



perspective
.brussels 

CRU 7 AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

Programme

Livret 1 : Opérations prioritaires

MARS 2023

LAB705

CityTools

Grounded
Urbanism

 ARCADIS

CRU 7

AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

Projet de programme
Livret 1 : Opérations prioritaires

MARS 2023

ÉTUDE RÉALISÉE PAR
LAB705 + Citytools . [V14]

SOURCE DES DONNÉES
Diverses

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES
LAB705 + Citytools

MISE EN PAGE
LAB705 + Citytools

TRADUCTION
TRANSLATED S.R.L.

POUR PLUS D'INFORMATION
info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE
Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels -
Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information.
Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2023 perspective.brussels
Dépôt légal

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	6
VOLET 01 ESPLANADE DE L'EUROPE ET SES ALENTOURS	19
VOLET 02 CŒUR DE GARE	59
VOLET 03 LE PARC DES DEUX GARES	105
ACTIONS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE COLLECTIVE	167
OPÉRATIONS TRANSVERSALES	185
PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL	195
ANNEXES	205

INTRODUCTION

Le présent document constitue le programme du Contrat de Rénovation Urbaine 7 (CRU 7) intitulé 'Autour de la gare du Midi'.

Le CRU en deux mots

Le Contrat de rénovation urbaine (CRU) est un outil de la revitalisation urbaine qui vise à améliorer de la qualité de vie dans un périmètre donné. Ici les alentours de la gare du Midi.

A chaque CRU, un investissement régional porté à hauteur de 22.000.000 € permet le montage d'opérations qui doivent être réalisées dans un timing de ± 7,5ans.

Les opérations portent sur :

- › en priorité, des projets de création/réhabilitation d'espaces publics ou de maillage urbain ;
- › des projets immobiliers de logement assimilé au logement social ou conventionné avec les infrastructures de proximité accessoires ;
- › des projets visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre;
- › des projets visant à favoriser la revitalisation économique du périmètre.

Une large concertation

Ce présent document constitue le programme pour les investissements du CRU 7.

Il a été édité suite au diagnostic du périmètre qui a permis d'identifier les problématiques du quartier. L'idée étant d'apporter des réponses à ces questionnements via la programmation du CRU 7.

Le montage du programme s'est fait progressivement dans le courant de l'année 2021 et au début l'année 2022.

Pour ce faire des réunions publiques, balades citoyennes, rencontres bilatérales, ateliers de travail collectifs ont été organisés pour identifier clairement les besoins des habitants et usagers du quartier.

Ces besoins ont été les éléments structurant du programme.

Par la suite, étant donné les caractéristiques du quartier (nombreuses propriétés appartenant à des acteurs publics, nombreuses voiries régionales, nombreux projets à venir), une large concertation a été organisée pour construire collectivement le programme et aller le plus loin possible dans les descriptions et contenus de chaque opération.

Cette concertation a donc impliqué les citoyens en premier lieu mais également les acteurs publics (Anderlecht, Saint-Gilles, Ville de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, la STIB, la SNCB, Infrabel, Vivaqua, Bruxelles Facilities, Citydev, Hub.brussels)...

Un vaste territoire

Étant donné la dimension du périmètre du CRU 7 (près de 90 hectares répartis sur 3 communes, il est proposé de diviser ce périmètre en trois zones rencontrant chacune des réalités territoriales assez différentes.

On liste ici les zones en question :

- › L'Esplanade de l'Europe et ses alentours. Ici on rencontre des problématiques de sous-utilisation de l'espace public et de forte minéralisation de celui-ci. Le lien entre la gare et le centre-ville est considéré comme dysfonctionnel.
- › Le Cœur de gare. Cette zone concerne les abords directs de la gare. Notamment la place Victor Horta, la rue de l'Instruction et la rue de France. Les qualités des aménagements de l'espace public ne permettent pas une bonne utilisation de celui-ci. Les continuités cyclopiétonnes font défauts. Le langage de l'espace public est orienté pour le trafic automobile. La minéralisation induite est maximale. Le trafic de transit est très important.
- › L'îlot des Deux Gares. Situé dans la partie sud du périmètre, cet îlot présente la particularité d'accueillir la Senne coulant à ciel ouvert. Les berges de la Senne n'attendent qu'à être investies et ouvertes au public. Dans un quartier aussi densément bâti et habité que celui de la gare du Midi, il s'agit là d'une opportunité unique.

Globalement on note que les espaces publics de ces trois zones souffrent de manque de continuités, de trop

forte minéralisation et d'aménagements clairement orientés vers un usage de la voiture.

Les piétons, vélos, poussettes, PMR et toutes les autres mobilités douces peinent à trouver leur place. Une anomalie pour la plus grande gare du pays et une porte d'entrée dans la capitale.

De même, le travail sur les connexions transversales vers les quartiers alentours à la gare apparaît nécessaire (rue couverte, rue de l'Instruction, carrefours Bara...).

Présence de populations précarisées

Par ailleurs, des problématiques transversales à ces trois sous-zones ont été identifiées. La problématique la plus préoccupante est vraisemblablement l'amplification du nombre de personnes vivant en rue autour de la gare. Étant donné l'ampleur de cette question en suspens, il est nécessaire que le CRU 7 adopte un regard constructif et tente d'apporter des réponses concrètes à ces questions (en restant néanmoins dans les limites de la compétence matérielle 'Aménagement du territoire').

Via le CRU 7, il apparaît donc nécessaire de prendre en compte les publics précarisés du quartier notamment dans les aménagements l'espace public.

En effet, si les publics précarisés ne sont pas pris en compte dans les politiques publics, il est fort probable que leur présence dans l'espace public soit toujours vécu comme quelque chose de négatif.

Le programme oriente également des investissements sur un pôle de soins publics avec toilettes publiques et des hébergements pour MENA.

Montage des opérations

Concrètement, le CRU 7 bénéficie d'une enveloppe opérationnelle de 22.000.000 €.

C'est une somme importante mais pas suffisante pour couvrir les aménagements nécessaires aux évolutions pour le quartier et ces espaces publics.

Des investissements complémentaires sont donc nécessaires pour accompagner ceux du CRU 7. C'est ce que l'on appelle l'effet levier.

Sur cette base, on identifie donc 4 types d'opérations. Fiche par fiche, le montage financier est identifié suivant la norme développée ici :

- › opération 100% CRU : ces opérations sont financées

intégralement via des budgets CRU. Il est nécessaire de respecter le timing du CRU pour la réalisation des opérations ;

- › opération mixte : ces opérations sont financées en partie via des budgets CRU, en partie via des budgets complémentaires. Il est nécessaire de respecter le timing du CRU pour la réalisation des opérations ;
- › opération associée : ces opérations sont financées intégralement via des autres budgets que ceux du CRU. Il est attendu de respecter le timing du CRU pour la réalisation des opérations ;
- › opération à initier : ces opérations n'ont pas de source de financement identifié, ni de porteur de projet. Il s'agit d'opération à monter dans le futur.

Les opérations associées et à initier plus hypothétiques font l'objet d'un livret à part. Le livret 2 : opérations complémentaires

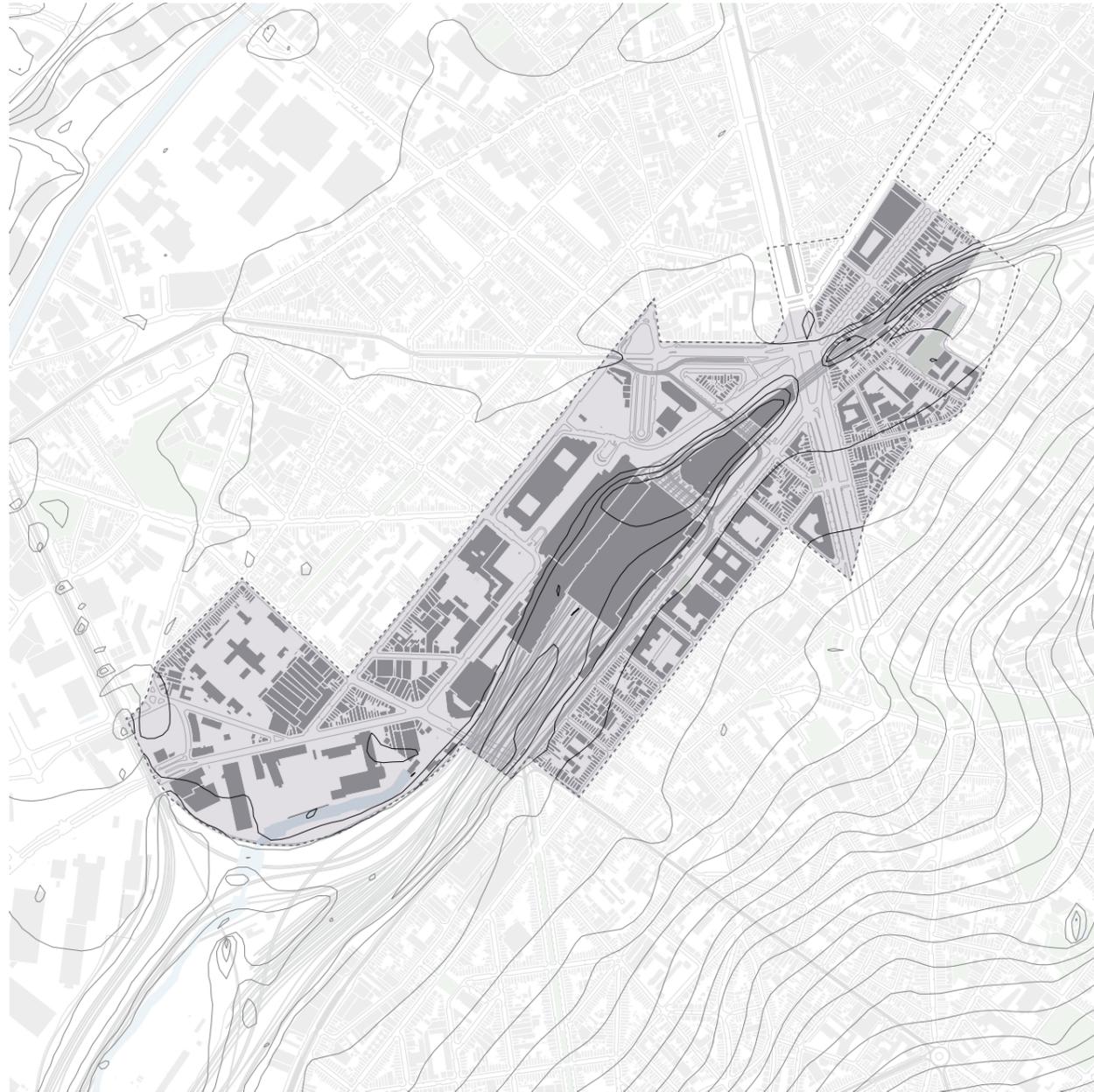
Stratégie d'investissement

La stratégie d'investissement proposée dans ce programme est de concentrer les opérations financées 100 % par le CRU 7 sur des nœuds urbains clés et à l'articulation des différentes zones du périmètres.

Rue couverte, entrée et sortie de la place Victor Horta, tête de l'îlot des Deux Gares...

Les opérations mixtes et associées permettant les investissements sur les grands espaces publics (que le CRU seul ne peut financer étant donné l'enveloppe budgétaire limitée) et sur les équipements utiles aux habitants et usagers du quartier.

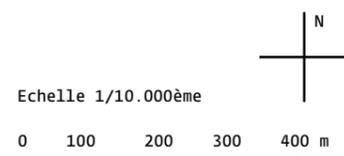
Voir la carte de la page 14-15.



LOCALISATION

Sources
Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.

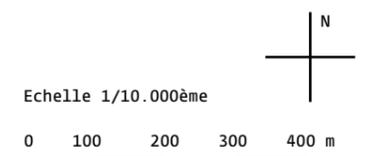
- Périmètre d'ensemble du CRU
- Bâti périmètre opérationnel du CRU
- Périmètre opérationnel du CRU
- Bâti hors périmètre opérationnel du CRU
- Topographie 2,5m
- Espaces verts
- Eau

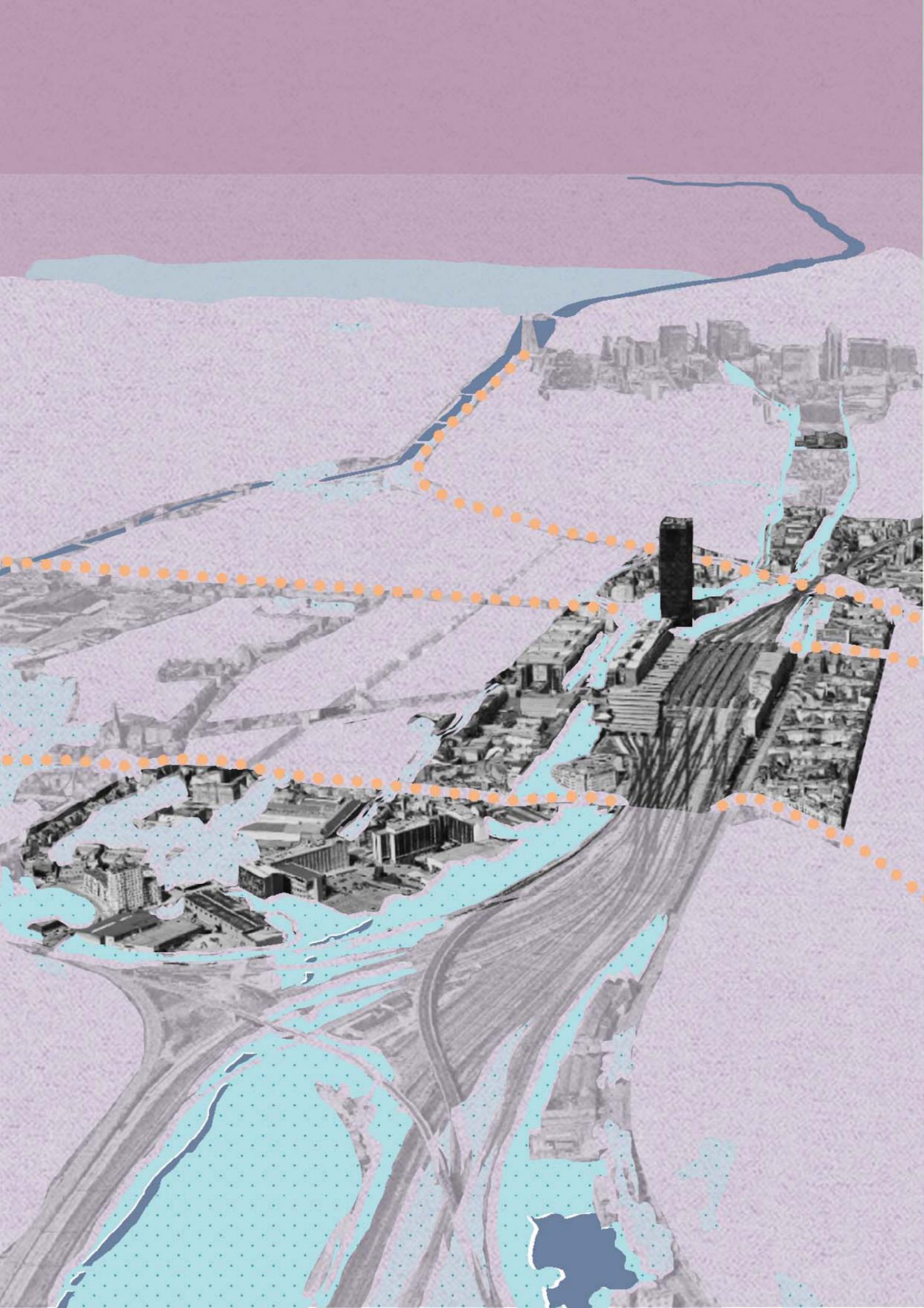


PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE

Sources
Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.

- Périmètre d'ensemble du CRU
- Hors périmètre opérationnel du CRU





LA JONCTION DU XXI^{ÈME} SIÈCLE, UNE FIGURE FÉDÉRATRICE

Le CRU7 propose d'améliorer la continuité des espaces publics autour de la gare du Midi avec une nouvelle approche pour les aménagements de ceux-ci. Moins minéralisés, davantage végétalisés. C'est la Jonction du XXI^{ème} siècle

Une nouvelle jonction

En 1840 la gare du Midi (la gare des Bogards) était implantée au droit de l'actuelle place Rouppe. Le chemin de fer pénétrait dans Bruxelles et la Senne coulait encore dans la ville, eau et fer étaient l'un à côté de l'autre. Le panorama devait être exceptionnel... Une fois la gare déplacée, elle a investi un espace plus important. La Senne a été interrompue et la jonction Nord/Midi a été tracée.

Depuis quelques années, les politiques régionales essaient d'établir des nouvelles relations entre les différentes parties de la métropole. L'échelle humaine au centre des réflexions, à la recherche d'un rythme moins effréné et d'une relation plus poussée à la nature. De nouveaux paysages urbains se développent, des styles de vie différents et des nouveaux modes de déplacement remettent en cause l'espace jusqu'alors hégémonique laissé à la voiture. Pour permettre de développer cette approche dans le quartier du Midi, l'idée d'une 'nouvelle jonction', cyclopiétonne et parallèle à cela construite au XX^{ème} siècle, se matérialise.

CRU 7, vers de nouvelles continuités

La générosité des espaces libres autour de la gare du Midi, la proximité de la Senne et du Pentagone sont autant d'occasions pour mettre en œuvre cette stratégie.

Il s'agit aujourd'hui de construire une continuité entre la Senne et le centre-ville.

Cette continuité sera notamment matérialisée par :

- › une continuité piétonne fluide, agréable et bien aménagée depuis l'îlot des deux gares jusqu'au boulevard du Midi et plus loin le centre de la ville.
- › une piste cyclable séparée, continue et suffisamment bien conçue pour éviter une situation semblable à celle du piétonnier (où la cohabitation avec les pié-

tons n'est pas toujours évidente). Cette piste joignant l'îlot des deux gares au boulevard du Midi doit permettre une circulation fluide tous les jours y compris le dimanche, jour du marché.

- › des aménagements urbains garantissant la prise en compte de l'ensemble des publics du quartier (accessibilité, sécurité, espaces verts, zones de jeux, etc.) et qui permettent de créer des espaces publics verts, ouverts, inclusifs et adaptés aux besoins de tous.

Réponses aux enjeux du CRU 7

La vision proposée par le programme du CRU 7 répond aux enjeux identifiés en phase de diagnostic et évoqués par les acteurs et les habitants :

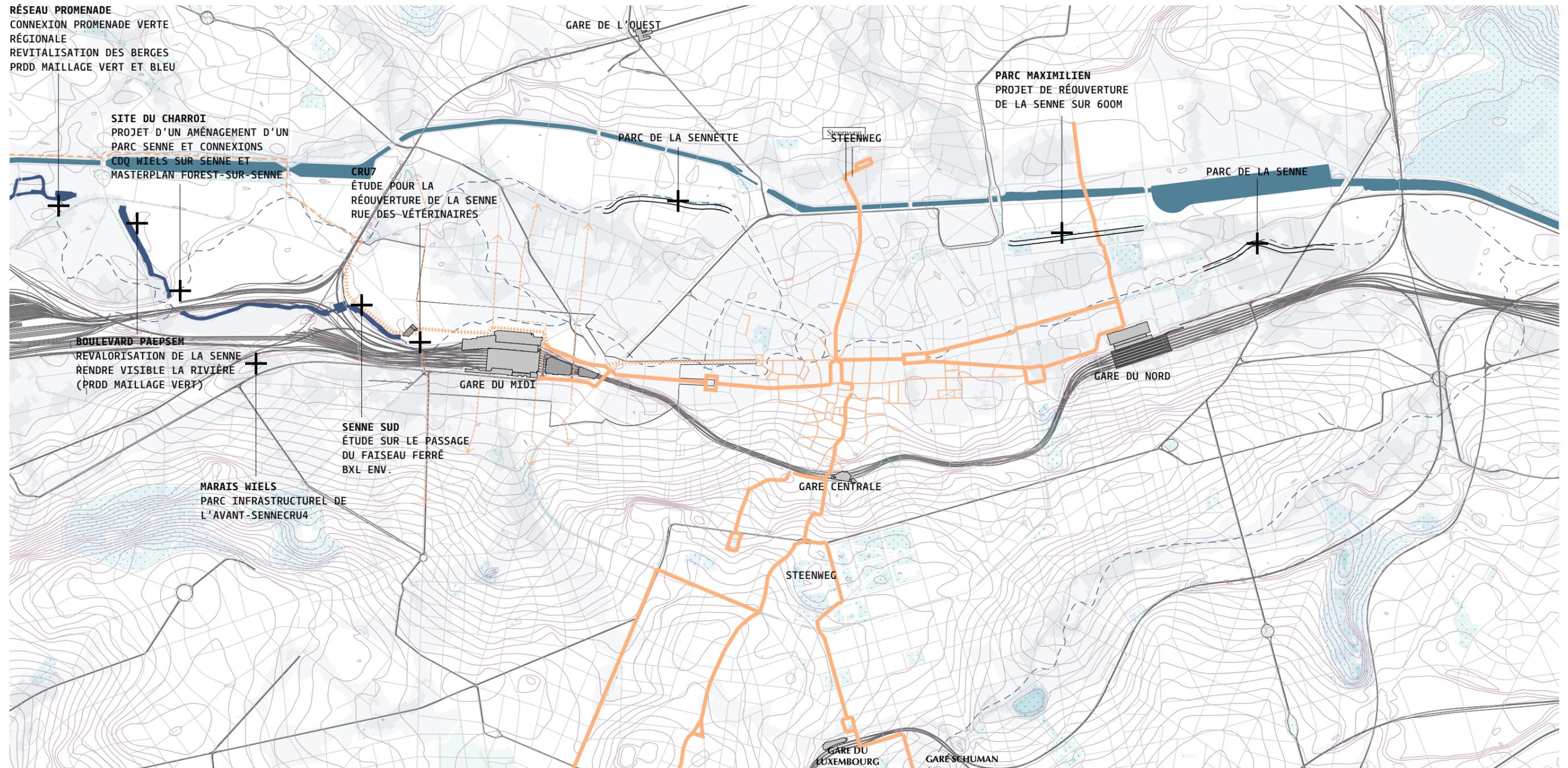
1. focaliser les efforts du CRU 7 sur l'aménagement de l'espace public et de son potentiel de transformation;
2. inscrire le quartier dans un maillage vert et bleu à échelle régionale ;
3. réparer ponctuellement le tissu urbain et trouver de la place pour les besoins identifiés en terme d'équipement ;
4. répondre aux problématiques sociales et de santé liées à la grande précarité et au sans abris.

La jonction du XXI^{ème} siècle permet de relier les espaces publics autour de la gare du Midi et propose de développer de nouveaux espaces ouverts.

La Senne coulant à ciel ouvert est valorisée, l'espace public est déminéralisé puis végétalisé. Son statut change en laissant davantage de place pour toutes les mobilités de la ville avec une meilleure prise en compte de la question de l'intermodalité (continuités piétons, pistes cyclables, proposition de retravailler les zones taxis et zones TC (tramway et bus notamment) .

Le long de la jonction du XXI^{ème} siècle, le programme du CRU 7 propose également le financement d'équipements pouvant répondre aux problématiques sociales rencontrées dans le quartier.

La présence de l'eau est mise en avant par le prolongement de la Senne à ciel ouvert et une étude est menée par Bruxelles Environnement sur le potentiel de déconnexion des eaux pluviales de l'égout (en complément des opérations menées dans le CRU4 et CQD Midi).



- Légende**
- LA JONCTION PIÉTONNE**
- magistrale (Good move Piéton Plus)
 - rues cyclo-piétonnes (circulation libre des mobilités douces, véhicules limités à 20km/h, situation temporaire)
 - ||||| continuité stratégique pour construire la jonction
 - - - traverses stratégiques
 - - - continuité cyclo-piétonne le long du canal (BKP)
 - voiries
 - parcs
- BÂTI**
- gares
 - les quadrilatères

- L'EAU, LA VALLÉE**
- Senne à ciel ouvert
 - - - ancien lit et tracé de la Senne
 - ▬ canal
 - aléa d'inondation
 - topographie
- REPÈRES**
- rails
 - périmètre du CRU7



La nouvelle jonction Nord-Midi et les parc de la Senne

Les 8 futures magistrales piétonnes vont redéfinir la façon de se déplacer dans la région de Bruxelles, l'Esplanade de l'Europe est une pièce stratégique dans cet ensemble.

Un maillot essentiel pour reconnecter le centre-ville à la gare du Midi et l'ensemble des espaces publics autour de celle-ci.

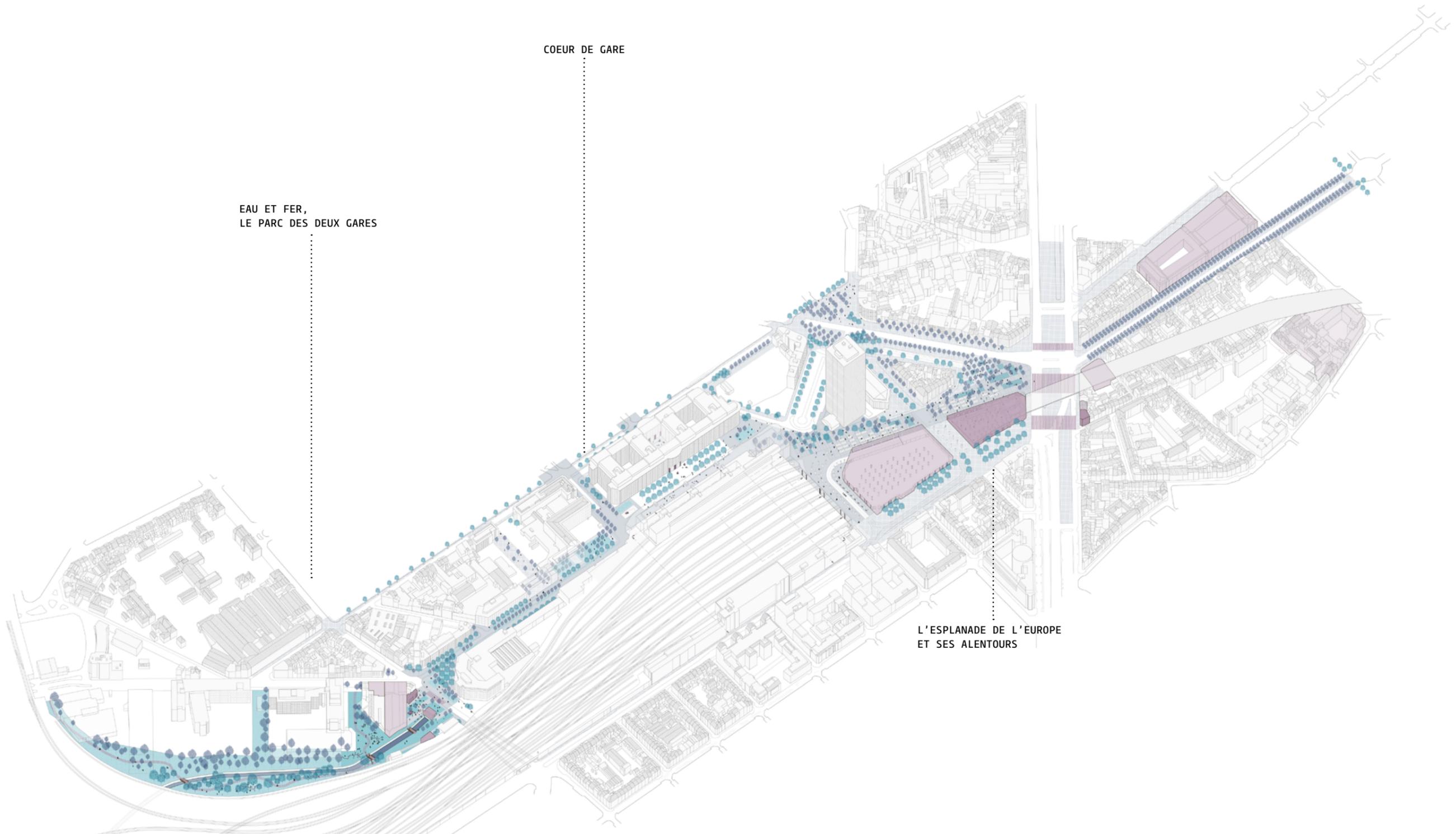
Plus loin, la jonction du XXI^{ème} siècle nous emmène dans le parc des Deux Gares, là où la Senne coule à ciel ouvert.

- Les investissements bâti**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements espaces publics**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements parc**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)

Trois séquences

Dans les pages suivantes la jonction du XXI^{ème} siècle est donc décrite à travers trois séquences :

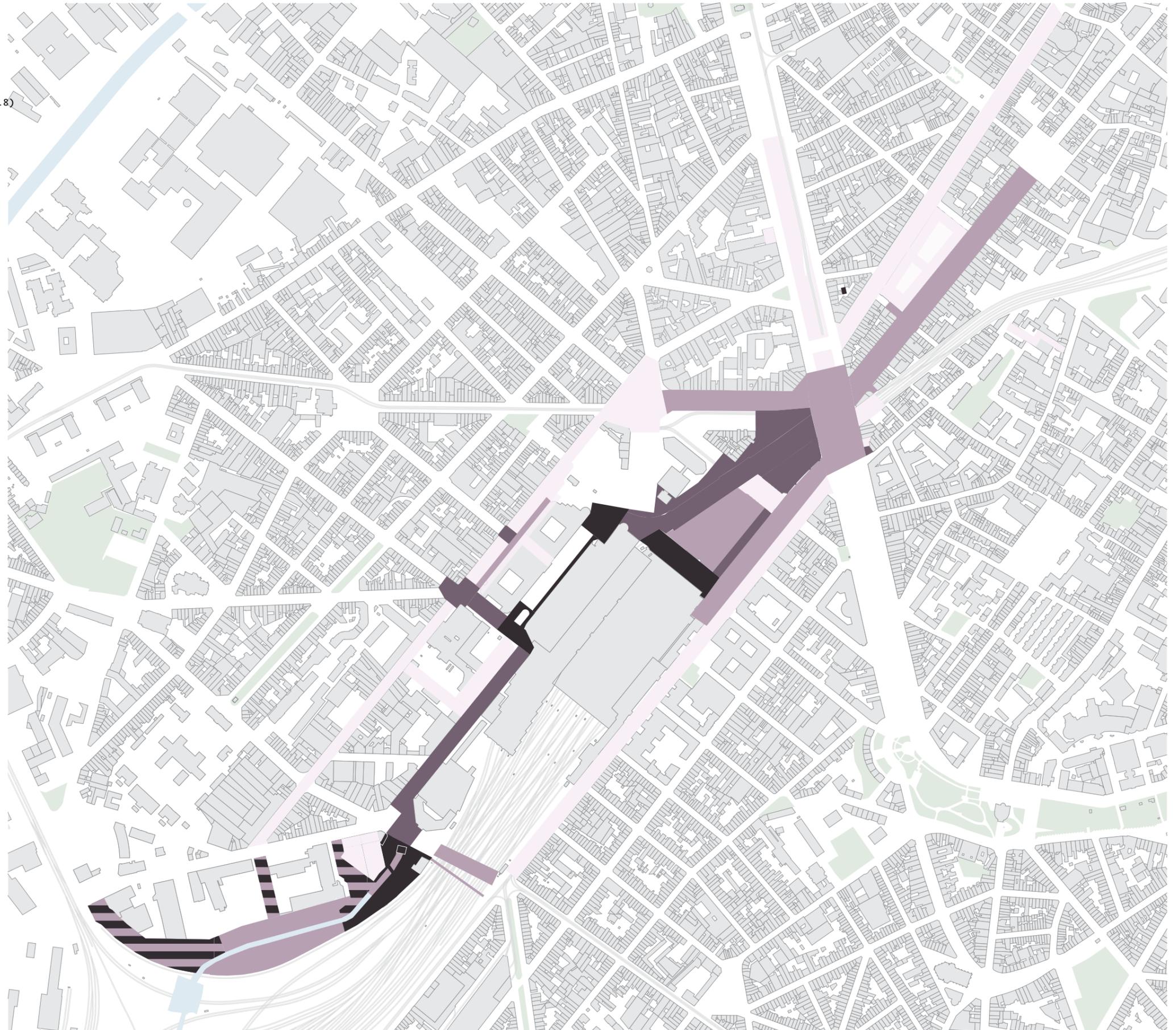
- › l' esplanade de l'Europe et ses alentours
- › le Cœur de gare
- › le parc des Deux Gares



Légende

-  opérations CRU
-  opérations mixtes
-  opérations associées
-  opérations mixtes ou à déterminer (détails dans l'opération 3.8)
-  opérations à initier

-  bati associées
-  eau
-  espace vert



Echelle 1/6.500ème

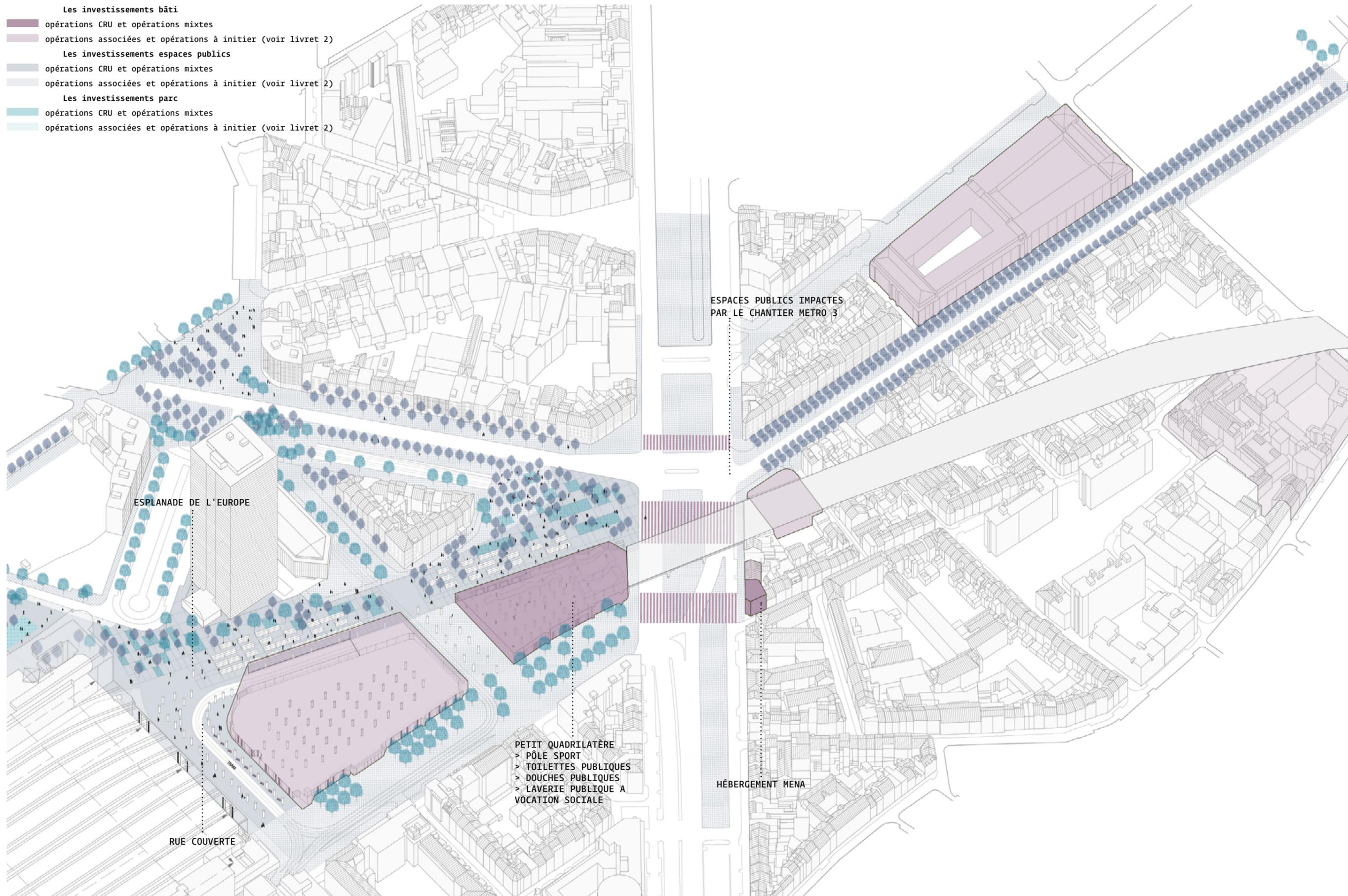
0 50 100 200 300m



VOLET 01

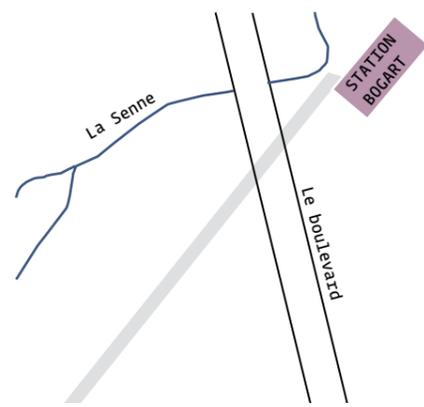
ESPLANADE DE L'EUROPE ET SES ALENTOURS

- Les investissements bâti**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements espaces publics**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements parc**
- opérations CRU et opérations mixtes
 - opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)

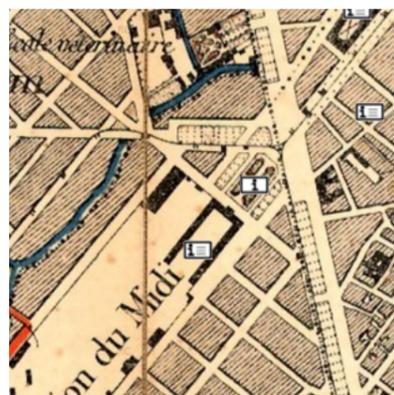




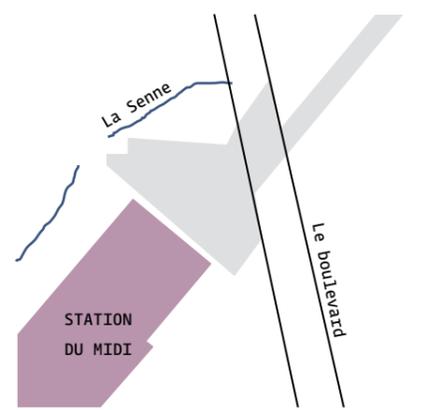
Carte de Vandermaelen, 1846-1854



La Station du Midi en 1846-1854



Plan, 1891



Place de la constitution



Orthophotographie, 1961

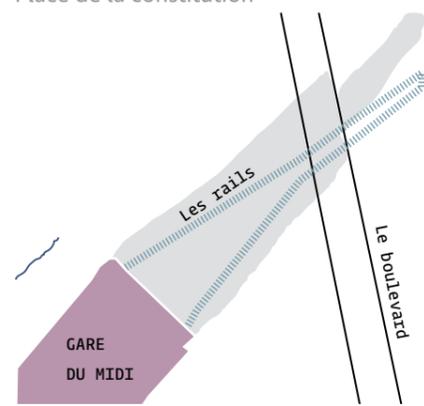
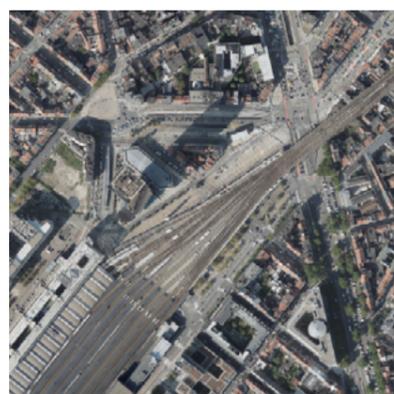
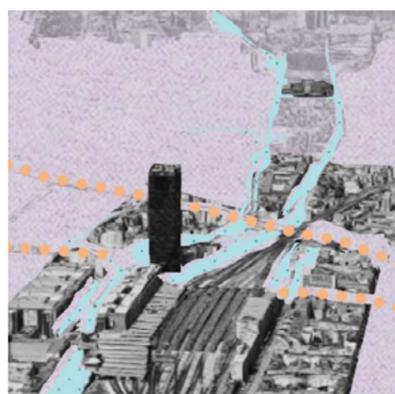
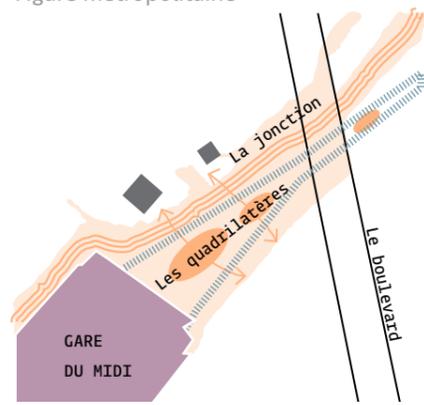


Figure métropolitaine



Orthophotographie, 2020



La Jonction en 2030

ESPLANADE DE L'EUROPE

L'esplanade de l'Europe est un des lieux stratégiques de la jonction du XXI^{ème} siècle, interface avec le Pentagone elle nécessite de récupérer son rôle de lien entre la gare et le centre de la ville.

Espaces démesurés

Au cours des dernières décennies, l'Esplanade de l'Europe et ses alentours ont subi des transformations radicales. Le manque d'un projet d'ensemble a laissé des espaces vides démesurés à reprogrammer. C'est le cas de l'Esplanade, mais aussi de la place de la Constitution, de la place Bara, du boulevard Jamar, ainsi que des trois quadrilatères. Des espaces énormes non affectés, pas suffisant programmés dont la fonction de pôle multimodale a prévalu au détriment de l'espace de vie et la qualité des aménagements.

Le schéma directeur de 2016 a esquissé une vision cohérente qui réorganise la mobilité des différents usagers, les transports en commun et la circulation des voitures toute en gardant la fluidité piétonne entre parties. Ainsi, il est possible d'imaginer un projet d'espace public de qualité à la hauteur d'une gare internationale mais aussi des espaces de vie pour les habitants et usagers des quartiers denses alentours.

Le CRU7 s'insère dans cette perspective et propose d'intervenir ponctuellement sur des nœuds urbains particulièrement problématiques et à retravailler dans le but d'une amélioration du cadre de vie. Dans le même sens (amélioration du cadre de vie), le CRU est en capacité de financer ou co-financer équipements et partiellement des logements.

Micro-histoire de l'Esplanade

Au cours du XIX^{ème} siècle, la gare a connu plusieurs implantations (voir précédemment).

Au milieu du XX^{ème} siècle, la jonction Nord-Midi transforme la gare du Midi en gare traversante. L'entrée est déplacée, les petit et le grand quadrilatères coté gare et un troisième au-delà de la petite ceinture sont construits au-dessous de l'espace désormais surélevé des voies de chemin de fer.

La tour du Midi s'implante dans les années '60. Tout autour les espaces restent vides et au service de la voiture. Esplanade de l'Europe et place de la Constitution sont d'immenses parkings à ciel ouvert. La Senne est voûtée et la place Bara est aménagée en grand rond-point.

L'arrivée de la gare TGV, entre les années '90 et '00, autorise un vaste programme de démolitions et constructions. Bâtiment de l'ONSS, extension de la gare pour le terminal TGV, la construction d'un immense parking en sous-sol et l'aménagement de la place Horta.

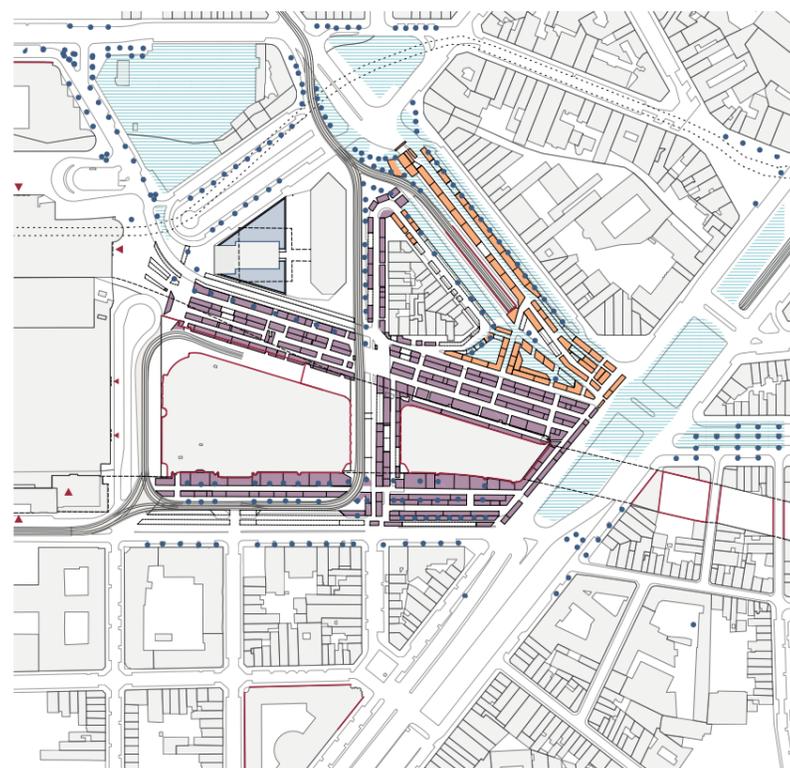
Actuellement, avec les travaux du métro 3 et le projet 'Move Hub' à venir, cette zone urbaine reste largement en chantier. (voir 'Insistance urbaine' dans le diagnostic du CRU7).

Des enjeux contemporains

Depuis des années la métropole bruxelloise s'impose des nouveaux objectifs pour accompagner la phase de transition vers la décarbonisation. Une action forte sur les espaces ouverts se met en œuvre, la partielle piétonisation du centre historique et du boulevard Anspach en sont les emblèmes.

La magistrale piétonne du plan 'Good Move' qui traverse du nord vers le sud la ville de Bruxelles et qui reconnecte la gare du Midi à la gare du Nord passe naturellement sur l'Esplanade de l'Europe et la place de la Constitution.

Grâce au CRU7 couplé à des actions convergentes d'autres acteurs régionaux, ces espaces pourront être transformés dans une optique de confort pour les modes de déplacements actifs, de création de nouveaux paysages, de déminéralisation, de création d'îlots de fraîcheur, de gestion exemplaire des eaux pluviales (nous sommes ici dans le fond de la vallée de la Senne), de reprogrammation de l'espace de la voiture, en lien avec les objectifs de maille 'Bruxelles-Midi' du plan 'Good Move'.



MARCHÉ DU MIDI ET CHANTIERS



TRANSPORTS EN COMMUN

- Emplacement marché du Midi suite à chantier métro 3
- Emplacement complémentaire marché du Midi avant chantier métro 3
- Murs aveugles
- Emprise des chantiers

- M Metro
- Tram
- Bus
- Stationnement taxis

Echelle 1/5.000ème

0 50 100 200m



L'esplanade de l'Europe : potentiels et contraintes

L'Esplanade de l'Europe et ses alentours concentrent des enjeux majeurs pour l'évolution du quartier du Midi. Dans l'état, les espaces publics (pourtant de grandes dimensions) ne parviennent ni à répondre aux besoins des habitants du quartier (où l'on manque de place pour tout), ni à répondre aux prérogatives d'une grande gare internationale (manque de salubrité, pas de toilettes publiques...).

Le 'scénario zéro' (voir diagnostic du CRU7) montre des évolutions futures importantes : le métro 3, projet financé et en cours, implique déjà une reconfiguration complète du boulevard Jamar. Cet espace large de 66m concentrait 12 bandes pour les voitures (stationnements + circulations) et une trémie de tramway dans la configuration pré-chantier métro. Une situation à ne pas reproduire.

La petite ceinture, elle aussi généreuse en termes de superficie, est en cours de rénovation pour accueillir les pistes vélo latérales et transformer ses bermes centrales dans une optique de déminéralisation et de rationalisation de l'espace utilisé par la voiture.

Dans le même temps, la STIB a engagé une réflexion sur ses trois pôles bus autour de l'Esplanade (rue Couverte, place de la Constitution et avenue Paul-Henri Spaak) avec comme objectif la mise en service des futurs bus électriques.

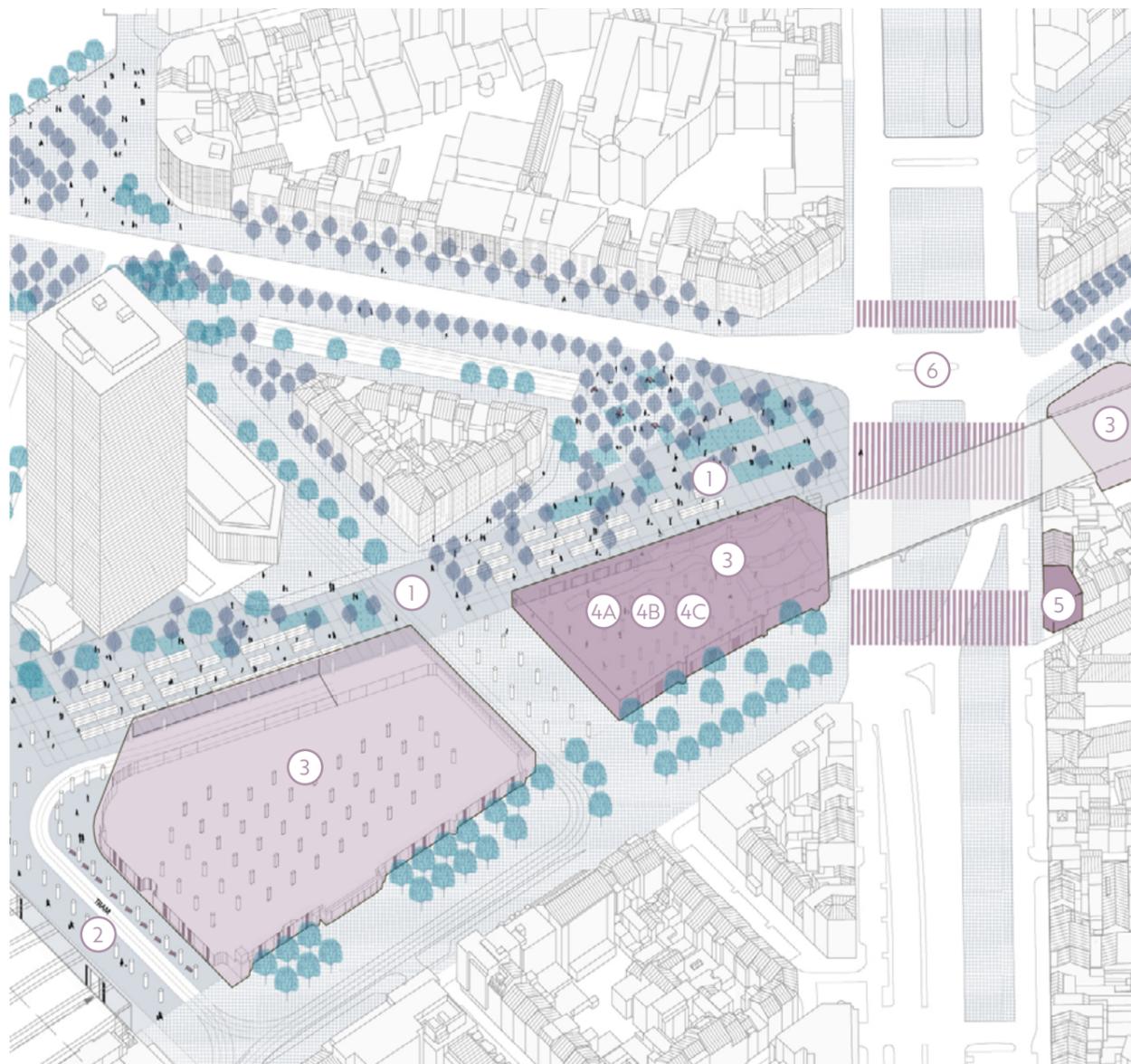
La future réorganisation doit permettre la lisibilité des arrêts en assurant des temps de pause plus long pour le rechargement des batteries.

Dans ces réflexions, il est nécessaire de ne pas adopter un regard purement ingénierique. C'est une condition nécessaire dans le but de ne pas perdre de vue l'importance de proposer des espaces publics de qualité.

Au niveau de la programmation, l'Esplanade souffre d'un vide structurel lors des jours de la semaine. Un no man's land où l'on ne croise pratiquement que des touristes perdus. Le dimanche matin, ce vaste espace urbain non aménagé devient le marché du Midi. L'Esplanade est alors surchargée jusqu'au début de l'après-midi. En fin du marché, malgré des efforts partagés de la part du gestionnaire, de Bruxelles Propreté, de la Police et des commerçants, les déchets jonchent l'Esplanade et s'engouffrent jusque dans les quartiers alentours.

Les façades aveugles des quadrilatères n'offrent pas de possibilités d'animation. Le capital spatial ici est pourtant de plus de 15.000 m² inutilisés. Une anomalie étant donné que nous sommes ici à quelques pas de la plus grande gare du pays et dans le quartier le plus densément habité de tout le pays.

L'îlot orphelin entre Jamar et Argonne, avec son rez-de-chaussée dédié à des activités commerciales, n'est pas capable de compenser à lui tout seul ce manque. Le résultat est un espace dégradé et vide la plupart du temps, exception faite pour le public des personnes sans domicile fixe qui l'occupent de façon permanente à des endroits précis.



- 1. ① Activation, piétonnisation et végétalisation de l'Esplanade de l'Europe
- 1. ② Reprofilage et requalification de la rue couverte
- 1. ③ Étude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères
- 1. ④A Pôle sport dans le petit quadrilatère
- 1. ④B Complément pour le pôle sport dans le petit quadrilatère
- 1. ④C Toilettes, douches et laverie publique à vocation sociale dans le petit quadrilatère
- 1. ⑤ Centre d'hébergement et accueil de jour pour les MENA
- 1. ⑥ Amélioration des espaces publics suite aux excavations du chantier métro 3

L'esplanade de l'Europe : un espace urbain à reconquérir

L'esplanade de l'Europe, partie de magistrale piétonne, apparaît donc comme un espace charnière de la jonction du XXI^{ème} siècle.

La vision du CRU7 pour l'Esplanade vise un large réaménagement de celle-ci en piétonnisation la voirie au nord (réservé au trafic de destination et pour les véhicules de secours) et en la déminéralisant/végétalisant.

La partie qui longe les deux quadrilatères, reste plus minérale en favorisant l'animation des façades des quadrilatères, rouvertes et reprogrammées ainsi que l'installation du marché de Midi.

La rue couverte est aussi réaménagée, les arrêts taxi sont déplacés et réorganisés sur la rue Blérot, les stations de bus se concentrent sur les pôles Spaak et à l'intérieur du grand quadrilatère (dont l'affectation première était d'être... une gare de bus).

Cette réorganisation évite le passage des véhicules motorisés (hors certains bus et taxis) sur l'Esplanade de l'Europe, en rendant plus fluide et lisible les continuités vers le centre de Bruxelles et vers la place Horta.

