

CPDT

Session 2020

Formation CPDT 2020

Journée de visite à LEUVEN



Carte du parcours proposé



Terrasses de la Dyle



Vaartkom

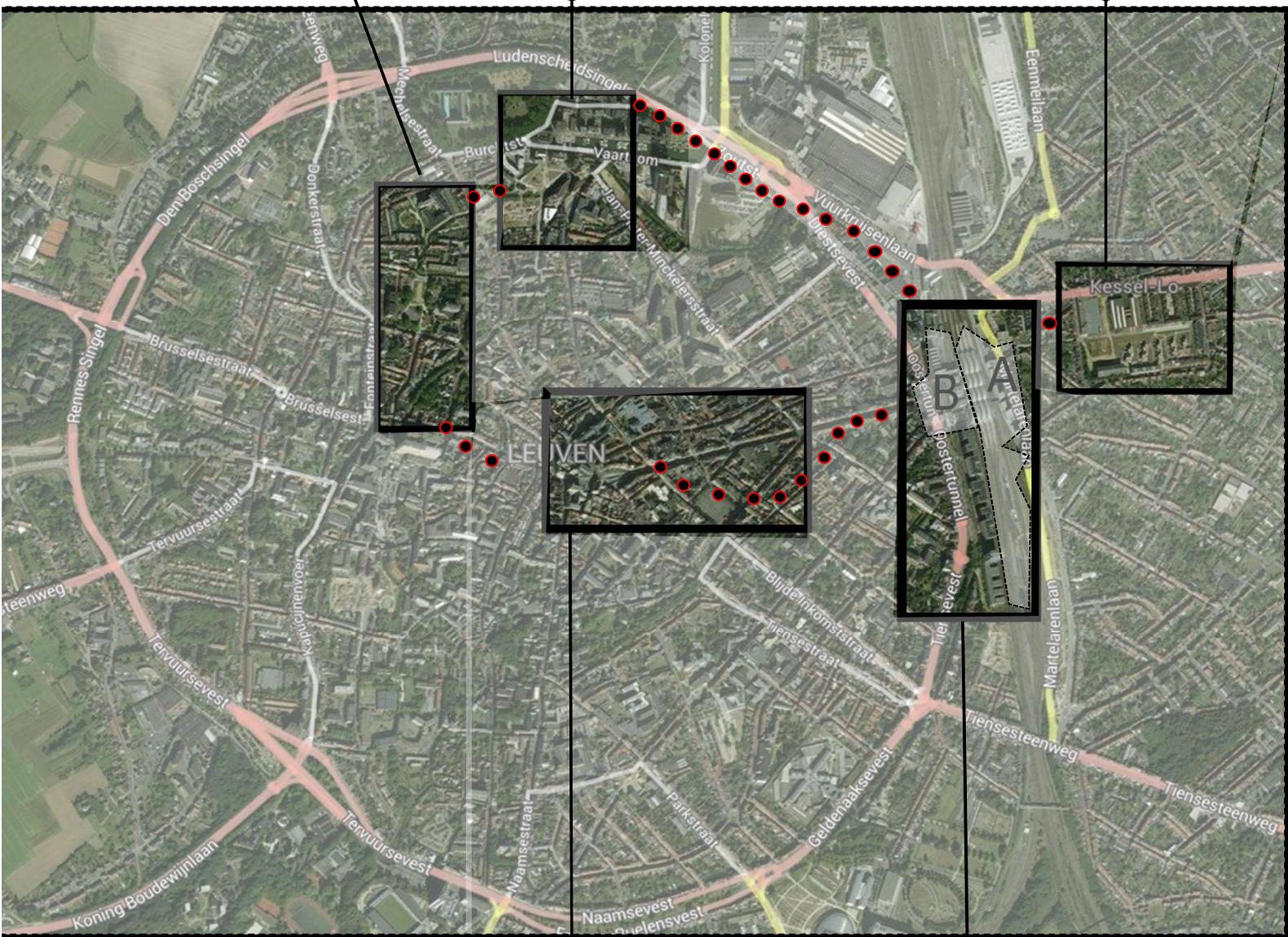


Kessel-Lo
Centrale Werkplaatsen

4

5

2



3

1

Centre ancien

Gare de Leuven



Préambule

Dans le cadre de la formation CPDT, nous avons souhaité vous faire découvrir la politique de développement territorial de **Louvain**. Cette découverte aurait dû se faire en groupes afin de susciter les échanges entre vous, et avec les formateurs et experts.

Suite aux circonstances sanitaires, la formule a été adaptée en **mode autonome**, afin d'éviter de grands rassemblements sur sites. Cette formule vous offre davantage de possibilités d'explorer la ville à votre manière. N'hésitez pas à vous y rendre en petits groupes (collègues CATUs, mais également votre/vos échevin(s) ou des membres de votre administration ou de la CCATM).

Nous avons cependant voulu vous fournir suffisamment de contenu pour accompagner votre exploration. Ce contenu prend **trois formes** :

- un roadbook (que vous lisez en ce moment),
- une série de vidéos reprenant des interviews d'experts
- une carte (en ligne) du parcours recommandé.

Fidèles à nous-mêmes, nous vous proposons des **activités** tout au long de la visite : des défis photos et wooclap (veuillez lire attentivement les consignes, ces exercices serviront à attester de votre participation à la journée). Nous ne pouvons que vous inciter à explorer la ville selon vos propres centres d'intérêts et en mettant à profit toute votre curiosité.

Avant de partir :

- Lire les consignes "Défis photos et wooclap" 
- Télécharger ou consulter les vidéos  
- Télécharger ou imprimer le roadbook  
- Imprimer la carte ou vérifier l'accès depuis votre téléphone   
- Charger et prendre un appareil photo 
- Eventuellement, charger et prendre un smartphone ou une tablette* 

**Il est possible de réaliser la visite sans être connecté. Pour ce faire, veuillez prendre connaissance de ce roadbook au préalable et l'imprimer comme support le jour J. Les vidéos peuvent être téléchargées avant votre visite, à votre meilleure convenance, et les défis peuvent nous être envoyés dès votre retour au bureau.*

Consignes – Défis

Pour agrémenter votre visite, nous vous proposons une série de petits défis en ligne. Ceux-ci serviront également à établir votre participation. Vous pourrez les réaliser sur place, moyennant un téléphone/tablette avec une connexion Internet, ou après la visite, depuis votre bureau sur votre ordinateur (si vous optez pour cette possibilité, veuillez à prendre connaissance des défis avant votre visite).

Défis photos :



Attention, en nous envoyant vos photos via l'adresse formation@cpdt.be, vous acceptez implicitement que celles-ci puissent potentiellement être utilisées par la CPDT sur ses supports de communication.

En cas de refus, veuillez le signaler par écrit dans le mail. Ceci ne vous dispense pas de nous envoyer vos photos, celles-ci servant à établir votre participation.

Saisissez votre téléphone/tablette ou votre appareil photo et, au cours de votre visite, prenez en photo :

1. Un selfie (avec vos éventuels compagnons de voyage) avec en arrière-plan l'entrepôt OPEK (= **Selfie présence**)
2. Un site que vous avez apprécié lors de votre visite (= **Photo like**)
3. Un site qui vous inspire pour votre territoire d'action (= **Photo inspiration**)

Puis, communiquez-les-nous, directement ou dès votre retour au bureau (toujours pour valider votre participation à la journée), via l'adresse email formation@cpdt.be.

En renseignant obligatoirement :

- Selfie présence – Votre/vos communes
- Photo Like – Nom du lieu – Votre/vos communes
- Photo Inspiration – Nom du lieu – Votre/vos communes

Pour les Photos Like et Inspiration, n'hésitez pas à expliquer vos choix !

Consignes – Défis

Défis wooclap

Prenez votre téléphone/tablette (ou votre ordinateur dès votre retour au bureau) :

Etape 1 – allez sur : <https://www.wooclap.com>

Etape 2 – tout en haut de la page, tapez le code : **TERRAINLEUVEN** et appuyez sur **GO**

Etape 3 – soit vous avez déjà un compte sur Wooclap et vous entrez votre adresse email ;
soit vous créez un compte. Cela est très facile. →

ATTENTION, vous devez utiliser l'adresse email avec laquelle vous êtes inscrit à la formation.

Créer un compte Wooclap :

1. Entrez votre adresse email
2. Encodrez un mot de passe
3. Confirmez le mot de passe
4. Validez
5. Indiquez votre prénom
6. Indiquez votre nom
7. Cochez les conditions d'application

Etape 4 – regardez dans le roadbook les endroits pour lesquels un ou des défis Wooclap sont prévus. Ils sont indiqués par l'icône :



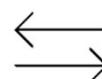
Ils sont aussi présentés à la fin de ce roadbook

Etape 5 – vous êtes prêt, c'est parti !

Attention ! N'oubliez pas de valider votre réponse après chaque question via la petite icône suivante. Le bouton nécessite parfois – selon les smartphones – un double-clic.



Vous pouvez aller d'une question à l'autre



Quand vous voyez apparaître une fusée, c'est que vous avez terminé.



Félicitations, tu as complété le questionnaire

Retour

Pourquoi Leuven ?

Leuven a été choisie tant pour les **ambitions urbanistiques** clairement affichées par la Ville et les mesures mises en place pour y parvenir que pour ses **nombreuses similarités** avec nos contextes construits.

Leuven est un **exemple** de ville à l'attractivité reconnue, menant depuis quelques années diverses actions en vue d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et leur vécu quotidien. A différentes échelles, les mesures prises en faveur d'une gestion parcimonieuse du territoire concernent :

- La densification du quartier de la gare
- La valorisation de friches industrielles en milieu urbain(quartier des anciennes brasseries)
- La réalisation d'un plan de mobilité avec la valorisation de nœuds multimodaux et le déploiement des modes de déplacements doux
- L'aménagement paysager et des espaces publics le long de la Dyle
- La gestion des tissus périphériques
- Etc.

Les changements initiés par la ville de Leuven sont **récents** : ils ont moins de 20 ans ! Preuve que des politiques durables (plan de mobilité, plan Klimaatneutral, nouveaux modèles de gouvernance, ...) peuvent rapidement porter leurs fruits et modifier complètement l'image d'une ville et son attractivité et, par cet ensemble d'actions, endiguer la dynamique de fuite des habitants vers la périphérie et vers les tissus ruraux, et, en cela, réduire fortement l'artificialisation du territoire.

