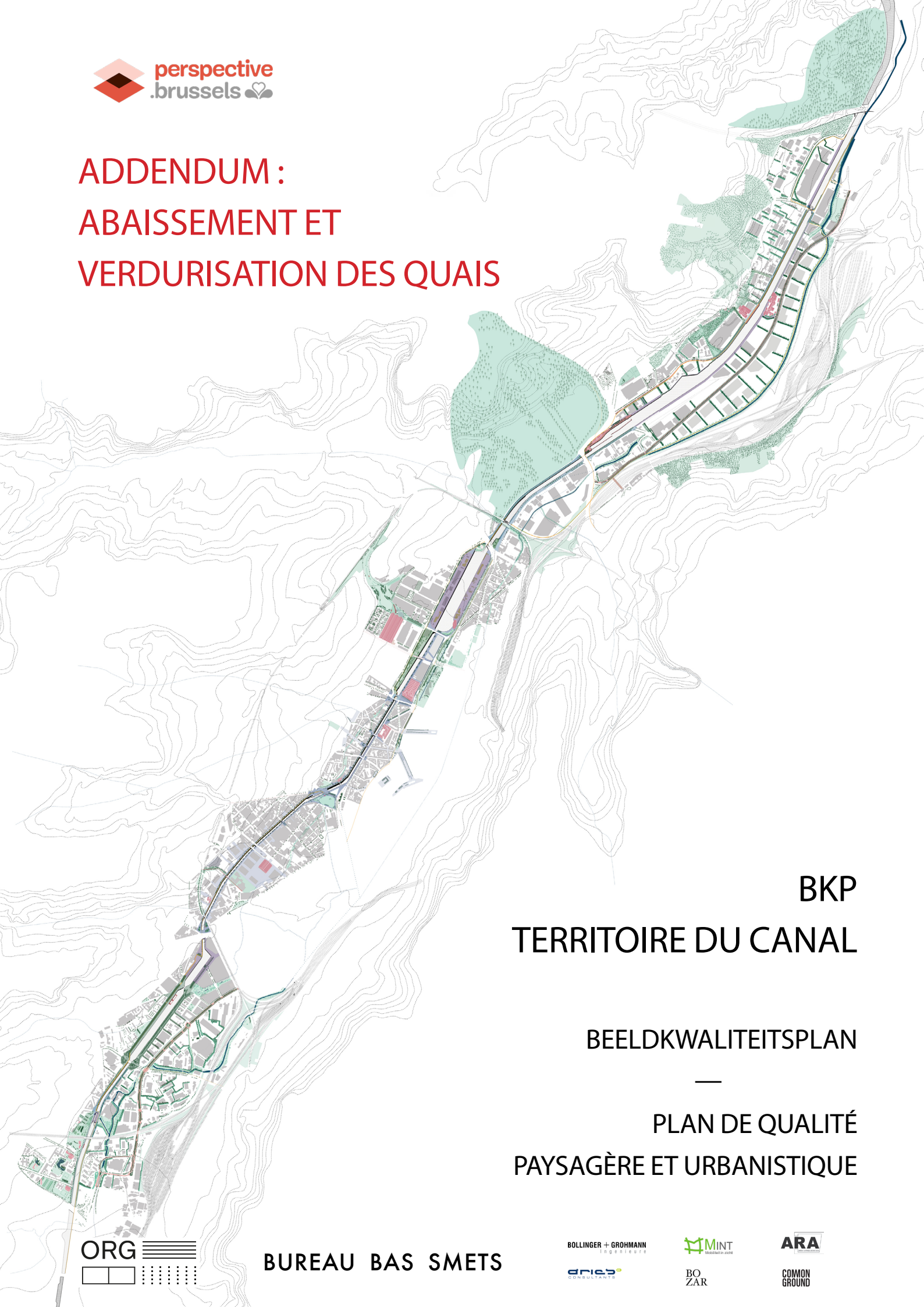


ADDENDUM : ABAISSEMENT ET VERDURISATION DES QUAIS



BKP
TERRITOIRE DU CANAL

BEELDKWALITEITSPLAN

—
PLAN DE QUALITÉ
PAYSAGÈRE ET URBANISTIQUE

COLOPHON

Cette mission a été attribuée via la centrale de marchés de perspective.brussels pour le Beeldkwaliteitsplan pour l'espace public de la territoire du canal (BKP)

MAÎTRE D'OUVRAGE



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

Chargé de projet:
Sven Verammen

BUREAU D'ÉTUDES

A.M. ORG2/BBS

Koolmijnenkaai 30-34 Quai des Charbonnages
1080 Brussels

Chefs de projet:
Yannick Vanhaelen (ORG) & Simona Nikova (BBS)

ORG Urbanism & Architecture
info@orgpermod.com



BUREAU BAS SMETS
bureau@bassmets.be

B U R E A U B A S S M E T S

BOLLINGER + GROHMANN
In g e n i e u r e

BOLLINGER + GROHMANN
Boulevard de l'Empereur, 24
1000 Bruxelles
office@bollinger-grohmann.fr

INTRODUCTION

Dans sa Déclaration de Politique Générale, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souligne la volonté de renforcer les relations entre espace public, eau et nature dans le territoire du canal.

Une étude de faisabilité de l'abaissement et de la verdurisation des quais au sein du canal a dès lors été réalisée afin de vérifier ces potentiels et de compléter le Beeldkwaliteitsplan (BKP) avec une série d'ambitions et de recommandations spécifiques.

Cet addendum reprend les compléments qui seront intégrés au BKP lors de sa prochaine actualisation.

Ces compléments synthétisent les conclusions de l'étude de faisabilité dans la structure du Beeldkwaliteitsplan et permettent aux différents acteurs concernés d'en prendre connaissance, et de les intégrer dans leurs projets avant que cette actualisation ne soit réalisée.

La liste ci-contre reprend les parties du BKP, chapitres et pages, qui connaîtront une modification suite aux conclusions de l'étude de faisabilité. Les ambitions et recommandations présentées dans cet addendum s'ajoutent ou précisent les recommandations présentées actuellement dans le Beeldkwaliteitsplan.

Les compléments présentés dans cet addendum portent sur les parties suivantes du BKP:

CONTINUE C-1 IDENTITE ET USAGE DU CANAL

Ambition 4: Profiter de la voie d'eau et de ses quais

- pages **74–75**: adaptation figure C1-7 et texte p.75
- page **78**: correction figure C1-8
- ajout de quatre pages supplémentaires: "abaisser des quais pour améliorer la relation à la voie d'eau" et "gabarits minimaux d'abaissement de quai et verdurisation".

CONTINUE C-3 PAYSAGE ET DURABILITE

Ambition 3: Renforcer les réseaux écologiques

- page **169**: développement de la partie "diversifier les biotopes présents le long du canal".

Ambition 4: Gérer les eaux pluviales de manière intégrée

- pages **172–173**: ajout de deux typologies d'espaces publics pour la gestion des eaux sur les quais abaissés.

SOUS-ZONE D-1 RIVE GAUCHE

Ambition 3: Aménager un parc linéaire sur le quai pour la quartier (pages **187-189**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

SOUS-ZONE D-2 PLAINE INDUSTRIELLE SUD

Ambition 4: Qualifier la rive droite du canal (pages **213-215**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

SOUS-ZONE D-3 BASSINS BIESTEBROECK ET BATELAGE

Ambition 1: Réinventer les quais du bassin Biestebroeck comme zones à usages mixtes (pages **222-225**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement des quais.

SOUS-ZONE D-4 QUARTIER ABC

Ambition 1: Aménager le Pont de Cureghem comme un véritable espace public (pages **242-244**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

Ambition 3: Améliorer la relation à l'eau des espaces publics de la Porte de Ninove (pages **248-249**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

SOUS-ZONE D-6 BASSINS BECO ET VERGOTE

Ambition 2: Valoriser le bassin Vergote comme coeur des activités portuaires urbaines (pages **289-297**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

SOUS-ZONE D-8 AVANT-PORT ET SCHAERBEEK-FORMATION

Ambition 4: Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative (pages **346-347**)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

