la création d'une promenade piétonne le long du canal, accompagnée par une large bande verte accueillant des arbres de première grandeur en bosquets et les luminaires, conformes à l'ambition de créer une figure cohérente sur les quais.

Ces nouvelles plantations permettent de créer une canopée verte donnant, depuis le point de vue du BRYC, une cohérence à l'avant-plan de l'assemblage de bâtiments divers, comme c'est le cas au niveau de l'Avenue du Port.

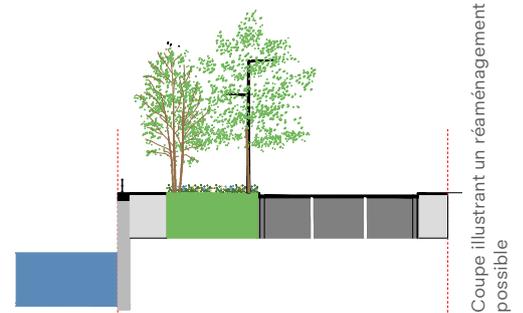
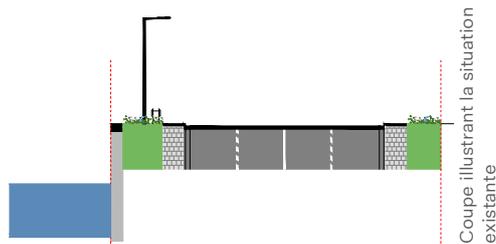


Illustration d'un réaménagement possible du Quai Léon Monnoyer vu depuis le Pont Van Praet

## RECOMMANDATIONS

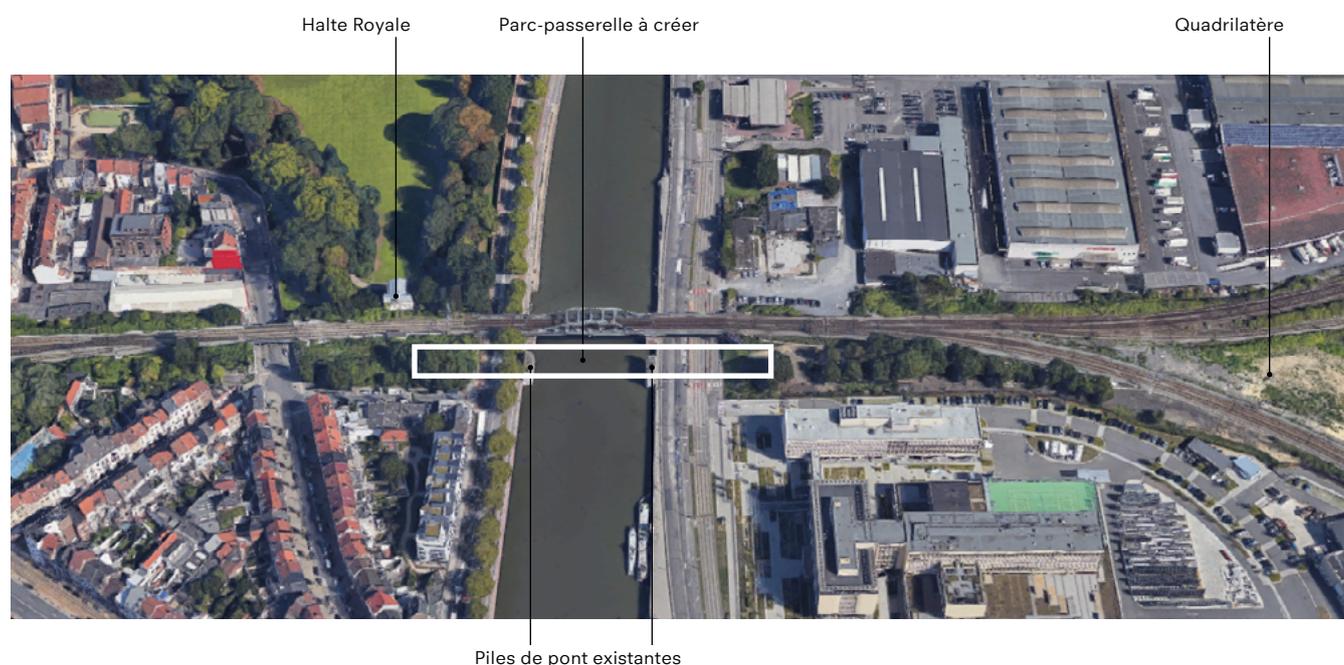
- Le réaménagement doit être conforme avec  
(Créer une figure cohérente le long des quais, p.99) et  
(Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).
- Le profil type doit être le suivant depuis le canal : zone piétonne, ensuite bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations et les  
luminaires, ensuite la chaussée, enfin un trottoir.
- La réduction de nombre de bande doit être étudiée.

## AMBITION 5

# PROLONGER LE PARC DE LA SENNE VERS L'AUTRE RIVE DU CANAL

### ANALYSE

Il est prévu de prolonger le Parc de la Senne au sein du quartier Masui le long des voies ferrées formant le Quadrilatère, jusqu'au talus ferroviaire qui marque l'ancien passage d'un pont ferré au-dessus du canal (celui a été remplacé par le pont actuel adjacent). Une opportunité est présente pour relier le Parc de la Senne aux continuités paysagères de la L28, reliant Tour et Taxis et la Place Bockstael à l'ouest. Cette recherche est décrite dans D—6 (Relier et renforcer les espaces verts publics de la Senne, p.305). Le BKP préconise dès lors l'aménagement d'une passerelle verte — un parc-passerelle — tirant parti des piles de pont existantes. Ce parc-passerelle permet de créer le chaînon manquant permettant de relier la création de « Pocket Parks » jusqu'à la Place Bockstael, de nouveau le long de la L28, au parcours de la Senne à l'est et fait ainsi partie de la « boucle verte ».



# RECHERCHES PAR LE PROJET

RECHERCHE PAR LE PROJET

Parc-passerelle à créer

Prolongation du Parc de la Senne



Illustration d'un aménagement possible d'un parc-passerelle



Ecopassages



New York - The High Line



Paris - La Coulée Verte

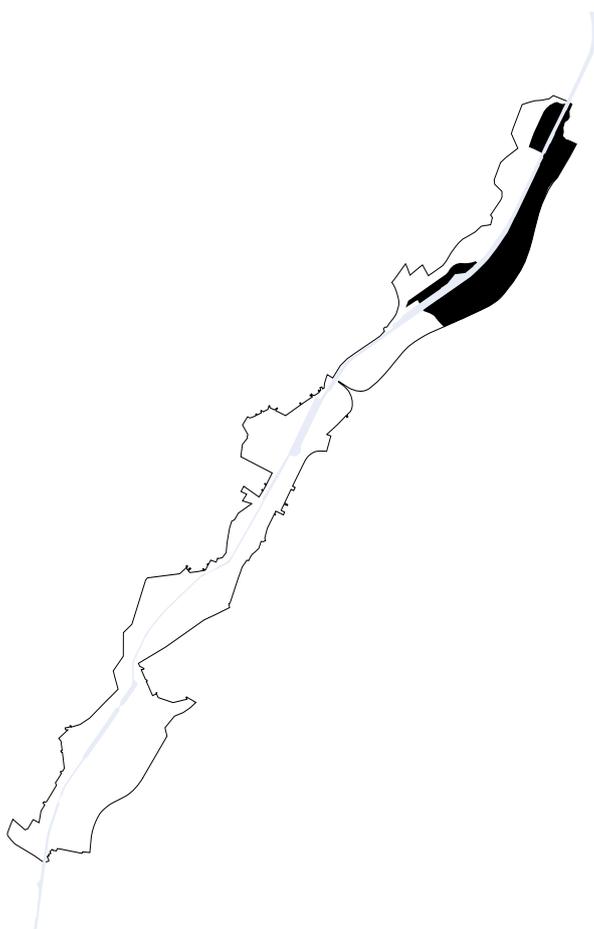
## RECOMMANDATIONS

- La Parc de la Senne doit être prolongé par une passerelle-parc permettant le reliaer à la rive gauche du canal.
- La passerelle-parc doit être accessible aux piétons, cyclistes et à la faune, voir (*Axes paysagers et modes actifs, p.134*) et (*Renforcer les réseaux écologiques, p.165*).
- La passerelle-parc pourrait tirer parti des piles de pont existantes.



