

Etude préalable à l'élaboration d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol

Ing. Stephen BAURAIN
ECAM – Bruxelles

Un Plan Particulier d'Affectation du sol (PPAS) est un outil fort utile au service d'une politique communale. C'est le reflet des conceptions urbanistiques et des choix politiques du moment. Il s'agit d'un plan d'urbanisme à l'échelle du quartier. Le site concerné par cette étude et par ce plan se situe dans le bas de Forest. Il s'agit du « Bempt ». Cette étude et, en définitive, ce plan devraient permettre de réorganiser ce secteur, d'étudier les différents projets prévus sur le site et de vérifier leur faisabilité et leur complémentarité. Ces différents projets sont étroitement liés les uns aux autres. Il s'agit de l'établissement de Forest National, de la construction d'immeubles de bureaux, de l'aménagement des infrastructures sportives et plus particulièrement de la construction du Club House, de la voirie de liaison, et de l'aménagement du parc du Bempt.

Mots-clefs : PPAS, PRAS, PRD, Bempt

A Special Land Use Plan is a useful tool for town policies. It shows town planning ideas and political choices of the moment. The paper deals with a urban development scheme on a district scale. This study case is situated in the lower part of Forest, more specifically in the Bempt area.

This plan should help reorganise the district, study the different projects about the Bempt and check their feasibility and complementarity. These projects are tightly connected with each other. They include the Forest National site, the construction of office buildings, the development of sport facilities with a club house, a road link system and the renovation of the Bempt park.

Keywords : PPAS, PRAS, PRD, Bempt

1. Introduction

Les projets sont nombreux. Afin de bien organiser les différentes zones et de bien imbriquer les différents projets et d'en faire un tout cohérent, il est nécessaire d'élaborer un Plan Particulier d'Affectation du sol (PPAS).

Il est important, au préalable, de bien comprendre les enjeux et de connaître les particularités du site. Il convient donc de mener une étude approfondie. Il s'agit notamment d'examiner la situation « juridique » en se référant aux plans et règlements urbanistiques mais aussi d'étudier la situation existante, la mobilité et bien d'autres aspects.

Tout au long de cette étude, la situation du périmètre considéré et les projets envisagés ont été décrits, commentés et analysés. Il est difficile de résumer cette étude en quelques pages.

2. Localisation du site

Le Bempt se trouve dans la vallée de la Senne à une altitude de 20 à 30m. Il s'agit d'une zone marécageuse. Pour cette étude un périmètre a été défini. Le choix du périmètre a été dicté par plusieurs paramètres. La zone d'étude devait être cohérente et en accord avec les différents objectifs. De plus, il fallait tenir compte des limites communales et régionales afin de limiter les différents intervenants.



Le périmètre est délimité par la rue du Katanga, la chaussée de Neerstalle, la chaussée de Ruisbroek, le Ring et le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et comprend notamment le parc du Bempt ainsi que les terrains de sports forestois. (fig.1)

Fig. 1 Le périmètre

Sur le terrain, la situation socio-économique et urbanistique est compliquée. On se trouve à la limite de l'urbanisation dans une zone frontière entre deux communes, entre deux Régions. Il en résulte un certain désordre. On note notamment une cohabitation difficile entre habitat et activités économiques. Cette partie de la commune présente cependant de nombreux atouts : proximité du rail et du Ring, grande mixité d'activités, possibilités de reconversion de bâtiments industriels...

3. Le plan particulier d'affectation du sol (PPAS)

L'élaboration de cette étude a nécessité l'utilisation d'outils de planification. Il existe une hiérarchie entre ceux-ci, ceux gérés par la Région étant prépondérants sur les plans communaux.

Les plans d'affectation ont force obligatoire et valeur réglementaire et ont pour unique but de guider la délivrance des permis d'urbanisme privés et publics. Ces plans à valeur réglementaire demeurent en vigueur tant qu'ils ne sont pas remplacés par un nouveau plan ou un plan révisé.

Les plans de développement, par contre, déterminent plus généralement des objectifs à atteindre ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.

Un PPAS est un plan d'urbanisme à l'échelle d'un quartier. Il donne des précisions, pour un périmètre bien déterminé et complète ainsi les plans hiérarchiquement supérieurs que sont :

- le PRD (Plan Régional de Développement),
- le PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol),
- le PCD (Plan Communal de Développement).

L'élaboration d'un PPAS peut être initiée par le pouvoir communal ou par le Gouvernement Régional. Les habitants d'un quartier peuvent également en formuler la demande au Conseil communal (dans certaines conditions). Elle se fait en deux phases (dossier de base et projet) toutes deux soumises à enquête publique et donc à concertation entre pouvoir public et citoyens.

Un PPAS est constitué d'un plan (prescriptions graphiques) et de prescriptions écrites. Ces prescriptions déterminent l'affectation du sol, les constructions (du point de vue de l'implantation, du volume et de l'esthétique) et les voies de communication. Ces prescriptions définissent les règles de bon aménagement des lieux admises pour la zone et sont contraignantes pour tous; elles conditionnent donc la délivrance des permis d'urbanisme.

Les PPAS sont toujours le reflet des conceptions urbanistiques et des choix politiques du moment. C'est pourquoi il ne faut pas les considérer comme des plans définitivement figés ; un PPAS peut être modifié voire abrogé.

4. La situation juridique

Ce point dresse la situation juridique du périmètre et se base, pour ce faire, sur les différents plans édictés par la Région et la Commune.

