

DISCIPLINE: *CONCEPT URBANISM*

PROJECT SCALE: 117.232m<sup>2</sup>

PROJECT TYPE: *Civic Centers/Liberal Monuments*

# PROJET DE DEVELOPPEMENT GLOBAL ABATAN

“LE VENTRE DE BRUXELLES”

L'Europe et la Région Europe en het Gewest  
investissent dans votre avenir investeren in uw toekomst



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

BRUXELLES  
FEDER EFRO  
BRUSSEL



Union Européenne  
Fonds Europei de Dezvoltare Regională  
Europese Unie  
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling





# TABLE DES MATIERES

<b>Table des matières</b> -----	4
Liste des personnes consultées -----	4
Position du projet développement global -----	5
Résumé -----	7
Points de départ -----	8
<b>Plans existants sur le site des abattoirs et dans ses alentours</b> -----	9
Sur le site des abattoirs proprement dit -----	9
Dans le cadre du PPAS « Mons-Birmingham » en vigueur -----	10
En dehors du PPAS en vigueur -----	16
<b>Echelles de la zone de projet</b> -----	18
Situation sur la métropole -----	18
Situation sur le réseau piétonnier et cycliste -----	18
Tissu du canal -----	18
<b>Principes du projet de développement global</b> -----	19
1e principe : percées et continuités -----	22
2e principe : la place urbaine -----	24
3e principe : les entrepôts urbains comme formes ouvertes -----	26
4e principe : figures et accents entourant la plaine -----	30
5e principe : fonctions au sein du ventre de Bruxelles -----	32
<b>Logistique et mobilité</b> -----	34
<b>Projets partiels</b> -----	38
Le Halle Alimentaire -----	38
L'Abattoir compact -----	39
Le NOMA -----	40
Campus de l'Erasmushogeschool -----	41
Parcelles Renault -----	42
Metro Delacroix -----	42
<b>Phases du développement</b> -----	43
<b>Actions urgentes à entreprendre par le monde politique et le monde des entreprises</b> -----	44
Adaptation du PPAS en vigueur -----	44
Constitution de l'organe de concertation de quartier (Renault-Erasmushogeschool-Abatan-STIB) -----	44
Actions supplémentaires -----	44
<b>Résumé</b> -----	46
<b>Samenvatting</b> -----	48
<b>Colophon</b> -----	50

## Liste des personnes consultées\*

Aperçu des personnes et organisations ayant été informées dans le courant du processus :

Abatan SA (maître d'ouvrage)	Joris Tiebout (administrateur délégué), Luc Blancke (président du Conseil d'administration), Jan Van Assche (responsable qualité)
Gut-t Hinton Partners	Jo Huygh (Project manager Abatan 2020) Lara Hinton (Project manager Abatan 2020)
Equipe du Maître architecte pour Bruxelles	Olivier Bastin (Maître architecte pour Bruxelles) et Susanne Breuer (en ce qui concerne Eco-pôle)
Erasmushogeschool	Stefaan De Corte (responsable du département Urbanisme) et Marc Runacres (chef du département sciences industrielles et technologie), Pouvoir organisateur avec Luc Van de Velde (directeur général)
AATL	François Timmermans (fonctionnaire délégué)
Bruxelles mobilité, Direction de l'Infrastructure des Transports publics	Albert Neyens et Nicolas Leonard(DITP), Miriam Dubois
STIB/MIVB en ce qui concerne le développement urbain	Jean-Luc Lecluse (Directeur), Dirk Jacobs (chef du Département Bâtiments, Stations et Tunnels), Gunther Vanderheyden
Bruxelles propreté	Yves Frémal (Eco-pôle - Infrastructure et projets)
SDRB	Mme Dubois
Commune d'Anderlecht	Gaëtan Van Goidsenhove (Bourgmestre), Fabrice Cumps (premier échevin), Yvette Zegé et Patrice Demol (Administration Urbanisme), Anne-Marie Vanpévenage (Echevine de l'urbanisme à Anderlecht)
SUMResearch	Livia de Bethune (contrat de quartier Canal Sud)
Ecole de maréchalerie	Hilde Boel (étude et réalisation Go! Onderwijs Vlaamse Gemeenschap (enseignement Go! de la Communauté flamande)
Birmingham Center (Tax Free Company)	Philippe Maertens et Paul Maertens
Platform Kanal	Wim Embrechts (Coordinateur général)
Euclides- Port Sud	José Menendez (Directeur Euclides)
Cooparch	Mati Paryski (Ingénieur architecte et urbaniste), Christian Frisque (Architecte, urbaniste)
Port de Bruxelles	Alfons Moens (Directeur général adjoint), Valérie Thanghe (coordinatrice de la cellule de développement), Christophe de Voghel (Bruxelles mobilité, Direction Stratégie, Cellule planification/marchandises))
La Cambre	Victor Brunfaut (Professeur La Cambre Horta - ULB)
Admin. Monuments et Sites La Commission royale des Monuments et Sites	Manja Vanhaelen (Direction M&S), Sibylle Valcke (Direction M&S) Charlotte Nys, Christian Frisque
Inter-environnement Bruxelles (IEB)	Gilles Renson, Claire Scohier, Gwen Brees (conseil d'administration)
Bral	Marianne Stevens
CRU-CSV	Abderazak Benayad, Marie de Jaer, Frank Kerkhofs (conseil d'administration)
Acteurs de la chambre de qualité de la Halle Alimentaire	Wim Embrechts (Coordinateur général Platform Kanal), Eric Coryn (Chef du département Géographie, Chef du groupe de recherche Cosmopolis), Victor Brunfaut (Professeur La Cambre Horta - ULB), Olivier Bastin (Maître architecte pour Bruxelles), Rachid Azaoum (Quality-Bel SPRL)

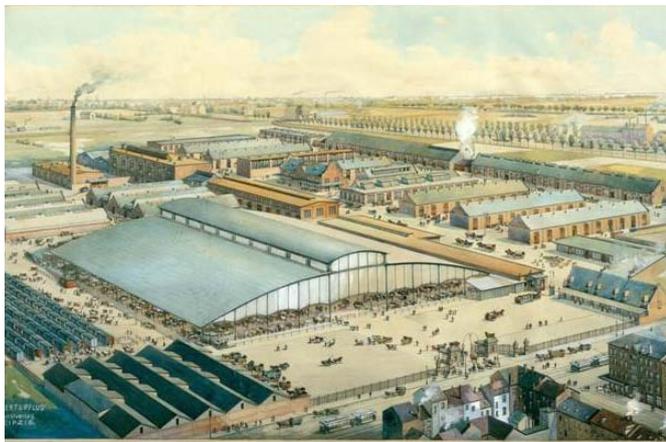
\*avis non contraignant

# POSITION DU PROJET DEVELOPPEMENT GLOBAL

En 2009, Abatan SA a demandé que soient examinées les possibilités de développement du site des Abattoirs. La société propriétaire de ce qui s'appelle officiellement « les Abattoirs et Marchés d'Anderlecht » est Abatan SA (créée en 1983). La société est propriétaire d'une partie du terrain du site des Abattoirs et propriétaire de l'autre partie jusqu'en 2050 grâce à un bail emphytéotique obtenu auprès de la commune d'Anderlecht.

Cette mission a vu le jour suite à l'obtention d'une subvention du groupe de projet FEDER-EFRO « pour la conversion du site industriel en une zone urbaine mixte. » Le bâtiment doit, selon les conditions des subventions, être opérationnel en 2013. L'étude avait pour principal objectif d'élaborer un projet de développement général pour l'intégralité du site, mais surtout de répondre à la question suivante : « où construire une nouvelle halle alimentaire sur le site, sans entraver dans l'intervalle le fonctionnement des activités actuelles ? »

Les possibilités de développement du site examinées alors s'inspirèrent largement des possibilités de phases de développement. En outre, les dispositions du PPAS (plan particulier d'affectation du sol) actuel ont été suivies.



Dessin historique « Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem »

**Le projet prévoit une densification progressive du site des Abattoirs autour d'une grande plaine pour les marchés de Bruxelles, tout en maintenant le mélange des fonctions industrielles et urbaines.**



Atelier interne sur l'abattoir compact, août 2011

Le modèle de développement a transformé la halle alimentaire en un immense marché couvert abritant des services commerciaux et publics, un marché à ciel ouvert, un marché couvert et des espaces publics dans les environs.

Le projet de développement global pour le site des Abattoirs s'inspire du site et de son environnement direct, mais s'inscrit dans une interprétation bien plus large de la région. Le projet de développement global va au-delà des dispositions du plan d'affectation en vigueur et va à la recherche du véritable potentiel de développement du site et de ses environs.

Le projet de développement global ne constitue cependant pas un schéma directeur similaire à celui que la Région de Bruxelles-Capitale utilise comme instrument pour le redéveloppement de sites d'envergure. Aucun processus de participation n'a été initié avec les riverains et les différentes étapes du processus n'ont pas été officiellement approuvées par un comité d'accompagnement constitué de toutes les instances publiques concernées.

Cependant, Abatan SA et le bureau d'urbanisme ont impliqué de leur propre initiative plusieurs acteurs et bureaux de renom dans une série d'entretiens intensifs ayant influencé l'établissement du plan : la STIB, l'Erasmushogeschool, AATL, le Maître architecte pour Bruxelles, la commune d'Anderlecht, le Port de Bruxelles.



ORG Boston, août 2011



1. Grande Plaine de Bruxelles 2. Marché couvert 3. South Market 4. North Market 5. Zone logistique 6. Abattoir urbain 7. Entrepôt trois  
 8. Erasmus yard 9. Entrepôt quatre 10. Entrepôt cinq 11. Auvent

# RESUME

En 2009, Abatan SA a demandé de réaliser une étude sur les possibilités de développement du site des Abattoirs, s'inscrivant dans une interprétation large de la région.

Abatan SA et le bureau d'urbanisme ont impliqué de leur propre initiative plusieurs acteurs et bureaux de renom dans une série d'entretiens intensifs ayant influencé l'établissement du plan : la STIB, l'Erasmushogeschool, AATL, le Maître architecte pour Bruxelles, la commune d'Anderlecht, le Port de Bruxelles. Le projet de développement global va au-delà des dispositions du plan d'affectation en vigueur (PPAS Mons-Birmingham, 2004) et va à la recherche du véritable potentiel de développement du site et de ses environs.

Le site des Abattoirs est un site industriel depuis la fin du 19e siècle. L'activité industrielle (abattoir urbain et marché) sera conservée actuellement et à l'avenir. Le projet prévoit une densification progressive du site des Abattoirs autour d'une grande plaine pour les marchés de Bruxelles, tout en maintenant le mélange des fonctions industrielles et urbaines. Il doit s'agir d'une place qui organise les espaces publics et les architectures en une seule dimension à la fois locale et régionale. De cette manière, le site des Abattoirs peut former, autour du « pentagone élargi » de la ligne de Métro 2/6, un espace des plus importants, tant sur le plan symbolique que fonctionnel. La réalisation concrète de cette étude est double. D'une part, le projet établit un plan d'aménagement, sans définir toutefois un programme strict. D'autre part, les fondements distincts du plan sont amplement documentés selon des principes et directives, sans en définir l'architecture même. Le projet de développement global expose les cinq principes fondamentaux qui doivent mener à la réalisation du projet pour le site.

**1er principe: avancées et continuités.** Des avancées physiques et visuelles dans le tissu existant permettront de relier de multiples façons le site des Abattoirs avec la ville environnante. Il est important que le monument et la plaine annexe n'ait pas seulement une vue vers la rue Heyvaert (direction est), mais aussi vers la chaussée de Mons direction ouest, et dans une moindre mesure vers le sud. De façon plus large, le site ne tourne plus le dos à la ville.

**2e principe: L'espace urbain.** Le masterplan propose la réalisation d'une grande plaine urbaine de 60.000 m<sup>2</sup>. Le but est de réunir l'espace ouvert qui, aujourd'hui, se trouve éparpillé un peu partout sur tout le site. Cette « grande plaine de Bruxelles » deviendra l'illustration des échanges informels de la vie multiculturelle de Bruxelles.

**3e principe: les entrepôts urbains comme formes ouvertes.** L'espace est défini par un contour très clair d'entrepôts urbains. C'est la raison pour laquelle nous nous basons plutôt sur une forme et une typologie que sur un contenu et un programme. Le projet de développement propose des principes de schémas pour grille, façades, hauteur des étages, patios et qualité.

**4e principe: figures et accents entourant la plaine.** Les contours de la plaine seront agrémentés d'une série d'accents construits, visibles depuis une plus grande distance.

**5e principe: fonctions au sein du ventre de Bruxelles.** Pour les entrepôts, le plan esquisse une analyse autour d'un essai de programme en déterminant trois fonctions uniquement ; un abattoir compact (10.000 m<sup>2</sup>), la halle alimentaire (12.000 m<sup>2</sup>) et un auditorium (« black box »). Quant au reste du futur programme, des lignes générales à la craie, de nature socioéconomique, sont transcrites. L'objectif est cependant de développer un quartier plein de vie sur base du matériel génétique issu de l'urbanisme existant, qui s'intensifiera du point de vue du programme, et touchera une plus grande diversité d'utilisateurs.

Ensuite, nous exposons six projets partiels sur la conception de développement. Ces projets partiels sont des exercices et apportent des indications sur la forme ou l'organisation définitive, sans être contraignants. Nous allons successivement aborder: la Halle Alimentaire (marché alimentaire, 12.000m<sup>2</sup>), modèle exemplaire d'un entrepôt urbain ; un nouvel abattoir compact urbain (10.000 m<sup>2</sup>) ; une salle polyvalente/espace événementiel en annexe aux Caves ; la proposition de réorientation d'Erasmus vers le nouvel espace ouvert en incluant le réaménagement de l'environnement de l'Erasmushogeschool ; un projet de développement pour les actuelles parcelles Renault ; une nouvelle sortie de métro pour la station Delacroix avec accès direct sur la plaine.

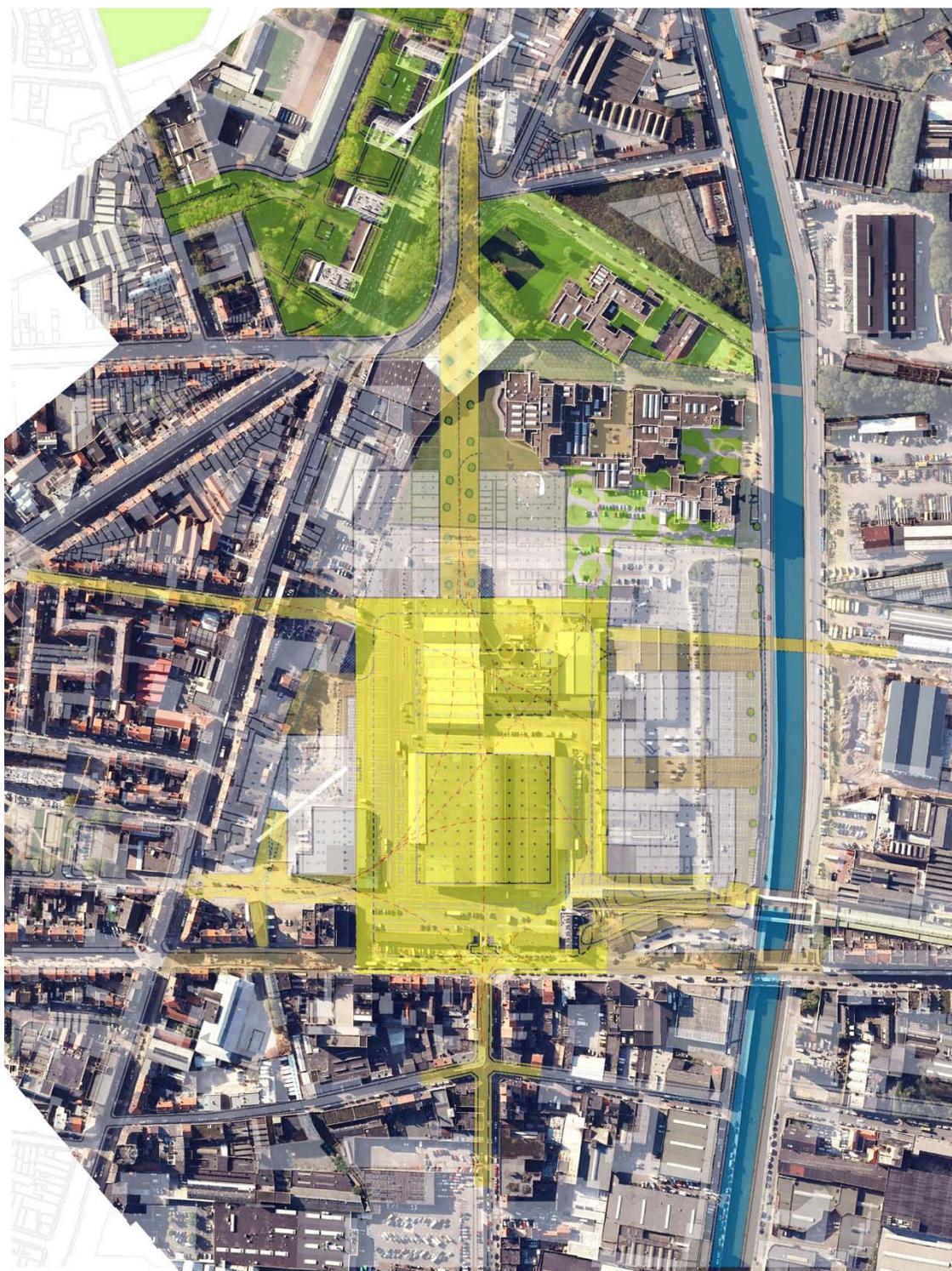
En conclusion, les phases de développement du site des Abattoirs constituent un exercice délicat. La fonction de l'abattoir actuel doit rester à tout moment opérationnelle et les activités des marchés doivent se poursuivre.

Le projet global de développement s'achève par un tour d'horizon des mesures urgentes en matière politique et en matière de vie économique. L'action la plus importante est l'ajustement du PPAS existant, une tâche qui doit être prise en charge par la Commune d'Anderlecht. En outre, il est crucial de constituer un organe de concertation, au sein duquel siègeront les quatre acteurs principaux issus des environs: le futur propriétaire des parcelles Renault, Abatan SA, Erasmushogeschool et la STIB.

# POINTS DE DEPART

Le projet de développement global du site des Abattoirs repose sur les points de départ suivants :

- L'organisation de l'avenir économique d'Abatan au-delà des abattoirs et des autres fonctions existantes ;
- La maximalisation du potentiel de développement économique du site, avec le maintien et l'extension de la fonction commerciale ;
- L'amélioration des conditions des quartiers limitrophes et le renforcement du pouvoir attractif des environs de l'Erasmushogeschool et des autres instituts ;
- Le pouvoir d'attraction de la région dans son ensemble, mais également en dehors ; « les grands marchés » constituant le pôle d'attraction.