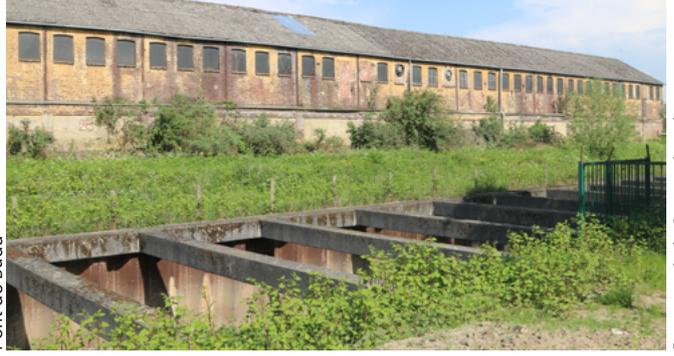
D – 8

## AVANT-PORT ET SCHAERBEEK-FORMATION





Pont de Buda



Passage de la Semme dans la zone



Quai de Heembeek, rive gauche



Ceres - patrimoine portuaire



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone de l'Avant-Port, longeant le terrain ferroviaire de la gare Schaerbeek-Formation, s'étend du terminal trimodal au sud jusqu'à la frontière de la région Bruxelloise au nord. Elle comprend des territoires industriels étroitement liés au canal sur ses deux rives, et forme un paysage industriel. De plus, le terminal trimodal témoigne de la relation qu'entretient cette zone non seulement avec le transport fluvial, mais également avec le transport routier et ferroviaire.

Fort contrastée avec les quartiers résidentiels de Neder-Over-Heembeek, qui se trouve directement à l'ouest, la zone de l'Avant-Port est découpée en larges parcelles qui jouxtent le canal et ne permettent presque aucun accès public aux quais, particulièrement sur la rive droite.

L'Avenue de Vilvorde passe entre la zone de l'Avant-Port et la gare de formation de Schaerbeek, et constitue l'axe principal de circulation desservant cette zone sur la rive droite du canal. Cette avenue ne présente aucune figure paysagère structurante, est inhospitalière aux modes de transport autres que la voiture, et est surdimensionnée à l'égard de la circulation existante et prévue. Le Schéma Directeur Schaerbeek-formation prévoit par ailleurs de l'affecter exclusivement au site d'activités économiques une fois que celui-ci aura pu être étendu plus à l'Est, sur les terrains appartenant aujourd'hui au Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF).

Le Pont de Buda, patrimoine de génie civil dont la forme très reconnaissable constitue un point de repère local, offre le seul passage franchissant le canal dans cette zone. Ses abords, actuellement dépourvus d'espaces publics de qualité, pourraient être réaménagés afin de mettre en valeur les perspectives sur le canal.

Le Ceres, une minoterie importante qui a évolué à partir d'un petit moulin installé au même endroit en 1889, fait partie du patrimoine industriel majeur du nord de Bruxelles. Sa situation lui permet de profiter du transport fluvial, routier et ferroviaire pour l'accueil des matières premières et la livraison des produits dérivés.

La Senne coule majoritairement en souterrain jusqu'à proximité de la station d'épuration d'eau de Bruxelles-nord où elle est à ciel ouvert. Après Ceres, un tronçon de la Senne est recouvert de poutres transversales puis d'une couverture qui révèle son tracé. Elle représente surtout aujourd'hui un « accident » au sein de ce paysage industriel qui pourrait devenir un élément structurant dans le paysage de la zone.

La gare de Schaerbeek-Formation, une aire infrastructurelle majeure de la SNCB, constitue un paysage ferroviaire présentant des continuités qui renforcent la figure de la vallée avec l'alignement des rails parallèles au canal et des végétations associées.

Le Schéma directeur de Schaerbeek Formation, approuvé fin 2013 par le Gouvernement régional bruxellois, sera déterminant dans l'évolution de cette zone dans le futur.

Sur la rive gauche, quelques entreprises utilisant le canal, notamment par le Quai de Heembeek, occupent les parcelles situées entre la Chaussée de Vilvorde et le canal.



Figure D8-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Transformer en axe qualitatif et multimodal l'Avenue de Vilvorde**
- 2. Valoriser la Senne et créer 'l'itinéraire ferroviaire'**
- 3. Créer un paysage à coulisses donnant une cohérence et une identité**
- 4. Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative**

# AMBITION 1

## TRANSFORMER EN AXE QUALITATIF ET MULTIMODAL L'AVENUE DE VILVORDE

### ANALYSE

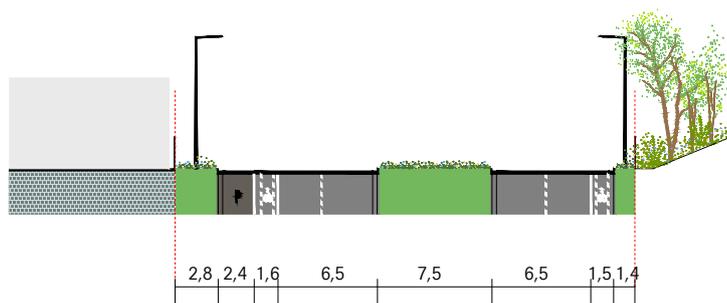
Aujourd'hui, l'Avenue de Vilvorde est une voirie présentant peu de qualité paysagère. Les arbres liés à l'avenue sont épars et discontinus — certaines zones sont particulièrement arides — et la seule présence végétale d'importance est liée au domaine ferroviaire à l'est. L'avenue ne possède ainsi pas les caractéristiques paysagères liées à sa typologie, voir ([Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129](#)).

D'autre part, l'avenue est aujourd'hui calibrée en 2x2 bandes séparée par une berme centrale. Les modes actifs sont relégués sur ses côtés sous la forme de pistes cyclables unidirectionnelles extrêmement étroites au vu de la proximité immédiate avec le trafic. Aucun trottoir n'est présent pour les piétons. Des espaces de stationnement sont présents à l'ouest. Ils sont assez incongrus puisque la voirie ne dessert directement aucune fonction ou immeuble adjacent (aucune porte d'entrée ne donne sur l'avenue).

Elle est appelée dans le futur à desservir sur ses deux côtés les futurs sites d'activités économiques liés au Schéma Directeur Schaerbeek-Formation.



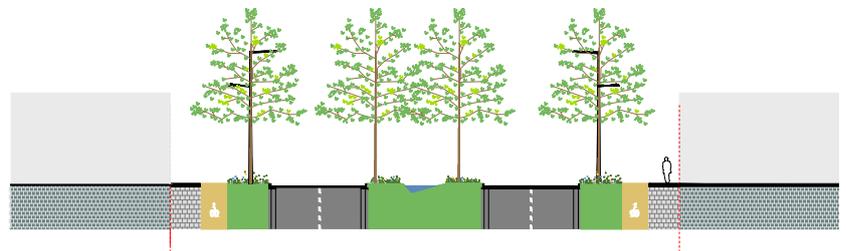
photo illustrant la situation existante



Coupe illustrant la situation existante

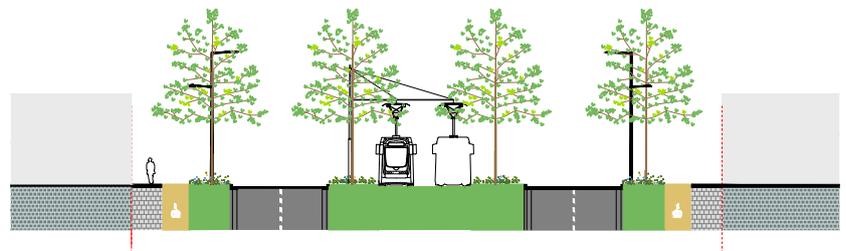
## RECHERCHES PAR LE PROJET

Dans le cadre de la réalisation du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation, le profil de l'Avenue de Vilvorde peut être élargi, car la structure parcellaire existante sera redéfinie. Une piste cyclable continue peut être aménagée sur la limite de Schaerbeek-Formation, voir (Valoriser la Senne et créer 'l'itinéraire ferroviaire', p.342), afin qu'il ne faille tenir compte pour l'Avenue de Vilvorde uniquement des cyclistes ayant comme destination l'une des entreprises de la zone industrielle. Le profil de voirie proposé est symétrique, conséquence logique de la présence d'activités des deux côtés de la voirie qui nécessitent les mêmes exigences pour cet axe de circulation.



Coupe illustrant un réaménagement possible, dans le cadre du Schéma Directeur

Un site propre bidirectionnel pour un tram peut également être aménagé dans la berme centrale, moyennant un élargissement limité.