Le boulevard Jamar et la place Bara sont réaménagés dans le cadre du chantier du Métro 3.

Les études pour la rénovation du boulevard Poincaré sont en cours.

Dans ce cadre des transformations des espaces publics autour de l'Esplanade, la traversée de la petite ceinture vers l'avenue Stalingrad, pièce maîtresse de la magistrale piétonne Nord-Midi est un aménagement nécessaire et attendu.

La situation (transitoire) du chantier a montré à quel point cette traversée cyclo-piétonne sécurisée et confortable est un aménagement indispensable. Le flux piéton et vélo y est important.

Une étude de faisabilité programmatique des trois quadrilatères est lancée grâce à des financements CRU7. L'occasion de définir le cadre budgétaire nécessaire à la viabilisation de ces lieux aujourd'hui abandonnés et de confirmer les pistes de programmation développées ici :

- › Le grand quadrilatère (droit réel à négocier avec la SNCB). Vers une gare terminus pour les bus 49 et 50 de la STIB + un pôle vélo (parking, atelier, zone de recyclage et revente, point vélo) ;
- › Le petit quadrilatère (droit réel à négocier avec la SNCB). Vers un vaste pôle sports urbains avec un skatepark, une salle de bloc, une salle de parkour et fonctions annexes (horeca, salle d'événements...) + un pôle de soin (toilettes publics accessibles à toutes et tous, douches publiques, laverie, centre d'orientation pour personnes vivant en rue.)
- › Mini quadrilatère : programmation à définir.

L'esplanade devient ainsi un nouvel espace urbain activé avec de nouvelles fonctions. Un lieu de déambulation ouvre sur les quartiers et où se rencontre les différents publics du pôle multimodale plus important du pays.

Dans l'ensemble de ces aménagements, le tracé des lignes de tram doit être pris en compte pour une bonne intégration de celles-ci dans l'espace public (hauteur des quais, accessibilité, etc.). Cela pour garantir une accessibilité facile et intuitive pour les usagers en minimisant l'impact général sur l'environnement urbain.

Projection



1.1

ACTIVATION, PIÉTONNISATION ET VÉGÉTALISATION DE L'ESPLANADE DE L'EUROPE

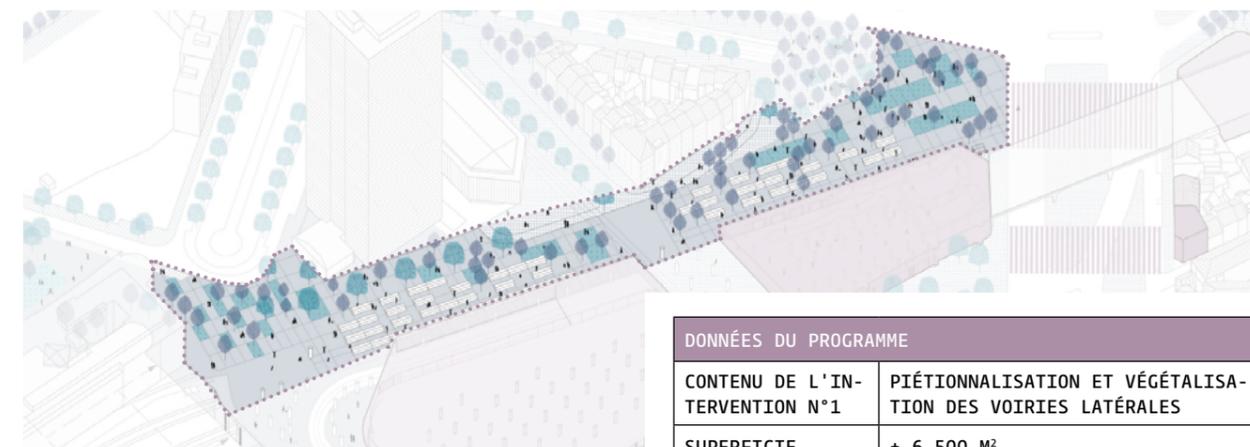
SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ESPLANADE DE L'EUROPE
N° CADASTRE	-
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	-
ETAT	BON ÉTAT GÉNÉRAL
SUPERFICIE	ESPLANADE : ± 10.000 M ² VOIRIE LATÉRALE : ± 6.500 M ²
GABARIT	-
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

L'Esplanade de l'Europe est l'un des principaux espaces publics du quartier. Reliant la gare au centre-ville de Bruxelles, ce vaste espace public peut aujourd'hui être considéré comme dysfonctionnel.

Fortement utilisé le dimanche matin pour le Marché du Midi, l'Esplanade reste vide le reste de la semaine. Ce vaste 'no man's land' dégrade alors l'image d'un quartier par ailleurs très densément habité et où on manque d'espaces publics de qualité et végétalisés. On peut lister quelques raisons qui permettent d'expliquer les difficultés à faire fonctionner cet espace :

- › manque d'activation des façades aux abords de l'Esplanade (notamment des quadrilatères);
- › configuration spatiale de l'Esplanade avec un étalement sur près de ±300m de long pour une largeur utile de ±25m ;
- › minéralisation quasi-totale de l'espace public ;
- › présence d'un trafic de transit important le long de la façade Nord de l'Esplanade.
- › multiplication d'un mobilier urbain superflu et saturant l'espace public.
- › absence de perspective depuis et vers le centre ville



DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU DE L'INTERVENTION N°1	PIÉTONNISATION ET VÉGÉTALISATION DES VOIRIES LATÉRALES
SUPERFICIE	± 6.500 M ²
CONTENU DE L'INTERVENTION N°2	VÉGÉTALISATION DE L'ESPLANADE DE L'EUROPE
SUPERFICIE	± 2.500 M ² (1/4 DE LA SURFACE TOTALE DE L'ESPLANADE)
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE : CRU 25% BM 58% CSC CHANTIER M3 17%

DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet est divisé en deux parties. Premièrement, en lieu et place d'une remise en pristin état de l'Esplanade prévue dans le cadre de la fin du chantier du Métro 3, la première partie du projet vise à la piétonnisation de la voirie latérale nommée 'Esplanade de l'Europe' qui longe l'ensemble de l'Esplanade dans sa partie Nord.

Cette voirie large de ±10m (stationnements inclus), accueille un trafic automobile de transit qui anime négativement l'Esplanade.

La piétonnisation de l'emprise de la voirie (assiette + stationnements) permet d'élargir l'Esplanade elle-même est de lui redonner une façade active (Tour du Midi et sa fontaine ainsi que l'îlot Argonne).

Deuxièmement, on note la forte minéralisation de l'Esplanade dont le revêtement quadrillé a été refait au début des années 2000. Ce revêtement n'étant pas en mauvais état, il est préconisé de végétaliser l'Esplanade en suivant les principes suivants :

- › Végétalisation et perméabilisation permettant l'activité du Marché du Midi ;
- › Végétalisation et perméabilisation s'inscrivant dans la trame quadrillée du revêtement existant et sur environ 1/4 de la surface totale de l'Esplanade ;
- › Chercher la pleine terre là où il est possible de le faire (en fonction notamment des réseaux en sous-sol).

Il est recommandé au porteur du projet de faire appel à un marché public global d'AMO (assistance à la maîtrise d'ouvrage) pour l'ensemble des opérations d'espaces publics portées et pilotées par Bruxelles Mobilité notamment (voir opération 5.1).

L'implantation d'une oeuvre d'art sera analysée lors de la phase d'avant-projet de l'opération.

Un point de vigilance concerne le maintien de l'accès automobile aux commerces, Horeca, hôtels et logements de la rue d'Argonne (îlot isolé).

OBJECTIF(S)

- › Amélioration de l'Esplanade de l'Europe et aménagements participant à l'animation des espaces publics
- › Animation de l'espace public par des façades actives (y compris par des interventions artistiques et/ou lumineuses) et/ou des activités issues des équipements compris dans les quadrilatères et/ou des modules, jeux, œuvres d'art.
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Analyser la possibilité d'intégrer des toilettes publiques et urinoirs
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public
- › La cohabitation entre les différents modes de mobilité douce sera être étudiée
- › Attention à porter à la préservation de la végétation pour éviter des dégradations lors du marché par exemple

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment avec BM, acteur essentiel pour la réussite de l'opération + coordination chantier métro 3
- › Des budgets BM complémentaires sont nécessaires pour le montage complet de l'opération
- › Les interventions seront réalisées dans le cadre d'un unique marché et mises en œuvre dans un timing conjoint.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Mobilité

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht
- › STIB (pour le passage des bus notamment)
- › Les commerçants du quartier
- › Les différents acteurs du Marché du Midi
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISoire ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
PIÉTONNISATION DES VOIRIES LATÉRALES	6.500 M ²	235 €/M ²	BM	1.527.500,00 €
VÉGÉTALISATION DE L'ESPACE PUBLIC	2.500 M ²	235 €/M ²	BM	412.500,00 €
TVA 21%			BM	407.400,00 €
+ FORFAIT CSC CHANTIER MÉTRO 3 TVAC			CSC M3	700.000,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	9.700,00 €
ÉTUDES 10%			CRU	194.000,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	40.740,00 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	48.500,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	48.500,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%			CRU	352.110,00 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	234.740,00 €

TOTAL				3.975.690,00 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	928.290,00 €
PART BRUXELLES MOBILITÉ	2.347.400,00 €
PART CSC CHANTIER MÉTRO 3	700.000,00 €

+ 10% COORDINATION CRU 7	92.829,00 €
--------------------------	-------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	4.068.519,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC BM ET CSC CHANTIER MÉTRO 3.
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. RÉCEPTIONS.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Place de la gare de Rouen • Rouen • 2019 • OKRA Architectes



Etele Square • Budapest • 2017 • Ujirany + New Directions Landscape Architects



Principales conclusions du RIE

- Amélioration de la qualité environnementale dû à la végétalisation et la perméabilisation d'1/4 de l'Esplanade
- › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
- › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
- › Recommandation : Privilégier l'aménagement en pleine terre
- › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.
- › Recommandation : A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Mobilité

- › Recommandation : Un plan de circulation clair doit accompagner cette mesure, en lien avec le plan Good Move et le projet (incertain) de mise à sens unique de l'avenue Fonsny.
- › Recommandation : La boucle de circulation des taxis doit être revue, surtout en lien avec le déplacement de la station taxis de la rue Couverte vers la rue Blérot.

Amélioration du cadre de vie

- › Recommandation : Prévoir au moins une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres et surface alentours perméabilisée), des bancs, diversité d'espèces
- › Recommandation : Inscrire la fermeture de la latérale de l'Esplanade de l'Europe dans un plan de mobilité global au quartier afin d'évaluer l'impact pour l'ensemble de la zone et de limiter le report de trafic sur des voiries inappropriées.

1.2

REPROFILAGE ET REQUALIFICATION DE LA RUE COUVERTE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE COUVERTE
N° CADASTRE	435A00
SITUATION	VOIRIE SOUS VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRES	DIVERS PROPRIÉTÉS PUBLIQUES
ETAT	AMÉNAGEMENTS PEU QUALITATIFS
SUPERFICIE	± 5000 M² AU SOL
GABARIT	-
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	PPA N°1 QUARTIER AVENUE FONSNY 1
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

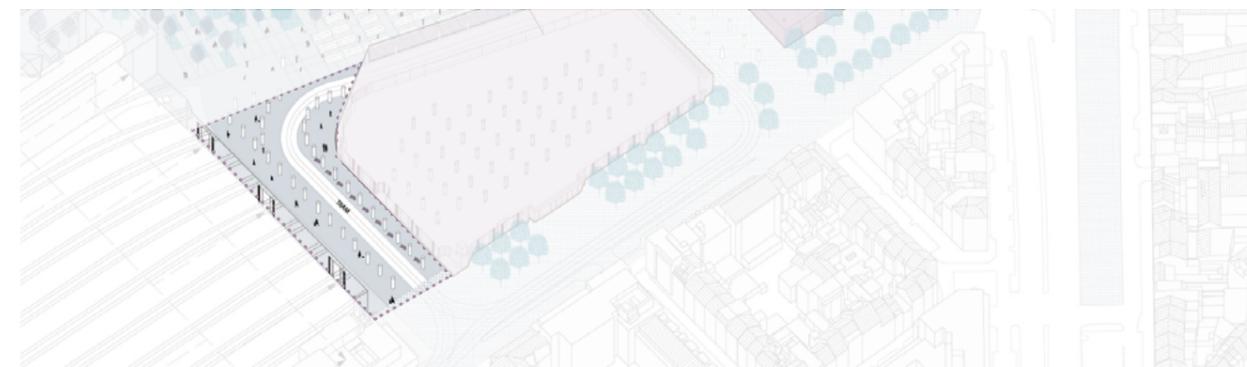
La rue couverte est une entrée/sortie importante pour la gare du Midi.

Elle concentre de nombreux services de mobilité avec gare de taxis, gare de bus, desserte de tramway. Pour autant, son organisation spatiale et les aménagements présents ne sont pas optimisés et véhiculent une image négative de la gare du Midi.

La rue couverte est aménagée à la manière d'une voirie traditionnelle alors même qu'elle présente un profil assez particulier étant donné sa couverture assez basse. Le profil général de la rue est très horizontal. Pas nécessairement facile à aménager de manière conviviale.

Dans la situation actuelle, on note la présence de bordures, trottoirs, barrières, multiplication de marquages au sol et panneaux en tout genre. Ces aménagements perturbent énormément l'espace et ne le valorise pas. En réalité, l'organisation suit une logique de division de l'espace en lien avec fonctions accueillies. On a ainsi : Trottoir + parking bus + voirie + zone taxi + trottoir + voirie + trottoir STIB + passage STIB + trottoir STIB

Dans la dernière partie, de cette séquence, une zone est utilisée par les SDF du quartier qui s'installent là pour y stocker des affaires et passer les nuits. La confrontation entre usagers de la gare et publics précarisés peut être vécue comme brutale.



DESCRIPTIF DU PROJET

Dans cette opération, on vise un reprofilage et une requalification complète de la rue couverte.

Il s'agit principalement d'assurer à cet espace une cohérence dans les fonctions accueillies et les aménagements proposés.

Pour se faire :

- › il sera nécessaire de déplacer la gare de taxis afin de concentrer les véhicules le long de la rue Ernest Blérot;
- › il sera également nécessaire de déplacer les bus 49, 50 et 234 en dehors de la rue couverte. Des études devront être déterminées où il est plus opportun de le faire. Ces études intégreront le grand quadrilatère (voir opération 1.3) dans les scénarios et réflexions.

Ainsi, la rue couverte pourra être réaménagée de plain pied et deviendra un parvis couvert directement connectée aux entrées/sorties principales de la gare du Midi.

Sur ce parvis couvert, les piétons, PMR et autres mobilités douces trouveront facilement leur place dans cet espace mutualisé. Un arrêt de tram permettra la desserte des lignes STIB.

Le réaménagement complet de la rue couverte permettra également de requalifier les liens avec les entrées de la gare et de redévelopper l'animation de la rue via les cellules en bordure du grand quadrilatère.

On recherchera des ambiances lumineuses sobres et assurant une bonne clareté de l'espace (éclairage économes en énergie). De même, le mobilier, les marquages au sol et l'ensemble des options d'aménagements seront orientés afin de proposer un espace clair, lisible et qualitatif.

Il s'agit également d'éviter la séparation des fonctions et viser l'activation des façades donnant sur la rue couverte.

Une autre recommandation est relative à l'utilisation de revêtements acoustiques pour le plafond et les murs ainsi qu'un revêtement absorbant pour la partie carrossable (asphalte).

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	REPROFILAGE DE LA RUE COUVERTE
SUPERFICIE	± 5.000 M²
GABARIT	SANS OBJET
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100 % CRU

OBJECTIF(S)

- › Amélioration de la rue couverte de la gare du Midi qui présente des problématiques majeures d'aménagements et d'organisation spatiale
- › Amélioration de l'entrée/sortie de la gare du Midi
- › Vers un pôle intermodal qualitatif
- › Prise en compte de la question de la GIEP

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants des quartiers
- › Les usagers de la gare et des transports en commun
- › Les commerçants de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Le point clé de la réussite de cette opération tient à la bonne coordination entre SNCB, STIB et BM notamment et la bonne prise en compte d'un champ de contraintes (départ des bus et des taxis vers notamment le grand quadrilatère qui devrait accueillir la base-vie du chantier du siège SNCB, changement des rails de tram sur Fonsny et rue couverte prévu en 2026.)
- › Vu cette coordination pluri-opérateurs, il est recommandé de passer par un marché public d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO).
- › Attention à porter sur les ruptures que peuvent créer des dénivelés entre quais et voies + lien avec l'accès Métro.
- › Animation de la rue couverte par l'activation des façades des commerces côté gare et du grand quadrilatère

PORTEUR(S) DE PROJET

› Région ou SAU

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › STIB
- › SNCB
- › Bruxelles-Mobilité
- › Infrabel
- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
TRAVAUX DE REPROFITAGE DE LA RUE COUVERTE	5.000 M ²	235 €/M ²	CRU	1.175.000,00 €
TVA 21%			CRU	246.750,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	5.875,00 €
ÉTUDES 10%			CRU	117 500,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	24 675,00 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	29 375,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	29 375,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%			CRU	213 262,50 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	142 175,00 €

TOTAL				1 983 987,50 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	1 983 987,50 €
------------	----------------

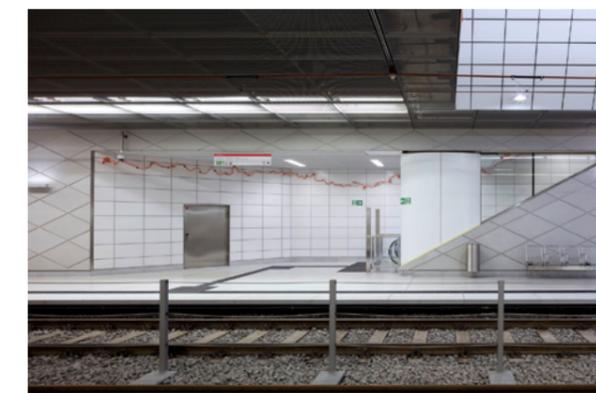
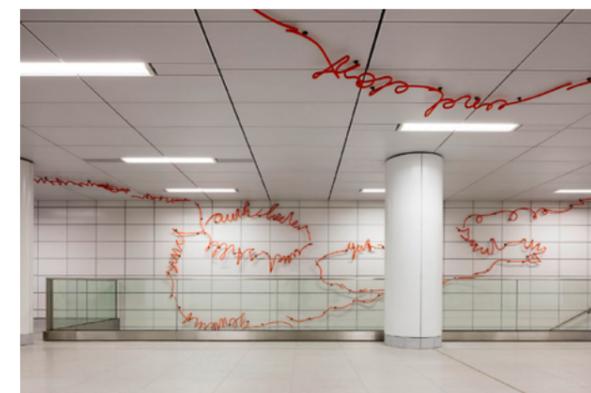
+ 10% COORDINATION CRU 7	198 398,75 €
--------------------------	--------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	2 182 386,25 €
--	-----------------------

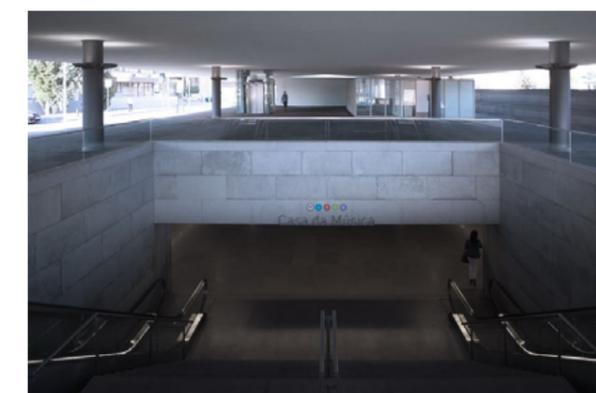
PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. RÉCEPTIONS.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Wehrhahn-Line • Düsseldorf • Allemagne • 2016 • netzwerkarchitekten



Casa da Musica Subway Station • Porto • Portugal • 2016 • Eduardo Souto de Moura

Principales conclusions du RIE

- Amélioration de la qualité environnementale
- › La suppression de la gare de taxis et de bus devrait diminuer localement la pollution de l'air et la pollution sonore
- › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux. A défaut privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. A défaut privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.

Cadre de vie

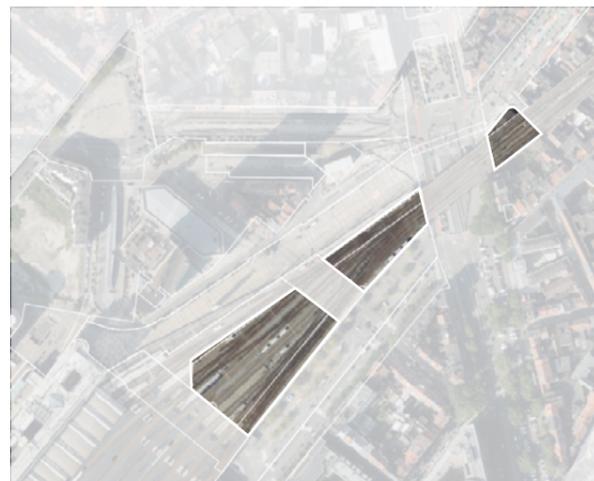
- › Amélioration de la sécurité des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite grâce au reprofilage
- › Recommandation : Les matériaux choisis pour le reprofilage de la rue devront permettre une bonne intégration dans le quartier

- Amélioration du confort des usagers des TC
- › Recommandation : L'emplacement des différents arrêts de transports en commun doit être étudié dans le détail afin d'assurer le confort et la rapidité des correspondances.

1.3

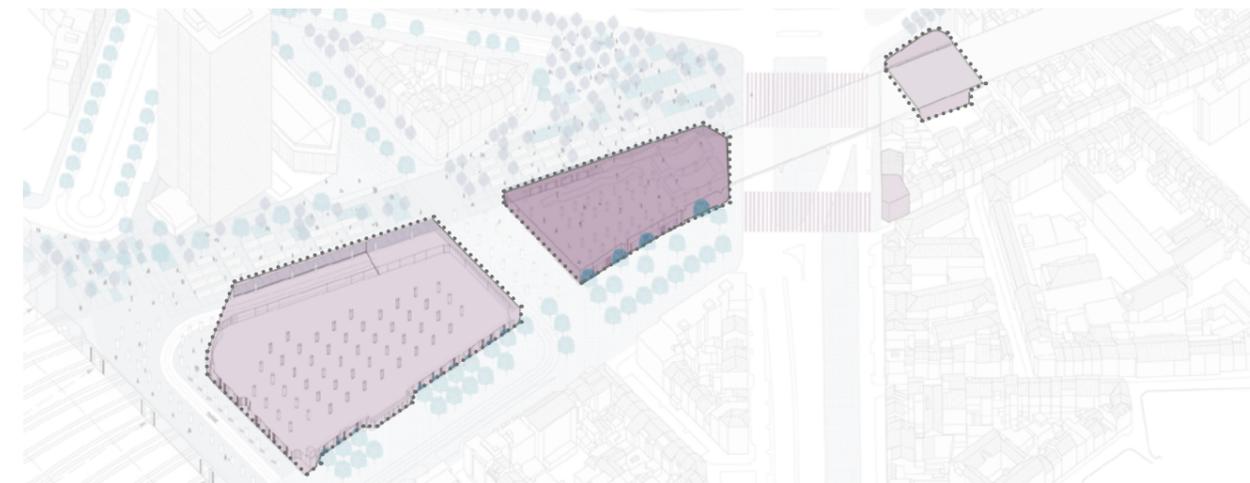
ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE SUR LES TROIS QUADRILATÈRES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ESPLANADE DE L'EUROPE PLACE DE LA CONSTITUTION
N° CADASTRE	435/02A2 ET 435/02B2
SITUATION	ESPACES SOUS LES VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRE	SNCB
ETAT	ESPACES NON OCCUPÉS
SUPERFICIE	± 15.000 M ² + 7.000 M ² + 1.500 M ²
GABARIT	REZ ET R-1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 2 POUR LE PETIT QUADRILATÈRE



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La jonction Nord/Midi mise en service en 1952 a généré de vastes espaces sous les voies ferrées. Ces espaces sont appelés 'quadrilatères'. Ils sont aujourd'hui non affectés, non occupés. Ce vide impacte fortement les dynamiques urbaines autour de la gare. Il s'agit, en fait, d'un gigantesque 'trou noir' en pleine ville, avec plusieurs centaines de mètres linéaires à l'abandon et qui ne participe pas à l'activation de l'espace public. Les façades non actives sur la place de la Constitution et l'Esplanade de l'Europe sont révélatrices de l'ampleur de la problématique. Une population fragilisée trouve refuge dans les interstices et espaces couverts. Cela dans de très mauvaises conditions de salubrité notamment. Cette situation n'est évidemment pas à la hauteur du potentiel énorme que cet espace peut offrir à la ville, ses habitants et ses usagers. Une intervention ambitieuse sur les quadrilatères résoudrait une grande partie du problème d'intégration de la gare à la ville. Aujourd'hui, la SNCB tente de redévelopper ces lieux. Un processus en deux étapes est en cours. D'abord un AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) a permis d'identifier les opérateurs proposant quelques idées et potentiellement intéressés par le lieu. Suivra un appel à projet en bonne et due forme, qui pourrait permettre d'attribuer le lieu, ou des parties du lieu à un/plusieurs opérateurs.



DESCRIPTIF DU PROJET

Jusqu'à aujourd'hui, toute initiative de reconversion des quadrilatères butte systématiquement sur deux écueils:

- › l'impact budgétaire des normes de sécurité ;
- › la difficulté d'esquisser des pistes programmatiques qui soient cohérentes avec ces normes et les énormes disponibilités spatiales soumis aux nuisances sonores et vibratoires et dont les possibilités d'éclairage naturel sont limitées.

L'opération 1.3 consiste à objectiver précisément cette situation, par la réalisation d'une étude de faisabilité programmatique, technique et financière. L'objectif de l'étude est de tester notamment les orientations programmatiques pressenties dans ce CRU7 afin de déterminer précisément les organisations spatiales, affiner la programmation et budgétiser finement les interventions techniques nécessaires pour ces opérations (sécurisation, viabilisation, aménagements...).

Cette étude vient s'insérer utilement en complément du processus en cours. C'est-à-dire à la suite de la première étape (AMI), elle viendra donner des gages et assurances à tous les acteurs qui doivent être mobilisés pour réussir à réaffecter ces quadrilatères. Au terme de cette étude, il est donc notamment attendu des éléments précis en vue d'une réaffectation des quadrilatères. On les liste :

- › des clarifications sur les impacts budgétaires et financiers de l'occupation tout ou partie des quadrilatères (coût de la viabilisation, des aménagements...);
- › des clarifications sur les besoins techniques de sécurisation et viabilisation de l'espace
- › des clarifications sur les orientations programmatiques pressenties dans le présent CRU.

Recommandations :

- › Prise en compte de la connexion piétonne entre la gare et la petite ceinture.
- › Intégrer étude sur les fonctions économiques nécessaires à la transition, en cohérence avec Shifting Economy, Good Food et le mouvement ZéroDéchet

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	ETUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE
SUPERFICIE	± 15.000 M ² + 7.000 M ² + 1.500 M ²
GABARIT	REZ ET R-1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100 % CRU

OBJECTIF(S)

- › Vers une opérationnalisation de la réaffectation des quadrilatères de la gare du Midi
- › Animation des quadrilatères pour permettre le contrôle social

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Décideurs SNCB
- › Décideurs Infrabel
- › Décideurs Région
- › Administrations régionales

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne articulation entre le calendrier du processus SNCB et le lancement de l'étude de faisabilité.
- › Bonne coordination dans le pilotage de l'étude entre les différents acteurs concernés (SNCB, communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, Ville de Bruxelles, Urban, Hub.brussels...).
- › Bonne articulation avec les opérations du programme du CRU 7 (opérations 1.4 et 1.5) et hors CRU (étude STIB sur la relocalisation des bus dans le quartier Midi).
- › Prise en compte des caractéristiques patrimoniales

PORTEUR(S) DE PROJET

› Région (Régie foncière ou Perspective.brussels)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Saint-Gilles
- › Anderlecht
- › Bruxelles
- › perspective.brussels
- › SNCB
- › Infrabel
- › hub.brussels

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE SUR LES QUADRILATÈRES TVAC			CRU	100 000,00 €
TOTAL				100.000,00 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	100.000,00 €
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	100.000,00 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 GÉOMÈTRE. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. PASSAGE DU MARCHÉ DE SERVICE ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE.
	2024 ETUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE SUR LES QUADRILATÈRES. TEST, ANALYSE ET AFFINEMENT DE LA PROGRAMMATION CRU 7 AVEC NOTAMMENT DES CLARIFICATIONS SUR LES BUDGETS NÉCESSAIRES À LA VIABILISATION ET AUX AMÉNAGEMENTS. FINALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE. REMISE DE L'ÉTUDE.
	2025 SUIVI

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Anvers Central • Anvers • 2019



Dunston Street, Shoreditch • Londres • 2017



Principales conclusions du RIE

- › Recommandation : L'implication des habitants dans la définition du programme de réaménagement aurait pour impact d'impliquer les usagers au projet et assurera une bonne appropriation des lieux après les aménagements

1.4A

PÔLE SPORT DANS LE PETIT QUADRILATÈRE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ESPLANADE DE L'EUROPE PLACE DE LA CONSTITUTION
N° CADASTRE	435/02B2
SITUATION	ESPACES SOUS LES VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRE	SNCB
ETAT	NON OCCUPÉ DEPUIS PLUS DE 20 ANS
SUPERFICIE	3.500 M ² PAR NIVEAU = 7.000 M ²
GABARIT	REZ + R-1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 2



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le quartier est marqué par un manque important en équipements sportifs.

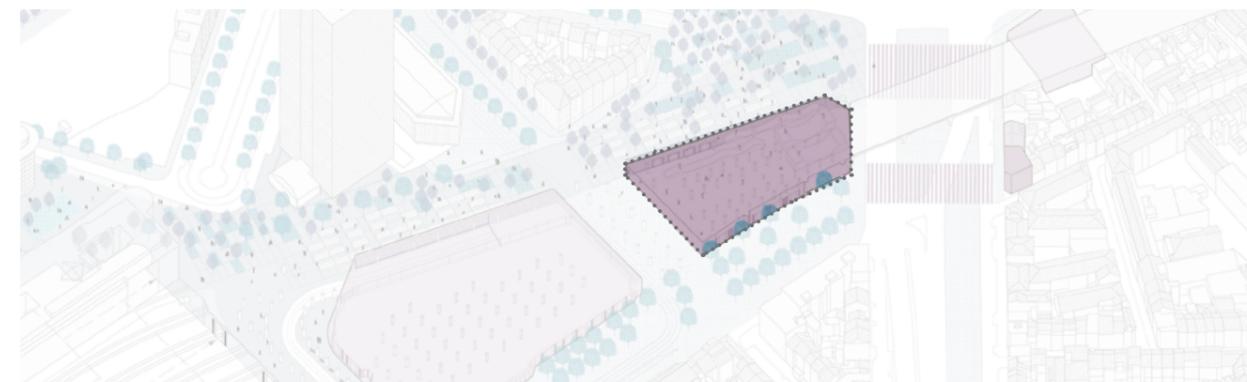
Le diagnostic révèle qu'il existe pourtant de nombreuses structures dans et proche du quartier. Ces structures sont généralement de petites tailles et sous-dimensionnées pour répondre aux importantes demandes constatées. Elles sont aujourd'hui toutes à saturation.

Le petit quadrilatère présente des surfaces non exploitées particulièrement importantes dans un quartier où l'on manque de place pour tout.

On parle ici de quelque 7.000 m² disponibles répartis sur deux niveaux et qui sont en attente d'affectation depuis plus de 20 ans.

Via le CRU 7, l'opportunité est unique de faire bouger les lignes quant à l'affectation de ce petit quadrilatère et de proposer l'activation d'une partie de ce lieu.

Celui-ci pourra offrir des fonctions urbaines utiles au quartier et ses alentours et devenir l'un des maillons de l'amélioration des conditions de vie dans ces quartiers.



DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de développer un pôle sport de grande envergure qui puisse rayonner sur le quartier et ses alentours.

On pense à des sports qui présentent une compatibilité forte avec deux caractéristiques principales du lieu :

- › grande disponibilité de surfaces (±3.500 m² par niveau);
- › forte urbanité (sous les voies ferrées, à côté de la petite Ceinture, supportant les nuisances sonores et vibratoires du lieu...).

Ainsi des infrastructures sportives tels qu'un skatepark d'envergure régionale (voir nationale), une/des salle(s) de bloc, une/des salle(s) de parkour, un point vélo semblent être des orientations à donner à la programmation de ce pôle sport.

Ces propositions devront être testées, analysées et affinées dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (voir opération 1.3). La liste proposée ici n'est pas exhaustive et pourra être complétée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Dès cette étude et dans la suite du processus, il faudra également veiller à ce que la programmation et l'organisation du lieu participe à l'activation de l'espace public.

Pour ce faire, les éléments suivants seront intégrés dès les premières pistes de réflexion :

- › côté Place de la Constitution, des fonctions complémentaires tels que horeca, commerce(s) en lien avec les activités du pôle sport... pourront trouver leur place sur les pourtours du quadrilatère et être des vecteurs de l'animation du lieu ;
- › côté Esplanade de l'Europe, la façade sera animée, dynamique et permettra de dévoiler les fonctions hébergées à l'intérieur du petit quadrilatère ;
- › le petit quadrilatère pourra être rendu traversable aux horaires d'ouverture du lieu. Là aussi pour devenir un élément actif et faisant pleinement partie du paysage urbain.
- › le lien avec l'opération 1.4B et 1.4C.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE SPORT DANS LE PETIT QUADRILATÈRE
SUPERFICIE	± 1.973 M ²
GABARIT	R-1 ET REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU + COFINANCEMENT VIA CHARGES D'URBANISME

Point d'attention, le CRU est en capacité de co-financer les travaux casco pour quelque 1.973m².

C'est pourquoi, une opération 1.4B vient compléter la description du projet. Des budgets à hauteur de 400.000€ sont à trouver pour ± 930m² supplémentaires pour le pôle sport.

OBJECTIF(S)

- › Développer un pôle de sport d'envergure régional et répondre à la demande forte en terme d'infrastructures sportives
- › Activer une partie du petit quadrilatère

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et au-delà qui souhaitent accéder facilement à des infrastructures sportives de qualité
- › Attention portée à l'inclusivité des installations et équipements

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination dans le pilotage de l'opération avec notamment une identification claire du montage dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (voir opération 1.3).
- › Coordination avec les co-financements nécessaires au montage complet de l'opération.
- › Bonne coordination avec le projet 1.4C dans le petit quadrilatère

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Facilités (Régie foncière régionale)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Saint-Gilles › SNCB
 › Anderlecht › Infrabel
 › Bruxelles
 › perspective.brussels

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
VIABILISATION ET AMÉNAGEMENTS (CASCO)	± 1.973 M ²	1.000 €/M ²	CRU	1 973 392,40 €
TVA 21%			CRU	414 412,40 €

DIVERS	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	9 866,96 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)				246 674,05 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU + CHARGES D'URBANISME SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	51 801,55 €
ASSURANCES 2,5%				49 334,81 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				49 334,81 €
RÉVISION DES PRIX 15%				358 170,72 €
IMPRÉVUS 10%				238 780,48 €

TOTAL				3 391 768,18 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	2 457 318,18 €
PART CHARGES D'URBANISME SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	934 450,00 €

+ 10% COORDINATION CRU 7	245 731,82 €
--------------------------	--------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	3 637 500,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	NÉGOCIATION / CONCLUSION D'UN DROIT RÉEL (ÉVENTUELLEMENT DÉMEMBRÉ).
2024	DÉBUT DU MONTAGE DES PROJETS EN PARALLÈLE DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE EN COURS
2025	FINALISATION DU MONTAGE DES PROJETS EN LIEN AVEC LES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE.
2026	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.
2027	FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. VÉRIFICATIONS MÉMOIRES. RÉCEPTIONS. PREMIÈRES OCCUPATIONS DES LIEUX. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

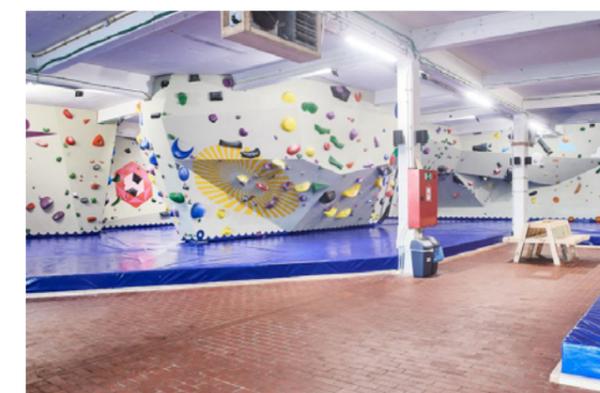
PROJETS DE RÉFÉRENCE



Skatepark Hangar Darwin • Bordeaux • France • 2021



Salle de bloc de Petite Île • Bruxelles • Belgique • 2021



Principales conclusions du RIE

Population

- › Positif pour la cohésion sociale et possibilité d'occupation pour les jeunes du quartier

Équipements

- › Positif pour diminuer l'insuffisance d'infrastructures sportives dans la zone du CRU7
- › Recommandation : Les équipements sportifs pourraient être mis à disposition des écoles du quartier et utilisés dans le cadre de programmes sociaux ou de santé

Économie

- › Crée de nouveaux emplois et augmente la mixité des fonctions

Environnement

- › Recommandation : Le bruit et les vibrations sont des points d'attention (design doit en tenir compte)
- › Recommandation : Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux, Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.

- › Recommandation : Explorer les possibilités de récupération d'eau de pluie des voies ferrées
- › Recommandation : Prévoir des installations pour le tri des déchets

Mobilité

- › Recommandation : L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements vers les arrêts de transports en commun, des aménagements cyclables et piétons afin de favoriser leur utilisation auprès des usagers des équipements sportifs et d'éviter un flux automobile supplémentaire

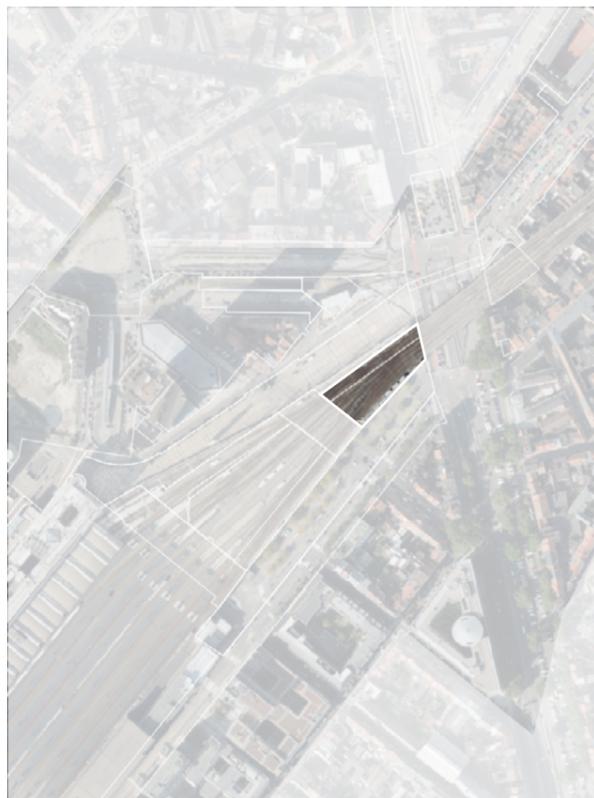
Cadre de vie

- › Activation des façades et sécurisation de la zone dû à son utilisation
- › Recommandation : Rendre les activités intérieures partiellement visibles depuis l'extérieur
- › Recommandation : Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations

1.4B

COMPLÉMENT POUR LE PÔLE SPORT DU PETIT QUADRILATÈRE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ESPLANADE DE L'EUROPE PLACE DE LA CONSTITUTION
N° CADASTRE	435/02A2
SITUATION	ESPACES SOUS VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRE	SNCB
ETAT	NON OCCUPÉ DEPUIS LES ANNÉES 2000
SUPERFICIE	3.500 M ² PAR NIVEAU = 7.000 M ²
GABARIT	REZ + R-1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 2



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Voir fiche 1.4A.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	COMPLÉMENT BUDGÉTAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT COMPLET DU PÔLE SPORT DU PETIT QUADRILATÈRE
SUPERFICIE	± 930 M ²
GABARIT	R-1 ET REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU + COFINANCEMENT VIA CHARGES D'URBANISME

DESCRIPTIF DU PROJET

Complément budgétaire pour les ± 930 m² complémentaires à l'opération 1.4A en vue d'assurer le développement complet du pôle sport du petit quadrilatère.

OBJECTIF(S)

› Idem opération 1.4A

PUBLIC(S) CIBLE(S)

› Idem opération 1.4A

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

› Idem opération 1.4A



PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Facilities (Régie foncière régionale)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Saint-Gilles
› Anderlecht
› Bruxelles
› perspective.brussels
› SNCB
› Infrabel
› hub.brussels
› cellule sport de la RBC

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
VIABILISATION ET AMÉNAGEMENTS	± 930 M ²	1.000 €/M ²	CRU	930 247,94 €
TVA 21%				195 352,07 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			PART FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES À IDENTIFIER (CHARGES URBA ET/OU PTI, INFRA SPORT... ET/OU COFINANCEMENT RBC)	4 651,24 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)				116 280,99 €
TVA ÉTUDES 21%				24 419,01 €
ASSURANCES 2,5%				23 256,20 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				23 256,20 €
RÉVISION DES PRIX 15%				168 840,00 €
IMPRÉVUS 10%				112 560,00 €

TOTAL				1 598 863,64 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	1 198 863,64 €
PART FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES À IDENTIFIER (CHARGES URBA ET/OU PTI, INFRA SPORT... ET/OU COFINANCEMENT RBC)	400 000,00 €

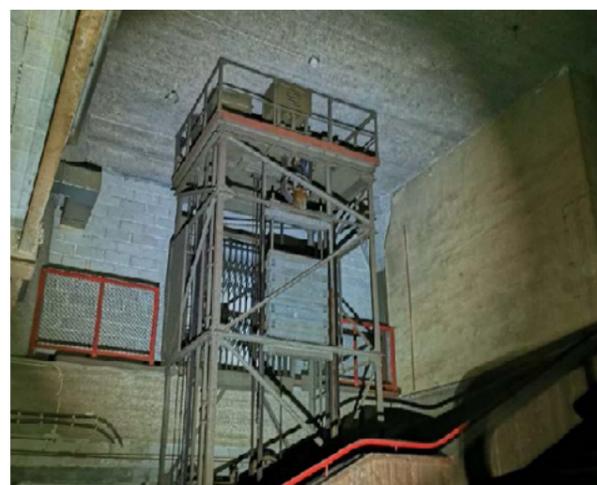
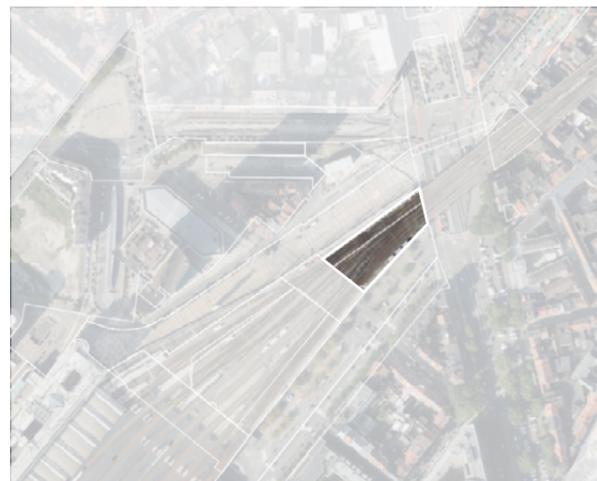
+ 10% COORDINATION CRU 7	119 886,36 €
--------------------------	--------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	1 718 750,00 €
--	-----------------------

1.4C

TOILETTES PUBLIQUES, DOUCHES PUBLIQUES ET LAVOIR PUBLIC À VOCATION SOCIALE DANS LE PETIT QUADRILATÈRE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ESPLANADE DE L'EUROPE PLACE DE LA CONSTITUTION
N° CADASTRE	435/02A2
SITUATION	ESPACES SOUS VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRE	SNCB
ETAT	NON OCCUPÉ DEPUIS LES ANNÉES 2000
SUPERFICIE	3.500 M ² PAR NIVEAU = 7.000 M ²
GABARIT	REZ + R-1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 2



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le quartier de la gare du Midi draine de nombreux publics. Habitants en premier lieu, mais également navetteurs, travailleurs et publics vivant en rue. On note un manque structurel en équipements sanitaires et notamment en toilettes publiques gratuites. La demande et les besoins sont très importants. Cela pour l'ensemble des publics du quartier.

Un public en particulier est très impacté par ces questions. Il s'agit des publics vivant en rue. Pour eux, la situation vécue est extrêmement dure. Les quelques urinoirs disponibles ne permettent pas de répondre aux réels besoins. On pense notamment aux femmes vivant en rue pour lesquelles aucune réponse n'est apportée à ce stade.

Les interstices de l'espace public, là on peut se mettre à l'abri des regards, joue alors le rôle de toilettes de fortune. Tout autour de la gare se dégage des odeurs d'urine et d'excréments. Cette situation est désastreuse pour l'un des points de passage les plus importants du pays.

Pourtant, à deux pas là, se trouve le petit quadrilatère, immense espace sous voies reste non affecté. Au rez, ce sont près de 3.500 m² qui restent désespérément vides... Près de 7.000 m² sur l'ensemble du bâti



DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de développer un équipement de toilettes publiques, douches publiques et lavoir public à vocation sociale pouvant répondre à la fois aux besoins :

- › en toilettes publiques (avec un système de gratuité pour les publics en errance dans le quartier) et de qualité pour tous les publics (comme dans de nombreuses gares ailleurs en Europe et dans le monde),
- › en infrastructures de soins à destination principalement des personnes vivant en rue : douches publiques, lavoir public à vocation sociale, salle d'allaitement, table à langer...

Dans la programmation CRU 7, ce pôle trouve sa place dans le bâtiment adressé place de la Constitution et constituant l'une des façades du petit quadrilatère. Ce bâtiment n'a pas d'affectation actuellement. Il s'étend sur environ 3.500 m². Près de 7.000 m² sur l'ensemble du bâti.

En complément d'autres affectations (voir opération 1.4), c'est ± 15% du bâtiment qui pourra être affecté à cette infrastructure de soin primordial pour un quartier de gare comme celui de la gare du Midi.

L'organisation de ce lieu devra être affinée dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique.

A titre d'exemple on pense :

- › au mode de fonctionnement exacte de ce pôle dans lequel de nombreux publics différents pourront être amenés à se croiser ;
- › à des besoins très spécifiques à intégrer et dimensionner en concertation avec les ASBLs travaillant avec les sans-abris vivant dans le quartier (consignes par exemple un mur composé d'une quarantaine de caissons de différentes tailles déverrouillage via un code barre, système de recharge de GSM, distribution de nourriture et zone repas pour le public cible...)
- › au mode de gestion du lieu.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	TOILETTES PUBLIQUES, DOUCHES PUBLIQUES, LAVOIR PUBLIC À VOCATION SOCIALE
SUPERFICIE	500 M ²
GABARIT	R-1 ET REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU + COFINANCEMENT VIA CHARGES D'URBANISME

OBJECTIF(S)

- › Répondre à la demande forte en termes de toilettes publiques accessibles à proximité de la gare du Midi
- › Répondre à la demande forte en terme d'infrastructures de soin pour les publics vivant en rue
- › Activer une partie du petit quadrilatère.

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les personnes cherchant des toilettes publiques gratuites dans le quartier
- › Les personnes vivant en rue pour lesquelles l'accès à une infrastructure de soins reste un besoin au quotidien
- › Attention portée à l'inclusivité des installations et équipements

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination dans le pilotage de l'opération avec notamment une identification claire du montage dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (voir opération 1.3).
- › Co-financements nécessaires.
- › Gestion pérennisée du lieu. Sans une bonne gestion au quotidien, ce lieu ne pourra pas se développer dans de bonnes conditions.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Facilités (Régie foncière régionale)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› SNCB › ASBLs du quartier
› Infrabel › Commune de Saint-Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
VIABILISATION ET AMÉNAGEMENTS	500 M ²	2.000 €/M ²	CRU	1 000 000,00 €
TVA 21%			PART CHARGES D'URBANISME SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	210 000,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			PART CHARGES D'URBANISME SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	5 000,00 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)				125 000,00 €
TVA ÉTUDES 21%				26 250,00 €
ASSURANCES 2,5%				25 000,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				25 000,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				181 500,00 €
IMPRÉVUS 10%				121 000,00 €

TOTAL				1 718 750,00 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	1 000 000,00 €
PART PART CHARGES D'URBANISME SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	718 750,00 €

+ 10% COORDINATION CRU 7	100 000,00 €
--------------------------	--------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	1 818 750,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 NÉGOCIATION / CONCLUSION D'UN DROIT RÉEL (ÉVENTUELLEMENT DÉMEMBRÉ).
	2024 DÉBUT DU MONTAGE DES PROJETS EN PARRALLÈLE DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE EN COURS
	2025 FINALISATION DU MONTAGE DES PROJETS EN LIEN AVEC LES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE.
	2026 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.
	2027 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. VÉRIFICATIONS MÉMOIRES. RÉCEPTIONS. PREMIÈRES OCCUPATIONS DES LIEUX. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



De Warande · Wetteren · Belgique · venhoevencs architect + urbanism · 2012



Atour Village Public Restroom · Qingdao · Chine · GN Architects · 2021

Principales conclusions du RIE

Population/Équipements/économie

- › La présence du pôle soins tend à diminuer la précarité des sans-abris, augmente l'offre d'activités de santé et sociales, favorisent une mixité dans la zone et crée de l'emploi
- › Recommandation : La cohabitation entre le pôle soins et le pôle sport (1.4.A) doit se faire de telle sorte que les activités ne se gênent pas : Insonorisation entre les lieux, accès séparés et sécurisés

Environnement

- › Au vu de sa localisation et des fonctions prévues il y a peu d'impact à part une augmentation d'utilisation d'énergie et de ressources
- › Recommandation : Étudier la possibilité de récupération des eaux de pluies pour les toilettes et intégrer les dispositifs de consommation d'eau les plus performants
- › Recommandation : Utiliser du matériel avec une

consommation énergétique basse

- › Recommandation : Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux, Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
- › Recommandation : Tenir compte des vibrations liées aux voies ferrées lors de l'aménagement des lieux

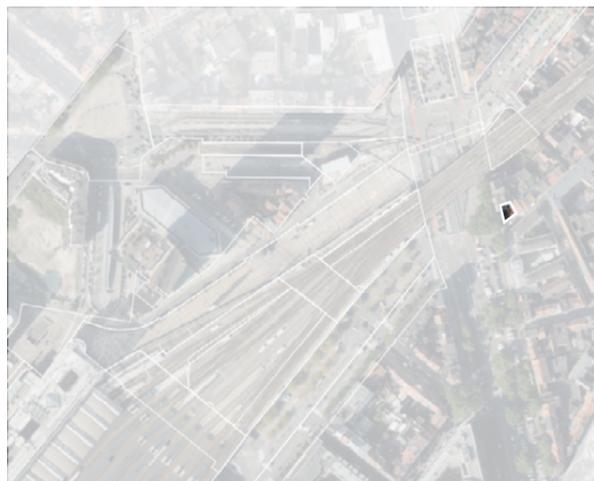
Cadre de vie

- › Amélioration du paysage urbain grâce à l'activation des façades du grand quadrilatère
- › Recommandation : Étude nécessaire liée à la sécurité par rapport à la localisation en-dessous des voies ferrées (e.a. incendie)
- › Recommandation : L'étude programmatique devra également se pencher sur la mise en place de ce pôle afin d'assurer la sécurité des usagers.
- › Recommandation : Étudier les opportunités du pôle soins pour sans-abris pour la réutilisation des inventus du marché du Midi

1.5

CENTRE D'HÉBERGEMENT ET ACCUEIL DE JOUR POUR LES MENA

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ANGLE BOULEVARD DU MIDI ET RUE TERRE NEUVE
N° CADASTRE	187X14
SITUATION	DENT CREUSE
PROPRIÉTAIRE	PRIVÉ
ETAT	FRICHE
SUPERFICIE	165 M ² AU SOL
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE MIXTE LISERÉ COMMERCIAL ZICHÉE
PAD	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
PPAS	PPA N° 60-35 QUARTIER N° 2 "MAROLLES - TERRE- NEUVE" (JONCTION NORD-MIDI, RUE R.VAN DER WEYDEN, RUE DES TANNEURS ET BOULEVARD DU MIDI)
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

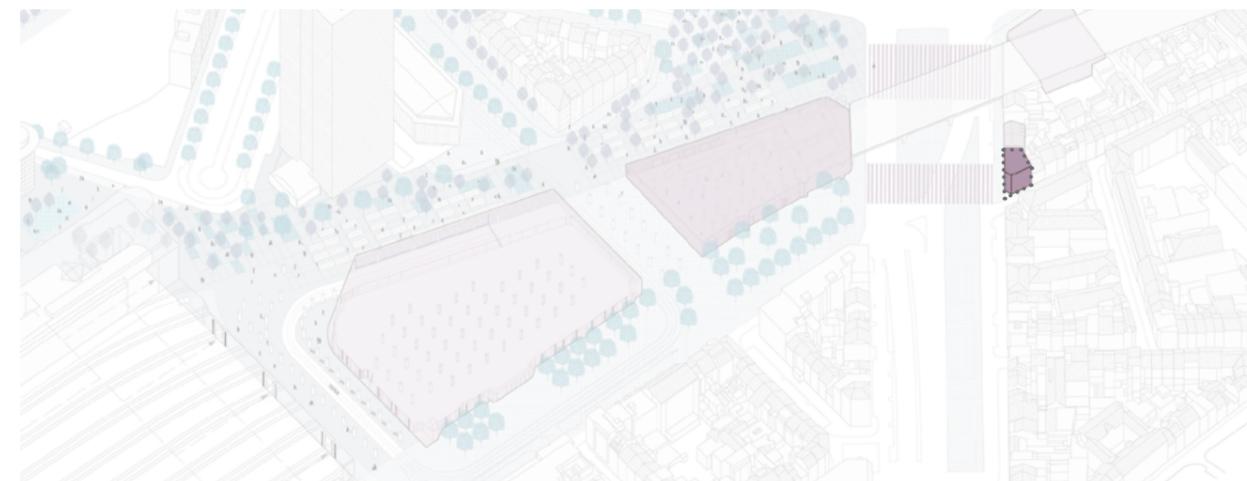
Dans le quartier de la gare du Midi, on note la présence de plus en plus marqué de Mineurs Non Accompagnés (MENA) en errance.

