

A black and white photograph of an architectural studio. The room is filled with architectural models and drawings. In the foreground, there are several large, white, rectangular models of buildings. The background wall is covered with various architectural drawings, including site plans, elevations, and sections. A desk with a computer monitor and keyboard is visible on the left side. The overall atmosphere is one of a busy, creative workspace.

# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

La mission du Bouwmeester maître architecte et de son équipe est de **VEILLER** à la qualité **SPATIALE** des projets en matière de développement **URBAIN** à **BRUXELLES** dans une position **INDEPENDANTE**

**VEILLER** = Initier, stimuler, contrôler, plaider, convaincre, être catalyseur, sensibiliser.

**SPATIAL** = Architecture, urbanisme, infrastructures, espace public, paysage.

**URBAIN** = Intégration dans le tissu urbain, fonctionnalité, interactions sociales, durabilité, etc.

**BRUXELLES** = Projets sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale, tant pour des maîtres d'ouvrages publics que privés.

**INDEPENDANCE** = Neutre, ne fait pas partie des services de la Région.  
Répond directement au gouvernement

De missie van de bouwmeester en zijn team bestaat uit **KWALITEITSBEWAKING** op **RUIMTELIJK** vlak inzake **STEDELIJKE** ontwikkeling in **BRUSSEL** vanuit een **ONAFHANKELIJKE** positie

**BEWAKING** = Initiëren, stimuleren, controleren, pleiten, overtuigen, katalyseren, sensibiliseren

**RUIMTELIJK** = Architectuur, stedenbouw, infrastructuur, publieke ruimte, landschap.

**STEDELIJK** = Integratie in het stedelijk weefsel, functionaliteit, sociale interactie, duurzaamheid, etc.

**BRUSSEL** = Projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel voor publieke als private opdrachtgevers

**ONAFHANKELIJK** = Neutraal, maakt geen deel uit van de regionale administratie. Legt direct rekenschap af aan de regering.

# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

## B

## M

## A

CONCOURS

CHAMBRE DE  
QUALITÉ

RESEARCH  
BY DESIGN

COMMU  
NICATION



# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

## B

## M

## A

WEDSTRIJDEN

KWALITEITS  
KAMER

ONTWERPEND  
ONDERZOEK

COMMU  
NICATIE



# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

B

M

A

CONCOURS

CHAMBRE DE  
QUALITÉ

**RESEARCH  
BY DESIGN**

COMMUNICATI  
ON



# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

B

M

A

WEDSTRIJDEN

KWALITEITS  
KAMER

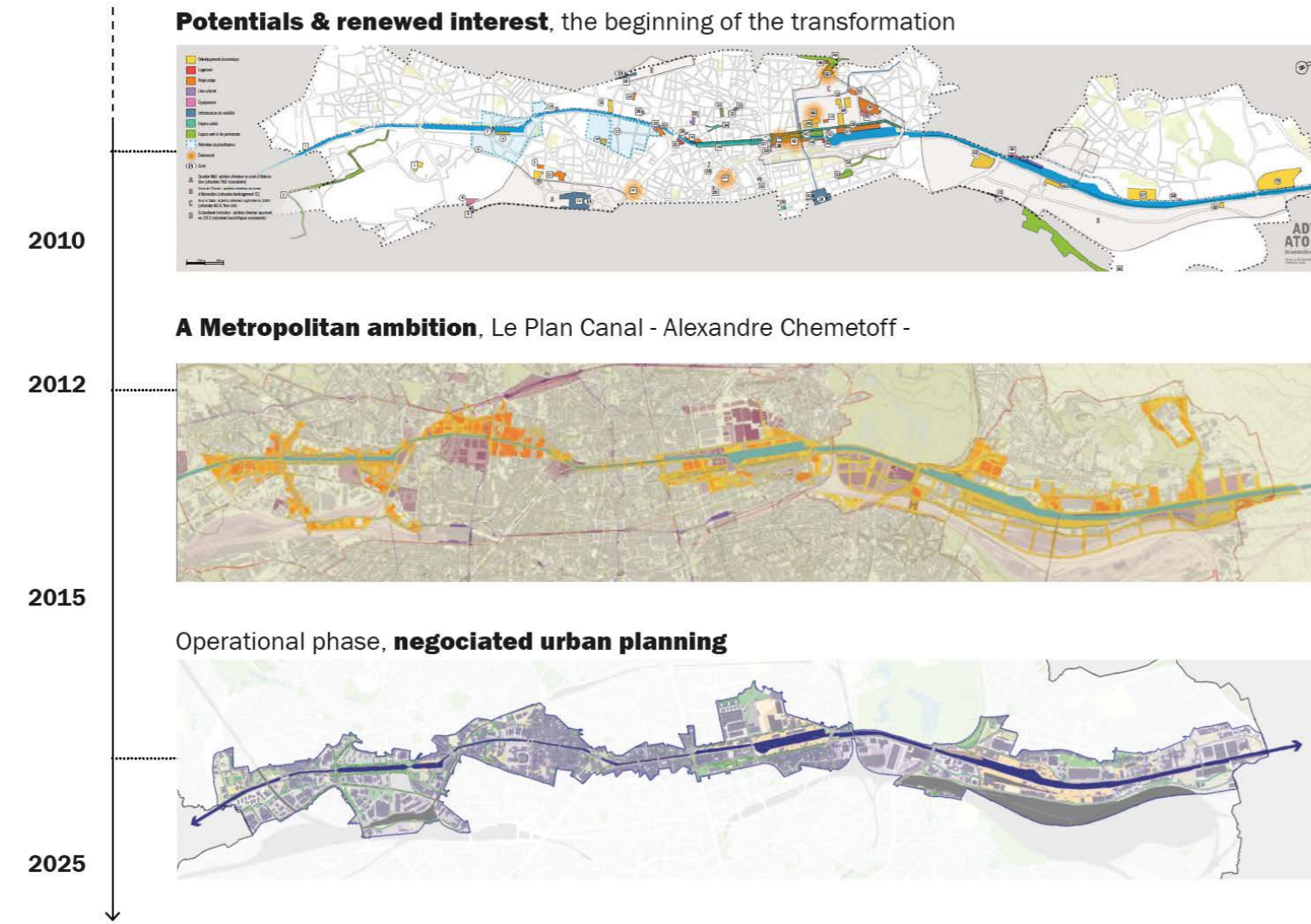
**ONTWERPEND  
ONDERZOEK**

COMMUNICATI  
E

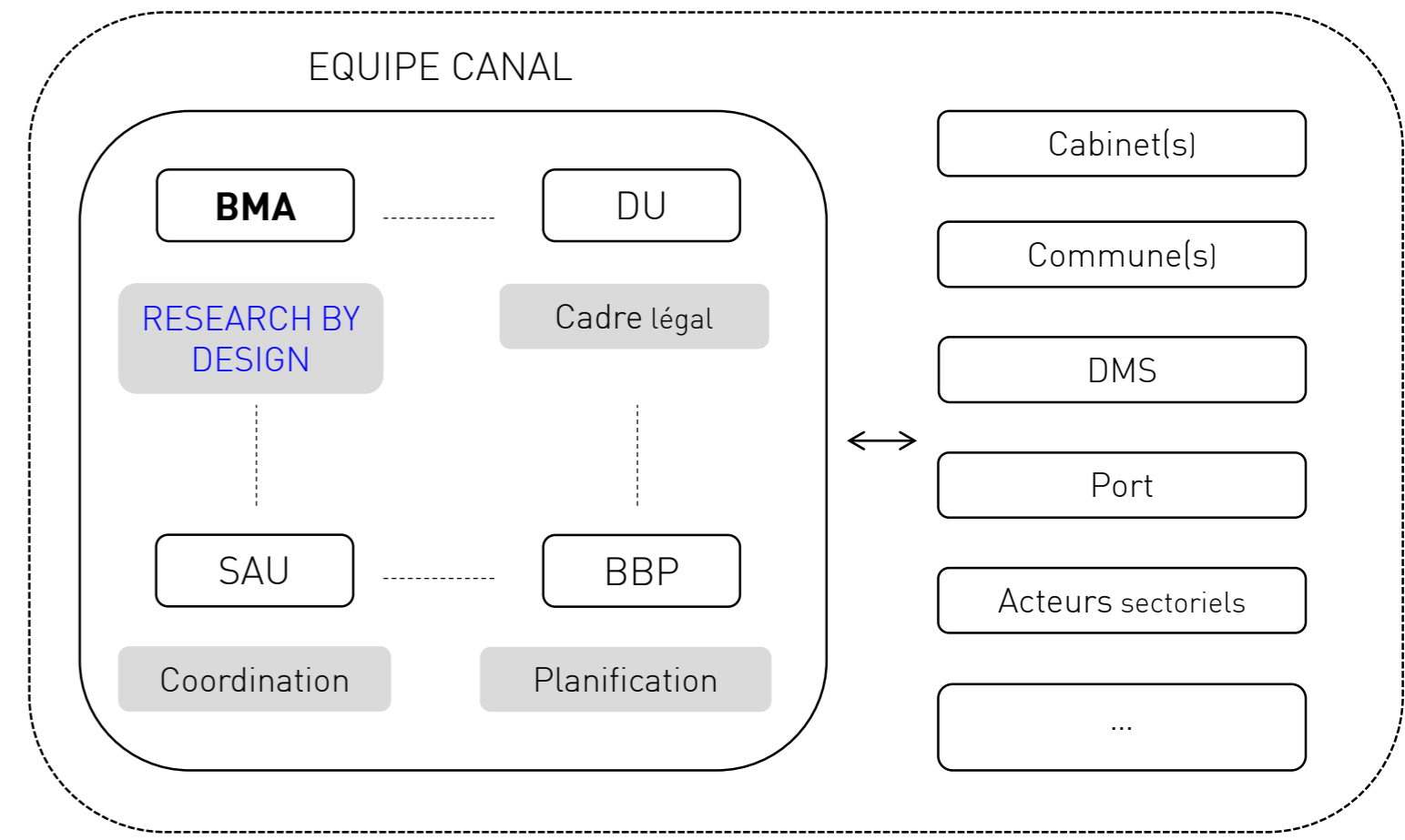


# PLAN CANAL

# KANAAL PLAN



MAÎTRE D'OUVRAGE  
PUBLIC OU PRIVÉ



RECHERCHE PAR LE PROJET

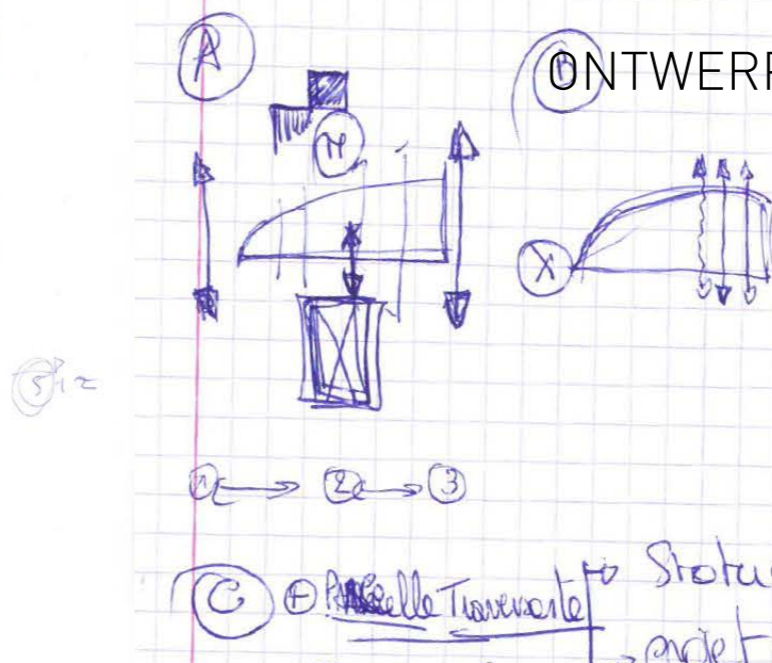
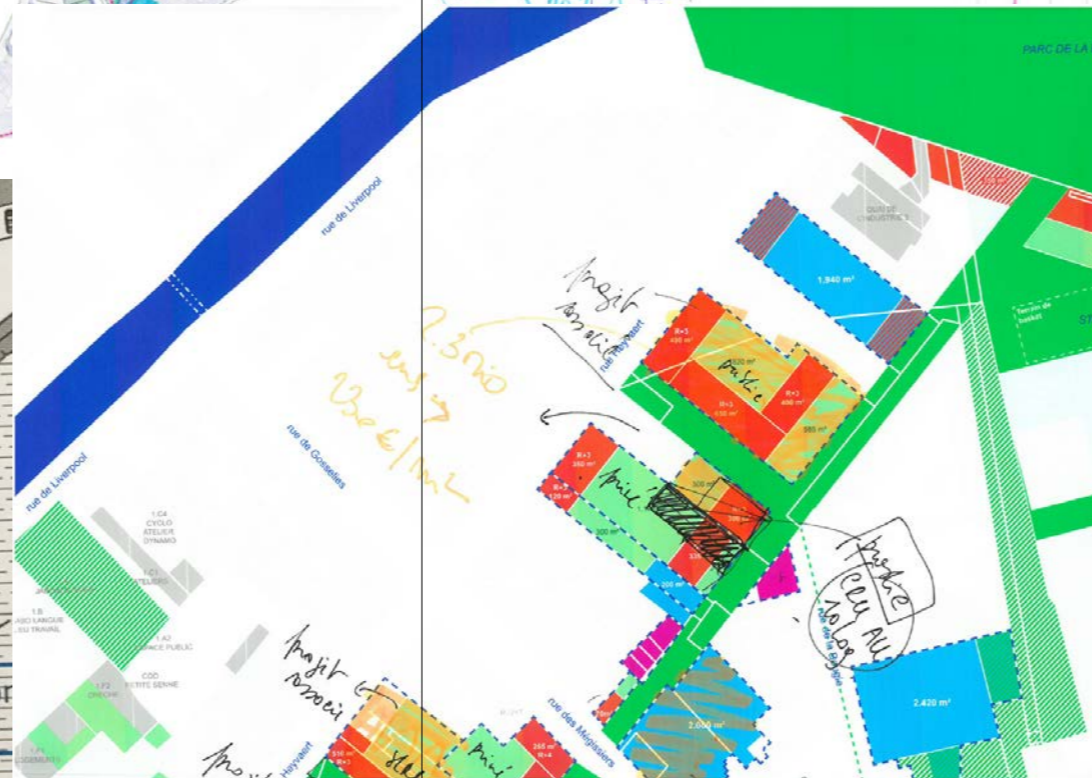
**ÉVALUER  
NÉGOCIER  
OPTIMISER  
CONVAINCRE  
SENSIBILISER  
INITIER  
ANTICIPER**

