

**Attitude**



## Introduction

*D'une part, la recherche d'une continuité dans les logiques qualitatives existantes, les modèles, les usages, les architectures ... pour mettre l'accent sur ce qui existe, le « familier ». D'autre part, une stratégie qui se concentre sur des interventions spatiales précises. La confrontation d'un contexte existant avec ce type particulier d'intervention crée un « choc ». Ce choc ne résulte que partiellement des caractéristiques de l'objet d'intervention. Plus que d'attirer l'attention sur le caractère élémentaire de l'intervention, celle-ci « fait monter la température de ce qui existe déjà ». - Ludwig Hohl -*

« Rond Ronse » s'efforce de trouver une solution de mobilité durable et largement soutenue, qui puisse en même temps servir de levier pour relever les défis de la région. Les deux objectifs, l'un axé sur la route, l'autre sur le contexte, ont chacun leur propre logique, mais c'est l'interaction entre les deux qui peut créer une réelle valeur ajoutée.

Afin de donner une forme qualitative à cet objectif, il est indispensable, d'une part, de bien comprendre l'évolution du contexte spatial et d'en identifier les caractéristiques spécifiques. D'autre part, il est utile d'adopter un point de vue qui rende explicite la manière dont l'équipe du Rond Ronse souhaite aborder ce contexte et ces caractéristiques dans la recherche de solutions de mobilité durable et largement soutenues. Ce concept et cette position constituent le point de départ de l'étude de conception qui est effectuée et dans le cadre de laquelle les alternatives de plan doivent évoluer davantage en un projet. Un projet dans lequel le contexte (la région) et l'objet (la solution de mobilité) doivent être considérés comme un tout intégré et cohérent.

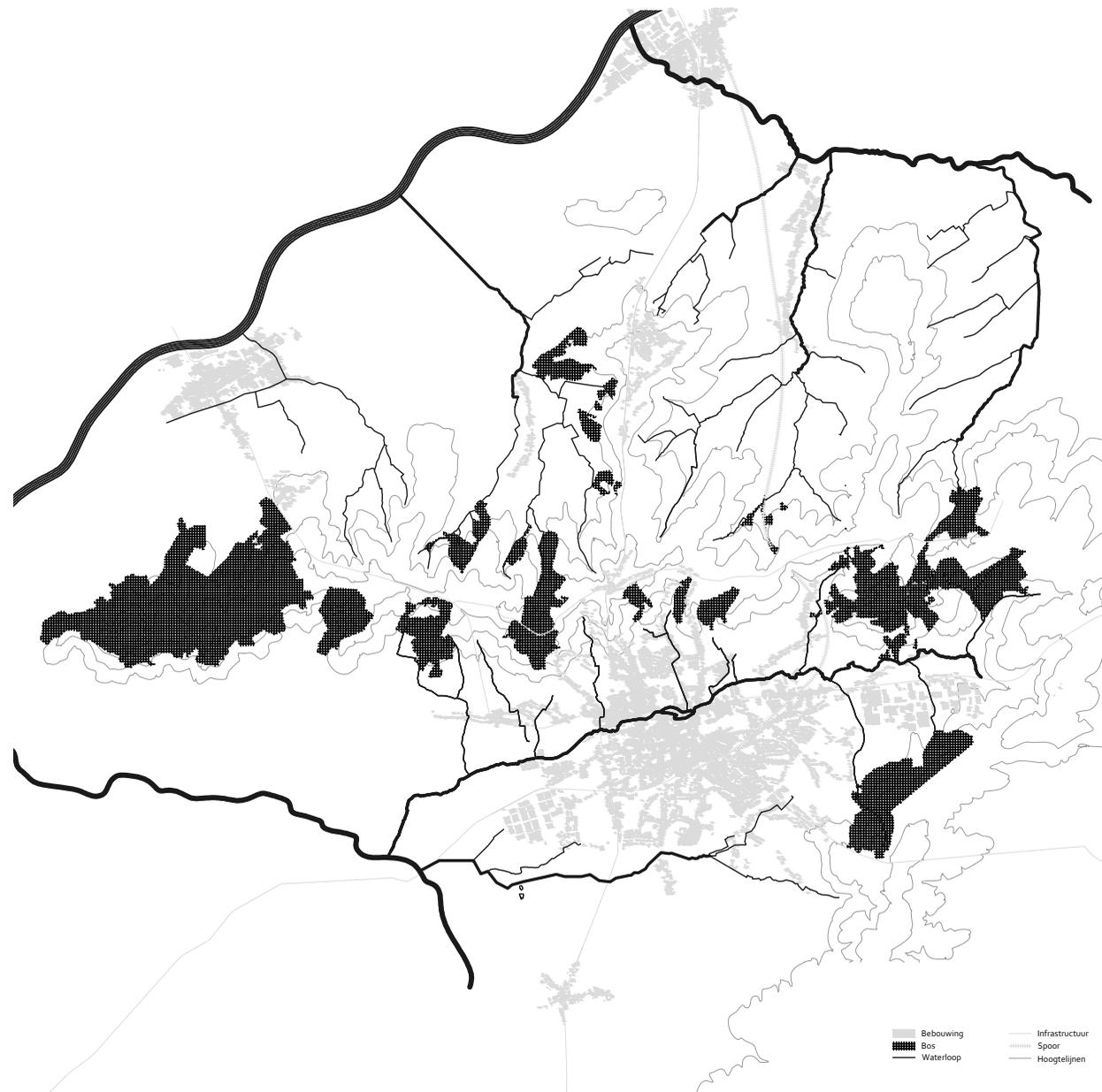
Afin de construire cette cohérence, l'équipe du Rond Ronse aborde les alternatives à partir d'une attitude de conception spécifique afin de répondre aux tâches et aux opportunités qui se présentent. En offrant un aperçu de l'attitude que l'équipe adopte, en partageant le champ de vision, notre intention est d'emmener le lecteur dans l'étude menée, en partant de la même attitude et du raisonnement sous-jacent concernant l'interaction possible entre l'objet infrastructurel et son contexte.

