

Offre

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

Cahier des charges n° : BMB/DVP-DPW/V23.059

2^e fichier – Proposition détaillée

29 MARS 2024 – 11h00



JAMAR - MIDI POINCARÉ FIGURES DE CO-EXISTENCE

BMB/DVP-DPW/V23.059

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

StudioPaolaViganò + Arcadis + CityTools
avec Stratec & a.g Licht

29/03/2024

Index

| | |
|---|----|
| <i>prémisse</i> | 1 |
| <i>Ecouter les lieux et les gens, relevé sensible</i> | 2 |
| <i>Le palimpseste</i> | 3 |
| <i>Un paysage socio-écologique en transition</i> | 4 |
| <i>La vision et ses stratégies</i> | 5 |
| <i>La proposition de projet</i> | |
| <i>Sols</i> | |
| <i>Eau</i> | |
| <i>Paysage et écologie</i> | |
| <i>Mobilités</i> | |
| <i>Des espaces flexibles</i> | |
| <i>Concept d'éclairage public</i> | |
| <i>Figure une : les bd Midi Poincaré</i> | 11 |
| <i>Figure deux : le Graben et l'Esplanade</i> | 13 |
| <i>Une approche participative ambitieuse et ancrée dans les réalités de terrain</i> | 17 |
| <i>Etat des lieux de la participation citoyenne</i> | |
| <i>Réponses méthodologiques de l'équipe</i> | |
| <i>Un planning rigoureux intégrant les multiples enjeux</i> | 19 |
| <i>La faisabilité comme manifeste</i> | 20 |
| <i>Phasage des travaux et principes de circulation</i> | |
| <i>Maîtrise du budget</i> | |

Guide de lecture :

C'est avec un grand enthousiasme que l'équipe a collé cette proposition pour les espaces publics des bd Jamar, Midi et Poincaré et de leurs espaces attenants. Des espaces publics aux pratiques intenses, parfois dures, socialement marqués à intégrer aux enjeux métropolitains, quotidiens, dans une démarche de réflexion sur la CO-EXISTENCE. Celle-ci intègre, au-delà des couches sociales, économiques et culturelles, le thème fondamental du changement climatique, en particulier des stratégies d'adaptation face à celui-ci.

Le projet présenté constitue un premier panel de réflexion. L'ensemble des idées avancées restent au stade d'une vision et transmettent une interprétation qui peut être flexible par la suite. Le projet sera approfondi et précisé jusqu'à l'élaboration concertée du plan définitif des espaces publics. Ce document retranscrit donc des intentions et principes de base que nous souhaiterions porter dans le projet final.

Le document respecte le nombre de pages imposées, 20 pages A3 (sans la première et dernière de couverture). Il est conçu pour être lu en double page (spread) et imprimé en A3 portrait, composant des A2 paysage.

Prémisse

A la croisée : trois figures et un projet

Le site intéressé par la requalification des espaces publics est exceptionnel dans Bruxelles et sa région. Sa stratification complexe, liée à l'eau, aux grandes infrastructures de protection de la ville et de transport en ont fait un espace de convergence et de passage pendant les siècles, un espace de croisée qui n'est pas facile à interpréter, mais doté d'une forte lisibilité. Les trois figures que nous avons reconnues et sur lesquelles se construit le projet représentent des grandes structures paysagères. En les reconnaissant comme sujet de la transformation, nous conférons un rôle spécifique à chacune et nous nous autorisons à faire évoluer radicalement leurs caractères pour renforcer leur flexibilité, sociabilité, inclusivité, capacité d'adaptation au climat et lieu vivant. Le spectacle urbain généré par leur croisement sera un espace inédit à Bruxelles, ainsi que la complémentarité de chaque atmosphère et programme, toujours entre le «village des cafés portugais», l'échelle métropolitaine des grands marchés et foires, et bien sûr l'accès depuis et vers la gare internationale du Midi.

La plaine alluviale de la vallée de la Senne a été fortement modifiée et effacée. Le collage ci-dessous reprend les zones humides de la carte Ferraris (1777) qui la constituaient et les fortifications sur lesquelles les bd de la petite ceinture se sont installés. C'est à partir des grands espaces des fortifications que le bd du Midi et Poincaré prend ses dimensions généreuses permettant, aujourd'hui, d'imaginer différents usages : plus de place aux mobilités douces (à l'instar du bouclage des pistes cyclables entrepris sur l'ensemble du pentagone à intégrer), des espaces de commerce ou de détente et des plantations importantes. C'est la première figure.

Successivement, à partir de la carte Vandermaelen (1865) et du plan Besme (1866), l'Avenue du Midi prend place sur les rails qui amenaient à la station des Bogards (aujourd'hui à l'emplacement du palais du Midi). Elle croise la petite ceinture pour amener à la nouvelle gare terminus à l'extérieur du pentagone en traversant la place de la Constitution, un jardin qui bordait aussi le bd Jamar dans une continuité verte plantée. Bordée de platanes jusqu'en 1946, l'avenue du Midi change de nom 2 ans plus tard pour s'appeler Avenue de Stalingrad, aujourd'hui aussi objet d'un nouveau projet d'espaces publics liés à la construction du métro 3. Si le bd Stalingrad, la deuxième figure, n'est pas inclus stricto sensu dans le périmètre du concours, il s'agit de le faire participer au projet, aux nouvelles relations et traversées proposées.

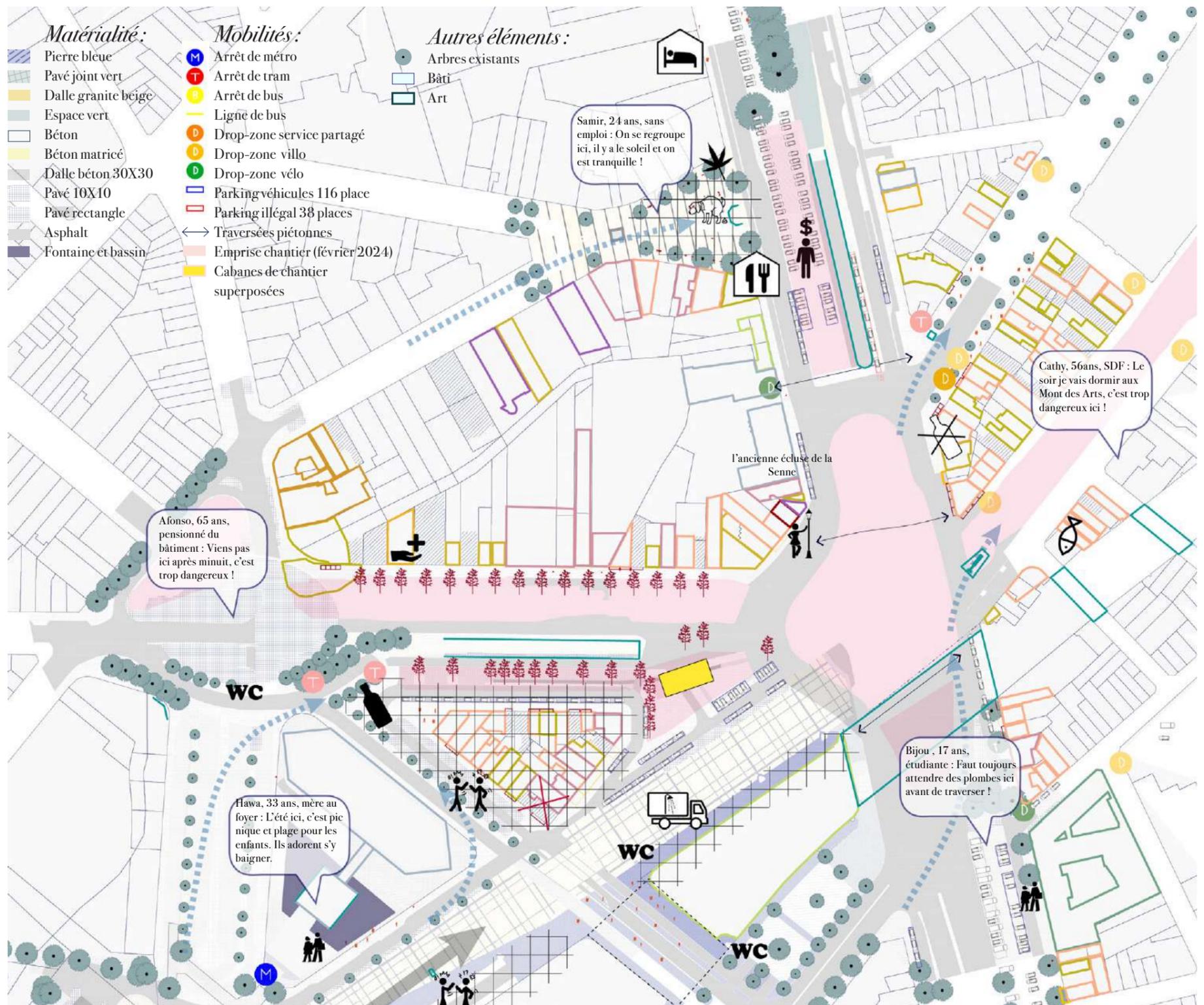
Dans le projet, la figure est constituée des deux : Jamar et Constitution, très large et aujourd'hui dominé par le trafic, s'unit à l'Esplanade de l'Europe. Cette troisième figure laisse émerger tout son potentiel spatial et paysager. A étendre jusqu'à la place Bara : des grands jardins, des longues noues, des gradins qui soulignent la pente, avec l'arasement des murs de la trémie du tramway, créent un nouvel espace qui manque cruellement dans cette partie de ville, très densément habitée.

Les trois figures amènent le palimpseste bruxellois (développé à la page 3) à une nouvelle étape de sa construction et enrichissent la ville et toutes ses différentes populations de nouveaux lieux à habiter.



Les trois figures : découpage et collage avec la topographie (cartes de Ferraris 1777 et Besme 1865).

Ecouter les lieux et les gens



Relevé sensible

Lorsque l'on traverse les espaces rapidement pour prendre le train à Midi ou pour aller acheter du poisson au coin de Stalingrad (actuellement, c'est le ramadan donc fermé en journée), on croise des cols blancs, des bleus de travail, des châles, des gens abîmés par la dépendance, des gens pauvres qui se débrouillent, les flux d'enfants et parents à la sortie des écoles. Entre Saint Gilles, Anderlecht et Bruxelles Ville, ce qui est beau, c'est que l'on entend plein de langues et voit beaucoup de couleurs. Cette généreuse diversité s'exprime et utilise l'espace public de manière très intense et semble parfois avoir du mal à cohabiter. On retient toutefois que chacun est « expert » des espaces qu'il utilise et s'approprie. La participation autour du projet devra pouvoir faire s'exprimer ces savoir-faire, idées ou critiques. Nos arpentages multiples et prolongés, confrontés aux données, plans, etc ... esquissent quelques pistes de lecture à mobiliser et enrichir.

Au « village des cafés portugais », tout le monde se connaît. On boit et mange pour pas cher. Les intérieurs des cafés, assez disparates, foisonnent et sont parfois l'antichambre de pratiques nuisibles au bien vivre ensemble ou à l'inverse regorgent d'activités culturelles. L'identité plus méditerranéenne de Stalingrad et Lemonnier tempère les pratiques les plus difficiles, peut-être ainsi plus dissimulées. Restaurants, salons de thés, night shops et commerces rendent intenses la vie quotidienne sur ces espaces publics fort achalandés. Leur donner un peu plus de place ne serait pas une erreur, la foire et le marché pourraient aussi y trouver leur compte. Il reste 25 arbres sur le périmètre de projet, presque aucun espace « vert », le chien du riverain ne peut aller qu'au square de l'Aviation

ou à l'arrêt de tram pour toucher une pelouse, ne parlons pas des enfants et familles. L'été (de plus en plus long et chaud) devient insupportable. Les poubelles débordent tous les jours malgré les efforts des services. Les quartiers sont densément peuplés et l'espace ouvert est minéral, du béton sous toutes ses formes et de l'enrobé, un chouia de pierre bleue et de pavés naturels, à valoriser. Il y a aussi pas mal d'œuvres d'art sous le viaduc jonction, sur les trémies du tram, ... tout est un peu déstructuré et abîmé. Il faudrait restaurer et peut-être aller plus loin.

Le chantier n'arrange rien, pour tout le monde, sauf peut-être ceux qui transitent en voiture sur la petite ceinture (et vers Jamar et Bara), le rond-point temporaire semble fonctionner, aussi avec sa traversée piétonne et cycliste sous le viaduc. Dans un autre registre, la perception dans l'espace des « cabanes » jaunes du chantier, superposées formant 3 étages, entre Jamar et l'esplanade de l'Europe, procurent un effet inattendu, qui articule les différentes figures. Quand l'on est au pied du coiffeur-barbier à côté du sex-shop, les containers au 1er plan, les façades du village portugais, les socles de la tour du Midi jusqu'aux bâtiments « Tintin » et le fond de la place Bara dessinent un bel espace, une sorte de graben, un concept spatial sur lequel nous allons revenir. Dommage que le tram coupe l'espace en passant par rue de l'Argonne. Le paysage urbain est rude mais beau.

Le projet des espaces publics va transformer les lieux. Le chantier, bien qu'il perturbe, révèle aussi des potentiels. Le projet aura peut-être comme effet d'apaiser les pratiques les plus difficiles, et à l'inverse d'offrir plus de confort aux pratiques vertueuses,

conviviales et partagées. Cependant, l'espace ne peut tout résoudre. Comme l'indiquent le commissaire en chef de la zone midi et un bourgmestre dans l'émission de BX1 Le duel : Gare du Midi : le problème de la sécurité (17.05.2023), on peut augmenter les effectifs de police, mais c'est le travail de terrain, de services d'aides qui doit aussi être soutenu et renforcé.

La complexité sociale du projet sera à explorer au cours du travail : pour tester les capacités accueillantes de l'espace et d'organisation. Le travail de terrain pourra donc poursuivre et approfondir le dialogue avec les gens et avec les lieux.

