

VILLE DE BRUXELLES - DÉVELOPPEMENT URBAIN
RUE DES HALLES 4 - 1000 BRUXELLES

PLACE DE L'EAU

VILLE DE BRUXELLES - DÉVELOPPEMENT URBAIN
RUE DES HALLES 4 - 1000 BRUXELLES

MISSION COMPLÈTE D'AUTEUR DE PROJET RELATIVE A LA CRÉATION
D'UNE IDENTITÉ GRAPHIQUE ET LUDIQUE, AU RÉAMÉNAGEMENT
D'UNE PARTIE DE LA RUE DE MOLENBEEK ET DE LA PLACE DE L'EAU
(COIN DE LA RUE DE MOLENBEEK ET RUE DE DROOTBEEK) SUR
LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE BRUXELLES, DANS LE CADRE DU
CONTRAT ÉCOLE DROOTBEEK.

OFFRE DE SERVICE:
PROCÉDURE CONCURRENTIELLE AVEC NÉGOCIATION

DOSSIER NUMÉRO 0602/V001/2023

12 OCTOBRE 2023



espaces mobilités

ALICE

21 SOLUTIONS

TER
CONSULT

ALTEGA
BUREAU D'ÉTUDES

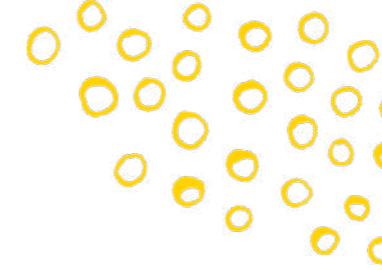


TABLE DES MATIÈRES

01. NOTE
02. MODÈLE D'OFFRE
03. ANNEXE A
04. ANNEXE C
05. LISTE DES SOUS-TRAITANTS
06. STATUTS

PREMIER REGARD

Une nécessaire réactualisation de la conception des espaces publics urbains a été amorcée et continue de s'inventer à la lumière des défis que nous imposent l'évolution du climat, la finitude des ressources et une consommation mesurée de l'énergie. Nos façons de vivre et de travailler ont évoluées depuis 10 ans en s'accélégrant ces quelques dernières années, nous plaçant dans une posture plus responsable et attentive.

Notre vision, qui transparait dans les valeurs affichées par les différents membres de ce consortium, est de proposer des solutions qui maximisent les gains environnementaux en ville au profit de ses habitants, constitués de l'ensemble des organismes qui s'y côtoient. Le bien être des bruxellois passera par un environnement qualitatif qui répond aux nombreux enjeux de demain (pollution de l'air et sonore, coût et exploitation des ressources naturelles, épisode de sécheresse et de pluie intense, îlot de chaleur, gestion de l'énergie, ...) en combinant les services écosystémiques, les besoins humains et les nombreuses synergies qui peuvent être développées.

Heureusement tout n'est pas noir et nous voulons croire dans la force de mobilisation et de renouvellement de nos semblables et des générations à venir pour répondre de manière responsable, astucieuse et durable aux défis à venir. Les liens sociaux, la solidarité, le respect de notre lieu de vie, le vivre ensemble sont des valeurs qui nous rassemblent et nous portent à croire que nous aspirons tous à un cadre de vie de qualité.

La crise du Covid, les changements climatiques mais aussi le manque de place pour des espaces extérieurs privés nous poussent à investir les espaces extérieurs communs et à nous déplacer plus librement, intelligemment et efficacement dans nos villes par les nouveaux moyens à notre disposition comme les micro-mobilités partagées mais aussi un retour à la marche et au rythme de nos pas.

01. NOTE

La note, qui suit, veut essentiellement exprimer l'essence de nos **intentions méthodologiques** pour mener à bien cette mission. Elle n'entend pas encore poser les bases d'un projet mais bien celles d'une **volonté** et d'**objectifs** à atteindre, tout en y mentionnant les **moyens**, envisagés à ce stade pour y parvenir. Elle met en perspective l'état d'esprit dans lequel notre équipe envisage ces réalisations et compte les mettre en pratique. Ce sont les pré-esquisses développées dans ce dossier qui ouvrent concrètement le champ des possibles, illustrent comment nous envisageons notre travail et formulent des ambitions pour cet îlot bruxellois. La note s'étend plus largement sur notre **philosophie** d'intervention et de construction coopérative du projet au travers des thématiques de l'urbanisme et du paysage, de la mobilité, de la participation, de l'environnement et de l'économie circulaire.

Nous souhaitons offrir une **opération exemplaire** d'un point de vue environnemental, une **démarche innovante** pour assurer l'acceptabilité du projet et un **tempo rapide** de mise en œuvre. Nous offrons de la souplesse pour inventer et continuer à optimiser, ensemble, une méthode sur mesure. La sobriété environnementale est au cœur de notre conception tout en garantissant **identité, lucidité et attractivité des lieux**. La méthode qui suit illustre les moyens et les volontés qui seront mis en place pour assurer la concrétisation de notre vision du projet illustrée dans nos esquisses.

COMME TOUJOURS, NOS POINTS D'ATTENTIONS SERONT :

1. Good Partner = gouvernance de projet et participation citoyenne active dans un esprit de partenariat et d'ouverture, de coopération décloisonnée, de transparence pour une conception en co-construction et en intelligence collective avec les différentes parties prenantes et pour faciliter l'adhésion du plus grand nombre au projet

2. Environnement = gestion intégrée des eaux pluviales, lutte contre les îlots de chaleur, matériaux durables, recyclage et récupération de matériaux, maillage vert et bleu, gestion et approvisionnement du chantier en minimisant les impacts, ...

