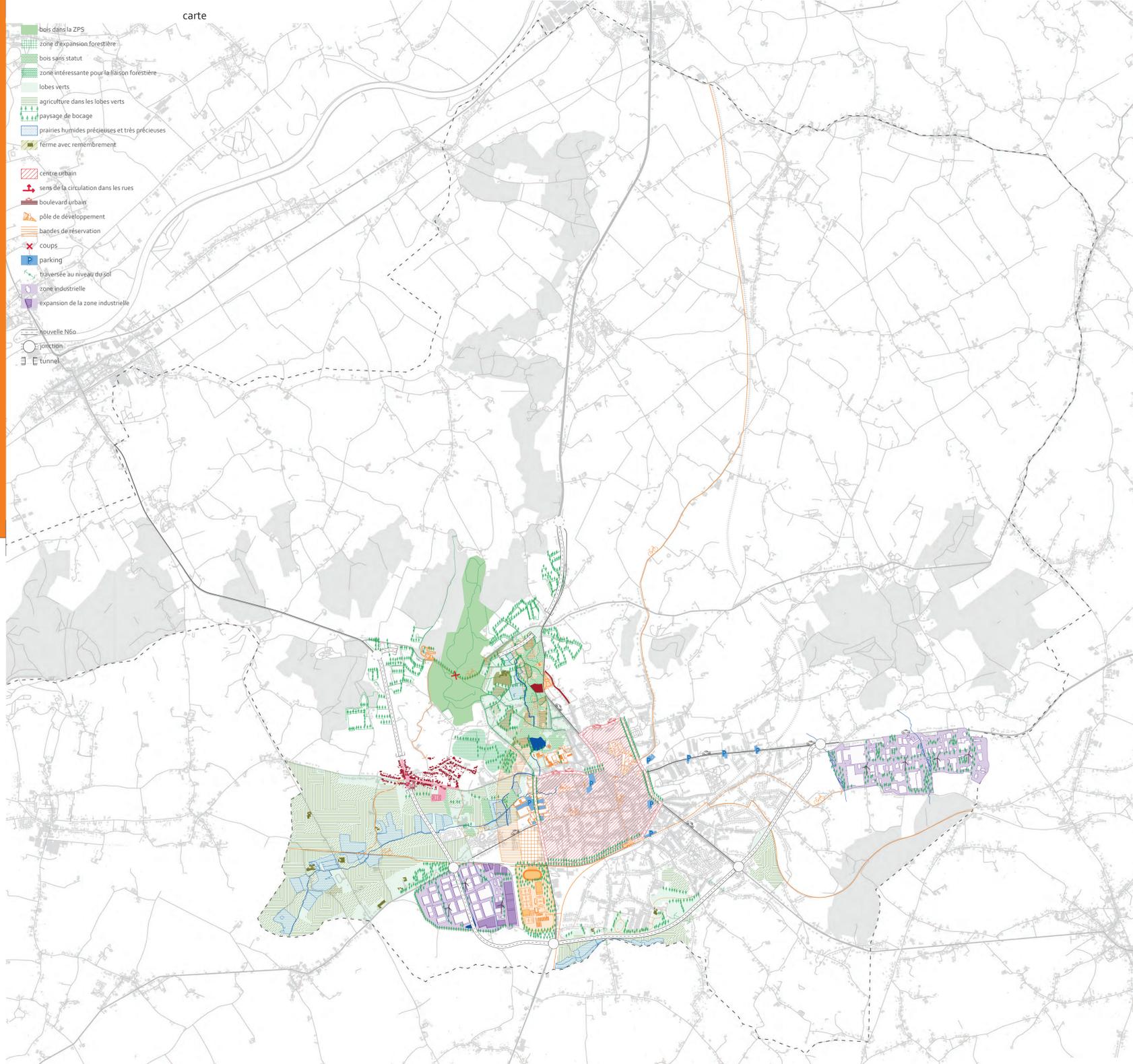


# image future O.3UEST



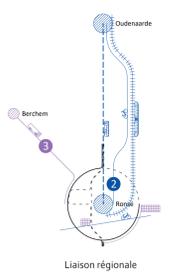
L'image future OUEST offre une perspective sur les développements possibles à partir de la liaison Hotond. Dans ce cadre, les routes existantes sont utilisées, à savoir la Berchemsteenenweg (N36) et la Doorniksteenenweg (N48). Elles sont complétées par un tunnel sous le Hotond et une solution qui permet de libérer le centre de Klippe de la circulation. Plus loin, une jonction sera établie avec une route de contournement au sud. Cette image future met différents aspects de l'alternative en exergue, à savoir le parc paysager du Schavaart, le réaménagement de Klippe et l'intégration paysagère de la route de contournement au sud.

En évitant la fragmentation de la ZPS et en préservant le Schavaart, cette zone se caractérisant par une agriculture à petite échelle et un paysage de bocage, peut être convertie en un parc paysager. Le parc est le chaînon entre la ville et le Hotondbos. Il est ainsi possible de supprimer l'effet de barrière de la Zandstraat et de développer le Hotondbos comme un ensemble, afin de créer davantage d'espace pour les liaisons écologiques et les loisirs sur le Heuvelrug. Les anciens bâtiments industriels (abandonnés) au sud de la zone peuvent recevoir une nouvelle fonction comme point d'accueil et de départ du parc paysager. De petites initiatives économiques y afférentes peuvent trouver un abri dans les bâtiments industriels et le développement offre une dynamique permettant de revitaliser le voisinage se composant d'anciens logements ouvriers et peu de végétalisation urbaine.

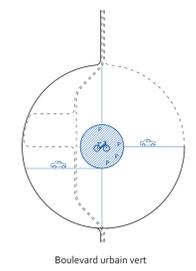
Une deuxième opportunité de l'image future consiste à réaménager le centre de Klippe à faible densité de trafic. La viabilité de la circulation et la sécurité sont ainsi améliorées étant donné que la N36 ne traverse plus le centre en surface. De plus, Klippe demeure directement reliée au centre de Renaix dans cette image future.

Enfin, cette image future porte une attention particulière à l'intégration paysagère de la route de contournement au sud dans la vallée et les lobes verts-bleus y afférents. Du côté de la ville, elle peut acquérir un caractère d'espace ouvert récréatif, tandis qu'au Sud, elle répond à la fonction agricole avec de l'espace pour les parcelles agricoles humides le long du Sint-Maartensbeek.

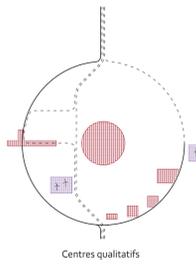
## Composantes



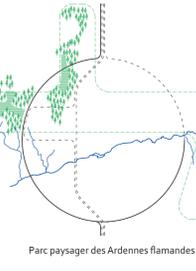
Étant donné que la Kruisstraat demeure une voie d'accès vers le centre et que l'espace pour le cycliste est limité. Cette image future propose d'aménager la liaison cyclable régionale nord-sud via le Hogerlucht, où elle se connecte à la voie ferrée et poursuit sa route vers Audenarde. Le trafic de poids lourds est dévié au maximum via la nouvelle N60. Le trafic de poids lourds de Klein Frankrijk vers le nord doit suivre la route de contournement au sud en direction de la N60. Enfin, cette image future considère qu'une liaison en bus fréquente et rapide entre les gares de Renaix et d'Audenarde, est souhaitable.