Si ces phénomènes sont connus de longue date, l'intensification ces derniers mois est clairement constatée (et chiffrée) par les autorités et les structures associatives travaillant spécifiquement avec ces publics.

Ces MENA viennent grossir continuellement les rangs des personnes vivant en rue depuis ces derniers mois.

La problématique est d'autant plus importante et difficile à gérer que ces MENA sont, pour le moment, très peu pris en charge et encadrés étant donné la nouveauté de la situation.

Les associations du quartier notent par ailleurs des problématiques de consommation de drogues dures qui accentuent encore davantage les difficultés d'encadrement.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à développer une structure d'hébergement et d'accueil de jour pour les Mineurs Non Accompagnés.

Ceux-ci ont du mal à frapper à la porte des structures existantes proposant ce genre de service (par ailleurs toutes saturées). Cela pour plusieurs raisons. Méconnaissance des services, cohabitation parfois difficile avec les autres publics ou simple refus d'être aidé.

Un accompagnement spécifique est, dès lors, nécessaire pour tisser des liens avec les MENA du quartier et faire en sorte de prendre à bras le corps une problématique qui ne cesse de s'amplifier depuis plusieurs mois.

Le projet sera développé sur la dent creuse à l'angle de rue Terre Neuve et du boulevard du Midi. Sur cette parcelle de 165m² au sol, on pourra développer un programme R+3 en tenant compte du gabarit des constructions proches. Cela permet la construction un centre d'hébergement pour MENA de quelques 518m².

Au rez-de-chaussée de ce nouveau service, on trouvera une antenne où les MENA vivant en rue pourront venir chercher informations, accueil et différents services. A titre d'exemple, on pense à des bornes de recharge pour téléphone portable, une salle de repos où il est possible de boire un café ou une soupe chaude...

L'acquisition de cette parcelle est un préalable à la réussite de l'opération. Il est recommandé que des négociations conjointe se fasse entre la Région et la Ville de Bruxelles pour l'acquisition simultanée des parcelles pour le projet 1.5 Mena (Région) et le projet 5.3 - logements inoccupés (Ville de Bruxelles).

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	CENTRE D'HÉBERGEMENT ET ACCUEIL DE JOUR POUR LES MENA
SUPERFICIE	500 M ²
GABARIT	R+3
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU

OBJECTIF(S)

- › Amélioration des conditions de vie des MENA du quartier
- › Développement d'un programme encadrant la problématique des MENA
- › Création d'une structure d'hébergement et accueil de jour pour les MENA en errance

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › MENA vivant en rue dans le quartier de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Acquisition de la parcelle 187X14 (voir opération 5.2)
- › Cofinancement nécessaire
- › Modèle de gestion du lieu à trouver. Un fois les travaux finis, il faudra embaucher des travailleurs sociaux pour gérer le lieu
- › Qualité architecturale du futur bâtiment (inclure BMA dans le processus)

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Facilités (Régie foncière régionale)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Ville de Bruxelles, communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht
- › Associations du quartier
- › BMA

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
CENTRE D'HÉBERGEMENT ET ACCUEIL DE JOUR MENA	500 M ²	2 000 €/M ²	CRU	1 000 000,00 €
TVA 21%			CRU	210 000,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	5 000,00 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)				125 000,00 €
TVA ÉTUDES 21%				26 250,00 €
ASSURANCES 2,5%				25 000,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				25 000,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				181 500,00 €
IMPRÉVUS 10%				115 181,82 €

TOTAL				1 712 931,82 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	1 712 931,82 €
PART COFINANCEMENT	- €
+ 10% COORDINATION CRU 7	171 293,18 €

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	1 884 225,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. ACQUISITION. IDENTIFICATION DE FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES (FEDER). DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION.
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. RÉCEPTIONS. PREMIÈRES OCCUPATIONS DU LIEU. PREMIÈRE ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Centre d'accueil Charles Godon pour MENA • Paris 9E • France • 2021



Shelter From The Storm • Londres • Angleterre • 2021 • Holland Harvey Architects



Principales conclusions du RIE

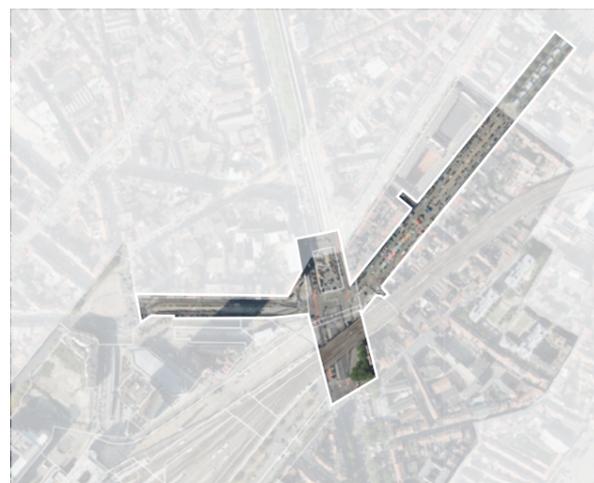
- Population
 - › Les MENA auront un lié sécurisé où dormir et interagir. Les inégalités subis par les MENA seront diminuées
 - › Recommandation : Promouvoir l'interaction des MENA avec les habitants du quartier/associations et les écoles afin d'augmenter d'avantage la cohésion sociale
- Équipements
 - › Impact positif au niveau social pour les MENA
 - › Recommandation : Le CRU peut prendre en compte une partie du lancement du projet (e.a. partenariats préférentiels à identifier) et peut aider dans la mise en place de l'exploitation

- Environnement
 - › Augmentation d'utilisation d'énergie et de ressources
 - › Recommandation : Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants, mettre en place une toiture végétalisée
- Cadre de vie
 - › Plus de sécurité pour les MENA
 - › Recommandation : Promouvoir l'alimentation durable au sein de l'établissement, étudier la possibilité de récupération des invendus du Marché du Midi

1.6

AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC SUITE AUX EXCAVATIONS DU CHANTIER MÉTRO 3

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	BOULEVARD JAMAR (BJ) PETITE CEINTURE (PC) AVENUE DE STALINGRAD (AS) PLACE BARA (PB)
N° CADASTRE	SANS OBJET
SITUATION	(BJ) (PC) (PB) VOIRIES RÉGIONALES (AS) VOIRIE COMMUNALE
PROPRIÉTAIRE	SANS OBJET
ETAT	ESPACE PUBLIC OUVERT POUR LE CHANTIER MÉTRO 3
SUPERFICIE	± 35.000 M ²
GABARIT	-
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT ZICHÉ
PAD	PARTIELLEMENT COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	EN PARTIE ZONE DE PROTECTION DE ENSEMBLE: ANCIENS CAFÉS
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

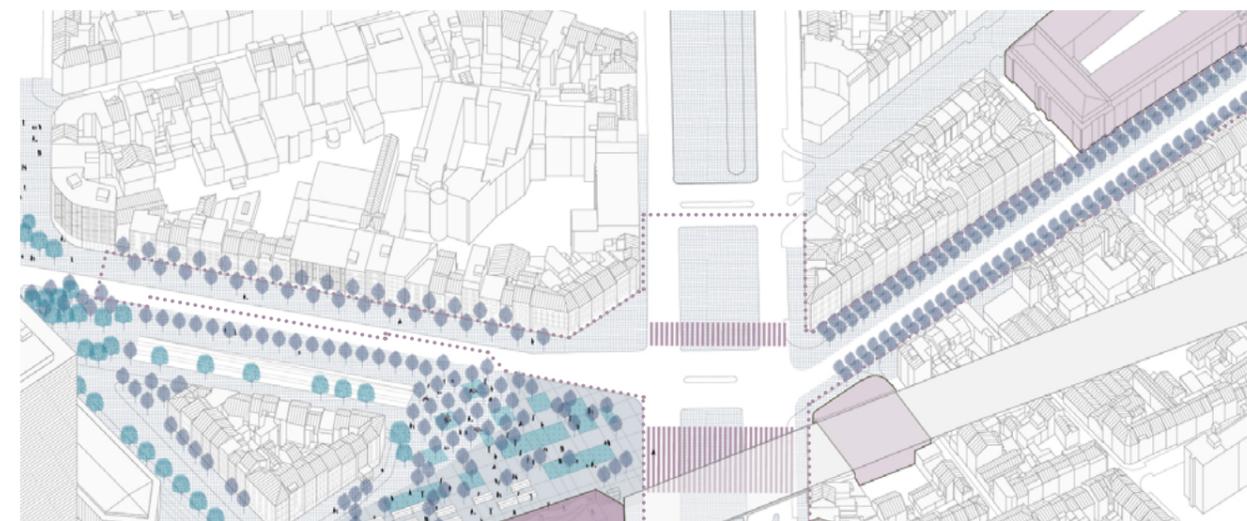


CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le chantier du métro 3 a des impacts très importants en surface. Pour le passage du nouveau tunnel et la création de la nouvelle station Toots Thielemans, les voiries ont été excavées pour laisser place aux travaux. Boulevard Jamar, Petite Ceinture (Boulevard du Midi) et avenue Stalingrad sont devenus le théâtre d'un vaste chantier à ciel ouvert entamé dès le mois d'octobre 2020.

Le recouvrement de l'espace public sera possible à partir de 2024 avec différents avancements en cours :

- › sur les voiries régionales, une remise en pristin état à d'abord été envisagée. Pourtant, sur le boulevard Jamar comme sur le Boulevard du Midi, l'occasion est ici unique de repenser d'espace public et rééquilibrer le profil pour le confort de toutes les mobilités.
- › sur l'Avenue de Stalingrad, voirie communale, le permis a été déposé début 2022. Celui-ci vise à repenser l'avenue comme un lieu attractif et vivant pour les habitants ainsi que tout autre usager de la ville. Une réelle porte d'entrée vers le centre de Bruxelles-Ville. Dans l'optique du Plan Good Move qui classe l'Avenue en magistrale piétonne.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet vise à une amélioration substantielle de la qualité l'espace public dans le cadre du recouvrement post-chantier métro 3. Si la question semble bien engagée sur l'avenue de Stalingrad (voirie communale), la situation est beaucoup moins claire concernant les espaces régionaux. Il apparaît pourtant particulièrement opportun de profiter de l'occasion des travaux de recouvrement pour proposer des profils compatibles avec la mutation nécessaire des espaces publics autour de la gare du Midi.

Les largeurs façades à façades des espaces dont il est question ici sont suffisamment importantes pour que toutes les mobilités puissent confortablement trouver leur place et pour que l'espace public puisse changer de langage. Il s'agit ici de passer d'un langage «tout voiture» (12 bandes circulation et stationnements sur la boulevard Jamar à titre d'exemple) à un espace public convivial, confortable et apaisé.

Quelques points qui apparaissent essentiels pour la réussite de l'opération :

- › recherche de continuité cyclopiétonne notamment en ce qui concerne la traversée de la petite ceinture et la mise en œuvre de la stratégie Good Move (magistrale piétonne notamment)
- › profiter des largeurs disponibles pour proposer des profils confortables pour toutes les mobilités (y compris les voitures qui doivent continuer à circuler en laissant de la place pour les autres moyens de transports) et végétaliser l'espace public en y intégrant la gestion des eaux pluviales
- › simplification du langage de l'espace public avec recherche de zone de plain-pied par exemple
- › éviter la multiplication du mobilité urbain dans l'espace public
- › cohérence des interventions et aménagements sur les voiries régionales et voiries communales

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC SUITE AUX EXCAVATIONS DU CHANTIER MÉTRO 3
SUPERFICIE	± 35.000 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE CSC CHANTIER M3 62% BRUXELLES-MOBILITÉ 25% VILLE DE BRUXELLES 12% (POUR STALINGRAD)

OBJECTIF(S)

- › Vers des espaces publics plus conviviaux
- › Prise en compte de la question de la GIEP

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Pilotage de l'opération par Bruxelles Mobilité avec désignation d'un chef de projet qui intègre dès le départ des réflexions la question de la requalification qualitative de l'espace public.
- › Financements entièrement supportés par des partenaires du CRU 7 (Bruxelles Mobilité et Ville de Bruxelles) avec les timings CRU 7 à tenir.
- › Il est recommandé au porteur du projet de faire appel à un marché public global d'AMO (assistance à la maîtrise d'ouvrage) pour l'ensemble des opérations d'espaces publics portées et pilotées par Bruxelles Mobilité notamment (voir opération 5.1)

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Bruxelles Mobilité pour les voiries régionales
- › Ville de Bruxelles pour la voirie communale (Avenue de Stalingrad)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › STIB
- › Entreprises Chantier M3
- › Communes

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M2	FINANCEMENT	PRIX
BOULEVARD JAMAR AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC	-	-	BM + CSC3	4 700 000,00 €
BOULEVARD DU MIDI (PETITE CEINTURE) AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC	-	-	BM + CSC3	4 255 000,00 €
BERNES CENTRALES POINCARÉ ÉTUDES DE RÉAMÉNAGEMENTS	-	-	BM	945 651,30 €
AVENUE DE STALINGRAD AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC	-	-	BXL + M3	5 300 000,00 €
TOTAL				15 200 651,30 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	0%	0 €
PARC CSC ENTREPRISES MÉTRO3	62%	9 460 000,00 €
PART BRUXELLES MOBILITÉ (BM)	25%	3 865 651,30 €
PART VILLE DE BRUXELLES	12%	1 875 000,00 €

+ 10% COORDINATION CRU 7	0%	0 €
--------------------------	----	-----

TOTAL		15 200 651,30 €
--------------	--	------------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL (*)

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE. DÉBUT DE BUDGÉTISATION
	2024 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. FINALISATION DU BUDGET
	2025 RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE. RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES. DÉBUT DU CHANTIER.
	2026 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2027 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. RÉCEPTIONS PROVISOIRES.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

(*) concernant l'Avenue de Stalingrad, le phasage sera un peu différent étant donné que le permis 04/PFD/1831821 a été déposé le 16-02-2022

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Nørreport Station • Copenhague • Danemark • 2015 • Gottlieb Paludan Architects

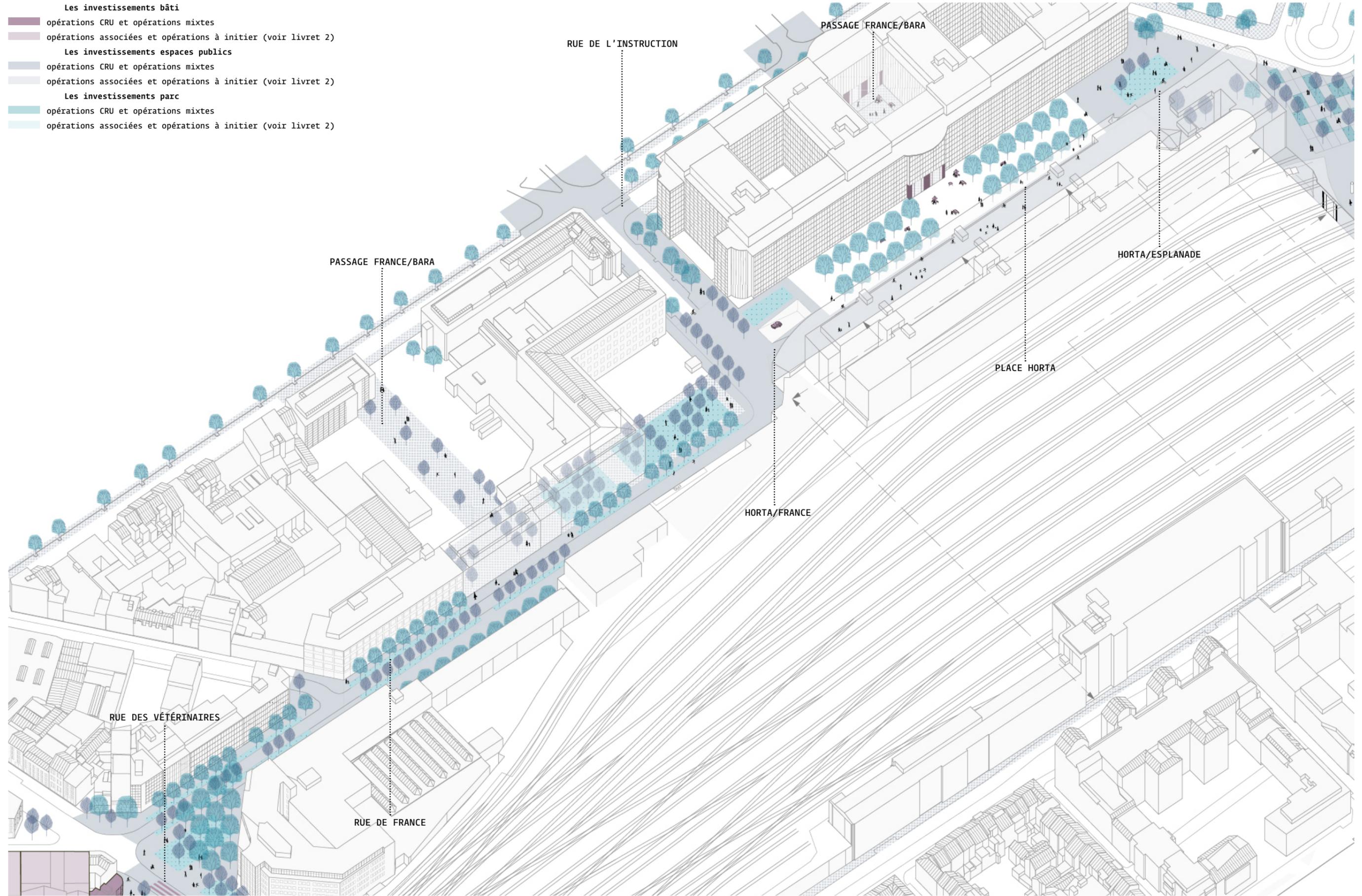
Principales conclusions du RIE

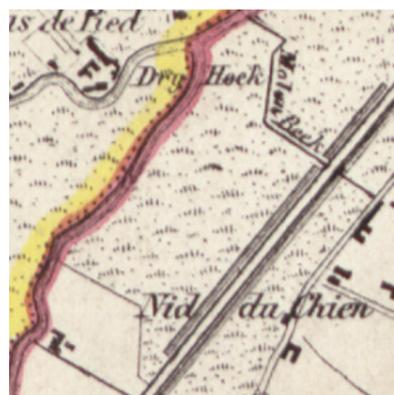
- Qualité environnementale
- › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle et en prévoyant des fonctions de stockage des eaux pluviales aux aménagements.
 - › Recommandation : Verdurisation et de perméabilisation d'une partie de la zone.
 - › Recommandation : Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
- Amélioration du cadre de vie
- › Amélioration du paysage urbain et sécurisation des déplacements pour toutes les mobilités
- Mobilité
- › Recommandations : La latérale doit être traitée à

- part, comme desserte locale et zone de livraison pour les hôtels.
- › Recommandations : Les bandes centrales doivent constituer un axe PLUS au sens de Good Move. Il est donc probable que le maintien de 2x2 bandes soit nécessaire, surtout si l'avenue Fonsny est requalifiée (mise à sens unique possible).
 - › Recommandations : La marge se trouve donc dans les bandes de stationnement, avec une analyse précise du report en stationnement que cela engendrerait
 - › Recommandations : Il n'est pas souhaitable de revenir vers la situation avant travaux, comme c'est prévu pré-CRU7

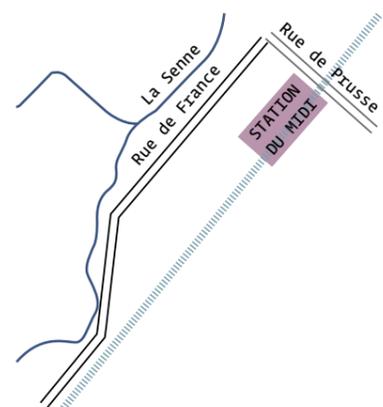
VOLET 02 CŒUR DE GARE

- Les investissements bâti**
- opérations CRU et opérations mixtes
- opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements espaces publics**
- opérations CRU et opérations mixtes
- opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)
- Les investissements parc**
- opérations CRU et opérations mixtes
- opérations associées et opérations à initier (voir livret 2)

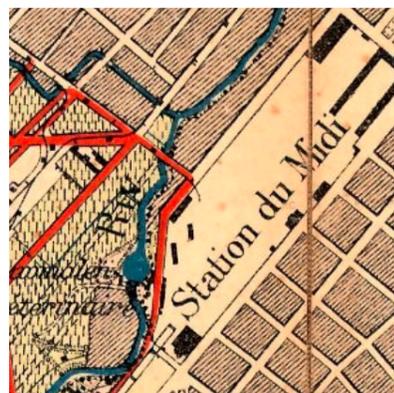




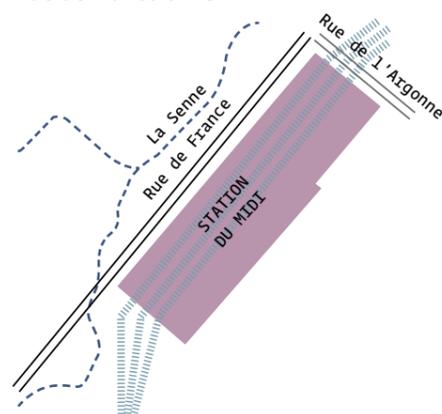
Carte de Vandermaelen, 1846-1854



Rue de France en 1891



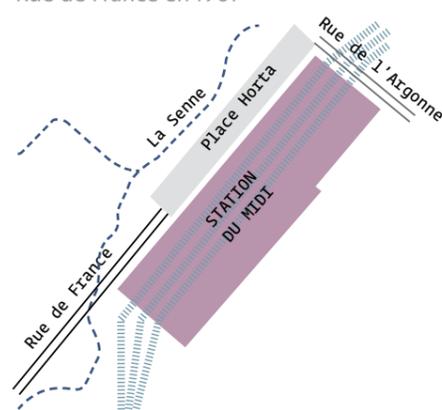
---1891



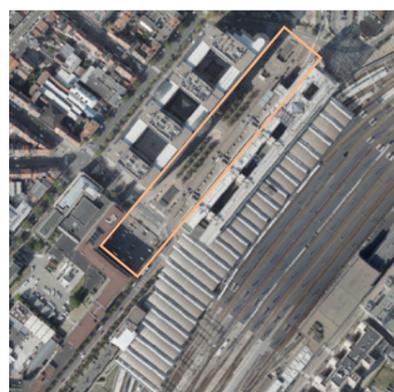
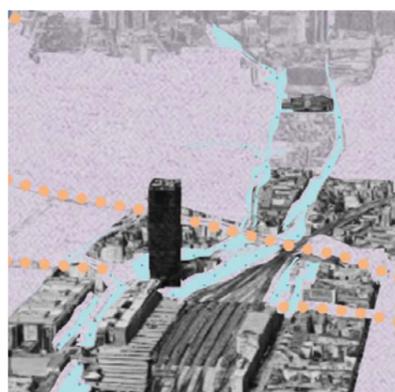
Rue de France en 1961



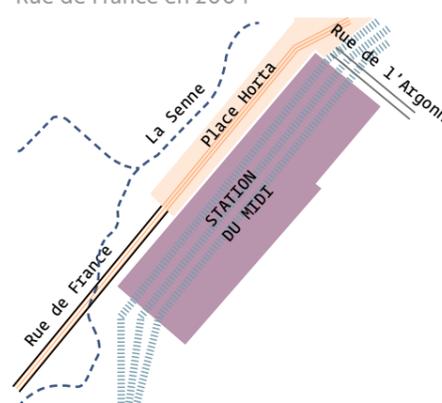
Orthophotographie, 1961



Rue de France en 2004



Orthophotographie, 2020



Rue de France dans le CRU7

CŒUR DE GARE

Le « cœur de gare » est l'espace central du périmètre du CRU. C'est un espace stratégique, à l'interface avec la gare internationale, le pôle d'échange multimodal, les quartiers alentours et la Senne

Pôle multimodal, linéaire de vie

La séquence centrale de la jonction du XXI^{ème} siècle s'appuie sur la place Horta et la rue de France.

La place Horta n'est pas particulièrement dégradée mais peine à vivre étant donné le peu d'interaction avec les espaces alentours.

Les points plus problématiques se positionnent sur les deux extrémités au niveau de l'entrée et sortie de Q-Park. Le manque d'organisation entre différents modes (voiture, taxi, bus...) génère un espace public où les piétons et les vélos difficilement trouvent leur place.

La rue de France est un axe qui souffre aussi d'une pauvre qualité des aménagements proposés. Largement minéralisée avec un profil à plus de 70% organisé pour et par les véhicules motorisés, elle supporte un trafic de transit très important.

Elle a néanmoins la qualité d'être très spacieuse et arborée. En outre, elle relie l'arrière de la gare à l'îlot des deux gares. Là où la Senne coule à ciel ouvert.

Dans ce contexte, le CRU7 propose d'intervenir ponctuellement sur des espaces charnière et de joindre à ces actions des financements complémentaires dans le but d'intervenir sur de plus grands linéaires d'espaces publics.

Micro-histoire du cœur de gare

La rue de France desservait l'ancienne gare construite en 1864-69 et des îlots mixtes à prévalence industrielle, pour se perdre dans l'actuel îlot des deux gares jusqu'à un ancien moulin à eau.

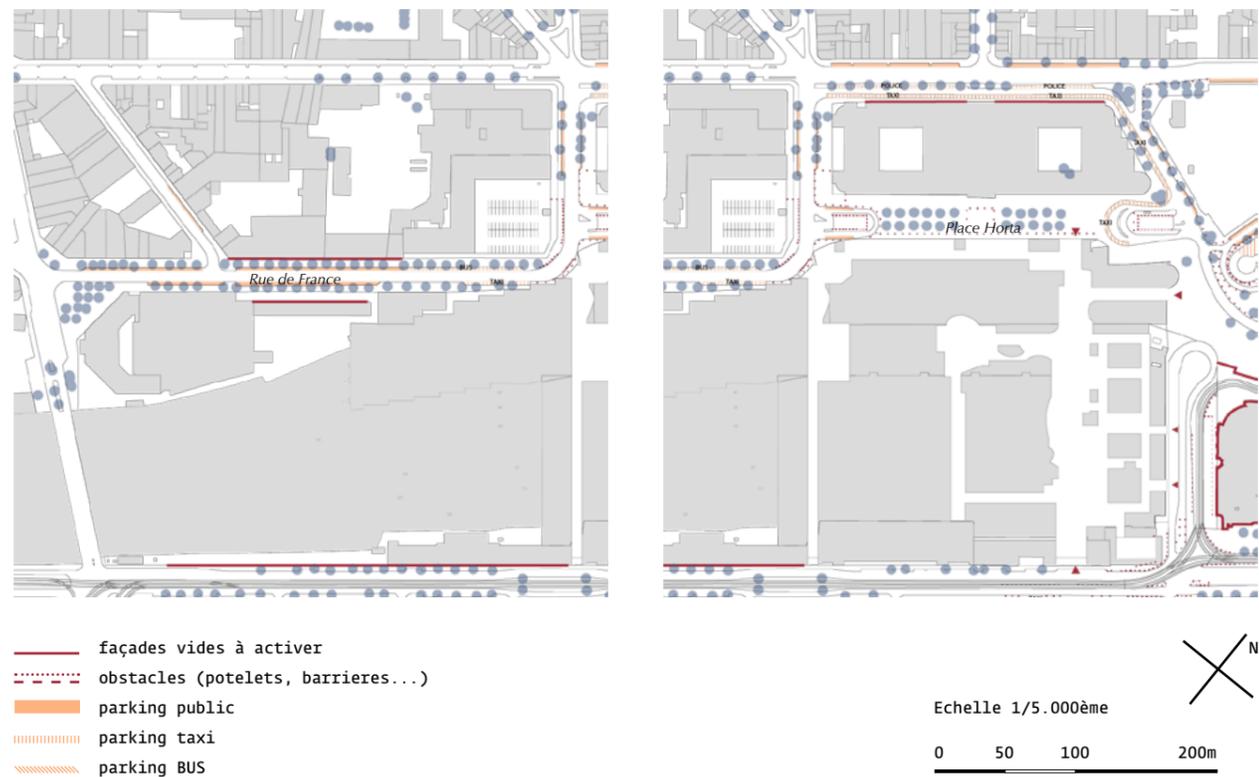
Son tracé est définitivement rectifié dans les années 50, lors de la construction de la jonction ferroviaire Nord-Midi et du deuxième voûtement de la Senne. Des immeubles modernes à bureau de hauteurs plus importantes remplacent les anciennes îlots industriels.

La place Horta naît en 2002-2003 à l'occasion de l'arrivée du TGV sur un ancienne tronçon de la rue de France, entre l'extension de la gare abritant le nouveau terminal et l'immeuble ONSS composé de trois gigantesques atrium, occupant l'entièreté de l'îlot et remplaçant l'usine de chocolat Côte d'Or.

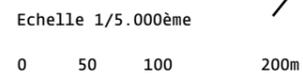
Des enjeux contemporains

La séquence d'espaces publics Esplanade de l'Europe / place Horta / rue de France est la projection naturelle de la magistrale piétonne du plan 'Good Move' vers le sud de la métropole. Des principes conducteurs s'appliqueront aussi à la rénovation de ces espaces. Cela pour bien marquer la logique de continuité : déminéralisation, réorganisation de l'espace pour davantage de confort, implantation d'îlots de fraîcheur, reprogrammation de l'espace de la voiture....

Les pertuis dans lesquels coule aujourd'hui la Senne débutent au sein de l'îlot des Deux Gares et passent sous la rue de France. Imaginer une remise à ciel ouvert sur ce tronçon n'est pas applicable, par contre le projet de réaménagement sera particulièrement attentif à une gestion des eaux pluviales optimisées.



- façades vides à activer
- - - obstacles (potelets, barrières...)
- parking public
- parking taxi
- parking BUS



Projection



Cœur de gare : potentiels et contraintes

La place Horta est la couverture d'un grand parking souterrain, avec entrée et sortie aux deux extrémités de l'espace. Le projet 'Move'Hub' sur l'îlot Victor propose de déplacer l'entrée du parking sur la rue Bara, à travers un passage souterrain.

Les avantages de cette approche sont nombreux. Notamment celui d'éviter le passage des voitures sur la zone de connexion entre l'Esplanade et place Horta, en éliminant au même temps la possibilité d'utiliser la voirie qui longe l'Esplanade comme by-pass pour rejoindre la petite ceinture.

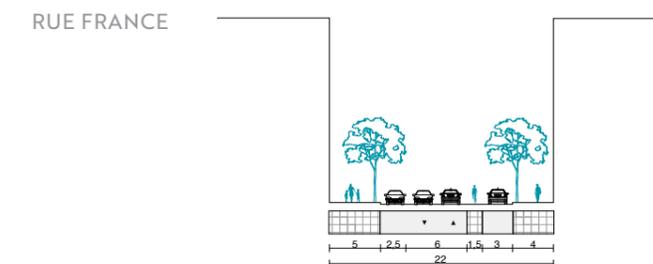
Les taxis utilisent la voirie autour de l'entrée comme espace d'attente. Cela génère une grande confusion, des situations d'engorgement et un trafic important.

Coté sud, la sortie du parking et l'espace qui l'entoure sont aussi surchargés d'éléments et mobiliers qui rendent l'espace peu lisible et difficilement praticable pour les piétons et vélos.

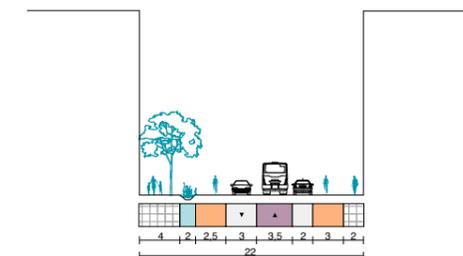
Retravailler les entrées et sorties de la place Horta permet de mieux la connecter à l'Esplanade de l'Europe d'une part et à la rue de France d'autre part. Un maillon essentiel dans la continuité recherchée des espaces publics autour de la gare.

La rue de France est une voirie à double sens. A l'interface avec la place Horta, l'espace est occupé par des bus et des taxis.

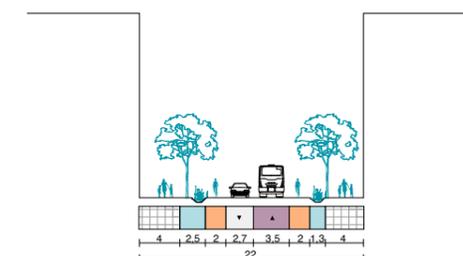
Son animation reste difficile étant donné le linéaire important de façades aveugles ou occupées uniquement par des entrées de parking privés.



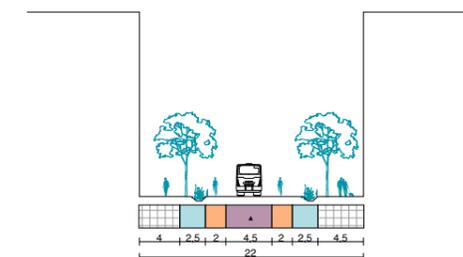
ETAT



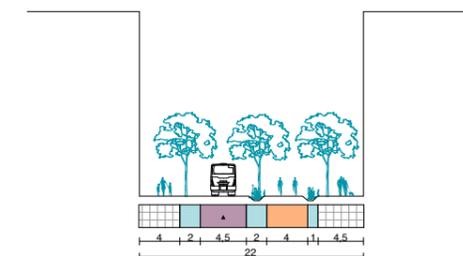
PROJET DE PAD [ALTERNATIVE 1 ÉTUDIÉE DANS LE CADRE DU CRU]



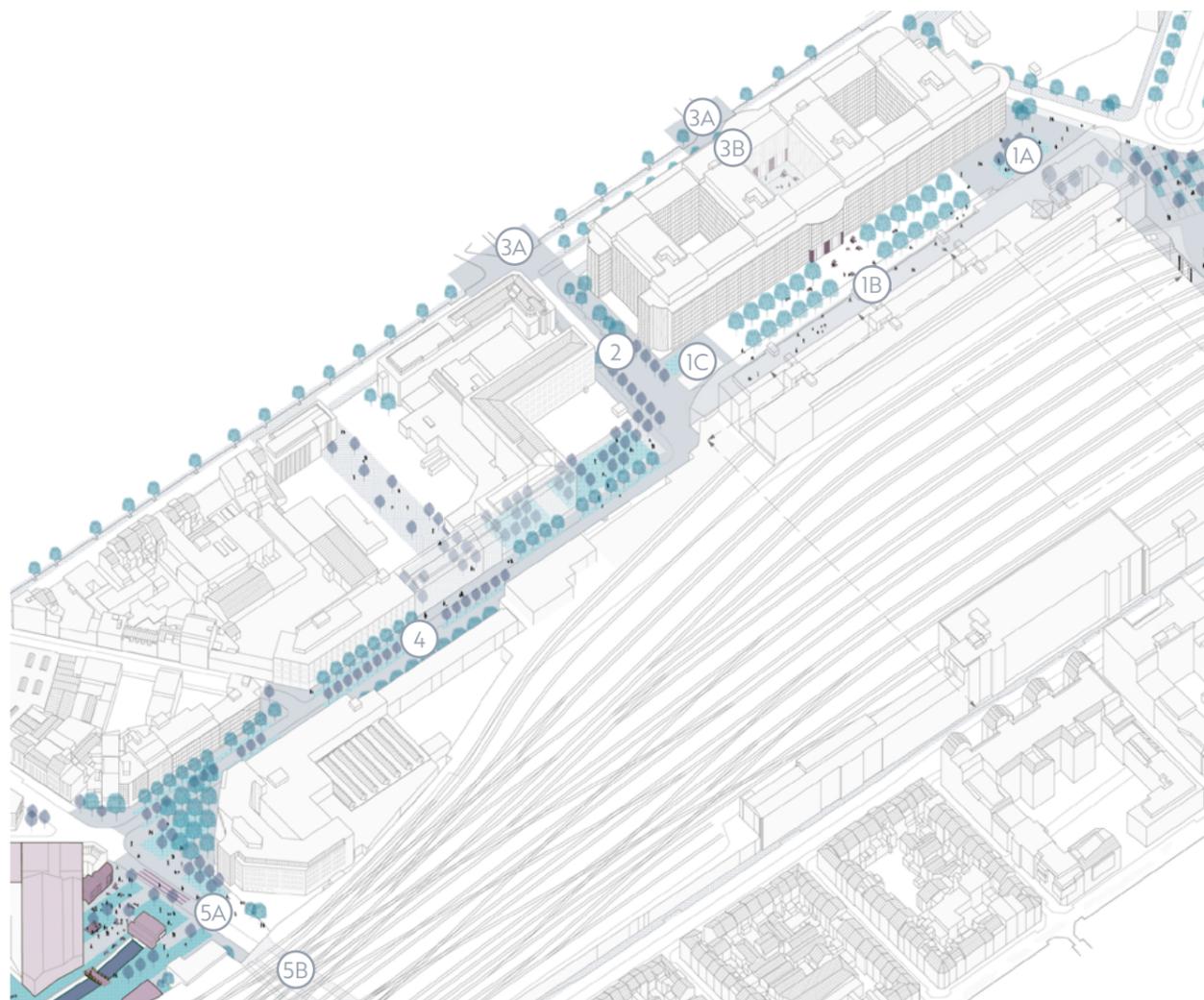
PROJET DE PAD [ALTERNATIVE 2 ÉTUDIÉE DANS LE CADRE DU CRU]



PROJET DE PAD [ALTERNATIVE 3 ÉTUDIÉE DANS LE CADRE DU CRU]



RUE PARC [PROPOSITION CRU]



- 2. 1A Place Victor Horta. Amélioration de lien avec l'Esplanade de l'Europe
- 2. 1B Place Victor Horta. Création d'une bande cyclo-piétonne latérale
- 2. 1C Place Victor Horta. Création du lien avec la rue de l'Instruction et la rue de France
- 2. 2 Rue de l'Instruction. Amélioration du profil de la voirie
- 2. 3A Rue Bara. Amélioration de deux traversées Est-Ouest
- 2. 3B Rue Bara. Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot
- 2. 4 Rue de France. Amélioration du profil de la voirie
- 2. 5A Rue des Vétérinaires. Amélioration de la traversée cyclo-piétonne vers l'îlot des Deux Gares
- 2. 5B Tunnels des Vétérinaires. Amélioration de la qualité des tunnels

Place Horta, comme élément de reconnexion des espaces publics autour de la gare

Dans la zone dite du 'cœur de gare' le CRU 7 propose différents types d'interventions.

Les deux extrémités de la place Horta sont réaménagées autour de l'entrée et sortie du parking. Ces deux espaces constituent des ruptures fortes pour la continuité de l'espace public. Tant la connexion vers l'esplanade de l'Europe que celle vers le sud du périmètre sont défailtantes dans l'état actuel. 36 mètres de façade à façade et une subdivision de l'espace public qui le rend difficilement praticable pour les mobilités actives.

Via des partenariats financiers, il est également proposé de réaménager un parcours cyclo-piéton qui longe le bâtiment de la gare, cela permet de favoriser les flux et de participer à la réactivation l'espace public.

Rue de France, continuité vers le sud du périmètre et l'arrière-gare

Sur la rue de France un nouveau profil est prévu. Plus arboré, moins minéral et avec une gestion intégrée des eaux pluviales. Rappelons ici que les pertuis dans lesquels coule aujourd'hui la Senne passe sous la rue de France.

Dans la programmation CRU7, la place de la voiture est rationalisée avec une mise à sens unique qui permet un projet d'aménagements paysagers diffus et la plantations de nouveaux arbres (en fonction des opportunités qui se présenteront).

Une attention particulière est donnée aux voiries et passages transversaux grâce à des opérations mixtes, associées ou à initier selon les cas.

La rue de l'Instruction est réaménagée et végétalisée en conformité avec les ambitions du plan 'Good Move', la traversée de la rue des Vétérinaires est apaisée à travers des aménagements qui rendent plus lisible et agréable l'entrée vers le parc des Deux Gares.



Projection

2.1A

PLACE VICTOR HORTA AMÉLIORATION DU LIEN AVEC L'ESPLANADE DE L'EUROPE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	PLACE VICTOR HORTA
N° CADASTRE	405P5
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	BON ÉTAT GÉNÉRAL FAIBLE QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	2.800 M2
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

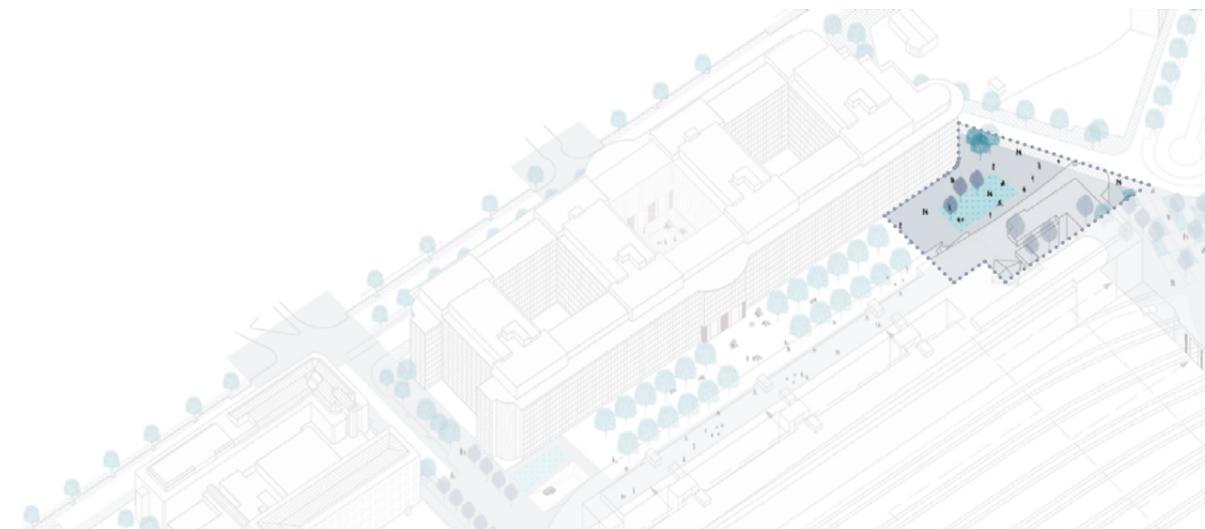
Accolé à la gare du Midi, la place Victor Horta est longue de 250 mètres pour 36 mètres de large. Elle est cadrée par le bâtiment de la gare elle-même et par l'immeuble de l'ONSS. La place est dans un bon état général.

Quelques rares rez-de-chaussée du bâtiment ONSS animent très partiellement cette place pendant les jours de semaine.

La façade commerciale de la gare est tournée vers une galerie intérieure avec peu d'accès, d'animation et d'ouverture sur la place Victor Horta.

L'espace est en partie dédié aux piétons et mobilités actives avec un aménagement urbain fort complexe composé d'une multiplication de bordures, panneaux, potelets, barrières... Deux voies de service longent les bâtiments avec un langage très routier (assiette de voirie, trottoirs, bordures...). Chaque extrémité est marquée par la présence des trémies d'entrée/sortie du parking public en sous-sol Q-Park.

Les usagers, piétons, cyclistes, ne peuvent donc utiliser qu'une portion très limitée de la largeur disponible. Le reste étant dévolu à des fonctions routières, techniques et/ou de stationnements.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste en un réaménagement de l'articulation entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta. L'objectif principal est de mieux lier les espaces publics autour de la gare du Midi et de retrouver des continuités cyclo-piétonnes.

Pour ce faire, le déplacement de l'entrée/sortie du parking Q-Park est une prérogative. Il s'agira d'inclure cette entrée/sortie de parking dans le futur projet Move'Hub. De même, le déplacement de la station taxis sur la contre-allée Ernest Blérot est un objectif à atteindre.

Ces deux déplacements permettent de limiter l'emprise du tronçon de la rue Ernest Blérot entre le bâtiment ONSS et l'îlot Move-Hub. Ce tronçon accueille un fort trafic de transit et participe à la faible qualité des espaces publics autour de la gare.

Les aménagements visés à l'articulation de l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta consistent à déminéraliser cet espace pour (si possible) retrouver de la pleine terre et végétaliser partiellement cette zone. Il s'agit avant tout d'assurer des continuités nettes, larges et confortables entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta.

Sur la place Horta des hypothèses d'extension du marché du Midi ont été formulées. Dans le cadre du réaménagement de l'articulation entre Horta et Esplanade il faudra en tenir compte.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉPLACEMENT DE LA TRÉMIE Q-PARK DÉPLACEMENT DE LA STATION TAXIS RÉAMÉNAGEMENTS DE LA ZONE AVEC DÉMINÉRALISATION ET VÉGÉTALISATION DE L'ESPACE PUBLICS
SUPERFICIE	± 2.800 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION CRU 100%

OBJECTIF(S)

- › Favoriser les continuités entre espaces publics autour de la gare
- › Favoriser les flux cyclo-piéton entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Coordination entre toutes les opérations concernant la place Horta
- › Coordination avec Q-Park et projet 'Move'Hub' pour le déplacement de l'entrée parking
- › Déplacement tout ou partie de la station taxis
- › Vérifier l'extension marché du Midi sur Horta

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Mobilité

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Communes de St-Gilles et d'Anderlecht
› Q-Park
› SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT DU LIEN EUROPE-HORTA	2.800 M ²	165 €/M ²	CRU	462 000,00 €
TVA 21%				97 020,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	9 240,00 €
ÉTUDES 10%				46 200,00 €
TVA ÉTUDES 21%				9 702,00 €
ASSURANCES 2,5%				11 550,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				11 550,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				83 853,00 €
IMPRÉVUS 10%				55 902,00 €

TOTAL				787 017,00 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	787 017,00 €
------------	--------------

+ 10% COORDINATION CRU 7	78 701,70 €
--------------------------	-------------

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	865 718,70 €
--	---------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES. COORDINATION ET CHANTIER POUR LE DÉPLACEMENT DE L'ENTRÉE DU PARKING
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTION. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Pasqual Maragall Foundation Plaza · Barcelona · 2016 · MIBA



Principales conclusions du RIE

Population

› Une place plus accueillante pourrait faire en sorte qu'elle devienne un lieu de rencontre pour les gens du quartier et les gens qui transitent par la gare du Midi. Ceci peut favoriser la cohésion sociale.

Équipements

› Les équipements n'ont pas encore été décidés pour le passage Horta-Blérot. Une étude est nécessaire afin d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier et déterminer la possibilité de les intégrer dans le passage Horta.

Économie

› La réactivation du rez-de-chaussée/passage Horta-Blérot avec des services (pas encore définis) va augmenter la mixité des fonctions dans la zone, aujourd'hui fortement utilisée par des bureaux. Ceci va également créer des emplois.

Environnement

› Amélioration de la qualité environnementale liée au cycle de l'eau, à la pollution de l'air et la pollution sonore. Génération de déchets lors de l'aménagement.
› Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
› Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
› Recommandation : Privilégier l'aménagement en pleine terre
› Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone

de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Mobilité

› Réorganisation de la station bus et taxi sur la rue de France. Mise à sens unique de la rue de rue de France : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé.
› Les actions visent à améliorer le confort et la lisibilité des cheminements cyclistes.
› Recommandation : L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.
› Recommandation : Prévoir un cheminement clair vers l'emplacement de la station de taxis qui se situe plus loin que dans la situation actuelle.
› Recommandation : D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
› Recommandation : Le programme parle de « cheminements cyclo-piétons ». Cet axe devant être un vélo PLUS, la séparation de ces deux flux est indispensable.
› Recommandation : Les cheminements piétons et PMR doivent être prévus hors zones de livraison/circulation, hors-piste cyclable.

Cadre de vie

› La suppression de la sortie de parking et la borne taxi place Victor Horta et la suppression de la voirie latérale le long du bâtiment de gare va rendre le paysage urbain plus agréable, diminuer les nuisances et augmenter la sécurité

2.1B

PLACE VICTOR HORTA CRÉATION D'UNE BANDE CYCLO-PIÉTONNE LATÉRALE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	PLACE VICTOR HORTA
N° CADASTRE	405P5
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	BON ÉTAT GÉNÉRAL FAIBLE QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	910 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Les constats et motivations identifiés dans la fiche 2.1A restent valables ici.

Ajoutons que le lien entre la gare et la place se résume à une large voirie aménagée sur la place Victor Horta elle-même.

Cet aménagement présente l'avantage de pouvoir assurer les livraisons sans aucune difficulté.

Les désavantages sont eux nombreux et majeurs pour le bon fonctionnement de cet espace public :

- › la logique de division spatiale entre bordure, assiette de voirie large, présence en nombre d'un mobilier urbain superflu (potelets de bord de voirie...) coupe le lien entre la gare et son espace public ;
- › la minéralisation induite est maximale ;
- › des véhicules se retrouvent là en stationnement à la journée et nuisent aux relations entre la gare et la place Victor Horta ;
- › l'usage par les piétons et vélos de cet axe n'est ni convivial, ni confortable, ni pratiqué étant donné qu'instinctivement, ceux-ci vont préférer utiliser le 'trottoir' ;
- › la place est subdivisée avec terreplein central et voi-



ries latérales. Les bordures et sous-divisions spatiales empêchent d'envisager des usages variés de l'ensemble de la place.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet 2.1B vise à réaménager la voirie longeant le bâtiment de la gare.

Il s'agit de simplifier et clarifier le langage de l'espace public pour favoriser les déplacements des piétons des et vélos.

Les continuités cyclo-piétonne sont à valoriser et à retravailler partout autour de la gare du Midi. C'est d'autant plus vrai sur la place Victor Horta qui est fortement dysfonctionnelle de ce point de vue.

On l'a vu dans les constats et motivations. L'état actuel n'est pas satisfaisant étant donné que les aménagements proposés sont avant tout pensés de manière à assurer des systèmes de livraisons faciles. C'est un point évidemment important pour le bon fonctionnement de la gare et ses commerces.

C'est un problème étant donné que l'on propose ici un espace public orienté vers un type d'usage (livraisons) alors que ce même espace public doit être pensé de manière à bénéficier aux maximums d'utilisateurs potentiels.

Dans le projet, il s'agit donc de repenser cette largeur disponible pour assurer un confort cyclo-piéton accru avec des aménagements moins minéralisés, davantage conviviaux et qui mettent l'accent sur les liens entre l'Esplanade de l'Europe, la place Victor Horta, la rue de France.

A titre d'exemple, on pourra interroger le choix du revêtement actuel qui présente le désavantage d'être inconfortable pour de nombreux habitants et usagers de la gare (vélos, poussettes, valises...).

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENT D'UNE BANDE CYCLO-PIÉTONNE EN LIEU ET PLACE DE LA VOIRIE LATÉRALE LE LONG DE LA FAÇADE DE LA GARE
SUPERFICIE	± 910 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION CRU 100%

OBJECTIF(S)

- › Favoriser les flux cyclo-piéton entre l'Esplanade et rue de France
- › Reconnecter les espaces publics du quartier
- › Développer les interconnexions des réseaux pour encourager l'usage des mobilités douces autour de la gare et dans la ville
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre opérateurs publics inclus dans cette opération.
- › Bonne coordination entre toutes les opérations concernant la place Horta.
- › Revoir éventuellement certains aspects des livraisons en faisant le lien avec le plan de mobilité du projet de PAD et la coordination avec les services concernés de la SNCB

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Mobilité

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT D'UNE BANDE CYCLO-PIÉTONNE	910 M ²	235 €/M ²	CRU	213 850,00 €
TVA 21%				44 908,50 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	4 277,00 €
ÉTUDES 10%				21 385,00 €
TVA ÉTUDES 21%				4 490,85 €
ASSURANCES 2,5%				5 346,25 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				5 346,25 €
RÉVISION DES PRIX 15%				38 813,78 €
IMPRÉVUS 10%				25 875,85 €

TOTAL				364 293,48 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	364 293,48 €
------------	--------------

+ 10% COORDINATION CRU 7	36 429,35 €
--------------------------	-------------

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	400 722,82 €
--	---------------------

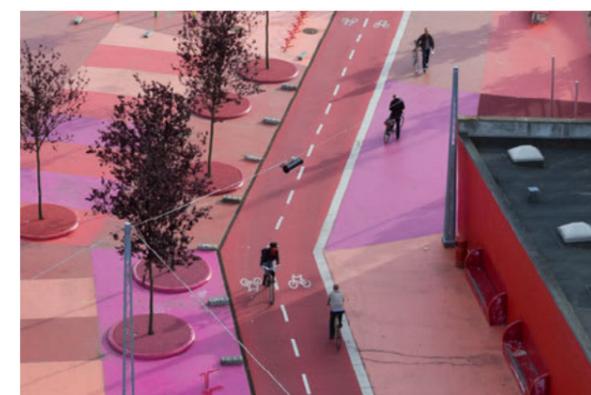
PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Slovenska Cesta · Ljubljana · 2013 · Scapelab et al.



Superkilen · Copenhagen · 2012 · TOPOTEK 1, BIG, SUPERFLEX



Principales conclusions du RIE

Voir fiche 2.1A

2.1C

PLACE VICTOR HORTA AMÉLIORATION DU LIEN AVEC LA RUE DE L'INSTRUCTION ET LA RUE DE FRANCE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	PLACE VICTOR HORTA
N° CADASTRE	405P5
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	FAIBLE QUALITÉ D'AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	± 2.400 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Les constats et motivations identifiés dans la fiche 2.1A restent valables ici.