Pratiques :

- Toilettes publiques
- WC** Douches et café mobile
- Aide à la personne
- Soins de santé
- Soupe populaire
- Centre d'accueil pour les sans-abris
- Consommation de drogue
- Consommation d'alcool
- Pas de consommation d'alcool (religion, contrôle social)
- Hostilités
- Manche, travail au noir, combines de débrouille
- Maigre espace vert utilisé comme canisite
- Bâti démolit 23/03/2024

Programmes:

- Horeca
- Commerce
- Aide à la personne
- Agence (banque, transfert marchandise et argent)
- Hôtel
- Cellule commerciale vide
- Self-care
- Bureau
- Equipement culturel
- Equipement scolaire
- Achats et loisirs sexuels/prostitution discrète
- Garages, réparation

Le palimpseste



Carte Ferraris 1777



Interprétation : champs, jardins, fortifications et espaces de l'eau, topographie fond de vallée



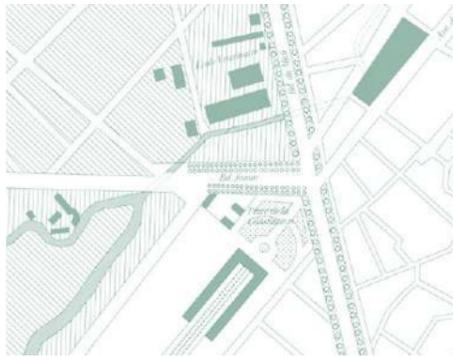
Carte Vandermaelen 1846



Interprétation : développement du tissu urbain, Station des Bogards, transformation des fortifications



Place de la Constitution, gare du Midi vers 1880



Interprétation de la carte Besme 1865 : nouvelle gare du Midi avec son parvis-jardin, apparition du bd Jamar et Midi, plantés



Projet pour la jonction Nord-Midi, lauréat en 1936



Interprétation du plan de 1944 : forte urbanisation, la Seine a disparu déjà depuis 1871, suppression des alignements plantés sur Jamar et Midi

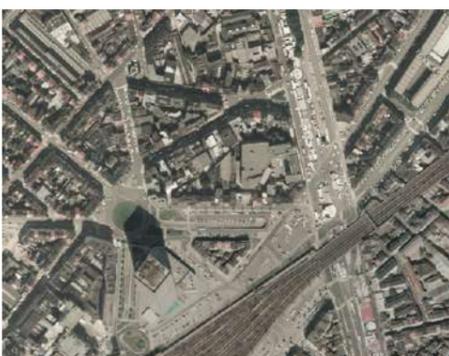


Photo aérienne 1986 : la foire, les parkings



Interprétation : jonction Nord-Midi, tour du Midi, gare traversante, tunnel du tramway, vastes espaces minéraux de stationnements



Photo aérienne 2024 : en chantier



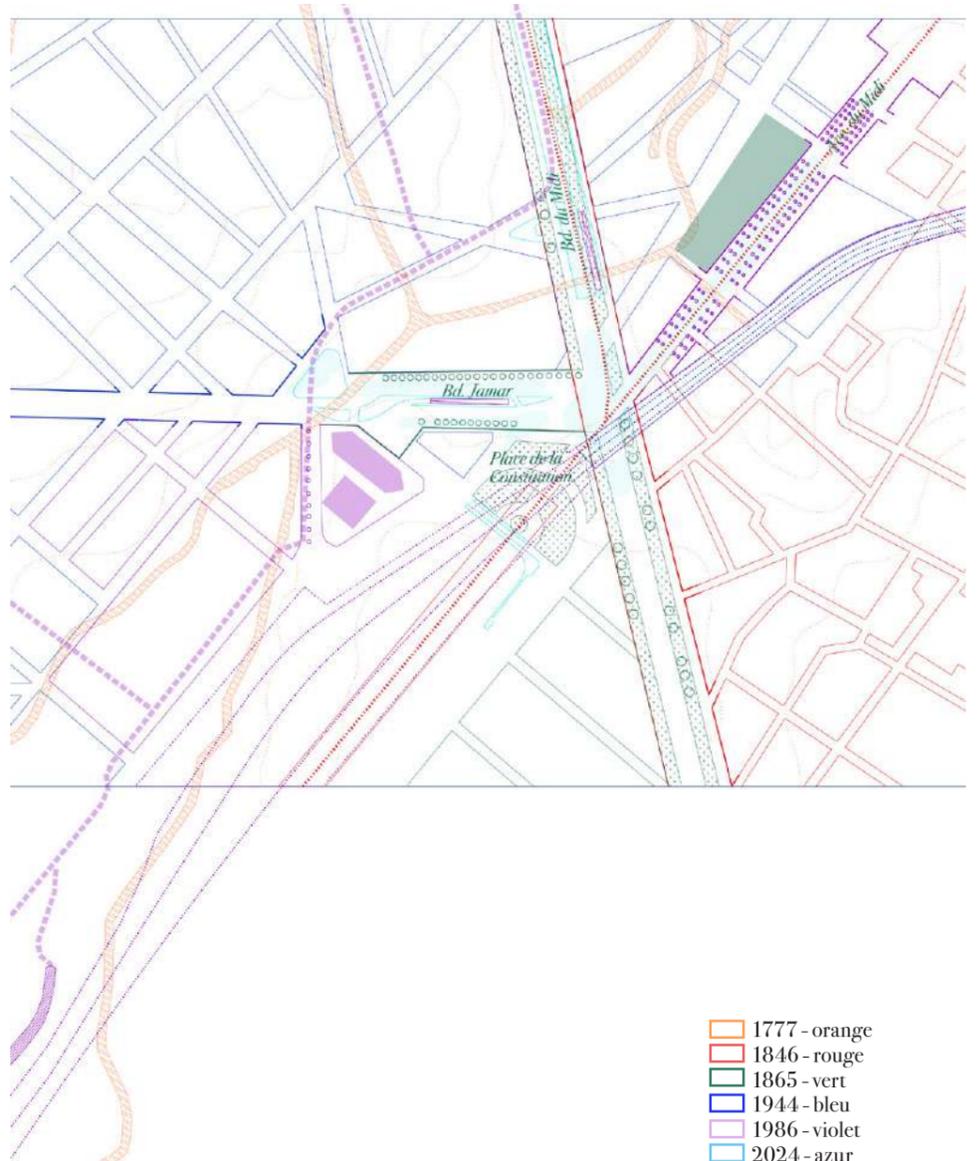
Interprétation : Chantier du métro, disparition des arbres du bd Jamar, rond-point sur la petite ceinture



Le boulevard Jamar dans les années 1980, au 1er plan un parking à ciel ouvert, à l'arrière une perspective sur le Palais de Justice.

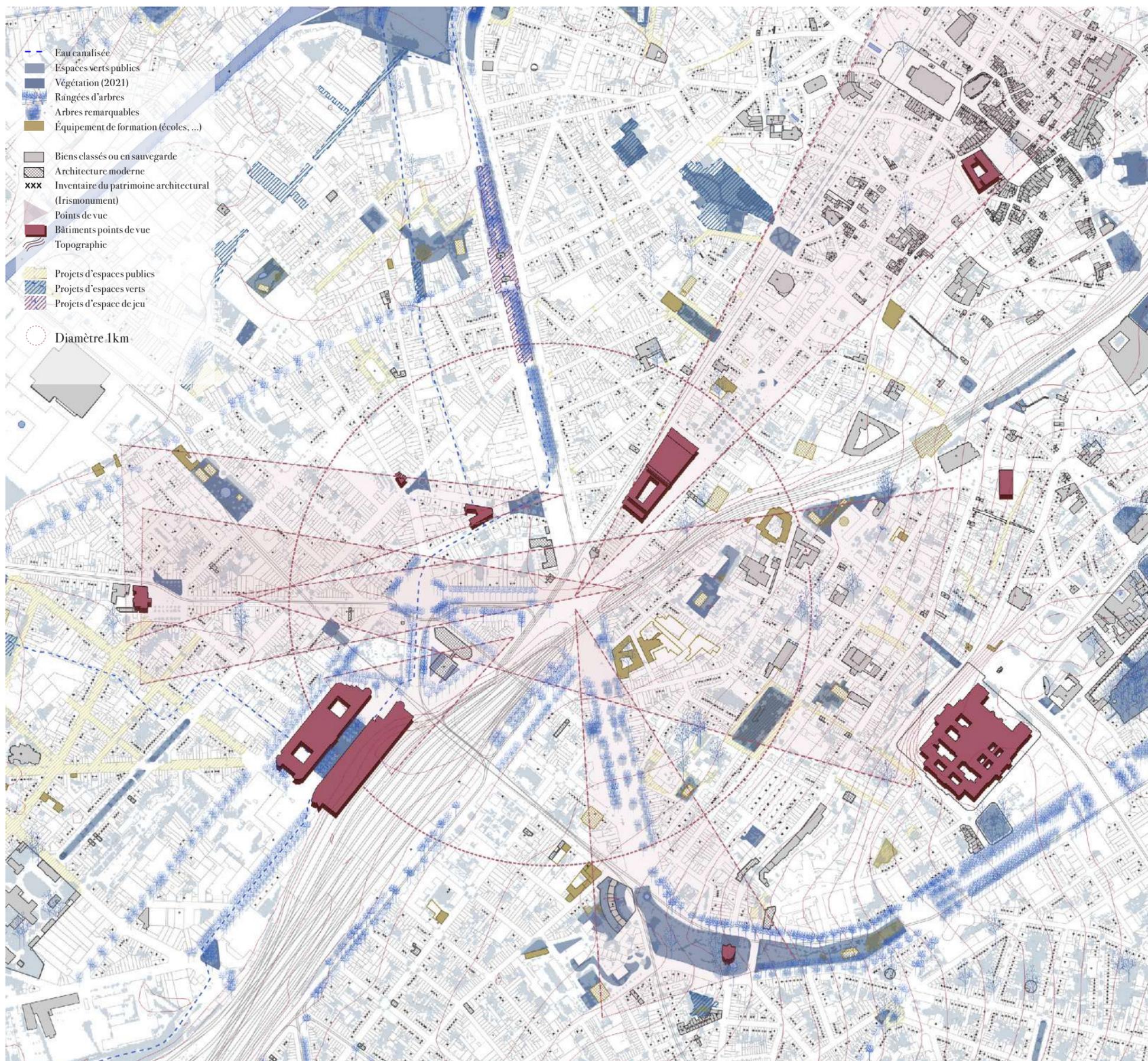


Le boulevard du Midi avant 1920
Tramway, picéons qui traversent, pavés de pierre naturelle, ...



- 1777 - orange
- 1846 - rouge
- 1865 - vert
- 1944 - bleu
- 1986 - violet
- 2024 - azur

Superposition des différentes époques



Un paysage socio-écologique en transition

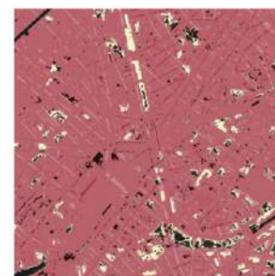
La carte ci-dessus présente d'abord la topographie, en fond de vallée qui donne à voir, comme en contre plongée, une bonne partie de Bruxelles et ses monuments. Le palais de Justice et la grande roue place Poelaert, la tour de l'hôtel de ville de Bruxelles à travers Stalingrad, la Grand'Place. C'est «loin» et «proche» à la fois, en contact. Ces relations visuelles connectent et situent. Elles donnent des échappées qui peuvent aussi orienter le projet des espaces publics. Dans le quartier et le périmètre, il y a aussi des bâtiments remarquables, par leur architecture, leur skyline, ... qui sont parfois «mal affectés ou désaffectés». Le projet des espaces publics peut agir pour donner une dignité aux frontages de ces bâtiments, et de l'ensemble du périmètre.

Dans ce cadre, comme introduit précédemment, des conditions difficiles subsistent comme l'illustrent la carte des îlots de chaleur ci-contre. En vis-à-vis de l'âge moyen, l'on se demande où les enfants vont jouer, faire du sport. Les équipements sportifs manquent un tant soit peu, mais les écoles sont très présentes (Rue Terre-Neuve, la traversée vers Fonsny est parfois un flot continu de parents et d'enfants).

Les familles, pas toutes très riches, évoluent dans cet environnement et s'en accommodent, trouvent des tactiques. Un bassin devient une piscine (sous la tour du Midi), c'est gratuit. Les espaces publics doivent intégrer cette dimension, être ouverts à tous, pour co-exister.

Îlots de chaleur et perméabilité:

Surfaces perméables
Stress thermique



Âge moyen (2022):

27.6 - 33.5
33.8 - 39.9
39.9 - 46.1



Revenu imposable (2019):

en-dessous de 165000
entre 16500 et 19000
entre 19000 et 22000
entre 22000 et 25000



La vision et ses stratégies

La proposition de projet

La proposition de projet est alimentée par la richesse du relevé de terrain et par la lecture attentive du cahier des charges. L'expérience et la perception de l'espace sont au premier plan.

De la collision actuelle entre les différents espaces-figures, le projet utilise leur proximité et superposition pour en dessiner le dialogue. Il s'agit de regagner la lisibilité de l'espace qui est le prélude d'une nouvelle appropriation des vastes surfaces non articulées, où l'on perd l'orientation, pas à l'échelle d'un piéton, d'une personne âgée, d'un enfant, dédiées aux flux de voitures ou à leur stationnement. L'articulation par figures permet de les penser comme des espaces, des atmosphères, des paysages individuels, bien que interconnectés.

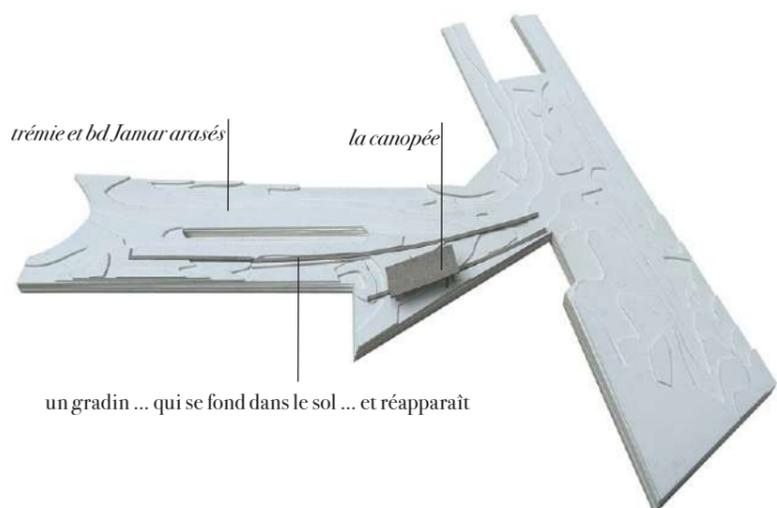
Sur les grands tracés de la petite ceinture (bd du Midi) le projet propose des larges trottoirs à l'échelle de l'espace monumental. Un traitement simple des sols, mais des interventions importantes dans la simplification des flux et la continuité cyclable, dans l'élargissement de l'ombrage et la mixité d'espèces végétales transforment une infrastructure viaire dans un espace pour tous et pour tout type d'activités.

Le grand V du bd Jamar et de l'Esplanade de l'Europe décrit un espace paysager inédit : il se construit sur l'idée de Graben, c'est-à-dire sur la mémoire de l'eau, de la vallée, il est marqué par des traces qui soulignent la légère courbe définissant l'espace. Le dialogue avec la promenade aujourd'hui très dure qui amène à la gare du Midi se réalise en partageant un espace ouvert, mais couvert qui les réunit et un ensemble de petits équipements pensés pour les quartiers avoisinants, pour la vie de tous les jours. Des espaces pour les skateurs, pour les jeux d'enfant, pour jouer à la pétanque, pour ouvrir une terrasse, pour se promener à l'ombre à côté de chez soi ...

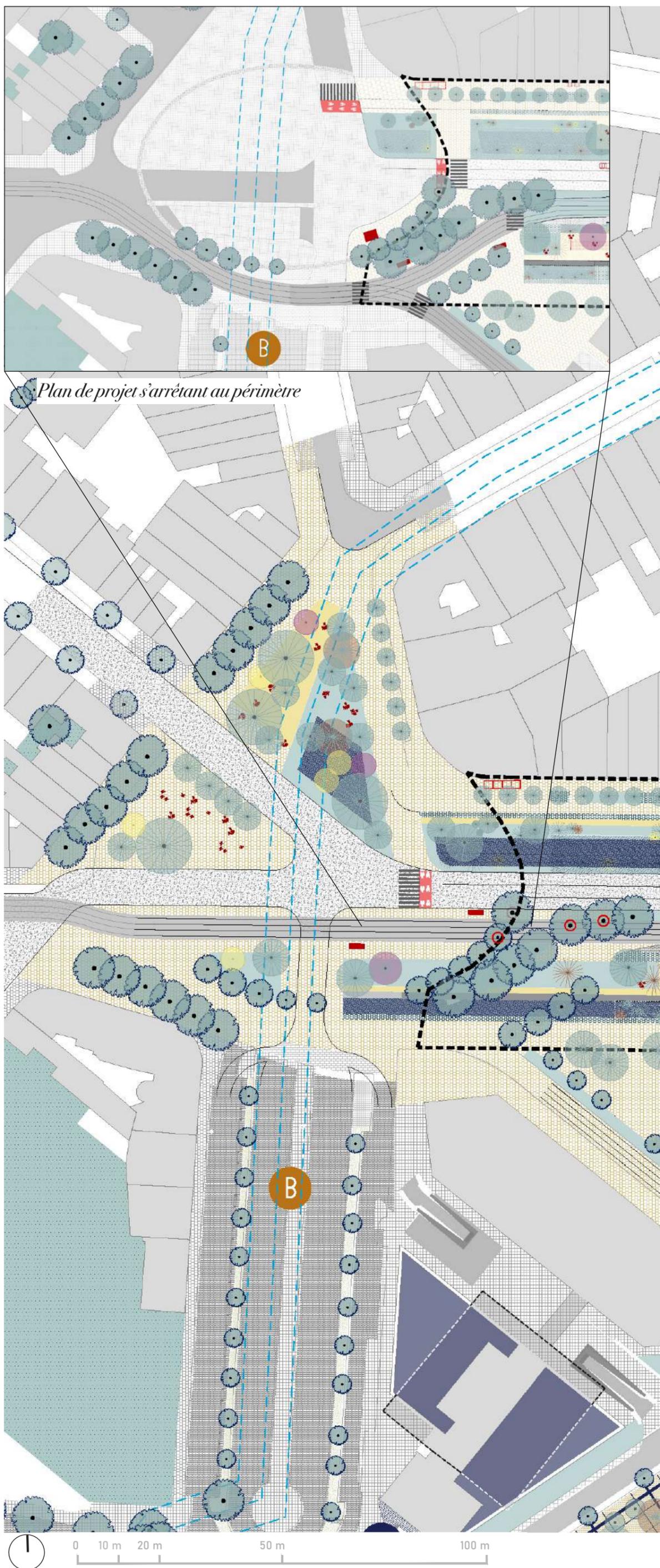
La proposition est à considérer comme une base de travail, discussion, approfondissement : sa valeur réside dans sa capacité à communiquer la possibilité d'une transformation forte de l'espace. C'est une hypothèse d'espace sur laquelle fonder une conversation collective.