Il faut notamment se référer :

- aux dispositions urbanistiques réglementaires en vigueur en Région bruxelloise ;
- aux affectations autorisées déterminées par le PRAS;
- aux lignes directrices, données par le PRD, que le projet doit intégrer ;
- aux gabarits et aux implantations ainsi qu'aux normes d'habitabilité que les règlements régionaux d'urbanisme (RRU) déterminent.

4.1 Occupation du sol : le plan régional d'affectation du sol (PRAS)

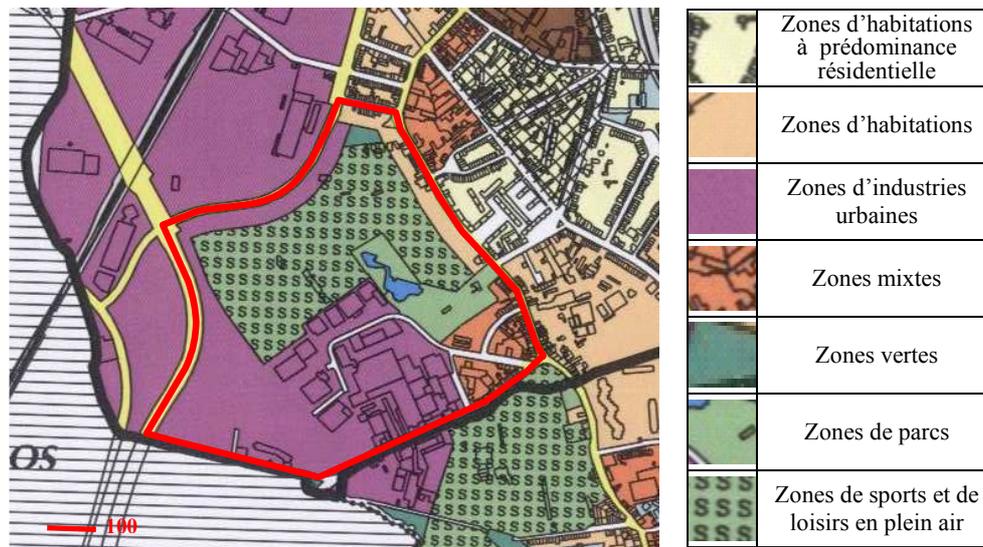


Fig. 2 Le PRAS

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a élaboré un plan régional d'affectation du sol (fig. 2). Celui-ci a une valeur réglementaire ; il divise le territoire régional en différentes zones et détermine les affectations respectives de chacune d'entre elles, en fonction du logement, de l'emploi, de l'économie régionale, de la mobilité dans les déplacements et de la réalisation d'espaces verts.

On peut remarquer que le périmètre retenu comporte un panel de zones : on est à la limite de la zone d'habitations, une grande partie du périmètre est une zone d'industries avec entre celles-ci une transition marquée par une zone de parc, une zone verte et enfin, la plus étendue, une zone de sports.

Zones d'habitations :

Les zones d'habitats sont principalement affectées au logement. Un des objectifs du plan régional d'affectation du sol (PRAS) est d'attirer et de maintenir les habitants en ville. Dans les zones d'habitats à prédominance résidentielle, les surfaces de bureaux et de commerces sont strictement limitées.

Zones mixtes :

Les zones mixtes sont affectées prioritairement au logement mais aussi aux bureaux, et à d'autres activités économiques: ce sont des compromis entre les différentes affectations.

Zones de sports ou de loisirs de plein air :

Ces zones sont affectées aux jeux et aux activités sportives de plein air et comportent un cadre de plantations.

Zones d'industries urbaines :

Les zones d'industries sont réservées aux activités industrielles.

Si la notion d'industrie est relativement large, en cas de difficulté d'interprétation de l'activité de base, elle doit se comprendre au sens usuel du terme industrie : à savoir, toute entreprise travaillant les matières premières. Mais il faut y inclure les locaux annexes nécessaires à la bonne marche de l'exploitation. Il en va ainsi, notamment, des entrepôts divers et des bureaux.

Zones vertes :

Ces zones sont destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel.

Zones de parcs :

Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente.

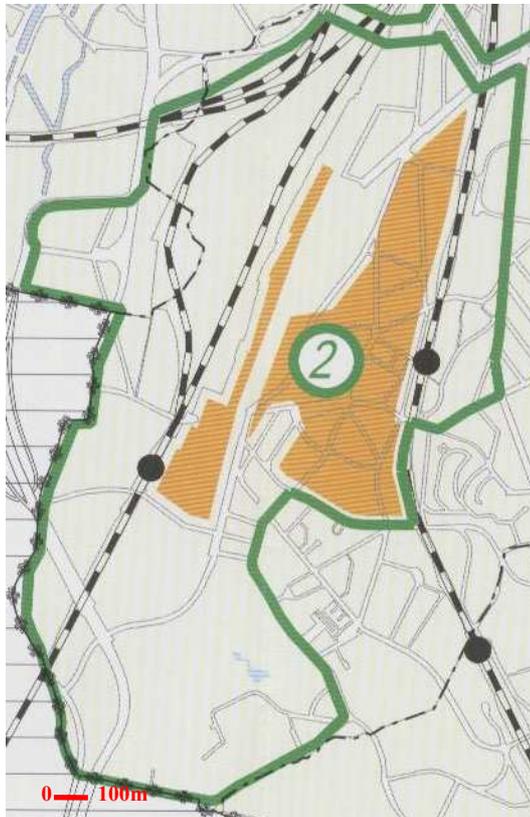
4.2 Plan régional de développement

Le plan régional de développement édité en 2001 est un véritable projet de ville. Il jette les bases du développement futur de la région en tenant compte de ses atouts et de ses faiblesses. Il fixe 12 priorités pour mener à bien les différents projets qui contribueront à faire de Bruxelles une ville conviviale de qualité.

