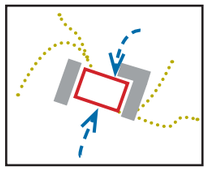
UN RÉSEAU DE **HUBS** POUR UNE VILLE ANNULAIRE EN TRANSITION.

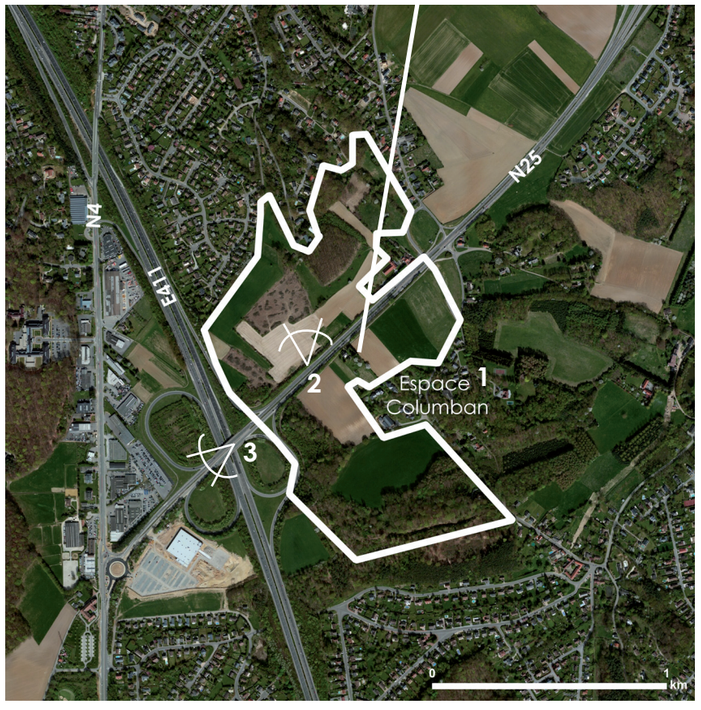


ATELIER **B**54

JOËLLE BONNET - architecte
EMILIE MARIEN - architecte
MADELEINE GUYOT - architecte et géographe

Rêvons ensemble la ville du futur en passant par les quartiers de demain

Le site travaillé se situe entre Wavre et Louvain-la-Neuve. Les caractéristiques principales du site sont : la présence de la N25, l'autoroute et de la N4. Il y a aussi la séparation entre les deux quartiers et leur différence de typologies : l'un de type lotissement et l'autre de type plus rural composé principalement de l'Espace Columban (un habitat groupé combiné à un espace culturel).



Wallonie

UN RÉSEAU DE **HUBS** POUR
UNE VILLE ANNULAIRE EN TRANSITION.

