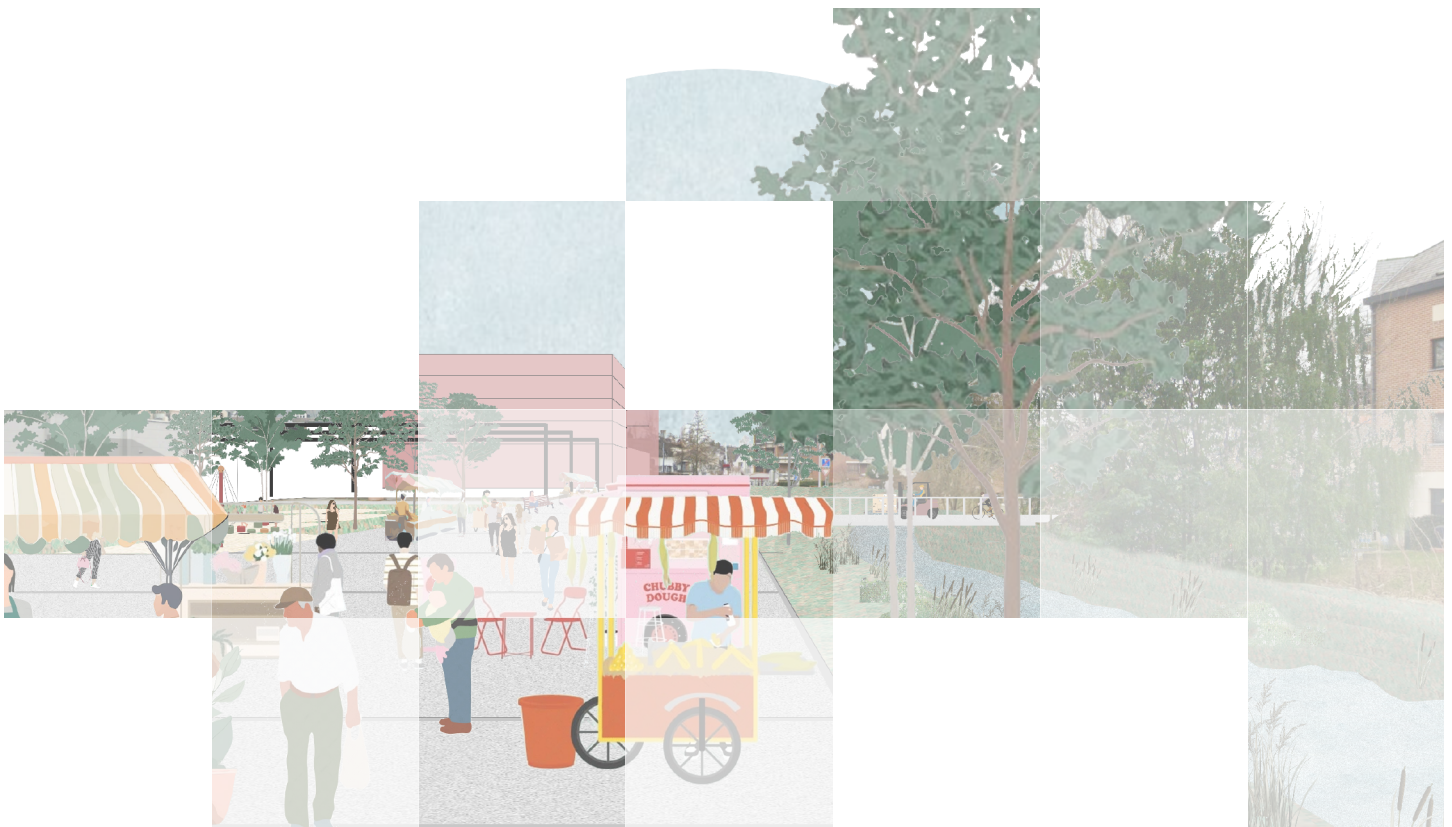


# Le Douaire en transition

Vision pour 2050



Julien Mottequin

PROMOTEUR.RICES  
Guillaume Vanneste  
Nathanaëlle Baes-Cantillon

# Un grand territoire

Dans le cadre de ce mémoire de fin d'étude, un site nous était proposé : la vallée de la Dyle. Mon premier réflexe face à ce vaste territoire a été de m'intéresser à son histoire, à la manière avec laquelle il s'était construit, développé afin de dégager des potentiels enjeux, des premières causes de projets.

Au cours de mes recherches, j'ai pu identifier deux grandes phases qui caractérisaient le développement de ce grand territoire.

Ainsi, il y a eu dans un premier temps la vallée de la Dyle comme territoire industriel. Cette première phase de développement, résultant notamment de la présence de la Dyle et du développement des infrastructures ferroviaires dans le fond de vallée, a débuté à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

À Court-Saint-Etienne, il y a eu les usines Henriot dont les activités ont commencé aux alentours de 1860 et se sont terminées en 1984. Ces usines de métallurgie employaient plusieurs milliers d'ouvriers, et une partie d'entre eux s'est installée dans la région, contribuant ainsi au développement de la vallée. Au même moment, les filatures Van Hoegaarden-Boonen à Mousty employaient un petit millier d'ouvrier pendant que c'étaient les tanneries et les usines de cheminot qui dynamisaient la ville d'Ottignies.