Zones leviers

Le Plan régional de développement désigne un ensemble de zones de la Région comme devant faire l'objet d'une attention particulière : ce sont les « Zones Leviers ». Le bas de Forest est une de ces zones leviers. (fig. 3)

Le concept de zones leviers renvoie à la nécessité de mieux organiser l'intervention régionale et de mieux coordonner les interventions d'autres acteurs sur des espaces urbains qui, soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit nécessitent un effort - ponctuel ou durable - pour les tirer d'une situation jugée problématique.



Le Bempt est, comme la plupart des zones frontières, hétéroclite et se trouve à la limite de l'urbanisation. Il en résulte un certain désordre et il convient de clarifier cette situation quelque peu chaotique. La zone levier est un des outils mis en œuvre pour réorganiser le site.

	Périmètre de zone levier
	Site d'intérêt régional
	Gare

Fig. 3 : Zones leviers.

Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation

La zone mixte le long de la chaussée de Ruisbroek et de la chaussée de Neerstalle est une zone peu attractive notamment dans le domaine du logement. C'est pourquoi elle est définie comme un espace de développement renforcé du logement et de la rénovation. (fig. 4)

Qu'est-ce que cela implique ? Ces espaces concentrent les quartiers où une action renforcée du secteur public (ici dans le domaine du logement) doit être menée. Il s'agit de zones d'intervention prioritaire de la Région (au même titre que les zones leviers).

Des instruments (subsidés, primes, etc.) sont mis en place afin d'y créer une « discrimination » positive, ce qui permettra d'y intensifier la rénovation.

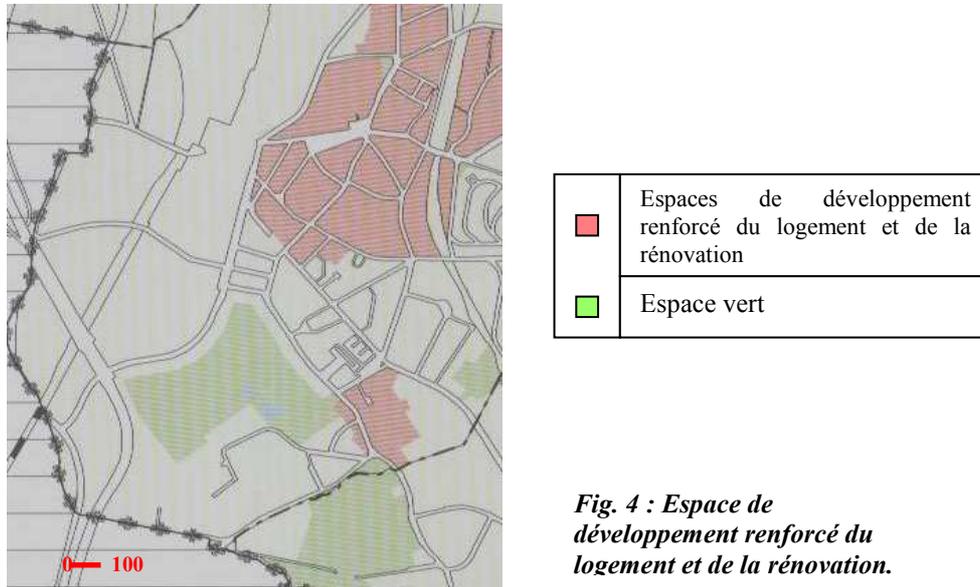


Fig. 4 : Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation.

Le maillage vert

Le « maillage vert » inscrit au plan régional de développement (PRD), vise à construire progressivement un réseau d'espaces verts en ville et à rééquilibrer leur répartition spatiale par la création de nouveaux espaces et de biens verdurisés.

Les principaux objectifs sont :

- de répondre à la demande des habitants,
- de favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes,
- d'améliorer les qualités paysagères de la ville,
- de préserver le patrimoine naturel et d'accroître la biodiversité.

Bien que diversifié, le patrimoine biologique urbain est, dans son ensemble, fragmenté et soumis à une pression humaine croissante qui le fragilise (constructions, pollutions, etc.). Sa conservation et son développement passent par le suivi scientifique de la biodiversité et le contrôle des espèces exotiques envahissantes. Ils peuvent être également favorisés, notamment par la création d'un réseau ou "maillage vert", par la protection des intérieurs d'îlots, ainsi que par la détection des arbres malades de nos parcs et avenues.

Etant donné la forte utilisation de l'espace en ville (routes, constructions), les espaces verts se trouvent souvent isolés les uns des autres par des obstacles physiques. Il en découle un isolement des populations végétales et animales qui peut mener à leur extinction.

Le maillage vert écologique cherche à interconnecter en un réseau les espaces verts de valeur biologique par des couloirs de liaison plantés et à en créer de nouveaux dans les endroits peu verdurisés, de manière à favoriser les échanges entre populations et à assurer leur survie à long terme.

