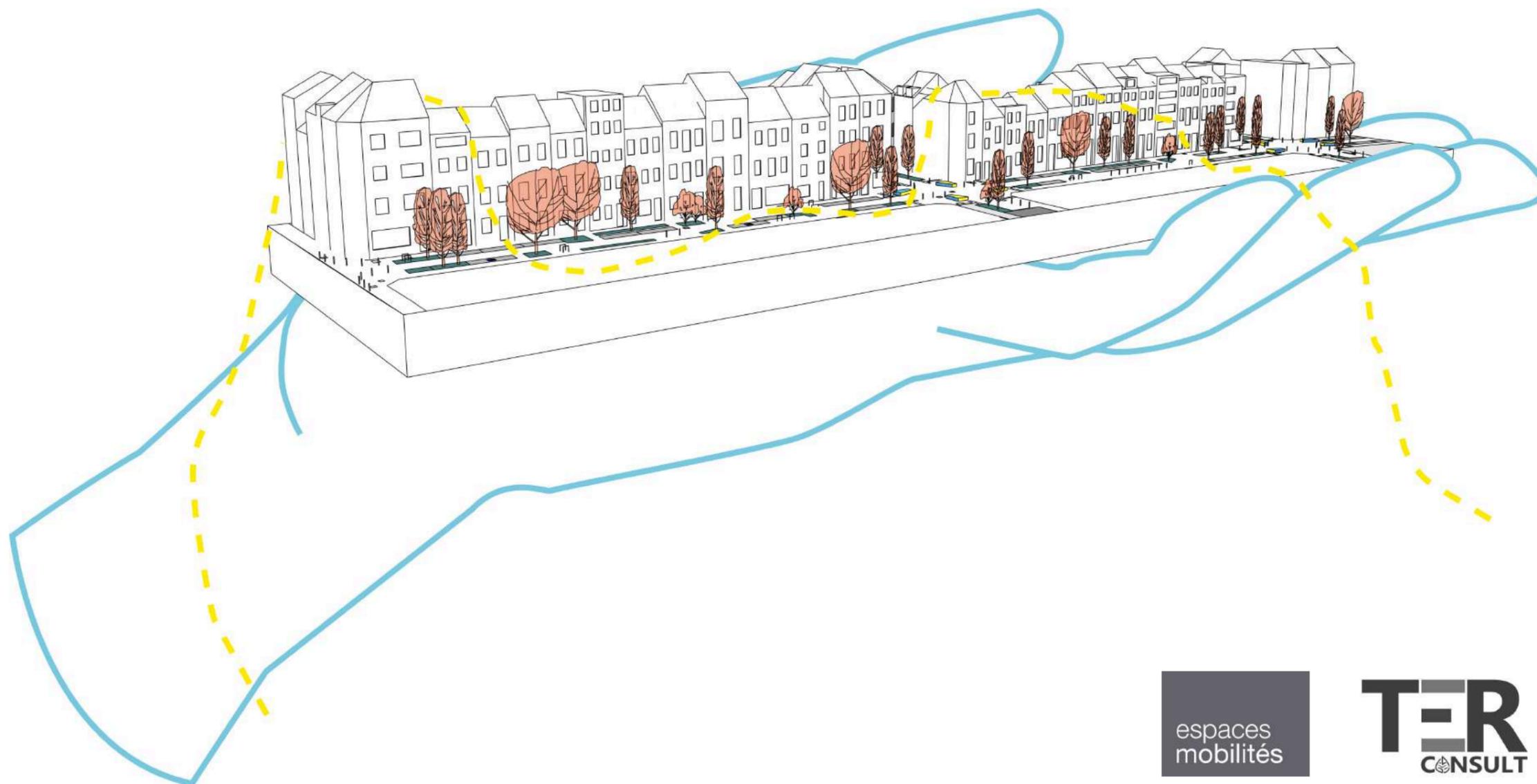


Offre

DES ESPACES PUBLICS APAISÉS AU COEUR DE QUARTIER

Étude paysagère visant à aménager les rues Emile Féron,
Joseph Claes, les abords d'écoles et d'équipements publics