3. Inclusion = aménagement simple et exemplaire de l'espace public conçu et appropriable par tous

4. Mobilité positive = Promotion de l'usage des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle selon la « City vision » de Good-Move

ET NOS OBJECTIFS SERONT :

1. Infrastructure et entretien = minimiser la complexité de mise en œuvre, les difficultés d'entretien pour les services de la Ville et les impacts sur les aménagements existants ;

2. Mobilité et intermodalité = améliorer la sécurité routière, étudier l'impact sur le stationnement et sa possible compensation, mettre en concordance avec la SMV, faciliter l'usage des divers modes alternatifs de mobilité ;

3. Urbanité = Concilier réglementations et ambitions, respecter les paysages, les typologies, les scénographies de quartier et le patrimoine en général, créer des espaces propices à l'habitabilité de l'espace public ;

4. Environnement = Minimiser les nuisances (bruit/vibrations/luminosité/...), intégrer une gestion alternative des eaux, s'inscrire dans les maillages vert et bleu et lutter contre les îlots de chaleur, optimiser la gestion du chantier et son approvisionnement (si possible en valorisant la voie d'eau qui se trouve au cœur du projet).



PAYSAGE, URBANITÉ, HABITABILITÉ ET TECHNICITÉ

UNE OASIS URBAINE JOYEUSE ET SINGULIÈRE

C'est l'histoire de ce bout de quartier que l'on va raconter et que l'on va construire ensemble et ce à plusieurs niveaux de coopération en respectant les recommandations de Good Move soit *une coopération décloisonnée, structurelle, participative, transparente, en co-construction et en intelligence collective*. Il s'agira de :

- définir **une identité** et les éléments constitutifs de cette identité qui se retrouveront tout autour de l'îlot et plus spécifiquement dans la rue de Molenbeek et sur la place de l'eau
- ponctuer **la linéarité** de la rue par **des respirations/ des événements** dans le tissu urbain
- définir **une scénographie** propre à l'îlot ;
- proposer **une palette** de plantations et d'arbres adaptée et cohérente
- intégrer **les dispositifs de Gestion Intégrée des Eaux de Pluie**. Tout en les rendant esthétiques, participant à l'espace et didactiques de prise de conscience de leur objectifs

La philosophie générale est un **aménagement sobre**, pratique, ludique et durable. La **mobilité se voit apaisée** que ce soit de manière définitive ou selon des horaires

spécifiques (rue scolaire et/ou autres horaires comme les récréés) et le **stationnement limité** à la section centrale de la rue afin de maximiser l'espace de la place et du carrefour, notamment pour les besoins des écoles et pour en faciliter le fonctionnement. L'ensemble de l'espace est de **plain-pied en zone 20 partagée**. Le revêtement de sol est naturel, de récupération et homogène aux abords du quartier (pavés naturel). Le revêtement est tantôt posé de manière classique avec des joints fermés et tantôt, dans les zones qui s'y prêtent et nécessaires pour l'infiltration, avec des joints ouverts et plantés. Ils peuvent être sciés aussi selon les usages qui seront mis en exergue lors des balades exploratoires. Ils proviendront tous du démontage sur place ou de filières locales de réemploi. Les places de stationnement qui resteront seront recouvertes d'anciennes bordures de pierre bleue avec de larges joints permettant une infiltration maximale.

La GIEP donne l'occasion de créer des événements, **des espaces verdurisés en creux** dans la linéarité de la rue. C'est le parti pris de nos intentions. Ces noues et/ou jardins de pluie ponctuent les espaces et les organisent, les structurent pour des usages spécifiques à certains moments de la journée (extension cour de récré, dépose des enfants à vélo, à pied en envahissant les trottoirs fortement élargis pour la cause) tout en les laissant à vivre à tout un chacun le reste du temps. Reprenant tout en l'adaptant le langage des bandes plantées le long de Tivoli, ces noues et jardins se répètent tout au long des aménagements. Ils seront densément plantés, agrémentés d'enrochement et de pas japonais en pierre naturelle de récupération. Ponctuellement et selon les résultats de la participation citoyenne et des écoles, du mobilier et de petits modules ludiques peuvent être implantés également. Ils s'intégreront dans l'identité graphique et visuelle de l'îlot qui sera développé en co-construction avec les écoles (signalétique et fresque murale et/ou au sol).

L'augmentation de l'espace dédié aux piétons a pour objectif la mise en place d'un **espace public attrayant, polyvalent et fonctionnel** permettant à l'ensemble des usagers de se l'approprier et de tisser de nouveau lien social.

Les aménagements seront qualitatifs et sécuritaires: larges, protégés de la voirie par la création de nombreux espaces verts pour favoriser les interactions sociales et les échanges. Ils inviteront à la détente, aux repos et offriront du confort et du bien-être aux usagers par les différentes typologies du nouvel espace de la rue.

Une invitation à déambuler dans un **jardin urbain animé et vivant**, dans une petite oasis de verdure afin de favoriser :

- Les trajets courts à l'air libre.
- Le temps d'observer la nature et de se reconnecter à cette dernière que l'on soit riverain, usagers des transports publics en chemin vers son arrêt ou encore scolarisé dans l'une des écoles de l'îlot.

Nous recherchons la réduction des nuisances visuelles, sonores et olfactives en offrant des espaces apaisés, plantés et judicieusement aménagés avec des matériaux de qualité, récupérés, nobles et naturels. Le projet doit se positionner à l'échelle du riverain. Les aménagements ont pour objectif de (re)créer un quartier vivant et actif.

