

PARTIE II:  
PRÉCONISATIONS  
ET AMBITIONS



# INTRODUCTION

## VERS LE PROJET

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

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

*Quelle densité peut accueillir ce site?*

*Quels éléments de programme sont souhaitables?*

*Comment peut se construire ce projet dans le temps?*

*Quel rapport entre les espaces bâtis et non bâtis?*

*...*

*Quelles seront les éléments structurants du futur quartier?*

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

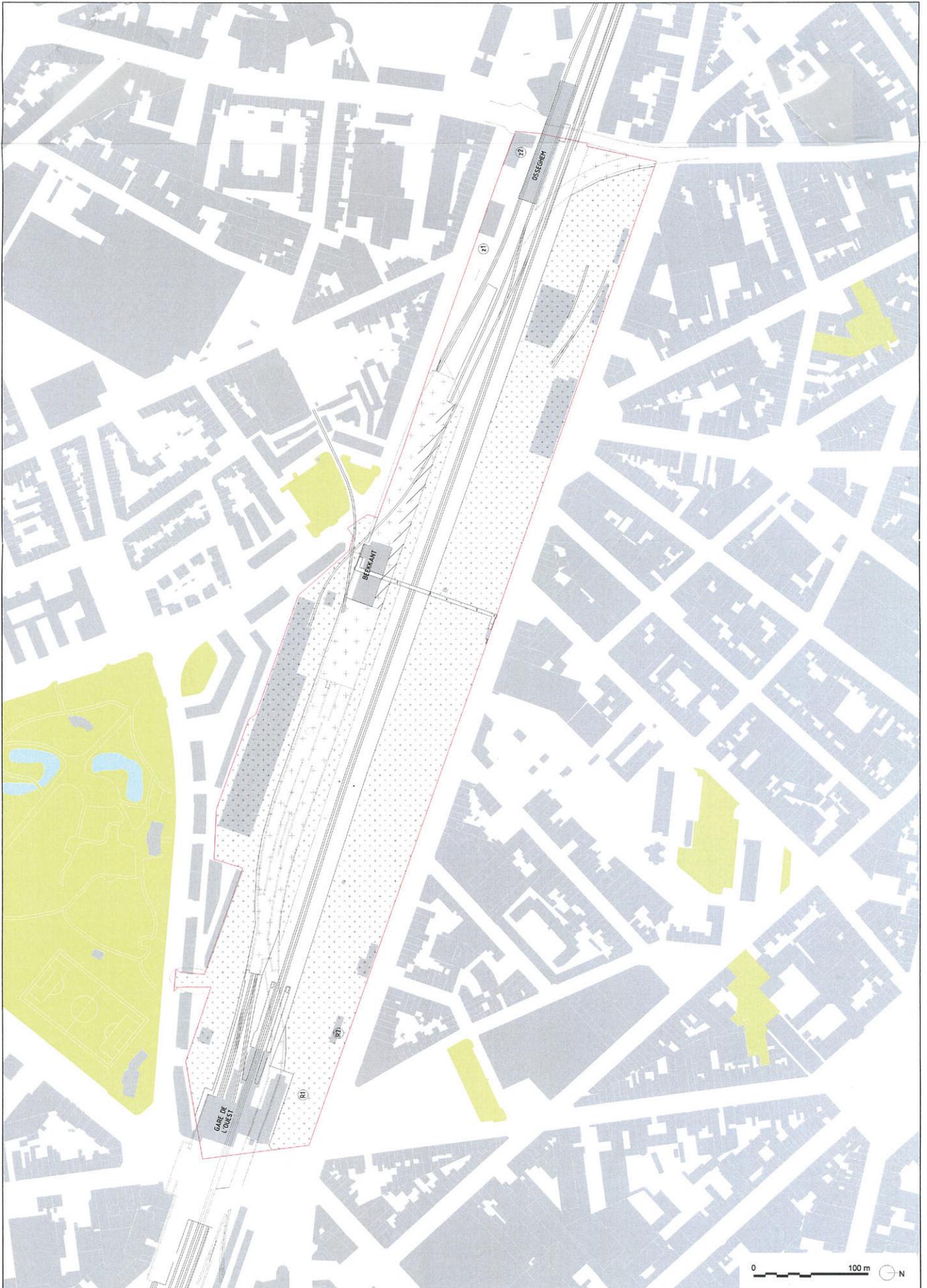
*\**

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

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



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



# TESTER LE SITE

## LES CONTRAINTES

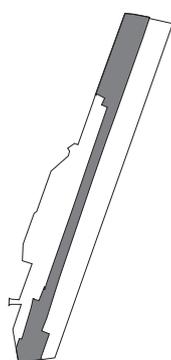
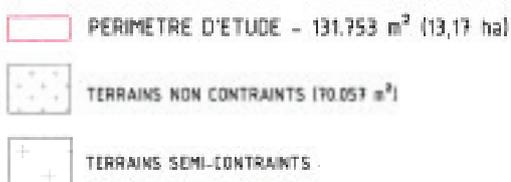
Le site de la Gare de l'Ouest a une surface totale d'environ 13 hectares. Mais l'ensemble de cette surface ne peut pas être considéré comme constructible. Avant de tester la densité souhaitable, il s'agit de déterminer les surfaces exploitables.

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

Eurostation, dans la carte ci-contre, différencie trois types de surfaces différentes: les surfaces contraintes, les terrains non-contraints et les terrains semi-contraints. C'est sur cette carte que nous basons les tests de densité. En additionnant les terrains non-contraints et les terrains semi-contraints ont obtenu 87.246m<sup>2</sup>, considéré comme les surfaces<sup>1</sup> exploitables de la ZIR. Cela représente un peu plus de 66 % du site.

#### < LE SOL CONTRAINT

Carte réalisée par Eurostation  
(05.2015)



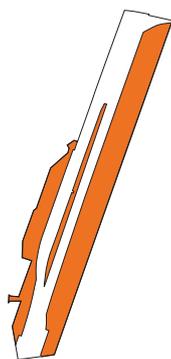
LES SURFACES CONTRAINTES:  
44.506M<sup>2</sup>

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

LES SURFACES EXPLOITABLES:  
87.246M<sup>2</sup>

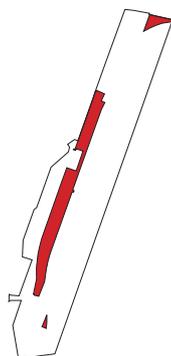
LES TERRAINS NON CONTRAINTS:  
70.057M<sup>2</sup>

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



LES TERRAINS SEMI-CONTRAINTS:  
17.189M<sup>2</sup>

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



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

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

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

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

## LE PROGRAMME

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

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

**BUREAU** La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 27.000m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

**LOGEMENT** Il est indiqué un minimum de 800 nouveaux logements.

**BUREAU** Rien n'est indiqué sur la fonction bureau.

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

**ACTIVITÉ PRODUCTIVE** Aucune précision.

**COMMERCE** Aucune précision.

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

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

#### PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR

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

LOGEMENT 82.000M<sup>2</sup>

BUREAU 27.000M<sup>2</sup>

ÉQUIPEMENTS 28.000M<sup>2</sup>

ACTIVITÉ PRODUCTIVE 11.000M<sup>2</sup>

COMMERCE 2.000M<sup>2</sup>

#### CE QUI DÉCOULE DU DIAGNOSTIC

**LOGEMENT** Les quartiers de part de d'autre de la friche cumulent une densité supérieure à 24.000 hab/km<sup>2</sup>, soit quatre fois supérieure à la moyenne régionale (+/- 7.000 hab/km<sup>2</sup>).

Les logements sociaux représentent quasiment 40% des logements existants.

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

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

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

> la surface maximum des 27.000m<sup>2</sup> n'est donc, à ce stade, pas remise en cause par l'étude de définition.

> si les 27.000m<sup>2</sup> ne sont pas construits dans l'immédiat, il semble pertinent de se réserver cette capacité pour l'avenir.

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

> le nombre maximal de m<sup>2</sup> pour cette fonction devrait pouvoir être légèrement revu à la hausse si le programme d'une fonction de rayonnement régional le justifie. Le solde peut être revu à la hausse moyennant la rédaction d'un PPAS pour le site tout en restant dans une enveloppe globale acceptable du point de vue densité (autour de 90.000m<sup>2</sup>).

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

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

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

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

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

Entre rayonnement régional et local, que peuvent représenter 28.000m<sup>2</sup> d'équipements (chiffre issu du projet de Schéma Directeur)?

> voici quelques chiffres de référence: un vélodrome (12.000m<sup>2</sup>) + une école supérieure avec un gymnase mutualisable (11.000m<sup>2</sup>) + une école secondaire (3.000m<sup>2</sup>) + une école primaire et une bibliothèque accessible au quartier (2.000m<sup>2</sup>)

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

Infrabel a notamment fait part de son intention de créer un lieu de formation dédié aux métiers du chemin de fer. Le programme précis est en cours de définition, il devrait avoisiner les 17.000m<sup>2</sup>. Cette école semble en cohérence avec ce site et pourrait trouver une implantation entre parc et voies ferrées. Néanmoins, les installations (rails et caténaires écoles) devront être implantées pour ne pas contraindre davantage le site.

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

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

★

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

*École supérieure > on compte 10m<sup>2</sup> / élève lorsqu'il s'agit d'un enseignement classique et 20m<sup>2</sup> / élèves pour les écoles techniques ou les écoles d'arts. Selon le programme, 11.000m<sup>2</sup>, correspond à une école de 550 ou 1.100 élèves.*

*École secondaire > 3.000m<sup>2</sup> correspond à une école de 200 élèves. On compte 2.200m<sup>2</sup> pour les salles de classe, 400m<sup>2</sup> pour la cours de récréation, 200m<sup>2</sup> pour le préau et 200m<sup>2</sup> pour les annexes (vestiaires, douches, etc.).*

*École + bibliothèque = 1.400 + 600 = 2.000m<sup>2</sup>  
École primaire > 1.400m<sup>2</sup> correspond à une école de 100 enfants. On compte 1.000m<sup>2</sup> pour les salles de classe, 200m<sup>2</sup> pour la cours de récréation, 1.00m<sup>2</sup> pour le préau et 100m<sup>2</sup> pour les annexes.*

*Bibliothèque > 600m<sup>2</sup> est la surface de la bibliothèque citée en exemple dans le projet Ørestad Skole (voir REFERENCES à la fin de cette partie).*

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

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

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

## LA DENSITÉ

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

Deux scénarii ont été testés:

### CONSTRUIRE 150.000M<sup>2</sup>

A titre indicatif, le programme pourrait être réparti de la sorte pour ce test: 75.000m<sup>2</sup> de logement, 27.000m<sup>2</sup> de bureau, 48.000m<sup>2</sup> d'équipement, d'activité productive et de commerce.

### CONSTRUIRE 90.000M<sup>2</sup>

A titre indicatif, le programme pourrait être réparti de la sorte pour ce test: 45.000m<sup>2</sup> de logement, 27.000m<sup>2</sup> de bureau, 18.000m<sup>2</sup> d'équipement, d'activité productive et de commerce.

### SUR CHAQUE SCENARII LES ÉLÉMENTS SUIVANTS SONT CONSTANTS OU RECHERCHÉS

- Le bâti prend place sur les «surfaces exploitables».
- Une grande place est accordée à l'espace ouvert.
- Le parc public fait 3ha minimum et il est, dans la mesure du possible, d'un seul tenant.
- Une traversée des voies ferrées, large et oblique, se trouve entre Beekkant et place de l'Ouest.
- Une autre traversée, plus étroite, type passerelle, franchit les voies ferrées à hauteur de la rue de Lessines.
- Dans le phasage du projet, il serait possible de conserver, dans un premier temps, les entrepôts «oxfam». Ils sont situés à côté du métro Beekkant et sont utilisés aujourd'hui par la société «Galeries Lafayette». Ces entrepôts représentent 6.000m<sup>2</sup> d'activités productives. Ces m<sup>2</sup> sont donc conservés à cet emplacement dans les tests.
- La zone à l'Ouest des voies ferrées est considérée comme difficile à densifier. D'une part, la proximité avec les immeubles hauts de l'avenue de Roovere rend les vis-à-vis difficiles. D'autre part, les «surfaces exploitables» sont restreintes. Le bMa et le bureau d'étude MS-A confirment que la construction au dessus des voies souterraines du métro représente un sur-coût important et que le retour sur investissement n'est pas garanti.

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

Ce travail n'a pas pour objectif de résoudre toutes les questions urbanistiques mais bien de tester les capacités du site en matière de densité et d'implantation. Il s'agit bien de tests pour alimenter le débat sur le nombre de m<sup>2</sup> souhaitables et non d'un début de masterplan prenant en compte l'entièreté des remarques formulées dans le diagnostic.

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

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

PREMIÈRE SÉRIE DE TESTS

L'ADT a confié au bureau d'urbanisme MS-A le soin de tester six variantes d'implantation. Dans chacune des variantes, l'Ouest du site, dont le sol est semi-contraint, accueille un parc de 3ha et conserve les 6.000m<sup>2</sup> d'entrepôts existants. Le solde des constructions est donc à l'Est des voies ferrées. Selon les implantations, il permet un espace ouvert plus ou moins généreux.

Les déclinaisons A se font sur 140.000m<sup>2</sup>. Les 10.000m<sup>2</sup> supplémentaires présents dans les déclinaisons B correspondent à une densification de la parcelle régionale à l'Est du bâtiment de la gare de l'Ouest. La différence entre les deux déclinaisons C et D, toutes deux à 90.000m<sup>2</sup>, porte sur le même point. Le bureau d'étude a établi ces déclinaisons au regard de la densification de la friche Vandeneuvel par le projet EKLA. Les options B et D, en densifiant la parcelle régionale, créent alors une entrée monumentale de la rue Vandeneuvelboom.

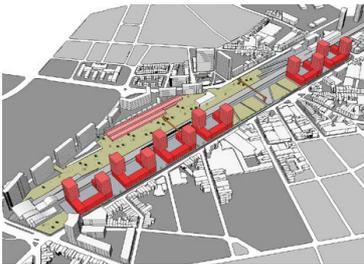
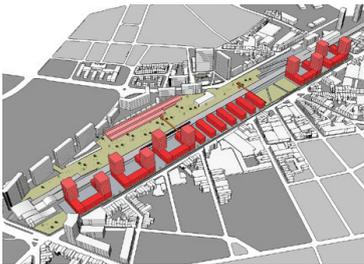
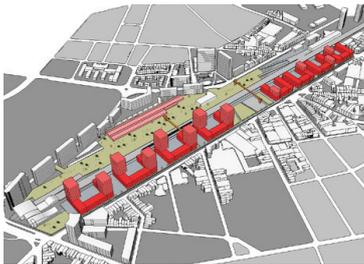
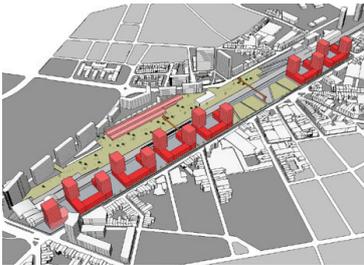
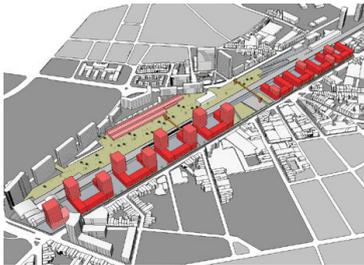
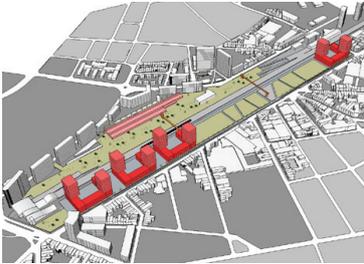
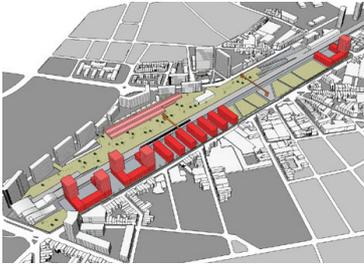
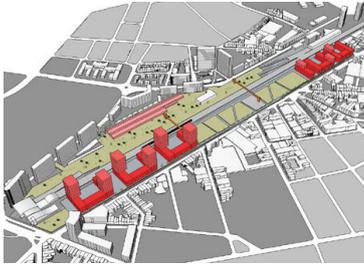
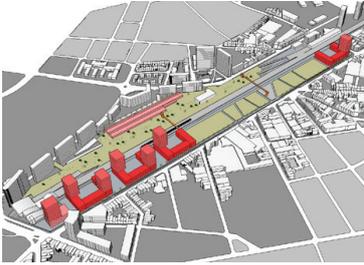
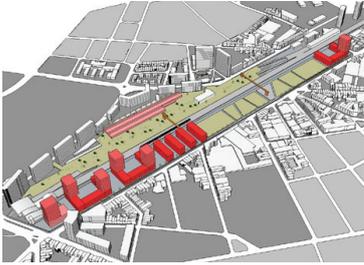
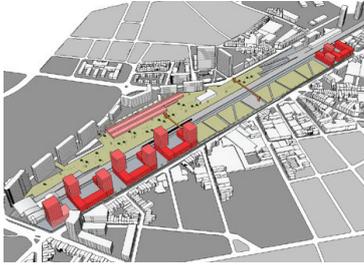
L'implantation en lamelles (01) est très consommatrice en espace. Les bâtiments à front de la rue Vandeneuvelboom

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

montent en alternance de R+4 à R+8. Dans les versions A et B à 140.000m<sup>2</sup> et 150.000m<sup>2</sup> toute la parcelle Est est occupée. Il n'y a donc aucun espace vert possible du côté de la rue Vandennepeereboom. Dans les versions C et D, les bâtiments ont la même hauteur que dans les versions A et B, mais étant moins nombreux, ils permettent de libérer un espace ouvert. Dans la version 01.C on arrive à un parc de 1,5ha et de 1,8ha dans la version D.

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

Construire 150.000m<sup>2</sup> implique inmanquablement un quartier très haut et dense qui tranche avec le tissu existant le long de la rue Vandennepeereboom. Il a donc été décidé d'approfondir des tests uniquement à partir du scénario à 90.000m<sup>2</sup>.

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

## DEUXIÈME SÉRIE DE TESTS

Pour ces nouvelles variantes seul le scénario à 90.000m<sup>2</sup> a été approfondi. Ces déclinaisons tournent autour de plusieurs options relatives à l'espace ouvert.

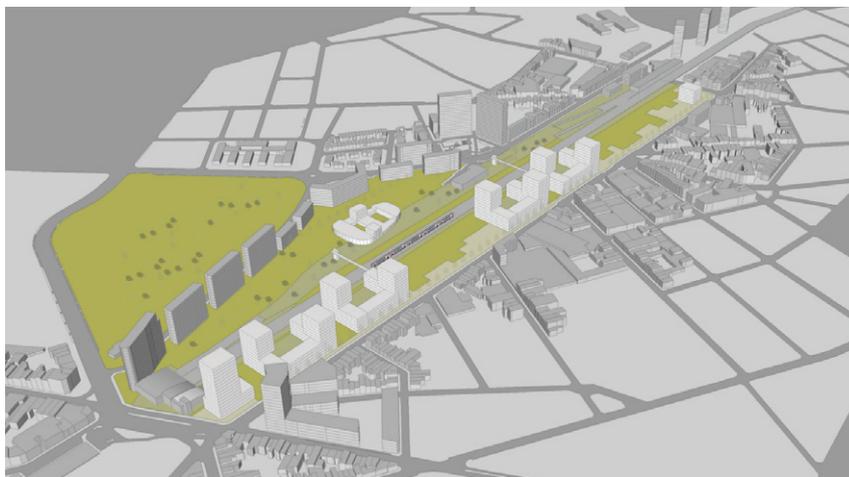
A l'Ouest des voies ferrées, on retrouve toujours 6.000m<sup>2</sup> d'équipement au cœur d'un parc de 3 hectares.

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

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

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





01

*L'implantation en U permet qu'aucune façade ne soit parallèle à la voie ferrée<sup>1</sup>.*

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

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

<sup>1</sup> L'étude du Masterplan et la programmation devront définir quels types d'implantation sont les plus appropriées pour atteindre un confort optimum pour chaque fonction. A ce stade, il est trop tôt pour porter un jugement sur ce point. Des bâtiments parallèles aux voies ferrées, comme par exemple un équipement pour Infrabel ou un équipement sportif, pourraient atténuer le bruit des bâtiments situés en bordure de l'avenue Vandepereboom.





02

*L'implantation en îlot fermé permet de monter moins haut (seulement une tour en R+11 par îlot, au lieu de deux dans la déclinaison 01). Le bâtiment qui ferme l'îlot est parallèle à la voie ferrée, cela implique une affectation qui ne soit pas du logement.*



Cette déclinaison propose cinq tours au niveau du pôle de la Gare de l'Ouest. Ces tours possèdent des socles en R+3 et montent jusqu'à R+16. Au niveau de Beekkant on retrouve les mêmes îlots fermés que dans la variante précédente.

03



Cette déclinaison abandonne tout à fait l'implantation en îlot fermé et implante trois tours au niveau de Beekkant.

