

Elaboration du Schema Directeur de la zone levier n° 12 RTBF - VRT

A la demande de la Région de Bruxelles Capitale, BUUR a établi (en coopération avec STRATEC) un Schéma Directeur pour la zone levier n° 12 RTBF/VRT. La zone de projet se situe entre l'Avenue Reyers, la Chaussée de Louvain et la E40 et s'étend sur une superficie de 175 ha. Le Schéma Directeur définit les options stratégiques du développement de la zone et détermine les actions à entreprendre.

Au travers d'interventions stratégiques, le Schéma Directeur a pour objectif de trouver un juste équilibre entre les différentes activités du quartier et de mieux intégrer celles-ci au sein du contexte urbain bruxellois afin de sortir le quartier de son isolement et de lui procurer une meilleure visibilité et une meilleure connexion avec son contexte immédiat.

La E40 sera transformée en boulevard urbain. La qualité des quartiers situés dans son environnement immédiat et l'expérience paysagère à l'entrée de la ville seront profondément améliorées, sans pour autant entraver la fluidité de la circulation. Cette amélioration permettra également une transformation graduelle de la Rue Colonel Bourg qui deviendra un quartier résidentiel durable où un programme urbain mixte de plus de 200.000m² viendra remplacer les immeubles de bureaux actuellement désaffectés.

En outre, deux tiers des terrains verts privés appartenant à la VRT et à la RTBF seront transformés en un parc public de 6ha. Cet espace vert servira de catalyseur à la transformation du quartier, améliorera substantiellement le cadre de vie du quartier et valorisera les propriétés avoisinantes. Afin de garantir l'attractivité résidentielle du quartier pour les habitants tant actuels que futurs et afin de maintenir la présence des PME au sein de la Région, le Schéma Directeur propose également un modèle d'industries urbaines intégrées au tissu urbain, offrant un environnement approprié à la fois aux riverains et aux entreprises.

Enfin, le Schéma Directeur prévoit l'établissement d'une typologie intégrée de logements et de commerces le long de la Chaussée de Louvain dans le but d'éliminer la rupture urbaine, ce qui permettra à cet axe de récupérer son identité forte et de jouer à nouveau son rôle de centre local et d'axe commercial régional. La section proposée de la chaussée et le nouveau système mis en place aux carrefours vise une meilleure cohabitation des voitures et autobus et tente d'offrir un meilleur passage aux deux modes de transport.



© BUUR | bureau voor urbanisme



Préfiguration de la zone d'étude

Approche

Un Schéma Directeur est un outil qui, à court et moyen terme, rassemble tous les acteurs concernés par l'avenir d'un quartier dans le but de les rallier à une vision de développement commune. A ce titre, il est à la fois une prescription garantissant un développement harmonieux et intégré, et un agenda commun permettant de concrétiser les préoccupations et souhaits des différents acteurs à travers une forme urbaine planifiée et des objectifs dont la faisabilité a été étudiée. Il est à souligner que la vision ne peut être réalisée qu'au bout d'un certain temps et à la seule condition de pouvoir compter sur le soutien actif des riverains, des communes, de la région, des acteurs privés et de toutes les instances impliquées.

Faisabilité et phasage

Etant donné que le Schéma Directeur porte sur le moyen et le long terme, il est important de bien distinguer les différentes phases. Son but n'est pas de proposer un phasage détaillé, mais de bien cibler les projets successifs à court terme en vue de réaliser les objectifs à long terme. Cette approche permet également d'équilibrer les objectifs de chaque phase en fonction des moyens financiers disponibles. Bien que les études réalisées dans le cadre du Schéma Directeur ne soient que préliminaires, elles permettent néanmoins de démontrer la faisabilité économique des options sélectionnées et d'attirer l'attention sur l'importance des acteurs privés qui participeront selon toute probabilité aux processus de transformation urbaine.

Cinq grands projets

Le Schéma Directeur de la zone levier n° 12 s'exprime à travers cinq Grands Projets qui transformeront le quartier et renforceront l'économie et l'image de la Région de Bruxelles Capitale. Chaque projet correspond à une problématique singulière et a été subdivisé en interventions stratégiques et en lignes directrices. Les projets ayant un grand impact les uns sur les autres, ils permettent de créer une synergie positive qui sera reflétée dans le développement du quartier.