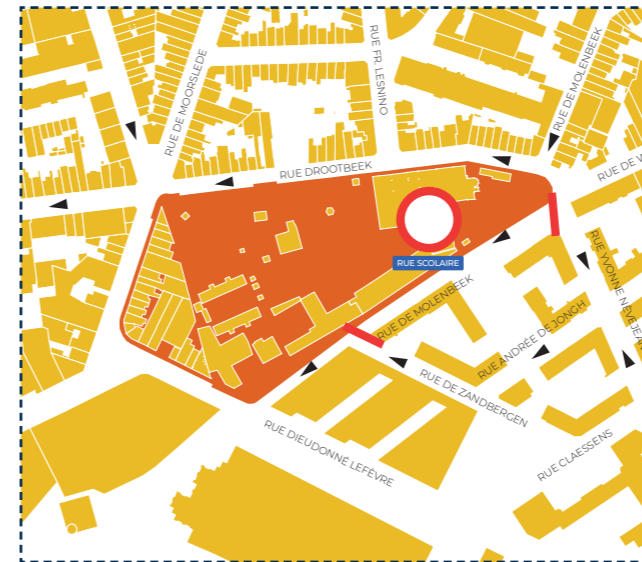
MOBILITÉ

VERS UNE MISE EN PRATIQUE DES LEÇONS DE CES DERNIÈRES ANNÉES

Comment ne pas faire écho à la situation que nous avons mondialement vécu il y a quelques années. On a vu surgir, jamais aussi rapidement qu'en cette période de crise sanitaire, des interventions et des initiatives transformant l'espace public. Il s'agissait essentiellement d'espace rendu aux piétons, cyclistes et autres trottinettes. Selon les propos de notre ministre de la mobilité à cette période: « Cette crise démontre une fois de plus la nécessité de rééquilibrer l'espace public et cela conforte la mise en œuvre du plan Good-Move qui doit permettre d'apaiser les quartiers en accordant plus de place aux piétons et aux cyclistes. » Et l'on peut depuis, constater que cette situation aura pour toujours impacté notre conception de la Ville et que, comme le rappelait Benoît Moritz dans un article de l'Écho du 17 avril 2020, en pleine crise: « L'histoire de l'urbanisme est liée à la lutte contre les épidémies ». Cette fameuse distanciation sociale fait dire qu'il faut « libérer de l'espace » en Ville pour bien vivre ensemble avec ou malgré un tissu préexistant. Il n'y a plus d'autre choix que de récupérer de l'espace sur celui imparti à l'automobile et d'apporter plus de « nature » en Ville. Il ne s'agit pas de bannir l'automobile mais de lui donner un usage plus rationnel et en conscience. Voici l'occasion et le projet idéal, de mettre ces intentions et principes en pratique!

DES CONCEPTS À TRADUIRE EN ORGANISATION SPATIALE

Un nouveau schéma de circulation et des modifications d'habitude d'accès et de stationnement posent toujours question et génèrent des craintes. Ces changements doivent faire l'objet d'un réel courage politique, surtout dans les zones plus denses en habitats, commerces, services ou entreprises. Les concepts de mobilité définiront la possible répartition des espaces (profils) en corrélation avec la nécessité, évoquée plus haut, de maximiser l'espace pour les modes actifs, les fonctions de séjour et la nature. Ils devront alors être confrontés à d'autres critères à développer dans l'étude paysagère et architecturale tels que la gestion alternative des eaux qui peut aussi nécessiter de l'espace en surface.



SCÉNARIO 1
SENS UNIQUE EN RUE SCOLAIRE = FERMETURE MATIN ET SORTIE ÉCOLES

La rue de Molenbeek reste à sens unique depuis la Place de l'Eau jusque la rue Dieudonné Lefèvre.

Aux horaires d'entrée et sortie des écoles (à définir en collaboration avec les écoles et les services communaux), la rue de Molenbeek devient rue scolaire entre les rues Yvonne Nèvejean et De Zandbergen.

Un dépose-minute sur la rue de Molenbeek entre les rues Dieudonné Lefèvre et de Zandbergen peut alors avoir lieu pendant ces heures. Les enfants ayant donc un large trottoir sécurisé pour accéder aux différents établissements de l'îlot.



SCÉNARIO 2
RUE SCOLAIRE À HORAIRES ÉTENDUS DURANT LES RÉCRÉATIONS DURANT LA SEMAINE ET POSSIBLEMENT LES WE OU VACANCES SCOLAIRES EN FONCTION DES BESOINS ET ACTIVITÉS DE QUARTIER.

La rue de Molenbeek reste à sens unique depuis la Place de l'Eau jusque la rue Dieudonné Lefèvre. Même principe de rue scolaire fermée aux horaires d'entrée et sortie des écoles mais le concept pourrait être étendu pendant les récréations la semaine pour que les élèves puissent bénéficier des installations ludiques dans la rue en toute sécurité.

Cette fermeture temporaire pourrait également avoir lieu pendant certains week-ends ou vacances scolaires pour certains événements de quartier...