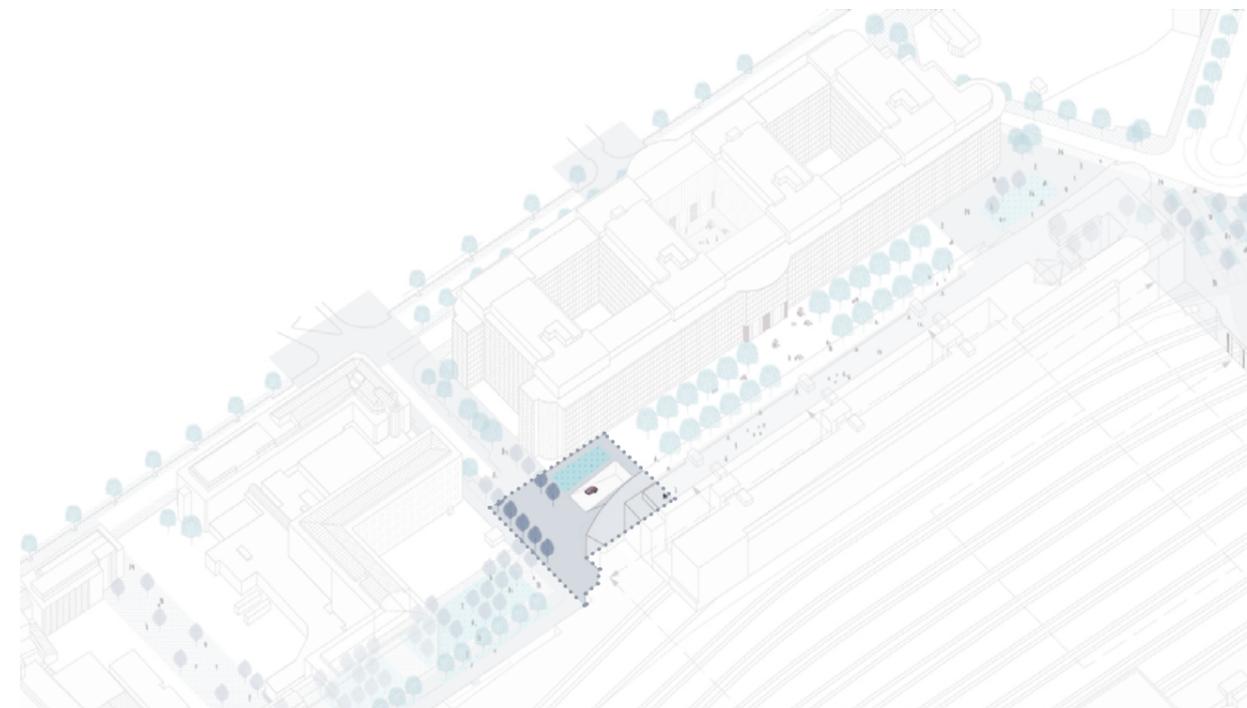
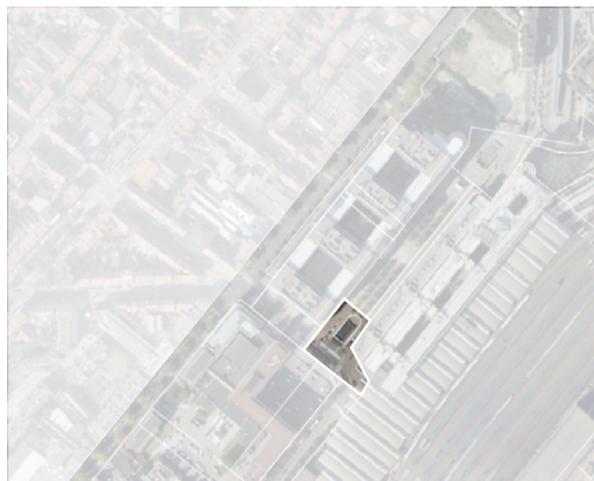
A l'articulation entre la place Victor Horta et la rue de France quelques constats spécifiques sont dressés.

L'aménagement proposé adopte un langage routier. Entrée/sortie du parking Q-park, bande de circulation latérale (qui fait le tour de l'entrée/sortie du parking), stationnement type dépose-minute structure l'espace.

Le résultat de cette logique est de voir un espace public rempli de trémies, panneaux, potelets, bordures, contre-bordures, barrières...

Pour le passage des usagers piétons et cyclistes, il ne reste que 2x2 mètres consacrés au passage des mobilités douces (entre le prolongement de la rue de l'Instruction et la gare elle-même).

Le lien entre la rue de France / rue de l'Instruction / arrière de gare et la place Victor Horta est donc de faible qualité, aménagé suivant une logique de desserte automobile. La largeur disponible n'est pas suffisamment bien utilisée. De même, il y a un grand besoin d'élargissement de l'espace dédié au piéton et autres modes actifs au niveau du coin de la galerie de la gare et la rue de France/Instruction.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet vise à améliorer l'articulation entre la place Victor Horta et les rues de l'Instruction et de France. Dans la situation actuelle, le langage de l'espace public dans cette zone est celui d'un espace urbain organisé autour de la voiture. Bandes de circulation, multiplication des stationnements, trémies de parking. Le piéton et les vélos sont les laissés-pour-compte de ses aménagements au pied de la gare du Midi.

Il paraît primordial de retravailler cette articulation en suivant quelques préceptes qui permettront d'améliorer la qualité des aménagements :

- › minimiser l'emprise de la trémie du parking en supprimant les bandes de circulation et les stationnements latéraux ;
- › suppression du mobilier urbain superflu (panneaux, bordures, potelets, barrières...);
- › tendre vers des aménagements partagés avec un langage permettant à l'ensemble des mobilités de cohabiter et trouver leur place ;
- › déminéralisation et végétalisation ponctuelles de l'espace public.
- › élargissements notables des trottoirs et zones de circulation dédiées aux mobilités actives

Via ce réaménagement, on cherche à améliorer le confort des habitants de quartier et usagers de la gare en proposant des espaces publics apaisés et conviviaux.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC. VERS UN LANGAGE MOINS ORIENTÉ SUR L'USAGE DE LA VOITURE
SUPERFICIE	± 2.400 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION CRU 100%

OBJECTIF(S)

- › Favoriser les flux cyclo-piéton
- › Reconnecter les espaces publics du quartier
- › Développer les interconnexions des réseaux pour encourager l'usage des mobilités douces autour de la gare et dans la ville
- › Simplification du langage de l'espace public
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Coordination entre toutes les opérations concernant la place Horta

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Mobilité

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT DU LIEN FRANCE-INSTRUCTION-HORTA	2.400 M ²	165 €/M ²	CRU	396 000,00 €
TVA 21%				83 160,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	7 920,00 €
ÉTUDES 10%				39 600,00 €
TVA ÉTUDES 21%				8 316,00 €
ASSURANCES 2,5%				9 900,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				9 900,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				71 874,00 €
IMPRÉVUS 10%				47 916,00 €

TOTAL				674 586,00 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	674 586,00 €
------------	--------------

+ 10% COORDINATION CRU 7	67 458,60 €
--------------------------	-------------

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	742 044,60 €
--	---------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Espace Saint-Michel • Bordeaux • 2015 • OBRAS + Jérôme Mazas Horizons Paysages



Praça Fonte Nova • Lisbon • 2017 • José Adrião Arquitetos

Principales conclusions du RIE

Voir fiche 2.1A

2.2

RUE DE L'INSTRUCTION
AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DE L'INSTRUCTION
N° CADASTRE	-
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	VOIRIE PARTIELLEMENT DÉGRADÉE
SUPERFICIE	± 1.730 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Perpendiculaire à la rue de France en direction d'une des entrées de la gare, la rue de l'Instruction est une voirie large à trois voies, avec des places de stationnement de deux cotés.

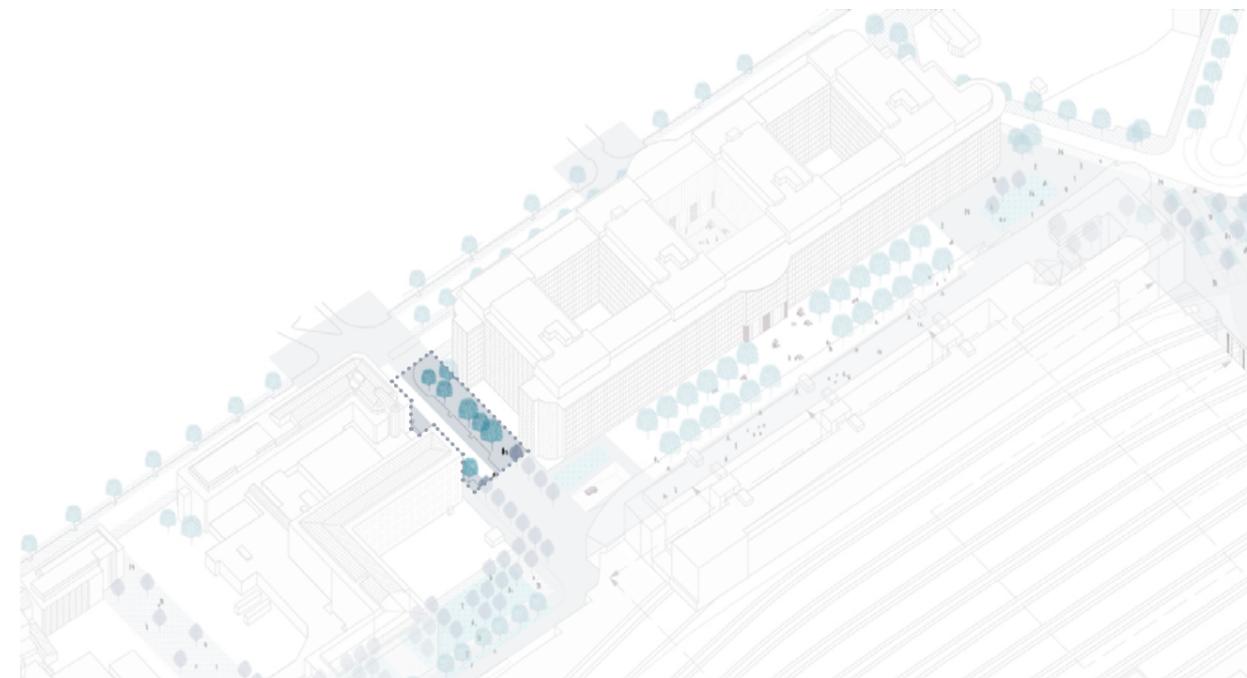
Les trottoirs de part et d'autre sont très généreux mais peu aménagés, peu végétalisés.

Un marquage au sol sur le trottoir côté place Victor Horta fait office de bande cyclable.

Cette rue est principalement utilisée pour le trafic de transit (en lien avec les activités de la gare) et par les bus internationaux.

L'aménagement de l'entrée de la gare est très complexe et peu lisible. Lors des arrivées des trains internationaux, la foule de voyageurs qui investit l'espace crée de nombreux conflits et de potentielles altercations avec taxis notamment. Ces événements peuvent conduire à des remontées de files pouvant bloquer le carrefour avec la rue des Vétérinaires.

La rue de l'Instruction est 'piéton +' au plan 'Good Move'.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet 2.2 vise à améliorer la rue de l'Instruction pour atteindre les objectifs inscrits au plan 'Good Move'. Dans le détail, il s'agit de limiter et contrôler le trafic de transit de cette rue pour permettre aux autres mobilités de trouver plus facilement leur place.

Il ne s'agit pas d'un réaménagement complet de façade à façade mais bien d'une logique d'amélioration de l'espace public existant en l'aménageant différemment.

Ces nouveaux aménagements se basent entre autres sur la rationalisation de la place occupée par la voiture. Cela permettra :

- › l'amélioration des connexions entre Anderlecht et la gare elle-même via un espace public de meilleure qualité ;
- › de déminéraliser et végétaliser autant que possible pour sortir de la logique d'aménagements routiers ;
- › une meilleure hiérarchisation des axes conformément aux objectifs du plan 'Good Move'.

OBJECTIF(S)

- › Amélioration de l'espace public de la rue de l'Instruction
- › Limiter et contrôler le trafic de transit dans cette zone
- › Vers un espace public favorable à l'ensemble des mobilités
- › Déminéralisation et végétalisation
- › Prise en compte de la question de la GIEP

DONNÉES DU PROGRAMME

CONTENU	REPROFILAGE VOIRIE
SUPERFICIE	± 1.730 M ²
GABARIT	-

MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU 20% AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...) 80%

- › Prise en compte du stationnement corps diplomatique «CD»

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Habitants et usager du quartier et de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment entre Beliris, acteur pressenti pour le portage de l'opération et Bruxelles Mobilité qui retravaille d'autres espaces publics tout proche (inter phase que Horta et France par exemple)
- › Coordination avec projet de réaménagement de la place Horta et de rue de France
- › Réorganisation de la station bus et taxi
- › Coordination avec les études de Contrats Locaux de Mobilité des mailles alentours

PORTEUR(S) DE PROJET

› Beliris

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune de Anderlecht
- › Bruxelles Mobilité
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
TRAVAUX DE REPROFITAGE DE LA VOIRIE	1 730 M²	165 €/M²	DIVERS	285 450,00 €
TVA 21%				59 944,50 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			DIVERS	5 709,00 €
ÉTUDES 10%				28 545,00 €
TVA ÉTUDES 21%				5 994,45 €
ASSURANCES 2,5%				7 136,25 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				7 136,25 €
RÉVISION DES PRIX 15%				51 809,18 €
IMPRÉVUS 10%				34 539,45 €

TOTAL				486 264,08 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

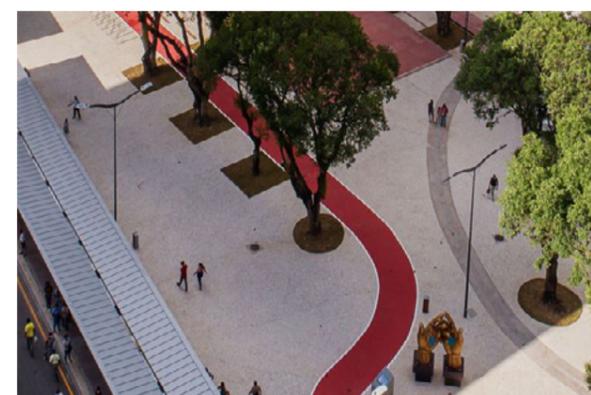
PART CRU 7	89 060,40 €
PART BELIRIS AVENANT 15	37 500,00 €
PART AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17...)	359 703,68 €

TOTAL GÉNÉRAL	486 264,08 €
----------------------	---------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Marechal Deodoro Plaza • Comercio • 2018 • Sotero Arquitectos



'Grey to Green' project • West Bar Street • Sheffield • 2019 • Robert Bray Associates



Principales conclusions du RIE

- Environnement
- › Amélioration de la qualité environnementale liée au cycle de l'eau et à l'îlot de fraîcheur. Génération de déchets lors de l'aménagement.
 - › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
 - › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
 - › Recommandation : Privilégier l'aménagement en pleine terre
 - › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux

locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Mobilité

- › La réduction de l'assiette de la voirie a un impact négatif pour les transports en commun : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé. L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.

Cadre de vie

- › L'amélioration du profilage et la végétalisation limitée rendront le paysage urbain plus agréable
- › Une plus grande place pour les mobilités douces augmentera la sécurité des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite...

2.3A

RUE BARA AMÉLIORATION DE DEUX TRAVERSÉES EST-OUEST

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE BARA
N° CADASTRE	-
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	VOIRIE PARTIELLEMENT DÉGRADÉE
SUPERFICIE	± 4000 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

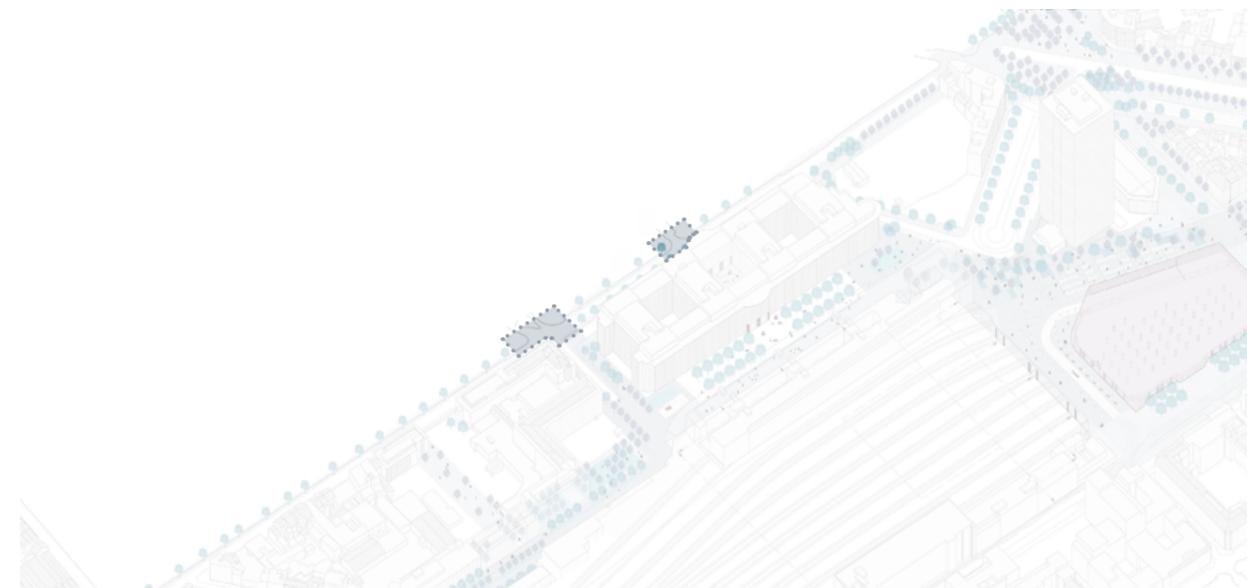
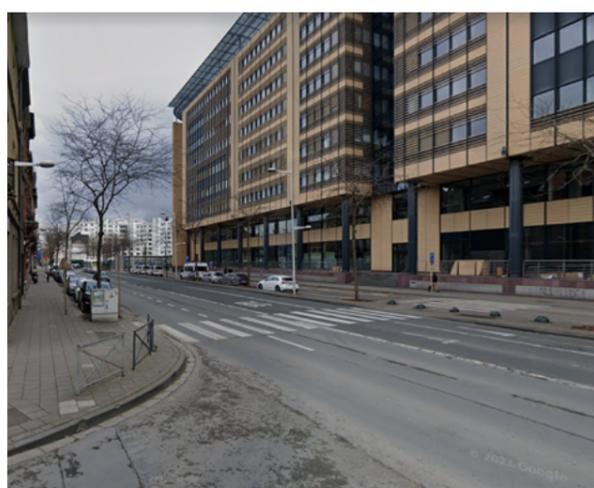
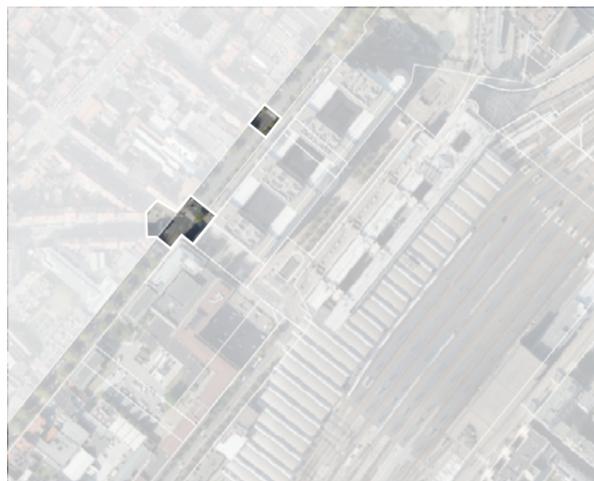
Parallèle à la voie de chemin de fer au nord-ouest de la gare, côté commune d'Anderlecht, cet axe de près d'un 1 km comprend deux sections avec des profils assez différents.

Première section : de la place Bara à la rue de l'Instruction. La largeur disponible est importante. Cette largeur ne semble pas suffisamment bien utilisée. Deux bandes de circulation dans chaque sens et surtout la contre-allée Ernest Blérot intégralement aménagé pour la voiture avec stationnement de part et d'autre. Cela donne à cette partie de la voirie, un profil de petit boulevard urbain où les voitures circulent (trop) vite.

Deuxième section : de la rue de l'Instruction à la rue des Deux Gares, la situation est moins problématique avec un profil de rue plus cohérent (bien que le stationnement occupe là encore beaucoup de place) et surtout un couvert végétal déployé et qualitatif.

La complexité et le mauvais aménagement des carrefours Rossini et Instruction laissent les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite... en position de danger pour les traversées en privilégiant les aménagements pour le trafic automobile.

Rue Bara est considéré 'voiture plus' au plan 'Good Move'.



DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet 2.3 consiste à réaménager la rue Bara au niveau des carrefours Rossini et Instruction. Sur un total de ± 4.000m²

Cette opération permet :

- › de freiner le trafic des véhicules motorisés en sortant du langage de voie continue sur plus d'un kilomètre (voir compatibilité avec le statut de 'voiture plus' au plan Good Move) ;
- › de fluidifier et améliorer les traversées vers les quartiers anderlechtois proche de la gare ;
- › de sécuriser ces traversées pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite... ;
- › d'améliorer ponctuellement le profil de la première section de la rue Bara dans laquelle la voiture semble occuper trop de place.

OBJECTIF(S)

- › Favoriser les connexions entre gare et quartiers (voir compatibilité avec le statut de 'voiture plus' au plan Good Move)
- › Ralentir le trafic automobile
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Profiter des reprofilages pour améliorer les qualité de séjour, la végétalisation et la gestion des eaux pluviales, à l'instar des projets de référence proposés.

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et particulièrement de la rue Bara

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	RÉAMÉNAGEMENT DE DEUX TRAVERSÉES DE LA RUE BARA POUR LIMITER LA VITESSE DE CIRCULATION ET AMÉLIORER LES CONTINUITÉS EST-OUEST
SUPERFICIE	± 4000 M ²
GABARIT	SANS OBJET
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU 20% AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...) 80%

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment avec Beliris acteur pressenti pour le portage de l'opération
- › Nécessité d'une vision partagée entre les 2 pilotes des opérations 2.3A et 2.3B
- › Coordination avec l'étude de maille Midi et Contrats Locaux de Mobilité des mailles autour et le micro-projet de Bruxelles Mobilité sur Ernest Blérot
- › Coordination avec les opérations sur la rue de l'Instruction et sur la contre-allée Ernest Blérot

PORTEUR(S) DE PROJET

› Beliris

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de Anderlecht
- › Les habitants de la rue Bara
- › Bruxelles Mobilité
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉLIORATION DES TRAVERSÉES	4 000 M²	165 €/M²	DIVERS	660 000,00 €
TVA 21%				138 600,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			DIVERS	6 600,00 €
ÉTUDES 10%				66 000,00 €
TVA ÉTUDES 21%				13 860,00 €
ASSURANCES 2,5%				16 500,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				16 500,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				119 790,00 €
IMPRÉVUS 10%				79 860,00 €

TOTAL				1 117 710,00 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	199 320,00 €
PART BELIRIS AVENANT 15	100 000,00 €
PART AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17...)	818 390,00 €

TOTAL GÉNÉRAL	1 117 710,00 €
----------------------	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Via Emilia Ovest • Cesena • 2017 • LOCUSCAPE et al.



Carrefour entre Muntelbolwerk et Graafseweg • Bois-le-Duc, Pays-Bas • 2018



Principales conclusions du RIE

- Mobilité
- › Le réaménagement supprimerait des places de stationnement sur la latérale Blérot, qui sont peu utilisées. La latérale Blérot est transformée en station taxis.
 - › Recommandation : L'impact de l'apaisement de la circulation de la contre-allée sur la circulation des lignes bus STIB doit être évalué.
 - › Recommandation : D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes
- Cadre de vie
- › La fluidification et l'amélioration des traversées ainsi que la place plus importante pour les mobilités douces augmente la sécurité pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite...

2.3B

RUE BARA AMÉLIORATION DE LA CONTRE-ALLÉE ERNEST BLÉROT

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE ERNEST BLÉROT
N° CADASTRE	-
SITUATION	ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	VOIRIE PARTIELLEMENT DÉGRADÉE
SUPERFICIE	± 1 800 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

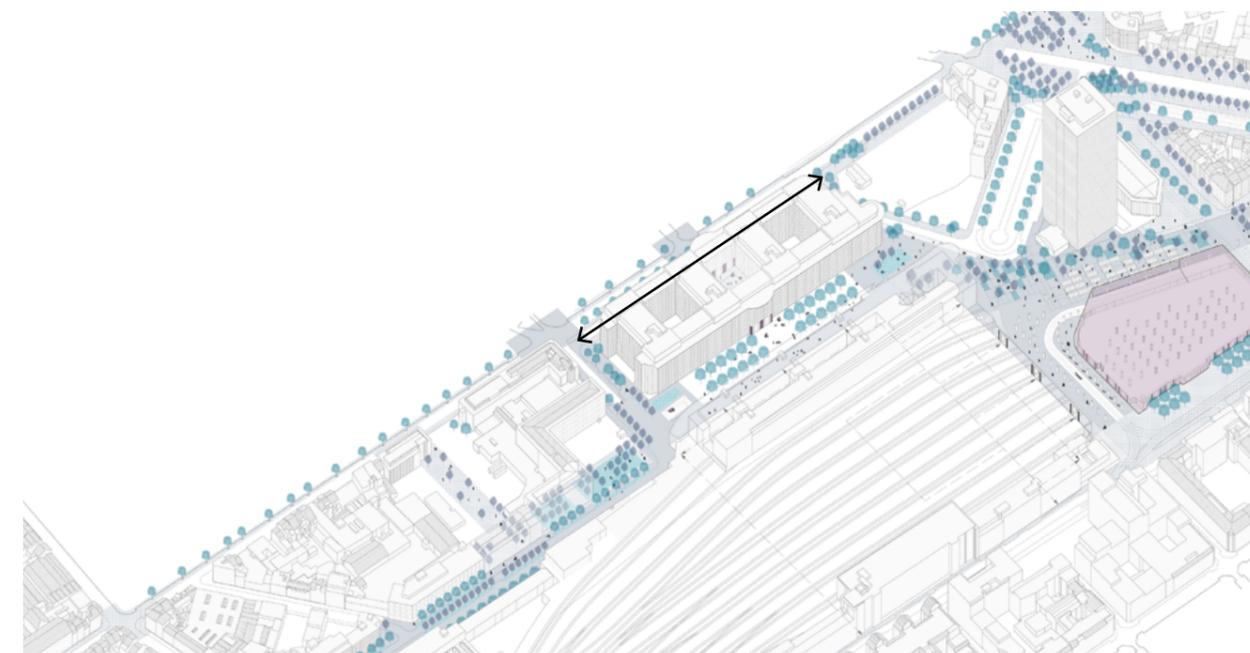
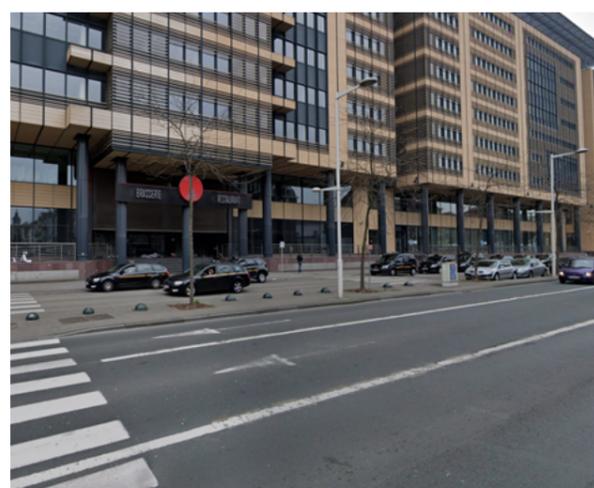
CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La contre-allée Ernest Blérot est problématique. Peu aménagée, large, elle accueille quasiment exclusivement des bandes pour véhicules motorisés (stationnements latéraux et circulation centrale). Elle participe activement à la sensation de mini-boulevard urbain. Si la rue Bara est effectivement considérée comme un bord de maille au plan 'Good Move' et que la contre-allée Ernest Blérot devra, à terme, accueillir une station taxi importante, il ne faut pas pour autant délaissier les qualités d'aménagements de l'espace publics.

A noter que sur ce profil faisant la part belle aux stationnements, le taux d'utilisation des places disponibles est monitoré ainsi selon l'indicateur de Bruxelles Mobilité diffusé sur la plateforme Mobigis : 27 % entre 5h à 7h ; 97% entre 10h à 12h ; 65% entre 15h et 17h ; 51% entre 20h et 22h. En moyenne le taux d'utilisation sur ces 4 plages horaires est donc de 60%.

Pourtant, dans la situation actuelle, les trottoirs doivent se contenter du solde d'espace disponible. Ils sont peu larges, pas aménagés. Le rapport avec le bâtiment ONSS n'est pas traité.

Globalement, cette contre-allée peut être décrite comme un espace dysfonctionnel.



DESCRIPTIF DU PROJET

L'opération 2.3B vise à rationaliser le profil de la contre-allée Ernest Blérot avec comme objectif principal de redonner de l'espace à toutes les mobilités de la ville.

Le projet vise donc à élargir les assiettes de trottoirs voire même sortir du langage traditionnel de la voirie générique. Vers un espace partagé. Cette approche permettra de redéfinir le rapport entre le bâtiment ONSS et son espace public. Dans la situation actuelle, le bâtiment surplombe littéralement un trottoir qui semble largement sous-dimensionné pour 'contenir' un bâtiment aussi imposant que celui dont il est question ici.

Par ailleurs, en conformité avec la simplification recherchée des fonctions autour de la gare du Midi, il est proposé de regrouper les taxis le long du linéaire disponible. L'intégration d'une vraie station taxi accessible via la traversée du bâtiment ONSS (atrium central) pourra redynamiser cette zone aujourd'hui considérée comme un angle mort du quartier, une zone arrière non affectée et non traitée.

OBJECTIF(S)

- › Favoriser les connexions entre gare et quartiers
- › Amélioration du profil de la contre-allée Ernest Blérot
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Profiter des reprofilages pour améliorer les qualité de séjour, la végétalisation et la gestion des eaux pluviales, à l'instar des projets de référence proposés.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉLIORATION DE LA CONTRE-ALLÉE ERNEST BLÉROT
SUPERFICIE	± 1 800 M ²
GABARIT	SANS OBJET
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE BRUXELLES MOBILITÉ 100%

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier et particulièrement de la rue Bara
- › Les usagers du bâtiment ONSS et de la station des taxis

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment avec Bruxelles Mobilité acteur pressenti pour le portage de l'opération
- › Nécessité d'une vision partagée entre les 2 pilotes des opérations 2.3A et 2.3B
- › Une délégation de maîtrise d'ouvrage de BM vers Beliris pourra être envisagée pour assurer un continuum d'interventions sur la rue Bara et sa contre-allée
- › Coordination avec l'étude de maille Midi et Contrats Locaux de Mobilité des mailles autour
- › Coordination avec l'opération sur la rue Bara

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Bruxelles Mobilité

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de Anderlecht
- › Les habitants de la rue Bara
- › Les usages du bâtiment ONSS
- › Les taximen › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉLIORATION DE LA CONTRE-ALLÉE ERNEST BLÉROT	1 800 M²	165 €/M²	BM	297 000,00 €
TVA 21%				62 370,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			BM	5 940,00 €
ÉTUDES 10%				29 700,00 €
TVA ÉTUDES 21%				6 237,00 €
ASSURANCES 2,5%				7 425,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				7 425,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%				53 905,50 €
IMPRÉVUS 10%				35 937,00 €

TOTAL				505 939,50 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	-
PART COFINANCEMENT BRUXELLES-MOBILITÉ	505 939,50 €
TOTAL GÉNÉRAL	505 939,50 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Passeig De St Joan Boulevard • Barcelone, Espagne • 2012 • Lola Domenech

Principales conclusions du RIE

Voir fiche 2.3A

2.4

RUE DE FRANCE
AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DE FRANCE
N° CADASTRE	SANS OBJET
SITUATION	PROFIL ROUTIER, ESPACE PUBLIC
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	FAIBLE QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	± 8.100 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Parallèle à la rue Bara et aux voies de chemin de fer, cette voirie est utilisée pour la desserte de la gare, par les usagers de différentes compagnies de bus, les taxis et comme by-pass de rue Bara.

Le trafic de transit y est très intense. Le profil général est aménagé à plus de 70% pour la voiture (voies de circulation et stationnements). La minéralisation induite est maximale, la qualité des aménagements proposés est de faible qualité.

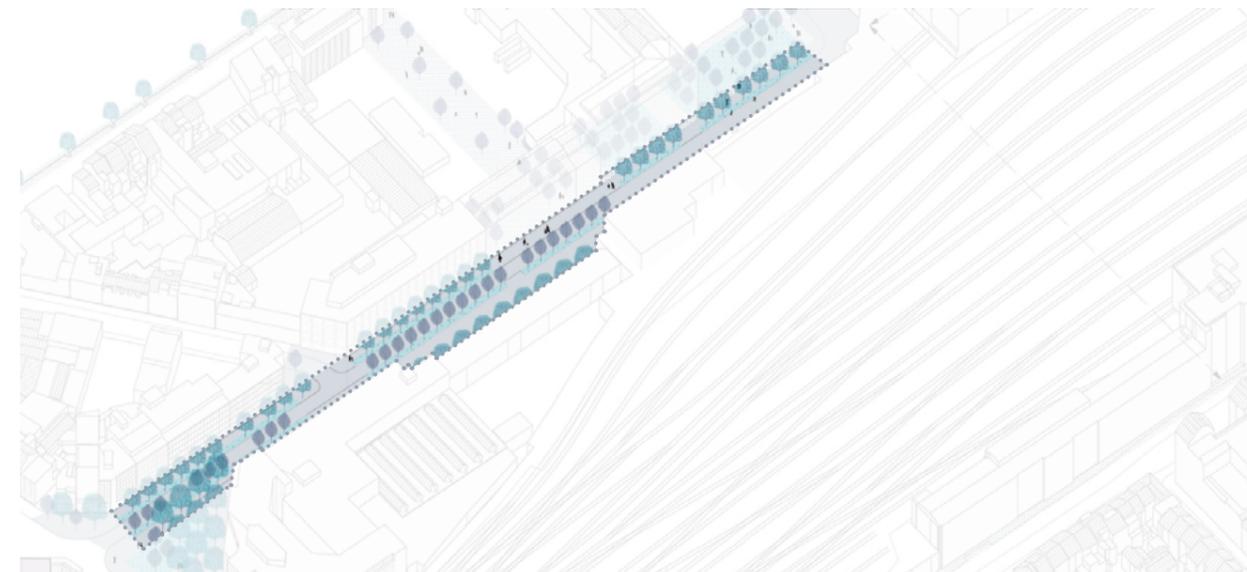
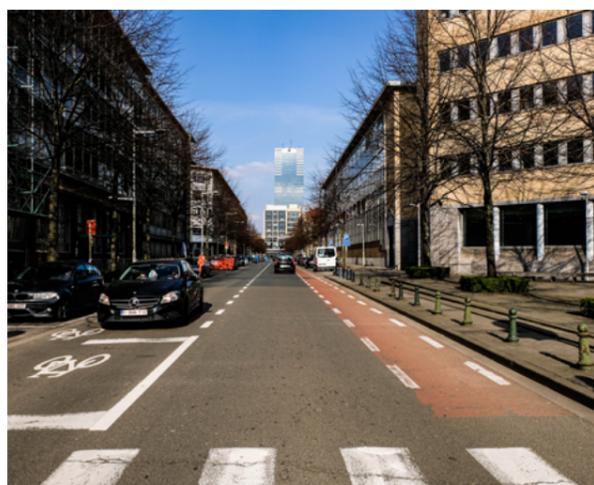
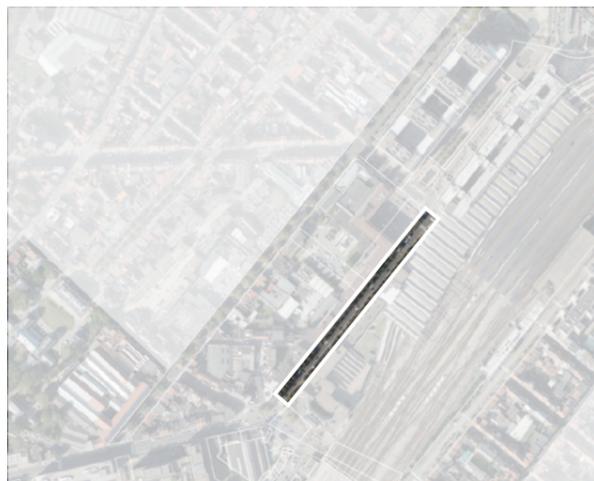
Dans la situation actuelle, cette voirie souffre d'une sous-utilisation de la part des piétons et vélos, absents de l'espace public.

Pourtant, cette voirie a des qualités rares. Elle est très spacieuse, droite, lisible, continue et peut donc constituer un socle en vue de réorienter les usages (vers moins de trafic de transit) et permettre la reconnexion des espaces publics autour de la gare. Un point essentiel pour relier la gare avec l'îlot des Deux Gares.

Par ailleurs, la rue de France, incluse dans la maille 'Bruxelle-Midi' est inscrite en 'vélo +' au plan 'Good Move'.

A noter que les deux pertuis dans lesquels coule la Senne passe sous la rue de France.

Enfin soulignons des transformations immobilières importantes à venir. (voir 'scénario zéro' du diagnostic).



DESCRIPTIF DU PROJET

Sur rue de France un réaménagement est prévu.

- › Une mise à sens unique de la voirie dans le sens Bara › Vétérinaires est largement encouragée afin de limiter fortement le trafic de transit et permettre un nouveau profil.
- › L'image-guide de ce réaménagement est la 'rue jardin'. Une voirie plus arborée, moins minérale et avec une gestion exemplaire des eaux pluviales, la présence cachée de la Senne pourra être rendu manifeste à travers des dispositifs dispersés sur le linéaire de la voirie.
- › Le projet rationalise et reprogramme la place de la voiture et tend vers un rééquilibrage qui laisse davantage de place aux autres mobilités de la ville ainsi que qu'à la déminéralisation de l'espace public où il est possible.
- › A terme des nouveaux logements s'implanteront à la place des bureaux et animeront l'espace. Le réaménagement de la voirie doit anticiper les futurs projets immobiliers.

OBJECTIF(S)

- › Améliorer les espaces publics du quartier. De manière à ce que les habitants et usagers de la gare puissent bénéficier d'espaces publics plus confortables.
- › Favoriser la lisibilité de la jonction du XXI^{ème} siècle et la continuité des espaces publics
- › Renforcer le lien entre le nouvel espace vert et la gare
- › Vers davantage de place pour les mobilités douces
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	ACTIVATION, DÉMINÉRALISATION ET PERMÉABILISATION DE LA VOIRIE
SUPERFICIE	± 8.100 M ²
GABARIT	SANS OBJET
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU 20% AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...) 80%

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants du quartier
- › Les usagers du quartier
- › Les usagers de la gare

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment entre Beliris, acteur pressenti pour le portage de l'opération et Bruxelles Mobilité qui retravaille d'autres espaces publics tout proche (inter phase que Horta et France par exemple)
- › Partenariat financier nécessaire
- › Coordination avec l'étude de maille Midi et Contrats Locaux de Mobilité des mailles autour
- › Réorganisation du trafic (voitures, taxis, bus) avec une attention sera portée, lors de l'étude, à la compatibilité avec tous les bus internationaux, les livraisons de la Gare et autres modes.
- › Coordination avec les futurs projets immobiliers
- › Cohabitation des différents modes de mobilité. Y compris les mobilités douces avec notamment le tracé d'une piste cyclable marquée, cohérente et confortable depuis l'îlot des Deux Gares jusqu'au Boulevard du Midi.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Beliris

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht
- › Bruxelles Mobilité
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
RUE DE FRANCE. AMÉLIORATION DU PROFIL	4 000 M ²	165 €/M ²	AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...)	1 336 500,00 €
TVA 21%				280 665,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	13 365,00 €
ÉTUDES 10%			CRU	133 650,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	28 066,50 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	33 412,50 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	33 412,50 €
RÉVISION DES PRIX 15%			AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...)	242 574,75 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	161 716,50 €

TOTAL				2 263 362,75 €
-------	--	--	--	----------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	403 623,00 €
PART BELIRIS AVENANT 15	220 000,00 €
PART AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17...)	1 639 739,75 €

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	2 263 362,75 €
---	----------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES (BELIRIS...)
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Avenues Mermoz et Pinel · Lyon · 2012 · Gautier+Conquet architectes et paysagistes

Principales conclusions du RIE

- Patrimoine naturel
 - › la Senne souterraine sera évoquée à plusieurs endroits
- Environnement
 - › Amélioration de la qualité environnementale dû à la végétalisation, la perméabilisation et la diminution de trafic de la Rue. Le projet vise une exemplarité au niveau de la gestion des eaux pluviales.
 - › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
 - › Recommandation : Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'entretien et la végétation de la rue (si le sous-sol le permet).
 - › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
 - › Recommandation : Privilégier l'aménagement en pleine terre
 - › Recommandation : Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre et de la fraîcheur sur la rue
 - › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la

perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

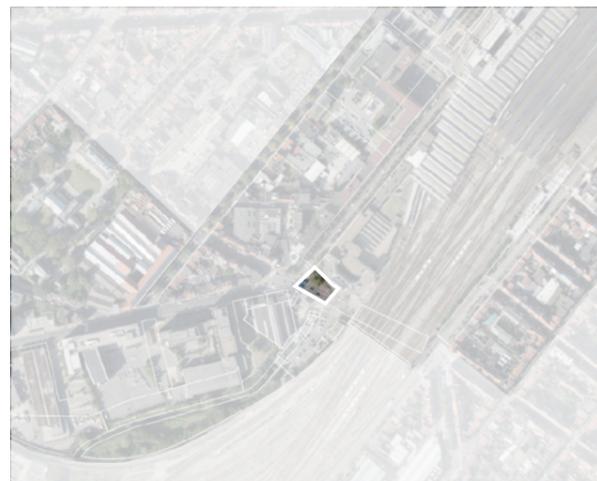
- Mobilité
 - › Le programme vise à améliorer les cheminements cyclables et piétons.
 - › La réduction de l'assiette de la voirie a un impact négatif sur les transports en commun : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé. L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs. D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.

- Cadre de vie
 - › La rue ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle et le paysage urbain sera amélioré.
 - › Moins de nuisance liée aux véhicules et plus de place pour la mobilité douce

2.5A

RUE DES VÉTÉRINAIRES AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE CYCLO-PIÉTONNE VERS L'ÎLOT DES DEUX GARES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	SANS OBJET
SITUATION	ESPACE PUBLIC SOUS-UTILISÉ
PROPRIÉTAIRE	VOIRIE RÉGIONALE
ETAT	BON ÉTAT GÉNÉRAL
SUPERFICIE	± 1500 M ² AU SOL
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ESPACE STRUCTURANT
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET



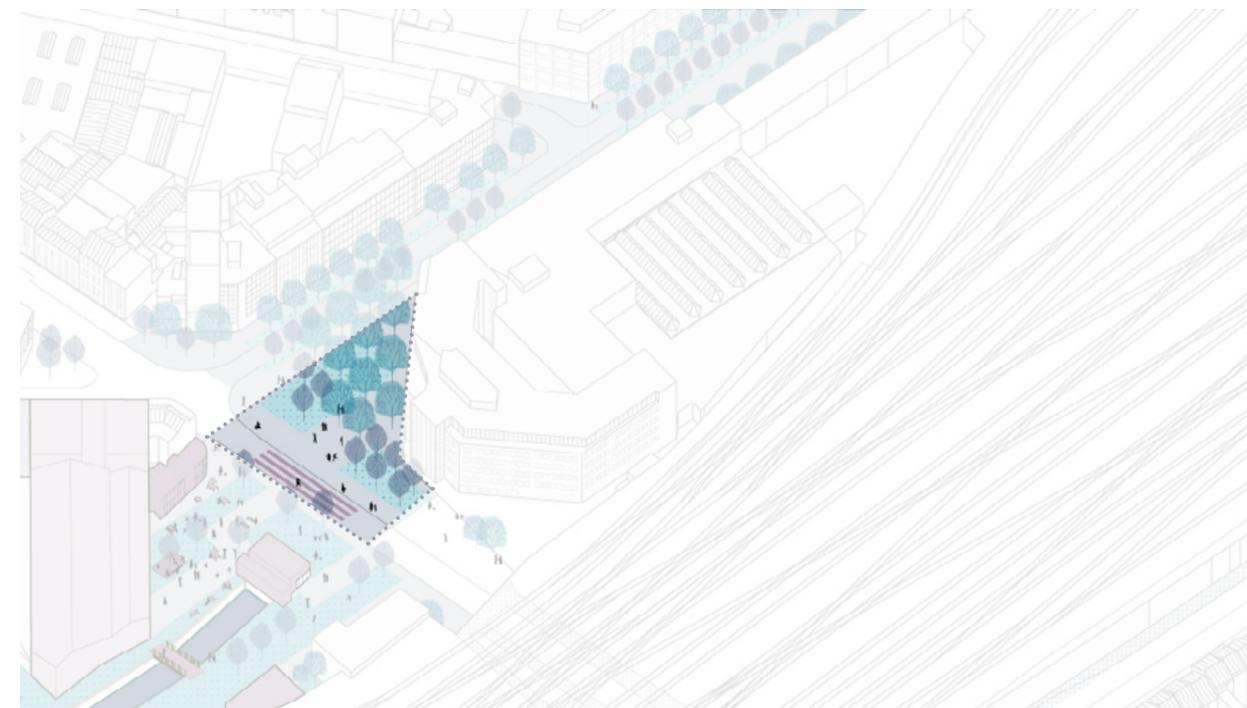
CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La rue des Vétérinaires est un axe reliant Saint-Gilles à Anderlecht perpendiculairement à la jonction ferroviaire.

Elle supporte une grosse charge de trafic provenant du ring et du Boulevard Industriel.

Elle est 'voiture confort' et 'vélo plus' au Plan 'Good Move', elle est considérée comme bord de maille.

Les deux carrefours (Vétérinaire/Bara et Vétérinaires/Fonsny) sont considérés comme des zones à concentration d'accidents.



DESCRIPTIF DU PROJET

L'aménagement consiste à simplifier la traversée entre rue de France et l'entrée du futur parc des Deux Gares (espace actuellement occupé par une pompe à essence, le bâtiment Infrabel collé au chemin de fer et un car-wash).

Cette traversée est stratégique pour la lisibilité de la jonction du XXI^{ème} siècle, la clarification de la relation entre les espaces urbains ainsi que les continuités physiques et conceptuelles

Il s'agit de :

- › rendre plus confortable la traversée de la rue des Vétérinaires (depuis la rue de France vers l'îlot des Deux Gares) ;
- › rationaliser la place de la voiture dans l'espace public;
- › élargir les trottoirs et adapter l'angle de la rue des Vétérinaires et de la rue de France comme un espace dédié à l'avant-parc du futur parc des Deux Gares
- › rendre plus confortables les pistes vélos, planter des arbres et déminéraliser là où il est possible de le faire (ICR9).

OBJECTIF(S)

- › Simplifier la traversée de piétons et cyclistes
- › Anticiper l'entrée dans le parc à travers un ambiance moins routière
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE CYCLO-PIÉTONNE
SUPERFICIE	±1.500 M ²
GABARIT	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE CRU 20% AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...) 80%

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants du quartier
- › Les usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment entre Beliris, acteur pressenti pour le portage de l'opération et Bruxelles Mobilité qui retravaille d'autres espaces publics tout proche
- › Coordination nécessaire avec Bruxelles Mobilité
- › Partenariat financier nécessaire
- › Coordination avec projet sur l'îlot des Deux Gares et particulièrement l'opération 3.5
- › Coordination avec l'étude de maille Midi et Contrat Locaux de Mobilité des mailles alentours
- › Cohabitation des différents modes de mobilité. Y compris les mobilités douces avec notamment le tracé d'une piste cyclable marquée, cohérente et confortable depuis l'îlot des Deux Gares jusqu'au Boulevard du Midi.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Beliris

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht
- › Bruxelles Mobilité

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉLIORATION DE TRAVERSÉE VERS L'ÎLOT DES DEUX GARES	1168 M ²	165 €/M ²	DIVERS	192 699,21 €
TVA 21%				40 466,83 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			DIVERS	3 853,98 €
ÉTUDES 10%				19 269,92 €
TVA ÉTUDES 21%				4 046,68 €
ASSURANCES 2,5%				4 817,48 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				4 817,48 €
RÉVISION DES PRIX 15%				34 974,91 €
IMPRÉVUS 10%				23 316,60 €

TOTAL				328 263,10 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

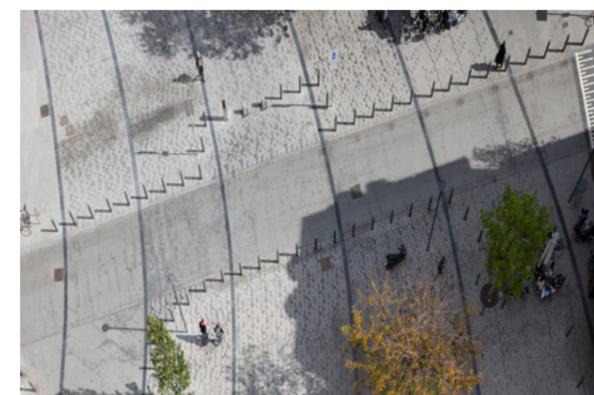
PART CRU 7	60 122,15 €
PART BELIRIS AVENANT 15	30 000,00 €
PART AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17...)	238 140,95 €

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	328 263,10 €
--	---------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES (BELIRIS...)
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

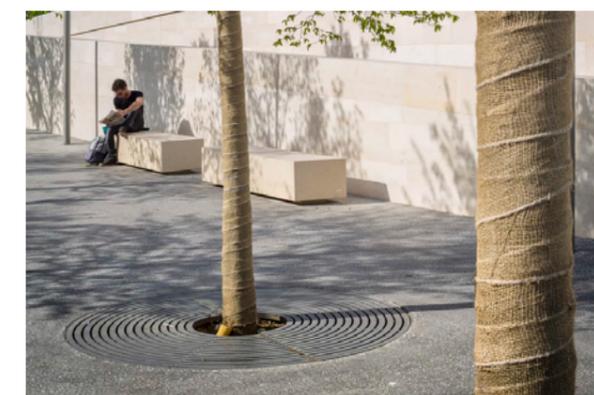
PROJETS DE RÉFÉRENCE



Parvis de Saint-Gilles • Bruxelles • 2018 • BUREAU BAS SMETS



Parvis Gare d'Austerlitz • Paris • 2014 • MOM architectes



Principales conclusions du RIE

- Amélioration limitée de la qualité environnementale dû à la végétalisation et la perméabilisation localisée
- › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
- › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
- › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Mobilité

- › Des pistes cyclables sont prévues.
- › Une amélioration des trottoirs et des traversées piétonnes est prévue.
- › Recommandation : D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.

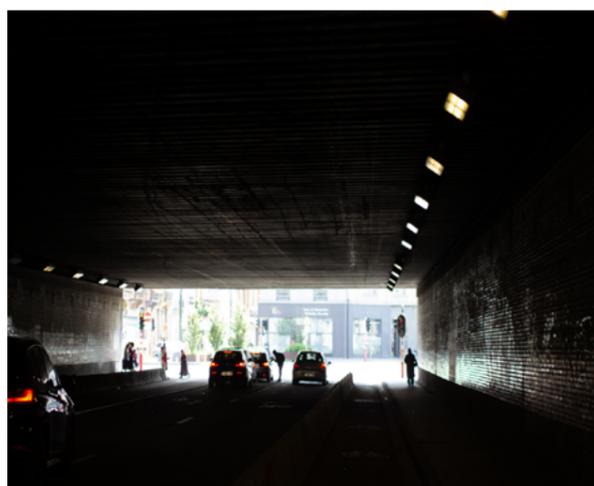
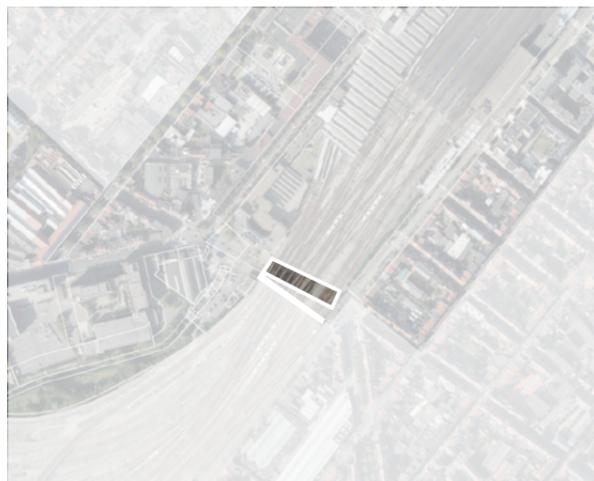
Cadre de vie

- › La traversée pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite sera améliorée et sera donc plus sécurisée.

2.5B

TUNNELS DES VÉTÉRINAIRES AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES TUNNELS

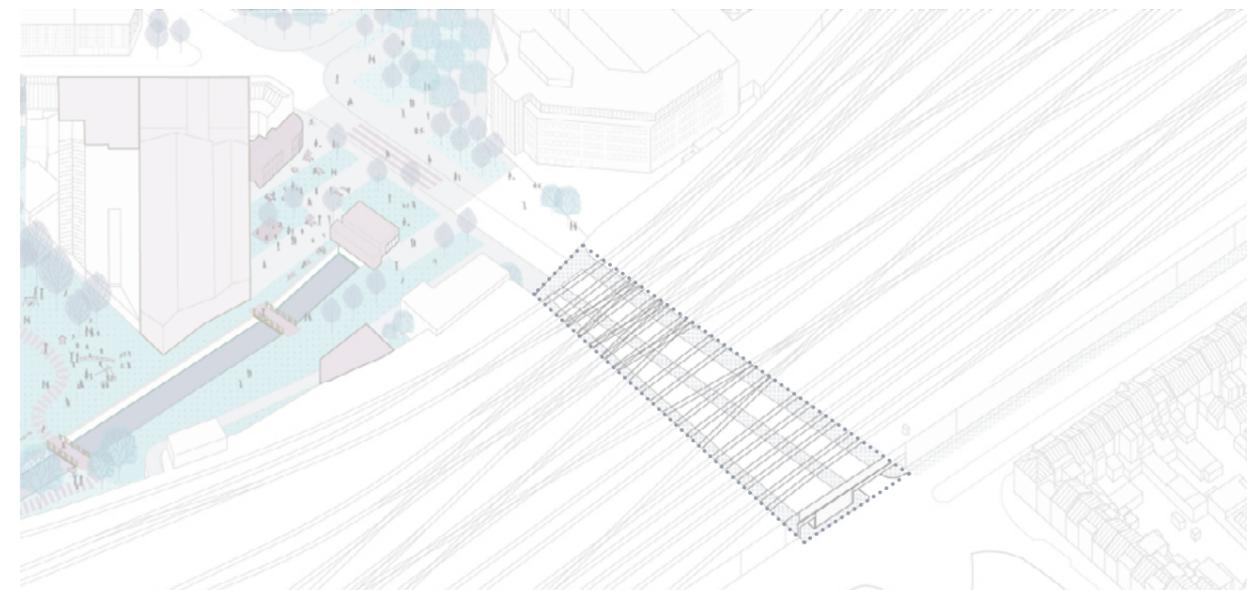
SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	TUNNELS DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
SITUATION	VOIRIES SOUS VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRES	VOIRIES RÉGIONALES
ETAT	AMÉNAGEMENTS PEU QUALITATIFS
SUPERFICIE	± 2500 M ²
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Les tunnels Vétérinaires sont la continuité de rue des Vétérinaires sous les voies ferrées. Les mêmes constats décrits dans la fiche précédente sont donc valables.