ONTWERPEND ONDERZOEK

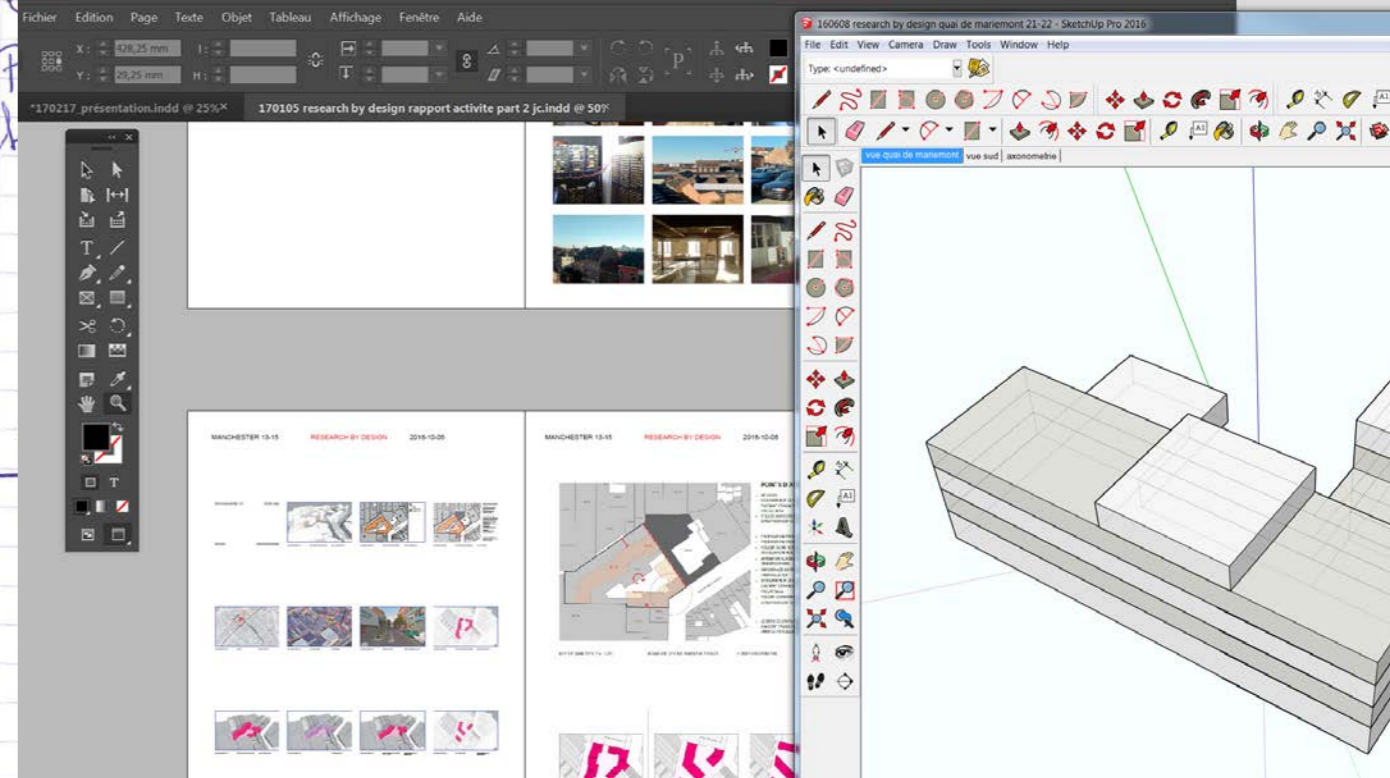
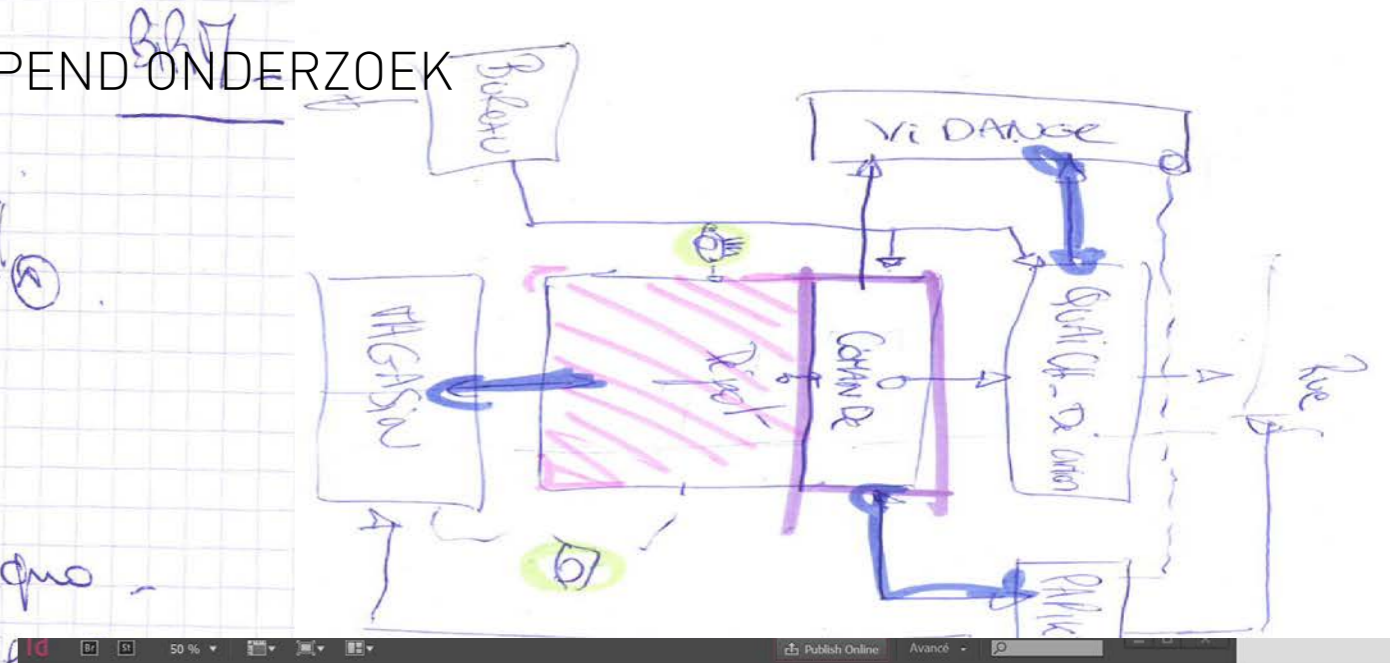
**EVALUEREN  
NEGOTIËREN  
UPGRADEN  
OVERTUIGEN  
SENSIBILISEREN  
INITIËREN  
ANTICIPEREN**



# RECHERCHE PAR LE PROJET

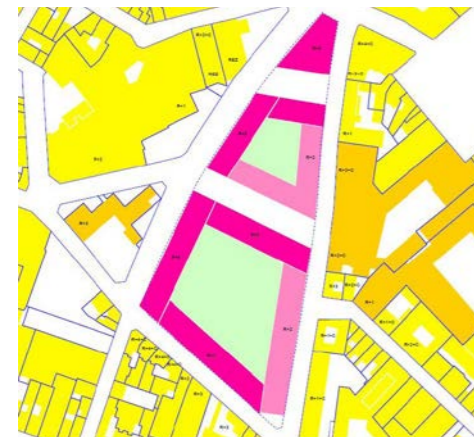


# ONTWERPEND ONDERZOEK



# ÉVALUER ENVELOPPE

**ILOT FERMÉ**  
 EMPRISE AU SOL = 7.850 M<sup>2</sup> (55%)  
 SURFACE PLANCHER R+2/R+5 = **39.250 M<sup>2</sup>**  
 LOGEMENT = 34.250 M<sup>2</sup> = 360 UNITES  
 P/S = 2.77



ILOT FERMÉ      REFERENCE      BOURBOULE & GRANDJEAN 37 LOGEMENTS A SAINT-ANZIS DE FRANCE

**LANIÈRES**  
 EMPRISE AU SOL = 5.750 M<sup>2</sup> (40%)  
 SURFACE PLANCHER R+5/R+6 = **37.810 M<sup>2</sup>**  
 LOGEMENT = 32.810 M<sup>2</sup> = 345 UNITES  
 P/S = 2.67



LANIÈRES      REFERENCE      FRANÇOIS LECLERCQ + AGENCE TEN BOON WHITE LABEL FRANCE

**CONTEXTUEL**  
 EMPRISE AU SOL = 6.000 M<sup>2</sup> (42%)  
 SURFACE PLANCHER R+3/R+7 = **38.500 M<sup>2</sup>**  
 LOGEMENT = 33.500 M<sup>2</sup> = 350 UNITES  
 P/S = 2.72



REFERENCES      SYMÉ GARE D'AUTTEUIL PARIS 2007      SITE SURFACE : 14 000 M<sup>2</sup>      BUILT SURFACE : 48 400 M<sup>2</sup>      PROGRAMME : TRAITEMENTS DE CROIXE

# EVALUEREN ENVELOPPE

The grid consists of 24 panels arranged in 6 rows and 4 columns. The columns represent different evaluation metrics:
 

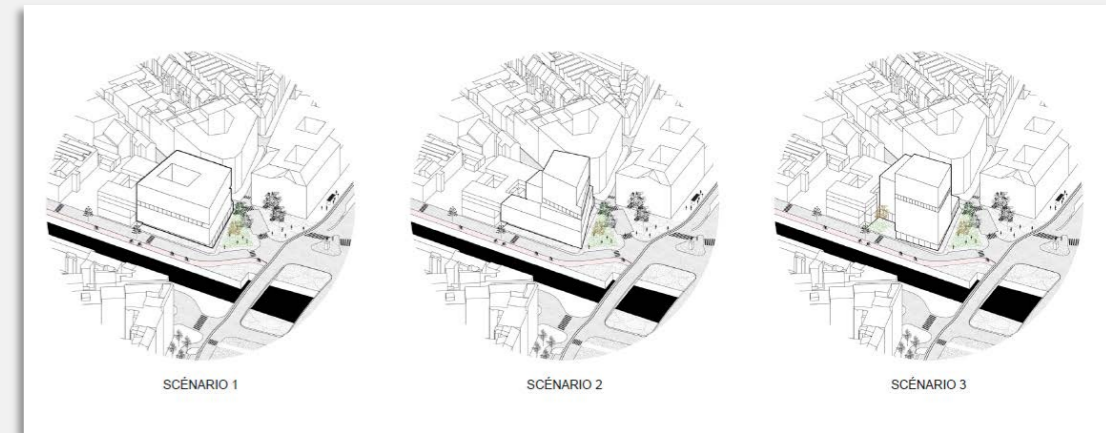
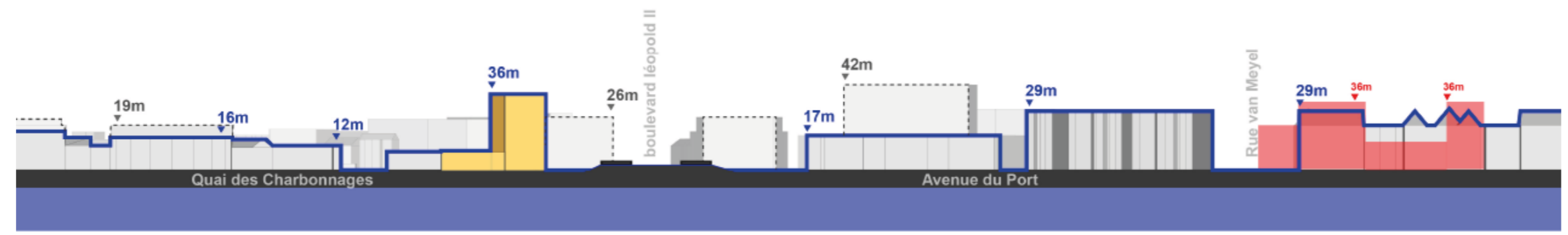
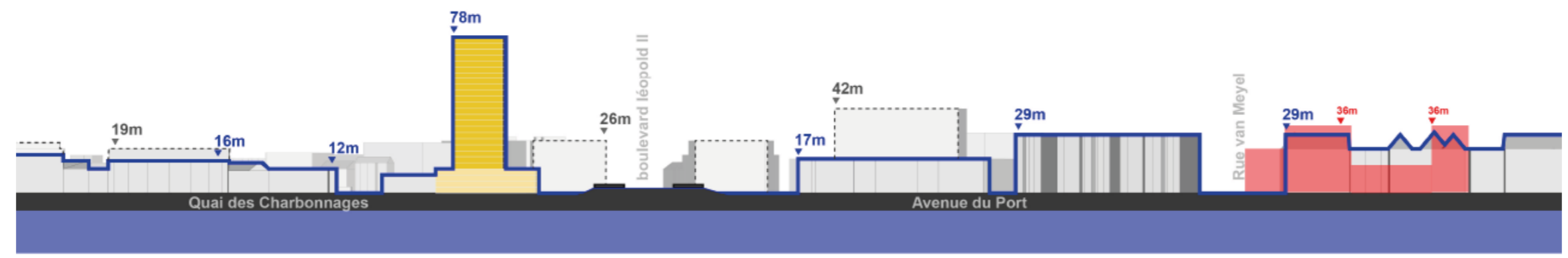
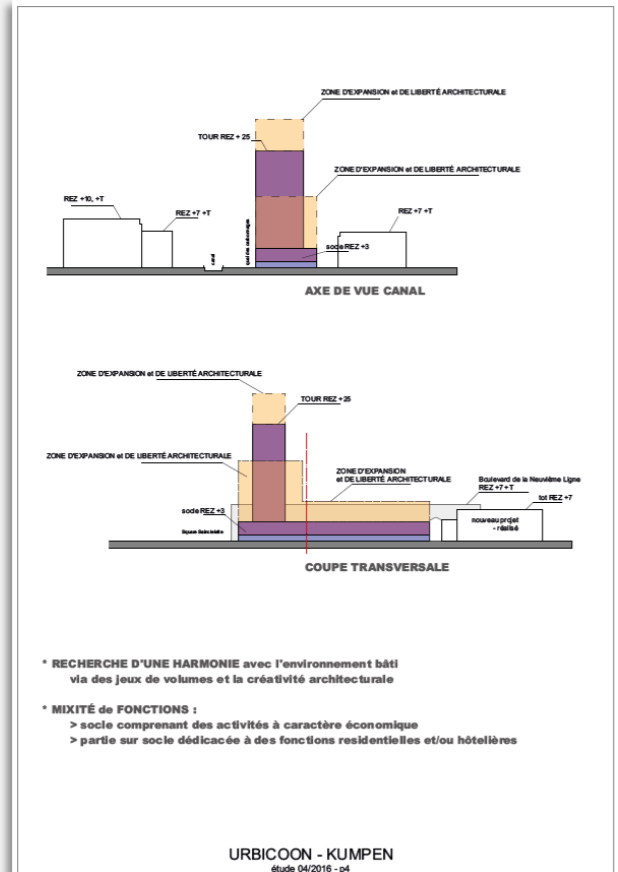
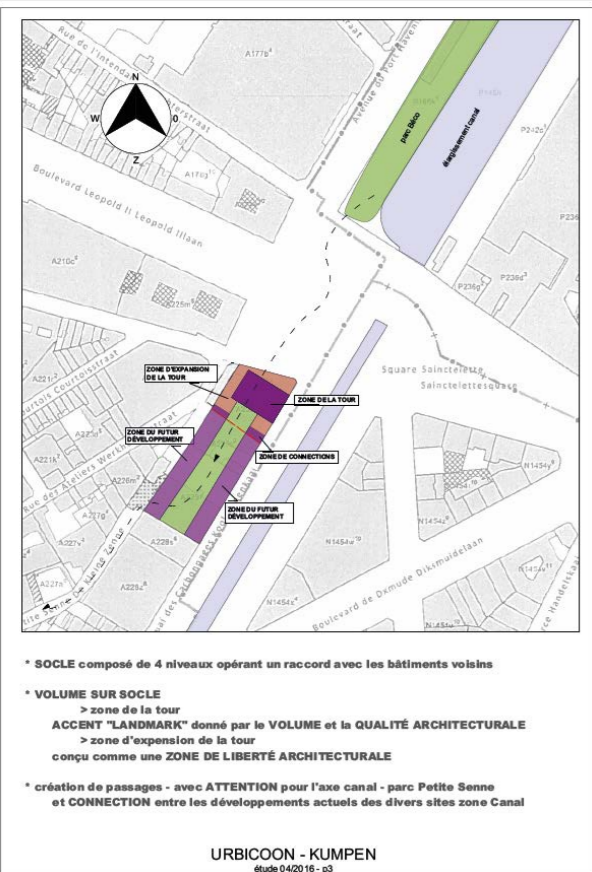
- Column 1: Urban Context** - Shows site plans with red building footprints overlaid on a yellow urban grid.
- Column 2: Building Form** - Shows architectural renderings of building facades.
- Column 3: Urban Integration** - Shows aerial views of the buildings integrated into the surrounding urban fabric.
- Column 4: Urban Integration** - Shows aerial views of the buildings integrated into the surrounding urban fabric.

