

JAMAR MIDI

Mission complète d'étude et d'architecture en vue du réaménagement et de la requalification de l'espace public du bd. Jamar/Midi suite aux travaux de construction de la nouvelle station TOOTS THIELEMANS

2e fichier une proposition détaillée du réaménagement et de la requalification de l'espace public du Bd Jamar/Midi à la suite des interventions souterraines en cours

Présentation du projet pp. 1-15

Méthodologie pp. 16-20

29/03/2024



LDÄ DESIGN

dries[®]
CONSULTANTS

BOLLINGER + GROHMANN
Ingenieure



Recomposer le lien entre le centre-ville et la Gare du Midi

C'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'ambition que nous vous proposons notre offre pour la «mission complète d'étude et d'architecture en vue du réaménagement et de la requalification de l'espace public du bd. Jamar/Midi suite aux travaux de construction de la nouvelle station Toots Thielemans».

L'intitulé de la mission traduit une forme d'opportunisme lié aux travaux liés au métro qu'il faut saisir. Néanmoins elle se traduit par un périmètre qui ne considère qu'une partie (aux limites alambiquées) d'une continuité d'espaces publics dont tout le monde s'accorde sur leur inadéquation aux enjeux et besoins actuels, et qui connaîtront des interventions distinctes, notamment dans le cadre du CRU7.

Ce morcellement des opérations d'espaces publics sur ce territoire nous semble problématique et peu amène à orienter les solutions d'aménagement sur ce qui est pourtant le plus nécessaire: défragmenter et retrouver une unité spatiale, rendre plus lisible, continue et identifiable les structures urbaines – au sein du quartier de la gare la plus importante du pays et en lien avec le centre-ville –, et valoriser de larges espaces ouverts qui accueillent des événements et des manifestations de grande ampleur.

Notre avons dès lors pris le parti de baser notre proposition sur une recherche de ces continuités et cohérences avec les opérations à venir, pour garantir ces continuités spatiales. Cela se traduit notamment par nos propositions de matérialité et de composition, tout en se laissant suffisamment de libertés pour rentrer en dialogue avec les projets qui seront établis avec certains de ces sous-espaces, comme la verdurisation de l'Esplanade de l'Europe prévue par le CRU7.

Notre proposition se base ensuite sur un positionnement quant aux structures et continuités urbaines à prioriser. En effet, le territoire se démarque par la collision de grandes figures urbaines qui ont évolués au cours du temps. La figure des boulevards de ceinture du Pentagone, celle de l'urbanisation autour de la Station du Midi qui a structuré ces quartiers de Saint-Gilles et Anderlecht et ceux autour de l'avenue de Stalingrad, avant que ne soit créé les boulevards du centre (Lemonnier). La création de la Jonction Nord-Midi et de la Gare du Midi a fortement perturbé ce territoire et ces figures jusqu'à l'agrandissement de la gare en gare internationale au début des années 2000 et son 'esplanade'. L'accumulation des réflexions en cours sur ce territoire témoignent de son importance stratégique pour la Région, sa population et ses visiteurs. Pour nous, ce projet concret de réaménagement d'espace public est l'occasion de reclarifier les choses.

Nous considérons qu'il est temps, au travers de ce projet, de recomposer le lien entre la Gare du Midi et le centre-ville pour rencontrer les objectifs de la Région. La première implantation de la gare en-dehors du pentagone se basait sur une composition urbaine clairement définie qui garantissait la relation avec le centre-ville via l'avenue de Stalingrad. Depuis, le déplacement de la gare avec la jonction, la déstructuration du quartier de la gare et la fonctionnalisation de la petite ceinture priorisant et hiérarchisant les mouvements automobiles n'ont eu de cesse d'éloigner et de déconnecter spatialement la gare du centre-ville. Cette déconnection

a eu comme corollaire la fragmentation et le morcellement de ce qui étaient des espaces unitaires, rendant toujours plus compliqué et moins attractif l'accès en surface pour les modes actifs au quartier de la gare. Nous voulons renverser la tendance en intervenant là où les barrières sont les plus fortes, au niveau de ces croisements, et les faire disparaître au maximum.



PREMIÈRE STATION MIDI (1965)
Une composition urbaine régulée clarifie la relation entre le centre et la gare. Le boulevard Jamar agit comme contre-pied du boulevard du Midi, les mettant spatialement à égale importance et positionnant la gare à leur croisement.



BOULEVARD LEMONNIER (1891)
La création du boulevard Lemonnier déséquilibre la composition initiale. La perspective et lien que représente l'avenue de Stalingrad avec la gare n'est plus unique. L'angle entre le boulevard Jamar et du Midi est coupé, déséquilibrant également leur équilibre.



GARE DU MIDI (1971)
Le recul de la gare mais surtout l'imposition de l'infrastructure de la Jonction, ne suivant aucune composition urbaine, déstructure totalement la composition urbaine pré-existante. Le développement automobile complexifie et fragmente le lien avec le centre-ville.



FONCTIONNALISATION (1996)
Les espaces ouverts, largement indéfinis, sont peu à peu fonctionnalisés au bénéfice du stationnement automobile. L'espace est de plus en plus morcellé le lien de plus en plus ténu avec le centre-ville.

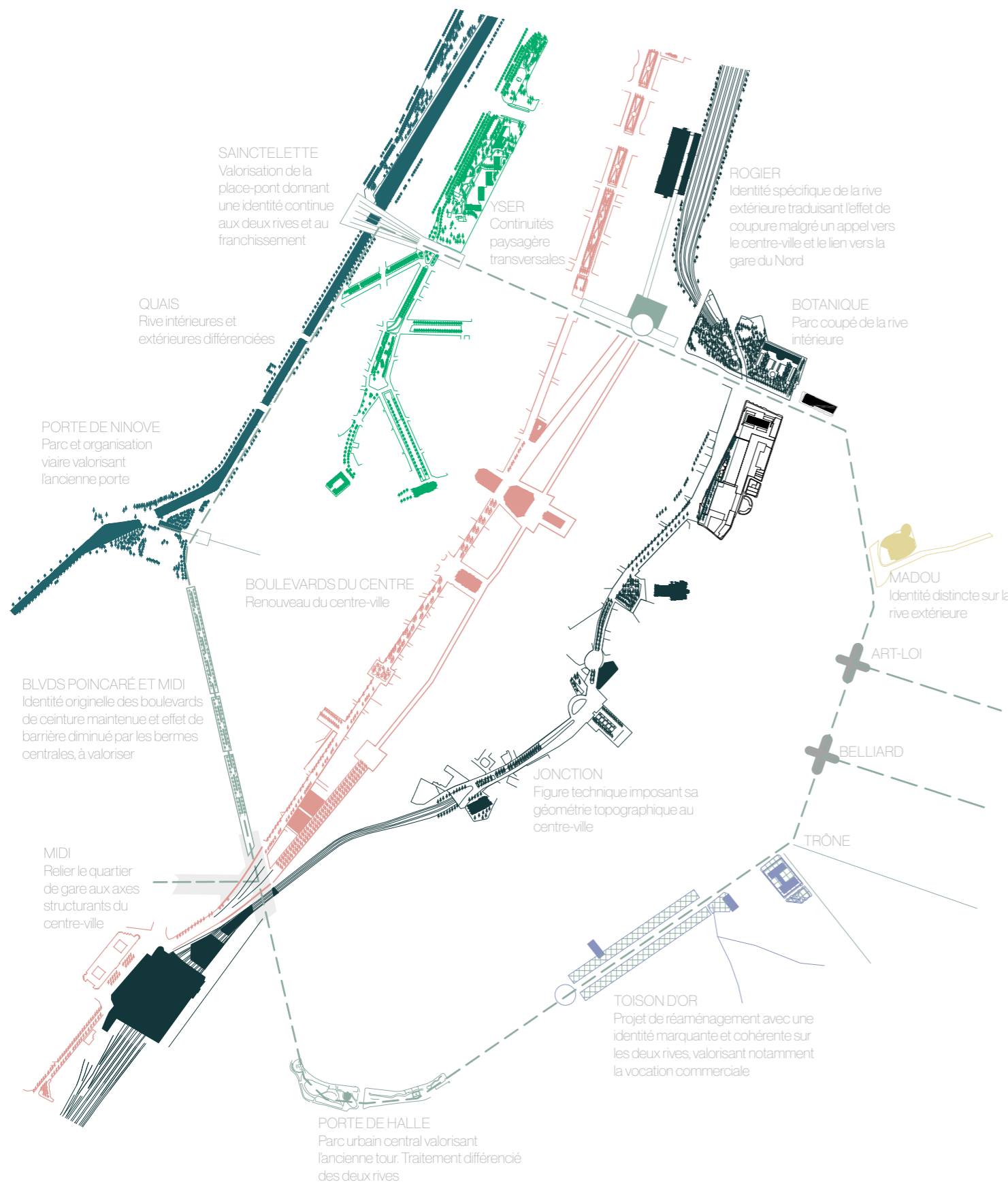


HIERARCHISATION (2004)
Le réaménagement au début des années 2000 en lien avec la transformation en gare internationale hiérarchise les axes routiers et offre les prémisses d'une relation par un espace qualitatif entre la gare et le centre-ville via la création de l'esplanade de l'Europe. Néanmoins, la petite ceinture forme une coupure automobile forte.

la gare du Midi



ESPACES OUVERTS MORCELLÉS
Le périmètre ne porte que sur une partie des espaces ouverts qui devraient être traités de manière unitaire ou en continuité.



Un nœud fondamental à l'échelle métropolitaine, à l'identité singulière à affirmer

Sur la petite ceinture, le croisement entre les boulevards Jamar et Midi est un nœud fondamental à l'échelle métropolitaine. Tant en matière de croisement de flux, tant piétons, cyclistes et automobiles, qu'en matière de liaison entre différentes identités et structures urbaines. Il s'agit ici de clarifier les priorités données aux différents modes par le PRM Good Move dans l'aménagement mais également de simplifier la lecture spatiale dans environnement aujourd'hui très destructuré. Il s'agit aussi de clarifier le statut et l'identité de cet espace au sein de la petite ceinture.

Pour relier d'une manière qualitative le quartier de la gare du Midi au centre-ville, notamment au bénéfice des modes actifs, il est clair pour nous que la coupure que représente les voies de circulation de la petite ceinture doit être atténuée au maximum. Nous prenons dès lors le parti de privilégier les continuités sud-ouest – nord-est qui sont pour nous prioritaires par rapport à la continuité que pourrait représenter la petite ceinture dans le sens sud-est – nord-ouest.

Il faut à ce titre reconnaître que la petite ceinture est loin de présenter une figure homogène et cohérente sur tout son parcours. Le site représente d'ailleurs un point de césure dans les continuités de par le viaduc ferroviaire de la figure de la Jonction d'une part et de la transition ensuite vers les boulevards Poincaré et Midi qui sont les seuls à avoir plus ou moins conservé la morphologie originelle des boulevards avec leur berme centrale arborée.

Les autres tronçons de la petite ceinture sont soit fortement marqués par la présence et la fonctionnalisation automobile, et notamment les carrefours à tunnels, soit ont connu des réaménagements renforçant les différences entre les rives intérieures et extérieures des boulevards, comme à Madou ou à Rogier, qui renforcent l'effet de coupure spatiale. Les interventions prévues au niveau de Saintelette ou de Toison d'Or visent elles à traiter de manière cohérente les deux rives mais avec des identités très distinctes.

Du fait de cette collision complexe des figures urbaines sur le site du projet, et de sa relative faible longueur sur la petite ceinture, nous considérons que l'identité de ce tronçon de la petite ceinture doit être dédiée en priorité à valoriser la liaison avec le quartier de la gare. Fonctionnellement, c'est aussi un point de changement de statut au sein du PRM Good Move où les boulevards Poincaré et Midi sont en auto-confort au nord-ouest du site tandis que les boulevard du Midi et Jamar sont auto-Plus vers ouest et le sud-est. Il est dès lors logique que cette différence de statut se traduise dans un aménagement spécifique, rompant avec un traitement générique de la petite ceinture. L'ampleur du boulevard Jamar ayant été originellement voulue afin d'équilibrer celle du boulevard du Midi, pour associer la présence de la station, il y a également une rationalité morphologique à cette articulation.