ADAPATION

CONTINUITE C-1

- pages 74: adaptation figure C1-7

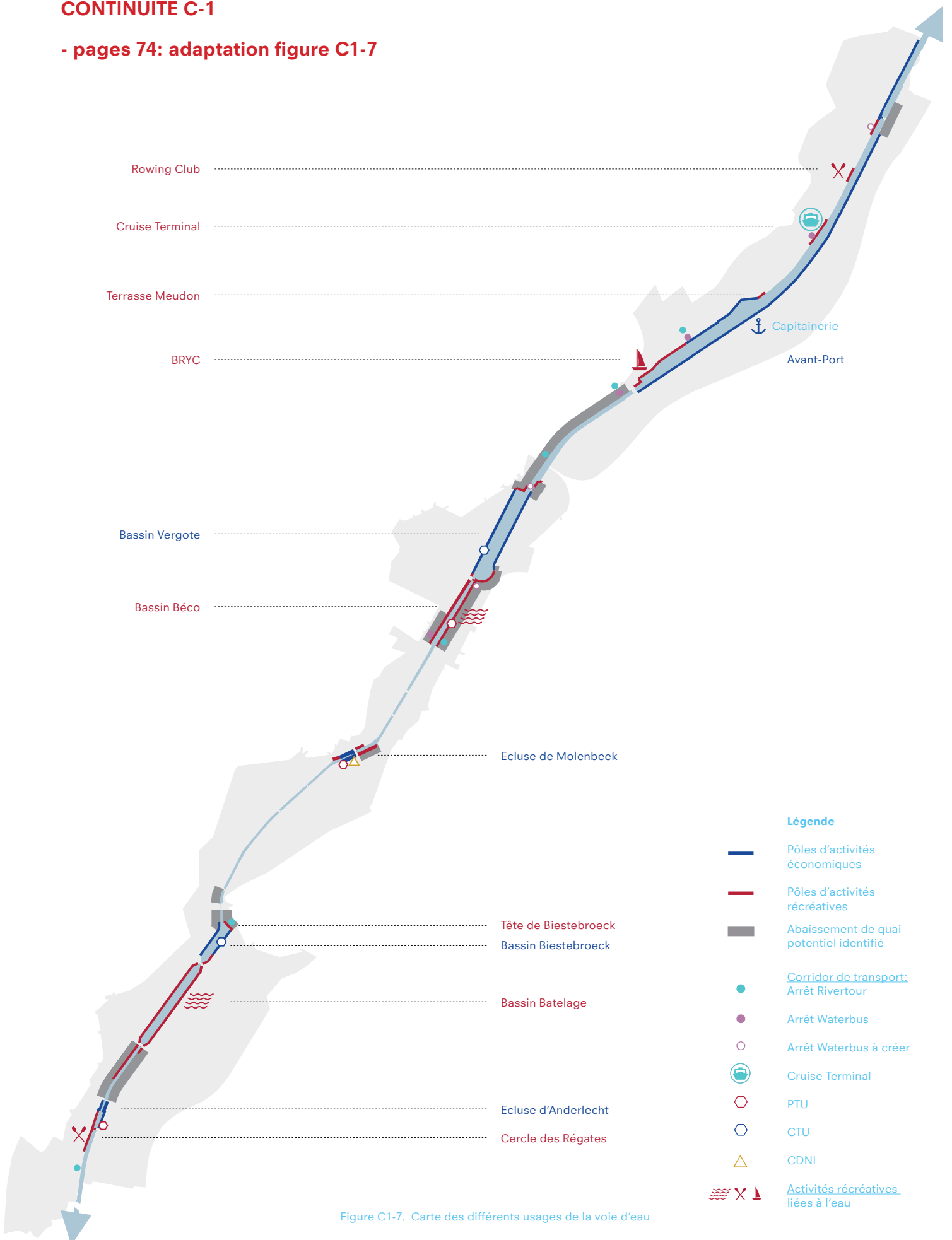


Figure C1-7. Carte des différents usages de la voie d'eau

AMBITION 4

PROFITER DE LA VOIE D'EAU ET DE SES QUAIS

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

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

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

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

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

Enfin, le BKP préconise d'abaisser certaines portions de quai pour y créer des espaces publics dédiés aux modes actifs. Ces espaces peuvent accueillir des activités récréatives et urbaines dans un cadre apaisé et verdurisé plus proche de la voie d'eau.