# PLANS EXISTANTS SUR LE SITE DES ABATTOIRS ET DANS SES ALENTOURS

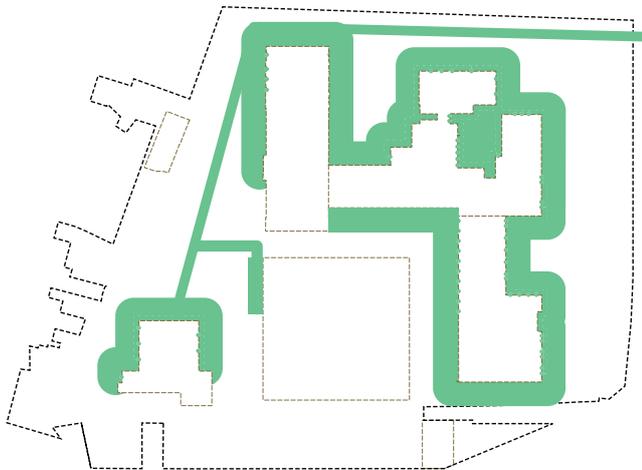
## SUR LE SITE DES ABATTOIRS PROPREMENT DIT

### L'abattoir urbain

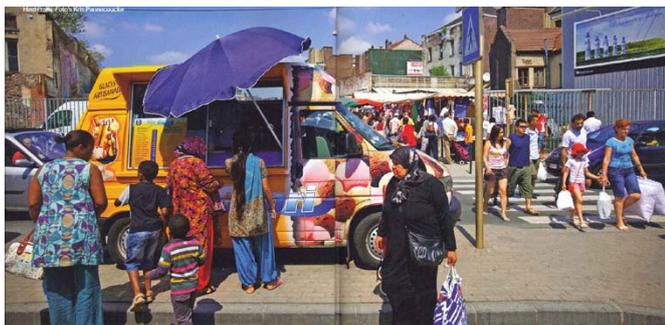
Les parties concernées souhaitent conserver la fonction d'abattoir. La fonction doit cependant être délocalisée dans un nouveau bâtiment, car la structure actuelle est vétuste et occupe une place centrale sur le site des Abattoirs, ce qui constitue un frein au développement futur du site.

Le nouvel abattoir urbain doit prendre en considération le bien-être des animaux et de l'homme, où la vie et la mort, l'élevage et l'abattage, sont réunis de manière judicieuse.

Un nouvel abattoir urbain doit répondre à d'innombrables exigences techniques. C'est la raison pour laquelle cet aspect a été étudié de manière approfondie dans le masterplan lors d'un atelier intensif regroupant les personnes compétentes au sein d'Abatan SA s'inspirant également à l'aide des résultats de l'atelier U21 de La Cambre sous la direction de Victor Brunfaut.

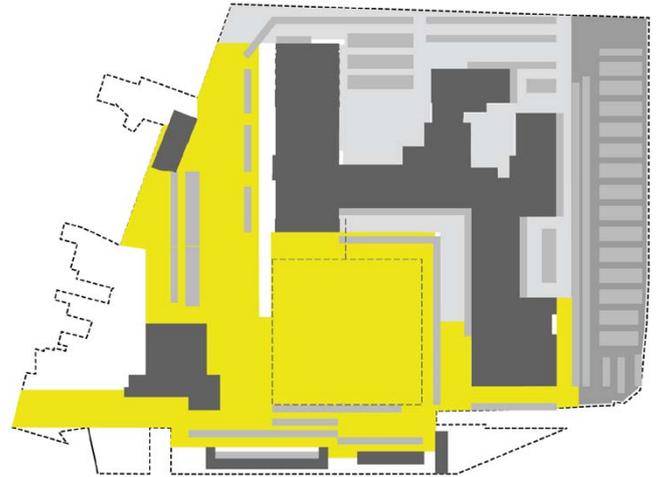


La zone logistique actuelle entourant l'abattoir apparaît en vert



Le marché, illustration du magazine flamand « Goedele » intitulée « alles kits in Kuregem »

### Le marché



Surface actuelle du marché (jaune) : 40.400 m<sup>2</sup>

Surface actuelle du parking pour les commerçants (gris clair) : 19.500 m<sup>2</sup>

Surface actuelle du parking pour les visiteurs (gris foncé) : 13.600 m<sup>2</sup>

Un marché est organisé quatre fois par semaine sur le site des Abattoirs : un marché général le vendredi, le samedi et le dimanche et un marché gourmand le jeudi.

Ce marché attire jusqu'à 60.000 visiteurs les dimanches. Cette fonction sera maintenue et peut même croître fortement. Actuellement, les étals occupent 40.400 m<sup>2</sup>. Les places de parking destinées aux visiteurs occupent actuellement 13.600 m<sup>2</sup>. Les commerçants disposent d'un espace de parking de 19.500 m<sup>2</sup> et utiliseront chaque espace ouvert restant aux alentours de l'abattoir comme place de parking.

Les camionnettes ne peuvent être utilisées que pendant la construction/le démontage des étals. La fonction de marché est grossière et intensive et ne nécessite pas un sol souple et vert mais des surfaces dures, pas trop poreuses.



Photo aérienne du site un jour de marché, Bing maps bird's eye view

## Les Caves de Cureghem

Le marché couvert monumental se trouve entièrement sous cave et l'espace porte le nom de Caves de Cureghem. Abatan SA le loue pour des événements d'entreprise, des dîners de gala, des séminaires et des expositions. La taille des événements varie de petits séminaires à des expositions comme Körperwelten qui a attiré plus de 500.000 visiteurs en 2001.

Les Caves gagneront à croître. C'est pourquoi Abatan SA prévoit une extension à l'aide d'un grand auditorium (la « black box » d'une capacité de 500 personnes) et un ou plusieurs établissements horeca liés aux événements organisés dans la black box et les Caves.

Un élément tout aussi important est la création d'un nouvel accès représentatif vers les caves au départ de la place et d'une nouvelle liaison (souterraine) entre les caves et la future « black box ».

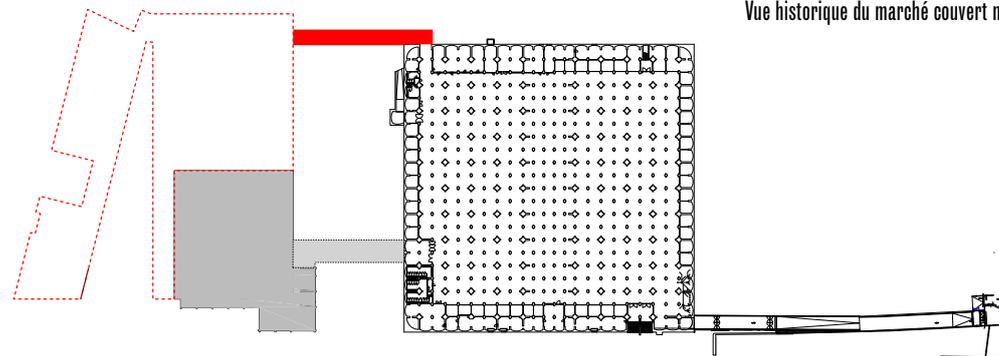
L'extension des caves proprement dite se révèle également très sensée.

L'ouverture logistique des caves est un projet partiel qui est repris dans le projet de la nouvelle Halle Alimentaire.

La poursuite de développement des Caves de Cureghem est une priorité pour son propriétaire.



Photo des Caves de Cureghem



Niv. -1 des Caves de Cureghem avec le nouvel accès logistique prévu depuis l'entrepôt urbain NOMA

## Rénovation du marché couvert monumental

Le marché couvert figure sur la liste des monuments protégés et sera rénové à l'aide de subventions de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude a été lancée en 2011 par la sprl T.ar.S. Architectenvennootschap.

Dans sa configuration actuelle, l'espace du marché couvert est protégé contre le vent et la pluie à l'aide d'un bâti environnant et d'un avant-toit bas sur une largeur d'environ 50 mètres, qui a été ajouté ultérieurement à la partie arrière gauche de la structure.

Voici ce qu'inclut la rénovation :

- Le nettoyage et la rénovation de la toiture et de la structure ;
- L'examen des possibilités de maintien du microclimat actuel sous le marché couvert, grâce à l'ajout d'un écran, de panneaux en verre, d'un avant-toit bas ou d'autres possibilités qui ne bloquent pas la vue sur la plaine ;
- L'examen d'accès nouveaux et existants aux Caves de Cureghem, depuis la plaine ou sous le marché couvert.



Vue historique du marché couvert monumental : ajout de l'avant-toit bas à l'arrière gauche

## DANS LE CADRE DU PPAS « MONS-BIRGINGHAM » EN VIGUEUR

### Le PPAS proprement dit

Voici un aperçu des plants, projets et initiatives qui se trouvent dans le périmètre du PPAS en vigueur dans lequel le site des Abattoirs est également repris.



Le PPAS en vigueur (2004)

Le PPAS actuel (2004) stipule que le site des Abattoirs ne peut être utilisé que pour des équipements d'intérêt collectif ou pour des équipements publics et pour des activités artisanales et industrielles qui sont liées aux abattoirs, aux étals de marché et aux Caves de Cureghem.

En dehors des activités existantes et de leur extension, il n'est donc pas possible d'attirer des nouvelles fonctions sur le site. Le PPAS est également limitatif sur le plan spatial car il ne permet la construction que d'une partie du site, avec une hauteur de construction maximale de 13 m (zone en vert foncé).

### Erasmushogeschool

L'entité à laquelle l'Erasmushogeschool appartient souhaite renforcer sa présence dans le quartier.

Il s'agit d'un revirement favorable de la politique, qui jusqu'il y a peu prônait un emplacement central dans la ville. Abatan SA est en train de mener des discussions approfondies avec l'école et souhaite programmer et activer le côté qui jouxte l'Erasmushogeschool et qui fait à présent office d'accès logistique.

Les étudiants de l'Erasmushogeschool qui sortent du métro Delacroix doivent à l'heure actuelle utiliser l'étroit trottoir du Quai de l'industrie pour rejoindre l'école, ce qui provoque des situations de trafic dangereuses en raison des camions et des fanatiques de la vitesse qui parcourent le quai. Un accès vers le site des Abattoirs est indiqué.

Le terrain de l'Erasmushogeschool peut être utilisé de manière plus intensive si une façade orientée vers la ville y est créée, contrairement à ce qui est le cas actuellement.



1. Entrée principale de l'Erasmus Hogeschool 2. Renault 3. GO! Onderwijs  
4. Développement SDRB P. parking L. Zone logistique



Vue sur l'Erasmushogeschool et les parcelles Renault au premier plan et sur le site des Abattoirs à l'arrière





## Sites Renault

L'entreprise Renault est propriétaires de deux grands sites situés sur la Chaussée de Mons. N'exploitant plus ces sites, Renault les met en vente.



Photo aérienne des actuels bâtiments Renault

Pour des raisons environnementales, la commune exclut la présence d'un nouveau revendeur de voitures. La SDRB jouit d'un droit de préemption sur les parcelles.

Il s'agit d'un site-clé qui permettra d'apporter un nouveau visage au site des Abattoirs et à l'Erasmushogeschool, orienté VERS la ville au lieu d'en être éloigné.

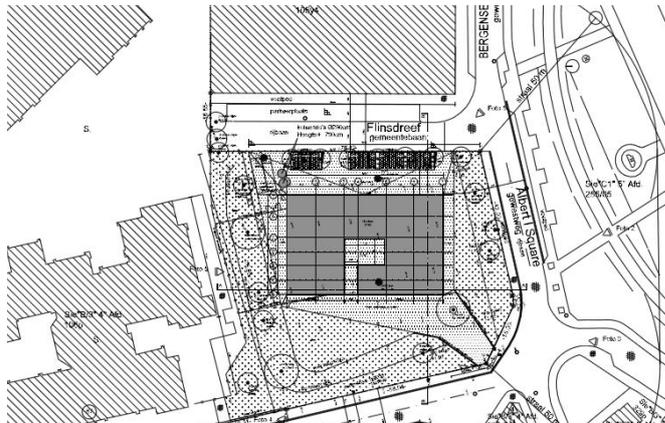
Le terrain Renault constitue la clé des percées et de la transformation du site d'un endroit périphérique, détourné de la ville, en une intégration avec le quartier et la ville.



Plan de la parcelle Renault, propriété totale indiquée en rouge

## Ecole de maréchalerie - Go! Onderwijs

L'enseignement Go! de la Communauté flamande a introduit en 2010 une demande de permis de bâtir pour la construction d'une nouvelle Ecole de la maréchalerie et une Ecole de ferronnerie (1500 m<sup>2</sup>) sur la parcelle attenante à la Chaussée de Mons.



Implantation de l'école de maréchalerie ; nouvelle construction prévue indiquée en gris (BUROI&ARCHI+I)

La phase de l'enquête publique a été terminée le 8 septembre 2011. Le projet est une ébauche de BuroII & ARCHI+I sprl.

L'école n'a prévu que quelques places de parking sur le site et elles sont principalement destinées au personnel et aux professeurs. La majorité des étudiants se déplace en transports en commun.

L'espace vert du reste de la parcelle sera conservé, s'inscrivant dans la prolongation de la plaine herbeuse de la parcelle de l'Erasmushogeschool.

Dans le recueil du projet, une attention est également accordée à une possible nouvelle liaison avec la station de métro Jacques Brel de l'autre côté du canal à l'aide d'un pont piétonnier et cycliste installé dans la prolongation de la Rue des Matériaux.



Image de l'école de maréchalerie, axonométrie (BUROI&ARCHI+I)

## Logements SDRB

La SDRB est propriétaire de la parcelle triangulaire enclavée entre le Quai de l'Industrie, la Rue des Matériaux et la Rue du Constructeur.



Bloc de construction sur la Rue du Constructeur — propriété de la SDRB

La SDRB prévoit un projet de logement composé de 119 habitations basse énergie, dont 30 % sont même passives. Les trois côtés du bloc de construction ont une hauteur moyenne de 4 étages. La pointe du triangle est un espace réservé à une fonction communale au rez-de-chaussée. Un parking souterrain est accessible depuis le Quai de l'Industrie. Le permis de bâtir a été délivré fin juin 2011 et le chantier a été lancé début août 2011.



Illustration du projet de logement de la SDRB

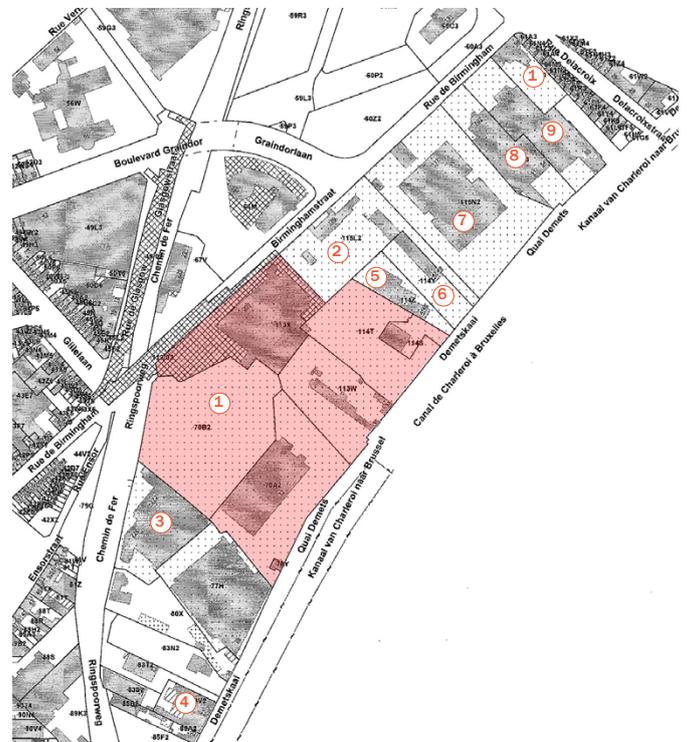
## Les propriétaires des parcelles de l'autre côté du canal

Dans la zone située entre le quai Mariemont et la Rue de Birmingham se trouvent quelques grandes parcelles exceptionnelles, comme les terrains de la STIB abritant des dépôts, bureaux et un atelier et le terrain du Birmingham Center où une activité commerciale est organisée (« Mr. Bricolage », Tax Free Company) et une salle de fêtes. Mais Bruxelles Propreté (voir ci-après) et Port Sud (voir ci-après) ont également des projets intéressants pour leurs parcelles situées de ce côté du canal.

Quelques-uns des propriétaires privés ont été entendus lors du processus de création du projet de développement global mais n'ont présenté aucun plan d'avenir concret.

La STIB a fait part de quelques inquiétudes concernant ses parcelles. Elle s'attend à une hausse de 50 % du nombre de trajets en transports en commun d'ici les 5 prochaines années. Le stationnement des bus sera donc problématique. La STIB est donc à la recherche d'espaces d'entreposage (3 à 4 ha) non loin du centre.

La parcelle où les voies sont centrées n'offre aucun espace d'entreposage car les entrepôts classés présents ne peuvent structurellement pas être utilisés comme un espace d'entreposage. Sur la parcelle située au nord de la Rue de Birmingham se trouve le seul accès au réseau de métro et tram souterrain, d'une importance capitale pour les réparations et l'acheminement/l'évacuation de matériaux.



### Parcelles de l'autre côté du canal

1. STIB
2. Vivaqua
3. Différents ayants droit
4. Port Sud
5. Différents ayants droit
6. Trading Corporation
7. Tax Free Company
8. Fabair Home Technic
9. Bruxelles Propreté

## Bruxelles Eco-pôle — Bruxelles propreté

Bruxelles propreté a fait l'acquisition d'une parcelle à côté du métro Delacroix. Un côté se trouve sur la Rue de Birmingham et l'autre sur le Quai Mariemont.

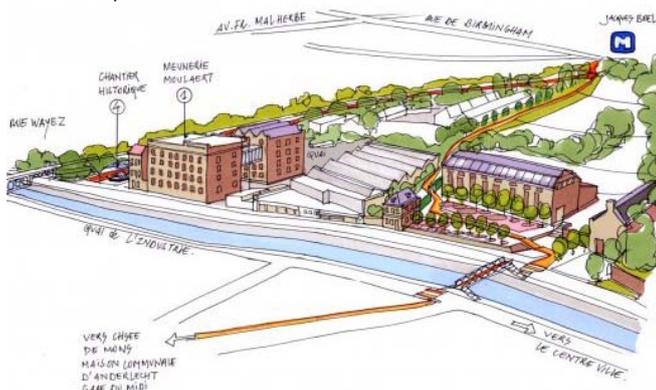
Le projet suit la réglementation du PPAS en vigueur et prévoit une longue percée sur la parcelle afin d'en relier la partie supérieure et la partie inférieure. Le projet prévoit une rénovation minimale des bâtiments existants.

Le projet Eco-pôle (subvention FEDER) a pour but de créer un centre d'économie sociale dans le domaine du traitement des déchets. L'objectif est de créer également un centre d'expertise pour les techniques du réemploi et du recyclage, ce qui contribuera à favoriser l'émergence et la diffusion de solutions innovantes et permettre de réduire, ainsi, le volume des déchets incinérés. <http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/bruxelles-ecopole-recuperation-des-dechets>

## Port Sud - Euclides

Le projet Port Sud concerne la rénovation de l'ancienne meunerie d'Anderlecht, située de l'autre côté du canal, à hauteur de la Rue du Constructeur. Le projet s'étale sur une surface de 4000 m<sup>2</sup> au total, dont  $\frac{3}{4}$  seront destinés aux entreprises et  $\frac{1}{4}$  seront aménagés comme centre de découverte et d'innovation.

Le projet Port Sud est financé par la Région de Bruxelles-Capitale et le Fonds européen de développement régional (FEDER) de l'Union européenne, dans le cadre du programme Objectif 2011. [www.portsud.be](http://www.portsud.be)



Projet Port Sud



L'ancienne meunerie dans son état actuel

## EN DEHORS DU PPAS EN VIGUEUR

### Contrat de quartier Canal-Midi

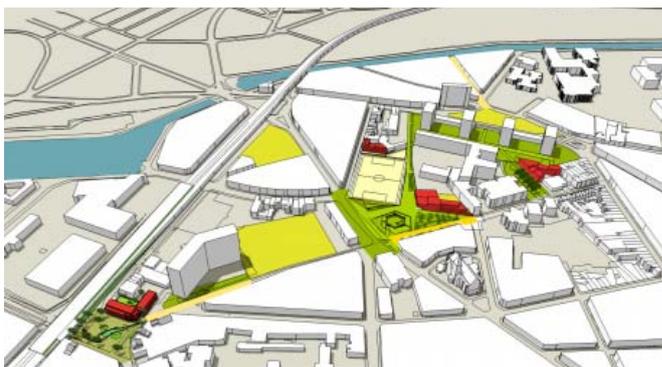
Mi-2011, SUMResearch a terminé le contrat de quartier Canal-Midi à Anderlecht. Trois endroits font l'objet d'une attention particulière dans le contrat de quartier Canal-Midi : un axe vert reliera les deux complexes d'habitations sociales du Square Albert 1er et de la Rue des Goujons, le square des Martyres juifs se trouvant au milieu. Sur la place Albert 1er, l'objectif est de déplacer la bande de circulation de la Chaussée de Mons en direction du centre et de prévoir un tracé vert pour le tram.