La Commune de Forest est une localité verte qui offre un large éventail de parcs et d'espaces verts et est de ce fait un acteur essentiel en vue de la constitution d'un tel maillage. Elle est bien pourvue en espaces verts vastes et aérés dont le parc du Bempt mais ceux-ci sont souvent isolés les uns des autres. (fig. 5)

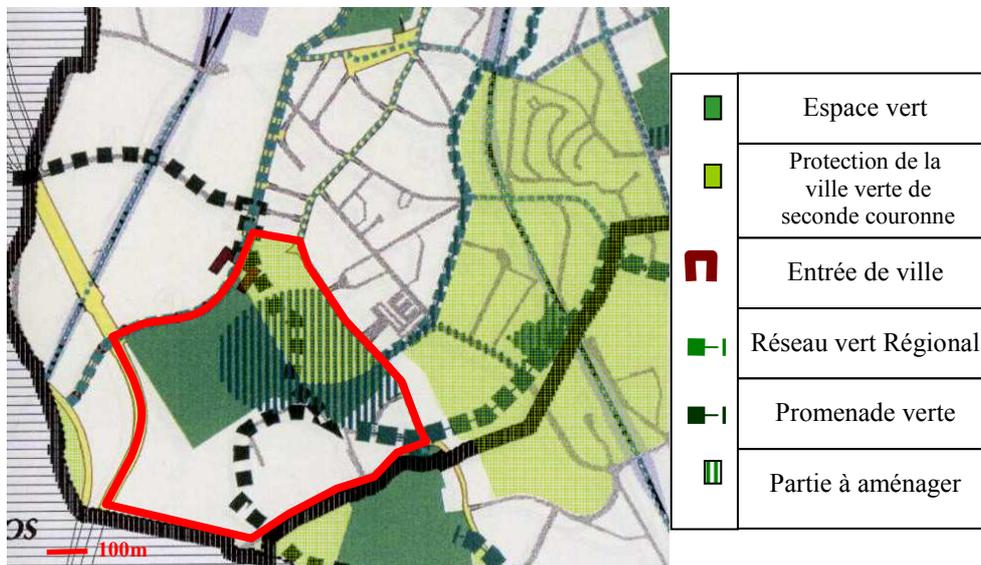


Fig. 5 : Le maillage vert

Entrée de ville

L'aménagement des entrées de ville est une priorité parce que, par essence, ce sont elles qui en donnent la première image aux personnes pénétrant dans la région.

L'aménagement des entrées de ville se définit par 3 objectifs :

- Le programme de placement d'œuvres d'art ;
- La mise en valeur des bâtiments entourant les entrées de ville ;
- L'installation d'un aménagement qui, dès son franchissement, marque le transit vers une circulation automobile plus « douce ».

Le PRD définit le boulevard de la deuxième Armée Britannique comme une entrée de ville. Actuellement celle-ci n'est guère valorisée. C'est pourquoi un projet tel que la délocalisation de Forest National en bordure du ring permettrait de créer un symbole, un bâtiment phare à l'entrée de la commune de Forest.

Il faut noter qu'actuellement, la chaussée de Ruisbroek joue également un rôle d'entrée de ville (bien que non définie comme tel au PRD) en acheminant une partie du trafic provenant du Ring vers la chaussée de Neerstalle. Le projet de voirie de liaison devrait permettre de diminuer cet afflux et le réorienter vers le Boulevard de la Deuxième Armée Britannique. C'est une entrée de ville qui mérite d'être aménagée. Le Service régional des routes a des projets en ce sens et il est fort probable que cela se concrétise en même temps que la construction de la voirie de liaison.

5. Situation existante

Le Bempt est, d'un point de vue urbanistique, une zone dont les enjeux sont particulièrement complexes. Cette zone d'ancienne industrialisation, en mutation depuis la fin de la seconde guerre mondiale, est, comme la plupart des zones aux limites des villes, hétéroclite. On y trouve d'anciens bâtiments industriels, des espaces verts, des potagers, de grandes voies de communication, deux lignes de chemin de fer, des zones d'habitat traditionnel, une importante activité économique, etc. le tout sans liens ni cohérence.