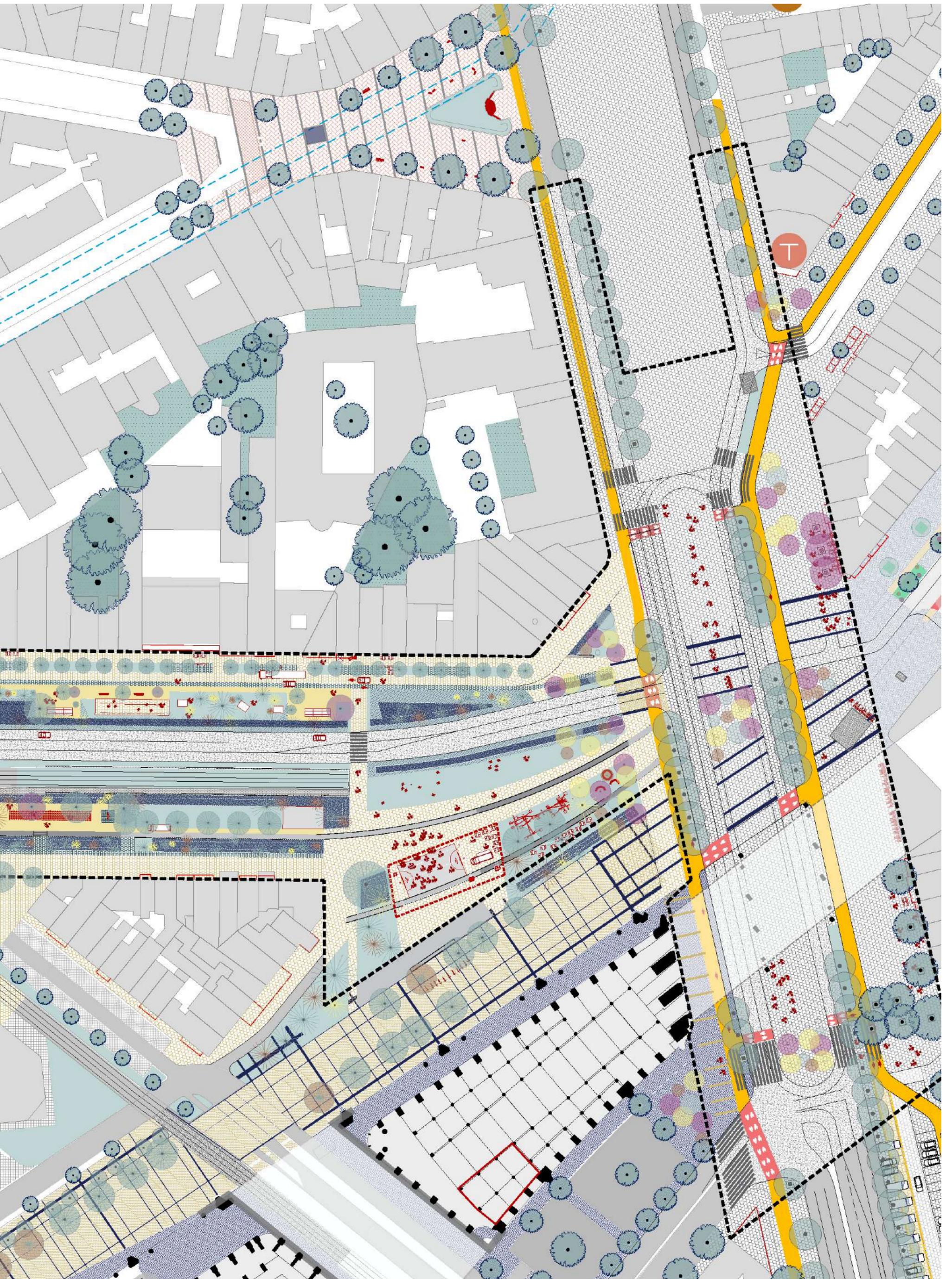
Représentation schématique de la topographie existante avant chantier.



Représentation schématique de la topographie projetée en tenant compte du nivellement du bd Jamar projeté suite au chantier. Ajout des gradins et de la canopée.



0 10 m 20 m 50 m 100 m



Les stratégies de la vision

Sols

Les matériaux sur lesquels l'on marche, roule, installe le marché, la foire, sur lesquels ruisselle l'eau doivent apporter de la lisibilité aux deux figures, tout en s'accommodant avec la situation existante alentours, les réaménagements adjacents et une vision à plus long terme à l'échelle de la Petite Ceinture.

Le granit sera utilisé pour les espaces publics entre Pte de Namur et Louise, sous forme de dalles. Ici il est proposé des pavés de granit (même matériau, format différent plus approprié aux sollicitations du projet) sur les grands trottoirs et l'anneau central des bd Midi/Poincaré. La pierre bleue qui quadrille l'esplanade de l'Europe, peut traverser le bd sur ses espaces piétons afin de souligner la traversée et se connecter au projet Stralingrad. Depuis Fonsny, la pierre bleue est amenée jusqu'en dessous du pont pour rejoindre l'esplanade de l'Europe. Les gradins, qui unissent les deux figures, sont imaginés en béton, robuste et à la forme très claire. Parfois assise, parfois parcours au sol (largeur 1.50 m), les skaters pourront aussi utiliser ces éléments, des surfaces lisses sont aussi proposées pour eux (béton).

Pour la Figure du bd Jamar réunie avec l'Esplanade de l'Europe, le choix porte sur un matériau polyvalent, par exemple la brique de terre cuite jaune-orangé clair (d'autres hypothèses sont possibles). Elle rend très lisible la figure et s'acomode au remplissage en béton de l'esplanade de l'Europe (entre le quadrillage de pierre bleue, abîmé en partie par le chantier). Des briques de terre cuite joints verts carrossables (et piétonnes) adjacentes aux voies de desserte permettent d'en réduire l'impact et de signifier une place au vélo à contre sens (dans un principe de Fietstraat). Un revêtement en dolomie (Komex bio par ex.) fait la transition entre espaces minéraux et plantés. En définitive, une grammaire limitée, simple et robuste est proposée en première approche. Elle pourra s'affiner et s'adapter aux différentes conditions. Les matériaux existants seront recyclés pour les fondations et sous-fondations du projet. Les matériaux pierre et pavés seront ré-employés à travers une intervention artistique (cf. p. 15).

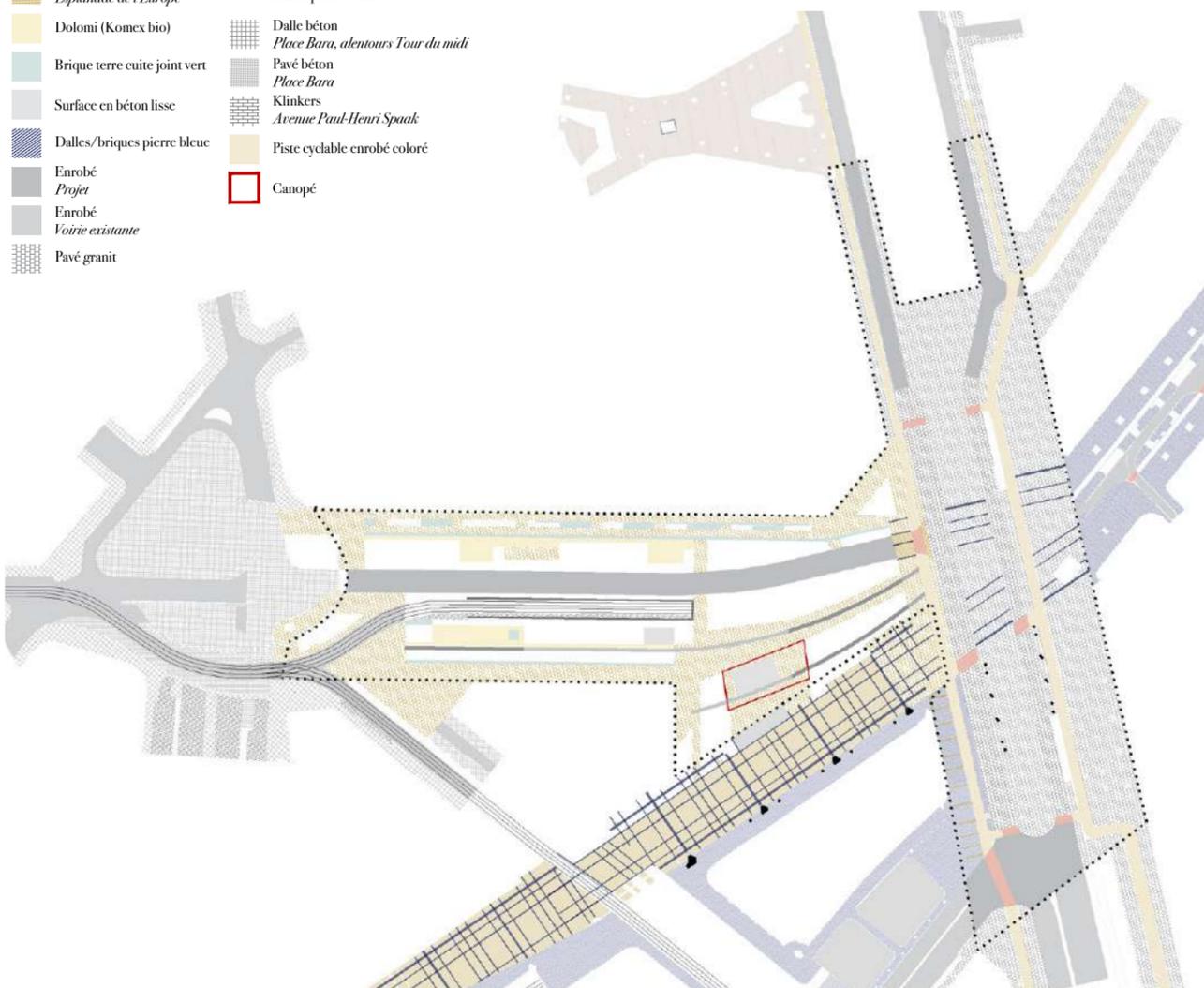
Eau

Le projet a été imaginé de manière à laisser ruisseler naturellement les eaux pluviales en surface vers les ouvrages de gestion hydrauliques. Les ouvrages de gestion à disposition sont les espaces verts, les noues, et le massif drainant sous la Petite ceinture. La priorité étant donnée aux ouvrages superficiels plutôt que d'enterrer les eaux pluviales. Par rapport à l'existant, la volonté a été de redonner la place à des espaces verts dégageant ainsi de la place pour les ouvrages de gestion. Ainsi, sur le total de 33746m² considérés dans le schéma ci-contre, 80% de la surface sont minéralisés, 15% est en pleine terre et 5% en revêtements semi-perméables (pavés enherbés et komex). Pour vérifier la faisabilité de la gestion d'une pluie centennale (soit le « zéro rejet »), voici prédimensionnements basés sur la méthode des volumes et procédé à une analyse fine de la topographie et des impétrants présents. Cette analyse conduit à la division du périmètre en 3 zones :

1. (Jamar Nord) : 4305m² minéralisés. Nous estimons que 1146m² d'espaces verts sont nécessaires pour gérer une centennale (1958m² prévus dans le projet)
2. (Jamar Sud) : 5038m² minéralisés. Nous estimons que 1283m² d'espaces verts sont nécessaires pour gérer une centennale (2825m² d'espaces verts plantés prévus dans le projet)
3. (Petite ceinture) : 17795m² minéralisés. Nous estimons que 4254m² d'espaces verts sont nécessaires pour gérer une centennale. Ici nous ne prévoyons que 296 m² d'espaces verts (zone d'usages intensifs). Toutefois, sur le schéma ci-contre, on constate que 5567m² peuvent être aisément utilisés pour mettre en œuvre des massifs drainants. Ces massifs drainants reprennent les eaux de toute la zone via des filets d'eau connectés aux massifs drainants via des avaloirs et canalisations. Cette division zones minéralisées/déminéralisées est réaliste vis-à-vis du sous-sol: nous évitons les façades pour éviter les zones encombrées de réseaux, prévoyons des couloirs au sein des zones de massifs drainants pour faire passer des réseaux additionnels, et nous faisons attention aux ouvrages enterrés pour les zones de noue.

Légende

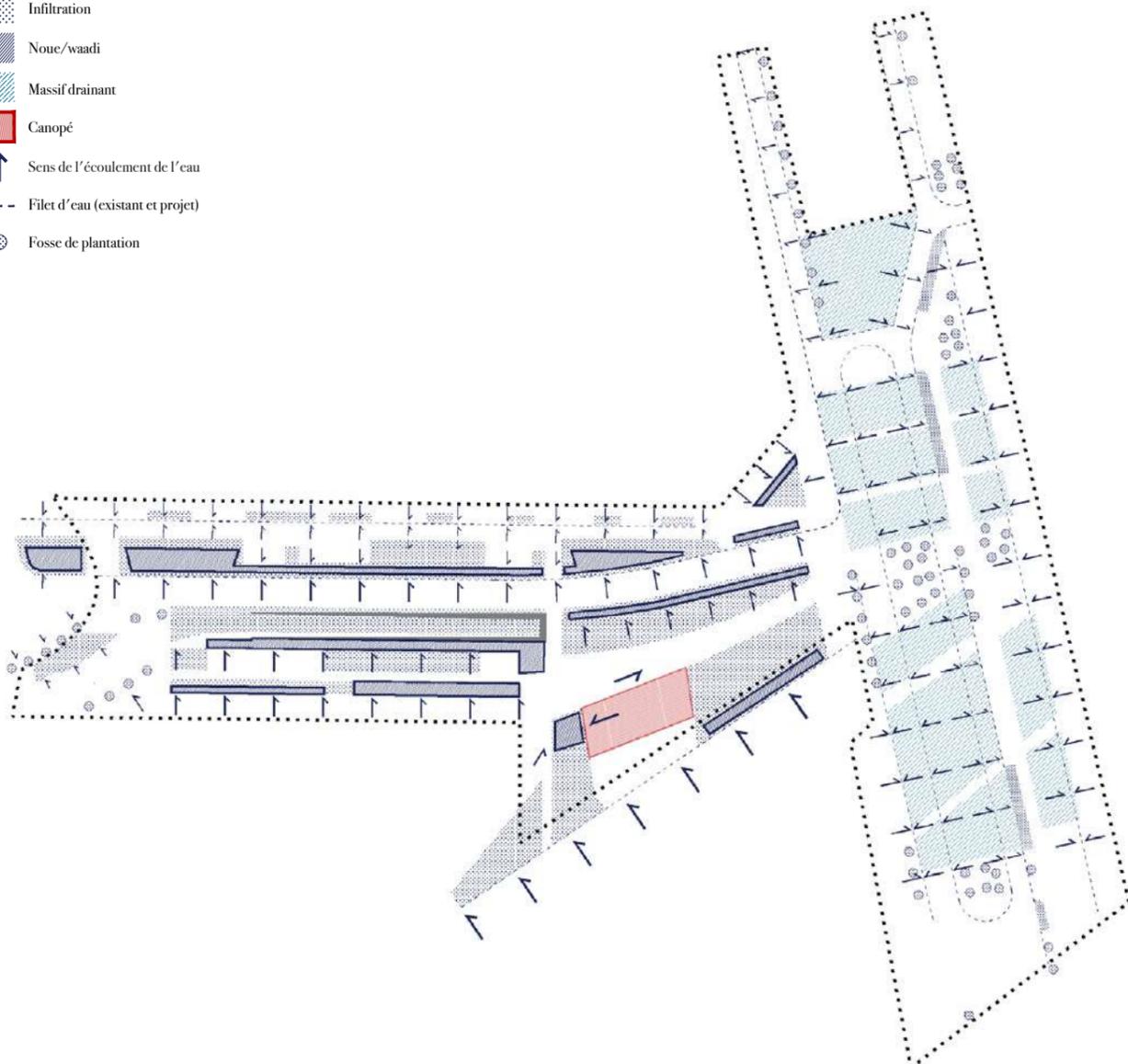
| | | | |
|--|--|--|---|
| | Gradin | | Enrobé similaire granit |
| | Brique de terre cuite | | Dalle en granit Place de l'Aviation |
| | Remplissage béton matricé Esplanade de l'Europe | | Bande pierre bleue |
| | Dolomi (Komex bio) | | Dalle béton Place Bara, alentours Tour du midi |
| | Brique terre cuite joint vert | | Pavé béton Place Bara |
| | Surface en béton lisse | | Klinkers Avenue Paul-Henri Spaak |
| | Dalles/briques pierre bleue | | Piste cyclable enrobé coloré |
| | Enrobé Projet | | Canopé |
| | Enrobé Voirie existante | | |
| | Pavé granit | | |



La matérialité des espaces est esquissée dans les vues perspectives du projet présentées aux pages suivantes.