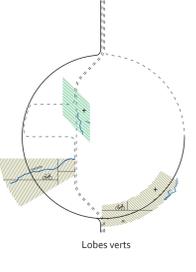
À partir de la nouvelle N60 et de la route de contournement au sud, les voies d'accès débouchent sur le boulevard urbain proposant des possibilités de stationnement. Les parkings sont des complexes existants le long de ce boulevard, tels que, par exemple, les zones de stationnement de la César Snoecklaan ou le parking de la gare. Le vélo est privilégié dans le centre et de l'espace est dégagé pour les utilisateurs lents et les transports en commun. Les déplacements motorisés de transit sont déviés, mais le centre demeure accessible.



La qualité des centres urbains existants peut être renforcée grâce à l'amélioration de la viabilité de la circulation et de la sécurité. On songe ici au centre de Renaix, au centre de Klippe, à Pont-West, à Klein Frankrijk et aux quartiers adjacents à la nouvelle infrastructure.

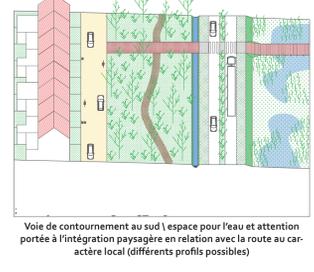
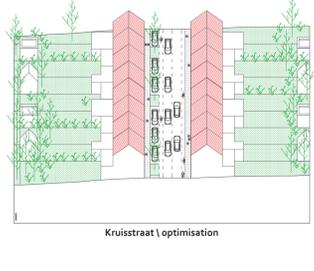
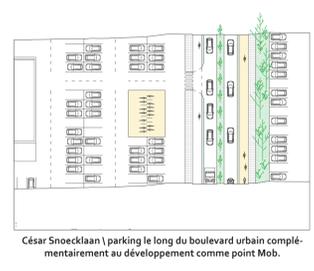
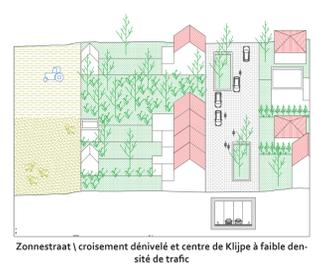
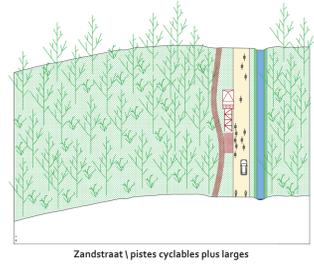


Cette composante mise sur la réalisation des objectifs européens en termes d'expansion forestière en un complexe forestier continu sur le Heuvelrug. Le paysage typique de bocage peut être utilisé pour les liaisons naturelles et l'agriculture peut continuer à jouer un rôle essentiel dans la gestion de ces zones de mixité et de l'image paysagère unique en Flandre. Cette image future porte une attention particulière à la zone autour du Hotondbos et à la liaison du Kluisbos.



Des liaisons qualitatives sont créées entre la ville et l'environnement adjacent en renforçant les lobes verts-bleus. Dans ce cadre, les sources des ruisseaux jouent un rôle important comme structures paysagères de liaison. La qualité (paysagère) de chaque lobe, tel que, en l'occurrence, le Molenbeek et la périphérie sud de Renaix, peut être renforcée par un espace réservé à une utilisation récréative, une agriculture urbaine et le développement de la nature. Cette image future porte une attention particulière à la zone entourant le Schavaarthelling, le lobe ouest longeant le Molenbeek et au sud de la vallée du Sint-Maartensbeek.

## coupes



## références



Verhuurzaamheid van Klein Frankrijk, Duitseplan Druis, Krimp



Genera stadsboulevard, Brussel, Brussel



Herontwikkeling kern van Klippe, Marktplan, Antwerpen

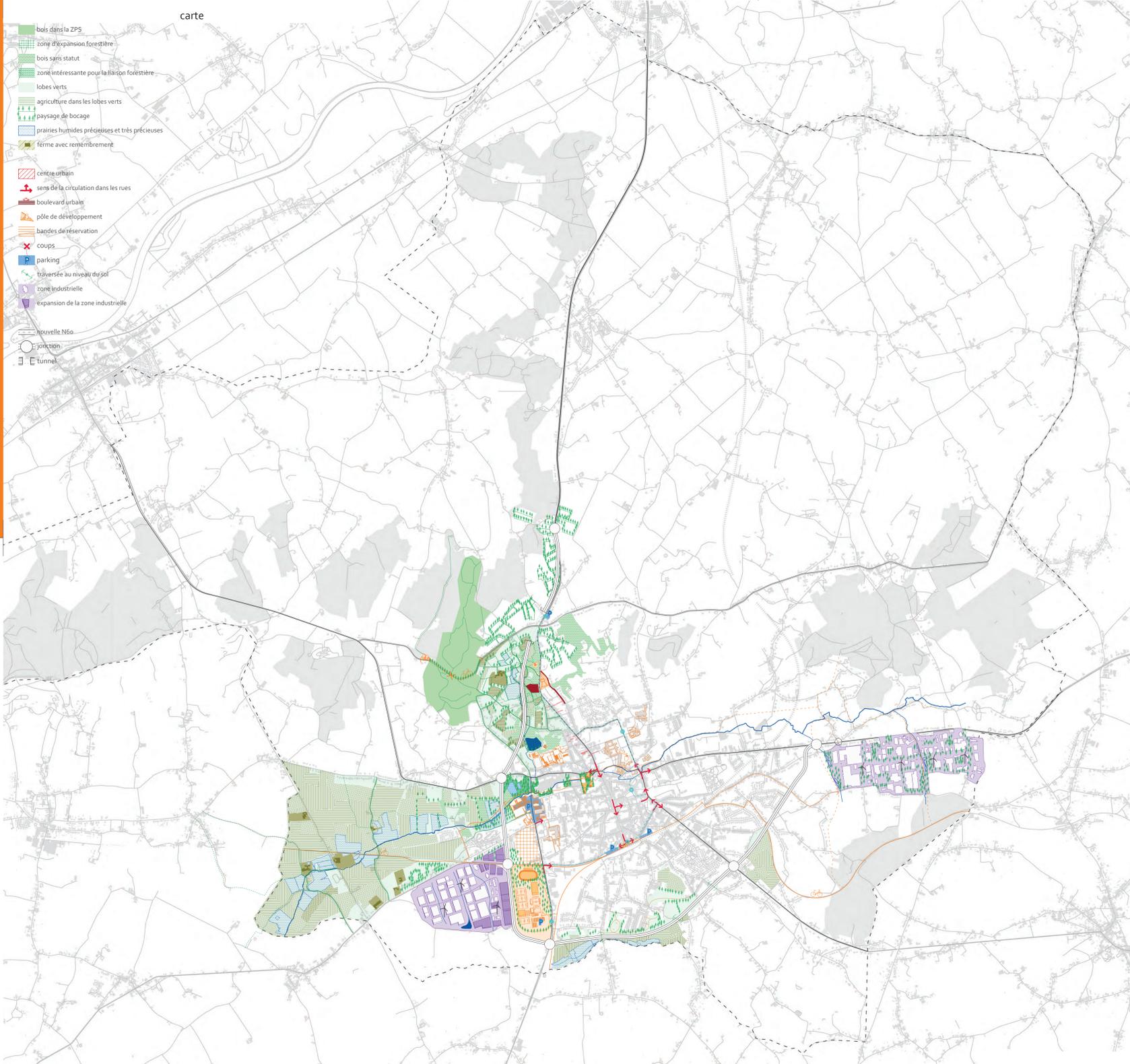


Hotond als recreatief landschap, Sint-Niklaas Cycling center, Beel



Ruimte voor water in groene gebieden, Park Groot Schijn, Antwerpen

# image future CENTRALE vallée



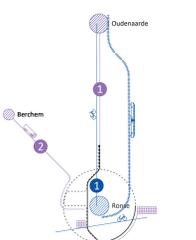
L'image future CENTRALE s'applique dans deux alternatives conceptuelles, à savoir la vallée et le relief. Avec la principale différence que chaque tracé à la hauteur de la zone de recherche diffère avec la vallée de Schavaart, les conventions et les potentialités de l'image future sont identiques. Elles sont toutefois scindées dans un souci de lisibilité.