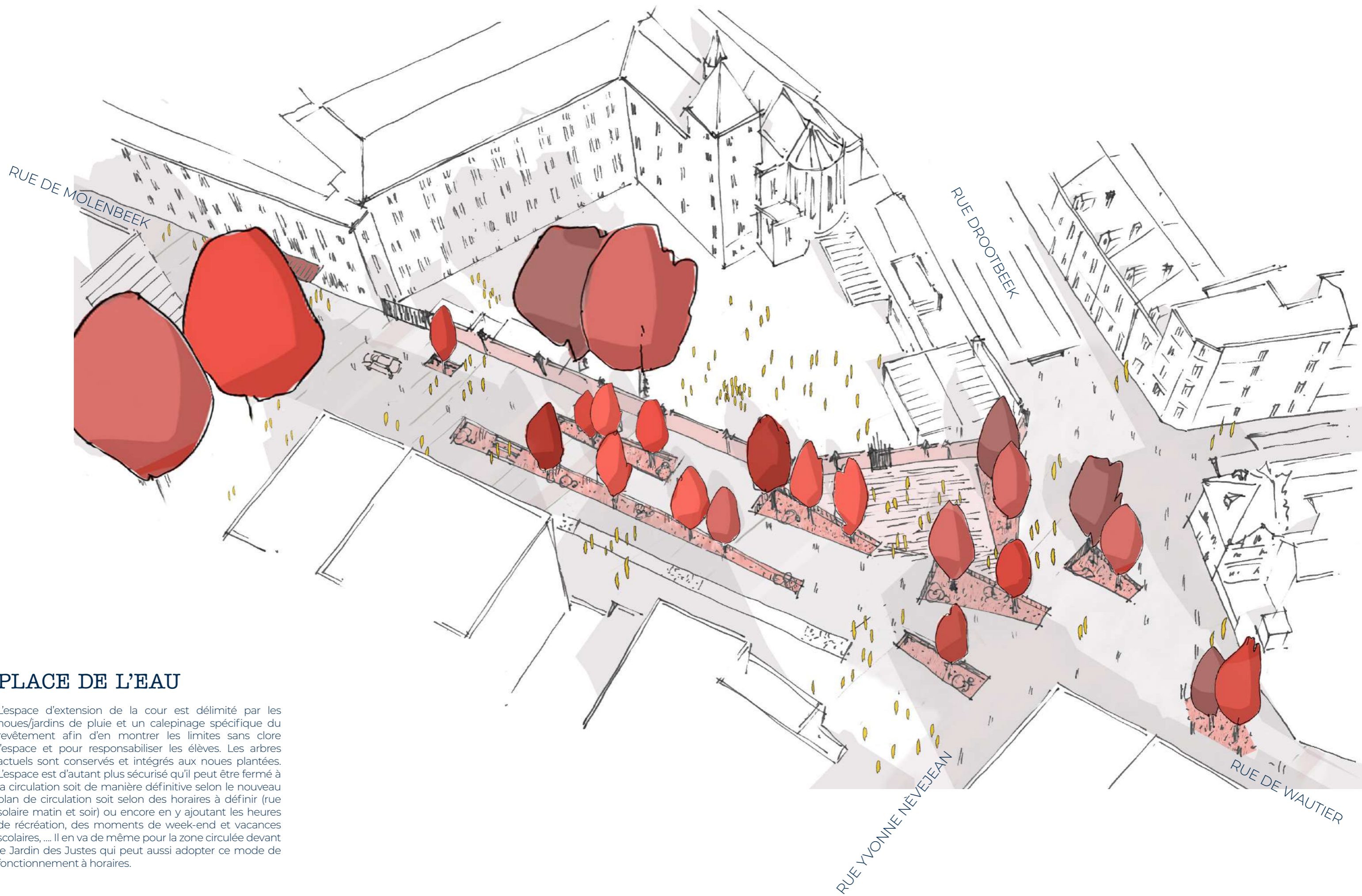


SCÉNARIO 3
FERMETURE DÉFINITIVE DE LA PLACE DE L'EAU JUSQUE DEVANT LE JARDIN DES JUSTES

Plus ambitieux, ce scénario permet un apaisement plus permanent du quartier et une meilleure connexion entre l'îlot des écoles et le quartier Tivoli et son jardin des Justes notamment.

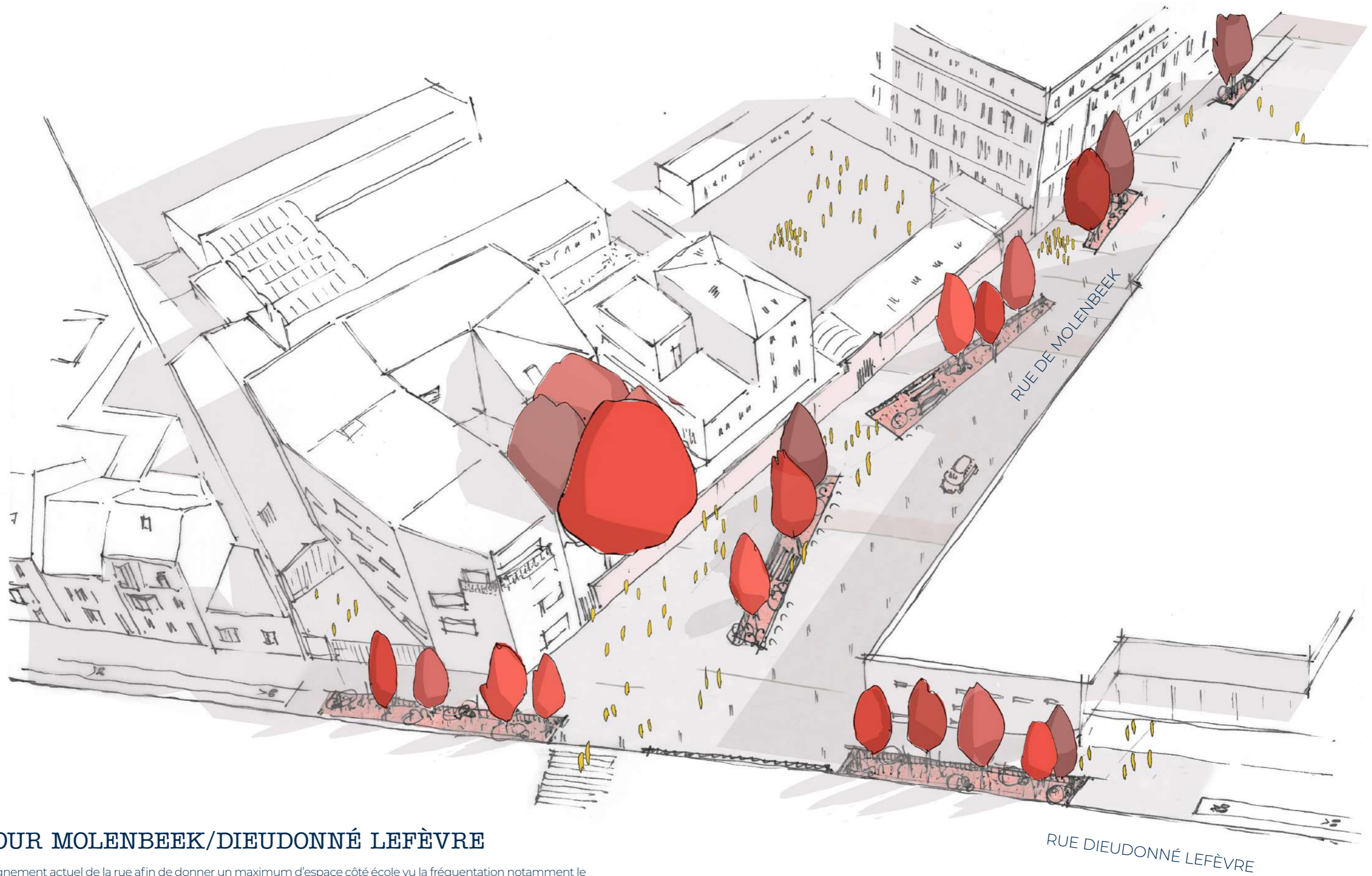
Cela permettrait d'agrandir la surface disponible de l'espace public dont bénéficieraient élèves et résidents en toute sécurité.

