



JNC
INTERNATIONAL

JNC - Mai 2018

Joining
nature
& cities

PLAN D'EXÉCUTION
PLANS OPÉRATIONNELS



JNC International

Septembre 2020

Chapitre 5

LA DRÈVE
OLYMPIQUE



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE _____ 3

1 Analyse paysagère et diagnostic _____ 5

A • Introduction _____	6
B • Paysage parcouru _____	8
C • Paysage vécu _____	12
D • Ecologie du paysage _____	14
F • Paysage en mutation _____	16

2 Plan d'avant projet _____ 19

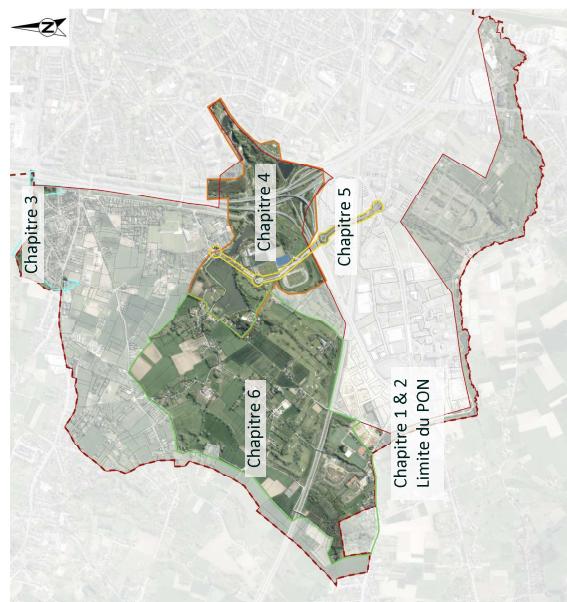
A • Plan masse _____	20
B • Détails d'aménagements _____	22
1) La Drève commerçante _____	22
2) La Drève sportive _____	26
3) La Drève naturelle _____	30

3 Plan opérationnel _____ 33

A • phasage _____ 34

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Plan de situation des différents chapitres au sein du PON



Neerpède est un territoire d'une superficie de 480 hectares situé à la bordure Ouest de Bruxelles-région. C'est une portion du Pajottenland inscrite dans la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, rurale et partiellement protégée et paradoxalement délimitée par le ring de Bruxelles. Face à l'urbanisation croissante de Bruxelles et de sa périphérie, les enjeux de ce paysage sont multiples.

Le Plan Opérationnel Neerpède «assure l'élaboration active de stratégies, de plans, d'expertises et d'outils pour une meilleure protection de Neerpède». Il s'inscrit dans la continuité du travail effectué dans le cadre du Plan Directeur Interrégional (Neerpède - St-Anna-Pede - Viezenbeek). Ce plan directeur, réalisé entre 2013 et 2014, visait à déterminer des lignes directrices pour aider les communes d'Anderlecht, de Dilbeek et de Sint-Pieters-Leeuw au développement durable de ce paysage qu'elles partagent. Le Plan Opérationnel Neerpède vise à atteindre les objectifs essentiels de Plan directeur pour le territoire de Neerpède, à savoir :

- Le renforcement et la protection des grandes structures paysagères,
- Le développement du maillage vert et bleu en tant qu'infrastructure écologique principale,
- La création d'un lien entre la production alimentaire, le paysage, la nature et l'environnement urbain,
- L'instauration d'un désenclavement approprié,
- La mise en place d'outils visant à concrétiser la mise en œuvre et le développement du plan directeur.

Pour plus d'efficacité, les interventions à réaliser sur Neerpède, développées dans le Plan Opérationnel lancé en 2017, ont été réparties en 6 chapitres complémentaires :

Chapitre 1 : «Le plan paysager : Augmenter l'attractivité de Neerpède», dont le but principal consiste à établir un plan paysager avec le développement de plusieurs outils de mise en pratique.

Chapitre 2 : «Projet pilote Surveillance et protection durable de Neerpède», afin de surveiller l'avenir vert de Neerpède, comprenant des mesures structurelles nécessaires.

Chapitre 3 : «Valoriser la Promenade verte à Neerpède : la vallée de Broekbeek», qui élaborera un projet autour de la promenade verte au niveau d'une des portes d'accès à Neerpède.

Chapitre 4 : «Parc de Neerpède : Opérationnalisation ou plan de travail», soit mettre en évidence des préparations pour la réalisation d'un parc à vocation régionale.

Chapitre 5 : La Drève Olympique, qui permet l'accessibilité et l'attractivité de Neerpède en tant que pôle récréatif régional en devenir.

Chapitre 6 : Neerpède «côté nature», pour la conservation et la gestion de cet espace ouvert du Pajottenland.