CORRECTION

CONTINUITE C-1

- page 78: correction figure C1-8

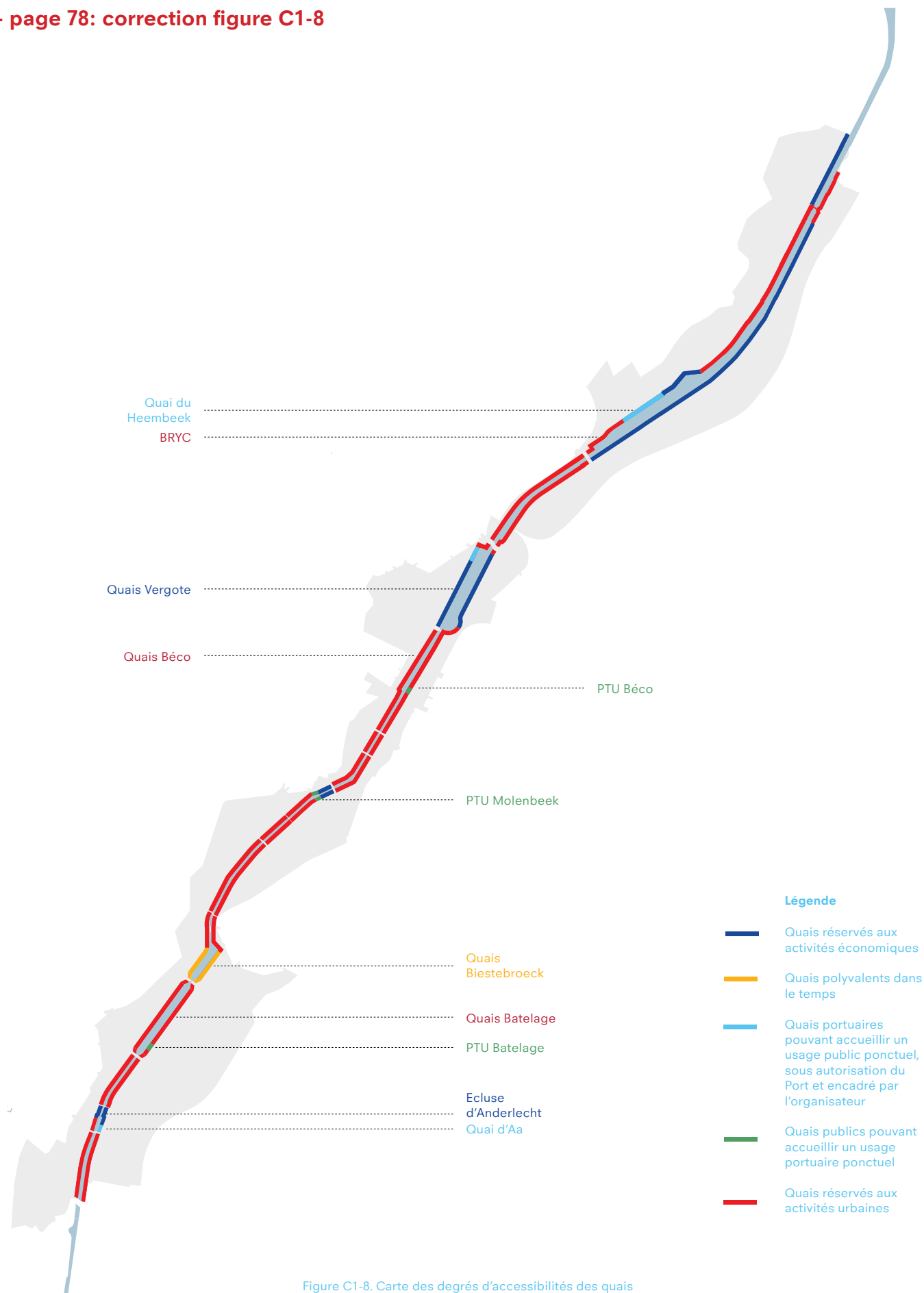


Figure C1-8. Carte des degrés d'accessibilités des quais

CLARIFIER LES DEGRÉS D'ACCESSIBILITÉ DES QUAIS

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

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

RECOMMANDATIONS

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

COMPLEMENT
CONTINUITE C-1

- page 79a : ajout

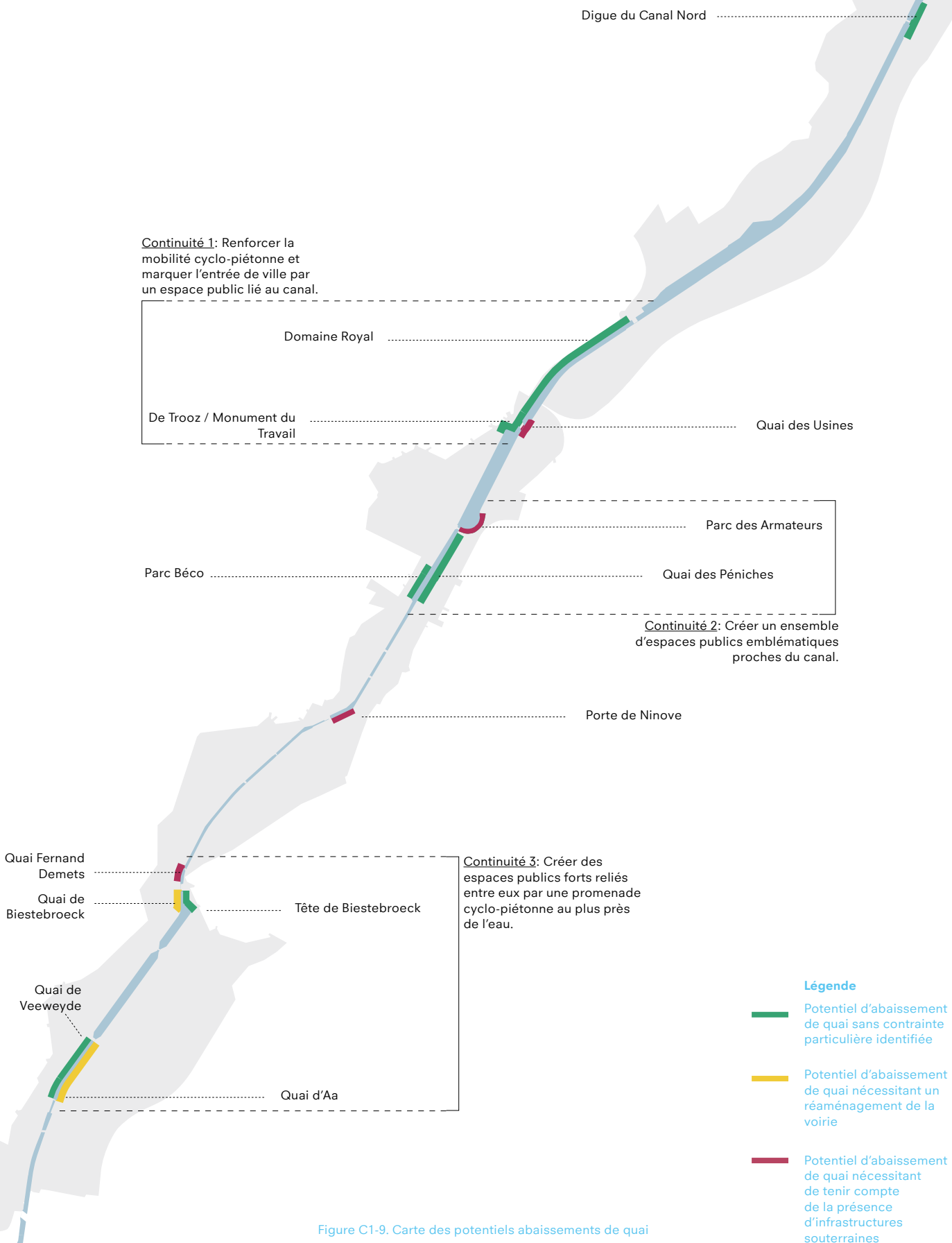


Figure C1-9. Carte des potentiels abaissements de quai

ABAISSEMENT DES QUAIS POUR AMÉLIORER LA RELATION À LA VOIE D'EAU

Au sein des quais accessibles au public, le BKP préconise d'améliorer la relation à la voie d'eau par l'abaissement de certaines portions des quais du canal. Ces abaissements permettraient de créer des espaces publics apaisés, isolés des flux automobiles, permettant d'accueillir des activités récréatives et/ou de mobilité actives en profitant d'une proximité physique avec la voie d'eau.

Des abaissements de quai potentiels — à la fois possibles spatialement, techniquement et souhaitables au vu de leur intérêt urbain — sont proposés par le BKP (Figure C1-9, p.80). Trois catégories ont été identifiées:

- les abaissements de quai pouvant être réalisés sans que des contraintes particulières aient été identifiées ;
- les abaissements de quai nécessitant un réaménagement de la voirie attenante ;
- les abaissements de quai nécessitant de tenir compte de la présence d'infrastructures souterraines importantes.

Au sein des abaissements potentiels identifiés, trois continuités ont été mises en évidence (Domaine Royal, Bassin Beco et Biestebroeck). Ces continuités offrent chacune un potentiel de promenade continue ainsi que des abaissements larges ponctuels pouvant accueillir divers usages publics.

Les abaissements potentiels sont traités dans les sous-zones correspondantes. Les recommandations générales, par rapport aux gabarits minimaux et à la verdurisation des abaissements de quais sont détaillées dans les pages suivantes.

RECOMMANDATIONS

- L'opportunité d'abaisser les portions de quai identifiées doit être étudiée.
- L'abaissement de quai doit valoriser la relation de l'espace public à la voie d'eau. Il devrait rapprocher les usagers du niveau de l'eau.
- L'abaissement doit s'inscrire dans le volume du mur de quai existant en ne peut en aucun cas réduire la passe navigable.
- La continuité des abaissements doit être favorisée. La coordination des différents abaissements identifiés au sein d'une même continuité doit être garantie en termes de niveaux, de matérialité et de programmation.
- Certaines portions des voiries devraient être réaménagées pour permettre l'abaissement de certaines portions de quai participant à une continuité plus large.
- Les voiries pourraient être réaménagées pour permettre un abaissement de quai ponctuel.
- L'abaissement ne devrait pas diminuer la qualité et la sécurité de l'aménagement du niveau haut (espace public primaire).
- La présence éventuellement d'infrastructures souterraines, notamment de collecteurs et/ou de déversoirs, doit être prise en compte et étudiée avec leur gestionnaire.
- Les matériaux choisis pour les nouveaux dallages et parements des quais abaissés doivent viser à renforcer l'homogénéité entre les portions de quais du canal, et entre quai haut et quai bas. La réutilisation des matériaux existant doit être étudiée. Voir (Murs de quais, p.67).
- Des balustrades doivent être prévues sur les quais haut et bas. Elles sont conformes à (Balustrades et couvre-murs, p.69).
- L'abaissement de quai doit prévoir une gestion intégrée des eaux de pluies. Voir (Gérer les eaux pluviales de manière intégrée, p.173).
- Un plan de gestion et d'entretien doit être élaboré.
- Les principes de sécurité édictés par le Port doivent être respectés.

GABARITS MINIMAUX D'ABAISSEMENT DE QUAI ET VERDURISATION

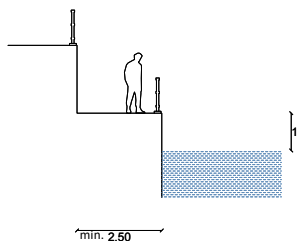


Figure C1-10. Largeur minimale pour une promenade piétonne simple

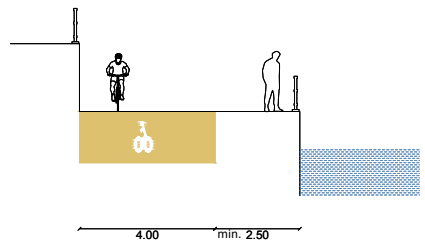


Figure C1-11. Largeur minimale pour une promenade piétonne et piste cyclable

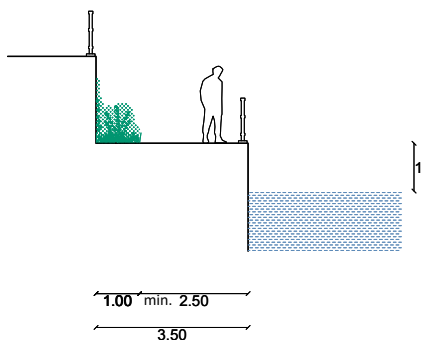


Figure C1-12. Largeur minimale pour une promenade piétonne verdurisée

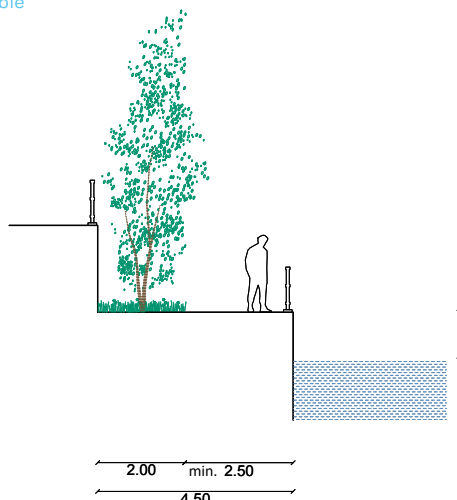


Figure C1-13. Largeur minimale pour une promenade piétonne plantée

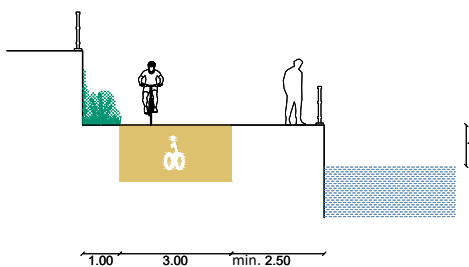


Figure C1-14. Largeur minimale pour une promenade piétonne et piste cyclable verdurisée

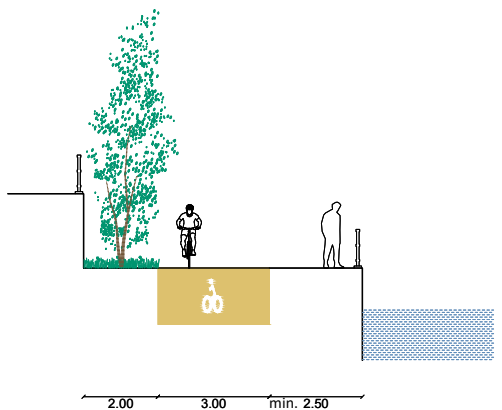


Figure C1-15. Largeur minimale pour une promenade piétonne et piste cyclable plantée