Dans un second temps, il y a eu la vallée de la Dyle comme territoire de la métropole bruxelloise. Cette deuxième phase résulte entre autres du développement des connexions automobiles et ferroviaires ainsi que de l'essor de la voiture et a débuté dans les années 60-70. Tout cela a permis de faciliter les liens entre la ville de Bruxelles et les entités urbaines situées dans une périphérie plus ou moins proche de la capitale. A ce moment-là, il y a également un décongestionnement des grandes villes et ce, au profit de leur périphéries verte. Les urbains se répandent donc dans les campagnes mais en restant suffisamment proches de leurs lieux de travaux que constituent les grandes villes. Le brabant wallon constitue donc en quelque sorte l'endroit idéal, à proximité de Bruxelles et offrant un cadre de vie qualitatif pour plusieurs raisons, notamment en raison de son environnement naturel composé de paysages alternant entre massifs boisés et campagne.

Mes premières envies pour ce mémoire de fin d'études étaient plutôt occupées par l'idée de rénover un ancien édifice industriel. Toutefois, avec cette première étape de recherche, j'ai eu l'occasion de me rendre compte qu'il existait un patrimoine moins considéré, plus récent et pourtant déjà obsolète. Ce patrimoine auquel je fais référence est celui des grandes boîtes datant de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle. Ces grandes boîtes, ce sont les hangars, les supermarchés, les centres commerciaux. Des édifices n'ayant, à première vue, que peu de qualités architecturales mais qui méritent malgré tout l'attention d'un architecte. En effet, ce sont des sites généralement assez grands en termes de superficie et pouvant être transformés pour accueillir des programmes différents de ceux initialement présents. Face à l'objectif de zéro artificialisation nette que s'est fixé la Wallonie pour 2050, réutiliser de tels bâtiments serait une première stratégie à mettre en œuvre pour rendre plus concret cet objectif. Ce sont aussi des sites déjà bâtis desquels il est possible d'extraire certains matériaux afin de les réemployer et d'ainsi diminuer notre impact sur l'environnement lié à l'extraction de ressources. Au-delà de ça, il y a également des enjeux qui relèvent plutôt de nos modes de consommation et de déplacement. La popularisation de l'usage de la voiture a grandement transformé nos habitudes et je pense qu'il convient, dans nos projets d'architecture, de prôner des solutions qui favorisent des modes de vie plus durables et responsables. En tant qu'architectes, nous avons ainsi le devoir d'imaginer de nouveaux usages, de nouvelles manières de vivre et d'habiter, en repensant les espaces existants pour qu'ils répondent mieux aux besoins actuels et futurs de la société.