Ce matériel aborde l'image future centrale par rapport à l'alternative conceptuelle Vallée qui se fonde sur le tracé prévu en 2014. Elle prévoit un tunnel et un viaduc à travers la vallée du Schavaart. Bien que le tracé soit identique, les conditions complémentaires sont modifiées selon les nouvelles visions (réduction de la vitesse, nombre de bandes de circulation, etc.). Dans le cadre de cette proposition, la N60 reste aussi proche que possible du centre-ville et s'intègre au maximum dans la vallée. Plus loin, une jonction sera établie avec une route de contournement au sud. Les développements possibles d'un parc de château, l'utilisation de la bande de réservation et l'ouverture du Molenbeek dans le centre sont propres à l'image future centrale.

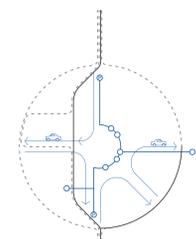
Le parc de château est créé via la relation entre le parc Malander, la Villa Madonna, le domaine Sint-Hubertus et le Schavaart. En raison des ouvrages (combinaison d'un tunnel et d'un viaduc), il est également possible rejoindre le Hotondbos via des liaisons lentes. Le parc est le chaînon entre la ville et le Hotondbos. La Zandstraat fait de nouveau office de liaison locale. Le voisinage se composant d'anciens logements ouvriers et de bâtiments abandonnés peut être revitalisé. Les logements inoccupés le long de la Kruisstraat peuvent laisser la place à des liaisons vertes qui traversent la Kruisstraat et relient le parc de château. L'alternative Vallée remplace la fonction continue de la Kruisstraat en direction du centre. Cet axe peut être aménagé afin d'y observer une faible densité de circulation en portant une attention à une liaison qualitative nord-sud en vélo et en transports en commun.

Le tracé suit la bande de réservation le long de la partie arrière de la César Snoecklaan et passe entre Pont West et 't Rosco. Ces fonctions urbaines peuvent ainsi être visualisées le long de la nouvelle liaison routière. Le reste de l'espace peut être utilisé pour des possibilités de développement récréatives ou économiques complémentaires. Cette image future plaide totalement pour le développement d'un lobe vert-bleu au niveau du croisement avec le Molenbeek. La César Snoecklaan ne remplit plus le rôle d'axe de circulation de transit. En découpant l'axe localement, ce dernier peut être déchargé de la circulation de contournement et proposer davantage d'espace pour l'eau. Cette dernière retrouve un cours naturel et peut insuffler une nouvelle vitalité dans le tissu urbain en amont en y végétalisant et revitalisant les terrains vides et abandonnés le long du Molenbeek. La route lente longeant cet axe peut relier les deux zones commerciales (supermarchés sur la César Snoecklaan et axe commercial Wijnstraat – Stationstraat).

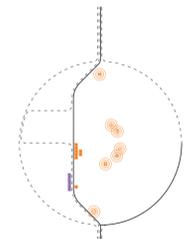
## Composantes



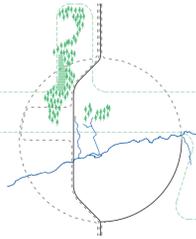
La liaison cyclable régionale peut poursuivre sa route via la liaison nord-sud existante. Vu la faible densité de circulation dans la Kruisstraat, le cycliste bénéficie de plus d'espace pour un trajet sécurisé, alors que l'infrastructure cyclable sur la N60 peut être améliorée. Étant donné que la Kruisstraat est uniquement accessible pour la circulation automobile entante (trafic de destination), une bande isolée réservée au bus et aux cyclistes peut être créée. Elle peut générer une liaison rapide en bus entre Renaix et la gare d'Audenaerde, complémentairement à la liaison ferroviaire à faible fréquence. le trafic des poids lourds en provenance de Kluisbergen peut attendre la N60 via la N36.



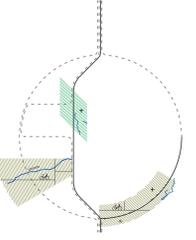
Étant donné que la nouvelle liaison est proche du centre, une relation rapide peut être créée entre les voies d'accès, la nouvelle N60 et la route de contournement au sud. Cette image future propose donc de faire fonctionner les voies d'accès comme un système en boucle. Cela permet de créer de l'espace pour les modes de transport alternatifs sur ces routes (transports publics de grande qualité, vélo,...).



L'amélioration du désenclavement (supralocal) et de la viabilité de circulation permet de créer un réseau de pôles d'attraction correctement désenclavés. Il s'agit de points impliquant, aujourd'hui déjà, une forme de centralité. Leur développement complet peut apporter une plus-value au contexte urbain de Renaix: 't Rosco, le développement le long de la César Snoecklaan, l'élargissement de Pont West, la gare, le Campus Glorieux, CC de Ververij, etc., peuvent être envisagés.

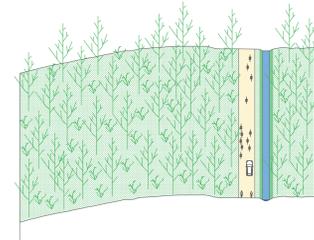


Cette composante mise sur la réalisation des objectifs européens en termes d'expansion forestière en un complexe forestier continu sur le Heuvelrug. Le paysage typique de bocage peut être utilisé pour les liaisons naturelles et l'agriculture peut continuer à jouer un rôle essentiel dans la gestion de ces zones de mixité et de l'image paysagère unique en Flandre. Cette image future porte une attention particulière à la zone autour du Hotondbos.

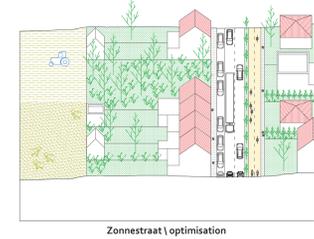


Des liaisons qualitatives sont créées entre la ville et l'environnement adjacent en renforçant les lobes verts-bleus. Dans ce cadre, les (sources des) ruisseaux jouent un rôle important comme structures paysagères de liaison. La qualité (paysagère) de chaque lobe, tel que, en l'occurrence, le Molenbeek et la périphérie sud de Renaix, peut être renforcée par un espace réservé à une utilisation récréative, une agriculture urbaine et le développement de la nature. Cette image future porte une attention particulière à la zone entourant le Schavaarthelling, le lobe ouest et la vallée du Sint-Maartensbeek.