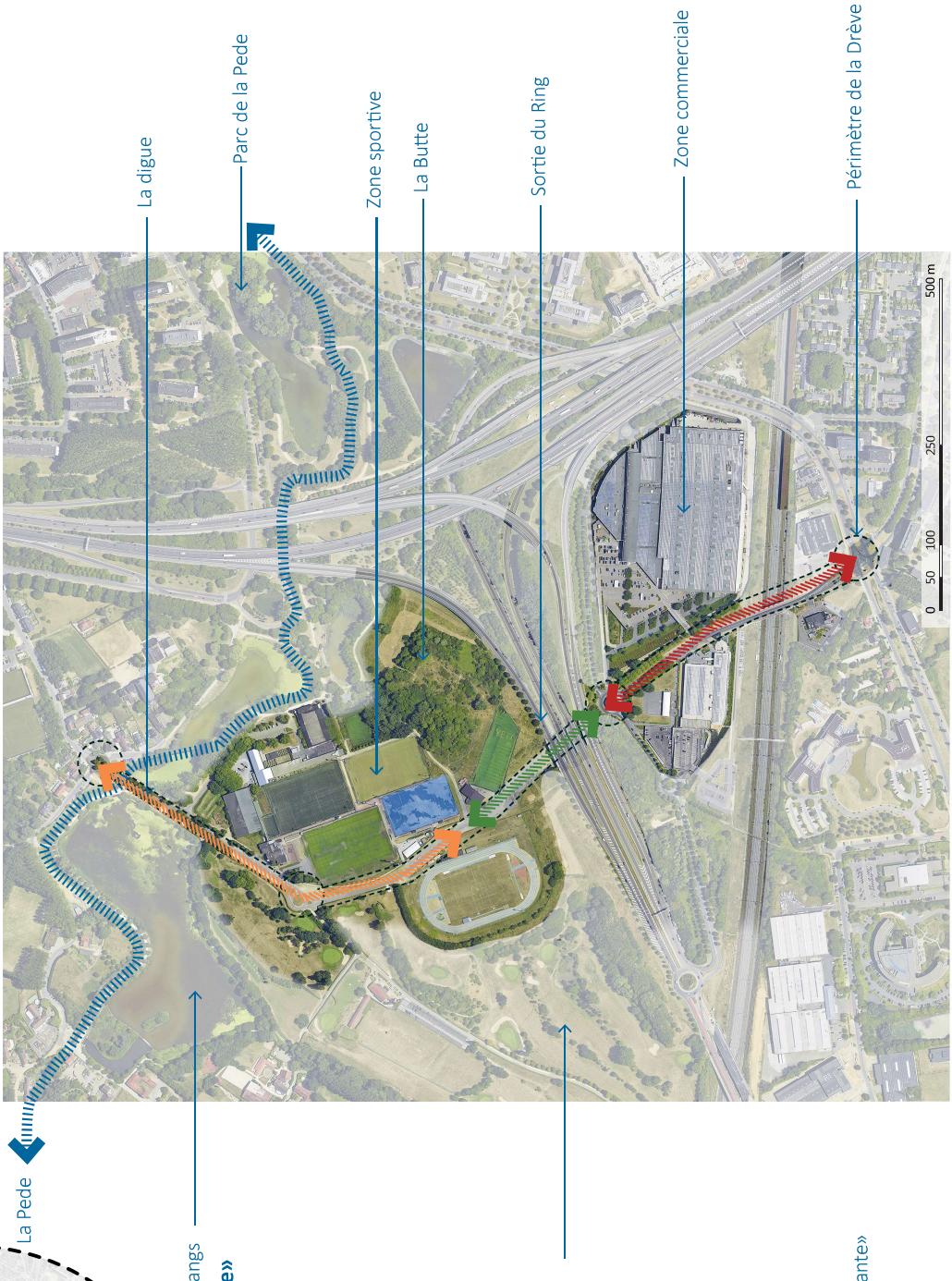


JNC - Mai 2018

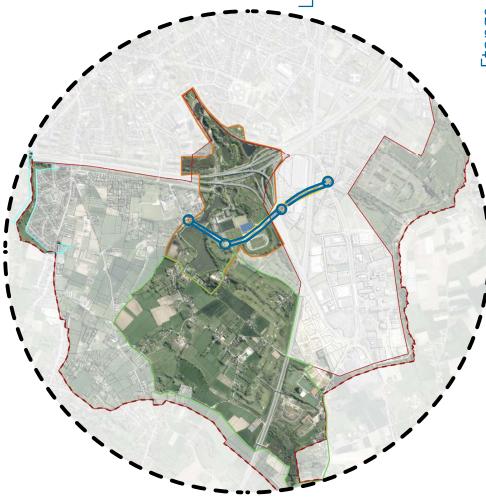
Analyse passagère et diagnostic



Périmètre du chapitre «Drève Olympique»



Situation du chapitre «Drève Olympique»
au sein du PON



INTRODUCTION

Ce chapitre concerne la **Drève Olympique**, marquant **l'entrée** de Neerpede côté Sud.
Une large partie de cette zone se situe dans le périmètre du **Parc de Neerpede**, chapitre 4 du Plan Opérationnel de Neerpede.

Cette Drève marque le paysage et l'identifie. C'est une **porte d'entrée** et une **ligne de transition** entre un paysage de périphérie de ville (centres commerciaux...) et le cœur du Parc de Neerpede. Autour d'elle s'articulent ainsi des espaces de différentes fonctions et de différentes typologies créant un pôle attractif et un nœud de circulations en bordure et une pénétrante dans Neerpede.

Cette zone d'étude est **analysée** dans un contexte élargi ainsi qu'à une échelle des séquences paysagères identifiées.

Ensuite, une **proposition pour la situation visée** est établie, suivant les objectifs définis préalablement dans l'analyse et diagnostic.

Finalement, un **plan opérationnel** sera développé présentant un budget et un phasage afin de mettre en place la proposition.