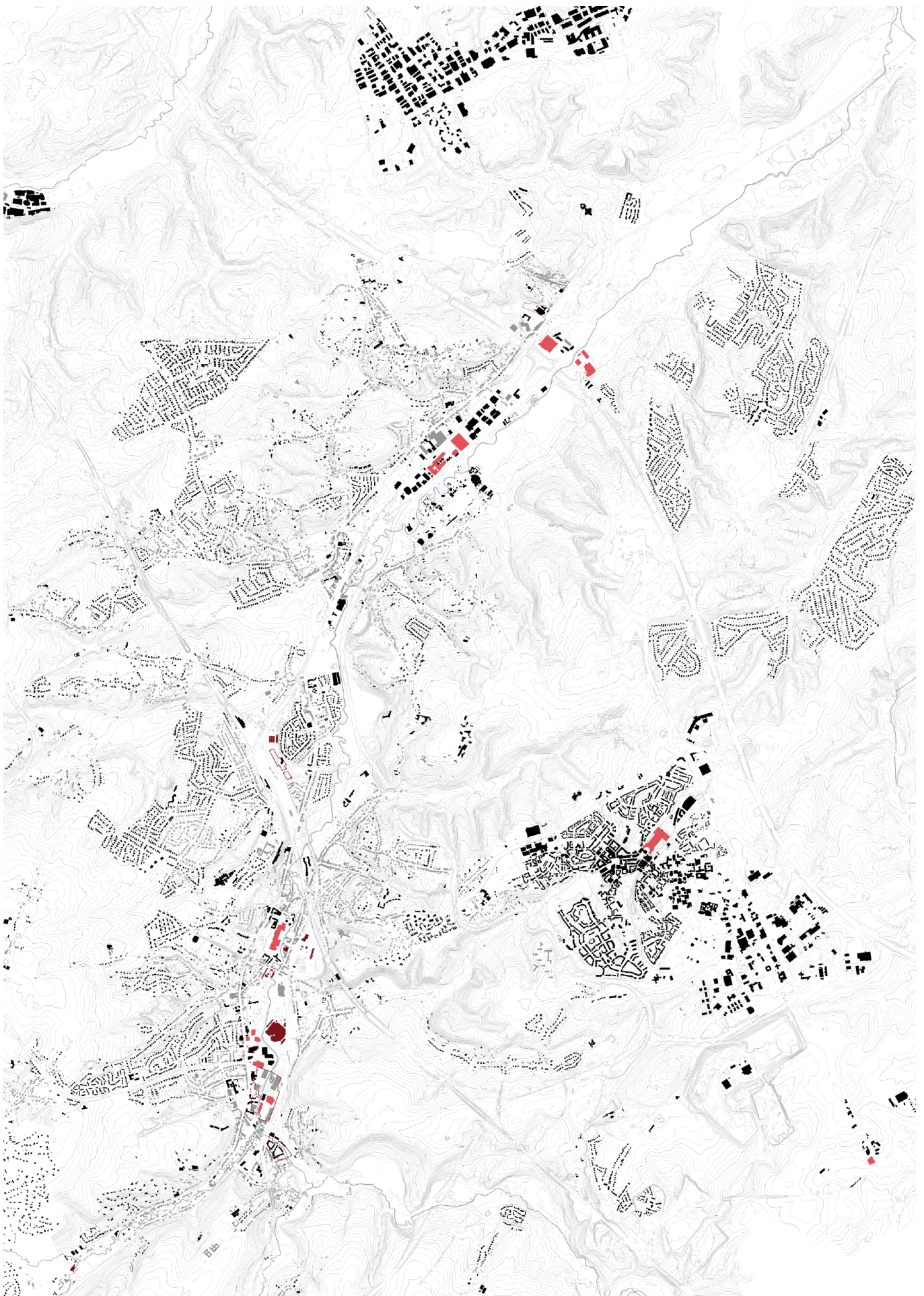


Fig 1: Palimpseste du territoire d'intérêt

# Une ville

L'idée de zoomer sur la ville d'Ottignies découle de plusieurs constats que j'ai pu faire. Tout d'abord, cette ville occupe une place importante dans le brabant wallon, notamment par le fait qu'elle accueille en son sein la plus importante clinique du territoire. La gare d'Ottignies est également la première gare wallonne en termes de fréquentation journalière et bénéficie d'excellentes connexions ferroviaires avec les villes de Bruxelles, Leuven, Charleroi et Namur. Ottignies constitue dès lors un pôle important par rapport aux questions de mobilité, de santé mais également d'emploi car la clinique Saint-Pierre est un employeur important dans le territoire. Ottignies accueille également en son centre le centre commercial du Douaire qui constitue un pôle de commerces assez important pour les environs.

Toutefois, la ville d'Ottignies se caractérise par une série de défis, une série d'enjeux qui constituent de véritables leviers pour un projet. Dans un premier temps, Ottignies est une ville qui a davantage été construite pour se déplacer en voiture que pour se déplacer à pied. La place prise par la voiture et les aménagements qui y sont liés est ainsi prépondérante et il ne s'observe que peu d'espaces véritablement destinés aux piétons, hormis des trottoirs ou des petites venelles entre deux jardins. Cette ville manque ainsi cruellement d'espaces publics agréables