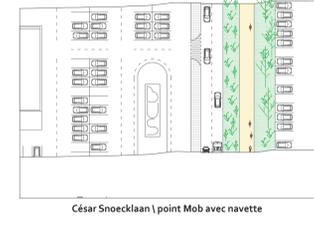
## coupes



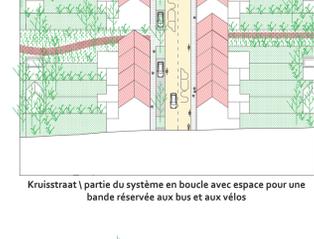
Zandstraat | utiliser le rétrécissement comme nature



Zonnestraat | optimisation



César Snoecklaan | point Mob avec navette



Kruisstraat | partie du système en boucle avec espace pour une bande réservée aux bus et aux vélos



Voie de contournement au sud | espace pour l'eau et attention portée à l'intégration paysagère en relation avec la route au caractère local.

## références



Fotowebbing  
donderdag van Heuvelrug  
Eggen leening



Buffelend bos  
blauw van Heuvelrug  
Dovermondsterweg, W. Dierckx



Onderwijsgebouwen Langenhove  
donderdag van Heuvelrug  
Streekl. (p.100), T.1000

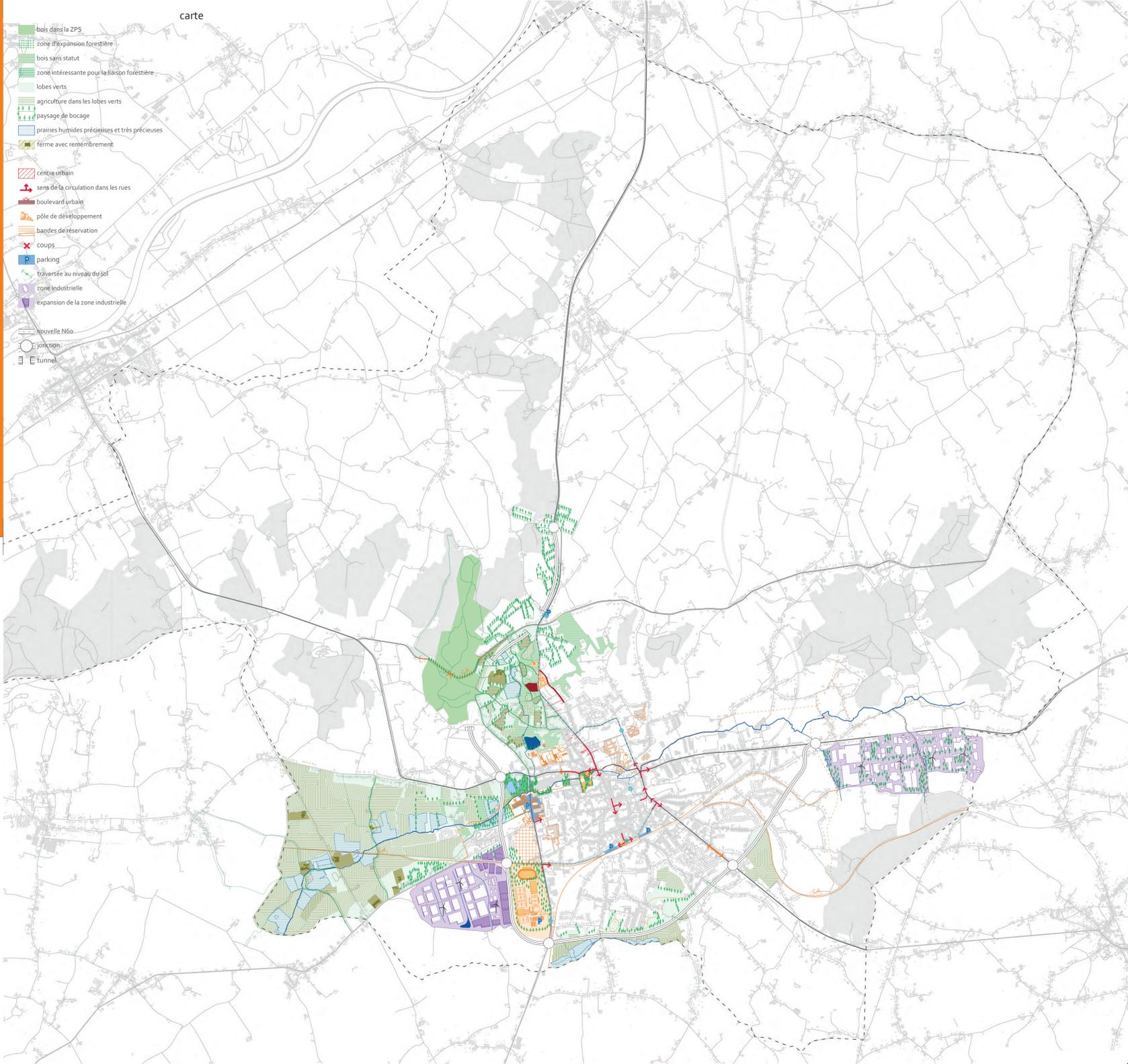


Hempenvan van Molenbeek  
Hortilog, Bern



Kleinvallei landbouw  
in groene lobbet  
Gruttenroede, Lintoux

# image future CENTRALE relief



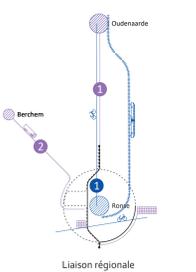
L'image future CENTRALE s'applique dans deux alternatives conceptuelles, à savoir la vallée et le relief. Avec la principale différence que chaque tracé à la hauteur de la zone de recherche diffère avec la vallée de Schavaart, les conventions et les potentialités de l'image future sont identiques. Elles sont toutefois scindées dans un souci de lisibilité.

Ce matériel aborde l'image future centrale en relation avec l'alternative conceptuelle Relief qui longe autant que possible la Zandstraat et le flanc du Hotond pour le passer ensuite en sous-sol via un tunnel. Le tracé se poursuit ensuite vers le sud via la bande de réservation afin de rejoindre également la route de contournement au sud. Les développements possibles d'un parc de château, l'utilisation de la bande de réservation et l'ouverture du Molenbeek dans le centre sont propres à l'image future centrale.

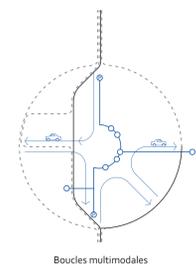
Le parc de château est créé via la relation entre le parc Malander, la Villa Madonna, le domaine Sint-Hubertus et le Schavaart. En raison des ouvrages (combinaison d'un tunnel et d'un viaduc), il est également possible de rejoindre le Hotondbos via des liaisons lentes. Le parc est le chaînon entre la ville et le Hotondbos. La Zandstraat fait de nouveau office de liaison locale. Le voisinage se composant d'anciens logements ouvriers et de bâtiments abandonnés peut être revitalisé. Les logements inoccupés le long de la Kruisstraat peuvent laisser la place à des liaisons vertes qui traversent la Kruisstraat et relient le parc de château. L'alternative Vallée remplace la fonction continue de la Kruisstraat en direction du centre. Cet axe peut être aménagé afin d'y observer une faible densité de circulation en portant une attention à une liaison qualitative nord-sud en vélo et en transports en commun.

Le tracé suit la bande de réservation le long de la partie arrière de la César Snoecklaan et passe entre Pont West et 't Rosco. Ces fonctions urbaines peuvent ainsi être visualisées le long de la nouvelle liaison routière. Le reste de l'espace peut être utilisé pour des possibilités de développement récréatives ou économiques complémentaires. Cette image future plaide totalement pour le développement du lobe vert-bleu au niveau du croisement avec le Molenbeek. La César Snoecklaan ne remplit plus le rôle d'axe de circulation de transit. En découpant l'axe localement, ce dernier peut être déchargé de la circulation de contournement et proposer davantage d'espace pour l'eau. Cette dernière retrouve un cours naturel et peut insuffler une nouvelle vitalité dans le tissu urbain en amont en y végétalisant et revitalisant les terrains vides et abandonnés le long du Molenbeek. La route lente longeant cet axe peut relier les deux zones commerciales (supermarchés sur la César Snoecklaan et axe commercial Wijnstraat – Stationstraat).