Légende

| | |
|--|----------------------------------|
| | Infiltration |
| | Noue/waadi |
| | Massif drainant |
| | Canopé |
| | Sens de l'écoulement de l'eau |
| | Filet d'eau (existant et projet) |
| | Fosse de plantation |



Paysage et écologie

Les trois figures proposent des paysages végétaux différents: le bd Stalingrad planté avec une sélection variée et colorée en alignements, la petite ceinture avec ses alignements de platanes formant canopée qui doit évoluer vers un caractère mixte et le V du bd Jamar et de l'Esplanade de l'Europe qui amène un paysage de noues et de vastes surfaces vertes, prairies fleuries et espaces équipés.

Nous avons sélectionné une collection d'arbres et de plantes vivaces qui sont non seulement attrayants pour la faune, mais aussi résilients face au changement climatique et nécessitent un entretien minimal. La strate intermédiaire (buissons hauts pouvant être sujets à des pratiques cachées) est écartée. Il faudra bien saisir les enjeux et situations si cette strate devrait trouver certains espaces.

La palette végétale présentée a pour but de garantir un paysage urbain attrayant, agréable et diversifié, combinant une sélection d'essences qui à la fois permettent de structurer les espaces mais aussi de les animer, en particulier par les touches de couleurs qu'ils peuvent apporter tout au long de l'année. La strate inférieure est assurée par des éléments persistants avec des prairies et des plantes vivaces, ainsi qu'une abondance de fleurs saisonnières. De plus, nos schémas de plantation intègrent une variété diversifiée de couvre-sols pour réduire la nécessité de désherber de manière extensive au cours des premières années.

Les arbres choisis sont spécifiquement sélectionnés pour leur capacité à attirer la faune grâce à la production de nectar, de pollen et d'opportunités de nidification. De plus, les caractéristiques des feuilles de ces arbres permettent une décomposition rapide, bénéfique à l'entretien en automne. Il est à noter qu'un platane et un chatainier existants devront être replantés car légèrement dans les alignements de voirie et piste cyclable. Si impossible, il s'agira d'adapter le projet qui reste flexible.

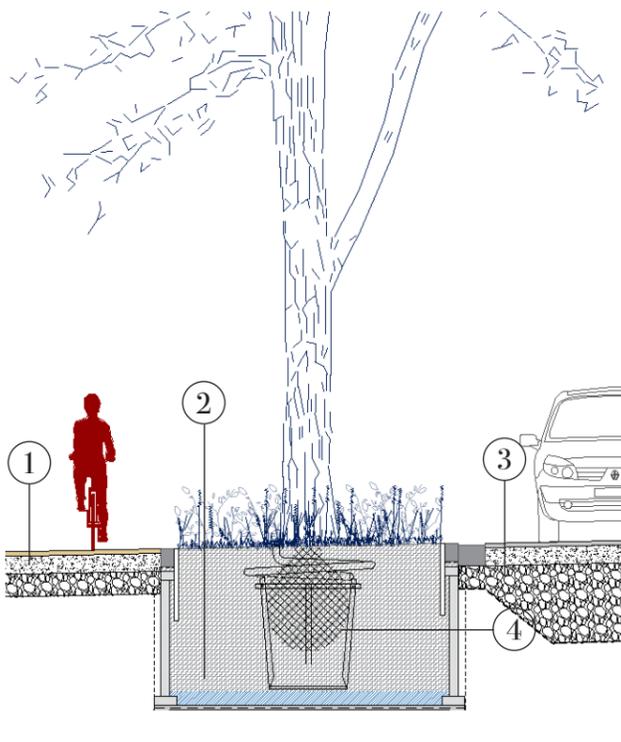
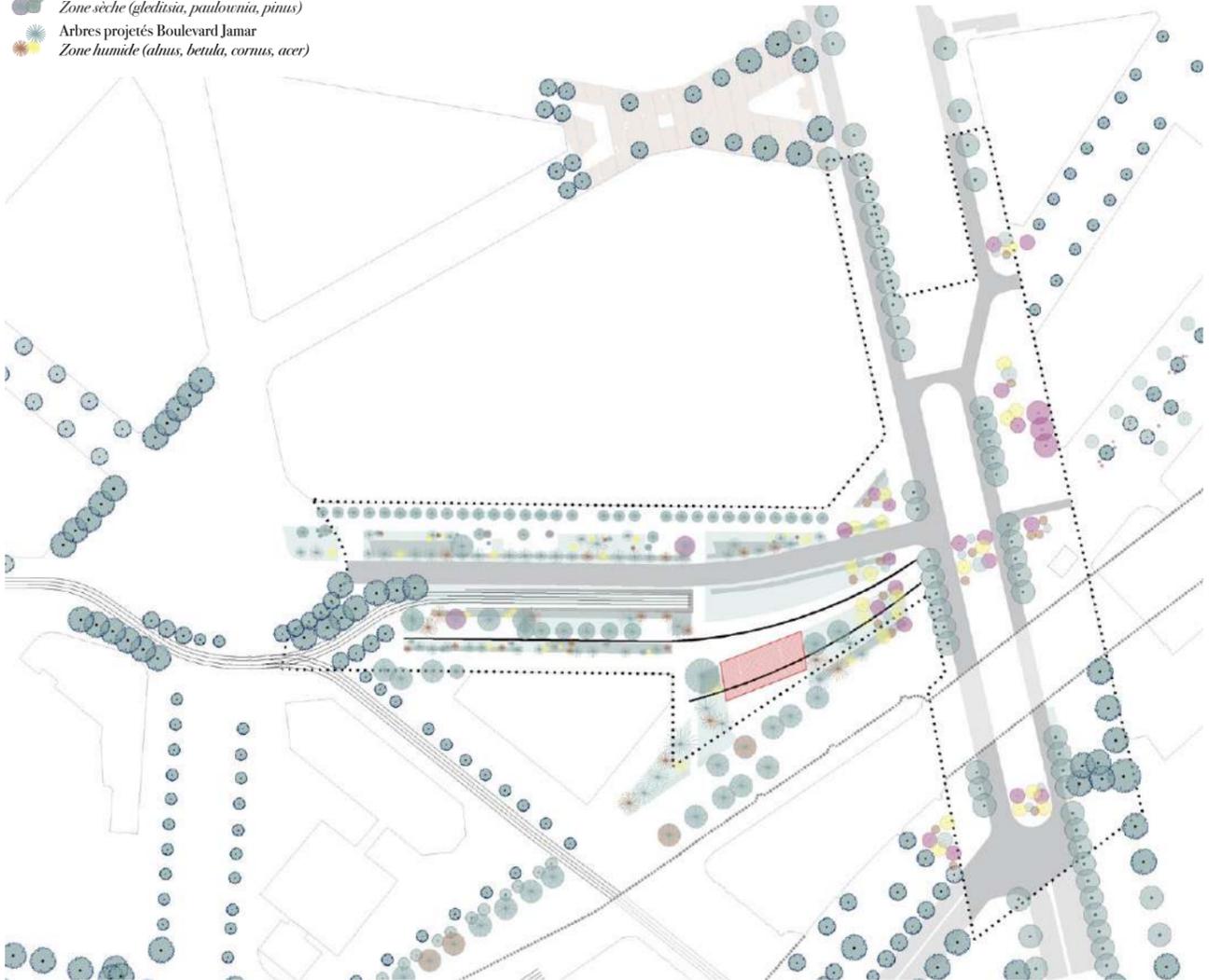
Le projet porte l'ambition de déminéraliser et planter fortement le bd Jamar et de restructurer la petite ceinture, en replantant des alignements de platanes mixés à d'autres essences (40 arbres nouveaux), tout en soulignant les saisons par des bosquets plantés aussi en rapport et cohérence avec les plantations développées à l'occasion des différents projets de continuité cyclable (cf Porte de Hal par exemple), et en s'adaptant au système de noues et waadis, par un gradient entre sec et humide.

Les essences sont aussi choisies pour amener de l'ombrage en suffisance dans l'espace public. A court, moyen et long terme, une nouvelle canopée se développe sur les espaces publics. Pour les platanes le long des voiries, des arbres à la croissance avancée (4 m sous départ couronne) permettront d'éviter les conflits avec le trafic routier.

Nous mettons en œuvre toutes les mesures nécessaires pour offrir aux nouveaux arbres les meilleures conditions possibles. Ceci passe par la réservation de fosses de minimum 10m², la mise en place d'un système porteur et diffuseur de pression, qui permet d'éviter au maximum la pression des usages (mobilité, marché, foire, ...) sur le système racinaire. Ce système peut prendre la forme d'une construction en sandwich comme illustré ci-contre et peut former des fosses continues. Elle remplace la fondation, augmente par sa structure le volume disponible pour la croissance des racines, et répartit les charges. Cette structure est relativement fine (5cm) et peut aisément se glisser dans un sol avec des arbres existants. Là où des nouveaux arbres sont prévus, cette structure peut monter à 10cm d'épaisseur et être remplie à hauteur de 50% par des substrats nutritifs.

Légende

-  Arbre existant
-  Arbre projeté Platane
-  Arbres projetés Bosquet (*magnolia, ginkgo biloba, liquidambar*)
-  Arbres projetés Boulevard Jamar Zone sèche (*gleditsia, paulownia, pinus*)
-  Arbres projetés Boulevard Jamar Zone humide (*albus, betula, cornus, acer*)



Egouttage -1.99

- Légende :
- | | |
|---|---|
| <p>① Enrobé coloré 5 cm Fondation empierrement 20 cm Sous-fondation empierrement 25 cm</p> <p>② Végétation Substrat Drainage Membrane anti-racine</p> | <p>③ Enrobé drainant 5 cm Fondation empierrement 20 cm Sous-fondation empierrement 25 cm Massif drainant grave 20/60 type 4 Géotextile</p> <p>④ Membrane géotextile Colonne fosse arbre Ancrage arbre</p> |
|---|---|

Coupe de détail de plantation et de massif drainant (Boulevard du Midi)

Figure 1 : Bd Midi Poincaré
- *Platanus x hispanica* 20 – 30m
- autre essence à mixer avec les platanes



Bosquets
- *Magnolia x soulangeana* 4 – 6m
- *Ginkgo biloba* 'Barabits Fastigiata' 8 – 10m
- *Cersis siliquastrum* 6 – 10m
- *Liquidambar styraciflua* 8 – 15m



Figure 2 : Le Graben et l'Esplanade
Grands arbres et zones sèches
- *Gleditsia triacanthos* 'skyline' 15 – 20 m
- *Paulownia tomentosa* 10 – 15 m
- *Pinus pinca* 15 – 20 m
- *Gleditsia triacanthos* 'skyline' 15 – 20 m



Dans les zones humides et noues
- *Alnus glutinosa* 'Imperialis' 7- 10 m
- *Betula nigra* 10 m
- *Cornus mas* 6 – 8 m
- *Acer saccharinum* 10 m

Liste non exhaustive des essences

Les stratégies de la vision

Mobilités

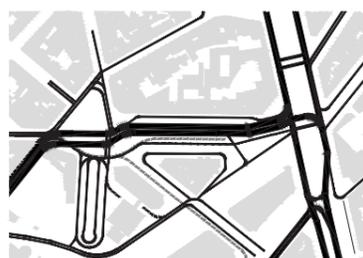
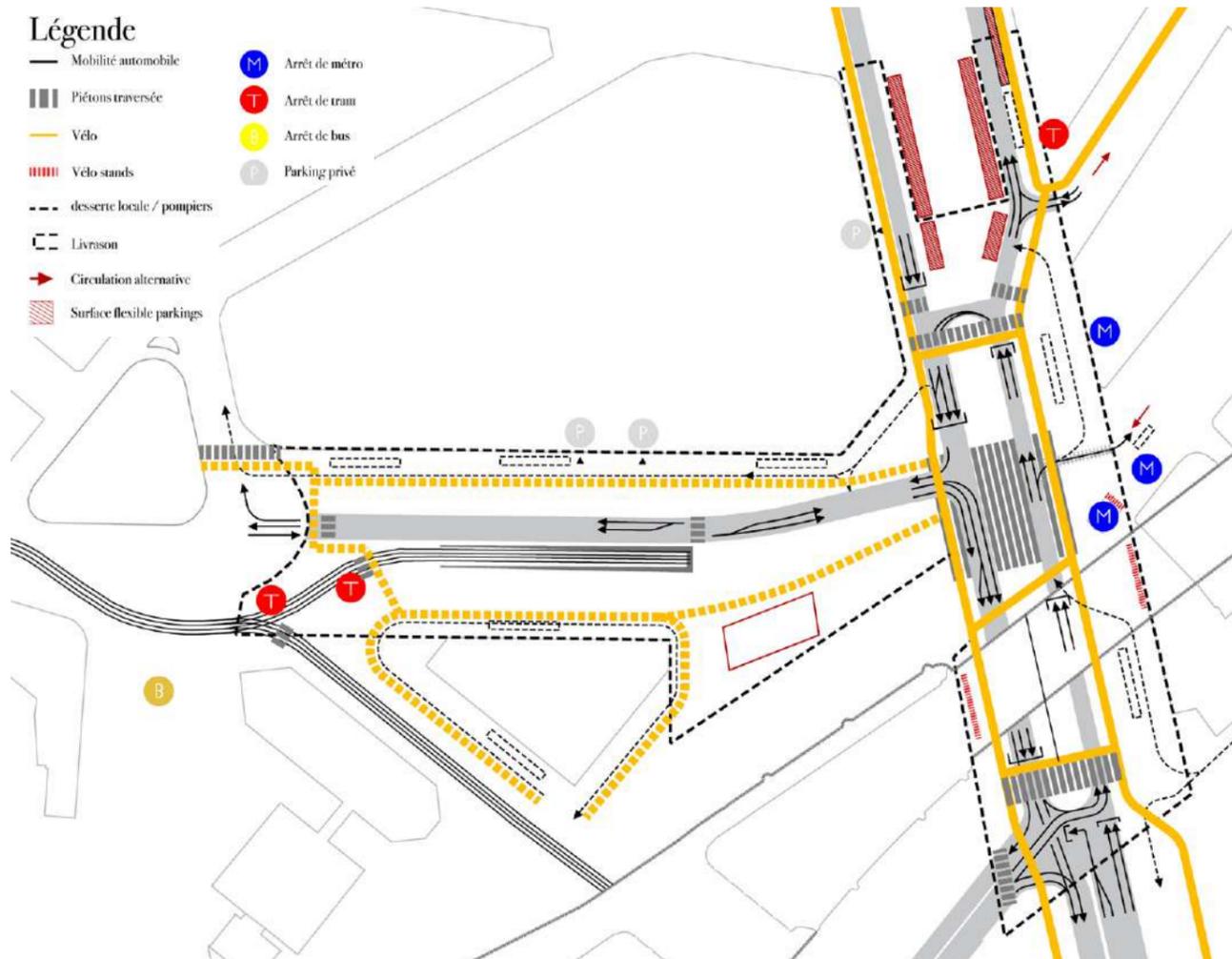
Notre projet opte pour une simplification de la situation avant chantier, en s'appuyant sur des éléments mis en place par le chantier, et en intégrant une réflexion à plus long terme qui s'appuie sur les recherches et hypothèses développées lors du «PAD Midi gare habitante» autour de la place Bara (séquence des schémas ci-dessous).