## Intention

Lorsque l'on envisage des interventions spatiales, tant en ce qui concerne le développement des infrastructures, des villes et des paysages, il est essentiel de bien comprendre l'évolution du contexte spatial et ses caractéristiques spatiales spécifiques. En effet, une intervention spatiale signifie une nouvelle transformation dans le développement du contexte et se rapporte d'une certaine manière aux caractéristiques spatiales présentes. L'attitude en matière de conception exprime la manière souhaitée dont ce développement et cette relation se manifestent sur le terrain. Dans ce qui suit, deux approches seront présentées qui guideront le processus de conception ultérieur et conduiront finalement à un projet qualitatif, qui d'une part offre une solution de mobilité durable et d'autre part génère une valeur ajoutée pour le contexte spécifique.

Selon quelle logique l'espace est-il structuré ? Quelles sont les caractéristiques spatiales spécifiques et comment s'en accommoder dans le processus de conception ultérieur ? L'attitude des auteurs du projet est décrite en se posant ces questions. L'attitude en matière de conception est donc double. Premièrement, la structure spatiale actuelle est perçue à partir d'une logique paysagère et urbaine. Deuxièmement, cet espace sera caractérisé par des types de paysages, chacun ayant ses propres qualités et son identité. Pour finir, citons deux attitudes en matière de conception. Des attitudes que nous utiliserons et adopterons tout au long du processus, à travers les différentes phases, pour préciser le plan en un projet qualitatif et pour rechercher une nouvelle cohérence entre les différentes logiques, fragments qui structurent et sous-tendent la zone du plan.

## 0.1 Lecture de la structure spatiale



### — LOGIQUE PAYSAGÈRE

La structure spatiale actuelle au sein de la zone étudiée est fortement déterminée par une logique paysagère. La structure est la crête de colline orientée est-ouest, dont les plus hauts sommets, les Getuigehevels, et les coteaux les plus abrupts sont boisés. Le versant sud de la crête de colline est raide et se fonde dans les vallées relativement plates du Molenbeek et du Sint-Maartensbeek. Sur le versant sud escarpé, des ruisseaux-sources prennent naissance et coulent en direction du Molenbeek. L'alternance de sommets de collines

boisées et de vallées de ruisseaux-sources génère un rythme d'espaces clos et semi-ouverts à ouverts. Le versant nord de la crête de colline a un caractère plus incliné. Le relief se replie et forme des plateaux qui sont boisés ou utilisés comme terres agricoles. Les plateaux sont séparés les uns des autres par des vallées de ruisseaux-sources (profondément) incisés qui s'écoulent en direction de l'Escaut et du Maarkebeek. Le relief, les ruisseaux (-sources) et les sommets de collines boisés sont des éléments déterminants pour la structure spatiale actuelle.