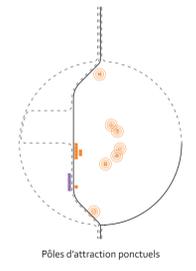
## Composantes



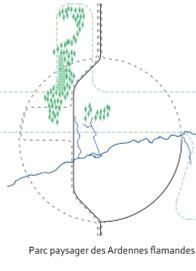
La liaison cyclable régionale peut poursuivre sa route via la liaison nord-sud existante. Vu la faible densité de circulation dans la Kruisstraat, le cycliste bénéficie de plus d'espace pour un trajet sécurisé, alors que l'infrastructure cyclable sur la N60 peut être améliorée. Étant donné que la Kruisstraat est uniquement accessible pour la circulation automobile entante (trafic de destination), une bande isolée réservée au bus et aux cyclistes peut être créée. Elle peut générer une liaison rapide en bus entre Renaix et la gare d'Audenaerde, complémentairement à la liaison ferroviaire à faible fréquence. le trafic des poids lourds en provenance de Kluisbergen peut attendre la N60 via la N36.



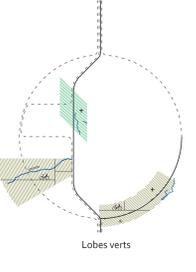
Étant donné que la nouvelle liaison est proche du centre, une relation rapide peut être créée entre les voies d'accès, la nouvelle N60 et la route de contournement au sud. Cette image future propose donc de faire fonctionner les voies d'accès comme un système en boucle. Cela permet de créer de l'espace pour les modes de transport alternatifs sur ces routes (transports publics de grande qualité, vélo,...).



L'amélioration du désenclavement (supralocal) et de la viabilité de circulation permet de créer un réseau de pôles d'attraction correctement désenclavés. Il s'agit de points impliquant, aujourd'hui déjà, une forme de centralité. Leur développement complet peut apporter une plus-value au contexte urbain de Renaix: 't Rosco, le développement le long de la César Snoecklaan, l'élargissement de Pont West, la gare, le Campus Glorieux, CC de Verveerj, etc., peuvent être envisagés.

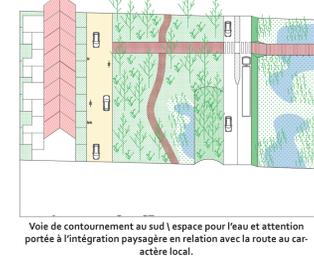
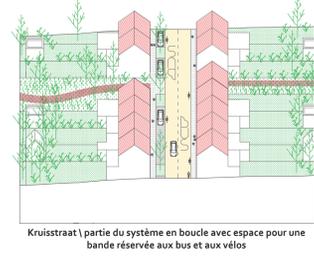
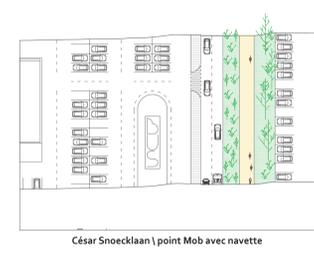
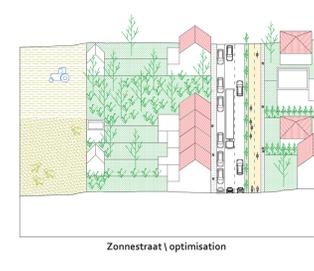
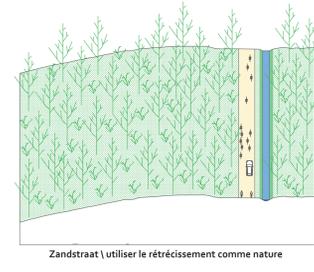


Cette composante mise sur la réalisation des objectifs européens en termes d'expansion forestière en un complexe forestier continu sur le Heuvelrug. Le paysage typique de bocage peut être utilisé pour les liaisons naturelles et l'agriculture peut continuer à jouer un rôle essentiel dans la gestion de ces zones de mixité et de l'image paysagère unique en Flandre. Cette image future porte une attention particulière à la zone autour du Hotondbos.

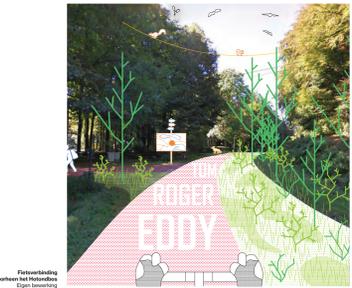


Des liaisons qualitatives sont créées entre la ville et l'environnement adjacent en renforçant les lobes verts-bleus. Dans ce cadre, les (sources des) ruisseaux jouent un rôle important comme structures paysagères de liaison. La qualité (paysagère) de chaque lobe, tel que, en focurrence, le Molenbeek et la périphérie sud de Renaix, peut être renforcée par un espace réservé à une utilisation récréative, une agriculture urbaine et le développement de la nature. Cette image future porte une attention particulière à la zone entourant le Schavaarthelling, le lobe ouest et la vallée du Sint-Maartensbeek.