Les Grands Projets sont abordés suivant différents niveaux de détails. Chaque Grand Projet est expliqué au travers d'une analyse interprétative et/ou technique orientée sur le projet en question; au travers de propositions urbanistiques, souvent accompagnées de différents scénarios ou d'alternatives à un scénario sélectionné, et d'une justification du choix retenu; au travers d'un plan d'action élaboré, définissant les étapes à réaliser et les instances les mieux indiquées pour les exécuter.

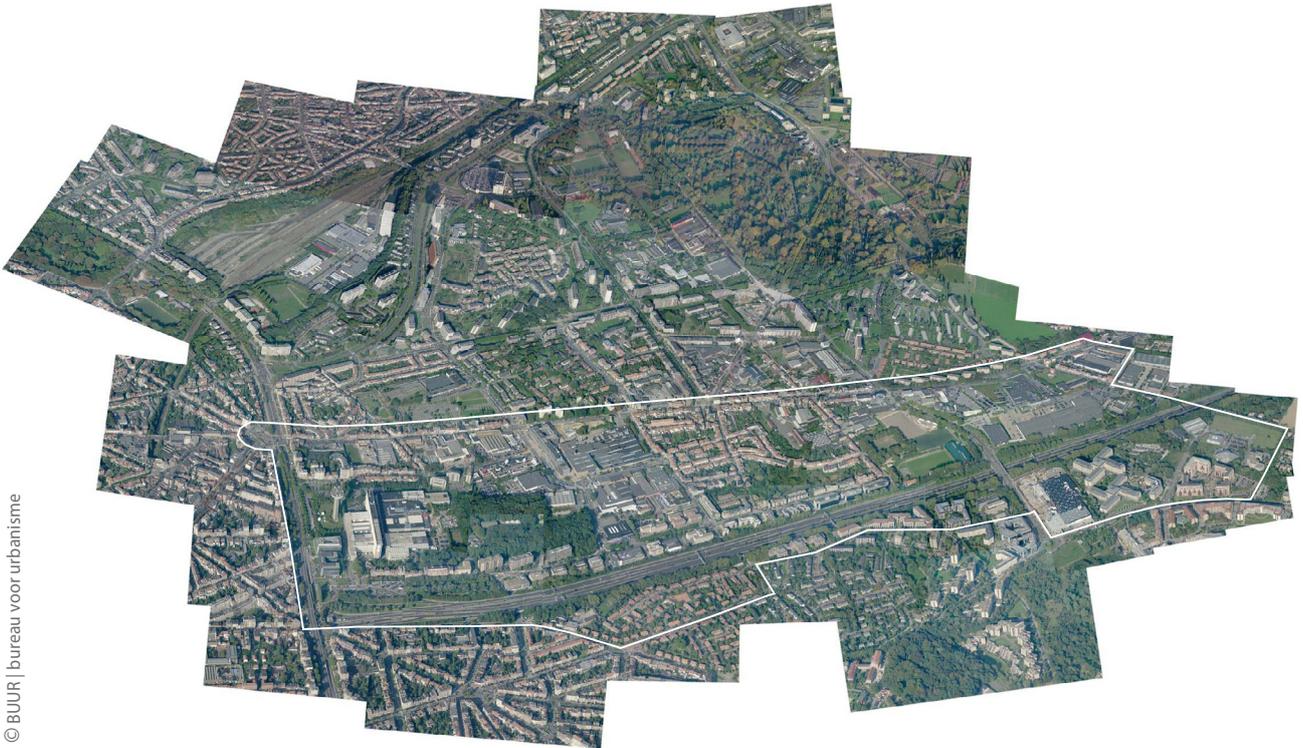
GRAND PROJET 1: POLE ECONOMIQUE 'REYERS'

Le premier projet vise la création d'une polarité économique régionale et durable le long de l'Avenue Reyers qui s'appuiera sur une forte connexion aux transports en commun. Aux immeubles de bureaux actuellement situés autour du pôle médiatique de la VRT/RTBF sera ajoutée une superficie importante de nouveaux bureaux, intégrée dans un ensemble cohérent, laquelle viendra remplacer à terme les bureaux situés aux abords de la E40 (Rue Colonel Bourg). A part cela, le projet propose la création de 45.000m² de logements et d'équipements afin de renforcer à la fois la mixité du quartier et la relation entre le quartier et le tissu urbain environnant.