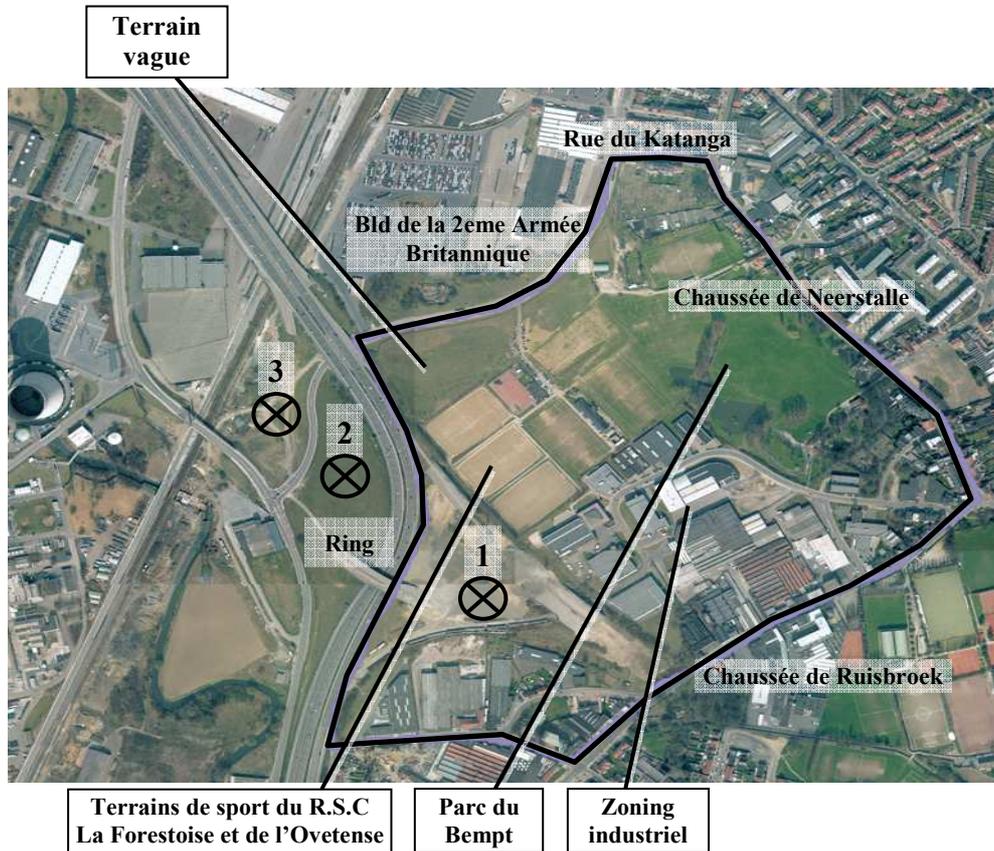


Photo aérienne

On y trouvait également de nombreuses friches comme en témoigne cette photo aérienne quelque peu dépassée. Au fur et à mesure, des entreprises s'y sont établies. La plupart des terrains bordant le ring appartiennent à la Région de Bruxelles-Capitale et ce sont principalement des entreprises à « vocation régionale » qui s'y sont installées. On retrouve ainsi, sur la figure 6 de la page suivante: le Centre de tri de Bruxelles-Propreté (1), le Centre Régional de compostage (2) et Touring Secours(3).

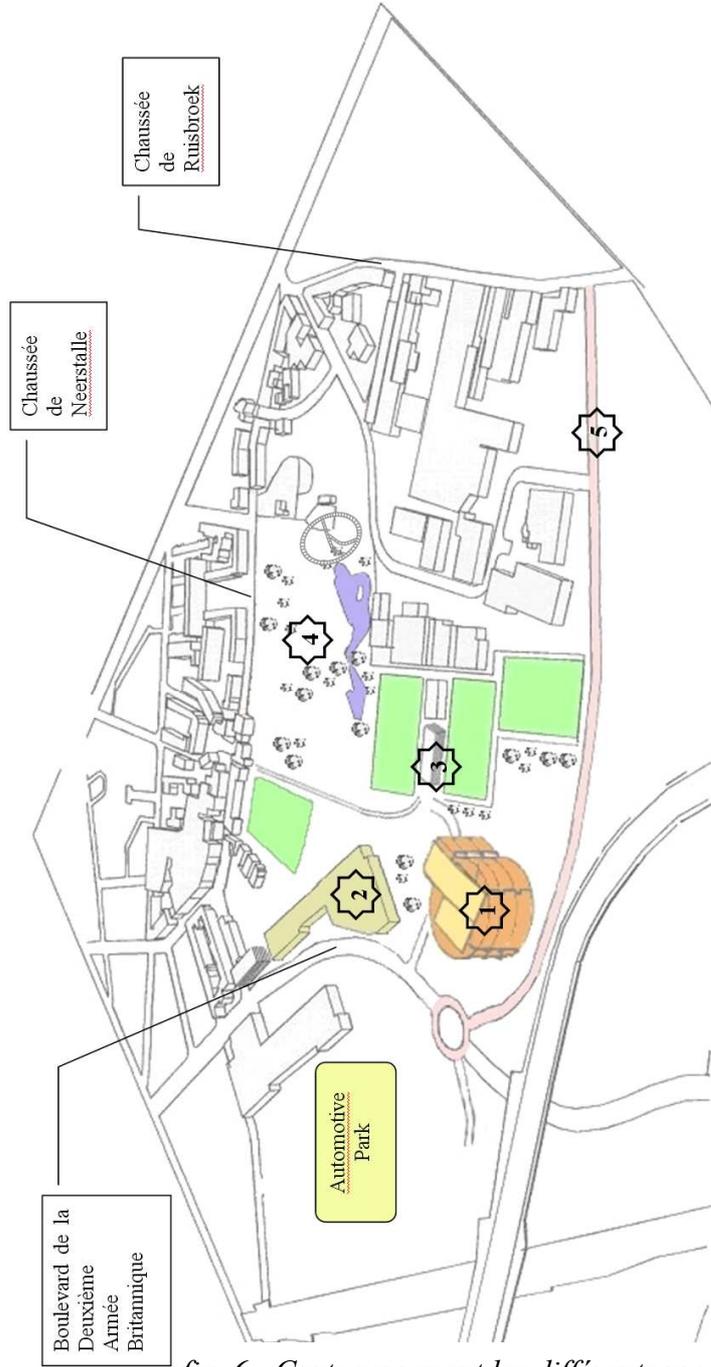


fig. 6 : Carte reprenant les différents projets

6. Les différents projets

6.1 L'Automotive Park

Ce projet est actuellement en phase de réalisation. Il consiste à la construction d'un parc industriel baptisé «Automotive Park » qui permettra de faciliter l'approvisionnement de Volkswagen Bruxelles. Grâce à ce projet, le futur de l'usine est momentanément assuré.

Le terrain accueillant les nouvelles installations est situé sur la commune de Forest dans la zone d'industries urbaines. Volkswagen Bruxelles a cherché des solutions dans l'usine même mais vu l'ampleur du projet, ils ont choisi de construire ce parc sur l'ancien parking des usines.

Les fournisseurs importants auront ainsi la possibilité de s'implanter dans le parc et d'y aménager des unités de production. Cela garantira à Volkswagen une livraison selon le principe « Just-in-time ». Certains volumes logistiques de VW Bruxelles seront également déplacés vers l'Automotive Park. Grâce à ce concept, on prévoit une réduction importante du bruit et des mouvements dans le quartier. Le projet devrait ainsi amener une diminution sensible du nombre de poids lourds transitant dans le quartier. On chiffre cette diminution à plus ou moins 5,5 camions par heure ou 126 par jour.