Source : JNC, inspiré du PDI

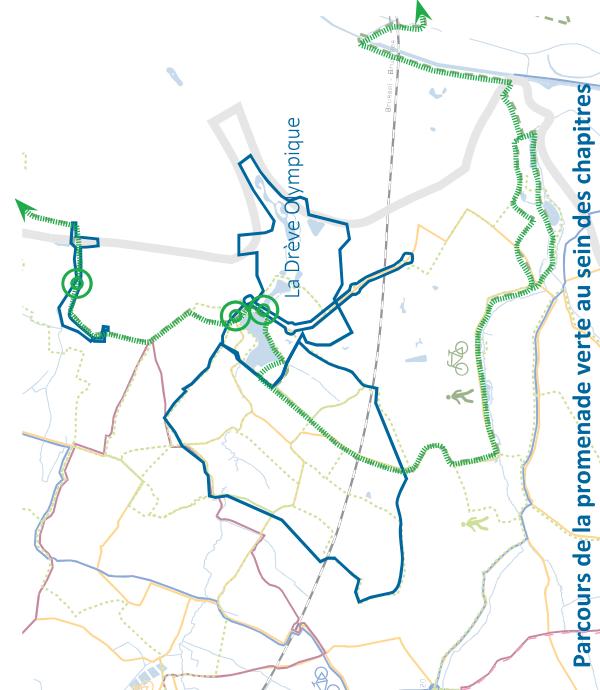
3 séquences, aux caractères différents (ambiances), sont observées, classées par rapport à la transition de «l'**entrée dans Neerpede**», soit du Sud vers le Nord :

- Le **Tronçon 1**, nommé la «**Drève commerçante**», va de la route de Lennick au pont de la sortie du Ring.

- Le **Tronçon 2**, nommé la «**Drève sportive**», va du pont de la sortie du Ring à la fin du Yeti Ski.

- Le **Tronçon 3**, nommé la «**Drève naturelle**», va de la fin du Yeti Ski à la rue de Neerpede.

La suite de l'analyse observera cette Drève dans son **contexte global**, ainsi qu'à une échelle rapprochée **séquence par séquence**.



Comme précédemment évoqué, cette Drève a une identité propre qui marque le paysage dans toute sa longueur. Pourtant, elle est également l'addition de séquences de **typologies** différentes.



Photo 8 : Cheminements séparés de la voirie et dans un contexte arboré



Photo 9 : Cheminement piéton existant le long du terrain de hockey



Photo 10 : Des cheminements piétons à fort potentiel, des tronçons paysagers



Photo 5 : Futur emplacement de la salle des fêtes, inexistence de cheminement piéton, emplacement propice au stationnement sauvage



Photo 6 : Cheminements piéton peu agréables



Photo 7 : Des cheminements piéton peu agréables, une largeur imperméabilisée conséquente

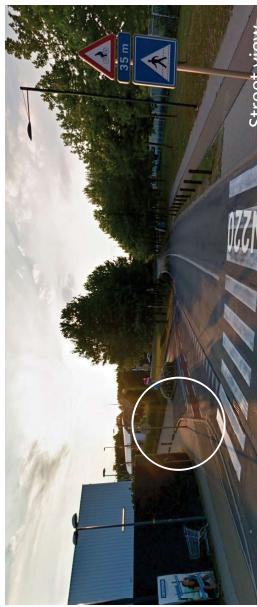


Photo 1 : Un cheminement piéton brutalement arrêté



Photo 2 : Une piste cyclable rejetée sur la voirie



Photo 3 : Des cheminement piéton peu agréables, une largeur imperméabilisée conséquente



Photo 4 : Un passage en travaux actuellement, mais avec une largeur conséquente

A • PAYSAGE PARCOURU

Analyse du Plan paysager : Paysage parcouru



La Drève Olympique est une voirie de 6,00 m de large, visuellement peu aménagée pour le piéton ou le stationnement. Pourtant, un **parcours piéton** est signalé sur la carte du réseau de mobilité active (mobigis).

Differents **réseaux de mobilité active** croisent la Drève comme le **RER vélo** en projet au niveau de la route de Lemnik et le long de la sortie du Ring. Le Rond point annonçant l'extrémité Sud de la Drève contient également un point de stationnement Villo et une station de Métro Eddy Merckx ou passe la ligne 5 (Erasmus - Herrmann Debroux).

La **Promenade Verte** signalée en pointillés verts sur la carte du réseau de mobilité active (mobigis) passe par la Drève Olympique au niveau du dernier tronçon entre les étangs.

Sa largeur et sa position donnent à la Drève Olympique un potentiel **d'artère centrale**, de **porte d'entrée** du Parc de Neerpède et plus largement de porte d'entrée de Neerpède.

Aujourd'hui, la Drève Olympique est au minimum de ses **capacités** par rapport à la surface imperméabilisée existante; les circulations piétonne et cycliste sont réduites (photos 1, 5, 6 et 7), le stationnement est sauvage lors d'événements sportifs (photo 5). Par exemple, une photo aérienne présente 143 voitures stationnées sur les tronçons contenant des espaces sportifs (tronçons 2, 3 & 4 sur la photo en page 11). Sur l'ensemble de ces stationnements, 63 voitures sont **stationnées sauvagement**, soit un rapport de 44%. Cette photo aérienne a certainement été prise le jour d'un événement sportif, et représente le besoin de stationnement le long de la voirie. La Drève

Olympique a une capacité de stationnement de 124 places de parking, incluant les emplacements aménagés et marqués par des lignes blanches et les emplacements tolérés sur des espaces graviers. Tous ces emplacements ne sont pas utilisés au profit d'emplacements sauvages, certainement plus proches et nécessitant moins de temps de marche.