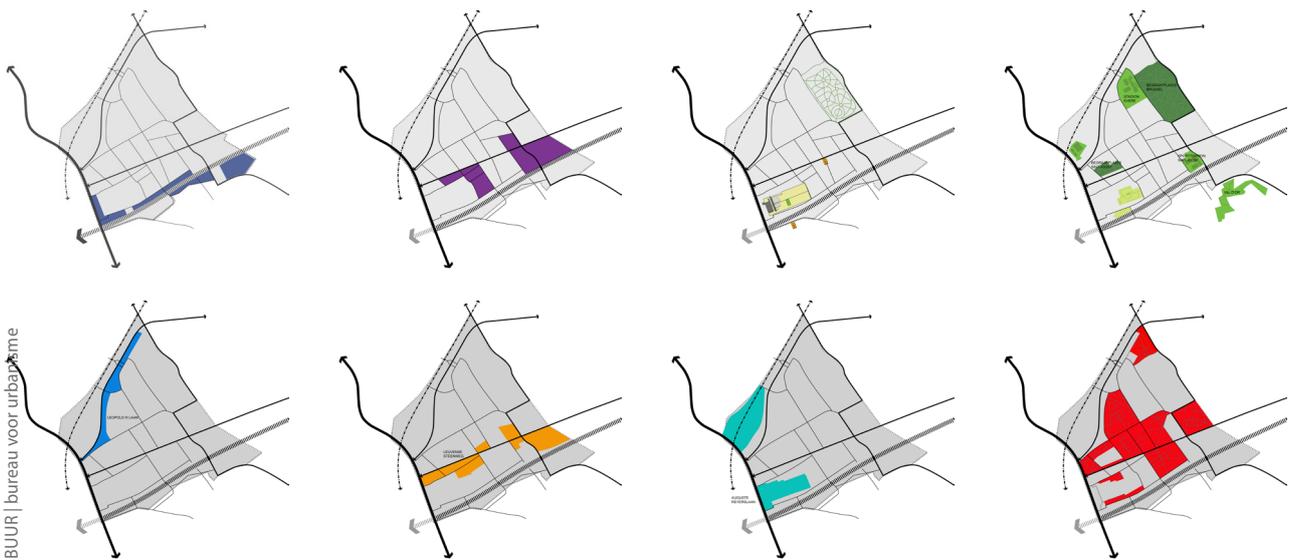
GRAND PROJET 2: LE PARKWAY DE BRUXELLES

Le deuxième projet a pour but de transformer l'image de l'entrée de la ville et d'éliminer les nuisances et la barrière actuellement formée par la E40. La section de la E40 dont 50% seulement sera encore réservée aux voitures, sera modifiée en fonction des demandes actuelles et futures. Cette intervention permettra une réduction de la vitesse, du bruit et de la pollution sans pour autant réduire la capacité actuelle de l'autoroute.

L'espace ainsi récupéré renforcera le caractère vert de l'entrée à la ville. Une partie sera utilisée pour aménager un site propre pour les bus de la RER et intégrer une piste



Zone d'étude



On peut distinguer un patchwork exceptionnel de fonctions urbaines dans la zone. Différentes entités sont reconnaissables à leur fonction, leur morphologie et leur relation intrinsèque avec les différents axes respectifs (elles sont souvent qualifiées de 'systèmes'). En les analysant, nous arrivons à comprendre aussi bien la 'structure' du quartier que les problèmes et potentiels qui s'y trouvent.

cyclable interrégionale. Le projet prévoit également la construction progressive de 145.000 m² de logements et d'équipements qui viendront renforcer le quartier Paduwa et remplacer à terme les bureaux existants, trop éloignés de la Moyenne Ceinture et donc des transports en commun.