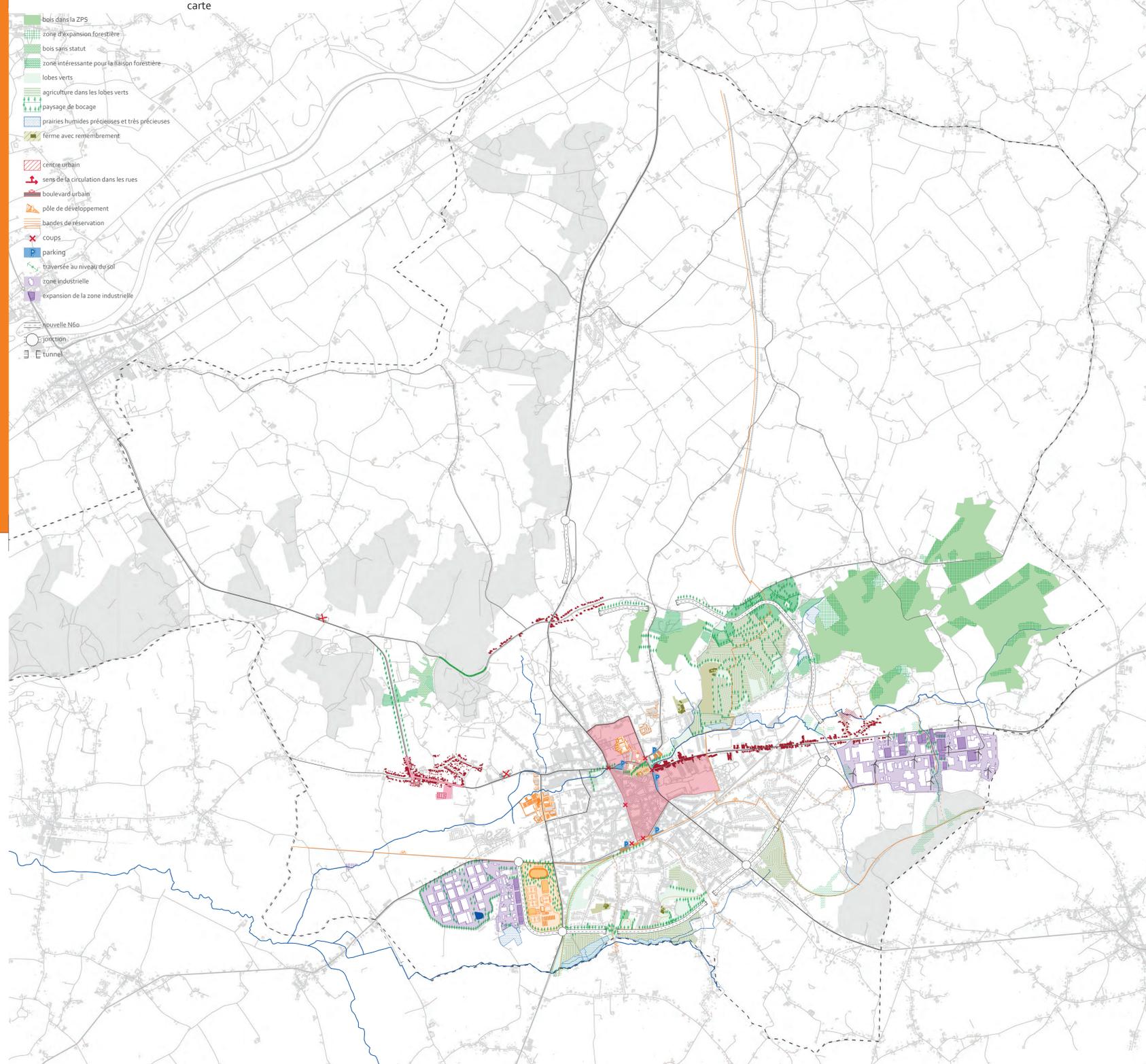
## coupes



## références



# image future EST



L'image future EST offre une perspective sur les développements possibles à partir de l'alternative conceptuelle Ferroviaire. Les infrastructures le long de la ligne ferroviaire à l'est de Renaix sont regroupées et intégrées dans le paysage. La nouvelle route est parallèle à l'Ommegangstraat et suit le bord sud de Renaix jusqu'à la N60. Pour finalement ouvrir un accès à Pont West. L'image future Est se caractérise par le développement du lobe vert-bleu le long du côté est de la ville, qui s'insinue profondément dans le centre, l'axe récréatif sur le Heuvelrug, la qualité de vie de Klippe et l'intégration paysagère de la route de contournement au sud.

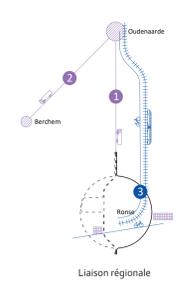
Le lobe vert-bleu entre la Dammekensstraat et la Savoistraat peut être totalement développé. Le lobe se concentre sur l'agriculture. Les parcelles agricoles existantes sont confirmées et le paysage de bocage sur le flanc du Heuvelrug est renforcé. Dans la vallée, les prairies humides précieuses bénéficient de plus d'espace pour demeurer humides durant les périodes nécessaires. Une piste cyclable relie la voie ferrée et l'infrastructure prévue autour du Molenbeek et constitue la liaison cyclable nord-sud.

L'Ommegangstraat fait office de voie de desserte locale parallèle à la nouvelle liaison routière. Dès lors, la Zandstraat ne remplit plus sa fonction de liaison continue et peut être localement coupée à la circulation motorisée. Cela présente deux avantages majeurs. Premièrement, le Hotondbos fonctionne de nouveau comme un ensemble. Deuxièmement, l'axe est uniquement utilisé pour la circulation de destination et une liaison récréative peut être déployée sur le Heuvelrug.

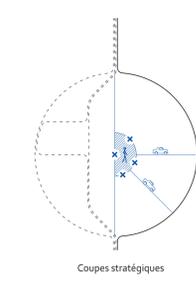
Afin de dévier le trafic de transit du centre et d'améliorer la qualité de vie, une limite de tonnage est imposée dans les deux sens sur la N36. Cela désengorge le centre de Klippe du trafic des poids lourds et y améliore la qualité de vie. Le profil routier de la Berchemsteenenweg (N36) peut être rétréci, décompacté et végétalisé, alors que les liaisons écologiques transversales suppriment l'effet de barrière de l'infrastructure.

Enfin, cette image future porte une attention particulière à l'intégration paysagère de la route dans la vallée et les lobes verts-bleus y afférents le long de la périphérie sud de la ville. Du côté de la ville, elle peut acquérir un caractère d'espace ouvert récréatif, tandis qu'au Sud, elle répond à la fonction agricole avec de l'espace pour les parcelles agricoles humides le long du Sint-Maartensbeek. Étant donné que cet axe fait partie, dans cette alternative, de la liaison continue de la N60, cette image future propose d'aménager la route à un niveau plus bas. Les liaisons écologiques et lentes en surface peuvent ainsi être conservées sans conflits.

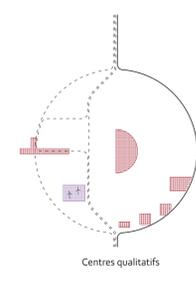
## Composantes



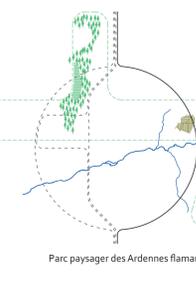
Dans ce scénario, il a été décidé de relier au maximum la liaison cyclable avec la voie ferroviaire afin d'optimiser la liaison régionale pour les différents modes. De cette manière, la liaison cyclable peut suivre autant que possible le site plane de l'infrastructure ferroviaire. Le trafic de poids lourds est dévié au maximum via la nouvelle N60. Le trafic de poids lourds entre Renaix et Kluisbergen doit emprunter la N60, sortie Leupegem et NB. Cette image future considère également qu'une liaison en bus fréquente et rapide entre les gares de Renaix et d'Audenarde, est souhaitable.



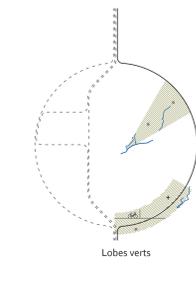
Afin d'optimiser le désenclavement local, les voies d'accès mènent au plus près du centre et sont reliées à l'accessibilité des parkings périphériques. Par exemple, le parking Verwerij pour la Ninovestraat, le parking Portois pour la Elzelestraat ou le parking Familia pour la Kruisstraat. De plus, une coupure est prévue à des endroits stratégiques afin d'éviter le trafic de transit provenant du centre. Cela offre des possibilités de valorisation du domaine public et de transformation du centre en une zone piétonne à faible densité de trafic.



La qualité des centres urbains existants peut être renforcée grâce à l'amélioration de la viabilité de la circulation et de la sécurité. On songe ici au centre de Renaix, au centre de Klippe, à Pont-West, à Klein Frankrijk et aux quartiers adjacents à la nouvelle infrastructure.