Un projet de **salle des fêtes** est prévu en face du Yeti Ski. L'arrivée de ce nouvel usage va apporter un flux et une demande de stationnement supplémentaires.

AVANTAGES

Potentiel d'artère centrale et de porte d'entrée sur la vallée de Neerpède

Même si la Drève a une continuité de circulation, chaque tronçon a une ambiance propre

Nombreux parkings de commerces à proximité. Possibilité de trouver un accord pour les mutualiser

INCONVÉNIENTS

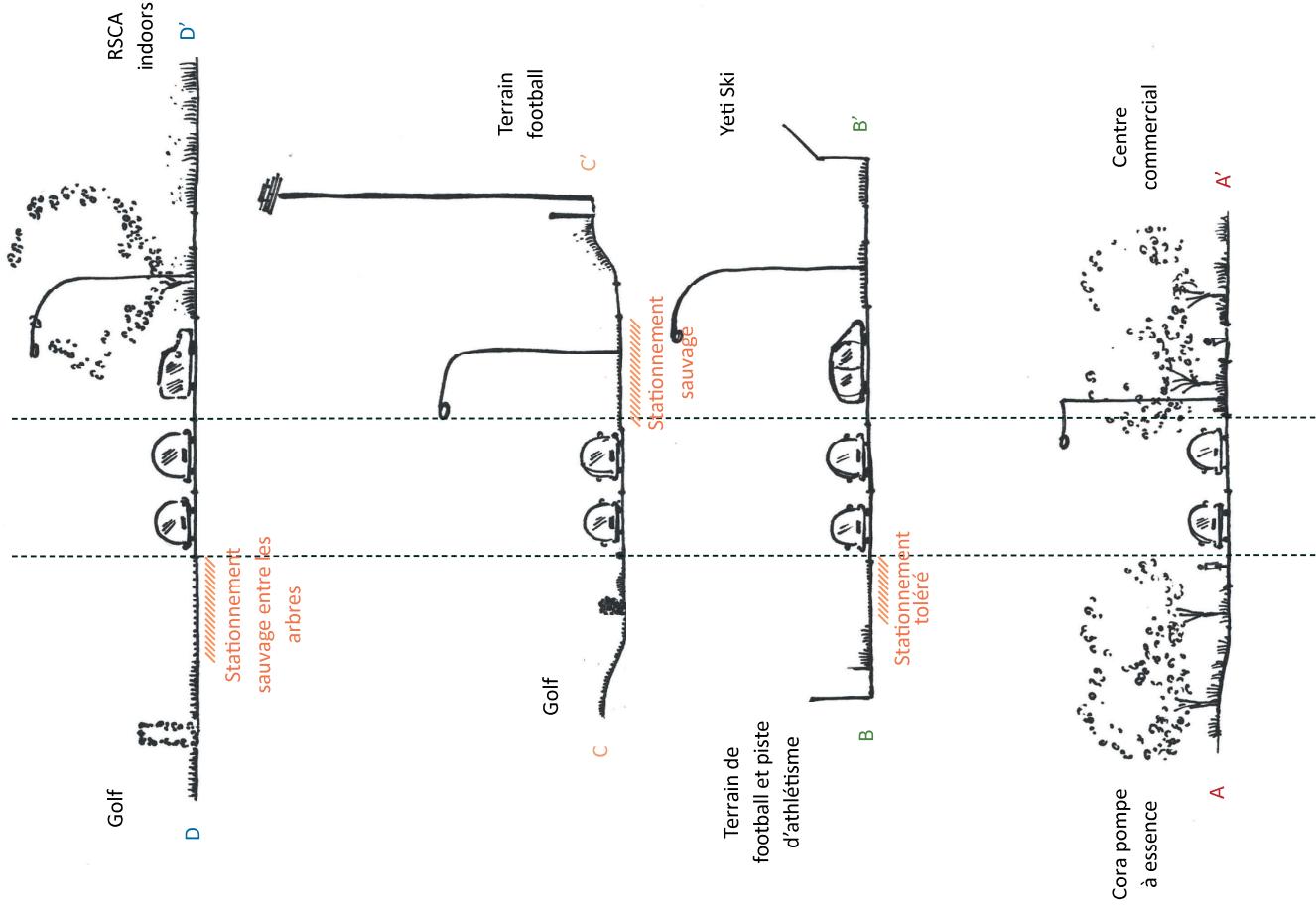
La largeur de la voirie est parfois peu aménagée pour la mobilité active