 Each panel includes a small legend or data table at the top and bottom, and navigation icons (back, forward, search) at the bottom right of each panel.



# ÉVALUER HAUTEUR

# HOOGTE NEGOCIËREN



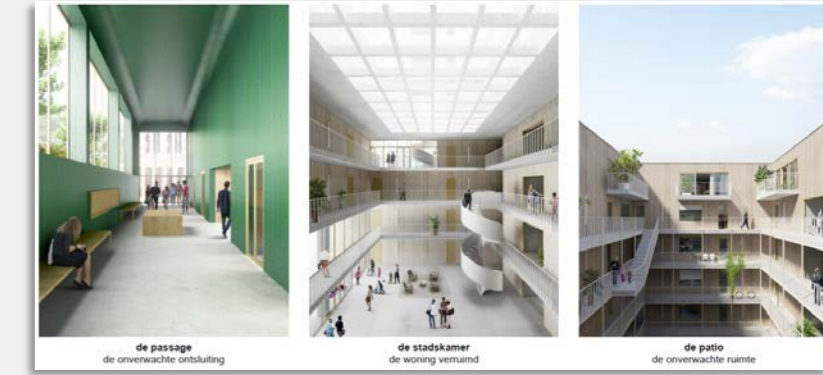
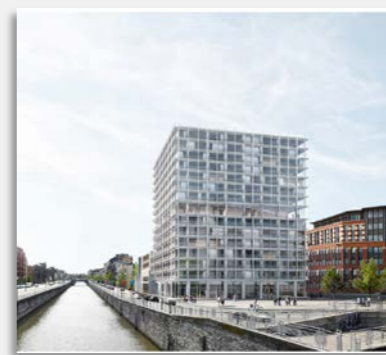
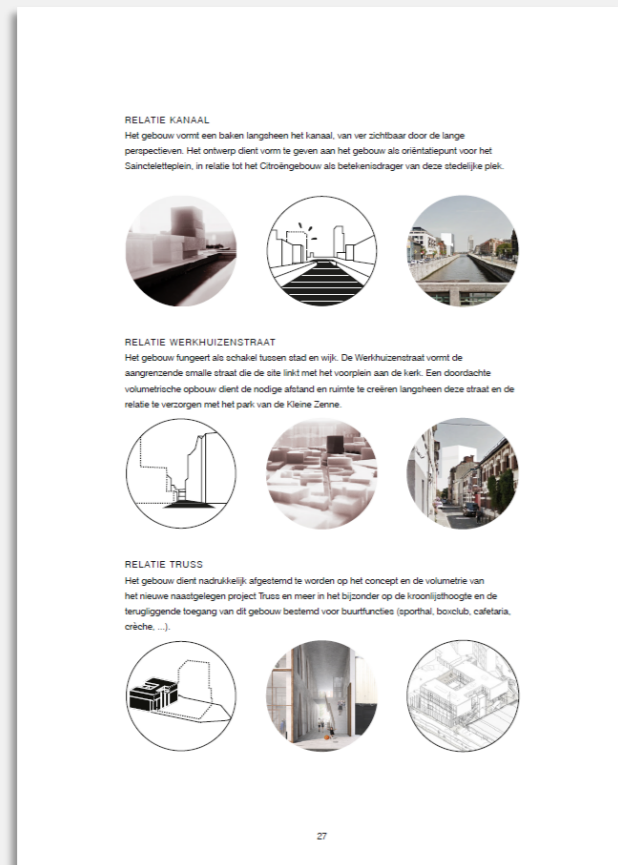
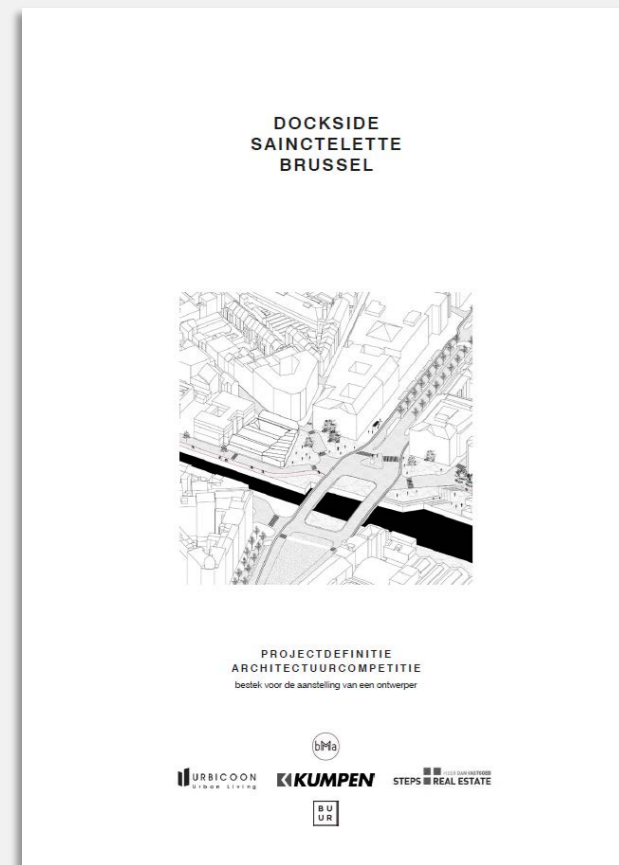
1ER TEMPS

RESEARCH BY DESIGN

2<sup>E</sup> TEMPS/RbD door opdrachtgever

# OPTIMISER MIXITE/QUALITE GLOBALE

# MIXITEIT/ GLOBALE KWALITEIT VERFIJNEN



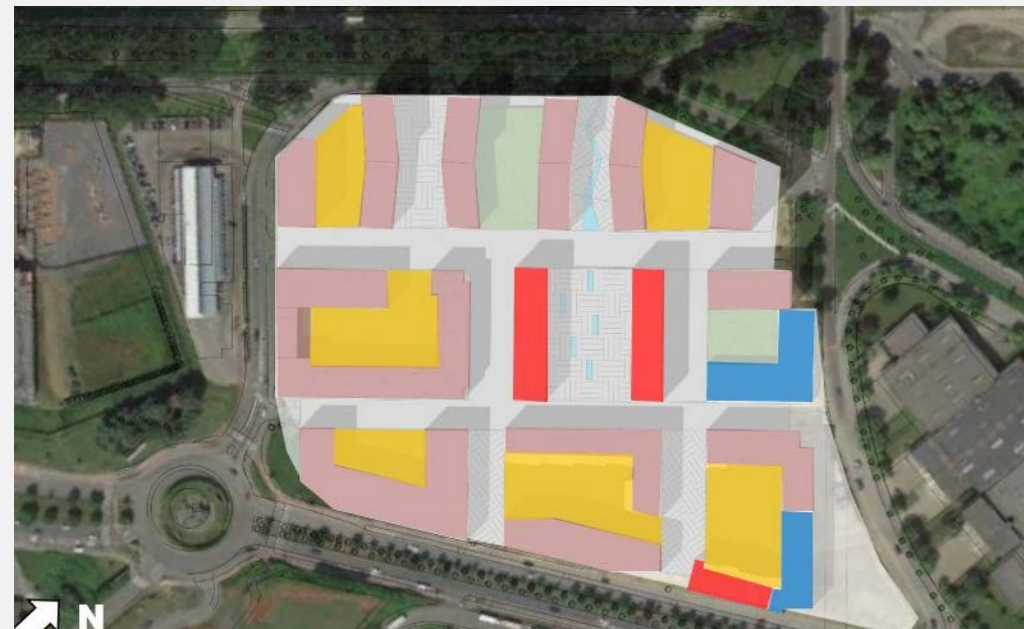
3<sup>E</sup> TEMPS/chambre de qualité

CONCOURS D'ARCHITECTURE PRIVE/ PRIVE ARCHITECTUURWEDSTRIJD BMA

4<sup>E</sup> TEMPS/ accompagnement équipe canal & CDQ



# NÉGOCIER ESPACE OUVERT



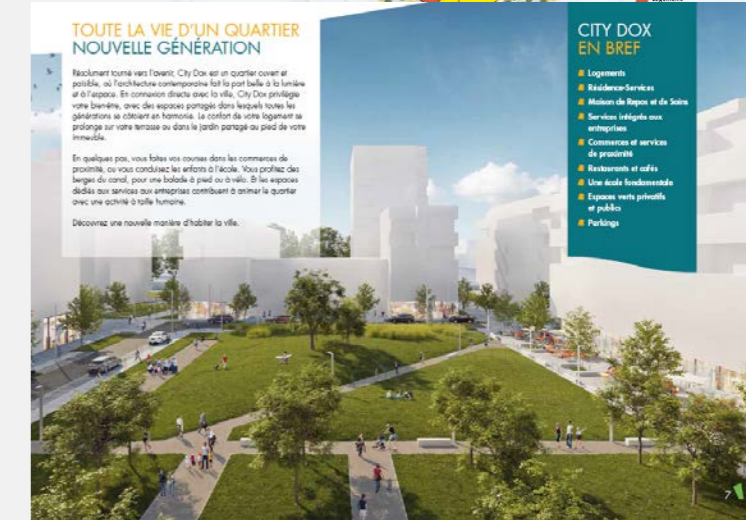
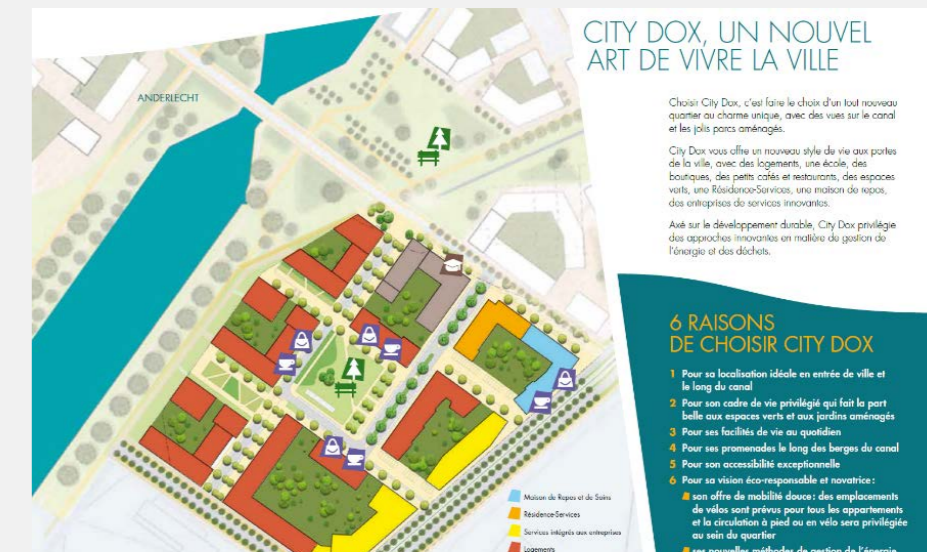
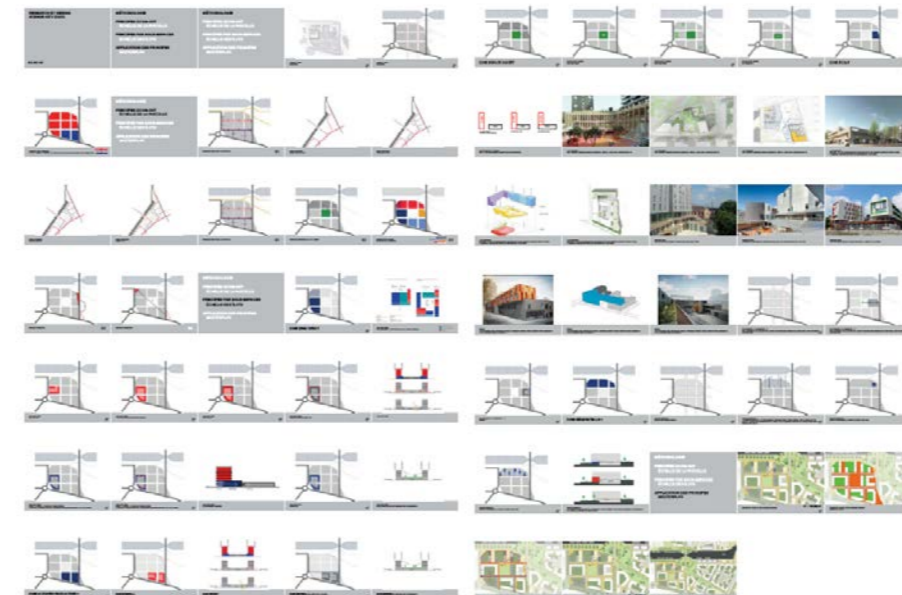
1<sup>ER</sup> TEMPS