Ensuite, si le PRM Good Move prévoit l'aménagement d'une magistrale piétonne liant la gare du Midi au centre-ville en passant par l'avenue de Stalingrad, nous considérons que l'aménagement doit considérer la continuité vers le boulevard Lemonnier avec la même importance. En effet, les boulevards du centre, dont Lemonnier est en le tronçon sud, représente une structure urbaine à l'échelle du pentagone morphologiquement plus importante, cohérente et continue que la continuité presque parallèle représentée par l'avenue de Stalingrad et les rue du Midi, Fripiers et Neuve. Le succès du réaménagement d'une partie des boulevards du centre, à partir de la place Fontainas, témoigne de l'importance de cette continuité urbaine dans la carte mentale du centre-ville avec les places de la Bourse et De Brouckère. Nonobstant la spécialisation multimodale aujourd'hui prévue, ce serait une erreur fondamentale de «délaisser» le boulevard Lemonnier d'une liaison fluide et de sa continuité avec le quartier de la gare du Midi, alors qu'elle est spatialement présente.

Notre proposition s'oriente dès lors sur un traitement de ce nœud valorisant de manière équilibrée les continuités avec l'avenue de Stalingrad et le boulevard Lemonnier par la mise en place d'une figure d'éventail, liant formellement l'esplanade de l'Europe à ces 2 axes et effaçant au maximum la coupure représentée par la petite ceinture.


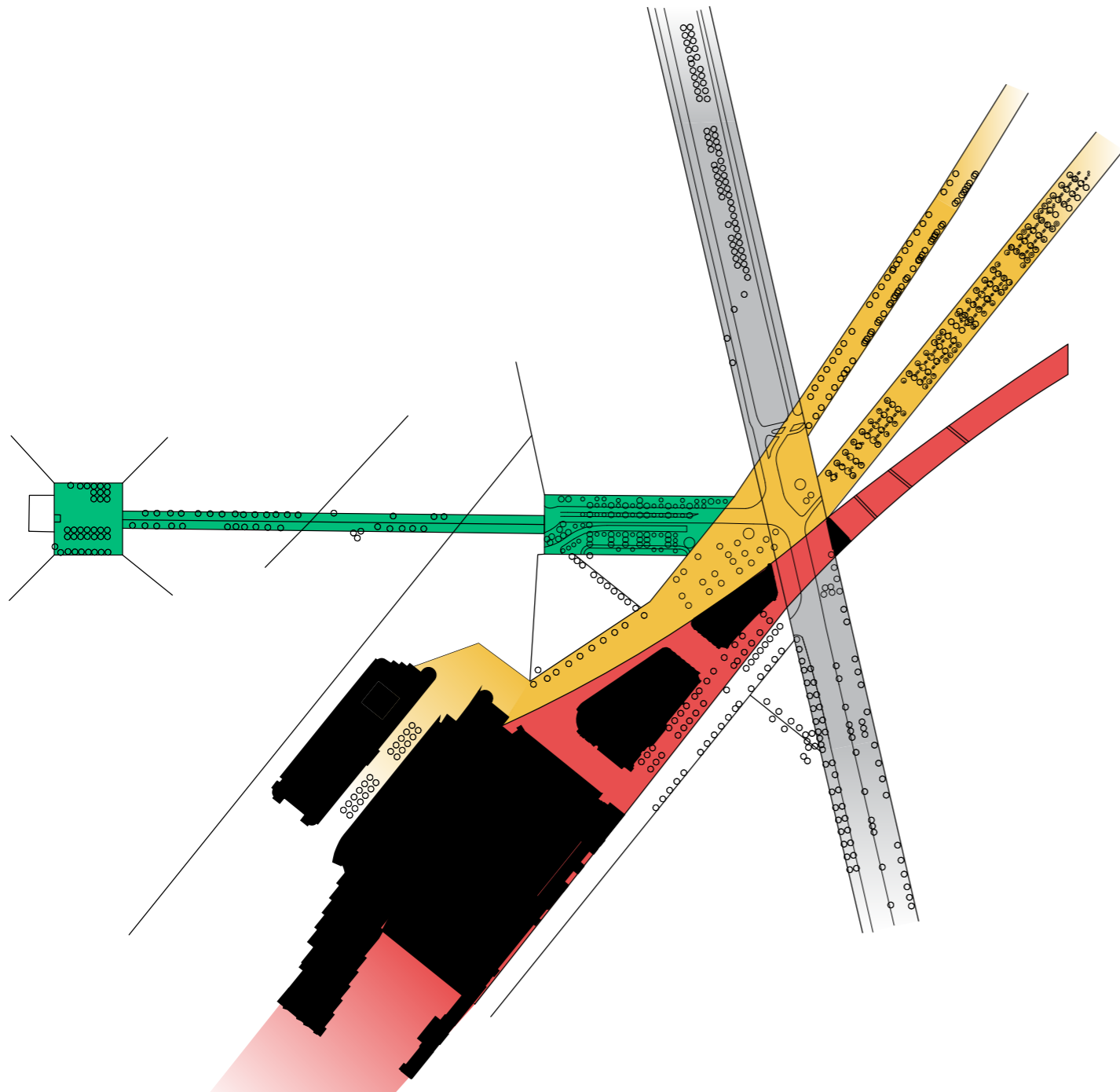
Cet effacement est tout sauf évident, au regard du statut auto-plus et des flux à gérer. D'autant plus qu'il s'agit du seul croisement auto-plus de la petite ceinture ne «bénéficiant» pas d'infrastructures en tunnel pour séparer les flux de transit des flux plus locaux. On doit dès lors nécessairement composer avec un nombre de bandes de circulation relativement important, pour lequel nous avons adopté une attitude conservatoire, avec la volonté d'étudier leur possible diminution dans le cadre de la mission via simulation vissim.

Néanmoins, les travaux actuellement en cours pour la création du métro 3 ont comme intérêt de démontrer la possibilité de libérer de l'espace au sein de ces espaces de circulation fort contraints pour réaliser de grandes ambitions. Ces circonstances nous ont inspiré à développer un principe de phasage des travaux qui permet d'atténuer au maximum la coupure que représente ces bandes de circulation afin de valoriser l'unité spatiale et les priorités que nous souhaitons pour cet espace. Nous espérons pouvoir vous en convaincre!

VISION: 4 FIGURES EN CONFLUENCE

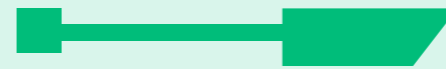
Les quatre figures identifiées dans l'introduction constituent le point de départ de notre vision. Afin de réaménager qualitativement cette partie de ces grands espaces ouverts qui qualifient le site, il est selon nous nécessaire de clarifier les 4 figures urbaines qui s'y rejoignent. Notre objectif est de valoriser ces structures urbaines, de valoriser leurs caractères particuliers et leurs qualités, afin qu'elles redeviennent lisibles dans le paysage urbain.

Il s'agit de clarifier leurs spécificités (typologie, identité, matériaux, plantations, usages, etc.) ainsi que leur limite afin qu'ensemble elles participent à un espace unitaire attractif et lisible.



1. l'éventail recomposant la continuité entre les boulevards du centre et la gare

La figure de l'éventail est introduite pour recomposer la continuité entre les boulevards et la gare. Il s'agit d'un espace charnière qui guide les modes actifs, diminue la coupure que représente les voies de circulation, et structure ce large espace ouvert. L'éventail démarre de la composition de sol de l'esplanade existante et propose une transition vers les boulevards, afin de développer des continuités, une unité et une cohérence à grande échelle. La végétalisation, la matérialité et le mobilier urbain permettent aux différents usages de participer à un espace public emblématique.




2. l'axe historique anderlechtois

Ayant perdu son rôle dans la composition urbaine de la gare et sa typologie de large boulevard arboré suite aux infrastructures qui l'ont colonisé, le large boulevard Jamar doit retrouver son rôle structurant en tant qu'axe de liaison et de composition sur l'axe des centralités urbaines anderlechtoises. Nous proposons de lui redonner une prestance paysagère et de valoriser les usages locaux dans de larges rives arborées qui compensent les ruptures dues aux infrastructures centrales à ce boulevard.



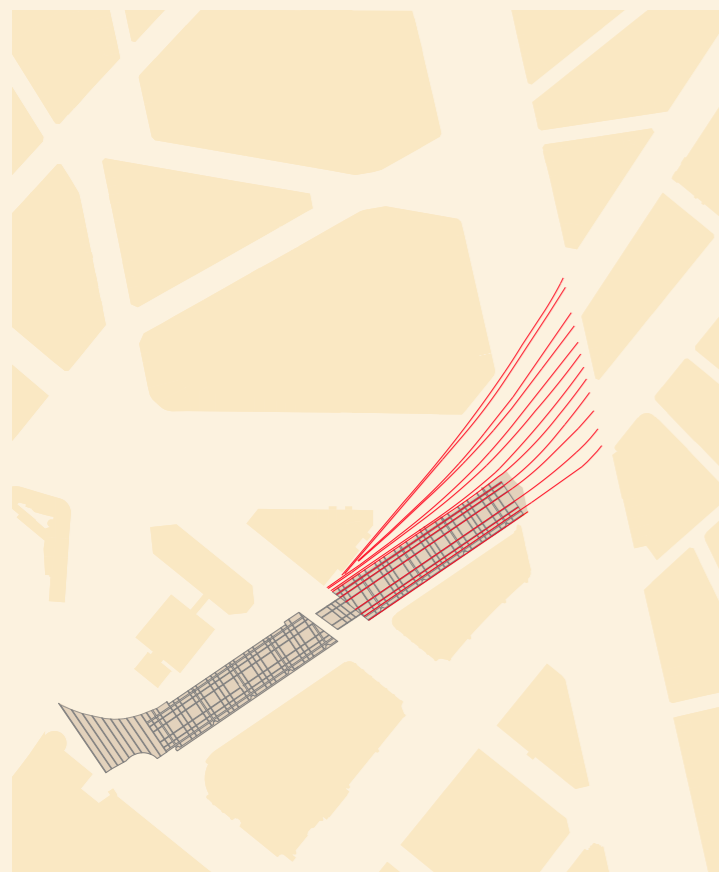
3. les boulevards de la petite ceinture

Si les boulevards de la petite ceinture représentent une continuité spatiale, le changement entre leurs différents profils s'articule au niveau de l'éventail, qui représente un point de transition, aussi en termes fonctionnels (auto-plus vers auto-confort). Les continuités et les mouvements cyclables sont sécurisés et valorisés tandis qu'au niveau des usages, une nouvelle organisation de la foire valorise et facilite sa continuité et son organisation, participant à l'identité vécue de ces tronçons de la petite ceinture.



4. la jonction ferroviaire

Aujourd'hui agissant principalement comme une barrière, la programmation des quadrilatères de la jonction donnera, nous l'espérons, une autre dimension à cette figure et participera à l'activation des espaces ouverts qui la bordent. Il s'agit à ce stade de valoriser cette continuité (par la continuité du socle en dalle de pierre bleue notamment), et de traiter le viaduc du boulevard du Midi en cohérence avec les aménagements prévus pour les rues couvertes et les autres tunnels qui ponctuent le passage de la Jonction dans le centre-ville.