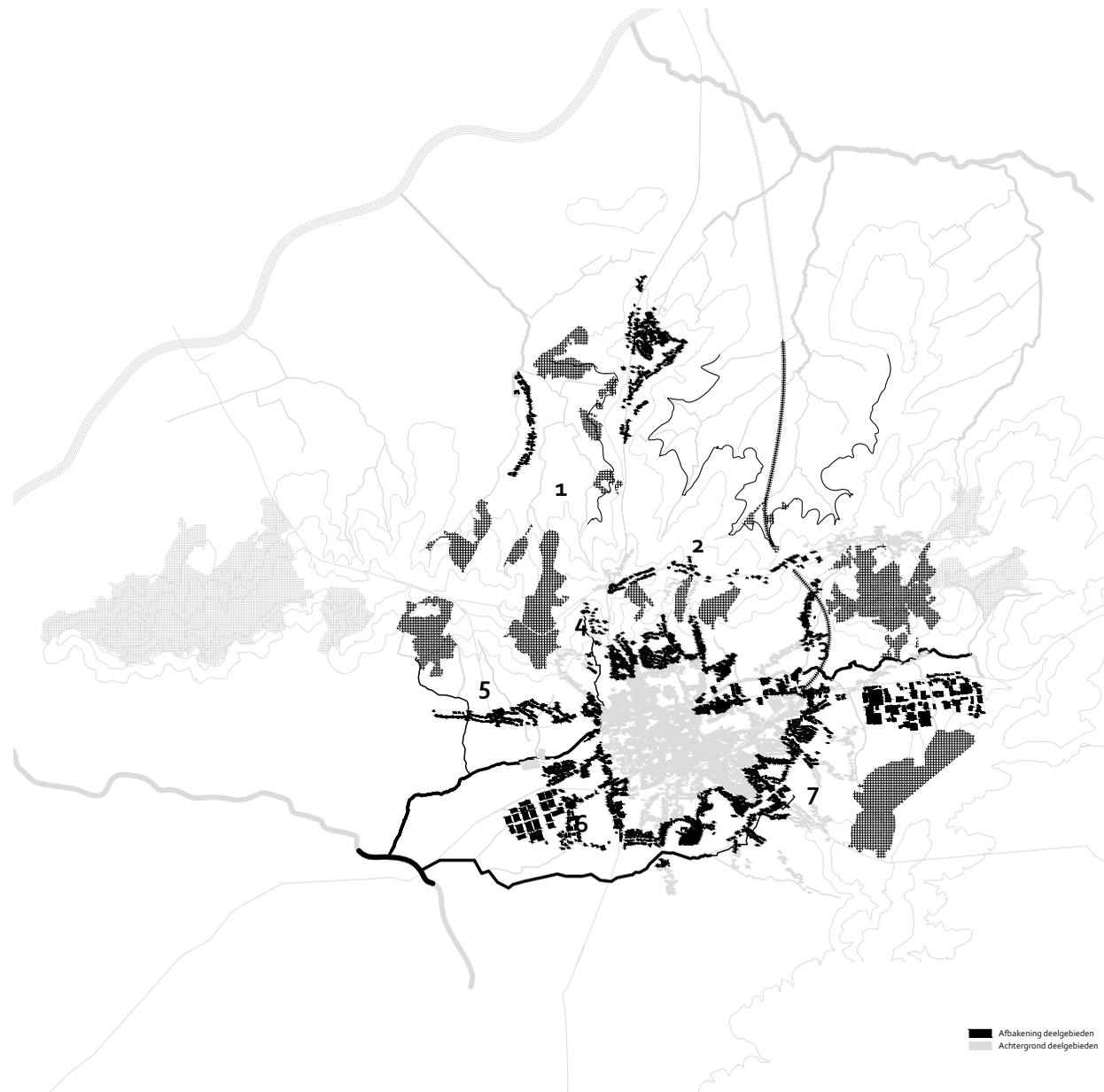


### — LOGIQUE URBAINE

La structure urbaine développée se greffe sur la logique paysagère. Les lignes d'infrastructure suivent le relief de la crête de colline, elles se situent à la transition entre le plateau et la vallée du Bronbeek ou suivent les versants des vallées plus plates du Molenbeek et/ou du Sint-Maartensbeek. Les noyaux urbains et villageois compacts de Renaix et de Nukerke ont été créés sur un terrain relativement plat, respectivement la vallée du Molenbeek et le plateau sur lequel se trouve également l'actuelle N60. Des rubans

résidentiels tels que Klijpe, Zulzeke et Etikhove ont été développés le long de lignes d'infrastructure à la transition entre les terrains (secs) dans le haut et les terrains (humides) de la vallée en contrebas. Toutefois, en raison de l'attrait et de la croissance de Renaix, cette relation entre la logique paysagère et la structure urbaine est devenue floue. Au départ du noyau urbain compact, un modèle diffus d'urbanisation de rubans résidentiels, de zones industrielles et de magasins routiers s'est développé, souvent greffé selon une logique purement infrastructurelle ou intrinsèque.

## 0.2 Lecture des caractéristiques spatiales



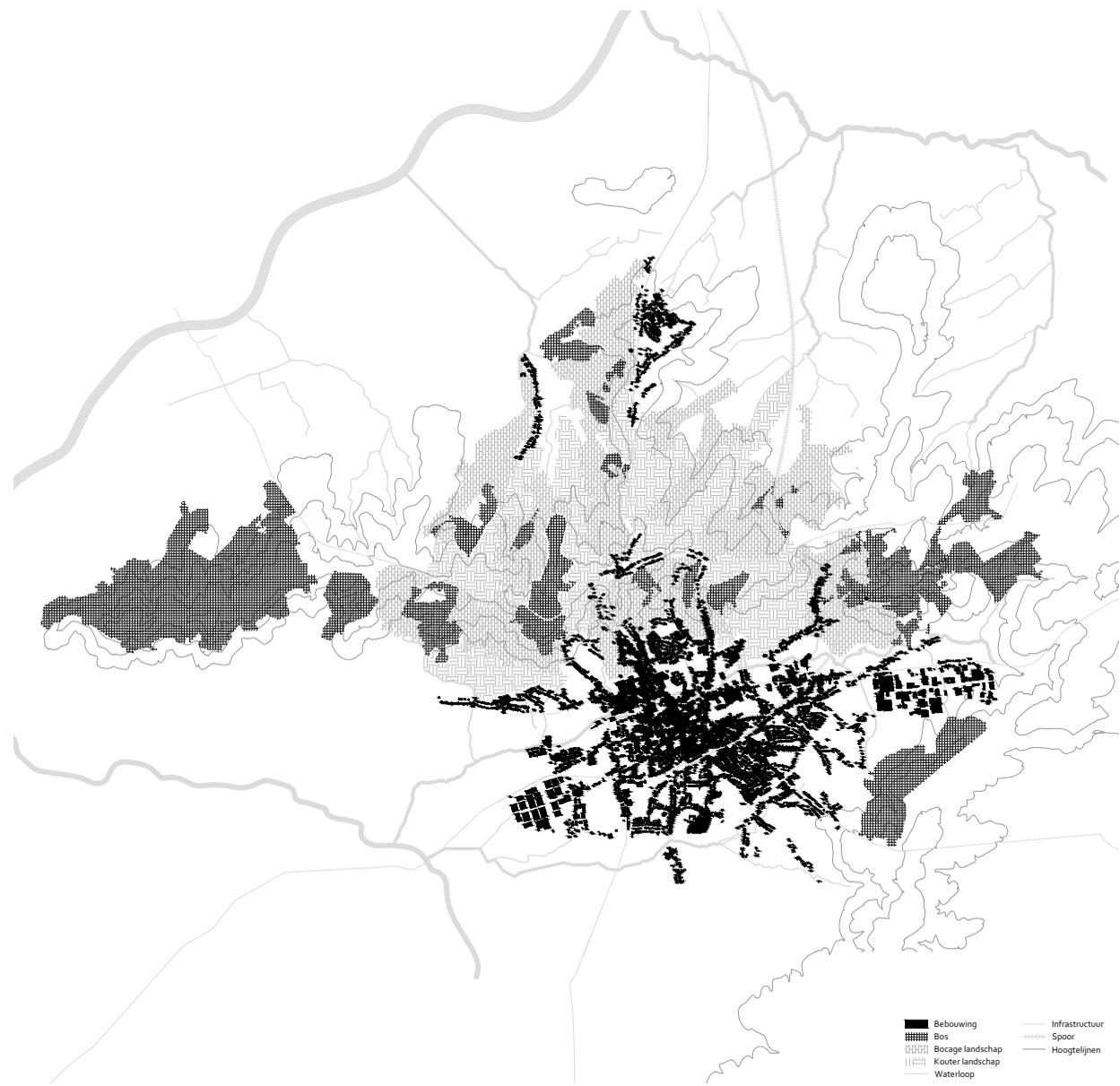
- Sous-zone 1:** Hotond-Koppenberg + N60
- Sous-zone 2:** Vallée du Nederaalbeek + Ommegangstraat
- Sous-zone 3:** Muziekbos + Ligne de chemin de fer
- Sous-zone 4:** Hotondbos + Schavaart
- Sous-zone 5:** Klijpe + N36
- Sous-zone 6:** Vallée du Molenbeek + Pôles urbains
- Sous-zone 7:** Vallée du Sint-Maartensbeek + périphérie sud