# NEGOTIËREN OPEN RUIJMTE



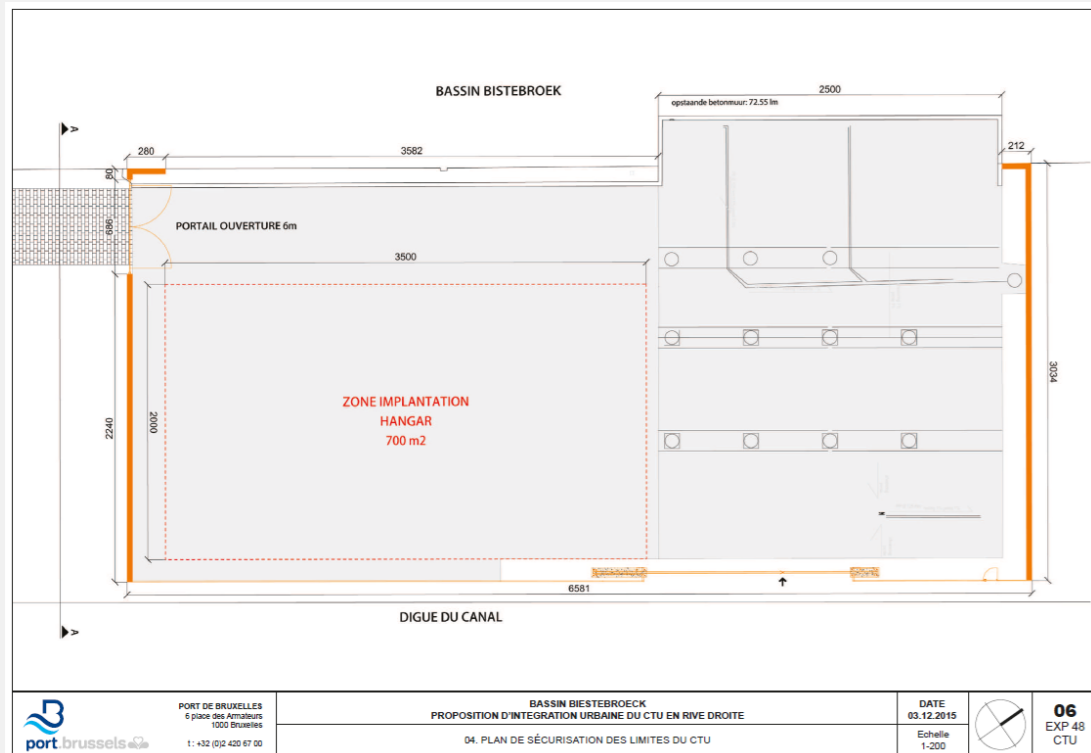
RESEARCH BY DESIGN



2<sup>DE</sup> STAP



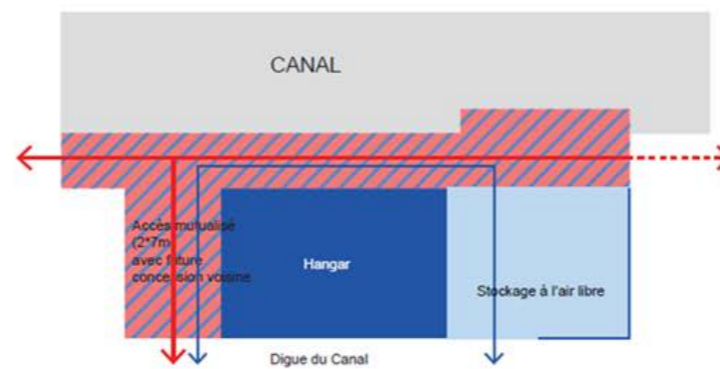
# NÉGOCIER ACCES



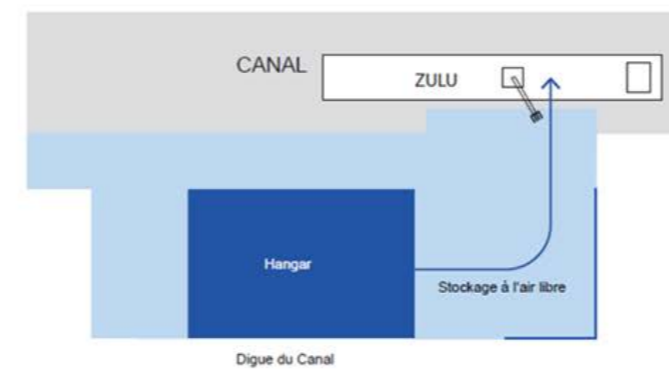
1<sup>ER</sup> TEMPS

## CTU : SCHÉMAS D'UTILISATION DU SITE

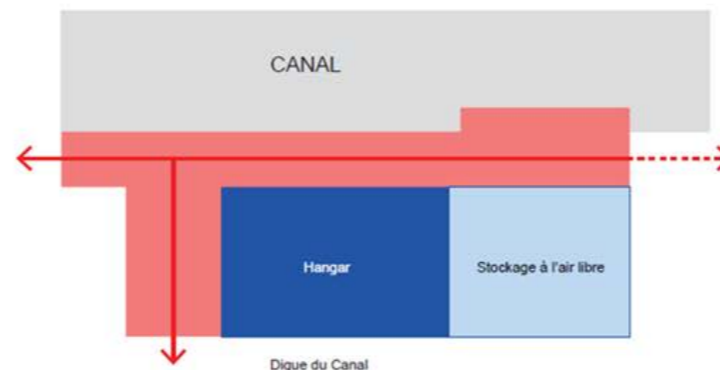
1. Durant les heures d'activités du CTU (de 6h-22h du lundi au vendredi)



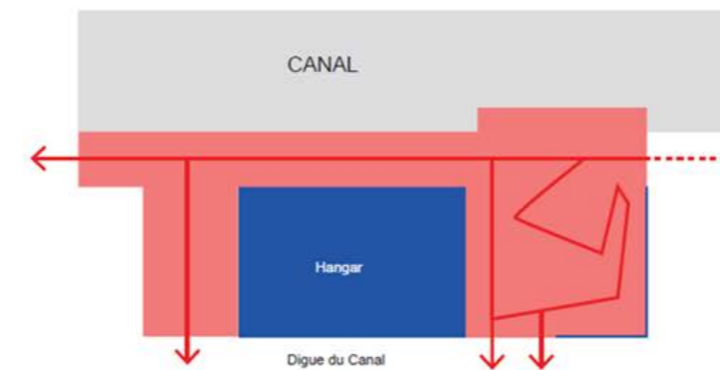
2. Durant les heures d'activités du CTU (de 6h-22h du lundi au vendredi)  
 > Déchargement Zulu (x heures/mois)



3. En semaine à partir de 22h et le week-end (si stockage en aérien)



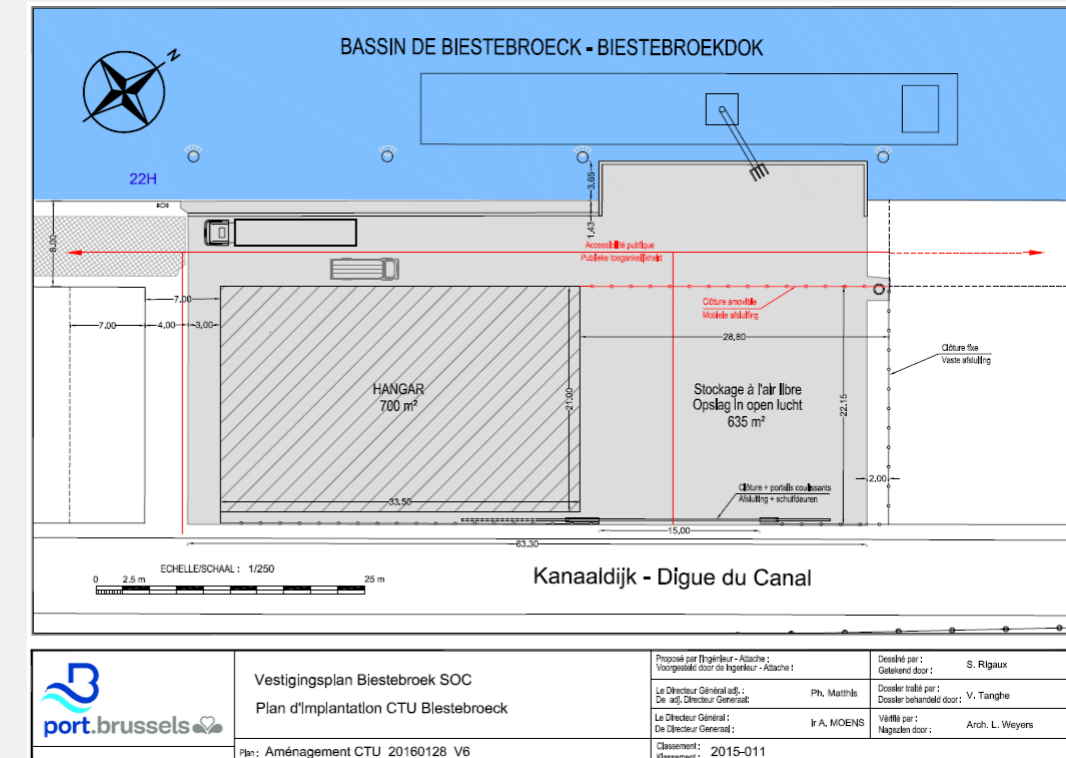
4. En semaine à partir de 22h et le week-end (min. 2 week-ends/mois)



Légende : le rouge représente l'accessibilité publique, le bleu l'activité du CTU

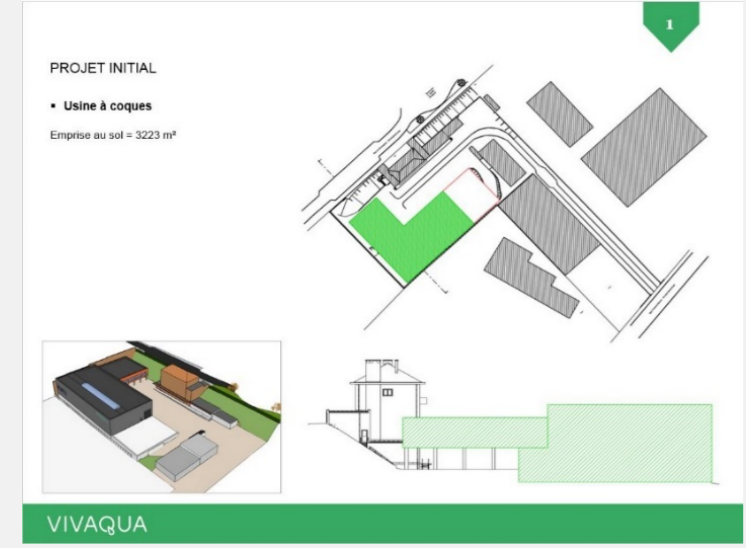
RESEARCH BY DESIGN

# NEGOTIËREN TOEGANGEN



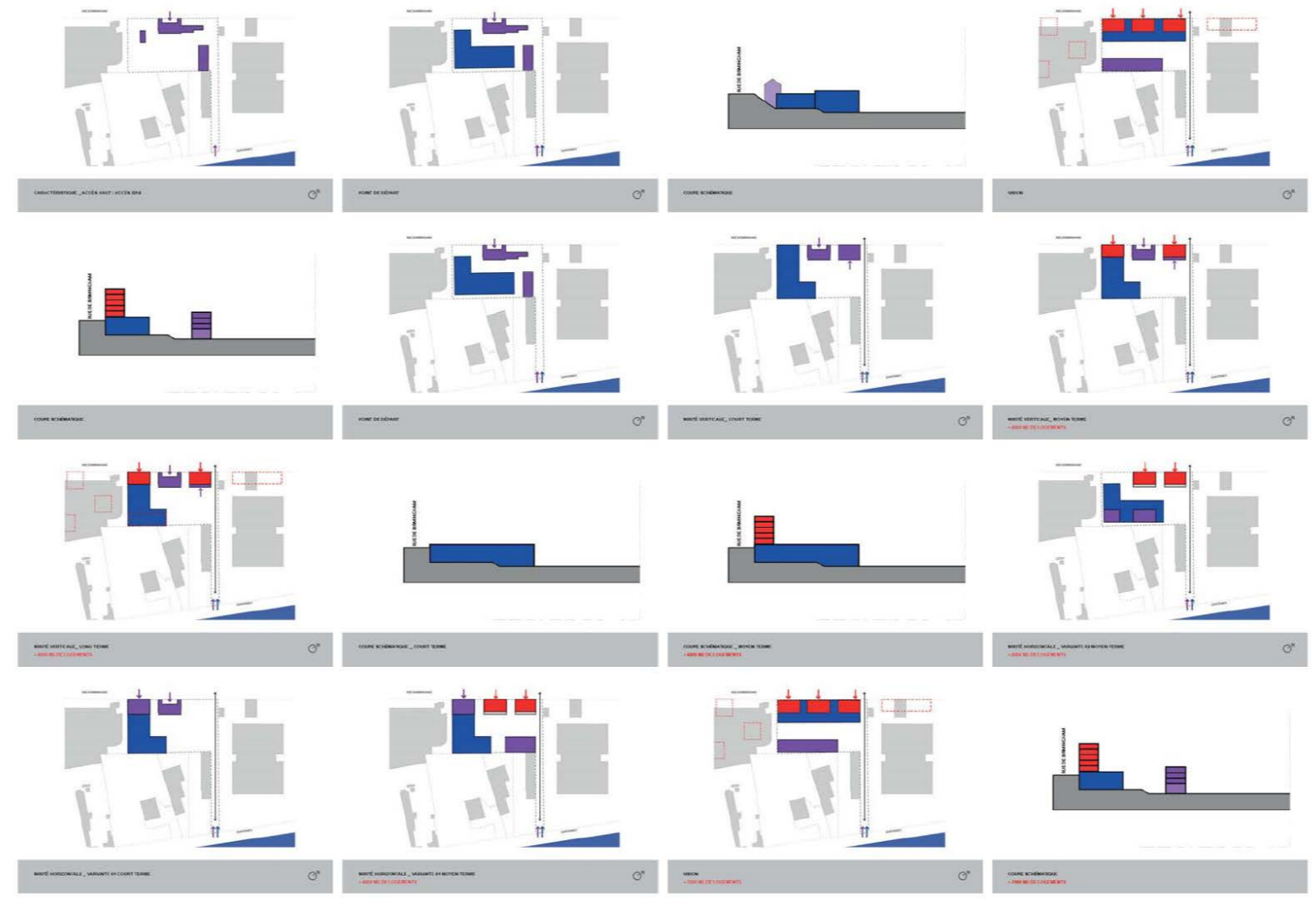
2<sup>de</sup> STAP

# OPTIMISER MIXITÉ

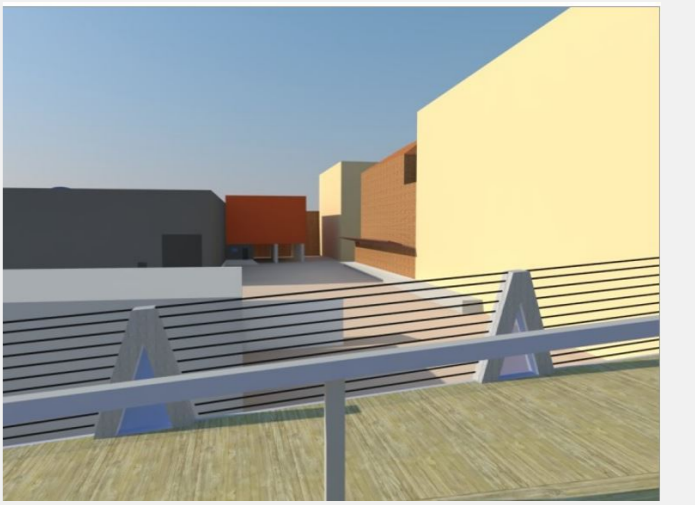
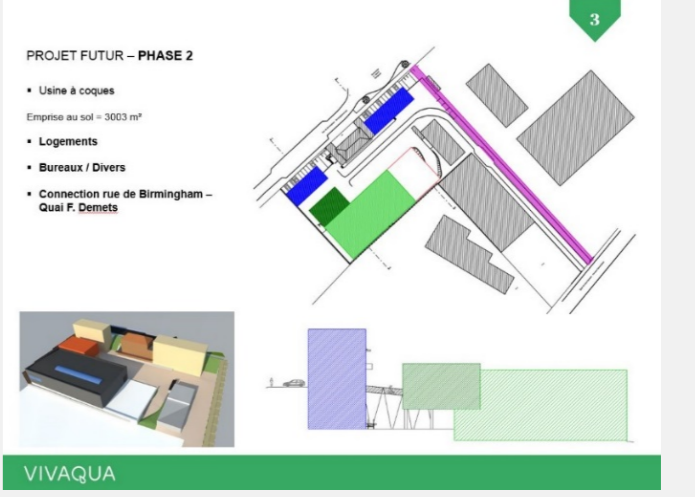