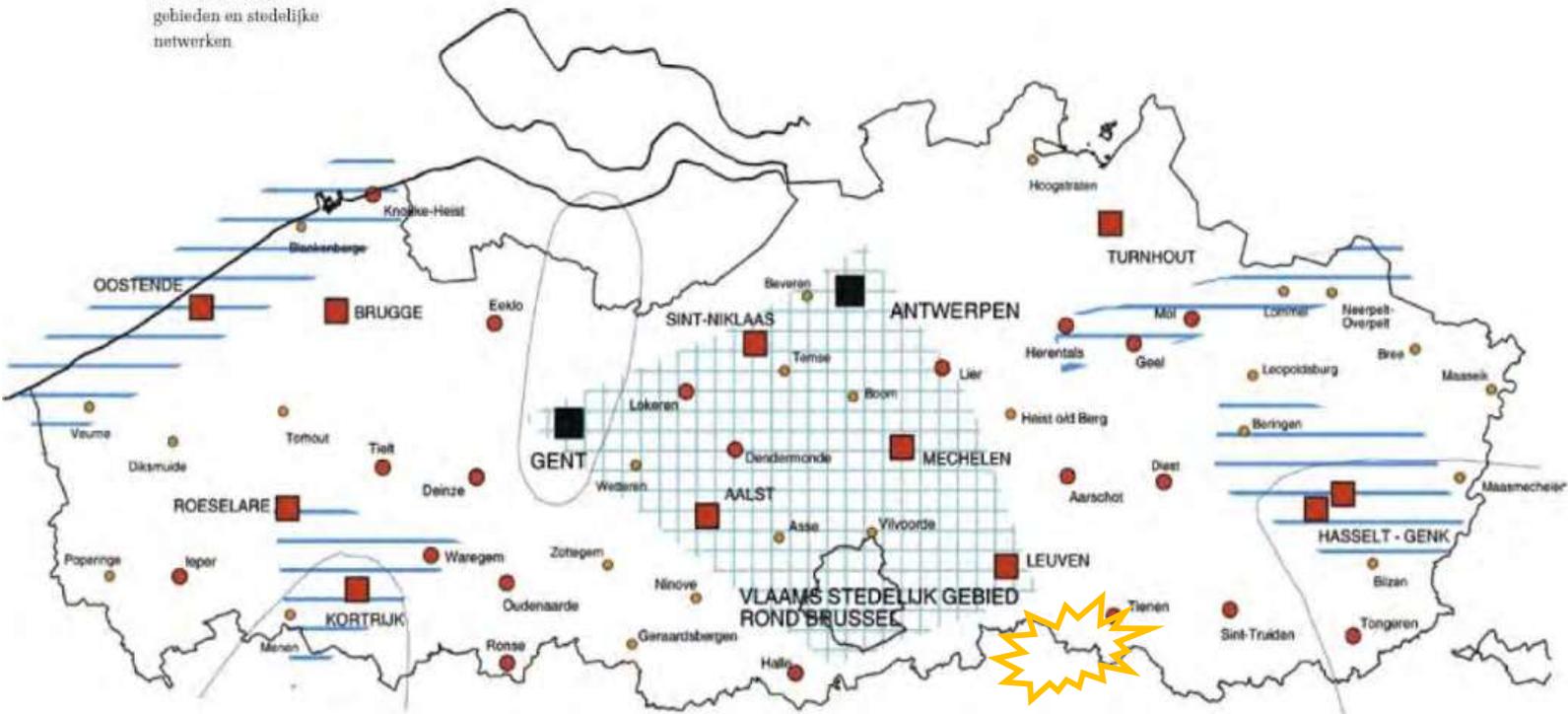
L'exemple de Leuven peut être une **source d'inspirations** pour nos communes wallonnes car les défis qu'elle rencontre sont les mêmes : besoins en logement, vieillissement de la population, gestion des flux automobiles, phénomènes climatiques, etc. Malgré certaines différences culturelles, cette ville reste un exemple positif de proximité à faire découvrir dans le cadre des formations.

Présentation succincte de Leuven



- 102.126 habitants (+16% en 20 ans) - 56,63 km²
- Augmentation de l'attractivité → Hausse des prix immobiliers (x2,5)
- 5 entités : Leuven, Kessel-Lo, Heverlee, Wijgmaal, Wilsele

Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken



SELECTIE STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

- | | |
|--|---|
| ■ Aire métropolitaine / Zone urbaine autour de Bruxelles | +++ Réseau urbain de niveau international |
| ■ Zone urbaine régionale | — Réseau urbain au niveau flamand |
| ● Zone des petites villes de soutien | — Réseau urbain transfrontalier |
| ● Zone des petites villes au niveau provincial | |

Figure 75. Hiérarchie urbaine selon le *Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen* (2011, p. 213).

Source: Rapport Scientifique : POLITIQUE DE LA VILLE – RENFORCEMENT DES CENTRALITÉS URBAINES ET DE LEUR ATTRACTIVITÉ SOUS L'ANGLE ÉCONOMIQUE (Décembre 2017)

- Situation au cœur du losange flamand
- Présence d'une gare TGV, avec connexion rapide à l'aéroport de Zaventem
- Classée au 2^{ème} rang de la hiérarchie urbaine du Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV, équivalent du SDT), ce qui lui donne accès au Fond des Villes et au fond de financement des rénovations urbaines

Pour aller plus loin

www.leuven.be (plein d'info sur les projets de rénovation urbaine)

www.visitleuven.be

Itinéraire proposé

L'itinéraire proposé est **indicatif**. Certains lieux doivent obligatoirement être visités afin de répondre aux défis photos et Wooclap (qui, pour rappel, servent à attester de votre participation à la journée). Cependant, vous pouvez organiser votre balade dans le sens que vous souhaitez et, bien sûr, nous vous invitons chaleureusement à vous perdre, explorer et découvrir d'autres quartiers !

L'itinéraire proposé compte +/- 6 km et peut-être réalisé en une demi-journée. Il est facilement accessible à tous les piétons, mais également aux cyclistes. Ceux qui le souhaitent peuvent louer des vélos, à deux pas de la gare, au Fietspunt.

Départ : Gare de Leuven - Martelarenplein 20, 3000 Leuven

Puis prendre la passerelle cyclo-piétonne au-dessus des quais (entrée via Prof. R. van Overstraetenplein et la nouvelle spirale vélo ou via les quais de la gare), en direction de Martelarenlaan



Accès en train : Accès depuis Liège- Guillemins, Bruxelles ou Ottignies

Accès en voiture : Parking De Bond - Payant (17euros/j)

Plus d'infos sur les parking :

<https://www.leuven.be/parkings/nl/wagens>

Location de vélos : Fietspunt (Prof. Roger van Overstraetenplein 1 ; +32 16212601 – leuven@fietspunten.be)

En cas d'urgence :

Simon 0474 22 95 34

Nadège 0498 46 98 70

1. Gare de Leuven Kop van Kessel-Lo et Parc Bellevue



La gare est à l'intersection entre le centre-ville et Kessel-Lo situé à l'Est

A/ RUP Martelarenlaan

- 1 Kop van Kessel-Lo
- 2 Passage piéton sous voie
- 3 Hotels
- 4 Bureaux
- 5 Parc Bellevue
- 6 Résidentiel

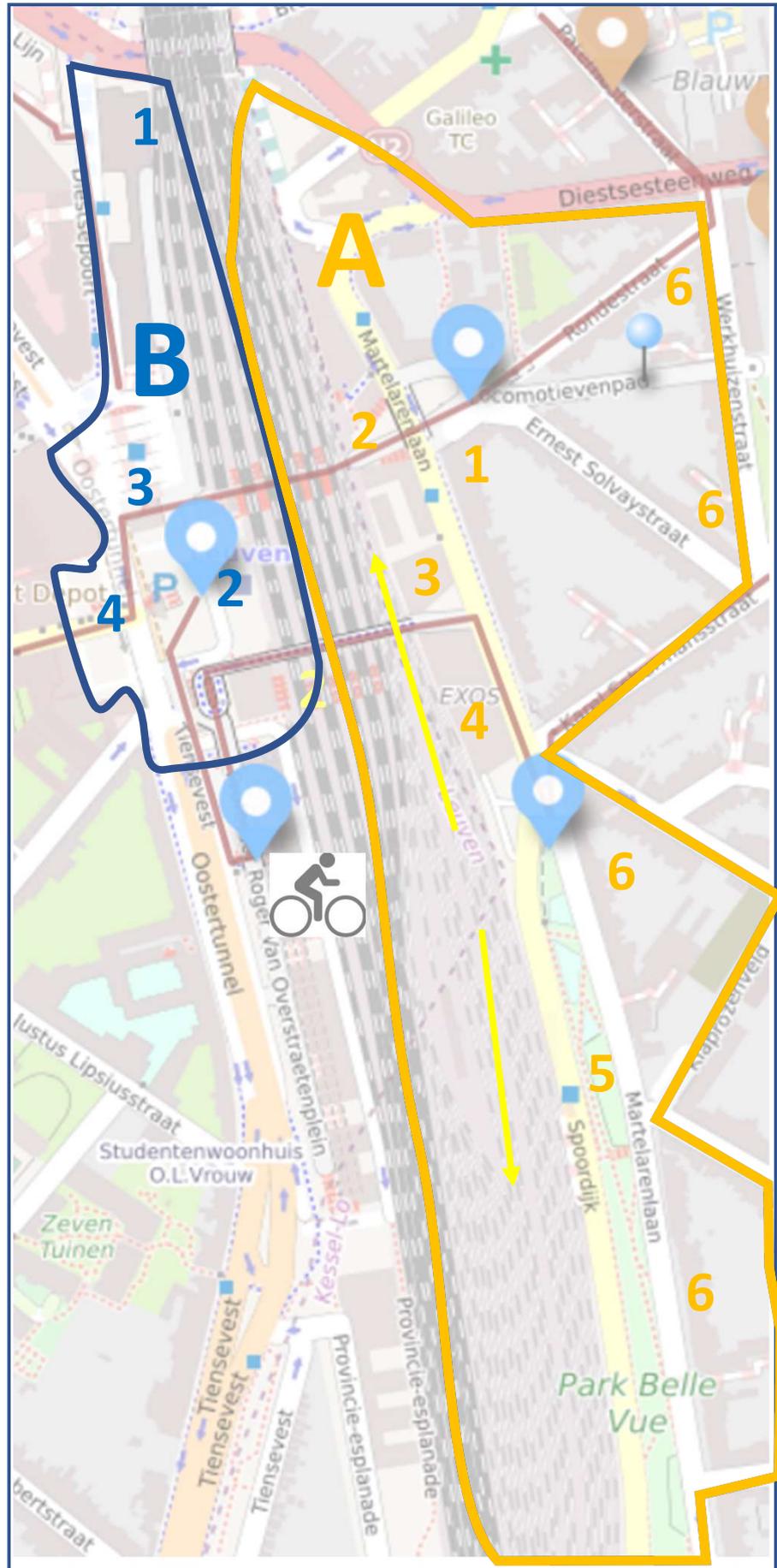
B/ RUP Gare

- 1 Passage voiture sous voie
- 2 Gare des trains
- 3 Gare des bus
- 4 Espace partagé