En marge d'investissements dans l'espace public, le contrat de quartier comporte également des nouvelles habitations et installations, ainsi qu'un volet socioéconomique.

Source : <http://www.brusselnieuws.be/artikel/kuregem-knipoogt-naar-de-zenne>



Proposition de prolongation de la Chaussée de Mons (SUMResearch)



Contrat de quartier Canal-Midi, aperçu (SUMResearch)

## PPAS Biestebroek

La commune d'Anderlecht a lancé début 2011 l'appel à projet pour l'établissement du PPAS Biestebroek. L'étude a été accordée à l'association temporaire BUUR-Aries Consultants.

Le PPAS déterminera l'avenir de la zone allant du croisement entre le Canal et la Chaussée de Mons jusqu'à la Rue Pierre Marchant. La problématique de la circulation sera résolue, et un vaste programme de logement, d'emploi et d'espaces verts sera mis en place.

## Quartiers environnants

Les habitants du quartier de Cureghem utilisent le site des Abattoirs : ils sont nombreux à se rendre au marché, l'un des marchés les plus grands et les moins chers de la ville.

Les activités organisées sur le site (abattage, découpe, vente) et les activités économiques directement liées autour du site (activités commerciales et horeca) offrent du travail à la population environnante. Sur les 332 commerçants présents sur le marché du site des Abattoirs, 104 proviennent d'Anderlecht. Mais le quartier continue à être confronté à un taux de chômage élevé des jeunes (45 %).

On constate actuellement un important lien socioéconomique entre les activités organisées sur le site des Abattoirs et les riverains. Ce lien occupe une position centrale dans le projet qui a été développé pour le site des Abattoirs et ce lien est encore renforcé par les nouveaux développements prévus.

En outre, une inversion du capital sur le site des Abattoirs aura des retombées positives sur le reste de l'environnement. Il sera veillé à ce qu'il n'y ait pas de gentrification, mais bien une complémentarité et une valorisation générale du quartier et de ses habitants actuels.



« Kurasaw », un projet d'encadrement des chômeurs à Cureghem, MAKS asbl

## Masterplan Canal Molenbeek 2010 — Quartier Heyvaert

C'est en novembre 2010 que le bureau d'étude Idea Consult a terminé, pour le compte de la commune de Molenbeek, l'enquête urbanisme sur le Masterplan Canal Molenbeek. L'objectif de l'enquête est d'établir une vision à long terme pour la zone du canal à Molenbeek qui fait l'objet d'une forte pression de développement.

Le masterplan se concentre également sur le quartier Heyvaert, problématique, qui abrite actuellement un conglomérat de vendeurs automobiles. Cette situation implique une lourde pression sur la viabilité du quartier (nuisances, sols pollués, utilisation inefficace de l'espace, faible taux d'emploi, marché noir prépondérant).

Le masterplan propose une transformation progressive du quartier, induisant une réduction de la présence du secteur automobile. Les grandes parcelles sont perçues comme une qualité, et c'est plus particulièrement le cas de celles qui, de par leur profondeur, relient le Quai de l'industrie et la Rue Heyvaert.

L'axe de la Senne peut être renforcé dans son rôle de chemin public, et ce à l'aide de jardins intérieurs. A terme, le masterplan vise le maintien de ces activités économiques en mettant l'accent sur un taux d'emploi élevé par m<sup>2</sup>, l'implication des personnes sans formation et la compatibilité avec des fonctions résidentielles. On peut en conclure que ce sont surtout les petites entreprises de construction et les petites entreprises de production (1.000 à 2.000 m<sup>2</sup>) qui entrent en ligne de compte.



« Le quartier Heyvaert, un quartier dense » selon le « Masterplan Canal Molenbeek » (BUUR)

On peut conclure de l'aperçu de ces plans, projets et initiatives que cette partie du canal se développe à partir d'initiatives individuelles (privées ou publiques). La plupart des projets prennent volontairement en considération le contexte social et historique existant du quartier. C'est la raison pour laquelle il n'est pas irréaliste de bientôt s'attendre à un revirement positif à Cureghem. Le chaînon manquant est le masterplan pour les abattoirs et ses environs, présenté ici.

# ECHELLES DE LA ZONE DE PROJET

Nous établissons une analyse sur trois niveaux thématiques : (1) La situation sur le réseau des transports en commun ; (2) la position sur le réseau piétonnier et cycliste depuis le centre de Bruxelles ; (3) le potentiel en tant que site dans le tissu du canal. Des niveaux d'échelle correspondent à ces interprétations.

## SITUATION SUR LA METROPOLE

Le pentagone traditionnel, dont Bruxelles est le centre, deviendra, avec l'élargissement de la ligne de métro 2/6, un « pentagone élargi », traversé en son centre par le canal et entouré du site des Abattoirs et d'autres espaces symboliques et fonctionnels comme Arts-Loi, Louise, Tour & Taxis et le parc Elisabeth (Basilique de Koekelberg).

Le site des Abattoirs est très bien desservi grâce à la ligne de métro centrale. En outre, il est également relié aux gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, le rendant donc accessible au trafic national voire international.

## SITUATION SUR LE RESEAU PIETONNIER ET CYCLISTE

Au niveau des connexions piétonnières ou cyclistes, le site des Abattoirs se trouve à la même distance du centre de Bruxelles que le site de Tour&Taxis.

Cette proximité ne se ressent que peu pour le moment, car l'aménagement actuel de la Porte de Ninove constitue un obstacle aux piétons et cyclistes. Mais son redéveloppement planifié, impliquant l'amélioration du trafic et la création d'un nouvel espace public, constituera un nouvel élan pour les promenades en direction du site des Abattoirs.

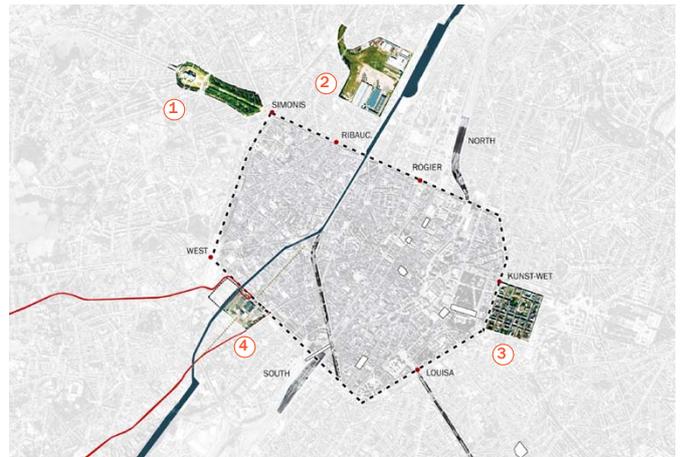
A partir de la Porte de Ninove, le marché couvert classé du site s'aperçoit par le biais de la Rue Heyvaert, et ce sur quelques minutes de promenade seulement.

## TISSU DU CANAL

En outre, le site des Abattoirs constitue encore l'une des sites présentant un important potentiel de développement dans le tissu du canal. La partie centrale, la plus résidentielle de la zone du canal (entre Saintelette et la Porte de Ninove) est déjà fort densifiée. Mais tout comme le site de Tour&Taxis situé au nord-est du canal, le site des Abattoirs situé au sud-ouest présente un important potentiel de développement.

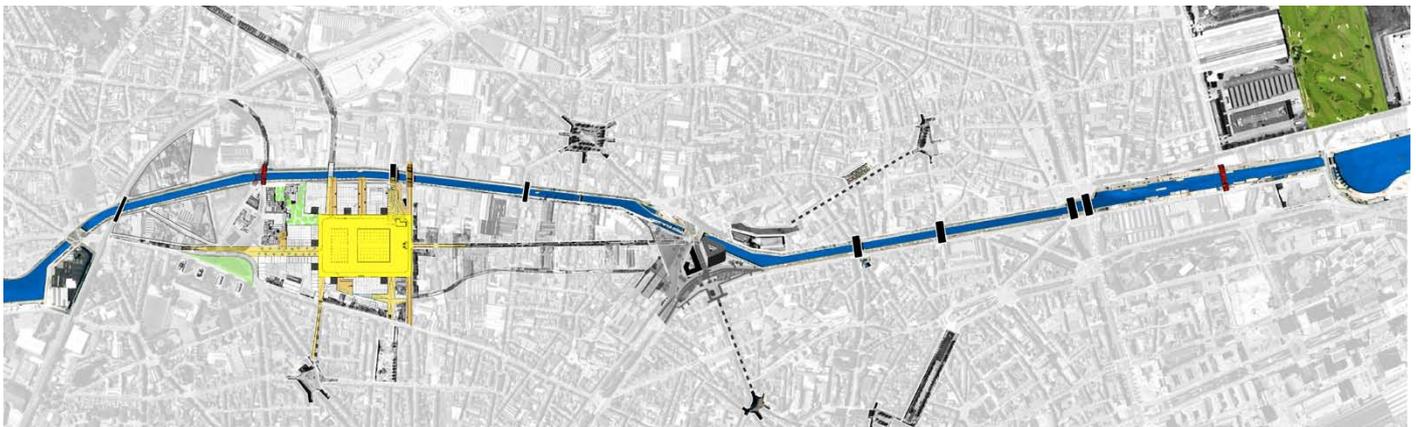
Cependant, en raison de sa largeur limitée, le canal ne peut revêtir de fonction économique dans cette zone, mais endossera plutôt un rôle de paysage et contribuera à l'identité du lieu.

Les nouveaux développements apportés au Biestebroek, à la Porte de Ninove et au site des Abattoirs attireront l'attention du public, et la partie sud-ouest du canal sera alors reconnaissable dans la carte mentale des Bruxellois.



Situation du site des Abattoirs sur la ligne de métro 2/6

1. Le parc Elisabeth (Basilique de Koekelberg) : espace revêtant une importante valeur symbolique
2. Site de Tour & Taxis : espace à l'importante valeur fonctionnelle et symbolique
3. Quartier européen : espace revêtant une importante valeur fonctionnelle
4. Site des Abattoirs : espace à l'importante valeur fonctionnelle et symbolique



Situation sur le réseau piétonnier et cycliste

# PRINCIPES DU PROJET DE DEVELOPPEMENT GLOBAL

Le projet de développement global pour le site des Abattoirs est double. D'une part, il établit un schéma d'organisation spatiale, sans toutefois définir un programme strict. D'autre part, les fondements distincts du plan sont amplement documentés selon des principes et directives, sans fixer l'architecture.

Le projet de développement global repose sur 5 principes:

- 1<sup>er</sup> principe : percées et continuités.
- 2<sup>e</sup> principe : la place urbaine.
- 3<sup>e</sup> principe : les entrepôts urbains comme formes ouvertes
- 4<sup>e</sup> principe : figures et accents entourant la plaine.
- 5<sup>e</sup> principe : fonctions au sein du Ventre de Bruxelles : manger, apprendre, faire des rencontres, organiser des fêtes, des congrès, abattre, acheter, vendre et habiter.

Ces principes sont expliqués en détail ci-après.



Zoom sur la situation future du site des Abattoirs — Boulevard du canal



Zoom sur la situation future du site des Abattoirs — grande plaine devant la Halle Alimentaire



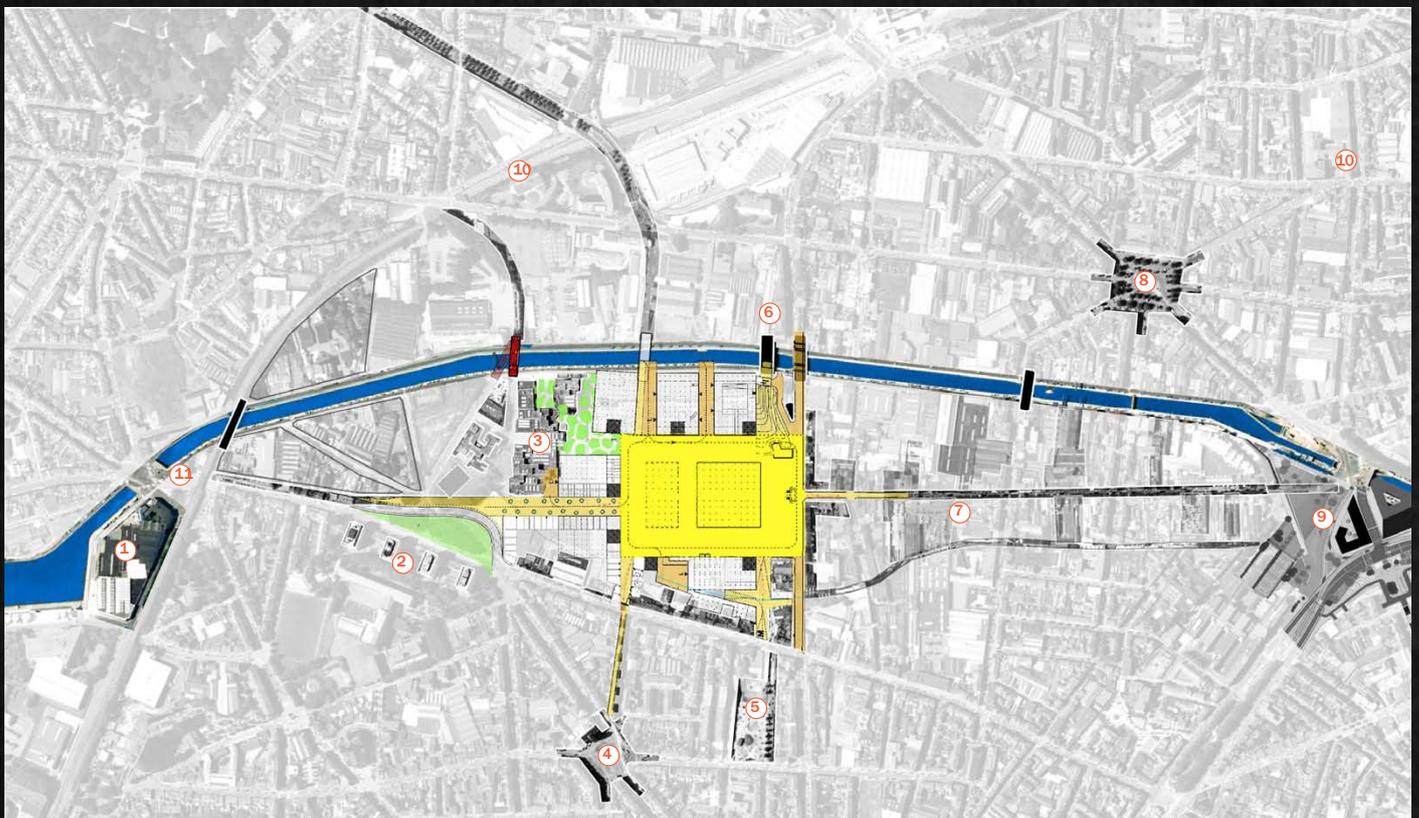


- 1. Grande plaine de Bruxelles
- 2. Marché couvert
- 3. South Market
- 4. North Market
- 5. Zone logistique
- 6. Abattoir urbain
- 7. Entrepôt trois
- 8. Erasmus yard
- 9. Entrepôt quatre
- 10. Entrepôt cinq
- 11. Auvent



## PERCEES ET CONTINUITES

1. La Rue Ropsy-Chaudron et le prolongement de la Rue S. De Bruyne forment un parvis
2. Percée en direction de la Chaussée de Mons
3. Axe entre la Rue Heyvaert et la Chaussée de Mons
4. Liaison transversale entre la Place du Conseil et la Rue de Birmingham
5. Nouvelle percée au travers du campus Erasmus
6. Tissu du canal transparent
7. Continuité du méandre vert



## CONTEXTE PLUS VASTE DU MASTERPLAN

1. Développement du Quai Biestebroek
2. Contrat de quartier Canal-Midi
3. Erasmushogeschool
4. Place du Conseil
5. Métro Clemenceau
6. Métro Delacroix
7. Quartier Heyvaert
8. Place de la Duchesse de Brabant
9. Développement de la Porte de Ninove
10. Métro Jacques Brel
11. Station RER Cureghem

## 1er principe : PERCEES ET CONTINUITES

Le site est matériellement accessible, mais visuellement dissimulé. Ce n'est qu'à hauteur du métro Clemenceau que le site est visible depuis la Chaussée de Mons.

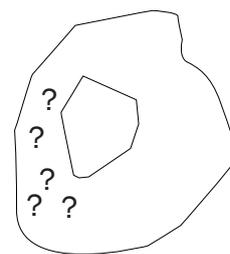
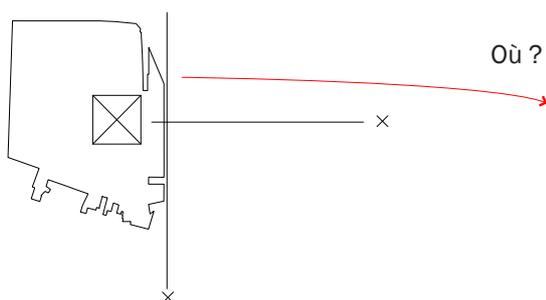
Depuis les quais, il est entièrement caché par le parking érigé en hauteur. Depuis la Rue Ropsy Chaudron, la vue est obstruée par les deux bandes d'unités commerciales. La Rue Heyvaert, située dans l'axe du monumental marché couvert, est une rue à sens unique qui s'éloigne du site. Les routes d'accès ne sont pas claires, le site n'a pas encore de place sur la carte mentale des Bruxellois, et ce tant au niveau visuel qu'en termes de liaisons.

Le plan a pour objectif de coupler les connexions existantes à des continuités visuelles efficaces mais également de réaliser plusieurs nouvelles percées, permettant une circulation et une connexion visuelle effectives. La nouvelle plaine doit être ancrée dans le tissu urbain ; des nouvelles vues doivent ouvrir la place et différents trajets piétonniers et cyclistes doivent mener à la plaine.

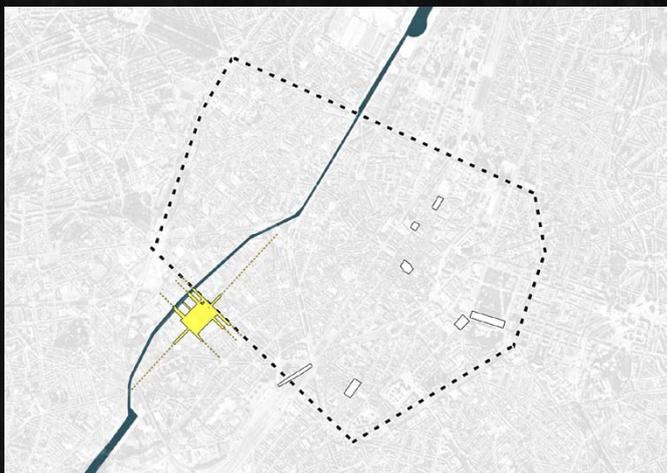
C'est la raison pour laquelle plusieurs percées physiques et visuelles seront créées :

- Ouverture de la Rue Ropsy-Chaudron et prolongation de la Rue Sergent De Bruyne en leur permettant de créer ensemble un grand parvis devant le marché couvert.
- Percée sur le site Renault vers la Chaussée de Mons afin que le trafic entrant dans la ville depuis la Chaussée de Mons aperçoive effectivement le marché couvert et puisse s'y rendre. Cette position offre une deuxième façade à Abatan et à Erasmus. Grâce à cette percée, ils seront tout deux orientés véritablement pour la première fois sur la ville. Les nouveaux développements sur les deux sites doivent correspondre à cette percée à l'aide d'adresses et de façades.