### — SURFACE DE CONTACT

L'interaction entre la logique paysagère et celle du développement urbain définit la structure spatiale. Le relief, les ruisseaux-sources, les forêts, l'infrastructure linéaire et le modèle d'urbanisation sont des éléments qui définissent l'espace (ouvert). Lorsque ces éléments sont en relation les uns avec les autres, la structure spatiale est renforcée et lisible. Au nord de la crête de colline, ces relations sont encore fortement présentes. La N60 et Nukerke se situent sur un plateau, avec de précieuses forêts sur les flancs les plus abrupts. Zulzeke, la Zulzekestraat et la Zeelstraat se situent sur le versant des vallées des ruisseaux-sources du Molenbeek/Kuitholbeek. Etikhove, Nederholbeekstraat et Weitstraat sont également greffées sur la vallée du Nederaalbeek. Les constructions en ruban le long de la Zandstraat/Ommegangstraat au sommet de la colline alternent avec les forêts sur les sommets de colline escarpée, ...

Au sud de la crête de colline, les relations entre la logique paysagère et la logique de développement urbain sont moins prononcées. Au départ du noyau compact de Renaix, la ville s'est développée le long du Molenbeek et des routes d'accès radiales (N60, N36, N48, N57). En lien avec ce développement, des quartiers et/ou des pôles urbains se sont développés selon leur propre logique interne. Une évolution qui se poursuit encore aujourd'hui et qui est déterminante pour la structure spatiale diffuse de la périphérie de Renaix. Klein Frankrijk a, en tant que pôle autonome le long de la N48, des magasins routiers et t'Rosco concentrés sur l'axe César Snoeklaan/Leuzesesteenweg ou Pont-West et le quartier Floréal comme deux enclaves dans les vallées ouvertes du Molenbeek et du Sint Maartensbeek.

La surface de contact où se rencontrent la logique paysagère et la logique urbaine est celle où se trouvent aujourd'hui les tâches, les questions ou les opportunités spécifiques. Le champ de tension entre les deux logiques est présent et plusieurs fragments caractéristiques se rejoignent. On distingue sept sous-zones, chacune d'elles semblant différente et pourtant basée sur un certain nombre de caractéristiques paysagères. La manière dont ces caractéristiques peuvent faire partie d'une solution qualitative et d'une nouvelle cohérence spatiale constitue la base de l'attitude de conception.



## — PAYSAGE BOCAGER ET DE TERRES AGRICOLES

Les paysages bocagers se situent principalement sur les flancs plus escarpés du plateau et de la vallée et le long des vallées de ruisseaux-sources. Ils forment des paysages fermés à semi-ouverts caractérisés par des parcelles irrégulières relativement petites, qui sont bordées d'éléments paysagers à petite échelle (kleinschalige landschapselementen - KLE) tels que des haies, des rangées d'arbres (écimés), des rideaux d'arbres et/ou des fossés. Ce caractère à petite échelle et quadrillé est renforcé par la présence de végétation en bordure de parcelle autour des jardins des constructions (en ruban) éparses. Les paysages

de terres agricoles se situent principalement sur les sommets plus plats des plateaux et sur les coteaux plus faibles. En raison de leur caractère ouvert et de leur situation surélevée, les terres agricoles offrent des vues panoramiques sur l'ensemble des environs. La limite des terres agricoles est souvent diffuse et est formée par des constructions (en ruban), des boisements et/ou de fortes différences de relief. L'alternance de forêts fermées, de paysages bocagers semi-ouverts et de terres agricoles ouvertes est caractéristique des Ardennes flamandes et détermine la qualité du vestige établi de l'atlas paysager « Les Ardennes flamandes de Koppenberg à Kluisberg ».