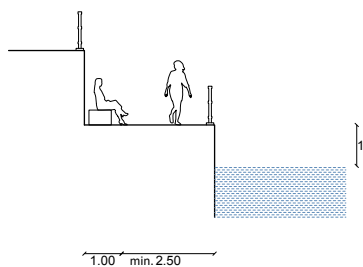


Figure C1-16. Largeur minimale pour une promenade piétonne avec assise

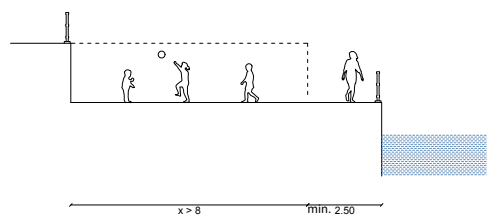


Figure C1-17. Largeur minimale pour un espace ludique ou sportif et une promenade piétonne

COMPLEMENT

CONTINUITÉ C-1

- page 79d : ajout

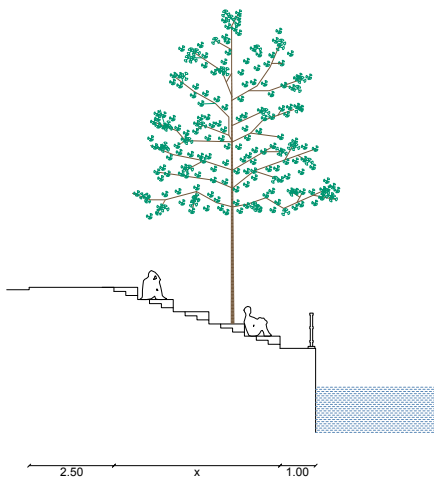


Figure C1-18. Largeur minimale pour un espace de séjour

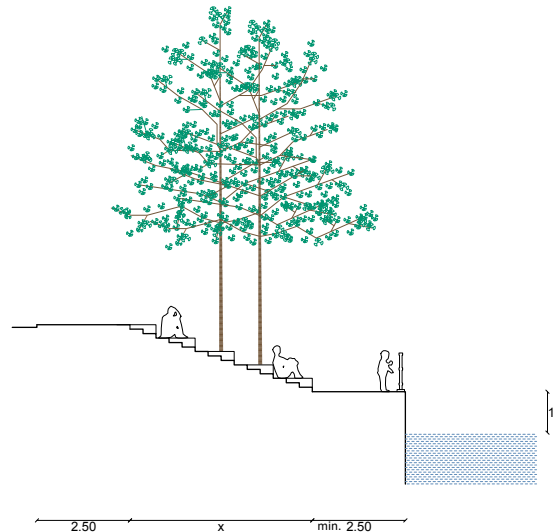


Figure C1-19. Largeur minimale pour un espace de séjour avec une promenade piétonne

RECOMMANDATIONS

- La hauteur idéale recherchée entre le niveau de l'eau et le quai abaissé est de 1 m, hauteur à laquelle une proximité avec l'eau est créée sans inciter à la baignade.
- La largeur du quai abaissé doit permettre la sécurité, une accessibilité universelle et la mise en place d'usages pertinents avec la situation urbaine.
- Pour un abaissement accueillant une promenade piétonne simple, la largeur totale du quai abaissé doit être de 2,50 m au minimum, dont 2 m sans obstacle.
- Si l'abaissement accueille une piste cyclable bidirectionnelle, une largeur de 3 m minimum doit être ajoutée à celle de l'espace piéton. Si la piste cyclable est placée directement contre le mur de quai, une largeur supplémentaire minimale de 4 m doit être prévue.
- En général, l'accessibilité du quai abaissé doit être universelle (rampe de maximum 4%). Dans le cas d'un abaissement ponctuel et limité dans l'espace de type gradin, il peut être dérogé à cette accessibilité universelle si l'abaissement ne fait pas partie d'une continuité piétonne ou cycliste. Dans ce cas, la largeur entre la dernière marche des gradins et le mur de quai peut être inférieure à 2,50 m.
- Une verdurisation du quai abaissé devrait être prévue. Si la largeur de la zone de plantation est inférieure à 2 m, elle est constituée de plantations basses. Si sa largeur est supérieure ou égale à 2 m, elle devrait accueillir des arbres.
- Toutes les essences de plantations des quais abaissés doivent respecter (*Plantations*, p.106), en particulier, les espèces préconisées d'arbres et de plantes vivaces et bulbeuses.
- Les zones vertes d'au moins 1 m de large doivent avoir au moins 4 m de longueur. Elles doivent être plantées de manière variée de vivaces, graminées, plantes bulbeuses et de petits arbustes. Les plantations peuvent atteindre une hauteur maximale de 90 cm et leur entretien doit permettre à leur forme naturelle de se développer.
- Les zones vertes d'au moins 2 m de large doivent avoir au moins 6 m de longueur. Elles doivent être plantées d'arbres en bosquets. La sélection des espèces à planter devrait garantir une visibilité de la voie d'eau depuis l'espace public 'haut'.
- La distance entre deux zones de plantations d'arbres est au maximum de 6 m.
- Dans le cas d'un aménagement de type gradins minéraux, des arbres doivent être plantés en bosquets irréguliers au sein des gradins. Les fosses de plantation devraient être connectées.
- Dans le cas d'un aménagement de type gradins verdurisés, des arbres doivent être plantés en bosquets irréguliers au sein des gradins. Les gradins verdurisés pourraient être plantés de graminées et/ou vivaces pour créer des zones plus 'sauvages' et améliorer la valeur écologique.
- Une bande minimale de 6 m derrière le futur mur de soutènement doit être prévue lors du chantier d'un abaissement de quai. Si ce n'est pas envisageable et que l'emplacement des impétrants le permet, il est possible d'utiliser des parois de palplanches avec tirants d'ancrage. Dans ce cas, une bande de 4,40 m de large doit être prévue dans l'espace à rendre disponible pour le chantier.
- Les éléments de mobilier doivent respecter (*Mobilier*, p.112).

COMPLEMENT
CONTINUITÉ C-3

- page 169: développement de la partie "diversifier les biotopes présents le long du canal".

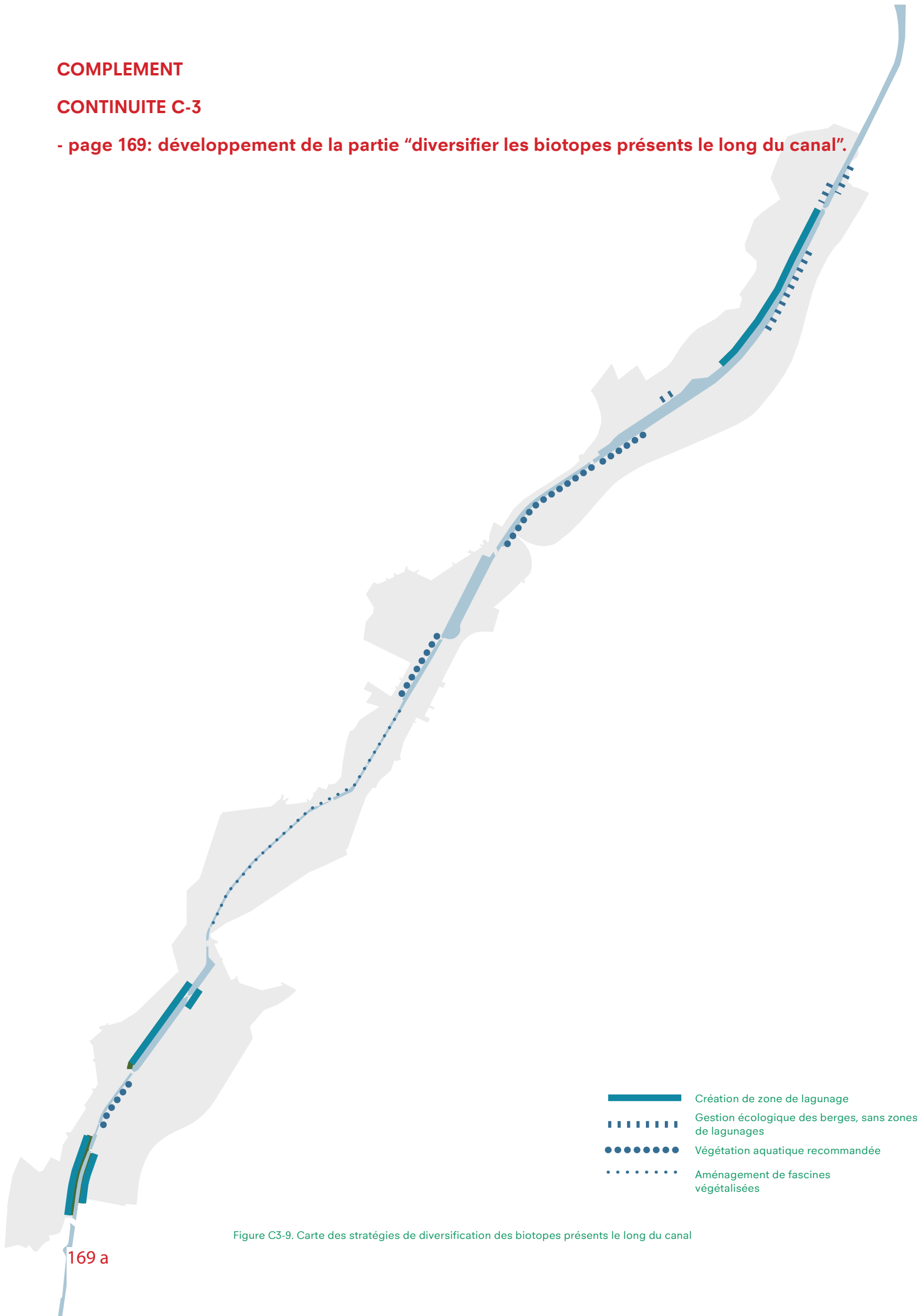


Figure C3-9. Carte des stratégies de diversification des biotopes présents le long du canal

COMPLEMENT

CONTINUITÉ C-3

- page 169: développement de la partie "diversifier les biotopes présents le long du canal".