04



On retrouve ici le pôle Gare de l'Ouest comme dans les variantes 03 et 04. Un parc se dessine en face de Beekkant et quatre tours également en R+16 mais plus espacées les unes des autres sont implantées entre la place de l'Ouest à la chaussée de Gand.

05



Cette dernière variante répartit dix tours R+15 sur toute la parcelle Est. Deux tours, aux deux extrémités du site possèdent des socle en R+3.

06



Au regard de ces deux séries, plusieurs options s'offrent à nous: Souhaite-on privilégier un espace ouvert d'un seul tenant? Est-il préférable d'offrir à chaque bâtiment, à chaque bureau et appartement, une condition optimale? Ces deux questions peuvent en effet être contradictoires. Si l'on opte pour un grand espace vert côté Vandenpeereboom, on doit implanter deux pôles plus denses aux deux extrémités de la parcelle Est.

Pour conclure ce chapitre de test sur la densité, nous avons retenu deux variantes:

- 01. Construire 90.000m<sup>2</sup>  
en densifiant en deux îlots pour dessiner un parc d'un seul tenant côté Vandenpeereboom.
- 02. Construire 90.000m<sup>2</sup>  
en densifiant en trois îlots: un côté chaussée de Ninove, un proche de la chaussée de Gand et un au niveau de la place de l'Ouest pour accompagner la traversée vers Beekant.

variante

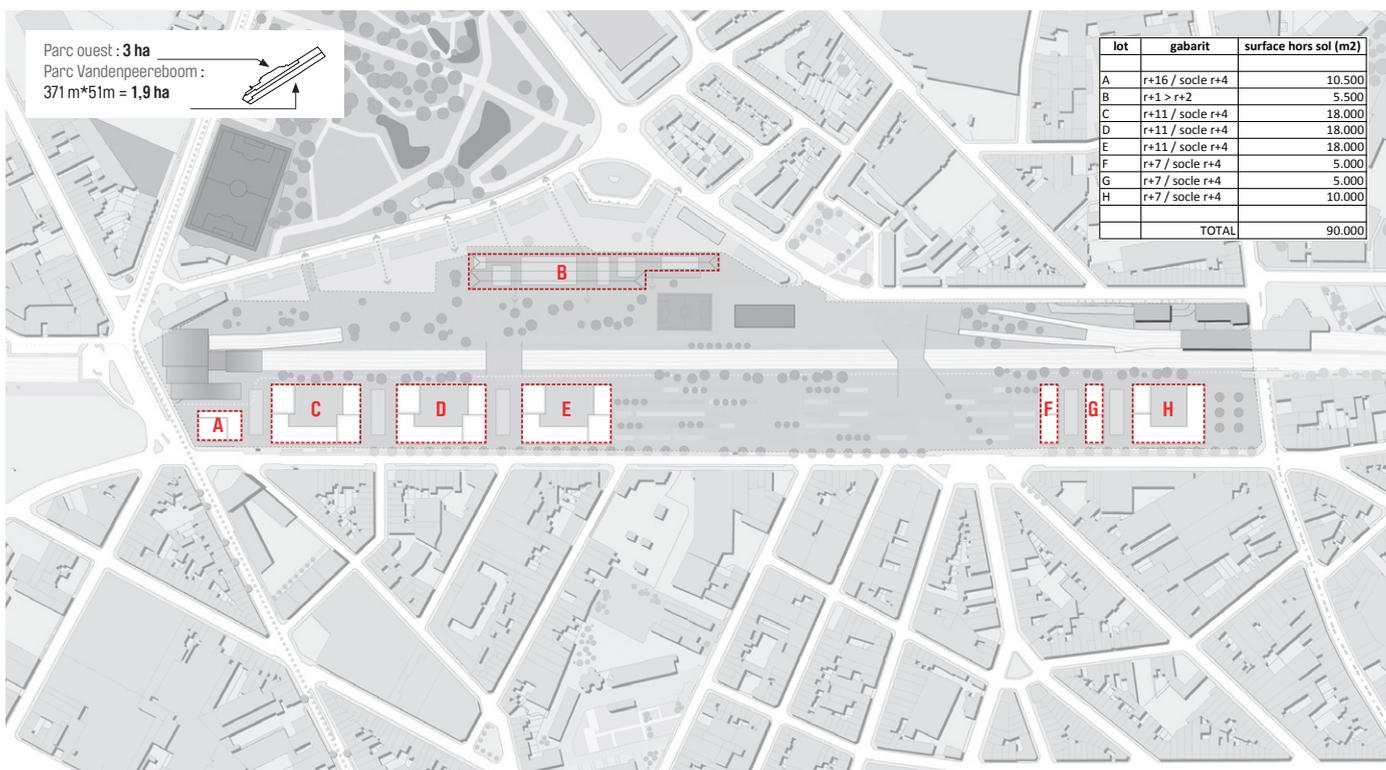
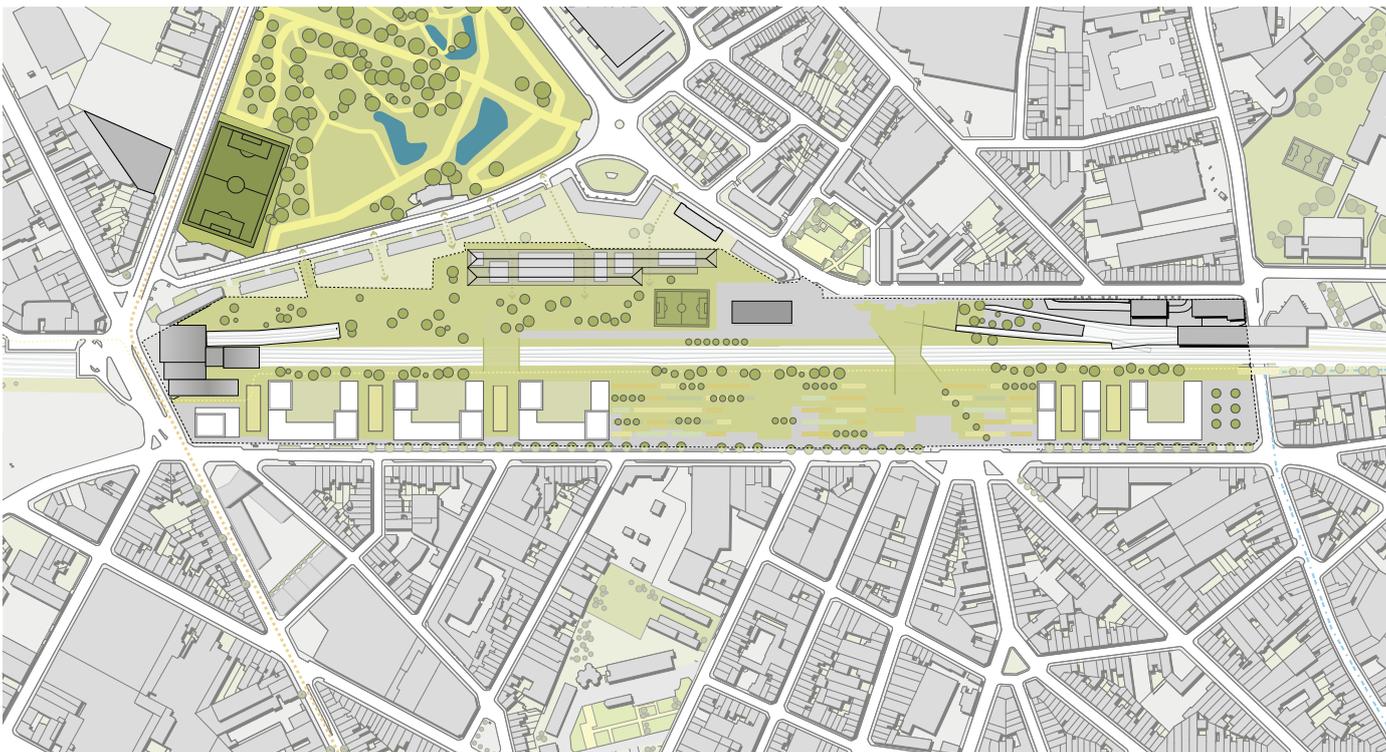
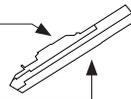
# 01

90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de densification Nord et Sud un grand parc au centre

## VARIANTE 01.1

Parc ouest : 3 ha  
 Parc Vandenpeereboom : 371 m\*51m = 1,9 ha



lot	gabarit	surface hors sol (m <sup>2</sup> )
A	r+16 / socle r+4	10.500
B	r+1 > r+2	5.500
C	r+11 / socle r+4	18.000
D	r+11 / socle r+4	18.000
E	r+11 / socle r+4	18.000
F	r+7 / socle r+4	5.000
G	r+7 / socle r+4	5.000
H	r+7 / socle r+4	10.000
TOTAL		90.000

variante

01

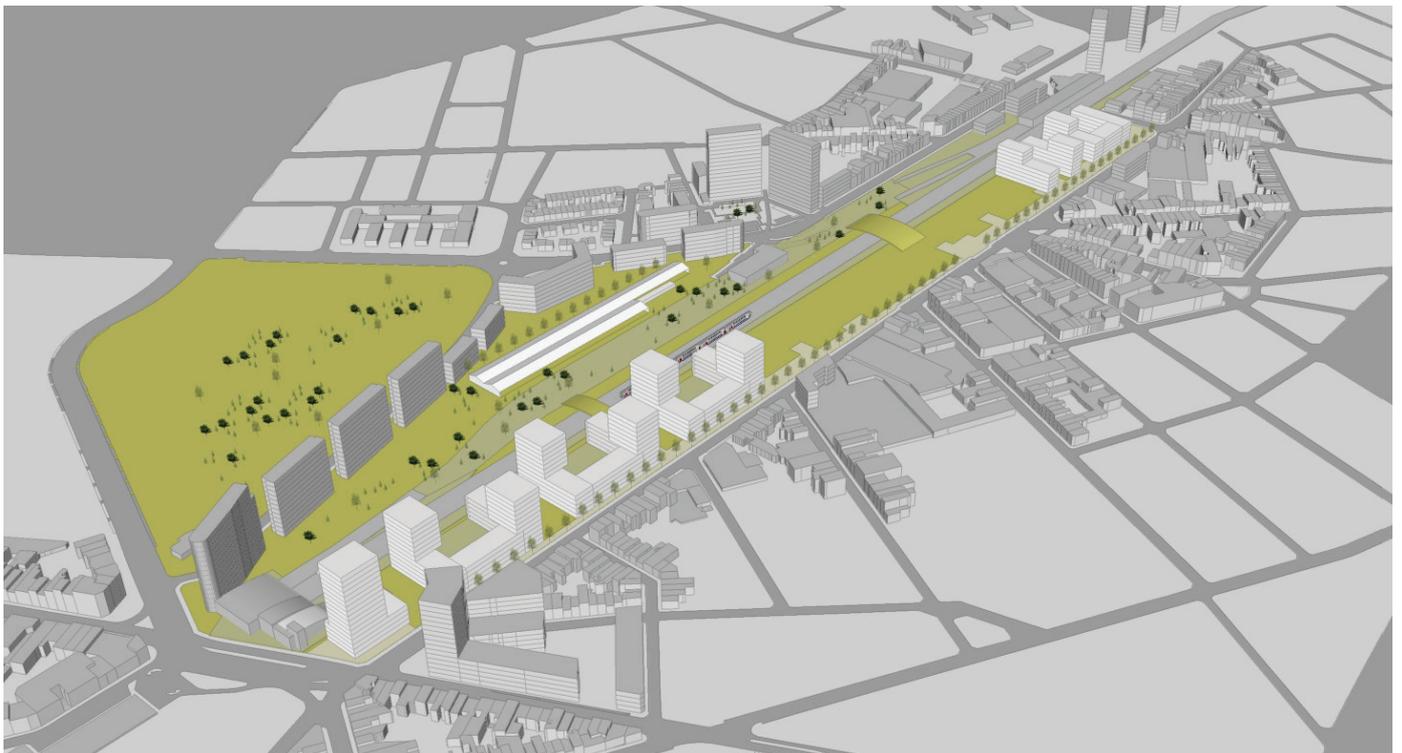
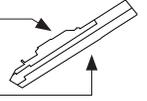
90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de  
densification  
Nord et Sud un  
grand parc au  
centre

VARIANTE 01.1

Parc ouest : 3 ha

Parc Vandenpeereboom :  
371 m\*51m = 1,9 ha



variante

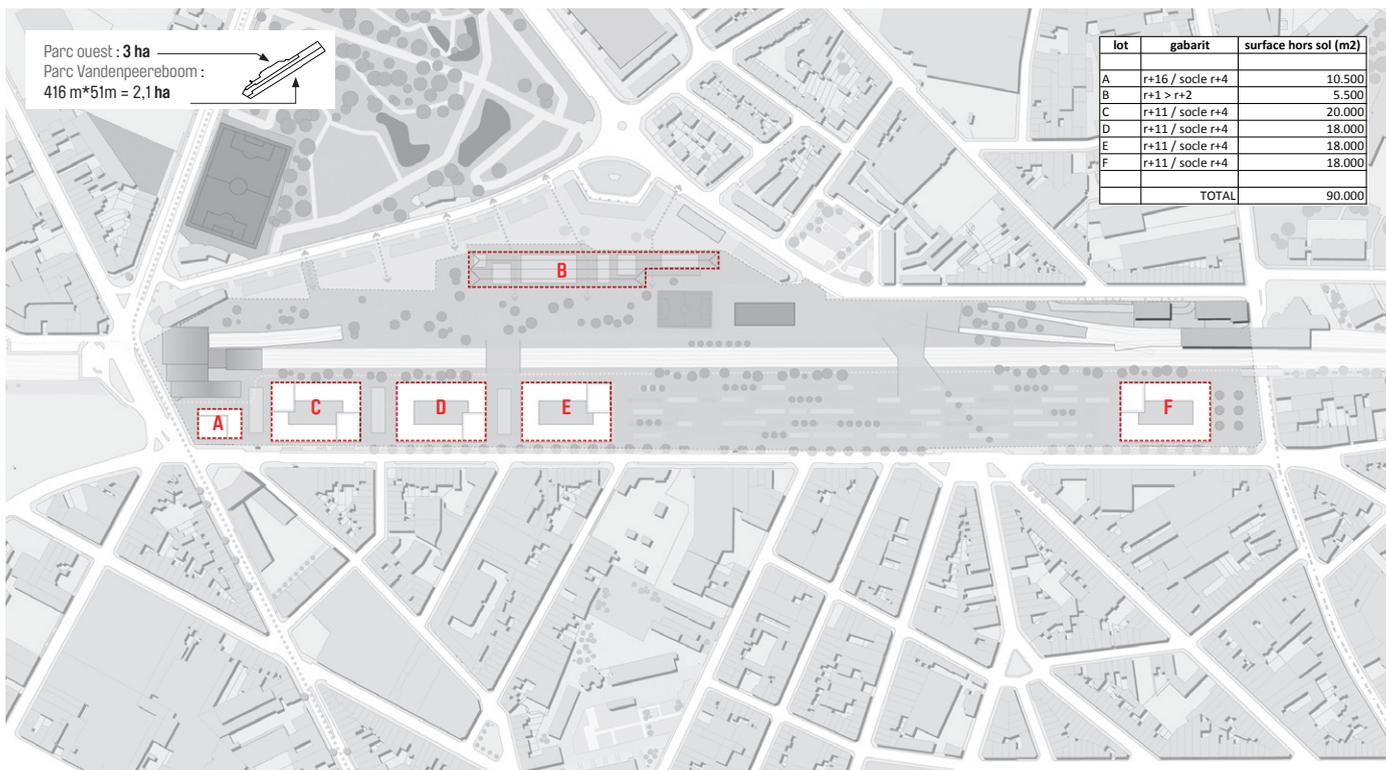
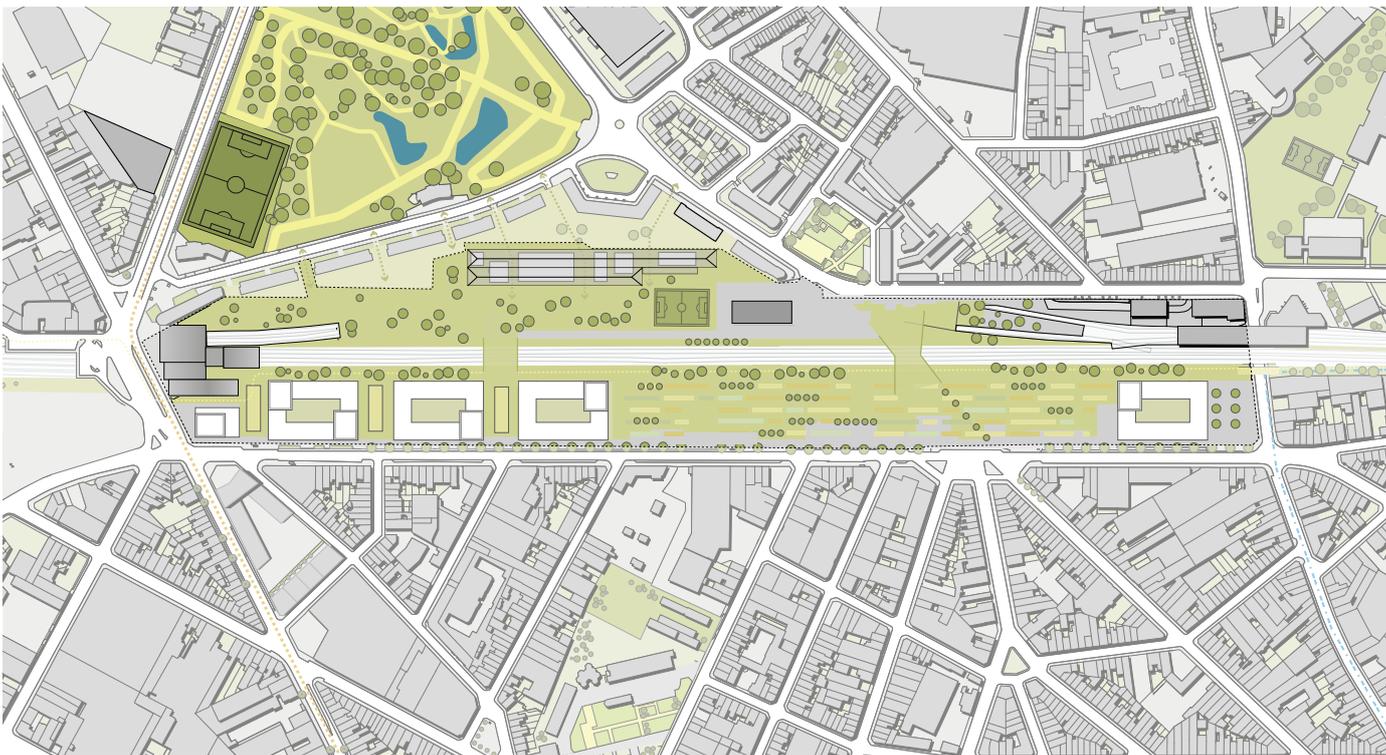
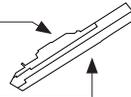
# 01

90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de densification Nord et Sud un grand parc au centre

## VARIANTE 01.2

Parc ouest : 3 ha  
 Parc Vandenpeereboom : 416 m\*51m = 2,1 ha



variante

01

90.000 m<sup>2</sup>

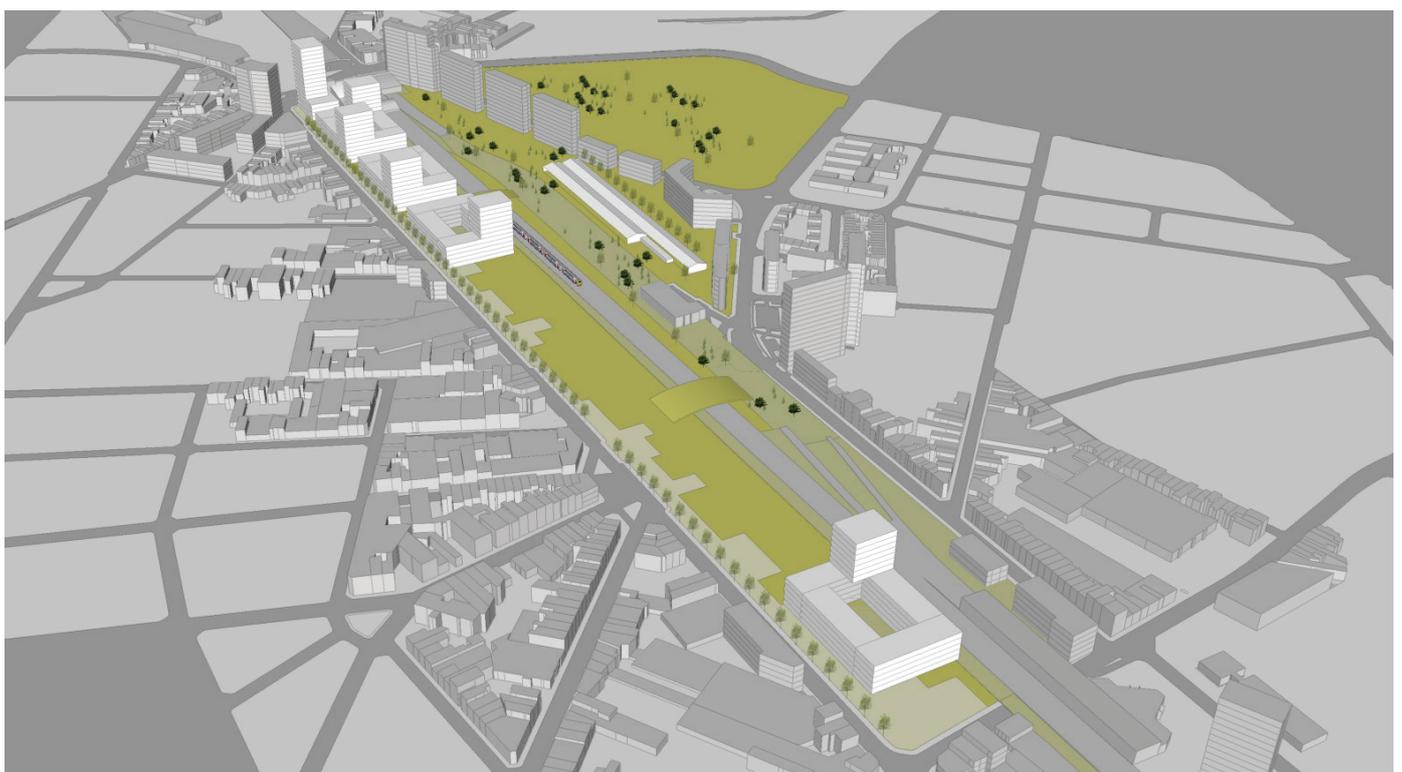
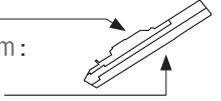
Deux pôles de  
densification  
Nord et Sud un  
grand parc au  
centre