Coupe illustrant un réaménagement possible, scénario avec tram

RECHERCHE PAR LE PROJET

## RECOMMANDATIONS

- Les recommandations de l'ambition ([Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129](#)) et ([Aménager des espaces publics multimodaux, p.89](#)) sont d'application.
- Le profil-type doit être le suivant en partant du côté canal: un trottoir d'une largeur minimale de 200 cm, une piste cyclable unidirectionnelle en asphalté ocre d'une largeur minimale de 180cm, une bande verte accueillant un alignement d'arbre et les luminaires, une chaussée de deux bandes d'une largeur cible de 650 cm, une bande verte accueillant deux alignements d'arbres et un maillage pluie, une chaussée de deux bandes d'une largeur cible de 650 cm, une bande verte accueillant un alignement d'arbre et les luminaires, une piste cyclable unidirectionnelle en asphalté ocre d'une largeur minimale de 180cm, un trottoir d'une largeur minimale de 200 cm.
- La possibilité d'aménager un site propre bidirectionnel pour tram au sein de la berme centrale de la nouvelle Avenue de Vilvorde doit être étudié.

## AMBITION 2

# VALORISER LA SENNE ET CRÉER 'L'ITINÉRAIRE FERROVIAIRE'

### ANALYSE

La sous-zone « Avant-Port et Schaerbeek-Formation » est aujourd'hui caractérisée par trois structures continues principales : les quais du canal ; les activités portuaires utilisant ces quais ; l'Avenue de Vilvorde qui dessert ces activités en poids-lourds et voitures.

Le réaménagement envisagé par le Schéma Directeur Schaerbeek-Formation ne doit pas être vu uniquement comme une opportunité pour développer davantage ces continuités complémentaires, mais également comme une opportunité pour réaliser une autre continuité. En particulier : la création d'une liaison cyclable ICR de haute qualité entre Bruxelles et Vilvorde, le renforcement du corridor écologique existant que représentent les voies de chemin de fer, et la recherche du moyen d'ouvrir la Senne sur la plus grande longueur possible, éventuellement selon un tracé différent.



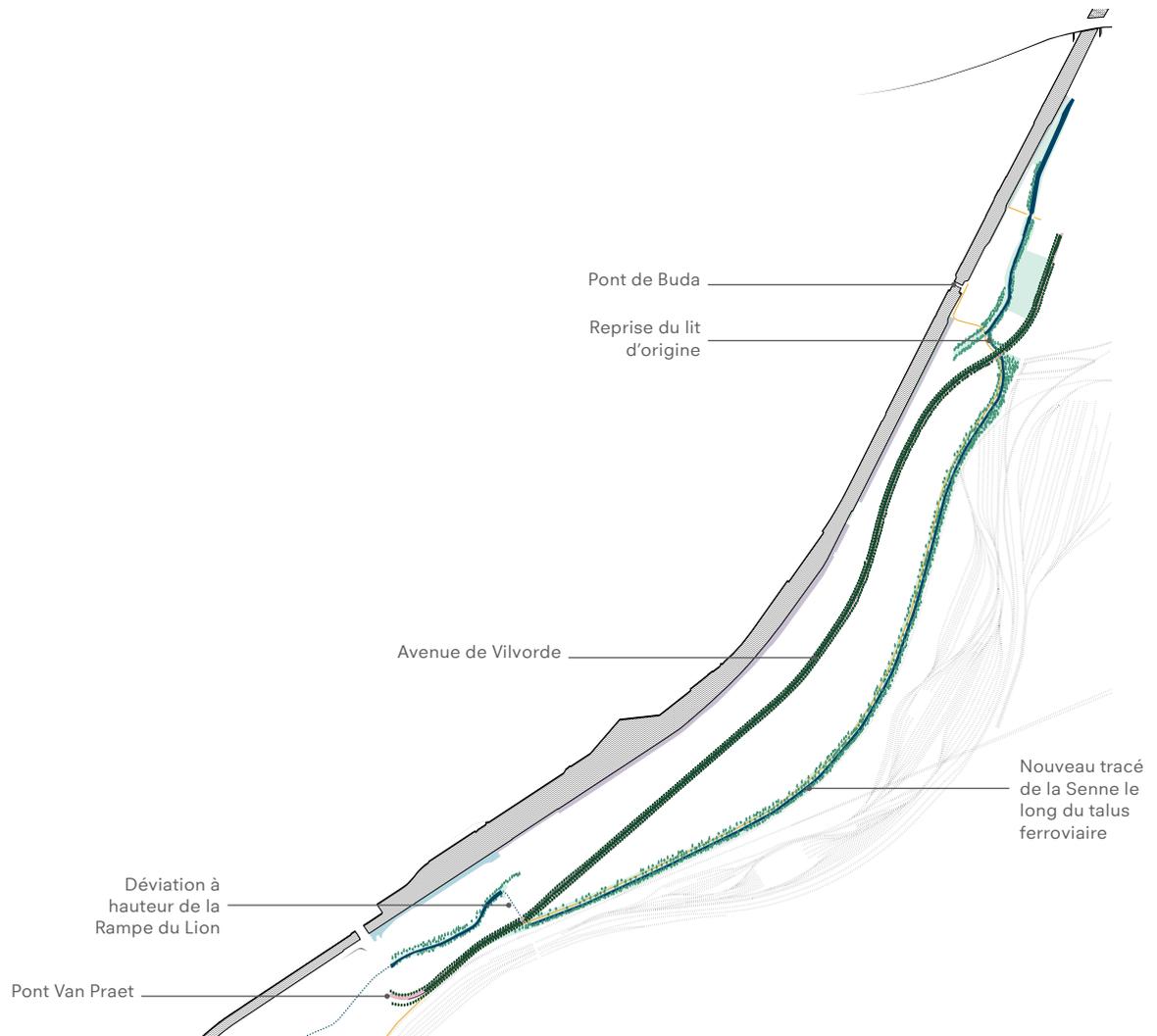
photo de la situation existante

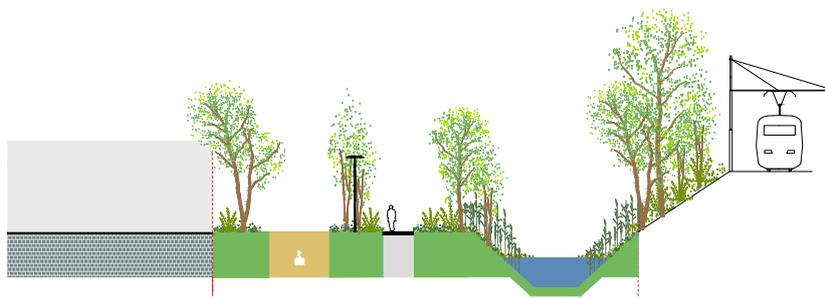
## RECHERCHES PAR LE PROJET

L'espace entre les futures parcelles portuaires et les voies de chemin de fer est l'endroit idéal pour aménager une nouvelle liaison dédiée aux modes actifs, aux loisirs et à la faune et à la flore.

La Senne est déviée à hauteur de la Rampe de Lion pour s'écouler le long du nouveau talus ferroviaire. Il n'y a à cet endroit aucun conflit avec les activités portuaires ou l'infrastructure routière, et la rivière peut ainsi être complètement à ciel ouvert tandis que les activités économiques de la zone peuvent alors se développer pleinement sans être gênées par des exigences écologiques liées à la position de la Senne. Tant ses berges que le talus ferroviaire sont aménagés de manière écologique, ce qui fait de cet axe vert un biotope et un lien écologique de valeur. La rivière profite du lit du Leibeek pour retrouver son tracé d'origine juste avant la station d'épuration Bruxelles-Nord.

Si la Senne, ne peut être déplacée, elle devrait être ouverte au maximum sur toute la longueur de son itinéraire existant, et, selon les recommandations ([Valoriser la Senne, p.159](#)) être rendue plus naturelle.





Coupe illustrant un réaménagement possible

Deux axes pour modes actifs peuvent être prévus parallèlement à la Senne remise à ciel ouvert : une promenade semi-perméable et une piste cyclable en asphalte ocre. Au nord, cette piste cyclable relie l'Avenue de Vilvorde en direction de la Flandre et par le pont de Buda, voir (Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative, p.346), Neder-Over-Heembeek et l'itinéraire RER-vélo du canal. Au sud, elle rejoint au niveau du Pont Van Praet l'ICR C. Nous proposons également de prolonger la piste sous le pont Van Praet derrière Mabru, pour finalement traverser le canal au niveau du parc-passerelle de la Senne, voir (Prolonger le Parc de la Senne vers l'autre rive du canal, p.332), et rejoindre l'itinéraire canal et le (futur) tracé de l'ICR P.