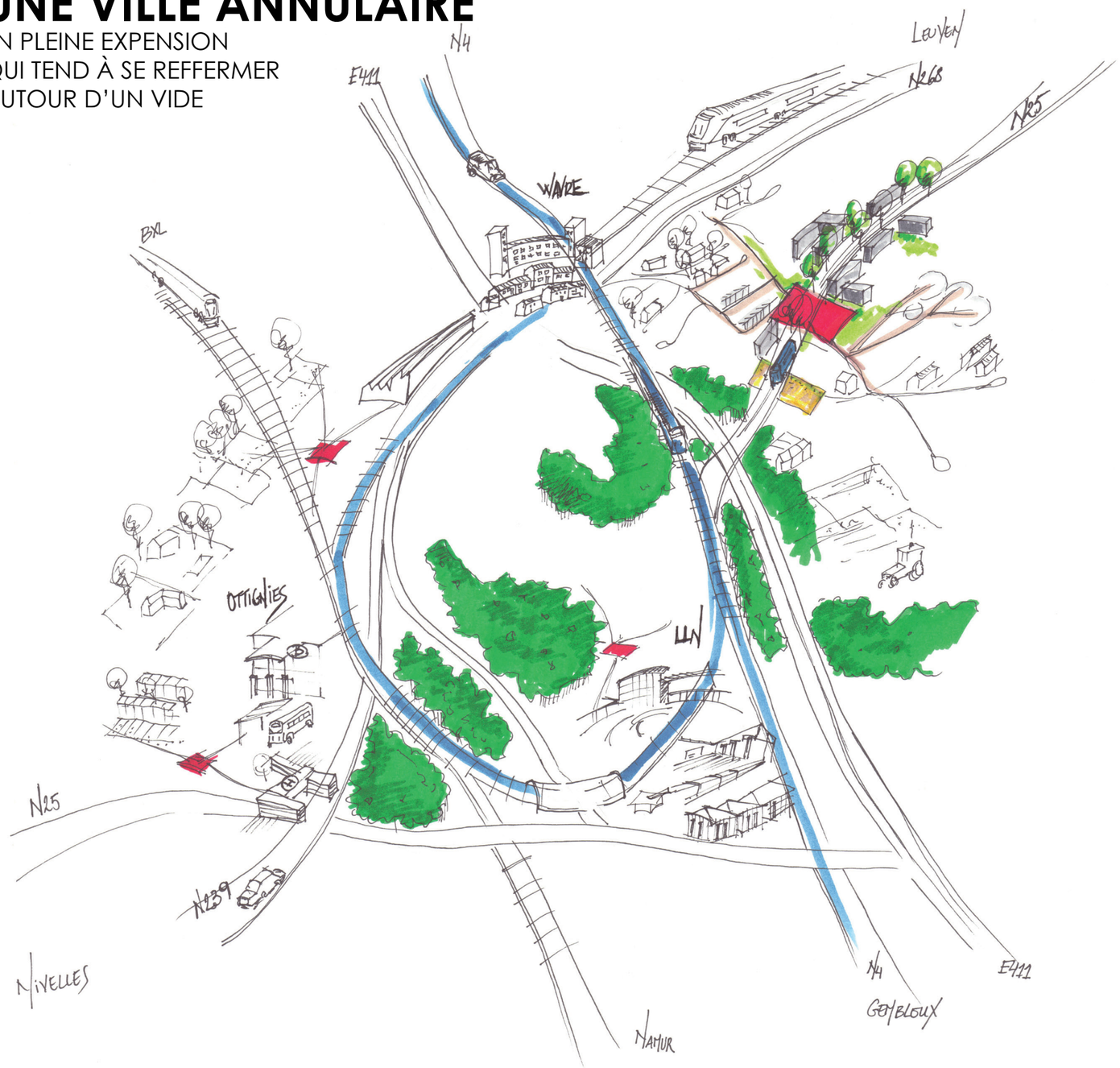
ATELIER **B**54

Joëlle Bonnet
Madeleine Guyot
Emilie Marien

Wallonie

UNE VILLE ANNULAIRE

EN PLEINE EXPENSION
QUI TEND À SE REFFERMER
AUTOUR D'UN VIDE



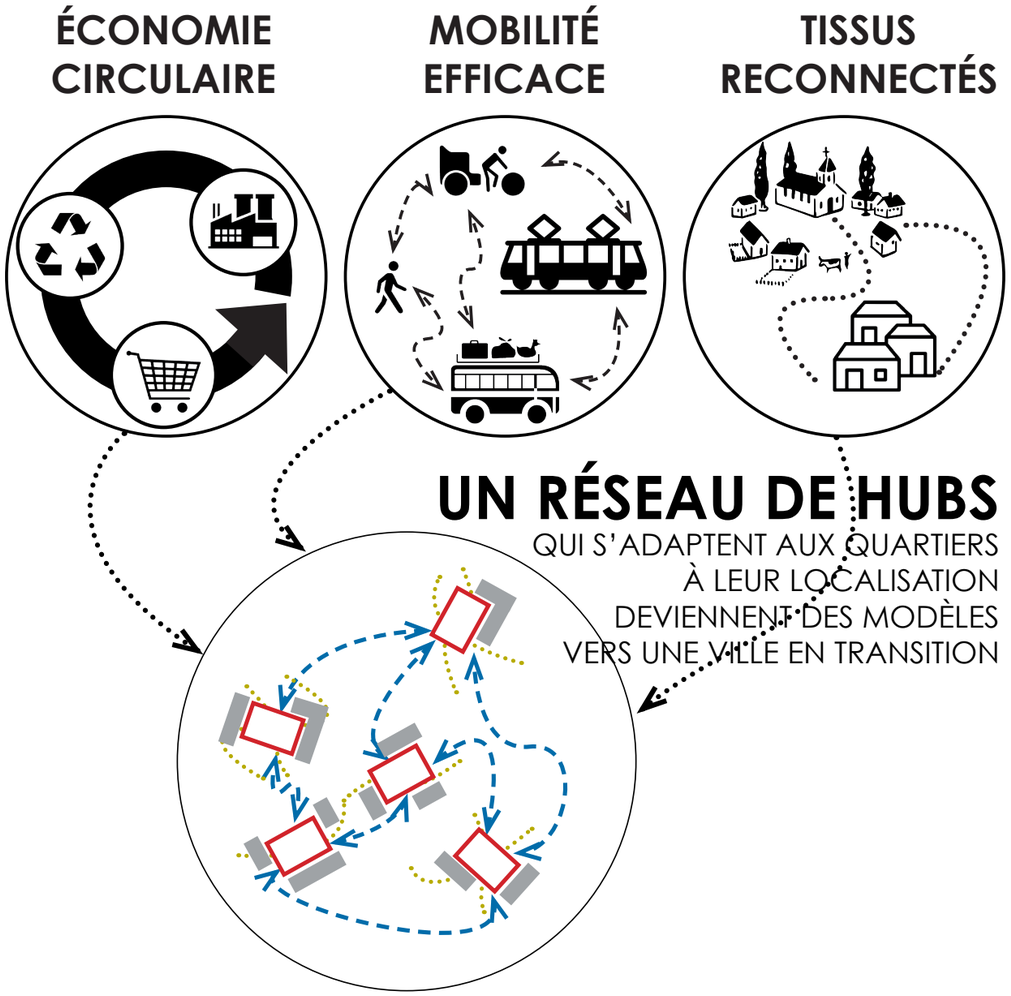
À l'échelle du grand paysage du Brabant Wallon, nous avons constaté la présence du tripôle wallon qui relie Wavre – Ottignies – Louvain-la-Neuve. Wavre est caractérisée par ses zonings et son centre. Ottignies constitue un nœud de transport et possède un hôpital. Tandis que Louvain-la-Neuve se distingue par son université, ses parcs scientifiques et son centre commercial. Ce tripôle tend à devenir une ville annulaire qui se referme autour d'un grand vide formé par le bois de Lauzelle.