- › A cet endroit la voirie compte trois voies de circulation voiture, une bande vélo de chaque côté avec des blocs béton assurant la séparation avec les voitures. Enfin, des trottoirs très peu large sont proposés de chaque côté du tunnel.
- › Le tunnel principal présente un manque d'aménagements. Il est très sous-éclairé et saturé de voitures. De fait, il est plutôt désagréable et inconfortable à l'usage. Cela à cause du bruit, de la pollution et du mauvais éclairage, tant pour les automobilistes et encore davantage pour piétons et cyclistes.
- › Un tunnel secondaire de 4.5 m de large dédié aux modes doux est aménagé parallèlement au tunnel routier mais il est peu arpenté à cause d'une perception générale d'insécurité là aussi consécutive à des aménagements de mauvaise qualité (éclairage notamment)
- › Le carrefours Vétérinaires/Fonsny est considérés comme une zone à concentration d'accidents.



DESCRIPTIF DU PROJET

Dans cette opération, on vise une amélioration générale des aménagements des deux tunnels :

- › rationalisation de l'espace de la voiture
- › sécurisation de la piste vélo
- › élargissement des trottoirs
- › une attention particulière doit être portée au projet d'éclairage
- › sécurisation du carrefour avec Fonsny.
- › possibilité d'étendre l'amélioration des 2 tunnels par des mises en valeur artistique des 2 tunnels

Notons, la présence de publics vivant en rue, qui devront être intégrés à la réflexion sur les aménagements.

Notons également le passage du l'ICR 9 dans le tunnel.

OBJECTIF(S)

- › Augmenter le confort pour les modes doux
- › Diminuer le sentiment d'insécurité dans les deux tunnels
- › Relier les quartiers de Saint-Gilles et d'Anderlecht avec des infrastructures de qualité et qui puissent positivement jouer leur rôle d'espaces liaisonnant dans la ville
- › Prise en compte de la question de la GIEP
- › Gestion et sécurisation de cet espace
- › Utilisation de revêtements acoustiques pour le plafond et les murs ainsi qu'un revêtement adsorbant pour la partie carrossable.
- › Mise en place d'un éclairage économe et énergie

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉLIORATION DU TUNNEL
SUPERFICIE	± 2.500 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...) 100%

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants du quartier
- › Les usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics et notamment avec Beliris acteur pressenti pour le portage de l'opération
- › Coordination nécessaire avec Bruxelles Mobilité, la SNCB et Infrabel
- › Partenariat financier nécessaire
- › Coordination avec projet sur l'îlot des Deux Gares
- › Coordination avec l'étude de maille Midi et Contrats Locaux de Mobilité des mailles autour
- › Cohabitation des différents modes de mobilité. Y compris les mobilités douces avec notamment le tracé d'une piste cyclable marquée, cohérente et confortable depuis l'îlot des Deux Gares jusqu'au Boulevard du Midi.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Beliris

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Commune de St-Gilles
- › Commune d'Anderlecht
- › Bruxelles Mobilité
- › SNCB > Infrabel

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉLIORATION DES QUALITÉS DU TUNNEL	1168 M ²	165 €/M ²	AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...)	587 500,00 €
TVA 21%				123 375,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			AUTRES SUBSIDES (BELIRIS...)	5 875,00 €
ÉTUDES 10%				58 750,00 €
TVA ÉTUDES 21%				12 337,50 €
ASSURANCES 2,5%				14 687,50 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				14 687,50 €
RÉVISION DES PRIX 15%				106 631,25 €
IMPRÉVUS 10%				71 087,50 €

TOTAL				994 931,25 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	-
PART BELIRIS AVENANT 15	95 000,00 €
PART AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17...)	899 931,25 €

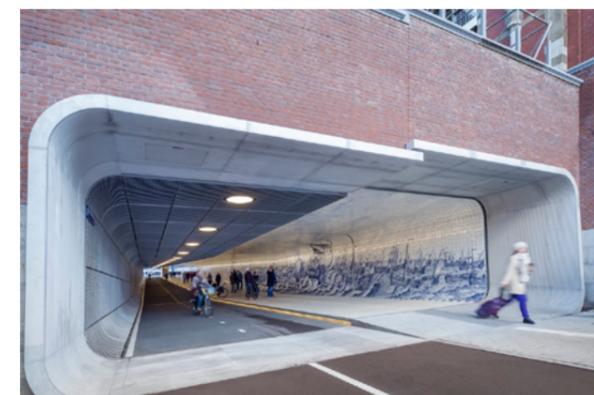
ASSISTANCE À MAITRISE D'OUVRAGE BELIRIS AVENANT 15	100 000,00 €
--	--------------

TOTAL GÉNÉRAL (INCLUS COORDINATION CRU 7)	1 094 931,25 €
--	-----------------------

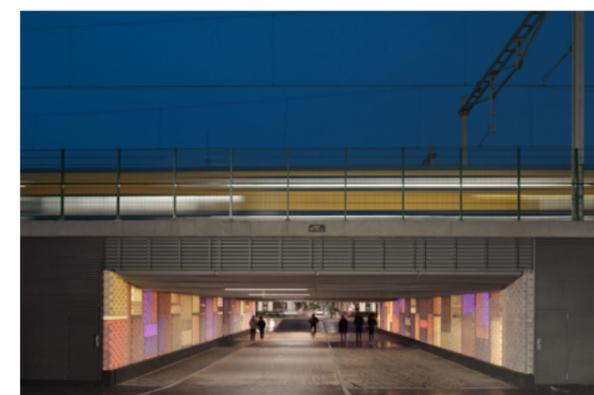
PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXÉCUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION AVEC LE PORTEUR DE PROJET ET L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES (BELIRIS...)
	2024 RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Cuyperspassage • Amsterdam • 2016 • Benthem Crouwel Architects



Passage • Tilburg • 2017 • Civic Architects



Principales conclusions du RIE

Environnementale

- › Recommandation : Afin de limiter les émissions des véhicules motorisés et de garantir un certain niveau de qualité de l'air, l'amélioration devra faire en sorte qu'il y ait un minimum de trafic à l'arrêt dans le tunnel, et qu'il y ait une bonne ventilation naturelle, ou si nécessaire motorisée
- › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Mobilité

- › Des pistes cyclables sont prévues.
- › Recommandation : D'éventuelles différences entre

la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes. La rue des Vétérinaires étant avec la rue du Charroi et la Petite ceinture l'un des seuls axes pour traverser le chemin de fer et assurer la liaison est<ouest, la mobilité automobile y est importante.

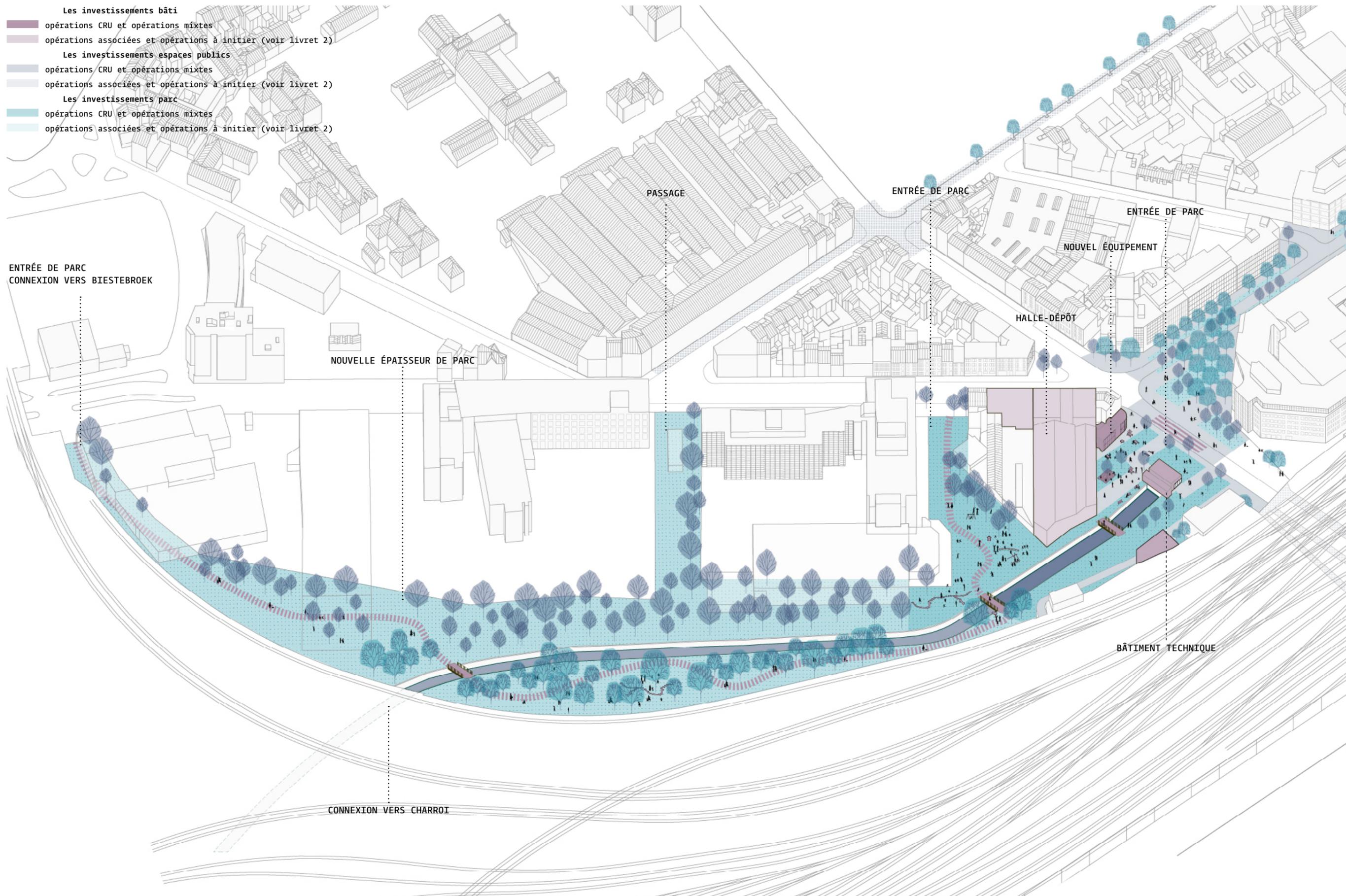
- › Recommandation : La rue des Vétérinaires est classée comme axe vélos+. Des pistes cyclables séparées doivent être prévues, notamment vu le trafic automobile qui restera.

Cadre de vie

- › Un meilleur aménagement (au sol, éclairage etc.) devrait augmenter la sécurité pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite...

VOLET 03

LE PARC DES DEUX GARES





JONCTION DU XXI^{ÈME} SIÈCLE

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| — périmètres communaux | — magistrale piétonne |
| ■ eaux | - - - itinéraires piétonnes |
| - - - eaux couvertes | - - - itinéraires cyclables |
| ■ espaces verts | ■ bâtiments remarquables |
| ■ aléa d'inondation | |
-
- | | |
|------------------------------|--|
| BÂTI | |
| ■ religieux | |
| ■ écoles | |
| ■ sportifs | |
| ■ santé | |
| ■ culturels et/ou collectifs | |
| ■ aides sociales | |

Echelle 1/8.000ème
 0 50 100 200 300 m



LE PARC DES DEUX GARES

Le grand îlot entre la voie ferrée et la rue des Deux Gares cache le paysage de la Senne. Nous sommes ici à deux pas de la gare du Midi. Le CRU a comme objectif de révéler ce paysage et d'ouvrir cet espace aux habitants.

Un écrin de verdure entre eau et fer

L'îlot des Deux Gares est un lieu assez exceptionnel. Un écrin de verdure au milieu d'un morceau de ville très dense et largement artificialisé.

Ici, cachée derrière une pompe d'essence, un car-wash, des bâtiments techniques et les talus des voies ferrées, la Senne offre ses derniers mètres à ciel ouvert, avant de disparaître dans un coffrage en béton.

En arrivant depuis la rue des Vétérinaires, après avoir traversé une centaine de mètres sur un parking très minéralisé et peu aménagé, une grille donne accès à un espace vert inattendu actuellement géré par Bruxelles Environnement. Des moutons y broutent sur la berge à front de talus des voies ferrées.

De l'autre côté, l'autre berge n'est pas accessible.

Depuis le schéma directeur approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016, les autorités régionales projettent un nouveau parc urbain à cet endroit de la ville.

Le CRU 7 s'insère dans cette perspective et propose un montage opérationnel précis et financé.

La chaîne de parcs métropolitains

Cette future promenade est une pièce importante dans le réseau de nouveaux espaces verts à l'échelle métropolitaine.

- › vers nord-ouest, une séquence d'espaces publics à aménager mène vers le bassin de Biestebroek, prochainement en profonde transformation (voir PPAS);
- › la continuité de la rivière vers le sud et le passage des voies ferrées sera l'occasion pour rejoindre le futur parc du Charroi.

La construction du parc des Deux Gares, s'insère aussi dans une politique plus générale de valorisation des cours d'eau en milieu urbain et de maillage à grande échelle.

La Senne se (re-)révèle petit à petit comme élément identitaire de la Région bruxelloise.

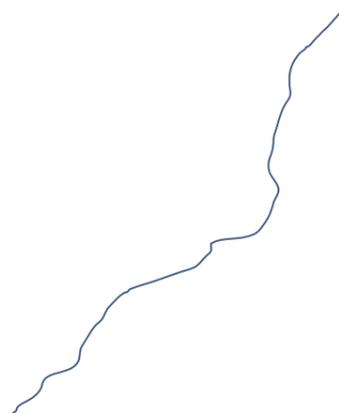
C'est donc bien dans cette perspective de chaînage à grande échelle qu'il faut voir l'aménagement de ce parc des Deux Gares.

Maillon d'une stratégie plus large qui vise à proposer de nouveaux espaces verts y compris aux habitants des quartiers les plus denses de la capitale.

Dans cette stratégie, le CRU 7 prévoit la création de ce nouveau parc par phase en fonction des possibilités d'acquisitions foncières. La Phase 1 comprend l'entrée du parc du côté de la rue des Vétérinaires. Un des points cruciaux du projet sera l'acquisition d'un foncier permettant une deuxième connexion à rue du parc, côté rue des Deux Gares.



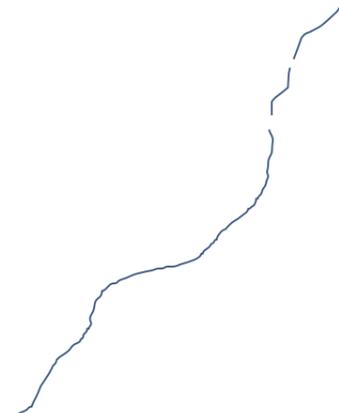
Carte de Vandermaelen, 1846-1854



La Senne en 1846-1854



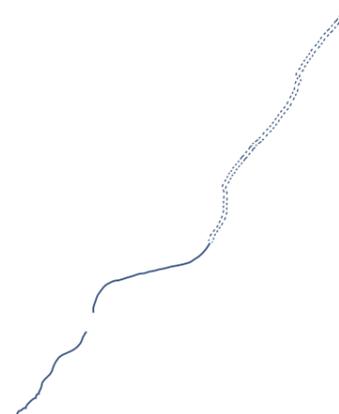
Orthophotographie, 1953



La Senne en 1953



Orthophotographie, 2020



La Senne en 2020



Orthophotographie, 2020



La Senne en 2030

Micro-histoire de la Senne dans l'îlot de Deux Gares

Lors de l'arrivée de la gare des Bogards dans Bruxelles à la hauteur de l'actuelle place Rouppe, la Senne coulait encore à ciel ouvert à côté du chemin de fer.

Au cours de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle des travaux de canalisation souterraine de la rivière ont été réalisés. Dans le périmètre du CRU 7, la Senne est restée en partie à ciel ouvert jusqu'aux années 50, date à laquelle elle a été (pratiquement) entièrement canalisée.

L'îlot des Deux Gares (entre rue des Deux Gares et la voie ferrée), reste fortement industriel pendant toute la première moitié du XX^{ème} siècle.

Ce vaste îlot enserré entre la voirie publique et les voies de chemin de fer héberge donc un morceau de Senne à ciel ouvert. Ses berges n'attendent qu'un aménagement adapté pour être ouvertes au public.

La réouverture de la Senne, des objectifs régionaux ambitieux, une réponse à la directive européenne 2000/60/CE

La directive de l'Union Européenne 2000/60/CE établit un cadre pour une politique globale communautaire dans le domaine de l'eau, concernant la protection de cette ressource.

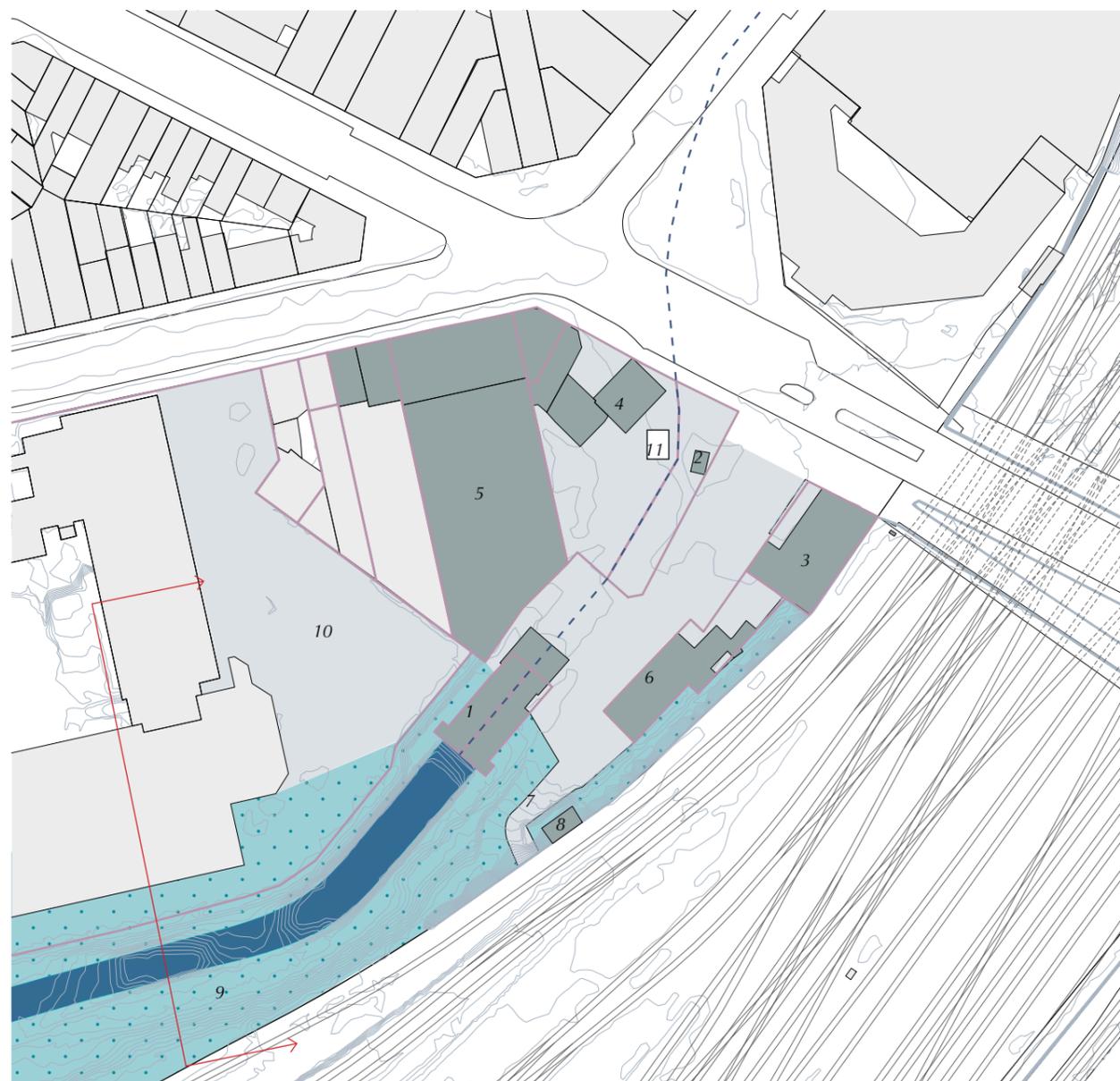
Cette directive vise à prévenir et réduire la pollution de l'eau, promouvoir son utilisation durable, protéger l'environnement, améliorer l'état des écosystèmes aquatiques (zones humides) et atténuer les effets des inondations et des sécheresses.

Dans ce cadre la Région de Bruxelles-Capitale a établi des objectifs ambitieux pour la Senne.

La Région travaille activement sur la question de la qualité de l'eau. Celle-ci s'est nettement améliorée durant les dernières années. Cela grâce notamment à un monitoring précis de Bruxelles Environnement et grâce à l'installation de stations d'épuration.

En parallèle de ces travaux, on remet la Senne à ciel ouvert partout où il semble opportun de le faire. Les raisons sont multiples :

- › augmenter la qualité écologique de la rivière ;
- › faire pénétrer des couloirs écologiques en ville ;
- › renforcer la biodiversité (en réintroduisant le milieu aquatique en ville) ;
- › rafraîchir la ville ;
- › et enfin redonner une identité de ville d'eau à Bruxelles.



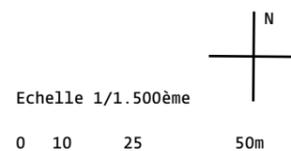
- LA SENNE**
- à ciel ouvert
- couverte

- SOL**
- imperméable
- perméable

- AUTRES**
- Bâti concernés par un projet d'entrée de parc

- Topographie
- Rails
- Parcelles

- FONCTIONS**
- 1. Vivaqua
- 2. Sibelga
- 3. Infrabel
- 4. Station de service
- 5. Halle-dépôt
- 6. Car-wash
- 7. Passage réservé pour entretien voies chemin de fer
- 8. Cabine Snbc
- 9. Berge de Senne, BE, moutons
- 10. Parcelle privée
- 11. Inspection pertuis



Une entrée de parc : potentiels et contraintes

La Senne à ciel ouvert à cet endroit n'est pas accessible au public.

L'accès se matérialise à travers un espace ouvert accessible depuis rue des Vétérinaires. Dans l'état actuel, il s'agit d'un espace purement fonctionnel et de faible qualité dans lequel nombreuses activités se logent.

DEGRILLEUR (1)(2)

Une fonction importante à conserver sur site est le dégrilleur géré par Vivaqua, société publique qui s'occupe de la distribution de l'eau potable, la gestion des réseaux d'égouts et la lutte contre les inondations.

Le dégrilleur évite que les gros déchets pénètrent dans les pertuis de la Senne, avant de traverser la ville.

Vue sa fonction stratégique, le dégrilleur doit être sécurisé par rapport au public et donc potentiellement intégré dans un bâtiment. Un bac déversoir pour déchets se trouve à côté, ainsi que l'espace camion pour le nettoyage de la machine.

Dans le bâtiment qui accueille actuellement le dégrilleur, on trouve également :

- > les portes permettant le système de fermeture / ouverture des pertuis ;
- > des bureaux pour les gestionnaires de la zone Sud de Vivaqua. Ces bureaux sont vétustes ;
- > des ateliers avec sanitaires pour les travailleurs de la zone Vivaqua ;
- > une cabine haute tension.

Infrabel (3)(7)(8)

Collé à la voie ferrée, à front de la rue des Vétérinaires, un bâtiment en brique jaune héberge un bâtiment technique d'Infrabel.

La localisation de ce bâtiment est stratégique pour Infrabel. Il permet (dans des conditions dégradée) un accès direct aux vois du chemin de fer via un monte-charge intérieur (qui ne fonctionne plus actuellement).

Un accès pour les véhicules s'occupant de l'entretien des voies ferrées situé en haut du talus doit être conservé à cet endroit.

STATION-SERVICE (4)

La commune d'Anderlecht est propriétaire d'une parcelle sur laquelle une station de service est implantée, Une concession a été octroyée à Shell. Elle prend fin prochainement.

Sur la même parcelle un bâtiment d'angle à deux étages est collé à l'ensemble de l'îlot juste en face à rue de France. Non classé à l'inventaire, mais d'une certaine qualité et bâti dans le langage typique des constructions qui longent la voie ferrée, il est aussi un élément identitaire pour le site, qui serait souhaitable conserver et valoriser.

LA HALLE- DÉPÔT (5)

Le bâtiment, classé à l'inventaire, est occupé par un magasin de meuble avec accès depuis rue des Deux Gares.

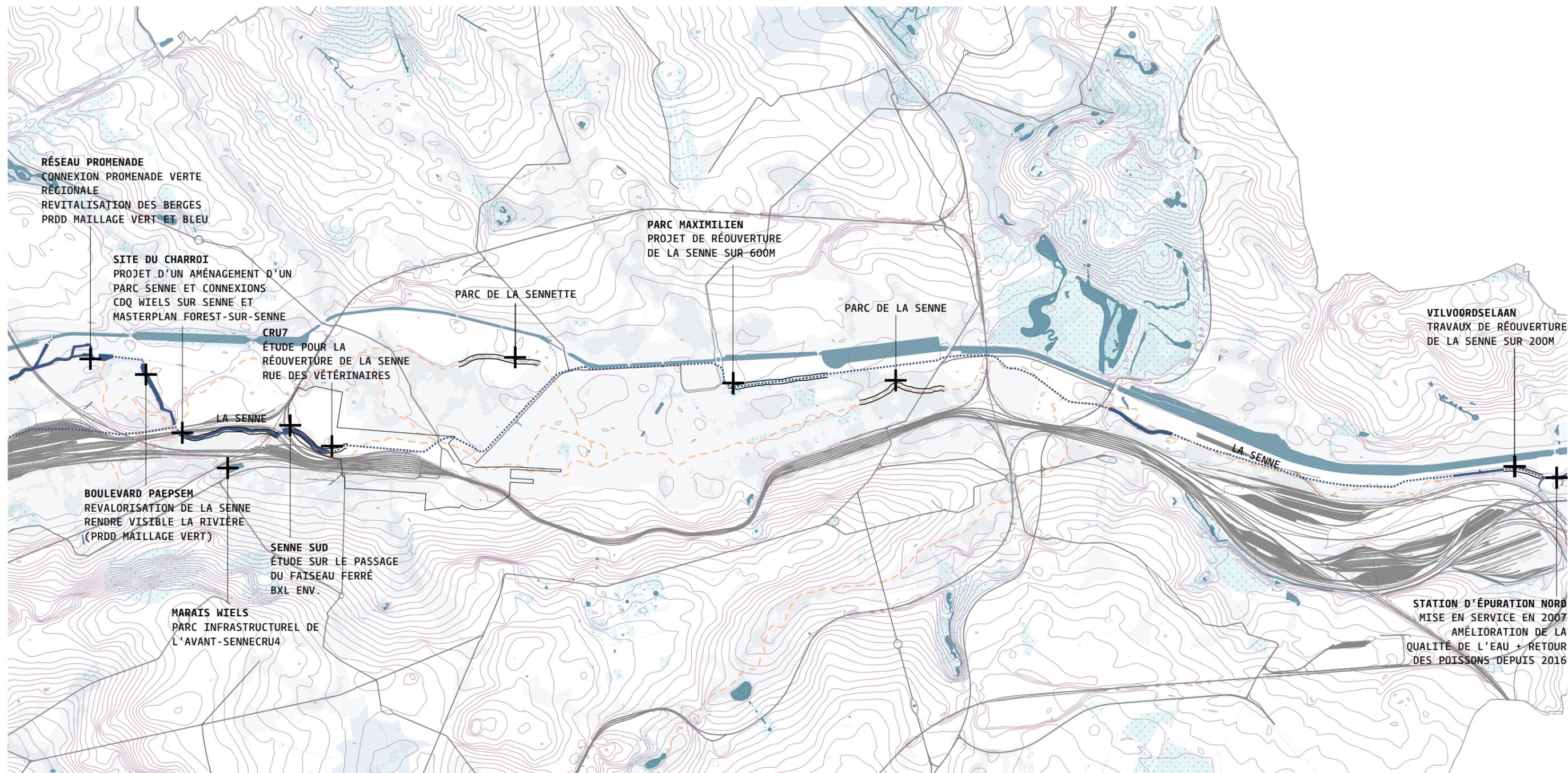
Le bâtiment est dans un bon état général. Tant les murs que sa charpente métallique.

Il offre un gros potentiel pour accueillir des fonctions en lien avec les activités du parc.

Le mur en brique et l'écriture sur la façade 'USINES A CUIVRE ET A ZINC DE ET A LIEGE' témoignent du passé industriel du site.

CAR-WASH (6)

Un car-wash est aussi présent sur le site. Placé sur une parcelle dont la propriété est partagée entre la SNCB et Infrabel, sa convention arrive à terme prochainement.

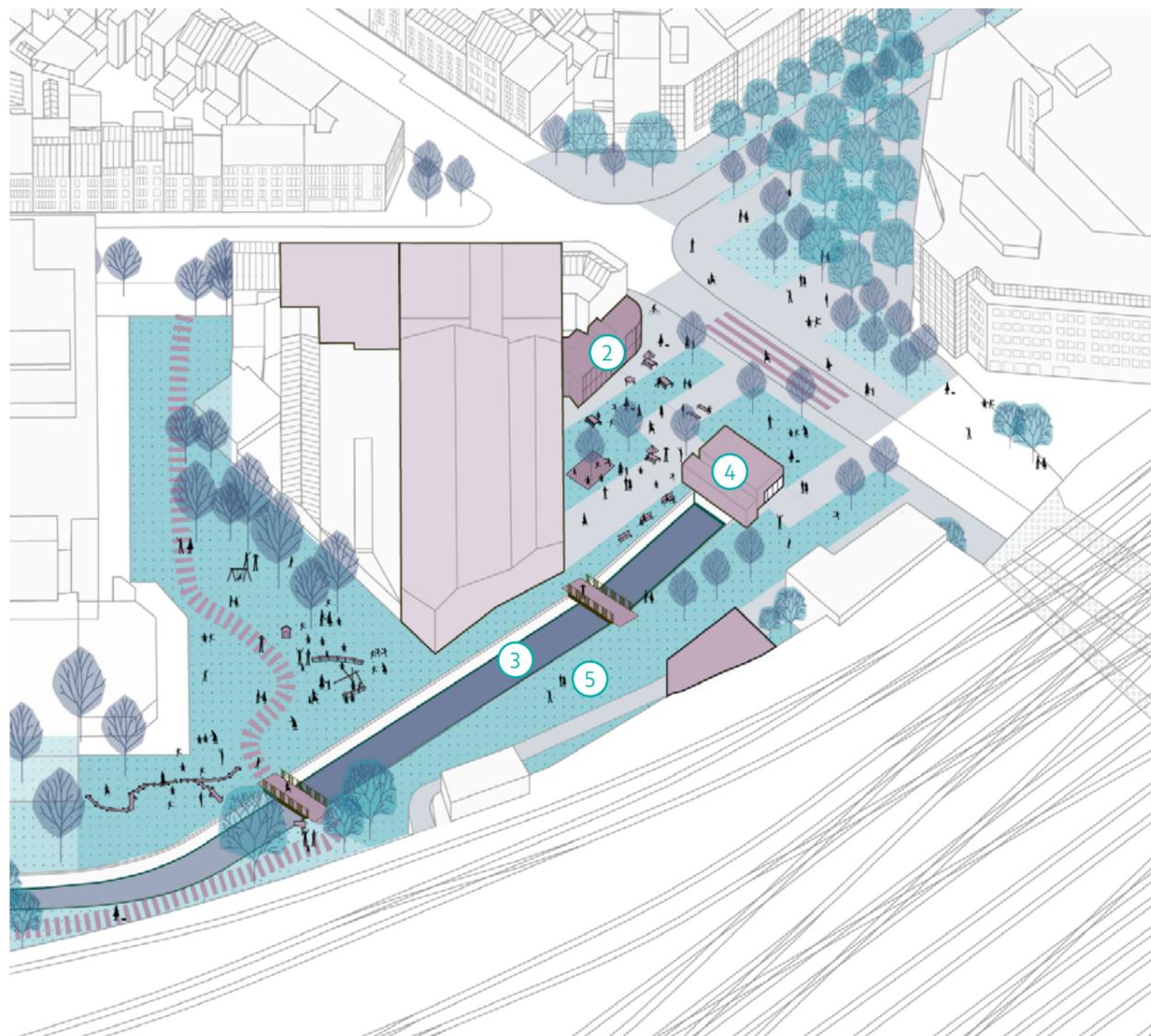


Légende

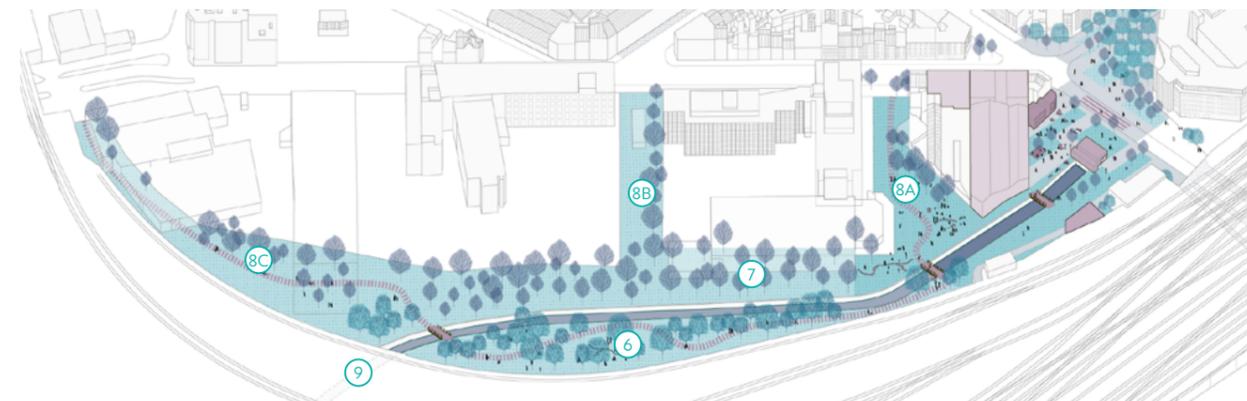
- | | |
|--|-------------------------------------|
| LA SENNE | REPÈRES |
| ■ à ciel ouvert | — les rails |
| - - - - - couverte | ■ les espaces verts publics |
| - - - - - ancien lit et tracé | |
| — les projets d'espaces publics en lien la Senne | □ périmètre du CRU7 |
| | □ limites Région Bruxelles-Capitale |
| EAUX À BRUXELLES | |
| ■ le canal | |
| - - - - - les rivières couvertes | |
| — les rivières ouvertes | |
| ● Eaux (étangs, bassins ...) | |
| ■ Aléa inondation | |

Echelle 1/30.000ème
0 200 500 1000m





- 3. ①A-B-C-D Entrée du parc : Opérations préliminaires de démolition et de dépollution
- 3. ② Rénovation et extension potentielle du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell
- 3. ③ Prolongement de l'ouverture de la Senne
- 3. ④ Construction d'un bâtiment technique à l'entrée du parc des Deux Gares
- 3. ⑤ Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Vétérinaires avec construction de deux passerelles
- 3. ⑥ Aménagement de la berge Sud de la Senne
- 3. ⑦ Aménagement de la berge Nord de la Senne
- 3. ⑧A Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Deux Gares
- 3. ⑧B Aménagement de la connexion centrale vers la rue des Deux Gares
- 3. ⑧C Aménagement le long des voies de chemin de fer
- 3. ⑨ Étude de faisabilité sur la traversée vers le site du Charroi



Parc des Deux Gares

Doter ces quartiers de nouveaux espaces verts est un des enjeux principaux relevés lors de la phase de diagnostic du CRU 7 et déjà mis en avant dans de précédentes décisions du Gouvernement.

Les éléments pour la construction d'un parc public sont tous réunis :

- › des espaces ouverts disponibles ;
- › un espace vert de qualité ;
- › la Senne qui coule à ciel ouvert ;
- › un foncier mobilisable ;
- › des financements régionaux injectés dans le quartier pour l'amélioration du cadre de vie.

Le linéaire de Senne à ciel ouvert et ses berges, caché entre les parcelles privées et la voie ferrée, offrent un potentiel unique dans le périmètre.

Opérationnalisation via le CRU 7

Etant donné les carences en espaces verts dans le périmètre, il semble que le rôle du CRU soit maintenant d'opérationnaliser l'aménagement de ce parc des Deux Gares et concrétiser cette opportunité.

Le CRU propose de financer ou co-financer principalement la construction de l'entrée du futur parc. Notamment via des acquisitions (voir fiche 5.2), des démolitions et des aménagements d'espaces verts.

Un parc et plusieurs entrées/sorties

Il est proposé de s'écarter ici un peu des éléments figurant dans le schéma directeur de 2016 et dans le projet de PAD en proposant un parc à plusieurs entrées :

- › la première se situant au niveau de triangle formé par la pompe d'essence, le talus de la voie ferrée et le bâtiment qui abrite notamment le dégrilleur et les portes des pertuis ;

- › les autres se développant le long de la rue des Deux Gares (partie Est / partie centrale / partie Ouest)

Cette configuration, permet la construction d'un espace circulant avec contrôle social, déambulation possible et une plus forte perméabilité vers les quartiers.

Un travail sur la rue des Vétérinaires est aussi prévu pour améliorer la lisibilité de l'entrée et la continuité avec rue de France (voir partie « Cœur de gare » du présent document).

La réouverture à ciel ouvert d'un tronçon de ± 80m de Senne est souhaitable pour là aussi viser l'amélioration du cadre de vie dans les quartiers et redonner toute sa place à la rivière, berceau de la ville de Bruxelles.

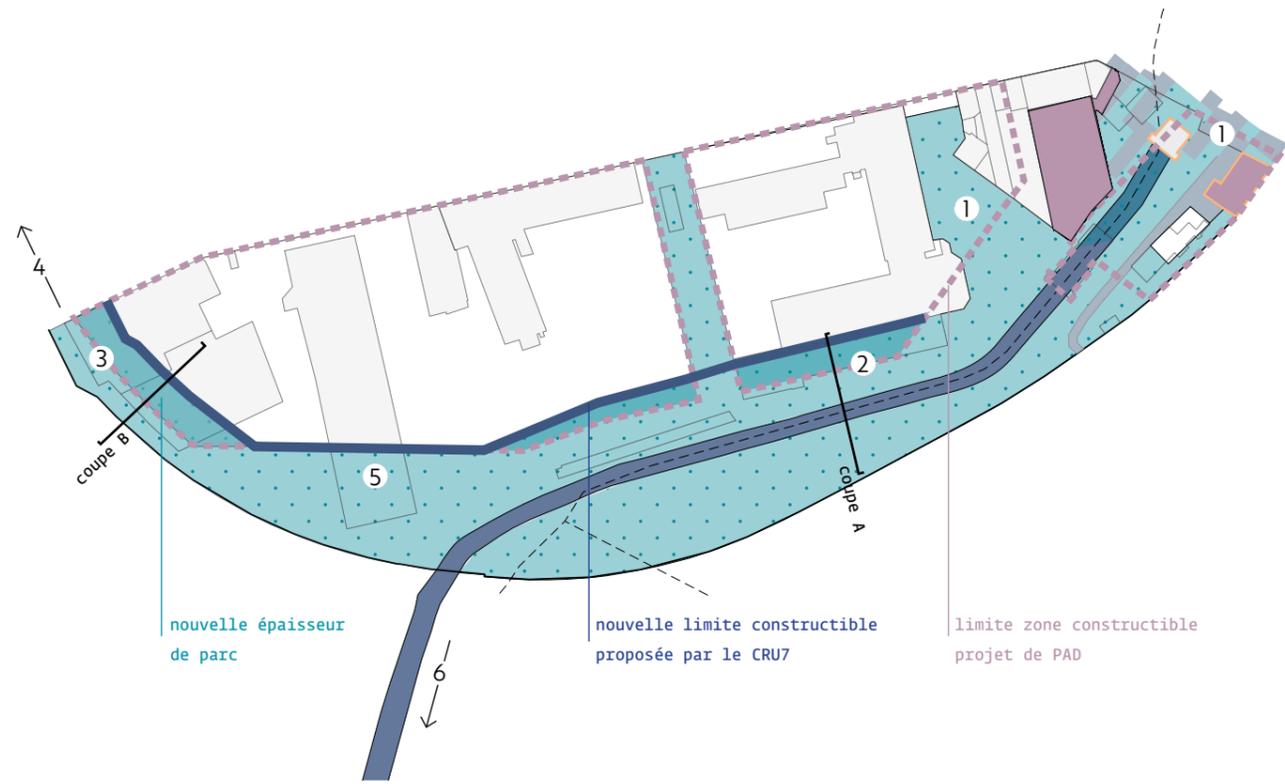
Cette opportunité sera soumise à des études techniques pour une opérationnalisation dans le cadre du CRU 7.

Des berges à conquérir

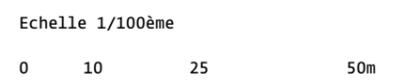
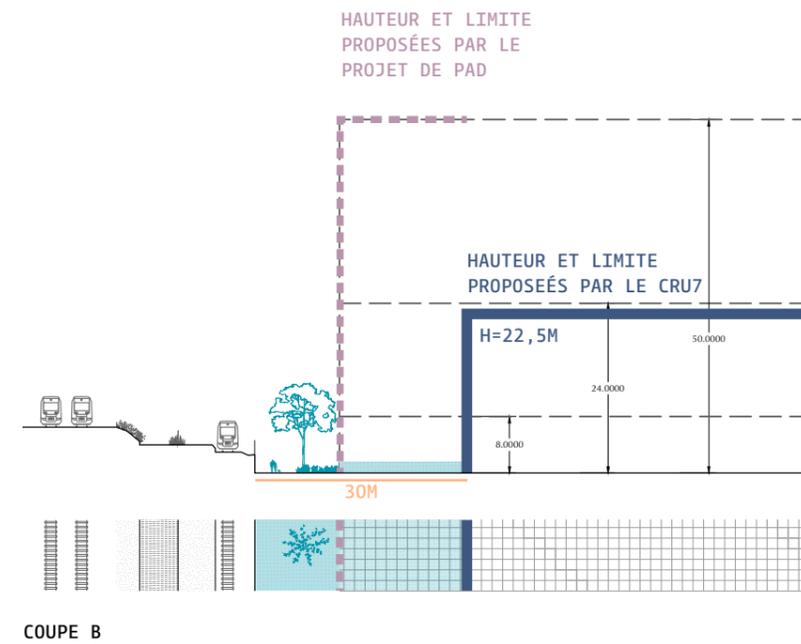
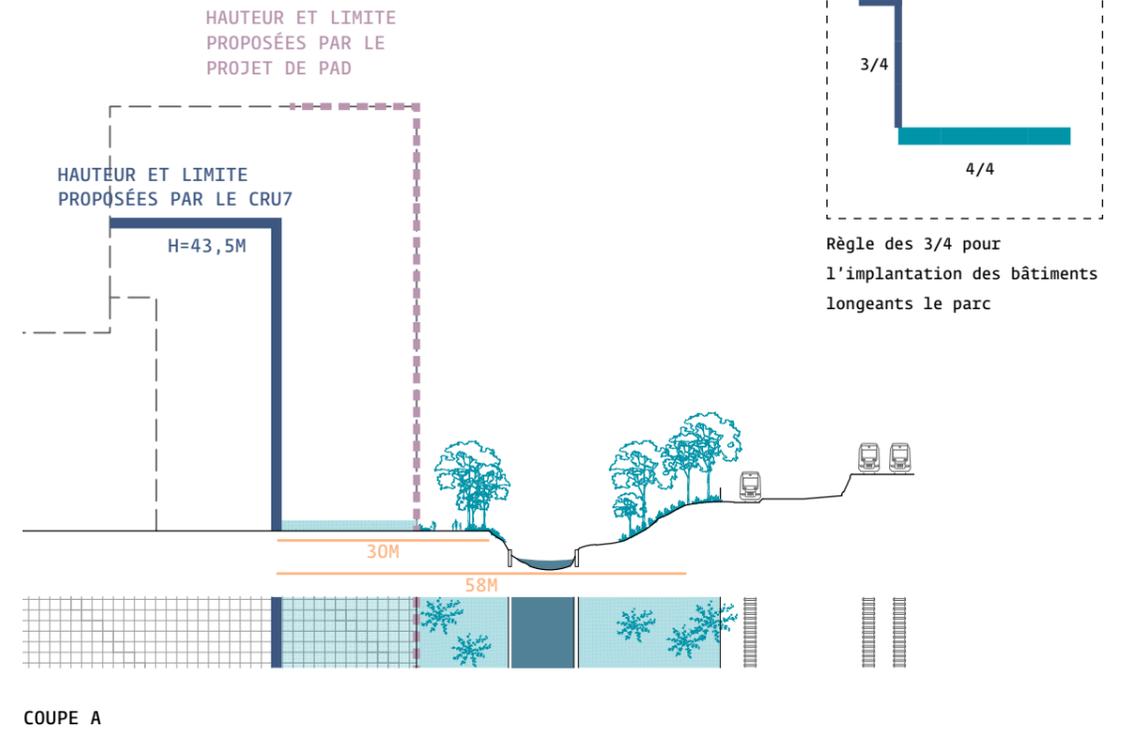
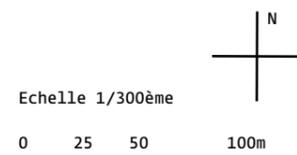
Le parc sera complété avec l'aménagement et l'ouverture des berges et talus le long de la Senne.

Conformément aux objectifs de Bruxelles Environnement, une partie des deux berges restera non accessible au public pour assurer le développement de la biodiversité.

La qualité de ces aménagements dépendra en grande partie du juste rapport entre les parties à bâtir et l'épaisseur de l'espace public aménagé le long des berges.



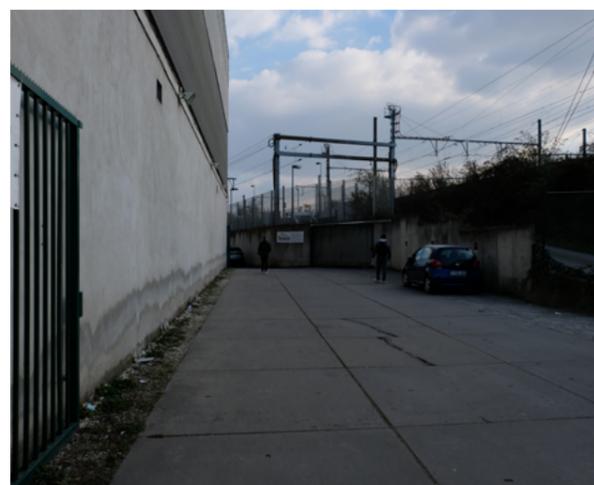
- LA SENNE**
 - à ciel ouvert
 - couverte
- LIMITE**
 - CRU
 - communale
- BÂTI**
 - existant
 - remarquables
 - fonction à préserver
- ENJEUX**
 - ① entrée
 - ② épaisseur et continuité
 - ③ entrée, épaisseur et continuité
 - ④ connexion vers bassin Biestebroeck
 - ⑤ épaisseur
 - ⑥ continuité



3.0

ASSISTANCE À MAITRISE D'OUVRAGE POUR L'AMÉNAGEMENT DU PARC DES DEUX GARES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	DIVERS
N° CADASTRE	DIVERS
SITUATION	DIVERS
PROPRIÉTAIRE	DIVERS
ETAT	DIVERS
SUPERFICIE	DIVERS
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	DIVERS



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Situé en zone de carence en espace vert, le quartier souffre d'un taux de minéralisation très élevé (de l'ordre de 70% alors qu'il est de 48% à échelle régionale). Nous sommes ici dans les parties les plus denses et les plus urbanistiquement intenses de l'ensemble de la RBC et vraisemblablement du royaume.

La présence de la Senne coulant à ciel ouvert à ±500 mètres de la gare du Midi est une opportunité unique d'aménager un nouvel espace public vert et ouvert sur les quartiers.

Cette stratégie permet, via des financements CRU7 et autres partenaires, de concrétiser les enjeux d'une ville plus durable inscrits au PRDD.

Ce nouvel espace vert permet notamment :

- › de redévelopper le rôle et la place de la Senne, principal cours d'eau de la RBC (peu visible depuis le quartier) ;
- › de lutter contre les phénomènes d'îlot de chaleur en ville ;
- › de dépolluer des terres autour de la Senne ;
- › d'améliorer les capacités d'infiltration des sols en retrouvant de la pleine terre là où il est possible de le faire ;

DESCRIPTIF DU PROJET

Pour assurer l'aménagement du parc des Deux Gares et étant donné un ensemble de contraintes à intégrer dans les réflexions, il s'agit de financer une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) et des études de faisabilité.

Cette AMO vise à concrétiser le projet de parc des Deux Gares dans un contexte urbain dense où elle apportera une expertise technique et une assistance dans la gestion des différentes tâches complexes telles que la faisabilité spatiale (organisation du parc, implantation des bâtiments...), faisabilité financière, les acquisitions foncières, les dépollutions, les aménagements...

L'AMO vise également à la coordination des différents acteurs impliqués dans le projet et à assurer le suivi de la réalisation des objectifs pour le parc. On pense notamment à une coordination nécessaire avec Vivaqua, Hydria, Sibelga, Infrabel, la SNCB, les communes...

L'AMO est pilotée par Bruxelles Environnement.

Le point de départ de cette AMO est la prise en compte du projet du parc des deux gares tels que défini (et en partie financé) par le CRU 7. Ce projet se décline de la manière suivante :

- › aménagement au niveau de la tête d'îlot (le long de la rue des Vétérinaires) (voir fiches 3.1, 3.2, 3.4 et 3.5)
- › prolongement l'ouverture de la Senne coulant à ciel ouvert (voir fiche 3.3) et délocalisation du dégrilleur (voir fiche 3.4)
- › aménagements des berges (voir fiches 3.6 et 3.7)
- › connexions à rue des deux gares (voir fiches 3.8 A/B/C)
- › étude de faisabilité sur la traversée vers le site du charroi (voir fiche 3.9)

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

CONNEXION DU PARC VERS RUE DES DEUX GARES	SURFACE	FINANCEMENT	PRIX
ASSISTANCE À MAITRISE D'OUVRAGE	PARC DES DEUX GARES	CRU	170 000,00 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023-2024	RÉDACTION CSC. NOTIFICATION
2024-2027	AMO

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES
SUPERFICIE	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES
GABARIT	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES

MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU
------------------	--------------------

OBJECTIF(S)

- › Apporter une expertise technique pour la gestion des différentes tâches complexes du projet, telles que les acquisitions foncières, les dépollutions et les aménagements.
- › Coordination des différents acteurs impliqués dans le projet pour assurer la mise en œuvre efficace du projet (Vivaqua, Hydria, Sibelga, Infrabel, SNCB, communes...)
- › Suivi de la réalisation des objectifs du projet pour assurer la conformité avec les délais et le budget prévus.
- › Aide à la définition des stratégies pour la mise en œuvre réussie du projet en collaboration avec BE.
- › Respect des normes environnementales, de santé et de sécurité pour la dépollution et l'aménagement du site.

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Respect du timing de rédaction du CSC et timing de notification pour démarrage rapide de la mission
- › Respect des délais et du budget prévus pour la réalisation du projet.
- › Les résultats des études tout comme l'avancement effectif des opérations d'acquisition seront pris en compte lors des modifications de programme prévues par l'ORU.

ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES DE DÉMOLITION ET DE DÉPOLLUTION

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ÎLOT DES DEUX GARES
N° CADASTRE	DIVERS
SITUATION	CONFIGURATION SPATIALE DE L'ÎLOT NON OPTIMALE
PROPRIÉTAIRE	DIVERS
ETAT	DIVERS
SUPERFICIE	DIVERS
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	DIVERS

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

L'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui assure le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région.

La tête de cet îlot se trouve en grande partie sur sol public avec une subdivision entre la commune d'Anderslecht, la SNCB et Infrabel.

La configuration spatiale de cette tête d'îlot n'est pas optimale et résulte d'une logique d'accumulation de fonctions composites.

Sur cette tête d'îlot on trouve à la fois un bâtiment technique d'Infrabel (435/05_), une station service Shell (329V6), un carwash (435/07_), un bâtiment Vivaqua (322/02_ + 435/04A) contenant dégrilleur, porte des pertuis de la Senne, bureaux, ateliers.

Sur cette même tête d'îlot on trouve également des unités techniques tels qu'une cabine haute tension (incluse dans le bâtiment Vivaqua), une station de pompage (435/03_) permettant l'acheminement des eaux usées vers la station d'épuration Sud et une rampe d'accès aux voies ferrées (23/24/62) pour les interventions Infrabel.

Adressée rue des Deux Gares, une vaste parcelle en partie non construite (322B3) se trouve sur sol privé.

De même en coeur et fin d'îlot les parcelles 321V2, 318K2 et 318F2 sont privées.

En cas de dépassement du montant des dépollutions, et après vérification des interventions à financer par les propriétaires lors des cessions de droit, la Région cherchera des moyens complémentaires de cofinancements alternatifs non limités aux moyens de Bruxelles Environnement.

OBJECTIF(S)

- › Mener des opérations préliminaires de démolition et dépollution sur certaines parcelles de l'îlot des Deux Gares

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination entre pouvoirs publics pour mener les opérations de démolitions, dépollutions nécessaires à l'aménagement du parc
- › Acquisition des différents fonciers

DONNÉES DU PROGRAMME
VOIR LES SOUS-FICHES SUIVANTES

DESCRIPTIF DU PROJET

La présence de la Senne coulant à ciel ouvert est une opportunité unique dans un quartier aussi densément bâti et habité que celui de la gare du Midi.

Le CRU7 se base sur cette opportunité pour développer un parc urbain propice à la déambulation le long des berges de la Senne.

Pour ce faire, des opérations préliminaires doivent être menées.

Suite à la phase d'acquisition (voir fiche 5.2) qui permet d'assurer la maîtrise du foncier, il est nécessaire de procéder à des opérations de démolition et de dépollution pour permettre l'aménagement d'un nouveau parc de quartier. Dans les fiches suivantes, on détaille ces différentes opérations.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Voir détail dans le tableau suivant

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Communes
- › Infrabel
- › Vivaqua
- › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

N°	DÉMOLITION / DÉPOLLUTION	PORTEUR	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
A	DÉMOLITION DU BÂTIMENT VIVAQUA	VIVAQUA	840 M²	250 €/M²	CRU**	138 600,00 €
B	DÉMOLITION DU CARWASH 2000	BE	350 M²	150 €/M²	CRU**	57 750,00 €
C	DÉMOLITION DE LA STATION ET BÂTIMENT ARRIÈRE	BE	125 M²	150 €/M²	CRU**	20 625,00 €
	DÉMANTÈLEMENT DES CUVES ET ASSAINISSEMENT DES SOLS [A CHARGE DE L'EXPLOITANT ACTUEL]	SHELL			SHELL	A DÉTERMINER
D	DÉPOLLUTION DU SOL DE LA PARCELLE 435/03_	VENDEUR*	± 5.300 M²	75 €/M²	VENDEUR	381 600,00 €
	DÉPOLLUTION DU SOL DES PARCELLES 23/24/62					
	AUTRES DÉPOLLUTIONS (BERGES / DEUX GARES...)	VENDEUR*	VOIR FICHES 3.7 ET 3.8/A/B/C			
TOTAL						598 575,00 €

* à défaut par Bruxelles Environnement dans le cadre du marché des travaux

** inclus frais de coordination

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU (INCLUS FRAIS DE COORDINATION)	216 975,00 €
PART À CHARGE DU VENDEUR*	381 600,00 €
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU	598 575,00 €

* à défaut par Bruxelles Environnement dans le cadre du marché des travaux

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	RELEVÉ GÉOMÈTRE. MONTAGE FINANCIER. DÉBUT DU PROCESSUS D'ACQUISITION.
2024	ACQUISITION. DÉMOLITION OU/ET DÉPOLLUTION.