1<sup>ER</sup> TEMPS

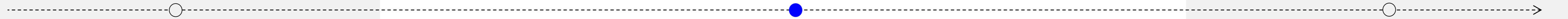
# UPGRADEN MIXITEIT



RESEARCH BY DESIGN



2<sup>DE</sup> STAP



# CONVAINCRE RÉFÉRENCES

RÉFÉRENCES

DANAA  
MUSÉE DU LOUVRE LENS



BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

8

RÉFÉRENCES

PIANO & ROGERS  
CENTRE POMPIDOU PARIS



BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

9

RÉFÉRENCES

DHIDERU BAN  
CENTRE POMPIDOU METZ



BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

10

RÉFÉRENCES

B-ARCHITECTEN  
MUNTJUNT BRUSSELS



BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

5

RÉFÉRENCES

BRÜTHER  
CULTURAL AND SPORTS CENTRE PARIS

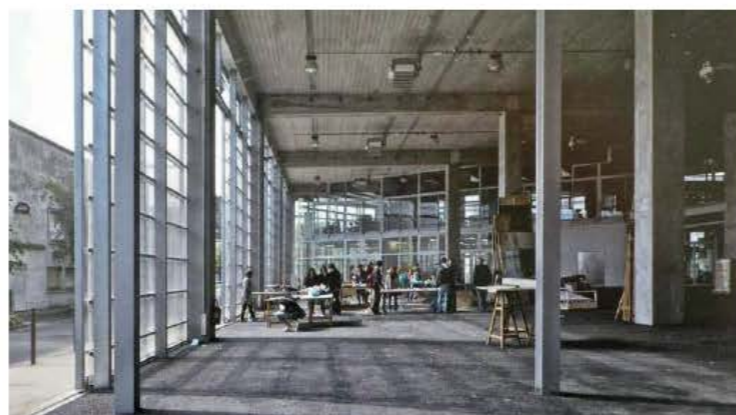


BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

6

RÉFÉRENCES

LACATON & VASSAL  
ÉCOLE D'ARCHITECTURE NANTES



BESIX PORTE DE NINOVE - 17072017

7

# OVERTUIGEN REFERENTIES

REFERENCES

LACROIX CHESSEX -- IMMEUBLE DE LOGEMENTS SAINT-SUPLICE



BIRMINGHAM 222 - FÉVRIER 2018

B M A

3

REFERENCES

GROUP B -- LOLA IMMEUBLE DE LOGEMENTS LANCY PONT-ROUGE, GENÈVE, 2009-2013



BIRMINGHAM 222 - FÉVRIER 2018

B M A

4

REFERENCES

IDA BUEHRER WUEST ARCHITECTEN -- TOW NEW APARTMENT BUILDINGS WETZIKON



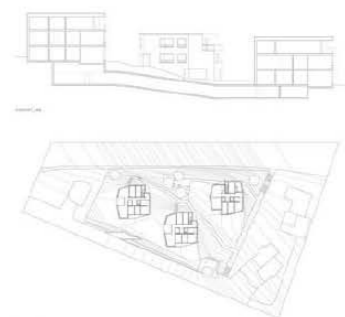
BIRMINGHAM 222 - FÉVRIER 2018

B M A

5

REFERENCES

IDA BUEHRER WUEST ARCHITECTEN -- SAS 2011



BIRMINGHAM 222 - FÉVRIER 2018

B M A

6

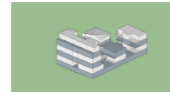
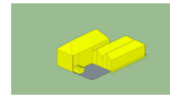
# SENSIBILISER NOTE

[RESEARCHBY DESIGN]

## Should I stay or should I go

### Un paysage industriel déjà presque disparu

Le territoire du Canal est un territoire industriel ponctué d'hangars construits principalement au 19<sup>e</sup> siècle. Une grande partie de ce patrimoine a déjà disparu pour céder la place à des hangars plus grands et à une toiture plate durant la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Les hangars sont implantés parfois à rue, parfois en intérieur d'îlot, parfois les deux. Un des principes du Plan Canal est la préservation du patrimoine industriel et par là même du maintien d'« accident » dans la forme urbaine. L'objectif de ce principe est d'éviter un développement de type waterfront qui fait table rase de l'existant pour construire un front bâti monotone d'appartements. Il s'agit ici au contraire de redévelopper le territoire en partant de l'existant.



Le territoire du Canal, et plus précisément les quartiers dans lesquels il est possible de créer du logement (hors ZAPT, ZIU, etc.), sont soumis à une forte pression immobilière. La création de logements fait disparaître les activités économiques hors de ces zones mais aussi les structures existantes. Dans ce contexte, hors liste de sauvegarde ou classification, comment favoriser le travail avec l'existant ? Comment encourager les porteurs de projet à porter de l'intérêt à l'existant ?

Dans notre approche, l'intérêt porté à l'existant peut autant s'appliquer à un bâtiment dans sa globalité qu'à une partie de celui-ci, un groupe de bâtiments, une organisation spatiale ou même une logique parcellaire. Cette prise en compte de l'existant dans un projet permet de rendre singulier ce dernier. Le projet n'est alors plus ordinaire, générique et parfois sans lien avec le contexte, mais devient un projet exceptionnel qui réutilise l'existant. Un argument auquel certains développeurs peuvent être sensibles.

### Une vérification systématique en amont du projet

Dès le suivi d'un nouveau projet, nous examinons la situation existante. Si nous identifions un bâtiment, une partie de bâtiment ou même une implantation existante intéressante, nous faisons alors appel à la Direction des Monuments et Sites (DMS / patrimoine.brussels) et celle-ci nous accompagne visiter le site. Une première vérification est donc réalisée systématiquement à l'échelle de l'équipe Canal.

La DMS nous communique, ainsi qu'aux porteurs de projet, un rapport synthétisant la description du bien, et ses observations et ses recommandations quant aux éléments potentiellement à préserver ou non. Sur base de ce rapport, une discussion se tient ensuite en interne entre les différentes instances publiques pour évaluer la faisabilité de la préservation au regard du développement et déterminer quels éléments seront à maintenir en priorité dans le projet.

Lorsque l'accompagnement débute non pas en amont d'un projet mais déjà sur base d'une esquisse ou d'un avant-projet, nous rencontrons plusieurs cas de figure : soit il y a une volonté de préservation réelle de la part du porteur de projet, soit il y a une volonté de table rase, soit il y a une volonté de table rase déguisée en rénovation. Le premier cas de figure ne pose évidemment pas de problème.

### La table rase

Dans le cas de la table rase, les projets font l'impasse sur l'existant pour maximiser les mètres carrés constructibles et développer un bâtiment de 15 mètres d'épaisseur implanté à l'alignement et sur une hauteur de R+7. Ce même gabarit est répété autant de fois que la profondeur de la parcelle le permet. L'argument d'une telle proposition est bien sûr la densification, dans des quartiers post-industriels déjà et encore trop dense.

[RESEARCHBY DESIGN]

C'est typiquement le genre de projet que nous souhaitons éviter.

Dans le cadre d'une table rase, le porteur de projet s'est finalement inscrit dans un souci de préservation du patrimoine industriel conformément au rapport de la DMS en conservant la façade avant et le hangar du milieu dans son projet. L'évolution qualitative du projet approuvé d'un commun accord de ne maintenir que le hangar central.

### La table rase déguisée en rénovation

Ou en d'autres mots, sous couvert de la rénovation, le porteur nous présente une volumétrie qui s'inscrit vaguement dans la volumétrie existante et qui représente en fait une construction neuve dans sa totalité et sans regard à l'existant. Rénover un bâtiment existant est bien entendu une démarche durable et souhaitable, elle a aussi l'avantage non-négligeable du point de vue des développeurs de permettre d'appliquer un taux de TVA réduit (6%) par rapport à la construction neuve (21%).

Pendant, dans la réalité, la limite est très fine entre rénovation et construction neuve. Nous rencontrons des porteurs de projet qui, sous le couvert de la rénovation, essayent de faire de la construction neuve avec un taux réduit et, en plus de cela, profitent de mètres carrés existants en intérieur d'îlot. Les documents présentés ne sont pas suffisamment explicites quant à l'objet de la préservation. Il est donc souvent utile de leur demander de nous faire la démonstration de la rénovation et de son ampleur : un plan de l'existant, un plan de la démolition et un plan de nouvelles constructions. Sur base de ce travail et le cas échéant du rapport de la DMS, nous encourageons le porteur de projet à maintenir véritablement les parties intéressantes.

### Une méthode fragile

Dans les deux cas de figure ci-dessus, s'amorce un travail d'échange avec le porteur de projet. Nous l'incitons à maintenir un bâtiment, une organisation spatiale particulière ou la logique parcellaire existante. Nous lui présentons plusieurs variantes lui proposant de maintenir la partie ou l'élément identifié tout en développant un certain nombre de mètres carrés et nous sélectionnons quelques références de rénovation qualitative.

La discussion peut être houleuse car le maintien d'une partie existante entraîne souvent une réduction des mètres carrés constructibles. Mais pas toujours. Parfois, le maintien permet de développer plus de mètres carrés qu'il n'est permis au niveau réglementaire. Il faut donc négocier et travailler les volumétries pour que le porteur de projet, qui souvent mais pas systématiquement a déjà acheté le bien, puisse être rentable tout en ayant le souci d'améliorer la situation existante et de garantir la qualité spatiale et architecturale. Ceci représente un véritable investissement de la part du développeur car il n'y est aucunement obligé.

### Mais nécessaire et à développer

Ainsi, s'il n'y avait pas d'attention particulière à l'existant et de vision commune des pouvoirs publics dès le début du processus, la tendance de la table rase serait majoritaire et très difficile à inverser car le basculement vers le maintien repose sur l'utilisation d'exemples de préservation récents et proches. Il est donc important de maintenir et de renforcer cette vision commune et cette méthodologie. Dans le territoire du canal pour le patrimoine industriel dont il reste très peu d'éléments cela paraît évident. Mais qu'en est-il pour le reste ?



Contribution Research by design / Equipe Canal

Géraldine Lacasse

# SENSIBILISEREN NOTA

[RESEARCHBY DESIGN]

## Should I stay or should I go

### Een industrieel landschap dat al bijna is verdwenen

Het grondgebied van het kanaal is een industrieel gebied bezaaid met hangars die hoofdzakelijk in de 20ste eeuw werden gebouwd. Een groot deel van dit erfgoed heeft in de 2e helft van de 20ste eeuw al plaats geruimd voor grotere hangars met platte daken. De hangars bevinden zich soms aan de straatkant, soms in een huizenblok, soms in een combinatie van beide. Een van de principes van het Kanaalplan is om het industriële erfgoed te bewaren en een zeker 'toeval' te houden in de stedelijke vorm. Op die manier kan een klassieke 'waterfront' ontwikkeling worden voorkomen waarbij het bestaande wordt platgegooid om een bouwlijn van monotone appartementen te bouwen. In dit geval gaat het er niet om het grondgebied ontwikkelen op basis van het bestaande.



Het grondgebied van het kanaal is meer bepaald de wijken waarin huisvesting kan worden ontwikkeld (buiten GHV, GSI enz.) kennen een grote druk op het vastgoed. Door de komst van woningen verdwijnen niet enkel de economische activiteiten uit die gebieden, maar ook de bestaande structuren. Hoe kan in deze context - als er geen sprake is van bescherming of klassering - behoud van het bestaande worden gestimuleerd? Hoe kunnen de projectdragers worden aangemoedigd om aandacht te hebben voor het bestaande?

In onze aanpak kan de aandacht voor het bestaande zowel gelden voor een volledig gebouw als voor een deel ervan, voor een bouwgroep, een ruimtelijke indeling of een perceelslogica. Een project kan speciaal en bijzonder worden wanneer het rekening houdt met het bestaande. Het project is niet langer gewoon, generiek en soms zonder band met de context, maar wordt een buitengewoon project dat het bestaande hergebruikt. Een argument waar bepaalde ontwikkelaars voor gevoelig kunnen zijn.

### Systematische controle in het begin van het project

We bestuderen de bestaande situatie van elk nieuw project dat we opvolgen. Indien we een gebouw, deel van een gebouw of zelfs een bestaande ligging interessant vinden, doen we een beroep op de Directie Monumenten en Landschappen (DML / patrimoine.brussels), die de site samen met ons bezoekt. Een eerste controle gebeurt dus systematisch op het niveau van het kanaalteam.

DML overhandigt ons en de projectdragers een rapport met een beschrijving van het goed en haar opmerkingen en aanbevelingen over elementen die al dan niet de moeite lonen om te bewaren. Dit verslag vormt de basis van een interne discussie tussen de verschillende openbare besturen om de haalbaarheid van behoud binnen de geplande ontwikkeling te evalueren en de elementen te identificeren die prioritair in het project moeten worden behouden.

Wanneer de begeleiding niet begint voor de start van het project, maar op basis van een schets of een voorontwerp, zijn er meerdere mogelijkheden: ofwel beoogt de projectdrager werkelijk een bewaring, ofwel wil hij alles platgooien, ofwel wil hij alles platgooien onder het mom van een renovatie. Het eerste geval is natuurlijk niet problematisch.

### Tabula rasa

In het geval van tabula rasa wordt het bestaande platgegooid om de bebouwbare vierkante meters te maximaliseren en een gebouw te ontwikkelen op de rooilijn met een dikte van 15m en met een hoogte van G+7.

[RESEARCHBY DESIGN]

Enzelfde model dat zo vaak wordt herhaald als de diepte van het perceel het toelaat. Een dergelijk voorstel wordt natuurlijk bepleit omwille van de dichtheid in postindustriële wijken die al en nog steeds te dichtbevolkt zijn. Dat is typische het soort projecten dat we willen voorkomen.

Een projectdrager die alles wilde platgooien, heeft uiteindelijk ingestemd met de bewaring van het industriële erfgoed conform het rapport van de DML door de voorgevel en de hangar in het midden van het project te bewaren. In het project dat uiteindelijk in overleg wordt goedgekeurd, zal enkel de centrale hangar worden bewaard.



### Platgooien onder het mom van een renovatie

De projectdrager schotelt, onder het mom van een renovatie, een volumetrie voor die vaag in de bestaande volumetrie past, maar eigenlijk een volledige nieuwbouw is die geen plaats laat aan het bestaande. Een bestaand gebouw renoveren past natuurlijk in een duurzame en gewenste aanpak, en heeft voor de projectontwikkelaars ook het aanzienlijke voordeel dat ze een lagere belastingaanslag (6%) kunnen toepassen dan bij een nieuwe constructie (21%).

Niettemin is de grens tussen renovatie en nieuwbouw heel dun. We ontmoeten projectdragers die onder het mom van renovatie aan nieuwbouw willen doen met een lagere btw-voet en die de vierkante meters in de huizenblokken gebruiken. De ingediende documenten zijn onvoldoende expliciet genoeg over wat er zal worden bewaard. Het is dus vaak nodig om hen bewijs van de renovatie en de omvang ervan te vragen: een plan van het bestaande, een plan van de sloop en een plan van de nieuwbouw. Op basis van dit werk en eventueel het rapport van de DML moedigen we de projectdrager aan om de interessante delen werkelijk te bewaren.