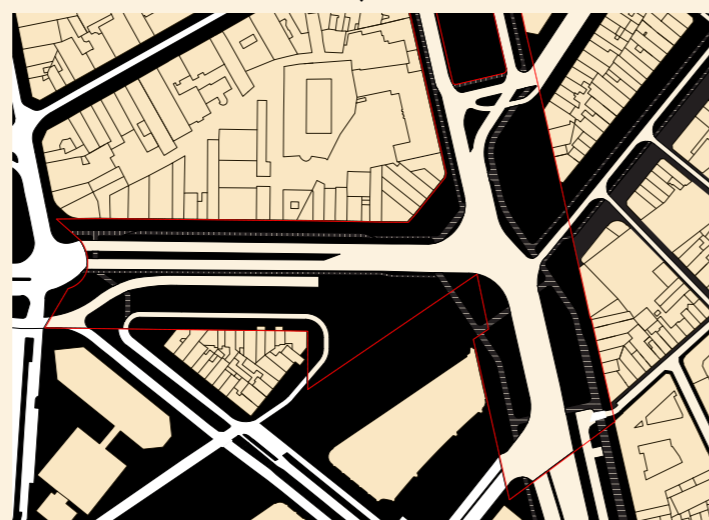


Partir de l'existant et relier les boulevards

L'éventail est formellement composé avec l'esplanade de l'Europe afin de garantir une perception unitaire de l'espace ouvert se prolongeant vers la gare du Midi. Etant donné que le CRU 7 ne prévoit pas un réaménagement complet de l'Esplanade de l'Europe, mais uniquement des interventions ponctuelles visant à la végétalisation sur environ 1/4 de sa surface, le dessin de sol de l'éventail part du revêtement quadrillé existant.

Ce quadrillage existant très présent, qui a l'avantage d'être à l'échelle de l'espace ouvert, est prolongé au sein du périmètre du projet et se déforme graduellement en éventail pour aller chercher les continuités avec l'avenue de Stalingrad et le boulevard Lemonnier. La matérialité du revêtement de sol de l'éventail part également du revêtement existant et de sa matérialité composée de zones en béton imprimé délimitées par bandes en briques sur chant et en dalles de pierres bleues. Au fur et à mesure du parcours vers le centre-ville, la largeur et la matérialité des bandes évoluent pour dessiner une alternance de larges bandes en béton coulé de différents tons. Ces bandes sont continues au niveau des voies de circulation afin de réduire la coupure visuelle qu'elle pourraient représenter.

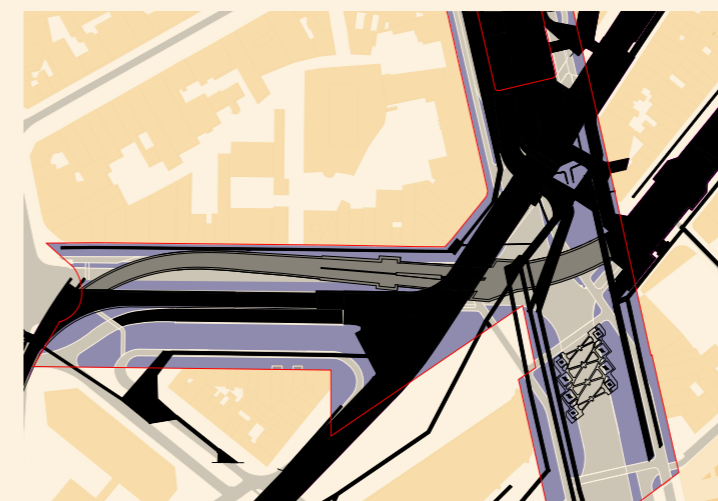
Afin de garantir des accroches qualitatives au revêtement quadrillé existant et une continuité d'aménagement renforçant l'unité spatiale, nous proposons d'étendre le périmètre du projet pour englober quelques surfaces stratégiques.



Réduire la fracture des axes routiers

Les voies de circulation sont réorganisées afin de réduire leur emprise, de supprimer les îlots de circulation participant à la fragmentation de l'espace public et de globalement diminuer l'effet de fracture qu'elles représentaient en situation avant travaux. L'objectif de cette réorganisation est également de clarifier la hiérarchie des tronçons et notamment la prévalence de de l'axe Jamar-Midi. Une continuité de matériaux participant également à réduire la fracture.

Venant du sud, 6 bandes de circulation sont concentrées et rassemblées pour emprunter la travée centrale du viaduc du boulevard Midi. Elles forment la première branche d'un carrefour à feux en Y qui est orienté pour faciliter les mouvements avec le boulevard Jamar (4 bandes) qui forme la 2e branche, et générer un espace public unitaire plus large côté est. La 3e branche (5 bandes), vers le nord, se divise ensuite au niveau de la continuité du boulevard Lemonnier pour se connecter aux bandes situées de part et d'autre de la berme centrale des boulevards du Midi et Poincaré.



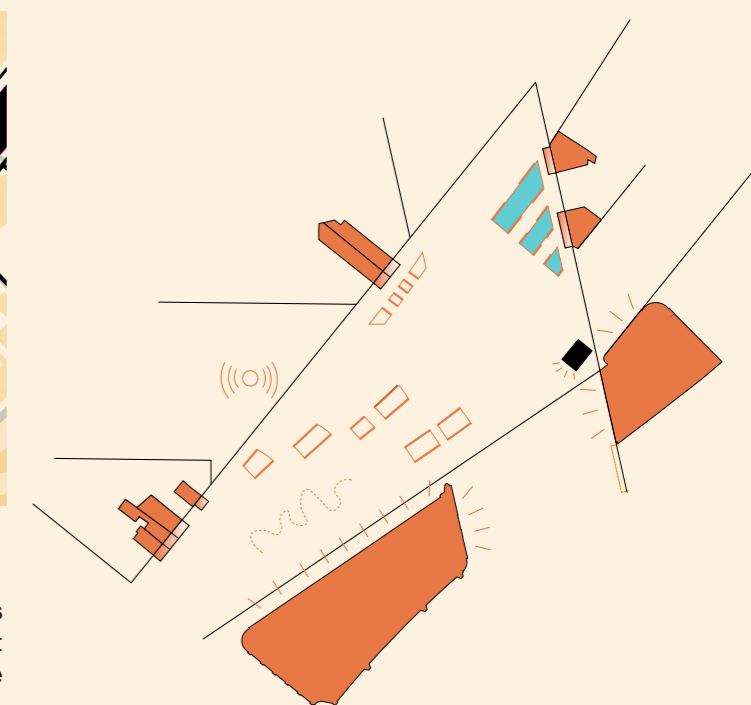
Composer avec les contraintes pour végétaliser

La densité d'infrastructures souterraines, le nombre important des voies de circulation et la délimitation du périmètre du projet limitent fortement les potentialités de disposer de zones de pleine terre pour végétaliser et/ou gérer de manière intégrée les eaux pluviales, spécifiquement au niveau de l'espace de l'éventail. Le schéma ci-dessus les représente en bleu.* S'ajoutent à ces contraintes souterraines les contraintes hors-sol des espaces nécessaires à la tenue de grands événements, hebdomadaire comme le marché, ou annuel comme la foire.

Face à ce constat, la seule stratégie est d'une part de garantir que les surfaces et les volumes qui ne sont pas grévés par la présence d'infrastructures permanentes ou temporaires soient valorisées au maximum pour la plantation de sujets pouvant connaître un développement maximal et participer à une identité paysagère remarquable. Quelques grands sujets ornementaux sont ainsi plantés au niveau du sol au sein de l'éventail. D'autre part, il s'agit d'accepter que cet espace public doit répondre à des vocations spécifiques – nécessaires et logiques au vu de ses caractéristiques (grand espace ouvert continu bien accessible notamment) – qui font qu'il ne faut pas en attendre une identité végétale similaire à un espace public ne devant pas répondre à ces contraintes et vocations. Ainsi, nous proposons des systèmes de plantations hors sols type jardinières, certains fixes, d'autres mobiles, permettant de répondre aux contraintes tout en proposant une présence végétale nécessaire, agrémentant l'espace public et participant à favoriser un climat agréable.

Enfin, au vu de l'unité spatiale à valoriser, la végétalisation devrait être cohérente avec celle de l'esplanade de l'Europe prévue au sein du CRU7. Nos propositions et stratégies de plantation devront nécessairement être coordonnées avec celles de l'esplanade. Nous nous sommes permis d'illustrer celle-ci pour montrer cette cohérence souhaitée, mais n'avons pas étudié finement celles-ci.

* Il faut ici insister sur le fait que nous n'avons pas pu disposer des informations complètes sur les infrastructures en sous-sol et que les informations qui ont été mises à disposition l'ont été de manière tardive (jusqu'au 14/03) et peu transparente (documents ajoutés à plusieurs moments dans un OneDrive sans communication de ces ajouts). Cela, alors qu'une partie des concepteurs du Métro 3 font partie d'une équipe concurrente et ont dès lors accès à toutes ces informations depuis le début de la phase d'offre.



Usages quotidiens et appropriations

L'aménagement permet à ce large espace aujourd'hui vide, d'accueillir les usages quotidiens et son appropriation de plusieurs manières. D'une part, l'aménagement prévoit les extensions des activités des rez-de-chaussées dans l'espace public. Les activités commerciales et horeca situées sur son pourtour participent ainsi à l'activation des bords de l'espace public.

Ensuite, l'aménagement propose différents dispositifs qui visent à offrir et à favoriser les fonctions de séjours, notamment le long des espaces végétalisés répartis sur la figure où sont placés des bancs et/ou gradins disposant de dossiers. Côté Ville de Bruxelles, des bassins d'évaporation offrent des espaces où une lame d'eau est présente, autour desquels des assises sont prévus. Ces bassins, outre l'agrément visuel et leur participation à un climat plus favorable (rafraîchissement,...) peuvent également offrir un aspect ludique.

Bien sûr, l'aménagement prévoit le mobilier urbain soutenant une vie urbaine mixte: arceaux vélos, poubelles, poteaux lumineux et boîte technique, etc.

Enfin, l'ampleur de l'espace public et sa matérialité continue en béton, sans cloisonnement, permet également toute sorte d'appropriation qui sont favorisées par la définition de sous-espaces entre les zones de végétalisation: roller, jeux de ballons, espaces de rassemblement, ...

L'ÉVENTAIL

Développer une unité spatiale

L'espace public est aménagé afin de renforcer l'unité spatiale générale de la figure de l'éventail. Que ce soit au niveau des revêtements de sol, des stratégies de végétalisation (multiple au vu de la présence d'infrastructures en sous-sol), ou du mobilier urbain et de la mise en lumière, l'objectif est de donner à cet espace aujourd'hui fragmenté une cohérence d'ensemble favorisant la lisibilité des continuités urbaines.

Des espaces publics élargis et activés

L'organisation de l'espace public génère des espaces publics unitaires défragmentés. Au coin des boulevard Jamar et Poincaré, l'espace public valorise la présence des immeubles abritant des cafés listés à l'inventaire du patrimoine. Il est situé directement sur des cheminements piétons reliant la gare au centre-ville, augmentant le passage. Le long des façades, des espaces suffisants sont prévus pour l'extension des activités des rez-de-chaussée, valorisant la présence continue de café à cet endroit. Si la plantation en pleine terre semble impossible de par la présence de l'infrastructure du pré-métro (les plans/coupes de cette infrastructures n'ont pas été mis à disposition), des jardinières hors sol agrémentent et structurent l'espace public et offrent des assises ombragées. Elles seront si possible connectées à des dispositifs de gestion des eaux leur garantissant une réserve d'eau par capillarité qui pourraient être alimentés par les descentes d'eau de pluie des façades.

Une esplanade de l'Europe étendue

L'espace public est piétonnisé et sa matérialité étendue de plein-pied jusqu'à la façade de l'îlot Jamar/Argonne en continuité de l'activation, piétonnisation et végétalisation prévue de l'esplanade de l'Europe. Au sein du périmètre du projet, l'extension de l'esplanade ouvre les perspectives et les cheminements vers le boulevard Lemonnier. Du mobilier urbain dédié au séjour accompagne des espaces plantés dont certains sont hors-sol pour répondre à la présence de l'infrastructure du pré-métro. Des espaces suffisants pour l'extension des activités des rez-de-chaussée de l'îlot Jamar/Argonne sont prévus, tandis que le bouclage de la voirie locale emprunte l'esplanade élargie dans une logique de zone de rencontre délimitée.