DIVERSIFIER LES BIOTOPES PRESENTS LE LONG DU CANAL

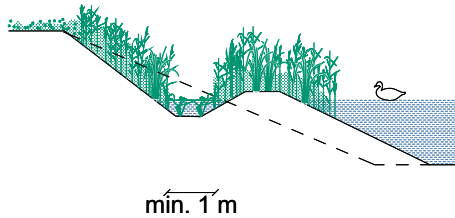


Figure C3-10. berge verdurisée, légèrement pentue avec zone de lagunage

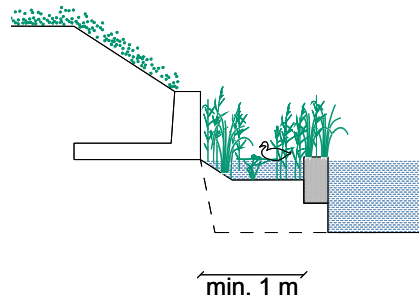


Figure C3-11. berge verdurisée, fortement pentue avec zone de lagunage

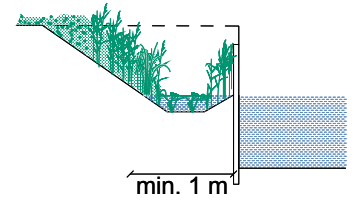


Figure C3-12. zone de lagunage aménagée derrière un mur de quai existant perforé

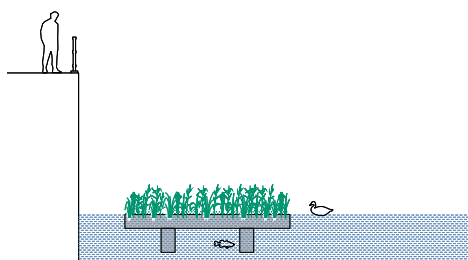


Figure C3-13. île flottante

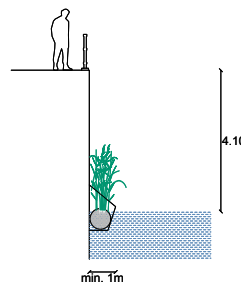


Figure C3-14. fascines végétalisées

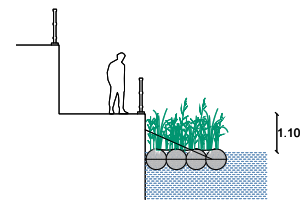


Figure C3-15. fascines végétalisées

RECOMMANDATIONS

GÉNÉRAL

- Considérer la diversité écologique des espèces et des biotopes à l'échelle de l'ensemble du canal, par exemple en imposant des quantités minimales et maximales pour certaines espèces végétales.
- Le rôle de corridor écologique du canal devrait être renforcé par des interventions sur les berges et sur l'eau. Celles-ci doivent viser à développer et à diversifier les biotopes, et à améliorer la qualité de l'eau.

NATURALISER LES BERGES

- Les berges doivent être aménagées de manière écologique et la création de zone de lagunage doit être étudiée.
- Des zones de lagunages devraient être aménagées le long des berges légèrement pentues, notamment sur la rive gauche du Bassin de Batelage et sur la rive droite, autour du Pont Marchant.
- La possibilité de créer des zones de lagunage devrait être étudiée pour les berges fortement pentues, notamment au nord: sur la rive gauche, le long de Chaussée de Vilvorde; au sud : sur les deux rives au sud de l'écluse de Molenbeek, voir Fig. C3-9 Carte des stratégies de diversification des biotopes présents le long du canal.
- Une zone de lagunage doit avoir, au minimum, une profondeur variable entre 0,1 et 0,5m, une largeur de 1m et une longueur de 10m.
- La possibilité d'une gestion écologique

(même temporaire) des berges non-accessibles doit être étudiée.

- La création de zones de lagunage doit prendre en compte la navigation commerciale et les principes de sécurité édictés par le Port. Elles doivent respecter (Clarifier les usages de la voie d'eau, p.77).
- Un plan de gestion doit être prévu. Si au niveau du projet, la création des zones de lagunages n'est pas possible, la réalisation des îles flottant, ou similaire, à ces endroits doit être étudié.

VÉGÉTATION AQUATIQUE

- La possibilité d'aménager des jardins et/ou îles flottants sur le canal doit être étudiée, par exemple au niveau du Bassin Béco, du Quai des Usines ou du Quai d'Aa. Ces interventions ne peuvent pas gêner la navigation commerciale.
- La possibilité d'aménager des fascines végétalisées étroites attachés aux murs des quais entre le Bassin Béco et le Bassin Biestebroek devrait être étudiée. Ces interventions ne peuvent pas gêner la navigation commerciale.
- Les jardins et/ou îles flottants doivent être déplaçables. Les systèmes de fixation doivent être robuste, durable et non-visibles depuis les espaces publics attenants. Leur forme et apparence doivent être 'organiques' et 'naturelles'.
- Un plan de gestion et la collecte de déchets doit être prévu.

COMPLEMENT

CONTIUIITE C-3

- pages 172—173: ajout de deux typologies d'espaces publics pour la gestion des eaux sur les quais abaissés.

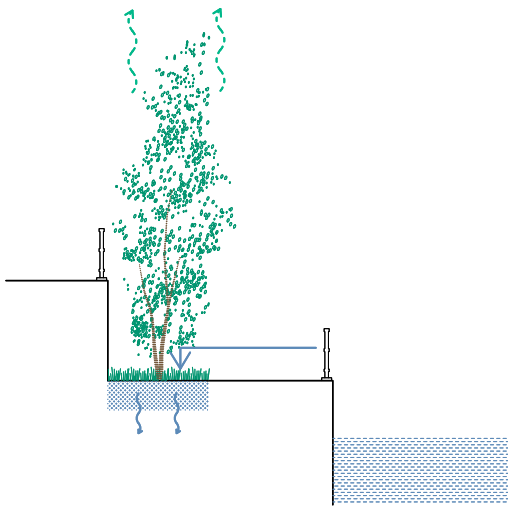


Figure C3-20. Quais abaissés

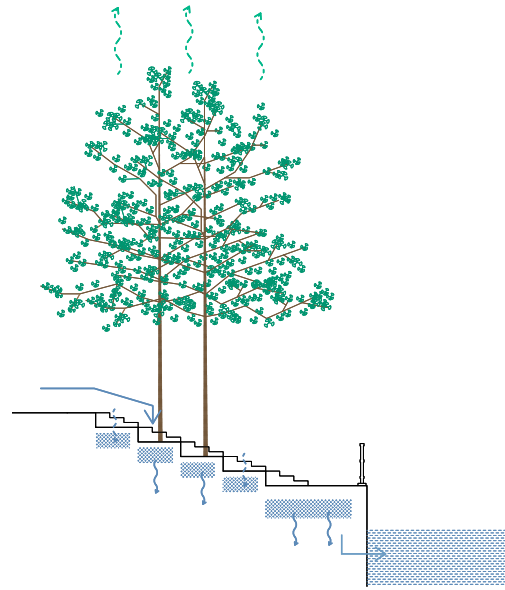


Figure C3-21. Quais abaissés à plusieurs niveaux

RECOMMANDATIONS

QUAIS ABAISSÉS

- Une fondation adaptée —possédant une capacité de tamponnage— doit être prévue sous les quais abaissés.
- La mise en oeuvre de cette fondation et de ses couches supérieures et inférieures doivent maximiser l'infiltration de l'eau.
- Une quantité maximale d'eau pluviale doit être dirigée vers ce volume de tamponnage, via les zones de plantations.
- L'eau pluviale ne rejoint jamais le réseau d'égouts séparatifs.
- Des débordements, trop-pleins ou une évacuation retardée du volume de tamponnage doivent être dirigés vers le canal.
- Les débordements, trop-pleins ou évacuations retardées devraient être aménagés sous le niveau d'eau du canal ou par ruissellement superficiel lors des fortes pluies.
- Un débordement temporaire sur l'espace public peut être accepté pour les pluies à occurrence de 20 ans ou plus.
- Lorsque l'abaissement est composé de plusieurs niveaux, comme par exemple pour un aménagement de type gradins, les différents niveaux et leur fondation doivent être aménagés et doivent être reliés les uns aux autres pour permettre la gestion intégrée des eaux pluviales.
- La surface des zones perméables devrait être maximisée, ainsi que les plantations.