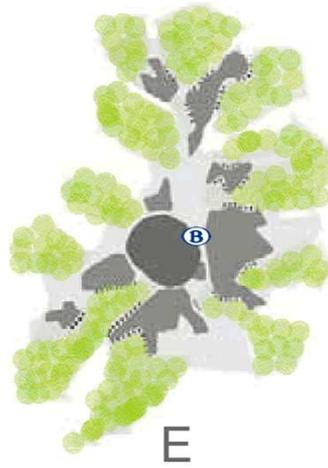
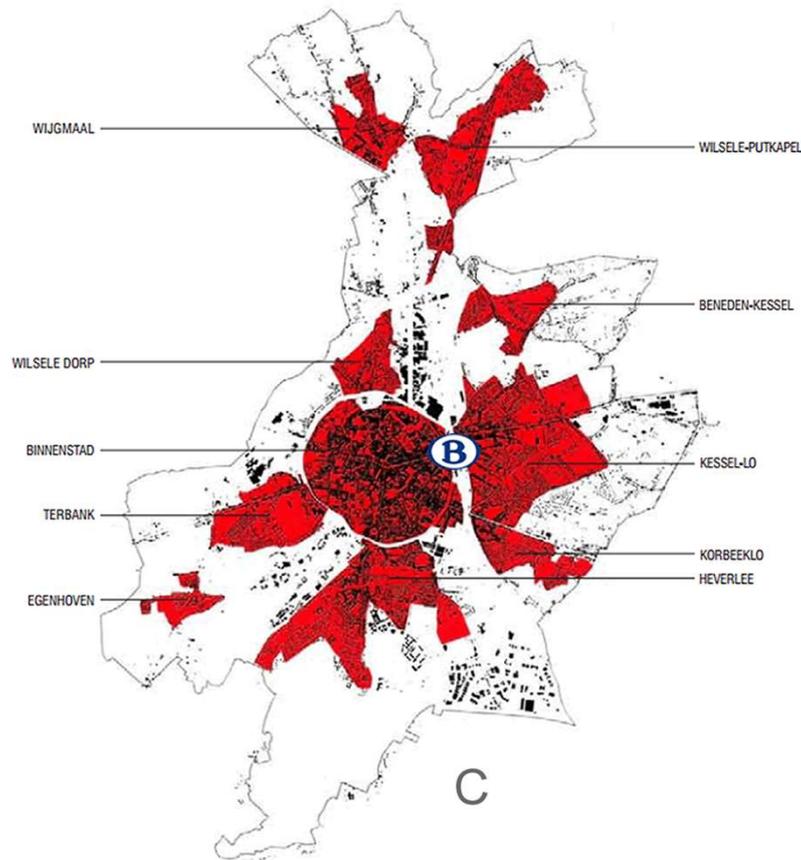
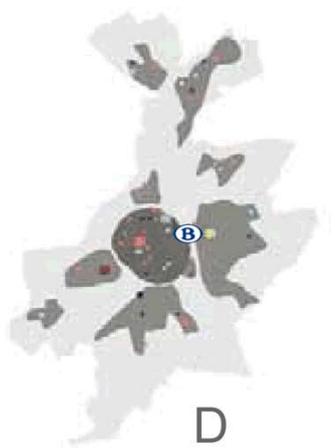
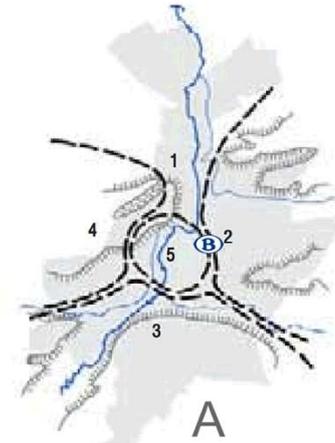


Prêt de vélo -
Fiestpunt

* RUP = Ruimtelijke Uitvoeringsplan
(Plan d'exécution spatiale" = plan
opérationnel réglementaire et
contraignant pour les autorités



1. Gare de Leuven Kop van Kessel-Lo et Parc Bellevue



Légende des cartes

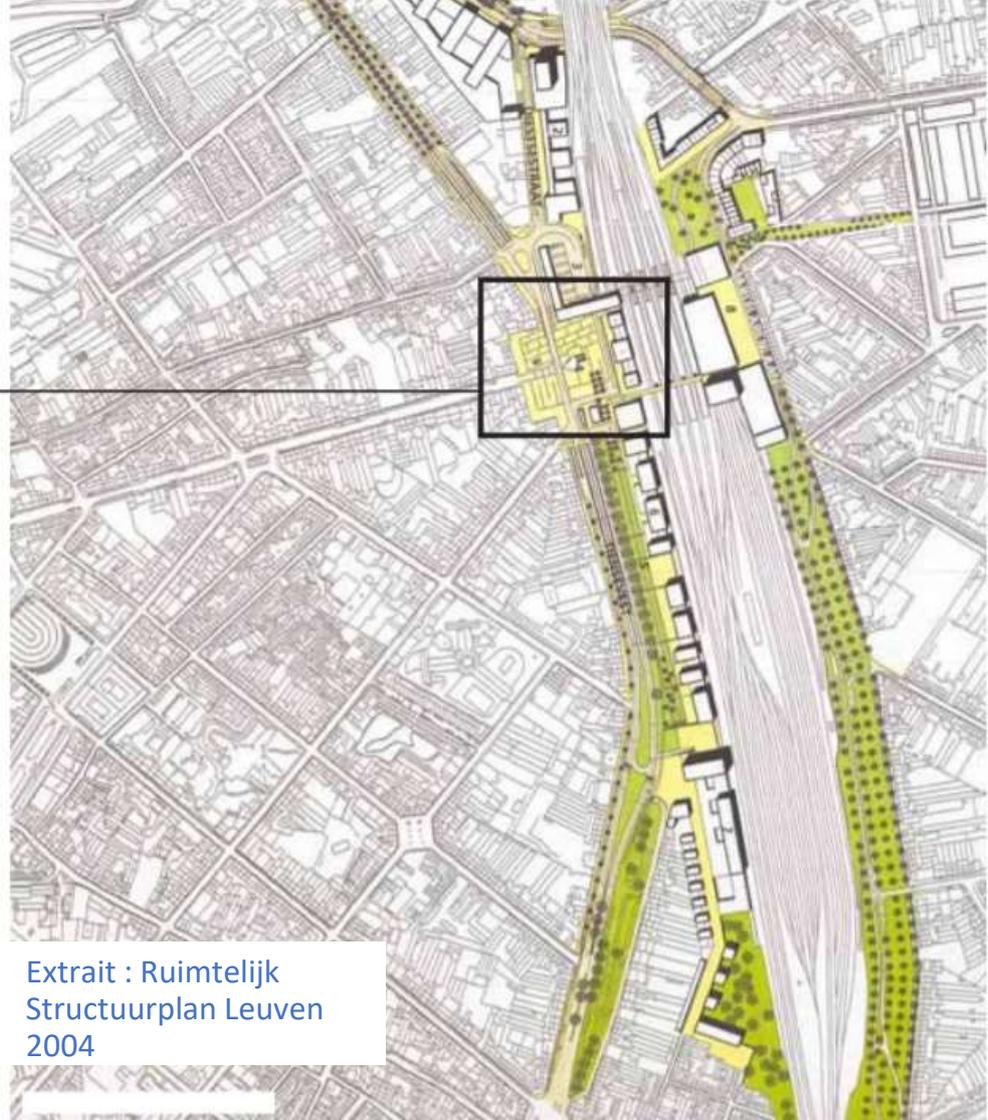
- A. La géomorphologie définit 5 zones urbaines qui dirigent le développement territorial
- B. Le développement économique se concentre aux portes de la ville, ainsi qu'autour de la gare
- C. Le développement résidentiel se concentre dans 10 noyaux
- D. Les noyaux se structurent et se densifient de manière différenciée
- E. Les espaces ouverts circonscrivent les noyaux

1a. Gare de Leuven



Thèmes abordés :

- Densification
- Espaces publics
- Multimodalité
- Mixité des fonctions
- Effets de coupure (chemin de fer)



Extrait : Ruimtelijk
Structuurplan Leuven
2004

Effets de coupure

Pour contrer l'effet de coupure du chemin de fer, deux liaisons piétonnes et une liaison routière ont été aménagées sous les voies.

A observer :

Une seule liaison piétonne sous les voies de chemins de fer est reprise sur le plan. Voyez-vous l'autre liaison piétonne ?

La voirie est habilement dissimulée dans le talus et qui longe le chemin de fer (côté Martelarenlaan).

Multimodalité

La priorité a été donnée aux piétons, vélos et transports en commun (avec la nouvelle gare routière aménagée en surface).

Mixité

- Aux abords de la gare, plus de 100.000 m² ont été construits, dans le cadre de divers projets récents, pour des habitations, des bureaux, des espaces commerciaux et de nombreux services publics
- Côté Kessel-Lo, on observe l'un des quartiers les plus denses (en-dehors du centre historique). Le parvis de la gare a été aménagé en espace partagé.

Outils

- Plan directeur du quartier de la gare (KULeuven)
- Deux schémas de structure (ruimtelijke structuurplan) - 2004 / 2017



Pour aller plus loin

Buur – bureau d'étude

<http://buur.be/project-item/kop-van-kessel-lo-leuven>

https://cpdt.wallonie.be/system/files/documents- formations/form_cpdt_j2_plaquette_visite_leuven_buur.pdf

DB Publieke ruimte

<https://dbpubliekeruimte.info/project/kop-van-kessel-lo-leuven>

1b. Parc Bellevue



Budget : 8.290.349,22 € TVAC
Début des travaux : novembre 2015

Inauguration : juin 2018

Pour aller plus loin

http://www.complexestadsprojecten.be/Paginas/Leuven_park_belle_vue.aspx

- Le parc Bellevue crée une coupure verte entre les logements et le chemin de fer
- La voirie a été transformée en rue cyclable
- Le parc comprend des plaines de jeu