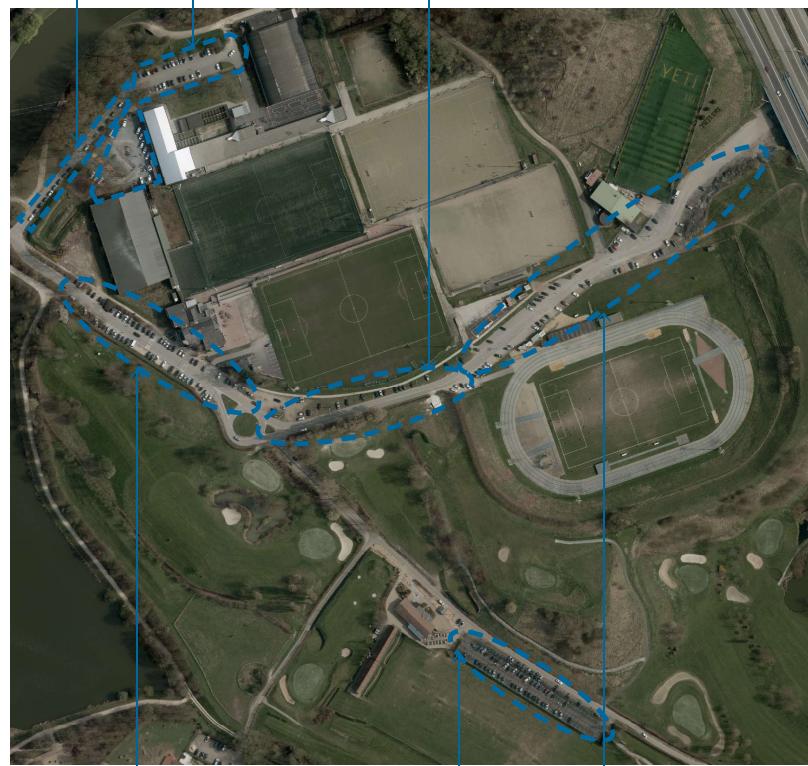
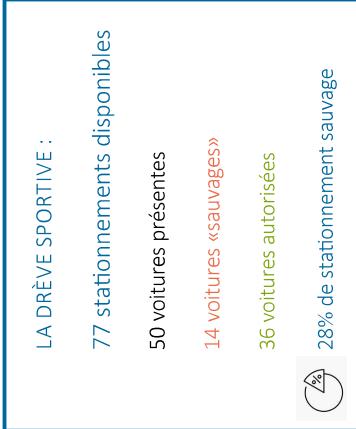
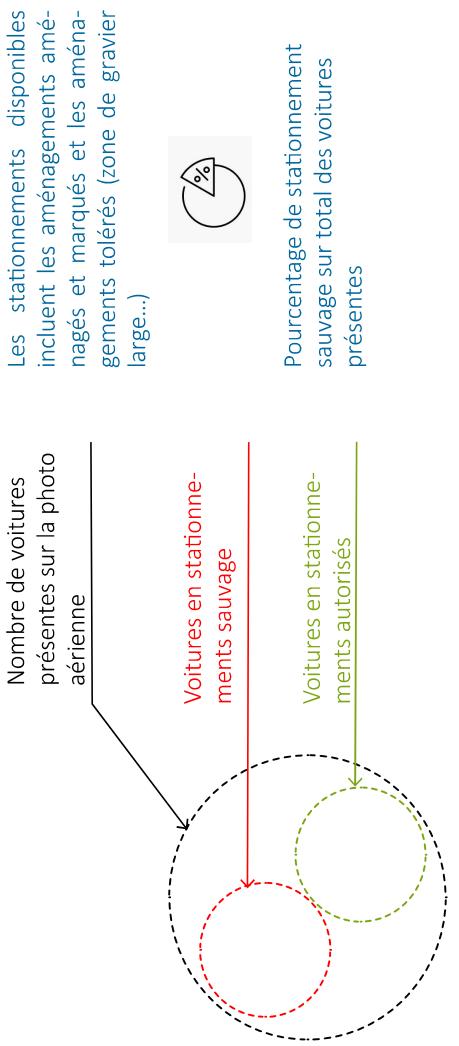
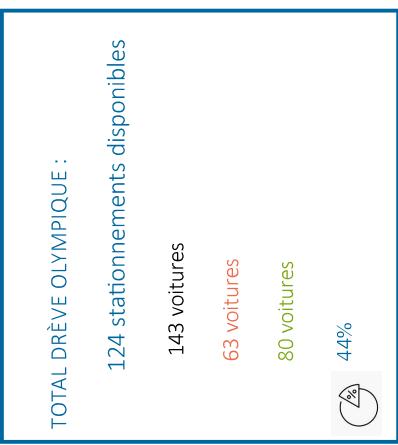
Large proportion de stationnement sauvage lors d'événements sportifs

Coupes des différents tronçons de la Drève Olympique



Source : JNC, inspiré du PDJ





LA DRÈVE NATURELLE ZONE 2 :

RUE DES LAPINS :

30 voitures présentes

30 voitures autorisées

PARKING RUE DES LAPINS :

31 voitures présentes

31 voitures autorisées

LA DRÈVE NATURELLE ZONE 2 :