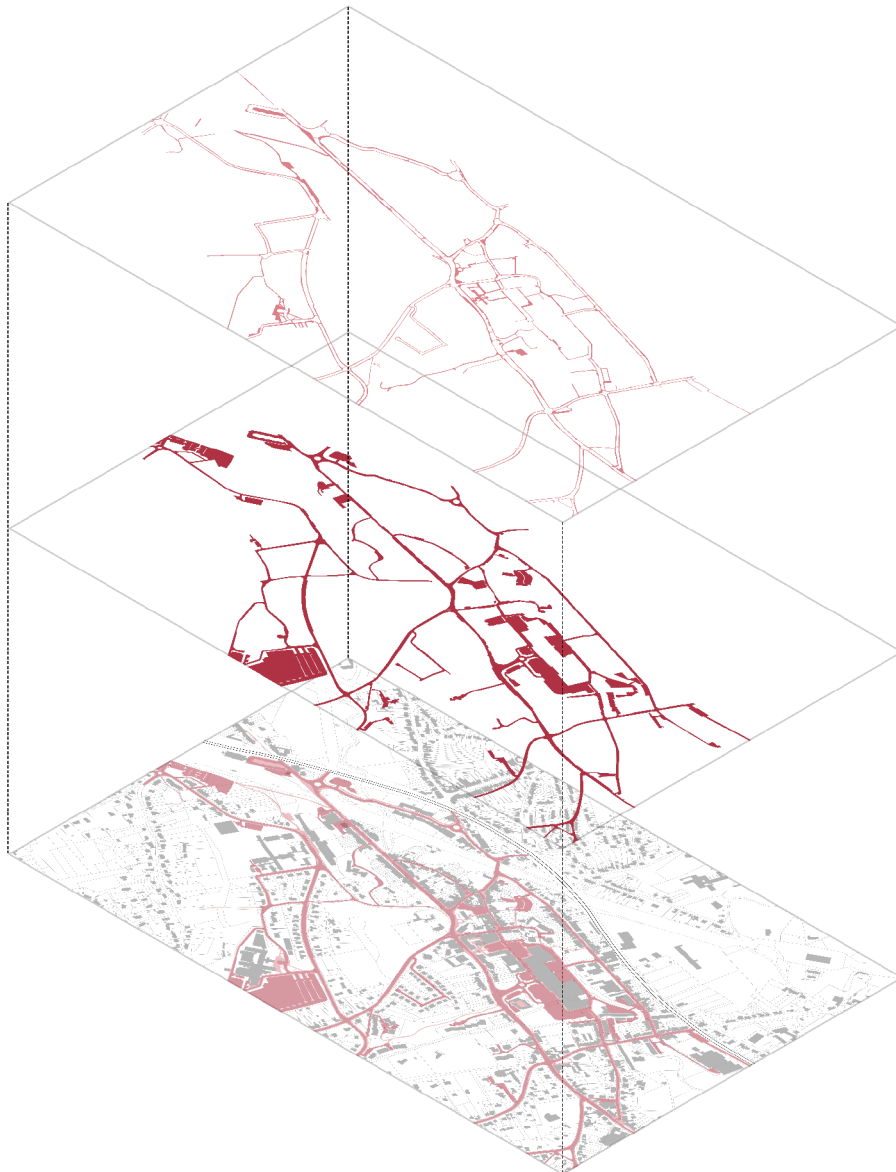


Fig 2: Axonométrie éclatée comparant la place de la voiture avec celle des piétons

Cette ville se caractérise également par la forte imperméabilisation de ses sols (voir figure 3). Ce phénomène, très présent le long de la Dyle, est problématique par rapport à deux points distincts. D'une part, la Dyle se retrouve invisibilisée, ce qui ne permet pas à la ville de tirer parti de tous les aspects bénéfiques que permet la présence d'un court d'eau dans une ville. D'autre part, elle n'a que peu d'espace et c'est ainsi un facteur de risque vis-à-vis des inondations.

Par ailleurs, Ottignies n'affiche qu'une faible densité d'espaces verts ainsi qu'une faible densité de logements, notamment au centre. Cette faible densité s'explique par la présence d'un mastodonte, d'une grande boîte qu'est le centre commercial du Douaire. De par la ceinture de parking qui l'entoure, le Douaire agit comme un véritable objet bouchon dans la ville d'Ottignies et empêche la ville de se doter d'un centre-ville vraiment agréable pour les piétons.