Principales conclusions du RIE

- Emploi
 - › Suppression d'emplois (cars-wash, station-service)
- Environnementale
 - › Les travaux de démolition et de dépollution ont des impacts temporaires sur la pollution du bruit / les nuisances.
 - › Recommandation : organiser les travaux de telle façon à limiter ces nuisances pour les habitants/usagers du quartier
- Etat du sol :
 - › La dépollution des parcelles 23 / 24 / 62 de la SNCB et de la parcelle 329V6 a un impact positif sur la qualité du sol et de l'eau souterraine (localement)
 - › Recommandation : bien étudier en amont toutes les études nécessaires liées à la catégorie à l'inventaire de l'état du sol des différentes parcelles. Des études supplémentaires peuvent engendrer un coût et un

décali dans le planning du réaménagement

- Gestion des déchets
 - › Une grande quantité de déchets de construction va être produite. Ceci a un impact négatif.
 - › Recommandation : Un inventaire des matériaux des bâtiments à démolir est primordial afin de préparer au mieux la revalorisation de ces matériaux.
 - › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.
 - › Recommandation : Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
 - › Recommandation : Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
 - › Recommandation : Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours

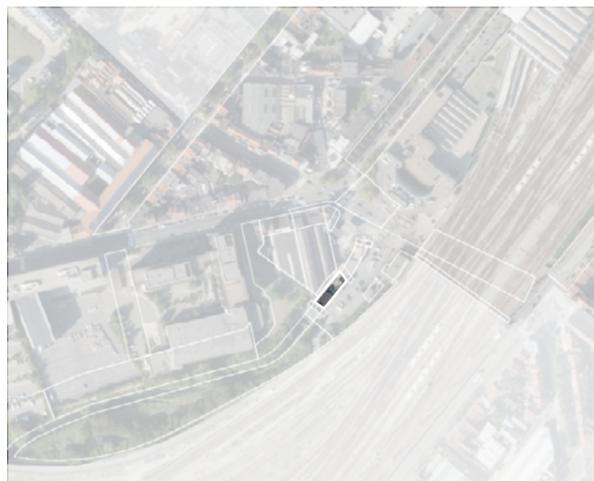
3.1A

DÉMOLITION DU BÂTIMENT VIVAQUA

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 109
N° CADASTRE	435/04A + 322/02_
SITUATION	BÂTIMENT TECHNIQUE (DÉGRILLEUR, PORTES DES PERTUIS DE LA SENNE, ATELIER) BÂTIMENT ADMINISTRATIF
PROPRIÉTAIRE	VIVAQUA
ETAT	ETAT MOYEN CONSTATÉ
SUPERFICIE	550 M ² (SELON ESTIMATION CAIR)
GABARIT	R+1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le bâtiment Vivaqua se trouve au centre de la tête de l'îlot des Deux Gares. A l'endroit même où le passage vers les berges de la Senne est le plus étroit. Ce bâtiment contient notamment le dégrilleur nécessaire à l'entrée de la Senne dans les deux pertuis. Il comprend également des bureaux vétustes pour les travailleurs de Vivaqua ainsi que des ateliers et une cabine haute tension.



DESCRIPTIF DU PROJET

Situé à un endroit problématique pour le développement du parc des Deux Gares (goulot d'étranglement le long des berges de la Senne), ce bâtiment doit être déplacé.

Pour cela l'extension de la Senne à ciel ouvert sur 80mètres est une opportunité unique à étudier étant donné que le dégrilleur doit impérativement se placer sur le tracé de la Senne à l'endroit de l'entrée dans les pertuis.

Suite à l'acquisition du bâtiment (voir fiche 5.2), il s'agit donc de mener une opération démolition sur les parcelles 435/04A +322/02_ via des financements CRU.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉMOLITION
SUPERFICIE	550 M ²
GABARIT	R+1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU

3.1B

DÉMOLITION DU CARWASH DU MIDI

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 111
N° CADASTRE	435/07_
SITUATION	CAR WASH DU MIDI
PROPRIÉTAIRE	INFRABEL / SNCB
ETAT	FIN DE CONCESSION À VENIR
SUPERFICIE	531 M ²
GABARIT	REZ
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	A DÉTERMINER

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La parcelle 435/07_ est relativement symptomatique des problématiques rencontrées sur l'îlot des Deux Gares. Elle accueille un CarWash qui s'étale sur toute une partie de l'îlot avec un parking associé. La minéralisation induite est maximale. On se trouve pourtant à 35 mètres de la Senne à ciel ouvert. Appartenant en partie à Infrabel, en partie à la SNCB, cette parcelle est stratégique sur la reconfiguration de l'îlot. Cela va permettre la déminéralisation et l'aménagement en promenade végétalisée.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉMOLITION
SUPERFICIE	531 M ²
GABARIT	REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU



DESCRIPTIF DU PROJET

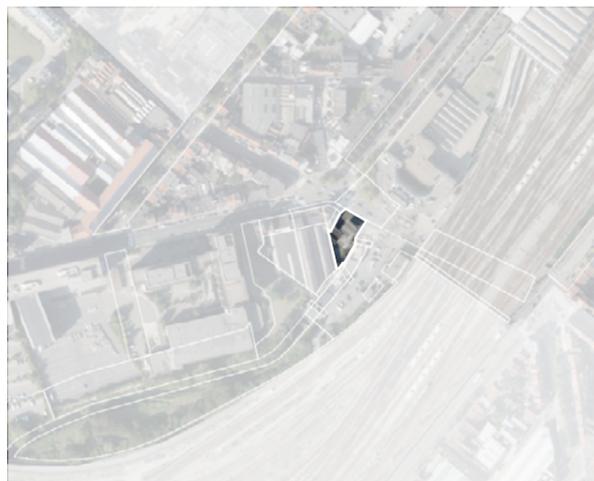
Suite à l'acquisition sur la parcelle 432/07_ (voir fiche 5.2), il s'agit de mener une opération de démolition du CarWash du Midi. Celui-ci arrive en fin de concession.

Cette démolition va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des Deux Gares.

3.1C

DÉMOLITION ET DÉPOLLUTION DE LA POMPE À ESSENCE SHELL EXPRESS

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 105
N° CADASTRE	329V6
SITUATION	POMPE À ESSENCE
PROPRIÉTAIRE	COMMUNE D'ANDERLECHT
ETAT	FIN DE CONCESSION À VENIR
SUPERFICIE	PARCELLE 1.394 M ² BÂTIMENT 230 M ²
GABARIT	REZ ET R+1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 0+3



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La parcelle 329V6 est stratégique pour la reconfiguration de la tête de l'îlot des Deux Gares. Elle se trouve à l'articulation entre la rue des Vétérinaires et l'îlot lui-même.

Appartenant à la commune d'Anderlecht, cette parcelle accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location avec droit de superficie arrive à échéance.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉMOLITION DÉPOLLUTION DU SOL
SUPERFICIE	PARCELLE 1.394 M ² BÂTIMENT 230 M ²
GABARIT	REZ ET R+1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU (HORS DÉPOLLUTION DU SOL)

DESCRIPTIF DU PROJET

Suite à l'acquisition sur des parcelles 329V6 (voir fiche 5.2), il s'agit de mener une opération de démolition partielle (auvent et bâtiment blanc)/dépollution du sol de la pompe à essence Shell Express. Cette démolition/dépollution va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des Deux Gares.

La démolition de l'auvent de la station-service et du garage arrière (bâtiment blanc) sera supporté par des fonds CRU 7.

La dépollution du sol avec notamment le démantèlement des cuves et l'assainissement des sols contaminés sera assuré par l'exploitant lui-même conformément au permis d'environnement qui lui a été délivré. Si nécessaire le fond BOFAS pourra être activé afin d'assurer cette dépollution.

Une rénovation du bâtiment d'angle est prévue dans le cadre du CRU 7 (voir opération 3.2).



3.1D

DÉPOLLUTION DES PARCELLES 435/03_ ET 23 / 24 / 62

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	435/03_ / 23 / 24 / 62
SITUATION	DIVERS
PROPRIÉTAIRE	ANDERLECHT ET SNCB
ETAT	MINÉRALISATION À ± 100 %
SUPERFICIE	5.305,88 M ²
GABARIT	NON BÂTI
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	A DÉTERMINER

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La SNCB est propriétaire de 3 parcelles de la tête d'îlot des Deux Gares.

Sur ces parcelles, on trouve aujourd'hui des parkings, des zones largement bitumisées.

Il est essentiel d'assurer une pleine maîtrise foncière de ces biens pour pouvoir développer le parc des Deux Gares.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	DÉPOLLUTION
SUPERFICIE	5.305,88 M ²
GABARIT	SANS OBJET
MODÈLE FINANCIER	À CHARGE DU VENDEUR OU À DÉFAUT (EXEMPLE : EXPROPRIATION) À CHARGE DU CRU



DESCRIPTIF DU PROJET

Suite à l'acquisition sur des parcelles 435/03_ / 23 / 24 / 62 (voir fiche 5.2), il s'agit de mener une opération de dépollution du sol de ces parcelles. Utilisées comme parking à ciel ouvert aujourd'hui et accueillant des activités industrielles par le passé. Il est très vraisemblable que le sol de ces parcelles soit pollué.

Des financements CRU 7 sont donc prévus pour les dépollutions de sol.

3.2

RÉNOVATION ET EXTENSION POTENTIELLE DU BÂTIMENT D'ANGLE DE L'ACTUEL STATION-SERVICE SHELL

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES 103
N° CADASTRE	329V6
SITUATION	POMPE À ESSENCE
PROPRIÉTAIRE	COMMUNE D'ANDERLECHT
ETAT	BÂTIMENT DÉSAFFECTÉ
SUPERFICIE	230 M ²
GABARIT	R+1
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 0+3



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Appartenant à la commune d'Anderlecht, la parcelle 329V6 accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location avec droit de superficie arrive à échéance.

A l'angle de cette parcelle, un bâtiment R+1 non affecté présente un intérêt certain avec notamment un arrondi à rue et un langage architectural propre au quartier du Midi puisqu'en briques de Fouquemberg (la fameuse brique jaune, identité du quartier).

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	RÉNOVATION DU BÂTIMENT D'ANGLE DE L'ACTUELLE STATION SHELL
SUPERFICIE	± 230 M ²
GABARIT	R+1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU

PROJET ET CONDITIONS DE RÉUSSITE

Suite à l'acquisition de ce bien (voir fiche 5.2), il s'agit d'organiser la rénovation du bâtiment d'angle. Celui-ci pourra accueillir un équipement assurant une connexion active entre la ville et le parc. A titre d'exemple, on pense à un service type Horeca ou un équipement de proximité. Les locaux des gardiens de parc pourront également trouver leur place à l'intérieur de ce bien rénové. Une extension du bâti en toiture pourra être étudiée en lien avec les gabarits des bâtiments mitoyens et des possibilités techniques de l'actuel immeuble. Il sera nécessaire de veiller à la bonne coordination avec l'opération de dépollution du site (3.1.C) et d'aménagement du parc des 2 gares (3.5).

PORTEUR(S) DE PROJET

› Région (Régie régionale ou Bruxelles Environnement)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Commune d'Anderlecht
› Commune de Saint-Gilles
› Ville de Bruxelles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
RÉNOVATION DU BÂTIMENT D'ANGLE	230 M ²	1 000 €/M ²	CRU	230 000,00 €
TVA 21%			CRU	48 300,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M ²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	1 150,00 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)			CRU	28 750,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	6 037,50 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	5 750,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	5 750,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%			CRU	41 745,00 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	27 830,00 €

TOTAL				395 312,50 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE *

PART CRU	395 312,50 €
----------	--------------

+ COORDINATION CRU 7	39 531,25 €
----------------------	-------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU	434 843,75 €
--------------------------------------	---------------------

* si une extension du bâtiment en toiture devait être réalisée, le budget complémentaire serait par "cofinancement à rechercher";

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 FIN D'EXPLOITATION DE LA STATION-SERVICE SHELL EXPRESS. RELEVÉ GÉOMÈTRE. MONTAGE FINANCIER. ACQUISITION. TRAVAUX DE VIABILISATION POUR OCCUPATION TEMPORAIRE DU BÂTIMENT D'ANGLE.
	2024 DÉMOLITION. DÉPOLLUTION. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉBUT DE L'OCCUPATION TEMPORAIRE (VOIR FICHE 4.2)
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

3.3

PROLONGEMENT DE L'OUVERTURE DE LA SENNE

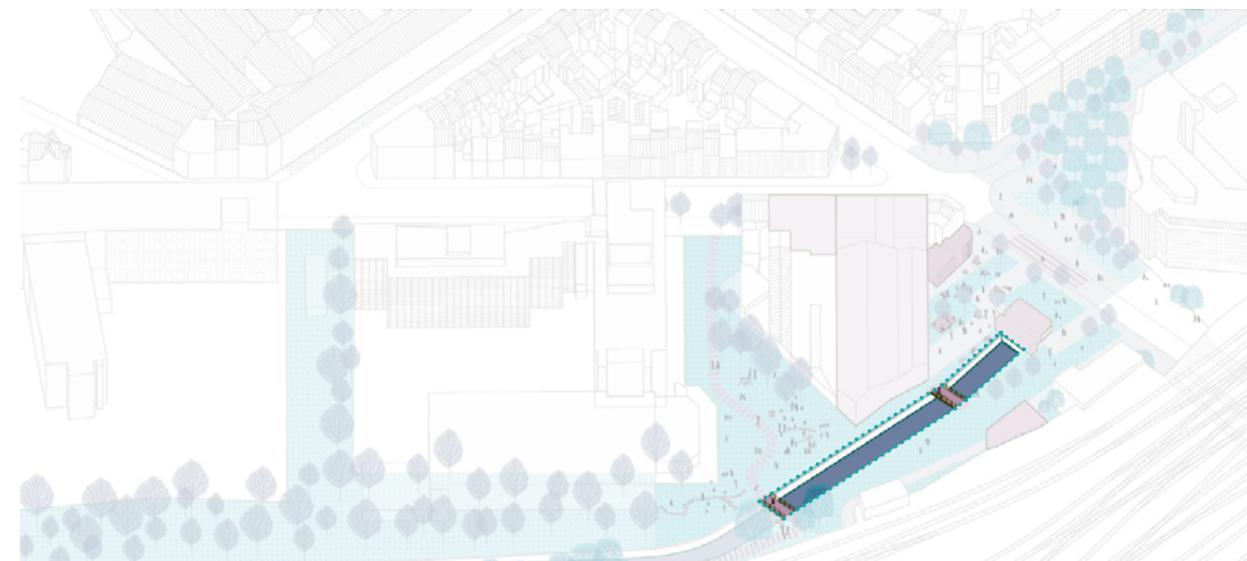
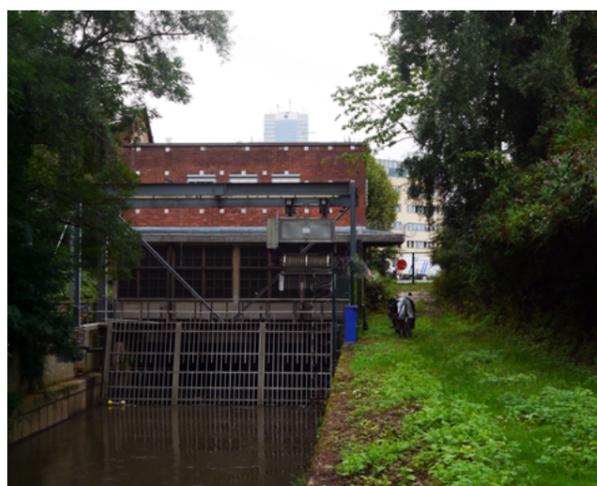
SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	-
SITUATION	RIVIÈRE CANALISÉE
PROPRIÉTAIRE	PUBLIC
ETAT	BON ÉTAT DU PERTUIS SOUTERRAIN, MAUVAISE QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS DE SURFACE (PARKING)
SUPERFICIE	80 MÈTRES LINÉAIRES
GABARIT	-
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 0+3

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Au cœur de l'îlot des Deux Gares, la Senne coule à ciel ouvert. A 100m de rue des Vétérinaires elle plonge dans deux pertuis à la hauteur du bâtiment Vivaqua. Les pertuis traversent un espace peu qualitatif et purement fonctionnel. Ce triangle est occupé notamment par une pompe d'essence, un bâtiment technique d'Infrabel et un car-wash (voir fiche précédente).

Grâce à des conditions favorables (échéance de contrats d'exploitation, nombreuses parcelles publiques, investissements CRU programmés), il est aujourd'hui possible d'imaginer une réouverture à ciel ouvert de la Senne à cet endroit. Les motivations pour prolonger la rivière à ciel ouvert sont tant de l'ordre écologique (implémentation de la biodiversité, renforcement des îlots de fraîcheur...) que de l'ordre symbolique. Il s'agit de renforcer la qualité du cadre de vie.

La Senne finalement visible dans une zone très dense de la Région est une occasion unique. Cette opportunité sera analysée dès le début de l'exécution du CRU 7 afin de définir si cette ouverture complémentaire de la Senne est faisable et possible dans le délai d'exécution du CRU 7.



DESCRIPTIF DU PROJET

L'opération consiste à prolonger le tracé de la Senne à ciel ouvert jusqu'à la tête de l'îlot des Deux Gares, c'est-à-dire jusqu'au front de la rue des Vétérinaires.

Cela permet de:

- › connecter le nouvel espace vert à la ville avec un élément déterminant : la Senne ;
- › étendre l'espace vert aménagé sur berge (élément rarissime en Région Bruxelles-Capitale) de plus de 80 mètres (x2) et offrir un cadre verdurisé atypique aux habitants et usagers du quartier ;
- › remettre en avant la rivière, élément symbolique fort traversant la ville sans que jamais on ne la voit ;
- › déplacer les éléments techniques tels que dégrilleur, portes des pertuis et offrir un espace vert plus généreux au cœur de l'îlot en améliorant l'accès aux berges de la Senne ;
- › de mettre en place une passe à poisson et résoudre la problématique de mini chute d'eau (± 70cm) qui empêche leur remontée à contre-courant.

Des études techniques préalables sont nécessaires et permettront de cadrer l'intervention avec précision. Sur ce point et pour la phase de réalisation, une coordination entre Bruxelles Environnement et Vivaqua est une prérogative forte.

De même, la sécurisation des berges sera étudiée avec précision à cette occasion. Il est attendu d'anticiper des éventuelles chutes dans la rivière sans pour autant surdimensionner les éléments nécessaires.

L'opération est associée et portée à 100% par Bruxelles Environnement.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	RÉOUVERTURE DE LA SENNE
SUPERFICIE	80 MÈTRES LINÉAIRES
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE BRUXELLES ENVIRONNEMENT 100%

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Implémenter les standards écologiques
- › Mettre en avant la Senne, seule et unique rivière de Bruxelles
- › Répondre aux objectifs européens sur la gestion des cours d'eau

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Déplacement du dégrilleur et des portes des pertuis de la Senne
- › Coordination entre entités publiques et notamment entre Bruxelles Environnement et Vivaqua pour gérer au mieux cette réouverture
- › Bonne coordination avec le projet d'espaces publics de l'entrée de parc
- › Acquisitions du foncier

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Vivaqua
› Commune d'Anderlecht
› Commune de Saint-Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
MISE A CIEL OUVERT DE LA SENNE	80 ML	18 234,9 €/ML	BE	1 458 789,20 €
TVA 21%			BE	306 345,73 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			BE	- €
ÉTUDES 12,5%			BE	182 348,65 €
TVA ÉTUDES 21%			BE	38 293,22 €
ASSURANCES 2,5%			BE	36 469,73 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			BE	36 469,73 €
RÉVISION DES PRIX 15%			BE	264 770,24 €
IMPRÉVUS 10%			BE	176 513,49 €

TOTAL	80 ML	31 250 €/ML		2 500 000,00 €
--------------	--------------	--------------------	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	0 €
PART BRUXELLES ENVIRONNEMENT	2 500 000,00 €

+ COORDINATION CRU 7	0 €
----------------------	-----

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	2 500 000,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL (*)

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

(*) Le phasage prévisionnel doit impérativement être en lien direct avec l'opération 3.4. Les études préliminaires devront déterminer une ventilation plus précise

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Réouverture de la Senne, bs Paepsem (@www.life-belini.be), projet réalisé par BE



Crèche Pilouk - CQD Koekelberg Historique - 2019 - Baumans-Deffet architectes - Photos Séverin Malaud © urban.brussels

Réouverture de la Senne nord (@www.life-belini.be), projet réalisé par BE

Principales conclusions du RIE

Cette opération a un impact très positif sur le patrimoine naturel, le maillage vert et bleu, la faune et la flore, le cycle de l'eau, les espaces verts et le paysage urbain.

- › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement des berges en lien avec une végétation typique de ce genre de milieu
- › Recommandation : Des études approfondies sont nécessaires pour les thématiques eau, faune/flore et paysage urbain
- › Recommandation : Eviter de trop éclairer cette partie de Senne remise à ciel ouvert afin de limiter la perturbation de la faune. Si de l'éclairage est quand même installé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (longueur d'ondes adaptée)
- › Recommandation : Favoriser la valorisation des déchets liés à la démolition des revêtement

3.4

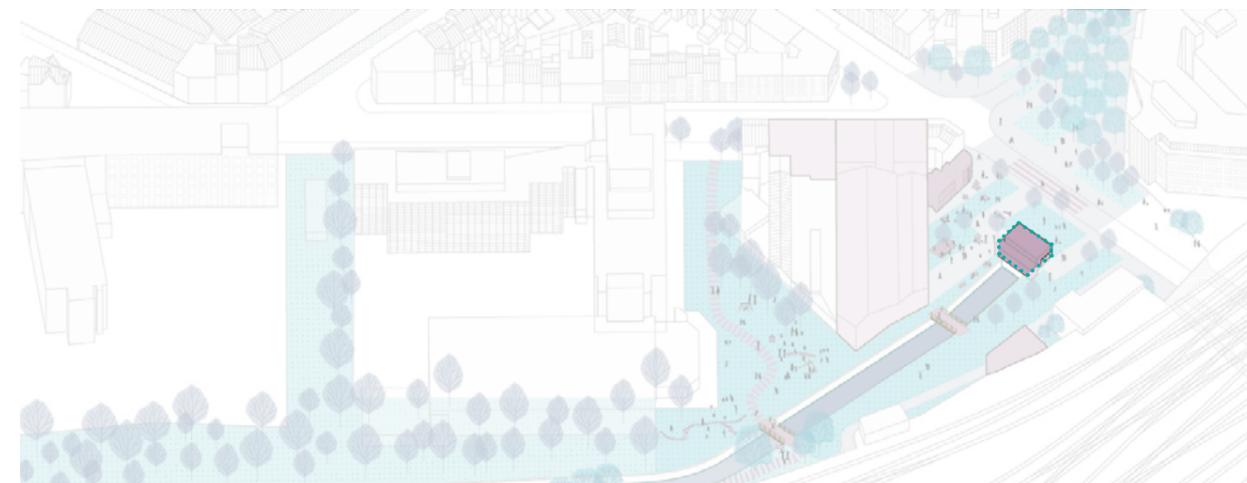
CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT TECHNIQUE À L'ENTRÉE DU PARC DES DEUX GARES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	435/03_
SITUATION	PARKING À CIEL OUVERT
PROPRIÉTAIRE	SNCB
ETAT	SANS OBJET
SUPERFICIE	SANS OBJET
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	À CHEVAL SUR ZONE DE CHEMIN DE FER ET ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	A DÉTERMINER

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le prolongement de l'ouverture de la Senne entraîne la nécessité de réimplanter le bâtiment de Vivaqua contenant notamment le dégrilleur d'entrée de la rivière dans ses pertuis et les portes d'entrée de ces pertuis

Etant donné l'objectif d'une réouverture de la Senne sur la plus grande longueur disponible, ce bâtiment viendra naturellement s'implanter à front de la rue des Vétérinaires.



DESCRIPTIF DU PROJET

Situé à l'entrée du parc, il s'agit de construire un nouveau bâtiment technique accueillant un ensemble de fonction utile au bon fonctionnement de la zone. On liste ici ces différents éléments :

- › dégrilleur pour l'entrée de la Senne dans les pertuis;
- › conteneur des déchets du dégrilleur avec accès carrossable ;
- › portes des pertuis ;
- › cabine haute tension Sibelga ;
- › station de pompage Hydria pour ramener les eaux usées du quartier vers la station d'épuration sud de la Région.

Ce bâtiment sera compact et fonctionnera à la manière d'un bâtiment pavillon à l'entrée du parc. L'ensemble des éléments techniques seront rassemblés à l'intérieur même de l'infrastructure avec un accès carrossable intérieur.

Quelques prérogatives sont à intégrer dès les premières esquisses de ce bâtiment technique :

- › des camions pourront accéder à l'intérieur pour vider régulièrement le conteneur des déchets du dégrilleur;
- › un système de ventilation optimal sera nécessaire étant donné les activités de la station de pompage nécessitant régulièrement un curage de boue lourde.

Sur le plan architectural, on vise un bâtiment intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT TECHNIQUE
SUPERFICIE	210 M ²
GABARIT	R+1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100 % CRU

OBJECTIF(S)

- › Intégrer l'ensemble des fonctions techniques nécessaires dans un seul et même bâtiment
- › Faire en sorte que ce bâtiment technique fonctionne à la manière d'un bâtiment pavillon à l'entrée du parc

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Qualité architecturale du bâtiment avec un encadrement via la cellule du BMA notamment
- › Bonne coordination entre Vivaqua, Sibelga, Hydria pour résoudre les contraintes liées à la concentration des fonctions techniques aujourd'hui étalées sur la tête de l'îlot des Deux Gares

PORTEUR(S) DE PROJET

› Vivaqua

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Vivaqua ou BE (si Vivaqua à la MO) › BMA
- › Sibelga › Commune d'Anderlecht
- › Hydria › Commune de Saint Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT TECHNIQUE	210 M²	2 000 €/M²	CRU	420 000,00 €
TVA 21%			CRU	88 200,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	2 100,00 €
ÉTUDES 12,5% (ARCH. TS. BE. PEB. ACO.)			CRU	52 500,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	11 025,00 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	10 500,00 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	10 500,00 €
RÉVISION DES PRIX 15%			CRU	76 230,00 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	50 820,00 €

TOTAL				721 875,00 €
--------------	--	--	--	---------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	721 875,00 €
------------	--------------

+ COORDINATION CRU 7	72 187,50 €
----------------------	-------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	794 062,50 €
--	---------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL (*)

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÉTRIQUE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

(*) Le phasage prévisionnel doit impérativement être en lien direct avec l'opération 3.3. Les études préliminaires devront déterminer une ventilation plus précise

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Centre paroissial protestant • Herbolzheim • Allemagne • 2017 • Marcus Hug, Soara Bernard, Fabian Schmidt Architectes



Riquilificazione Area industriale Persico spa • Nembro • Italie • 2016 • Francesco Adobati Architetto



Principales conclusions du RIE

- Patrimoine bâti
 - › Le déplacement de ce bâtiment fait en sorte que le bâtiment Hall-Dépôt est plus mis en valeur.
- Environnemental
 - › Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.
 - › Recommandation : Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants
 - › Recommandation : Etudier la possibilité de toiture verte ou façade végétalisée pour une meilleure intégration dans le parc.
 - › Recommandation : Etudier la possibilité de récupérer les matériaux de l'ancien bâtiment dégrilleur pour ce bâtiment
- Cadre de vie
 - › Paysage urbain : Par rapport au bâtiment actuel, le nouveau bâtiment sera intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique intégrant

- l'ensemble des considérations techniques
- › Recommandations : Un système de ventilation optimal sera nécessaire étant donné les activités de la station de pompage nécessitant régulièrement un curage de boue lourde
 - › Recommandations : Assurer une cohabitation sécurisée entre les usagers du parc et les camions /véhicules qui devront se rendre dans le nouveau bâtiment

3.5

AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES AVEC CONSTRUCTION DE DEUX PASSERELLES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES VÉTÉRINAIRES
N° CADASTRE	329V6 435/03_ 435/04A 435/05_ 435/07_ 322B3
SITUATION	ESPACE OUVERT, BÂTIMENTS TECHNIQUES ET PARKING À CIEL OUVERT
PROPRIÉTAIRES	INFRABEL, SNCB, VIVAQUA, COMMUNE D'ANDERLECHT
ETAT	MAUVAISE QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS, ESPACE 100% IMPERMÉABLE
SUPERFICIE	5.300 M ²
GABARIT	REZ
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU + ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	32V06 : 0+3 435/03_ : 0+2

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

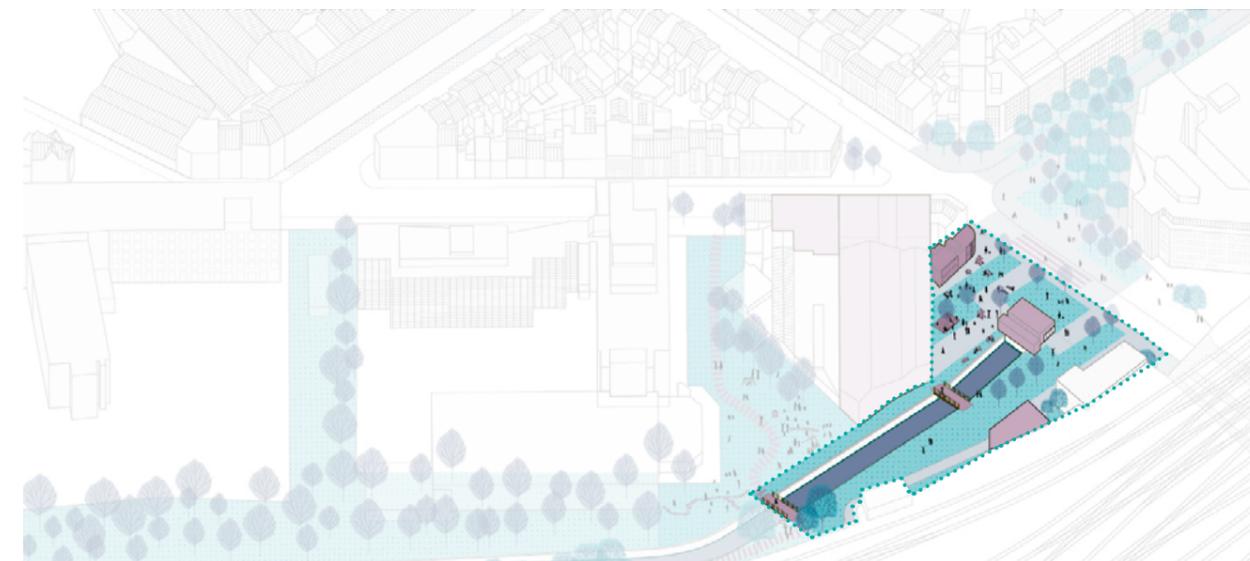
L'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis).

La tête de l'îlot est largement minéralisé avec de multiples parkings.

La Senne à ciel ouvert n'est aucunement valorisée. Elle n'est même pas visible depuis l'espace public, relégué derrière des grilles d'accès.

Pourtant, la présence de la Senne coulant à ciel ouvert dans un quartier où l'on manque structurellement d'espace vert est une opportunité unique dont le CRU 7 compte se saisir en programmant l'aménagement d'un nouvel espace vert en milieu urbain.

Dans la situation actuelle, les parcelles sont propriétaires de multiples acteurs publics ou para-publics. Commune d'Anderlecht, Vivaqua, Infrabel, SNCB.



DESCRIPTIF DU PROJET

Via l'opération 3.5A, le CRU ambitionne de retravailler la tête de l'îlot des Deux Gares et d'y créer un nouveau parc urbain. Pour cela, des acquisition/démolitions/dépollutions préalables sont nécessaires afin d'assurer une pleine maîtrise foncière de ces parcelles (voir fiches précédentes et fiche 5.2 pour les acquisitions).

L'opération 3.5A concerne les aménagements paysagers nécessaires à la création de ce parc. Il s'agit de :

- › déminéraliser l'espace ;
- › retrouver de la pleine terre ;
- › planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- › équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.

Deux passerelles permettent le passage d'une berge à l'autre de la Senne. Le parc s'entremêle avec l'extension de la Senne coulant à ciel ouvert.

Quelques places de parkings sont à prévoir pour assurer les activités de Vivaqua et Infrabel. Un parking mutualisé est attendu (dans l'îlot lui-même le long des voies ferrées, à rue, de l'autre côté de l'îlot, ...)

Enfin, un accès carrossable adapté à une situation de traversée de parc est nécessaire aux activités d'Infrabel. Il s'agit de relier la rue des Vétérinaires et la pente d'accès aux voies pour qu'Infrabel assure des maintenances notamment.

L'opération est financée à 100% par le CRU. Elle est portée par Bruxelles Environnement.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE VERT ÉQUIPÉ
SUPERFICIE	5.300 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION 100% CRU

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter le quartier d'un nouvel espace vert accessible au public et s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert
- › Analyser la possibilité d'intégrer des toilettes publiques et urinoirs
- › Prendre en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public
- › Analyser la possibilité d'implanter des zones de jeux

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Acquisitions, démolitions et dépollutions préalables (voir fiches précédentes)
- › Déplacement de certains bâtiments (bâtiment Vivaqua...)
- › Coordination nécessaire entre entités publiques (Vivaqua, Infrabel, SNCB, Bruxelles Environnement, communes...)
- › Bonne coordination avec toutes les projets concernant le parc des Deux Gares et son lien avec la ville

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Vivaqua › Infrabel / SNCB
 › Commune d'Anderlecht
 › Commune de Saint-Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
DÉPOLLUTIONS ET DÉMOLITIONS	VOIR FICHE 3.1 ET SOUS-FICHES 3.1X			
AMÉNAGEMENTS (PARCELLES PUBLIQUES)	5 300 M²	235 €/M²	CRU	1 245 500,00 €
CONSTRUCTION DE DEUX PASSERELLES	40 ML (2X20)	2 500 €/ML	CRU	100.000,00 €
TVA 21%			CRU	282 555,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			CRU	6 727,50 €
ÉTUDES 10%			CRU	134 550,00 €
TVA ÉTUDES 21%			CRU	28 255,50 €
ASSURANCES 2,5%			CRU	33 637,50 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			CRU	33 637,50 €
RÉVISION DES PRIX 15%			CRU	244 208,25 €
IMPRÉVUS 10%			CRU	162 805,50 €

TOTAL				2 271 876,75 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	2 271 876,75 €
------------	----------------

+ COORDINATION CRU 7	227 187,68 €
----------------------	--------------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	2 499 064,43 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



James Canning Gardens • Janet Rosenberg & Studio • Toronto • 2021

Principales conclusions du RIE

- Patrimoine naturel
 - › Le patrimoine naturel (Senne) est mis en valeur
- Cohésion sociale
 - › Un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier
- Equipements
 - › L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier.
 - › Recommandations : Prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants, installer un parcours santé dans la zone du parc afin de prévoir localement des possibilités de sport pour les habitants du quartier.
- Environnement
 - › Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.
 - › Perméabilisation et verdurisation sont très positifs pour le cycle de l'eau (infiltration de l'eau de pluie, écoulement vers la Senne), la qualité de l'air, le maillage vert et bleu, la faune et flore, l'îlot de fraîcheur
 - › Mise en place d'une passe à poisson permettra la remontée des poissons à contre-courant de la rivière
 - › Décompactation du sol et développement de la vie du sol
 - › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place
 - › Recommandation : Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'aménagement et l'entretien de la végétation.

- › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.
- › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité
 - › Recommandation : Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc.
 - › Recommandation : Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements et entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.
- Cadre de vie
 - › Paysage urbain
 - › Création d'un parc public (quantitatif et qualitatif)
 - › Diminution des nuisances (sonore, air)
 - › Recommandations : Viser une bonne liaison entre toutes les parties du parc des différentes opérations du point 3.5

3.6 AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE SUD DE LA SENNE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	COMMUNE DE SAINT-GILLES
N° CADASTRE	SANS OBJET
SITUATION	ESPACE OUVERT VÉGÉTALISÉ
PROPRIÉTAIRE	INFRABEL
ETAT	BERGE EN PARTIE BROUÉE PAR DES MOUTONS
SUPERFICIE	7.412 M ²
GABARIT	REZ
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	A DÉTERMINER



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares.

Les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité.

La présente opération concerne la berge longeant la voie ferrée.

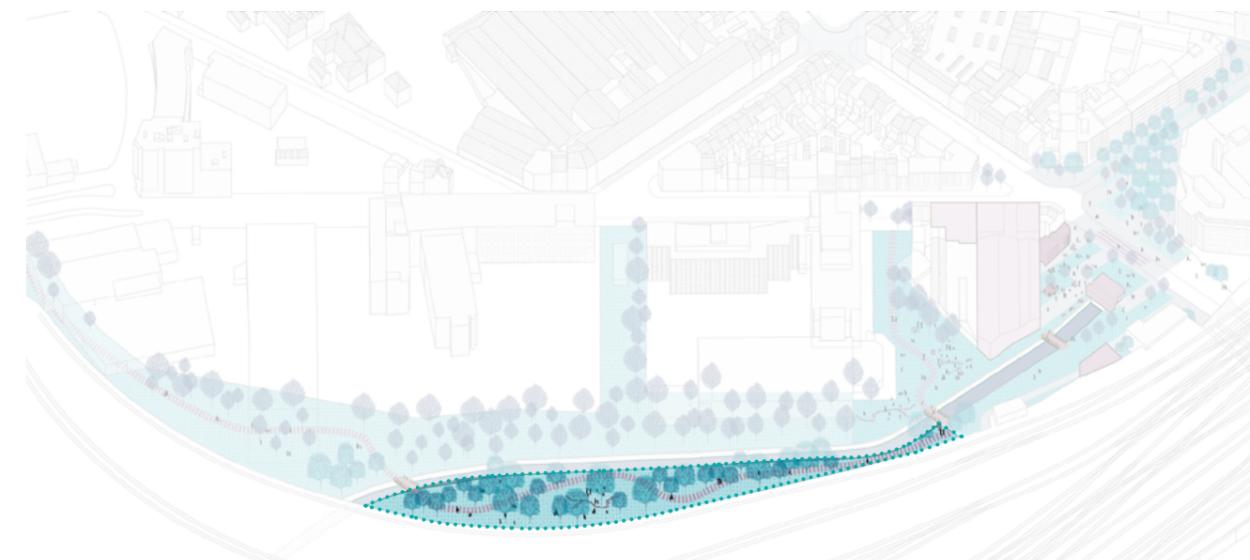
Cet espace vert se compose de deux entités : le talus de la voie ferrée et une prairie plutôt ouverte et large. Le talus, est occupé par une plante de grande taille, atteignant jusqu'à 3,5 m de hauteur, connue comme renouée du japon (Fallopia Japonica).

Afin de combattre contre la propagation de cette plante invasive, Bruxelles Environnement laisse entretenir cet espace vert par des moutons.

Infrabel et la SNCB sont propriétaires des parcelles. Actuellement l'accès n'est pas ouvert au public.

Les berges de la rivière sont en béton. La Senne est en partie couverte par une végétation épaisse notamment dans le fond de la parcelle avec la présence d'arbres haute tige et d'une masse végétale dense.

Le contraste avec le panorama urbain est plutôt impressionnant.



DESCRIPTIF DU PROJET

Dans la continuité des aménagements de l'entrée de parc, les berges de la Senne sont aménagées et ouvertes au public.

La berge Sud peut être rapidement aménagée étant donné la maîtrise foncière publique assurée. Une convention actualisée entre Infrabel et Bruxelles Environnement est nécessaire.

Les aménagements visés sont assez minimalistes avec le tracé d'un simple cheminement dans un environnement globalement proche de son état actuel. Quelques prérogatives :

- › préservation à la 100% de la perméabilité de la berge, y compris pour les cheminements à tracer (matières poreux à minima) ;
- › mobilier urbain ponctuel et adapté ;
- › système d'éclairage non orienté vers le ciel avec des températures kelvin sous la barre des 3000 et trame noire assumée ;
- › une partie peut être préservé de la présence de l'homme de manière à assurer le développement de la nature et de la biodiversité.

Ces propositions doivent être étudiées plus en détail dans la suite du processus.

Bruxelles Environnement finance l'opération. Une recherche de subvention externe sera à analyser, notamment dans le cadre des futurs appels à projets de Feder 2021-2027.

Bruxelles Environnement est également le porteur du projet et le futur gestionnaire du lieu.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE VERT
SUPERFICIE	7.412 M ²
GABARIT	REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) 100%

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles
- › Améliorer les standards écologiques en ville
- › Prendre en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Aménagement de l'entrée de parc
- › Bonne coordination entre acteurs
- › Coordination avec l'étude du passage de la Senne au-dessus de la voie ferrée (connexion site Charroi)
- › Convention avec Infrabel

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Commune d'Anderlecht
 › Commune de Saint-Gilles
 › Infrabel › SNCB

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT DU PARC	7.412 M²	89,33 €/M²	BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...)	662 126,15 €
TVA 21%				139 046,49 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...)	3 310,63 €
ÉTUDES 10%				66 212,61 €
TVA ÉTUDES 21%				13 904,65 €
ASSURANCES 2,5%				16 553,15 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				16 553,15 €
RÉVISION DES PRIX 15%				120 175,90 €
IMPRÉVUS 10%				80 117,26 €

TOTAL				1 118 000,00 €
--------------	--	--	--	-----------------------

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	0 €
PART BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...)	1 118 000,00 €

+ COORDINATION CRU 7	0 €
----------------------	-----

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	1 118 000,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Shanghai Power Station • Atelier Liu Yuyang Architects • Shanghai • 2019



Akasya Central Park • SDARCH Trivelli&Associati, Alhadeff Architects • Anvers • 2014

Principales conclusions du RIE

Voir fiche 3.5

3.7

DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE NORD DE LA SENNE

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	COMMUNE D'ANDERLECHT
N° CADASTRE	C318K2, C321V2, C322B3
SITUATION	ESPACE OUVERT VÉGÉTALISÉ, DALLE PARKING, ENTREPÔT
PROPRIÉTAIRE	PRIVÉ
ETAT	ARRIÈRE D'ÎLOT. PAS D'AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	6.570 M ²
GABARIT	BÂTIMENT SUR PARCELLE PRIVÉ MAX R+2
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	0+4 / 4 / 3



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

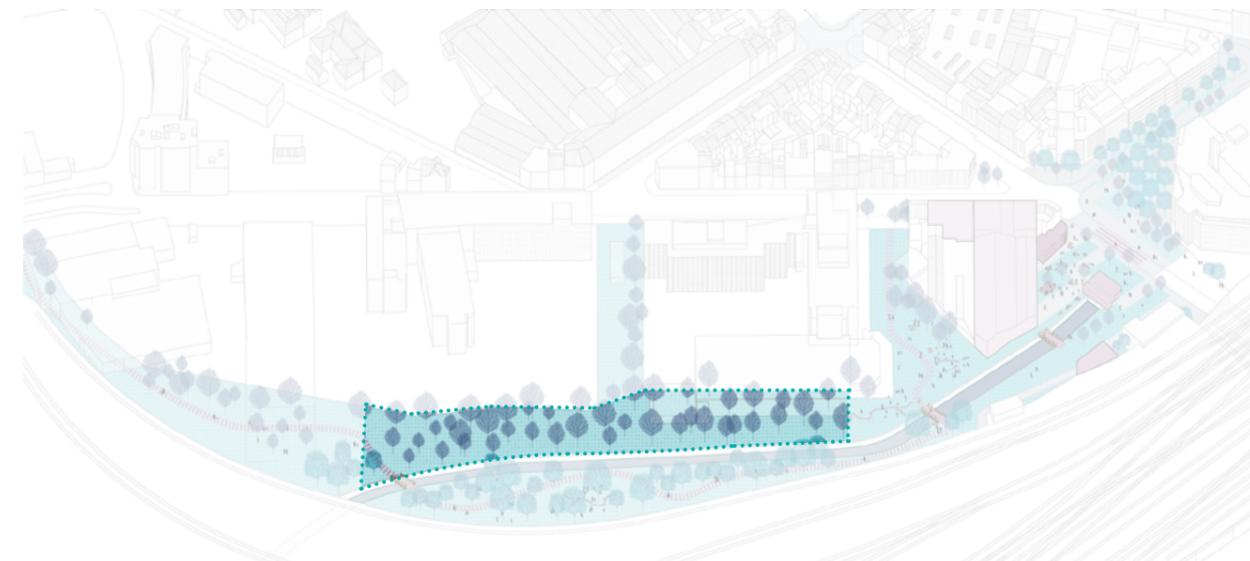
La Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares. Les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité.

La présente opération concerne la berge Nord de la Senne. Celle qui est longée par les parcelles privées adressées rue des Deux Gares.

Deux parcelles appartiennent au même propriétaire (321VS2, 322B3). La tandis que la troisième (318K2) est occupée par la société Proximus (voir 'scénario zéro' du diagnostic). L'épaisseur de la berge est, pas endroit, limité par l'implantation de bâtiments.

La berge est traitée comme un espace résiduel de fond de parcelles. Pas de mise en valeur, pas d'aménagement, pas d'interaction avec le reste du programme de l'îlot.

Elle est bétonnée sur l'ensemble de la traversée de l'îlot. Cela n'a pas empêché à la végétation de se développer et de se confronter à cette bétonisation environnante. Cette confrontation donne des caractéristiques assez intéressantes au site.



DESCRIPTIF DU PROJET

L'opération vise à réaliser une promenade aménagée tout le long de la rivière sur la berge Nord de la Senne.

L'idée est de gagner de l'espace autour de l'eau et donner de l'épaisseur au parc. La Senne ne doit pas être mise sous pression par des programmes de développement trop ambitieux. Tout le contraire. L'espace public doit être aménagé de manière à valoriser les qualités intrinsèques du site et la présence de la Senne notamment. Le programme du CRU 7 propose de trouver 30m de largeur à minima tout le long de la Senne.

L'implantation des futurs bâtiments devra se faire de façon à ce que leur hauteur ne dépasse pas la proportion de 3/4 par rapport à la distance à l'eau. L'opportunité de débétonner totalement ou partiellement les berges de Senne sera explorée et actée si les conditions le permettent.

Une passerelle en fin de parcours permet de passer d'un côté à l'autre de la berge afin d'assurer les circulations sur site. Les aménagements visés sont assez minimalistes et mettent en valeur le site (simple cheminement traversant, perméabilité maximale, mobilier urbain adapté, système d'éclairage adapté...).

Bruxelles Environnement finance l'opération. Une recherche de subvention externe sera à analyser, notamment dans le cadre des futurs appels à projets de Feder 2021-2027. Des charges d'urbanisme liés aux éventuels projets privés pouvant se développer sur l'îlot pourront également compléter les enveloppes budgétaires. Bruxelles Environnement est également le porteur du projet et le futur gestionnaire du lieu.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE VERT
SUPERFICIE	6.570 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME 100%

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles
- › Améliorer les standards écologiques en ville
- › Prendre en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Aménagement de l'entrée de parc
- › Acquisitions
- › Bonne coordination entre acteurs

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Commune d'Anderlecht et de Saint-Gilles
› Propriétaires privés

PLAN FINANCIER PROVISoire ET PRÉVISIONNEL

DÉPOLLUTION	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
DÉPOLLUTION (PARCELLES PRIVÉES 322B3 / 321V2)	6.570 M²	± 77 €/M²	*	473 040,00 €

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT DU PARC	6.570 M²	178,21 €/M²	BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...)	1 170 838,02 €
TVA 21%			ET/OU CHARGES D'URBANISME	245 875,99 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME	5 854,19 €
ÉTUDES 10%				117 083,80 €
TVA ÉTUDES 21%				24 587,60 €
ASSURANCES 2,5%				29 270,95 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%				29 270,95 €
RÉVISION DES PRIX 15%				212 507,10 €
IMPRÉVUS 10%				141 671,40 €

TOTAL				2 450 000,00 €
--------------	--	--	--	-----------------------

* à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	0 €
PART BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...)	2 450 000,00 €

+ COORDINATION CRU 7	0 €
----------------------	-----

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	2 450 000,00 €
--	-----------------------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Parc • Montpellier • France • 2021



Park Groot Schijn • MAXWAN • Anvers • 2013



Principales conclusions du RIE

Voir fiche 3.5

3.8

DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA CONNEXION DU PARC VERS LA RUE DES DEUX GARES

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	DIVERS
N° CADASTRE	DIVERS
SITUATION	DIVERS
PROPRIÉTAIRE	DIVERS
ETAT	DIVERS
SUPERFICIE	DIVERS
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	DIVERS



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Pour assurer un bon usage des lieux et une bonne connexion avec le quartier, le parc des Deux Gares doit pouvoir être traversé.

Il est donc nécessaire d'assurer une connexion du parc vers la rue des Deux Gares.

Cette connexion viendra en complément :

- › de l'aménagement au niveau de la tête d'îlot (le long de la rue des Vétérinaires) (voir fiches 3.1, 3.2, 3.4 et 3.5)
- › du prolongement l'ouverture de la Senne coulant à ciel ouvert (voir fiche 3.3)
- › des aménagements des berges (voir fiches 3.6 et 3.7)



DESCRIPTIF DU PROJET

Pour connecter le parc à la rue des Deux Gares, il existe trois possibilités de passage.

Ces trois possibilités sont complémentaires.

A terme, il ne s'agit donc pas de choisir entre l'une ou l'autre mais de réaliser les trois connexions et ainsi assurer la qualité de l'intégration du parc dans le quartier. Dans le présent document, les trois connexions possibles sont déclinées dans les fiches suivantes sous forme de scénario :

- › Scénario n°1 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares (Partie Est)
- › Scénario n°2 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares (Partie Centrale)
- › Scénario n°3 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares (Partie Ouest)

Pour chaque scénario, l'opération consiste à organiser un passage sur sol privé. En conséquence, des acquisitions sont nécessaires au préalable.

De même des opérations de dépollution sont également nécessaires. Comme le prévoit la réglementation en vigueur, ces opérations de dépollution seront à charge du vendeur.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES
SUPERFICIE	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES
GABARIT	VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES
MODÈLE FINANCIER	<p>OPÉRATIONS MIXTES</p> <p>(1) LE CRU7 EST EN CAPACITÉ DE FINANCER TOUT OU PARTIE DES OPÉRATIONS 3.8A, 3.8B ET 3.8C À HAUTEUR DE 1 272 687,08 €</p> <p>(2) DES COMPLÉMENTS BUDGÉ-TAIRES DEVRONT ÊTRE IDENTIFIÉS VOIR SOUS-FICHES SUIVANTES</p>

OBJECTIF(S)

- › Assurer une/des connexion(s) de qualité entre le parc et le quartier
- › Aménager le parc en fonction des opportunités se présentant
- › Prendre en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Mener des opérations d'acquisition

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

CONNEXION DU PARC VERS RUE DES DEUX GARES	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
(1) FINANCEMENT CRU 3.8A / 3.8B / 3.8C	A DÉTERMINER	A DÉTERMINER	CRU	1 156 988,25 € + 115 698,83 € (COORDINATION) = 1 272 687,08 €
(2) CO-FINANCEMENT 3.8A / 3.8B / 3.8C	A DÉTERMINER	A DÉTERMINER	VOIR SOUS-FICHES	VOIR SOUS-FICHES

3.8A

SCÉNARIO 1: DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA CONNEXION DU PARC VERS LA RUE DES DEUX GARES (PARTIE EST)

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES DEUX GARES
N° CADASTRE	322B3
SITUATION	PARKING À CIEL OUVERT
PROPRIÉTAIRE	PRIVÉ
ETAT	PARKING À CIEL OUVERT ESPACE 100% IMPERMÉABLE
SUPERFICIE	3.300 M ²
GABARIT	REZ
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	0+4



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

L'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis).

Une partie de la parcelle privée 322B3 est couverte par un parking à ciel ouvert. La minéralisation du sol est maximale. Le parking est peu utilisé en l'état. Au fond de cette parcelle, la Senne à ciel ouvert est présente sans être aucunement valorisée. Elle n'est même pas visible depuis l'espace public (rue des Deux Gares).

Pourtant, la présence de la Senne coulant à ciel ouvert dans un quartier où l'on manque structurellement d'espace vert est une opportunité unique dont le CRU 7 compte se saisir en programmant l'aménagement d'un nouvel espace vert en milieu urbain.



DESCRIPTIF DU PROJET

Via l'opération 3.8A, le CRU ambitionne de retravailler l'accès et les liens entre la rue des Deux Gares et l'intérieur de l'îlot du même nom où la Senne coule à ciel ouvert.

En somme de créer un nouveau parc urbain à double entrée. Une entrée côté rue des Vétérinaires (voir opérations précédentes) et une autre entrée côté rue des Deux Gares. Ce nouvel espace devient alors circulant.