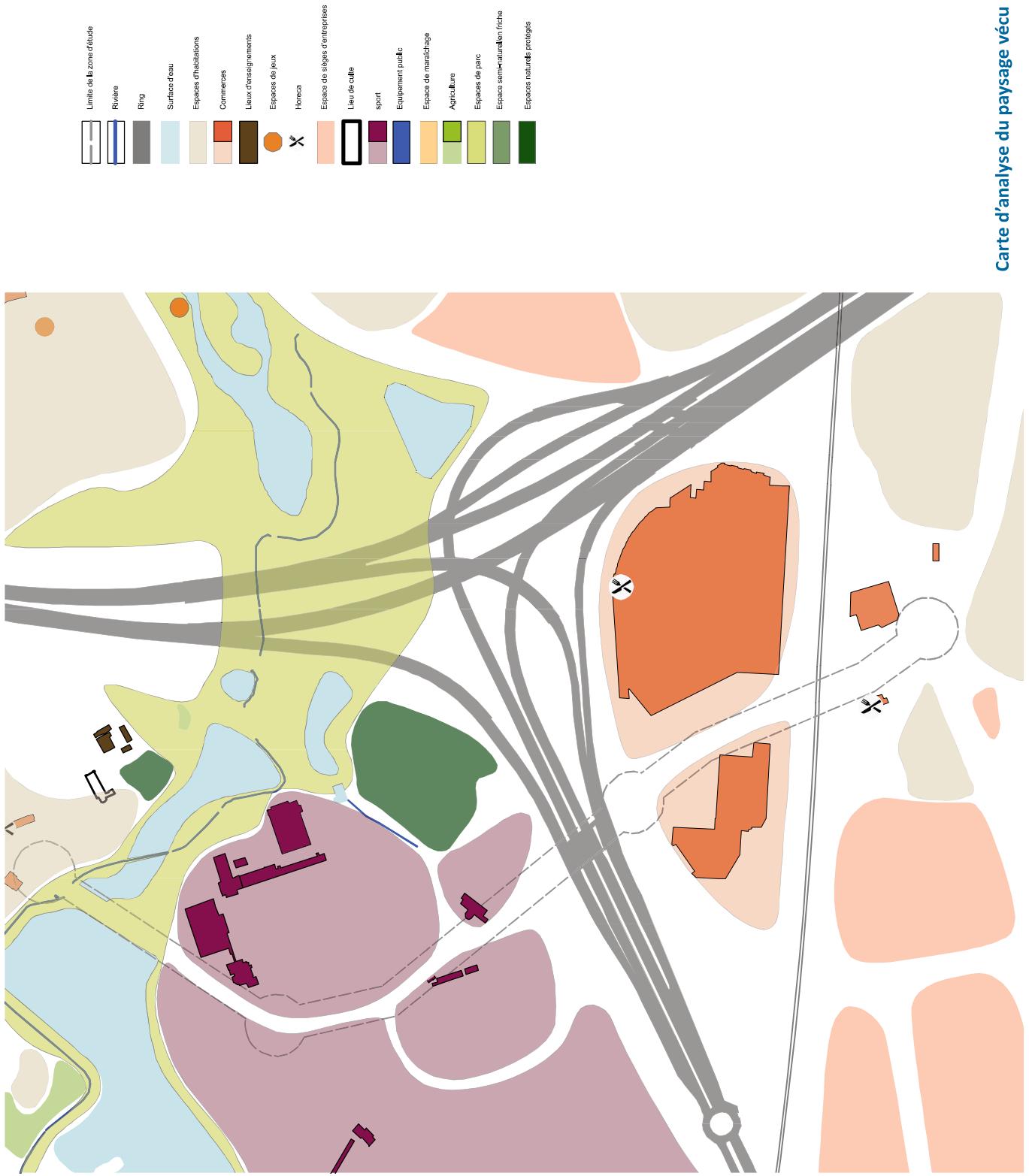
0 stationnements disponibles

29 voitures présentes

0 voitures autorisées

100% de stationnement sauvage

Carte d'analyse du paysage vécu



B • PAYSAGE VÉCU

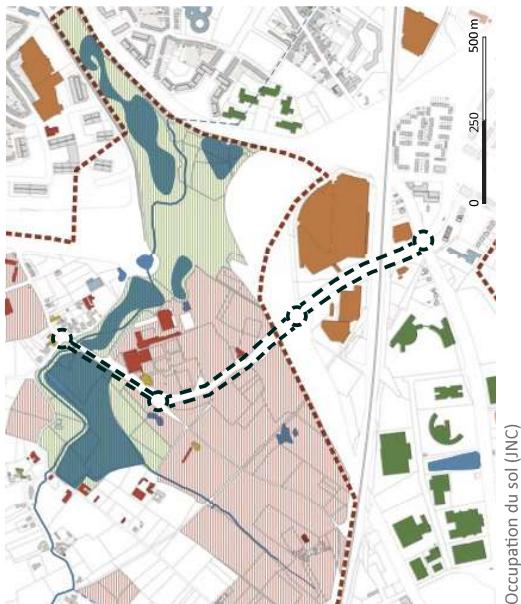
Analyse du Plan paysager : Paysage vécu

Dans la **Drève commerçante** de la Drève Olympique, la zone commerciale du Cora est caractérisée par un espace de **forte mixité**. L'autre côté est une zone d'entreprises et **zone d'industrie en milieu urbain**. Le découpage se fait ensuite de plus en plus diversifié avec des **zones d'habitations, zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public** (Métro).

Comme évoqué dans le chapitre 4 «Parc de Neerpède», les **Drève sportive et naturelle** sont entourés de **zones de sport ou de loisirs de plein air** regroupant des terrains de sports comme le Yeti Ski, des terrains de foot et une piste d'athlétisme...

La partie nord de la Drève Naturelle est entourée par une zone de parc et des étangs. Une large zone sportive est cartographiée au centre de la Drève Olympique, correspondant à ce pour quoi elle a été créée: une drève à destination des Jeux Olympiques de 1988.

Aujourd'hui, la Drève Olympique voit se développer le projet d'une **salle des fêtes**, située sur le tronçon 2 en face du Yeti Ski. Il s'agit d'une salle polyvalente qui va ajouter un usage récréatif différent de celui sportif déjà présent.