VARIANTE 01.2

Parc ouest : 3 ha

Parc Vandenpeereboom :

416 m\*51m = 2,1 ha



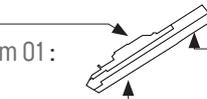
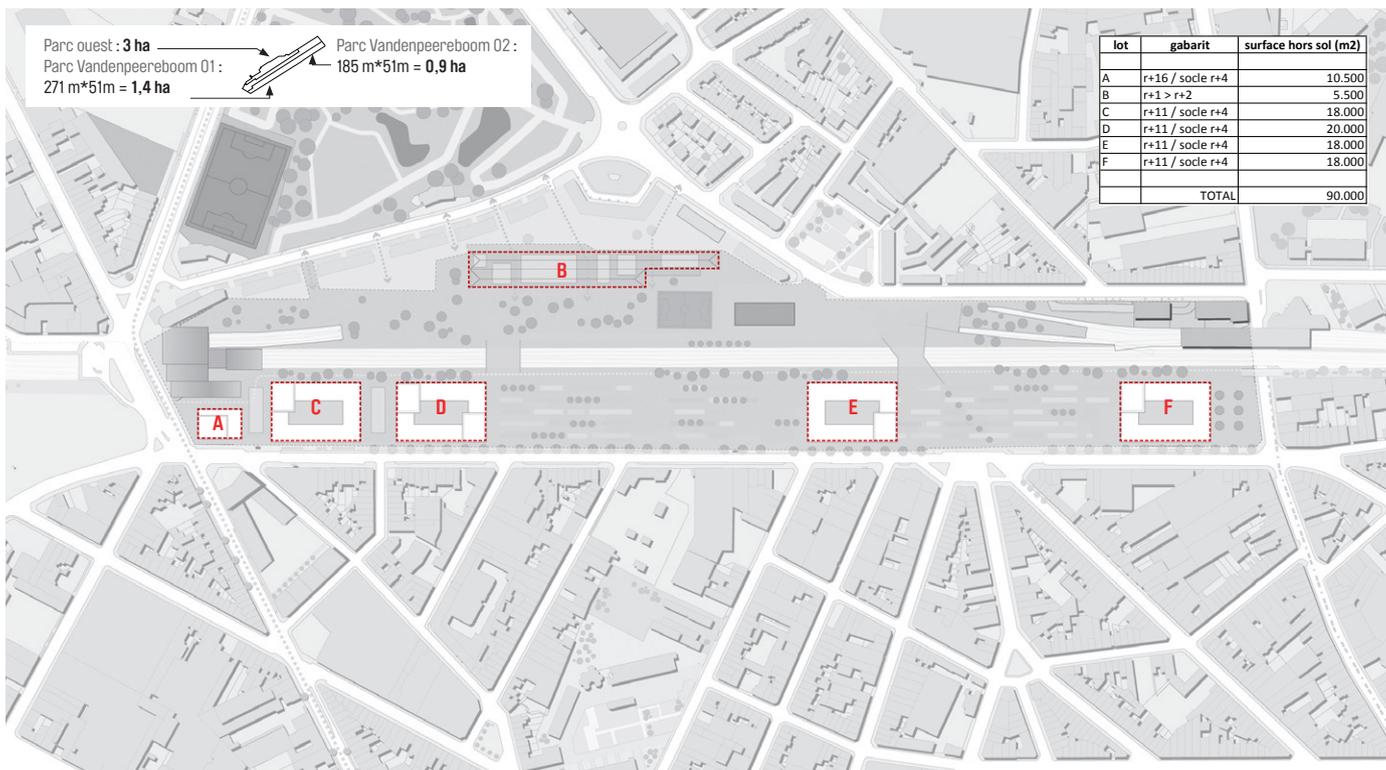
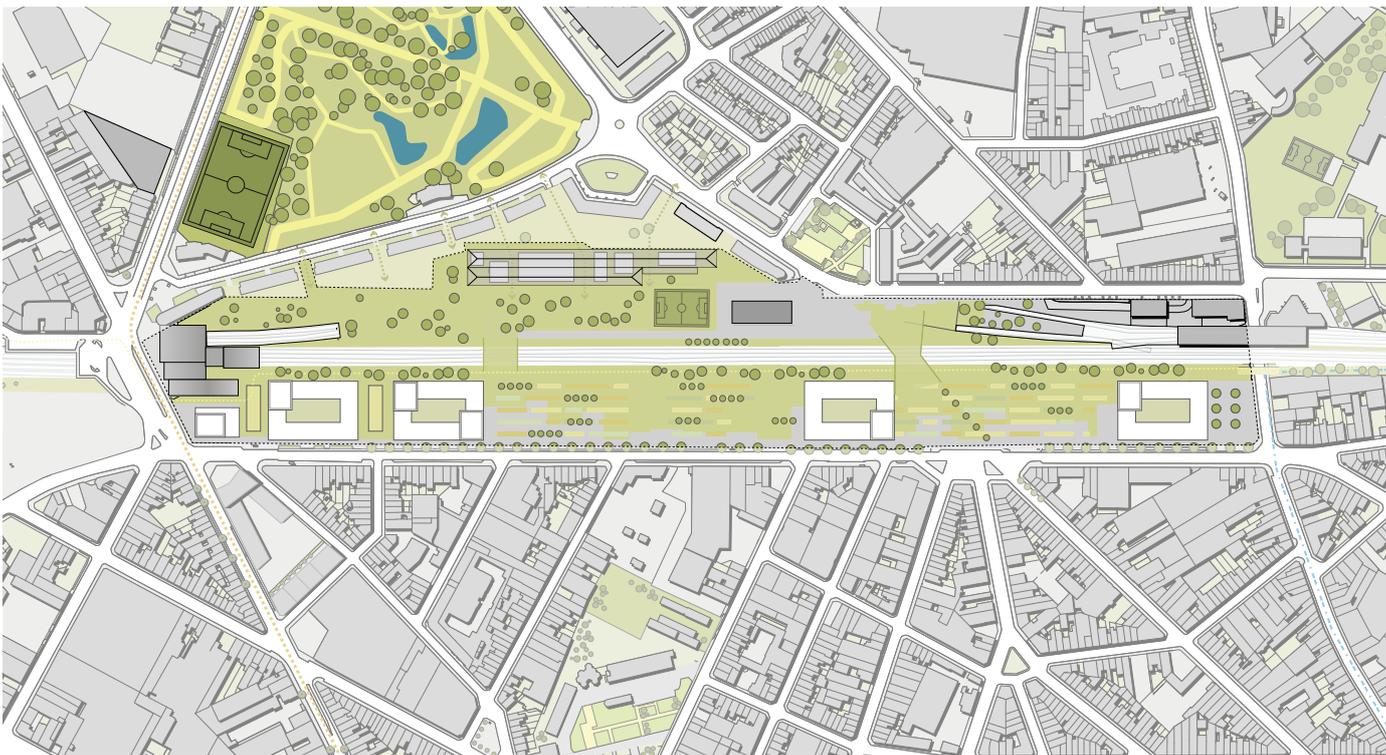
# variante 02

90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

## VARIANTE 02.1

Parc ouest : 3 ha  
 Parc Vandenpeereboom 01 : 271 m\*51m = 1,4 ha  
 Parc Vandenpeereboom 02 : 185 m\*51m = 0,9 ha

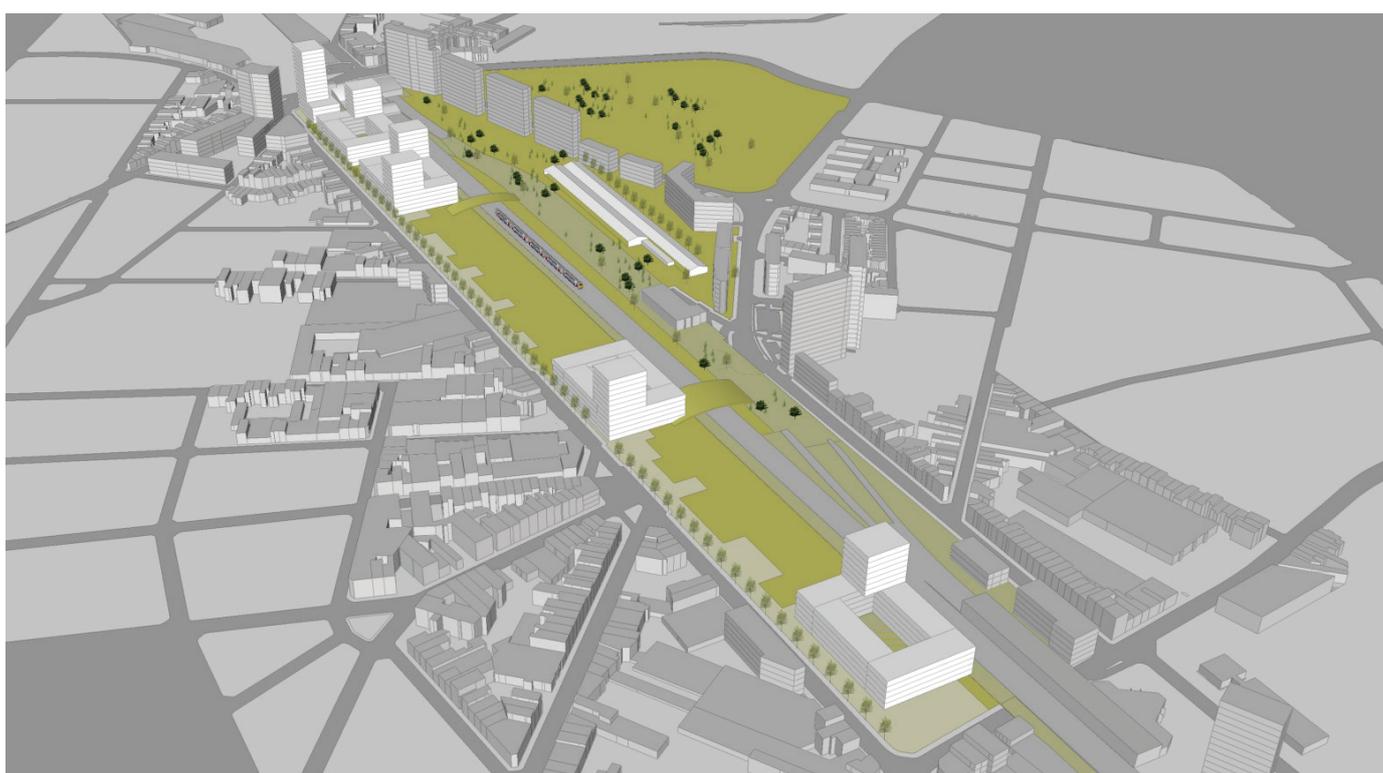
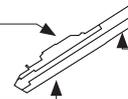



variante  
**02**  
90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.1

Parc ouest : **3 ha**  
Parc Vandenpeereboom 01 : **271 m\*51m = 1,4 ha**  
Parc Vandenpeereboom 02 : **185 m\*51m = 0,9 ha**



# variante 02

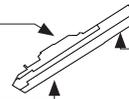
Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

90.000 m<sup>2</sup>

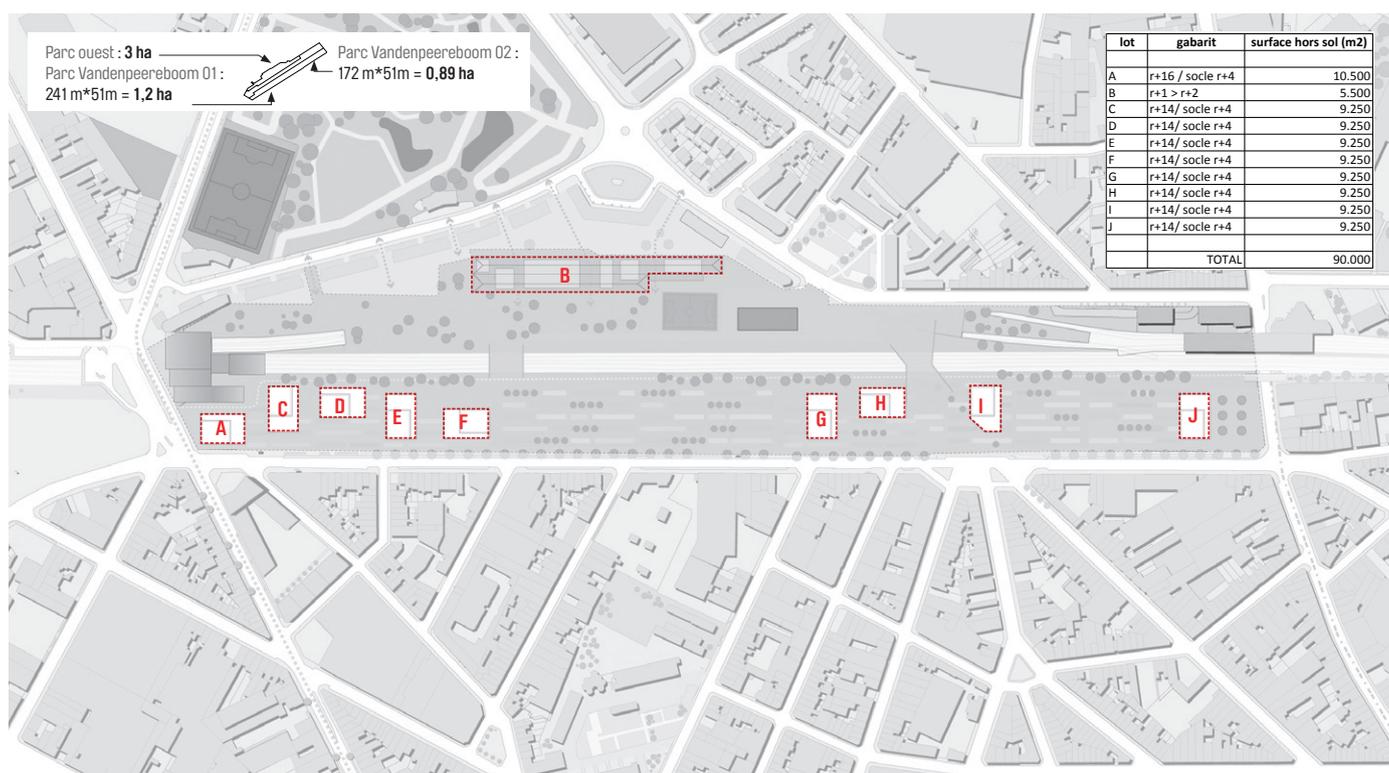
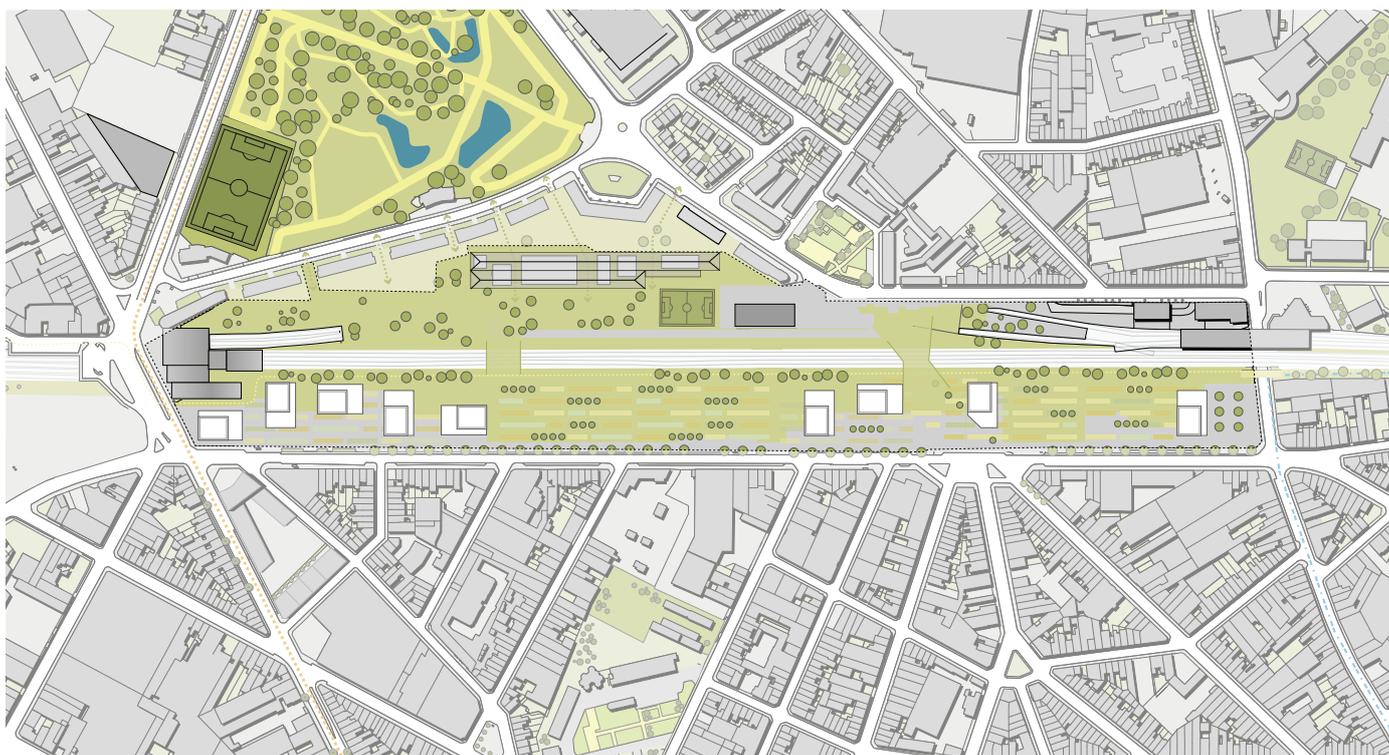
## VARIANTE 02.2