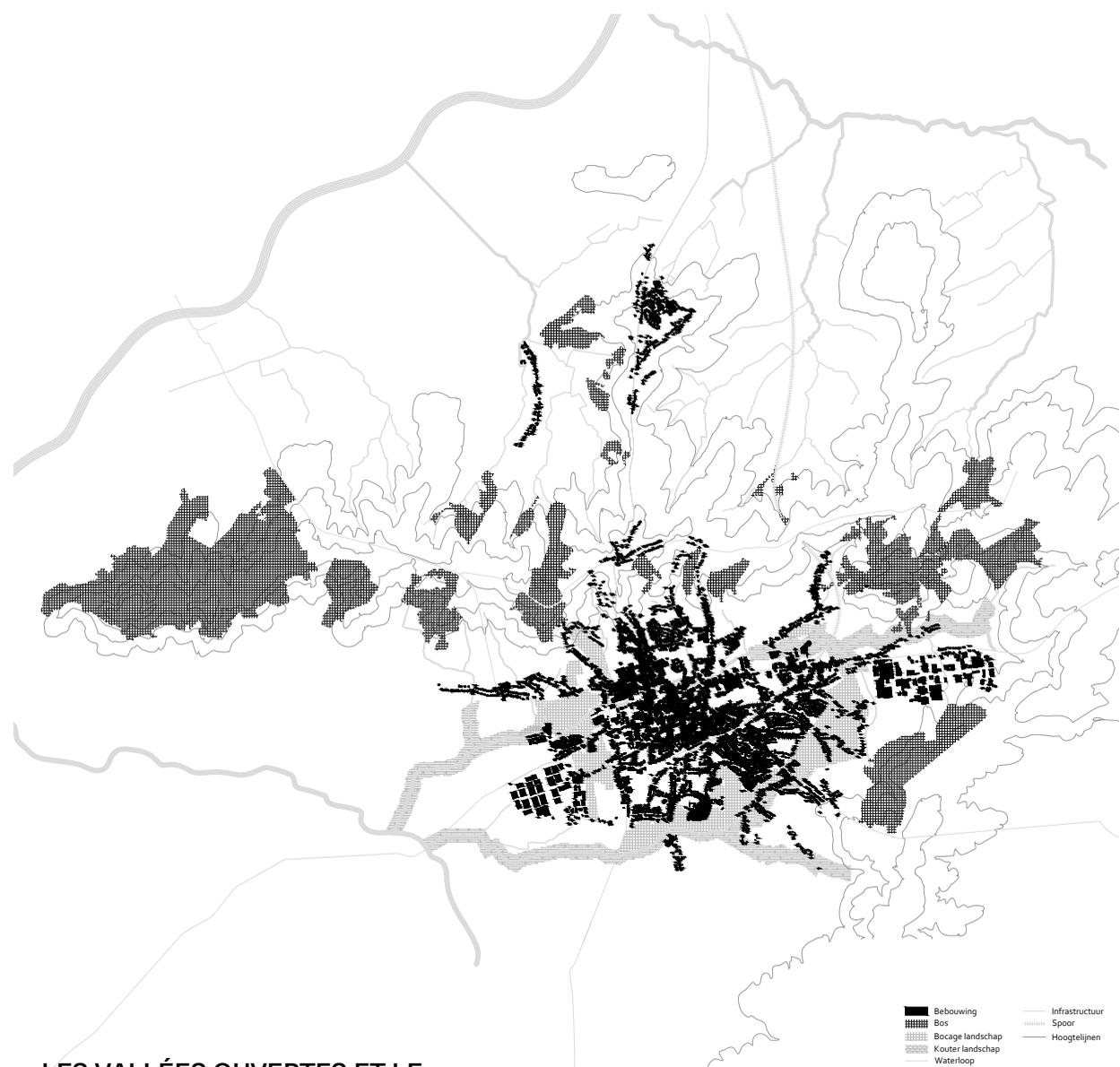
PAYSAGE DE TERRES AGRICOLES

structures vertes caractéristiques autour des parcelles sur les flancs plus raides du plateau et de la vallée



PAYSAGE DE TERRES AGRICOLES

champs ouverts sur les coteaux plus faibles



**— LES VALLÉES OUVERTES ET LE PAYSAGE CONURBAIN**

Au sud de la crête de colline, les vallées relativement plates du Molenbeek et du Sint-Maartensbeek ont un caractère totalement différent, qui est largement déterminé par la présence ou l'absence de constructions urbaines. Un paysage conurbain qui se transforme en de larges paysages de vallée. Les paysages de la vallée ont un caractère ouvert avec des vues panoramiques sur les parcelles relativement étroites, qui sont perpendiculaires au cours d'eau. Ce caractère ouvert est interrompu par la végétation mésotrophe, la plantation

forestière et/ou la plantation verticale autour des constructions éparses. Près du noyau urbain de Renaix, cette image s'estompe et forme un paysage conurbain caractérisé par un motif incohérent de développements urbains, de rubans résidentiels et de quartiers sans lien avec l'espace ouvert environnant. Ce qui se passe également sur la bande de magasins routiers le long de la César Snoecklaan. Les pôles urbains, tels que Pont-West, Klein-Frankrijk, t'Rosco, sont des enclaves autonomes ayant peu ou pas de relation avec le paysage environnant. Dans le paysage conurbain, le caractère générique de chacun des fragments urbains domine et l'espace ouvert attenant est devenu un espace résiduel sous-utilisé.