Réseau hydrographique	Habitat	Équipements	Établissements scolaires	Commerce	Horeca et hôtellerie	Fermes en activité	Pôle hospitalier et universitaire	Locaux d'associations/ASBL	Équipements sportifs extérieurs	Parc récréatif à vocation polarisante
-----------------------	---------	-------------	--------------------------	----------	----------------------	--------------------	-----------------------------------	----------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

AVANTAGES

Les usages sont très diversifiés le long de la Drève et participent à la visualisation de «tronçons»

La future salle des fêtes est un nouveau type d'usage récréatif

La Drève est ainsi un fil d'Ariane aux multiples opportunités d'usages en tant qu'espace public

INCONVÉNIENTS

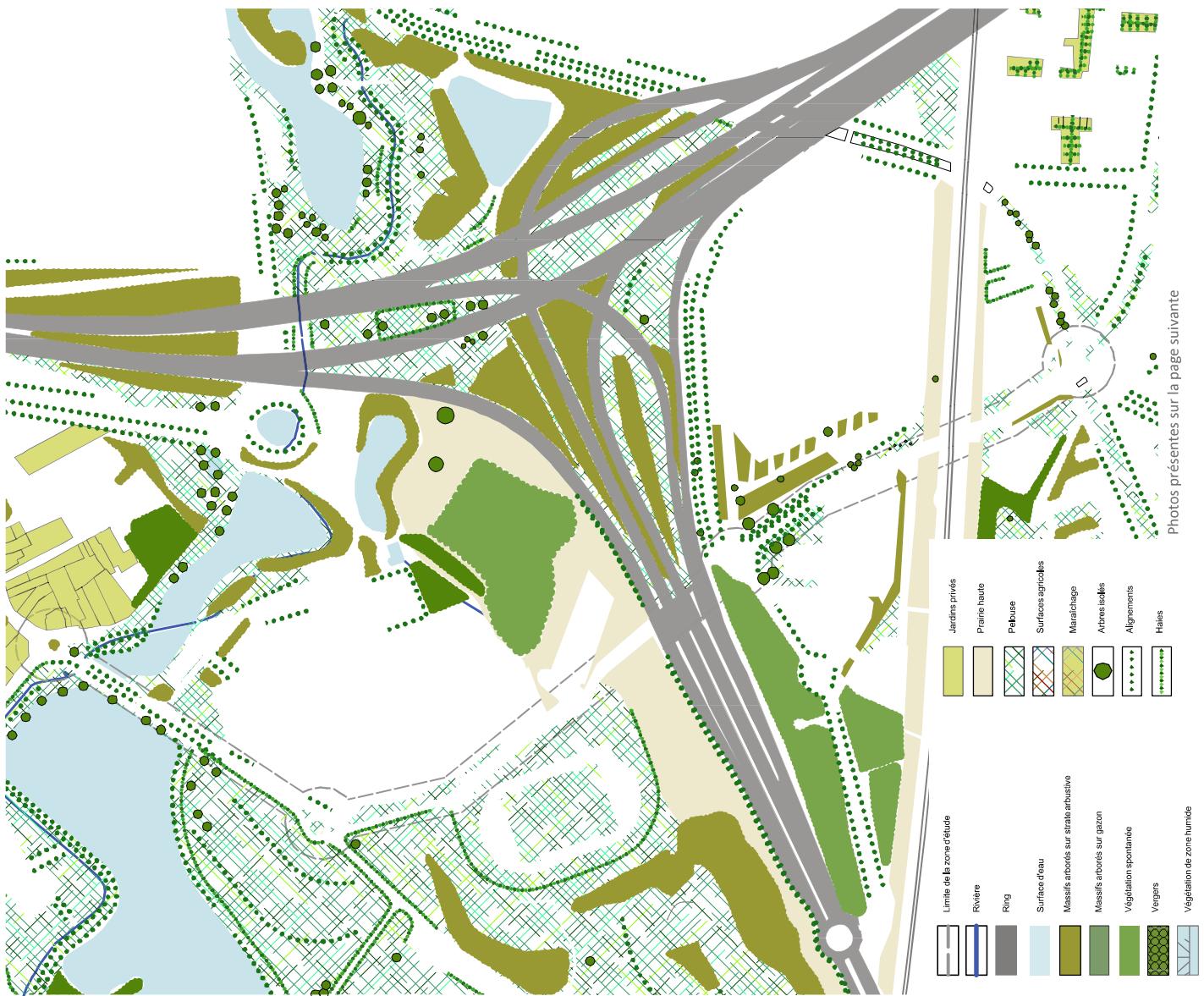
Les espaces autour de la Drève (zones sportives, golf, structures commerciales) ont tendance à être refermés sur eux-mêmes,

La Drève a uniquement une fonction d'accès pour ces zones d'usages malgré son potentiel



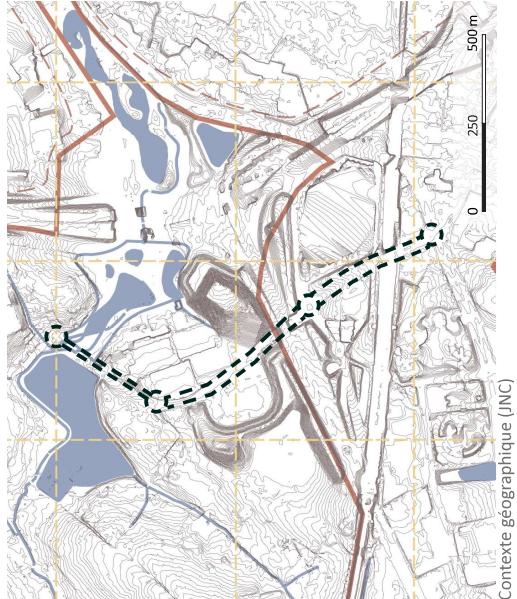
Carte d'analyse de l'écologie du paysage