- A l'inverse, une percée et un nouvel axe de vision depuis la Rue Heyvaert verront le jour, donnant sur la plaine, en direction de la Chaussée de Mons. Seuls les piétons et les cyclistes pourront traverser la plaine au niveau de cet axe. Cet axe demeurera principalement visuel pour les véhicules motorisés.
- Une nouvelle liaison transversale sera établie entre la Place du Conseil, traversant la Rue Raphaël, la nouvelle place le long de l'Erasmushogeschool et le canal, un nouveau pont pour piétons étant installé jusqu'à Rue de Birmingham. Le pont proposé a été légèrement déplacé par rapport à la proposition du PPAS.
- Nouvelle percée traversant le campus Erasmus, combinée à l'élimination de celle de la Rue des Matériaux, moins fonctionnelle. La nouvelle percée donne naissance à deux blocs de construction plus logiques et se rattache au croisement entre la Chaussée de Mons et la percée de la plaine donnant sur la Chaussée de Mons.
- La zone de parking actuellement située en hauteur le long du canal sera abaissée pour correspondre au niveau de la plaine et des quais. Le tissu d'entrepôts urbains planifié affiche la porosité suffisante, donnant naissance à des liens visuels entre le boulevard du canal et la plaine. Ils feront également office de liaisons physiques à destination principalement des camions et camionnettes.
- Sur le site des Abattoirs, un lien sera également établi entre le « méandre de verdure » proposé le long du tracé de la petite Senne (Masterplan Molenbeek Canal) et la transformation en espace vert proposée pour la Place Albert 1er (Contrat de quartier Canal-Midi). Les structures vertes seront érigées et reliées entre elles le long de la Halle Alimentaire et du nouveau bloc de construction jouxtant la Chaussée de Mons.
- Pour terminer, le passage pour piétons actuel situé sur la Chaussée de Mons à hauteur du métro Clémenceau sera également amélioré, tout comme la liaison pour piétons entre la nouvelle plaine et le métro Delacroix.



Le site est matériellement accessible, mais visuellement dissimulé



La grande plaine de Bruxelles et les autres places bruxelloises au sein du pentagone élargi, comparaison d'échelle

## GRANDE PLAINE DE BRUXELLES

Portée par le potentiel événementiel de la plaine et des Caves de Cureghem, une grande place urbaine sur le site des Abattoirs pourra constituer une nouvelle carte de visite pour Bruxelles.

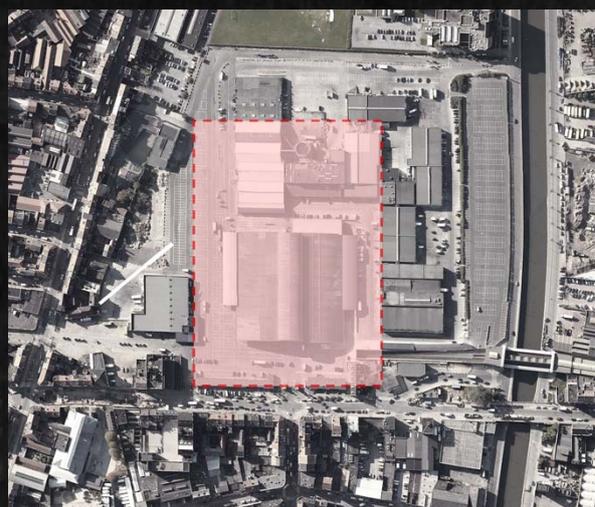


Coupe longitudinale de la place

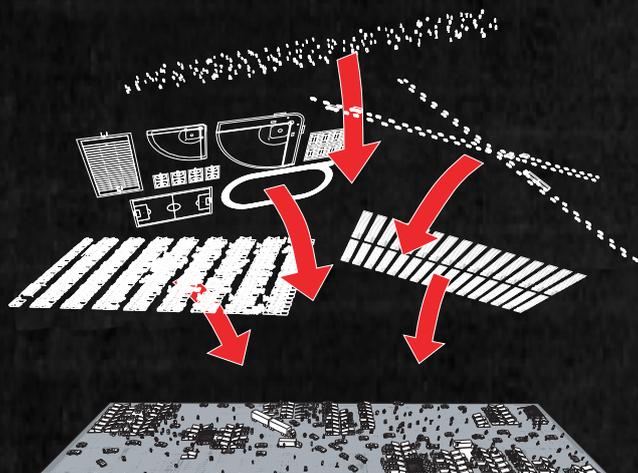
## GRAND ESPACE EN DUR

La grande plaine de Bruxelles mesure 200 m sur 300 et s'étend des façades des entrepôts urbains et de la Halle Alimentaire et englobe également la Rue Ropsy Chaudron.

Sa surface totale est de 60.000 m<sup>2</sup>, ce qui représente en fait la somme de l'espace actuel utilisé les jours de marché (40.400 m<sup>2</sup> pour les marchands et près de 19.500 m<sup>2</sup> de parking pour les marchands).



Projection de la nouvelle place sur la situation actuelle



La plaine, grand espace en dur, exprimée à l'aide de dessins



Projet d'une place à Rotterdam, Slinge, architectes ORG et concepteurs de ville

## 2e principe : LA PLAINE URBAINE

Un grand parc vert, comme celui qui sera développé à Tour & Taxis, ne constitue pas une option pour le site des Abattoirs au vu de sa fonction actuelle et future (surface en dur nécessaire pour le marché). Le site peut par contre devenir un grand espace en dur, « la grande plaine de Bruxelles ». Dans un quartier dense comme celui de Cureghem, mais également au niveau régional, une grande plaine urbaine, pouvant accueillir d'autres activités socioculturelles en plus du marché, est nécessaire. Actuellement, aucune place à Bruxelles n'affiche ces dimensions.

La surface totale de l'espace ouvert sur le site des Abattoirs (60.000 m<sup>2</sup>) demeurera inchangée, mais sa forme changera, passant d'un espace morcelé à un espace continu. C'est la raison pour laquelle au niveau fonctionnel, l'espace conviendra également à d'autres événements, car derrière le marché couvert se trouve actuellement une seule zone ouverte qui, il est vrai, est utilisée pendant le marché par les camionnettes des marchands, mais qui à d'autres moments peut accueillir un podium pour un concert, un cirque ou un tournoi de volley-ball.

Les principes suivants font l'objet d'un consensus entre les parties consultées pendant le processus :

- Un espace simple, ouvert, au revêtement dur et au nombre limité d'obstacles visuels, vu que ces derniers nuisent à la flexibilité et à la sécurité de la plaine.
- Installation d'une ouverture sur la plaine, nouvel accès vers les Caves : cette ouverture permet également à la lumière de rentrer et rend les Caves visibles depuis la place. L'emplacement exact de cette ouverture n'est pas encore déterminé, mais la proximité de la « black box » a été envisagée.
- Ecoulement du trafic : uniquement du trafic local sur la plaine. Ce qui veut dire que tous les immeubles situés le long de la plaine y auront leur façade avant et leur adresse principale.
- Aménagement de la place selon le concept de l'espace partagé (voir chapitre Logistique/mobilité).
- La reproduction d'un toit derrière le marché couvert monumental.
- La rénovation du marché couvert ne peut entraver l'ouverture visuelle entre le marché et la plaine. D'autre part, cette étude contient également des propositions en vue du maintien du microclimat actuel sous le toit.

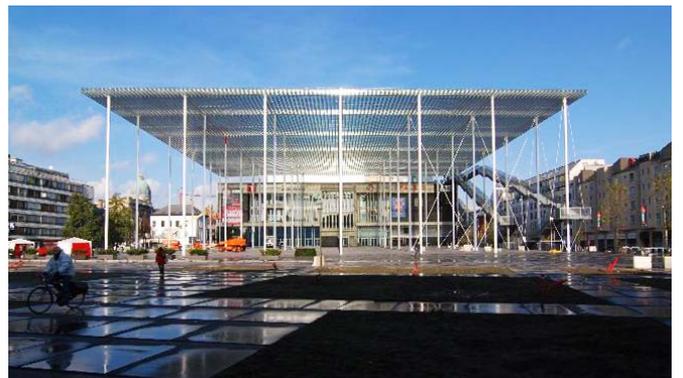
La plaine continuera à accueillir le marché les vendredis, samedis et dimanches. De plus, la place peut également accueillir divers événements sociaux et culturels. Le démontage du marché s'effectue toujours vers midi, ce qui fait que cette partie de la place est à nouveau disponible à la fin de l'après-midi.



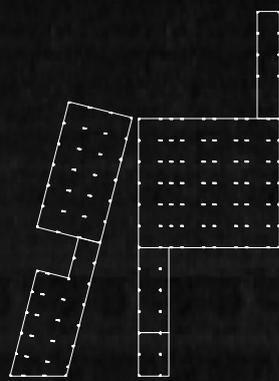
Place Bellecour, Lyon (200 x 300m)

Contrairement à ce grand vide, les contours de la plaine doivent définir correctement cet espace grâce à leur densité en construction et à leur intensité d'utilisation. Il sera fait appel à une typologie d'entrepôts urbains qui ne sont pas nécessairement programmés mais auxquels il est surtout donné forme par le biais d'une série de principes d'aménagement. (voir 3e principe : les entrepôts urbains)

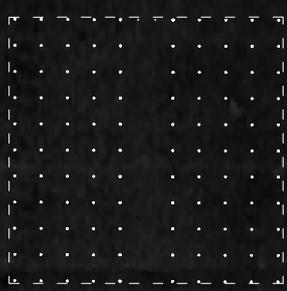
Bien que le programme pour ce « contour économique » ne soit pas établi, trois fonctions devant s'y développer se dessinent : l'entrepôt urbain ; le parking pour les visiteurs ; une black box aux activités représentatives inhérentes (accueil, foyer, restaurant) pour renforcer l'exploitation des Caves de Cureghem et les compléter.



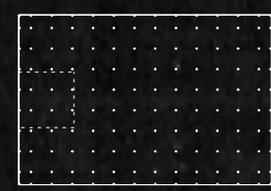
Auvent transparent sur la place du théâtre à Anvers (Studio Secchi & Vigano)



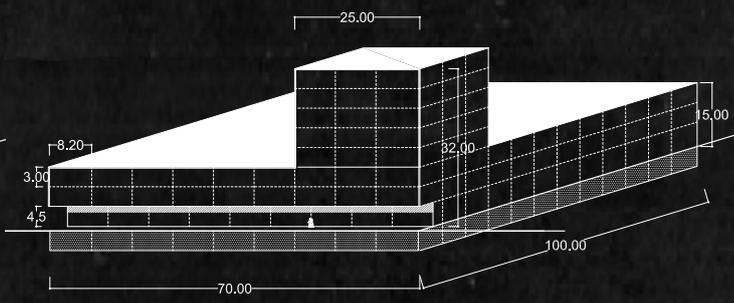
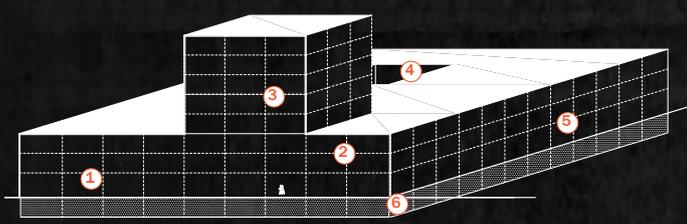
Grid Halle Alimentaire : 8.20 x 8.20 m



Grid marché couvert : 10 x 10 m



Grid entrepôt urbain : 8.20 x 8.20 m

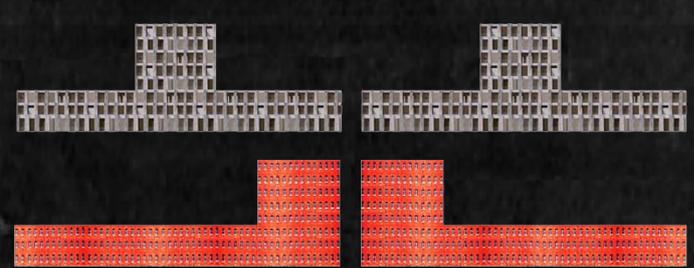
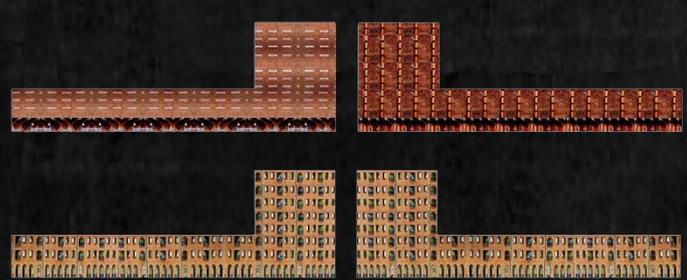


Axonométrie d'une possible configuration des entrepôts urbains

- 1. Bases avec établissements horeca et commerces sur la place et le boulevard du canal
- 2. Corps
- 3. Accent — Petite tour. Patio
- 5. Longue façade avec logistique au rez-de-chaussée.
- 6. Eventuel étage souterrain

FAÇADES DES ENTREPÔTS

Dans ces entrepôts, la structure du bâtiment représente également leur façade. L'objectif est que dans par exemple 30 ans, leurs fonctions puissent changer sans que des changements notables ne soient apportés à l'image.



### 3e principe : LES ENTREPOTS URBAINS COMME FORMES OUVERTES

Les contours de la plaine définissent le grand espace ouvert par leur densité en construction et leur intensité en utilisation. Nous proposons ici la typologie de « l'entrepôt urbain ». Les bâtiments de ce type ne sont pas nécessairement programmés, mais il leur est surtout donné forme par le biais d'une série de principes d'aménagement. Une référence en la matière est 'www.solids.nl'.



Marshall Field Warehouse Bldg., H.H. Richardson, Chicago 1887

Notre concept de durabilité en matière d'architecture a pour but de réaliser des bâtiments à la très longue durée de vie. Ce n'est possible que s'ils arborent une forme relativement indépendante de tout programme, leur permettant d'être réutilisés et de devenir de véritables centres d'activités.



Entrepôt, Lowell, MA

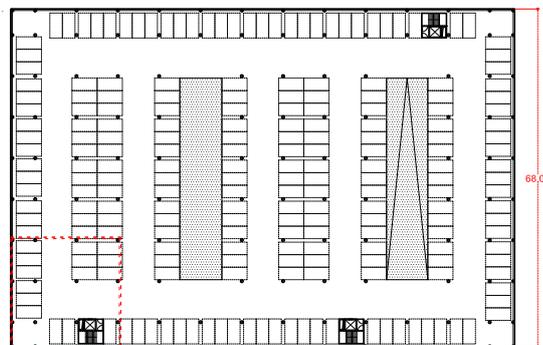
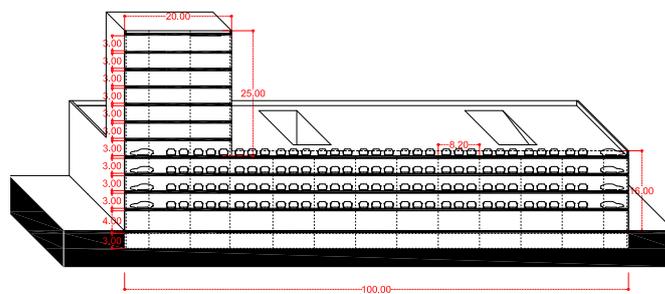
C'est la raison pour laquelle nous nous basons plutôt sur une forme et une typologie que sur un contenu et un programme. Les caractéristiques des entrepôts qui se sont entre-temps révélés être des bâtiments génériques sont reprises. Les entrepôts introduisent la vie urbaine industrielle à laquelle il a été fait référence ci-avant.

Les anciens entrepôts ont en effet été conçus en toute hâte, sans but précis, ce qui fait qu'aujourd'hui, ils peuvent aisément être utilisés pour des fonctions autres que celles pour lesquelles ils avaient été prévus initialement. La mise en forme des deux entrepôts supérieurs dans le plan (entrepôt 4 et 5) donne surtout la direction à suivre, mais n'est pas fixe.

Voici quelques-uns des principes généraux pour l'élaboration des entrepôts :

#### Grid

Si un parking souterrain est réalisé, ou si l'un des étages venait à être utilisé à un certain moment en tant que parking, cette fonction sera déterminante pour le « grid » (la structure de colonnes et poutres) du bâtiment. Il ressort d'une enquête qu'une taille de 8,2 sur 8,2 m convient parfaitement à l'organisation d'un parking mais également au logement, à des bureaux, des espaces pour entreprises ou des établissements horeca/commerciaux.



Entrepôt, coupe transversale et modèle de plan pour le parking

## Façades

Là où les entrepôts urbains jouxtent la nouvelle place ou le canal, il est souhaitable de réserver les 12 premiers mètres du rez-de-chaussée pour des activités qui peuvent renforcer le pouvoir attractif de la plaine ou du boulevard le long du canal. Nous songeons à des petits commerces, établissements horeca (bar, brasserie, restaurant, sandwicherie), mais également à un bureau de poste ou à une filiale d'une banque.

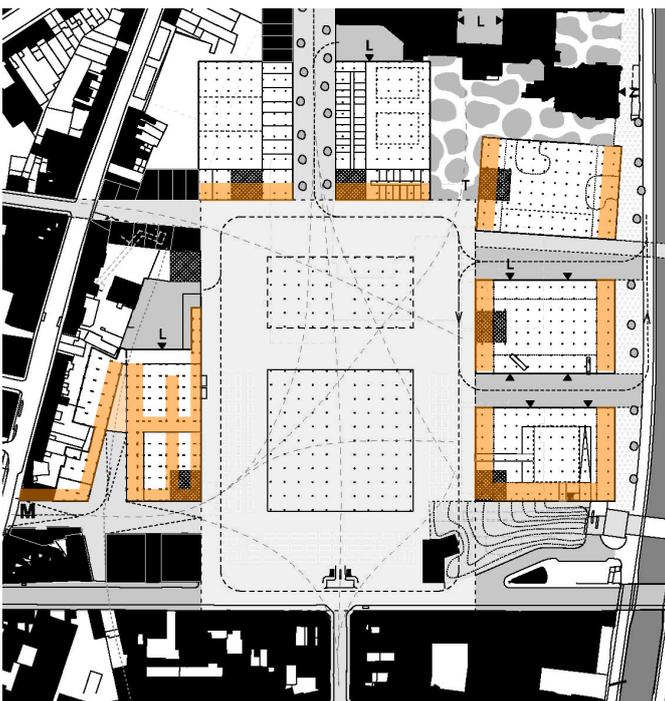
Toute dépendra de la demande du marché au moment du développement, de la demande de construction d'unités plus grandes ou plus petites, et de la diversité des activités présentes.



Galeries royales à Ostende

Les établissements horeca devraient également pouvoir installer une terrasse sur l'espace public. C'est la zone située devant les entrepôts 1, 2 et 3 qui est la plus ensoleillée pendant tout l'après-midi.

Les façades des entrepôts en bordure du canal font office de zones logistiques où des camions de plus grande taille peuvent procéder au chargement et au déchargement.



Façades des entrepôts urbains destinés à des établissements horeca ou à des commerces

## Hauteur des étages

Afin de préserver une unité architecturale, il est proposé de maintenir la hauteur totale des entrepôts (à l'exception des accents, voir ci-après) à 15 m à partir de la plaine (qui se trouve à 21 m).

Voici un exemple de coupe typique : rez-de-chaussée d'une hauteur libre de 4,5 mètres avec 3 étages en hauteur d'une hauteur libre de 3m. La structure est calculée sur 0,3 m. Ce qui fait un total de 15m.