Le concept développé doit être clair et lisible pour tous les acteurs de la circulation, tout en maintenant un degré de flexibilité. L'accent est mis d'une part sur la fluidité et la sécurité pour les cyclistes, et d'autre part sur la traversée des piétons et pmr venant de la Gare du Midi vers le centre de Bruxelles et vice-versa (relation est-ouest).

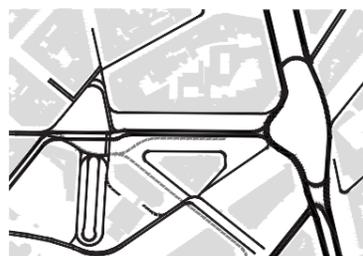
Le concept commence par le maintien d'une capacité certaine pour le trafic de transit sur la Petite ceinture, en adéquation avec la SMV prévue dans Good Move, en prévoyant au minimum un profil 2x2 dans les deux directions. Nous avons également intégré des possibilités de demi-tour à des endroits stratégiques pour fluidifier certains mouvements, notamment pour le SIAMU. Aux intersections où ces demi-tours sont facilités, des feux de circulation devront être installés afin que le trafic puisse être régulé de manière flexible. L'accent est mis ici sur le trafic de transit. Comme les branches latérales Jamar et Fonsny ont également des flux de circulation importants, ces intersections seront incluses dans le système de contrôle des feux de circulation et dotées de voies de tourne-à-gauche afin de faciliter la répartition des flux et éviter les remontées de file. Une optimisation de ce concept est possible en créant une boucle à sens unique côté Ville de Bruxelles : avenue Maurice Lemmonier en sens entrée et l'avenue Stalingrad en sens sortie ville (ce n'est pas ce qui est proposé par le permis Stalingrad). Nous avons ensuite dédié de larges espaces aux modes actifs dans notre concept, notamment sous forme d'une «promenade» qui assure la relation est-ouest entre la gare et le centre de Bruxelles. Cette promenade concrétise la magistrale piétonne prévue par le plan Good Move. Ici, il est possible d'offrir un passage fluide entre les côtés est et ouest de la Petite ceinture grâce à une utilisation intelligente des feux de circulation, avec un point d'arrêt possible sur l'anneau central qui permet de se diriger dans toutes les directions. L'ambition ici est que les feux de circulation entre les voies nord et sud et les intersections adjacentes soient réglés de manière à créer une situation de «carré vert» pour les cyclistes et les piétons. Pour le trafic de transit sur la Petite ceinture, des connexions sont établies avec les pistes cyclables et piétonnes existantes. Aux intersections, les flux de vélos et de piétons seront gérés au moyen de feux de circulation. L'accès aux nouveaux accès métro, aux arrêts de tram et de bus, sera aussi fluide que possible pour les piétons et les cyclistes.

En outre, la conception a également pris en compte les livraisons locales. Dans ce concept, nous proposons de travailler principalement avec des bornes escamotables, permettant aux livreurs d'avoir un accès local aux zones piétonnes publiques à des heures strictes. Sur Jamar, où un certain nombre d'hôtels et de commerces cohabitent, une autre voie de desserte à accès limité est prévue pour donner accès aux parkings en intérieur d'îlots, mais aussi pour permettre les livraisons et accès locaux contrôlés (riverains, taxis, ...). La place du parking public est réduite au minimum, ainsi l'espace public peut être rendu aux modes actifs et aux fonctions de séjour dans toute la mesure du possible. Des surfaces flexibles pouvant accueillir quelques stationnements sont représentés sur le schéma de mobilités. Il s'agira d'étudier plus en détail ces aspects en intégrant une réflexion plus large à l'échelle du quartier, pouvant compter sur des poches de parkings privées sous-utilisées qui pourraient être mobilisées ainsi que des synergies possibles, en fonction des programmes et temporalités d'usages (par exemple Q-Park Midi, Tour du Midi, Gare du Midi-Indigo 2, rue d'Angleterre 54, ...).

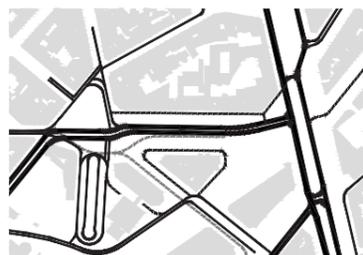
À l'ouest de la zone du projet (place Bara), nous nous connectons à la situation existante. À l'avenir, il faudra s'interroger sur l'opportunité d'intégrer les réflexions sur la simplification du noeud Bara (trams, bus et circulation routière), esquissé dans le plan du projet.



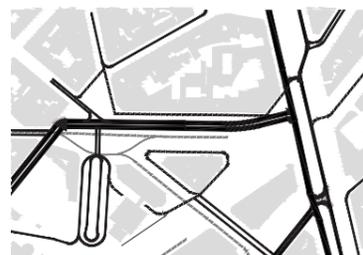
1. avant chantier



2. pendant chantier



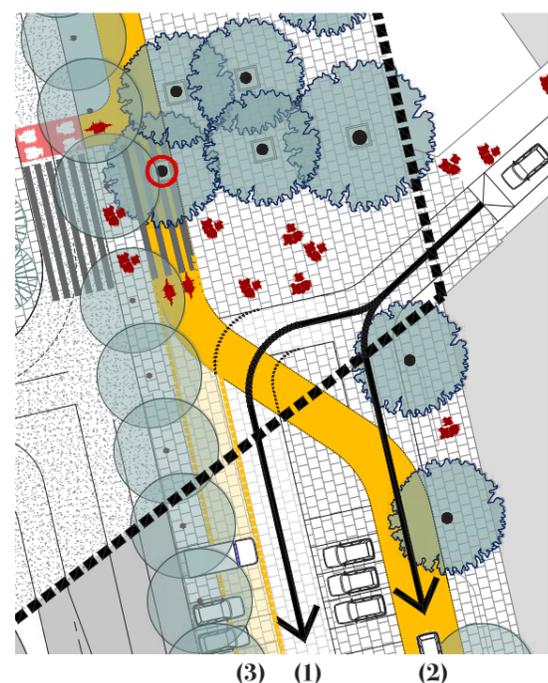
3. projet



4. moyen-long terme

Schémas synthétiques de la circulation motorisée avant, pendant, après chantier, et au possible moyen-long terme.

(L'épaisseur des lignes pour les schémas projet symbolise les principes du plan good-move).



Alternatives pour la connexion des pistes cyclables Est du permis Louise-Terre Neuve

L'enjeu de bouclage de la petite ceinture doit nécessairement proposer la meilleure continuité des aménagements. L'arrivée des pistes cyclables définies dans le permis Louise Terre-Neuve pourraient légèrement être amendés à l'intersection avec l'avenue Fonsny mais aussi avec la rue Terre-Neuve. Déporter les pistes cyclables permet de moins contraindre les façades aux frontages intenses et de mieux gérer les flux entre piétons et vélos. Le projet est flexible et propose plusieurs alternatives/ambitions qui vont aussi au-delà du périmètre de projet :

- (1) Faire sortir les voitures de la rue Terre-Neuve par la voirie desservant les parkings voitures et camions, le marché et stockage informel des brocanteurs/antiquaires ;
- (2) Transformer la portion de piste cyclable en fietstraat sens voiture depuis rue Terre-Neuve vers rue des Tanneurs, comme le permis Louise Terre-Neuve le permet déjà pour sortir de la zone de stationnement actuelle ;
- (3) Mettre en question les parkings à relocaliser, aligner la piste cyclable en continuant le grand trottoir initié par le projet, potentiellement à termes jusqu'à Porte de Hal.

Des espaces flexibles

Le Marché du Midi (tous les dimanches) :

Le projet (comme le chantier) ne permet plus au marché de s'étendre sur l'épaisseur du bd Jamar et son articulation avec l'esplanade de l'Europe. L'anneau central et le large trottoir offrent une alternative à ce manque. L'av. de France peut aussi contribuer à compenser et donner une forme de promenade longitudinale au marché, à considérer en rapport aux réflexions développées par le CRU 7. Dans tous les cas, les espaces du projet, même sur le bd Jamar et sous la canopée invitent à une réflexion sur la forme du marché, sa densité, son confort et ses possibles diversifications.

La Foire du Midi (en Juillet et Août) :

La foire du Midi doit pouvoir garder sa place sur la petite ceinture. Elle peut conserver une emprise équivalente sur l'anneau central et le large trottoir du bd du Midi, ainsi que sur la berme centrale du bd Poincaré, possiblement élargie et à la trémie du tramway décalée plus au nord. Le principe de relation aux façades Est du bd du Midi peut être continué jusqu'aux abords de la nouvelle entrée du métro sur l'avenue Stalingrad en traversant le viaduc, et continuer jusqu'à l'avenue Lemonnier. Sur l'anneau central, une bande de foire à la place pour s'installer, même des manèges monumentaux ou une patinoire ludique l'hiver. Le couloir de 5m libres peut s'adresser vers l'Esplanade de l'Europe et le bd Jamar et ses nouveaux paysages. Les traversées piétonnes ainsi que les pistes cyclables peuvent être conservées dans leur fonctionnement. La sortie voiture de la rue Terre-Neuve peut se faire en empruntant la possible fietstraat ou en s'injectant temporairement sur le bd du Midi.

Concept d'éclairage public

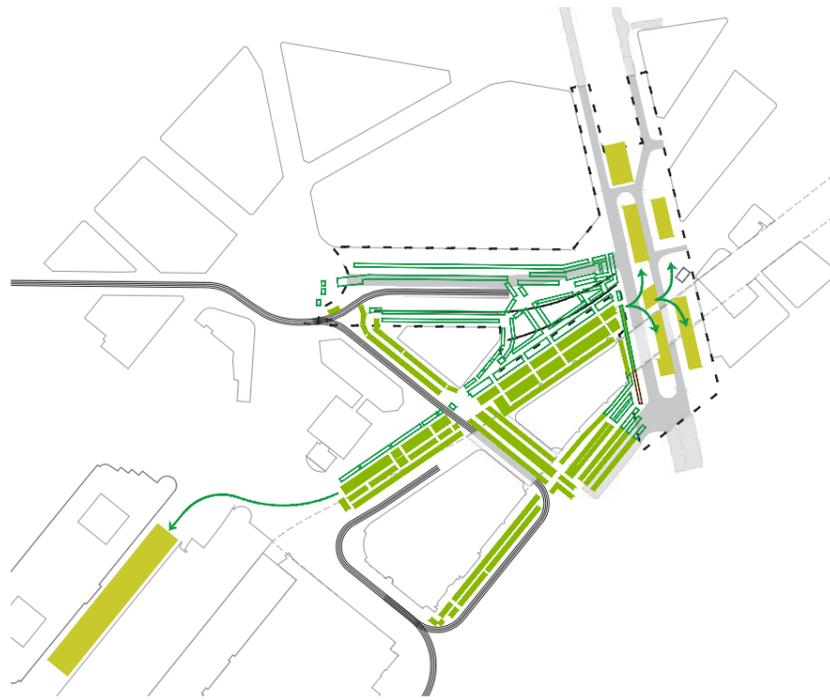
La conception de l'éclairage pour la requalification des deux figures sera étroitement développée avec la nouvelle approche du paysage et du design urbain. La conception de l'éclairage utilisera les éléments architecturaux, les nouveaux ajouts, les réflexions sur les axes visuels et les points de vue. La conception de l'éclairage peut être résumée en 3 points principaux :

- l'éclairage fonctionnel - « La lumière pour voir » ;
- l'éclairage directionnel - « La lumière qui guide » ;
- l'éclairage qui accentue - « la lumière pour valoriser ».

L'éclairage et les moyens d'éclairage peuvent aujourd'hui jouer un rôle majeur dans la création d'un environnement sûr, plus social et plus respectueux de l'environnement. Il peut être adapté aux fonctions de base requises, à l'interaction sociale et à des événements tels que la foire ou le marché. Les luminaires peuvent contribuer à d'autres fonctions du projet, telles que l'alimentation électrique des voitures, les supports pour les caméras, les colonnes pour les drapeaux ou la décoration lors d'événements spéciaux. La lumière peut être atténuée en fonction des besoins. La couleur de la lumière peut contribuer à ne pas distraire les insectes ou les animaux nocturnes.

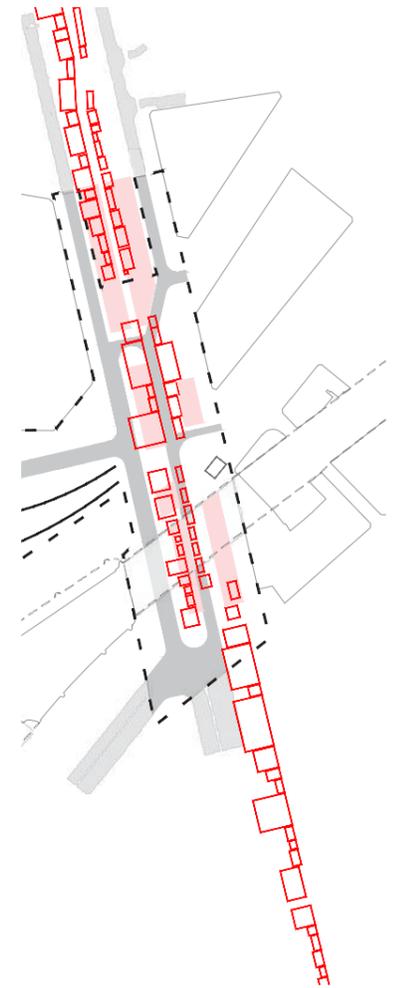
En général, l'éclairage doit faire partie d'une ville intelligente pour combiner toutes les exigences. D'autres éléments déterminants pour la conception sont les suivants : la sécurité, le confort, l'interaction sociale, la diversité biologique, l'écologie des systèmes, la durabilité, le principe de « dark sky ». Tous les points seront examinés de près lors des étapes de planification ultérieures en collaboration avec les différents acteurs, notamment Sibelga.

Cette proposition est toutefois en adéquation avec le Plan Lumière développé par Bruxelles Mobilités pour la région Bruxelloise en 2017, et sa partie technique (basée sur la situation existante) pour les axes Avenue de la Porte de Hal - bd du Midi / bd Poincaré - de l'Abattoir - du Midi. Enfin, une attention particulière aux œuvres d'art présentes dans le périmètre sera apportée.