Martelarenlaan – avant

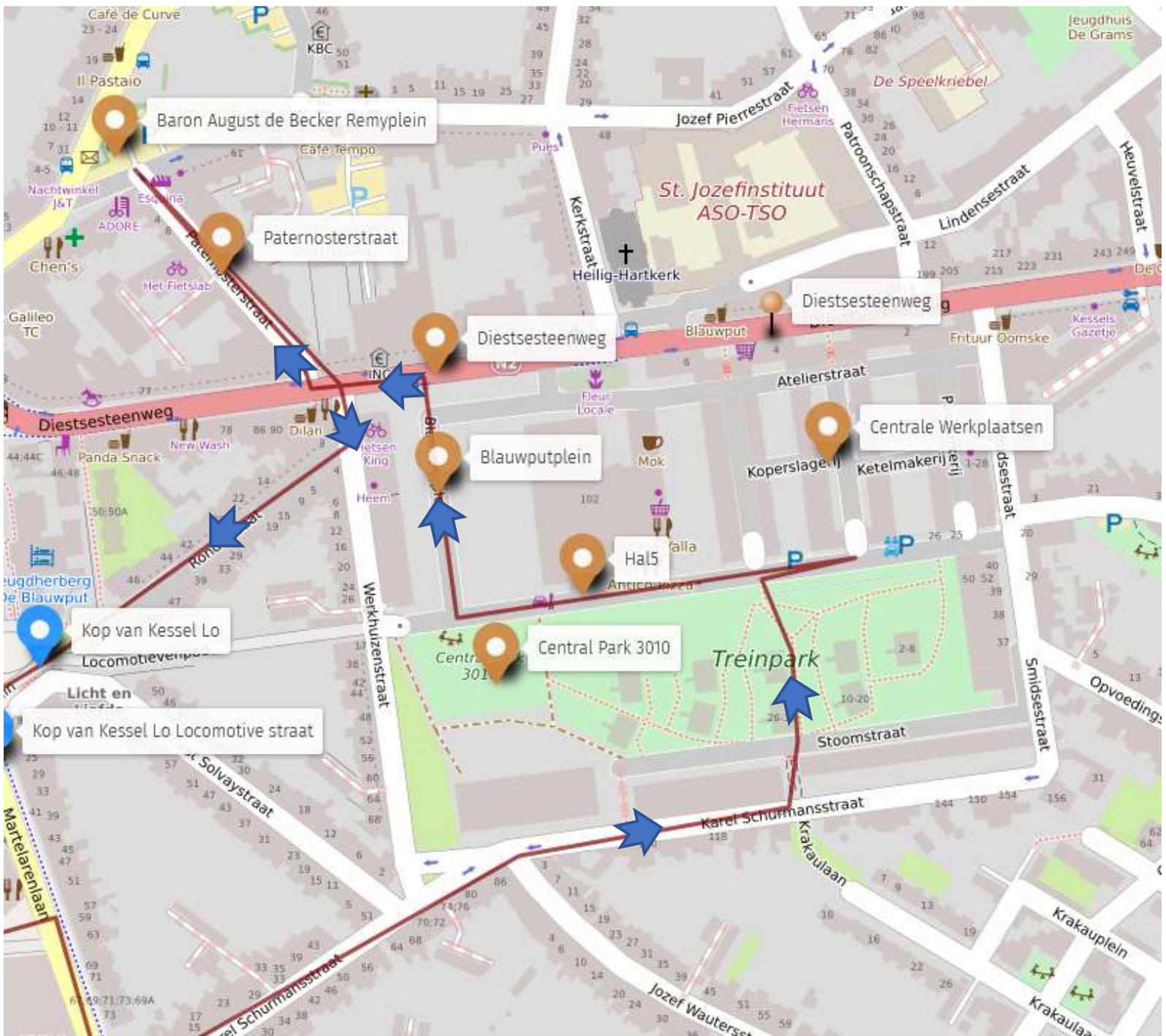


Martelarenlaan – après



Masterplan (BUUR – 2004)

2a. Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo)



2a. Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo)



AVANT :
« Les Ateliers centraux », ancien site appartenant à la SNCB.

PROJET :

Requalification de la friche et création d'un quartier durable articulé autour d'un axe piéton.

Cet ensemble est aujourd'hui le nouveau cœur de Kessel-Lo, en lien direct avec le centre de Louvain, via le passage souterrain récemment élargi de la gare de Louvain.



Réalisation : 2006 – 2020
Budget étude: 6 377 147 € htva

Budget travaux : 81.000.000 € htva

Pour aller plus loin:

<https://dbpubliekeruimte.info/project/centrale-werkplaatsen/>

2a. Centrale Werkplaatsen



© Denis de Smet

AVANT

APRÈS



© Denis de Smet

2a. Centrale Werkplaatsen

PLAN DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS



THV Groep Infrabo NV- VECTRIS cvba / 12/2006

La réalisation d'un **Plan directeur des espaces publics** en 2006 pour l'ensemble du site a servi de base au dialogue avec les constructeurs et architectes,



2a. Centrale Werkplaatsen



QUE PEUT-ON Y TROUVER?

Quartier durable **multifonctionnel** avec 335 logements de différents types (maisons mitoyennes, appartements, villas urbaines en locatif et acquisitif), commerces, petits bureaux, équipements collectifs (maison de jeunes, académie) et de nombreux espaces verts et placettes.

A observer :

- La **'Blauwputplein'**, large place permettant l'organisation d'événements (marchés...) ;
- Mobilier rappelant le passé ferroviaire du site (cadres métalliques pour les bancs, luminaires sur câbles fixés sur les bâtiments...) ;
- Parking sous la place, éclairé par des puits de lumière structurant l'aménagement en surface ;
- Large escalier entre la place et la voirie, intégrant un accès au parking souterrain et un atelier vélos ;
- Espace de jeux temporaires sur les terrains encore à réaménager
- Jeux d'eau (jets et modules)



2b. Paternosterstraat



2X AUDIO

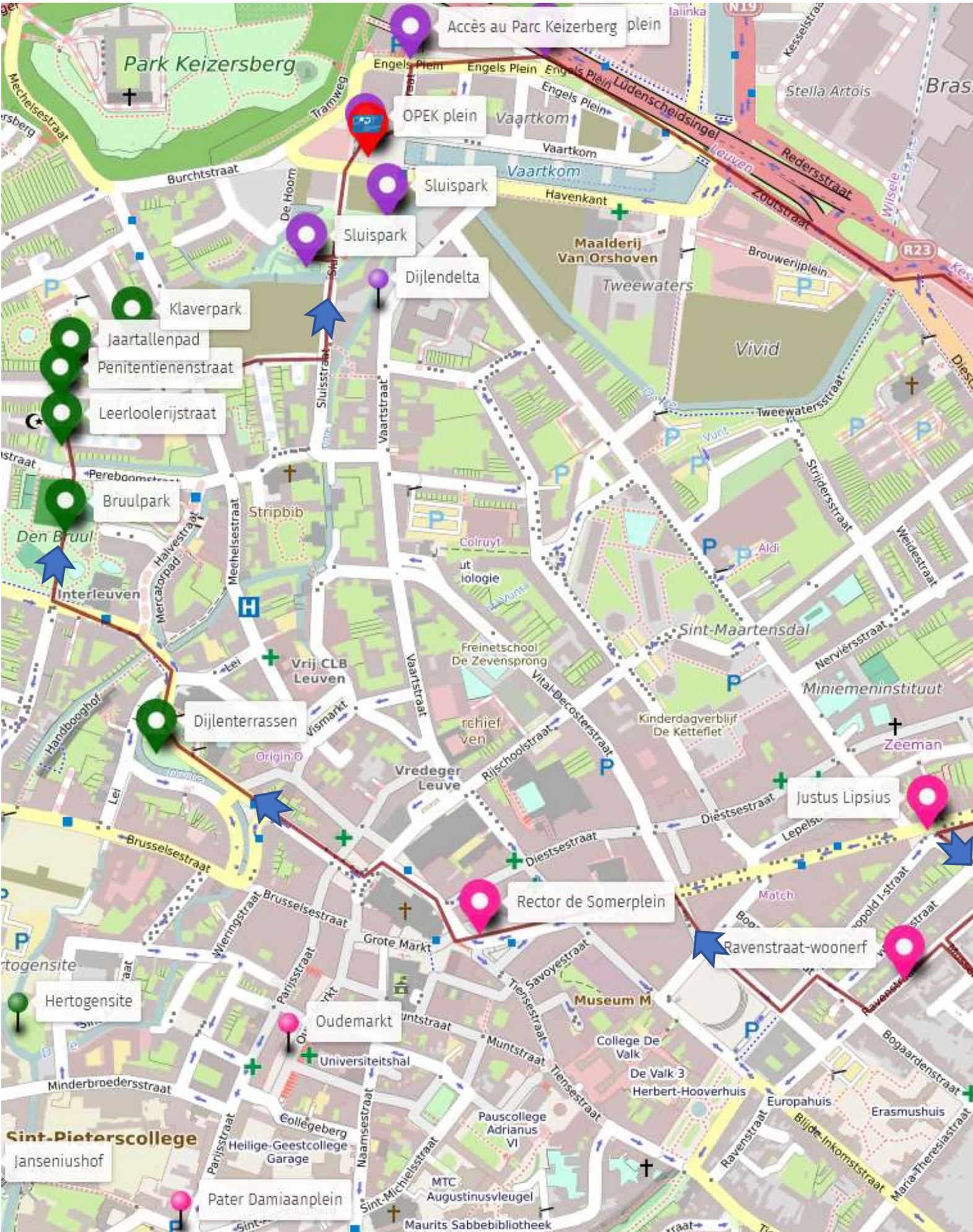


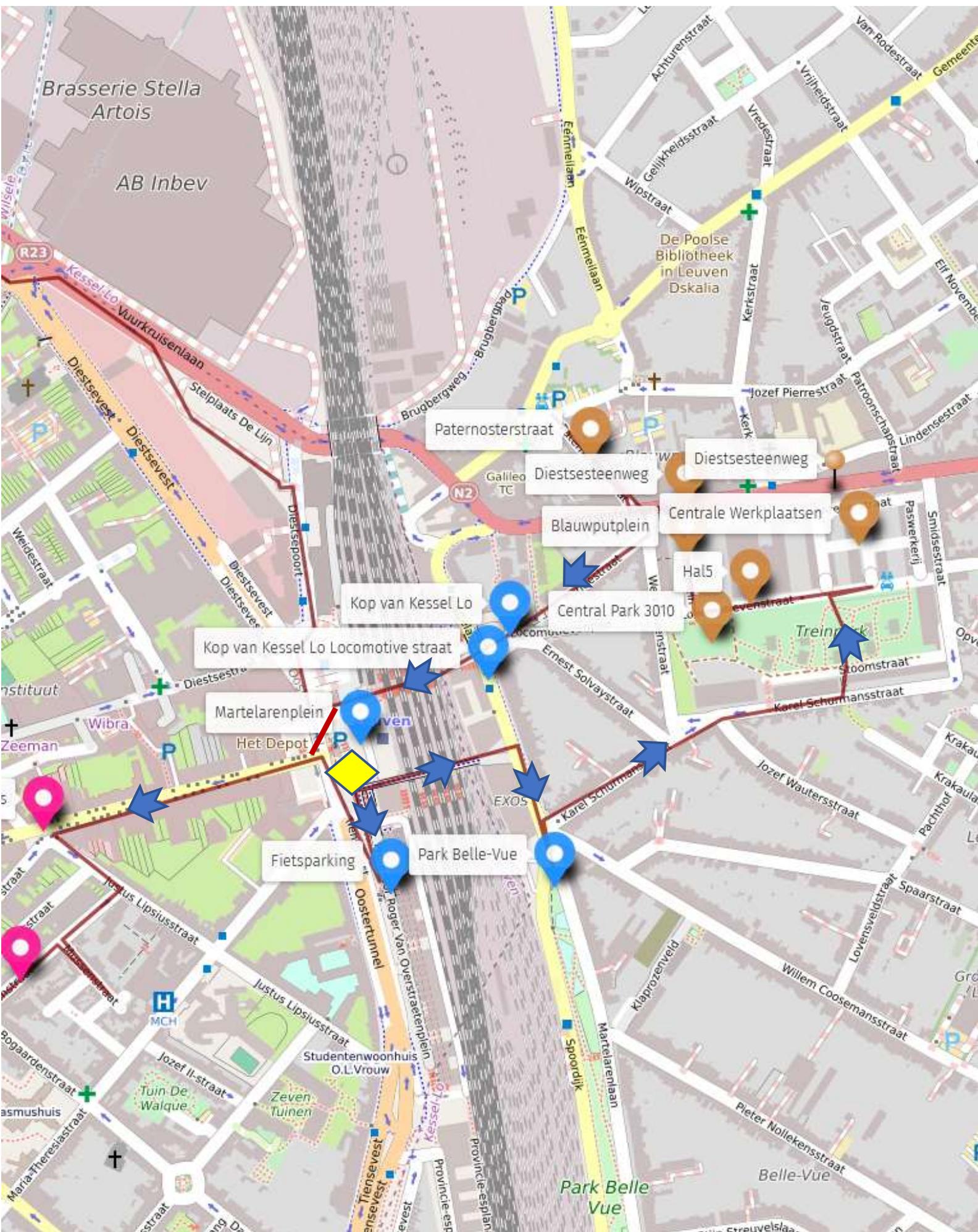
Rue en espace partagé depuis 2016 :