Si l'activation de l'espace public dépend notamment de la programmation des quadrilatères, l'esplanade élargie offre un vaste espace public calme, rythmé par sa végétalisation et propice aux appropriations et au séjour, tout en agrémentant les cheminements entre le centre-ville et la gare.

Bassins d'évaporation et structures déplaçables

Côté Bruxelles-Ville, un large espace public unitaire est généré en reorganisant les voies de circulation. Si celui-ci accueille la foire les mois d'été, des espaces suffisants sont prévus le long des façades pour l'extension des activités des rez-de-chaussée au quotidien. Vers le centre de l'espace des espaces de séjour sont organisés le long de bassins d'évaporation et rythmés par des assises et jardinières hors-sol déplaçables. Ces éléments visent à répondre à l'impossibilité de disposer de surfaces de pleine terre pour la végétalisation et la GIEP. L'ambiance et les usages de l'aménagement varient ainsi en fonction de la pluie et du beau temps, selon que les bassins soient vides ou remplis.

Un grand sujet ornemental à grand développement est prévu là où un volume de terre suffisant semble disponible pour participer à l'identité paysagère du site.

Identité paysagère

Notre proposition vise à donner à cet espace aujourd'hui aride une identité paysagère spécifique et participant à un espace public agréable, tant visuel que sensoriel et climatique. Les contraintes sont néanmoins nombreuses. Nous proposons différentes stratégies pour s'adapter aux contraintes, tout en garantissant une végétalisation répartie sur l'ensemble de la figure de l'éventail. Des arbres d'ornement ponctuent la figure de l'éventail.

L'ÉVENTAIL

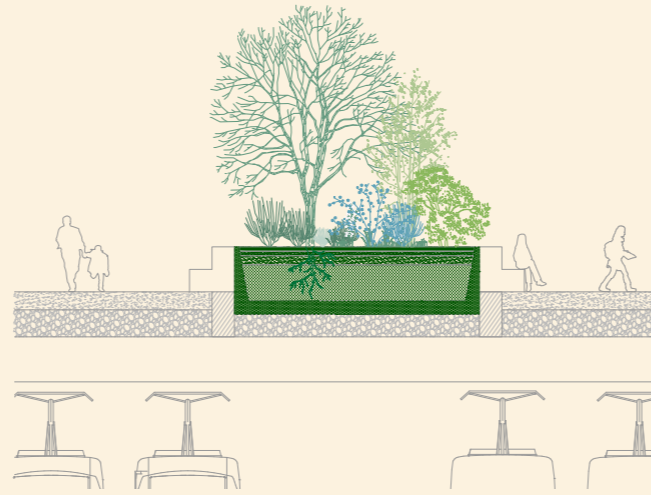
Végétalisation

Différentes stratégies de végétalisation sont proposées pour répondre aux contraintes et de participer à réduire l'effet de chaleur urbain, de résister aux sécheresses et de tout simplement offrir un espace agréable et attractif aux usagers et à la biodiversité:

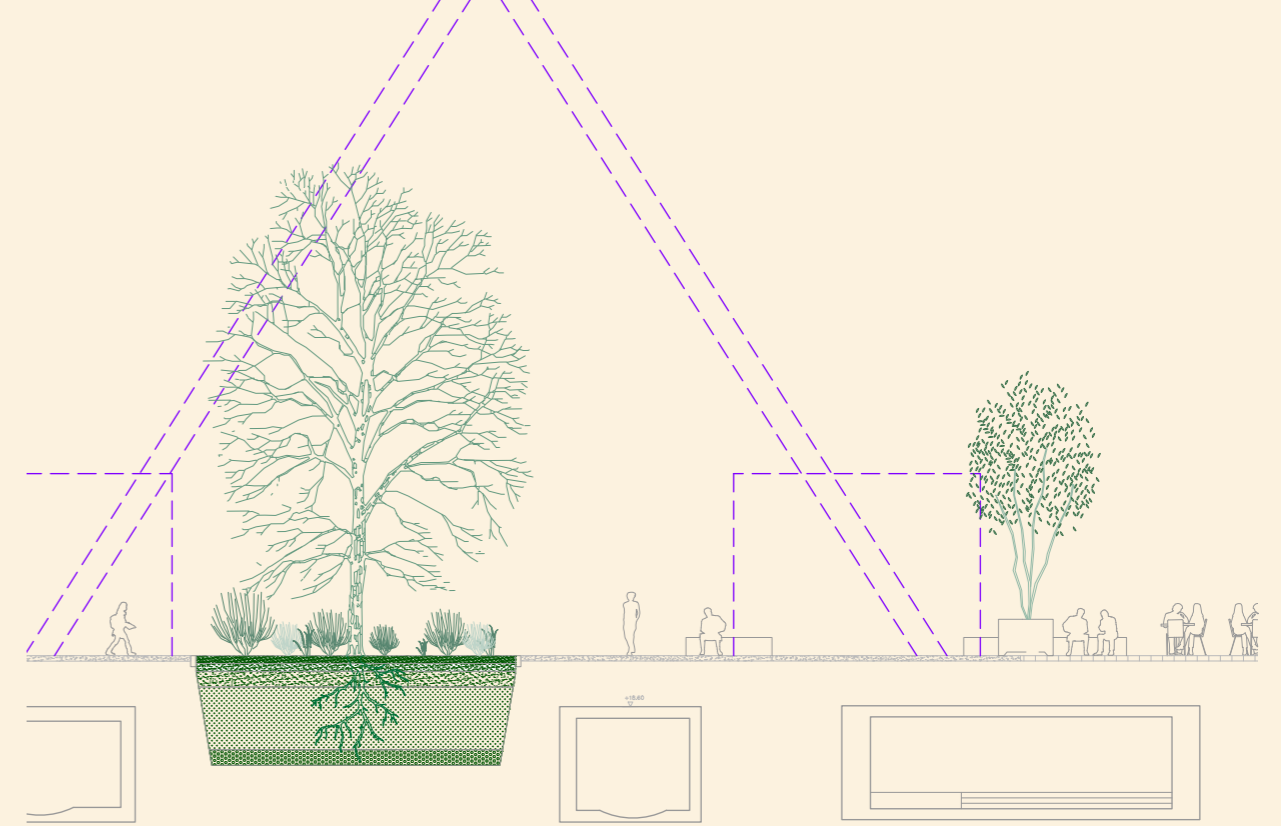
Là où il est possible de le faire, des espaces plantés au niveau du sol sont prévus et les eaux de ruissellement y sont dirigées au sein de dispositifs enterrés de gestion des eaux pour favoriser l'infiltration. Ils accueillent notamment deux grands sujets ornementaux, de part et d'autre des voies de circulation, qui disposent d'un volume de terre suffisant pour se développer pleinement et participer à l'identité paysagère du site.

Le reste de l'espace public est agrémenté de jardinières hors-sol afin d'offrir une présence végétale régulière, notamment au-dessus de l'infrastructure pré-métro. Ces jardinières sont conçues pour accueillir des usages de séjour et offrent de longues assises sur leur pourtour.

Là où les contraintes souterraines et hors-sol empêche une végétalisation fixe, notamment côté Ville de Bruxelles sur les espaces accueillant la foire, des jardinières hors-sols sont conçues pour être déplaçables lorsque se tient la foire du Midi. Celles-ci sont déplacées dans le même espace public, où ils dirigent et cadrent la zone de la foire afin de faciliter la logistique de montage/démontage.



VEGETALISATION "HORS-SOL"
Là où la les infrastructures souterraines sont proches du niveau de surface, des dispositifs en jardinières-assises garantissent une épaisseur de terre et substrat de minimum 1,2m pour le développement végétal. Celles-ci sont alimentées par le ruissellement.



VEGETALISATION AU NIVEAU DU SOL
Là où la les infrastructures souterraines le permettent, des fosses de plantations sont prévues pour une végétalisation au niveau du sol et la plantation d'arbres pouvant se développer. Elles sont alimentées par le ruissellement et participent à la GIEP.

VEGETALISATION EN JARDINIÈRE DÉPLAÇABLE
Là où la les infrastructures souterraines sont proches du niveau de surface et que des contraintes empêchent des dispositifs fixes, des dispositifs en jardinières déplaçables garantissent une présence végétale.



LIRIODENDRON TULIPIFERA
Arbre ornemental mellifère



ACER RUBRUM
Arbre ornemental, différentes nuances de rouge toute l'année



VUE DEPUIS LA GARE DU MIDI
Situation projetée
Assise avec dossier délimitant une jardinière - Strand Adwvych



VUE DEPUIS LA GARE DU MIDI
Situation existante



L'ÉVENTAIL

Gestion Intégrée des Eaux Pluviales

L'accroissement de la perméabilité du sol est l'occasion de limiter le ruissellement au niveau du site du projet dans le cas d'événement pluvieux importants. Sur la base des contraintes techniques (espace disponible, niveau de la nappe phréatique, vitesse d'infiltration dans le sol, pollution du sol, ...), il sera possible d'envisager des systèmes permettant à la fois de limiter l'emprise au sol des systèmes de gestion des eaux (systèmes enterrés) et à la fois de maximiser les services écosystémiques (systèmes à ciel ouvert).

Une première analyse indique qu'il sera possible de diriger une grande partie des eaux de ruissellement vers des zones perméables ou des dispositifs enterrés de gestion des eaux. L'aménagement vise à favoriser la visibilité des cheminements de l'eau.

Cela sera vraisemblablement plus compliqué pour les surfaces de chaussée, ainsi que dans l'espace public côté Ville de Bruxelles où les contraintes souterraines sont extrêmes.