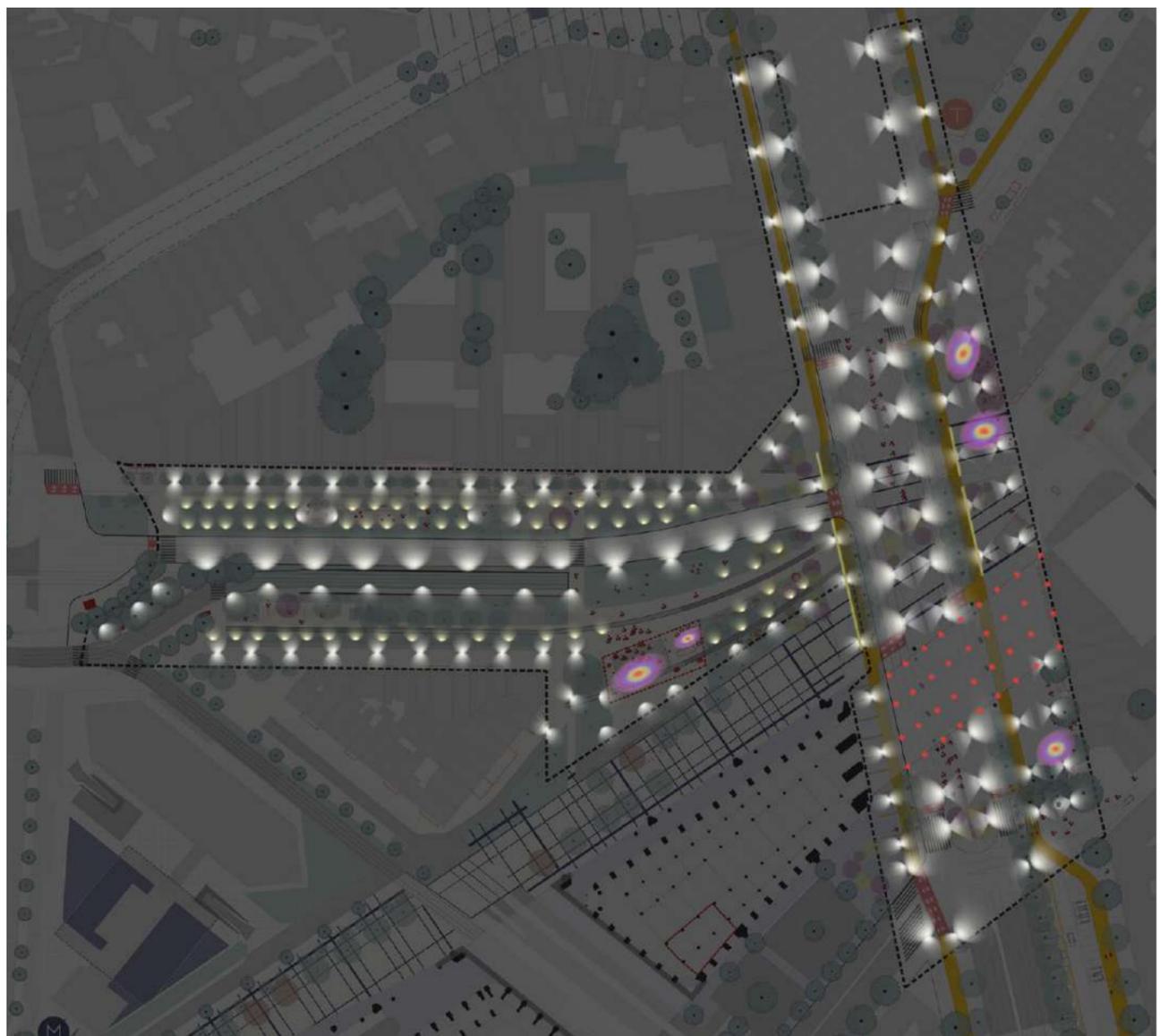


Alternatives pour le marché

- Marché conservé
- Marché à déplacer
- Opportunités de relocalisation
- Foire avant projet
- Proposition de nouvelle implantation



La foire du Midi sur le bd Midi Poincaré



| | | | | | |
|-------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------------|
| high | TRAFFIC AREAS / ROADS | TRAFFIC AREAS / BIKES / DELIVERY | PEDESTRIAN AREA / SPORTS | FUNFAIR PROJECTIONS CANOPIES | GARDEN LEASURE PLAYGROUND |
| medium high | | | | | |
| low | | | | | |
| very low | ORIENTATION SMART | ORIENTATION SAFETY / SMART | SAFETY / SOCIAL INTERACTION | SAFETY INSPIRATION | SOCIAL INTERACTION |

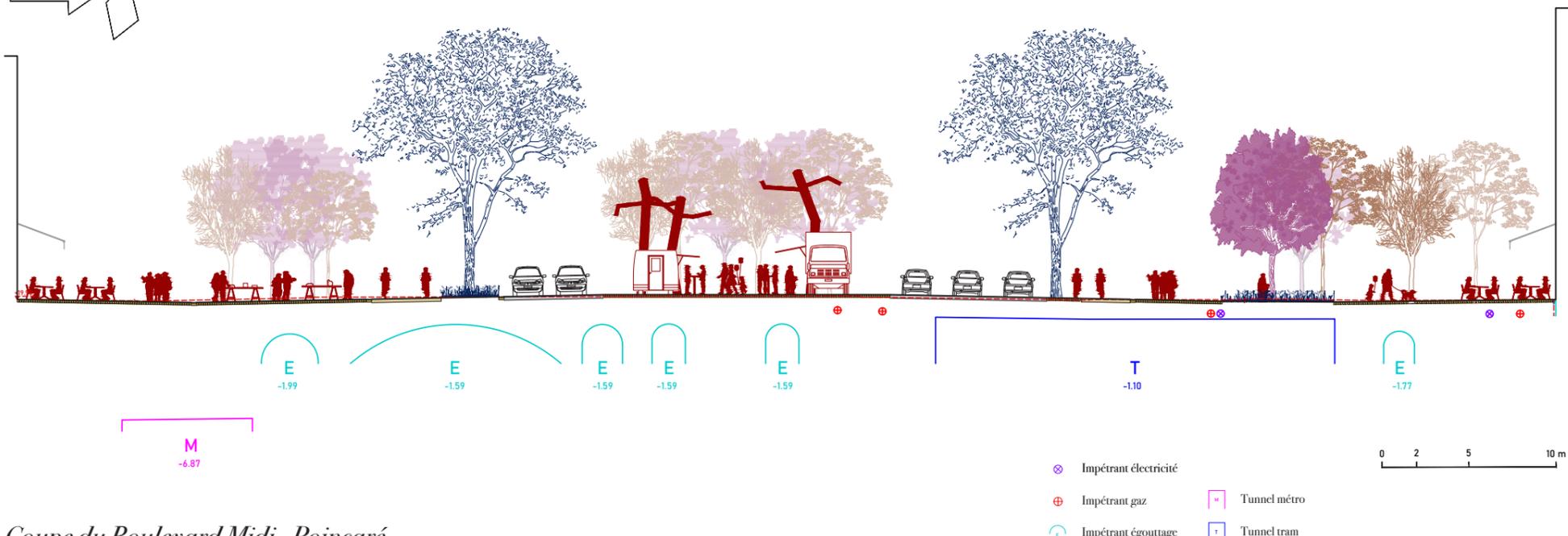
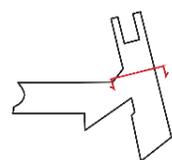
Figure une : Bd Midi-Poincaré

- Herbe
- Prairie fleurie
- Arbre existant
- Arbre projeté
Platan
- Arbres projetés
Bosquets (magnolia, ginkgo biloba, liquidambar, cersis)
- Arbres projetés Boulevard Jamar
- Arbres projetés Boulevard Jamar
Zone sèche (gleditsia, paulownia, pinus)
- Arbres projetés Boulevard Jamar
Zone humide (alnus, betula, cornus, acer)
- Noug
- Gradin
- Brique de terre cuite
- Remplissage béton matricé
Espace de l'Europe
- Dolomi (Komex bio)
- Brique terre cuite joint vert
- Surface en béton
- Dalles/briques pierre bleue
- Enrobé
Projet
- Enrobé
Voirie existante
- Surface en béton lisse
- Pavé granit
- Enrobé similaire granit
- Dalle en granit
Place de l'aviation
- Bande pierre bleue
- Dalle béton
Place Bara, alentours Tour du midi
- Klinkers
Avenue Paul-Henri Spaak
- Trémie
- Piste cyclable
- Ligne de tram
- Arrêt de tram
- Potelet
- Tables de pique-nique
- Arceaux vélo
- Mobilier urbain



Le bd du Midi, la première figure, est imaginé comme un grand tapis urbain et multifonctionnel. Son paysage est celui des grands alignements et de la symétrie. Son échelle est large et monumentale. Toutefois, il est aussi la somme d'une série de réseaux, infrastructures, impétrants qui limitent fortement les possibilités de planter tout au long. Là où possible, la proposition est de densifier la canopée, de garder les platanes, mais aussi de varier leur présence avec les bosquets et d'autres essences. Pendant le chantier du métro, l'anneau central montre sa capacité de fonctionnement. Le projet le remodèle et permet ainsi de simplifier et réduire l'espace dédié aux voitures en libérant un grand trottoir qui pourra amener une nouvelle qualité d'espace aux activités se développant sur le bd. On retrouve la clarté des pistes cyclables de la petite ceinture, éléments de continuité et ordonnateur de la coupe du bd, mais qui ne doivent pas empêcher la mobilité lente et la possibilité de passer d'un côté à l'autre du tapis. La grande traversée est l'occasion d'accrocher les trois figures: le bd du Midi-Poincaré, Stalingrad et le grand V du bd Jamar-Esplanade de l'Europe. Des lignes en pierre bleue traversent le pavé en granit pour restituer visuellement la rencontre des trois systèmes. Sur le tapis métropolitain, des foires, des marchés, des événements à grande et à petite échelle sont possibles, ainsi que, dans la partie nord, l'utilisation provisoire de parkings (une fois fermée la trémie du tramway) et en attente d'une diminution encore plus importante de la présence des voitures.

Le relevé montre une quantité peu importante mais intéressante de matériaux nobles toujours présents sur site. Pierre bleue et pavés de pierre naturelle (860 m²) peuvent être ré-employés pour dessiner un calepinage sur les grands trottoirs ou l'anneau central, afin d'en souligner le caractère longitudinal et ses flux piétons importants. L'artiste ALI, avec qui nous avons notamment collaboré à Tournai trouve l'inspiration dans l'architecture, les cultures et compose des fresques perennes au sol. La localisation de ces possibles fresques doit être en dehors des impétrants afin de ne pas les détériorer lors de travaux. (Photo ci-dessous à Tournai).





*Sur le grand trottoir, les enfants courent pour aller à leur manège favoris.
Les cafés fonctionnent à plein régime, l'entrée du métro est dégagée ...*

*Dimanche 21 décembre, le dernier
marché avant Noël, à midi le soleil
illumine le boulevard Midi Poincaré.
Seule la jonction projette son ombre.*

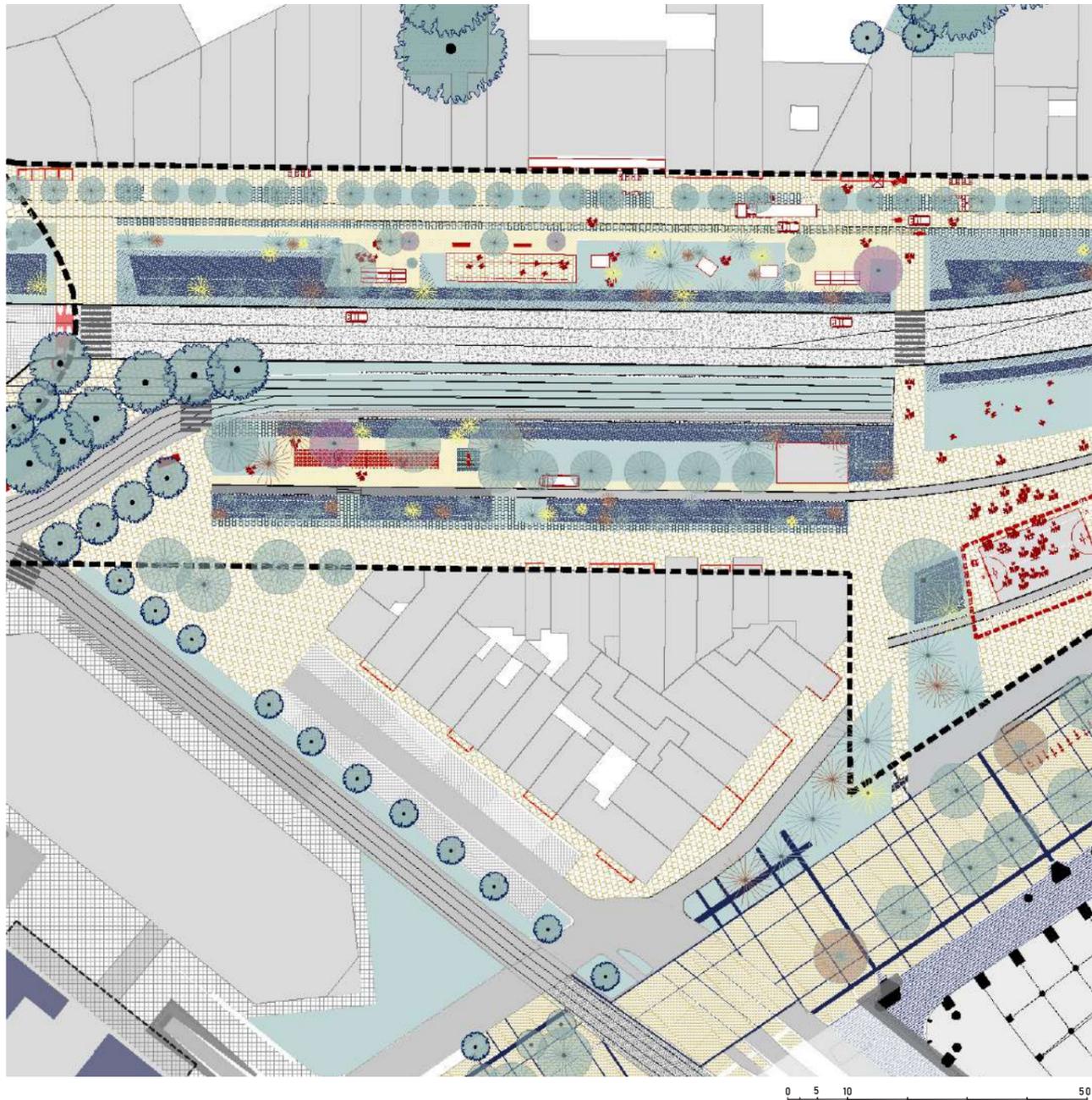
*Café en terrasse, derniers achats,
patin à glace, tout est là pour passer
une bonne journée ...*



Solstice d'hiver à 12h



Figure deux : le Graben et l'Esplanade



Le boulevard Jamar est initialement dessiné dans le plan de Besme (1863) comme un grand mail qui arrive sur la place-jardin de la Constitution, l'espace de l'Esplanade de l'Europe actuelle est indiqué comme une épaisseur verte, une allée d'arbres ou un parterre fleuri faisant partie de la place de la Constitution. Aujourd'hui la partie centrale du boulevard est occupée par une trémie qui interrompt même visuellement les relations des deux côtés. A partir de ces conditions, le projet se construit sur trois idées principales.