SOUS-ZONE D-1 RIVE GAUCHE

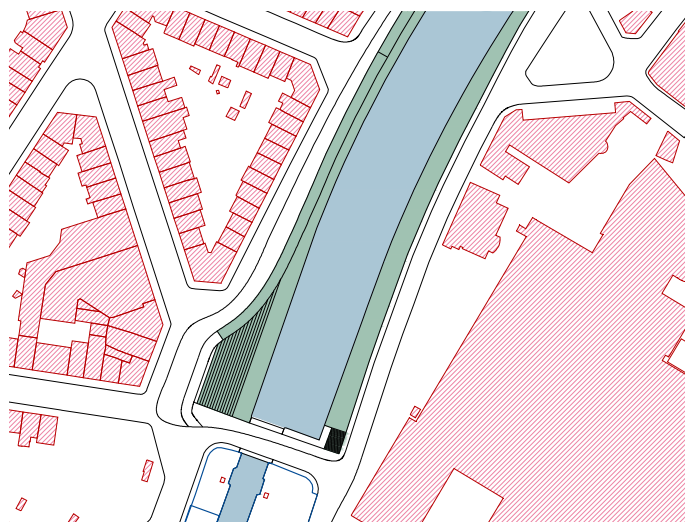
Ambition 3: Aménager un parc linéaire sur le quai pour la quartier (pages 187-189)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.



RECHERCHES PAR LE PROJET

Une variante de l'aménagement du Parc Paepsem pourrait être de l'intégrer dans un réaménagement plus ambitieux du quai de Veeweyde. Celui-ci présente en effet un potentiel d'abaissement permet d'offrir aux quartiers adjacents une relation privilégiée à l'eau.



Dans cette variante, une longue promenade cyclo-piétonne verdurisée pourrait être imaginée entre la rue Arthur Dehem et la partie carrossable du quai de Biestebroeck, juste avant le Pont Paepsem.

L'élargissement situé côté rue Arthur Dehem et l'écluse d'Anderlecht pourrait quant à lui accueillir un aménagement avec des gradins, permettant d'observer le fonctionnement de l'écluse, comme illustré ci-contre.

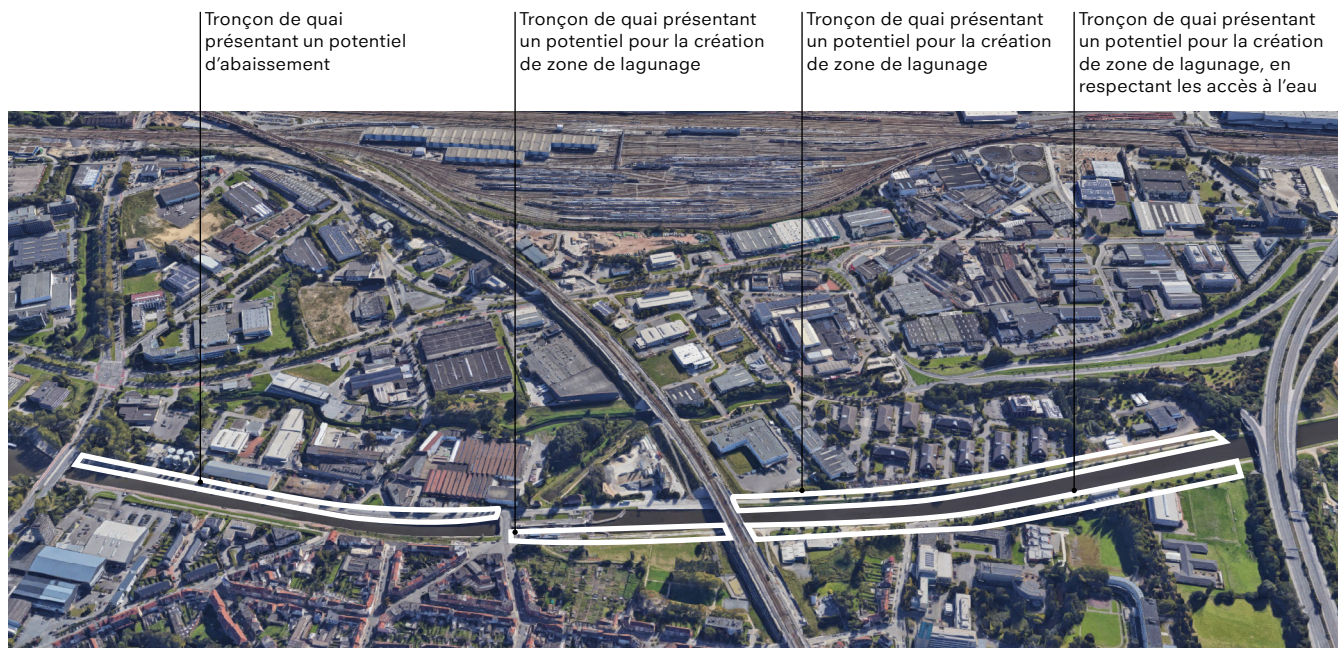
RECOMMANDATIONS

- L'abaissement du tronçon du quai de Veeweyde pourrait être étudié.
- L'abaissement doit tenir compte de la présence de l'itinéraire cyclable RER.
- L'abaissement doit viser à créer une continuité
- et un aménagement cohérent entre la rue Arthur Dehem et le quai de Biestebroeck.
- Les recommandations d'un abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#)).

SOUS-ZONE D-2 PLAINE INDUSTRIELLE SUD

Ambition 4: Qualifier la rive droite du canal (pages 213-215)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.



RECHERCHES PAR LE PROJET

RECHERCHE PAR LE PROJET

Le tronçon nord du quai d'Aa, entre l'écluse d'Anderlecht et le Pont Paepsem, présente un potentiel d'abaissement. Cet abaissement pourrait offrir un espace qualitatif, séparé et dédié aux modes actifs. Il nécessite néanmoins un réaménagement de la voirie dont la compatibilité avec les activités économiques multiples et variées, et le potentiel de transbordement eau-route doit être vérifiée.

Le tronçon longeant le parc des Colombophiles correspondant à la rue des Bâteliers (rive gauche) et celui du quai d'Aa au sud du pont ferroviaire (rive droite), présentent quant à eux un potentiel pour l'aménagement de zone de lagunage permettant de diversifier les biotopes et d'améliorer la qualité paysagère et la qualité phytosanitaire de l'eau du canal. Ces zones de lagunage pourraient offrir un cadre paysager qualitatif le long de l'itinéraire cyclable RER présent sur la rive droite, et permettre de lier le parc des Colombophiles et son public à la biodiversité du canal.

RECOMMANDATIONS

- L'abaissement du tronçon nord du quai d'Aa pourrait être étudié.
- Dans le cas d'un abaissement, la voirie doit être réaménagée.
- Les recommandations d'un abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#)).
- La compatibilité de l'abaissement avec la présence des activités économiques et du potentiel de transbordement eau-route doit être vérifiée.
- La création de zones de lagunage le long du tronçon sud du quai d'Aa et de la rue des Bâteliers devrait être étudiée.
- Les recommandations visant à diversifier les biotopes présents le long du canal doivent être suivies, voir ([Diversifier les biotopes présents le long du canal, p.169](#)).

SOUS-ZONE D-3 BASSINS BIESTEBROECK ET BATELAGE

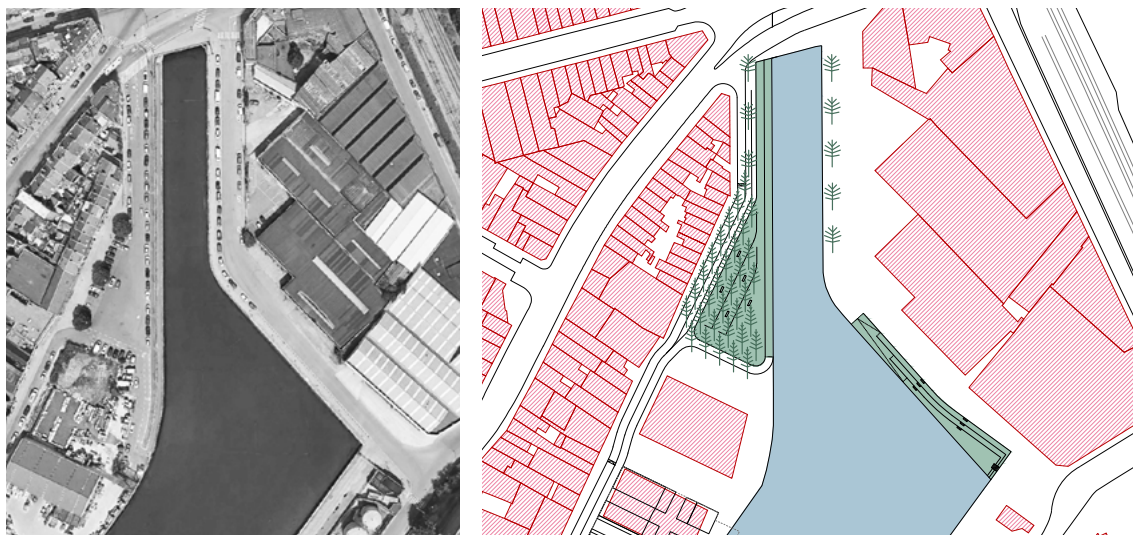
Ambition 1: Réinventer les quais du bassin Biestebroeck comme zones à usages mixtes

(pages 222-225) - complément pour refléter le potentiel d'abaissement des quais.