GRAND PROJET 3: LA CHAUSSEE DE LOUVAIN RECUPERE SON IDENTITE

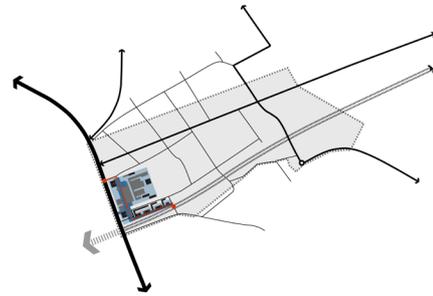
Le troisième projet propose le réaménagement global de la Chaussée de Louvain afin de résoudre les problèmes de congestion, de répondre aux attentes des cyclistes, de garantir un passage aisé des autobus et de prévoir plus d'espaces verts. Le projet tente non seulement de trouver une solution aux problèmes pratiques des usagers, mais a également pour objectif de donner une nouvelle identité à la Chaussée de Louvain.

GRAND PROJET 4: LE PARC EDITH CAVELL ET LA TRANSFORMATION DU QUARTIER

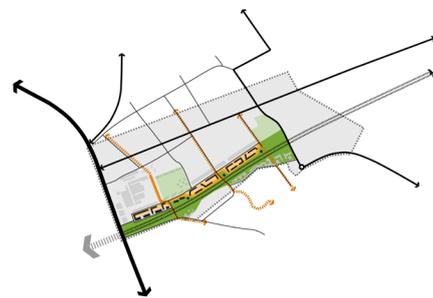
Le quatrième projet concerne l'aménagement d'un parc public sur les terrains verts de la VRT/RTBF. Le but est d'améliorer le cadre de vie et de rendre le quartier plus agréable tant pour les habitants que pour les personnes qui y travaillent, et d'encourager les déplacements à pied et à vélo. En outre des opportunités de construction proposées dans le GP1, le GP4 prévoit la construction de 78.000 m² comprenant un programme urbain mixte sur la réserve de terrains de la VRT/RTBF (sur la partie restante de la zone du parc).

GRAND PROJET 5: MARCEL THIRY COMME POLE D'EQUIPEMENTS ET DE LOISIRS

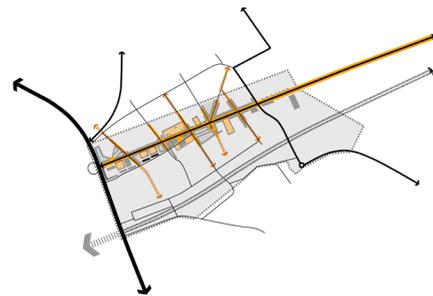
Le cinquième projet propose de transformer la zone dite Marcel Thiry en un pôle dédié aux équipements et aux loisirs. Le projet démontre le potentiel de transformation de certains bureaux, logements et écoles et souligne la nouvelle destination des terrains actuels de la BIM et des Pléiades. Le projet propose également de transférer le dépôt de bus de De Lijn vers le Hof ten Berglaan (du côté de Zaventem). Ceci permettra la création d'une connexion directe avec la Chaussée de Louvain, desservie par un bus en site propre, et l'aménagement d'une sortie en direction de la ville à la hauteur de la Hof ten Berglaan afin d'optimiser le fonctionnement du réseau de De Lijn.