La liaison entre l'Automotive Park et Volkswagen Bruxelles sera établie grâce à une passerelle. L'acheminement des pièces jusqu'à la chaîne de montage sera assuré par des chariots électriques. Le bruit lié à l'exploitation sera donc lié au fonctionnement, épisodique, de ces chariots élévateurs mais aussi au chargement et déchargement des camions.

Les bâtiments seront construits en cohérence avec l'environnement industriel et les spécifications particulières notamment celles en matière de protection incendie. Une zone verte sera implantée autour des magasins et des bureaux

La nature du projet, les technologies employées et les mesures compensatoires mises en place permettent de supposer que le projet n'aura pas d'impact négatif significatif sur l'environnement actuel du site et permettra en outre la création d'emplois.

6.2 Forest National

Ce projet prévoit la délocalisation de Forest National sur le site du Bempt, en bordure du Ring. Il comprend également le rachat du site actuel et son réaménagement en commerces, culture et logements. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de projet concret mais ce point permettra de bien cerner les enjeux d'un tel projet.

Ce point abordera donc les problèmes du Forest National d'aujourd'hui et ce qu'il devra être demain. Il parlera également de la problématique des parkings qui est un point crucial dans un tel projet.

Le Forest National d'aujourd'hui :

Après la fermeture du Palais des Sports de Schaerbeek dans les années 60, Bruxelles se trouva sans lieu pour l'organisation de manifestations sportives et culturelles.

En 1969 débute, avenue du Globe à Forest, la construction de Forest National qui deviendra la plus grande salle de spectacles de la capitale. Après deux décennies de spectacles, la fin des années 90 a été marquée par le rachat du complexe par un privé. Le nouveau propriétaire a diversifié l'offre culturelle, réaménagé la salle, les quais de déchargement et les extérieurs.

Avec une capacité de plus de 7.000 places, Forest National est l'une des plus grandes salles de Belgique. Elle est facilement accessible par le Ring de Bruxelles et ce n'est donc pas un hasard si elle est devenue "LA" référence dans le monde de la musique en Belgique, et ce aussi bien pour les clients que pour les artistes. Une référence qui s'associe au succès, à la qualité et à l'ambiance!

Faire une salle de spectacle géante en ville était une idée séduisante dans les années septante et donnait à la Commune de Forest un rayonnement culturel nouveau. Cependant les coûts sociaux et environnementaux se sont avérés importants : parking sauvage, encombrements des trottoirs, des piétonniers, des abords des parcs, de la cité Messidor, etc.

Des mesures dissuasives ont été prises (agents de sécurité, enlèvement de voitures, etc.) mais les nuisances, principalement dues aux voitures personnelles, subsistent. Les soirs de spectacles, les forestois des alentours, automobilistes ou piétons, savent qu'il ne fait pas bon de rentrer chez soi après 18 heures ! Il faut également ajouter un problème de propreté publique le long des rues accédant à Forest National alors que les alentours sont des quartiers résidentiels fort agréables avec un certain nombre d'équipements collectifs qui amènent la vie : le complexe sportif de la Forestoise, le Petit Palais des Sports, les tennis de Forest Domaine, de nombreuses écoles, des internats, quelques commerces, et le parc Duden qui est très apprécié.

Le Forest National de demain :

Tout d'abord il est important de mettre l'accent sur la nécessité d'une salle de concert à Bruxelles. Il est important d'avoir une telle infrastructure, dédiée aux musiques actuelles, et qui accueille en son sein un grand nombre d'artistes internationaux.

Il faut également reconnaître que la salle de Forest National telle qu'elle est actuellement, n'est pas viable à long terme de par les nuisances qu'elle induit. Sa délocalisation permettrait au quartier qui l'accueille aujourd'hui de retrouver une certaine quiétude. Mais ces nuisances ne seraient-elles pas déplacées sur le site pressenti pour l'accueillir ?

La création d'une telle infrastructure sur le site du Bempt va avoir des répercussions importantes et la majorité des riverains interrogés sur le sujet sont opposés à un tel projet. L'un des problèmes résulte peut-être de la très faible reconnaissance dont fait l'objet cet ensemble de musiques par une grande partie de la population. En effet, le rock, la techno ou le rap sont encore à mille lieues d'avoir la légitimité de l'opéra ou du théâtre.

Avant tout projet, il est nécessaire d'appréhender quelles sont les exigences liées à ce type de structure tant sur le plan matériel que sur la prise en compte des musiciens et des publics. Outre la scène principale, il est nécessaire de prévoir des locaux de répétition, d'avoir, de par la capacité d'accueil, un parking conséquent, etc. Il existe un ensemble de contraintes

qui doivent être prises en compte pour que la salle réponde aux exigences des futurs utilisateurs mais aussi à celles des riverains.

Dans le même ordre d'idée, ce type de musique nécessite un matériel souvent important (en termes de volumes comme de prix) et performant qu'il s'agisse de rock ou de musiques électroniques par exemple. Ces musiques actuelles nécessitent le plus souvent des systèmes d'électro-amplification induisant des nuisances importantes et le futur édifice se devra d'avoir un niveau d'isolation sonore important, tant pour les décibels émis pendant la durée même des concerts que pour les désagréments éventuels causés par le public aux sorties des concerts. Ainsi, quand un projet sérieux est lancé, ces exigences doivent être prises en compte afin de faire du futur Forest National une salle de concert performante et en respect avec l'environnement voisin.