Parc ouest : 3 ha

Parc Vandenpeereboom 01 : 241 m\*51m = 1,2 ha



Parc Vandenpeereboom 02 : 172 m\*51m = 0,89 ha

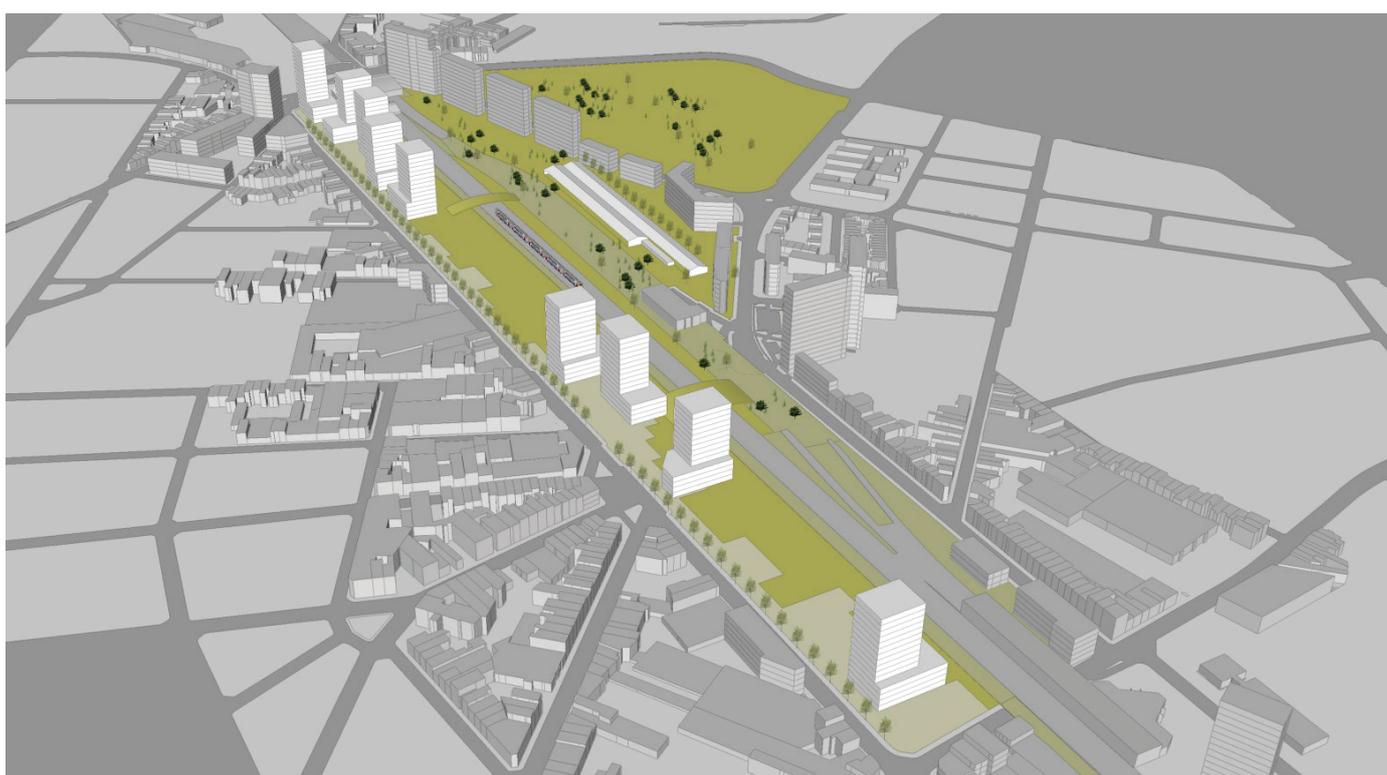
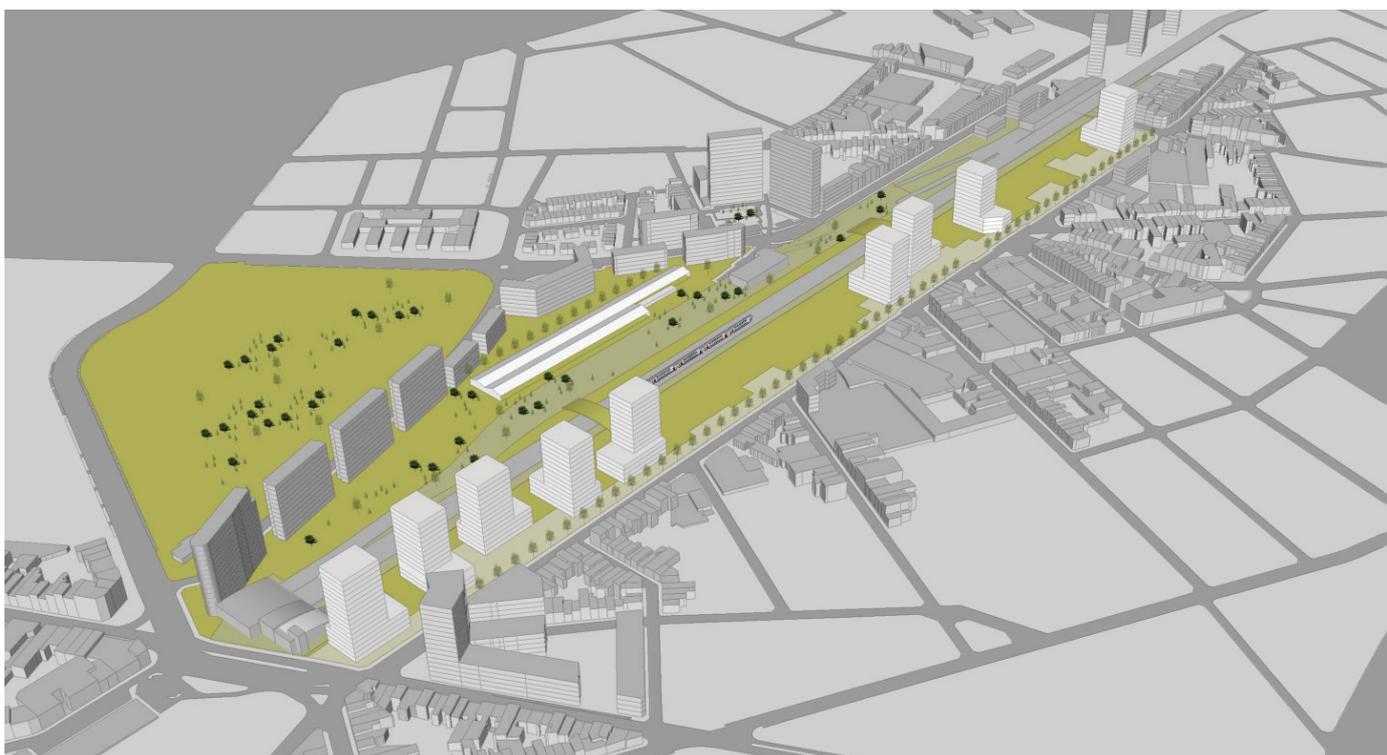
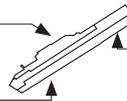


variante  
**02**  
90.000 m<sup>2</sup>

Deux pôles de densification Nord et Sud et un îlot « porte » au niveau de la place de l'Ouest

VARIANTE 02.2

Parc ouest : **3 ha**  
Parc Vandenpeereboom 01 : **241 m\*51m = 1,2 ha**  
Parc Vandenpeereboom 02 : **172 m\*51m = 0,89 ha**



Ces différents tests de densité permettent d'évaluer les capacités d'accueil du site. Construire 150.000m<sup>2</sup> fabrique un quartier de très grande densité et rend difficile la réalisation d'un espace vert. Construire 90.000m<sup>2</sup> semble plus souhaitable car cela permet des espaces ouverts vastes mais cela implique tout de même de réserver des zones très denses.

Nous n'avons pas testé ici la possibilité de densification des abords du site. Il existe en effet des parcelles mutables autour de la ZIR, le long de la rue Vandenspeereboom principalement. Le dépôt Jacques Brel peut également être considéré comme densifiable. Il est à prévoir que la dynamique initiée sur la ZIR mettra en mouvement le quartier. Une hypothèse est apparue pendant les tables rondes, celle de la possibilité d'un transfert des droits à bâtir. Si par exemple la SNCB, propriétaire du terrain, a le droit de construire 90.000m<sup>2</sup> sur la ZIR, peut-elle, par des échanges de parcelle, construire 10.000m<sup>2</sup> sur un autre site et donc construire moins sur la ZIR? Ces questionnements sont évidemment intéressants pour préserver un maximum d'espaces non bâtis sur le territoire de la ZIR. Mais ils sont soumis à tellement d'autres questions (échanges avec des terrains publics? achat aux privés? procédures? etc.) que le test en plan ne pouvait qu'être insatisfaisant. De même, l'ambition régionale de réaliser 800 logements dans le quartier de la Gare de l'Ouest doit s'envisager au sens large en valorisant le potentiel constructible de la ZIR proprement dite, ainsi que celui des parcelles mutables situées à proximité. Le travail du masterplan et les évolutions à venir du projet permettront de confronter ces tests à la réalité des affectations possibles, présentes et souhaitables (nombres maximum et types de logement, surface nécessaire pour l'école de formation d'Infrabel, ambition d'un grand équipement régional, etc.).

Des études relatives à la pollution du sol et au bruit seront également déterminantes pour l'implantation et la densité possible sur le site. En effet, certaines pollutions pourraient entraîner des sur-coûts importants si elles se situent sur des zones où des fondations sont prévues. Or, si l'on évalue l'implantation des bâtiments en connaissance des dépollutions nécessaires, certaines dépenses pourraient être évitées. Concernant le bruit du train, du métro et des voiries la logique est la même. Plus les contraintes sont connues à l'avance, plus elles peuvent être travaillées comme des éléments de projet et pas seulement comme des sur-coûts. Le travail du masterplan sera itératif au fur et à mesure que la connaissance du site et du contexte se précisera. C'est bel et bien dans le temps que le processus de mutation de la Gare de l'Ouest doit d'inscrire.

En même temps que l'étude de pollution du site, il faudra réaliser une évaluation du bruit et du trafic ferroviaire actuel et à venir. Le trafic marchandises présent sur ce site produit beaucoup de décibels et de vibrations. Cette question sera développée lors du Masterplan par une étude d'incidence sur l'environnement.



02 / GESTION  
TRANSITOIRE



# INTRODUCTION

## GARE DE L'OUEST, PREMIER ACTE

*Le site de la Gare de l'Ouest est aujourd'hui une vaste friche de 13ha. Malgré sa bonne accessibilité en transport public, ce site est dépourvu d'image, d'imaginaire et d'intérêt pour les bruxellois. Il constitue une nuisance pour les habitants qui vivent de part et d'autre, alors que réaménagé, ce site contribuerait à valoriser les quartiers alentours. Au cœur de la ville, cette friche constitue une fracture urbaine séparant deux Molenbeek, l'«historique» et «le nouveau». D'un côté, une ville densément bâtie et peuplée, sans véritable espace vert. De l'autre, un tissu beaucoup plus aéré.*

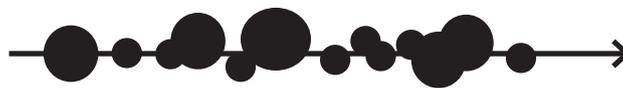
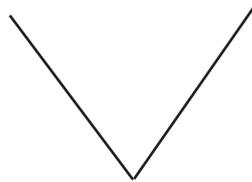
*Il y a donc deux urgences. D'une part, construire une nouvelle image, susciter des envies et rendre le site attractif. D'autre part, offrir, au plus vite, des espaces ouverts au quartier qui borde la friche à l'Est. En un mot, l'occupation temporaire de la friche doit faire naître de nouvelles habitudes et permettre aux molenbeekois et aux bruxellois de se familiariser à nouveau avec cette Gare de l'Ouest.*

*Le développement du site de la Gare de l'Ouest prendra du temps, une dizaine d'années certainement. Le succès d'un projet repose non seulement sur un bon aménagement mais aussi sur un phasage cohérent et un déroulement continu. Il s'agit de considérer l'occupation temporaire comme le début visible de ce processus. A ce titre, il s'agit d'associer à ce «temporaire» une gestion «transitoire», visant à accompagner les nouveaux usages et à installer progressivement une urbanité nouvelle. L'occupation temporaire ne doit en aucun cas constituer un «avant» projet urbain détaché de la suite, elle doit faire partie d'une vision, d'un masterplan à long terme et ne doit pas simplement disparaître le jour où les chantiers de construction commenceront. C'est pourquoi, c'est à l'auteur de projet du masterplan qu'il convient de confier l'élaboration d'un plan de gestion transitoire.*

*Ce chapitre constitue d'avantage une «boîte à outil» sur la gestion transitoire du site de la Gare de l'Ouest que des pistes de projets à suivre. Les possibilités devront être évaluées au regard des études de sol mais aussi des choix du masterplan.*



OCCUPATIONS  
TEMPORAIRES



GESTION  
TRANSITOIRE

# DU TEMPORAIRE ET DU TRANSITOIRE

## DE L'INTÉRÊT DU TEMPS COURT

L'ampleur des opérations urbaines, leur complexité, la durée des procédures réglementaires, la vitalité du marché immobilier, laissent parfois des sites à l'abandon et des populations en attente. Entre les acquisitions de terrains, la réalisation d'études techniques, la définition d'un projet urbain, la mise en œuvre opérationnelle des différents programmes (immeubles d'habitation, équipements publics, voiries, parcs et espaces publics), le temps est très long. Ce temps de l'attente n'est pas acceptable pour les habitants concernés, il n'est pas non plus souhaité par les élus et les aménageurs. L'idée est de proposer une vie, physique et sociale, à ce vaste site dans ce temps intermédiaire des études et du chantier.

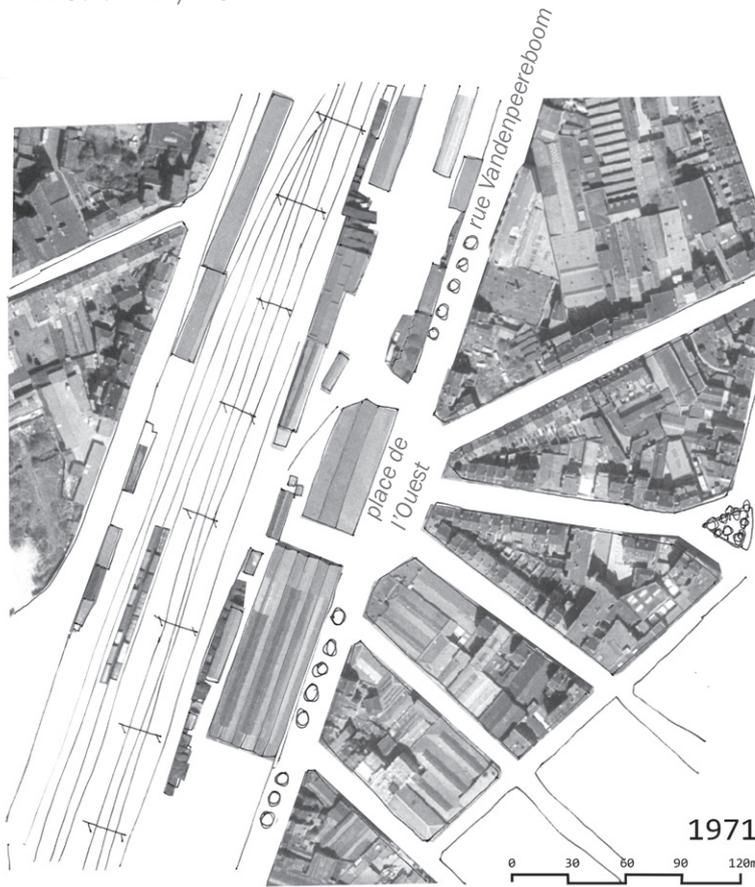
D'une manière économe, il s'agit de proposer une dynamique au site, tant du point de vue des usages que de l'image. L'hypothétique légèreté du provisoire autorise une grande liberté de propositions.

Comment, dans une situation mouvante, proposer des stratégies spatiales intermédiaires, éphémères, susceptibles de qualifier et d'orienter un site?

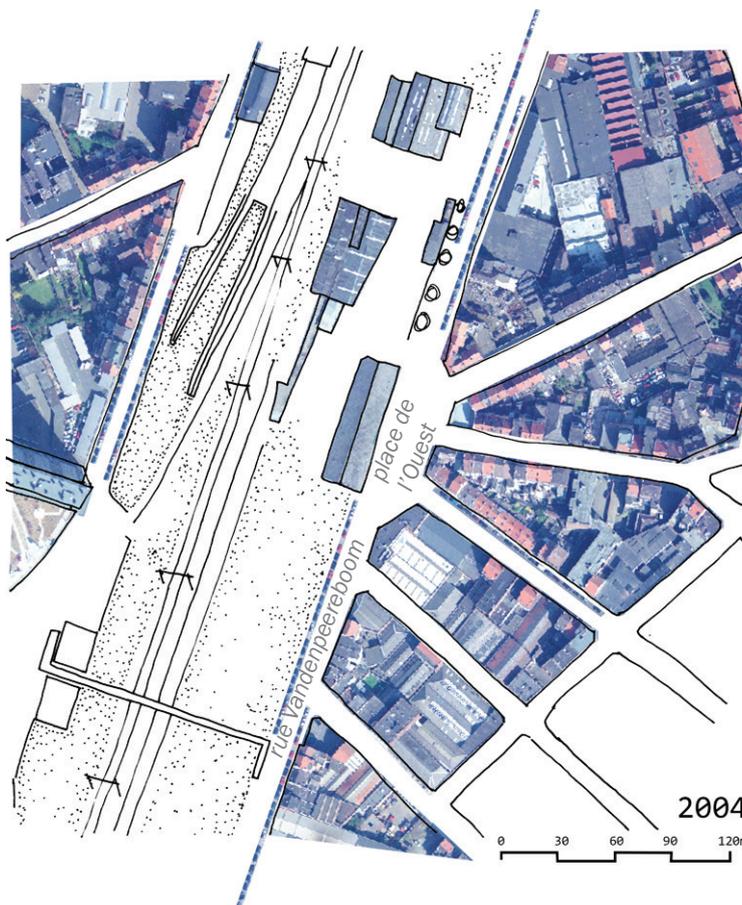
L'intérêt est évidemment d'inventer ou d'approcher, en étant soumis à ces contraintes, de nouvelles formes de projet. L'enjeu est aussi de savoir si des projets peuvent être transitoires et capables de gérer des situations en évolution et même de tirer un bénéfice de cette modification à venir. Les projets ne sont donc plus un aboutissement mais des situations en développement. L'occupation temporaire devient alors une gestion transitoire. Comment peut-on occuper, faire vivre des espaces et à la fois anticiper sur leur développement ?

Les projets d'occupation temporaire de site en attente ont plusieurs avantages, selon les cas de figure :

- Qualifier, donner une valeur, révéler des sites méconnus, mal connus et ayant souvent mauvaise réputation.
- Donner une image de marque à un site inoccupé.
- Donner la possibilité aux habitants d'une ville de prendre part à son développement.
- Identifier les réseaux, les acteurs, leurs besoins, leurs attentes
- Assurer la sécurisation des sites, difficile à gérer lorsqu'ils sont inutilisés.



1 LA PLACE DE L'OUEST FACE À LA GARE DE L'OUEST, EN 1971.  
< carte ADT, sources Bruciel.



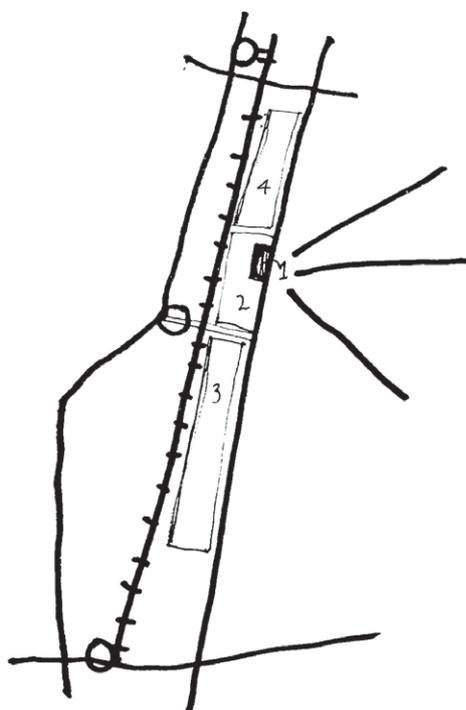
2 LA PLACE DE L'OUEST FACE À LA FRICHE, EN 2004.  
< carte ADT, sources Bruciel.

- Expérimenter des prototypes de gestions (biodiversité, dépollution).
- Accompagner les transformations d'un quartier.

L'occupation temporaire a tout à gagner à être pensée en accord avec le développement futur du site. Il ne s'agit pas simplement d'« occuper » mais bien de préparer, d'amorcer, voire même de commencer l'aménagement. Il y a deux raisons à cette posture : d'une part, le temporaire ne doit pas être vécu comme quelque chose que l'on donne puis que l'on reprend ; d'autre part, la nouvelle image que l'on donne à un site est un signal fort pour la suite. C'est pourquoi il est important de parler davantage de « transitoire » que de « temporaire ».

#### DES PISTES POUR LA GARE DE L'OUEST

L'Est du site fait partie du « Molenbeek historique », quartier au bâti et à la population très dense. Même les intérieurs d'îlots sont largement construits. Il y a une grande part d'enfants dans la population et les espaces verts manquent. Sur presque toute la rue Vandenpeereboom, la friche est située au même niveau topographique que la rue. Cette rue, longue d'un kilomètre connaît une ponctuation dans sa linéarité : la Place de l'Ouest, placette de quartier dont le dessin est issu de l'implantation historique de la Gare de l'Ouest.



Côté Ouest de la friche, le tissu urbain est plus aéré, on y trouve des placettes, un square et le grand Parc Marie-José. De plus, la friche est moins visible, souvent cachée, à l'arrière des immeubles à appartement du Logement Molenbeekois notamment, ou derrière des talus.