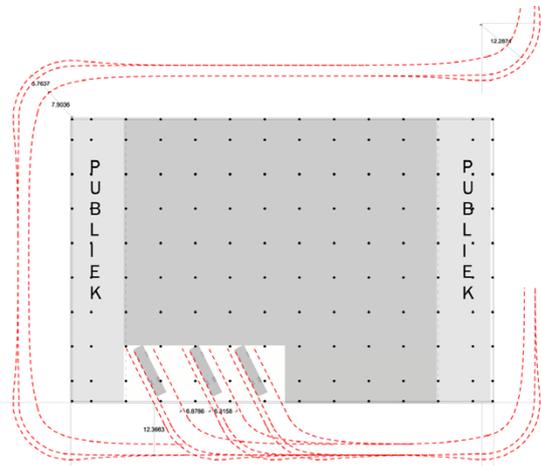
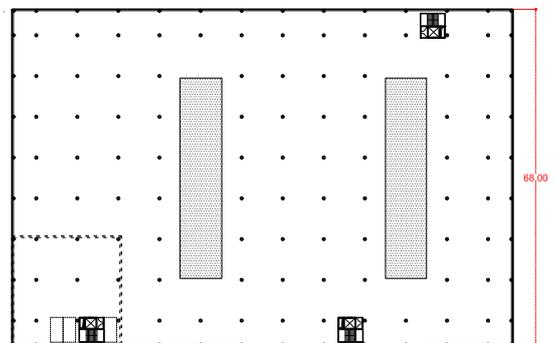
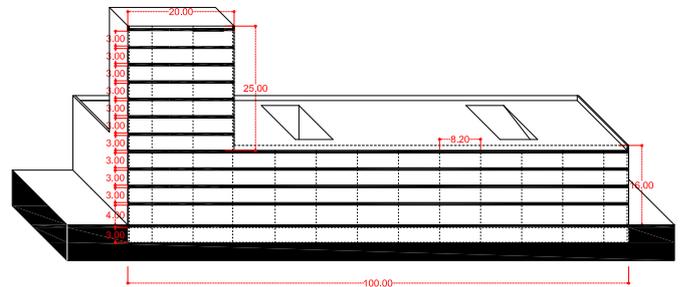


Schéma de circulation des camionnettes

Il est souhaitable de préserver la continuité de la façade extérieure et de fondre les patios ou embrasures à l'intérieur.



Profil d'un entrepôt et modèle de plan

## Patios/luminosité/qualité

La qualité d'utilisation des entrepôts doit être élevée. Il est donc crucial de pourvoir ces entrepôts d'une série de patios qui guident la lumière jusqu'aux étages où les activités le requièrent.

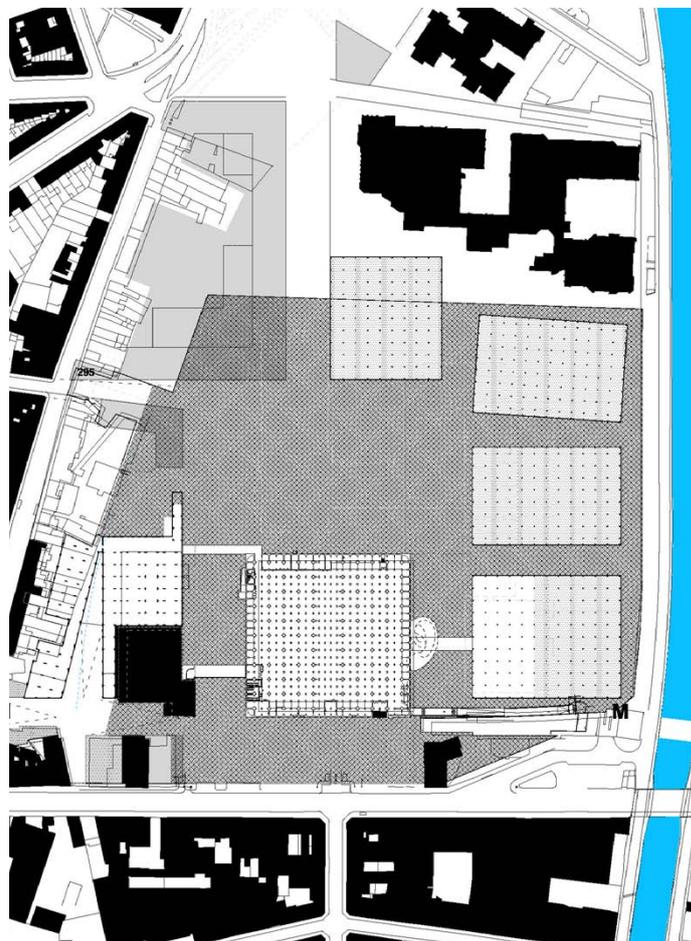
Même dans un parking, deux grands patios peuvent attirer de la lumière jusqu'au rez-de-chaussée, sans que la faisabilité financière n'en pâtisse. Cet aménagement peut accueillir 220 voitures de tourisme sur 3 étages, chacun affichant une surface moyenne de 31 m<sup>2</sup> de place de parking (circulation et patio inclus).

## Surface totale

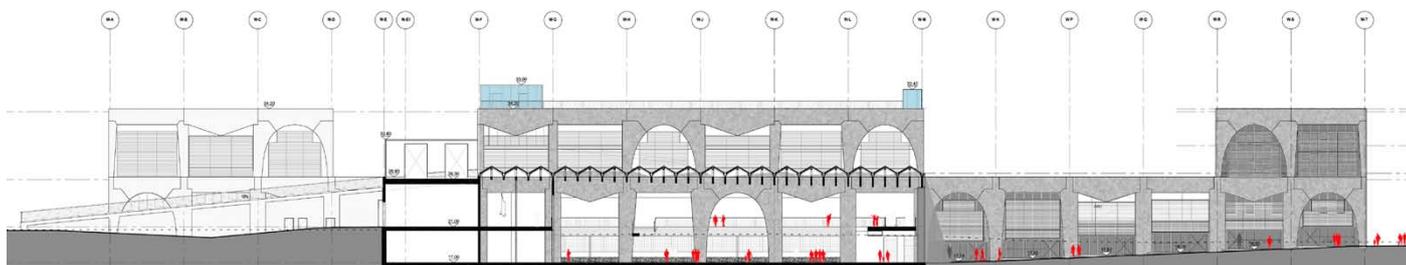
Selon ce plan, 83.829m<sup>2</sup> (patios inclus) seront créés sur le site des Abattoirs. Sur le terrain de l'Erasmushogeschool, 9.450 m<sup>2</sup> seront ajoutés (patios inclus). Sur les terrains de Renault, on prévoit d'ériger une surface totale de 16.670 m<sup>2</sup> (patios inclus).



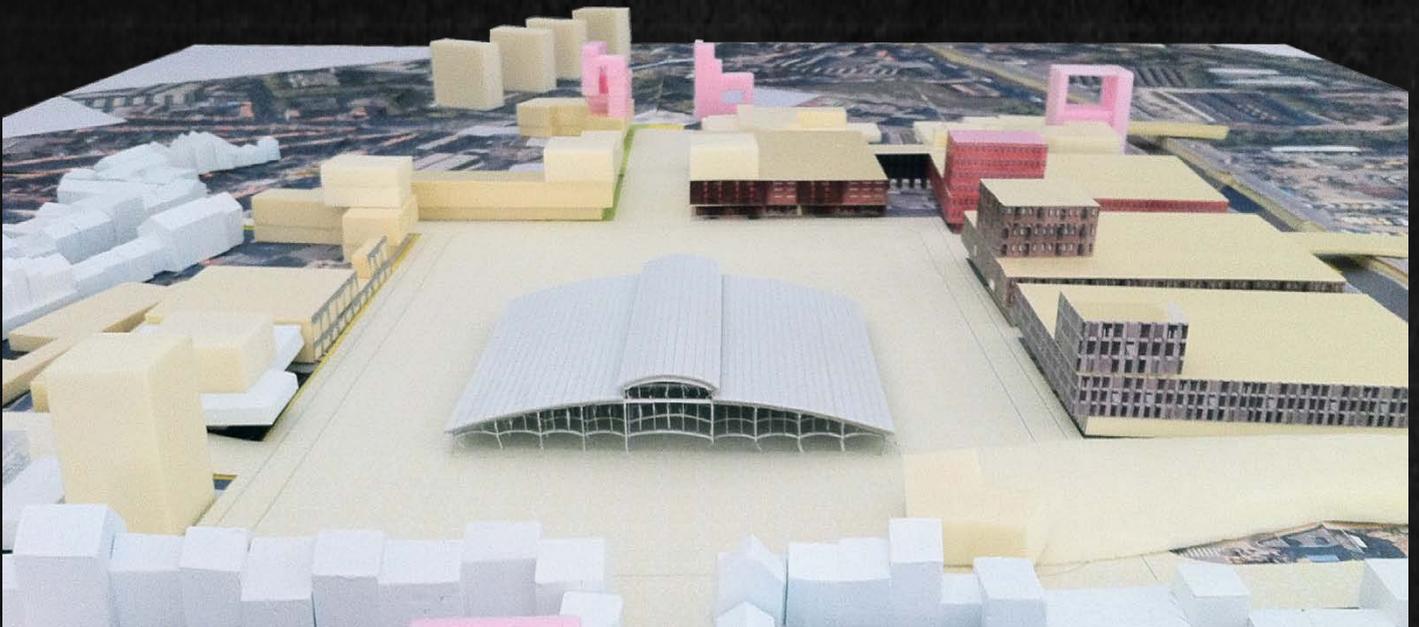
Parking 1111 Lincoln Road, Miami, FL, Herzog & De Meuron



Plan avec parkings souterrains sous les entrepôts (facultatif) et liaisons logistiques entre les Caves de Cureghem, la Halle Alimentaire et l'entrepôt 1



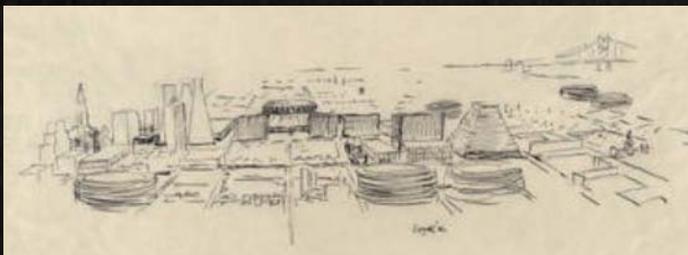
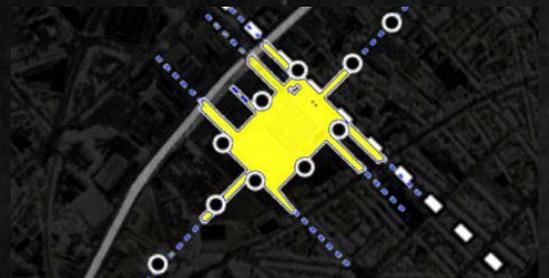
Maquette juillet 2011



Maquette juillet 2011

#### DIAGRAMME D'UN FLORILEGE DES ACCENTS CONSTRUITS

Une série d'accents construits définit la plaine et se poursuit le long de la Rue Heyvaert et de la Chaussée de Mons.



Louis Kahn, Civic Center, Philadelphia, Pennsylvania. Aerial perspectives. 1957. Ink on tracing paper. The Museum of Modern Art, New York

## 4e principe : FIGURES ETACCENTS ENTOURANT LA PLAINE

On retrouve le long du canal quelques projets de constructions hautes (en développement ou planifiées); la Tour Atenor sur le Quai de Willebroek, une possible tour sur la Place Saintelette, une construction semi-haute au niveau de la Porte de Ninove et éventuellement une autre construction haute au niveau de Quai Biestebroek.

Bien que les tours aient le vent en poupe à Bruxelles, nous proposons d'installer des tours de relativement petite taille (environ 6 étages) (ou petites tours) le long de la « grande plaine » au-dessus des entrepôts à 3 étages. Les différentes petites tours se rassemblent autour de la place et contribuent à une définition de l'espace, qui lui-même sera visible depuis une plus grande distance.

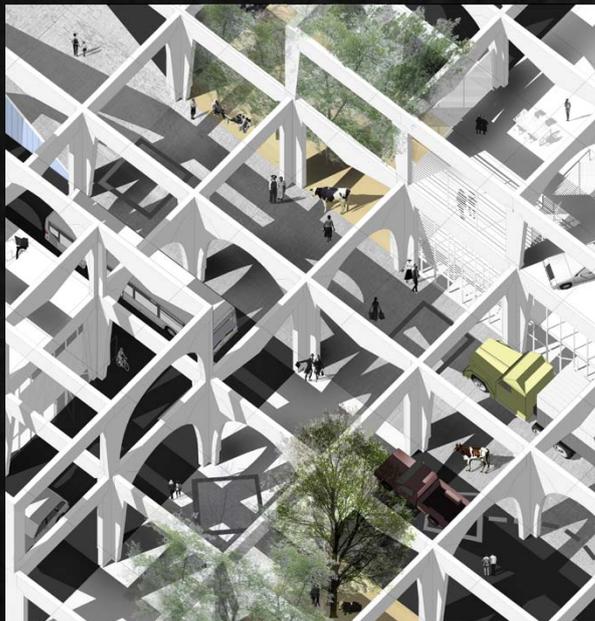
Ces « petites tours » mesurent actuellement 20x20 m et chaque étage peut accueillir deux appartements d'environ 140 m<sup>2</sup>.



Zoom sur la situation future du site des Abattoirs – Tours qui entourent la plaine et le nouvel accès à l'Erasmushogeschool



Tout premier « Boeremet » sous le marché couvert en septembre 2011



#### FONCTIONS AU SEIN DU VENTRE DE BRUXELLES

La Belgique jouit depuis des décennies de la réputation d'être une bonne vivante. Chocolatiers de renommée internationale et frieries (pas encore un patrimoine culturel) s'exportent aux quatre coins du monde, tout comme nos célèbre bières. Des chefs triplement étoilés, dont certains exercent à Bruxelles, sont reconnus à l'échelle internationale et accueillent des clients du monde entier. Le site des Abattoirs se profilera comme le « Ventre de Bruxelles ».



Halle Alimentaire

## 5e principe : FONCTIONS AU SEIN DU VENTRE DE BRUXELLES : manger, apprendre, faire des rencontres, organiser des fêtes, des congrès, abattre, acheter, vendre et habiter.

Le site des Abattoirs est depuis toujours un site abritant des activités industrielles et Abatan SA souhaite préserver ce caractère industriel à l'avenir et l'assortir d'un programme plus urbain.

De manière générale, nous souhaitons accueillir toutes les fonctions ayant trait à la fabrication, la vente et l'achat d'aliments. Le lien entre l'abattoir artisanal et la culture culinaire est une évidence. Ce fil rouge peut tant englober des magasins que des entreprises, l'industrie légère, des commerces et des habitations. De plus, les industries créatives actuellement installées autour du Canal à Molenbeek et dans le centre de Bruxelles sont, dans notre masterplan, les bienvenues le long du Canal.

Nous souhaitons préserver et renforcer trois fonctions déjà présentes sur le site. L'activité d'abattage, avec un abattoir compact (10.000 m<sup>2</sup>), la halle alimentaire, en tant que marché plus grand, intégré dans la ville (12.000 m<sup>2</sup>), et une salle polyvalente (« black box »), complément nécessaire au centre événementiel que constituent les Caves de Cureghem (500 m<sup>2</sup> et 500 m<sup>2</sup> supplémentaires pour des fonctions inhérentes complémentaires).

De plus, nous formulons les points de départ programmatiques suivants :

- Les entreprises qui s'établiront sur le site proposent un pourcentage important d'emploi aux personnes sans formation ;
- Des entreprises dont l'activité correspond au caractère industriel du tissu du canal ;
- Ajout de logements aux niveaux supérieurs ;
- Fonctions liées à l'Erasmushogeschool ou à d'autres instituts d'enseignement dans les environs : entreprises dérivées, logements pour étudiants, extension de l'école (auditorium, salles de classe ...) ;
- Des établissements horeca et des commerces sont souhaitables le long de la grande plaine : une bonne sandwicherie, un café, une librairie, un bon restaurant, une brasserie, une vitrine, des showrooms ;
- Restaurant/espace de réception lié aux Caves de Cureghem et à la Black Box ;
- Les places de parking sur le site doivent être préservées, différentes solutions sont possibles (en sous-sol, en surface, réparties sous chaque bâtiment, concentrées en un seul bâtiment).

Des entreprises voire des habitations sont prévues aux étages inférieurs des entrepôts situés autour de la plaine. Des habitations ou bureaux peuvent certainement occuper les étages supérieurs. Le secteur artistique et culturel, qui est en train de s'installer autour du canal, peut ici considérablement s'étendre dans des espaces fantastiques et baignés de lumière offrant des vues imprenables.

Une attention particulière est également accordée aux entreprises liées aux écoles techniques : comme des ateliers de traitement du bois (éventuellement à l'étage, moyennant la présence d'un monte-charge de qualité) ou du métal.

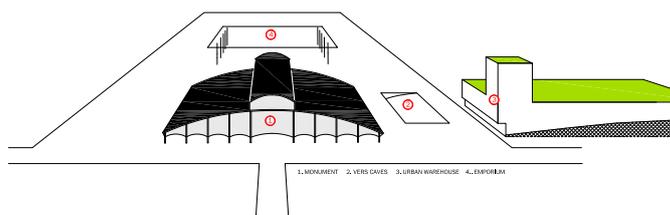
La SDRB développe des espaces d'entreprise à « l'activité urbaine » ce qui veut dire qu'ils affichent une densité de travailleurs par ha suffisamment élevée. Pour le site des Abattoirs, nous sommes également davantage à la recherche d'activités intensives sur le plan de l'espace plutôt que d'activités extensives sur le plan de l'espace (qui conviendraient mieux aux zones suburbaines).

Ce serait donc le cas si les normes d'emploi de la SDRB étaient choisies comme directive. (la norme est de 75 personnes par hectare pour les activités de production immatérielle et de 50 personnes par hectare pour la production matérielle). On arrive alors au calcul suivant :

- 56 travailleurs sur un étage d'un entrepôt (75 x 100 m) pour la production immatérielle.
- 37,5 travailleurs sur un étage d'un entrepôt pour la production matérielle.

Les secteurs suivants sont exclus en tant qu'établissement industriel selon la SDRB :

- Activités automobiles de carrosserie (recyclage et démolition inclus) ;
- Entreposage et logistique ;
- Activités administratives et financières.



Structures existantes et nouvelles qui accueilleront les fonctions  
1. Monument 2. Accès aux Caves 3. Entrepôts 4. Structure auvent sur la plaine

# LOGISTIQUE ET MOBILITE

## Concept de l'espace partagé

La grande place sera un espace partagé (gedeelde ruimte/shared space) où tous les utilisateurs partageront l'espace et le traiteront avec respect. Les piétons et cyclistes ne devront pas suivre de route prédéfinie, mais parcourront la plaine à leur gré, en vue d'atteindre leur destination.

L'espace partagé est le nom relativement nouveau d'un concept qui gagne en popularité dans toute l'Europe. Il englobe une nouvelle philosophie et un ensemble de points de départ pour la réalisation, la gestion et l'entretien de rues et espaces publics, reposant sur l'intégration du trafic avec d'autres formes d'activité humaine. La caractéristique la plus notable de l'espace partagé est l'absence de signalisation conventionnelle comme les feux, les panneaux, les marquages au sol, les dos d'âne et les barrières (autant d'éléments essentiels à la circulation sur voie rapide). Le conducteur qui évolue dans un espace partagé fait partie intégrante du contexte social et culturel, et son comportement (comme la vitesse) est déterminé par des normes de comportement journalières.

L'espace partagé va bien plus loin que de simples techniques de conception. Il requiert également une approche novatrice du processus de planification, de conception et de décision. Résultat : des nouvelles structures pour l'organisation communale et l'implication publique. L'espace partagé constitue une base à l'approche des problèmes de sécurité et de la congestion, permet de surmonter la séparation sociale et de renforcer la vitalité économique dans les rues et les espaces publics.