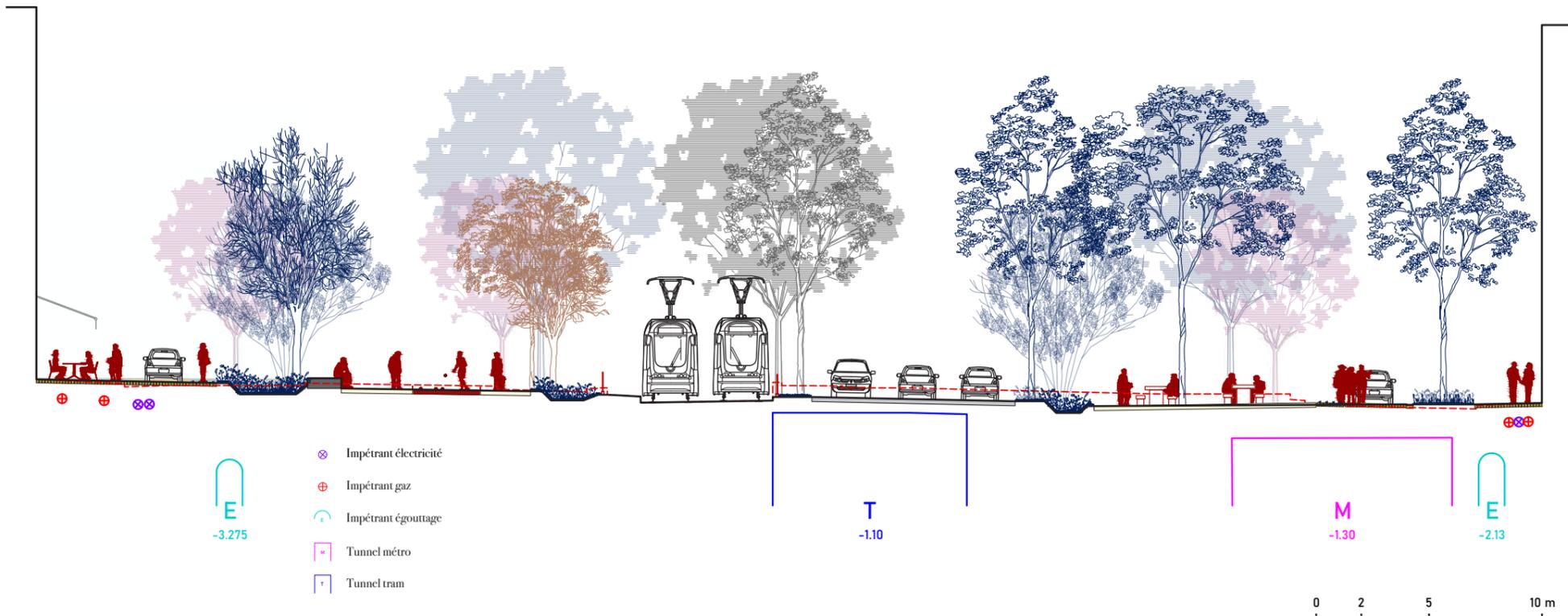
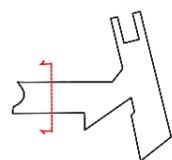
La première est la définition d'un espace aujourd'hui non lisible qui n'a pas résolu la connexion avec les autres grandes figures, ni sa coupe variée qui semble se perdre dans les interruptions qui le caractérisent.

Le Graben est un espace allongé (un fossé en allemand) que l'on trouve dans différentes cultures du nord de l'Europe et qui peut être lié à la présence d'une rivière quelques fois disparue (c'est le cas aussi ici avec la disparition, éloignement de la Seine), d'un fossé qui a été remblayé et indique, dans une ville un espace souvent curviligne planté, un espace public charmant qui se remplit, souvent de cafés et de terrasses.

Dans le cas du bd Jamar, le sol, avec sa topographie mouvementée (dont le chantier arase aussi la partie nord dans le cadre de la remise en pristin état), est amené à devenir un dispositif qui unit à travers une série de gradins permettant de comprendre le jeu des pentes et de s'asseoir le long de la longue courbe du Graben qui amène le bd à la croisée des autres figures ; un choix limité de matériaux permet aussi de mieux individualier la figure par rapport au reste.



Equinoxe d'automne à 16h



Coupe du boulevard Jamar - le Graben
13



Il y a toujours un peu de soleil pour jouer à la pétanque, même en automne, et profiter du gradin en face du village des cafés portugais ...

La deuxième idée est de déminéraliser fortement le boulevard pour donner à cette partie de Bruxelles, les anciennes zones humides de la Senne, un paysage de verdure, un Graben et une Espanable verte, un espace équipé pour différentes activités, âges, populations et espace dans lequel retrouver le caractère de boulevard-place-jardin de l'ancienne place de la Constitution. La transformation impressionnante proposée mérite de repenser la relation actuelle entre places de parking, flux et relations piétonnes ; elle permet, en même temps, de rééquilibrer la présence d'espace vert, là où le manque est criant.

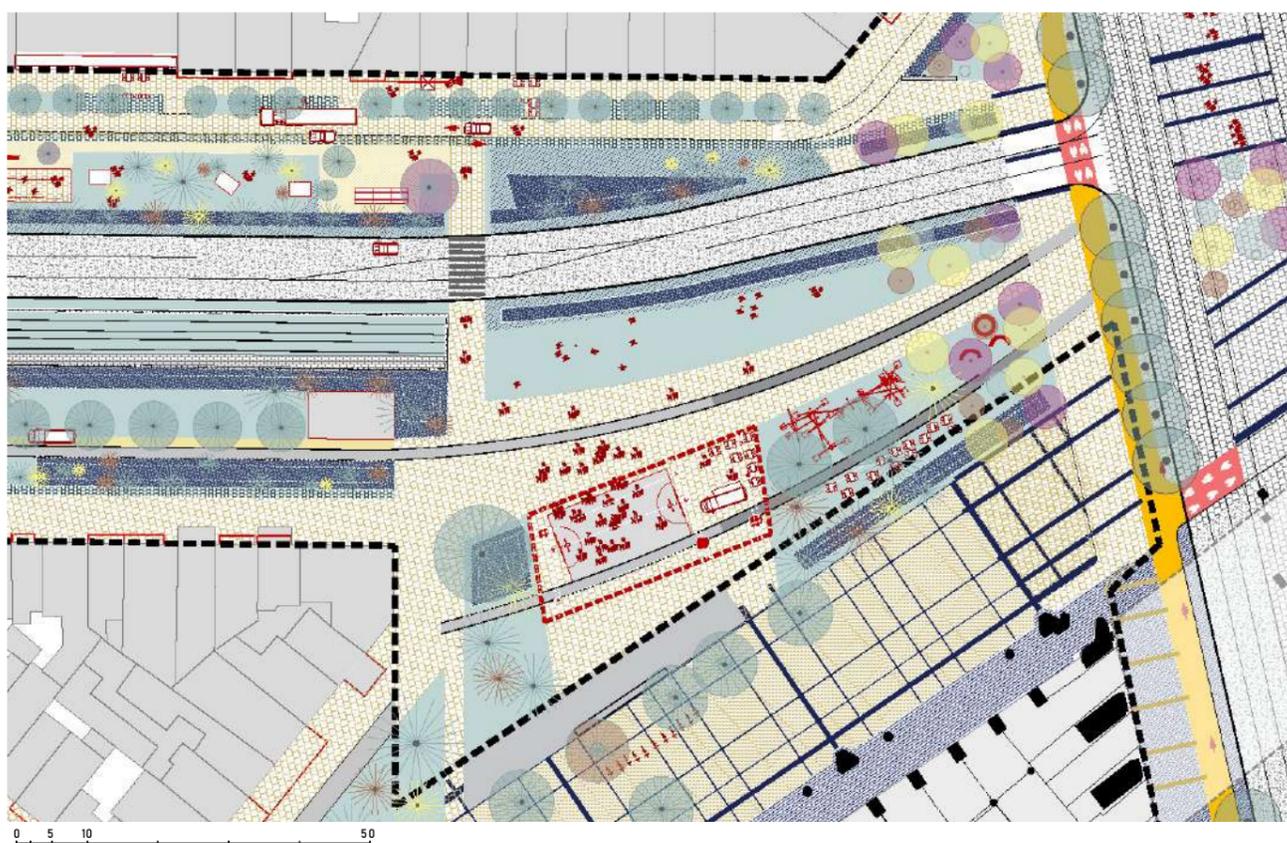
De l'autre côté, vers les hôtels, l'été est toute la journée en plein soleil, la végétation et les noues apportent ombrage et fraîcheur aux riverains et clients ...



Figure deux : le Graben et l'Esplanade



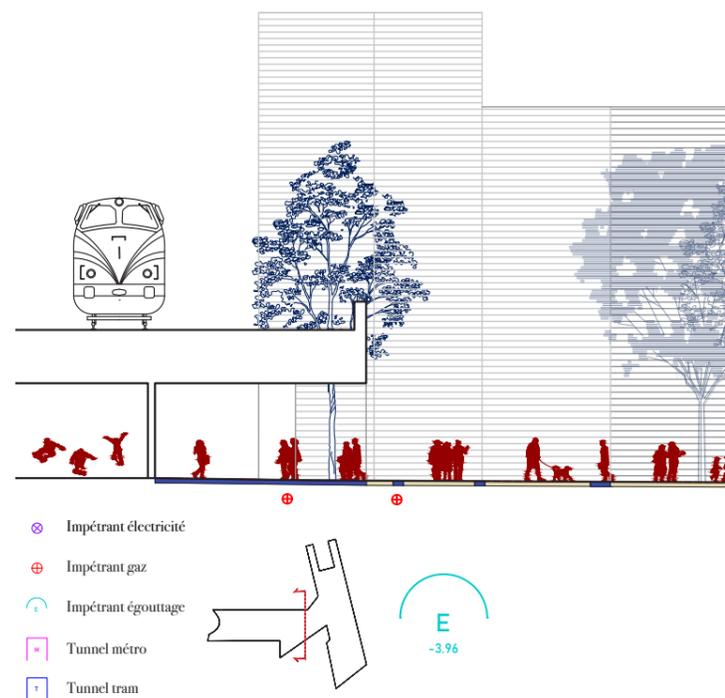
Au printemps, au coin du Graben, les cerisiers du Japon ont fleuri ... La canopée s'anime ...



La troisième idée est de renforcer les liens du boulevard avec les autres espaces : d'abord avec le reste de la figure en V, c'est-à-dire le pied des fortifications sur la carte de Ferraris (cf p. 1) qui amène à la gare du Midi. Au lieu de le parsemer de petites parcelles vertes, obtenues en éliminant de façon « aléatoire » une partie du béton matricé, il est suggéré de laisser la promenade vers la gare intacte, car les flux piétons sont importants, en réduisant son épaisseur minérale vers les façades nord en permettant au jardin Jamar de rejoindre, avec la nouvelle végétation, la piscine-fontaine au pied de la tour du midi. Cette pièce d'eau est très utilisée par les enfants des quartiers avoisinants : pendant les jours chauds d'été, elle est déjà très appréciée, elle le sera encore plus dans le futur et mérite d'être conservée. Avec la réalisation d'un parcours linéaire pour les skaters, les nouvelles plantations et les lieux de repos, cet espace complète le jardin Jamar et définit une transition entre les deux entités.

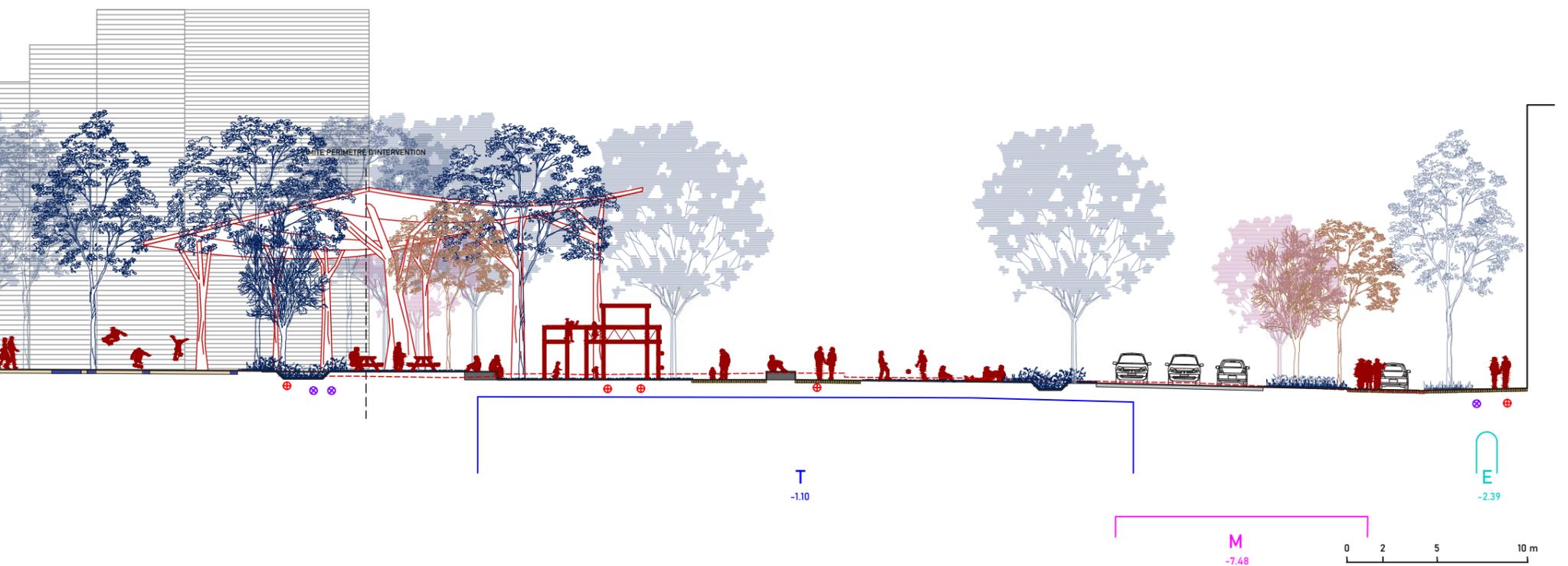
Le Graben et l'Esplanade, île de verdure, est enrichi par une canopée qui pourra abriter des activités, des événements, une partie du marché, ... Les deux longs gradins s'interrompent,

laissent un espace pour des activités sportives, ou un kiosque pour l'été. Le long des gradins (des bancs des deux côtés quand la topographie change), l'on joue à la pétanque, des enfants utilisent les jeux, des personnes sortent des cafés et profitent du soleil. Le caractère culturel de cafés de l'îlot est un des témoignages de la variété des populations du coin. La présence d'activités, de pratiques multiples pourra exercer un contrôle social actif, en gardant les identités de cette partie de Bruxelles. La canopée est imaginée avec une structure en bois et couverture toujours en bois, conçue comme un bateau, ou en métal (à approfondir dans l'étude) : les colonnes en arbres se confondent avec les troncs des nouveaux arbres et un élément résolument contemporain se réalise avec des matériaux biosourcés, renouvelables.



Coupe du V: Boulevard Jamar - Esplanade de l'Europe

Arrivée à Bruxelles Midi depuis Liège, la canopée du V et ses pratiques comme un spectacle, les feuilles d'automne commencent à tomber ...



Une approche participative ambitieuse et ancrée dans les réalités de terrain

Etat des lieux de la participation citoyenne

1. Ambitions élevées en termes d'inclusion des acteurs

La présente mission est une preuve réjouissante de l'évolution des mentalités dans la conception et transformation des espaces publics à Bruxelles. Cette transformation formelle est accompagnée d'une transformation profonde des processus de projet.

Aujourd'hui les habitants, les commerçants, les usagers se voient régulièrement proposer un rôle dans la construction du projet au travers de réunions participatives ou de l'enquête publique notamment. Grâce à la définition d'un cadre de travail propice, le concepteur peut alors prendre en compte la voix des acteurs et utilisateurs de l'espace public. Comme décrit dans le cahier des charges, le réaménagement du boulevard Jamar et du boulevard du Midi est un projet pour lequel le pouvoir adjudicateur anticipe un processus participatif ambitieux.