L'opération 3.8A concerne les aménagements paysagers entre la rue des Deux Gares et la Senne. Il s'agit de :

- › déminéraliser l'espace ;
- › retrouver de la pleine terre ;
- › planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- › équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.-

Outre les accès pompiers, cette zone large de 40 mètres par endroit pourra accueillir un espace récréatif (plaine de jeux), des espaces de déambulation et des connexions à la fois à la tête de parc et aux berges de la Senne aménagées.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE VERT ÉQUIPÉ
SUPERFICIE	3.300 M ²
GABARIT	-
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE OU A DÉTERMINER BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter le quartier d'un nouvel espace vert accessible au public et s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Acquisitions, démolitions et dépollutions préalables (voir fiches précédentes et fiche 5.2)
- › Déplacement de certains bâtiments (bâtiment Vivaqua...)
- › Coordination entre entités publiques (Vivaqua, Infrabel, SNCB, Bruxelles Environnement, communes)
- › Bonne coordination avec toutes les projets concernant le parc des Deux Gares et son lien avec la ville

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Vivaqua › Infrabel
› Commune d'Anderlecht
› Commune de Saint-Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

DÉPOLLUTION	SURFACE	€/M²	PORTEUR	PRIX
DÉPOLLUTION (PARCELLE PRIVÉE 322B3)	3 330 M²	± 77 €/M²	*	237 600,00 €

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	PORTEUR	PRIX
AMÉNAGEMENTS (PARCELLE PRIVÉE 322B3)	3 330 M²	165 €/M²	A DÉTERMINER	544 500,00 €
TVA 21%			A DÉTERMINER	114 345,00 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	PORTEUR	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			A DÉTERMINER	2 722,50 €
ÉTUDES 10%			A DÉTERMINER	54 450,00 €
TVA ÉTUDES 21%			A DÉTERMINER	11 434,50 €
ASSURANCES 2,5%			A DÉTERMINER	13 612,50 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			A DÉTERMINER	13 612,50 €
RÉVISION DES PRIX 15%			A DÉTERMINER	98 826,75 €
IMPRÉVUS 10%			A DÉTERMINER	65 884,50 €

TOTAL				1 156 988,25 €
--------------	--	--	--	-----------------------

* à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	A DÉTERMINER**
PART BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME	A DÉTERMINER**
+ COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**

** Le CRU7 peut financer le contenu de tout ou partie des opérations 3.8A/B/C à hauteur de 1 272 687,08 € (inclus la coordination de 10%)

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Teesside Park • Teesside • Macgregor Smith Landscape Architects • 2020

Principales conclusions du RIE

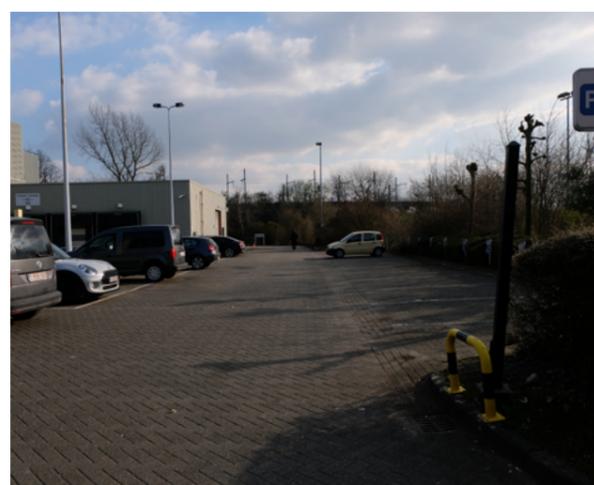
- Patrimoine bâti
 - › La création de la connexion 'partie est' crée une vue sur le bâtiment 'halle-dépôt' du n°6 Rue des deux gares. Ce bâtiment est repris à l'inventaire.
 - › Cette opération a un impact positif sur le patrimoine bâti.
- Patrimoine naturel
 - › Mise en valeur de la Senne et ses abords
- Cohésion sociale
 - › Un parc plus accessible a plus de potentiel à être visité. Un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier.
- Equipements
 - › L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier.
 - › Recommandations: Prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants, installer un parcours santé dans la zone du parc afin de prévoir localement des possibilités de sport pour les habitants du quartier.
- Environnement
 - › Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.
 - › Perméabilisation et verdurisation sont très positifs pour le cycle de l'eau (infiltration de l'eau de pluie, écoulement vers la Senne), la qualité de l'air, le maillage vert et bleu, la faune et flore, l'îlot de fraîcheur
 - › Mise en place d'une passe à poisson permettra la remontée des poissons à contre-courant de la rivière
 - › Décompactation du sol et développement de la vie

- du sol
 - › Recommandation : Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place
 - › Recommandation : Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'aménagement et l'entretien de la végétation.
 - › Recommandation : Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.
 - › Recommandation : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité
 - › Recommandation : Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc.
 - › Recommandation : Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements et entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.
- Cadre de vie
 - › Paysage urbain
 - › Création d'un parc public (quantitatif et qualitatif)
 - › Diminution des nuisances (sonore, air)
 - › Recommandations : Viser une bonne liaison entre toutes les parties du parc des différentes opérations de création du parc

3.8B

SCÉNARIO 2 : DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA CONNEXION DU PARC VERS LA RUE DES DEUX GARES (PARTIE CENTRALE)

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ÎLOT DES DEUX GARES
N° CADASTRE	322C3 + 321V2 + 321T2
SITUATION	ESPACE OUVERT AMÉNAGÉ COMME PARKING À CIEL OUVERT
PROPRIÉTAIRE	PRIVÉ
ETAT	FAIBLE QUALITÉ DE L'AMÉNAGEMENT, 100% MINÉRAL
SUPERFICIE	2.065 M ²
GABARIT	REZ
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	(322C3) 0+4 (321V2) 4 (321T2)0+3



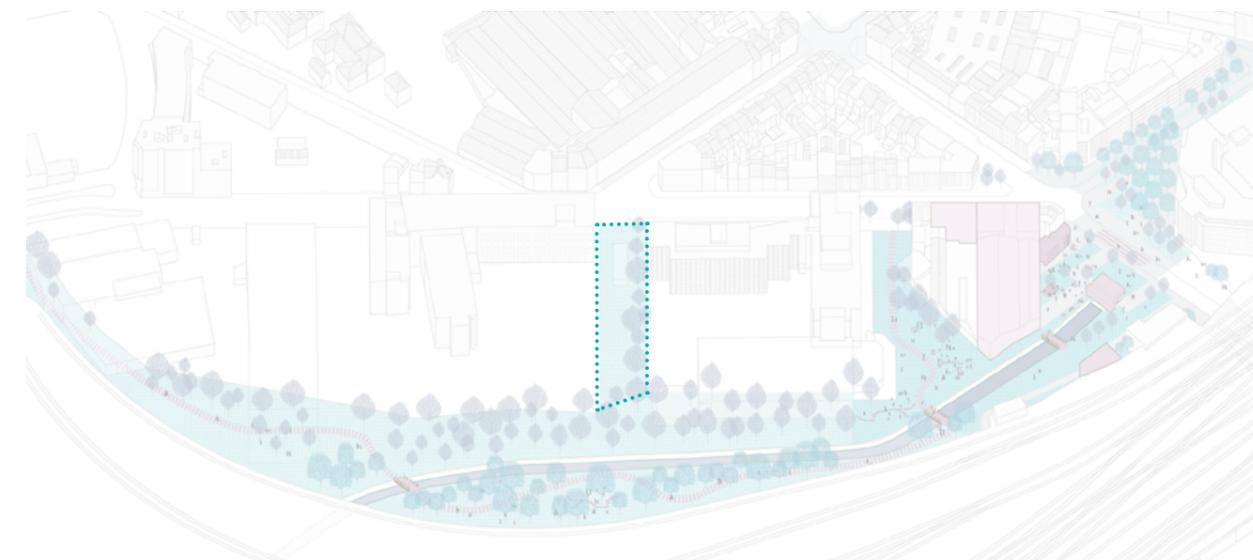
CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

L'îlot des Deux Gares s'organise en longueur entre la rue des Deux Gares et les voies de chemin de fer.

Comme déjà dit précédemment, la Senne coule à ciel ouvert au cœur de cet îlot.

Via le CRU 7, il est prévu d'opérationnaliser la création d'un nouveau parc prévu de longue date dans les stratégies régionales d'aménagement du territoire. Ce parc s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert.

Dans le but de connecter au mieux ce parc avec la ville, des passages sont à prévoir le long du parcours.



DESCRIPTIF DU PROJET

La présente opération consiste à créer une nouvelle porosité entre le quartier et le parc à travers un passage public traversant des parcelles privées.

Le lien direct avec la rue Bara est ici à mettre en évidence. Ce lien permet de directement connecter le quartier et le nouveau parc.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	AMÉNAGEMENTS
SUPERFICIE	2.065 M ²
GABARIT	REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE OU A DÉTERMINER BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles
- › Améliorer les standards écologiques en ville
- › Connecter le parc avec le quartier

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Aménagement de l'entrée de parc
- › Bonne coordination entre acteurs privés et publics

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Commune d'Anderlecht
› Propriétaires privés

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

DÉPOLLUTION	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
DÉPOLLUTION (322C3 / 321V2 / 321T2)	2.065 M²	± 77 €/M²	*	148 680,00 €

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
AMÉNAGEMENT DE LA CONNEXION VERS LA RUE DES DEUX GARES (322C3 / 321V2 / 321T2)	2.065 M²	165 €/M²	A DÉTERMINER	340 725,00 €
TVA 21%			A DÉTERMINER	71 552,25 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			A DÉTERMINER	1 703,63 €
ÉTUDES 10%			A DÉTERMINER	34 072,50 €
TVA ÉTUDES 21%			A DÉTERMINER	7 155,23 €
ASSURANCES 2,5%			A DÉTERMINER	8 518,13 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			A DÉTERMINER	8 518,13 €
RÉVISION DES PRIX 15%			A DÉTERMINER	61 841,59 €
IMPRÉVUS 10%			A DÉTERMINER	41 227,73 €

TOTAL				723 994,16 €
--------------	--	--	--	---------------------

* à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	A DÉTERMINER**
PART BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME	A DÉTERMINER**
+ COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**

** Le CRU7 peut financer le contenu de tout ou partie des opérations 3.8A/B/C à hauteur de 1 272 687,08 € (inclus la coordination de 10%)

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	RELEVÉ GÉOMÈTRE. ACQUISITION. IDENTIFICATION DE FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES. DÉBUT DU MONTAGE DE L'OPÉRATION.
2024	RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
2025	DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
2026	RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE. RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
2027	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
2028	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
2029	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. RÉCEPTIONS PROVISOIRES.
2030	FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. PREMIÈRES OCCUPATIONS DES LIEUX. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Jaktgatan and Lövängsgatan • Stockholm • Sweden • AJ Landskap • 2015



Galilei-Grundschule, Friedrichstraße 13 • Berlin • Allemagne • groupe F • 2018

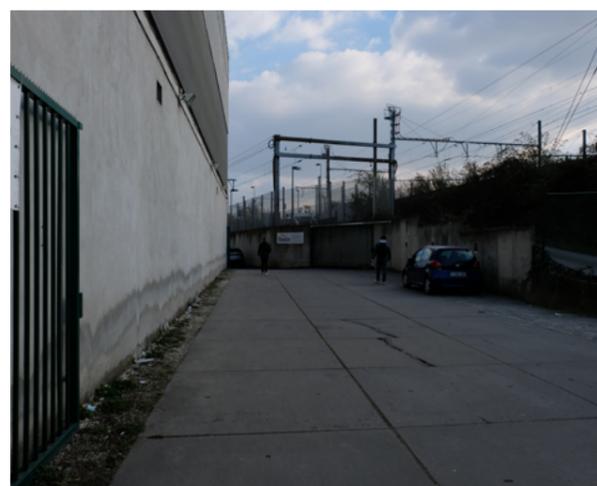
Principales conclusions du RIE

Voir fiche 3.8A

3.8C

SCÉNARIO 3 : DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA CONNEXION DU PARC VERS LA RUE DES DEUX GARES (PARTIE OUEST)

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	RUE DES DEUX GARES
N° CADASTRE	318F2 + 318K2
SITUATION	BRICO ET PROXIMUS
PROPRIETAIRES	PRIVÉS
ETAT	PARKING + HANGARS
SUPERFICIE	8.059 M ²
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZEMU
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	CATÉGORIE 0+4 ET CATÉGORIE 3



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

L'îlot des Deux Gares se termine par deux parcelles accueillant actuellement le Brico des Deux Gares et un bâtiment administratif de Proximus.

Naturellement ces parcelles sont pressenties pour accueillir, sur une partie de leur superficie, le prolongement du parc des Deux Gares alors aménagé entre, les voies ferrées d'une part et d'éventuelles futures constructions à venir d'autre part.



DESCRIPTIF DU PROJET

La présente opération concerne donc le prolongement du parc le long des voies ferrées vers le sud de l'îlot. La zone de projet concerne deux parcelles privées sur lesquelles des activités économiques sont actuellement implantées (BRICO et Proximus).

L'épaisseur de la berge est, par endroit, limitée par l'implantation de bâtiments. Le CRU7 préconise de réserver 30m de largeur à minima pour le parc à cet endroit. Dans ce sens, le CRU7 s'écarte quelques peu du contenu du projet de PAD. L'implantation des futurs bâtiments devra se faire de façon que leur hauteur ne dépasse pas la proportion de 3/4 par rapport à la distance à l'eau.

L'aménagement du reste du parc, l'acquisition et la dépollution de certaines parties des parcelles privées sont des opérations préalables nécessaires.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	PROLONGEMENT DU PARC LE LONG DES VOIES FERRÉES
SUPERFICIE	8.059 M ²
GABARIT	REZ
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION MIXTE OU A DÉTERMINER BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la qualité de vie dans le quartier
- › Doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles
- › Améliorer les standards écologiques en ville
- › Connecter le parc avec le quartier

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Aménagement de l'entrée de parc
- › Bonne coordination entre acteurs privés et publics

PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Commune d'Anderlecht
› Propriétaire(s) privé(s)

PLAN FINANCIER PROVISoire ET PRÉVISIONNEL

DÉPOLLUTION	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
DÉPOLLUTION (PARCELLES PRIVÉES 318K2 / 318F2)	8.059 M²	± 77 €/M²	*	580 248,00 €

TRAVAUX	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
PROLONGEMENT DU PARC LE LONG DES VOIES FERRÉES (PARCELLES PRIVÉES 318K2 / 318F2)	8.059 M²	165 €/M²	A DÉTERMINER	1 329 735,00 €
TVA 21%			A DÉTERMINER	279 244,35 €

DIVERS	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
FRAIS DE DÉFRAIEMENT DE 0,8% À 2%			A DÉTERMINER	6 648,68 €
ÉTUDES 10%			A DÉTERMINER	132 973,50 €
TVA ÉTUDES 21%			A DÉTERMINER	27 924,44 €
ASSURANCES 2,5%			A DÉTERMINER	33 243,38 €
COORDINATION SANTÉ ET SÉCURITÉ 2,5%			A DÉTERMINER	33 243,38 €
RÉVISION DES PRIX 15%			A DÉTERMINER	241 346,90 €
IMPRÉVUS 10%			A DÉTERMINER	160 897,94 €

TOTAL				2 825 505,55 €
--------------	--	--	--	-----------------------

* à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	A DÉTERMINER**
PART BE ET/OU SUBSIDES (UE, ...) ET/OU CHARGES D'URBANISME	A DÉTERMINER**
+ COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU 7	A DÉTERMINER**

** Le CRU7 peut financer le contenu de tout ou partie des opérations 3.8A/B/C à hauteur de 1 272 687,08 € (inclus la coordination de 10%)

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
EXECUTION	2023 RELEVÉ GÉOMÈTRE. LANCEMENT DES ÉTUDES. MONTAGE FINANCIER.
	2024 FINALISATION DES ÉTUDES. RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
	2025 DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
	2026 DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE.
	2027 RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
MISE EN ŒUVRE	2028 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2029 CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
	2030 FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

PROJETS DE RÉFÉRENCE



Elephant Park · Londres · Angleterre · Bell Phillips Architects · 2022



Josef Strauss Park · Vienne · Autriche · DnD Landschaftsplanung · 2018



Principales conclusions du RIE

Voir fiche 3.8A

3.9

ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LA TRAVERSÉE VERS LE SITE DU CHARROI

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	VERS LE CHARROI
N° CADASTRE	SANS OBJET
SITUATION	PASSAGE DE LA SENNE SOUS LES VOIES FERRÉES
PROPRIÉTAIRE	A DÉTERMINER
ETAT	SANS OBJET
SUPERFICIE	SANS OBJET
GABARIT	SANS OBJET
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	ZONE DE CHEMIN DE FER
PAD	COUVERT PAR LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE PAD SELON L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 6 MAI 2021
PPAS	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PERMIS DE LÔTIR	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
ZONE DE PROT.	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
INVENTAIRE SOL	SANS OBJET



CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le site du Charroi accueille actuellement un transformateur électrique et un site de Bruxelles Formation pour l'apprentissage de la conduite des camions. Juste à côté de ces activités, la Senne coule à ciel ouvert et participe activement aux qualités paysagères de cet immense zone de quelques 85 000 m². Le potentiel de développement d'un parc d'envergure régional est fort étant donné la sous-utilisation du lieu, la configuration spatiale, le passage de la Senne dans cette zone et la maîtrise foncière publique.

DONNÉES DU PROGRAMME	
CONTENU	ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LA TRAVERSÉE VERS LE SITE DU CHARROI
SUPERFICIE	± 230 M²
GABARIT	R+1
MODÈLE FINANCIER	OPÉRATION ASSOCIÉE BE ET/OU SUBSIDES EXTERNES 100%

DESCRIPTIF DU PROJET

Bruxelles Environnement va lancer une étude de faisabilité pour étudier avec précision les potentialités de développement d'un passage sous les voies ferrées pour relier physiquement le site des Deux Gares et celui du Charroi. C'est une excellente approche en vue d'intégrer le parc des Deux Gares dans une stratégie à plus large échelle.

Le site du Charroi permettra de connecter le parc des Deux Gares à un maillage vert et bleu à échelle régionale puisque suivant le Boulevard Paepsem (déjà aménagé pour les piétons et cyclistes), on peut facilement rejoindre le Canal et plus loin la Promenade Verte et le paysage alentour à la Région.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Bruxelles Environnement

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Sibelga
- › Bruxelles Formation
- › Communes d'Anderlecht et de Forest

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

ÉTUDE	SURFACE	€/M²	FINANCEMENT	PRIX
ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LA TRAVERSÉE VERS LE SITE DU CHARROI + TVA 21 %			BE ET/OU SUBSIDES EXTERNES	82 644,63 €
TVA 21%				17 355,37 €
TOTAL				100.000,00 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU	0 €
PART BE ET/OU SUBSIDES EXTERNES	100 000,00 €
+ COORDINATION CRU 7	
	0 €
TOTAL INCLUS COORDINATION CRU	
	100 000,00 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES.
2024	DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ÉTUDE. REMISE DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

Principales conclusions du RIE

- › L'implication des habitants des quartiers alentours / RBC est souhaitable afin de déterminer les besoins des usagers potentiels
- › La faisabilité de rampes ou tunnels doit être incluse dans l'étude pour assurer la traversabilité du futur parc à vélo et à pied

ACTIONS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE COLLECTIVE

4.1

OCCUPATION TEMPORAIRE DE LA POMPE À ESSENCE DE L'ÎLOT DES DEUX GARES

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

La pompe à essence Shell fait partie d'un îlot important à plus d'un titre.

Il sera transformé en parc des Deux Gares via des investissements CRU 7 notamment.

L'implantation de la pompe à essence est divisée en plusieurs parties :

- › la pompe elle-même avec son auvent ;
- › le bâtiment blanc construit à l'arrière qui fait office de garage ;
- › le bâtiment d'angle non exploité actuellement.

Ce dernier présente pourtant des caractéristiques intéressantes en vue de la reconversion de l'îlot.

Outre les qualités patrimoniales du bâtiment (briques jaunes de Fouquemberg), celui-ci présente un arrondi et des dimensions compatibles avec une occupation en lien avec l'activité du parc.

DESCRIPTION DU PROJET

En attente d'une affectation définitive qui reste à déterminer, ce bâtiment pourra faire l'objet d'une occupation temporaire qui permettra de tester de nouveaux usages, de former une communauté d'usagers motivés et de voir comment ce bâtiment peut être utilisé sur le long terme. Des travaux de démolition, dépollution et rénovations légères sont à prévoir en amont de l'occupation. En parallèle, un appel à projet doit donc être lancé pour identifier le ou les utilisateur(s) temporaire(s) assez rapidement dans le processus (dès la fin 2024).

De cette manière l'occupation pourra être effective dans le courant de l'année 2025, une fois les travaux achevés (voir phasage prévisionnel page suivante).

Le groupement retenu doit assurer l'animation du site et permettre de faire connaître le lieu en développant par exemple des activités autour de l'horeca, le réemploi, l'art, la récup', la vie collective, l'occupation de l'espace ouverte en attente du projet de parc, le développement d'espaces de rencontre...

Le budget prévu intègre :

- › Matériel et investissement nécessaire à l'occupation temporaire et les frais de fonctionnement du bâtiment (±50 000 €)
- › Un ETP pour la structure sélectionnée suite à l'appel à projet sur une période de 5 ans (de 2024 à 2028 inclus)



OBJECTIF(S)

- › Activer le bâtiment d'angle de l'actuelle pompe à essence Shell
- › Créer un nouveau lieu dans l'îlot des Deux Gares

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants du quartier
- › Les usagers du quartier

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › L'acquisition, démolition, dépollution des sols et rénovations légères devront se faire sur un temps relativement court avec un objectif d'occupation le bâtiment dès 2025
- › Lancer un appel à projet dès 2024 pour identifier les porteurs de projet(s)
- › Intégrer les habitants et associations du quartier
- › Assurer aux associations de l'ensemble du périmètre la possibilité de remettre un projet. Via des critères de sélection privilégiant les groupements intercommunaux par exemple

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Commune d'Anderlecht via un appel à projet

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les ASBLs du quartier
- › Ville de Bruxelles
- › Commune de Saint-Gilles

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

MATÉRIEL ET INVESTISSEMENT	FRAIS DE FONCTIONNEMENT	PERSONNEL OU BUREAU D'ÉTUDE	LOCATION D'UN LOCAL OU VACATION
RÉPARTITION À DÉTERMINER POUR ASSURER LES TRAVAUX NÉCESSAIRES À L'OCCUPATION TEMPORAIRE + PERSONNEL			
TOTAL TVAC			
350 000,00 €			

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	350 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL	350 000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

MONTANT TVAC	2023	2024	2025	2026	2027	2028
350 000 €	35 000 €	70 000 €	70 000 €	70 000 €	70 000 €	35 000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	ACQUISITION (VOIR FICHE 5.2)
2024	DÉMOLITION / DÉPOLLUTION. APPEL À PROJET ET DÉSIGNATION DU PORTEUR DE PROJET. DÉBUT DE MONTAGE DE LA PROGRAMMATION DU LIEU.
2025	MONTAGE DE LA PROGRAMMATION DU LIEU. PREMIÈRES OCCUPATIONS ATTENDUS POUR L'ÉTÉ 2025. ÉVALUATIONS DE FIN D'ANNÉE.
2026	OCCUPATION DU LIEU.
2027	OCCUPATION DU LIEU.
2028	OCCUPATION DU LIEU. FIN DE L'OCCUPATION TEMPORAIRE

4.2

OCCUPATION TEMPORAIRE DU PETIT QUADRILATÈRE PAR DES ASSOCIATIONS DE MARAUDE

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Dans le périmètre du CRU7, de nombreuses personnes vivant en rue sillonnent les espaces publics. Autour de l'Esplanade de l'Europe, sur la place Victor Horta, dans la rue couverte et également dans les parties sud du périmètre.

La maraude vise à aller à la rencontre des personnes en situation très précaire qui vivent à la rue, entretenir le contact, assurer un suivi, orienter, apporter du matériel d'hygiène, réconforter, encourager et proposer des démarches et activités. Cela permet à la fois d'écouter ces personnes et de leur fournir des informations sur les services disponibles dans les associations actives dans le secteur de la lutte contre le sans-abrisme en région bruxelloise.

Jusqu'à récemment, la Halte Maraude pilotée par DoucheFLUX ainsi que les associations Job Dignity et Les Samaritains travaillaient quotidiennement pour venir en aide aux personnes sans-abris du quartier. Cette Halte Maraude avait un point d'ancrage au sein du Tri Postal qui a fermé ses portes en Avril 2022.

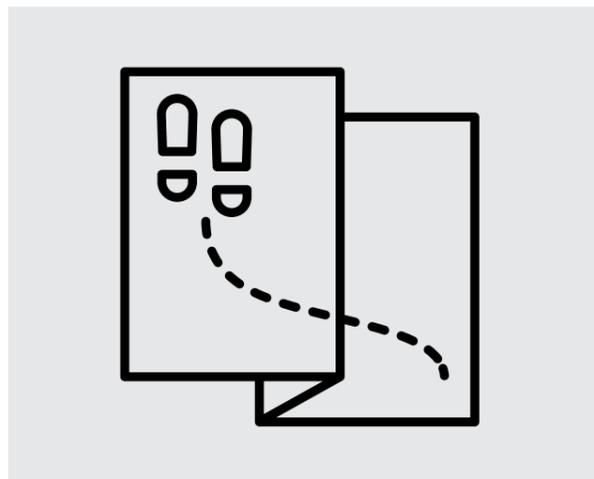
DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de prolonger les activités de la Halte Maraude en mettant en place un nouveau lieu pour continuer à accueillir les personnes vivant en rue.

Celles-ci pourront continuer à trouver des espaces offrant à la fois un endroit de répit, où s'asseoir à l'abri des regards, recevoir et donner des soins, et d'autres usages encore à voir naître.

Une occupation temporaire d'une partie du petit quadrilatère est une excellente occasion pour :

- › éviter une interruption trop longue de ce service de première nécessité ;
- › mettre à profil cet espace non affecté et qui va accueillir un pôle soin financé en partie par les budgets du CRU7.
- › participer à la préfiguration des 2 projets prioritaires du CRU 7, à savoir le Pôle soins (opération 1.5) et le centre d'hébergement et d'accueil MENA (opération 1.6).



OBJECTIF(S)

- › Répondre à la demande forte en terme d'infrastructures pour les publics vivant en rue
- › Activer une partie du petit quadrilatère via une occupation temporaire dont les travaux sont financés par la présence opération

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les personnes vivant en rue

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Bonne coordination dans le pilotage de l'opération avec notamment une identification claire du montage dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (voir opération 1.3).
- › Co-financements nécessaires à terme
- › A terme, viser une gestion pérennisée du lieu
- › Bonne coordination avec les projets des toilettes publiques, douches publiques et laverie publiques à vocation sociale dans le petit quadrilatère (opération 1.4C) et du centre d'hébergement et d'accueil MENA (opération 1.5)
- › Assurer aux associations de l'ensemble du périmètre la possibilité de remettre un projet. Via des critères de sélection privilégiant les groupements intercommunaux par exemple

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Commune de Saint-Gilles

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les ASBLs du quartier
- › Douche Flux
- › Samu Social
- › La Ville de Bruxelles
- › Commune d'Anderlecht

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

MATÉRIEL ET INVESTISSEMENT	FRAIS DE FONCTIONNEMENT	PERSONNEL OU BUREAU D'ÉTUDE	LOCATION D'UN LOCAL OU VACATION
RÉPARTITION À DÉTERMINER POUR ASSURER LES TRAVAUX NÉCESSAIRES À L'OCCUPATION TEMPORAIRE + PERSONNEL			
TOTAL TVAC			
350 000,00 €			

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	350 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL	350 000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

MONTANT TVAC	2023	2024	2025	2026	2027	2028
350 000 €	35 000 €	70 000 €	70 000 €	70 000 €	70 000 €	35 000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	TRAVAUX DE VIABILISATION
2024	APPEL À PROJET ET DÉSIGNATION DU PORTEUR DE PROJET. DÉBUT DE MONTAGE DE LA PROGRAMMATION DU LIEU
2025	MONTAGE DE LA PROGRAMMATION DU LIEU. PREMIÈRES OCCUPATIONS ATTENDUS POUR L'ÉTÉ 2025. ÉVALUATIONS DE FIN D'ANNÉE.
2026	OCCUPATION DU LIEU.
2027	OCCUPATION DU LIEU. FIN DE L'OCCUPATION TEMPORAIRE
2028	OCCUPATION DU LIEU. FIN DE L'OCCUPATION TEMPORAIRE

4.3

ACCOMPAGNEMENT DES PUBLICS SANS-ABRIS

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le diagnostic du périmètre du CRU7 a mis en évidence une série de constats sur le contexte social, économique et associatif dans le périmètre et notamment les points suivants :

- › La présence de publics sans-abris est très importante dans le quartier et notamment dans les espaces de transition et autour de la gare.
- › Avec la crise sanitaire liée à la COVID-19, ces publics sont apparus plus précarisés que jamais. Sur ce point, la situation peut être considérée comme critique étant donné la détresse dans laquelle ces personnes sans-abris se retrouvent aujourd'hui.
- › Au sein du quartier, il existe un réseau de structures locales qui travaillent sur la thématique du sans-abrisme.

DESCRIPTIF DU PROJET

L'action vise à aider les personnes vivant dans la rue. Ces personnes sans ressources et sans domicile fixe se retrouvent plus que jamais dans le besoin. Elles sont extrêmement dépendantes des quelques structures de quartier qui œuvrent pour essayer d'améliorer leur quotidien.

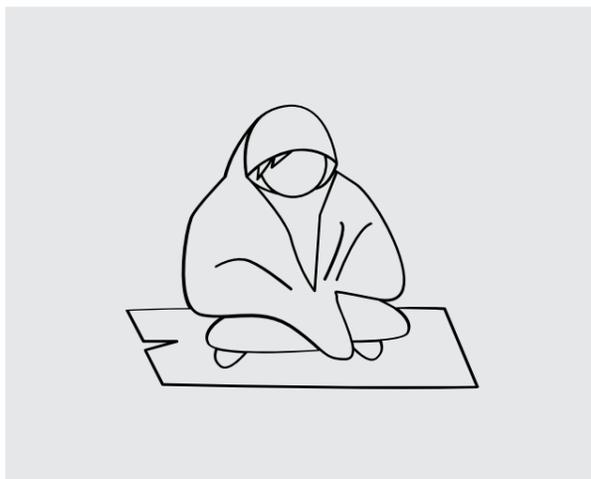
Ces structures dépeignent par ailleurs une situation particulièrement alarmante avec une très forte augmentation des demandes et des fréquentations.

Via un appel à projet, il s'agit de soutenir financièrement ces structures locales.

Les propositions devront entrer en résonance avec les besoins des personnes sans-abris du quartier. A titre d'exemple, les initiatives suivantes pourront être soutenues via l'appel à projet :

- › encadrement de publics cibles (MENA, toxicomans, femmes vivant en rue...);
- › douches gratuites ;
- › espaces de repos ;

Pour autant, il paraît nécessaire de ne pas disperser les budgets et de privilégier un soutien à une ou deux actions particulières qui, suite à l'appel à projet, se révéleront en lien avec les besoins des personnes vivant dans la rue.



OBJECTIF(S)

- › Aider les publics sans-abris du quartier.
- › Soutenir les structures locales qui travaillent sur la thématique du sans-abrisme afin d'améliorer l'aide proposée.

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les personnes vivant en rue

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Ne pas disperser les budgets CRU et privilégier une ou deux actions fortes qui permettront d'améliorer les conditions de travail des structures du quartier.
- › Bonne coordination avec les projets de Pôle soins (opération 1.5) et de centre d'hébergement et d'accueil MENA (opération 1.6).
- › Organisation d'un appel à projets intercommunal avec une répartition budgétaire clairement établie en amont de l'appel à projet. La solution 1/3, 1/3, 1/3 pour la clé de répartition est à privilégier pour des raisons de cohérence et de facilité de gestion.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Les 3 communes (Anderlecht / Bruxelles / Saint-Gilles) via un appel à projet intercommunal commun

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les ASBLs du quartier

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

MATÉRIEL ET INVESTISSEMENT	FRAIS DE FONCTIONNEMENT	PERSONNEL OU BUREAU D'ÉTUDE	LOCATION D'UN LOCAL OU VACATION
RÉPARTITION À DÉTERMINER			
TOTAL TVAC			
300 000 €			

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	300 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL	300 000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

MONTANT TVAC	2023	2024	2025	2026	2027	2028
300 000 €	50 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	10 000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	APPEL À PROJET ET DÉSIGNATION DU/DES PORTEUR(S) DE PROJET(S)
2024	DÉMARRAGE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2025	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2026	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2027	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2028	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION GÉNÉRALE DE L'ACTION MENÉE

4.4

MARCHÉ DU MIDI AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS ET LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le diagnostic du périmètre du CRU7 révèle l'importance du marché du Midi pour la vie du quartier. Chaque dimanche matin, le Marché s'installe sur l'Esplanade de l'Europe, la rue d'Argonne et la place de la Constitution

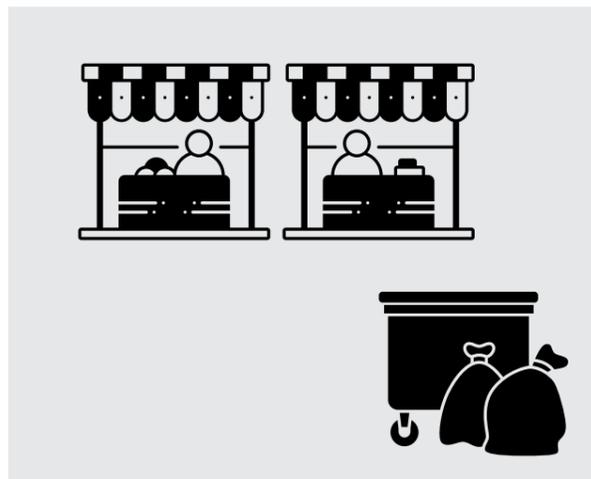
Ce gigantesque marché, véritable institution, attire une foule cosmopolite.

Pourtant, deux problèmes majeurs se posent :

- › la gestion des déchets générés par le marché
- › la question du gaspillage alimentaire

Ainsi, dès la fin du marché, le quartier se retrouve jonché de déchets en tout genre. Sac plastique, cartons et surtout denrées alimentaires non vendues...

Si les commerçants et le gestionnaire du marché tentent de trouver des solutions pour résorber le problème (notamment avec un partenariat avec Bruxelles Propreté), la problématique reste forte.



A priori, il ne s'agit pas ici de travailler contre ou après les commerçants du marché mais bien d'être dans une démarche complémentaire en vue de faire évoluer durablement les pratiques.

DESCRIPTIF DU PROJET

L'action vise donc à améliorer deux aspects du Marché du Midi :

- › améliorer la gestion des déchets du marché (plastique, cartons...)
- › lutter contre le gaspillage alimentaire post-marché

A l'instar de nombreux marchés de cette envergure ailleurs en Belgique et en Europe (cf marché d'Anderlecht), on essaye de plus en plus souvent de développer une approche circulaire en valorisant les invendus pour lutter contre le gaspillage alimentaire et aider à mieux gérer les déchets post-marché.

Des actions de préventions, de sensibilisation, valorisation, récupération, redistribution doivent être menés au Marché du Midi pour améliorer la situation actuelle. D'autant que des publics dans le besoin vivent également dans le quartier.

Les initiatives autour de ces questions sont de plus en plus nombreuses en Région Bruxelles-Capitale. Via un appel à projet, il s'agit d'identifier le ou les projets les plus intéressants sur ce thème.

L'une des lignes à suivre est celle d'une collaboration rapprochée avec les marchands et le gestionnaire du Marché du Midi ainsi qu'en cohérence et en complémentarité avec l'action du du manager public de zone (MPZ) et en s'appuyant sur les principes établis en matière en matière d'économie circulaire dans le plan régional shifting economy.

OBJECTIF(S)

- › Améliorer la gestion des déchets du marché (plastique, cartons...)
- › Lutter contre le gaspillage alimentaire post-marché
- › Soutenir des actions de circularité des denrées alimentaires

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les commerçants et le gestionnaire du marché du Midi
- › Les usagers du marché du Midi

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Ne pas disperser les budgets CRU et privilégier une ou deux actions fortes qui permettront d'avoir un vrai impact sur le long terme. En complémentarité avec l'action du MPZ après actif dans ce quartier sur cette problématique.
- › Organisation d'un appel à projets intercommunal avec une répartition budgétaire clairement établie en amont de l'appel à projet. La solution 1/3, 1/3, 1/3 pour la clé de répartition est à privilégier pour des raisons de cohérence et de facilité de gestion.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Les 3 communes (Anderlecht / Bruxelles / Saint-Gilles) via un appel à projet intercommunal commun

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les ASBLs du quartier
- › Les commerçants du marché
- › Bruxelles Propreté et son Manager Public de Zone
- › Bruxelles Environnement

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

MATÉRIEL ET INVESTISSEMENT	FRAIS DE FONCTIONNEMENT	PERSONNEL OU BUREAU D'ÉTUDE	LOCATION D'UN LOCAL OU VACATION
RÉPARTITION À DÉTERMINER			
TOTAL TVAC			
300 000,00 €			

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	300 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL	300 000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

MONTANT TVAC	2023	2024	2025	2026	2027	2028
300 000 €	50 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	10 000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	APPEL À PROJET ET DÉSIGNATION DU/DES PORTEUR(S) DE PROJET(S)
2024	DÉMARRAGE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2025	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2026	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2027	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2028	POURSUITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION GÉNÉRALE DE L'ACTION MENÉE

4.5

APPEL À PROJETS COMMUNAUX

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le diagnostic du périmètre du CRU7 a mis en évidence une série de constats sur le contexte social, économique et associatif dans le périmètre, et notamment les points suivants:

- › La population de ces quartiers est principalement composée de jeunes et de familles. En plus des logements de petite taille dans lesquels il est parfois difficile d'avoir assez de place pour chacun pour travailler, jouer, se reposer...
- › Les quartiers compris dans le CRU sont très denses et fortement minéralisés.
- › Beaucoup d'associations sont déjà actives dans le périmètre. Leur action sur le terrain est primordiale.
- › Les associations et équipements existants sont peu connus ou difficiles d'accès pour une partie de la population.

DESCRIPTIF DU PROJET

L'ensemble des opérations physiques proposées dans le cadre du CRU7 sera accompagné par un volet d'actions socio-économiques. Il sera organisé sous forme d'appel à projets par les communes. Sur base du diagnostic et du travail de terrain, une série de thématiques prioritaires pour l'octroi des subsides est proposée ci après.

OBJECTIF(S)

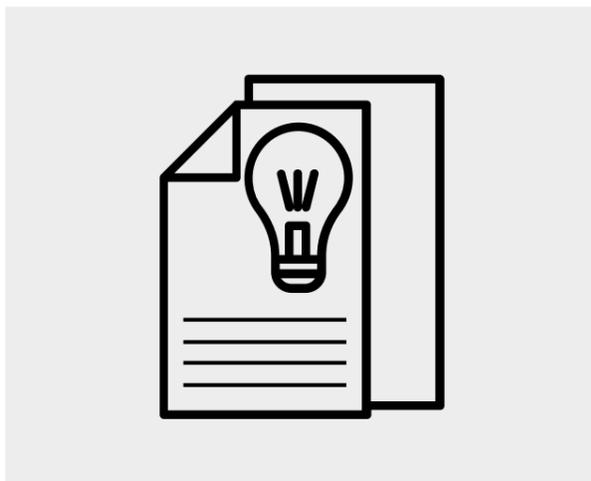
- › Soutenir des actions socio-économiques en lien avec les tissus associatifs locaux et supralocaux

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les habitants et usagers des quartiers

CONDITION(S) DE RÉUSSITE

- › Ne pas disperser les budgets CRU et privilégier une ou deux actions fortes qui permettront d'avoir un vrai impact sur le long terme.
- › Appel à projet communal à lancer.



1— COHÉSION SOCIALE ET LIENS HUMAINS

Les actions socio-économiques regroupées sous ce thème viseront à :

- › renforcer l'offre d'activités pour les femmes en priorité (sport, espaces de rencontres et d'activités...);
- › renforcer l'offre d'activités pour les personnes âgées (lutte contre la fracture numérique, développement d'un programme d'activités intergénérationnelles...)
- › soutenir l'offre d'activités à destination des plus jeunes (soutien scolaire, activités extrascolaires, école des devoirs...)
- › encourager les échanges entre les associations locales et supralocales ;
- › renforcer la visibilité du tissu associatif et des équipements ;
- › renforcer la mixité des publics dans les équipements, p.ex. par un équipement intergénérationnel et interculturel, espace polyvalent accessible à tous les habitants du quartier ;
- › renforcer le partage des équipements existants (écoles, salles de sports...) afin de répondre plus efficacement aux besoins ;
- › soutien à la parentalité en renforçant le sentiment de compétences parentales et le lien d'attachement enfant-parent et pourquoi pas en formant des professionnels pour sensibiliser et accompagner les parents dans leur rôle au quotidien.

2— PROJETS ARTISTIQUES ET CULTURELS

Les actions socio économiques regroupées dans ce thème vise à valoriser les artistes ou structures/collectifs artistiques et culturels du quartier.

Les propositions pourront être larges et entrer en résonance avec les événements ayant déjà lieu régulièrement dans le quartier (parcours d'artistes, diverses fêtes de quartier, foire de la gare du Midi...).

Ces propositions pourront également permettre d'embellir les rues, les espaces publics, les bâtiments du quartier et ainsi bénéficier à toutes et tous.

3— PROPRETÉ PUBLIQUE

Les actions socio économiques regroupées dans ce thème vise à la mise en place d'un programme autour de la question des déchets dans le quartier. Les pistes de projets potentiels :

- › développer, en collaboration avec les services propretés des communes et Bruxelles-Propreté avec son Manager Public de Zone, des stratégies pour améliorer la propreté publique dans le quartier (dépôts clandestins, les déchets sur la voie publique, urines...);
- › assurer une présence et visibilité du service propreté au sein du quartier ;
- › développer des filières innovantes de valorisation des déchets produits dans le quartier et promouvoir l'économie circulaire ;
- › concevoir des actions de communication et animer des actions pour sensibiliser les différents publics du quartier sur les thématiques liées à la propreté publique et à la question des déchets en vertu des principes établis dans le plan régional Shifting economy ;
- › mener des projets et ateliers participatifs, créez des synergies dans le quartier et développez des partenariats à long terme avec les acteurs du quartier (associations, commerçants, etc...) et en particulier avec ses habitants ;

4— METTRE EN ŒUVRE LA VILLE CLIMATIQUE

Les actions socio économiques regroupées dans ce thème vise à soutenir :

- › des initiatives liées à l'agriculture urbaine et l'alimentation saine et durable (des potagers, marchés, repas collectifs, ateliers de nourriture...);
- › des projets (nature, eau, jeux, sport...) qui permettent de renforcer les maillages verts, bleus et sociaux notamment en lien avec le futur parc des Deux Gares
- › des initiatives qui contribuent à une transition écologique: points de réparation, pédagogie environnementale, la gestion d'eau de pluie collective, les composts de quartier..

5— AMÉLIORER LE MAILLAGE URBAIN POUR LES MODES ACTIFS

Les actions socio économiques regroupées dans ce thème vise à soutenir :

- › des initiatives qui peuvent faciliter la transition de mobilité en stimulant les modes actifs: "covélotage" pour le trajet des enfants aux écoles, rues scolaires, partage de vélos-cargo, des initiations de vélo, des points de réparation de vélo, une bibliothèque de deux-roues seconde main...
- › la mise en place d'aménagements dans l'espace public ayant l'ambition d'améliorer la cohésion sociale et la sécurité des usagers de la rue.

6— STIMULER LES ENVIRONNEMENTS ENTREPRENEURIAUX

Les actions socio économiques regroupées dans ce thème vise à soutenir :

- › des initiatives visant à créer un réseau de support et information pour les commerçants, par exemple
- › des projets visant à améliorer la confiance en soi des jeunes, le manque d'une occupation et la lutte contre l'exclusion, par exemple par des projets 'live action' de co-construction d'infrastructures temporaires dans l'espace public et d'échanges de savoir.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Les 3 communes via des appels à projets communaux, chacune sur leur propre territoire

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les ASBLs du quartier
- › Les communes
- › Bruxelles Propreté et son Manager Public de Zone (le cas échéant)
- › Bruxelles Environnement

PLAN FINANCIER PROVISoire ET PRÉVISIONNEL

ZONE	ENVELOPPE
VILLE DE BRUXELLES	300 000 €
COMMUNE D'ANDERLECHT	300 000 €
COMMUNE DE SAINT-GILLES	300 000 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

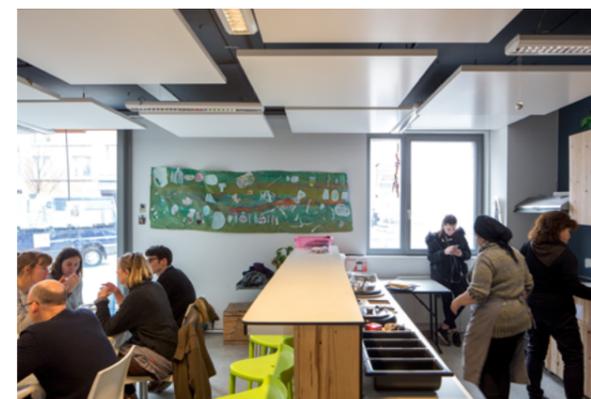
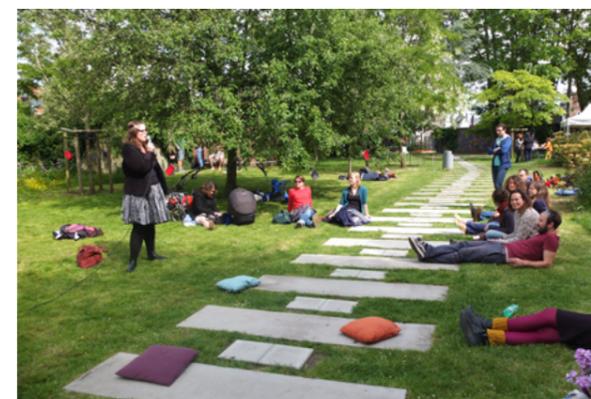
PART CRU 7	900 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL	900 000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

MONTANT TVAC	2023	2024	2025	2026	2027	2028
900 000 €	90 000 €	180 000 €	180 000 €	180 000 €	180 000 €	90 000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	DÉFINITION DES THÈMES DES APPELS À PROJETS APPELS À PROJETS ET DÉSIGNATIONS DU/DES PORTEUR(S) DE PROJET(S)
2024	DÉMARRAGE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2025	POURSUIITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2026	POURSUIITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2027	POURSUIITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION ANNUELLE
2028	POURSUIITE SUIVI ADMINISTRATIF ÉVALUATION GÉNÉRALE DES ACTIONS MENÉES



DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE DU QUARTIER DU MIDI

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le CRU7 s'insère dans un secteur particulièrement stratégique pour la Région bruxelloise.

La présence de la première gare de Belgique, confère à cette zone une stature internationale, tout en devant prendre en compte des réalités plus locales propres aux quartiers résidentiels qui bordent la gare.

En termes de développement économique, ce périmètre concentre une série d'acteurs dont les différents positionnements relatifs au futur du quartier peuvent s'avérer contradictoires.

Le CRU7 marque l'opportunité de mobiliser et de structurer ces acteurs pour construire un projet de développement économique allant de pair avec le projet de revitalisation urbaine.

Ainsi, le caractère stratégique de ce secteur est un appel à :

- › Adopter une approche qui articule les dynamiques économiques du périmètre du CRU 7 avec celles du territoire de la RBC.
- › Adopter une approche qui articule les dynamiques économiques du périmètre du CRU7 avec les enjeux urbains, sociaux et culturels identifiés dans le diagnostic.
- › Adopter une approche partenariale avec l'ensemble des acteurs clefs concernés de près ou de loin par le développement économique du périmètre.
- › Produire une vision et une stratégie de développement économique qui soient pensées de façon concertée et intégrée avec la population et le tissu entrepreneurial local.

Pour répondre à de telles ambitions, il s'avère nécessaire de développer les outils qui permettront d'appréhender l'identité économique du territoire, via un processus de diagnostic économique exhaustif.

DESCRIPTIF DU PROJET

En amont de tout projet de stimulation et de développement économique se pose la question de l'identité économique du territoire concerné.

Dans le cadre de la Stratégie Régionale de Transition économique (SRTE), l'objectif de ce projet est l'élaboration d'une méthode de diagnostic économique et son application au sein d'un périmètre compris dans le CRU 7.



Devront être pris en compte la nécessité :

- › D'embrasser la stature internationale du quartier Midi tout en tenant compte des réalités et besoins locaux.
- › De concilier les différents positionnements sur le futur développement économique du périmètre
- › De construire un projet de développement économique allant de pair avec le projet de revitalisation urbaine.

Dans un effort d'exhaustivité, la première phase du projet consistera à établir les Forces / Faiblesses / Opportunités / Menaces (AFOM) du périmètre du CRU 7 en termes de dynamiques économiques.

En se basant sur les résultats du diagnostic, la deuxième phase du projet consistera à mener un ou plusieurs projets de développement économique local dans le quartier du Midi.

Une fois testée et évaluée, cette méthode pourrait être ensuite disponible pour toute programmation relative à la Revitalisation urbaine en RBC.

OBJECTIFS

- › Inscrire le projet en lien avec les objectifs de la Stratégie Régionale de Transition économique (SRTE).
- › Suivant une approche intégrée et partenariale, élaborer une gouvernance de projet avec les acteurs publics concernés par le développement économique en RBC. Cela permettra d'aboutir à un processus de diagnostic et à un projet de développement économique le plus partagé qui soit.
- › Développer et renforcer l'approche qualitative du diagnostic via un travail de terrain et ne pas se limiter à des données uniquement statistiques/quantitatives.
- › Adopter une approche systémique du territoire : populations (habitants, usagers), foncier, accessibilité, environnement, économie, commerce de proximité, urbanisme, culture, etc.
- › Prendre en compte des éléments pouvant être valorisés économiquement, mais rarement pris en considération : économie informelle, compétences de la population, solidarités spontanées.
- › Porter une attention particulière aux réseaux d'acteurs locaux à mobiliser : leaders d'opinion, acteurs faisant office de force motrice (SNCB) et qui pourraient être de futures parties prenantes du projet opérationnel de développement économique, entrepreneurs locaux.

RÉSULTATS ATTENDUS

Dans le cadre du CRU 7 sont visés :

- › Un diagnostic économique du périmètre partagé avec l'ensemble des parties prenantes concernées.
- › Des visions et des scénarios possibles en termes de développement économique.
- › Le choix d'une vision, d'une stratégie et d'un plan d'action de développement économique portés par une gouvernance forte.
- › Les principes de transition économique diffusés et connus à l'échelle la plus fine du tissu entrepreneurial.
- › Les besoins en développement économique et social des quartiers situés à proximité de la gare du Midi rencontrant ceux du tissu entrepreneurial local via les principes de la transition économique.

Dans le cadre de la transition économique, la Revitalisation urbaine en RBC :

- › Est dotée d'un outil de diagnostic économique duplicable.
- › Se renforce d'un volet économique innovant.
- › Inscrit la dimension économique comme une composante à part entière du développement d'un quartier.
- › La place et le rôle de l'économie urbaine sont renforcés en cohérence avec les fonctions logement/équipement/récréatives.
- › La RBC est prise comme modèle par d'autres métropoles européennes en termes de projets conjuguant revitalisation économique et transition économique.
- › Mener un ou plusieurs projets de développement économique local dans le quartier du Midi.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- › À l'initiative de hub.brussels, superviser la conduite du projet via une gouvernance dans laquelle se retrouvent les acteurs publics concernés par le développement économique en RBC : perspective.brussels, IBSA, Actiris, BEE, City Dev, DRU, les communes de Saint-Gilles, Anderlecht et Ville de Bruxelles.
- › Nouer des collaborations étroites avec les acteurs (privés) clefs du périmètre : SNCB, promoteurs immobiliers, etc...
- › Avoir accès à l'ensemble des données socio-économiques quantitatives et qualitatives existantes relatives au périmètre du CRU 7 + POT (cf. institutions ci-dessus)
- › Prendre en compte la SRTE
- › Prendre en compte l'ensemble des plans stratégiques

suivants : PRDD, GOOD MOVE.

- › Prendre en compte l'ensemble des plans réglementaires suivants : le PRAS (dont les réflexions relatives à sa réforme), les PPAS n°1, PPAS Fonsny, le PAD Midi.
- › Prendre en compte le diagnostic et la programmation en cours du CDQ Midi.
- › Prendre en compte le diagnostic CRU 7 et la programmation 'Autour de la gare du Midi'.
- › Prendre en compte Plan industriel, Observatoire des activités productives, Observatoire des Bureaux, Observatoire du commerce.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Hub.brussels

PARTENAIRE(S) ENVISAGÉ(S)

- › Les acteurs économiques du quartier
- › Les commerçants du quartier

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

BUDGET	
BENCHMARK ET PROTOTYPAGE DE LA MÉTHODE DE DIAGNOSTIC	: 125.000,00 €
OPÉRATIONNALISATION DE LA MÉTHODE DE DIAGNOSTIC ET RÉSULTATS.	: 125.000,00 € (MONTANT CONDITIONNEL)
TOTAL TVAC	
	125.000,00 € + 125.000,00 € (MONTANT CONDITIONNEL)

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU 7	0 €
PART HUB. BRUSSELS	125.000,00 € + 125.000,00 € (CONDITIONNEL)
TOTAL GÉNÉRAL	
	250.000,00 €

VENTILATION PAR ANNÉE

2023	2024	2025	2026	2027	2028
A DÉTERMINER					

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	DIAGNOSTIC
2024	DIAGNOSTIC
2025	PROJET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
2026	PROJET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
2027	PROJET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
2028	PROJET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

OPÉRATIONS TRANSVERSALES

CENTRALE DE MARCHÉ POUR LES ÉTUDES SUR LES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE DU CRU7
N° CADASTRE	DIVERS
SITUATION	DIVERS
PROPRIÉTAIRE	DIVERS
ETAT	DIVERS
SUPERFICIE	DIVERS
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	DIVERS
PAD	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PPAS	DIVERS
PERMIS DE LÔTIR	DIVERS
ZONE DE PROT.	DIVERS
INVENTAIRE SOL	DIVERS

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Les espaces publics autour de la gare du Midi sont problématiques.

Dysfonctionnels par endroit, mal aménagés à d'autre, mal pensés dans de nombreux cas, ils renvoient une image négative de la Capitale et ne bénéficient pas aux habitants des quartiers alentours. Ceux-ci sont pourtant particulièrement densément habités.

Entre l'Esplanade de l'Europe, la place Victor Horta, la place de la Constitution ce ne sont pas moins de 30.000 m² d'espaces publics qui ne demandent qu'à être investis et à mieux fonctionner.

Les raisons de ces dysfonctionnements sont multiples et détaillées dans le présent document.

En deux mots, on peut retenir que les espaces publics se sont, par le passé, retrouvés parents pauvres des choix et orientations prises par les aménageurs et développeurs dans le quartier.

Depuis l'ouverture de la jonction Nord/Midi, ces espaces publics sont considérés comme éléments collatéraux des évolutions du quartier. Ils ne sont pas réellement pensés, pris en compte.

Pour preuve, l'Esplanade de l'Europe est restée un parking à ciel ouvert pendant près de 50ans. La place de la Constitution en est encore un. La place Victor Horta ne fonctionne pas de manière optimale. Le lien vers le sud de la gare via la rue de France est difficile en raison du statut de cette voirie plutôt structurée pour absorber le maximum de trafic de transit.

DESCRIPTIF DU PROJET

Sans présager de l'opérationnalisation exacte du CRU7, il est suggéré la mise en place d'une centrale de marché pour l'ensemble des réaménagements des espaces publics autour de la gare du Midi.

L'idée est de pouvoir mobiliser une seule et même équipe-auteur de projets sur l'ensemble des aménagements à venir.