- Suppression des places de parking utilisées par les navetteurs
- Installation de mobilier (table, bancs), de parking vélos et espaces plantés
- Réappropriation par les habitants (fête, jeu, ...)

Retournez à Diestsesteenweg et lancez le deuxième fichier audio

Itinéraire proposé





Lieu d'intérêt repris sur l'itinéraire



Lieu d'intérêt non repris sur l'itinéraire (pour les motivés ou ceux qui se déplacent à vélo)

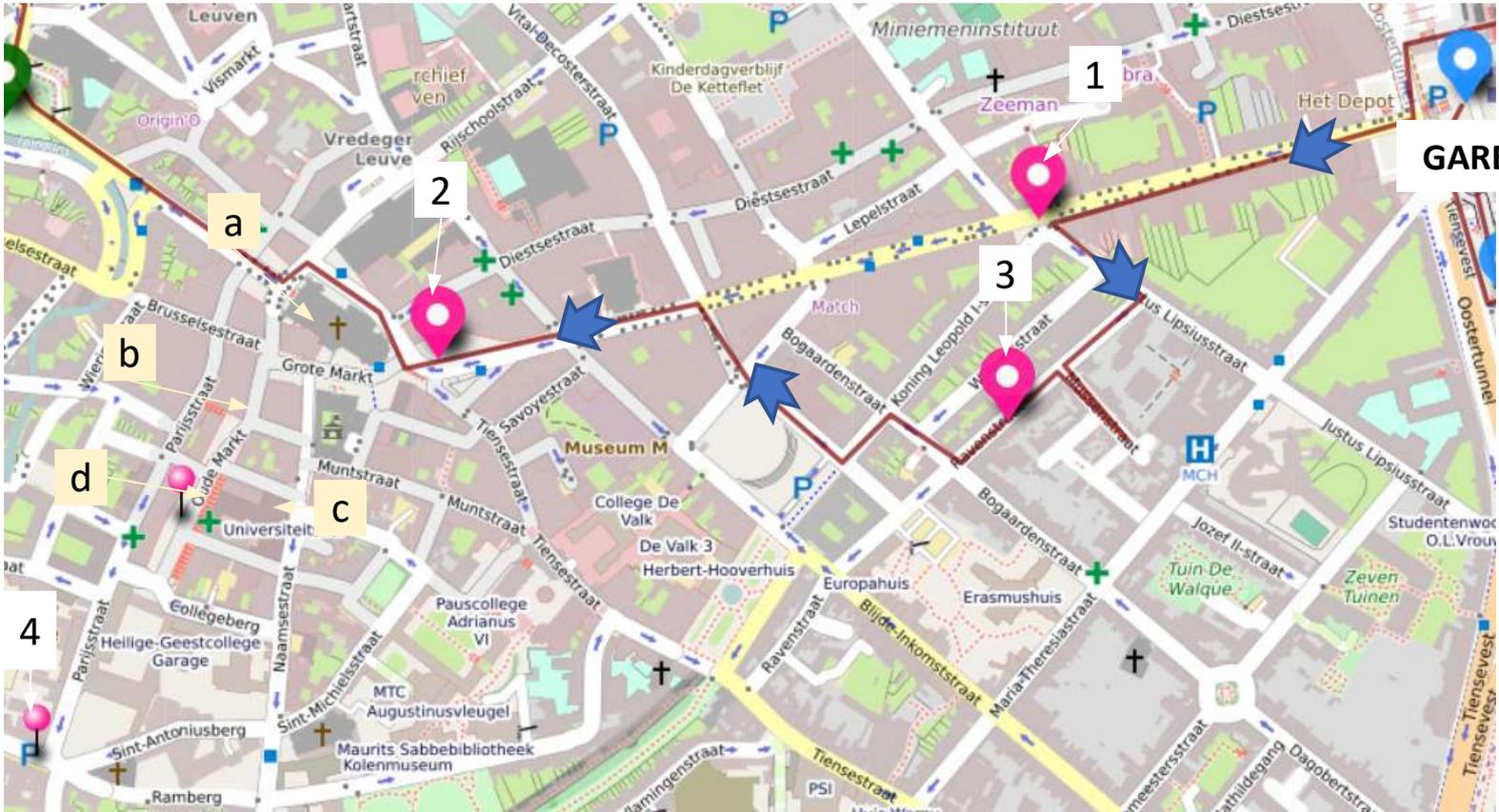


Départ Gare

3. Oud-centrum



L'hypercentre historique de la ville

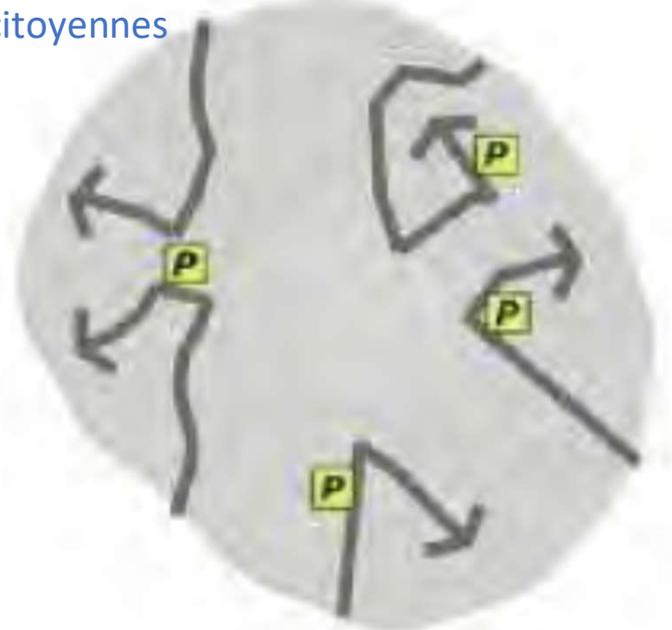


- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| 1. Justus Lipsiusstraat | a. Grote Markt – Grand-Place |
| 2. Rector De Somerplein | b. Stadhuis – Hôtel de Ville |
| 3. Ravenstraat | c. KULeuven |
| 4. Pater Damiaanplein | d. Oude Markt – Vieux Marché |

En août 2016, la Ville de Leuven a adopté son nouveau **plan de mobilité**. Le principe repose sur un système de boucles empêchant la traversée du centre ancien.

Objectif : L'apaisement du centre ville au service de la mobilité pour tous, de l'embellissement du cadre de vie et des initiatives citoyennes

Libérées de l'emprise de la voiture, de nombreux rues, carrefours et places ont pu être aménagés pour favoriser les mobilités alternatives, améliorer la sécurité et la convivialité, requalifier les espaces publics avec - dans certains cas - la participation active des citoyens, le tout dans un contexte patrimonial très prégnant.



3. Oud-centrum Justus Lipsiusplein



Ce croisement, libéré du trafic automobile suite à la mise en œuvre du plan de mobilité (2017-2018), a alors été réaménagé en **placette**.

Des arbres y ont été plantés et des bancs y ont été disposés, invitant à faire une pause dans le parcours entre la gare et le centre ancien de Leuven.

Le **plan de mobilité** est un levier pour le réaménagement d'espaces publics de qualité.

- Réappropriation d'un espace autrefois totalement dédié à la voiture, pour en créer un lieu d'urbanité.
- Valorisation de la fonction principale de séjour.
- Plantation d'arbres dans le cadre de la verdurisation du centre.
- Simplicité et sobriété des aménagements.
- Création de séquences urbaines sur le parcours entre la gare et le centre ancien.

3. Oud-centrum ?

Rector De Somerplein



Avant (Source : ©Grontmij)

De Somerplein est l'**arrêt de transports en commun le plus fréquenté** de la ville après la gare.



Après

Avant son réaménagement, la place était occupée par la circulation automobile et les arrêts de bus. Depuis, seuls les bus et les cyclistes sont autorisés à traverser la place et un vaste espace a été réservé aux piétons.

Un grand parking souterrain pour vélos avec services (réparation, toilettes, location de poussettes...) a été aménagé, surmonté d'un espace d'attente chauffé.