### Een kwetsbare methode

In beide voorgaande gevallen is er een intense uitwisseling met de projectdrager. We moedigen hem aan om een gebouw, een speciale ruimtelijke indeling of een bestaande perceelslogica te handhaven. We stellen hem meerdere varianten van het project voor waarin het geïdentificeerde deel of element wordt bewaard en er toch voldoende vierkante meter kunnen worden ontwikkeld. We selecteren bovendien enkele kwalitatieve renovatieresferenties voor hem.

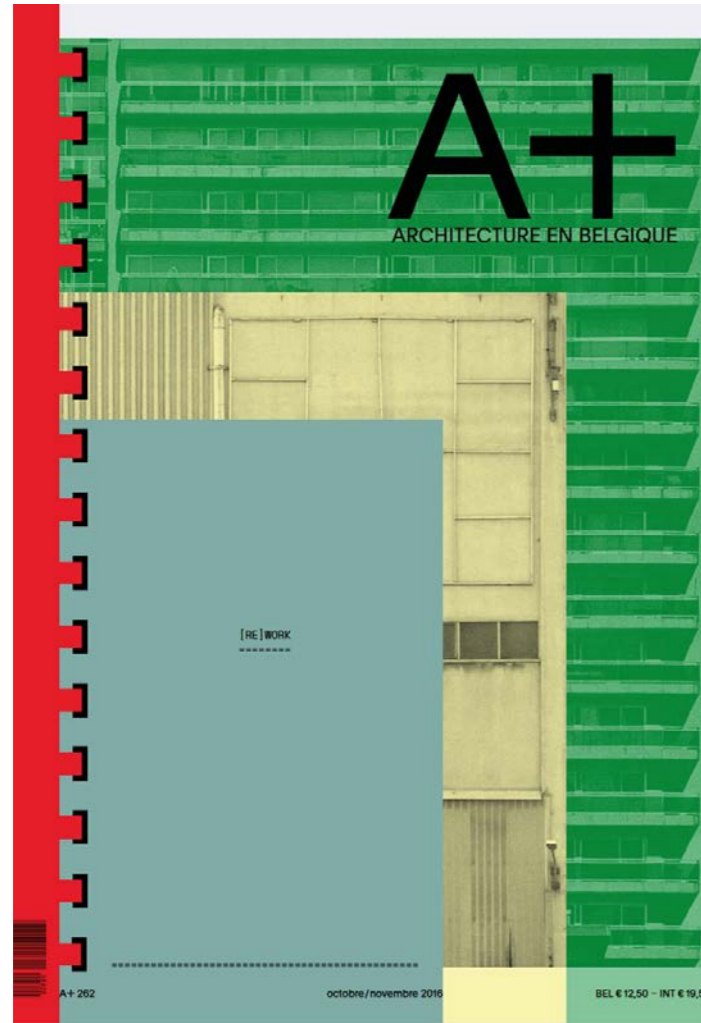
De bespreking kan heftig zijn omdat het aantal bebouwbare vierkante meter vaak afneemt door de bewaring van een bestaand deel. Maar niet altijd. Soms kunnen er meer vierkante meter worden ontwikkeld dan toegelaten in de reglementaire plannen dankzij de bewaring. Het is dus noodzakelijk over de volumes te onderhandelen moeten dus worden onderhandeld zodat de projectdrager die het goed vaak, maar niet altijd, al heeft gekocht, winst kan maken en tegelijk streeft naar een verbetering van de bestaande situatie en een goede ruimtelijke en architecturale kwaliteit. Deze aanpak vergt een engagement van de vastgoedontwikkelaar die helemaal geen verplichtingen heeft op dat vlak.

### Maar noodzakelijk en verder te ontwikkelen

Als er geen uitgesproken aandacht zou zijn voor het bestaande en een gemeenschappelijke visie bij de publieke instellingen zou ontbreken dan zou de keuze voor een tabula rasa scenario natuurlijk veel meer en sneller gemaakt worden. Met als gevolg dat deze tendens ook nog moeilijker zou zijn te keren met omdat de keuze voor behoud recente en bekende voorbeelden nodig heeft. Daarom is het belangrijk deze gedeelde visie en methodologie nog verder te versterken. In de kanaalzone waar nog maar weinig industrieel patrimonium over blijft lijkt dat evident. Maar wat met het recentere architectuur erfgoed?

Bijdrage Research by design / Equipe Canal

Géraldine Lacasse



En collaboration avec l'équipe du maître architecte de la Région Bruxelles Capitale



Fabriquer la ville productive

Comment aller vers la ville mixte de demain, qui intégrerait les activités productives ? Négociation, mix de compétences, hauteur de vues : c'est la recette de l'équipe Canal qui sensibilise les acteurs sur le terrain.



A+ 262 Guests dMA 87

Pour démontrer sur le terrain qu'il est possible de fabriquer la ville productive et d'injecter dans des projets concrets la philosophie et les ambitions du Plan Canal, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée pour 10 ans d'une équipe pluridisciplinaire et transversale : l'équipe Canal. Elle se compose de 3 chefs de projets de la Société d'aménagement urbain, de 2 architectes en charge de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme attachés à la direction de l'urbanisme, et de 3 architectes Research by design sous la supervision du bourgmestre Kristiaan Borret. C'est une structure innovante dans la fonction publique bruxelloise puisque elle met en synergie différentes compétences au sein d'une même équipe.

Outre l'application des principes de densification, de mixité fonctionnelle et sociale et d'intégration urbaine défendus par le Plan Canal, nous travaillons à une meilleure qualité spatiale, urbaine et architecturale des projets. Nous pensons que le chemin le plus direct pour y arriver est le partage d'une vision commune entre autorités publiques et porteurs de projet. Mais avant de partager une vision, il faut la créer. Évaluer, tester et contrôler des scénarios lors d'ateliers de travail transverseaux : c'est de cette manière que l'équipe Research by design construit un dessin fédérateur, qu'elle s'attelle à faire évoluer les projets et permet à l'autorité publique de se forger un avis sur base de variantes de projet concret. Lors des ateliers de travail, l'exercice n'est pas de partir d'une page blanche. Au contraire, nous nous appuyons toujours sur l'implantation et les volumétries proposées comme point de départ. Un autre enjeu de la recherche par le projet est le zoom out, le travail au-delà de l'échelle de la parcelle concernée. Nous devons souvent concilier les porteurs de projet à leur environnement. En parallèle des 75 projets accompagnés depuis janvier 2016, l'équipe développe une démarche prospective sur le territoire du canal.

DES MODÈLES SPATIAUX DIFFÉRENTS La première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

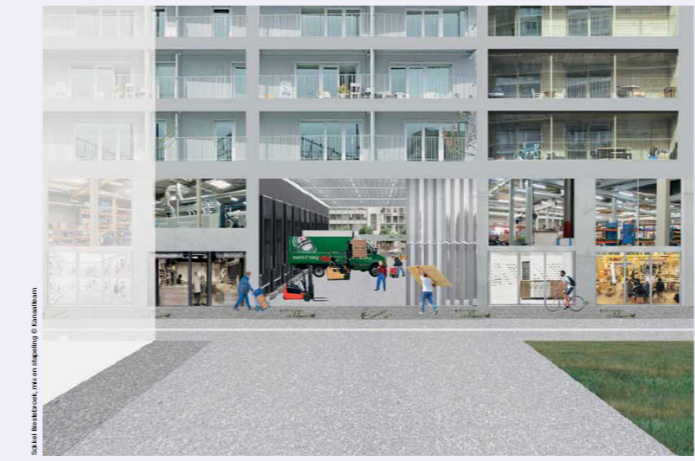


A+ 262 Guests dMA 88

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan

De première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épineuse. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan



A+ 262 Guests dMA 89



A+ 262 Guests dMA 90

handelsgebied - eerst opgezet volgens een perifere typologie - concreet: een big blind box omgeven door een parking. De meeste bedrijven werken trouwens met een bestaand model dat ze kunnen kopiëren. Het doet bestaan er hier in om dit "Drogenbos-model" een andere wending te geven, niet aan de hand van cosmetische opmaak maar door een stedelijk vocabulaire in te voeren - zoals rijbebouwing, overalvorming, duidelijk onderscheid publiek/privé, actieve plint, adresvermogen, de integratie van parkings en uitgangspunten - maar ook door wedstrijden te organiseren in samenwerking met de bedrijven zelf. Een zoning op maat van de stad.

Om zijn activiteiten te kunnen handhaven in een veranderende stadsleef, heeft Inter-Detroit, gelegen aan het Vergoedek, werk gemaakt van de reorganisatie en stedelijke integratie van zijn bedrijforganisatie. Om die doelstelling te realiseren, opende de onderneming ervoor een wedstrijd uit te schrijven. In een tweede fase wil het bedrijf op zoek gaan naar gemengde functies door de site open te stellen voor de inplanting van openbare voorzieningen die compatibel zijn met de productieve activiteit, zoals een sporthal of opleidingscentrum.

Naar het beeld van de stekevarkens van Schopenhauer, maakt micro-zoning het mogelijk om verschillende functies naast elkaar te laten bestaan. Functies die elkaar nodig hebben maar niettemin enige afstand ten opzichte van elkaar vereisen om elkaar niet te hinderen.

Géraldine Lacasse & Julie Collet

TWE VOORBEELDEN: DE SOKEL EN MICRO-ZONING Bestebroek is een van de OSGO's binnen het kanaalsteriorium, naast Birmingham en de Nieuwheidskaai, en ook een van de eerste pilotsteden die binnen het Kanaalplan ontwikkeld zullen worden. Deze voorheen monofunctionele zone, gelegen op de rechteroever van het kanaal, bestaat momenteel vooral uit braakliggend terrein maar wordt opengesteld voor woningbouw. Het streefdoel is om op deze tabula rasa een gemengde wijk aan te leggen, met een verplicht aansluit aan productieve activiteiten. Een groot struikelblok: de vervuilde bodem. De ontwikkelaars, die zich genoodzaakt zien om een verhouding te voorzien van één parkeerplaats per woning, willen zo weinig mogelijk grond afgraven. Het is dus vaak voorloper om de gebouwsokkels die eigenlijk bestemd zijn voor productieve activiteiten aan te wenden als parking.

A+ 262 Guests dMA 91

De transformatie, die vertrekt van een groot industriegebied dat braak ligt, bewaart best de grote schaal. Zo kunnen activiteiten waarvoor geen plaats (meer) is in de stad, toch ingepast worden in een stedelijke context. In de praktijk zijn de voorgestelde gebouwen echter te veel opgesplitst om ruimte te bieden aan productieve activiteiten. Als je beschikt over grote stukken braakliggend terrein of industrieterreinen, zou je ervan moeten profiteren om voldoende grote oppervlaktes te voorzien, en geen percelen van een maat die makkelijk te vinden is in het bestaande stedelijke weefsel.

Een voorbeeld: in een project voor een terrein van 14.000 m² dat voorheen overwegend bebouwd was, heeft de grootste unit op het gelijkvloers een oppervlakte van 1.800 m² en dat is te klein. Bovendien voorziet dit kleine project plaats voor een broerij van 300 m². De vraag is er, maar dan wel voor een oppervlakte van 4.000 m². In een ander project hebben we de projectdragers ertoe kunnen bewegen om twee percelen samen te voegen, en zo een terrein te realiseren dat groot genoeg is voor een enkele centrale leveringskoer die qua afmetingen voldoet aan de noden. De maat van het stedelijke bouwblok moet in verschillende projecten worden weggroot.

Op de kruising van de Havenlaan met het Redersplein wordt gewerkt aan een nieuw statisch - een perfect voorbeeld van wat een micro-zoning betekent, of horizontale menging door juxtapositie van een beperkte schaal. Het bestaat uit drie monofunctionele entiteiten die worden samengevoegd: Zone D van Tour & Taxis, TACT en Inter-Detroit. Het terrein van Zone D op de site van Tour & Taxis ligt momenteel braak en heeft een oppervlakte van 3,5 ha. Er zullen woningen worden gebouwd onder de vorm van brems- en bouwblokken. Het terrein TACT is eigendom van de Brusselse Haven en ligt tussen het logistiek centrum IIR en Zone D van Tour & Taxis. Dit terrein van 2,5 ha wordt opgesplitst in concessies en zal binnenkort bedrijven huisvesten. Doorgaans worden de activiteiten die er worden voorzien - productie- en

handelsgebied - eerst opgezet volgens een perifere typologie - concreet: een big blind box omgeven door een parking. De meeste bedrijven werken trouwens met een bestaand model dat ze kunnen kopiëren. Het doet bestaan er hier in om dit "Drogenbos-model" een andere wending te geven, niet aan de hand van cosmetische opmaak maar door een stedelijk vocabulaire in te voeren - zoals rijbebouwing, overalvorming, duidelijk onderscheid publiek/privé, actieve plint, adresvermogen, de integratie van parkings en uitgangspunten - maar ook door wedstrijden te organiseren in samenwerking met de bedrijven zelf. Een zoning op maat van de stad.

Om zijn activiteiten te kunnen handhaven in een veranderende stadsleef, heeft Inter-Detroit, gelegen aan het Vergoedek, werk gemaakt van de reorganisatie en stedelijke integratie van zijn bedrijforganisatie. Om die doelstelling te realiseren, opende de onderneming ervoor een wedstrijd uit te schrijven. In een tweede fase wil het bedrijf op zoek gaan naar gemengde functies door de site open te stellen voor de inplanting van openbare voorzieningen die compatibel zijn met de productieve activiteit, zoals een sporthal of opleidingscentrum.

A+ 262 Guests dMA 91



SENSIBILISER **VISION GLOBALE**

SENSIBILISEREN **GLOBALE VISIE**



# INITIER TRAVERSÉES QUALITATIVES

## BOUWMEESTERMAITRE ARCHITECTE

Avis bouwmeester maître architecte

21/11/2017

Sujet: Traversées modes actifs des ilots

Le BMA soutient la volonté de rendre la ville « marchable » et de favoriser les modes actifs. Il est important de concevoir et développer un urbanisme propice aux modes actifs. Cependant, de manière générale, le BMA est en faveur de traversées qualitatives, mais n'est pas en faveur de leur multiplication systématique et cela pour plusieurs raisons :

### - Priorité de l'espace public 'primaire' par rapport à l'espace public 'secondaire'

De nombreuses formes d'espaces publics secondaires tels que les passages, encoches, intérieurs d'îlot accessibles, parcs privés ou intérieurs accessibles se distinguent de l'espace public 'primaire', notamment les rues, places et parcs de Bruxelles, qui sont généralement également propriété publique. Parfois, ce déboulement signifie un enrichissement, mais souvent il implique une compétition mutuelle. L'espace public 'primaire' ne doit pas pâtir de l'espace public 'secondaire'. L'espace public urbain est l'une des principales caractéristiques de la ville, de la vie urbaine, de la culture urbaine. Pour cette raison, les formes secondaires et hybrides de l'espace public ne sont intéressantes que dans la mesure où elles ne minent pas l'espace public 'primaire'.