A l'instar d'autres projets menés par Bruxelles Mobilité et complémentaires aux dispositifs participatifs classiques, il nous semble que ce type de mission nécessite la mise en place d'un processus collectif clair permettant de résoudre efficacement les questions liées à la fois aux défis de mobilité à échelle régionale et également à la qualité des aménagements urbains dans des zones stratégiques de la ville.

Dans un contexte comme celui du quartier Midi, c'est peu dire que les enjeux qui gouvernent le futur projet sont complexes et techniques, rendant leur vulgarisation difficile. C'est pourquoi nous proposons, dès la remise d'offre, un cadre de travail adapté.

Méthodologiquement et comme indiqué par la maîtrise d'ouvrage, un panel citoyen composé d'habitants intéressés et formés sur le sujet sera impliqué dès le jury de sélection des offres et accompagnera le projet le long de son développement et sa mise en œuvre.

La présence de ce panel témoigne d'un changement de paradigme qui voit l'inclusion des habitants et des usagers en amont dans la conception. Ce groupe, capable de représenter une diversité des habitants, devrait être conçu comme intermédiaire entre habitants et bureau d'étude : d'une part se faire porte-parole auprès de l'équipe des besoins du quartier, de l'autre devenir ambassadeurs auprès des habitants des ambitions du projet.

2. L'enjeu de la Mobilisation

Le quartier Midi est caractérisé par une grande diversité de populations dont certaines ne sont pas toujours habituées et/ou intéressées à faire partie des processus participatifs et exprimer activement leurs voix sur les transformations de la ville.

Mobiliser régulièrement les habitants pour un projet tel que le réaménagement des boulevards Jamar et Midi peut s'avérer difficile ou aboutir à une certaine « fatigue » qui mine la confiance et la qualité du processus mis en place. De la même manière, dans des missions de ce type, il semble nécessaire de veiller à ce que les travaux ne conduisent pas uniquement à récolter la somme des contraintes sans souligner les gains des potentiels réaménagement, au risque de créer une désaffection et un narratif négatif autour du projet. Pour éviter cela, un effort doit être fait dès le départ de la mission afin d'éviter des rejets tardifs.

En effet, comme décrit dans le cahier des charges, l'objectif de la participation n'est pas d'atteindre un consensus total, mais de nourrir le projet et de l'adapter aux besoins des usagers. A noter que le quartier a déjà fait l'objet de plusieurs processus participatifs notamment dans le cadre des programmes de revitalisation urbaine (nombreux CQD, deux CRU) et dispose d'un tissu associatif dense et particulièrement actif. A ce titre, plusieurs acteurs de terrain pourront être des points de contact avec la population et être mobilisés pour identifier des publics cible lors des moments participatifs. Citons notamment : le Comité d'habitants Saint-Gilles Midi, le projet LAMA, le Comité Jamar, l'association des commerçants de Stalingrad-Lemonnier (STALEM), diverses AMOs, Ensemble pour 1060...

3. Émergences de thèmes sensibles

Les projets d'espace public qui ont un impact sur la mobilité suscitent des réactions souvent contrastées de soutien et d'opposition parmi les habitants. Si elles ne sont pas gérées et anticipées ces réactions peuvent susciter des tensions fortes et devenir problématiques pour la mise en œuvre des projets en tant que tels.

Ces réactions négatives se cristallisent souvent sur des thématiques qui impliquent un changement de comportement ou d'habitudes. Parmi les thèmes sensibles identifiés suite à une première lecture du quartier du Midi, on retient entre autres :

- le stationnement en voirie (notamment pour les résidents de l'îlot Jamar/Argonne),
- les livraisons pour les commerces qui ont besoin d'un approvisionnement régulier,
- la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes dont les parcours, parfois peu lisibles, inconfortables ou étriqués, peuvent générer des conflits (notamment avec les voitures) ou des sentiments d'insécurité,
- le confort d'accessibilité aux transports en commun, le chantier qui continuera inévitablement à affecter la vie quotidienne des habitants.

Les conséquences pour les riverains et commerçants doivent être prises en compte le plus en amont possible.

Réponses méthodologiques de l'équipe

1. Back office, front office, open office

Pour répondre aux problématiques identifiées, nous proposons de structurer le travail autour de trois outils méthodologiques. Il convient de noter que les chefs de projet en conception, ingénierie et en processus participatif interagissent au sein des trois « offices », lesquels sont organisés de manière efficace mais non cloisonnés les uns par rapport aux autres.

Le Back office regroupe les outils de gestion de projet au sein de l'équipe pour garantir la qualité de la conception architecturale et technique, permettre la traçabilité des exigences, vérifier la faisabilité et la durabilité des options envisagées et maîtriser les coûts et délais. Nous envisageons le back-office comme l'ensemble des moyens déployés par l'équipe, en étroite collaboration avec le MO, pour assurer le bon déroulement de la mission. Le travail fourni en back office constitue la base pour le front office et comprend notamment des réunions internes et des « ateliers » de travail par le MO.

Le Front office se préoccupe de la bonne collecte des données nécessaires au projet, à la communication adéquate avec chaque type d'acteur institutionnel, associatif ou citoyen (principalement le panel citoyen), et à la construction d'un réseau de soutien partagé du projet. Il s'agit de répertorier et cartographier l'ensemble des acteurs potentiellement concernés (BMA, Urban.brussels (DEP, DU, BBP, DRU), Bruxelles Environnement, la STIB, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, la Ville de Bruxelles, le Cabinet du ministre en charge de la mobilité et le cabinet du Ministre Président, les représentants des zones de police, le SIAMU...) et de prendre en compte un ensemble de paramètres tels les pouvoirs décisionnels, les éventuels accords déjà conclus, d'identification des points durs et les éléments encore en suspens... Sur cette base, il incombe alors à l'équipe de projet de définir le programme de travail et proposer un échéancier précis. Le travail du Front Office consiste donc à organiser et participer :

- aux réunions du CA ;
- aux rencontres bilatérales auprès de chaque acteur pour la collecte de données précises ; ces réunions pourront être faites avec chaque service communal concerné (mobilité, voirie, plantations et espaces verts, etc.), avec les acteurs de mobilité impliqués (DITP, Stib, De Lijn, TEC, SNCB) ainsi qu'avec les autres acteurs impliqués (Bruxelles Environnement, Urban, perspective.brussels, Bruxelles Propreté, les commerçants, etc.) ;
- aux visites de terrain durant lesquelles les points d'attention peuvent être spatialisés localement ;
- aux groupes de travail thématiques qui sont conçus comme séances d'intelligence collective pendant lesquels plusieurs acteurs institutionnels sont conviés à se prononcer sur une thématique spécifique (voirie et mobilité, qualité urbaine, trame verte et biodiversité) ;
- la présentation au collège de la Ville de Bruxelles et à la Commission des modes actifs.

L'Open office : s'adresse au grand public et à tous les citoyens et usagers qui ne sont pas directement concernés par le front office, mais qui doivent tout de même avoir une voix dans le déroulement de la mission. Il s'agit des habitants du quartier, des commerçants... L'open office se veut être un espace de partage des besoins, des craintes, des envies mais aussi des suggestions et des ambitions de la part d'une société civile qui trouve de plus en plus sa place dans les décisions de transformation de la ville. Concernant cet Open Office, il s'agit notamment de capitaliser sur le travail déjà réalisé dans le cadre du chantier Métro 3 et continuer à soutenir les mesures mises en place. Citons, à titre d'exemple, l'utilisation et l'alimentation de la plateforme metro3.be (pour une mise en contact directe et la possibilité de poser toutes les questions relatives au projet). Citons également la possibilité de tenir régulièrement une antenne dans le quartier pour répondre aux usagers, habitants, citoyens (par exemple, et sous réserve de faisabilité, au 60, boulevard du Midi dans les rez commerciaux non actifs juxtaposant l'entrée de la station Lemmonier). Mentionnons également la continuité et les liens à établir avec les mesures d'accompagnement du Pacte Toots Thielemans financé par la RBC à hauteur de 10M et visant à limiter l'impact du chantier Métro 3 sur l'écosystème du quartier (village Stalingrad, conciergerie de chantier, limitation des nuisances...). S'inscrire dans ces dynamiques permet d'éviter la mise en place d'un processus supplémentaire et parallèle qui pourrait rendre les choses confuses pour le grand public.

| | Back office | Front office | Open office |
|-----------|--|--|--|
| Objectifs | Gestion et développement du projet Élaboration des plans Collecte données manquantes Assurer la qualité du projet | Collecte des données auprès des acteurs institutionnels et associatifs Assurer la cohérence du projet | Collecte des données auprès du grand public Communication et information Construction du réseau de soutien au projet |
| Outils | Points hebdomadaires Ateliers internes Réunions de tandems thématiques Réunions MO | Réunions CA Visites de terrain Rencontres bilatérales Groupes de travail thématiques | Exposition permanente Participation en ligne Promenades Tables rondes Présentations |
| Livrables | PV des réunions Plans, coupes, profils, carnets de détails, notes de calcul, métrés, tableau de suivi, etc. Planning et matrice des risques | PV des réunions Intégration des exigences des acteurs institutionnels | Cartographie des acteurs PV des réunions Rapportage Intégration des exigences de la société civile |

2. Affiner et adapter les outils à chaque phase

Afin de maximiser les opportunités de mobilisation des habitants, l'équipe s'engage à :

Privilégier des formats d'échange en petits groupes au lieu des présentations ex cathedra suivis d'un débat en plénière, afin d'avoir des discussions constructives et de récolter les points d'attention des habitants qui ont difficulté à s'exprimer devant un public ;

Proposer un calendrier et des plages horaires adaptées afin d'accueillir convenablement tous les publics, y compris ceux qui travaillent (par exemple, en soirée et le week-end), en tenant compte également des événements locaux tels que les marchés et les fêtes des voisins. Pour une meilleure coordination, capitaliser sur la confiance déjà établie dans les quartiers par les acteurs associatifs et s'appuyer sur leur capacité de rejoindre les habitants, en proposant des moments participatifs en synergie avec leurs activités ;

Diversifier les outils de participation et utiliser convenablement ceux qui existent déjà, une exposition permanente dans un bâtiment public facilement accessible qui deviendra le lieu de référence pour les habitants qui veulent s'informer sur l'état d'avancement du projet et donner leurs avis. Cette exposition sera régulièrement mise à jour à la fin de chaque phase de la mission et ponctuellement activée lors des moments participatifs. Une ouverture officielle dans la première phase marquera le commencement de la mission et sera couplée avec le lancement du sondage en ligne, un outil de participation en ligne tels que metro3.be qui permet de rester informé des avancées du projet et de pouvoir poser des questions relatives à celui-ci. Sur ce point, si nécessaire, l'équipe s'engage à produire le contenu et le développement technique sera fait en coordination avec le service communication disponible (de la MO) ;

Des promenades avec les habitants, coordonnées avec des événements festifs des acteurs associatifs, afin de compléter la collecte de données et affiner le diagnostic. Il sera également l'occasion d'échanger avec les habitants sur des problématiques ponctuellement localisées et mettre en avance les ambitions du projet en terme de qualité spatiale ;

Des tables rondes qui activent l'exposition permanente et permettent des échanges en petits groupes autour du projet pourront être organisées. Plans, coupes et images seront la base de la discussion sur une table, autour de laquelle les habitants pourront s'exprimer librement ;

Des présentations en plénière pourront montrer le projet quand il sera à un stade de développement plus avancé (session d'information).

3. Anticiper des réponses aux thèmes sensibles

Forte de son expérience dans des contextes similaires, l'équipe a identifié des thèmes sensibles mentionnés dans l'état des lieux. Il sera donc primordial de trouver des pistes de réponses le plus tôt possible pour anticiper les craintes et les besoins qui peuvent être soulevés par les habitants :

Objectiver la situation avec des chiffres clairs, traduits en dispositifs de communication parlants. Par exemple la question du stationnement doit être contextualisée à l'échelle de l'îlot (pas à l'échelle du boulevard) et inscrite dans les ambitions régionales. Ou encore les besoins des livraisons pour les commerçants doivent être quantifiés en termes d'espace et de temps ;

Mener un travail de benchmarking, c'est-à-dire rechercher des solutions appliquées dans des contextes similaires qui pourraient être répétées dans l'aménagement du boulevard ;

Mobiliser les acteurs institutionnels capables de trouver des réponses chiffrées aux questions sensibles afin d'apporter des réponses claires et précises aux habitants dans les moments participatifs. Par exemple parking.brussels pourrait dès la première phase explorer des pistes de compensation et de mutualisation des places de stationnement éventuellement supprimées.

4. Limiter les nuisances du chantier

Les travaux sont déjà en cours depuis 2020 pour la réalisation de l'ensemble des ouvrages enterrés nécessaires au fonctionnement du métro 3. Dès lors ne se pose pas réellement de question liée aux fouilles potentielles à réaliser, aux étapes préliminaires de reconnaissance ou aux travaux préparatoires aux excavations. Au contraire, nous sommes ici directement engagés dans l'action avec notamment le contexte des réseaux souterrains qui est parfaitement connu, compris et pris en compte. Cependant, nous souhaitons tout de même souligner quelques problèmes de délais concernant l'obtention de ces informations essentielles en phase d'offre. Il nous semble donc d'autant plus important de mettre en avant que la coordination entre l'équipe de projet, la MO, le DITP et les concessionnaires soit de première qualité afin de garantir une communication fluide de ces éléments essentiels pour la pleine réussite de la mission. Aussi, en surface, il nous semble crucial d'éviter les temps d'arrêt dans le chantier et de planifier l'ensemble des étapes en tenant compte des contraintes liées au maintien de la viabilité de la zone. Assurer cette viabilité, notamment en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité, nécessitera une planification minutieuse des différentes interventions. Chaque phase fera donc l'objet d'un plan de circulation multimodal (avec notamment les opérateurs des transports en commun) reprenant les itinéraires de déviation privilégiés, les axes possibles pour les différents modes, et les accès à maintenir de tout temps.

Concernant l'accessibilité piétonne, nous prévoyons et contrôlerons la mise en place et l'entretien de cheminements sécurisés et accessibles PMR notamment en ce qui concerne la traversée de la Petite Ceinture. L'attention sera portée à leur caractère continu, confortable, lisible et en l'adéquation de l'éclairage.

Tout comme la circulation, la problématique du stationnement sera intégrée dès la conception du projet. On pense particulièrement à la question du stationnement des livreurs en proposant notamment des aires de stationnement dédiées.

Enfin, la sécurité autour du chantier passera par la collaboration étroite avec le SIAMU afin de faire valider les plans de circulation et définir les conditions d'accessibilité des bâtiments (distances nécessaires vis-à-vis des façades, giration des camions, portée des grandes échelles, palissades). Des accès et des pistes au sein du chantier seront définis et maintenus en état tout au long du chantier.

5. Une équipe expérimentée

Aujourd'hui, les projets urbains agglomèrent et fédèrent toujours plus de services, d'administration, de citoyens, ... C'est une bonne nouvelle définir collectivement des projets répondant aux attendus. C'est une dynamique que nous intégrons dans le processus de travail. Les membres de notre équipe sont pleinement conscients de cette situation que nous considérons comme une grande opportunité pour travailler collectivement en vue de la requalification des espaces publics du boulevard Jamar et boulevard du Midi. Nous avons l'habitude d'évoluer dans ce cadre. A notre sens, cette mission représente donc une forme de challenge pour lequel notre équipe est bien armée. Forts d'une expérience éprouvée dans des situations similaires, nous avons acquis une compréhension approfondie des défis et des opportunités qui se présentent dans ce type de mission et sur ce quartier en particulier. Par ailleurs, notre connaissance fine de Bruxelles, de ses rouages, ses institutions et administrations et de son environnement politique et décisionnel nous confère une expertise dans le cadre de projets de cette envergure.



Promenade (Axe Rogier) Credits : Citytools



Atelier marché ambulant Tournai @StudioPaolaViganò



Exposition permanente (Axe Rogier) Credits : Citytools

BMB/DVP-DPW/V23.059

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

StudioPaolaViganò + Arcadis + CityTools
avec Stratec & a.g Licht

29/03/2024