L'aménagement de la rue de Molenbeek entre la rue De Zandbergen et le jardin des Justes permettrait un bouclage (en double sens) pour l'accès aux potentiels places de stationnements et à l'intérieur d'îlot du Tivoli.



PLACE DE L'EAU

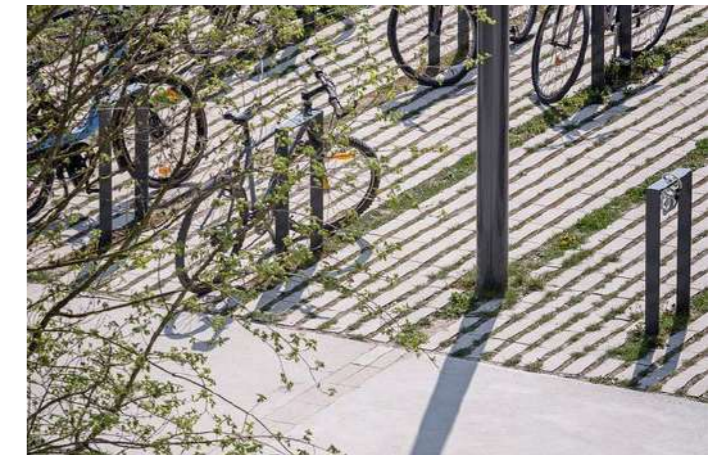
L'espace d'extension de la cour est délimité par les noues/jardins de pluie et un calepinage spécifique du revêtement afin d'en montrer les limites sans clore l'espace et pour responsabiliser les élèves. Les arbres actuels sont conservés et intégrés aux noues plantées. L'espace est d'autant plus sécurisé qu'il peut être fermé à la circulation soit de manière définitive selon le nouveau plan de circulation soit selon des horaires à définir (rue solaire matin et soir) ou encore en y ajoutant les heures de récréation, des moments de week-end et vacances scolaires, Il en va de même pour la zone circulée devant le Jardin des Justes qui peut aussi adopter ce mode de fonctionnement à horaires.



CARREFOUR MOLENBEEK/DIEUDONNÉ LEFÈVRE

Modification de l'alignement actuel de la rue afin de donner un maximum d'espace côté école vu la fréquentation notamment le matin lors de l'arrivée des élèves et leur dépose par les parents. La piste cyclable s'interrompt et devient un espace partagé à cet endroit. Le trottoir très élargi côté rue de Molenbeek permet de placer les vélos à proximité directe de l'entrée sans pour autant envahir le trottoir juste devant cet accès. En sécurité les enfants peuvent aussi être déposés à cet endroit et rejoindre leur école seuls. La position et l'accessibilité des arrêts de bus pourraient être revues afin de protéger cette zone par un tampon planté (noue) le long de l'avenue Dieudonné fortement circulée. Un kiss and ride pourrait se faire naturellement dans la rue de Molenbeek le matin forçant une vitesse très limitée, à définir selon les besoins lors des études préliminaires. Le trottoir élargi accueille de larges noues plantées le long desquelles du mobilier de détente peut trouver place ainsi qu'un grand nombre d'arceau vélo. Ces noues restent dans le langage de la rue mais peuvent ici prendre une nouvelle dimension et sortir quelque peu de la linéarité imposée ailleurs.

PALETTE D'INSPIRATIONS



ENVIRONNEMENT

UNE SENSIBILITÉ ACCRUE ET UN ACCENT SPÉCIFIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT DANS SA GLOBALITÉ

L'objectif poursuivi sera un projet environnementalement intégré avec une vision globale en maximisant les gains environnementaux en ville au profit de ses habitants et en répondant aux **enjeux futurs** tels que les épisodes de sécheresse, les pluies intenses, les îlots de chaleur et la gestion de l'énergie. Nous combinerons les services écosystémiques, les besoins humains et les synergies possibles.

L'EAU

La rue de Molenbeek et la Place de l'Eau jouxtent le nouveau quartier durable Tivoli qui s'est développé autour de plusieurs parcs intimes et une place semi-perméable (jardin des justes) où la gestion intégrée des eaux pluviales a été ambitieuse. Dès lors, le présent projet doit s'inscrire dans une logique similaire, et même plus ambitieuse, en annihilant au maximum le rejet d'eaux pluviales vers le réseau d'égouttage. La situation actuelle étant imperméable sur 99% de sa surface, il convient de maximiser dans le nouveau projet les solutions végétalisées, basées sur la nature et perméables dès que les opportunités le permettent. L'équipe de projet s'engage donc au respect des préconisations du diagnostic et à une approche de Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP), en favorisant l'infiltration naturelle, la rétention et la filtration, offrant ainsi une gamme étendue de bénéfices économiques environnementaux (lutte contre les inondations, désengorgement du réseau d'égouttage, réutilisation de l'eau de pluie, etc.). Notre degré d'ambition pour la temporisation est la gestion d'une **TR100**, qui correspond à l'intégration dans les aménagements ou les dispositifs connexes des volumes d'eau ruisselés lors d'une pluie de temps de retour centennal.

Nous nous baserons sur le travail détaillé et les recommandations émises dans le cadre du diagnostic réalisé par la Ville de Bruxelles. L'étude proposera des scénarii et des recherches complémentaires pour résoudre les problèmes diagnostiqués. Les paramètres qui régissent les choix opérés pour la GIEP (pollution du sol, niveau de la nappe phréatique, etc.) seront également intégrés dans la réflexion.