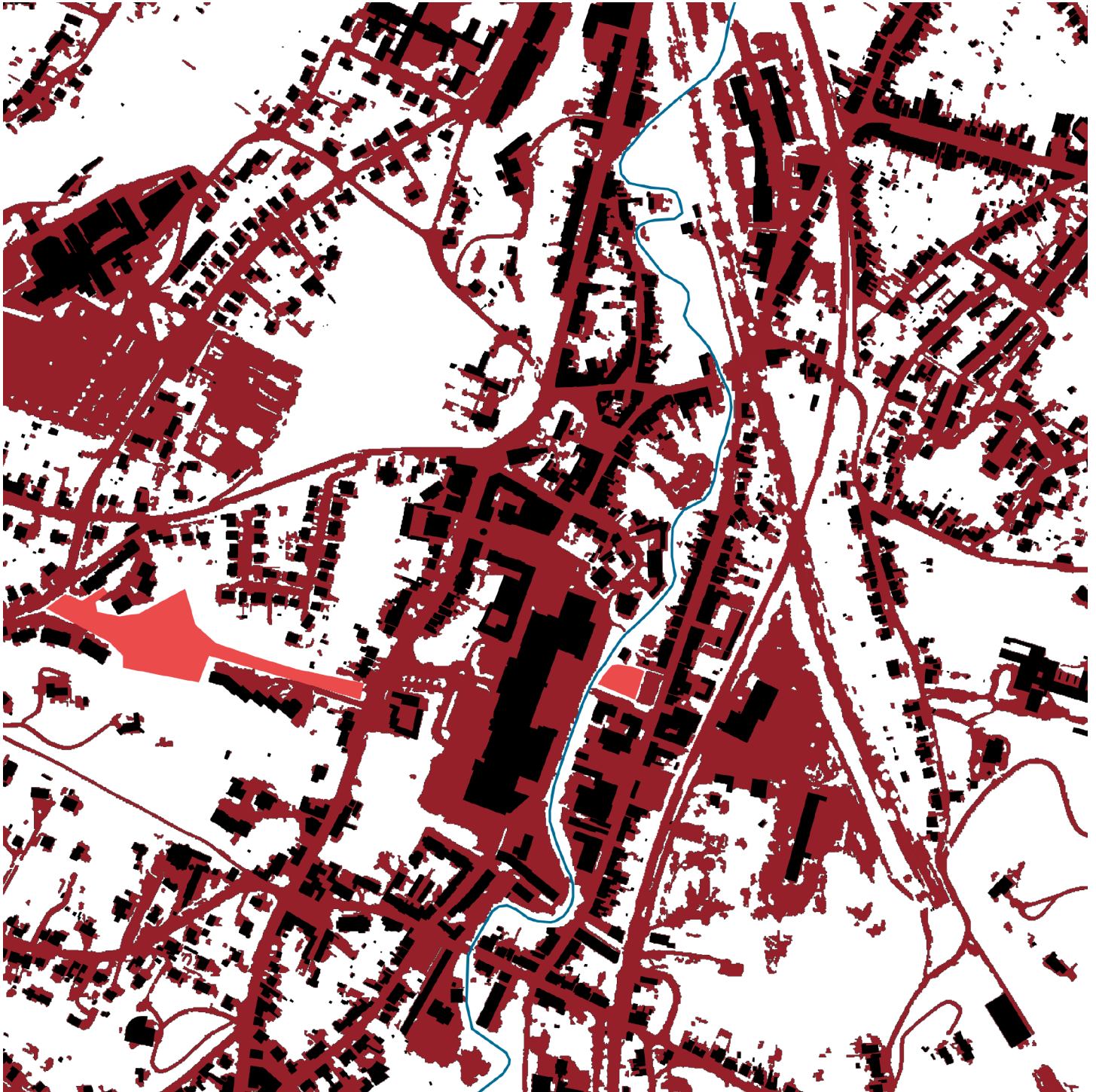


Fig 3 : Sols imperméabilisés

# Un centre commercial transformé

Le projet propose donc de transformer ce centre commercial dans l'objectif de fournir des premiers éléments de réponses aux questions posées par le territoire concernant la valorisation d'un patrimoine peu considéré mais aussi celles concernant les modes de déplacement et de consommation qu'il est impératif de revoir à l'aune des problématiques actuelles. A travers ce projet, l'idée est également de répondre aux différentes questions plus locales qui existent à Ottignies.

Via une série de stratégies couvrant différentes échelles, le projet propose de transformer le centre commercial mais également de requalifier les abords de celui-ci. Etant donné l'ampleur de toute l'intervention, un phasage des opérations a été réalisé dans le but de poser dans un premier temps les fondamentaux qui permettront au processus de projet de se poursuivre.

Trois phases sont ainsi définies. La première phase a comme ambition d'apaiser les abords du centre commercial en limitant les flux de voitures et en requalifiant certains parkings. La deuxième phase a comme principal objectif de venir hybrider les programmes sur le site via notamment un processus de densification. La troisième et dernière phase vient consolider les premières interventions via la pérennisation des différents aménagements réalisés lors de la première phase. Le parc de la ferme est notamment réalisé de même que les aménagements pour ancrer davantage le grand quai de la Dyle dans le site.