Pour l'urgence du besoin en espace vert et parce que l'interaction friche/espace public y est plus grande, nous proposons quatre pistes d'actions sur l'Est du site:

1. ouvrir par la Place de l'Ouest
2. aménager un parc provisoire
3. amorcer la dépollution
4. investir la dalle

place de l'Ouest



--- passerelle Beekant



rue Vandenpeereboom

place de l'Ouest

### HALLE POLYVALENTE

>70 m de long sur 20 m de large  
>espace public couvert d'environ 1.400m<sup>2</sup>

## 4 EXEMPLES D' ACTIONS, 4 PISTES DE RÉFLEXION

### OUVRIR PAR LA PLACE DE L' OUEST

#### RÉHABILITER UNE HALLE QUI FAIT FACE À LA PLACE DE L' OUEST

Située exactement en face de la place, en bordure du périmètre de la ZIR, se trouve une vaste halle désaffectée. Ce bâtiment a été construit entre 1947 et 1953. Ce bâtiment, accueillait notamment un entrepôt de charbon. La place de l' Ouest était tournée vers la Gare. Aujourd' hui elle n' est tournée vers rien, vers une friche clôturée, vers un espace vert inaccessible. La morphologie de la structure viaire invite donc à créer ici la première porte vers le site.

Cette halle pourrait offrir une entrée privilégiée dans le site en devenant un espace public couvert, une extension de la place de l' Ouest.

La structure et la charpente en métal nécessitent évidemment une expertise. Il pourrait être envisagé de ne garder que la charpente, de vider l' intégralité de la surface au sol, d' enlever les restes de façade et de refaire un toit. Il pourrait être envisagé de construire un petit volume, dans l' entrepôt, pour offrir un local confortable en lien avec la fonction de l' entrepôt. Par exemple un local d' accueil chauffé, un peu de sanitaires...

Il faudra faire rapidement une étude de faisabilité du maintien de l' entrepôt et une estimation des coûts de rénovation et des variantes possibles.

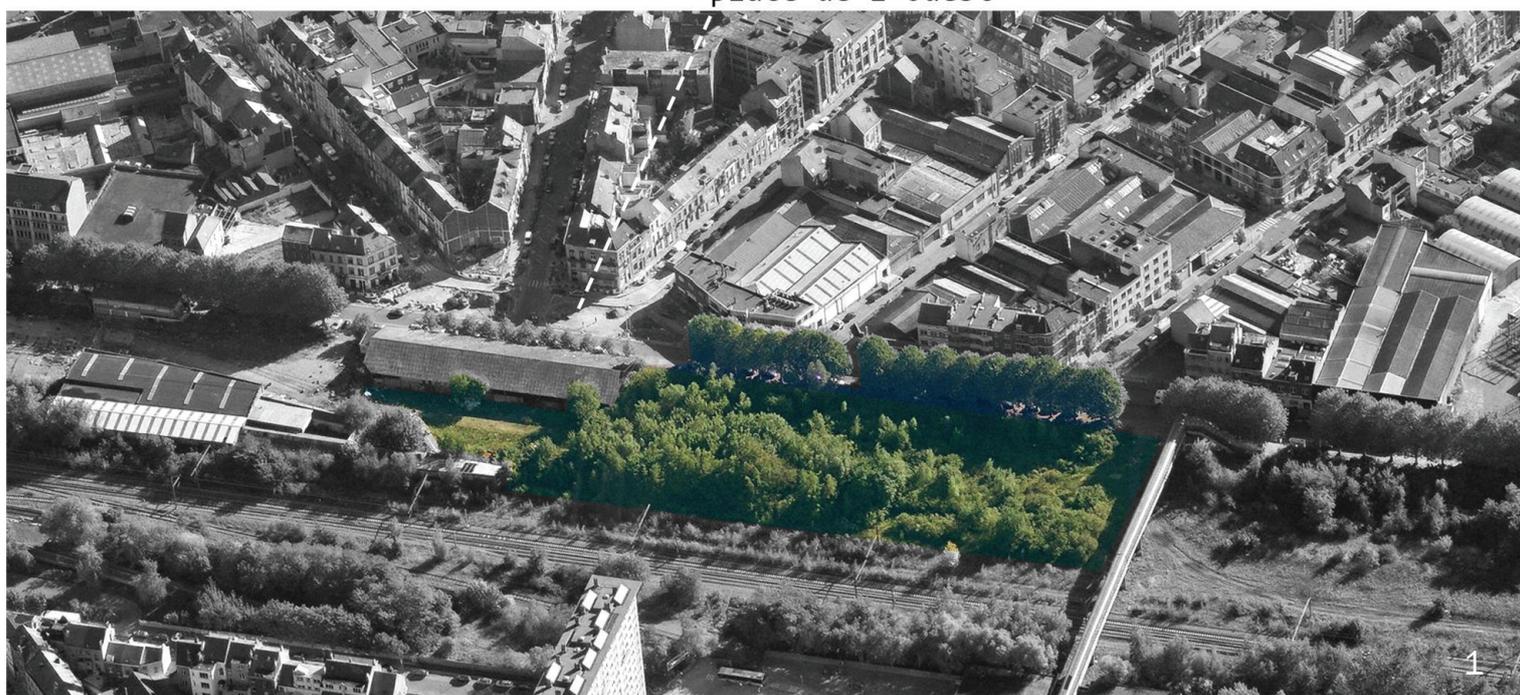
*1 Vue d'oiseau de la halle face à la Place de l' Ouest, un réseau viaire tourné vers l' ancienne gare*

Longue de 70m, cette halle pourrait devenir un seuil de la ZIR. Symboliquement, cette première réhabilitation fabrique une porte, la première nouvelle porte du site. Au regard du masterplan, du phasage mais aussi de la réussite du projet temporaire, cet espace public couvert pourrait être conservé dans le futur. Le besoin d' un espace public couvert est souvent exprimé par les jeunes de ce quartier. Cette information nous a été communiquée par les acteurs de jeunesse du quartier avec qui nous avons fait une visite de terrain (10 mars 2015). Cette halle apparaît alors comme une belle opportunité pour répondre à ce besoin. Il semble néanmoins important de réfléchir à un aménagement cohérent sous cette halle. Nous pensons que ce lieu pourrait être adressé prioritairement à la jeunesse du quartier (enfants, jeunes enfants et ados).

Pour trouver une économie cohérente dans ce projet temporaire, il peut être judicieux de réfléchir à l' aménagement d' un sol uniquement, de ne pas charger l' espace en mobilier. Il s' agit bien de mettre l' espace à disposition. Par « aménagement d' un sol », nous pensons à un asphalte coloré avec une série de marquages (marelle, basket, foot, athlétisme, travail artistique, etc.). Il semble alors possible d' entamer un travail avec quelques écoles et maisons de jeunes pour définir les usages et les motifs et faire de ce sol un projet de quartier. A défaut de pouvoir récupérer la halle historique, il apparaît important de réaliser alors un auvent, même provisoire pour remplir cette fonction et permettre les usages décrits ci-dessus.

*2 Vue de la Place de l' Ouest, à l' orée de la friche*

place de l'Ouest



--- passerelle Beekant



PARC TEMPORAIRE

>parc d'environ 7.000m<sup>2</sup>  
>accès par la halle, côté place de l'Ouest et  
par une entrée près de la passerelle.

## AMÉNAGER UN PARC PROVISOIRE

### DONNER, RAPIDEMENT, UN ESPACE VERT AUX HABITANTS DU QUARTIER

Le quartier à l'Est de la rue Vandenpeereboom est pauvre en espace vert, en plaine de jeu et en espace ouvert en regard de la densité de population. La friche de la Gare de l'Ouest, avant d'être un nouveau quartier doté d'un vrai grand parc, est d'ores et déjà un «espace vert». La friche n'est pas à un stade de développement trop avancée. Il y a quelques arbres, mais ce sont de petits sujets.

Il est possible d'ouvrir une partie de cette friche, de la nettoyer, de la jardiner sommairement, de faire des chemins, d'installer un minimum de mobiliers et d'offrir ainsi, dès maintenant, un parc aux habitants du quartier.

La végétation existante semble un point d'appui intéressant pour le parc temporaire comme pour le parc futur. Néanmoins, tant que des études de sol n'auront pas été finalisées, on ne peut préjuger de la pollution. Si le sol s'avérait très pollué à cet endroit, la végétation serait difficile à conserver lors de la phase de dépollution. Si la terre est excavée, les racines seront mises à nues et donc extrêmement fragilisées. Si de la terre saine est ajoutée au-dessus de la terre polluée, les pieds des arbres et arbustes seront enfouis. Donc, si la terre est fortement polluée à cet endroit, la végétation existante sera très difficile, voire impossible, à maintenir lors de la dépollution. Cette proposition de parc provisoire, à cet emplacement et conservant la végétation en place, est donc bien à prendre comme une piste de réflexion.

L'emplacement du parc provisoire doit être pensé en lien avec l'implantation future de l'espace vert projeté. Le périmètre présenté ici est donné à titre indicatif. La Déclaration de Politique Régionale parle d'un parc de 3ha entre Beekant et la Gare de l'Ouest. Il faudra tester plusieurs options et voir ce qui est le plus judicieux. Deux parcs provisoires en vis-à-vis, de part et d'autre des voies ferrées, ou un seul parc côté Est.

Montage du projet de l'occupation temporaire dans l'entrepôt. Plusieurs questions se poseront:

- financement ?, amiante?, la stabilité de la structure et sa sécurité, la responsabilité
- propriété: vente ou location?, accès aux terrains adjacents + clôtures?, aménagement et temporalité?
- durée de l'opération?
- aménagement et temporalité?
- partiellement sur site constructible?

*1 Vue d'oiseau d'un emplacement potentiel pour un parc provisoire entre la passerelle Beekant et la place de l'Ouest*

*2 Image d'ambiance d'un parc ouvert sur la rue Vandenpeereboom*



----- passerelle Beekkant



PARCELLE DE PHYTOREMÉDIATION

>environ 13.000m<sup>2</sup> = 1,3ha

## AMORCER LA DÉPOLLUTION

### EXPÉRIMENTER DES PROTOTYPES DE GESTION DE LA POLLUTION

Bruxelles-Environnement a ouvert un dossier concernant la pollution sur le site de la ZIR. Une série de recherches peuvent être menées avant le lancement des études de sol, notamment sur toutes les études qui ont été réalisées dans le passé et les différentes activités connues. Ce travail est en cours au moment de la rédaction de la présente étude.

Aujourd'hui, la dépollution d'un site se fait toujours à grand frais avec des excavations, des déplacements de terre, etc. Il existe des méthodes alternatives comme la phytoremédiation mais elles sont rarement mise en œuvre à grande échelle. D'abord parce que cela prend du temps mais aussi parce qu'il n'y a pas ou peu de précédent.

Le site de la Gare de l'Ouest est vaste, plusieurs années vont vraisemblablement s'écouler avant que le nouveau quartier voit le jour. Il serait donc intéressant de permettre ici un test de dépollution par les plantes à grande échelle.

*1 Vue d'oiseau d'un emplacement potentiel pour une zone de phytoremédiation*

Il ne faut pas perdre de vue qu'aujourd'hui le site est utilisé localement comme décharge. L'occupation temporaire doit donc participer à donner une image nouvelle au site, à le qualifier, à lui donner un statut. Il s'agit, petit à petit, de montrer que l'espace est géré et qu'il n'est plus un non-lieu pouvant accueillir ce qui ne sert plus. A Tour&Taxis, depuis qu'il y a un parc sous les ponts de Laeken (pont du Jubilé, pont Clesse et pont Demeer) on constate beaucoup moins de dépôts sauvages.

Une parcelle, en prolongement du parc temporaire, le long de la rue Vandenpeereboom, pourrait être confiée à une association de scientifiques, d'universitaires pour faire divers tests de dépollution. Le cahier des charges pourrait stipuler que l'expérimentation doit être visible, lisible, dessinée. Elle doit rendre le site spectaculaire depuis la passerelle et depuis la rue. Les grilles de clôture le long de la rue peuvent même accueillir des explications sur ce qui se trame derrière. La parcelle ne serait donc pas accessible au public mais elle serait visible. En revanche, cette parcelle pourrait devenir un lieu d'excursions pédagogiques pour les classes du quartier et plus largement d'ailleurs à Bruxelles.

*2 Image d'ambiance d'un chemin haut à travers la friche en cours de dépollution*

Il est également envisageable de réfléchir à cette zone comme à une pépinière pour le futur parc. Un travail de transplantation des sujets existants pourraient être mené afin de les réserver pour l'aménagement du quartier. Construire le paysage d'un quartier neuf avec le déjà là, c'est constituer un ancrage meilleur. Quels sont les subsides (Innoviris, subsides Européens) possibles pour tout ce type d'expérimentation sur une friche ferroviaire?

place de l'Ouest



Osseghem

1



rue Vandenpeereboom

mur de soutènement

talus existant

terrains de sport

école temporaire Windekind

2

### DALLE ÉCOLE

- >45 conteneurs de 12x3 mètres
- >possibilité d'être en R+1
- >200 enfants
- > cours de récréation de 1.600m<sup>2</sup>

## INVESTIR LA DALLE

### PLACE À LA JEUNESSE

La grande probabilité de la pollution des terres du site rend la réalisation des projets de parcs temporaires fortement dépendants de la durée des études de sol et de la dépollution. Plus la pollution est complexe et non homogène, plus les études sont longues. Il faut ajouter à cela le temps de la dépollution, du confinement des terres ou de l'ajout de terres saines. L'ensemble du processus peut prendre jusqu'à 2 ans.

Sachant cela, la parcelle située au Nord-Est de la ZIR semble intéressante. Il s'agit d'une dalle de béton, le métro allant et venant d'Etang Noir passant en-dessous. On peut supposer (encore une fois il s'agit d'hypothèses et de pistes) que cette dalle participe au confinement d'une série de risques. On sait par exemple que le béton peut bloquer la propagation des métaux lourds et des HAP (Hydrocarbure aromatique polycyclique), deux polluants probablement présents sur le site. Ainsi, un assainissement de la dalle pourrait suffire, les polluants étant bloqués par la dalle. Cela accélérerait la mise en place d'une installation temporaire.

*1 Vue d'oiseau de la dalle Nord-Est*

Deux pistes semblent complémentaires pour ouvrir cette parcelle de la friche sur le quartier:

#### UNE ÉCOLE TEMPORAIRE

L'école molenbeekoise Windekind entame des travaux de rénovation. Elle a besoin d'un terrain pour mettre des conteneurs et faire une école temporaire pendant la durée des travaux, a priori deux années scolaires. Par l'intermédiaire du facilitateur école, l'ADT souhaite que cette école en conteneurs puisse constituer un des premiers projets de la Gare de l'Ouest.

#### UNE PLAINE DE SPORT

Une rencontre avec les acteurs de jeunesse du quartier a permis d'identifier précisément les manques et les besoins des jeunes. Il y a plusieurs équipements sportifs dans le quartier mais ils sont tous soumis à l'adhésion à un club et surtout, ils ferment tôt. Dans l'attente d'un projet de parc et de plaine de jeux, une série d'objets et de marquages pourrait être installé sur cette dalle: panier de basket, cage de foot, tracé de terrains, de marelles sur le sol en béton.

*2 Image d'ambiance rue Vandenpeereboom avec la présence de terrains de sport sur la dalle. Pistes pour retravailler les talus existants.*

Ces deux équipements temporaires peuvent être réfléchis ensemble pour permettre, à cet emplacement, l'émergence d'une nouvelle vie de quartier. La présence de l'école est la garantie d'une vie quotidienne de l'espace, d'un passage d'un grand nombre de familles du quartier. Ce double projet donnera également la possibilité de transformer les talus qui bordent la friche à cet endroit.



1



2



## LE POTENTIEL DE L'EXISTANT

*photos printemps 2015*

1 La halle de la Place de l'Ouest  
 < photo ADT

2 La zone potentielle pour un parc temporaire,  
 vue depuis la passerelle Beekant  
 < photo ADT

3 La zone potentielle pour la phytoremédiation  
 ^ photo ADT

4 La dalle au Nord-Est de la friche, site potentiel pour  
 l'école temporaire et des terrains de sport  
 ^ photo ADT

# METTRE EN LUMIÈRE

## MISE EN VALEUR DU PAYSAGE NOCTURNE

*Des actions temporaires, plus ponctuelles, peuvent également être envisagées pour contribuer activement et rapidement au changement d'image du site. En attendant la dépollution, on peut prévoir des projets qui ne donnent pas accès au site mais le rendent visible, le font voir autrement. Sur le même principe que la parcelle de phytoremédiation donne à voir un paysage, il semble nécessaire de contribuer rapidement à la fabrication d'une image plus positive de cette friche. Rendre accessible le terrain n'est pas l'unique possibilité. Plusieurs micro projets autour du site ou visibles depuis les rues adjacentes participent à créer un intérêt nouveau, une curiosité accrue, un regard neuf sur un paysage que les riverains ne souhaitent plus vivre comme une nuisance.*

Des installations valorisant le paysage nocturnes seraient par exemple pertinentes pour ce site. En hiver, il fait nuit tôt. La rue est donc encore très fréquentée alors qu'il fait sombre.

Parce qu'il s'agit de projets temporaires, ces installations doivent être l'occasion de tester la pertinence d'une implantation, l'impact sur les pratiques. Ces projets doivent également être visibles voire spectaculaires.

Trois endroits stratégiques du site de la Gare de l'Ouest pourraient être concernés:

### LA RUE VANDENPEEREBOOM

Cette rue, longue de près d'1km, longe la friche côté Est. Les gabarits sont relativement bas et plusieurs bâtiments sont vides. Cela confère à la rue une ambiance peu rassurante. Le trottoir qui longe la friche est un endroit privilégié pour les dépôts d'ordures, très fréquents.

Le travail de lumière doit contribuer à rendre moins discrets les dépôts clandestins. Mais surtout il doit offrir la possibilité de voir autrement la friche, il doit révéler ce territoire dans sa profondeur et contribuer à fabriquer une nouvelle image du site.

### LA PASSERELLE BEEKKANT

Unique traversée Est-Ouest, la passerelle est aujourd'hui en mauvais état et insécurisante. Il y a urgence à agir pour le bien être des riverains. Cette passerelle a néanmoins des qualités importantes : elle donne à voir le site de haut et offre des vues sur le territoire bruxellois.

Deux projets pour améliorer cette passerelle existante:

