



AUDI – SITE FOREST

Lignes directrices urbanistiques,
environnementales et paysagères

COLOPHON

Date de réalisation : mai 2025

Contact : Yves Rouyet - yrouyet@perspective.brussels

Éditeur responsable : Antoine de Borman – Directeur général de perspective.brussels

Rue de Namur 59 – 1000 Bruxelles

Dépôt légal D/2025/14054/12

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
A. AFFECTATION ET PROGRAMME	4
Cadre réglementaire :	4
Mise en valeur des principaux atouts existants du site :	4
B. URBANITÉ.....	4
C. STRATÉGIE CLIMATIQUE ET ENVIRONNEMENTALE	5
Processus de transformation du site (chantiers divers) :	5
Gestion de l'eau :	6
Sols, nature et espaces verts :	6
Energie :	6
Seveso :	6
D. VOLUMÉTRIE.....	6
E. MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE	7

INTRODUCTION

Après consultation de diverses institutions concernées par les questions urbanistiques, énergétiques et environnementales (Commune de Forest, Perspective.brussels, Bruxelles Environnement, Vivaqua, Hydria, la SAU, Bruxelles Mobilité, la SNCB, Infrabel, Elia, Sibelga, Urban, hub.brussels, Citydev.brussels...), des lignes directrices pour un développement futur du site Audi ont pu être dégagées.

Les hypothèses et recommandations avancées dans ces lignes directrices reposent sur les analyses effectuées avec les données disponibles au moment de leur rédaction (avril 2025) Elles nécessitent une vérification approfondie à travers des études plus détaillées, notamment des analyses structurelles, patrimoniales, environnementales, ... qui pourraient conduire à la réévaluation des choix présentés ici.

Les développements devront faire l'objet de permis d'environnement et d'urbanisme, accompagnés de rapports ou d'études d'incidences qui amèneront également toute une série d'éléments éventuellement susceptibles de faire évoluer la position de la Région. Les acteurs suivants ont participé à la rédaction de la présente note :

- > perspective.brussels
- > hub.brussels
- > finance&invest.brussels
- > urban.brussels
- > Bruxelles Environnement
- > citydev.brussels

Par ailleurs, le site a fait l'objet d'une analyse réalisée avec l'outil « compass » développé par le facilitateur quartiers durables de Bruxelles Environnement. Cet outil qui intervient au moment de l'élaboration d'un projet, est conçu à partir de plus de 188 critères qualitatifs et quantitatifs, Il fixe des repères pour identifier précisément le niveau de durabilité de la situation existante et son potentiel d'amélioration.

Le site d'Audi Forest offre des atouts indéniables pour les activités industrielles dont il conviendrait de tirer profit.

Par ailleurs, urbanisé au fil des développements industriels sans vue d'ensemble, sans grandes préoccupations d'intégration urbanistique, le site Audi présente des faiblesses qu'il conviendrait de corriger lors d'un réaménagement. La libération du site offre donc des opportunités.

Les candidats sont invités à

- > Rédiger une note d'intention
- > Faire une proposition spatiale pour l'ensemble du site (carte à l'échelle 1/2500). Réaliser une intégration schématique en 3D dans le contexte urbanistique Si besoin, mettre en évidence des lieux stratégiques (échelle au choix)..

Fournir cette proposition spatiale en format PDF à l'échelle, cotée, reprenant un plan d'implantation, des visuels (par exemple des images d'ambiance ou des axonométries).

Cette proposition devra tenir compte des lignes directrices, valorisera les atouts du site, envisagera de répondre à ses faiblesses et saisira les opportunités offertes par le redéveloppement.

A. AFFECTATION ET PROGRAMME

Cadre réglementaire :

- > Le projet de développement du site devra être conçu dans le cadre urbanistique et environnemental en vigueur tel que le COBAT, le Règlement régional d'urbanisme, le Plan Régional d'Affectation du Sol, le PPAS n°12, le Règlement Communal d'Urbanisme.
- > Les zones d'affectation du PRAS qui concernent le site (Zone d'industrie urbaine, zone de forte mixité, espace structurant, zone de chemin de fer) ne seront pas modifiées.
- > Une abrogation du Plan Particulier d'Affectation du Sol « Anciens étangs » est envisageable si nécessaire.