Des propositions techniques seront élaborées pour maximiser le volume d'abattement des eaux pluviales, en privilégiant l'**infiltration sur place** et en intégrant des solutions basées sur la nature (SBN) en priorisant les aménagements qui se rapprochent le plus possible du fonctionnement naturel d'un **écosystème**. Les contraintes liées aux **impétrants** devront également être considérées dès le début du développement des dispositifs envisagés. Différents aménagements sont proposés, tels que des zones tampon pour l'écoulement des eaux pluviales, la végétalisation du site quand c'est possible avec des systèmes d'infiltration, la dépollution/filtration des eaux pluviales par des noues en trottoir et sur la place ou des massifs de stockage enterrés et la collecte

des eaux pluviales pour le ré-usage. Cette philosophie permettra de mettre en exergue les opportunités pour les services d'espaces verts ou autres de bénéficier de ces aménagements.

LA FAUNE ET LA FLORE

Les nombreux avantages de la végétalisation des espaces publics ne sont plus à démontrer. Nous sommes convaincus et engagés pour intégrer et maximaliser cette composante dans les projets afin de rendre à nos milieux urbains un très haut cadre de vie pour les Hommes et un **maillage vert et bleu** de qualité pour nos espèces compagnes et leur biodiversité. La clé pour assurer la pérennité d'une végétalisation réussie réside dans une très bonne connaissance de leur interaction (développement racinaire, besoin en eau et en nutriment, relation avec le sol et les êtres vivants à proximité) avec le milieu environnant et leurs besoins et une plantation réalisée dans des conditions (sol, espace disponible pour la partie aérienne et souterraine, etc.) adaptées à sa croissance. Une réflexion à l'amont du projet (dès la faisabilité ou l'esquisse) est nécessaire pour assurer leur coexistence dans l'espace urbain et de maximiser les **services écosystémiques** que rendent ces espaces verts et leur adaptation au changement climatique.

Le choix des végétaux repose sur une multitude de critères, tels que la préservation de la biodiversité, l'**indigénat** (et non-invasif), l'aspect esthétique, la résistance aux maladies, l'adaptabilité aux caractéristiques du sol, la disponibilité en volume aérien et souterrain, ainsi que l'usage futur prévu pour l'espace. Dès lors, une analyse initiale préalable permet d'évaluer les conditions et contraintes du milieu et objectifs du projet (climat, topographie, exposition etc.). L'intérêt de poursuivre une trame verte continue contribue en outre au développement des corridors écologiques au sein de la RBC.

Pour le projet de végétalisation de ce périmètre actuellement presque totalement imperméable, une liste d'espèces spécifiquement adaptées aux conditions du milieu sera établie et un plan de plantation détaillé sera proposé. Nous avons établi, au cours de nos 15 dernières années d'expérience, une base de données solides reprenant de nombreux critères de sélection en fonction du sol, de l'espace disponible, des usages à proximité, de leurs croissances et tolérances et de leurs fonctionnalités écosystémiques. Nous possédons surtout une solide expérience dans la préservation du patrimoine arboré (très peu existant) en veillant à anticiper correctement leurs besoins et contraintes.

Dans le cadre de l'espace public de la rue de Molenbeek et de la Place de l'Eau, nous couplerons à la Gestion intégrée des eaux pluviales, une approche intégrée de végétalisation de l'espace public, qui maximisera leur services écosystémiques en utilisant notamment, pour le choix des essences et de la végétation à planter, les techniques de la diversité fonctionnelle, notamment prônée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement (diversité des fonctions assurées par les espèces au sein des écosystèmes) et de la résilience qui se définit comme la capacité d'un écosystème, d'un habitat, d'une communauté, d'une population ou d'une espèce à retrouver un fonctionnement et un développement normal après une perturbation importante.

LES SOLS

Les études et analyses de sols seront à la charge de la Ville de Bruxelles. Le consortium dispose des compétences nécessaires pour interpréter les résultats transmis et en tenir compte dans l'élaboration du projet tout en visant une **empreinte écologique** minimale et en proposant des solutions innovantes. En privilégiant, dans la mesure du possible et en fonction des contraintes techniques : la réutilisation des terres sur le site, le stockage in-situ, les traitements biologiques et le transport par voie navigable.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET EMPREINTE CARBONE

UN MODÈLE EN RÉGION BRUXELLOISE : WE'LL BE.CIRCULAR

Ce nouveau projet d'aménagement et son chantier au cœur d'une quartier déjà exemplaire en termes d'environnement est une nouvelle occasion de mettre en application la volonté régionale d'ici une petite vingtaine d'années d'atteindre une **économie circulaire** et non plus linéaire. Selon la feuille de route régionale: « *Le modèle économique mondial actuel repose sur le postulat que les matières premières sont pratiquement inépuisables. Leur consommation n'a pourtant cessé d'augmenter, dépassant largement leur taux de régénération. Il est caractérisé par un modèle GLOBALISE, LINÉAIRE, AUX RESSOURCES ÉPUISABLES et EN ACCÉLÉRATION. Le concept de l'économie circulaire vise à casser le lien entre la croissance économique et l'épuisement des ressources naturelles. L'objectif ? Limiter l'extraction de matières premières et la production de déchets.* »

DES ACTIONS TOUT AU LONG DE LA MISSION

Tout au long de la mission, nous souhaitons mettre en place une philosophie et une manière de travailler circulaire en limitant notre impact sur l'environnement, au sein de l'équipe comme avec les collaborateurs externes. Ceci s'exprime par l'implantation principalement locale de nos collaborateurs, leur **éthique de travail** et leurs domaines de compétences - tous sensibles et pro-actifs dans la défense d'un monde plus durable - par la mise en œuvre d'un projet exemplaire, responsable et respectueux. Nous veillons à limiter notre empreinte carbone et celle du projet. Notamment lors de nos déplacements pour des réunions ou sur chantier en favorisant toujours les modes actifs à la voiture. Les divers domaines d'actions de cette «

philosophie de vie » sont détaillés partout dans cette note et atteindre ces objectifs se construira ensemble, avec les services de la Ville de Bruxelles au fur et à mesure du projet :