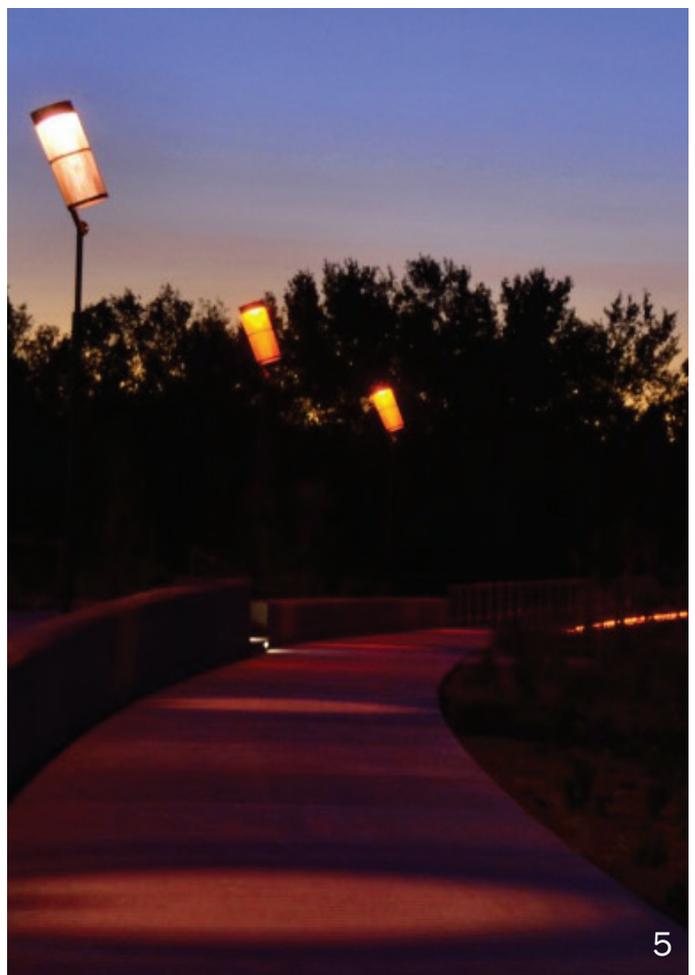
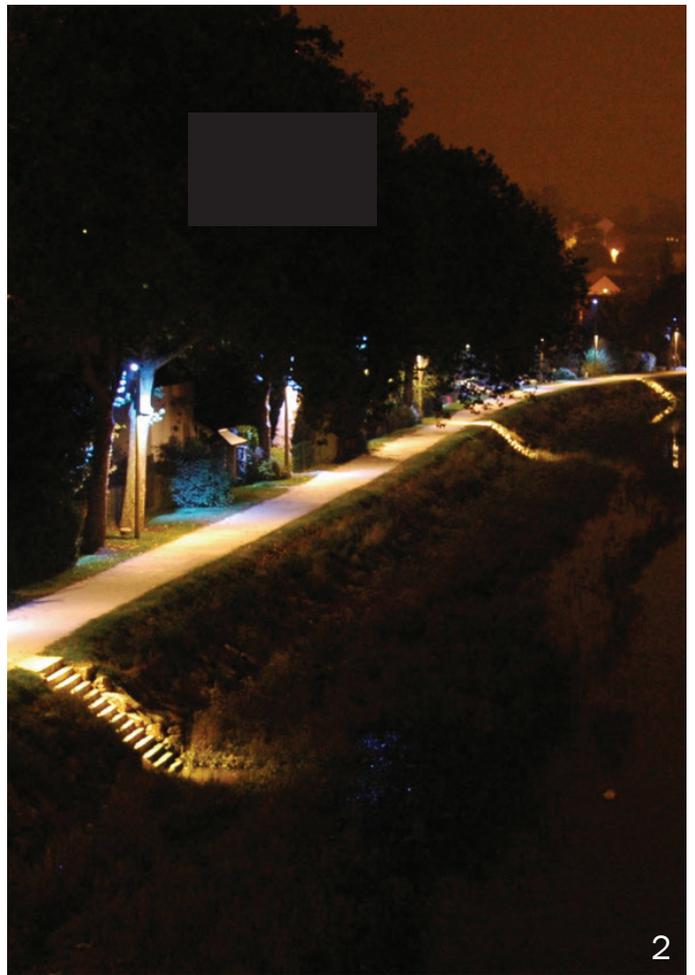
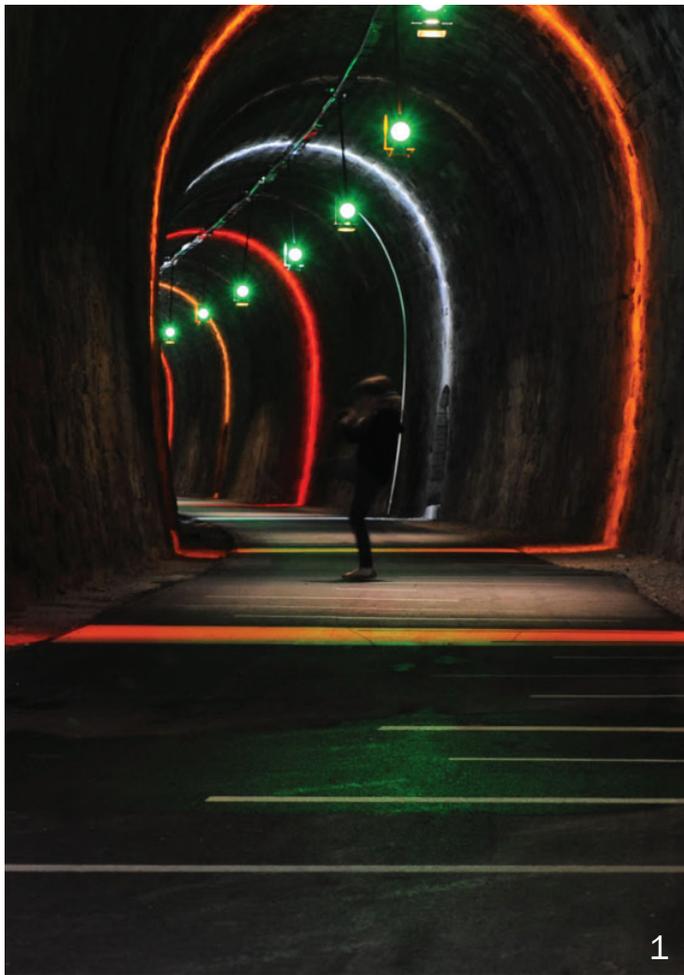
- Installer un éclairage intérieur apaisant qui participe à rendre la traversée nocturne rassurante. Cet éclairage rendra aussi visible la passerelle depuis le quartier. Ce travail doit donc participer à faire de cette architecture un point de repère et un élément de valeur.
- Installer un éclairage extérieur qui éclaire la friche depuis la passerelle. Cet éclairage doit permettre de voir la friche, de la mettre en valeur, de la regarder autrement. Mais ce travail doit aussi rendre plus difficile les dépôts d'ordures qui participent à l'image négative du lieu.

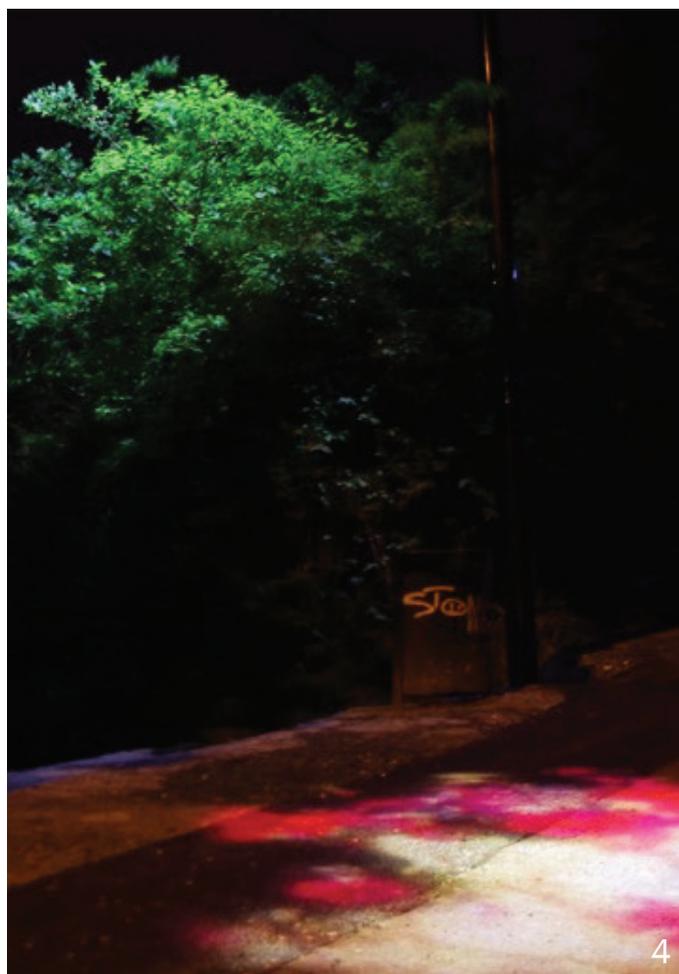
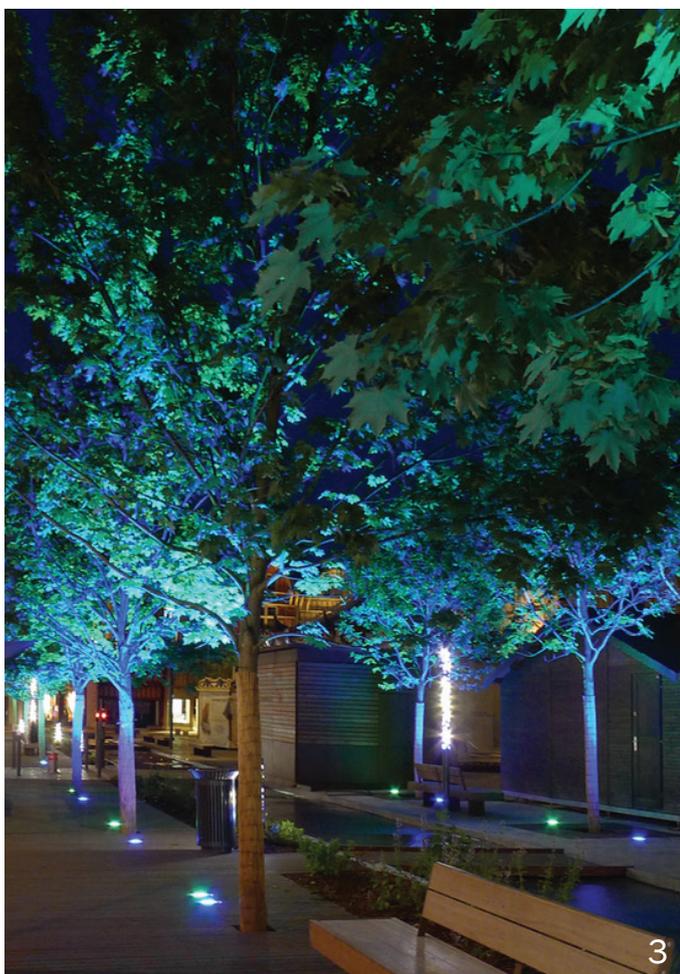
## LES QUAIS SNCB DE LA GARE DE L'OUEST

La ligne 28 traverse la friche en son centre. Les quais de la Gare de l'Ouest, longs de 250m, forment comme une promenade haute qui avance dans la friche. Un éclairage depuis les quais vers la friche pourrait permettre une mise en valeur de la friche, une reconnaissance et une découverte de ce paysage en mouvement.

A titre indicatif, on pourrait évaluer le budget nécessaire à ces trois installations aux alentours de 100.000€ HTVA. Ce coût comprend un budget d'études d'environ 8.000€.

*La lumière peut représenter un outil efficace dans sa capacité à mettre en valeur et à poétiser l'espace. La friche est une gêne aussi car elle est un non lieu, sans statut, où se déroule toutes les pratiques que la ville ne veut pas voir (trafic et prise de drogues, habitat précaire, dépôt d'ordures, etc.). Ponctuellement, souligner, éclairer, montrer, qualifie l'espace et offre la possibilité qu'il devienne beau aux yeux des passants.*





## LA LUMIÈRE POUR VOIR AUTREMENT

*photos de référence*

1 Tunnel du Vigan / Gard / Pierre Nègre

2 Quai de l'Odet / Quimper / Pierre Nègre

3 Place Maréchal Foch / Troyes / L'acte Lumière

4 Parc de la Rhônelle / Valenciennes / Fanny Guerard

5 La coulée verte / Carpentras / François Migeon



# CONCLUSION

## GARE DE L'OUEST, AMORCER LA SUITE

*La friche de la Gare de l'Ouest, dans son état actuel, porte un potentiel très grand mais demeure une nuisance pour les riverains. Le développement d'un nouveau quartier prendra du temps. Pour amorcer le changement, une série d'actions peuvent très vite prendre place et mettre en route un urbanisme évolutif.*

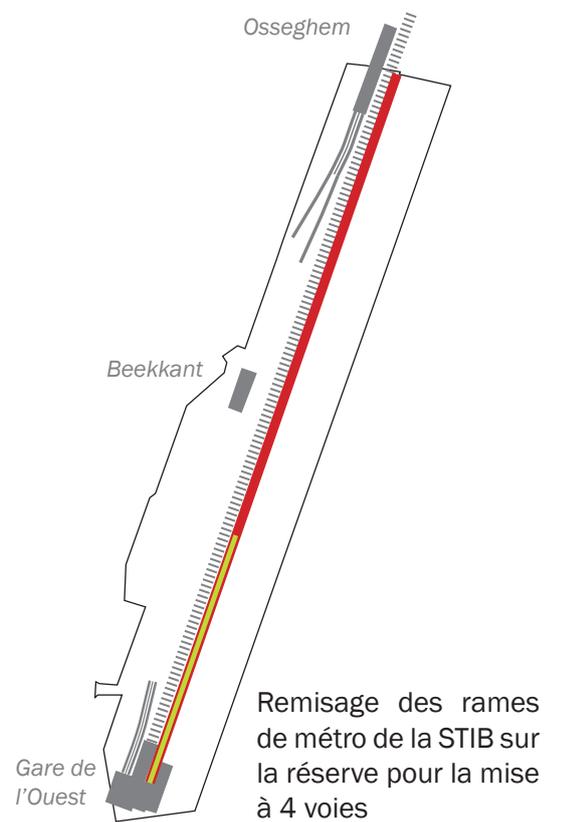
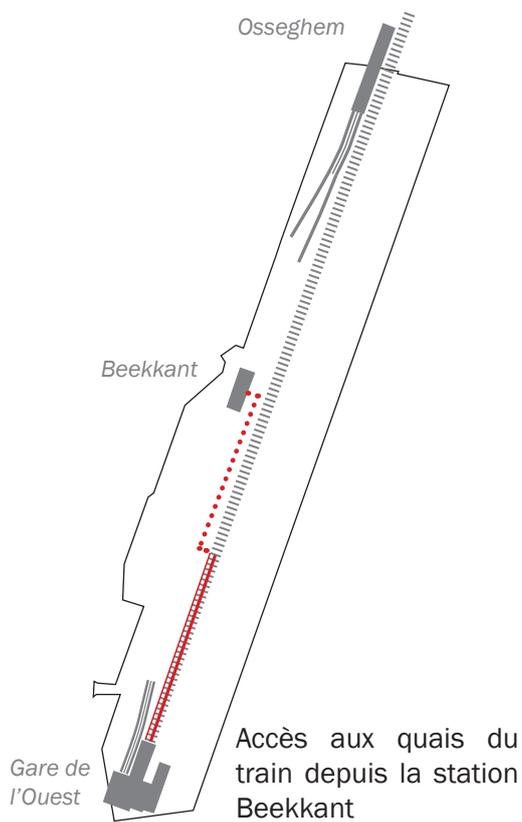
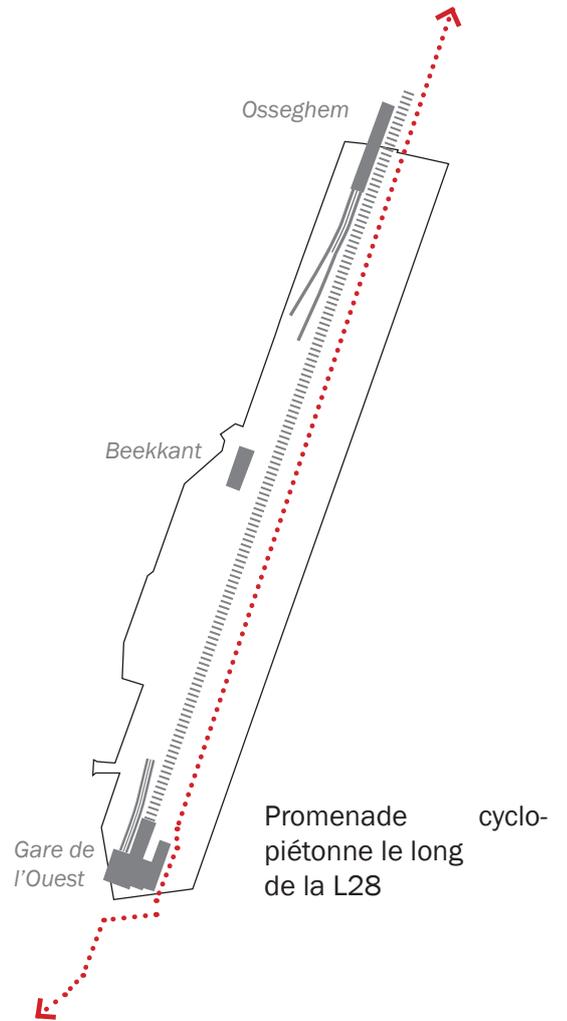
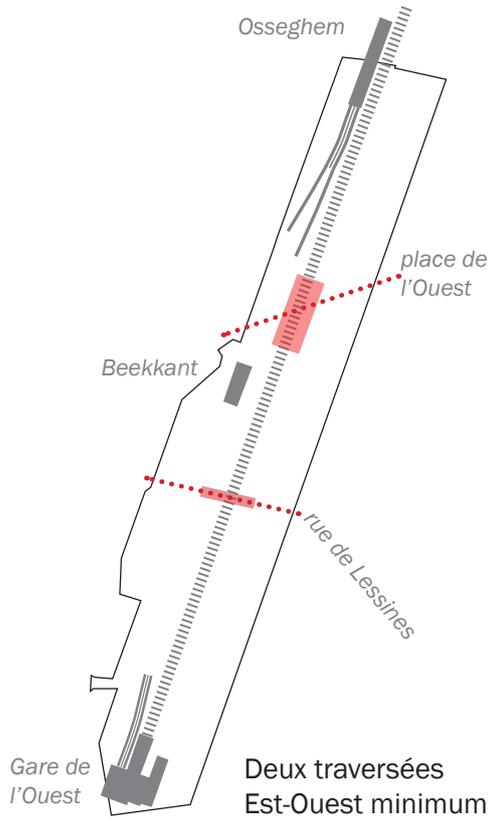
*Partant de l'existant, les différents projets transitoires devront être en adéquation avec les quartiers alentours: prendre en compte les urgences, les besoins, les envies des habitants mais aussi les réalités complexes des personnes précaires qui vivent sur le site.*

*La gestion transitoire, pour permettre un processus itératif d'expérimentations, doit être coordonnée par la même équipe que celle du masterplan. Plusieurs actions, occupations, installations pourront être confié à des opérateurs différents (asbl, collectifs, artistes, groupe d'habitants, universitaires, pépiniériste, etc.). Mais l'ensemble, pour permettre une vision cohérente, doit être inscrit dans un plan (le projet à court terme) et être réfléchi en même temps que le masterplan (la vision à long terme). Le principe est de considérer le temporaire comme le début du processus de développement et non comme un moment d' « occupation » du site.*

*Le « plan de gestion transitoire » est donc un outil pour accompagner et assurer le suivi de projets temporaires sur le site, en garantissant leur cohérence avec le projet global.*



03 / LIGNES  
DIRECTRICES



# LES BASES DU MASTERPLAN

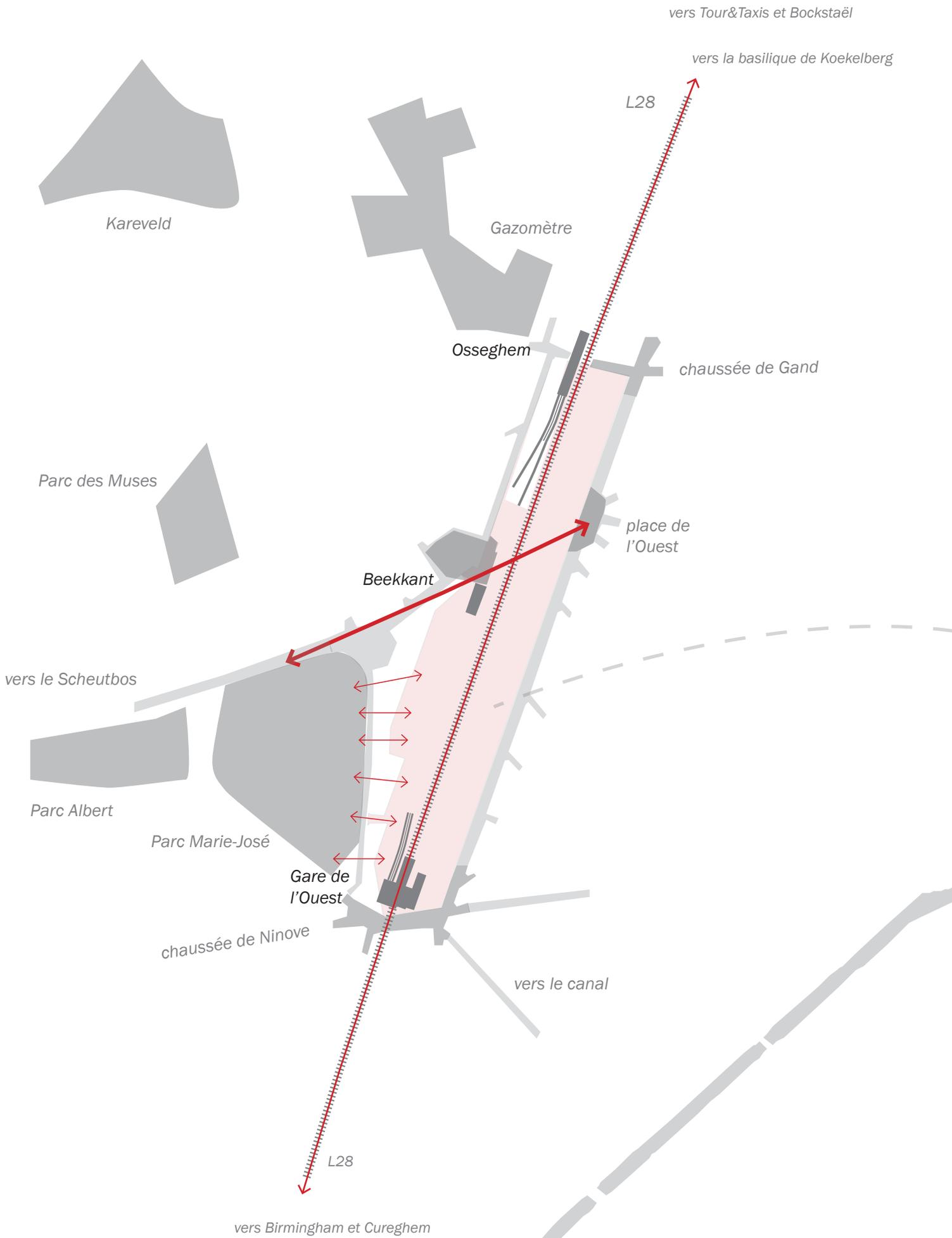
## ACCOMPAGNER L'OUVERTURE

*Le masterplan de la Gare de l'Ouest a l'ambition d'accompagner, par le paysage et les espaces publics, l'émergence d'une nouvelle cohérence pour ce site. Ce projet doit permettre la transition et l'ouverture progressive du site vers les quartiers limitrophes et au-delà vers la métropole.*

*Les points suivants ont été formulés (sans hiérarchie) grâce à l'étude de définition et aux trois tables rondes menées à l'ADT en avril et mai 2015. Ces vingt points constituent donc la conclusion de cette étude et les bases du futur masterplan.*

### MOBILITÉ

1. Deux traversées (non-carrossables) Est-Ouest minimum. L'auteur du masterplan est libre de faire une proposition de traversée complémentaire si celle-ci s'avère pertinente.
2. Au moins une des deux traversées Est-Ouest sera large, à l'air libre, très qualitative, non carrossable. Elle est accessible aux cyclistes, aux poussettes et aux PMR. Les traversées complémentaires peuvent être plus étroites.
3. La promenade cyclo-piétonne Nord-Sud le long de la Ligne 28 sera prévue sur le site et devra être dessinée en cohérence avec les projets d'urbanisation et d'extension ferroviaire.
4. Un accès supplémentaire aux quais SNCB doit être envisagé depuis la station de métro Beekkant (dont le bâtiment et les espaces publics peuvent être repensés).
5. La réserve foncière pour une mise à 4 voies de la Ligne 28 sur le territoire de la ZIR doit être prise en compte. Il doit être étudié la possibilité de faire le remisage des rames de métro de la STIB sur cette réserve foncière. Il est également demandé que soit étudiées des alternatives moins contraignantes d'un point de vue urbanistique et paysager, notamment vers le site Jacques Brel. Ce remisage est temporaire.
6. Le parking relais prévu dans IRIS II n'a pas été retenu par le Gouvernement. Il n'est donc pas intégré à la programmation de la ZIR. Un parking mutualisé pour les fonctions locales (logements, bureaux, commerces et équipements prévus sur le site) pourra cependant être réfléchi en fonction du programme et des activités existantes.
7. A court terme, en attendant la réalisation du projet final, l'opportunité d'aménager une piste cyclable rue Vandenpeereboom sera envisagée.