Principes de conception :

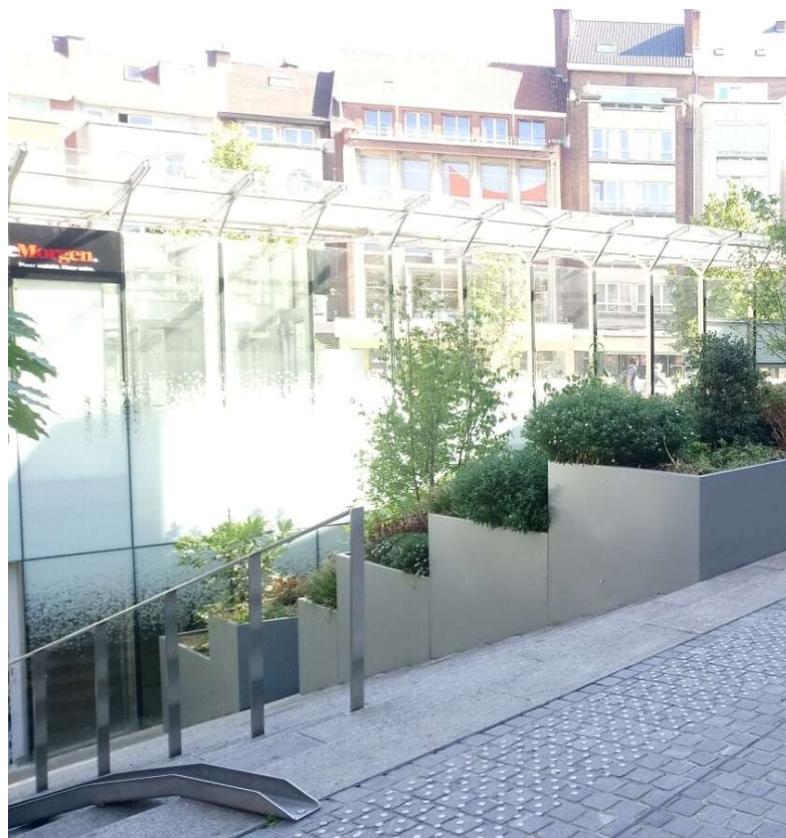
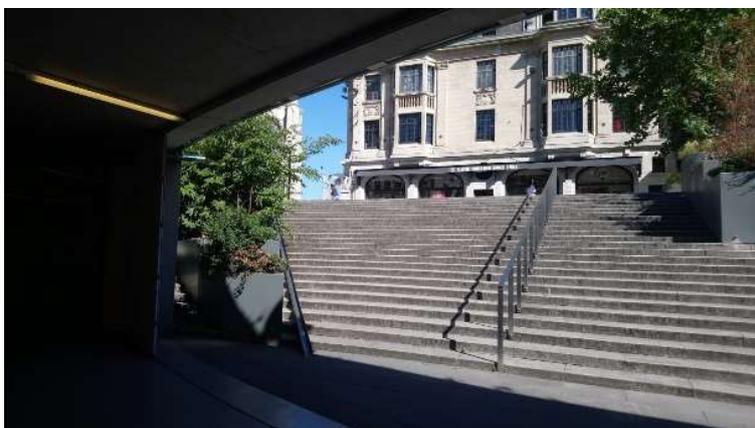
- espace pour les flux de transports en commun (arrêt de bus urbain très fréquenté) ;
- espace pour stationner les nombreux vélos circulant dans la ville ;
- large place accordée aux piétons ;
- volonté de renforcer la fonction résidentielle de la place ;
- Renforcement de l'identité de la place tout en valorisant le cadre patrimonial ;
- éclairage intégré aux bâtiments et participant à sécuriser les lieux ;
- verdurisation...

3. Oud-centrum

Rector De Somerplein

Garage souterrain pour vélos

Le projet s'intègre dans le cadre historique tout en se créant une identité propre. L'aménagement du reste de la place s'articule sur cette intervention centrale.



- Ouvert, avec de grandes surfaces vitrées et une lumière naturelle, afin de renforcer le sentiment de sécurité.
- Escaliers des deux côtés qui se connectent aux zones vitrées, conçus pour que l'on puisse s'y asseoir facilement. Escalier nord en forme d'amphithéâtre.
- Accès cycliste par des gouttières et un plan incliné.
- Services : point de location et de réparation de vélos mais aussi de poussettes, sanitaires publics, casiers.

Pour aller plus loin

<https://dbpubliekeruimte.info/project/rector-de-somerplein-leuven/>

<https://www.swecobelgium.be/fr-be/expertise/urban.habitat/projets/rector-de-somerplein-louvain/>

<https://inventaris.onroerendergoed.be/themas/15092>

https://nl.wikipedia.org/wiki/Rector_De_Somerplein

3. Oud-centrum

Pater Damiaanplein



Lieu d'intérêt non repris sur l'itinéraire

Exemple de croisement de voiries fortement apaisé suite à la mise en œuvre du plan de circulation en 2016. Comme il n'y avait pas de budget pour réaménager immédiatement tous ces espaces, la Ville a initié un partenariat avec un collectif de citoyens (Straten Vol Leuven) pour la réalisation de mobilier temporaire : conception et exécution par le collectif, soutien financier de la Ville et de la province du Brabant flamand.

Jusque-là réservée à la circulation et au stationnement, Damiaanplein a été aménagée à l'été 2016.

Grâce à la présence de trois écoles importantes dans les environs immédiats, cette refonte a été immédiatement une réussite.

Prévu au départ pour 1 an, l'aménagement temporaire est toujours en place et l'aménagement définitif n'est pas encore planifié. Le site a été verdurisé par le placements d'arbres en bacs. Un artiste local et plus de 100 résidents ont créé des œuvres d'art en mosaïque pour décorer les bacs.



Damiaanplein – avant

Damiaanplein – après



2009



2017

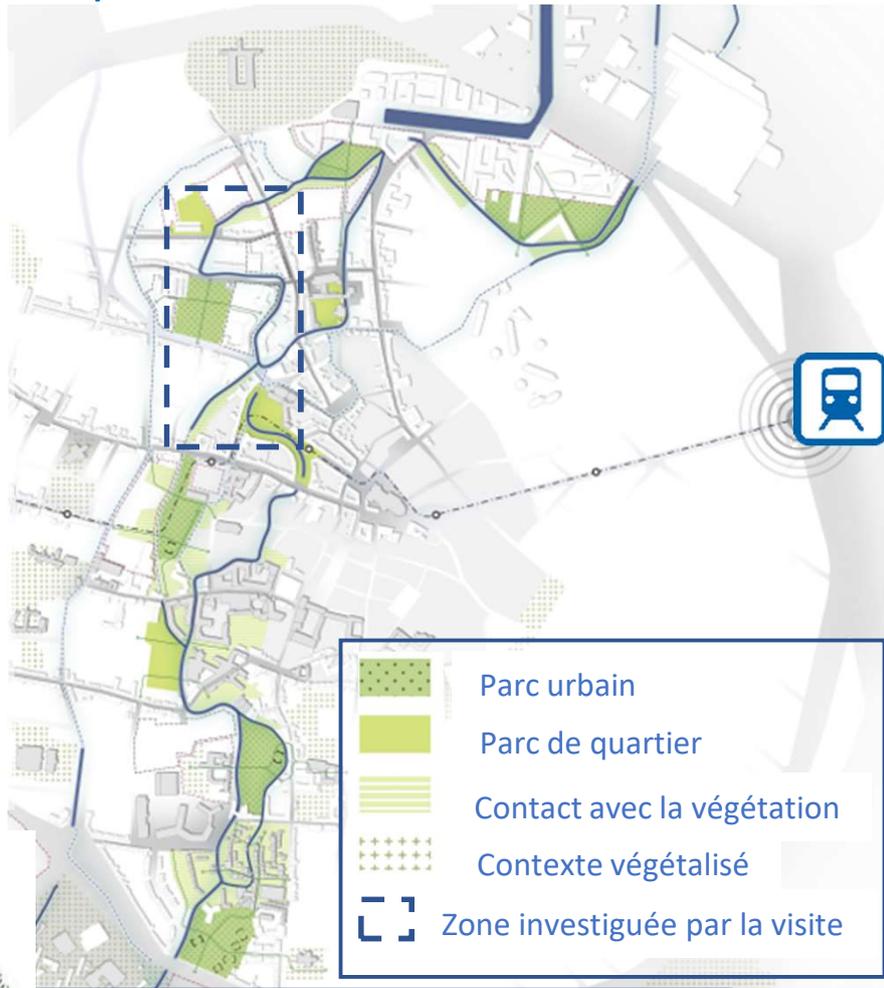
4. Les Terrasses de la Dyle



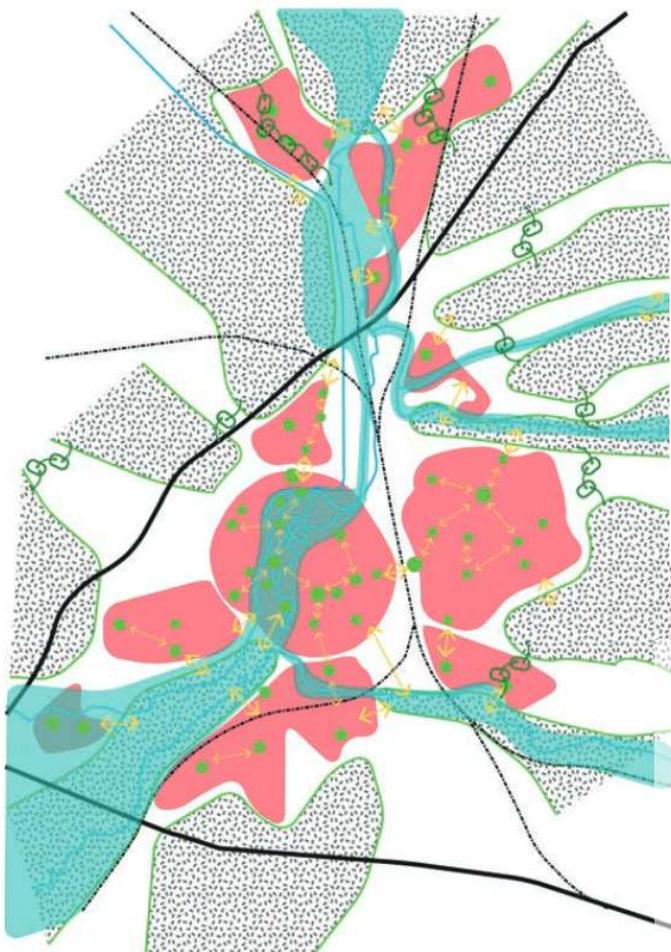
Historiquement, le développement de la ville s'est fait en tournant le dos à la Dyle.

Depuis plusieurs années, la ville tente de remédier à cette situation et de davantage la valoriser dans les différents projets urbains.

Objectif : gérer les inondations, réguler les îlots de chaleurs urbains, et créer des connexions propices à la mobilité douce et au développement de la biodiversité.



- Parc urbain
- Parc de quartier
- Contact avec la végétation
- Contexte végétalisé
- Zone investiguée par la visite



- Noyau d'habitat
- Réseau au sein des noyaux d'habitat
- Extensions vertes
- Vallée humide
- Pas japonais
- Voies lentes

La ville intègre la gestion de la Dyle à l'échelle du bassin versant.

Le campus universitaire d'Aremberg (au sud du centre ville) fait l'objet de conditions à l'urbanisations pour pouvoir servir de bassin de tamponnement. La commune est à la recherche de capacité de tamponnement supplémentaire. Les parties en amont de la Dyle font l'objet de réouverture et de renaturation.