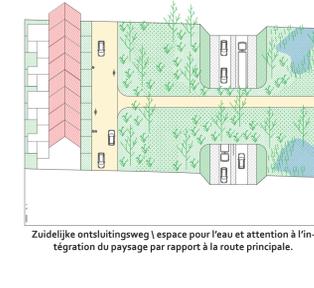
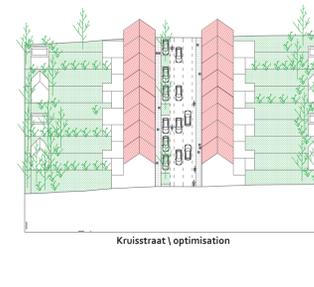
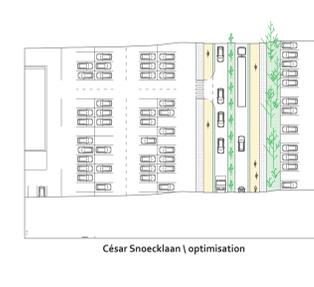
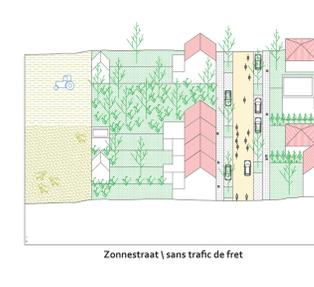
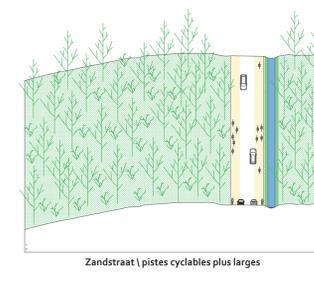


Cette composante mise sur la réalisation des objectifs européens en termes d'expansion forestière en un complexe forestier continu sur le Heuvelrug. Le paysage typique de bocage peut être utilisé pour les liaisons naturelles et l'agriculture peut continuer à jouer un rôle essentiel dans la gestion de ces zones de mixité et de l'image paysagère unique en Flandre. Cette image future porte une attention particulière à la zone autour du Muziekbos.



Des liaisons qualitatives sont créées entre la ville et l'environnement adjacent en renforçant les lobes verts-bleus. Dans ce cadre, les (sources des) ruisseaux jouent un rôle important comme structures paysagères de liaison. La qualité (paysagère) de chaque lobe, tel que, en l'occurrence, le Molenbeek et la périphérie sud de Renaix, peut être renforcée par un espace réservé à une utilisation récréative, une agriculture urbaine et le développement de la nature. Dans cette image future, le lobe Est du Molenbeek dans la ville jusqu'au Muziekbos est abordé et, au sud, la vallée du Sint-Maartensbeek.

## coupes



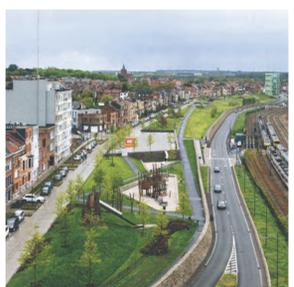
## références



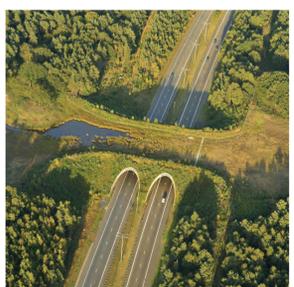
Infrastructure in het landbouw Brug AM, Zeebrugge



Antieke stationarium Westergangzone, Brussel



Wegplaatstraat noord rondweg Middelkerke, Leuven

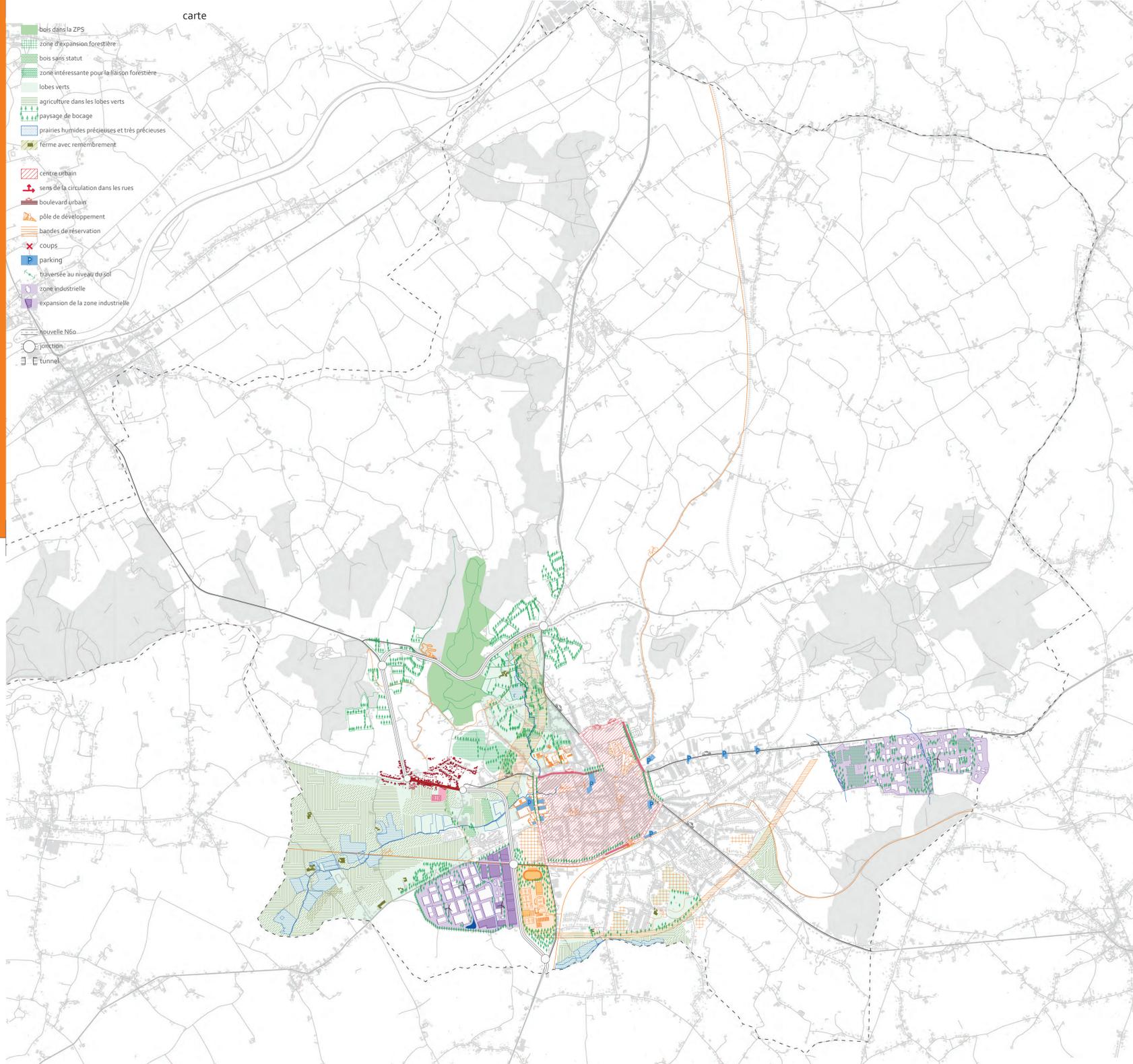


Endeel de natuurversterking National Park Hoger Meersch, Middelkerke



Stadsrichte landbouw © Grietie Kalkbren Stadlandbouwproject Ertoren, Heverlee

# image future RÉUTILISATION

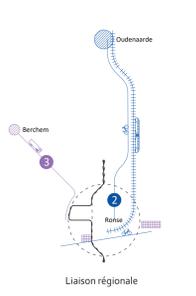


L'image future RÉUTILISATION se fonde sur l'alternative conceptuelle Conservation qui a pour objet de tirer profit autant que possible du réseau routier existant. Dans le cadre de cette solution, il est examiné si des interventions minimales peuvent apporter une réponse aux problèmes de circulation à Renaix. Le trafic suit la route de contournement via la Zandstraat, d'une part, et la Glorieuxlaan, d'autre part. Dans ce cadre, il est vérifié si la politique d'accompagnement suffit pour améliorer la qualité de vie dans le centre. L'image future offre une perspective sur les éventuels développements du Schavaart, de Klippe et du centre ainsi que sur leurs impacts.