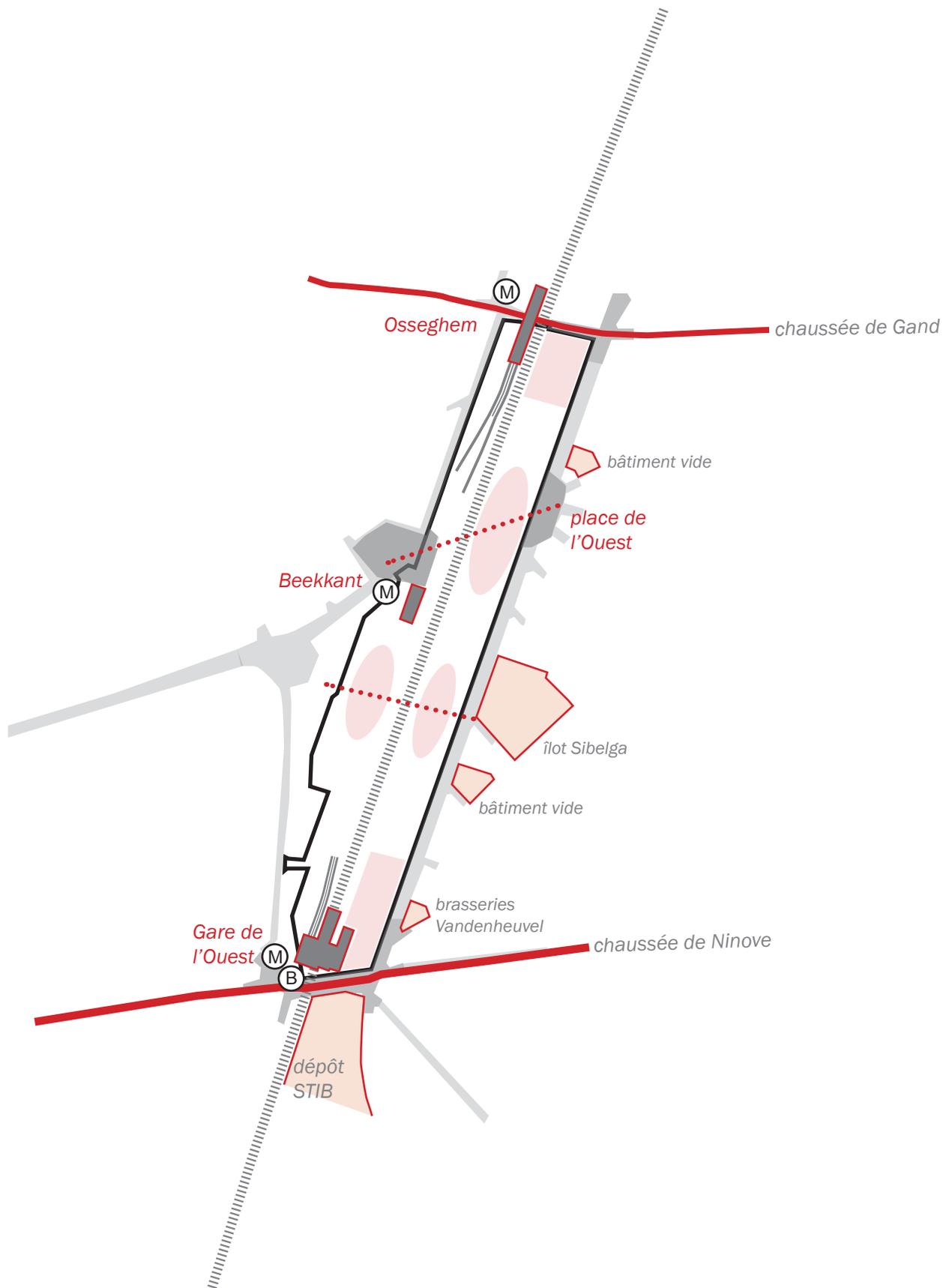


## PAYSAGE

1. Le masterplan du site doit concevoir l'espace ouvert (le paysage) qui accueillera au fur et à mesure les éléments de programme. L'espace ouvert doit être conçu comme le socle et le préalable à toute construction.
2. Le socle doit prendre en compte l'existant: les infrastructures (métro et train), la végétation, le sol et l'eau, le patrimoine bâti. Cela doit permettre d'anticiper la gestion technique future des espaces publics (eau de pluie, sécurité vis-à-vis des voies ferrées, bruit).
3. La place accordée aux espaces ouverts (espaces publics + parc) doit rester généreuse. Parc public de minimum 3 ha. Ce parc ne doit pas être morcelé, de manière excessive.
4. Le masterplan prendra connaissance des conclusions de l'étude « Metropolitan Landscape » sur la zone Scheutbos-Porte de Ninove. Le site de la Gare de l'Ouest est un seuil entre la ville dense et les espaces ouverts de l'Ouest jusqu'au-delà du ring.
5. L'emprise de toutes les voiries et les espaces publics qui entourent directement la ZIR doit être intégrée dans le projet, afin de concevoir les mobilités en lien avec les aménagements paysagers de la ZIR.
6. Une occupation temporaire doit être organisée avant l'urbanisation. Un plan de gestion transitoire doit accompagner ces occupations pour qu'elles soient pensées en cohérence avec le futur du site. Une attention particulière sera portée à la propreté publique du site.
7. Durant cette période transitoire, la halle à charbon située à front de la place de l'Ouest peut être maintenue et réhabilitée (si cela est techniquement possible) pour en faire un espace public couvert. A défaut un vaste auvent provisoire sera envisagé.
8. La gestion transitoire ne doit pas forcément rendre accessible l'entièreté de la parcelle de la ZIR mais contribuer à fabriquer une nouvelle image du site.
9. Sur base des études de sol, des solutions alternatives pour la dépollution (phytoremédiation, etc.) pourront être envisagées sur certaines parties du site en fonction de la gestion transitoire.



Bruxelles centre, 2,5km



## URBANISME

1. Pour permettre des espaces ouverts généreux, l'implantation des programmes privilégiera des endroits de densité et de mixité verticale des fonctions.

2. En partant des nœuds importants du site (endroits de franchissement, stations de transports en commun), les programmes peuvent être couplés (équipement + logement) et peuvent accompagner le franchissement des barrières actuelles (ex : passerelle + équipement + logement).

3. La mutualisation de certains éléments de programme doit être envisagée (ex : gymnase d'une école qui devient une salle de sport public hors temps scolaire, parking équipement et riverains)

4. La programmation du site doit compléter l'offre locale en équipement et participer au rayonnement métropolitain de la zone. L'implantation de l'Académie de formation au métier du rail proposée par Infrabel sera étudiée prioritairement.

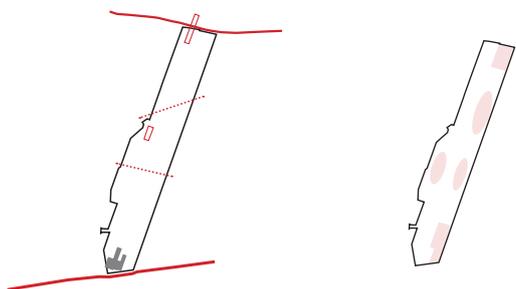
5. L'auteur du masterplan devra étudier la possibilité de construire sur les pourtours du site pour préserver plus d'espace ouvert sur la ZIR. Des tests de densité seront effectués et, le cas échéant, les possibilités de densification des abords du site seront étudiées. La densification du pourtour ne doit pas être en balance avec la ZIR. La ZIR elle-même peut accueillir un maximum de 90.000m<sup>2</sup>.

6. Conformément au PRAS, le projet prévoira au minimum 50% de logement avec l'objectif de 360 logements publics, conformément aux engagements de «l'Alliance Habitat».

7. Le masterplan estimera et tiendra compte de l'évolution probable du bâti autour du site.

8. Le masterplan prévoira le développement d'équipements dont, au moins, une école secondaire, une école d'Infrabel de formation aux métiers du chemin de fer et un grand équipement métropolitain à définir. Pour ce dernier, la formule de l'appel à projets est privilégiée.

9. Conformément au PRAS, le masterplan réservera la possibilité de réaliser dans le futur 27.000 m<sup>2</sup> maximum de bureau.





04 /  
RÉFÉRENCES

2 HECTARES = LE PARC DE LA LIGNE 28

90.000M<sup>2</sup>  
=  
7,5 BARRES ETRIMO  
=  
1 TOUR BOTANIC  
+  
1 TOUR UP-SITE  
+  
2 TOURS ETRIMO



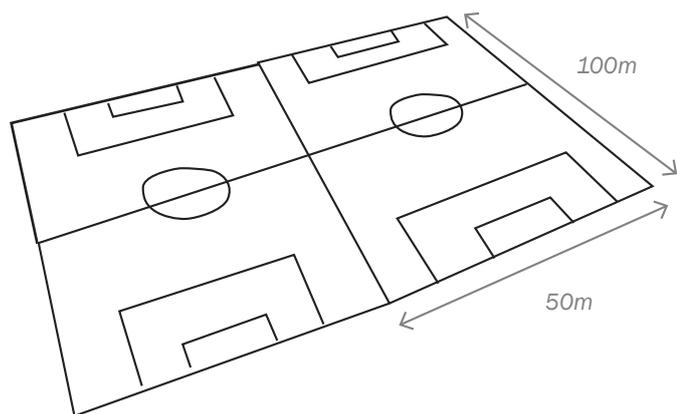
150.000M<sup>2</sup>  
=  
12,5 BARRES ETRIMO  
=  
1 TOUR BOTANIC  
+  
3 TOURS UP-SITE  
+  
1 BARRE ETRIMO

1 BARRE ETRIMO  
(R+12  
120 APPARTEMENTS)  
=  
12.000M<sup>2</sup> DE LOGEMENT

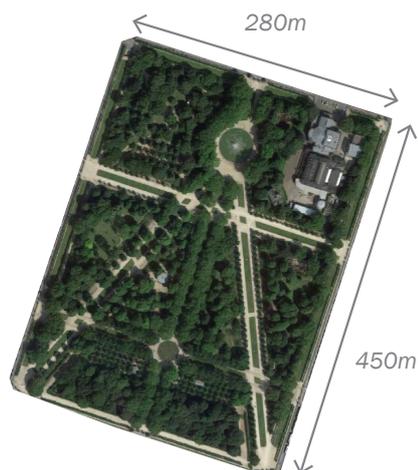


# QUELQUES ÉLÉMENTS DE MESURE

1 HECTARE = 2 TERRAINS DE FOOT



13 HECTARES = LE PARC DE BRUXELLES

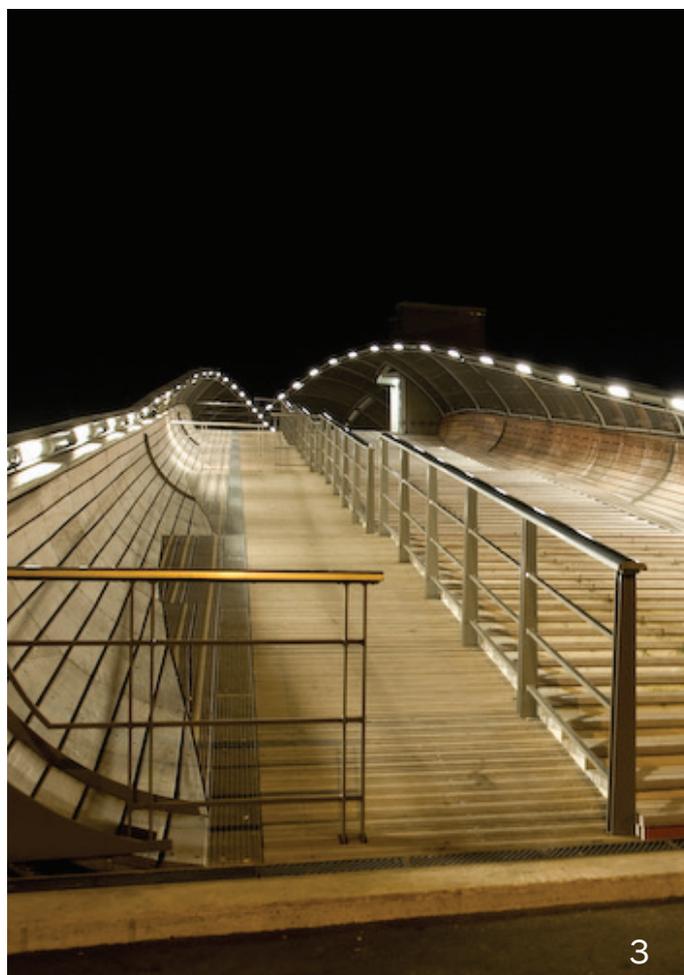
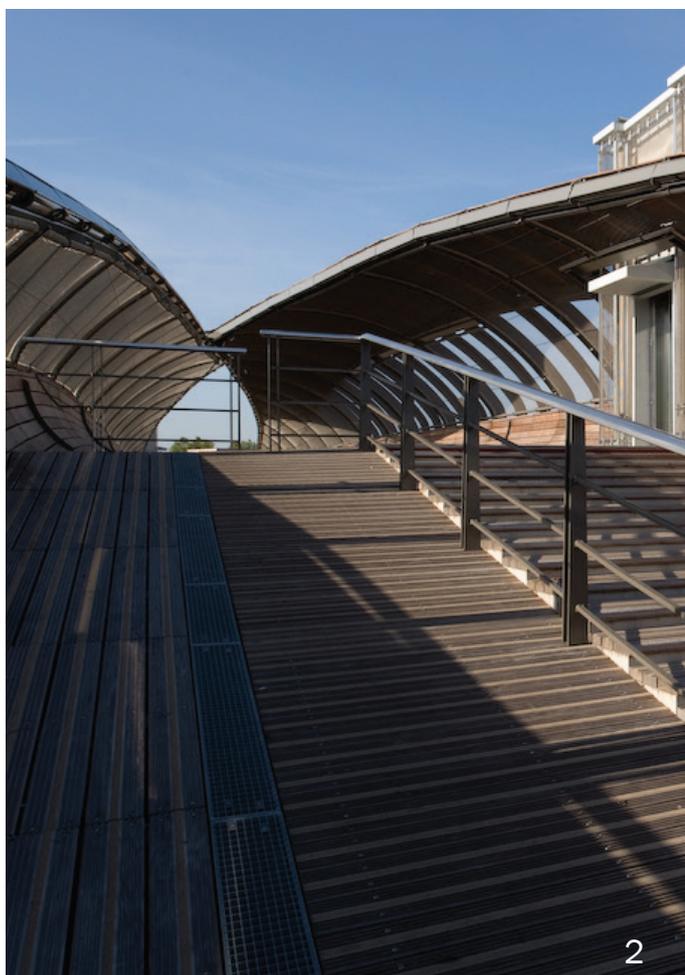


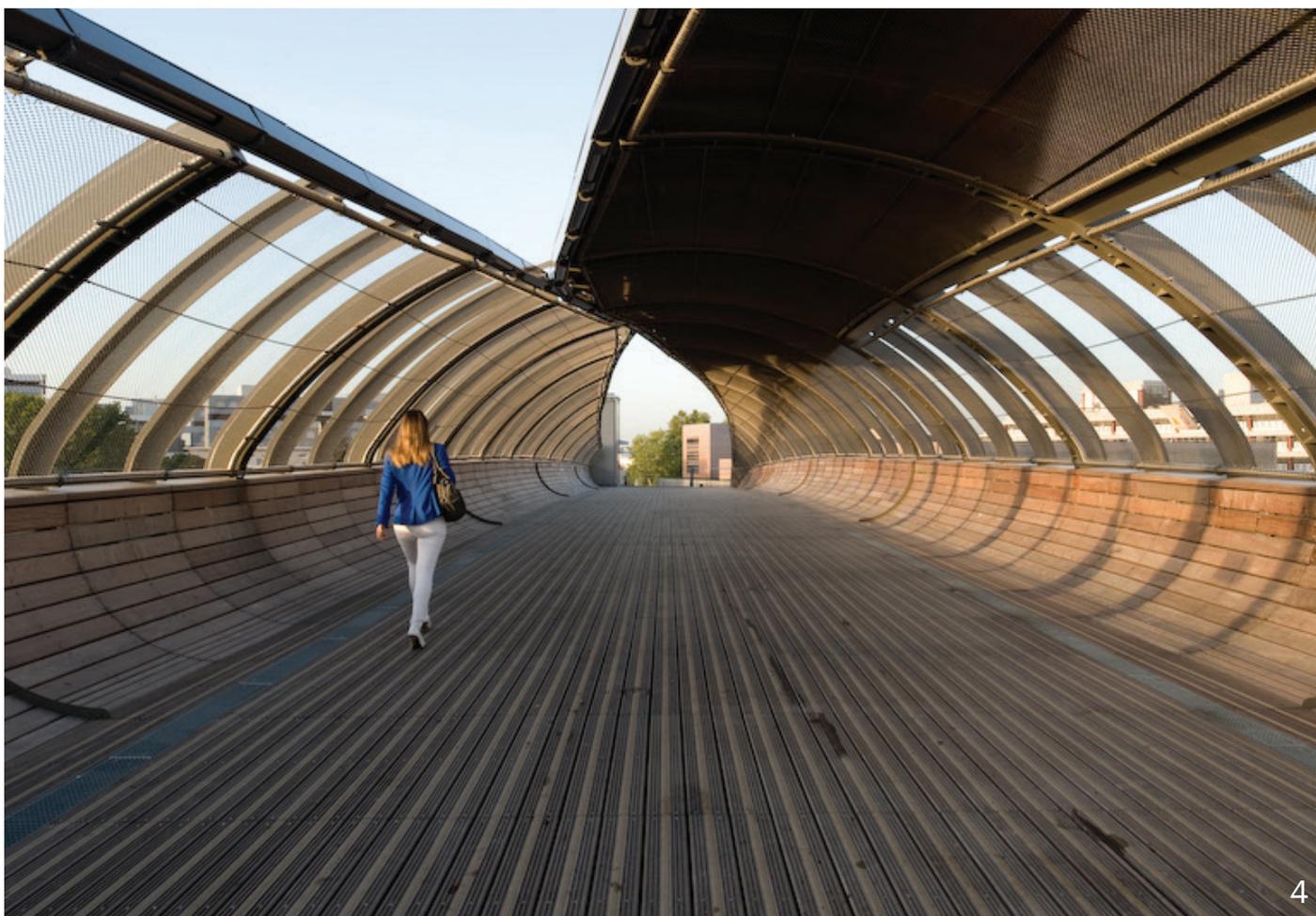
1 BOTANIC BUILDING  
(R+19)  
=  
30.000M<sup>2</sup> DE BUREAU



1 TOUR UP-SITE  
(R+42  
252 APPARTEMENTS)  
=  
36.000M<sup>2</sup> DE LOGEMENT







4

Des passerelles piétonnes :

### PASSERELLE DE VILLETANEUSE

Ile-de-France

Agence DVVD, 2012

Traversée piétonne de 150m de long, au-dessus d'une route et de voies de chemin de fer

Rampes cyclistes et ascenseurs pour PMR

Budget: 5 millions €

1 La passerelle, vue depuis la route  
< photo Google Street View

2 Escaliers, pas d'âne et rampes  
< photo Cyril Sancereau

3 Mise en lumière  
< photo Cyril Sancereau

4 La traversée partiellement couverte avec des vues  
^ photo Cyril Sancereau





Des passerelles piétonnes :