Au nord du bassin Biestebroeck, deux espaces présentent des potentiels d'abaissement de quai. Sur la rive gauche, l'élargissement du quai de Biestebroeck peut être transformé en balcon à gradins arborés: une zone de détente et de séjour pour le quartier en relation aussi avec la future brasserie du BBP. Cet abaissement devrait permettre d'améliorer l'itinéraire cyclable RER et de créer une continuité intéressante avec un abaissement potentiel de l'autre côté du Pont de Cureghem. En face, l'abaissement de la "Tête de Biestebroeck" pourrait permettre d'offrir une relation privilégiée avec le canal, dans l'axe de la perspective axiale sur le bassin Biestebroeck. Cet abaissement devrait garantir l'unité spatiale et la cohérence du bassin.

RECHERCHE PAR LE PROJET



RECOMMANDATIONS

- L'abaissement du quai de Biestebroeck doit être étudié.
- Cet abaissement doit être coordonné avec l'abaissement du quai Fernand Demets pour former une continuité cohérente, voir (Aménager le pont de Cureghem comme un véritable espace public, p.242).
- L'abaissement doit tenir compte de la présence de l'itinéraire cyclable RER qui pourrait être optimisé.
- Dans le cas d'un abaissement, la voirie doit être réaménagée.
- L'abaissement de la tête de Biestebroeck doit être étudié.
- Cet abaissement doit être étudié pour créer une unité à l'échelle de la largeur complète du bassin.
- Les recommandations d'un abaissement de quai doivent être suivies, voir (profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81).

SOUS-ZONE D-4 QUARTIER ABC

Ambition 1: Aménager le Pont de Cureghem comme un véritable espace public

(pages 242-244) - complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.



Au nord du Square Vandervelde, une partie du quai Fernand Demets pourrait faire l'objet d'un abaissement. Celui-ci pourrait permettre d'une part d'optimiser et d'améliorer l'itinéraire cyclable RER passant sous le pont (et donc de qualifier cette continuité cyclable en lien avec l'abaissement de l'autre côté du pont) et d'autre part de créer un espace de transition et de séjour qualitatif entre le niveau haut du pont, le niveau bas de l'itinéraire cyclable et offrir un rapport de proximité avec le canal. De plus, un développement immobilier est attendu sur les parcelles donnant sur cet espace qui pourrait donc le qualifier. L'abaissement doit tenir compte de la présence d'impétrants et d'un déversoir vers le canal (indiqué ci-dessous en bleu).

RECHERCHE PAR LE PROJET



RECOMMANDATIONS

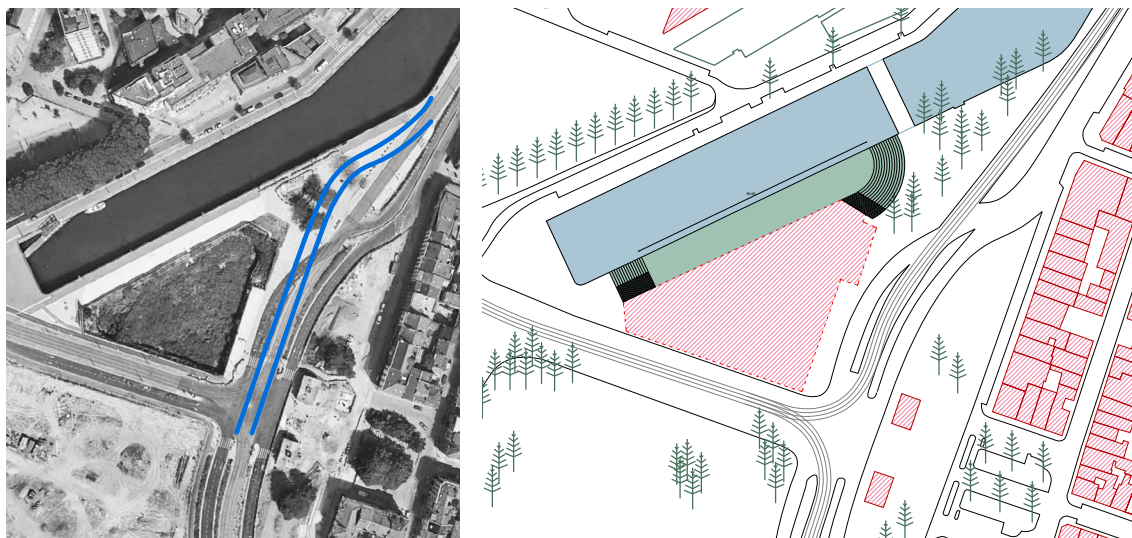
- L'abaissement du quai Fernand Demets doit être étudié.
- Cet abaissement doit être coordonné avec l'abaissement du quai de Biestebroek pour former une continuité cohérente, voir (Réinventer les quais du bassin Biestebroek comme zones à usages mixtes, p.222).
- Les recommandations d'un abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#))
- L'abaissement doit tenir compte de la présence de l'itinéraire cyclable RER.
- L'abaissement doit tenir compte de la présence souterraine d'impétrants et d'un déversoir.

Ambition 3: Améliorer la relation à l'eau des espaces publics de la Porte de Ninove

(pages 248-249) - complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.



La relation avec le canal proche pourrait être encore améliorée par un abaissement ponctuel du quai de la rive droite, entre le pont de la Porte de Ninove et la future passerelle. Cet abaissement ponctuel le long du Canal permettrait également de mettre en scène et d'observer le fonctionnement de l'écluse. Il est important que cet abaissement soit coordonné avec le futur développement (à déterminer) afin de garantir son statut, son accessibilité publique et son activation, et tienne compte de la position de la future passerelle et de la présence des pertuis souterrains de la Seine (tracé indiqué en bleu).



RECOMMANDATIONS

- L'abaissement du quai de la rive droite entre le Pont de la Porte de Ninove et la future passerelle pourrait être étudié.
- Les recommandations d'un abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#))
- L'abaissement doit tenir compte de la présence de la future passerelle et des pertuis souterrains de la Seine.
- L'abaissement doit être coordonné avec le projet (à déterminer) adjacent afin de garantir son statut et son accessibilité universelle et publique, ainsi que son activation et un contrôle social.

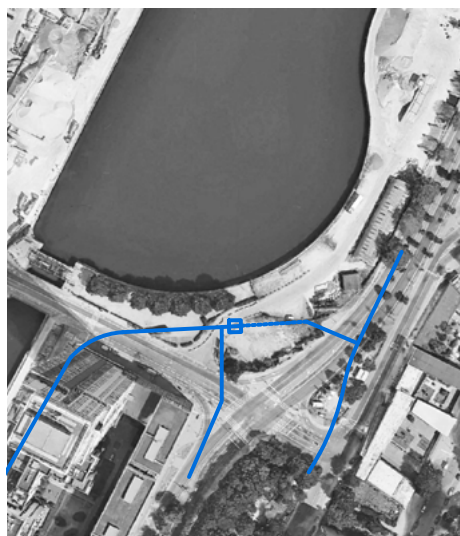
SOUS-ZONE D-6 BASSINS BECO ET VERGOTE

Ambition 2: Valoriser le bassin Vergote comme coeur des activités portuaires urbaines

(pages 289-297) - complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

PARC ET PLACE DES ARMATEURS

Une variante des collines proposées pour le Place des Armateurs est de descendre vers l'eau au lieu de monter sur des collines. Cet abaissement des quais permet également de profiter d'une vue sur le Bassin Vergote dans un cadre apaisé et protégé du trafic. Une zone sportive peut être imaginée en interaction avec la future tour sportive. Lors de la conception du projet, il est important de tenir compte de présence en souterrain d'une station de pompage (tracé indiqué en bleu) ainsi que des vestiges d'un ancien pont.