- Un accompagnement si nécessaire par les experts reconnus de **Rotor** avec qui nous collaborons ponctuellement ou au long court selon les projets et les besoins qui surgissent ;
- Réalisation d'un **inventaire des matériaux** sur site à réutiliser sur place ou à injecter dans le circuit circulaire (tel quels ou transformés) ;
- Fixation dans le CSC travaux, des **ambitions quantitatives** de l'ordre par exemple de 2 à 5% ou plus (montant travaux) soit dédiés au réemploi. Le taux moyen de réemploi dans la construction aujourd'hui étant estimé à 1%, c'est déjà faire deux fois mieux que de viser 2%! Et cela reste réaliste en regard des capacités du secteur ;
- Envisager des **critères de sélection** des entreprises sur base de certifications d'économie circulaire, tout comme l'exigence de références de chantiers avec valorisation de matériaux de démolition vers des filières de **réemploi** ;
- Faire appel au site **Opalis**, qui reprend des adresses de fournisseurs de matériaux de construction de réemploi ;
- Lors de tous nos déplacements pour des réunions en présentiel ou sur chantier : toujours favoriser les **modes actifs** avant tout recours à la voiture personnelle ;
- Limiter la production d'impression: annonces vocales, newsletter et invitations par mails, sites de la Ville, des écoles ou autres associations de quartier comme centralisation de l'information, papier recyclé, flyers réutilisables (pliage maquette, graines incrustées pour plantation, ...)

QUAND LE CANAL RENOUE AVEC SON PASSÉ MARCHAND

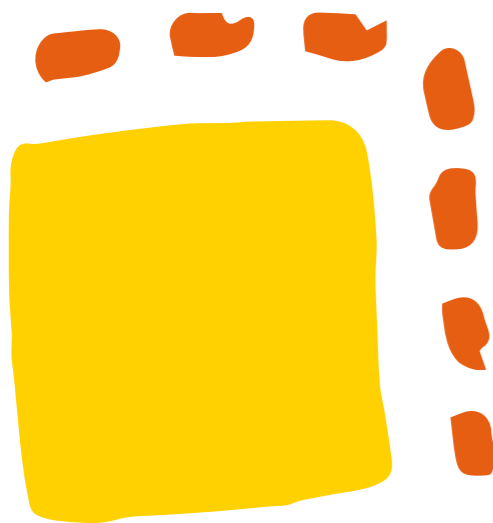
Plus qu'une composante fondamentale du paysage bruxellois, le canal est une **voie navigable** et une voie de passage vers et depuis Anvers, port important de marchandises du Nord de l'Europe. « Il est à la fois artère économique vitale, voie de désengorgement et lieu de détente ». C'est son aspect marchand qui nous tient à cœur d'exploiter dans notre démarche circulaire et « low carbone ». En effet, nous souhaitons mettre en place un réel partenariat avec le **Port de Bruxelles** ou d'autres exploitants comme **Shippit** afin de gérer une série de sujets du chantier par bateau. Nous pensons instantanément au transport de matériaux vers le chantier mais également l'évacuation des démolitions ou autres terres d'excavation par exemple. Son usage limite et désengorge les voies de circulation au cœur de Bruxelles et il se trouve non loin du site de la place de l'eau. Nous explorons déjà les services que met le Port à disposition, à savoir : « les conseils avisés d'un expert en transport ainsi que d'un facilitateur logistique pour aider les entreprises à adopter ou à développer davantage le transport de marchandises par voie d'eau. ».

La combinaison de l'utilisation de matériaux biosourcés ou géosourcés, locaux et de récupération mis en œuvre de façon responsable avec l'acheminement par bateau au cœur du chantier fera de ce projet, **un projet phare** !

MÉTHODOLOGIE : NOTRE ÉQUIPE EN QUÊTE DES 5 TEMPS

Nous avons organisé le projet en 5 grands temps. Ils reprennent les phases du CSC ainsi que nos propositions de bonification de la mission. Nous y mettons en évidence les étapes du projet et les actions de l'équipe.

Le parcours de réalisation du projet est intrinsèquement lié à celui de la participation et de l'information, c'est pourquoi ces moments et les moyens sont parties prenantes de ces phases et l'on devra travailler en étroite collaboration avec les services de la Ville pour mettre en place une communication claire, efficace et continue. Nous souhaitons co-construire ce projet et nous mettre dans une dynamique de collaboration étroite avec la Ville de Bruxelles et les acteurs locaux pour ensemble, accompagner les citoyens et usagers aux changements qu'apporteront le réaménagement et la nouvelle identité graphique. En perspective de ce changement et afin de les associer pleinement au projet en les voyant comme des partenaires qui peuvent contribuer à une revalorisation des quartiers, nous serons aux côtés des services de communication de la Ville pour fournir des visuels ou explicatifs didactiques à diffuser.



LE TEMPS DE LA CONTEXTUALISATION – +/- 3 semaines soit 20 jours de calendrier (démarrage le 08/01/2024)

PHASE 0 : ÉTUDES PRÉLIMINAIRES ET ESQUISSE

- **CA de démarrage** pour recevoir les informations de base, recueillir les attentes et les souhaits, organiser le planning de la mission et particulièrement les moments souhaités pour l'organisation des réunions de la phase d'étude avec le CA, le Collège communaux et les animations publiques
- **Mise au point** et validation du plan stratégique de participation et de communication avec les personnes en charge à la Ville de Bruxelles: réunion de travail dès le démarrage de la mission, afin de décider de la philosophie, de l'objectif général de communication et du contenu à produire par le BE + **Mapping** des parties prenantes
- **Moment informatif** : En amont du projet : annoncer son démarrage et les grandes lignes de ce dernier, exprimer le pourquoi du projet et annoncer les prochaines étapes
- **Études préliminaires**, appropriation des données et des lieux : relevés de terrain, reportage photos, analyse planologique, réglementaire, réception des levés topo et plans concessionnaires, réception et analyse des pré-études de mobilités de la Ville, recueil des plans et rapports des projets alentours, prise de contact avec les écoles, relevés des éléments de situation de droit et de fait pour la mise au point du plan terrier.
- **Études de mobilité, des sols** (en vue de Tracimat et gestion terres polluées), **d'hydrologie et environnementale** au sens large
- **Esquisses** : Production et présentation à la Ville de Bruxelles et au CA d'une ou de plusieurs propositions de plan indiquant les options d'aménagement, c'est-à-dire les affectations de l'espace public. Vues en plan et profils types.
- **Moments participatifs** :
 - Trois moments clés dans l'espace public (peinture calcaire, mur d'expo et d'expression, être ambassadeur)
 - Une enquête de diagnostic en ligne
- **CA** : présentation des résultats des études préliminaires
- **CA** : discussion avec le maître d'ouvrage, les autorités communales et le CA du **choix de l'esquisse** selon les remarques des différents acteurs rencontrés
- **Esquisse finale** en tenant compte des différentes remarques et mise en évidence de points d'attention s'il y a lieu : abattage arbre, déplacements concessionnaires, ...