Trame verte et bleue souhaitée sur Leuven et ses environs

4. Les Terrasses de la Dyle



1. Dirk Boutslaan

AVANT :

un espace vert peu fréquenté, quelques beaux arbres, une Dyle 3m plus bas, entre des murs de pierres

LE PROJET :

rendre la Dyle perceptible, préserver les arbres, en créant un lieu de séjour pour les habitants



Réalisation : 2010-2011
Budget : étude 65.000
€HTVA – réalisation
550.000€ HTVA

4. Les Terrasses de la Dyle



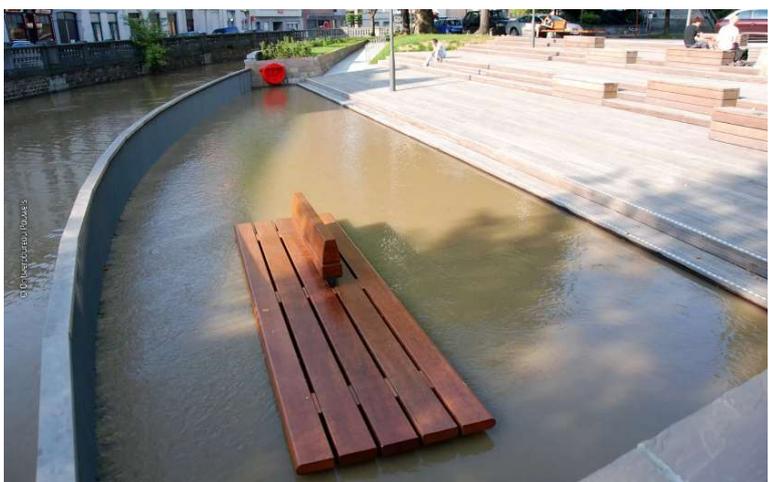
APRES :
un espace fréquenté,
approprié par les
habitants du quartier
(mixité sociale), les
étudiants, les académies
d'art et de musique

A OBSERVER :

Maintien des grands arbres,
végétalisation des murs bordant
la Dyle, végétation dissuasive
pour encadrer les lieux à
sécuriser...

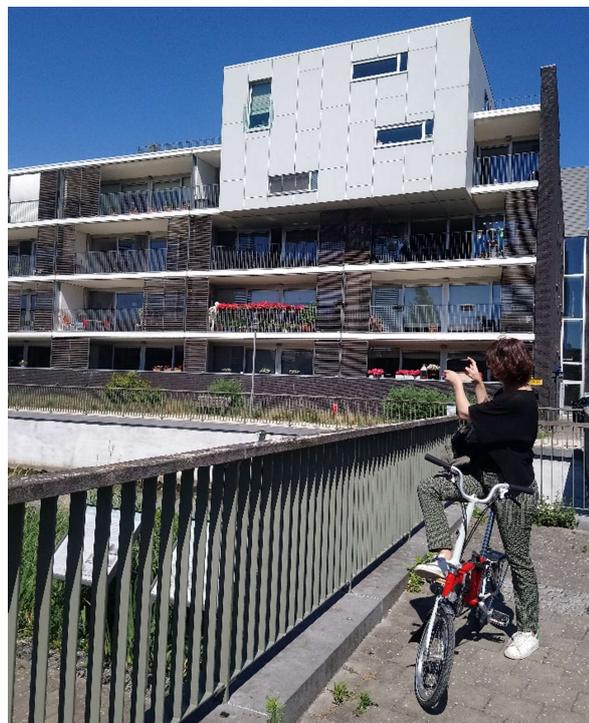
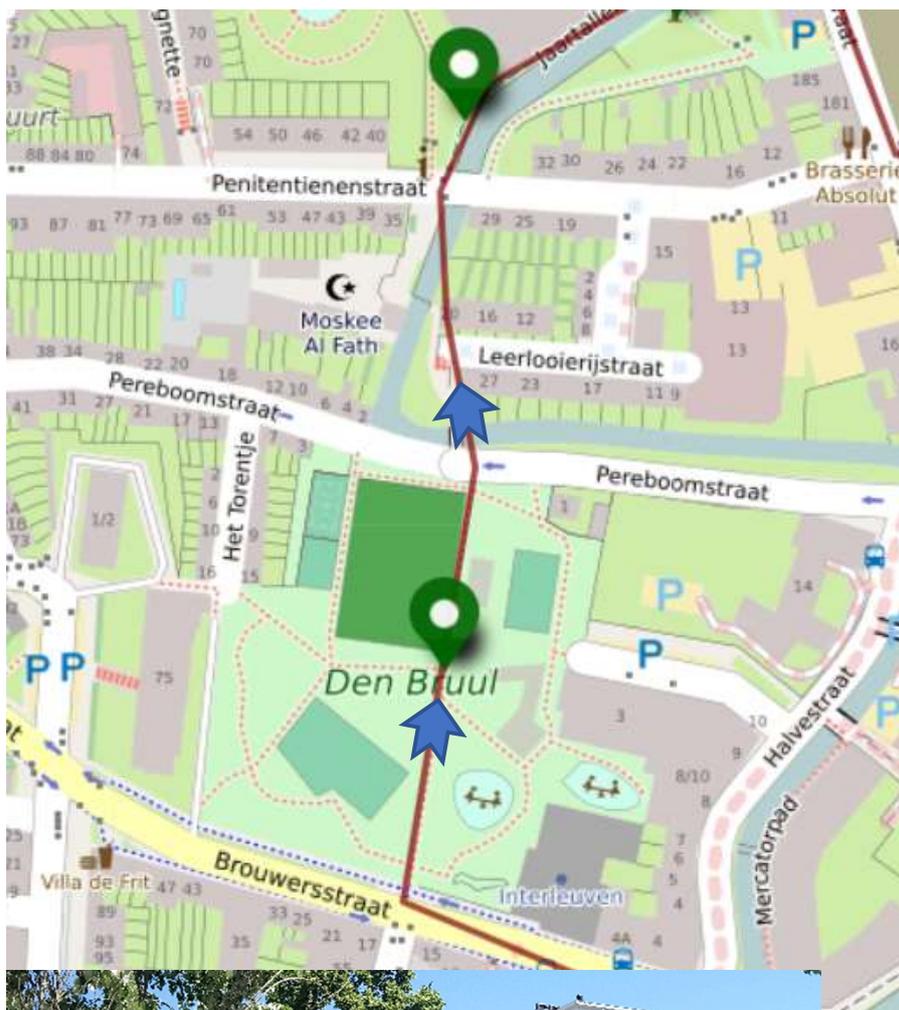
Caractère inondable de la partie
basse : lien avec la rivière et son
rythme

Terrasse en surplomb sur l'autre
rive, organisation de concerts et
festivités



Photos et pour en savoir plus :
<https://dbpubliekeruimte.info/project/dijleterrassen-leuven>

4. Les Terrasses de la Dyle

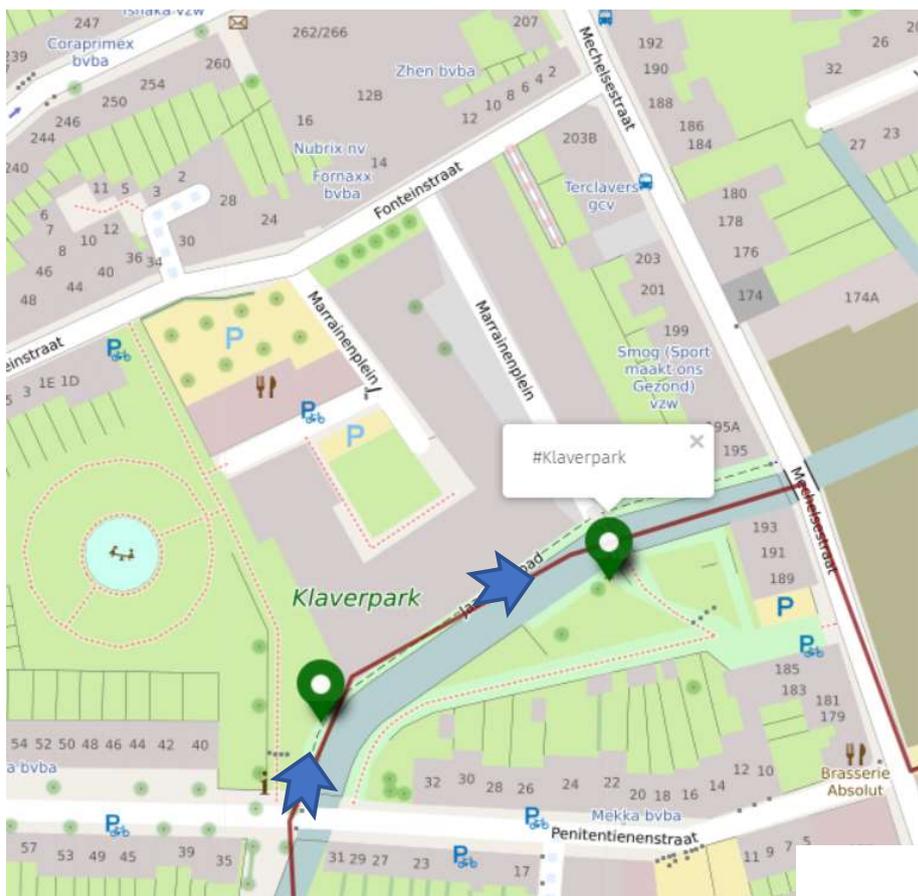


Traverser le Bruulpark et poursuivre le long de la Dyle

A OBSERVER :

Continuité des itinéraires modes doux, passerelles, sentiers végétalisés le long de l'eau : réseau de biodiversité, qualité du paysage urbain, végétation qui « habille » la ville, gestion du cours d'eau dans la ville ...

4. Les Terrasses de la Dyle - Klaverpark



Avant ↑

Ancienne brasserie Terclavers réaménagée en logements : remise de la Dyle à ciel ouvert et pont vers le parc sur l'autre rive

Prolongement d'un sentier modes doux le long de la rivière et continu vers le centre-ville

Aménagements pour abaisser le niveau des berges et ramener un contact avec l'eau, revégétaliser les rives

En savoir plus : <https://dbpubliekeruimte.info/project/klaverpark-leuven/>



5. Vaartkom



1. De vistrap
 2. Sluispark
 3. OPEKplein
 4. Accès au park Keizersberg
 5. Engelsplein
- a. Dijlendelta
 - b. De Hoorn
 - c. De Smidse
 - d. De waterfront

5. Vaartkom

AVANT :

Le Vaartkom est une zone de 30 ha construite au bout du canal de la Dijle, exploitée jusqu'à la fin du XXème. C'était un nœud important pour le transfert des marchandises.

En 2003, le **déménagement des activités d'Inbev** nécessite la reconversion du Vaartkom



Avant ↑

PROJET :

Construction d'un nouveau quartier mixte ouvert à la présence de l'eau : immeubles à appartements (dont des sociaux) et maisons mitoyennes, la « food court » dans l'ancienne forge (De Smidse), bureaux « De Hoorn », ...