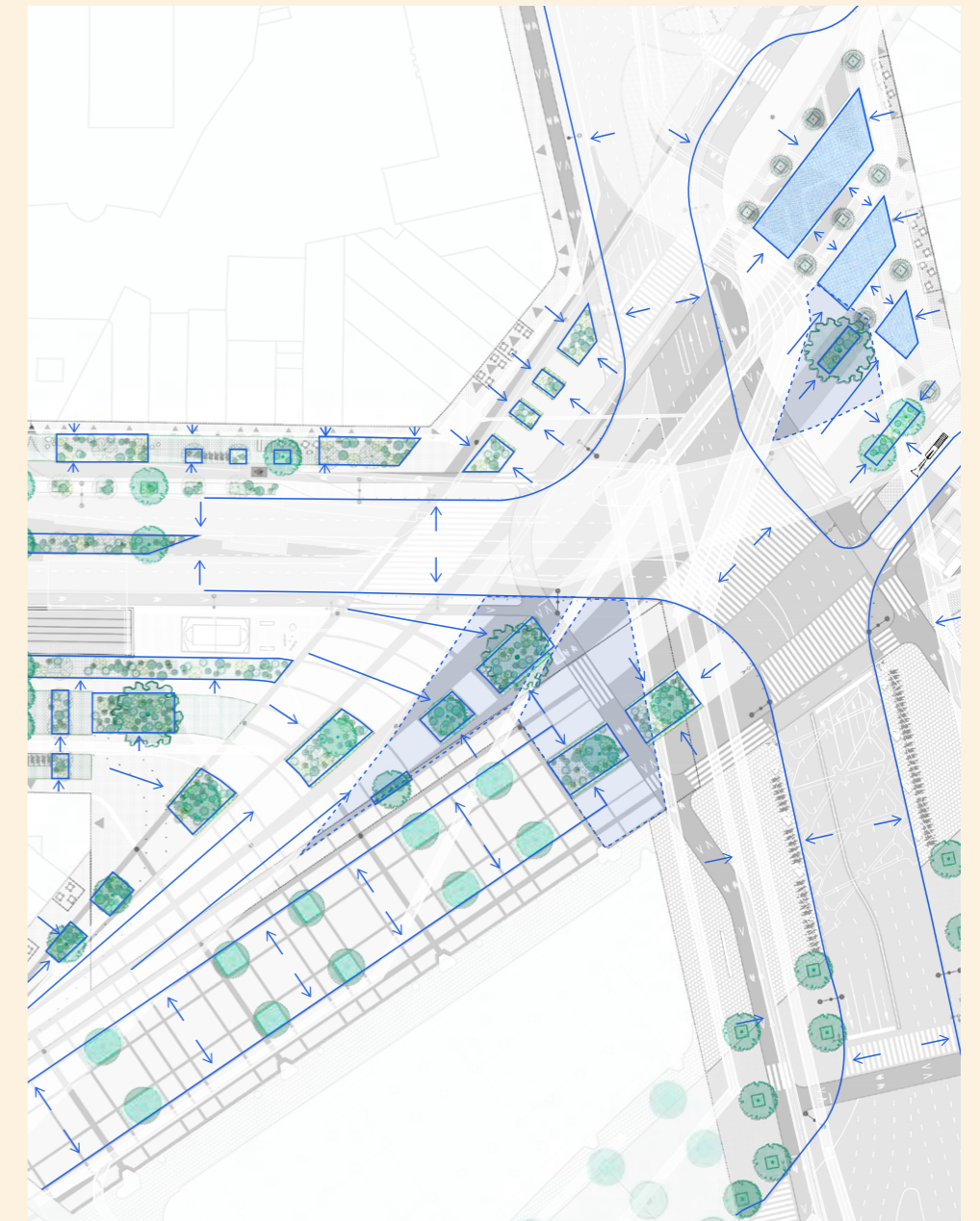
Sur cet espace, nous proposons l'aménagement de bassins d'évaporation recueillant les eaux pluviales par ruissellement et les temporisant dans de grandes surfaces planes de 2cm de profondeur pour solliciter l'évaporation de celles-ci. Un système d'égouttage annexe complémente le dispositif en utilisant un système de trop-plein dans ceux-ci. Ces dispositifs participent au quotidien à l'animation de l'espace public. Nous étudierons la possibilité d'associer à ces bassins des dispositifs de type fontaines ou jets d'eau mais elle semble peu réaliste à l'analyse des informations transmises quant aux infrastructures souterraines.



exemple de bassin de temporisation participant à l'activation de l'espace public



exemple d'aménagement valorisant le cheminement de l'eau



PLAN HYDROLOGIQUE
Indique les sens de l'écoulement, les zones de plantations recueillant les eaux pluviales, les bassins d'évaporation ainsi que les zones de GIEP avec dispositifs enterrés à priori disponibles selon les informations transmises sur les infrastructures souterraines qui sont représentées en fond clair.



VUE VERS LA GARE DU MIDI
Situation projetée

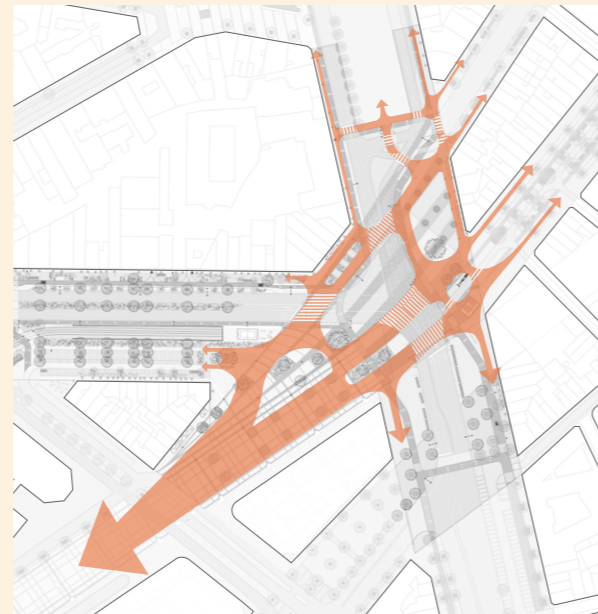


VUE VERS LA GARE DU MIDI
Situation existante

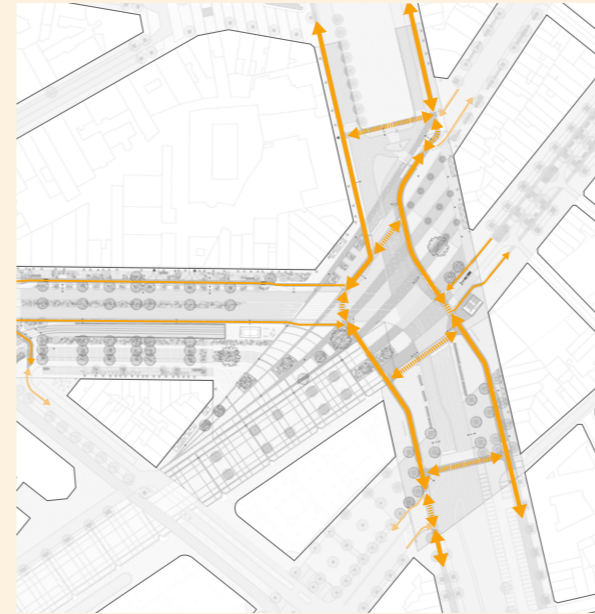
Continuité des cheminements

Nous voulons favoriser la continuité et l'attractivité des cheminements (cyclo-)piétons, notamment de la magistrale. La coupure que représentent les voies de circulation est atténuée de toutes les manières possibles. D'une part les cheminements directs suivant les lignes de désir sont favorisés par l'aménagement. Ensuite, de par la concentration des bandes de circulation, il ne faut que traverser «une fois» la circulation à niveau de la magistrale (2 traversées vers Lemonnier). La réorganisation du carrefour permet également l'installation d'une gestion par feux proposant une phase de 'vert intégral' pour les modes actifs. Enfin le travail de matérialité et de continuité de l'aménagement au travers des bandes de circulation diminue la coupure visuelle de celles-ci.

Les cyclistes disposent quant à eux de larges pistes cyclables séparées bidirectionnelles continues et fluides dans toutes les directions.



CHEMINEMENTS PIÉTONS ET ASSIMILÉS



CHEMINEMENTS CYCLISTES ET ASSIMILÉS

Fonctionnement des carrefours

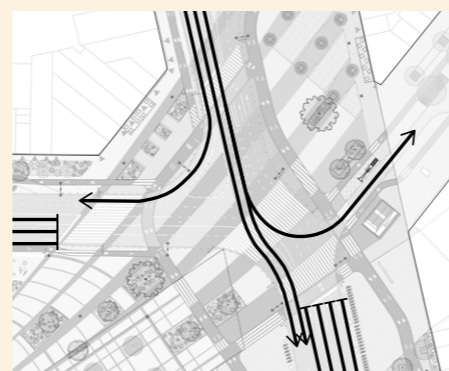
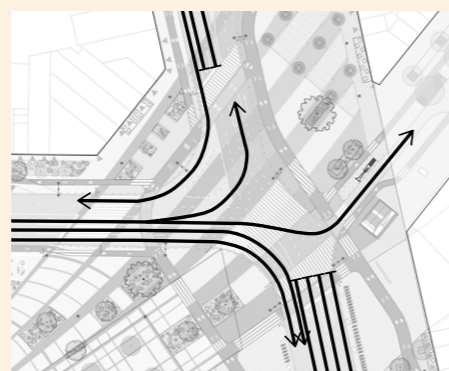
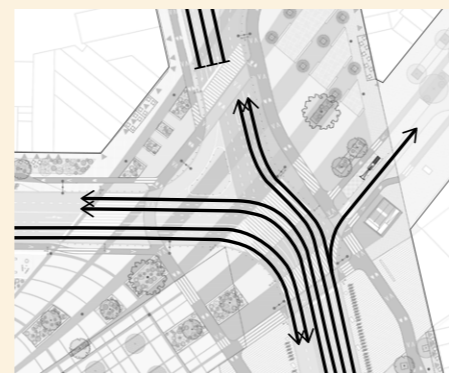
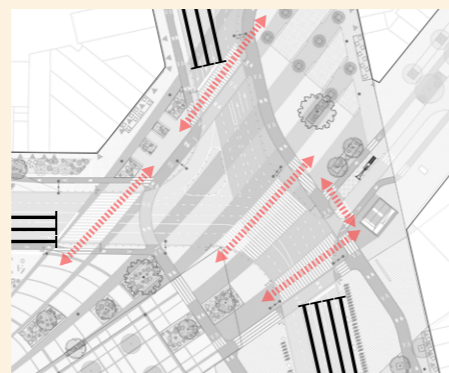
Le projet proposé dans la présente offre a fait l'objet d'une analyse préalable en matière de mobilité afin de garantir son caractère fonctionnel et réalisable. Le projet proposé est issu d'une analyse des capacités théoriques nécessaires pour les différents mouvements au niveau des carrefours du site du projet. Autrement dit, le nombre de bandes proposées pour les différents mouvements au niveau des trois carrefours du projet a été confronté aux flux existants au droit des différents carrefours. Le nombre de bande de circulation proposé dans le cadre de ce projet pour les différents mouvements des carrefours a donc été déterminé sur la base des flux existants. Les données de flux sont issues des comptages directionnels datant de 2013 pour les trois carrefours de la zone (données obtenues auprès de Bruxelles Mobilité) ainsi que des analyses circulatoires et conclusions du Schéma directeur du quartier du Midi de 2016 basé sur le modèle statique MUSTI. Ces données ont été collectées pour les trois carrefours du projet à savoir :

1. Le carrefour Jamar-Midi-Poincaré-Stalingrad ;
2. Le carrefour Midi-Fonsny ;
3. Le carrefour Midi- Poincaré-Lemonnier.

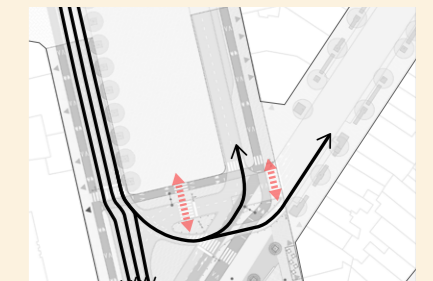
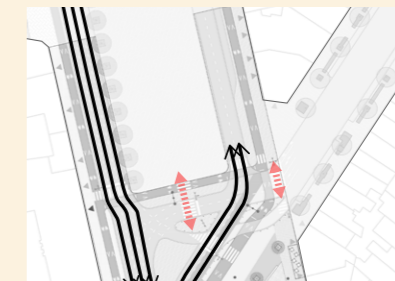
Suivant l'analyse préalable effectuée, le projet actuellement proposé constitue donc une proposition fonctionnelle permettant d'absorber l'ensemble des flux constatés sur les différents carrefours du projet. Par ailleurs, le projet proposé garantit la possibilité d'effectuer l'ensemble des mouvements actuellement possible au droit des carrefours de l'axe.

Enfin, il est important de noter, que le nombre de bandes de circulation proposées pour les différents mouvements des carrefours du projet pourront être revues notamment s'il est souhaité :

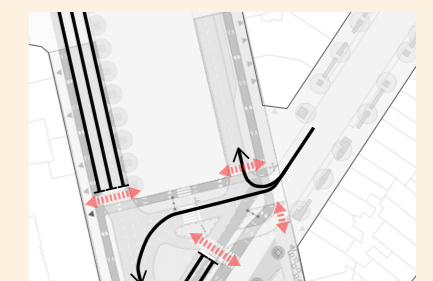
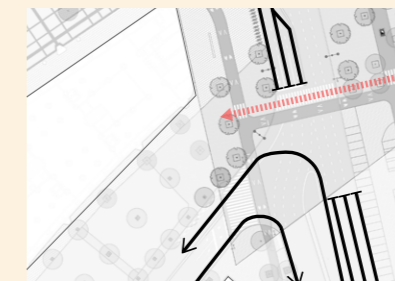
1. En concertation avec Bruxelles Mobilité de proposer un projet plus ambitieux en termes de réduction des charges de trafic automobile sur les axes du projet ;
2. Si à la suite de la modélisation VISSIM, il est établi que le projet proposé par l'auteur de projet permet un écoulement plus efficace des flux sur les axes du projet.