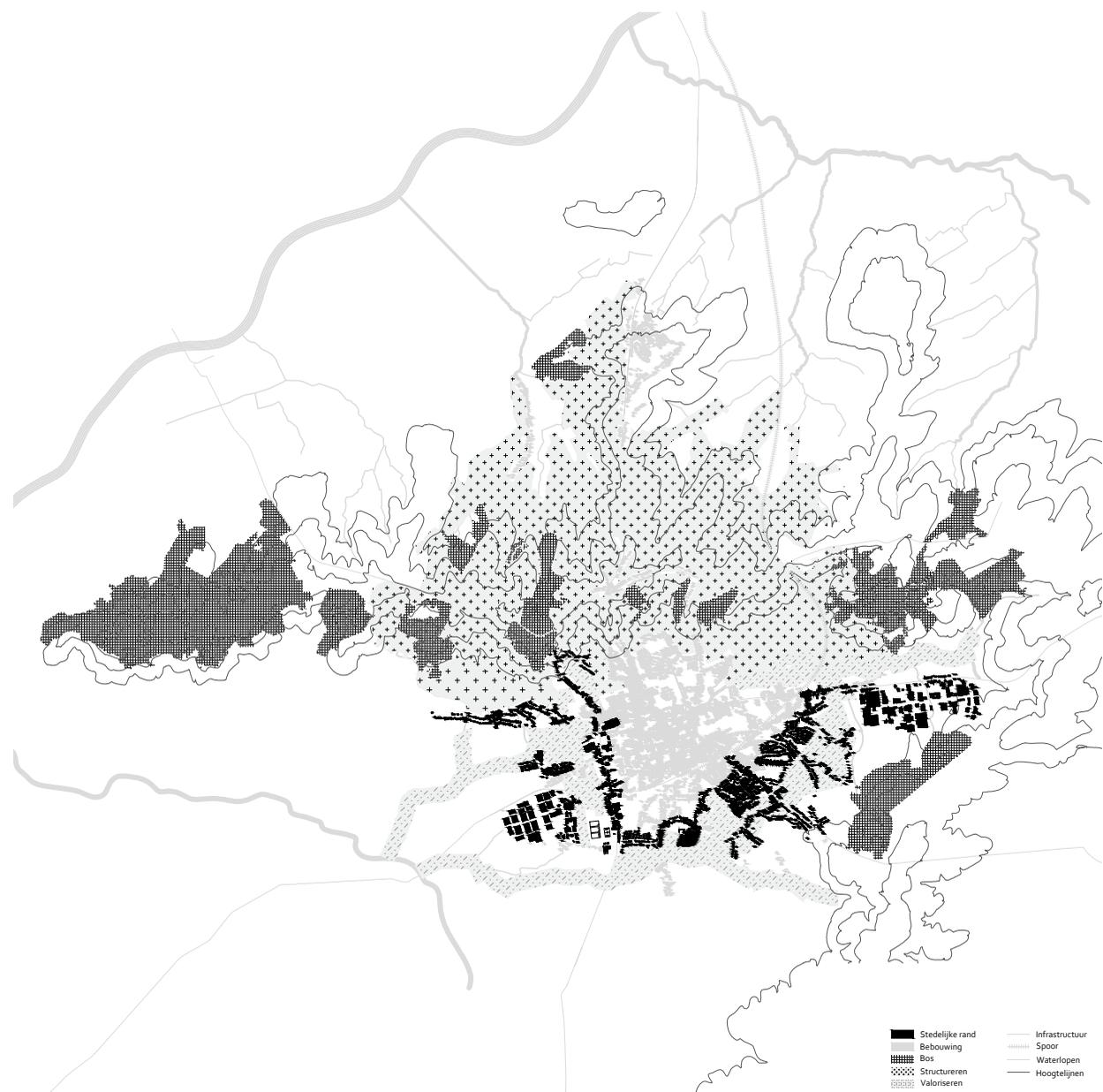
VALLÉES OUVERTES

parcelles perpendiculaires au cours d'eau avec une alternance de caractère ouvert et fermé



PAYSAGE CONURBAIN

bordure diffuse et transition brutale entre l'espace ouvert et le tissu urbain



## — VALORISER ET GÉNÉRER

Les caractéristiques spatiales sont déterminantes pour la qualité paysagère et/ou urbaine de l'espace. Le caractère restreint et isolé des paysages bocagers contraste fortement avec le caractère vaste et ouvert des terres agricoles au nord de la crête de colline. Le caractère large et rectiligne des paysages de vallée contraste avec le caractère diffus et déstructuré du paysage conurbain de la périphérie de Renaix. Ce sont ces caractéristiques que la future solution de mobilité cherche à aborder. Cela peut se faire, d'une part, en valorisant le contexte existant, notamment en exploitant les qualités existantes et en les utilisant pour façonner la solution de mobilité. D'autre part, la solution de mobilité peut générer un nouveau contexte, en initiant de nouvelles relations et en facilitant la dynamique spatiale dans le contexte existant. La valorisation du contexte existant semble, lors de cette première lecture, être applicable dans les paysages de bocage, de terres agricoles et de vallée, et la génération d'un nouveau contexte semble particulièrement applicable au paysage conurbain autour de Renaix.