Mise en valeur des principaux atouts existants du site :

- > Une connexion au réseau électrique haute tension directe au réseau Elia.
- > Un champ de panneaux photovoltaïques en place sur les immeubles existants.
- > Une connexion au réseau gaz haute et moyenne pression de Sibelga.
- > Le potentiel de géothermie le plus important du territoire régional.
- > Un potentiel de production d'énergie éolienne (couloir de vent sud-ouest).
- > Un approvisionnement en eau industrielle de qualité à coût réduit (projet Re-Use). Il s'agit d'une eau non potable épurée dans la station d'épuration sud de Hydria et osmosée à la demande.
- > Une connexion directe au réseau de chemin de fer de marchandises d'Infrabel.
- > La proximité de l'autoroute R0 (Ring de Bruxelles) et du boulevard de la Deuxième Armée Britannique (voirie poids lourds). Le rond-point situé à l'entrée de l'Automotive Park est calibré pour les girations de poids lourds.
- > Une bonne connexion au réseau SNCB de voyageurs. La gare de Forest-Midi accueille 2 trains par heure et par sens.
- > L'intégration du site dans un écosystème urbain dynamique (un quartier densément habité, un centre culturel, un centre sportif, les commerces du quartier Saint-Denis)
- > L'intégration du site dans un espace industriel existant (la zone industrielle s'étendant à l'ouest du chemin de fer en direction du Canal, l'ensemble des sous-traitants d'Audi, les autres entreprises situées dans le bas de Forest) et bénéficiant d'une bonne connexion en chemin de fer avec les espaces économiques et multimodaux de Schaerbeek Formation (eau, rail, route).
- > Les autorités régionales et communales souhaitent le maintien du parking Audi situé rue des Abbesses et sa mise à disposition, si possible via un opérateur public, auprès du grand public et des acteurs sportifs et culturels du quartier.

B. URBANITÉ

- > Améliorer l'intégration urbaine. La partie du site la plus proche du centre de Forest (place Saint-Denis, Abbaye et square des Menhirs) devra présenter un profil plus urbain compatible avec l'environnement

proche (habitations, parc public), limiter les nuisances liées à l'activité (bruit, pollution, charroi...), garantir l'accessibilité universelle des espaces publics, activer les rez-de-chaussée, développer les plantations pour développer un réseau de fraîcheur afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains...

- > Renforcer les centralités urbaines, notamment en améliorant et animant les espaces publics. Actuellement, l'unique véritable centralité du quartier est la place Saint-Denis. L'aménagement du terrain d'Audi peut être l'occasion de renforcer d'autres espaces aux abords immédiats du site (autour de la gare, aux alentours du centre sportif du Bempt au sud, en face du square des Menhirs au nord...) ou, carrément, dans le site. A ce titre, la création de petits équipements, bureaux, espaces de conférences, vitrines des activités économiques, cafés-restaurants qui constitueraient le complément usuel de la zone, serait de nature à créer une dynamique positive au sein du nouveau quartier industriel.
- > Réduire la barrière urbaine entre l'est et l'ouest des voies de chemin de fer (1.3 km quasiment infranchissables). Des franchissements publics qualitatifs devront être prévus. En particulier, le maintien ou le réaménagement du pont pour voitures d'Audi au-dessus du chemin de fer est indispensable.
- > Développer un réseau de voiries publiques et/ou de servitudes de passage au sein du site. Une piste consisterait à réincorporer, en tout ou partie, le réseau viaire communal historique dans l'espace public : rue de la Station, rue de l'Eau, ancien tracé du boulevard de la Deuxième Armée Britannique, rue des Anciens étangs, etc.
- > Développer un réseau de continuités piétonnes et cyclables sur le site. Un itinéraire cyclable pourrait en partie être réalisé à la limite du domaine ferroviaire et du site d'Audi dans le prolongement du projet de Bruxelles Mobilité d'itinéraire à l'arrière du centre culturel Wiels.
- > Prévoir des infrastructures/équipements mutualisables sur le site (lieux de production et outils partagés, voirie logistique, fret ferroviaire, réseaux de chaleur, gestion d'énergie, gestion de l'eau, parkings).