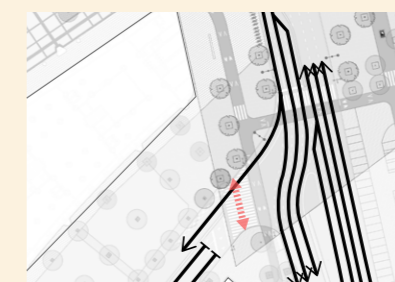
CARREFOUR JAMAR-MIDI-POINCARÉ-STALINGRAD
4 phases de feux dont une dédiée aux modes actifs 'vert intégral'



CARREFOUR MIDI-POINCARÉ-LEMONNIER
3 phases de feux



CARREFOUR MIDI-FONSNY
3 phases de feux



Palette végétale

Outre les grands sujets ornementaux nous entendons développer pour les zones plantées une approche de plantation maximale. Il s'agit de permettre une multi-stratification végétale et une diversification floristique, favorisant ainsi la richesse écologique et esthétique de l'environnement urbain. Les études préalables permettront de caractériser le milieu et ses conditions et d'opérer des choix d'espèces adaptées.



Betula utilis Jacquemontii



Corylus avellana



Prunus avium



Sorbus aucuparia interest



Prunus cerasifera - colour



Achemilla mollis



Ajuga reptans



Euphorbia amygdaloides



Euonymus fortunei



Molinia caerulea



Viburnum opulus



Stipa tenuissima



Cerastogma plumbaginoides



Liriope muscari



Berberis thunbergii f. atropurpurea

Mise en lumière

La première intention en matière d'urbanisme nocturne est de vouloir renforcer la lecture du territoire, d'autant plus lorsque la perception de celui-ci est modifiée par l'obscurité. La compréhension du territoire est nécessaire à l'échelle de chacun des figures mais aussi à l'échelle du périmètre de projet tout entier. Nous proposons un éclairage qui permette de rendre lisible l'éventail comme un espace unitaire de façades à façades. Nous proposons une lumière uniforme blanc «chaud» avec des luminaires relativement bas (+/- 4,5m) de forme simple renforçant le côté urbain et chaleureux de l'espace, tout en créant des signaux visuels renforçant la figure de l'éventail. Une réflexion devrait également être menée sur la mutualisation de certains dispositifs avec les luminaires (prises événementielles, dispositifs caméra CCTV, ...). Le long des voiries, les poteaux lumineux sont complétés par des luminaires routiers du catalogue BM fixés latéralement.

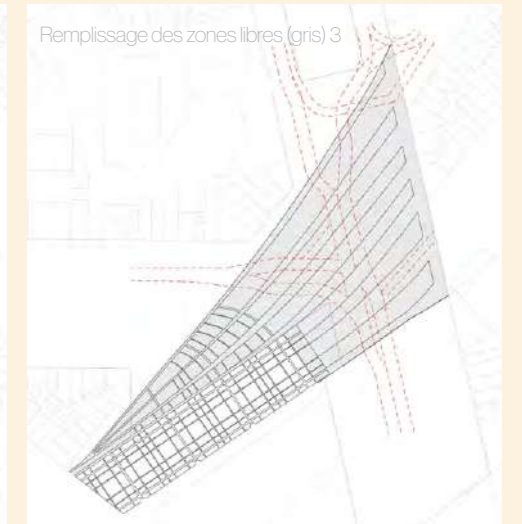
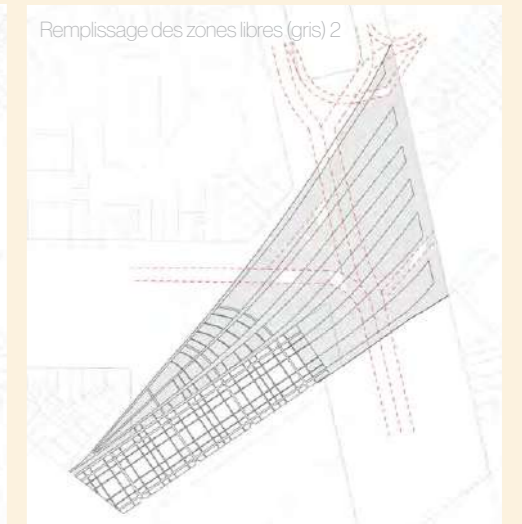
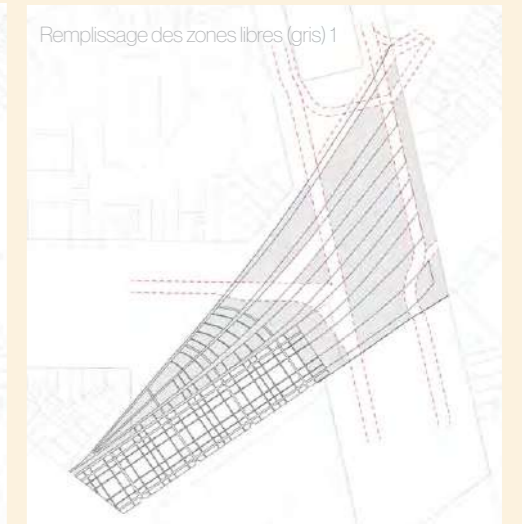
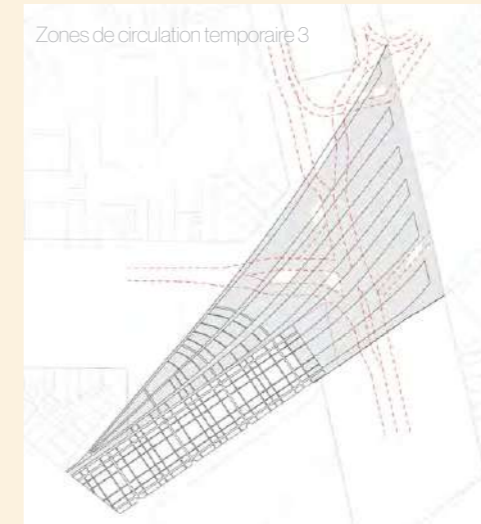
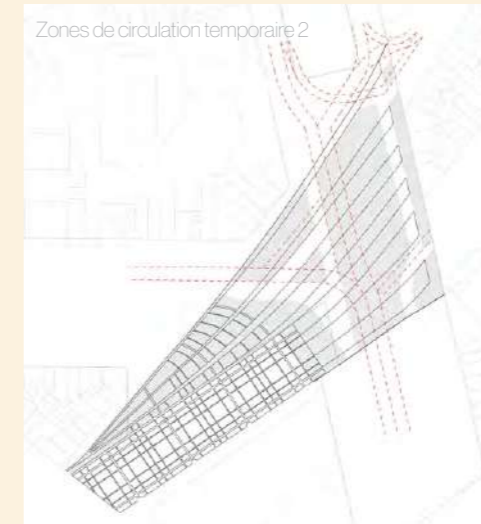
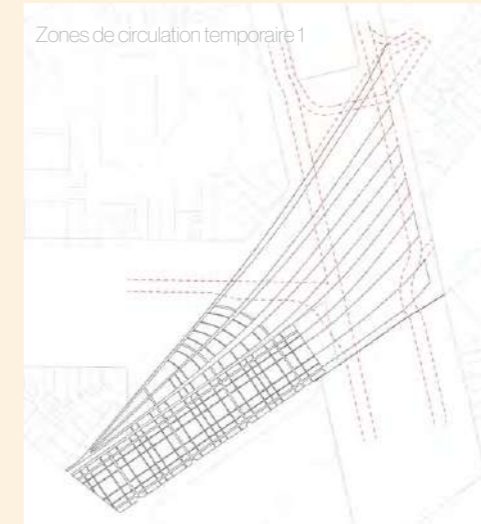


Matérialité

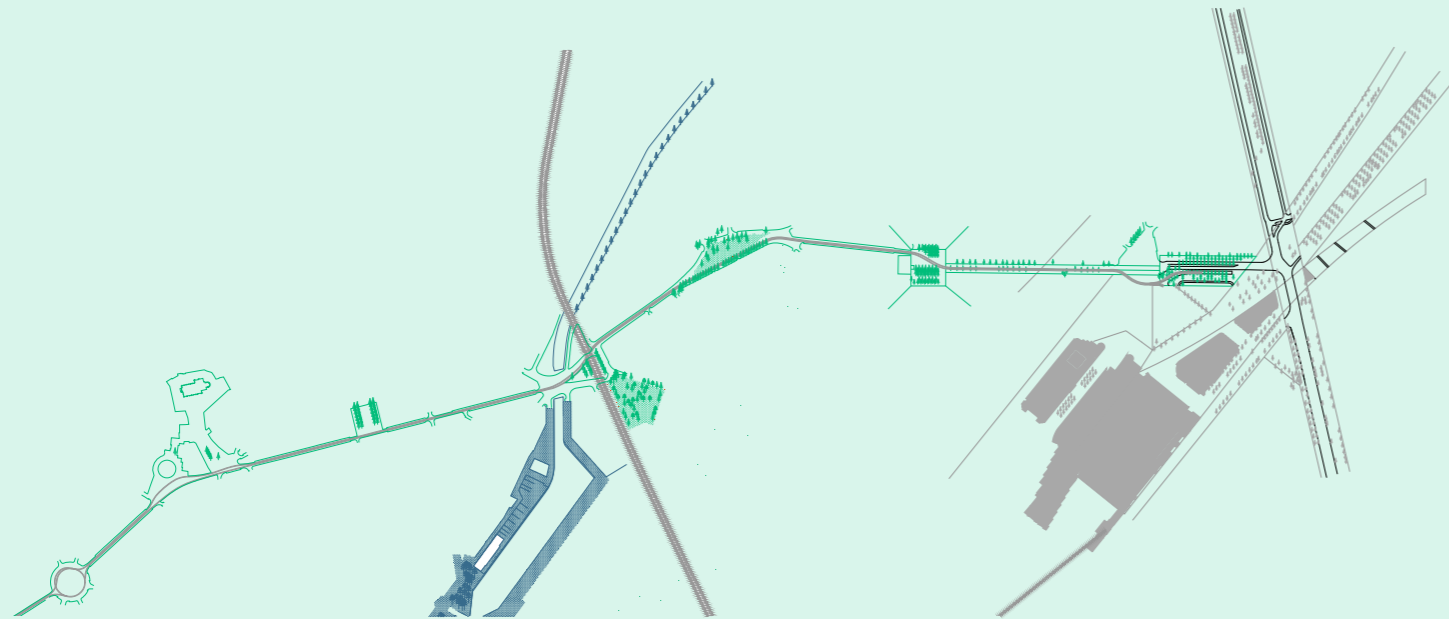
La matérialité existante de l'esplanade, en béton coulé imprimé, est relativement bien adaptée aux contraintes d'utilisation importantes de l'espace (si ce n'est peut-être l'imprimé): marché, manifestation, véhicules lourds, Dans un souci de continuité, mais également et surtout car ce matériau résiste selon nous bien au caractère 'corrosif' de ce type d'espace public, à un entretien intense après chaque marché, aux fortes charges de trafic et offrent des qualités de revêtement importantes pour les modes actifs, nous proposons d'utiliser ce matériau sur l'ensemble de l'éventail. Différentes tonalités et finitions sont prévues, d'une part pour se raccrocher au dessin existant de l'esplanade, mais également pour orienter et structurer l'espace public et ses appropriations.