Fig 4 : Plan de la trame paysagère

## Phase 1 : Apaisement

## Phase 2 : Hybridation

## Phase 3 : Consolidation

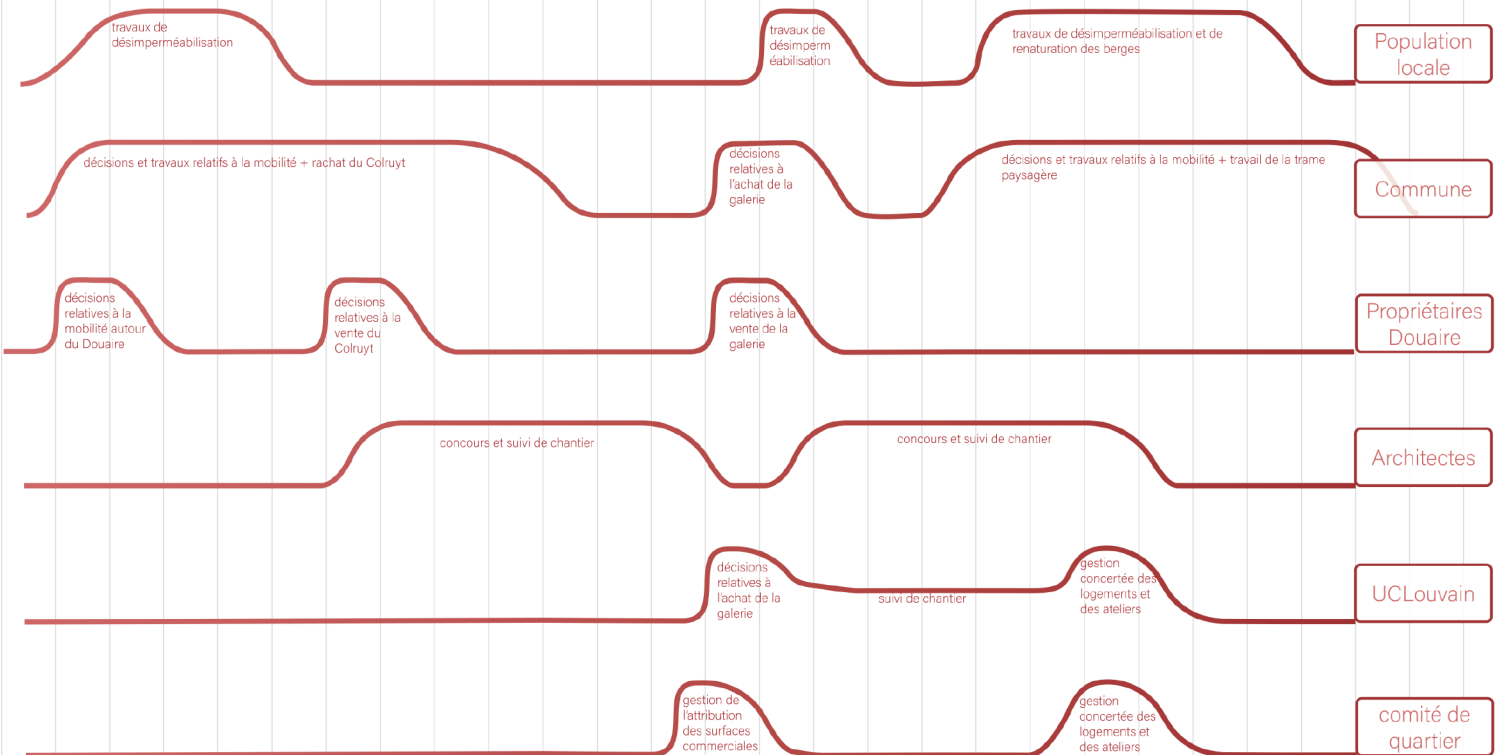
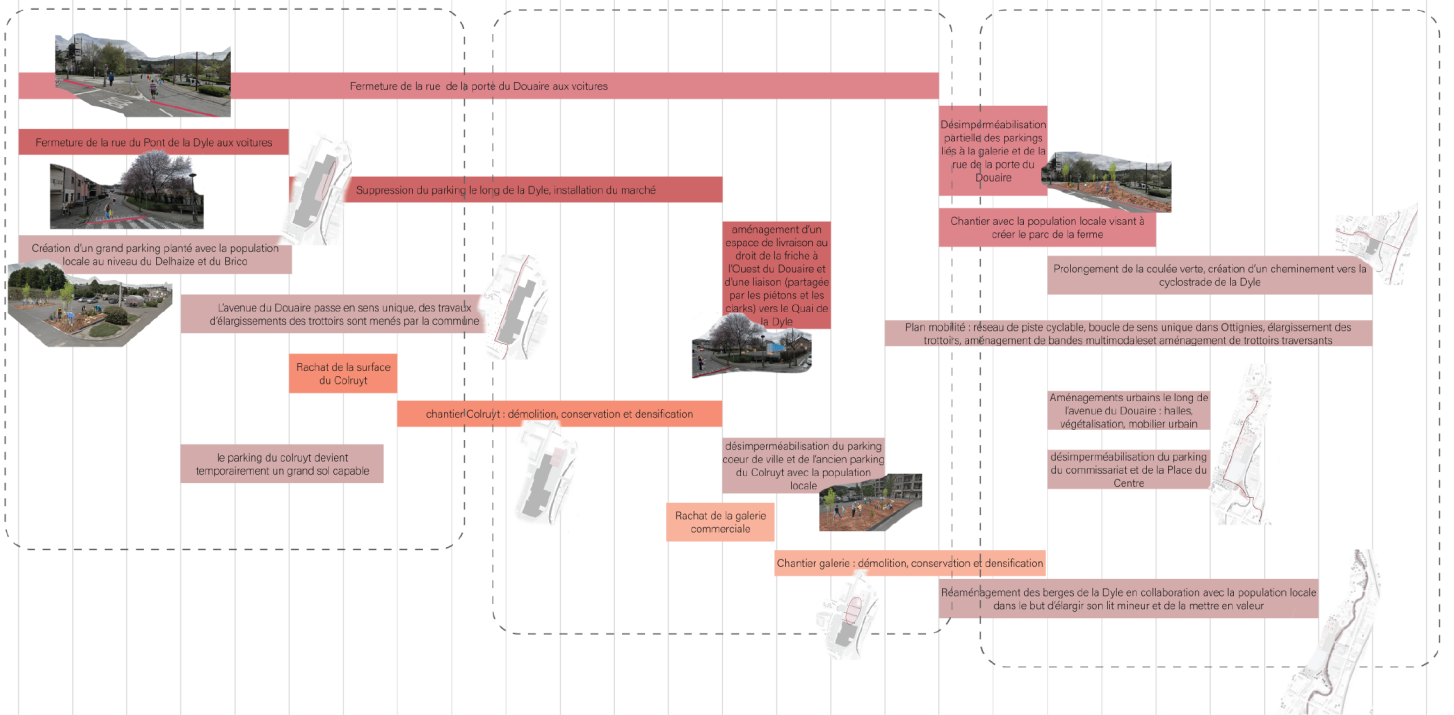