Il s'agit là du début d'une nouvelle piste cyclable régionale potentielle : 'l'itinéraire ferroviaire'. Celui-ci est parallèle à deux itinéraires ICR existant : l'itinéraire canal et l'itinéraire mal-nommé Senne de l'autre côté des voies de chemin de fer. La prolongation de cet itinéraire vers le sud pourrait être le suivant : Rue du Progrès — boulevard centraux — Bruxelles-Midi — Rue des Deux Gares — Boulevard Industriel. Comme le canal et les voies de chemin de fer forment des barrières traversant l'ensemble de la région, la création de ce 3e axe cyclable est plus que justifié. Contrairement aux deux autres itinéraires, l'itinéraire ferroviaire au sein de la sous-zone « Avant-Port et Schaerbeek Formation » traverse un environnement très paysager. Cela offre la possibilité de créer une piste plus sinueuse, à l'image de la piste cyclable longeant le ring d'Anvers. Au niveau du pont Van Praet, une des voies ferrées déclassées peut être réaffectée pour ce nouvel itinéraire cyclable. Cette zone verte est aménagée comme Ecoparc, voir (écoparcs, p.160), et forme un nouveau corridor écologique au sein de la Région.

## RECOMMANDATIONS

- La possibilité de déplacer vers l'est le tracé de la Senne sur toute sa longueur au sein du territoire de Schaerbeek-Formation doit être étudié dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation. L'objectif de ce déplacement est de pouvoir ouvrir la Senne dans toute cette zone. Dans ce cas, l'aménagement des berges de la Senne doit être conforme aux principes d'un Ecoparc (écoparcs, p.160). Une zone de promenade piétonne doit être prévue le long de la Senne mise à ciel ouvert.
- Dans le cas où la Senne ne serait pas déplacée, elle doit être aménagée partout où c'est possible et souhaitable en Ecoparc (écoparcs, p.160).
- La possibilité d'aménager un itinéraire cyclable supplémentaire le long de la limite orientale de Schaerbeek-Formation doit être étudié dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation. Cet itinéraire cyclable est relié au pont de Buda via un nouveau passage longeant la station d'épuration Bruxelles-Nord (Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative, p.346), au pont Van Praet via l'Avenue de Vilvorde, et au Parc-passerelle de la Senne (Prolonger le Parc de la Senne vers l'autre rive du canal, p.332) via le talus ferroviaire situé derrière Mabru. Cet itinéraire cyclable doit être aménagé conformément aux recommandations des itinéraires ICR (Promouvoir les mobilités actives, p.91).

## AMBITION 3

# CRÉER UN PAYSAGE À COULISSES DONNANT UNE COHÉRENCE ET UNE IDENTITÉ

### ANALYSE

Une série de structures linéaires vertes est stimulée entre Schaerbeek Formation et le canal, qui ensemble forment le paysage à coulisses au nord. Le paysage à coulisses vise plusieurs objectifs. Premièrement, il s'agit d'une figure paysagère à l'échelle de la vallée de la Senne, qui non seulement intègre et donne une cohérence aux bâtiments et surfaces industriels disparates et en perpétuelle évolution, mais également révèle la vallée de la Senne et sa topographie asymétrique. Ce cadre paysager recouvre et qualifie ainsi un tissu suburbain et amorphe. De plus, les structures linéaires jouent un rôle dans le développement d'un système durable de gestion de l'eau et dans le renforcement des réseaux écologiques.

Le Schéma Directeur de Schaerbeek Formation, approuvé fin 2013 par le Gouvernement régional bruxellois, sera déterminant dans la définition précise du paysage à coulisses. En effet, la taille des parcelles économiques et leur fonctionnement déterminera la localisation, le rythme et la densité des structures linéaires paysagères. L'objectif est que le paysage à coulisses soit à l'image et à l'échelle du redéveloppement préconisé par le Schéma Directeur pour lui donner cohérence et identité.



Paysage de coulisses, illustration

### RECOMMANDATIONS

- Un paysage à coulisses doit être aménagé conformément aux recommandations du chapitre ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).
- L'emplacement, la densité et la fréquence des structures linéaires du paysage de coulisses doivent être étudiés dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Schaerbeek-Formation par une étude paysagère visant à intégrer les principes paysagers préconisés par le BKP, voir ([Paysage et durabilité, p.137](#)), et considérant les conditions d'exploitation et de sécurité des activités économiques.
- Les espaces verts linéaires doivent être aménagés conformément à ([Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150](#)).

## AMBITION 4

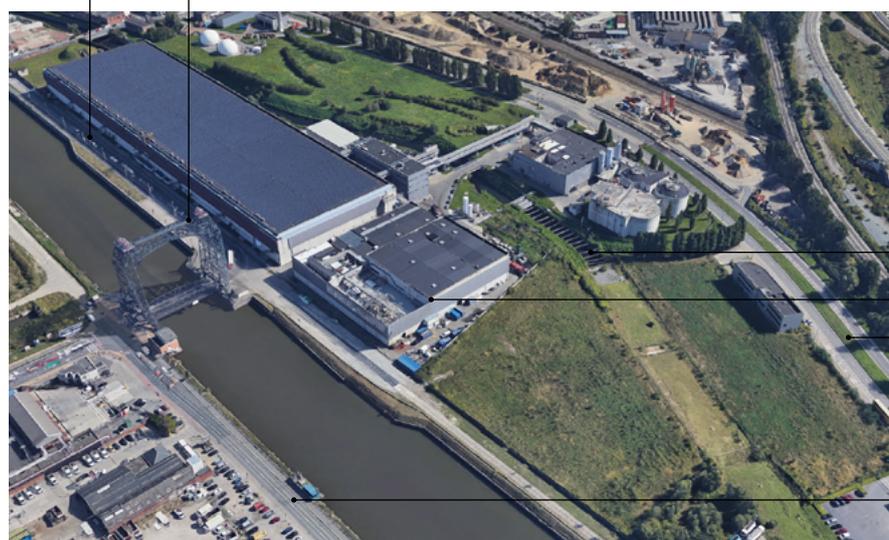
# AMÉNAGER LES ESPACES DU PONT BUDA POUR ACCOMPAGNER UNE TRAVERSÉE QUALITATIVE

### ANALYSE

Le Pont de Buda est le seul point de franchissement permettant de traverser le canal au nord de la Région. Il s'agit également d'un élément de patrimoine de génie civil dont la forme très reconnaissable constitue un point de repère local. De ce pont et des espaces publics attenants, une perspective axiale sur le canal devrait être mise en valeur par l'aménagement de l'espace public, permettant de s'y arrêter et de profiter de la vue vers le nord et le viaduc de Vilvorde, ou vers le sud où le paysage de coulisse apporte une dimension et une identité paysagère à ce territoire, révélant la forme asymétrique de la vallée.

Ce point de franchissement pourrait, dans le cadre du réaménagement des berges de la Senne, être connecté au niveau cyclo-piéton entre l'Avenue de Vilvorde et son espace modes actifs au pont en longeant la station d'épuration. Cette liaison permettrait de qualifier le statut d'espace public des quais attenants au sud du pont sur la rive droite, et de créer une nouvelle connexion transversale qualitative reliant l'itinéraire RER canal sur la Chaussée de Vilvorde associé à un point d'arrêt et de repos 'point de vue'.

Digue du Canal Pont de Buda



Senne

Station d'épuration

Avenue de Vilvorde

Chaussée de Vilvorde

## RECHERCHES PAR LE PROJET

RECHERCHE PAR LE PROJET



## RECOMMANDATIONS

- Les espaces attenants au Pont de Buda doivent être aménagés en espace public ponctuel
- Leur aménagement doit mettre en valeur les perspectives axiales sur le territoire du canal, voir ([perspective sur l'axe du canal depuis le pont Buda, p.65](#)). Il est doté de mobilier adapté pour un point de repos et de séjour.
- Une connexion publique cyclo-piétonne doit être

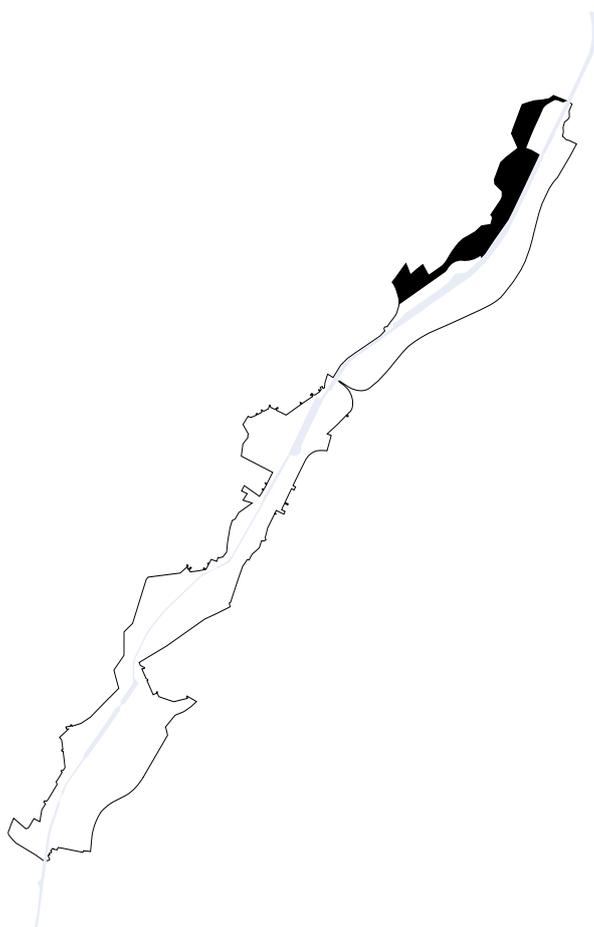
aménagée entre la Digue du Canal et l'Avenue de Vilvorde le long de la station d'épuration. Celle-ci respecte les principes définis ([Promouvoir les mobilités actives, p.91](#)) et est paysagère.