## Principes de l'espace partagé

- la rue parle (avec son histoire), pas la signalétique
- seules règles : rouler à droite + priorité à droite
- l'être humain est placé au centre de l'aménagement
- créer un flou et provoquer le contact visuel entre les usagers
- réduire le différentiel de vitesse entre les usagers
- tous les usagers ont les mêmes droits
- les déplacements sont un moyen, pas un but
- l'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité (« chaos productif »)
- la voiture n'est pas un problème, mais un élément de la solution

Source : Hans Monderman, <http://carfree.free.fr/index.php/2008/11/24/le-concept-despace-partage-peut-il-reconcilier-les-usagers-de-la-rue/>

Le projet Laweiplein à Drachten (Pays-Bas, 2000) est un bel exemple de l'espace partagé. L'un des principaux croisements de la ville voit passer 22.000 véhicules par jour, ainsi que toutes les lignes de bus régionales. Le croisement a été intégralement réaménagé selon les principes de l'espace partagé : toute la signalisation routière a été retirée et les cyclistes, piétons et véhicules y circulent en harmonie.

La nouvelle organisation accepte la nécessité d'un rond-point, qui a été intégré comme un élément d'un espace public général. Il est donc orné de fontaines d'eau verticales qui répondent au volume du trafic en termes de hauteur. L'éclairage au sol accentue l'espace entier et pas uniquement le rond-point.

L'accès au théâtre de la ville situé à l'arrière est également intégré dans la place. L'arrondi suffit à garder les véhicules sur le rond-point, tout en permettant aux cyclistes de couper les coins du carrefour. Pendant certaines périodes, les fontaines attirent des groupes d'enfants et d'adultes, ce qui renforce l'activité humaine et réduit la vitesse. Inversement, cela améliore la capacité du carrefour et réduit considérablement les ralentissements.

(projet du Conseil communal de Smallingerland en collaboration avec le Regionaal Bureau voor Verkeersveiligheid de Frise, description du projet par Hans Monderman sur <http://www.shared-space.org/>)

Pour de plus amples informations sur l'espace partagé et les projets de référence, voir : [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)



Laweiplein, Drachten

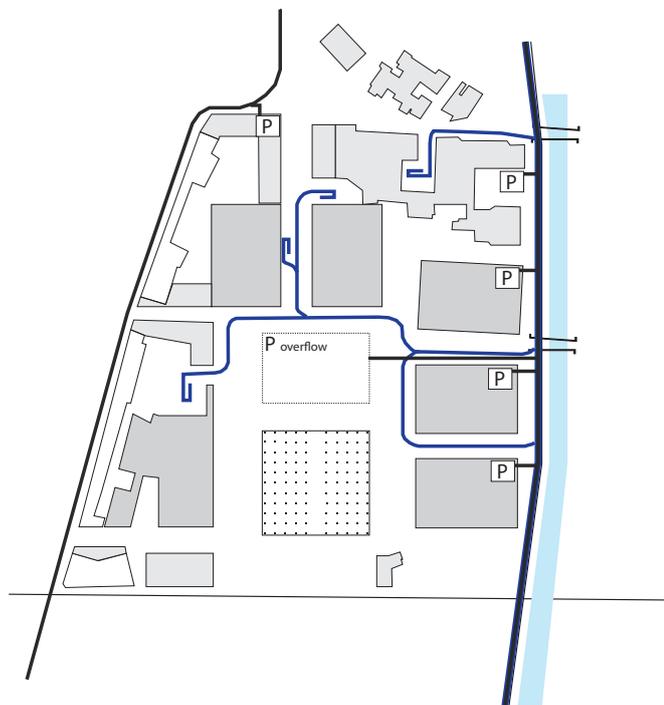
## Circulation sur et autour de la grande plaine urbaine

Les voitures de tourisme ne peuvent en principe pas rouler sur la plaine du site des Abattoirs, à l'exception de la bande de la Rue Ropsy-Chaudron qui peut bien entendu continuer à être franchie. Lorsque les voitures de tourisme doivent se rendre dans les parkings situés en bordure de la plaine, ils peuvent accéder à la plaine par le biais de l'accès sur de la Rue Ropsy-Chaudron, depuis le Quai de l'Industrie en empruntant le nouvel accès à l'entrepôt 2 ou le nouvel accès depuis la Chaussée de Mons, dans le prolongement de la Rue Raphaël.

## Accès au site

Les principaux accès piétonniers à la place sont liés aux stations de métro Delacroix et Clemenceau. Mais l'entrée depuis la Chaussée de Mons, non loin de la place Albert 1er, constitue également un accès important. De plus, une nouvelle liaison piétonnière et cycliste, démarrant au carrefour de la Rue de Birmingham et de l'Avenue Jules Graindor, sera également prévue pour mener à l'autre côté du canal.

Les camions et camionnettes ne peuvent accéder à la plaine que par le biais d'un seul endroit, à savoir le nouvel accès à l'entrepôt 2 partant du Quai de l'Industrie. Depuis cet endroit, les camionnettes pourront donc parcourir en une boucle les entrepôts urbains et procéder au chargement et déchargement aux endroits prévus à cet effet entre les entrepôts. Seules les camionnettes qui doivent atteindre la Halle Alimentaire pourront franchir la place.



## Parking

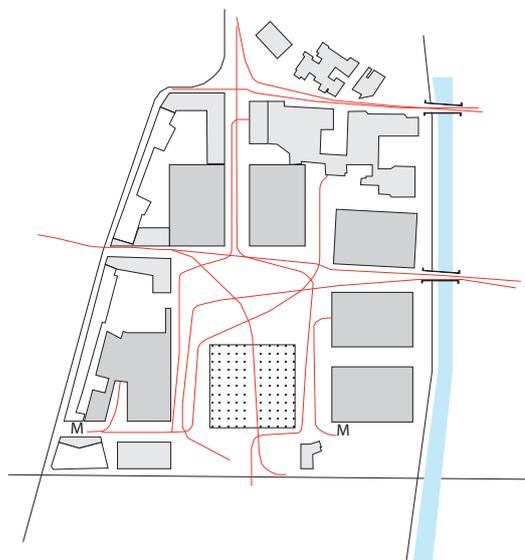
Le parking destiné aux utilisateurs (qui fait actuellement 13.600 m<sup>2</sup>) continuera à revêtir une fonction importante sur le site et doit également se fonder dans le périmètre.

Plusieurs solutions sont possibles ; un parking souterrain sous chaque entrepôt ou un parking en surface rassemblé dans un seul entrepôt. La plaine proprement dite peut exceptionnellement être aménagée en tant que parking pour les visiteurs en cas de débordement de la capacité, et être partiellement utilisée comme parking pour les camionnettes des commerçants pendant le marché.

De manière générale, en aucun cas le rez-de-chaussée des entrepôts donnant sur la place ou le Boulevard du Canal ne peut servir de parking. Ces socles doivent abriter des fonctions publiques ou commerciales.

La décision relative à une autre solution dépend de plusieurs paramètres inconnus, comme l'éventuelle présence de sols pollués et la possible création de valeur de l'entrepôt qu'un parking souterrain ne peut entraver. Le scénario dans lequel chaque entrepôt est assorti d'un parking souterrain semble une solution évidente. L'avantage de cette solution est que tous les parkings sont souterrains et permettent aux visiteurs de se garer à proximité de leur destination. Désavantage : les visiteurs se garent dans l'immeuble de destination et l'espace public entourant l'entrepôt est nettement moins utilisé : les visiteurs pénètrent dans un véritable cocon, et ils ne sont nullement obligés de se rendre dans l'espace public.

C'est la raison pour laquelle un scénario dans lequel un entrepôt est aménagé en grande partie comme un parking (ou un parking de délestage en cas de proximité du métro) est bien plus intéressant. Après avoir garé leur voiture, les visiteurs seront tenus de parcourir la plaine ou à tout le moins de se rendre sur le domaine public pour atteindre leur destination finale. La place jouera alors pleinement son rôle d'espace public.







# PROJETS PARTIELS

## LA HALLE ALIMENTAIRE

Le 25 mai 2011, une demande de permis a été introduite pour la construction d'une halle alimentaire et d'espaces logistiques inhérents avec des parkings en surface sur le site des Abattoirs.

Le projet illustre parfaitement l'architecture visée dans le projet de développement global pour le site des Abattoirs. Le bâtiment comporte une scission entre structure et contenu ; en élaborant une structure simple, claire, formelle, mais indépendante de la fonction et du programme, une fonctionnalité à long terme verra le jour ; ce bâtiment pourra être réutilisé de plusieurs façons à l'avenir. Le bâtiment confère une touche contemporaine à l'archétype de l'entrepôt urbain, dont les caractéristiques ont été décrites ci-dessus.

La structure du bâtiment repose sur une grille de 8,2 x 8,2 m. La Halle Alimentaire fait 13 mètres de haut au niveau de la halle alimentaire et de ses parkings et comporte 5 étages dans la partie résidentielle, en connexion avec le tissu urbain limitrophe. Le bâtiment abritera une fonction mixte : une halle alimentaire, des espaces commerciaux, 20 appartements, un parking et un espace public.



Axonométrie sur la Halle Alimentaire

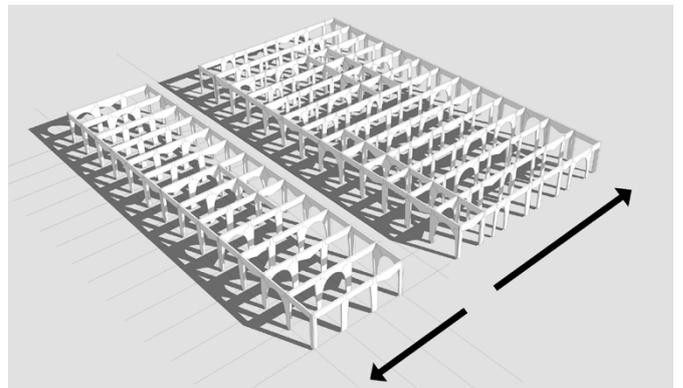


Vue sur la Halle Alimentaire

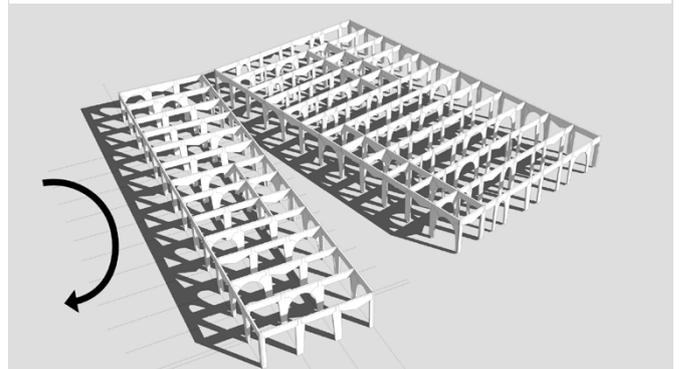


Emplacement de la Halle Alimentaire sur le site des Abattoirs

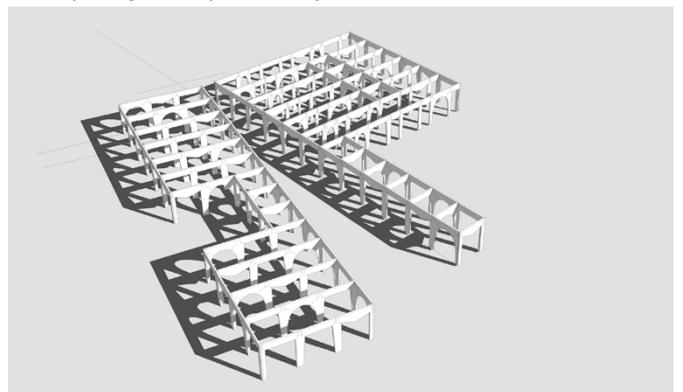
Ouverture du grid de l'entrepôt urbain de la Halle Alimentaire



Ouverture pour laisser passer l'ancienne Seine



Rotation pour englober une partie dans la géométrie du tissu de la ville



Rehaussement pour montrer les contours publics

# L'ABATTOIR COMPACT

## Conditions essentielles

Dans cette étude, nous nous basons sur la forme possible d'un nouvel abattoir urbain compact. Par le biais de différents entretiens et d'un atelier intensif avec les personnes compétentes au sein d'Abatan SA, un nombre important de conditions essentielles pour un nouvel abattoir urbain compact a été consigné (elles figurent dans l'organigramme suivant).

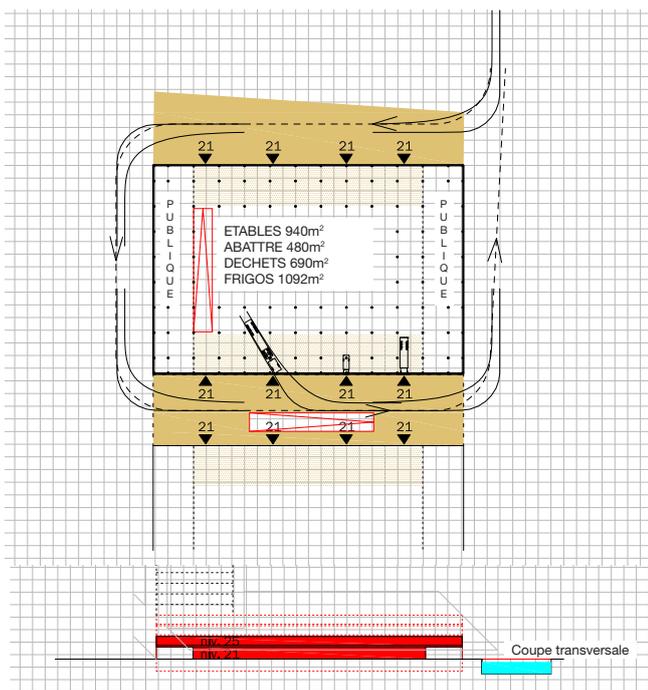
Lors de la conception, il est apparu que le nouvel abattoir urbain compact occuperait une surface de près de 10.000 m<sup>2</sup>. En comparaison avec l'espace actuel, il s'agit d'une réduction d'environ 50 %.

Il est donc ici question d'une surface totale de près de 10.000 m<sup>2</sup> pour un nouvel entrepôt urbain compact.

## Conception de l'abattoir urbain compact

Un premier exercice de conception a été réalisé pour un abattoir urbain compact. L'espace du rez-de-chaussée est réservé pour une fonction horeca et commerciale le long des façades de la plaine et du Boulevard du canal. Les zones logistiques sont ensuite positionnées selon les principes généraux, le long de l'entrepôt.

Le projet total pour l'abattoir va bien plus loin qu'un seul espace. L'intégralité de la ligne d'abattage, les étables et les locaux à déchets et de refroidissement peuvent parfaitement être organisés au rez-de-chaussée. (environ 3.160 m<sup>2</sup> hors 30 % d'espaces techniques). Les salles de découpe et les espaces logistiques et sociaux pourront alors être installés à l'étage.



Aménagement de l'abattoir compact avec accès logistique autour de l'entrepôt

Afin que l'organisation interne d'un abattoir sur deux étages se déroule en toute fluidité, il convient de prévoir une pente interne entre l'abattage (en bas) et la découpe (en haut), après quoi les produits finis seront réacheminés vers le bas à l'aide d'un monte-charge ou d'une deuxième pente.

La seule manière d'éviter la scission entre l'abattage et la découpe est de supprimer les établissements horeca et commerciaux du rez-de-chaussée et de consacrer les 7500 m<sup>2</sup> totaux d'un étage à l'abattoir. L'effet non désiré de cette disposition est que le rez-de-chaussée de l'entrepôt s'accompagnerait d'une façade quasiment aveugle des quatre côtés, alors que dans un abattoir urbain, certaines parties de la production peuvent être montrées (sous contrôle propre).

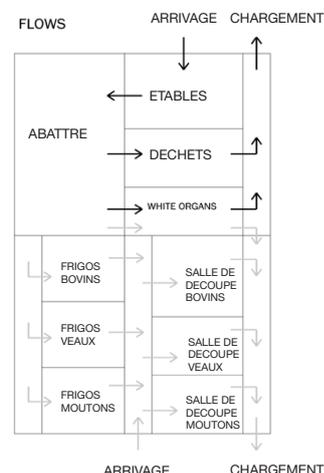
## Développement en phases

En ce qui concerne le développement en phase du masterplan, tous les entrepôts entrent en ligne de compte pour l'abattoir compact, sauf le 2. Si l'abattoir venait à être installé dans cet entrepôt, une construction en plusieurs phases s'imposerait : les espaces techniques devraient tout d'abord pouvoir être construits dans la partie qui ne se trouve pas dans le bâtiment existant.

L'abattoir pourrait également être installé dans l'entrepôt 1, mais cet endroit convient mieux à la black box, à ses espaces inhérents et à un parking de rabattement.

Une troisième possibilité consiste à aménager l'abattoir dans l'entrepôt 3, mais cela ne permettra pas de faire un lien harmonieux avec l'Erasmushogeschool et la deuxième zone logistique nécessaire peut poser problème.

Abatan SA envisage de créer un nouvel abattoir urbain compact d'ici 2020.



Organigramme de l'abattoir compact

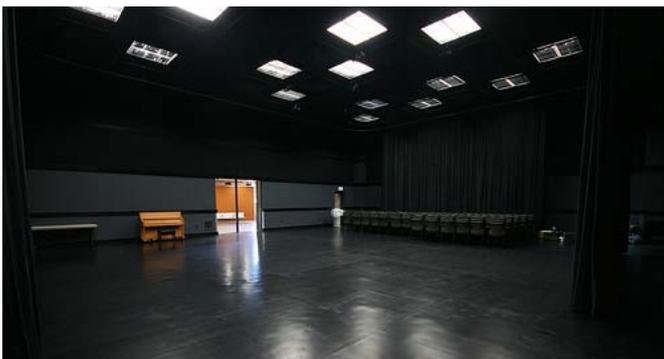
## LE NOMA

L'entrepôt 1, qui donne sur le métro Delacroix, est abordé plus en détail ci-après. Voici les conditions générales pour son aménagement :

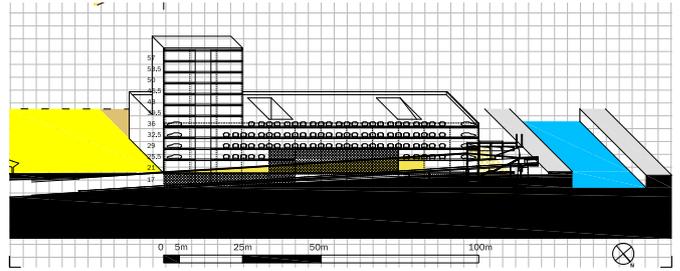
- L'entrepôt devrait idéalement accueillir la black box et les établissements horeca et d'accueil (accueil, foyer) inhérents. Nombre indicatif : 2500 m<sup>2</sup> pour la black box, et 500 m<sup>2</sup> supplémentaires pour les activités inhérentes ;
- L'entrepôt peut également faire office de parking de rabattement : grâce à une connexion directe à la station de métro Delacroix et en exploitant la voie d'accès existante depuis la Rue Jules Ruhl ;
- Il est souhaitable de préserver l'accès souterrain aux Caves de Cureghem (qui passe actuellement près de la bouche de métro) pour l'alimentation, les livraisons ou en guise de sortie de secours supplémentaire.
- De plus, il est également souhaitable d'organiser un nouvel accès plus représentatif vers les Caves, depuis l'entrepôt proprement dit. Par exemple en prolongeant le foyer, qui est également un patio, jusqu'à l'étage souterrain (-1) qui donne accès aux caves ;
- La black box peut être organisée sur deux étages et suspendue telle une boîte noire dans l'entrepôt ;
- L'entrepôt est partiellement enterré dans le sol grâce à la plateforme faisant le lien entre la station de métro Delacroix et la place. Il est souhaitable d'également prévoir un accès à l'entrepôt depuis cette plateforme. Il est également possible d'installer un établissement horeca et/ou un commerce au niveau de cette façade de l'entrepôt.