Fig 5 : Phasage des opérations

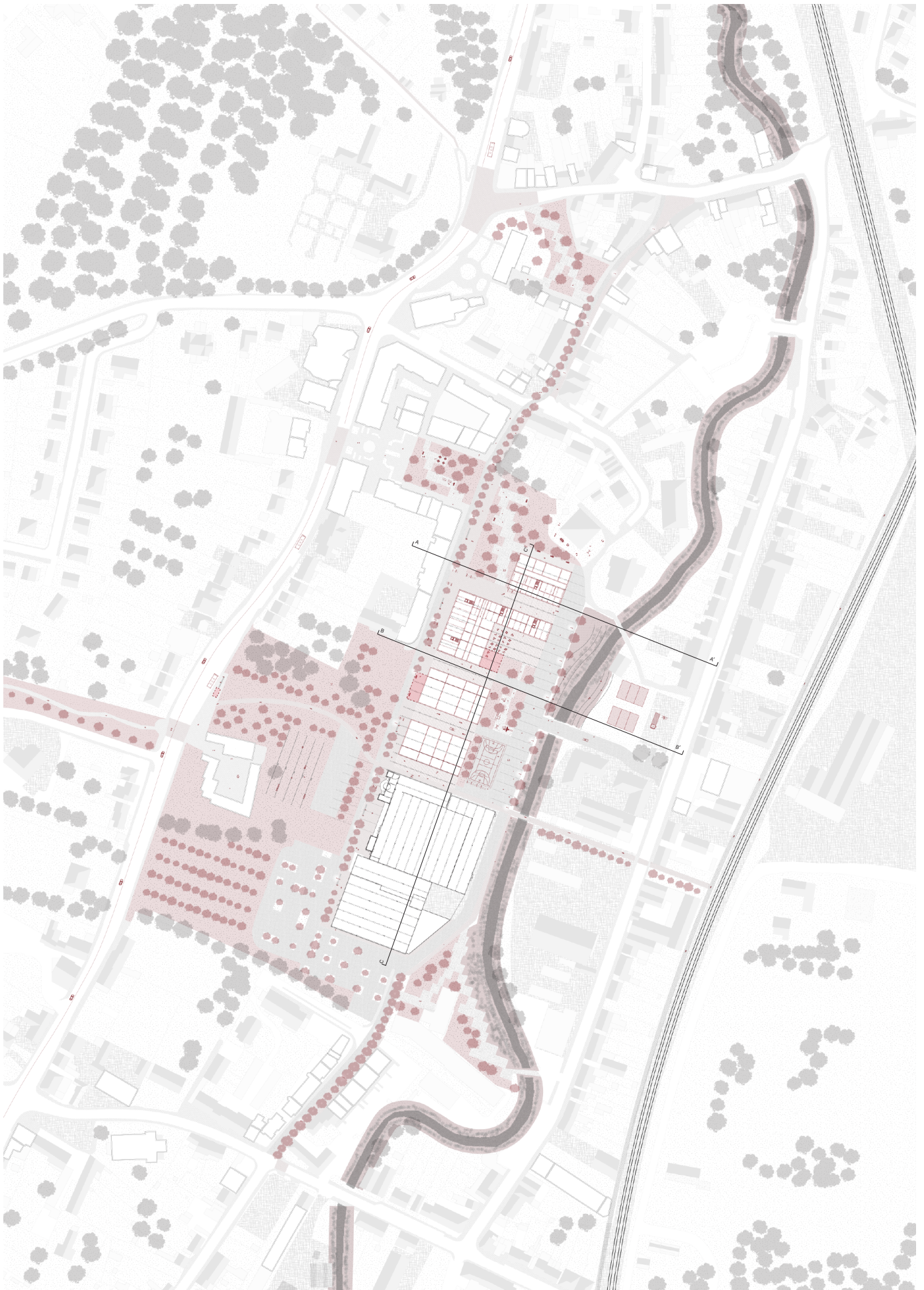
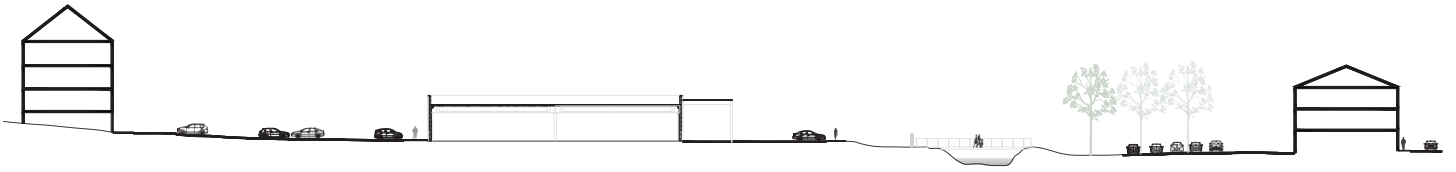