Dans le cadre de la valorisation des qualités paysagères, la solution de mobilité se manifestera plutôt comme une ligne autonome, greffée sur la structure spatiale sous-jacente et adaptée au type spécifique de paysage traversé. Tandis que générer un nouveau contexte dans le paysage conurbain crée plutôt des opportunités pour considérer la solution de mobilité comme un boulevard urbain qui peut donner un nouveau sens à la périphérie urbaine.

En partant de l'attitude de conception, notre intention est de transformer les différentes lignes en une solution qualitative.

## Valoriser | références

### — Élargissement A12, Ede-Grijsoord (P.-B.), Heijmans, H+N+S architectes paysagistes (conseils), etc.

Aux Pays-Bas, l'A12 constitue une importante liaison est-ouest. L'autoroute a été élargie sur une longueur de 11 kilomètres entre Ede et Grijsoord. La route traverse directement le Veluwe, c'est pourquoi une attention particulière a été accordée à l'intégration écologique de l'A12 dans la réserve naturelle. Le principe de base stipulait que l'élargissement ne devrait pas se faire au détriment des qualités écologiques, mais qu'il constituerait au contraire une impulsion de qualité pour l'environnement.

Une partie du plan consiste à lutter contre le découpage des habitats de groupes animaliers spécifiques en construisant des passages pour la faune sous et au-dessus de la route nationale et des liaisons écologiques supplémentaires au-dessus et le long de la voie ferrée. En conséquence, l'habitat de ces animaux, dont le blaireau, la martre, la chauve-souris, le lézard, l'orvet et le serpent, a été considérablement élargi. Diverses mesures ont été prises pour garantir que la nature autour du tracé



soit préservée et mise en valeur autant que possible. De nouveaux accotements ont été conçus dans le respect de la nature et des couloirs de bruyère ont été créés pour les reptiles le long de l'autoroute, reliant entre eux les habitats isolés le long de la route et à des bruyères plus éloignées.

Il y a un tunnel pour la faune et quatre tunnels pour les blaireaux sous l'autoroute A12. Le nouveau viaduc ferroviaire est équipé de liaisons en surface et souterraines pour la faune, et deux ponts pour martres sont prévus au-dessus de l'autoroute. Les arbres qui ont dû être déracinés pour l'élargissement de la route ont été largement replantés dans les bas-côtés du tracé.



### — A11, Zeebrugge, THV Via Brugge (Sweco), Bureau Bas Smets

Le chaînon manquant A11 constitue une nouvelle liaison autoroutière fluide entre Knokke (via la E34) et Bruges (via la N31). Elle sépare le trafic portuaire du trafic local. Cette intervention permet d'améliorer la qualité résidentielle dans la région en créant de nouvelles liaisons pour le trafic local et le trafic cycliste. Un vaste réseau de passages pour la faune le long des cours d'eau rend la zone du projet guéable à la faune et à la flore. La conception adopte une approche prudente des découpages du paysage. La continuité du paysage et les structures des réseaux locaux sont centrales. Un viaduc a été conçu, dans lequel les deux sens de circulation sont élaborés comme un viaduc séparé. Une ouverture d'environ 5 m est maintenue afin que la croissance des plantes sous le viaduc reste possible. La hauteur de construction est réduite au minimum afin de maximiser l'ouverture entre la face inférieure du tablier du pont et le talus de la voie ferrée.



### — Campine Nord-Sud, POUMA, THV Via Campine (Tractebel)

Le chaînon manquant Nord-Sud de la Campine offre un centre plus agréable à vivre à Kasterlee, Geel et Ten Aard, ainsi qu'un trafic domicile/travail plus fluide et plus sûr dans la région. Le projet consiste en deux tâches de conception dans deux sous-zones distinctes : Geel West et le tracé Geel-Kasterlee. L'unité entre les zones est créée par une approche cohérente de la conception des différentes structures. Ceux-ci doivent apporter reconnaissance, lisibilité, simplicité et tranquillité en cours de parcours. Les éléments de construction se reflètent subtilement dans les constructions de ponts, les murs de soutènement, les talus, les plantations, l'éclairage... Une large berme centrale verte est prévue et le réseau routier s'intègre parfaitement au paysage. Un pont au-dessus de Kleine Nete est prévu comme écopassage.



## Générer | références

### — Brabantnet, Tractebel en collaboration avec Bureau Bas Smets, Ney

Le trambus Ring est l'une des trois lignes de Brabantnet et traverse le tissu urbain des communes de Grimbergen, Vilvorde, Machelen et Zaventem. Le projet s'accompagne souvent d'un réaménagement de façade à façade de rues importantes. La construction de l'infrastructure est donc conçue comme une opération de rénovation urbaine à grande échelle dans laquelle une partie importante du contexte urbain est réaménagée. Dans chaque commune traversée, le projet tente de créer une valeur ajoutée locale maximale.