Les éléments suivants, similaires à ceux des principes généraux pour les entrepôts, s'appliquent également ici :

- Les façades donnant sur la place et sur le Boulevard du canal sont aménagées en tant qu'établissements horeca/commerces ;
- La rue logistique couvre tout le long de la façade de l'entrepôt, desservant également la black box.



Référence black box theatre



Coupe transversale entrepôt 1

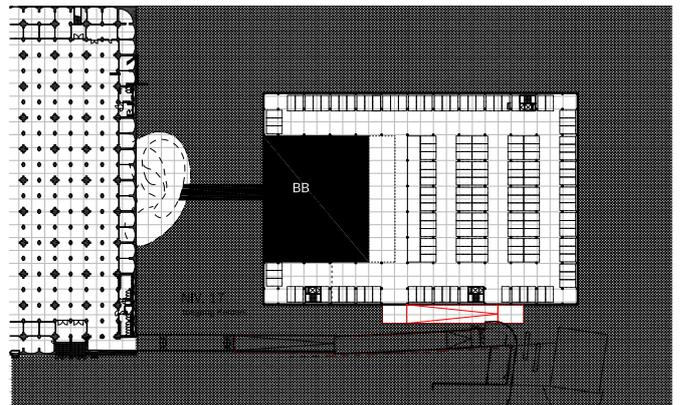


Schéma de principe NOMA, niv.-1

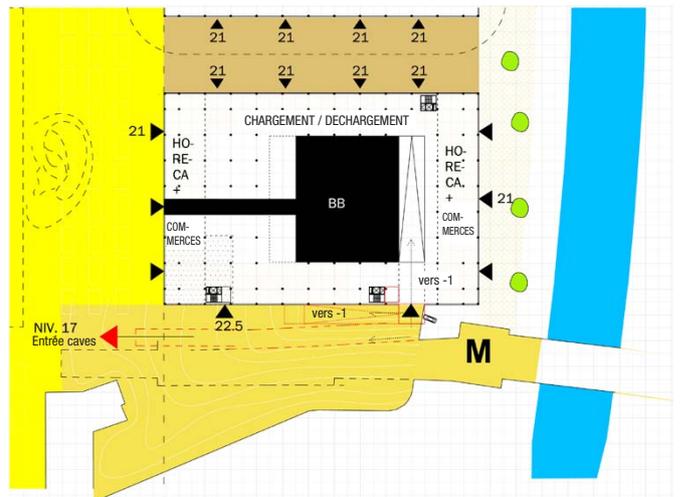


Schéma de principe NOMA, niv. 0

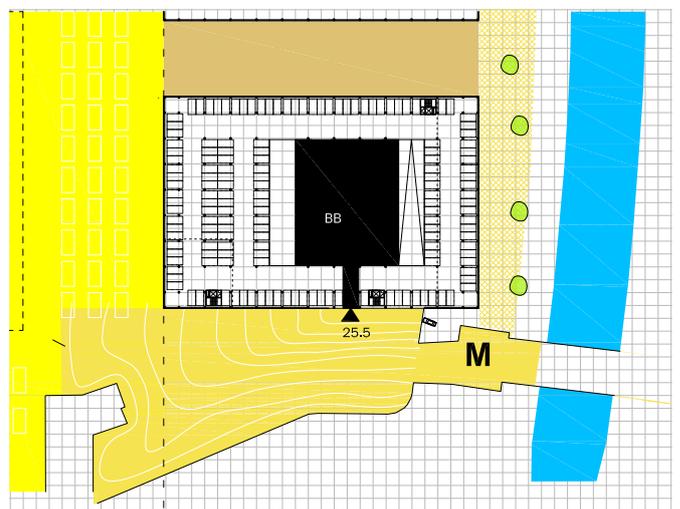


Schéma de principe NOMA, niv. +1

## CAMPUS DE L'ERASMUSHOGESCHOOL

Les objectifs généraux pour la zone de l'Erasmushogeschool visent à rendre le campus et ses environs plus attrayants aux yeux des étudiants et visiteurs. Ce problème est résolu dans le masterplan par le biais d'un nouvel accès aux bâtiments de l'Erasmushogeschool relié à la grande plaine. Les étudiants peuvent traverser la plaine au départ des stations de métro et rejoindre la nouvelle entrée de l'école. La zone autour de l'école sera entourée de deux nouveaux entrepôts (3 et 4), dont un se trouve pratiquement entièrement sur la parcelle de l'Erasmushogeschool. Le nouvel accès vers l'école s'en trouvera plus intime, et il deviendra une sorte d'espace extérieur fermé, où les étudiants pourront prendre l'air, déjeuner et étudier, ce qui renforcera le sentiment de campus. Nous utilisons ici comme référence l'aménagement de Harvard Yard.

En outre, l'école pourra aménager l'entrepôt 4 comme elle le souhaite : le cas échéant, elle pourra y étendre ses activités d'enseignement ou y héberger des entreprises dérivées de l'école. Les étages supérieurs peuvent par exemple également servir de logement pour les étudiants.

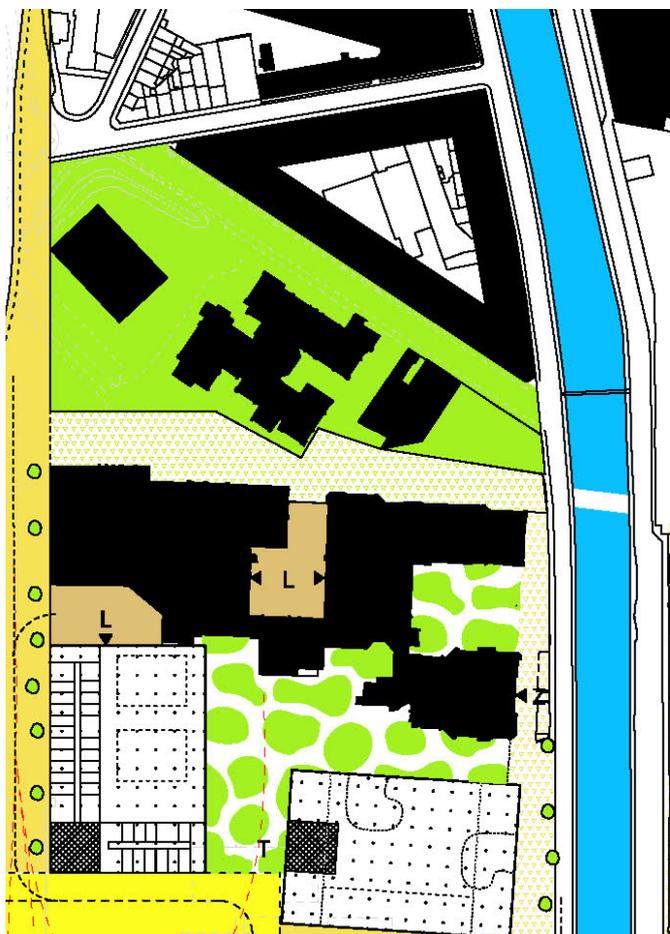
Au total, selon ce plan, 9450 m<sup>2</sup> (patios inclus), seront érigés sur le terrain de l'Erasmushogeschool.



Harvard yard, Cambridge, MA



Hygar Pavilion Lincoln Center, NYC (Diller Scofidio + Renfro)



Masterplan de la zone entourant l'Erasmushogeschool

## PARCELLES RENAULT

Les parcelles de Renault sont en vente. Si le futur propriétaire est intéressé par la vision présentée dans ce document, il faudra y voir une importante opportunité d'amélioration de cette zone.

Le réaménagement de la plus grande parcelle de Renault pourrait apporter une solution à la problématique de circulation autour de la place Albert 1er : il permettrait de déplacer la Chaussée de Mons et de relier la Place Albert 1er, actuellement isolée par l'infrastructure du trafic, aux tours de logements sociaux. Seul le tram pourrait encore traverser l'ancienne place. Les voitures, bus et camions devront bifurquer et emprunter le nouveau tracé de la Chaussée de Mons.

En outre, le nouvel aménagement améliorerait considérablement l'accessibilité et la visibilité du site des Abattoirs, un aspect exposé dans le premier principe du projet de développement.

Une partie des parcelles Renault s'en trouvera il est vrai coupée, mais cette situation sera compensée par le fait que l'actuelle partie arrière de la parcelle en deviendra la partie avant, orientée vers l'Erasmushogeschool, là où on retrouve actuellement un arrière-bâtiment dans une petite ruelle sale.

La deuxième parcelle de Renault peut également être reliée par l'arrière à l'entrepôt 4 et offrir un accès logistique. La Chaussée de Mons s'en trouvera quelque peu déchargée.



Plan de la parcelle Renault, bâtiment actuel indiqué en rouge



Vue de la nouvelle percée donnant sur la Chaussée de Mons, traversant les parcelles Renault

## METRO DELACROIX

La station de métro de Delacroix est un important axe de liaison vers les transports en commun pour le site des Abattoirs. La station de métro donne directement accès au site. Cependant, la bouche de métro ouverte actuelle, qui plonge en sous-sol, constitue une sorte de barrière entre le site, la Rue Ropsy Chaudron et le canal. Dans le cadre de ce projet de développement, quelques principes ont été élaborés pour résoudre ce problème.

Ces principes ont été harmonisés avec l'administration régionale et la STIB et positivement accueillis. Un pont temporaire sera installé, dans l'attente d'une solution finale qui sera mise en place à l'issue d'une nouvelle concertation en même temps que la poursuite de l'aménagement de la plaine et de l'entrepôt adjacent.

La plaque tournante que constitue Delacroix accueillera quatre flux à l'avenir :

- Accès des voitures et camionnettes au parking et au site ;
- Accès à la plaine pour les utilisateurs du métro ;
- Accès au Quai de l'Industrie pour les utilisateurs du métro ;
- Accès aux Caves de Cureghem.

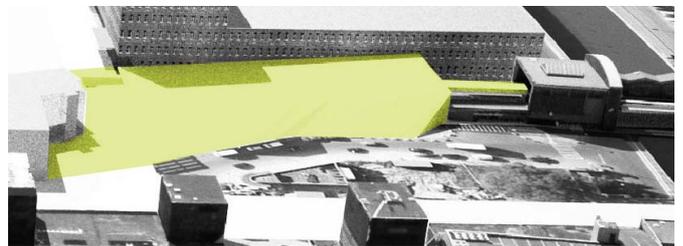


Image de principe de la nouvelle connexion du métro Delacroix sur la plaine



Maritime Youth House, Copenhague, DK, 2004 (JDS Architects)

# PHASES DU DEVELOPPEMENT

Pour terminer, les phases du développement du site des Abattoirs constituent un exercice délicat. Plusieurs conditions essentielles doivent être prises en considération :

- La fonction de l'entrepôt actuel doit en tout temps demeurer opérationnelle. Ce qui implique également que les 18m entourant les bâtiments et qui sont actuellement utilisés comme zone de chargement et de déchargement doivent rester accessibles ;
- Le nombre total de places de parking sur le site ne peut être revu à la baisse ;
- Le marché doit pouvoir continuer à avoir lieu à tout moment, nous avons à cet effet besoin de 40.000 m<sup>2</sup> (parking susmentionné exclu) ;
- Le nombre de points de vente intérieurs doit être maintenu à tout moment.

C'est sur la base de ces conditions que les phases du développement seront établies.

## PHASE 1 : Développement de la Halle Alimentaire

Il est prévu que le bâtiment de la Halle Alimentaire englobe toutes les fonctions du marché de viande, incluant des points de vente supplémentaires pour d'autres enseignes (magasins de fruits et légumes) sur une surface identique à la celle retirée du marché.

L'avant-projet prévoit la construction de 87 places de parking, d'une zone logistique avec docking station et d'un accès vers la rue souterraine qui mène aux Caves de Cureghem.

Après la réalisation et la mise en service de la Halle Alimentaire, quelques bâtiments pourront être démolis sur le site.

## PHASE 2 : Développement de l'entrepôt 1, abritant la black box et un parking de rabattement

La zone située devant l'entrepôt 1 sera entièrement libérée à l'issue de la phase 1. Le projet relatif à la black box et à ses fonctions inhérentes constitue également une priorité pour Abatan SA. Il semble donc indiqué de réaliser ce programme en premier lieu. Si, en outre, un parking de rabattement est inclus dans ce bâtiment, une autre partie du site (actuellement un parking) sera immédiatement libérée pour une phase ultérieure.

## PHASE 3 : Développement de l'entrepôt 2 : Abattoir urbain compact

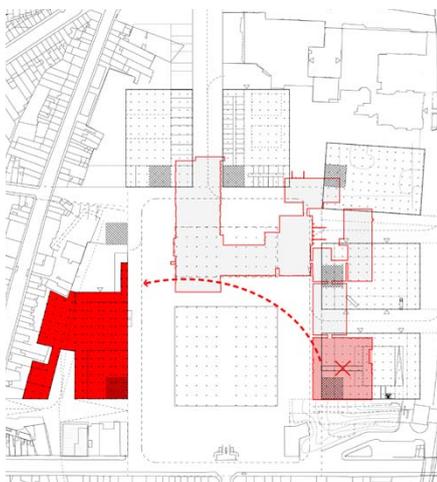
La réalisation de l'abattoir compact dans l'entrepôt 2 requiert un étalement logistique de taille. Sa réalisation est possible, mais d'importants efforts seront à consentir. Quelques fonctions de l'abattoir actuel devront éventuellement être temporairement hébergées ailleurs.

**Le cas échéant, les phases 2 et 3 peuvent être inversées.**

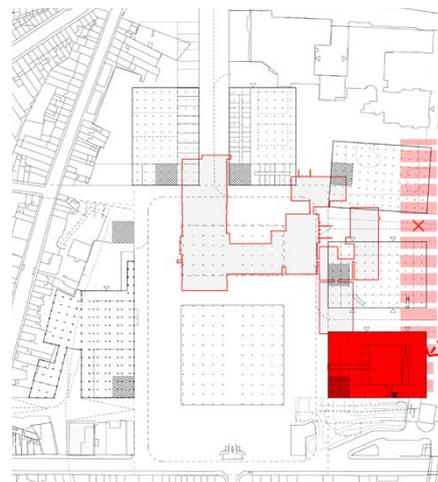
## Phases suivantes : Développement des autres entrepôts

La réalisation des autres entrepôts (3, 4 et 5), et les « finitions » de liaison au tissu résidentiel de la Chaussée de Mons ne nécessitent pas vraiment une approche par phases. Pour ces entrepôts, il sera surtout question de mettre les budgets d'investissement à disposition, de trouver des partenaires d'investissement et de la nécessité de logement pour certains projets.

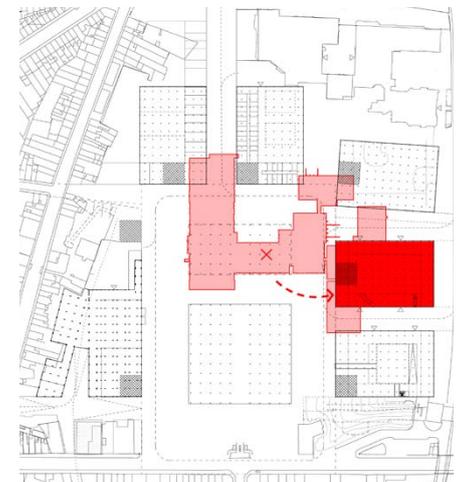
La principale condition à la réalisation de l'entrepôt 3 est la création d'un nouvel accès à la plaine depuis le Quai de l'Industrie.



Phase 1 : Développement de la Halle Alimentaire



Phase 2 : Développement de l'entrepôt 1, abritant la black box et un parking de rabattement



Phase 3 : Développement de l'entrepôt 2 : Abattoir urbain compact

# ACTIONS URGENTES A ENTREPRENDRE PAR LE MONDE POLITIQUE ET LE MONDE DES ENTREPRISES

## Adaptation du PPAS en vigueur

Après examen du PPAS en vigueur concernant la vision de développement, il est rapidement apparu que le PPAS actuel était trop limitatif, et ce tant en termes de programme que de développement spatial. Si les développements futurs devaient satisfaire à la réglementation existante, le site des Abattoirs passerait à côté de sa vocation et de son potentiel dans le tissu urbain bruxellois, et ce serait là une perte tant pour ses environs que pour la région.

Le projet de développement a clairement démontré que le site pouvait aller bien plus loin que ce que le PPAS en vigueur stipulait et que les propriétaires du site voulaient d'une part maximaliser leur potentiel de développement mais d'autre part également ouvrir au public une importante partie du site. En outre, un processus de consensus intensif a vu le jour, impliquant tant les autres grands propriétaires de terrains des environs que le pouvoir réglementant.

La principale étape suivante est donc l'adaptation du PPAS actuel. C'est une tâche qui incombe à la commune d'Anderlecht.

## Constitution de l'organe de concertation de quartier (Renault-Erasmushogeschool-Abatan-STIB).

D'autre part, il est également nécessaire de mettre en même temps un organe de concertation en place, impliquant à tout le moins les quatre principaux acteurs (le futur propriétaire du site Renault, l'Erasmushogeschool, Abatan SA et la STIB). Il sera donc nécessaire d'entamer des négociations avec les futurs acquéreurs des parcelles Renault et de poursuivre celles en cours avec la direction de l'Erasmushogeschool.

Il est également crucial d'impliquer la STIB de manière plus systématique en sa qualité de partenaire. Ces acteurs revêtent une importance à trois niveaux structurels :

- La simplification de l'infrastructure autour du métro Delacroix et la réalisation d'une nouvelle sortie vers le site ;
- La réalisation d'un nouvel accès à la station de métro Clemenceau, directement sur le site ;
- Le développement de la grande parcelle de la STIB de l'autre côté du canal, dans la lignée d'un développement multifonctionnel futur le long du canal et dans le prolongement du site des Abattoirs.

## Actions supplémentaires

Lorsque le PPAS aura été adapté (ou lors de son adaptation), plusieurs étapes resteront à entreprendre en ce qui concerne le développement sur le site des Abattoirs.

- Trouver des partenaires pour le développement des entrepôts urbains (co-investisseurs, co-utilisateurs) ;
- Reprendre les négociations avec la STIB concernant les sorties de métro Delacroix et Clemenceau ;
- Démarrer les négociations avec le Service infrastructure de la commune d'Anderlecht en ce qui concerne le nouveau pont piétonnier et cycliste sur le canal ;
- Démarrer les négociations avec le Service urbanisme de la commune d'Anderlecht en rapport avec l'aménagement de l'espace public de la plaine ;
- Idéalement, organisation de concours pour le projet d'espace public et pour chaque entrepôt (concours distincts) ;
- Initier une collaboration public-privé avec l'Erasmushogeschool pour l'entrepôt 4 ;
- Approfondir la concrétisation de l'emplacement des accès aux Caves de Cureghem (depuis la place et depuis le NOMA) ;



# SUMMARY

In 2009, Abatan SA commissioned a study on the development opportunities present by the Abattoirs site, not only for the site itself and its immediate surroundings, but as part of a wider interpretation of the area. On its own initiative and in consultation with the planning agency, Abatan SA invited a significant number of players and neighbours to a series of intensive discussions influencing the shaping of the plan. These players include the STIB, Erasmushogeschool, the AATL, the Architectural Advisor for Brussels, Anderlecht municipality and the Port of Brussels. The master plan brought together all the plans and projects existing in the immediate area (the Erasmushogeschool, the sale of Renault land parcels, the construction project for the Ecole de Maréchalerie, the SDRB project for the construction of apartments, Brussels Ecopôle backed by Bruxelles-Propreté, Port Sud supported by Anderlecht municipality, the SDRB, the Port of Brussels and Abatan, the Canal Sud Neighbourhood Contract, the Molenbeek Canal Master plan, and the Biestebroek PPAS). The idea of an integral development plan exceeds the existing spatial planning provisions (Mons-Birmingham PPAS, 2004), while exploring the real development potential of the site and its surroundings.