Enfin la naissance d'une telle salle va mettre en avant des inquiétudes liées à la sécurité le soir des concerts. Les riverains craignent, outre les désagréments liés au bruit et à la circulation, une certaine « délinquance ». C'est pourquoi les autorités communales ont d'ores et déjà décidé la mise en place de clôtures séparant la future salle des infrastructures sportives proches.

Pour des raisons de rentabilité, la dimension "artistique" est oubliée de la plupart des projets urbanistiques. Certaines réalisations architecturales et urbanistiques récentes font honte, jusqu'à déparer leur environnement, pourtant prestigieux (l'exemple de l'immeuble de la Communauté flamande situé à côté de la cathédrale Saint-Michel est trop connu, hélas...)

La dimension artistique est à développer et il est important de l'intégrer dans un tel projet. Il s'agit de redonner à la fonction "construction" sa dimension "création" et de donner à cette entrée de ville un vrai monument phare qui la mettra ainsi en évidence.

La problématique des parkings

Avant d'arriver à l'élaboration concrète de ces différents projets, il convient d'analyser leur impact en terme de stationnement. Evidemment, en réalité, il est fort probable que toutes ces activités ne se déroulent pas simultanément mais imaginons un instant que les bureaux et les entreprises soient en pleine activité, que tout cela soit couplé avec des entraînements de football, un

spectacle à Forest National et une fréquentation accrue du parc. Cela fait beaucoup d'activités pour un seul site et surtout un nombre non négligeable de voitures !

D'après une étude de faisabilité, le projet de Forest National au Bempt nécessiterait 1340 places d'aires de stationnement soit une surface moyenne de 3 hectares !

Etant donné qu'on est en présence d'un sol marécageux, il est impossible de creuser profondément et de construire un nombre suffisant de places de parking sous la dalle supportant la salle polyvalente. Seules 200 à 300 places VIP seront disponibles. On est donc loin du compte... On sera donc en présence d'un ouvrage moderne, peu équipé en parking, et qui interdit la présence de personnes ayant effectivement besoin de stationner à proximité immédiate de l'immeuble. Où vont-elles aller ?

En ce qui concerne les terrains de football, on peut chiffrer, pour une occupation complète des terrains, la fréquentation à 80 véhicules (4 terrains de \pm 20 joueurs chacun). La voirie menant au Club house comprend deux zones de parking situées de part et d'autre et comprenant chacune environ 40 places de parking. On a donc un nombre suffisant de places de stationnement. De plus les entraînements et matchs ayant lieu en soirée et le week-end, ces places pourront être occupées la journée par les employés des bureaux voisins.

Au vu de l'état d'avancement du projet de bureaux, il est difficile de chiffrer le nombre de voitures afférant à un tel projet mais on peut raisonnablement supposer qu'il s'agira d'un nombre relativement conséquent et supérieur à 80. On est donc de nouveau en déficit concernant les places de stationnement.

On se retrouve donc avec un manque de places de parking. Quelles solutions envisager ? Il est indispensable de prévoir des aires de stationnement adaptées et suffisantes en nombre afin d'éviter le stationnement anarchique le long des voiries jouxtant le site.

Différentes pistes sont à l'étude. L'une d'elles consiste à la mise à disposition, quand la salle du Bempt sera occupée, moyennant accord financier, d'un parking appartenant conjointement à la SNCB et à UCB.

Cette surface est actuellement louée par VW pour le stockage de voitures. Il faudrait donc également un accord avec VW. Cette surface est souvent vide mais il est possible que le projet d'Automotive Park change la donne.

On s'oriente donc aujourd'hui vers des parkings de délestage dont le lieu exact reste encore à déterminer. Ces parkings seraient accompagnés de bus spéciaux affrétés lors des grands événements. Il est difficile de changer les habitudes et afin que ce type d'initiative rencontre un certain succès, il est important d'informer suffisamment tôt les futurs utilisateurs. Mais il paraît évident que la plupart des usagers chercheront à trouver une place juste devant leur destination.

Ne peut-on pas prévoir des parkings à proximité ? Une aire de stationnement se situe à proximité de la salle de spectacles et à défaut de pouvoir enterrer les niveaux de parkings nécessaires, ne peut-on pas les élever ? Cette solution, aussi inesthétique quelle soit, permettrait cependant d'augmenter sensiblement le nombre de places de parkings sur le site. De plus cela offrirait une surface verticale non négligeable pour la mise en place de panneaux publicitaires annonceurs des spectacles à venir.

6.3 Immeuble de bureaux



Un immeuble de bureaux va donc s'installer à côté du futur Forest National. Le promoteur de ce projet espère profiter de la plus value due à une telle infrastructure. On ne sait rien de plus.

6.4 Le Club house



Le site sportif du Bempt possède actuellement 7 terrains de football et des constructions provisoires en mauvais état. Tout cela sera modifié suite à la vente d'une partie des terrains communaux dans le cadre des projets de délocalisation de Forest National et de construction d'un immeuble de bureaux.

Le club house comportera 16 vestiaires joueurs, 4 vestiaires arbitres, une cafétéria, une conciergerie, un bureau, des locaux techniques mais aussi un vestiaire, un réfectoire et un bureau pour les ouvriers communaux. Tout cela agencé sur une surface de plus ou moins 1300 m².