La continuité de matérialité au sein des voies carrossables peut être envisagée en mettant en œuvre un phasage associant zone de chantier et schémas de circulation temporaires successifs qui est esquissé ci-contre. En réalité, les travaux du M3 impliquent déjà aujourd'hui des schémas de circulation libérant largement le centre de l'espace de l'éventail. Si ce schéma de circulation peut être conservé ou réinstauré pour la première phase de mise en œuvre du projet, les plus grandes contraintes sur la circulation seraient levées. En effet, les autres phases ne nécessiteront que des déviations temporaires pour «remplir» les espaces restants et finaliser la matérialité continue du projet.

Bien sûr les temps de mise en œuvre et séchage de ce type de revêtement et leurs influences sur les conditions de circulation seront contraignants. Nous sommes convaincus que ces efforts valent la peine, afin de réaliser un espace public répondant au programme de manière ambitieuse.



L'AXE HISTORIQUE ANDERLECHTOIS



Une identité paysagère et une perspective à renforcer

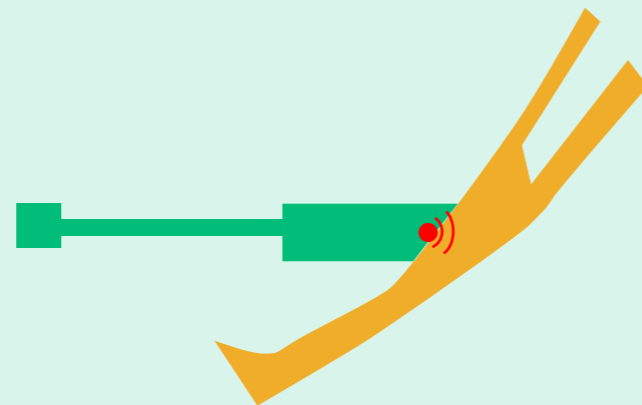
Si le boulevard Jamar a été en son temps un « faux boulevard » du fait du rétrécissement de son profil au niveau de la rue de Fiennes, nous entendons lui redonner une identité structurante paysagère renforçant la perspective vers la maison communale d'Anderlecht. Il faut dire que le boulevard Jamar prolonge l'axe urbain historique qui traverse le centre d'Anderlecht et relie les principaux espaces publics de la commune.

Valoriser la fin de la trémie

Sans bâtiment, l'espace situé entre la fin de la trémie et la limite de l'éventail est un espace se prêtant bien à une programmation spécifique activant cet espace d'articulation. Zone de sport urbain, de skatepark, de jeux, pavillon programmé, œuvre d'art monumentale, etc. sont autant d'affectation envisageable pour cet espace stratégique dans l'axe de la perspective vers la maison communale. Elle doit également être réfléchi en fonction de la programmation des quadrilatères. nous proposons d'en faire un enjeu de concertation entre administrations publiques mais également de participation citoyenne, pour que le devenir de cet espace répondent à des besoins stratégiques concrets à la hauteur de son positionnement.

Boulevard vert

Bien que le nouveau tunnel du M3 emprunte le boulevard, les documents mis à disposition nous laissent penser qu'il est possible d'envisager un développement végétal important sur la rive nord. Une berme centrale entre les 2x2 bandes du boulevard permet de maximaliser la présence d'un volume de sol en pleine non-contraint entre le tunnel du M3 et le tunnel du poste de redressement tram existant le long de la trémie. La rive sud est quant à elle beaucoup moins contrainte permettant un développement végétal important. Ces différents espaces plantés donnent une véritable identité de boulevard vert à Jamar.



Assumer les coupures comme structures

La coupure que représente la trémie du tram est indéniable et sépare l'unité du boulevard en deux espaces distincts. La construction d'un immeuble sur la trémie aurait pu permettre de restructurer spatialement cet état de fait. Son abandon permet néanmoins d'envisager cette restructuration par le biais de plantation d'alignements structurants orientant clairement l'aspect linéaire (de fait) du boulevard. Plutôt qu'un système purement linéaire, nous proposons une grille de plantation jouant de l'épaisseur du boulevard et rappelant son identité paysagère originelle.

Connexion à la place Bara

La limite du périmètre actuel ne permet pas d'envisager dans le cadre de ce projet la manière dont la place Bara pourrait être réaménagée. La question de la position de les voies de tram est ici fondamentale dans la réorganisation possible de cette place. Notre proposition sur le boulevard Jamar permet de se raccorder avec l'existant, mais la structure paysagère pourrait également être prolongée sur la place Bara dans le cas d'une réorganisation des voies de tram, notamment côté sud, afin de proposer plus de continuité et de cohérence.

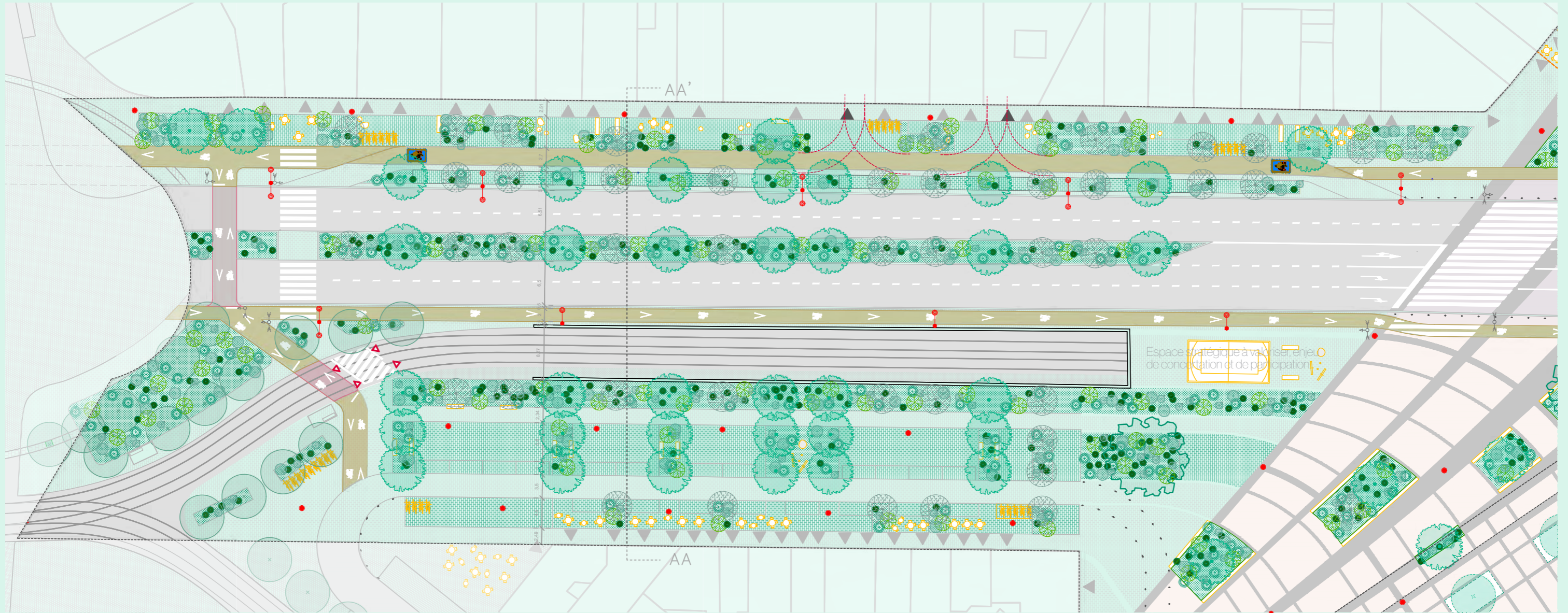
De rives épaisses qui compensent les barrières

En concentrant les infrastructures en son centre et en considérant l'espace restant de part et d'autre comme des aménagements continus, nous voulons créer des « rives épaisses » qui compense la linéarité imposée par la trémie et les voies de circulation. Ces rives forment ainsi des espaces programmables larges de 14m au nord et 24m au sud. Ces « rives épaisses » sont aménagées pour répondre aux besoins spécifiques des deux côté du boulevard.

Matérialités

Le boulevard Jamar, bien que spécifique, doit s'intégrer aux continuités de matérialités environnantes, afin de jouer son rôle d'espace structurant de connexion. Nous proposons dès lors une utilisation de matériaux et de mobilier urbain que l'on pourrait qualifier de générique. Des pavés en béton à joints fermés et à joints ouverts et engazonnés sont ainsi prévu.

L'AXE HISTORIQUE ANDERLECHTOIS



Palette végétale

Comme pour la figure de l'éventail, nous entendons développer pour les zones plantées une approche de plantation maximale. Il s'agit de permettre une multi-stratification végétale et une diversification floristique, favorisant ainsi la richesse écologique et esthétique de l'environnement urbain. Les contraintes étant moindre sur le boulevard Jamar, les plantations pourront se développer au niveau du sol et profiter d'un sol continu et participer à la GIEP.

Différentes espèces d'arbres d'avenue composent la canopée du boulevard vert.

Un sujet ornemental est également prévu à la lisière de la figure de l'éventail.



LIQUIDAMBAR STYRACIFLUA
Arbre ornemental

Arbres d'alignement



Tilia x euchlora

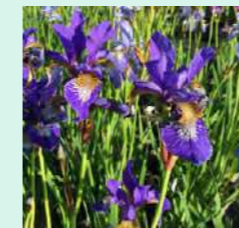


Corylus columna



Tilia cordata

Plantations basses



Iris sibirica



Luzula nivea



Allium



Liriope muscari



Viburnum opulus



Euphorbia polychroma



Gladiolus byzantinicus



Polemonium caeruleum



Amsonia tabernaemontana



Berberis thunbergii f. atropurpurea

L'AXE HISTORIQUE ANDERLECHTOIS

La rive nord, un boulevard structurant vert

Un large parvis de plein-pied végétalisé et programmé (zones de séjour, dispositifs ludiques, ...) est poropsé. Il accueille côté boulevard une voirie de desserte aménagée en zone cyclable et propose des emplacements de stationnement le long du boulevard. Côté façade, le trottoir est prolongée dans une zone programmable avec joints engazonnés à la lisière de larges zones plantées au niveau du sol.



VUE RIVE NORD
Situation projetée

La rive sud, une rue locale marchande

De l'autre côté de la trémie côté sud, l'ensemble est de plein-pied et propose dans un cadre végétalisé, une rue locale aménagée en zone de rencontre, quelques emplacements de stationnement mais surtout des chambres urbaines et paysagères appropriables au quotidien et pouvant accueillir les étals du marché le dimanche.



VUE RIVE SUD
Situation projetée
le jour du marché



VUE RIVE SUD
Situation projetée
au quotidien

COUPE AA'
transversale au bd. Jamar



PLAN D'ENSEMBLE UN JOUR DE MARCHÉ

Marché

L'aménagement permet une installation efficace et qualitative du marché dominical, conservant les surfaces d'étals actuelles.

Sur la rive sud du boulevard Jamar, la voie carrossable et le cheminement piéton le long de la trémie délimitent les espaces de déambulation des chalands tandis que les «chambres» paysagères accueillent les étals du marché.

Le boulevard lui-même accueille également des étals, comme en situation usuelle.