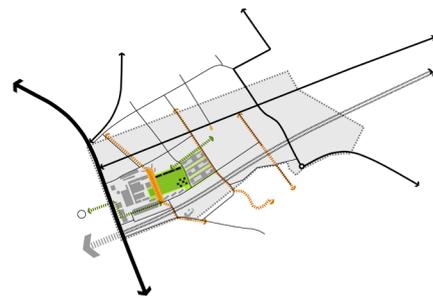
projet 1



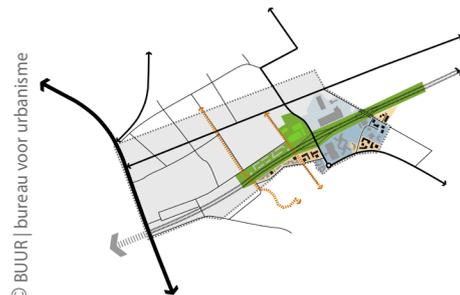
projet 2



projet 3



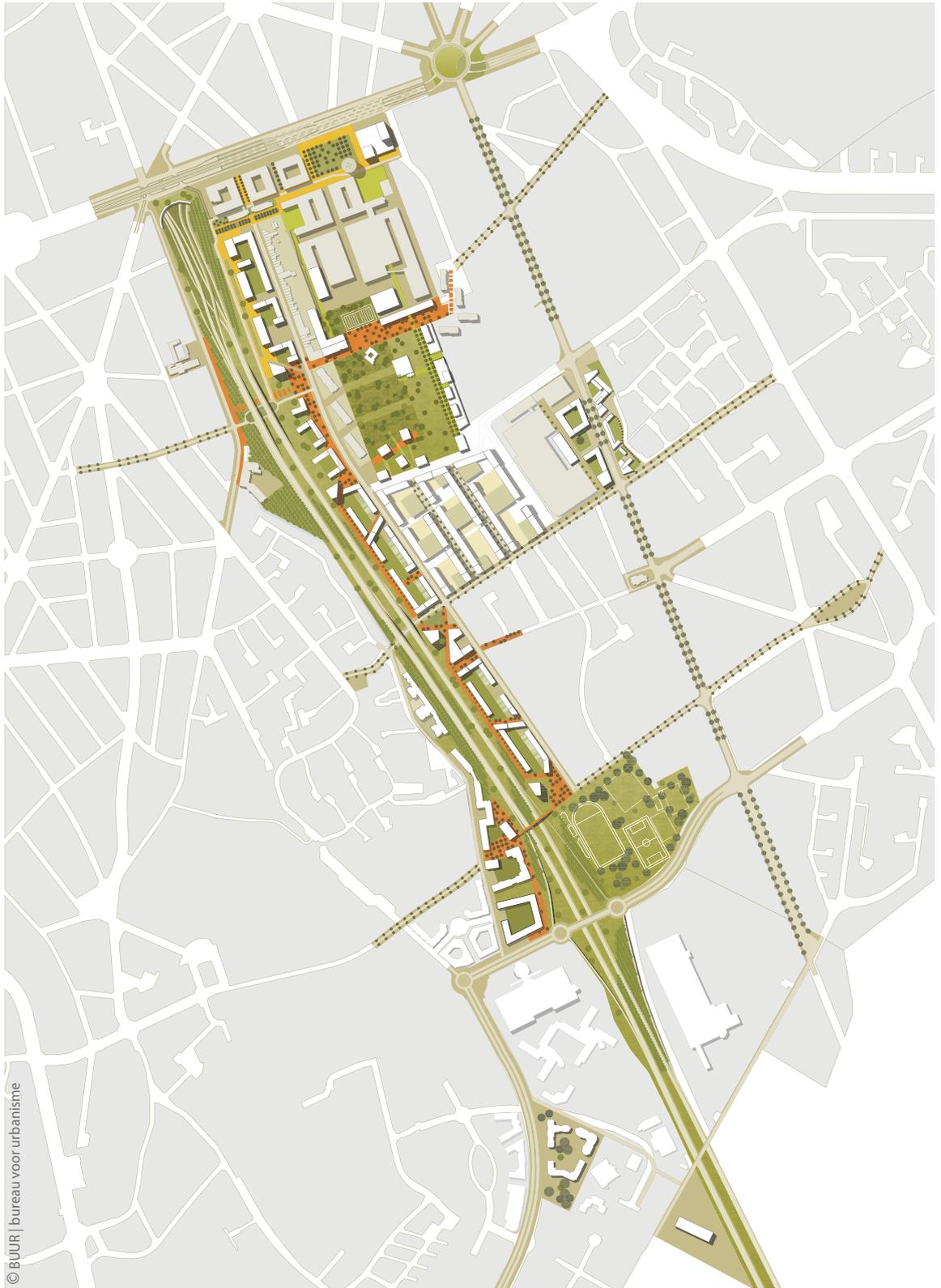
projet 4



projet 5

© BUUR | bureau voor urbanisme

Les 5 grands projets



© BÚUR | bureau voor urbanisme

Plan

ZOOM 1: LE NOUVEAU PARC EDITH CAVELL

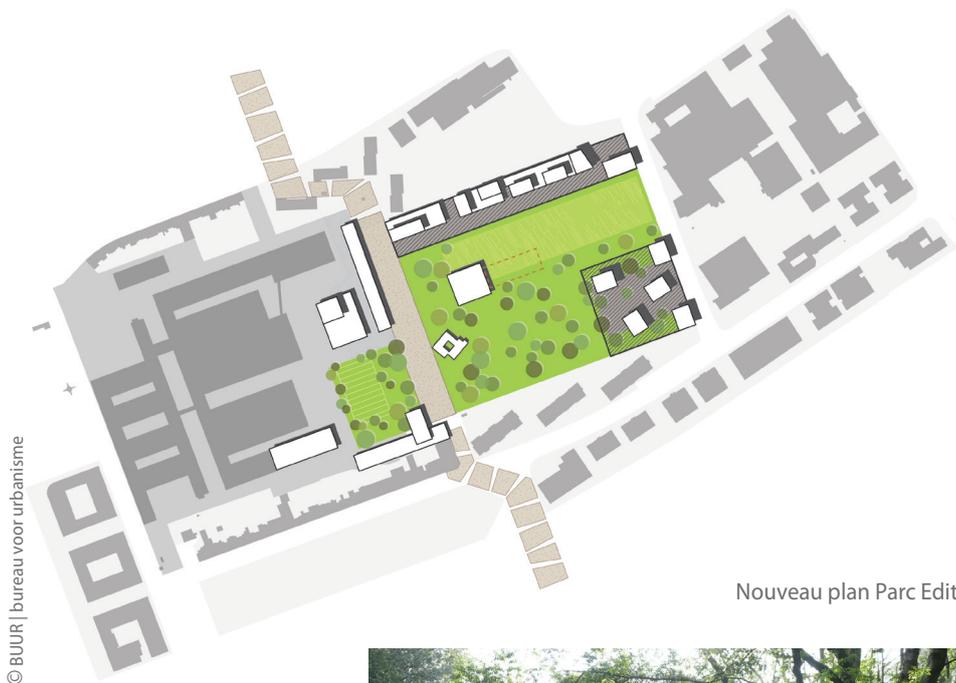
Les terrains verts situés à l'arrière de la VRT et de la RTBF s'étendent sur une superficie d'environ 9 ha. Ils constituent un espace vert unique au sein de la zone et présentent une opportunité exceptionnelle pour le quartier. Le Schéma Directeur propose de rendre 6 ha de ces terrains accessibles au public et d'y aménager un parc régional. Le parc deviendra ainsi le maillon reliant les différentes rues résidentielles actuellement isolées.

Dans la partie restante (un tiers de la superficie totale), la VRT et la RTBF pourront développer des fonctions complémentaires à leurs activités ou développer d'autres fonctions, telles que des logements ou des équipements. Les fonctions de bureaux ne sont pas recommandées du fait que la zone est située à plus d'un kilomètre de distance à pied de la station pré-métro Diamant. Le Schéma Directeur admet un P/S de 1 pour l'ensemble des terrains situés à l'arrière du parc.

ZOOM 2: LA TRANSFORMATION DE LA RUE COLONEL BOURG EN UNE ZONE RESIDENTIELLE

L'aménagement d'un Parkway va fondamentalement transformer l'expérience paysagère à l'entrée de la ville et modifier profondément le caractère des quartiers Paduwa (partie sud), Constellation et Pléiades.

En plus de quelques propositions urbanistiques, le Schéma Directeur autorise une densification importante au sein de la zone afin d'encourager les propriétaires à remplacer les bureaux par des logements. Cette décision permettrait le remplacement des 73.000 m² de bureaux existants par 145.000 m² de logements et d'équipements, ce qui représente une opération économiquement rentable. Le Schéma Directeur propose un projet de référence à titre d'exemple. Celui-ci illustre la possibilité d'atteindre les coefficients de densité suffisants pour garantir la faisabilité du projet à moyen terme. Il démontre également qu'il est possible d'intégrer une qualité haute résidentielle durable à travers une grande mixité de typologies (maisons unifamiliales compris).



© BUUR | bureau voor urbanisme

Nouveau plan Parc Edith Cavell avec les zones constructibles





L'autoroute sera transformée en un boulevard très vert avec un caractère particulier et fondamental: il n'y a pas d'intersections et le flux continue ininterrompu jusqu'au trois rotondes de Montgomery, Schuman et Meiser.