SLINKY SPRINGS BRIDGE  
Emscher Park, Essen, Allemagne

2011

Design: Tobias Rehberger, artiste  
et Schlaich Bergmann und Partner

Traversée piétonne de 406m de long dans un parc  
Rampes cyclistes et PMR  
Total plancher: 1.085m<sup>2</sup>

1 La passerelle, vue de jour, à 2,67m du sol  
< photo ADT, Elisa Donders

2 La traversée  
< photo ADT, Elisa Donders

3 La passerelle, vue de nuit  
^ photo Roman Mensing



1



2



Des passerelles piétonnes :

FOOT PATH

Festival Evento, Bordeaux, France

octobre 2009 - juin 2010 (passerelle temporaire)

Tadashi Kawamata, artiste

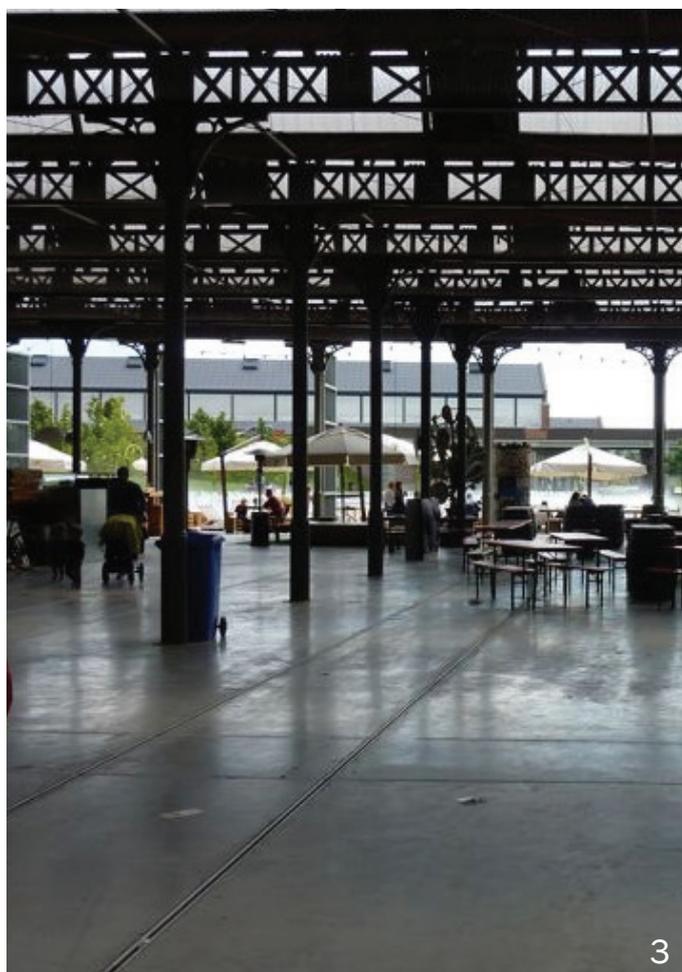
Passerelle qui passe au-dessus de deux voies de tramway et deux voies de circulation avant de s'avancer en belvédère sur la Garonne

*1 La passerelle au dessus de la route  
< photo Pierre Antoine*

*2 Le belvédère sur la Garonne  
< photo Pierre Antoine*

*3 La passerelle, vue d'avion  
^ photo Jacques Ronan*





3



4

D'anciennes halles industrielles réhabilitées :

1 MFO PARK

Ancien quartier industriel de Zurich  
Burckhardt + Partner, 2002

2 JARDIN DES FONDERIES

île de Nantes  
Agence d'architecture ADH, 2007

3 et 4 HALLE DU PARC SPOOR NOORD

horeca, espace public couvert, lieu d'exposition,  
de marché, etc. dans le parc, Anvers  
Secchi Vigano, 2008.





Des parcs «mixtes» :

PARCKFARM TOUR & TAXIS  
Bruxelles

2014, 3 hectares

Parc et festival Parckdesign2014, Bruxelles-Environnement. Commissariat du festival 2014: Taktyk, paysage et urbanisme et Alive architecture.

Le festival, par 6 installations artistiques, a permis d'expérimenter de nouveaux usages dans un parc en conviant les habitants à la gestion: apiculture urbaine, ferme des animaux, lieu de vie couvert et géré par les habitants, four à pain, toilettes sèches publiques, etc.

*1 Réunion d'habitants dans la serre  
< photo Flickr Parckfarm*

*2 Les enfants du quartier, nouveaux bergers  
< photo Flickr Parckfarm*

*3 Le four à pain, en fonctionnement tous les dimanches  
< photo Flickr Parckfarm*

*4 La serre ouverte et gérée par l'asbl des habitants  
^ photo Flickr Parckfarm*





4

Des parcs «mixtes» :

GLEISDREIECK PARK  
Kreuzberg, Berlin

2011

Maitrise d'œuvre: Atelier Loidl

Parc de 17ha sur une ancien friche ferroviaire.

La végétation du parc provient, en grande partie, de la friche.

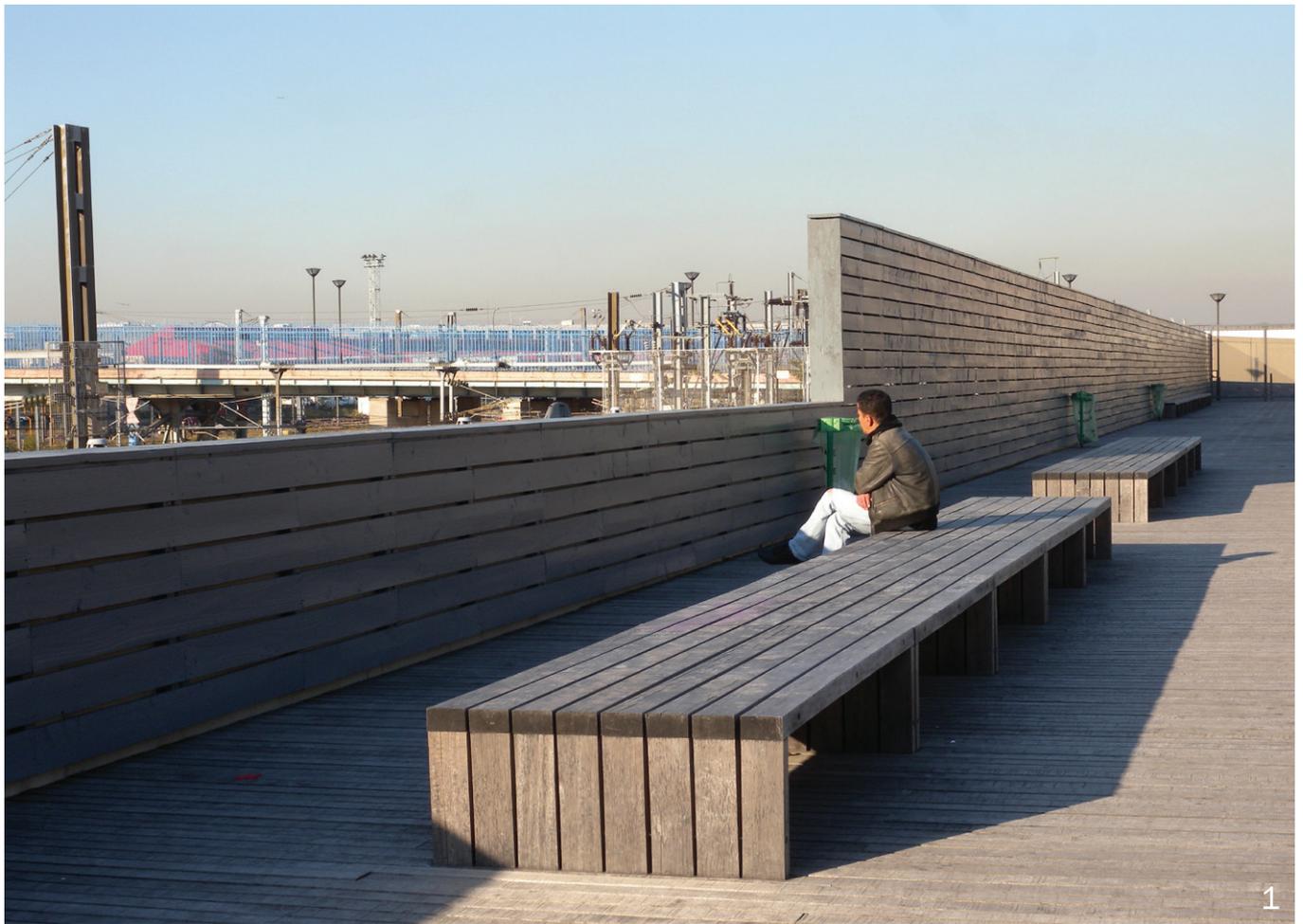
Espaces de potagers pour les habitants, plusieurs plaines de jeux aménagées, espace pour le patinage en hiver, etc.

*1 Vue aérienne du parc  
< photo Atelier Loidl*

*2 Skate parck  
< photo Julien Lanoo*

*3 Les voies ferrées traversant le parc  
< photo Julien Lanoo*

*4 Le parc dans la ville  
^ photo Atelier Loidl*





Des parcs «mixtes» :

LES JARDINS D'ÉOLE  
rue d'Aubervilliers, Paris

2006

Maitrise d'œuvre: Michel Corajoud, paysagiste

Maitrise d'ouvrage: Direction parcs et jardins, Ville de Paris

Budget: 13 millions d'€

Parc de 4,2 hectares le long d'un faisceau de voies ferrées au Nord de Paris. Les trains passent en contre bas et le jardin constitue une interface entre le quartier et les voies ferrées.

Grandes plaines ouvertes, petits espaces de jeux, terrains de basket grillagés, parcelles de potager pour les écoles, etc.

*1 Vue sur le paysage ferroviaire  
< photo ADT, Juliette Duchange*

*2 Des plaines vastes et à disposition  
< photo ADT, Louise Richard*

*3 Promenade entre les voies ferrées et les terrains de sport  
^ photo ADT, Louise Richard*



1



2



Tour de logements :

WESTKAAI TOWERS

Anvers

2010 - en cours / maîtrise d'ouvrage privée

Tours d'habitation en bordure du quai ouest, Port d'Anvers

1 Westkaai towers  
*afasiaarq.blogspot.com*

2 Tours Kattendijkdok \_ Diener & Diener  
*photo bart van damme*

3 Tours Kattendijkdok / vue intérieure\_ Diener & Diener  
*photo Christian Richters*





Immeuble sur socle :

VERTICAAL STADSWONEN

Anvers \_ nieuwe Zuid

Brut Architecten

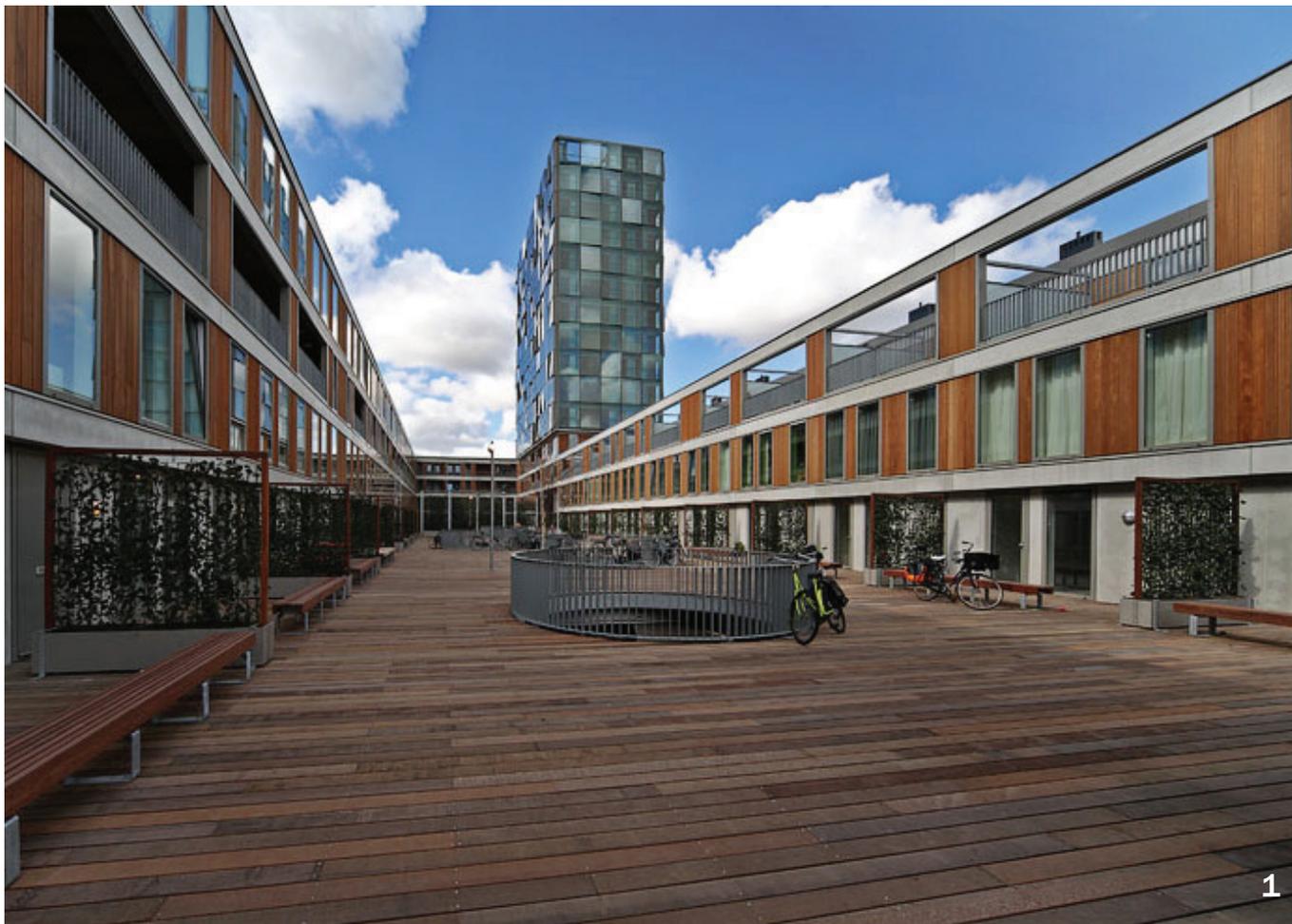
En cours / maîtrise d'ouvrage privée

Logements \_ Commerces \_ Bureaux

*1 Brut Architecten - Antwerpen Zuid  
photo C.F. Møller & Brut*

*2 Vue aerielle / Brut Architecten  
<http://www.brut-web.be/>*

*3 Section / Brut Architecten  
<http://www.brut-web.be/>*





Immeuble sur socle :

HET KASTEEL  
HOUSING IN SCIENCE PARK  
Amsterdam

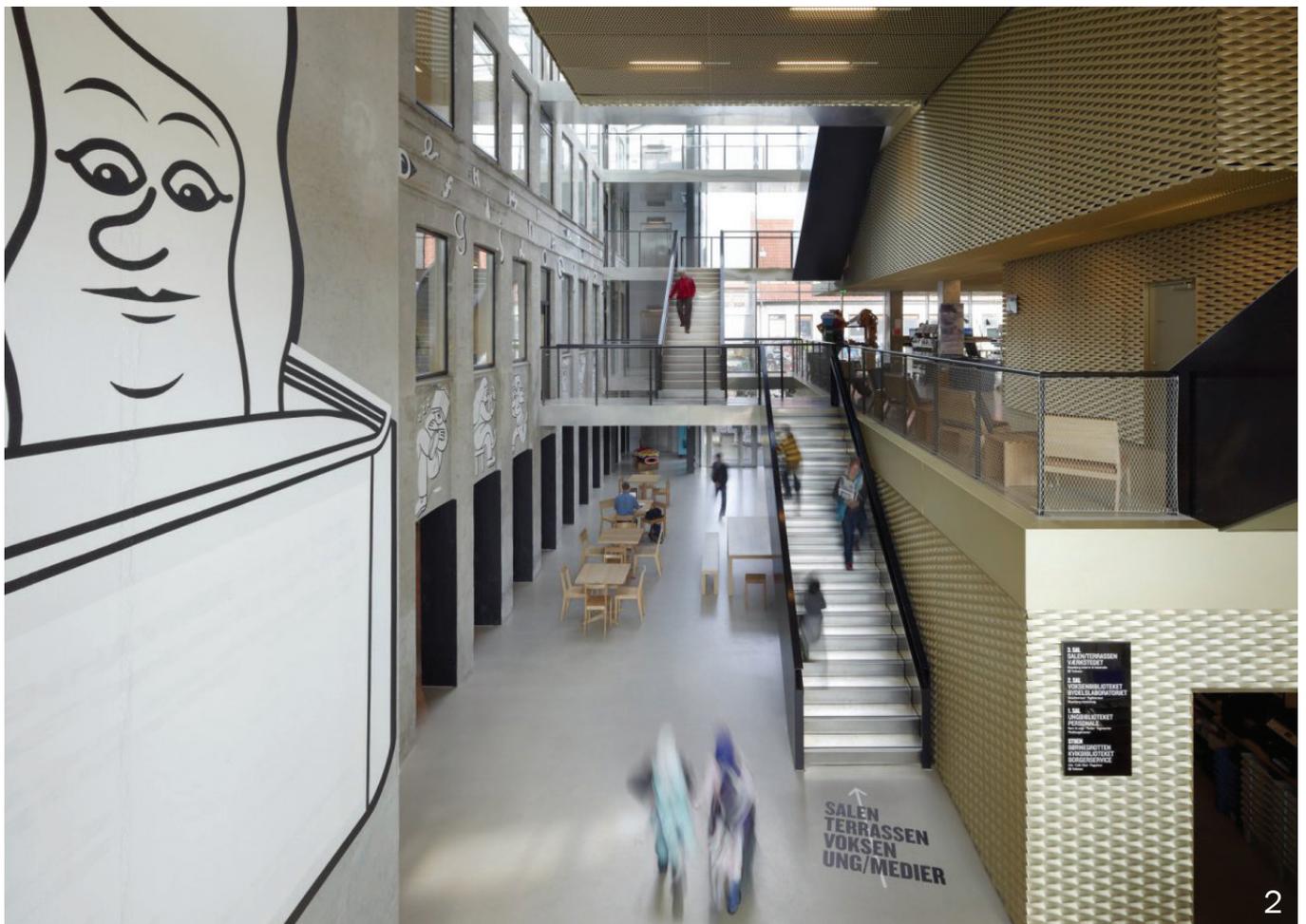
HVDN Architecten

Logements

*1 Vue de l'intérieur d'îlot  
photo John Lewis Marshall*

*2 Vue de l'intérieur d'îlot  
<http://www.archello.com/>*

*3 vue de la rue  
photo Luuk Kramer*





Des équipements avec une adresse locale et régionale :

THE LIBRARY  
quartiers nord de Copenhague

2011  
bibliothèque multimédia de 5.000m<sup>2</sup>

Ce lieu implanté dans un quartier dense et populaire accueillie, en plus d'une bibliothèque fréquentée par les familles et les écoles, une maison de la culture et une salle de concert qui, part une programmation éclectique et exigeante attirent tous les habitants de la ville.

*1 Vue de la façade du bâtiment*

*2 Le hall avec des tables d'études et les accès aux différentes fonctions*

*3 A l'intérieur de la bibliothèque, salle de lecture*





4

Un complexe de structures éducatives :

ØRESTAD SKOLE  
Copenhague

2009-2012  
14.500m<sup>2</sup>

Ce bâtiment rassemble une école primaire, une école secondaire, une bibliothèque et un gymnase.

La façade à rue cache un jeu complexe de toitures plates à différentes hauteurs sur lesquelles sont aménagées les cours de récréation.

1 *Vue de la façade du bâtiment*  
< photo Sanne Krogh

2 *Une des cours de récréation sur une toiture plate*  
< photo Sanne Krogh

3 *A l'intérieur de la bibliothèque*  
< photo Sanne Krogh

4 *Une autre cours de récréation*  
^ photo Sanne Krogh



# CONCLUSIONS

## VERS LE MASTERPLAN

*Cette étude de définition s'est attachée à mener la réflexion jusqu'à l'orée du masterplan. Faire ressortir les grands enjeux, pointer les urgences, souligner les potentiels. Mais aussi faire entendre des ambitions, proposer des méthodes, suggérer des références.*

*Ce travail constitue une base, c'est maintenant aux auteurs de projet du masterplan de s'emparer de cette matière et des visions de chacun des acteurs pour l'étape suivante: accorder les ambitions en une vision commune et partagée pour le nouveau quartier de la Gare de l'Ouest.*

*Il s'agit maintenant de démarrer le processus de projet, de faire muter cette friche, de convoquer de nouvelles envies et d'amorcer un projet urbain qui soit à la fois ambitieux et raisonnable, contextuel et régional.*

Ce rapport est publié par  
l'Agence de Développement Territorial (ADT) asbl  
BIP – rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles  
T +32 2 563 63 00 - F +32 2 563 63 20  
contact@adt.irisnet.be - www.adt-ato.brussels



Éditeur responsable : Luc Maufroy, rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles

OCTOBRE 2015