L'intérêt de cette démarche est :

- › d'assurer la possibilité d'intervenir rapidement sans devoir systématiquement publier un avis de marché et rédiger un cahier des charges spécifique ;
- › d'assurer une bonne connaissance du territoire par l'équipe ;
- › d'assurer une cohérence d'ensemble dans les aménagements et interventions à venir (continuité des espaces publics et lisibilité de ceux-ci)
- › intégrer la question du maillage jeu, équipement/mobilier urbain qui puissent répondre aux besoins dans l'ensemble des espaces publics concernés par les investissements à venir

Concrètement, dans le tableau suivant, on voit à la fois les opérations sur lesquelles la centrale de marché pourra être mobilisée mais également le modèle de financement proposé.

La première tranche ferme de la mission consiste à développer une vision globale, un plan global d'aménagement, une stratégie de phasage, le dessin des différents espaces publics dont les études sont financées via le CRU et le suivi des aménagements.

Via une tranche conditionnelle, différentes missions d'auteur de projets pourront être attribuées par des opérateurs tiers (Bruxelles Mobilité et/ou Bruxelles Environnement et/ou Beliris).

L'équipe de projet se doit d'être multidisciplinaire et en capacité de suivre le processus depuis les premières esquisses jusqu'à la réception des aménagements. Elle contient au minimum un concepteur d'espace public, un paysagiste, un expert en mobilité, un ingénieur et un expert en participation.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Divers (en fonction des secteurs / voir fiches)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› Divers (en fonction des secteurs / voir fiches)

IDENTIFICATION DES OPÉRATIONS CONCERNÉES PAR LA TRANCHE FERME

N°	DESCRIPTION	FINANCEMENT	MONTAGE
1.1	ESPLANADE DE L'EUROPE. ACTIVATION, PIÉTONNISATION ET VÉGÉTALISATION	CRU	MIXTE
1.2	RUE COUVERTE. REPROFILAGE ET REQUALIFICATION DE LA RUE	CRU	100% CRU
1.6	AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC SUITE AUX EXCAVATIONS DU CHANTIER MÉTRO	BM	ASSOCIÉE
2.1A	HORTA. AMÉLIORATION DU LIEN AVEC L'ESPLANADE DE L'EUROPE	CRU	100% CRU
2.1B	HORTA. CRÉATION D'UNE BANDE CYCLO-PIÉTONNE LATÉRALE	CRU	100% CRU
2.1C	HORTA. AMÉLIORATION DU LIEN AVEC LES RUES DE L'INSTRUCTION ET DE FRANCE	CRU	100% CRU
2.2	RUE DE L'INSTRUCTION. AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE	CRU	MIXTE
2.3A	RUE BARA. AMÉLIORATION DE DEUX TRAVERSÉES EST-OUEST	CRU	MIXTE
2.3B	RUE BARA. AMÉLIORATION DE LA CONTRE-ALLÉE ERNEST BLÉROT	BM	ASSOCIÉE
2.4	RUE DE FRANCE. AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE	CRU	MIXTE
2.5A	RUE DES VÉTÉRINAIRES. AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE CYCLO-PIÉTONNE	CRU	MIXTE
2.5B	TUNNELS DES VÉTÉRINAIRES. AMÉLIORATION DES TUNNELS	AUTRE SUBSIDE (BELIRIS...)	ASSOCIÉE
3.5	PARC DES DEUX GARES. AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES AVEC CONSTRUCTION DE DEUX PASSERELLES	CRU	100% CRU
3.6	PARC DES DEUX GARES. AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE SUD DE LA SENNE	BE	ASSOCIÉE
3.7	PARC DES DEUX GARES. DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE NORD DE LA SENNE	BE	ASSOCIÉE
3.8	PARC DES DEUX GARES. DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA CONNEXION VERS LA RUE DES DEUX GARES (A:EST / B:CENTRALE / C:OUEST)	BE	MIXTE OU À DÉTERMINER

IDENTIFICATION DES OPÉRATIONS CONCERNÉES PAR LA TRANCHE CONDITIONNELLE (LIVRET 2)

N°	DESCRIPTION	FINANCEMENT	MONTAGE
001	PLACE DE LA CONSTITUTION. ACTIVATION. DÉMINÉRALISATION ET PERMÉABILISATION	BM	ASSOCIÉE
002	RUE D'ARGONNE. AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC	BM	ASSOCIÉE
003	PLACE BARA. REPROFILAGE ET REQUALIFICATION DE LA PLACE	BM	A INITIER
011	PLACE DE FRANCE. NOUVEL ESPACE PUBLIC	A DÉTERMINER	A INITIER
012	ILOT FRANCE-BARA. AMÉNAGEMENTS POUR UNE TRAVERSÉE DE L'ÎLOT	A DÉTERMINER	A INITIER
013	AVENUE FONSNY. REPROFILAGE	A DÉTERMINER	A INITIER
018	BOULEVARD LEMONNIER. PROLONGEMENT DU PIÉTONNIER	A DÉTERMINER	A INITIER

5.2 ACQUISITIONS

SITUATION DE FAIT EXISTANTE	
ADRESSE	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE DU CRU7
N° CADASTRE	DIVERS
SITUATION	DIVERS
PROPRIÉTAIRE	DIVERS
ETAT	DIVERS
SUPERFICIE	DIVERS
GABARIT	DIVERS
STATUT DE DROIT EXISTANTE	
PRAS	DIVERS
PAD	NON COUVERT PAR UN PÉRIMÈTRE ACTIF
PPAS	DIVERS
PERMIS DE LÔTIR	DIVERS
ZONE DE PROT.	DIVERS
INVENTAIRE SOL	DIVERS

CONSTAT(S) ET MOTIVATION(S)

Le diagnostic du CRU 7 a révélé la présence de nombreux biens et terrains intéressants pour le montage du programme.

Des bâtiments non affectés comme le petit quadrilatère, des parcelles privées non bâties comme celle à l'angle du Boulevard du Midi et de la rue Terre-Neuve ou encore des parcelles publiques pouvant être aménagées en nouveau parc de quartier (voir partie îlot des Deux Gares).

Pour envisager des opérations sur ces biens, il est préalablement nécessaire d'en faire l'acquisition pour assurer la maîtrise foncière.

DESCRIPTIF DU PROJET

Cette opération regroupe l'ensemble des acquisitions à mener pour la mise en oeuvre du programme du CRU7. Dans le tableau suivant on reprend l'adresse de l'ensemble de ces acquisitions à mener en détaillant la description de l'état actuel, les numéros de parcelles, les actions à mener, les propriétaires et le mode de financement.

Le visuel ci-après montre le parcellaire actuel et la projection du parc en surimpression violette. Ce document est proposé en complément du tableau pour faciliter la compréhension.



PORTEUR(S) DE PROJET

› Bruxelles Facilities (Régie foncière régionale)

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Beliris
- › SNCB
- › Bruxelles Environnement
- › Vivaqua
- › Infrabel
- › Divers propriétaires privés

IDENTIFICATION DES PARCELLES – LIVRET 1 (*)

N°	ADRESSE	ETAT ACTUEL	PARCELLE	ACTION	PROPRIÉTAIRE
1.3	PETIT QUADRILATÈRE	VIDE	435/02B2	CANON	SNCB
1.6	ANGLE BLD DU MIDI ET RUE TERRE-NEUVE	DENT CREUSE	187X14	ACQUISITION	PRIVÉ
3.1	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 109	BÂTIMENT VIVAQUA	322/02_435/04A	ACQUISITION	VIVAQUA
3.1	111 RUE DES VÉTÉRINAIRES, 111	CARWASH 2000	435/07_	ACQUISITION	INFRABEL SNCB
3.1	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 103-105	POMPE À ESSENCE SHELL	329V6	ACQUISITION	ANDERLECHT
3.1	TÊTE DE LA RUE DES VÉTÉRINAIRES	DIVERS	435/03_	ACQUISITION	ANDERLECHT
3.1	TÊTE DE LA RUE DES VÉTÉRINAIRES	DIVERS	23 / 24 / 62	ACQUISITION	SNCB
3.7	BERGE NORD	PARKING À CIEL OUVERT ET BÂTI	PARTIE DES PARCELLES 321V2 ET 322B3	ACQUISITION	PRIVÉ
3.8A	RUE DES DEUX GARES, 12	PARKING À CIEL OUVERT	PARTIE DE LA PARCELLE 322B3	ACQUISITION	PRIVÉ
3.8B	PASSAGE EN COEUR D'ÎLOT	PARKING À CIEL OUVERT	PARTIE DES PARCELLES 321V2, 322B3 ET 321T2	ACQUISITION	PRIVÉ
3.8C	LE LONG DES VOIES DE CHEMIN DE FER	PARKING À CIEL OUVERT ET BÂTI	PARTIE DES PARCELLES 318K2 ET 318F2	ACQUISITION	PRIVÉ
008**	BOULEVARD DU MIDI, 81	HOTEL	187M17	ACQUISITION	PRIVÉ
016**	RUE DES DEUX GARES, 6	MAGASIN DE MEUBLE ET LOGEMENTS	330W2	ACQUISITION	PRIVÉ
017**	RUE DES DEUX GARES, 8	MAGASIN DE PEINTURES ET LOGEMENTS	324B2	ACQUISITION	PRIVÉ

(*) cette liste n'est pas limitative, ni exhaustive; pour permettre d'acquérir des parcelles non répertoriées à ce jour.

(**) ces opérations du livret 2 ne sont pas intégrées dans la simulation et répartition budgétaire du livret 1

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

PART CRU	814 225,32 €
PART BELIRIS ACQUISITIONS	8 797 628,38 €
PART AUTRES SUBSIDES À RECHERCHER CHARGES D'URBANISME ET/OU AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17, UE...) ET/OU COFINANCEMENT RBC (QUOTA-PART SUR LE CANON SNCB-PÉRIODE HORS DÉLAI CRU)	1 685 774,68 €
TOTAL	11 297 628,38 €

5.3

REMISE SUR LE MARCHÉ DES LOGEMENTS INOCCUPÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7

CONSTATS ET MOTIVATIONS

En décembre 2020, le gouvernement a adopté un Plan d'urgence Logement (PUL). Ce plan prévoit plusieurs actions visant à remettre sur les marchés des biens inoccupés afin de créer du logement social et/ou communal assimilé à du social, en collaboration avec les communes. L'action 12 du PUL décide la mise en place un nouveau dispositif régional de lutte contre les bâtiments inoccupés.

La volonté est de centraliser au niveau régional l'identification des logements vacants, Bruxelles Logement étant actuellement chargé de la création d'un cadastre des logements inoccupés.

Ce nouveau dispositif prévoit également une réorientation du rôle des Communes dans cette matière. Libérées de la mission d'identification des logements inoccupés, les autorités communales seront chargées de la prise de contact avec les propriétaires d'un bien identifié comme inoccupé dans l'inventaire régional et d'activer ensuite des dispositifs de lutte contre la vacance immobilière, lesquels seront facilités par la Région tels que le droit de gestion publique, les conventions d'occupation temporaire, l'action en cessation, la mise en vente forcée et l'achat-rénovation par les opérateurs publics.

De plus, via le Contrat Logement (action 10 du PUL) proposé par la Région aux communes bruxelloises, ces dernières pourront bénéficier d'un ETP niveau A subsidié. Ce poste subsidié aura pour mission principale de contribuer à la remise sur le marché des logements inoccupés.

Des immeubles abandonnés, inoccupés ou à réaffecter pourraient permettre de mettre en œuvre 1 ou plusieurs objectifs du PUL et du contrat logements sur le périmètre du CRU 7, notamment :

- › Favoriser la création de logements sociaux
- › Acquérir des biens existants pour les requalifier en logements sociaux et à finalité sociale (avec gestion partielle à une SISP)
- › Lutter contre les logements inoccupés
- › Lutter contre les logements insalubres
- › L'association du Plan d'urgence Logement et de la dynamique du CRU 7 permettrait un effet levier en faveur des 2 programmes (PUL et CRU).



DESCRIPTIF DU PROJET

- › Inciter les communes à faire appel aux moyens budgétaires disponibles via les appels à projets du PUL / Action 4 (acquérir des logements existants) et de la Politique de la Ville axe 1.
- › Inciter les communes à collaborer avec Bruxelles Logement afin de remettre sur le marché des logements inoccupés via les divers moyens légaux existants, notamment le Droit de Gestion publique (en cours de réforme) et le Fonds de gestion publique.
- › Inciter à remettre sur le marché au minimum 10 unités de logements en gestion publique dans le périmètre du CRU 7.

PORTEUR(S) DE PROJET

- › Ville de Bruxelles
- › Commune d'Anderlecht
- › Commune de Saint-Gilles

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

- › Bruxelles Logement (cellule DALLI)
- › Urban.brussels (DRU)
- › Sociétés Immobilières de Service Public (SISP)

OBJECTIFS

- › Activation des « contrats logement » avec la Ville de Bruxelles et les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles dans le cadre du Plan d'urgence Logement & mise en œuvre d'actions spécifiques liées à ces contrats dans le périmètre d'ensemble du CRU 7.
- › Durant la phase d'exécution du CRU 7 (2023-2027), l'objectif serait de saisir les différentes opportunités pour requalifier au minimum 10 unités de logements existants (inoccupés, abandonnés, insalubres, existants à socialiser) en logements sociaux et communaux assimilés à du social au sein du périmètre du CRU 7. Ceci dans le cadre de la synergie et de l'effet levier entre le plan PUL / Contrat logements, la Politique de la Ville - axe 1 et de la dynamique du CRU 7

PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les différents publics du quartier
- › Les 3 communes

CONDITIONS DE RÉUSSITES

- › Signature des communes de leur contrat logement dans le cadre de la mise en œuvre du PUL / action 10.
- › Engagement par les communes de leur ETP financé par la région dans le cadre de leur contrat logement.
- › Collaboration avec la cellule Logements inoccupés de Bruxelles Logement.

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL ET RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

POSTE	SURFACE	PRIX/M2	PRIX
REMISE SUR LE MARCHÉ DES LOGEMENTS INOCCUPÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7	MINIMUM 10 UNITÉS		2.500.000 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE			
PART CRU 7	0 %		0 €
PART PUL ET/OU PDV AXE 1	100 %		2.500.000 €

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023-2027	<ul style="list-style-type: none"> • INTRODUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTIONS PAR LES COMMUNES DANS LE CADRE DES APPELS À PROJETS PUL (ACQUÉRIR DES LOGEMENTS EXISTANTS) • INTRODUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTIONS PAR LES COMMUNES DANS LE CADRE DES MOYENS BUDGÉTAIRES ANNUELS RÉGIONAUX PDV AXE 1 • RECHERCHE DE PISTES ALTERNATIVES (FONDS DROIT DE GESTION PUBLIQUE)
SUITE	EN FONCTION DE LA SUBVENTION OBTENUE, MIS EN ŒUVRE DU PROJET SELON LES RÈGLES ET CONDITIONS SPÉCIFIQUES DE CETTE SUBVENTION (EX : RÈGLES ORU ET AGRBC PDV SI SUBVENTION PDV AXE 1)

5.4

RENFORCEMENT DU MAILLAGE JEUX

CONSTATS ET MOTIVATIONS

Les récentes études régionales ont montré la nécessité de créer des équipements ludiques et sportifs de proximité pour les habitants. La densité du quartier ainsi que la présence en nombre d'enfants, d'ados, de familles justifient la création d'un «maillage jeux» ambitieux qui s'adressera à tous les publics. Celui-ci viendra compléter l'offre existante qui est très insuffisante.

DESCRIPTIF DU PROJET

Dans l'espace public, renforcement et rénovation des équipements ludiques et sportifs à destination de tous les âges et tous les publics.

Réalizations proposées

- › Plaine de jeux pour les 0-3 ans, les 3-10 ans ;
- › Équipements sportifs ;
- › Jeux multigénérationnels ;
- › Jeux d'eau ;
- › Jeux accessibles aux PMR.

Ces projets peuvent aussi s'accompagner d'un objectif de désimperméabilisation et de verdurisation de l'espace public.

On pense, par exemple, que le parc des deux gares (opérations 3.5, 3.6, 3.7 et 3.8) est un lieu propice à l'accueil d'un espace récréatif. Au minimum, une zone de jeux pour enfants pourra être aménagée conformément à la description de la fiche 3.8A.

S'il s'avère que la zone 3.8A n'est pas propice à l'aménager d'une zone de jeux (ou que l'opération ne peut se faire à cet endroit), une autre partie du parc des deux gares devra accueillir cet espace récréatif.

OBJECTIFS

- › Amélioration du maillage jeux et développement d'un éventail des possibles en termes de ludicité
- › Activation de l'espace public à l'échelle du quartier
- › Réalisation de minimum 2 unités de maillages par commune
- › Prise en compte de la question d'accès à l'eau potable dans l'espace public



PUBLIC(S) CIBLE(S)

- › Les tous-petits du quartier
- › Les jeunes du quartier
- › Les adolescents du quartier

CONDITIONS DE RÉUSSITES

- › Bien identifier les besoins et les localisations potentielles pour les opérations
- › Ne pas démultiplier les zones d'intervention
- › Il est recommandé d'analyser la possibilité d'organiser un marché public conjoint entre les 3 communes.

PORTEUR(S) DE PROJET

› Les communes

PARTENARIAT(S) ENVISAGÉ(S)

› A déterminer

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL ET RÉPARTITION BUDGÉTAIRE

POSTE	SURFACE	PRIX/M2	FINANCEMENT	PRIX
VILLE DE BRUXELLES			CRU	160.000 €
COMMUNE D'ANDERLECHT			CRU	160.000 €
COMMUNE DE SAINT-GILLES	A DÉTERMINER		CRU	160.000 €

RÉPARTITION BUDGÉTAIRE	
PART CRU 7	480.000 €

+ COORDINATION CRU	48.000 €
--------------------	----------

TOTAL INCLUS COORDINATION CRU	528.000 €
-------------------------------	-----------

PHASAGE PRÉVISIONNEL

ANNÉE	DESCRIPTION
2023	DÉTERMINATION DES ESPACES PUBLICS POSSIBLE SPOUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODULES "MAILLAGE JEUX" DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7
2024	DÉTERMINATION DES ESPACES PUBLICS POSSIBLE SPOUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODULES "MAILLAGE JEUX" DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7
2025	RÉDACTION ET VALIDATION DU CAHIER DES CHARGES POUR MARCHÉ DE SERVICES. DÉSIGNATION DU BUREAU EN CHARGE DE LA RÉALISATION DU PROJET. ESQUISSE.
2026	DÉBUT DE L'AVANT-PROJET. FINALISATION DE L'AVANT-PROJET. RÉALISATION DES PIÈCES POUR LE DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME. DÉPÔT DU PERMIS D'URBANISME.
2027	RÉALISATION DES PIÈCES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERMIS D'URBANISME SI NÉCESSAIRE. RÉALISATION DU DOSSIER D'ADJUDICATION COMPLET. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES.
2028	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
2029	CHANTIER. SUIVI DE CHANTIER.
2030	FINALISATION DU CHANTIER ET DES TRAVAUX. RÉCEPTIONS. VÉRIFICATIONS MÉMOIRE. ÉVALUATION EN FIN D'ANNÉE.

Principales conclusions du RIE

- › Cohésion sociale : les zones de maillage jeux sont des zones de rencontre pour les habitants du quartier. L'utilisation de cette infrastructure améliore l'activation de l'espace public
- › Equipement : La création de minimum 2 unités de maillages par commune a un impact positif sur l'offre de loisir, en carence dans la situation actuelle

PLAN FINANCIER PROVISOIRE ET PRÉVISIONNEL

N° OPÉRATION	ZONE	DESCRIPTION	PILOTE	MONTAGE FINANCIER
--------------	------	-------------	--------	-------------------

ESPLANADE DE L'EUROPE					
1.1		ESPLANADE DE L'EUROPE	ACTIVATION, PIÉTONNISATION ET VÉGÉTALISATION DE L'ESPLANADE DE L'EUROPE	BRUXELLES MOBILITÉ	MIXTE
1.2		RUE COUVERTE	REPROFILAGE ET REQUALIFICATION DE LA RUE COUVERTE	RÉGION (RÉGIE FONCIÈRE)	CRU
1.3		QUADRILATÈRES	ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE SUR LES QUAD.	RÉGION (RÉGIE FONCIÈRE) OU PERSPECTIVE	CRU
1.4	A	PETIT QUADRILATÈRE	PÔLE SPORT	RÉGIE FONCIÈRE	MIXTE
1.4	B	PETIT QUADRILATÈRE	COMPLÉMENT POUR LE PÔLE SPORT	RÉGIE FONCIÈRE	MIXTE
1.4	C	PETIT QUADRILATÈRE	TOILETTES PUBLIQUES, DOUCHES PUBLIQUES ET LAVERIE PUBLIQUES À VOCATION SOCIALE	RÉGIE FONCIÈRE	MIXTE
1.5		ANGLE BOULEVARD DU MIDI ET RUE TERRE-NEUVE	CENTRE D'HÉBERGEMENT ET ACCUEIL DE JOUR POUR LES MENA	RÉGIE FONCIÈRE	CRU
1.6		JAMAR, STALINGRAD, POINTCARRÉ, BARA	AMÉLIORATION DE L'ESPACE PUBLIC SUITE AUX EXCAVATIONS DU CHANTIER MÉTRO 3	BRUXELLES MOBILITÉ	ASSOCIÉE

TOTAL ESTIMÉ	BUDGET CRU 7	COFINANCEMENT	FINANCEMENTS À IDENTIFIER	TYPE
--------------	--------------	---------------	---------------------------	------

ESPLANADE DE L'EUROPE				
4 068 519,00 €	1 021 119,00 €	2 347 400,00 € BM 700.000 € CSC M3	- €	ESPACE PUBLIC
2 182 386,25 €	2 182 386,25 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
100 000,00 €	100 000,00 €	- €	- €	ÉTUDE
3 637 500,00 €	2 703 050,00 €	934 450,00 € CHARGES URBA SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	- €	ÉQUIPEMENT
1 718 750,00 €	1 318 750,00 €	- €	400 000,00 € A RECHERCHER : CHARGES D'URBANISME ET/OU AUTRES SUBSIDES (UE, PTI, INFRA SPORT..) ET/OU COFINANCEMENT RBC	ÉQUIPEMENT
1 818 750,00 €	1 100 000,00 €	718 750,00 € CHARGES URBA SNCB / TRI POSTAL (PU DE 08/2022)	- €	ÉQUIPEMENT
1 884 225,00 €	1 884 225,00 €	- €	- €	LOGEMENTS
15 200 651,30 €	- €	15 200 651,30 € BM + CSC [M3] + VILLE	- €	ESPACE PUBLIC
30 610 781,56 €	10 309 530,26 €	19 901 251,30 €	400 000,00 €	

N° OPÉRATION	ZONE	DESCRIPTION	PILOTE	MONTAGE FINANCIER
--------------	------	-------------	--------	-------------------

CŒUR DE GARE

2.1	A	PLACE VICTOR HORTA	AMÉLIORATION DU LIEN AVEC L'ESPLANADE DE L'EUROPE	BRUXELLES MOBILITÉ	CRU
2.1	B	PLACE VICTOR HORTA	CRÉATION D'UNE BANDE CYCLO-PIÉTONNE LATÉRALE	BRUXELLES MOBILITÉ	CRU
2.1	C	PLACE VICTOR HORTA	AMÉLIORATION DU LIEN AVEC LA RUE DE L'INSTRUCTION ET LA RUE DE FRANCE	BRUXELLES MOBILITÉ	CRU
2.2		RUE DE L'INSTRUCTION	AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE	BELIRIS	MIXTE
2.3	A	RUE BARA	AMÉLIORATION DES DEUX TRAVERSÉES EST-OUEST	BELIRIS	MIXTE
2.3	B	RUE BARA	AMÉLIORATION DE LA CONTRE-ALLÉE ERNEST BLÉROT	BRUXELLES MOBILITÉ	ASSOCIÉE
2.4		RUE DE FRANCE	AMÉLIORATION DU PROFIL DE LA VOIRIE	BELIRIS	MIXTE
2.5	A	RUE DE FRANCE	AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE CYCLO-PIÉTONNE VERS L'ÎLOT DES DEUX GARES	BELIRIS	MIXTE
2.5	B	TUNNEL DES VÉTÉRINAIRES	AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES TUNNELS	BELIRIS	ASSOCIÉE

TOTAL ESTIMÉ	BUDGET CRU 7	COFINANCEMENT	FINANCEMENTS À IDENTIFIER	TYPE
--------------	--------------	---------------	---------------------------	------

CŒUR DE GARE

865 718,70 €	865 718,70 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
400 722,82 €	400 722,82 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
742 044,60 €	742 044,60 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
486 264,08 €	89 060,40 €	37 500,00 € BELIRIS 14 & 15	359 703,68 € A RECHERCHER BELIRIS 16 OU 17	ESPACE PUBLIC
1 117 710,00 €	199 320,00 €	100 000,00 € BELIRIS 14 & 15	818 390,00 € A RECHERCHER BELIRIS 16 OU 17	ESPACE PUBLIC
505 939,50 €	- €	505 939,50 € BM	- €	ESPACE PUBLIC
2 263 362,75 €	403 623,00 €	220 000,00 € BELIRIS 14 & 15	1 639 739,75 € A RECHERCHER BELIRIS 16 OU 17	ESPACE PUBLIC
328 263,10 €	60 122,15 €	30 000,00 € BELIRIS 14 & 15	238 140,95 € A RECHERCHER BELIRIS 16 OU 17	ESPACE PUBLIC
1 094 931,25 €	- €	95 000,00 € + 100 000 € (AMO) BELIRIS 14 & 15	899 931,25 € A RECHERCHER BELIRIS 16 OU 17	ESPACE PUBLIC + AMO
7 804 956,80 €	2 760 611,68 €	1 088 439,50 €	3 955 905,63 €	

N° OPÉRATION	ZONE	DESCRIPTION	PILOTE	MONTAGE FINANCIER
--------------	------	-------------	--------	-------------------

PARC DES DEUX GARES						
3.0		PARC DES DEUX GARES	AMO AMÉNAGEMENTS	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	CRU	
3.1	A	ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES	DÉMOLITION DU BÂTIMENT VIVAQUA	VIVAQUA	CRU	
3.1	B		DÉMOLITION DU CARWASH DU MIDI	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	CRU	
3.1	C		OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES DE DÉMOLITION ET DE DÉPOLLUTION	DÉMOLITION ET DÉPOLLUTION DE LA POMPE À ESSENCE SHELL EXPRESS	SHELL / BE	CRU
3.1	D		DÉPOLLUTION DES PARCELLES 435/03_ ET 23/24/62	VENDEUR / BRUXELLES ENVIRONNEMENT	ASSOCIÉE	
3.2		ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES	RÉNOVATION ET EXTENSION POTENTIELLE DU BÂTIMENT D'ANGLE DE LA STATION-SERVICE	RÉGION (RÉGIE FONCIÈRE) OU BE	CRU	
3.3			PROLONGEMENT DE L'OUVERTURE DE LA SENNE	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	ASSOCIÉE	
3.4			TRAVAUX ET AMÉNAGEMENTS	CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT TECHNIQUE À L'ENTRÉE DU PARC DES DEUX GARES	VIVAQUA	CRU
3.5			AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES VÉTÉRINAIRES + 2 PASSERELLES	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	CRU	
3.6		BERGES	AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE SUD DE LA SENNE	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	ASSOCIÉE	
3.7			DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE LA BERGE NORD DE LA SENNE	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	ASSOCIÉE	
3.8	A	CONNEXION DU PARC VERS LA RUE DES DEUX GARES	DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES DEUX GARES (EST)	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	MIXTE	
3.8	B		DÉPOLLUTIONS ET AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES DEUX GARES (CENT.)	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	MIXTE	
3.8	C		AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DU PARC CÔTÉ RUE DES DEUX GARES (OUEST)	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	MIXTE	
3.9		VERS LE SITE DU CHARROI	ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LA TRAVERSÉE VERS LE SITE DU CHARROI	BRUXELLES ENVIRONNEMENT	ASSOCIÉE	

TOTAL ESTIMÉ	BUDGET CRU 7	COFINANCEMENT	FINANCEMENTS À IDENTIFIER	TYPE
--------------	--------------	---------------	---------------------------	------

PARC DES DEUX GARES				
170 000,00 €	170 000,00 €	- €	- €	AMO
138 600,00 €	138 600,00 €	- €	- €	DÉMOLITION
57 750,00 €	57 750,00 €	+ DÉPOLLUTION À CHARGE DU VENDEUR	- €	DÉMOLITION
20 625,00 €	20 625,00 €	+ DÉPOLLUTION À CHARGE DU VENDEUR	- €	DÉMOLITION
381 600,00 €	- €	381 600,00 € À CHARGE DU VENDEUR	- €	DÉPOLLUTION
434 843,75 €	434 843,75 €	- €	- €	ÉQUIPEMENT
2 500 000,00 €	- €	2 500 000,00 € BE	- €	ESPACE PUBLIC
794 062,50 €	794 062,50 €	- €	- €	INFRASTRUCTURE
2 499 064,43 €	2 499 064,43 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
1 118 000,00 €	- €	- €	1 118 000,00 € BE OU AUTRES SUBSIDES (UE...)	ESPACE PUBLIC
2 450 000,00 €	- €	- €	2 450 000,00 € BE OU AUTRES SUBSIDES (UE...)	ESPACE PUBLIC
4 822 186,79 €	1 272 687,08 €	- €	3 549 499,71 € POUR UNE MISE EN ŒUVRE DE L'ENSEMBLE DES TROIS SCÉNARIOS BE OU AUTRES SUBSIDES (UE...)	ESPACE PUBLIC
100 000,00 €	- €	- €	100 000,00 € BE OU AUTRES SUBSIDES (UE...)	ÉTUDE
15 486 732,46 €	5 387 632,75 €	2 881 600,00 €	7 217 499,71 €	

N° OPÉRATION	ZONE	DESCRIPTION	PILOTE	MONTAGE FINANCIER
--------------	------	-------------	--------	-------------------

ACTIONS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE COLLECTIVE				
4.1		OCCUPATION TEMPORAIRE ÎLOT DES DEUX GARES (POMPE À ESSENCE)	ANDERLECHT	CRU
4.2		OCCUPATION TEMPORAIRE PETIT QUADRILATÈRE MARAUDE	SAINT GILLES ET BRUXELLES	CRU
4.3		PROJET SOCIO-ÉCO : SANS-ABRISME/TOXICOMANIE...	3 COMMUNES	CRU
4.4		PROJET SOCIO-ÉCO : MARCHÉ DU MIDI, ALIMENTATION...	3 COMMUNES	CRU
4.5	A	BUDGET AP COMMUNE DE SAINT-GILLES	SAINT GILLES	CRU
4.5	B	BUDGET AP COMMUNE D'ANDERLECHT	ANDERLECHT	CRU
4.5	C	BUDGET AP VILLE DE BRUXELLES	BRUXELLES	CRU
4.6		DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE DU QUARTIER	HUB. BRUSSELS	ASSOCIÉE

TOTAL ESTIMÉ	BUDGET CRU 7	COFINANCEMENT	FINANCEMENTS À IDENTIFIER	TYPE
--------------	--------------	---------------	---------------------------	------

350 000,00 €	350 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
350 000,00 €	350 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
300 000,00 €	300 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
300 000,00 €	300 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
300 000,00 €	300 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
300 000,00 €	300 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
300 000,00 €	300 000,00 €	- €	- €	SOCIO-ÉCO
250 000,00 €	- €	125 000,00 € HUB. BRUSSELS	125 000,00 € HUB. BRUSSELS	SOCIO-ÉCO
2 450 000,00 €	2 200 000,00 €	125 000,00 €	125 000,00 €	

OPÉRATIONS TRANSVERSALES				
5.1	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE	CENTRALE DE MARCHÉ POUR LES ÉTUDES SUR LES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS	DIVERS	CRU
5.2	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE	ACQUISITIONS	RÉGIE FONCIÈRE	MIXTE
5.3	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE	REMISE SUR LE MARCHÉ DE LOGEMENTS INOCCUPÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU7	3 COMMUNES	ASSOCIÉE
5.4	ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE	MAILLAGE RÉCRÉATIF	3 COMMUNES	CRU

INCLUS	INCLUS			ETUDE
11 297 628,38 €	814 225,32 €	8 797 628,38 € BELIRIS AVENANT ACQUISITION	1 685 774,68 € A RECHERCHER : CHARGES D'URBANISME ET/OU AUTRES SUBSIDES (BELIRIS 16 OU 17, UE...) ET/OU COFINANCEMENT RBC (QUOTA-PART SUR LE CANON SNCB-PÉRIODE HORS DÉLAI CRU)	ACQUISITION
2 500 000,00 €	- €	2 500 000,00 € BRUXELLES LOGEMENT ET/OU DRU (AXE1)	- €	LOGEMENTS
528 000,00 €	528 000,00 €	- €	- €	ESPACE PUBLIC
14 325 628,38 €	1 342 225,32 €	11 297 628,38 €	1 685 774,68 €	

70 678 099,20 €	22 000 000,00 €	35 258 919,18 €	13 384 180,02 €	
------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	--

ANNEXES

**IDENTIFICATION PRÉCISE
DES BIENS IMMEUBLES
DEVANT FAIRE L'OBJET
D'ÉVENTUELLES MESURES
D'EXPROPRIATION**

CONTEXTE LÉGAL

Le contexte légal se réfère à l'ordonnance du 6 octobre 2016 organique de la revitalisation urbaine, les articles 1, 2, 7 et 8, 19 à 34, 71, 73, à 75, et ses arrêtés d'exécution; et principalement les deux articles suivants :

Art. 8. § 1er. Toutes les acquisitions de biens immeubles nécessaires à la réalisation d'un programme de revitalisation urbaine, de ses modifications ou de ses compléments peuvent être réalisées par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

§ 2. Lorsque le programme soumis au Gouvernement, ou mené par ce dernier, vise des biens immeubles à exproprier dont la prise de possession immédiate est indispensable pour cause d'utilité publique, le Gouvernement le motive, par parcelle, dans l'arrêté d'approbation, qui vaudra également arrêté d'expropriation. Le Gouvernement peut également faire usage de cette faculté dans un arrêté ultérieur ou séparé.

L'expropriation est alors poursuivie selon les règles prévues par la loi du 26 juillet 1962 relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Lorsqu'il n'est pas constaté que la prise de possession immédiate des biens immobiliers à exproprier est indispensable pour cause d'utilité publique, la procédure est poursuivie conformément aux autres procédures d'expropriation.

§ 3. Les bénéficiaires publics des programmes de revitalisation urbaine peuvent, dans le cadre de ces programmes, agir comme pouvoir expropriant.

Art. 23. § 1er. Préalablement à la rédaction d'un avant-projet de programme, la commune procède ou fait procéder à une étude urbanistique, socio-économique et environnementale du périmètre éligible, visant à identifier, au départ de la situation existante de fait et de droit telle qu'elle ressort des données en sa possession,

les objectifs et les priorités à mettre en œuvre au travers de la revitalisation urbaine.

A l'issue de cette étude, le conseil communal adopte, dans le respect des règles et délais fixés par le Gouvernement, un projet provisoire de contrat de quartier durable, qui comporte obligatoirement :

une identification précise des biens immeubles devant faire l'objet de mesures d'expropriation dans le cadre du contrat de quartier durable, ainsi qu'une justification de l'utilité publique de ces expropriations et de la nécessité d'approbation immédiate de ces biens immeubles

MOTIVATIONS DES EXPROPRIATIONS POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE ET D'EXTRÊME URGENCE

Les opérations prioritaires du CRU 7 se réaliseront en priorité par acquisition à l'amiable pour cause d'utilité publique. A défaut de réponse ou d'accord, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique d'extrême urgence sera lancée.

Leur acquisition est une nécessité pour réaliser les objectifs de la revitalisation urbaine défini à l'article 7 de l'ordonnance visant à restructurer un périmètre urbain dans ses fonctions urbaines, économiques, sociétales et environnementales.

La revitalisation urbaine constitue une mission de service d'intérêt public. Les CRU sont un dispositif de la revitalisation urbaine qui se réalise au moyen d'opérations immobilières ou d'espaces publics lesquels visent de créer, maintenir, accroître, réhabiliter, assainir, acquérir ou améliorer,

La prise en possession du bien est liée aux délais réglementaires des CRU qui fixe la durée d'exécution à soixante mois, à dater de la décision d'approbation du CRU par le Gouvernement.

L'acquisition ou à défaut, l'expropriation qui constitue la première étape de la mise en œuvre du programme doit être réalisée sans délai pour permettre le lancement des procédures de marchés publics et lancement des travaux de rénovation/ construction dans les délais impartis du CRU

L'utilité publique et l'extrême urgence se justifient pour toutes les opérations immobilières inscrites au programme du CRU.

Ce programme est le résultat d'une étude urbanistique, sociale et environnementale menée en 2021-2022 en vue de la revitalisation urbaine du quartier qui se base sur un diagnostic pointant les difficultés et les enjeux de la revitalisation urbaine du quartier de la jacquet.

Les parcelles consignées dans le programme du CRU7 s'inscrivent dans ces objectifs généraux en raison, selon les projets :

- › de leur taxation pour inoccupation ;
- › de l'état de dégradation justifiant une intervention des pouvoirs publics ;
- › de leur emplacement stratégique en matière d'image de quartier et de qualité des espaces publics ;
- › de leur potentiel en matière de création ou de rénovation de logements sociaux ou moyens ;
- › de leur potentiel en matière d'équipements publics de quartier.

N° OPÉRATION	ADRESSE	ETAT ACTUEL	PARCELLE
1.3	PETIT QUADRILATÈRE	VIDE	435/02B2
1.6	ANGLE BLD DU MIDI ET RUE TERRE-NEUVE	DENT CREUSE	187X14
3.1	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 109	BÂTIMENT VIVAQUA	322/02_ 435/04A
3.1	111 RUE DES VÉTÉRINAIRES, 111	CARWASH 2000	435/07_
3.1	RUE DES VÉTÉRINAIRES, 103-105	POMPE À ESSENCE SHELL	329V6
3.1	TÊTE DE LA RUE DES VÉTÉRINAIRES	DIVERS	435/03_
3.1	TÊTE DE LA RUE DES VÉTÉRINAIRES	DIVERS	23 / 24 / 62
3.7	BERGE NORD	PARKING À CIEL OUVERT ET BÂTI	PARTIE DES PARCELLES 321V2 ET 322B3
3.8A	RUE DES DEUX GARES, 12	PARKING À CIEL OUVERT	PARTIE DE LA PARCELLE 322B3
3.8B	PASSAGE EN COEUR D'ÎLOT	PARKING À CIEL OUVERT	PARTIE DES PARCELLES 321V2, 322B3 ET 321T2
3.8C	LE LONG DES VOIES DE CHEMIN DE FER	PARKING À CIEL OUVERT ET BÂTI	PARTIE DES PARCELLES 318K2 ET 318F2
017 *	RUE DES DEUX GARES, 6	MAGASIN DE MEUBLE ET LOGEMENTS	330W2
018 *	RUE DES DEUX GARES, 8	MAGASIN DE PEINTURES ET LOGEMENTS	324B2
019 *	BOULEVARD DU MIDI, 81	HOTEL	187M17

(*) voir livret 2

DOSSIER PRÉPARATOIRE POUR L'INTRODUCTION D'UN OU PLUSIEURS DROITS DE PRÉEMPTION SUR LE PÉRIMÈTRE RETENU

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT D'UN PÉRIMÈTRE DE PRÉEMPTION « MIDI » SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-GILLES ET D'ANDERLECHT

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

7 OCTOBRE 2021. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'établissement d'un périmètre de préemption « Midi » sur le territoire des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht

Article 1er. Le périmètre soumis à préemption est constitué des parcelles cadastrales suivantes cadastrées ou l'ayant été : 1/ sur le territoire de la commune de Saint-Gilles, 2e division, - Avenue de la Porte de Hal 34-35 ; 37-38-39 ; 59 ; 60A A0376L 8 A0379B 9 A0393X 5 A0393E 3 - Avenue du Roi 11 ; 17 ; 42 et 44 ; 66 à 72 A0437T 2 A0437S 4 A0458M 3 A0458C 3 A0455P 2 A0455N 2 A0455V 2 A0451T 5 - Avenue Fonsny 1A-1B ; 2-2A ; 71 ; 74-74A ; 91 ; 105 et 107 ; 106 ; 114 et 116 ; 115 et 117 ; 128 A0393Z 11 A0393C 9 A0431E 6 A0431N 4 A0332T 3 A0437G 4 A0437X 4 A0437E 4 A0437C 5 A0437R 4 A0440V 2 A0440S 3 A0444M 2 - Boulevard Jamar 1A et 1B ; 2 à 24 ; 7 à 17A ; 31 ; 39 à 51 A0397Z 4 A0397L 6 A0398H 7 A0398F 4 A0398G 3 A0397K 6 A0398B 9 A0397B 6 A0398R 6 A0397C 6 A0398C 7 A0397G 6 A0398T 7 A0397H 6 A0400V 3 A0397Y 5 A0397N 5 A0400P 3 A0400B 3 A0398B 7 A0398T 8 A0398P 8 A0398V 7 A0398H 03 - Chaussée de Forest 18-18A-18B et 20-20A ; 46 ; 56 et 58-58A ; 59 ; 73 ; 79-81 ; 84 ; 90-90A ; 98-98A et 100 ; 105-105A ; 123-125 ; 124 A0082A 2 A0080G A0103S 6 A0103P 5 A0103Y 5 A0103B 6 A0325X 9 A0325P 7 A0325Z 9 A0321T 00 A0320V A0319X A0318P A0291Y 5 A0270H 2 A0286T - Esplanade de l'Europe 9 à 23-25-27 A0400Y 2 A0400W 2 A0400P 2 A0400T 3 A0398N 7 A0398M 7 A0398S 8 A0398K 7 - Rue Coenraets 2 ; 11 ; 28 à 32 ; 33 ; 45 ; 57-59 ; 63 ; 74 A0431Z 6 A0431F 7 A0339Z 3 A0340L 2 A0340B 3 A0340F 2 A0342H 10 // A0342Z 9 A0327G 2 A0327R 5 A0354E 15 - Rue d'Angleterre 27 ; 63 A0380X 11 A0376Z 7 - Rue de Belgrade 85 ; 108 ; 134 A0446L 2 A0444G 3 A0437F 4 - Rue de Bosnie 4 ; 11 ; 20 A0457P 4 A0455T 2 A0457Y 4 - Rue de Danemark 53-53A-53B ; 67-69 A0327P 3 A0328R - Rue de Hollande 30-32 ; 40 et 42 ; 49-49A à 55 A0380B 11 A0380M 9 // A0380N 9 A0380H 7 A0353G 15 A0353M 13 A0353Z 15 A0353A 12 - Rue de l'Argonne 2 à 34 ; 25 à 49-51-53-55 A0400B 3 A0400P 3 A0400S 3 A0400C 3 A0400R 3

A0400F 3 A0400V 2 A0400E 3 A0393W 9 A0393G 11 A0393A 12 A0393G 9 A0393W A0393B 7 A0393Y 10 A0393C 5 A0393N 7 A0393V 9 A0393E 3 A0393Y 5 A0393X 10 A0393V 11 A0393P 10 A0393R 10 A0393X 12 A0393W 12 - Rue de l'Eglise Saint-Gilles 1A-3 A0110N - Rue de Mérode 3 ; 15 ; 52 ; 58-60 à 64-64A-64B ; 68 ; 76 ; 88 ; 96 ; 106 à 110 ; 120 ; 176 ; 180 ; 192 ; 205 et 207 ; 210-210A-210B ; 216 et 218 ; 244 ; 256 A0393C 3 A0391L 3 A0380K 10 A0380R 11 A0380S 10 A0380H 10 A0353A 14 A0353X 12 // A0353F 14 A0346M 4 A0346Z 5 A0341C 6 A0341Z 5 A0341L 5 A0341E 6 A0331D 4 A0331Z 3 A0329C 13 A0438Y 3 A0438P 3 A0460W 2 A0461B 4 A0458L 3 A0451Z 3 A0445K 2 - Rue de Russie 22 ; 23 ; 27 ; 33 à 39 ; 43 et 45 A0391H 2 A0390C 2 A0379A 5 A0379Y 7 A0379E 5 A0379S 9 A0379X 8 A0379W 6 A0379Z 7 - Rue de Serbie 1-3 et 5-7 ; 2 ; 28-30-32 A0456P 2 A0456D 3 A0450M 3 A0450G 4 - Rue de Suède 23 ; 24 et 26 ; 31 ; 41 ; 57 et 59 A0346B 2 A0353K 5 A0353N 15 A0346M A0346W 5 A0353F 5 A0353G 5 - Rue des Vétérinaires entre le 105 et le 109, 109, 111 et 113 A0435_ 03 A0435A 04 A0435_ 07 A0435_ 05 - Rue du Croissant 14 et 16 A0448W 4 A0448X 4 - Rue Emile Féron 13 ; 30 ; 37 à 41 ; 51 ; 61 à 65 ; 73 ; 76 ; 82 ; 83 ; 87 ; 105 et 107 ; 112 à 116 ; 122 ; 131 ; 135-135A ; 147-151-153-159 et 161-163 ; 183 à 195 A0353S 6 A0353Z 11 A0353E 5 A0353W 4 A0346G A0342Z 11 A0342H 8 A0342G 8 A0342E 12 A0342C 12 A0354V 10 A0327D 4 A0342Y 10 A0342L 12 A0337V 2 A0337S 2 A0329F 12 A0329E 12 A0329G 12 A0329N 12 A0329C 14 A0329F 14 A0460B 3 A0461A 4 A0458Z A0455T A0455K 2 A0455P 2 A0455N 2 A0455V 2 - Rue Fernand Bernier 33 ; 37-37A à 41-41A ; 63 A0463A 2 A0463T 3 A0463W 3 A0463X A0456D 3 - Rue Fontainas 21, 23-23A-23B-23C A0372K - Rue Joseph Claes 5 ; 17 ; 30 ; 45 ; 49 à 55 ; 59 et 61 ; 62 ; 79 ; 83 ; 90 ; 94 à 106 A0415M 3 A0415Y 3 A0341C 4 A0342C 13 A0342R 4 A0342D 13 A0342K 4 A0342B 12 A0342N 4 A0342M 13 A0354R 12 A0354W 13 A0354K 13 A0325F 10 A0325S 10 A0325K 10 A0325A 11 A0325G 11 A0325Y 6 A0325Z 6 A0325B 10 - Rue Théodore Verhaegen 123A à 129-131-133 ; 136-136A et 138 ; 153 et 155-155A ; 167-167A et 167B ; 188 à 194 ; 206 ; 223 et 224 A0291Y 3 A0291V 5 A0292S 2 A0292R 2 A0292S 8 A0292K 9 A0292F 3 A0329T 8 A0329K 8 A0329A 12 A0329K 11 A0329S 13 // A0329R 13 A0329D 14 // A0329B 14 A0329W 12 A0331E 4 A0436L A0438D 4 2/ sur le territoire de la commune d'Anderlecht - Rue de France 91 ; 95 ; 97-101 ; 103 ; 105 ; 109 et 111 C0331K 2 C0329Y 6 C0329H 6 C0329G 6 C0329F 6 C0329R 6 C0329X 5 - Rue Charles Parenté 1 ; 2 ; 3 ; entre le 2 et le 6 ; 5 ; 6 ; 7 ; 10 ; 11 ; 13 ; 12-16 ; 20-22 ; 28-28A-28B et 40-42 C0329N 4 C0329C 2 C0329L 6 C0329V 4 C0329F 7 C0329K 6 C0329G 7 C0329X 4 C0329L 5 C0329M 5 C0329X 3 C0329H 7 // C0329K 7 C0329R 07

C0331K 2 - Rue Bara 122 ; 124-126 ; 136 ; 138 ; 140 ; 142-144 ; 146 ; 148 ; 150 ; 152 ; 156-160 ; 162-164 ; 166 ; 168 ; 170 ; 172-176 ; 190 et 192-194 C0334B 12 C0334S 12 C0334K 10 C0334A 13 C0334C 3 C0329P 07 C0334B 9 C0334C 9 C0334W 12 C0333N 2 C0333P 2 C0329K 6 C0329E 4 C0329V 4 C0329C 2 C0329N 4 C0329T C0329R - Rue des Vétérinaires 72 ; 74-82 ; 84 ; 86 ; 88 ; 90-92 ; 94-96 ; 101 ; 103-105 ; entre le 105 et le 109 et 109 C0329X 6 C0329N 4 C0329D 7 C0329L 6 C0329E 7 C0329A 7 C0329S 7 C0329D 2 C0329V 6 A0435_ 03 C0322_ 02 - Rue des deux Gares 2 ; 6 ; 8 ; 8A ; 10 ; 53 ; 55 ; 57-57a ; 59 ; 61 ; entre le 61 et le 65 ; 65 ; entre le 65 et le 79A ; 79A ; 84B et 122-124 C0329D 2 C0330W 2 C0324B 2 C0324Z // C0324A 2 C0324R C0327A 7 C0327K 14 C0327P 14 C0321P C0321C 2 C0321G 2 C0321F 2 C0320L C0319H 4 C0318K 2 C0318F 2 - Rue Docteur Kuborn 2 ; 4 ; entre le 4 et le 8 ; 8-14 ; 16 ; entre le 29 et le 51 ; 51 ; entre le 51 et le 55 ; 55 et 57 C0275R 2 C0275T 2 C0326Z 2 C0327H 14 C0327P 14 C0320L C0321F 2 C0321G 2 C0321C 2 C0321P - Rue des Goujons 122 ; 124 et entre le 124 et le 2 rue Docteur Kuborn C0275H 3 C0275P 3 C0275M 2 - Rue Georges Moreau 123 C0273B 3 - Rue Prévinnaire 64-66 ; 68 ; 70-70a ; 72 et 74-76 C0227G 3 C0227C 3 // C0274D 2 C0227E 3 // C0227F 3 C0227D 3 C0227H 3, 227A3 C0227M 3 Le plan fixant ce périmètre est joint à la présente délibération et en fait partie intégrante.

Art. 2. Les parcelles visées à l'article 1er sont placées sous statut de périmètre soumis au droit de préemption sur le territoire des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et ce pour une durée de 7 années.

Art. 3. Les pouvoirs préemptant désignés par ordre de priorité dans ce cadre sont : - la commune de Saint-Gilles et la commune d'Anderlecht, chacune pour leur territoire respectif ; - la Région de Bruxelles-Capitale, agissant pour elle-même ou pour un organisme d'intérêt public régional qui en dépend ; - la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) ; - la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB/Citydev) ; - le Fonds du Logement des familles de la Région de Bruxelles-Capitale. - Bruxelles Environnement, - la Société d'Aménagement Urbain de la Région de Bruxelles-Capitale (SAU).

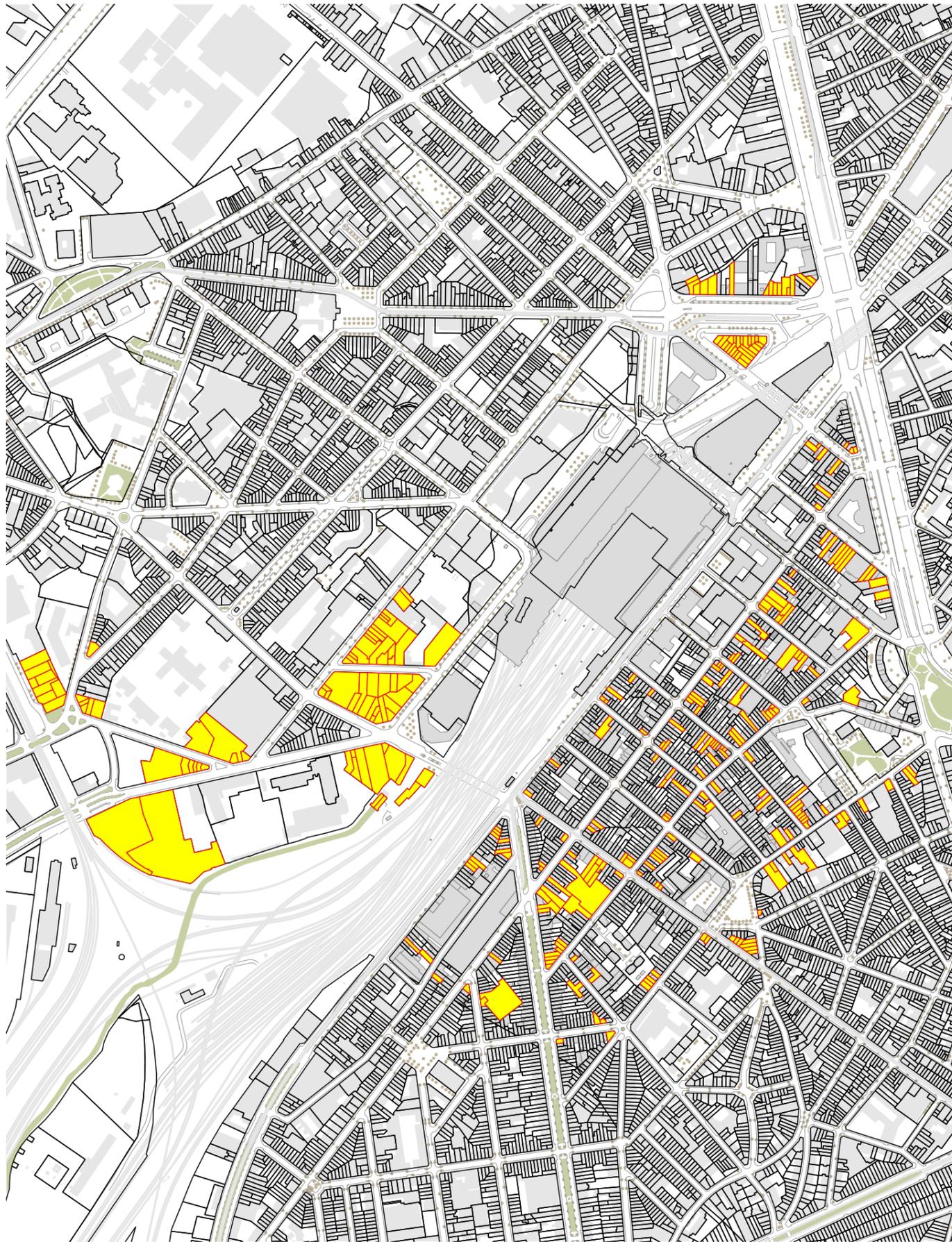
Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 5. Le Ministre-Président ayant la Rénovation Urbaine dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 7 octobre 2021.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale : Le Ministre-Président chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional, R. VERVOORT

Périmètre de préemption "Midi" - Perimeter van voorkoop "Zuid"



0 250 500 750 m



Périmètre de préemption - Perimeter van voorkoop



LAB705 CityTools Grounded Urbanism  **ARCADIS**