### - L'espace public existant et son repartage avant tout

De manière générale mais encore plus dans le cas particulier des quartiers à rénover, il convient dans un premier temps de travailler avec l'existant, c'est-à-dire de rénover et d'améliorer l'espace public existant avant de créer de nouveaux espaces publics de deuxième ordre. La ville telle que nous la pratiquons aujourd'hui a été, pendant les dernières décennies, adaptée sur-mesure pour la voiture. Il est donc aujourd'hui primordial et prioritaire de repartager l'espace public en faveur des modes actifs et de restaurer l'équilibre. Créer un réseau pour les piétons qui est séparé et devient trop important pourrait être considéré comme une position de faiblesse dans laquelle nous acceptons de fait l'idéologie de séparer les circulations en fonction d'un profil monofonctionnel.

### - Tout dépend du contexte

Bien entendu, lorsque l'on se trouve confronté à un quartier très peu maillé en terme d'espace public et face à des îlots trop grands qui ont un impact négatif sur les déplacements modes actifs et engendrent des détours, il est judicieux de créer des traversées modes actifs ou même des rues. L'implantation de traversées ne doit pas être systématique mais étudiée au cas par cas.

### - Pas de dilution de l'intensité piétonne

Des connexions alternatives dans un quartier qui ne connaît que des flux piétons d'intensité moyenne signifient que nous perdons la vivacité sur laquelle nous voulons nous concentrer: dans les véritables rues et les places de la ville. Il est prioritaire que l'espace public 'primaire' soit alimenté par un flux piéton suffisant et qu'il ne soit pas dilué sur différents itinéraires.

### - Etre plus qu'une traversée

Dans cette optique, si une traversée doit être réalisée il convient d'éviter qu'elle ne soit qu'une traversée monofonctionnelle mais devienne au minimum un parc linéaire, une vraie rue, un espace public avec une identité prononcée, qui rassemble différents usages et anime l'espace.

### - L'activation des rez-de-chaussée et des façades

Créer ce type de traversées piétonnes implique d'animer et d'activer les « façades » qui bordent la traversée, afin notamment de sécuriser cette traversée et de la rendre agréable et attractive. Le travail peut être réalisé pour une traversée, mais il devient très difficile d'effectuer ce travail si tous les îlots sont systématiquement traversés. A titre d'exemple, le parc de la Senne à Masui est un projet intéressant mais qui, selon nous, manque à ce jour de façades actives sur son parcours.

B M A

## BOUWMEESTERMAITRE ARCHITECTE

### - Le maintien des grands îlots

En lien avec la thématique de la ville productive, nous insistons sur la nécessité de préserver les quelques grands îlots ou parcelles encore présents à Bruxelles. Pourquoi ? Les activités productives et industrielles ont souvent besoin de grandes superficies. Aujourd'hui elles trouvent ces grandes superficies facilement en bordure ou en dehors de la Région mais très peu en ville. Il est donc primordial de préserver ces grandes emprises si l'on souhaite maintenir l'activité productive en ville qui est, rappelons-le, un des principes du Plan Canal.

### - La clarté des statuts public-privé

Un îlot a une structure urbaine très claire, un pourtour public et un intérieur privé. L'implantation d'une traversée à l'intérieur d'un îlot fait disparaître cette clarté. L'intérieur de l'îlot n'est plus privé, mais accessible à tous. Des qualités importantes telles que le contrôle social, la vie privée, le calme, sont sous pression. Le pouvoir de la figure organisatrice de l'îlot bruxellois traditionnel est ainsi mis en péril.

### - La privacité des logements / back front pour activités productives et commerciales

Les logements mais aussi d'autres formes d'activités telles que les activités productives et commerciales, ont besoin d'un avant et d'un arrière, c'est-à-dire d'une façade publique et d'une façade privée, d'un front office et back office. En ce qui concerne les logements, il est important d'avoir une porte d'entrée qui donne directement sur l'espace public mais aussi d'avoir une partie plus privée et intime pour organiser au mieux les fonctions au sein du logement. La même logique s'applique aux activités productives et commerciales, qui ont besoin d'une façade visible depuis l'espace public et d'un espace de publicité mais aussi d'un espace de travail, sécurisé et libre de manœuvre pour que les activités de chargement-déchargement et de production puissent se dérouler sans nuire ou être dangereuses pour autrui.

### - Avoir du sens

Nous pensons aussi qu'une traversée modes actifs doit avoir du sens. C'est par exemple le cas du Parc de la Senne et du futur Parc de la Sennette. Ils ont une signification et une légitimité historique, géographique, urbaine, puisqu'ils s'installent sur l'ancien lit de la Senne ou Sennette, élément préexistant qui a conditionné et donné forme à la structure urbaine. Ces traversées perturbent donc très peu la structure spatiale d'un quartier puisqu'elles y sont préexistantes et ont participé à son organisation.

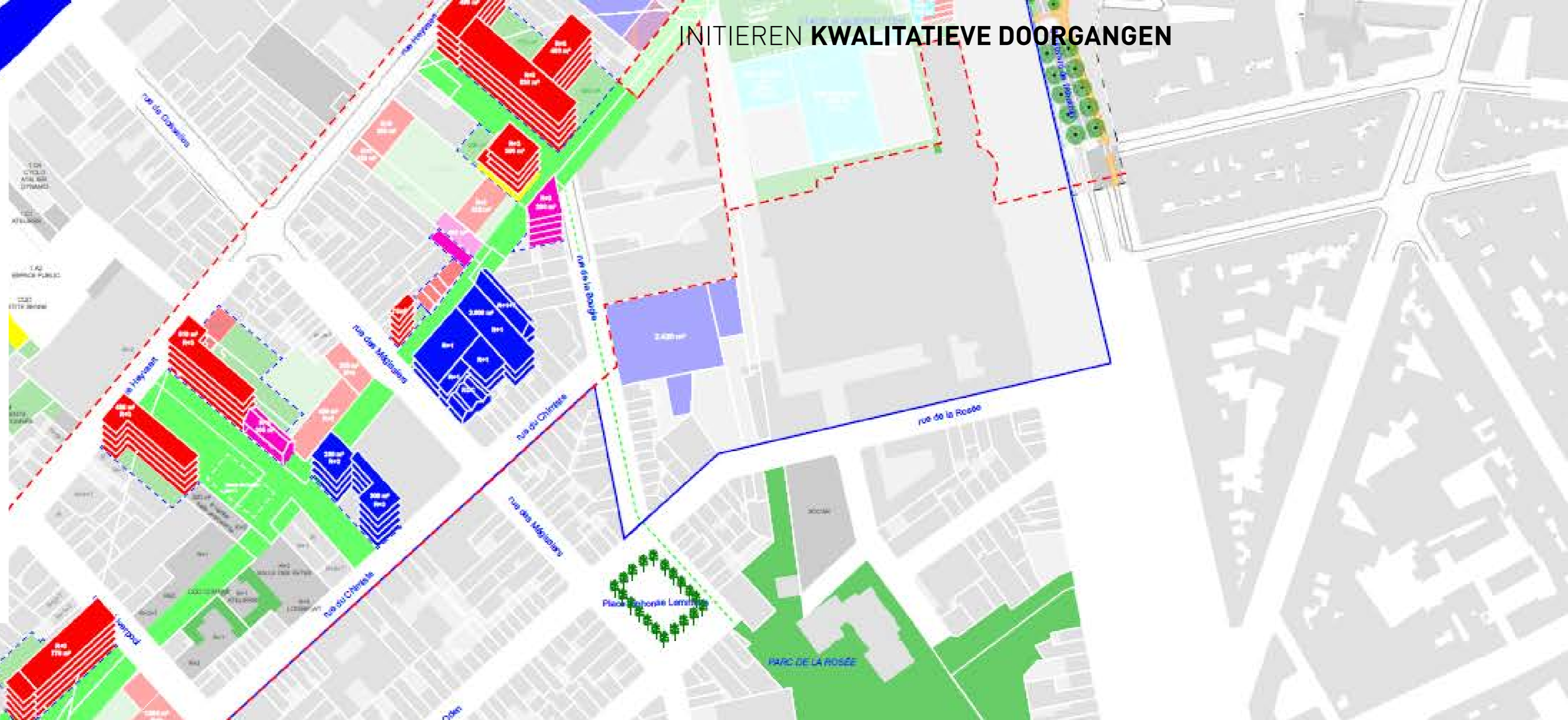
### - Propriété et gestion des traversées

Au-delà des préoccupations spatiales se pose également la question de la propriété et de la gestion de ces espaces. Si l'espace reste privé, il y a beaucoup de chance pour que tous les efforts consentis pour réaliser cet espace soient réduits à néant par sa fermeture ou privatisation. Il est important que cet espace devienne une propriété publique et que son statut public soit facilement identifiable par les usagers.

### - Un outil de densification et non de dédensification

Il convient aussi d'être prudent par rapport aux développements futurs. Le tracé d'une traversée ouvre un droit à construire le long de celle-ci et de facto une densification de l'îlot. Dans un contexte très dense, les traversées ne sont pas des outils de dédensification (pas besoin d'une traversée pour dédensifier un îlot) mais plutôt des outils de densification peu qualitatifs du tissu urbain. Preuve, s'il en faut, que tous les porteurs de projet en intègrent d'initiative dès leur esquisse.

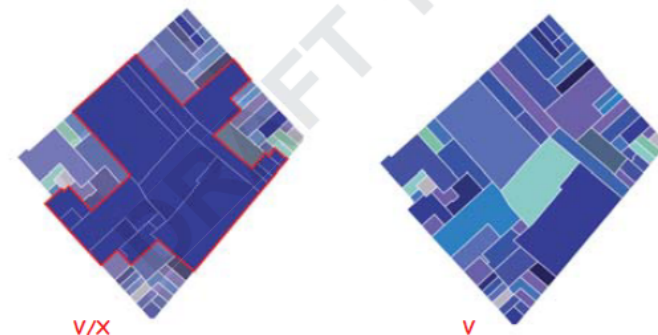
B M A



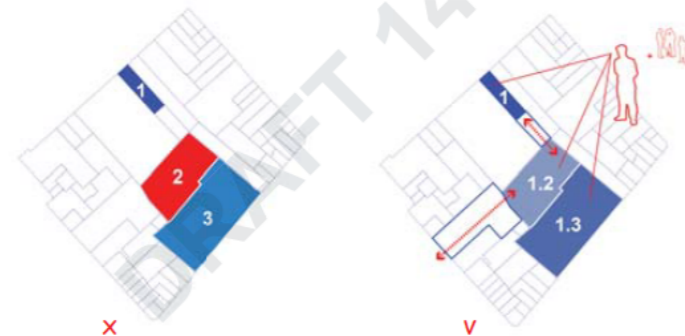
# INITIEREN KWALITATIEVE DOORGANGEN

# INITIER PRINCIPES

**NE PAS ACHETER SYSTÉMATIQUEMENT PLUSIEURS PARCELLES MITOYENNES OU TOUT UN ÎLOT ET DÉVELOPPER UN PROJET HOMOGENE DESSUS QUI RISQUE D'APPAUVRI LA QUALITÉ SPATIALE >**  
 Il convient de laisser l'îlot se développer par fragments et surtout de conserver l'échelle du parcellaire existant dans l'objectif de préserver et stimuler la diversité architecturale et urbaine.



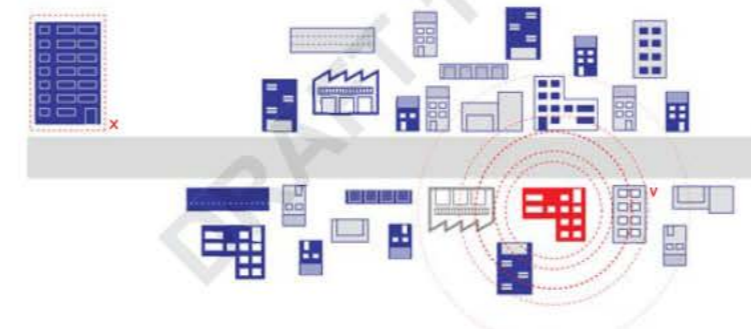
**CE PRINCIPE N'EST PAS EN CONTRADICTION AVEC LA POSSIBILITÉ DE PLUSIEURS PROPRIÉTAIRES DE RÉFLÉCHIR AU DÉVELOPPEMENT D'UNE VISION GLOBALE À L'ÉCHELLE DE L'ENSEMBLE QUE CONSTITUE LEURS PARCELLES RESPECTIVES DANS UNE LOGIQUE WIN-WIN**



**NE PAS SYSTÉMATIQUEMENT TOUT DÉMOLIR ET PARTIR D'UNE FEUILLE BLANCHE**  
 Travailler avec l'existant et veiller de manière systématique au maintien et à la rénovation du patrimoine industriel et portuaire existant. Le patrimoine industriel du quartier doit être préservé. A ce titre, les bâtiments marquant l'histoire industrielle du quartier, doivent si possible être réhabilités. Des interventions et modifications structurelles relativement lourdes peuvent y être cependant apportées, mais une attention sera portée sur l'identité industrielle véhiculée par le bien.



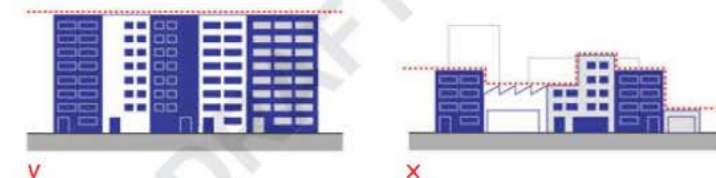
**NE PAS UTILISER COMME RÉFÉRENCES LES BÂTIMENTS LES PLUS HAUTS SUR LES 14 KM DU CANAL POUR LA DÉFINITION DES HAUTEURS DU CONTEXTE**  
 > Il convient de relever les hauteurs des bâtiments situés dans le contexte réel et immédiat, c'est-à-dire les bâtiments résidentiels mais pas seulement, les bâtiments bas de type industriels et entrepôts participent aussi à la définition du contexte et à ses qualités.



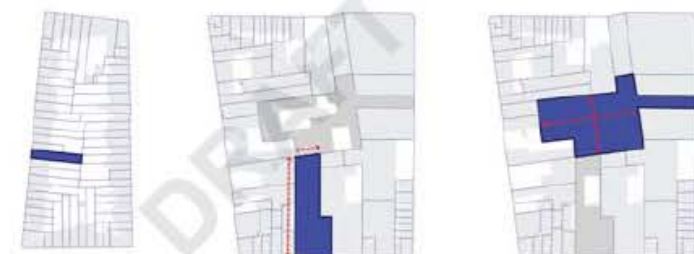
**MARQUER L'ANGLE NE DOIT PAS ÊTRE UNE PROPOSITION SYSTÉMATIQUE**



**EVITER DES HAUTEURS DE BÂTIMENT TROP ÉLEVÉES ET UNE HOMOGENÉITÉ DES GABARITS, ATTENTION AU SYNDROME « MER DU NORD »**  
 Il faut préserver la richesse des profils de façade et les décrochés existants, et privilégier l'hétérogénéité volumétrique.