Fig 6 : Plan de la troisième phase

Situation existante



Situation projetée

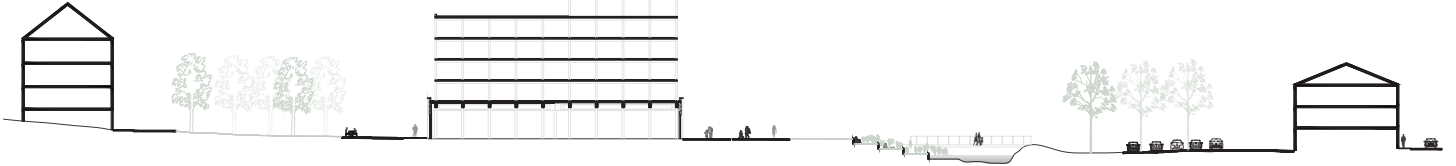


Fig 7 : Coupe AA'

Situation existante



Situation projetée



Fig 8 : Coupe BB'

Situation faiblement densifiée



Situation fortement densifiée

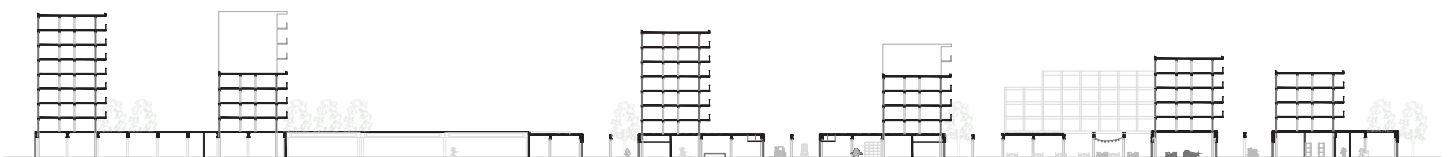


Fig 9 : Coupe CC'

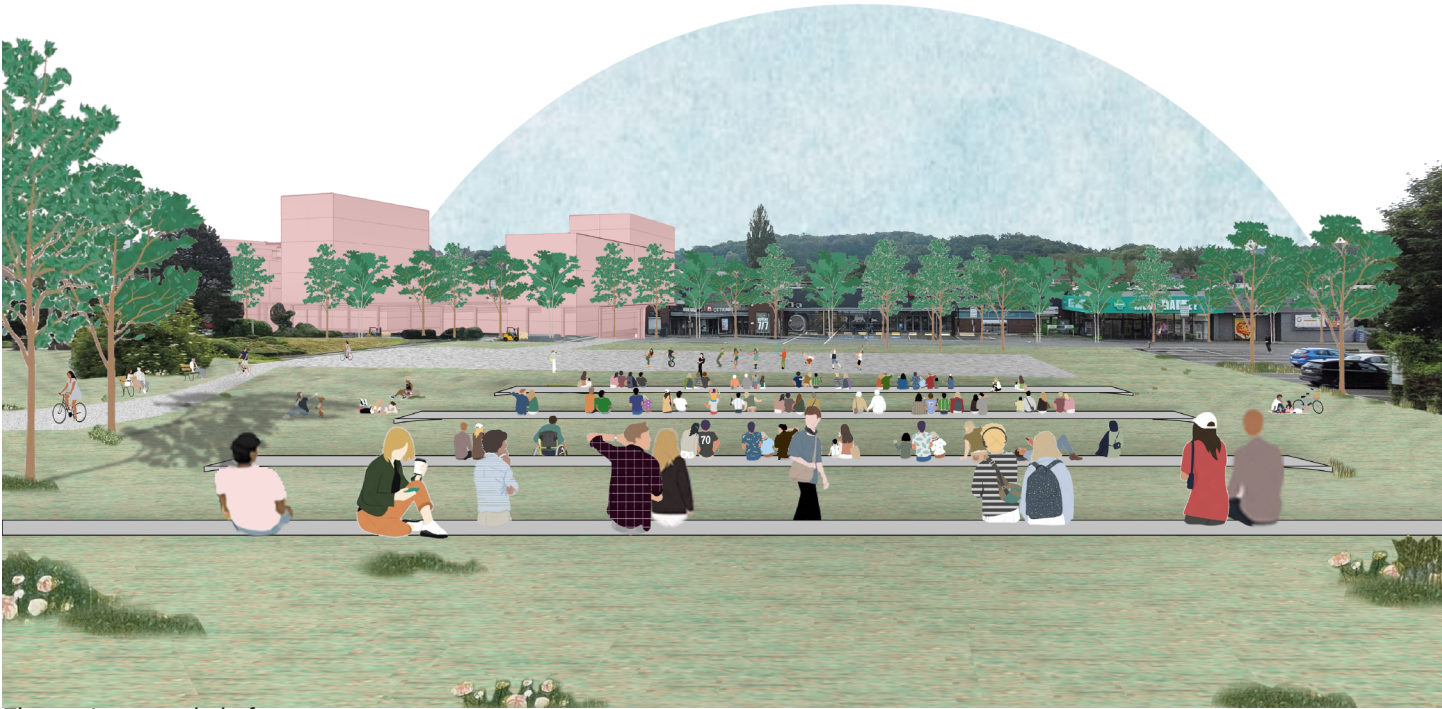


Fig 10 : Le parc de la ferme



Fig 11: Des parkings transformés