Le tracé des égouts et le station de pompage

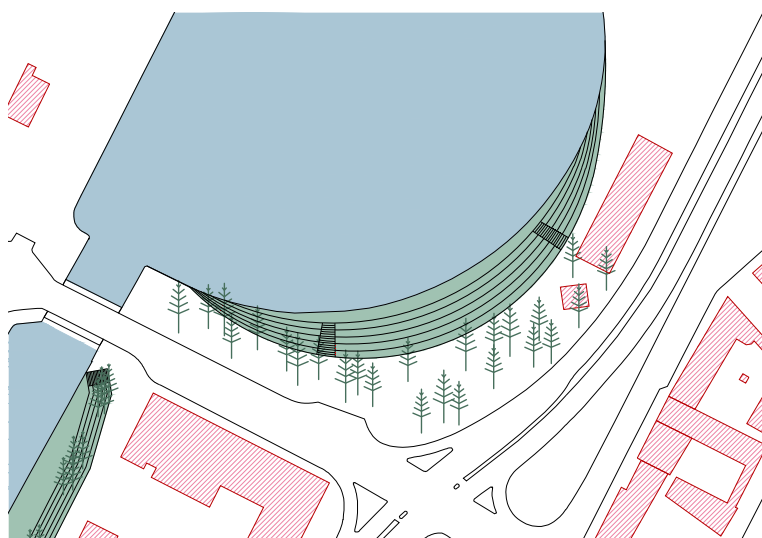


Schéma d'abaissement des quais possible

RECHERCHE PAR LE PROJET

RECOMMANDATIONS

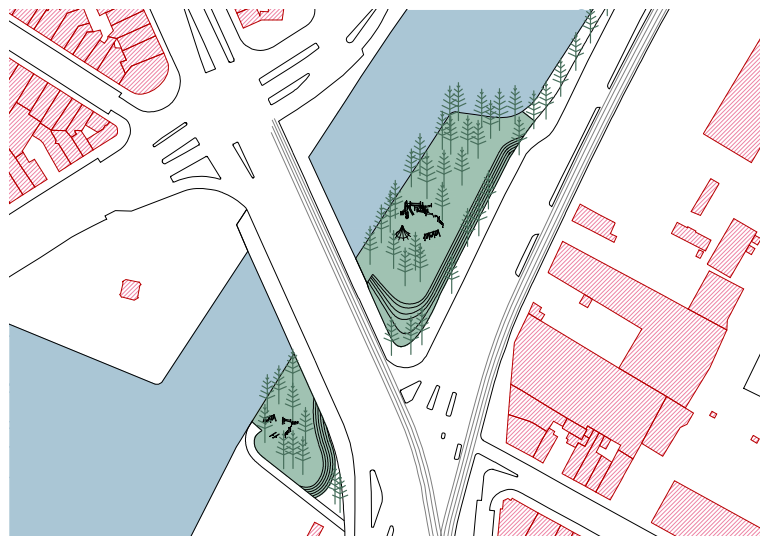
- L'abaissement du quai au niveau de Parc des Armateurs doit être étudié.
- Les recommandations d'une abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#))
- L'abaissement doit tenir compte de la présence de la station de pompage et des vestiges d'un ancien pont.
- L'abaissement ne peut pas réduire la passe navigable ou la courbe de giration.

Ambition 2: Valoriser le bassin Vergote comme coeur des activités portuaires urbaines

(pages 289-297) - complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

PARCS DU PONT DE TROOZ

L'espace public sur la rive droite autour du pont De Trooz a le potentiel de devenir plus qualitatif. Aujourd'hui le quai se trouve entre plusieurs grands axes infrastructurels. En abaissant les espaces publics côté canal, un endroit vert, intime et plus sécurisé pourrait être aménagé avec différents éléments de jeux et sport pour les quartiers. La présence d'une connexion souterraine entre le Molenbeek et la Senne doit être pris en compte (tracé indiqué en bleu). Le "bon voisinage" et l'accès à la centrale à béton existante pour la partie au sud du pont De Trooz doivent être étudiés en détail au niveau du projet.



RECHERCHE PAR LE PROJET

RECOMMANDATIONS

- L'abaissement du Quai des Usines au niveau du pont De Trooz doit être étudié.
- Les recommandations d'une abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#))
- L'abaissement doit tenir compte de la présence du siphon du Molenbeek et de sa
connexion avec les pertuis de la Senne.
- Le "bon voisinage" et l'accès à la centrale à béton existante située à proximité doivent être étudiés.

Ambition 4: Aménager les espaces du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative

(pages 346-347)

- complément pour refléter le potentiel d'abaissement du quai.

AMBITION 4

AMÉNAGER LES ESPACES DU PONT BUDA POUR ACCOMPAGNER UNE TRAVERSÉE QUALITATIVE

ANALYSE

Le Pont de Buda est le seul point de franchissement permettant de traverser le canal au nord de la Région. Il s'agit également d'un élément de patrimoine de génie civil dont la forme très reconnaissable constitue un point de repère local. De ce pont et des espaces publics attenants, une perspective axiale sur le canal devrait être mise en valeur par l'aménagement de l'espace public, permettant de s'y arrêter et de profiter de la vue vers le nord et le viaduc de Vilvorde, ou vers le sud où le paysage de coulisse apporte une dimension et une identité paysagère à ce territoire, révélant la forme asymétrique de la vallée.

Ce point de franchissement pourrait, dans le cadre du réaménagement des berges de la Senne, être connecté au niveau cyclo-piéton entre l'Avenue de Vilvorde et son espace modes actifs au pont en longeant la station d'épuration. Cette liaison permettrait de qualifier le statut d'espace public des quais attenants au sud du pont sur la rive droite, et de créer une nouvelle connexion transversale qualitative reliant l'itinéraire RER canal sur la Chaussée de Vilvorde associé à un point d'arrêt et de repos 'point de vue'. Ce point d'arrêt peut être envisagé comme un abaissement des quais comprenant des tribunes pour observer les courses d'aviron.

Digue du Canal Pont de Buda



Senne

Station d'épuration

Avenue de Vilvorde

Chaussée de Vilvorde

RECHERCHES PAR LE PROJET



Illustration d'un réaménagement possible

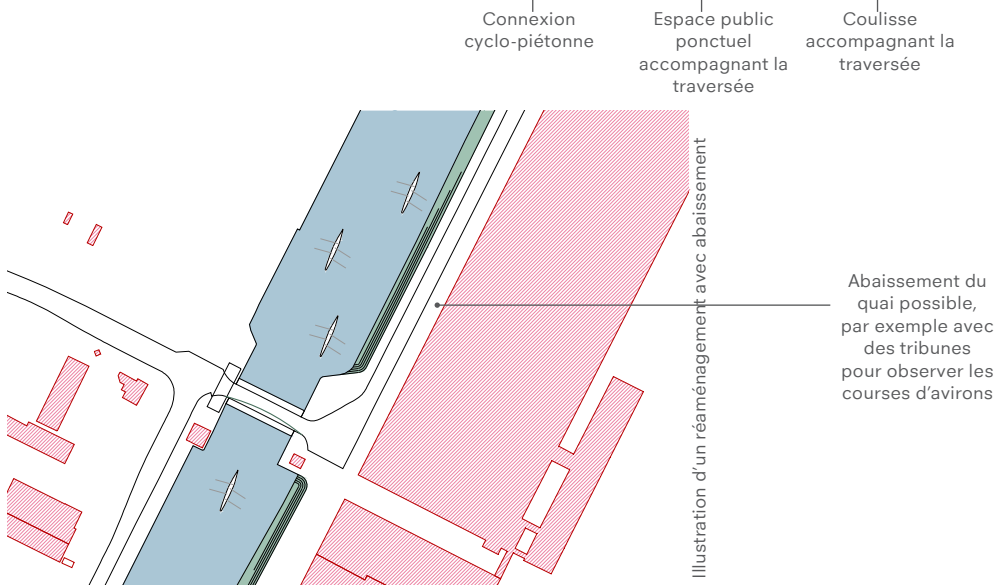


Illustration d'un réaménagement avec abaissement

RECHERCHE PAR LE PROJET

RECOMMANDATIONS

- Les espaces attenants au Pont de Buda doivent être aménagés en espace public ponctuel.
- Leur aménagement doit mettre en valeur les perspectives axiales sur le territoire du canal, voir ([perspective sur l'axe du canal depuis le pont Buda, p.65](#)). Il est doté de mobilier adapté pour un point de repos et de séjour.
- Une abaissement (ponctuel) des quais devrait être étudié. Il doit prendre en compte le contexte industriel du lieu et la proximité des activités portuaires. L'aspect patrimonial du site doit également être considéré lors des études concrètes.
- Les recommandations pour un abaissement de quai doivent être suivies, voir ([profiter de la voie d'eau et de ses quais, p.81](#))
- Une connexion publique cyclo-piétonne doit être aménagée entre la Digue du Canal et l'Avenue de Vilvorde le long de la station d'épuration. Celle-ci respecte les principes définis ([Promouvoir les mobilités actives, p.91](#)) et est paysagère.
- La valorisation de la Senne en écoparc doit permettre de mettre en valeur le parcours de la connexion piétonne, voir ([écoparc, p.160](#)).