- La valorisation de la Senne en écoparc doit permettre de mettre en valeur le parcours de la connexion piétonne, voir ([écoparcs, p.160](#)).



D – 9

## PLAINE INDUSTRIELLE NORD





Vue depuis le Parc Meudon



Royal Sport Nautique/  
Union Nautique de Bruxelles



Rue Meudon



Cruise Terminal



Vue d'ensemble

## CONSTATS

La zone industrielle nord est une zone d'industries urbaines qui forme un paysage allongé de boîtes banales — des entrepôts fonctionnels — qui longe la rive gauche du canal. Elle est délimitée d'un côté par la Chaussée de Vilvorde et de l'autre par le flanc arboré et relativement escarpé de la vallée de la Senne. Contrairement à la sous-zone de l'Avant-Port située de l'autre côté du canal, les entreprises localisées dans la zone industrielle nord n'utilisent pas la voie d'eau pour le chargement ou le déchargement de matériaux.

Les nombreux entrepôts contrastent fortement avec le tissu résidentiel de petite échelle de Neder-Over-Heembeek, qui se trouve plus haut sur le flanc de la vallée et qui a dès lors une vue dégagée par-dessus les entrepôts vers l'autre côté du canal.

Aujourd'hui, cette sous-zone apparaît comme une barrière entre la zone résidentielle et le canal. Le caractère vert et arboré du quartier se poursuit rarement d'une manière qualitative jusqu'à l'eau, les liaisons transversales sont limitées en nombre et sont le plus souvent inhospitalières et inadaptées aux modes actifs.

Cette rupture avec le canal vaut également pour le Parc Meudon. Une série de bâtiments à valeur patrimoniale — la Tour Romaine, les Pavillons de Meudon et l'ancienne brasserie Marly — offrent néanmoins le potentiel de faire de la rue de Meudon un axe de liaison structurant, d'autant plus en considérant l'implantation récente du Cruise Terminal à cet endroit, qui verra l'arrivée de bateaux de croisière, et celle d'une possible future ligne de tram au sein de la rue de Ransbeek.

Le Royal Sport Nautique de Bruxelles 1865 et l'Union Nautique de Bruxelles sont les seules autres activités récréatives liées à l'eau dans cette zone et partagent un quai abaissé situé légèrement en aval.

La Chaussée de Vilvorde est le principal axe de circulation dans la zone industrielle nord. Elle dessert la majeure partie des industries urbaines et est maintenant principalement axée sur un trafic intensif, dont de nombreux camions. La piste cyclable est étroite et n'est pas aménagée selon les recommandations du RER vélo. Il manque également un trottoir piéton séparé le long du canal. De plus, les entrées et sorties des parcelles industrielles interrompent fréquemment les pistes cyclables et les trottoirs. Dans certains cas également, le domaine public est utilisé comme zone de manœuvre pour accéder à des espaces de stationnement privés qui sont implantés perpendiculairement le long de la chaussée. Cela rend à ces endroits la distinction entre domaine public et espace privé peu claire.

Des alignements d'arbres bordent la Chaussée de Vilvorde à certains endroits. Les arbres sont parfois présents des deux côtés, parfois que d'un seul et ces alignements sont fortement discontinus. Les arbres sont ainsi complètement absents sur le tronçon de la chaussée longeant directement le canal. Enfin, la bande verte entre la voirie et la piste cyclable est insuffisante en tant qu'espace de mise à distance entre les cyclistes et le trafic intensif de camions.

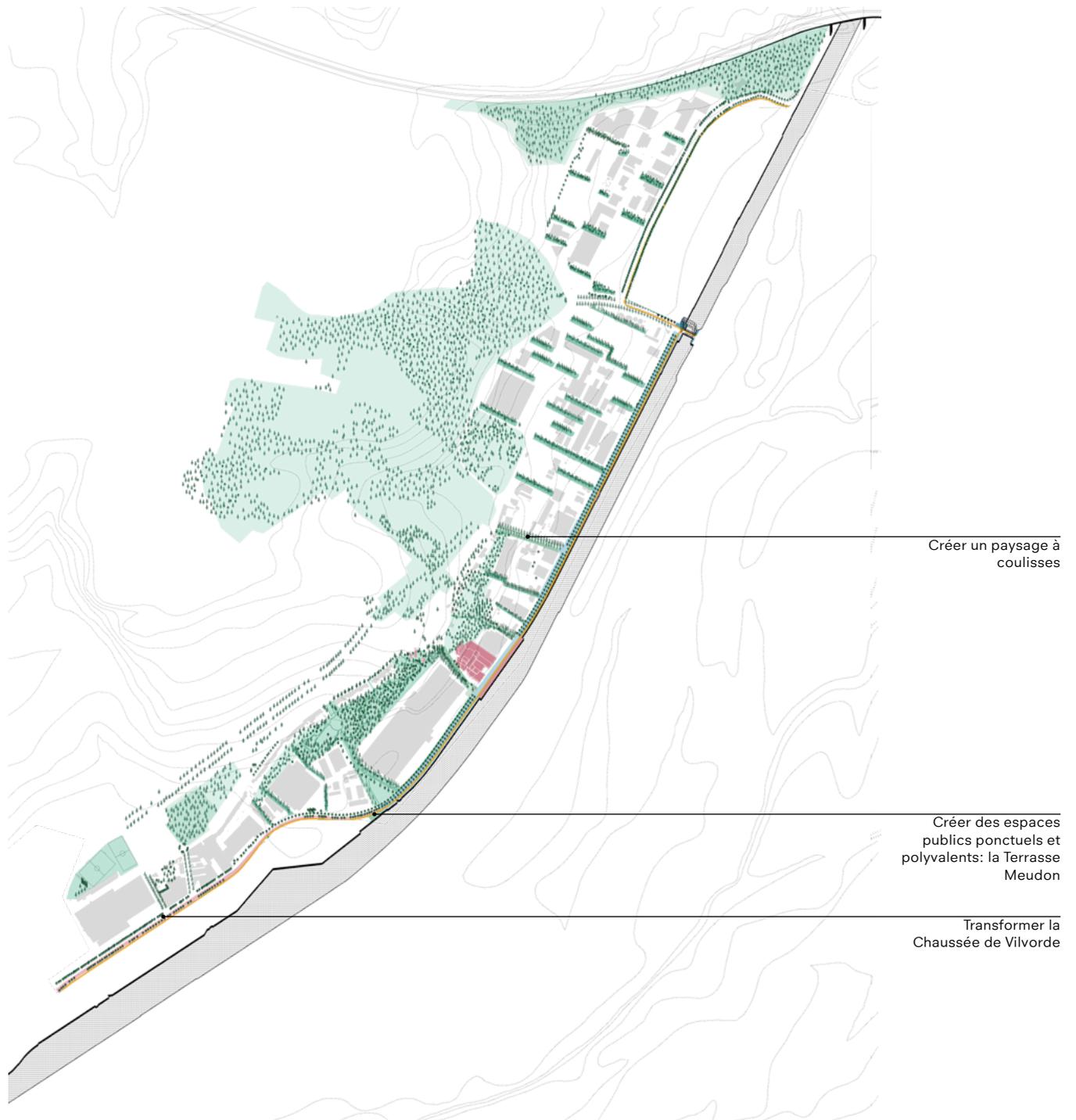


Figure D9-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone

# AMBITIONS

- 1. Créer un paysage à coulisses reliant les grandes entités vertes au canal**
- 2. Transformer la Chaussée de Vilvorde en axe qualitatif et multimodal**
- 3. Créer des espaces publics ponctuels et polyvalents au bord du canal: la Terrasse Meudon**