**EVITER LES SOLUTIONS TOUTES FAITES**  
 Le quartier est composé de parcelles longues et étroites qui imposent de développer des solutions volumétrique sur-mesure, de réfléchir à des aménagements et des typologies résidentielles particulières



**EVITER DE PROGRAMMER QUE DES APPARTEMENTS 1 CHAMBRE PAR EXEMPLE**  
 Il faut veiller à une répartition équilibrée des tailles d'appartement au sein d'un projet via belle répartition entre studio, 1, 2, 3 et 4 chambres.



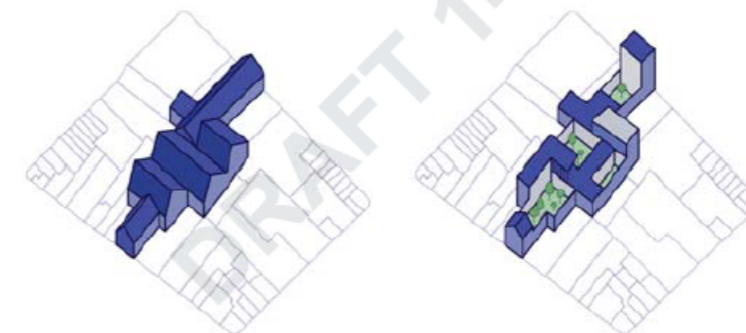
**EVITER LES REZ-DE-CHAUSSÉE AVEUGLES (C'EST-À-DIRE SANS OUVERTURE) AU NIVEAU DE L'ESPACE PUBLIC**  
 > Il convient d'animer les rez-de-chaussée avec des fonctions vivantes qui se traduisent en façades ouvertes



**NE PAS CRÉER DES ESPACES PUBLICS À TORT ET À TRAVERS (NI EN HAUTEUR, SUR SOCLE) ET NE PAS RÉPÉTER LE MODÈLE LIBELCO**  
 Une perméabilité publique à travers un îlot trop grand est acceptable sur une parcelle mais pas sur 10 (car il n'y aura jamais suffisamment de monde pour animer ces espaces). Ceci n'est pas en contradiction avec la volonté de créer des espaces ouverts (et non public) afin d'aérer les intérieurs d'îlot (principe ci-dessus). Il convient de s'appuyer sur la coordination du chef de projet qui a une vision globale du développement du quartier et de l'îlot pour la planification des espaces ouverts.



**NE PAS RECONSTRUIRE ENTièrement UNE PARCELLE (MÊME SI ELLE EST ENTièrement CONSTRuite AUJOURD'HUI)**  
 > Si la parcelle ou l'îlot sont entièrement bâtis, il faut veiller dans l'intervention à laisser des espaces non-bâti ou des patios en intérieur d'îlot et qui participent à son aération et à l'ensoleillement des lieux de vie.

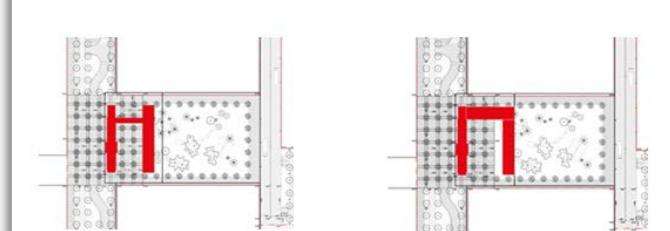
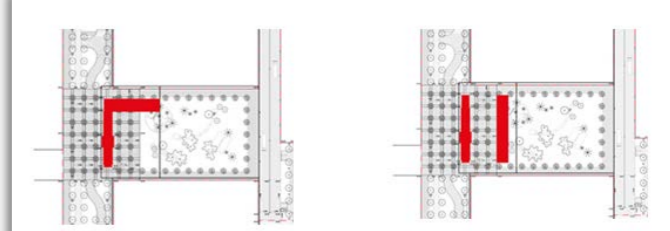
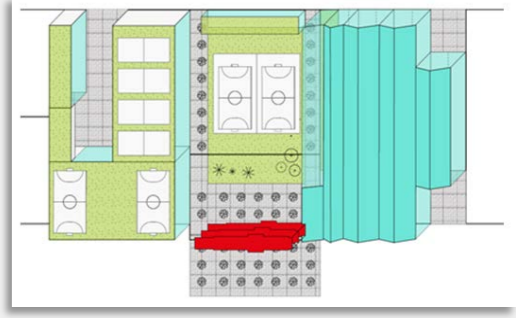
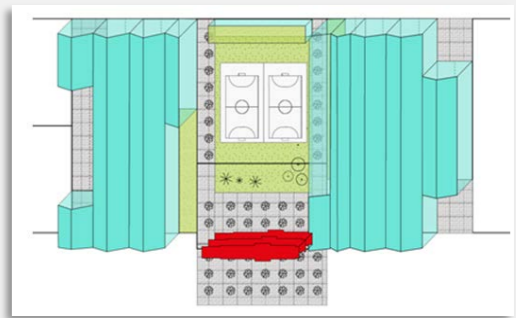
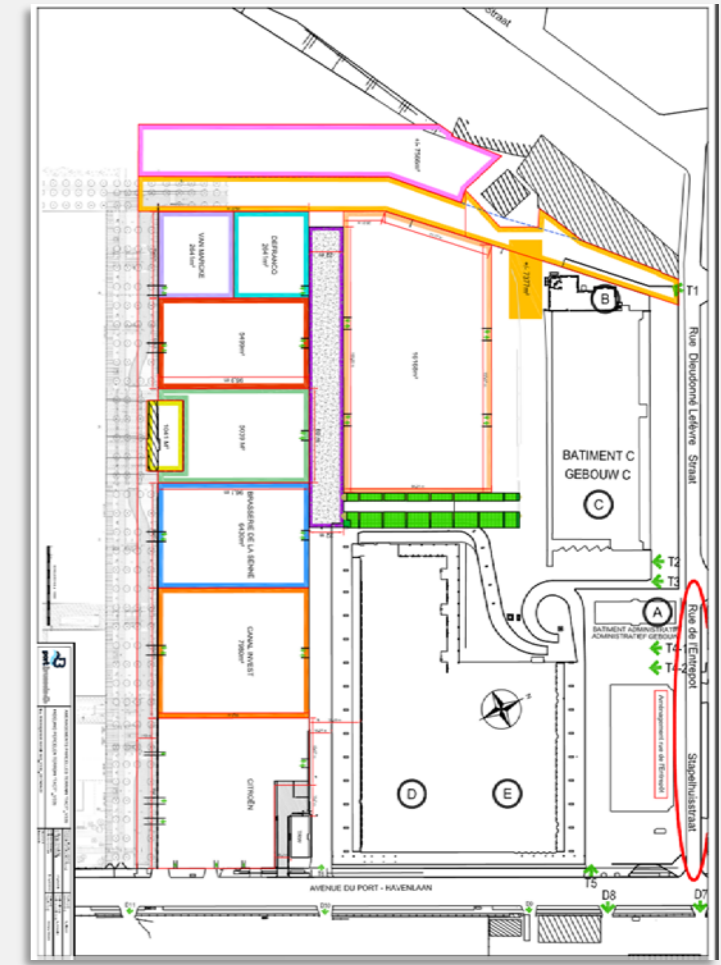
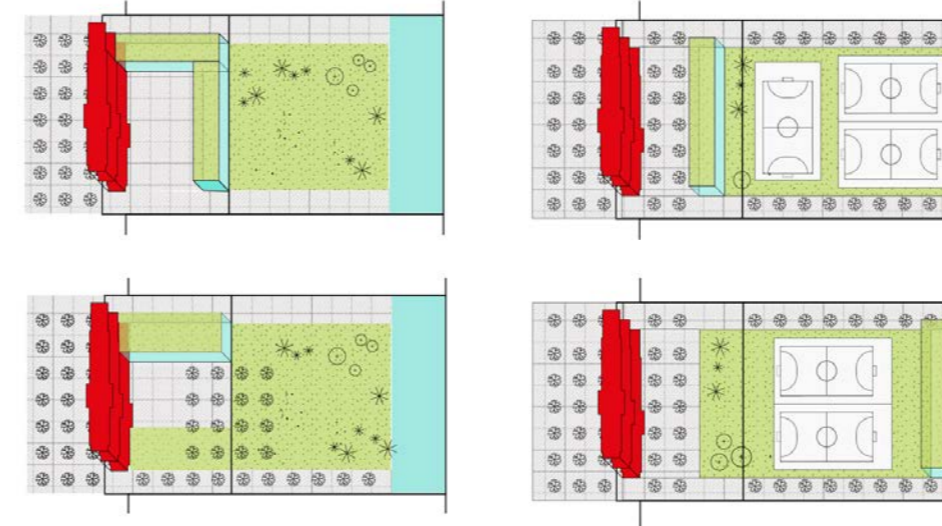
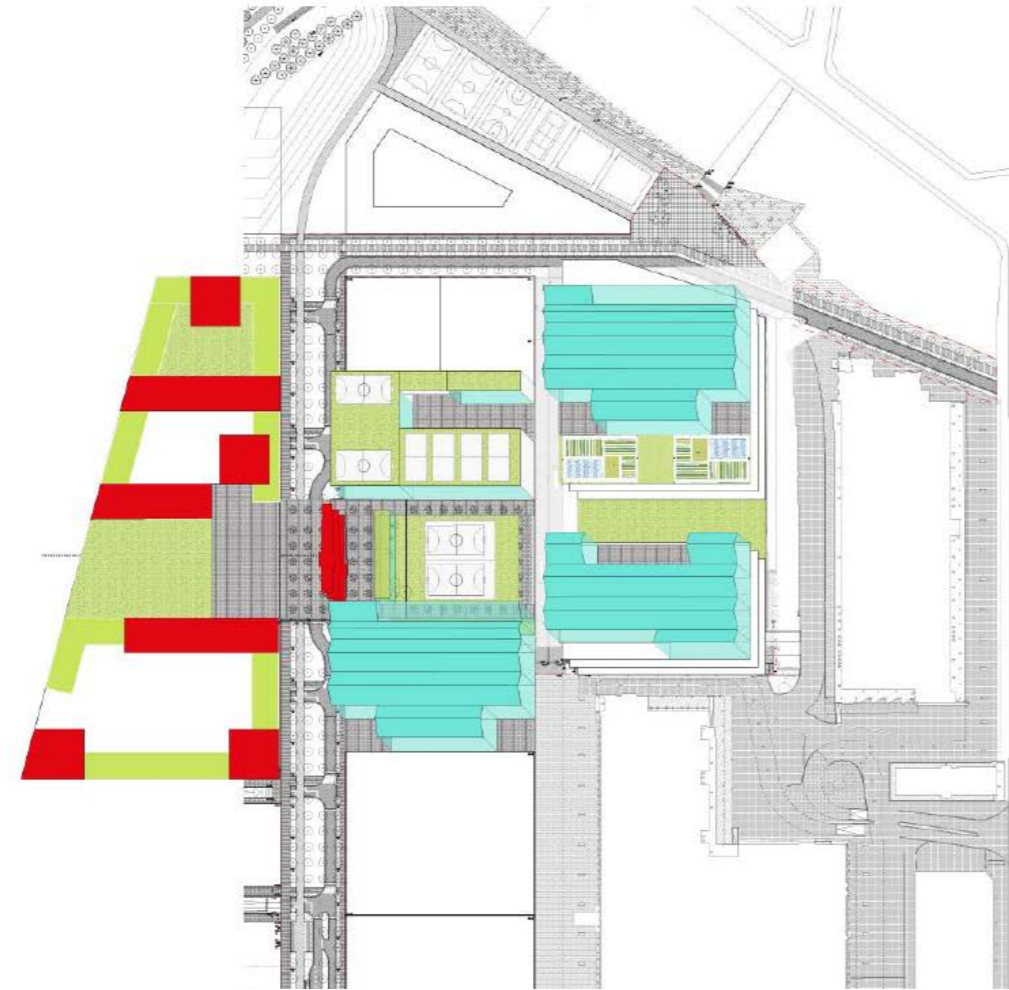
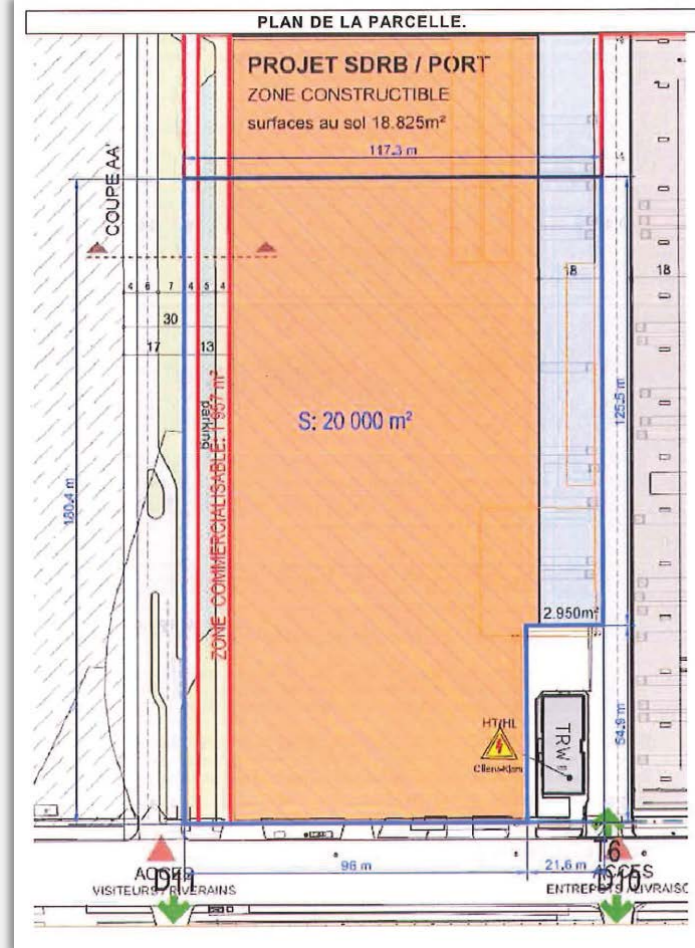


**NE PAS DÉVELOPPER DES ESPACES OUVERTS AU STATUT HYBRIDE SEMI-PRIVÉ/SEMI-PUBLIC DONT PERSONNE NE SAIT RÉELLEMENT CE QUE CELA VEUT DIRE ET DONC DONT L'USAGE POSSIBLE N'EST PAS TRÈS CLAIR**  
 > Il faut privilégier le développement d'un schéma clairement défini et délimité entre l'espace public et l'espace privé.



# ANTICIPER TACT ANCIENNE GARE & VOISIN

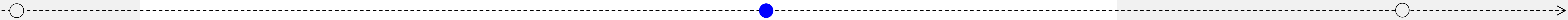
# ANTICIPITEREN TACT ANCIENNE GARE & BUUR



1ER TEMPS

RESEARCH BY DESIGN

2E TEMPS



## ANTICIPER **MER DU NORD**



SITEX

## ANTICIPEREN **NOORDZEE**



EVOLUTION À ÉVITER

A black and white photograph of an architectural studio. The room is filled with architectural models and drawings. In the foreground, there are several large, white architectural models of buildings, some with complex rooflines and facades. The background features a wall covered in various architectural drawings, including site plans, elevations, and sections. A desk with a computer monitor and other equipment is visible on the left side of the frame. The overall atmosphere is one of a busy, creative workspace.

# BOUWMEESTER MAITREARCHITECTE

[WWW.BMA.BRUSSELS](http://WWW.BMA.BRUSSELS)