Le choix stratégique de l'emplacement des arrêts, comme l'intégration du fond de coffre du trambus en soi, renforce les structures locales existantes ou les rend à nouveau lisibles et améliore l'espace public. Un arrêt de trambus Ring est prévu en standard à un arrêt urbain. Ces arrêts adoptent une attitude plus retenue par rapport au contexte existant. Cependant, certains lieux d'arrêt se caractérisent par un espace public à forte identité ou à fort potentiel de développement en un lieu pleinement



identifiable. L'insertion d'une infrastructure d'arrêt bien équipée peut permettre de recharger davantage ces espaces.

La place de Diegem est un lieu si particulier, qui s'étend entre le centre de Diegem et le nouvel arrêt de trambus. La nouvelle infrastructure est la raison pour laquelle il faut créer un espace de place multifonctionnel en coordination avec les programmes qui l'entourent, comme l'horeca et un environnement scolaire à proximité.



### — Leiedoortocht (passage de la Lys), Courtrai, Tractebel en collaboration avec Greisch

Le Leiedoortocht (passage de la Lys) à Courtrai a été adapté pour permettre à de plus grands navires de naviguer le long de la section entre la Seine et l'Escaut. Dès le début du projet global, dans les années 1990, l'ambition était de lier un projet de rénovation urbaine au projet d'infrastructure. Les travaux d'adaptation dans le cadre de la navigation sont ainsi devenus une raison directe pour la réalisation d'un espace public de qualité le long de la Lys.

Alors que la Lys est comme mise dans une camisole de force serrée par les nouveaux murs de quai, ce n'est pas le cas de l'espace urbain situé le long de la Lys. En de nombreux endroits, des espaces verts et minéraux sont créés, certains plus spacieux que d'autres, devenus de véritables parcs plutôt qu'un trottoir élargi. Beaucoup de ces endroits sont marqués par les nouveaux ponts sur la Lys. Tous ces ponts et les espaces publics adjacents contribuent à la création d'un nouveau paysage (urbain) en plein centre de Courtrai.



### — A2 Maastricht, De Groene Loper, Arcadis

Dans les années 1990, l'A2 a été achevée en tant que liaison nord-sud, avec une longueur totale de 217 km à travers les Pays-Bas. Ininterrompue, à une exception près dans le sud où Maastricht est traversée par la N2. La capacité limitée a provoqué des embouteillages et des problèmes de fluidité du trafic sur l'axe A2/E25. Cela a également entraîné des problèmes sur le principal réseau routier régional et urbain et des problèmes de viabilité dans les quartiers adjacents de Maastricht.

Un sous-tunnel a fait disparaître la cicatrice de la N2 et les quartiers sont reliés entre eux. Il en résulte un meilleur cadre de vie avec plus de sécurité routière, moins de pollution sonore et une meilleure qualité de l'air. Une nouvelle partie de la ville émerge à la surface. Le Groene Loper offre de nombreuses possibilités de nouveaux biens immobiliers. 1800 arbres le long de la zone cyclable et piétonne et un parc urbain font de De Groene Loper un lieu attrayant pour vivre, travailler et se divertir.



# Synthèse

L'attitude en matière de conception n'est pas générique, mais se fonde sur des observations spécifiques et des besoins visibles qui, selon l'équipe du Rond Ronse, peuvent être utiles pour aborder le projet maintenant et à l'avenir sous ces deux angles. L'attitude se construit à partir d'une lecture de la structure spatiale et des caractéristiques spatiales du contexte, et à partir d'une description de la manière souhaitée de traiter cette structure et ces caractéristiques.

La structure spatiale de la région est le résultat d'une interaction entre une logique paysagère et de développement urbain. La logique de développement paysager est déterminée par le relief, les vallées des ruisseaux (-sources), les forêts sur les sommets des collines. La logique de développement urbain est dictée par l'infrastructure linéaire et le modèle d'urbanisation. Les deux logiques de développement ont abouti à la structure spatiale existante, qui peut être subdivisée en un certain nombre de sous-zones. Chacune des sous-zones a ses propres caractéristiques, qui peuvent être regroupées en quatre types de paysages, à savoir, les paysages bocagers, les paysages de terres agricoles, les paysages de vallée et les paysages de conurbains.

Les solutions de mobilité se positionneront dans ces sous-zones et types de paysages. La manière dont cela se fait est l'essence même de l'étude de conception. L'attitude en matière de conception reflète un aspect spécifique que nous devons garder à l'esprit. Dans la valorisation du contexte existant, les qualités présentes sont conservées et renforcées autant que possible et elles guident la solution. Lors de la création d'un nouveau contexte, la solution est utilisée pour faciliter une nouvelle dynamique spatiale et de nouvelles dynamiques spatiales sont créées. Il s'agit de construire un espace qui soit à la fois d'actualité et attentif à la genèse et aux caractéristiques de la région.

Ces deux attitudes serviront de fil conducteur pour la poursuite de l'étude de conception, laquelle confronte entre elles les sous-zones (Chapitre 2) et les alternatives (Chapitre 3). La présente note n'est qu'une première étape. Dans la phase de planification, une piste intégrée est mise en place pour examiner plus en détail les opportunités et les défis posés par cette attitude. Cette attitude fait partie intégrante de l'étude de conception et l'équipe du Rond Ronse la considère comme une attitude fondamentale dans la recherche d'une éventuelle nouvelle cohérence.



VUE sur la crête de colline en direction de la ville

un équilibre au sein duquel une solution de mobilité doit créer une nouvelle cohérence