LE TEMPS DE LA CONCEPTION URBAINE – +/- 8,5 semaines soit 60 jours de calendrier (démarrage le 05/02/24)

PHASE 1 : AVANT-PROJET

- **Élaboration de l'avant-projet** sur base du programme d'aménagement retenu (choix de l'esquisse), indiquant les alignements, bordures, limites de chantier, etc... ainsi que les matériaux, plantations, propositions de mobilier urbain.
- Intégration des ouvrages de **gestion alternative des eaux et de préservation de l'environnement** en général

- **Production de visuels 3D** (compréhension aisée pour les non techniciens), utiles lors de présentations publiques et/ou de publication d'informations (les visuels se précisent au fur et à mesure des phases du projet)
- **Étude de mise en lumière** en collaboration avec Sibelga
- **Ateliers de travail avec le Port de Bruxelles et la Communauté portuaire** pour identifier les opportunités et enjeux du transport de marchandises et d'utilisation de la voie d'eau (chantier)
- **Inventaire des matériaux à récupérer** et mise en perspective des filières de recyclage sur place ou ailleurs
- **Groupes de travail** (à composer selon thématique): présentation de l'avant-projet provisoire
- **Estimation budgétaire**
- **Moments participatifs** :
 - Trois moments dans l'espace public avec balades exploratoires et mur d'expo et d'expression
- **CA** : présentation de l'avant-projet succinct
- **Finalisation de l'avant-projet** en fonction des remarques des parties prenantes et adaptation de l'estimation du coût
- **Présentation de l'avant-projet au service d'urbanisme régional** (Urban et SIAMU) afin d'intégrer dès le stade d'avant-projet les remarques et/ou demandes éventuelles. Participation aux réunions « modes actifs » si souhaité.
- **CA** : validation finale de l'avant-projet qui fera l'objet du dossier de PU
- **Collège communal** : présentation de l'avant-projet

LE TEMPS DE LA VALIDATION URBANISTIQUE – +/- 6 semaines soit 40 jours de calendrier (démarrage 01/04/24)

PHASE 2 : PERMIS D'URBANISME

- **Élaboration du projet** pour le dossier de PU bilingue avec plans, coupes, détails, choix du mobilier, des matériaux et des plantations
- **Dossier réglementaire** de permis d'urbanisme, plans légendés au 1/500 et 1/200
- **Moment informatif** :
 - Mise à disposition d'un environnement immersif 3D directement consultable par les citoyens depuis leur PC ou smartphone + animation **casques VR**
 - Présentation du futur **planning du chantier**, si possible
- **Élaboration d'un rapport d'incidence** développant les domaines suivants : mobilité, urbanisme, patrimoine, paysage urbain, faune et flore, sol et eaux, environnement sonore et vibratoire, air et énergie, climat, déchets, être humain, domaine social et économique, interaction entre tous les domaines énoncés.
- **Réunion** : avec la Ville de BXL pour échanges sur les plans et le rapport avant envoi à Urban
- **Envoi du draft à Urban** : pour intégration des remarques avant dépôt afin d'éviter des dossiers incomplets
- **Présentation, modération et/ou aide à la défense du projet lors de la commission de concertation.**

- **Adaptation** des plans en fonction des conditions liées à l'octroi du permis d'urbanisme.

LE TEMPS DU DÉVELOPPEMENT – +/- 6,5 semaines soit 45 jours de calendrier (démarrage 13/05/24)

PHASE 3 : ADJUDICATION

- **Élaboration du dossier bilingue d'adjudication**: plans, coupes techniques et détails nécessaires à l'exécution des travaux, cahier spécial des charges (clauses techniques et de circularité: métrés récapitulatif et estimatif ainsi que les articles additionnels détaillant le mobilier, les matériaux particulier, etc...)
- **Coordination avec des marchés conjoints** : interventions de concessionnaires, d'éclairage, ...
- Présentation du dossier aux services de la Ville de Bruxelles pour vérifications (1 réunion puis échanges par mail ou visio)
- Prise en compte des remarques et élaboration du dossier d'adjudication final

LE TEMPS DE LA MISE EN ŒUVRE - 15 jours de calendrier

PHASE 4 : ATTRIBUTION DES TRAVAUX

- **Aide à la passation de marché**
- **Analyse des offres + rapport** de désignation

LE TEMPS DE LA MISE EN ŒUVRE - +/- 6 mois soit 180 jours de calendrier (démarrage 03/03/25)

PHASE 5 : SUIVI DES TRAVAUX

- Lorsque l'adjudicataire est désigné, **réunion plénière** avec l'entreprise, le maître d'ouvrage, la Commune, la police, les concessionnaires, le coordinateur Sécurité Santé, ... pour définir l'organisation des travaux et leur planning
- **Assistance à la direction des travaux**
- **Moments informatifs** :
 - Deux visites du chantier
- Visite et **réunion hebdomadaire** de suivi de chantier avec le maître d'ouvrage et l'entreprise désignée.
- Visites supplémentaires lors de phases plus critiques et/ou à la demande du maître d'ouvrage
- **Rédaction du PV de chantier**, vérification des fiches techniques, des rapports d'essais, d'épreuves, ...
- Vérification des implantations de niveaux et de correspondance aux plans
- Analyse et validation des états d'avancement
- Aide à la réception provisoire avec rédaction du PV
- Aide à la réception définitive avec rédaction du PV
- **Moment festif** :
 - Aide et participation à l'inauguration du projet avec les services communaux et régionaux.