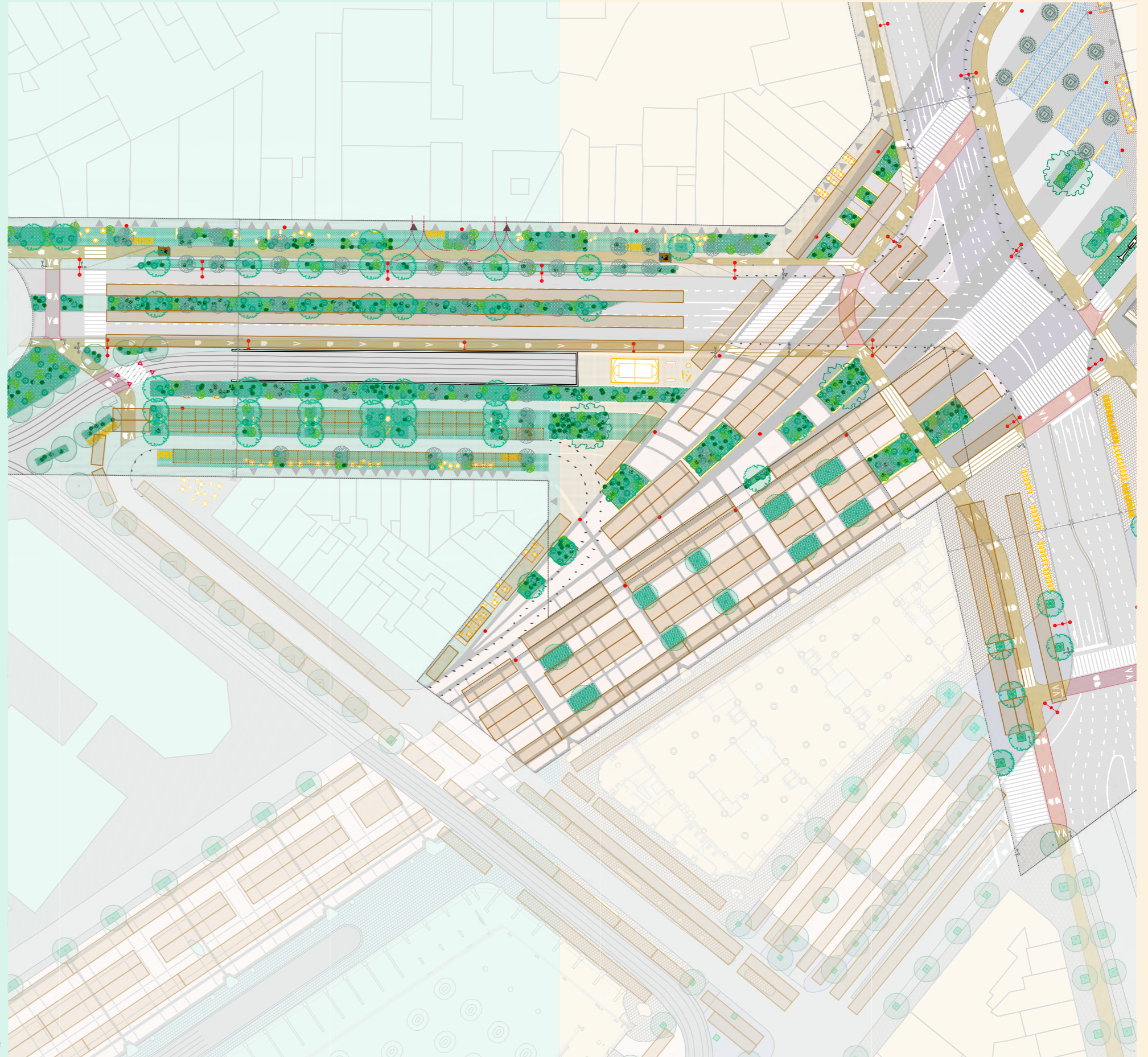
Au sein de l'éventail, le marché se réorganise pour épouser les formes de l'espace public et encadrer les zones plantées. Le marché peut ainsi être doté d'un cadre agréable et qualitatif le valorisant. Des dispositifs de protection sont prévus pour sécuriser les zones plantées au niveau du sol.

L'organisation spatiale et pratique du marché et de sa logistique feront l'objet de concertation en profondeur pour garantir l'adéquation de l'aménagement avec la tenue de cet événement et un environnement de qualité et sécurisé pour le grand nombre d'utilisateurs qu'il rassemble.



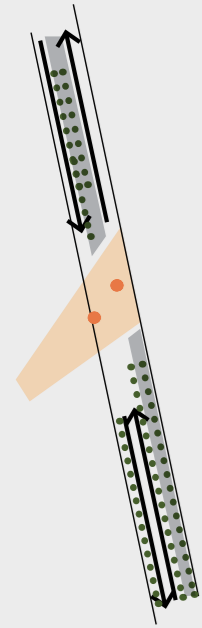
Exemple de dispositif de protection des zones de plantations

Plan d'implantation du marché



LES BOULEVARDS DE LA PETITE CEINTURE

Transition entre typologies de boulevards



Le projet représente un point de transition entre les typologies de boulevard, aussi en termes fonctionnels (auto-plus vers auto-confort). Les continuités et les mouvements cyclables sont sécurisés et valorisés tandis qu'au niveau des usages, une nouvelle organisation de la foire valorise et facilite sa continuité et son organisation, participant à l'identité vécue de ces tronçons de la petite ceinture.

Adaptation de la trémie Lemonnier

Nous avons pris en compte la future adaptation de la trémie Lemonnier. Celle-ci permet d'imaginer une implantation différente de la foire, en continuité avec l'aménagement proposé dans le périmètre, et permettant de prolonger l'alignement de platanes.

Continuité de la foire

L'aménagement permet l'installation de la foire et de ces métiers. Leur implantation dans l'espace libéré côté Ville de Bruxelles permet à la foire de se développer dans une continuité d'espaces publics beaucoup plus fluide et qualitative que dans la situation précédant les travaux M3. Les visiteurs de la foire pourront ainsi plus aisément la parcourir en passant par des traversées sécurisées. Les métiers maintiennent une distance avec les façades et les grands carrousels sont installés côté voies de circulation. Les éléments de mobilier urbain sont prévus pour être déplaçables et peuvent trouver place dans le même espace public, où ils dirigent et cadrent la zone de la foire. Les bassins d'évaporation sont conçus afin que l'eau ne stagne pas et s'écoule directement pendant la présence de la foire.

L'installation de la foire n'a pas d'impact sur les différents mouvements de circulation automobile qui restent possibles. Lorsque la foire est présente, les cyclistes devront emprunter les pistes bidirectionnelles présentes de l'autre côté des boulevards de la petite ceinture.

LA JONCTION

Continuité de matérialité

Les différents formats de dalles en pierre bleue qui entourent aujourd'hui les quadrilatères sont utilisés pour prolonger formellement la figure de la jonction. Elles sont interrompues par les larges pistes cyclables bidirectionnelles séparées prévues des deux côtés.

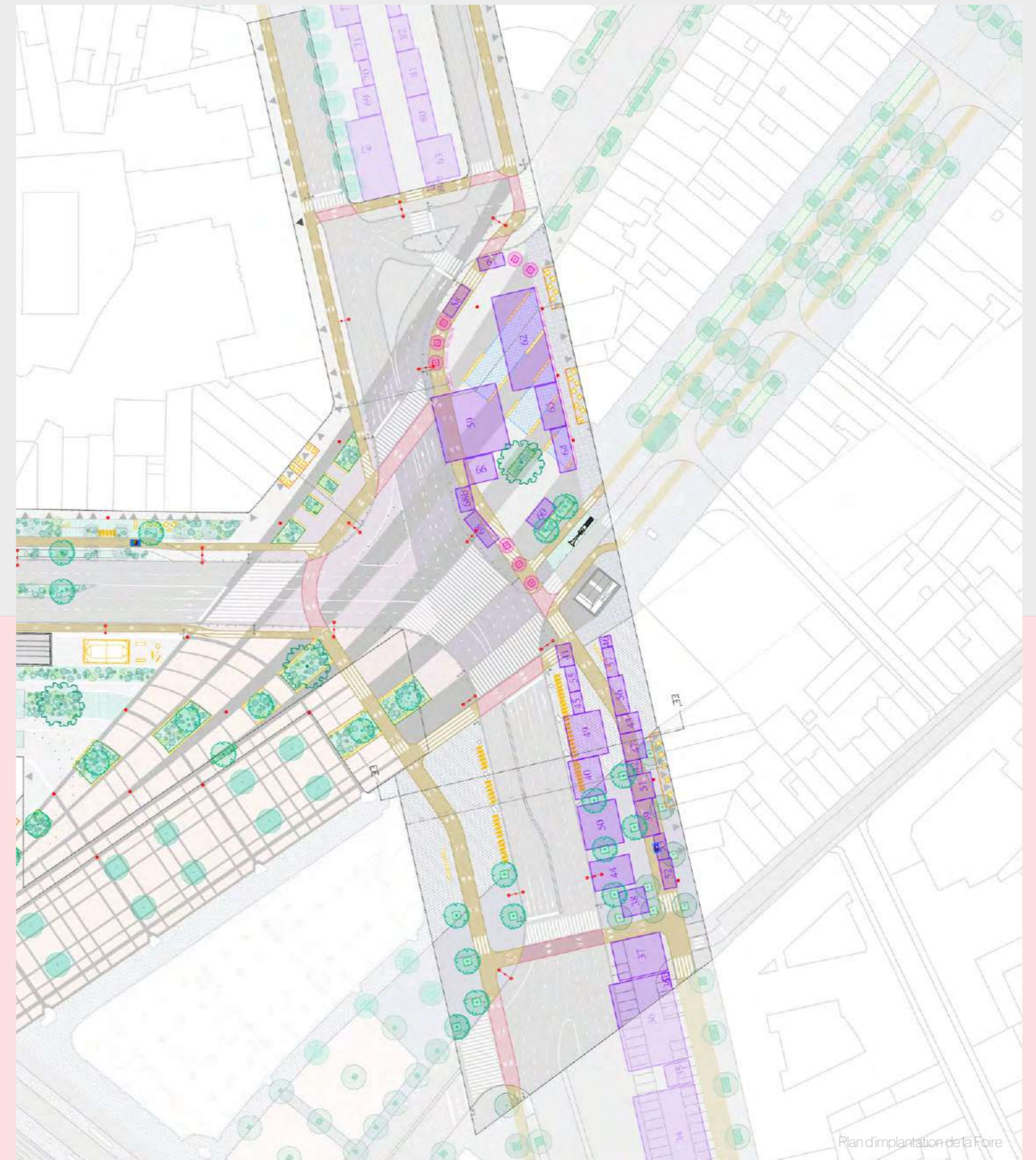
Les plantations des boulevards et de la place de la Constitution sont étendues dans la zone de projet avec de continuer ces identités paysagères qui participent à l'identification de ces figures urbaines. Leur fosse de plantation, continues en sous-sol, participent à la GIEP.

Rives larges anticipant l'activation des façades

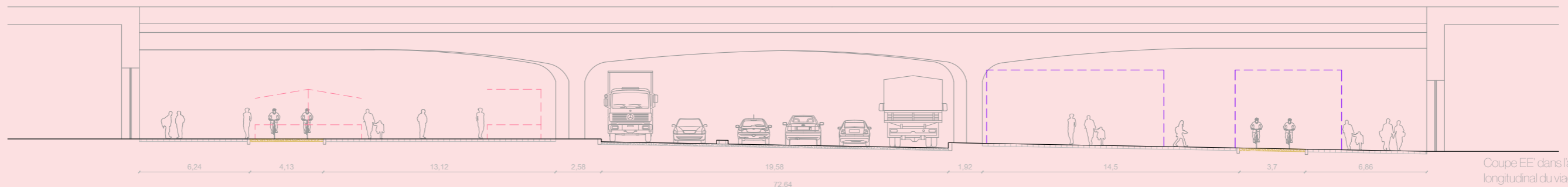
La concentration des voies de circulation dans la travée centrale du viaduc du boulevard du Midi libère les deux autres travées pour des espaces publics généreux. Ceux-ci pourront offrir aux futures programmations des quadrilatères des parvis. Ces larges rives accueillent également les événements récurrents: le marché le dimanche sur la rive extérieure et la foire les mois d'été sur la rive intérieure.

Un pont à traiter en continuité des rues couvertes

Nous considérons que le viaduc du boulevard du Midi doit être traité en cohérence avec les aménagements prévus pour la rue couverte. Nous avons prévu des postes pour une mise en lumière et du mobilier pour cet espace, dont la conception devrait être coordonnée avec la valorisation de la rue couverte prévues par le CRU 7 pour garantir une cohérence d'ensemble.



Plan d'implantation de la Foire



Coupe EE dans l'axe longitudinal du viaduc du boulevard du Midi