Section Parkway de Bruxelles - Rue Colonel Bourg

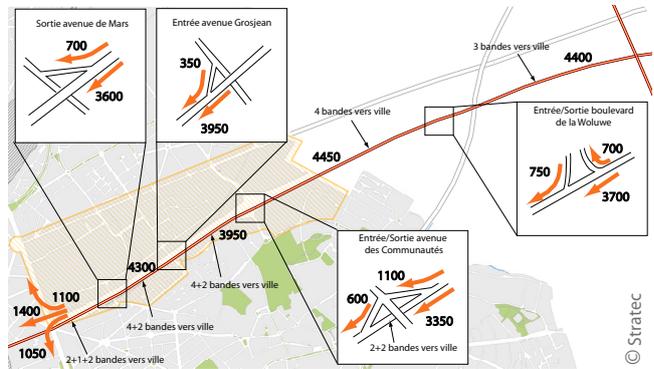
ZOOM 3: TRANSFORMATION DE LA E40 EN UN BOULEVARD URBAIN

La E40 pénètre en profondeur dans le tissu urbain de Bruxelles et y crée une barrière forte. Celle-ci est encore renforcée par la présence de bureaux le long de la voirie qui constitue une rupture avec l'échelle et la typologie des quartiers voisins que les accueillent. L'objectif du GP2 est double: améliorer à la fois l'image de l'entrée de Bruxelles et la qualité de vie des quartiers environnants. C'est pour cette raison que la zone de projet intègre tant la voirie que les terrains aux alentours, notamment la Rue Colonel Bourg.

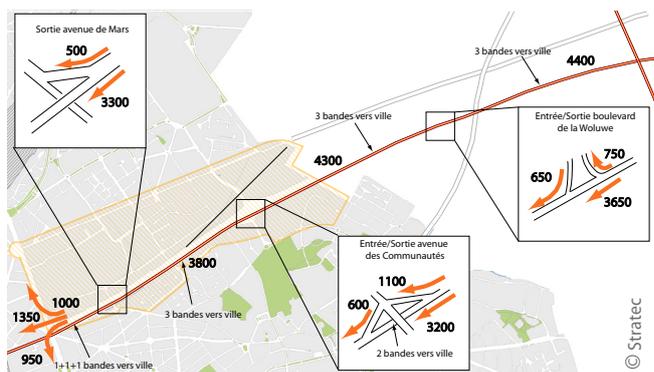
En partant de la capacité actuelle de la E40 (3 bandes donnant accès au Ring et 3 bandes venant de la E40 en direction de respectivement Schuman, Montgomery et Meiser) et abstraction faite de la réalisation éventuelle du Plan de Mobilité Régional (IRIS 2), il est clair que le nombre actuel de 6 bandes est disproportionnel. Trois bandes pour le trafic entrant et 4 bandes pour le trafic sortant devraient suffire à absorber les flux de trafic tant actuels que futurs. Le Schéma Directeur a analysé les aspects techniques de ces propositions. En comparant les résultats de la simulation avec la variante de référence (sans rétrécissement, selon le plan IRIS 2), on constate que dans les deux cas, le trafic sur la E40 durant l'heure de pointe du matin reste quasi identique.

En d'autres mots, le rétrécissement proposé de la E40 et sa transformation en boulevard urbain n'ont aucun impact sur la situation routière proposée par le plan IRIS 2. La faisabilité et l'opportunité de la proposition devront encore être affinées à mesure que le plan IRIS 2 deviendra plus ambitieux dans la réalisation de ses objectifs qui consistent entre autre à réduire l'utilisation de la voiture au sein de la Région de Bruxelles Capitale.

Finalement, le Schéma Directeur propose le réaménagement simultanée de la E40 et de la Rue Colonel Bourg au sein d'une stratégie générale dans laquelle infrastructure, espace public et développement immobilier seront développés d'une manière intégrée et paysagère.



Variante IRIS 2: La E40 non redimensionnée en entrée de ville en 2015 - Flux 8-9u en evp/h (STRATEC)



Variante proposition: Le redimensionnement de la E40 en entrée de la ville en 2015 en evp/h (STRATEC)



Cette carte indique les différences de flux entre la variante de référence et la variante proposée. Les traits bleus indiquent une diminution du trafic et les traits verts une augmentation (STRATEC).

© BUUR | bureau voor urbanisme



préfiguration Chaussée de Louvain

© BUUR | bureau voor urbanisme



Préfiguration Parkway de Bruxelles