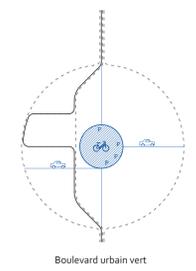
Le Schavaart est préservé, ce qui implique que cette zone se caractérisant par une agriculture à petite échelle et un paysage de bocage peut être renforcée comme un lobe vert-bleu relié au noyau urbain. Les anciens bâtiments industriels (abandonnés) au sud de la zone peuvent recevoir une nouvelle fonction comme point d'accueil et de départ du lobe. De petites initiatives économiques y afférentes peuvent trouver un abri dans les bâtiments industriels et le développement offre une dynamique permettant de revitaliser le voisinage se composant d'anciens logements ouvriers et peu de végétalisation urbaine. Par ailleurs, il est impossible de supprimer l'effet de barrière de la Zandstraat. L'ensemble de l'espace de la Zandstraat doit être utilisé pour satisfaire au profil routier exigé. Dès lors, la piste cyclable doit suivre une déviation autour du Hotondbos. Afin d'analyse en profondeur l'intervention minimale, le tracé se poursuit via une traversée de Klippe. La seule zone dans laquelle les accès aux propriétés ne peuvent être évités sur l'axe.

Sur la base de la logique consistant à utiliser autant que possible le réseau routier existant, cette image fournit une ébauche permettant d'examiner les possibilités existantes pour améliorer la qualité de vie dans le centre, sans aménager la route de contournement au sud. Dès lors, la périphérie sud existante est conservée. Par contre, des interventions ponctuelles sur la route de contournement existante par le centre avec des mesures d'accompagnement, seront nécessaires. Les emplacements de stationnement peuvent être regroupés le long de la Ninovestraat afin de créer de l'espace, de dédoubler la piste cyclable le long de la Kruisstraat via le Hogerlucht, de dévier le trafic de poids lourds durant les heures de pointe, etc. Le boulevard urbain vert proposé dans le plan spatial structurel de Renaix a été imaginé afin de désengorger le centre.

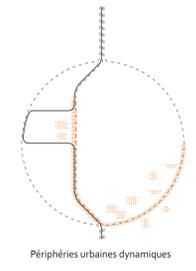
## Composantes



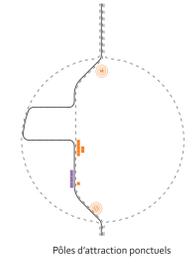
Vu l'utilisation maximale de la voirie existante dans ce scénario, le trafic de poids lourds suit les liaisons actuelles et les poids lourds en provenance de Kluisbergen empruntent la N36. Étant donné que la Kruisstraat demeure une voie d'accès vers le centre et que l'espace pour le cycliste est limité. Cette image future propose d'aménager la liaison cyclable régionale nord-sud via le Hogerlucht, où elle se connecte à la voie ferrée et poursuit sa route vers Audaarde.



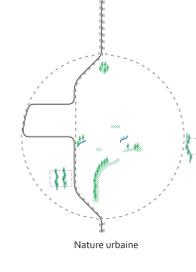
À partir de la nouvelle N60 et de la route de contournement au sud, les voies d'accès débouchent sur le boulevard urbain proposant des possibilités de stationnement. Les parkings sont des complexes existants le long de ce boulevard, tels que, par exemple, les zones de stationnement de la César Snoecklaan ou le parking de la gare. Le vélo est privilégié dans le centre et de l'espace est dégagé pour les utilisateurs lents et les transports en commun. Les déplacements motorisés de transit sont déviés, mais le centre demeure accessible.



L'amélioration du désenclavement (supralocal) et de la viabilité de la circulation peut créer de nouvelles dynamiques spatiales dans des zones dont la destination était incertaine, telles que les zones d'expansion résidentielle et les bandes de réservation. Elles peuvent se développer en lieux significatifs pour la ville et le paysage.

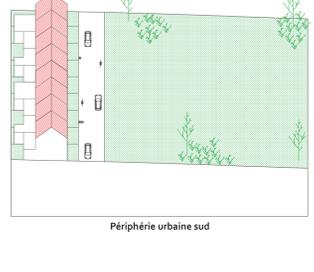
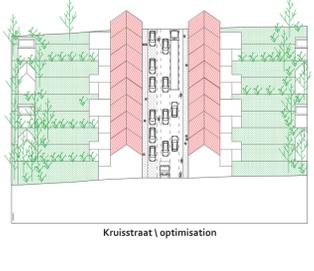
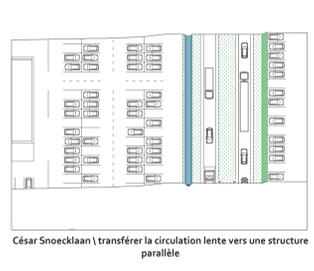
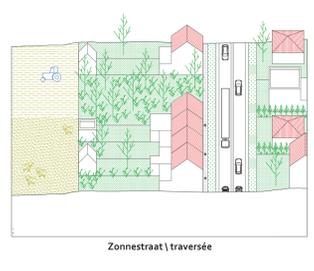
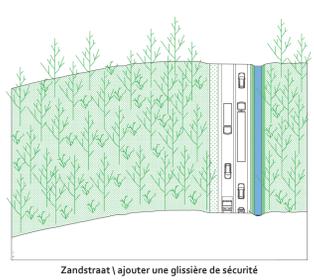


Un réseau de pôles d'attraction dûment désenclavés peut être créé en rendant lisible et en renforçant la situation de la circulation via le boulevard urbain. La César Snoecklaan, 't Rosco, mais également le parc Maländer ou Pont West, etc., peuvent être envisagés dans ce cadre. Il s'agit de points impliquant, aujourd'hui déjà, une forme de centralité. Leur développement complet peut apporter une plus-value à la dynamique urbaine de Renaix.



Le développement de corridors verts dans le tissu urbain peut permettre de libérer de l'espace pour le développement de la nature urbaine et une utilisation récréative. Un réseau vert est en outre créé dans le tissu urbain via les corridors, les ruisseaux et les autoroutes cyclables sur les anciennes voies ferrées. Cette image future renforce les zones telles que l'ancien site ferroviaire, les zones de repos vertes autour du Molenbeek et les percées naturelles dans la zone industrielle de Pont West et Klein Frankrijk.

## coupes



## références



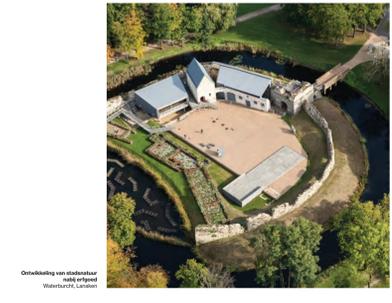
Wegverbinding door het Hotondbos  
Voorontwerp, Duo-Horvort



Doorlooptoegang  
Zonnestraat & Klippe  
Dokter Perconstein, Wildervorst



Gezins landing van de reservatie  
Edmond Picotier, Rosco



Ontwikkeling van stadsdeel  
Molenbeek  
Waterbouw, Landbouw



Alternatieve foto's van het gebied  
Berghevocht  
Torenontwerp