UN RÉSEAU DE **HUBS** POUR UNE VILLE ANNULAIRE EN TRANSITION.

ATELIER **B**54

Joëlle Bonnet
Madeleine Guyot
Emilie Marien

Wallonie



ÉCONOMIE CIRCULAIRE - Lorsque nous rêvons à la ville de demain nous envisageons une nouvelle économie de type circulaire et locale. Une économie combinant production locale, consommation par les quartiers et un recyclage. Cette nouvelle économie serait porteuse d'une ville résiliente, capable de résister à des chocs économiques extérieurs.

MOBILITÉ EFFICACE - La ville de demain a besoin d'une nouvelle mobilité, en ce qui concerne le tripôle nous avons relevé quelque constats :

- La gare ferroviaire de Louvain-la-Neuve est un terminus
- À l'ouest, la vallée de la Dyle de Wavre à Ottignies est surchargée
- Les nationales à l'est (N4 et N25) sont engorgées

Il faut donc développer un réseau de transports en commun efficace, surtout en sachant que les trois villes sont encore en plein développement. Nous imaginons un réseau de tram-train qui pourrait boucler la ville circulaire, mais aussi la relier au contexte national. Et un réseau secondaire plus léger.

TISSUS RECONNECTÉS- Cette ville annulaire est constituée pour l'instant de tissus diffus qui ont besoin d'être reconnectés et liés par différents types de continuité. Au niveau du tissu bâti, nous envisageons une densification et ramification des voies pour éviter l'étalement urbain. Au niveau du tissu vert, nous envisageons une continuité de la maille à l'intérieur de la ville tout en envisageant certaines continuités avec le contexte extérieur.

UN RÉSEAU DE HUBS

Dans cette optique nous envisageons un réseau hiérarchisé de hubs qui serait des points d'ancrage. Tout d'abord, un point d'ancrage pour l'économie circulaire que ce soit pour la production, la consommation et le recyclage. Ensuite, un point d'ancrage pour une plateforme multimodale (voitures partagées, villo, covoiturage, dépôts de voitures, vélos cargos). Nous envisageons de combiner, sur un même réseau, le transport de personnes et de marchandises. Et enfin, un point d'ancrage à un réseau de voies secondaires reliant les différents tissus bâtis à la place centrale, porteuse d'une vie de quartier. Il faut être conscient que le hub sur sa façade avant crée un appel pour le public. Tandis que, sur sa façade arrière, le hub a besoin d'habitants pour exister, pour le faire vivre.

La programmation d'un hub s'adapte aux besoins des quartiers avec lesquels il est en lien, mais aussi de sa localisation dans le tripôle. Ces hubs peuvent devenir des modèles exemplaires de quartiers nouveaux pour en fédérer d'autres vers une ville en transition.

UN RÉSEAU DE **HUBS** POUR
UNE VILLE ANNULAIRE EN TRANSITION.