Réalisation : à partir de 2007
Budget étude: 6 377 147 € htva

Budget travaux : 81.000.000 € htva

Pour aller plus loin:

<https://dbpubliekeruimte.info/project/centrale-werkplaatsen/>



5. Vaartkom



© Denis de Smet

AVANT



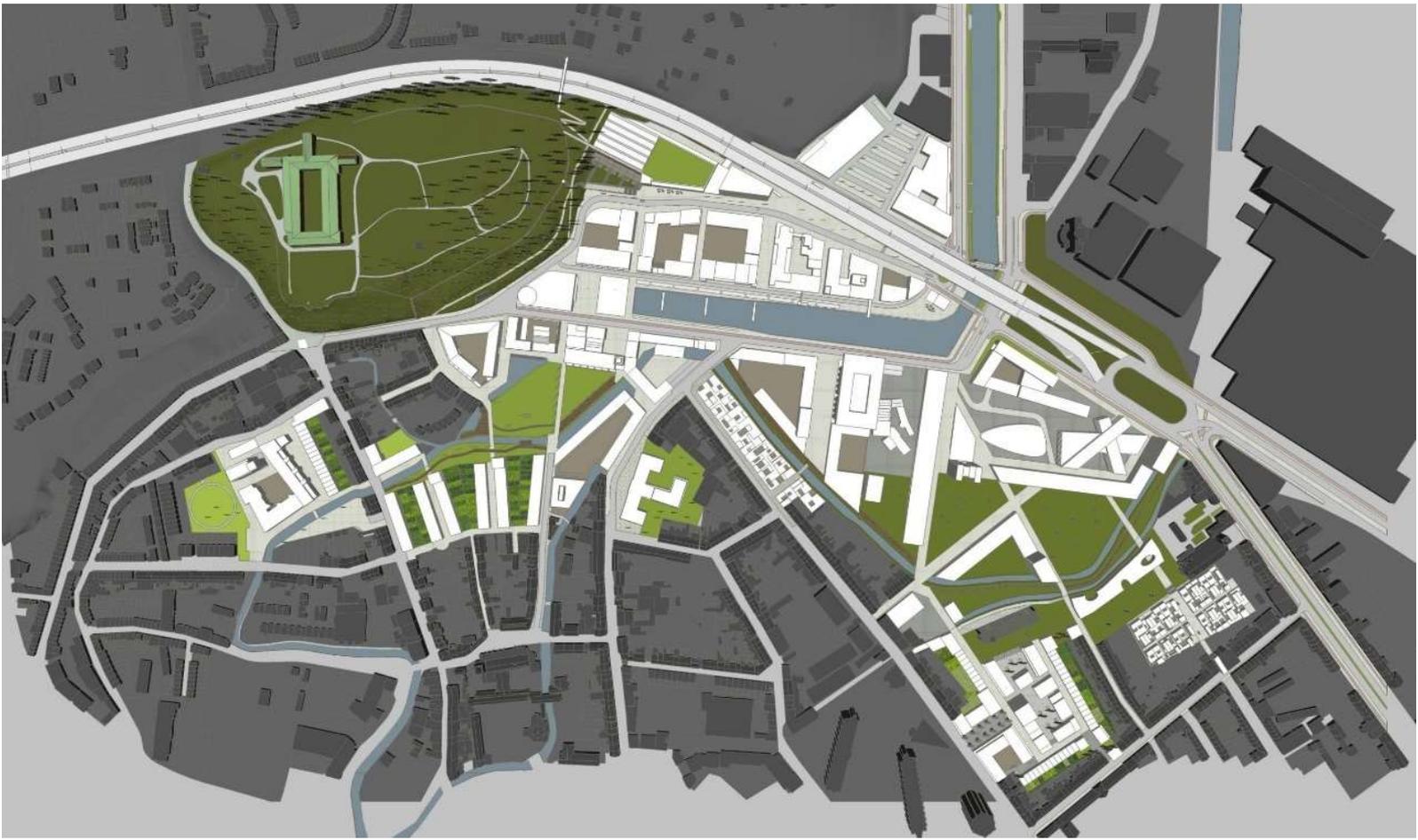
APRÈS



© Denis de Smet

5. Vaartkom

Master plan



Le bureau BUUR a été à la manœuvre du Masterplan du Vaartkom dont l'objectif était de valoriser les terrains d'Inbev. La ville de Louvain, représentée dans le comité de pilotage, a pu gérer la bonne réalisation du Masterplan via des charges d'urbanisme.

Sur la base de ce Masterplan, qui a été validé par Inbev et la Ville de Louvain, Inbev a vendu ses terrains à plusieurs promoteurs privés

Le Masterplan de Vaartkom propose un vaste projet de réaménagement prévoyant une augmentation considérable du nombre de logements et d'espaces publics construits autour du canal et de la Dyle.

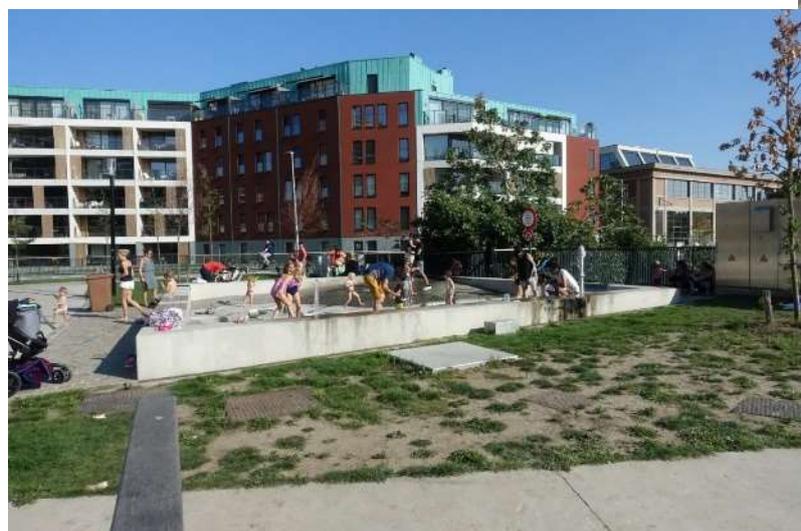
5. Vaartkom

A observer !

Vaartkom-West, cœur vert d'un nouveau quartier résidentiel. Les deux branches de la Dyle ont été remises à ciel ouvert et la Sluisstraat a été coupée pour le trafic motorisé.



Sluispark est un parc public. En 2008, la Ville a acheté plusieurs bâtiments vides pour réaliser ce parc. La Dijle a été réouverte et un nouveau chemin de liaison pour les piétons et les cyclistes a été réalisé le long de la rivière, reliant directement le Vaartkom au centre-ville.



- Aujourd'hui, il n'y a plus de trafic sur la rive nord et beaucoup moins de trafic sur la rive sud, ce qui améliore la qualité de vie des nouveaux développements résidentiels.
- Des activités sportives se déroulent régulièrement le long et dans le canal. Les larges pistes cyclables et pédestres sont le point d'arrivée ou de départ de nombreuses épreuves cyclistes et courses à pied.



5. Vaartkom

A observer !

- Le **Waterfront**, un des concepts majeur du Master plan, anime et relie 3 zones urbaines : Engels Plein - Vaartkom Ouest et Vaartkom Est.
- La réorganisation du trafic motorisé : un deuxième pont crée un accès direct à la Engels Plein depuis la Place Artois.



- Engelsplein, à la base uniquement utilisée comme parking, s'est transformée en une nouvelle destination pour le commerces de détail à grande échelle (supermarchés et les magasins de meubles).



Défis wooclap

Si vous n'avez pas d'accès à internet lors de la visite, vous trouverez la liste des questions pour les défis wooclap ci-dessous. Pensez à les encoder sur wooclap (<https://www.wooclap.com>) dès votre retour au bureau. Pour plus d'informations référez-vous aux consignes située au début du roadbook.

| | Question | Réponse |
|---|---|--|
| 1 | Quelle est la densité du quartier de la gare ? | A. Moins de 30 habitants à l'hectare B. De 30 à 60 habitants à l'hectare C. De 60 à 80 habitants à l'hectare D. Plus de 80 habitants à l'hectare |
| 2 | Classez, selon vous, par ordre de priorité, le mode de déplacement que l'aménagement actuel du Park Belle-vue privilégie. | A. L'automobiliste B. L'utilisateur des transports en commun (bus) C. Le cycliste D. Le piéton E. Le PMR |
| 3 | Quelle est la densité du quartier « Centrale Werkplaatsen » ? | A. Moins de 30 habitants à l'hectare B. De 30 à 60 habitants à l'hectare C. De 60 à 80 habitants à l'hectare D. Plus de 80 habitants à l'hectare |
| 4 | Dans Paternosterstraat, donnez, selon vous, le degré d'importance de chacune de ces fonctions privilégiées de l'espace public. Il peut être identique pour plusieurs fonctions. | A. La fonction de séjour (s'asseoir, se poser, s'installer) B. La fonction de bien-être (ce qui se rapporte au confort, au travers, par ex. d'un mobilier adapté, la propreté) C. La fonction de convivialité (la place du facteur humain, incitation aux échanges, au dialogue) D. La fonction de sécurité/sûreté (impression de danger contrôlé) E. La fonction culturelle (repères patrimoniaux, paysagers, historiques et symboliques) |
| 5 | Quelle est la densité du quartier « Centre Historique » ? | A. Moins de 30 habitants à l'hectare B. De 30 à 60 habitants à l'hectare C. De 60 à 80 habitants à l'hectare D. Plus de 80 habitants à l'hectare |

Défis wooclap

| | Question | Réponse |
|---|---|---|
| 6 | Observez où sont garés la majorité des vélos sur la Rector de Sommerplein et indiquez cet endroit sur l'image |  |
| 7 | Quelle est la densité du quartier « Vallée de la Dyle » ? | A. Moins de 30 habitants à l'hectare B. De 30 à 60 habitants à l'hectare C. De 60 à 80 habitants à l'hectare D. Plus de 80 habitants à l'hectare |
| 8 | Donnez, selon vous, le degré d'importance du rapport à la nature et à l'écologie qui a guidé l'aménagement actuel de l'espace public Klaverpark. Il peut être identique pour plusieurs points : | A. La végétation B. Les éléments liés à l'eau C. Les éléments à prendre en compte pour assurer la qualité de l'air D. Les éléments à prendre en compte pour profiter/se protéger du soleil |
| 9 | Quelle est la densité du quartier « Vartkom » ? | A. Moins de 30 habitants à l'hectare B. De 30 à 60 habitants à l'hectare C. De 60 à 80 habitants à l'hectare D. Plus de 80 habitants à l'hectare |