## AMBITION 1

# CRÉER UN PAYSAGE À COULISSES RELIANT LES GRANDES ENTITÉS VERTES AU CANAL

### ANALYSE

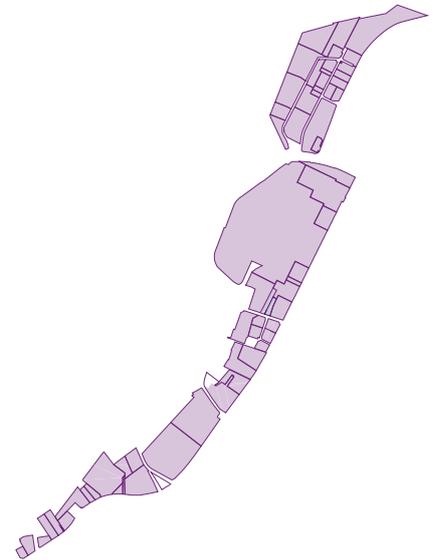
Une série de structures linéaires vertes est stimulée entre Schaerbeek Formation et le canal, qui ensemble forment le paysage à coulisses au nord. Le paysage à coulisses vise plusieurs objectifs. Premièrement, il s'agit d'une figure paysagère à l'échelle de la vallée de la Senne, qui non seulement intègre et donne une cohérence aux bâtiments et surfaces industriels disparates et en perpétuelle évolution, mais également révèle la vallée de la Senne et sa topographie asymétrique. Ce cadre paysager recouvre et qualifie ainsi un tissu suburbain et amorphe. Deuxièmement, les structures linéaires jouent également un rôle dans le développement d'un système durable de gestion de l'eau et dans le renforcement des réseaux écologiques. Enfin, ces structures linéaires peuvent accompagner des liaisons transversales, leur donner une qualité paysagère et les rendre plus agréables pour les modes actifs.

### RECHERCHES PAR LE PROJET

RECHERCHE PAR LE PROJET

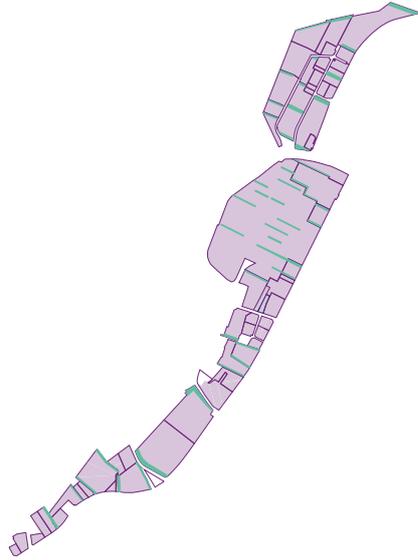


Ensemble des parcelles dans leur contexte

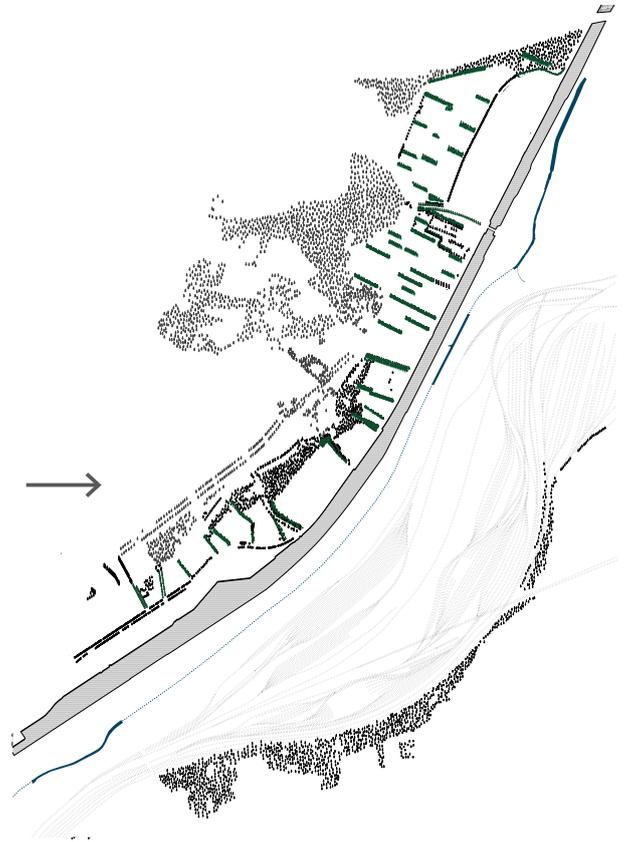


Mise en évidence des parcelles

La recherche illustre comment le paysage à coulisses peut être créé en suivant les recommandations claires et simples sur où et comment organiser 10% d'espaces verts présentes au chapitre ([Renforcer les trois paysages du canal, p.145](#)).



Implantation des espaces verts linéaires



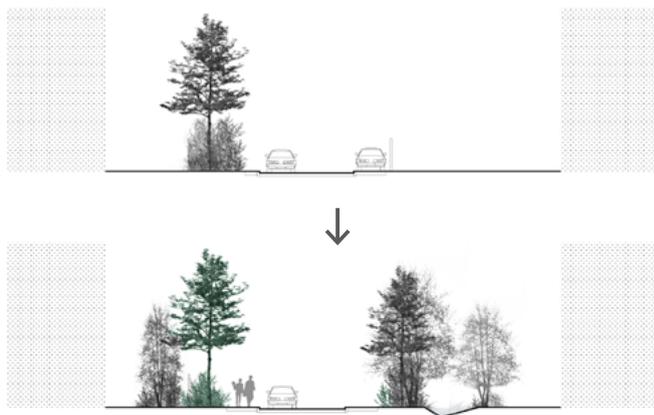
Paysage résultant

## PAYSAGE DES COULISSES – LIAISONS TRANSVERSALES PUBLIQUES

La recherche par le projet s'est intéressée aux réaménagements des liaisons transversales publiques dans le cadre de la mise en œuvre du paysage à coulisses. Voir ([Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133](#)).

### Rue de Meudon

L'espace entre le pavage de la Rue de Meudon et les façades des bâtiments est planté des deux côtés de la voirie. Ces nouvelles plantations cachent les façades aveugles des entrepôts industriels et cadrent la perspective vers le canal. Une zone semi-pavée accueillant une piste cyclable fonctionnelle et un trottoir est gagnée de part et d'autre de la route pavée existante en supprimant la bande de stationnement et en clarifiant les limites des domaines publics et privés. Ces chemins guident les modes actifs du Parc de Meudon au canal et vice-versa. La Rue de Meudon n'a plus les caractéristiques d'une allée à l'arrière d'hangars, mais celles d'une ramification du parc, d'un élément du Peigne du Heembeek.



Coupe illustrant la situation existante

Illustration en coupe d'un réaménagement possible



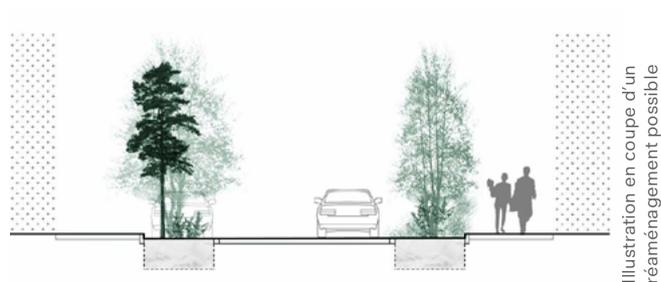
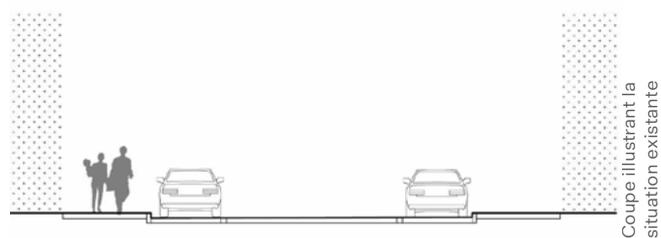
photo illustrant la situation existante



Illustration d'un réaménagement possible

## Avenue du Marly

Le profil de l'Avenue du Marly est conservé. Toutefois, des essences pionnières sont plantées dans des découpes rectangulaires dans le sol parmi les espaces de stationnement. Elles agissent comme des « pixels naturels » dont les détails sont pensés afin d'absorber et d'infiltrer une partie de l'eau provenant du trottoir et de la voirie.