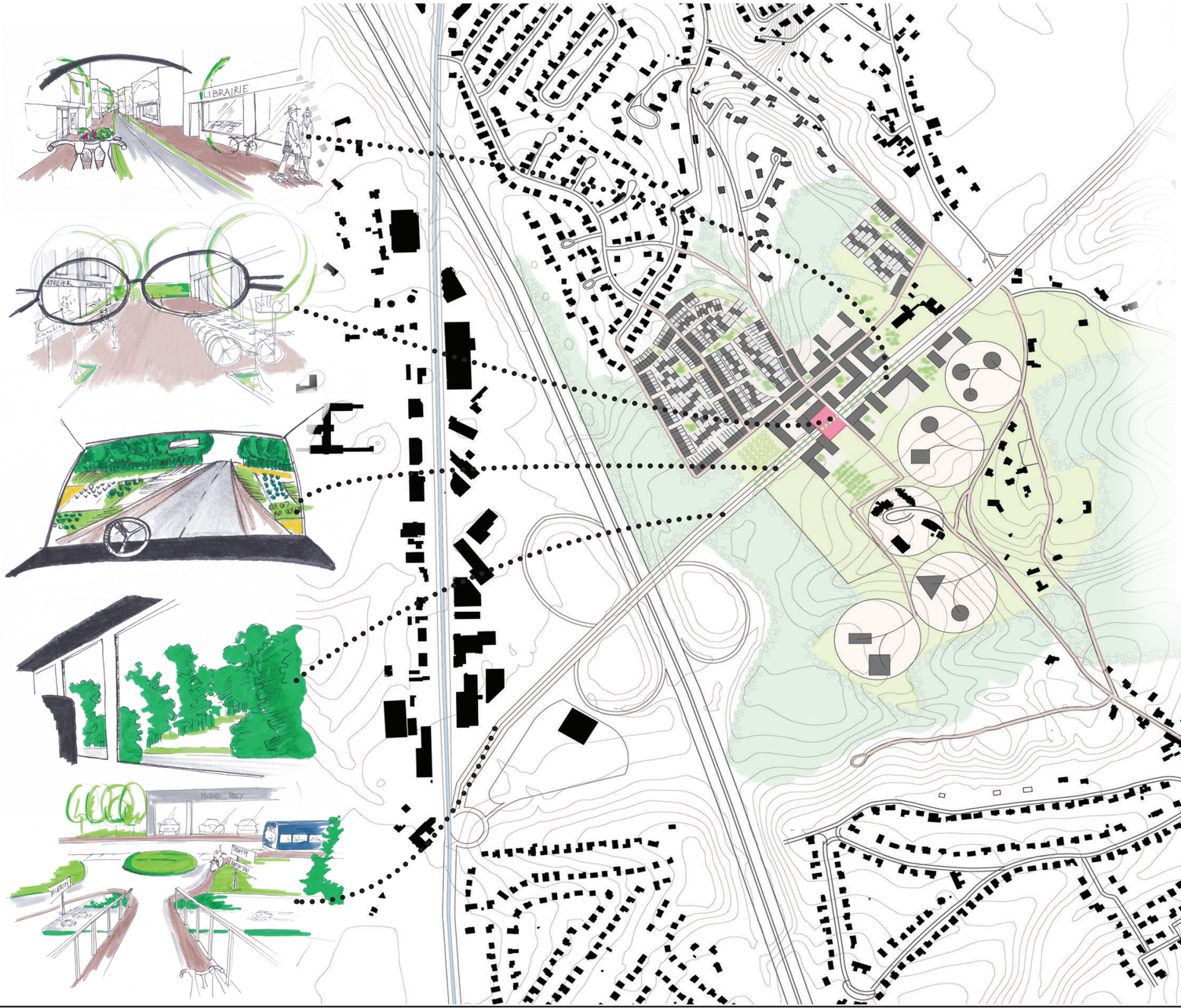
ATELIER **B**54

Joëlle Bonnet
Madeleine Guyot
Emilie Marien

Wallonie

BOULEVARD URBAIN

UN HUB SUR LA N25



À l'échelle de notre quartier, le hub se matérialise par une place ou l'espace rentre au cœur du projet. L'aménagement de l'espace public tend à redonner son importance à l'axe transversal et non pas uniquement à l'axe longitudinal. Le réaménagement de la N25 se fait lui en boulevard urbain qui est viable pour chaque utilisateur.

Le hub se situe sur la ligne de crête en hauteur ce qui est un signal qui invite au ralentissement voir à l'arrêt. Le hub est constitué d'une place centrale qui serait le point d'intersection entre les deux quartiers. Des voies secondaires relient le boulevard aux tissus existants tout en respectant la topographie du site. Cela crée au nord des îlots qui sont ensuite subdivisés en rues piétonnes. La hiérarchie des rues influencent la hauteur des bâtiments et des logements. Au sud, nous envisageons la création d'autres habitats groupés participatifs profitant de l'expérience de l'espace Columban.

Différentes fonctions s'organisent autour du hub et de ce boulevard permettant un effet vitrine pour les quartiers. Des fonctions de types économiques (bureaux, commerces de proximité et atelier protégé spécialisé dans le recyclage) et d'autres tournées vers la vie du quartier (espace coworking, salle polyvalente, résidence service…).