C. STRATÉGIE CLIMATIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Processus de transformation du site (chantiers divers) :

- > Maximiser l'usage du rail (et, éventuellement, de la voie d'eau) pour les travaux d'assainissement et rénovation du site. On pense, en particulier à la gestion des terres excavées et le recyclage des déchets de construction dans leur ensemble, afin d'éviter autant que possible le transport routier.
- > Mettre en œuvre les principes de l'économie circulaire : maximiser la réutilisation sur site des terres excavées et des granulats issus de la déconstruction (si l'état de la pollution le permet), choisir des matériaux dans une optique de continuité dans le temps et durabilité (issus du réemploi, écologiques et biosourcés, circulaires, recyclés ou au moins recyclables, facilement démontables).
- > Concevoir les immeubles dans un esprit de réversibilité possible.
- > Valoriser et transformer les infrastructures et immeubles existants ou, le cas échéant, motiver leur démontage ou leur démolition.
- > Proposer une stratégie d'occupation temporaire adaptée au phasage de développement du site et en tenant compte de l'état de pollution du site et des risques associés.

Gestion de l'eau :

- > Saisir l'opportunité de réaliser des ouvrages et aménagements indispensables à une meilleure gestion intégrée des eaux de pluie (l'ensemble du site est situé en zone d'aléas d'inondation) afin de déconnecter 100% des eaux de pluie du réseau d'égouttage.
- > Maintenir les ouvrages hydrauliques d'Hydria et Vivaqua existants (le bassin d'orage situé le long du boulevard de la Deuxième Armée Britannique, la station de relevage des eaux usées vers la Station d'épuration Sud, le collecteur du Gelelytsbeek...). Une connexion directe des eaux claires (pluie et autres) du site vers la Senne devra être envisagée.
- > Etudier la possibilité de réaliser des espaces de sport, pouvant jouer un rôle de bassin d'orage ou zone infiltrante pour autant que cela ne diminue pas l'espace dédié aux activités économiques.

Sols, nature et espaces verts :

- > Porter une attention particulière à la part de surfaces dédiées aux espaces verts, à la pleine terre en valorisant la qualité des sols et en y intégrant la gestion des eaux pluviales.
- > Tenir compte de l'état de pollution du sol et des eaux souterraines. La transformation du site se fera de manière progressive, au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux de dépollution.

Energie :

- > Œuvrer à la réalisation d'un site décarboné en maximisant la production d'énergie renouvelable locale (chaleur et électricité), étudier la mise en place d'un réseau de chaleur sur site en complémentarité de profil avec les quartiers résidentiels riverains.

Seveso :

- > Tenir compte du fait que la partie sud du site Audi est située dans le périmètre de deux usines « Seveso » situées à Drogenbos. Les candidats sont informés que les activités qui seraient développées dans le périmètre Seveso ne pourront pas constituer une menace pour les entreprises Seveso en question. Un contact devra donc être pris avec le service de coordination Seveso de l'administration de la Région flamande.

D. VOLUMÉTRIE

- > Prévoir une dédensification de l'occupation du sol par les immeubles. A titre de comparaison, sur l'ancien site Ford à Genk, 30% des surfaces au sol sont non bâties (voiries, espaces verts, étangs, noues, etc.). Par contre, une certaine densité verticale (superposition d'activités et/ou de fonctions) est envisageable et même souhaitée. (Attention, sous réserve de son abrogation, les gabarits et certains alignements sont déterminés par le PPAS « Anciens étangs »).
- > Veiller à la qualité architecturale. L'architecture des volumes devra répondre à une fonctionnalité, une évolutivité et une flexibilité de l'utilisation des ateliers tout en garantissant une qualité architecturale qui sorte de l'image habituelle donnée aux bâtiments accueillant des fonctions logistiques et productives.
- > Valoriser les toitures : infrastructures sportives, toitures stockantes et/ou vertes, potentiel solaire, terrasse.

- > Prévoir des parcelles et des immeubles de dimensions différentes afin, d'une part, de répondre à des demandes d'entreprises en expansion et, d'autre part, de construire un écosystème économique constitué d'entreprises de tailles variables.

E.MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- > Prendre en compte les monuments et sites protégés situés à proximité immédiate du site (notamment l'ancienne gare de Forest-Midi et le domaine de l'Abbaye). L'Abbaye de Forest et la gare de Forest-Midi bénéficient d'une zone de protection nécessitant l'avis (non conforme) de la Commission Royale des Monuments et des Sites lors des demandes de permis d'urbanisme.
- > Veiller à préserver et valoriser les éléments de patrimoine éventuellement encore présents sur le site. Dans la plupart des anciens sites industriels en reconversion, ces éléments historiques permettent de créer de véritables points de rencontre et constituent un landmark pour le nouveau projet.