## RECOMMANDATIONS

- Un paysage à coulisses doit être aménagé conformément aux recommandations du chapitre (Renforcer les trois paysages du canal, p.145).
- Les espaces verts linéaires doivent être aménagés conformément à (Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150).
- Le caractère vert des connexions transversales publiques est renforcé, voir (Caractériser les rues traversant ou débouchant sur le canal, p.133) et (Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.171).
- Des plantations d'espèces pionnières sont prévues de manière à cacher les façades aveugles des industries urbaines et de cadrer les perspectives vers le canal, voir (Renforcer les réseaux écologiques, p.165).
- Les plantations font partie du paysage à coulisses et suivent ces recommandations: (Structures linéaires des paysages à compartiments et à coulisses, p.150).
- Les connexions transversales sont aménagées en prenant en compte le confort des modes actifs. Les espaces de stationnements excédentaires sont supprimés, conformément à l'ambition (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89).

## AMBITION 2

# TRANSFORMER LA CHAUSSÉE DE VILVORDE EN AXE QUALITATIF ET MULTIMODAL

### ANALYSE

La Chaussée de Vilvorde est composée de deux tronçons assez spécifiques. D'une part, un premier tronçon (A) qui va du Pont Van Praet à la future Terrasse Meudon et qui correspond à la typologie d'avenue. Ce tronçon ne longe en effet pas directement le canal et dessert sur ses deux côtés des activités. D'autre part, un deuxième tronçon (B), qui va de la Terrasse Meudon au Pont Buda qui correspond à la typologie de quai, là où la chaussée longe directement le canal. L'objectif est ici d'intégrer notamment les ambitions de la continuité 2: (Aménager des espaces publics multimodaux, p.89), (Créer une figure cohérente le long des quais, p.99) et (Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129).

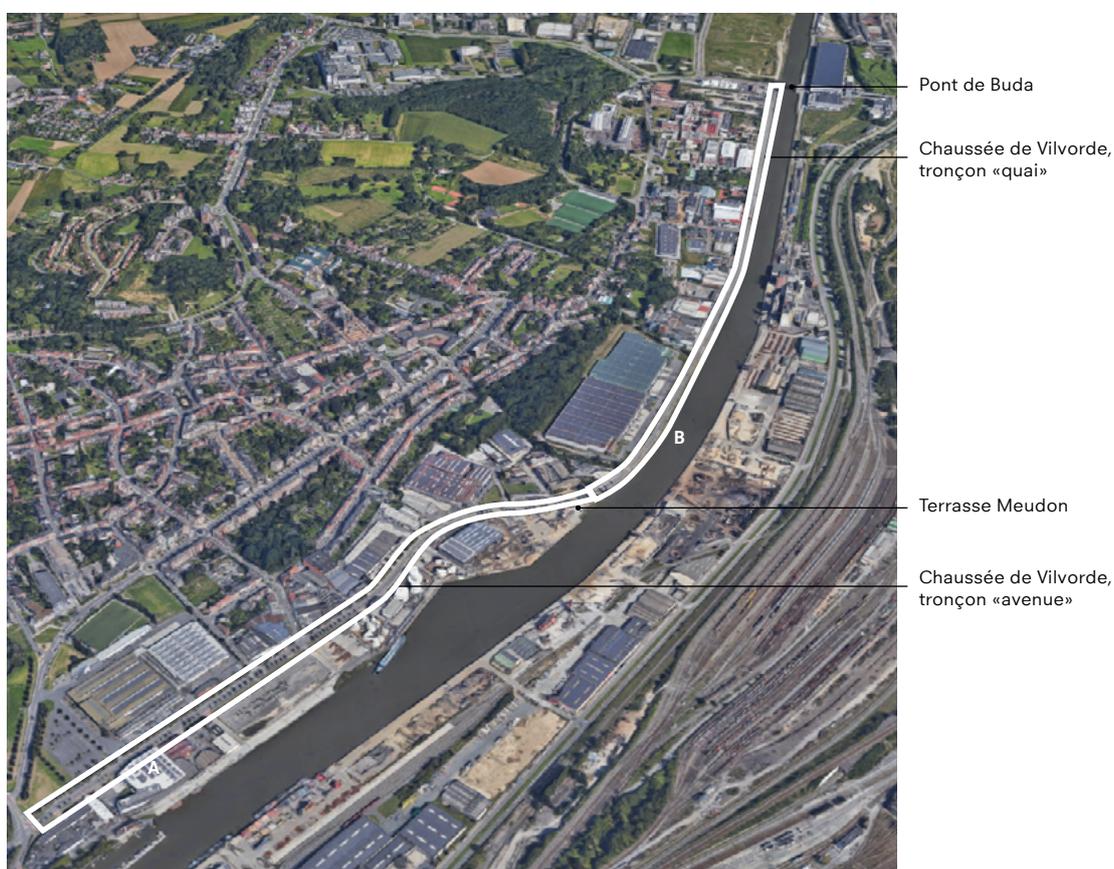
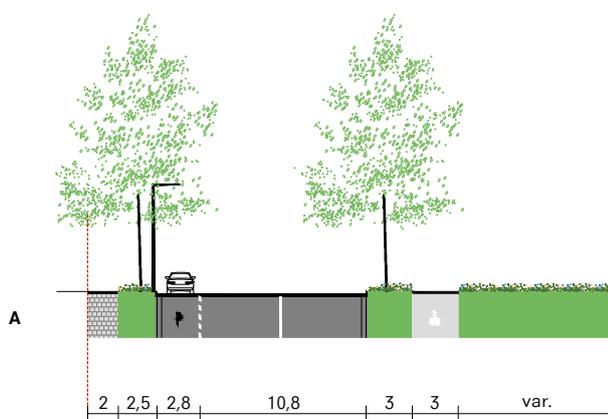




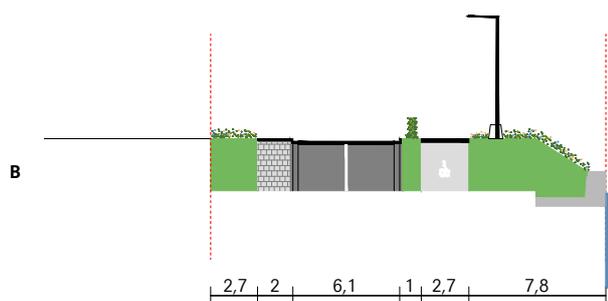
Photo de la situation existante - tronçon «avenue»



Coupe type de la situation existante - tronçon «avenue»



Photo de la situation existante - tronçon «quai»



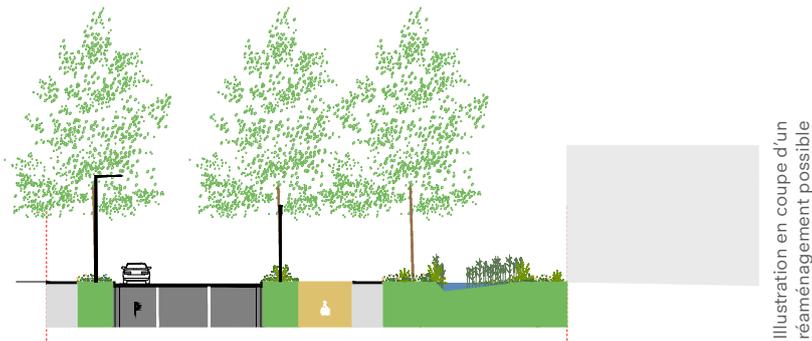
Coupe type de la situation existante - tronçon «quai»

## RECHERCHES PAR LE PROJET

La Chaussée de Vilvorde a fait l'objet de recherches par le projet pour définir le profil optimal de celle-ci, en considérant son importance en tant que continuité potentiellement structurante pour la zone nord. Conformément aux principes du BKP, la recherche a visé à rendre la chaussée le plus homogène et uniforme possible sur tout son parcours, tout en augmentant ses caractères d'espace public en la rendant plus adaptée aux autres modes de déplacements.

La recherche par le projet a démontré la possibilité de maintenir une piste cyclable en asphalté ocre d'une largeur continue de 3m50 sur tout le parcours, respectant les directives pour le RER vélo. Elle est bordée par un trottoir élargi pour les piétons dont le revêtement doit être continu sur tout le parcours de la chaussée. Les éléments définissant la chaussée – les bordures, filets d'eau et bande verte (intégrant l'éclairage et la signalisation) – sont également homogènes sur tout le parcours. Finalement, la largeur cible de la voirie, qui est définie à 6m80 afin de faciliter un trafic de marchandise fluide dans les deux sens est également homogène sur toute la longueur de la chaussée. Cela induit un léger rétrécissement ou un léger élargissement de la route actuelle à certains endroits.

Sur la première section, le profil type "avenue" prévoit la possibilité d'espaces de stationnement le long de la voirie, qui est alors élargie de 2m80. Les alignements de tilleuls existants sont renforcés et complétés de part et d'autre de la voirie. Les platanes plantés plus récemment seront donc remplacés au fil du temps pour donner une cohérence paysagère.