Analyse du Plan paysager : Ecologie du paysage



C • ECOLOGIE DU PAYSAGE

Analyse du Plan paysager : Paysage au fil de l'eau



Sur ce tronçon, le **relief** de la Drève est très régulier et plat comparé aux éléments qui l'entourent (la butte, les micro-reliefs du golf, des espaces sportifs). Le relief fortement en pente autour de la Drève fait qu'elle ne trouve en creux à la sortie du passage sous voie et à la suite (photos points de vue 1 et 3 sur la page suivante). Elle est donc sujette à de

La Drève Olympique se marque sur le paysage de fond de vallée par un espace **carrossable imperméable** de 6,00 m de large sur une longueur de 1,3 km.

Les espaces annexes sont divers. Dans un souci de clarification, 3 secteurs sont définis.

Le premier tronçon est défini par l'analyse des différents **biotopes** (carte Corine) par des sites industriels. Pourtant, la voirie et le rond-point sont arborés par un double alignement d'arbres en partie, qui isole la voirie de ces sites industriels. De plus, la sortie du Ring induit des espaces résiduels, par exemple une zone de petits bois et de bosquets qui la longe, offrant un contexte arboré fort sur cette partie de la Drève. Le **relief** de ce tronçon est marqué par une pente régulière descendante de la voirie ferrée vers la sortie du Ring.

Le deuxième tronçon situé entre le pont et le Yeti Ski est également caractérisé par des zones résiduelles en bordure de sortie de Ring. Des **zones rudérales en friches** s'étaient autour du Yeti Ski. La butte (photo point de vue 2 sur la page suivante) est également un espace résiduel annexe à la Drève. La carte des différents biotopes y signale la présence de fruiticées à *Prunus spinosa* et *Rubus fruticosus*.

Le troisième tronçon qui suit le Yeti Ski varie entre des **surfaces artificielles** sur les terrains de sport et du **gazon tondu intensivement** sur le golf.

Les espaces sportifs varient entre surfaces imperméables ou gestion intensive de pelouse (golf). Une fragmentation écologique est présente le long du parcours

possibles coulées d'eau de ruissellement lors de violentes pluies. L'arrivée prochaine de la **salle des fêtes** changera fortement le relief et la zone rudérale en friche côté Ouest de la Drève.

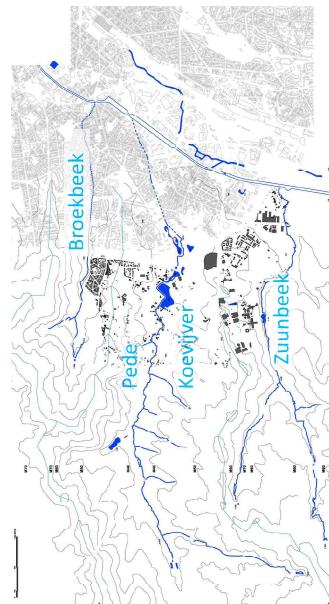
Enfin, le bout de ce tronçon le plus au Nord est marqué par le passage entre les deux **étangs**. La végétation est caractérisée principalement par des alignements d'arbres de sols humides (saules par exemple) autour du Grand Étang (Étang A du Parc de Neerpède). Sur ce dernier tronçon, la **pente** sur la Drève est régulière et descendante vers les étangs (photo point de vue 4 sur la page suivante).

AVANTAGES

D'importantes zones rudérales de friches sont présentes sur les espaces résiduels autour de la bretelle du Ring. Un double voie triple alignement d'arbres est présent sur certains tronçons, participant à l'ambiance paysagère

INCONVÉNIENTS

La trame arborée est discontinue. Les espaces sportifs varient entre surfaces imperméables ou gestion intensive de pelouse (golf). Une fragmentation écologique est présente le long du parcours



Analyse du Plan paysager : Paysage perçu



D • PAYSAGE EN MUTATION

La Drève Olympique a été créée pour soutenir la candidature de Bruxelles pour les **Jeux Olympiques** de 1988. Durant ces années, toute une **infrastructure** est venue accompagner ce projet sportif : construction d'une piste de ski synthétique, terrains de hockey, hall omnisport, golf). Ces infrastructures sont conservées pour la plupart.

Photo aérienne de 1971 (Bruciel)



AVANTAGES

L'implantation de la Drève a métamorphosé le paysage lors de son apparition et est source d'opportunités aujourd'hui

Elle a engendré une nouvelle attractivité dans Neerpede

Photo aérienne de 1987 (Bruciel)



INCONVÉNIENTS

Les espaces autour de la Drève ont des limites visuellement fortes
La largeur de la voirie est trop importante pour son utilisation actuelle

Photo aérienne de 2003 (Bruciel)



Aujourd'hui la Drève est devenue une avenue mais a conservé son nom d'origine. Elle est connue par la présence de grandes **structures commerciales** attirant le grand public : Cora, Décaathlon, Quick...

Photo aérienne de 2019 (Bruciel)



Bien que la circulation soit rétablie sous le pont de la sortie du Ring, cet espace reste peu invitant et oublie comparé au potentiel de **porte d'entrée** précédemment développé. Les automobilistes sont aujourd'hui peu conscients du prolongement de la Drève au-delà : elle a perdu son identité.