The Abattoirs site has been an industrial site since the late 19th century. Industrial activities (urban abattoir and the organisation of markets) are still present, and will be maintained in the future. The idea is to gradually densify the Abattoirs site around a vast space hosting the Brussels markets, while retaining the mix of industrial and urban activities. This space must associate public spaces with architecture, taking a local and regional perspective.

In this way the Abattoirs site can form an area of symbolic and practical importance around the 'extended pentagon' formed by Metro lines 2 and 6. What is more, the site is located at a short distance, on foot or by bicycle, from the tourist heart of Brussels and has significant development potential, situated as it is in the canal zone which is currently undergoing rapid change.

The practical approach of this study is a dual one. Firstly, the project establishes a spatial plan, without defining a strict programme. Secondly, the separate components of the project are documented in a detailed fashion reflecting principles and guidelines, but without defining the architecture itself. The integral development project outlines the five fundamental principles which must underpin the project for the site.

**1st principle: advances and continuities.** Physical and visual advances in the existing fabric will create multiple links between the Abattoirs site and the surrounding town. In this way, the site will become more of a focal point on the mental map of Brussels' residents. It is important that the monument and the adjoining square should not merely have a view towards rue Heyvaert to the east, but also towards the Chaussée de Mons in the west, and to a lesser extent southwards. More generally, the site will no longer turn its back on the town. The plan proposes to: (1) create a concourse on rue Ropsy Chaudron, (2+3) extend the line of rue Heyvaert beyond the site towards Chaussée de Mons, (4) create a transverse connection from the Place du Conseil beyond the canal as far as rue de Birmingham, (5) cut a new route across the Erasmus campus, (6) open a transparent area along the canal, (7), develop the line of the old Senne so as to create a green meander through the site.

**2nd principle: the urban space.** The master plan proposes to create a 60,000 m<sup>2</sup> urban space from the central part of the site. The aim is to bring together the open space which is currently scattered across the site. This will result in a space which can host other socio-cultural events alongside the market activities. This 'great square' will become the exemplar of informal multicultural exchanges in Brussels. It will become a feature capable of exerting an impact on a regional scale, because together with Tour and Taxis, the European district and the Nord and Koekelberg district it will form one of the major urban spaces along the central metro line.

**3rd principle: the urban warehouse as an open form.** The space has a very clear outline. Half a dozen 'urban warehouses' outline this perimeter. The 'urban warehouse' provides a form of building that will lead the industrial culture and planning of the canal zone into the 21st century. In developing the existing warehouse heritage, we propose a new and unusual variant, offering a mix of light industry, workshops, car parks, professional premises, etc. However, our point of departure is the form and type, rather than the end use and programme. The focus is on warehouse characteristics that can re-introduce industrial urban planning. The development project suggests outline principles for grills, facades, storey heights, patios and quality.

**4th principle: features and highlights surrounding the square.** Punctuating the contours of the space with a series of 'built highlights', slightly higher than the large building elements of the urban warehouses, but which can be seen from a great distance. With a height of 3-5 floors, they provide a well-defined demarcation around the space, while simultaneously strengthening its role.

**5th principle: functions in the heart of Brussels; eating, learning, meeting people, organising fairs and conferences, butchering, buying, selling and living.** For the warehouses, the plan sketches an analysis around a model programme which determines only three functions; a compact abattoir (10,000 m<sup>2</sup>), a food market hall (12,000 m<sup>2</sup>) and an auditorium ('black box') as the indispensable accompaniment to the Cellars of Cureghem (2500 m<sup>2</sup> with an additional 500 m<sup>2</sup> for accessory functions). As to the remainder of the proposed programme, rough socio-economic outlines have been set out. The aim is to develop a neighbourhood full of life on the basis of the genetic material inherent in the existing planning, which will intensify from the point of view of the programme, and will involve a greater diversity of users.

The development and implementation of these five principles will enable the Abattoirs site to find a potential role in the local and regional fabric of Brussels.

The function of housing along the Chaussée de Mons could be densified with a view to the Urban Space, south orientated near the Chaussée de Mons. Apart from living it could also offer other opportunities (nursery for children, social restaurants,...).

Next we outline six part-projects which address the design of the development. These projects are exercises which provide indications of the final form or organisation, but are in no way binding. They illustrate the principles and suggest some conclusions which will be taken into consideration at a subsequent stage in the development. We will discuss in turn:

- the Food market hall, 12,000 m<sup>2</sup> as a model urban warehouse;
- the new compact urban abattoir (10,000 m<sup>2</sup>);
- the auditorium/event space adjacent to the Cellars;
- the proposed realignment of Erasmus towards the new open space, including the redevelopment of the surroundings of the Erasmushogeschool;
- the development project for the existing Renault plots. This site is crucial and represents a key for the future of the district;
- the new metro exits for Delacroix an Clemenceau station with direct access to the urban space.

Finally, phasing the development of the Abattoirs site is no simple matter. The existing abattoir must remain in operation at all times, and the market activities must also continue. The number of sales points within the site, and the total number of parking spaces, must be safeguarded. The development will be staggered to take account of these conditions.

The overall development plan will be completed by a review of the urgent political and economic issues. The most important task is the adaptation of the existing PPAS, a job for Anderlecht municipality. It is also essential to establish a consultative body on which the main players and neighbours in the areas can sit: the future owners of the Renault, Abatan SA, Erasmushogeschool, STIB and others.

1. Urban Space of Brussels
2. Monumental Hall
3. Food Market Hall
4. North Market
5. Logistic area
6. Urban abattoir
7. 3rd Warehouse
8. Erasmus yard
9. 4th Warehouse
10. 5th Warehouse
11. Covered Structure



# SAMENVATTING

In 2009 gaf NV Abatan de opdracht om de ontwikkelingsmogelijkheden van de Slachthuizensite te onderzoeken, niet alleen voor deze site en zijn directe omgeving zelf, maar kaderend in een brede lezing van het gebied. Op eigen initiatief engageerde NV Abatan met het stedenbouwkundige bureau een aantal belangrijke actoren en bureaus in een reeks intensieve gesprekken die de opmaak van het plan beïnvloedden: Erasmushogeschool, BROH, Brussels Bouwmeester, Gemeente Anderlecht, Haven van Brussel en MIVB,. Het masterplan nam ook alle bestaande plannen en projecten in de directe omgeving op (Erasmushogeschool, verkoop Renault percelen, bouwproject Hoefsmidschool, bouwproject GOMB woningen, Brussels Ecopole door Net Brussel, Zuidhaven door de Gemeente Anderlecht, GOMB, Haven van Brussel en Abatan, Wijkcontract Kanaal-Zuid, Masterplan Molenbeek Kanaal, BBP Biestebroek). De globale ontwikkelingsvisie gaat voorbij aan de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan (BBP Bergen-Birmingham, 2004) en tast het werkelijke ontwikkelingspotentieel van de site en zijn omgeving af.

De Slachthuizensite is sinds het einde van de 19e eeuw een industriële site. De industriële bedrijvigheid (stedelijk slachthuis en marktgebeuren) blijft ook nu en in de toekomst behouden. De visie voorziet een geleidelijke verdichting van de Slachthuizensite rondom een groot plein voor de markten van Brussel, met behoud van haar industrieel-stedelijke mix van functies. Het moet een plein worden dat publieke ruimtes en architecturen organiseert in een lokale én regionale dimensie.

De Slachthuizensite kan daardoor een van de belangrijke symbolische en functionele ruimtes op de 'uitgebreide vijfhoek' van de metrolus 2/6 vormen. Bovendien ligt de site op wandel- en fietsafstand van het toeristische Centrum van Brussel en houdt het een belangrijk ontwikkelingspotentieel vast, gelegen in het kanaalweefsel dat zich in volle transformatie bevindt.

De concrete uitwerking van deze visie is tweeledig. Enerzijds legt het plan een ruimtelijk organisatie-schema vast, echter zonder een strikt programma te definiëren. Anderzijds worden de afzonderlijke bouwstenen van het plan uitgebreid gedocumenteerd naar principes en richtlijnen toe, zonder de architectuur zelf vast te leggen. De globale ontwikkelingsvisie beschrijft de vijf fundamentele principes die tot de realisatie van de visie voor de site moeten leiden.

**1e principe: doorbraken en continuïteiten.** Fysieke en visuele doorbraken in het bestaande weefsel zullen de Slachthuizensite veelvoudig verbinden met de omliggende stad. Zo komt de site meer herkenbaar op de mentale kaart van de Brusselaars te

liggen. Belangrijk is dat het monument en bijbehorende plein niet alleen een gezicht zal hebben naar de Heyvaertstraat (richting oosten), maar ook naar de Bergensesteenweg richting westen, en in mindere mate ook naar het zuiden. In brede zin keert de site niet langer haar rug naar de stad. Het plan stelt voor; (1) het realiseren van een parvis aan de Ropsy Chaudronstraat, (2+3) het doortrekken Heyvaert-as overheen de site richting Bergensesteenweg, (4) een dwarse verbinding maken van Raadsplein over kanaal tot aan Birminghamstraat, (5) een nieuwe doorbraak maken over de Erasmuscampus, (6) een transparant kanaalweefsel opzetten, (7) het oude Zenne-tracé als een groene slinger overheen de site leggen.

**2e principe: het stedelijk plein.** Het masterplan stelt voor om het centrale deel van de site voor de realisatie van een groot stedelijk plein van 60.000m<sup>2</sup>. Het is een samenbrengen van de open ruimte die vandaag versnipperd over de hele site ligt. Op die manier ontstaat een ruimte die naast het marktgebeuren nog andere sociaal-culturele evenementen kan ontvangen. Dit 'groot plein van Brussel' wordt een figuur die een vorm geeft aan de informele uitwisselingen van het multiculturele leven van Brussel. Dit plein wordt een figuur die op schaal van het Brussels gewest betekenis kan geven, omdat ze samen met Tour en Taxi's, de Europawijk, de Noordwijk, en Koekelberg, een van de grotere stedelijke ruimtes vormt langsheen de centrumlijn van de metro.

**3e principe: de stedelijke pakhuizen als open vormen.** Het plein wordt gedefinieerd door een zeer heldere omranding. Een 6-tal 'stedelijke pakhuizen' bepalen deze rand. Het 'stedelijk pakhuys' is een typologie die de industriële cultuur en stedelijkheid van de Kanaalzone naar de 21ste eeuw brengt. Voortbouwend op het bestaande erfgoed van pakhuizen, stellen we een nieuw soortige variant voor, die menging van lichte industrie, ateliers, parking, werkruimte, etc. toelaat. We gaan evenwel uit van vorm en typologie eerder dan invulling en programma. De karakteristieken van pakhuizen worden hernomen en zij herintroduceren industriële stedelijkheid. De ontwikkelingsvisie geeft principeschema's voor grid, gevels, verdiepingshoogte, patio's en kwaliteit.

**4e principe: figuren en accenten die het plein omringen.** De randen van het plein afwerken met een reeks gebouwde 'accenten', die beperkt hoger zijn dan de grote lichamen van de stedelijke pakhuizen, maar die wel vanop grotere afstand zichtbaar zouden kunnen zijn. Met een hoogte van 3-5 verdiepingen vormen ze een definiërende figuur rond het plein, en versterken haar rol.

**5e principe: functies in de Buik van Brussel; eten, leren, ontmoeten, feesten, congressen, slachten, kopen, verkopen en wonen.** Voor de pakhuizen bouwt het plan een redenering op rond een tentatief programma, waarbij enkel drie functies vastliggen; compact slachthuis (10.000m<sup>2</sup>), de voedingsmarkt (21.000m<sup>2</sup>) en een auditorium ('black box') als noodzakelijke aanvulling op het evenementencentrum Kelders van Cureghem (2500m<sup>2</sup> met additioneel 500m<sup>2</sup> voor bijhorende randfuncties). Voor het overig toekomstig programma worden algemene krijtlijnen van sociaaleconomische aard uitgeschreven. De bedoeling is evenwel om een bruisende stadswijk te ontwikkelen op basis van het genetische materiaal van de bestaande stedelijkheid, die evenwel programmatisch intensiever zal worden, en aansluiting zal vinden bij een grotere diversiteit aan gebruikers.

Het uitwerken en realiseren van deze vijf principes zullen ervoor zorgen dat de Slachthuizensite zijn potentiële rol in het lokaal en regionaal stedelijk weefsel van Brussel kan opnemen.

De woonfuncties langs de Bergense steenweg zouden doorgetrokken kunnen worden naar de zijde van het plein, het dichtst gelegen bij de Bergense steenweg, eventueel aangevuld met andere functies (kinderdagverblijf, sociaal restaurant etc.).

Vervolgens tonen we een zes deelprojecten van de ontwikkelingsvisie. Deze deelprojecten zijn oefeningen en geven aanduidingen over de uiteindelijke vorm of organisatie, zonder dwingend te zijn. Ze illustreren de principes en formuleren enkele conclusies die moeten worden meegenomen in een volgende ontwerpfase.

Achtereenvolgens bespreken we:

- de voedingsmarkt, 12.000m<sup>2</sup> als exemplarisch voorbeeld van een stedelijk pakhuis;
- een nieuw compact stedelijk pakhuis (10.000m<sup>2</sup>);
- een auditorium / evenementenruimte in aansluiting op kelders;
- voorstel voor heroriëntering Erasmus naar het nieuwe plein, incl. herinrichting van omgeving van de Erasmushogeschool;
- een ontwikkelingsvoorstel voor de huidige Renault percelen. Deze site is cruciaal en vormt een sleutel voor de toekomst van de wijk;
- nieuwe metro uitgang voor de haltes Delacroix en Clemenceau rechtstreeks op het plein.

De fasering van de ontwikkeling van de Slachthuizensite tot slot, is een delicate oefening. De functie van het huidige slachthuis moet ten allen tijde operationeel blijven en het marktgebeuren moet kunnen blijven plaatsvinden. Het aantal verkooppunten indoors en het totaal aantal parkeerplaatsen op de site moeten behouden blijven. Op basis van deze voorwaarden wordt een fasering opgesteld.

De globale ontwikkelingsvisie rond af met een overzicht van urgente acties voor politiek en bedrijfsleven. De belangrijkste actie wordt de aanpassing van het bestaande BBP, een taak die moet worden opgenomen door de Gemeente Anderlecht. Daarnaast is het ook cruciaal een overlegorgaan voor de wijk op te bouwen, waarin onder meer de vier belangrijkste spelers uit de omgeving zetelen: toekomstige eigenaar Renaultpercelen, NV Abatan, Erasmushogeschool en MIVB.

1. Groot plein van Brussel
2. Markthal
3. Voedingsmarkt
4. North Market
5. Logistieke zone
6. Stedelijk slachthuis
7. Pakhuis drie
8. Erasmus yard
9. Pakhuis vier
10. Pakhuis vijf
11. Luifelstructuur



## Auteurs du projet :

### The Organization for Permanent Modernity (ORG)

L'Organization for Permanent Modernity, ORG, est un bureau d'architecture et d'urbanisme. Les projets d'ORG optimisent la fonctionnalité et la forme afin d'apporter des solutions durables à plusieurs des défis de conception contemporains les plus difficiles. L'organisation dispose d'un département de recherche au Massachusetts Institute of Technology (MIT) et de bureaux à Boston et à Bruxelles. Nous nous engageons dans la simplicité, la modestie et la gravité.  
<http://www.orgpermanentmodernity.com>

## Collaborateurs au projet :

**Partenaires au projet :** Alexander D'Hooghe, Luk Peeters

**Direction du projet :** Katrien Theunis

**Collaborateurs au projet :** Wim François, Joseph O'Connor, Nida Rehman, Evelyne Vanhoutte, Andrew Corrigan

**Alexander D'Hooghe**, PhD, Master en projets en matière d'urbanisme, Partenaire, a obtenu son doctorat au Berlage Instituut (en collaboration avec la T.U.Delft), a étudié l'urbanisme à la Harvard Design School, et est également ingénieur architecte (KULeuven). Alexander a collaboré avec Marcel Smets, Stéphane Beel, Wiel Arets, et Rem Koolhaas. Il est actuellement Associate Professor en Architectural Urbanism au MIT, et a publié dans différentes revues aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Israël, en Espagne, aux Pays-Bas, etc.

**Luk Peeters**, ingénieur architecte, Partenaire, a obtenu un Master d'ingénieur architecte à la KULeuven (Belgique) et un Master en urbanisme à la KULeuven et à l'UGent (Belgique). Il jouit d'une expérience de 15 ans dans le domaine de l'architecture, de l'urbanisme et de la gestion de grands projets d'envergure internationale.

**Katrien Theunis**, PhD, ingénieur architecte et urbaniste, a acquis une expertise notable dans des projets de (re)développement d'envergure et complexes, lors desquels elle s'est concentrée sur la conception, la gestion de projets, les avis de politique et les processus de négociation. Pendant 10 ans, Katrien a acquis une expérience professionnelle en Espagne, au Portugal, aux Pays-Bas, en Belgique, au Liban et au Vietnam.

**Wim François**, Architecte, a obtenu un Master en architecture au Sint-Lucas Instituut de Bruxelles. Son travail de fin d'études concernait le palais de justice de Bruxelles. Wim a auparavant travaillé pour des bureaux situés à Bruxelles : noA architectes, URA architectes et Office KGDVS. Il est entré chez ORG en 2010.

**Joseph O'Connor**, Ingénieur et Architecte, a obtenu une licence en architecture et une maîtrise en génie civil au MIT. Il est entré chez ORG en 2011. Son expertise réside dans la relation entre les systèmes d'infrastructure et les formes d'architecture et leurs implications à différents niveaux d'échelle. Il a auparavant travaillé comme stagiaire au sein de différents bureaux comme Corgan Associates, RMA et un bureau d'ingénieurs spécialisé dans les voies rapides au Texas.

**Nida Rehman**, architecte et urbaniste d'origine pakistanaise, est installée à Boston. Elle a obtenu une licence en sciences au MIT un diplôme en architecture à l'Université de Cornell. Nida a participé à des studios de projet à Sharjah et Lahore et a travaillé comme assistante d'enseignement et de recherche au MIT. Les bureaux Rafael Viñoly Architects in New York, SR Designworks à Lahore à ORG Boston font partie de ses contacts professionnels.

**Evelyne Vanhoutte**, ingénieur architecte, urbaniste, a obtenu une licence d'ingénieur architecte à la KUL et a commencé une licence en urbanisme à l'IUAV de Venise. Elle a acquis une expérience pratique chez Huguette De Ceulaer Architecten et 51N4E, et a travaillé en 2009-2010 pour ORG.

**Andrew Corrigan**, Architecte, a obtenu une licence en architecture à la Rice University de Houston et une maîtrise en art et architecture au Middlebury College du Vermont. Andrew s'est forgé une expérience pratique auprès de Julien De Smedt Architects à Copenhague et auprès de KieranTimberlake Associates à Philadelphie (USA). Il a travaillé chez ORG en 2009.

## Contact info:

Belgique-Bruxelles  
Quai des Charbonnages 30-34  
B-1080 Bruxelles, Belgique  
T +32 (0)2 460 44 08 - F +32 (0)70 41 44 47

Etats-Unis - Boston  
33 1/2 Union Square  
Somerville MA 02143, USA  
P +1 (617) 996-9036  
[info@orgpermod.com](mailto:info@orgpermod.com)

## Client :

Abatan SA, sous la direction de Joris Tiebout, administrateur délégué.

Avec le soutien financier de la Région de Bruxelles-Capitale (subventions aux entreprises).

**Date de publication :** mars 2012