Sur la deuxième section, le profil type "quai" ne prévoit pas d'espaces de stationnement en voirie pour permettre l'aménagement d'une bande multifonctionnelle uniquement paysagère. Celle-ci accueille plusieurs espèces de manière groupée, entre autres des aulnes noirs (*alnus glutinosa*), des saules blancs (*salix alba*) et des bouleaux verruqueux (*betula pendula*).

L'implantation d'une ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek est projetée. Son tracé doit encore être étudié, ainsi que, le cas échéant, son implication sur le profil de la Chaussée de Vilvorde.

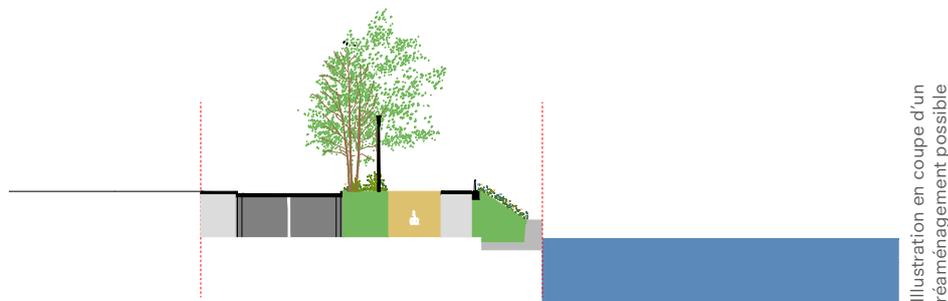


Illustration en coupe d'un réaménagement possible



Illustration d'un réaménagement possible, section «quai»

## RECOMMANDATIONS

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- Les recommandations des ambitions (*Donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux, p.129*), (*Aménager des espaces publics multimodaux, p.89*) et (*Créer une figure cohérente le long des quais, p.99*) sont d'application.

### SECTION AVENUE

- Le profil type, en partant du côté canal devrait être le suivant : une zone de trottoir, une bande verte arborée, des espaces de stationnement en fonction des besoins, une chaussée de 2x1 bandes, une bande verte arborée, la piste RER bidirectionnelle, une zone de trottoir, une bande verte arborée qui peut, en fonction de la largeur disponible, accueillir une noue ou autre dispositif de maillage pluie.

### SECTION QUAI

- Le profil type, en partant du côté canal devrait être le suivant : une zone de trottoir, ensuite la piste cyclable RER bidirectionnelle, ensuite la bande multifonctionnelle aménagée uniquement pour accueillir des plantations, du mobilier et les luminaires, ensuite la chaussée d'une bande dans chaque direction, enfin un trottoir.

## AMBITION 3

# CRÉER DES ESPACES PUBLICS PONCTUELS ET POLYVALENTS AU BORD DU CANAL: LA TERRASSE MEUDON

### ANALYSE

#### TERRASSE MEUDON

La Chaussée de Vilvorde s'éloigne de la rive du canal juste avant la Rue des Trois Pertuis pour faire place aux activités portuaires de la zone de l'Avant-Port. Une zone résiduelle triangulaire est dès lors créée. Celle-ci peut être requalifiée en espace public, une petite place triangulaire : la Terrasse Meudon.



## RECOMMANDATIONS

- Les espaces publics liés au canal doivent être axés sur la voie d'eau et les perspectives offertes par le canal, voir ([Mettre en scène le canal, p.55](#)).
- L'aménagement de ces espaces doit être basé sur le caractère industriel des berges du canal.
- Les continuités de la Chaussée de Vilvorde ou du RER vélo (itinéraire canal) ne sont jamais interrompues par l'aménagements d'espaces publics ponctuels liés au canal.
- La Terrasse Meudon doit être un espace public emblématique, voir ([Rythmer le canal d'espaces publics emblématiques, p.71](#)).



## ANNEXES

## LISTE DES FIGURES

Figure A-1. Territoire d'application du BKP - territoire du canal	24
Figure B-1. Lit mineur / lit majeur	32
Figure C1-1. Carte de synthèse de la continuité 1	52
Figure C1-2. Carte des vues et perspectives sur la voie d'eau à valoriser	54
Figure C1-3. Carte de localisation des différents types de murs de quais et de balustrades existants	66
Figure C1-4. Carte de localisation des différents types de balustrades et de couvre-murs projetés par le BKP	68
Figure C1-5. Carte de localisation des espaces publics emblématiques préconisés par le BKP	70
Figure C1-6. Carte de localisation des zones d'activités économiques et portuaires au sein du BKP - territoire du canal	72
Figure C1-7. Carte des différents usages de la voie d'eau	74
Figure C1-8. Carte des degrés d'accessibilités des quais	78
Figure C2-1. Carte de synthèse de la continuité 2	86
Figure C2-2. Carte des espaces publics linéaires	88
Figure C2-3. Carte de la piste cyclable et des zones de promenades piétonnes le long du canal proposés par le BKP	90
Figure C2-4. Carte reprenant les lignes de transport public et les voiries à aménager pour favoriser le transport public	92
Figure C2-5. Carte des itinéraires adaptés aux poids lourds	94
Figure C2-6. Carte de la hiérarchie des voies pour le trafic automobile	96
Figure C2-7. Carte des espaces publics linéaires longeant le canal	98
Figure C2-8. Carte de l'utilisation des matériaux de revêtement de sol pour les espaces publics linéaires longeant le canal (à l'exception des espaces publics emblématique)	100
Figure C2-9. Axonométrie illustrant la typologie d'aménagement pour les quais et différents aménagements de la bande multifonctionnelle	101
Figure C2-10. Coupes types pour les matériaux de revêtements des voiries longeant les murs de quais urbains	104
Figure C2-11. Coupes types pour les matériaux pour revêtements des voiries longeant les murs de quais enherbés	105
Figure C2-12. Coupes et plan type des plantations	106
Figure C2-13. Catalogue des espèces d'arbres à planter dans la bande multifonctionnelle	108
Figure C2-14. Catalogue des espèces de plantes vivaces à planter dans la bande multifonctionnelle	110
Figure C2-15. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des assises	113
Figure C2-16. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des bancs	113
Figure C2-17. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant des arceaux à vélo placés transversalement	114
Figure C2-18. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés transversalement	114
Figure C2-19. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des arceaux à vélo placés selon un angle de 45°	114
Figure C2-20. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un box sécurisé à vélos	114
Figure C2-21. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des conteneurs enterrés	116
Figure C2-22. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (2,5m de large)	117
Figure C2-23. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant un arrêt de bus (3m de large)	117
Figure C2-25. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une traversée piétonne	118
Figure C2-24. Plan type d'une bande multifonctionnelle ne longeant pas une piste cyclable accueillant une extension du trottoir (ici utilisée par une terrasse)	118
Figure C2-26. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant une aire de livraison	119
Figure C2-27. Plan type d'une bande multifonctionnelle accueillant des espaces de stationnement	119
Figure C2-28. Carte de la mise en lumière des espaces publics linéaires	120
Figure C2-29. Coupe type de la mise en lumière des quais	121
Figure C2-30. Détail d'implantation d'un luminaire dans la bande multifonctionnelle	122
Figure C2-31. Luminaire type «quais»	122
Figure C2-32. Carte des zones de recul à encadrer	124
Figure C2-33. Carte des avenues et boulevards longitudinaux	128
Figure C2-35. Carte des différentes typologies de rues traversant ou débouchant sur le canal	132
Figure C3-1. Carte de synthèse de la continuité 3	142
Figure C3-2. Carte des trois paysages du canal	144
Figure C3-3. Stratégie et principes de création des espaces verts linéaires	151
Figure C3-4. Coupe et plan type des plantations	152

Figure C3-5. Catalogue des espèces d'arbres	154
Figure C3-6. Catalogue des espèces d'arbustes et abrisseaux	156
Figure C3-7. Carte des quatre typologies d'espaces et d'aménagements pour valoriser la Senne	158
Figure C3-8. Carte des réseaux écologiques à renforcer	164
Figure C3-9. Carte des différentes interventions permettant une gestion des eaux pluviales intégrée	170
Figure C3-10. Senne / cours d'eau	172
Figure C3-11. Espaces verts et parcs	172
Figure C3-12. Quais	172
Figure C3-13. Boulevards	172
Figure D1-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	180
Figure D2-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	194
Figure D3-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	220
Figure D4-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	240
Figure D5-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	262
Figure D6-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	282
Figure D7-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	312
Figure D8-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	338
Figure D9-1. Carte illustrative des ambitions du BKP pour la sous-zone	352