Au niveau architectural, l'aspect entretien du bâtiment est primordial. En effet il doit rester le plus longtemps possible dans le meilleur état. Il s'agit d'une population sportive et d'un endroit peu surveillé. Il devra donc être solide et rigide sans être compliqué. Il convient également d'éviter les passerelles et escaliers qu'il est difficile d'emprunter avec des chaussures à crampons. Toute la conception devra tenir compte de ces facteurs et prévoir, bien entendu, l'accès aux moins valides. L'emplacement du club house devra également être étudié et il faudra choisir entre une position centrale à mi-chemin entre les différents terrains ou une position plus excentrée mais offrant une vue plongeante sur deux d'entre eux. L'auteur de projet devra avoir une réflexion d'ensemble.

6.5 Le parc du Bempt



Il s'agit d'un espace aéré avec un étang mais de faible qualité visuelle : pelouses, fond d'industrie, etc. Inauguré en 1982, il abrite les passionnés du « petit train vapeur forestois ». Les gestionnaires du petit train vapeur souhaitent étendre le réseau et effectuer divers aménagements le long du parcours. En outre, il est prévu d'aménager des cheminements piétons et cyclistes à travers le parc.

La longueur actuelle du réseau est de 810 m. La longueur d'extension est de 410 m et comporte 10 nouveaux aiguillages. Des aménagements divers sont effectués le long du parcours parmi lesquels la réalisation d'un mini tunnel et d'un pont au dessus des étangs. Des passages à niveaux seront aussi installés à différents endroits.

Les parois du tunnel seront réalisées en blocs de béton posés sur un radier en béton et la couverture sera réalisée en hourdis creux. L'étanchéité sera obtenue par la pose d'un revêtement en ciment sur l'extérieur des murs et

sur la couverture, le tout recouvert d'une couche de goudron. Cette construction, posée à côté du talus de la rue de Lusambo, sera recouverte de terre posée de façon à s'intégrer dans celui-ci sans détruire la végétation existante. Des rocailles seront posées contre le mur opposé au talus et l'ensemble sera recouvert de végétation.

D'après les responsables du petit train, l'extension du réseau ne change en rien l'utilisation des lieux par les usagers habituels du parc et leur intervention sur le site aura surtout une influence positive.

Le parc doit garder un rôle écologique tout en assurant un rôle ludique et il faut pour ce faire laisser à chacun, petits et grands, la possibilité d'y exercer ses différentes activités. Dans ce sens, « l'appropriation » du parc par le petit train vapeur forestois n'est, à priori, pas une bonne chose mais il faut cependant reconnaître que cette activité contribue à la reconnaissance du parc du Bempt.

6.6 La voirie de liaison



Le projet consiste à créer une nouvelle voirie reliant la chaussée de Ruisbroek au boulevard de la Deuxième Armée Britannique en longeant le Ring côté est. Cette nouvelle liaison permettrait de délester la chaussée de Ruisbroek, la chaussée de Neerstalle et d'éviter une percolation à travers le quartier résidentiel situé à proximité du parc.

La nécessité d'une telle voirie est partie d'un constat simple :

Les transports publics bruxellois se trouvent aujourd'hui dans des conditions de circulation difficiles. Les problèmes sont connus :

- la circulation intense empêche les transports publics de respecter leur cadence;
- le temps d'attente est donc plus long et de plus, imprévisible ;
- les arrêts sont desservis irrégulièrement;
- des trams se suivent les uns les autres pour ensuite être retardés de longues minutes;

- le premier véhicule qui arrive doit faire face à une grande foule de personnes qui montent et descendent du tram et bloquent de ce fait, les véhicules qui suivent. Ceci est surtout valable pour le tunnel Nord-Midi où la masse de voyageurs nécessite un service bien cadencé.

Il est indispensable de prendre des mesures en faveur d'une meilleure circulation des trams et des bus. Le tram est une alternative à part entière à la voiture et doit obtenir dans la ville la place physique qu'il mérite.

Le projet de voirie de liaison consiste donc à créer une voirie qui déchargerait la chaussée de Neerstalle de son trafic de transit et permettrait ainsi une amélioration de la circulation des transports publics à cet endroit. De plus cette nouvelle voirie, de par sa situation, ne gêne guère les riverains du quartier et offrirait au nouveau Forest National des voies d'accès multiples.

7. Conclusion

Tout au long de cette étude, la situation du périmètre considéré et les projets envisagés ont été décrits, commentés et analysés. Il est difficile d'agencer les différents projets et d'en faire un tout cohérent et fonctionnel. Il est presque impossible de rassembler les exigences et souhaits de tous les protagonistes.

Il convient cependant d'établir, préalablement à toutes décisions, un plan de l'urbanisation du site clair et précis. A l'heure actuelle, bon nombre de ces projets ne sont pas aboutis et ne permettent pas par conséquent une telle réflexion. Il est cependant important de faire de ce site un tout cohérent et il faut pour ce faire, fixer son organisation interne (réseau de voiries et d'espaces publics, espaces verts...) et son articulation avec les îlots qui l'entoure. Les réserves foncières du bas de Forest tentent à disparaître et c'est certainement l'une des dernières « urbanisations » de ce secteur.

8. Bibliographie

Ouvrages consultés :

- « Plan Communal de Développement de la Commune de Forest »
Dossier de base (Mai 1998).
- « Plan Régional d’Affectation du Sol », Projet de ville, Région de Bruxelles-Capitale (2001).
- « Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles », Commune de Forest (1993).
- « Code Bruxellois de l’Aménagement du Territoire » COBAT (2004).

Sites Internet :

- www.PRAS.irisnet.be
- www.PRD.irisnet.be
- www.Forest.irisnet.be
- www.velo.irisnet.be