SAINT-GILLES



15/07/2024
Procédure restreinte

Référence N° :
2023_EXTRA_52_RU





Introduction

La note, qui suit, veut essentiellement exprimer l'essence de nos **intentions** pour mener à bien cette mission. Elle n'entend pas encore poser les bases d'un projet mais bien celles d'une **volonté** et d'**objectifs** à atteindre, tout en y mentionnant les moyens, envisagés à ce stade, que nous mettrons en place pour y parvenir. Elle a rencontré en perspective l'**état d'esprit** dans lequel notre équipe envisage ces interventions et compte les mettre en pratique. Ce sont les visuels et illustrations développés ci-après qui ouvrent concrètement le champ des possibles et illustrent comment nous envisageons notre travail et quelles sont nos ambitions pour le quartier...

Nous nous étendons ensuite plus largement sur notre **philosophie** d'intervention et de construction coopérative du projet au travers des thématiques de l'urbanisme et du paysage, de la mobilité, de la participation et de la communication, de l'environnement et de l'économie circulaire.

Avant de se plonger dans l'histoire en devenir et déjà entamée de ce quartier Saint-Gillois qui nous occupe, nous comprenons que la Commune souhaite une **opération exemplaire** d'un point de vue environnemental et une **démarche innovante** pour assurer l'acceptabilité du projet ainsi que l'inscription dans la continuité des projets déjà réalisés et des études préalables. Nous offrons de la souplesse pour inventer avec vous une méthode sur mesure, nous mettons la sobriété environnementale au cœur de notre conception et nous garantissons des solutions pour assurer la **performance**, la **fiabilité** et l'**attractivité** des propositions.

Concept et approche philosophique

4 PILIERS POUR CRÉER UNE RUE APAISÉE



Une rue inclusive...

Le concept d'aménagement d'une rue inclusive vise à créer un espace urbain accessible, accueillant et sécurisant pour tous les utilisateurs, indépendamment de leur âge, de leurs capacités physiques, de leur genre, de leur origine socio-économique ou de tout autre facteur. **Il s'agit de créer un lieu de vie et non plus de gérer un espace de circulations multiples.**

1. Accessibilité universelle

- Trottoirs larges et dégagés : Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour permettre le passage de plusieurs personnes, y compris les personnes en fauteuil roulant ou avec des poussettes.
- Rampes et pentes douces : Les passages pour piétons et les entrées de bâtiments doivent être accessibles par des rampes ou des pentes douces, sans obstacle.
- Bandes de guidage tactiles : Pour les personnes malvoyantes, des bandes de guidage tactiles peuvent être intégrées au sol pour les aider à naviguer en toute sécurité.

2. Sécurité

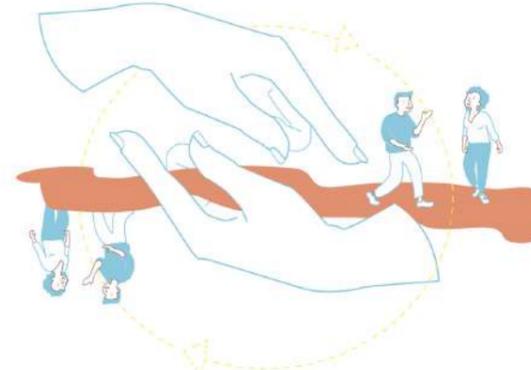
- Éclairage adéquat : Un bon éclairage est essentiel pour la sécurité, surtout la nuit. Les lampadaires doivent être bien placés pour éclairer à la fois les trottoirs et la chaussée.
- Traversées piétonnes sécurisées : Les passages pour piétons doivent être bien marqués et idéalement surélevés pour ralentir les véhicules et améliorer la visibilité.
- Réduction de la vitesse des véhicules : Des mesures comme les dos-d'âne, les chicanes ou les rétrécissements de chaussée peuvent aider à réduire la vitesse des voitures. Outre l'inscription en zone 30 généralisée à Bruxelles.

3. Convivialité, diversité et équité

- Espaces de repos : Des bancs et des zones de repos ombragées doivent être installés pour permettre aux gens de se reposer, en particulier les personnes âgées ou à mobilité réduite.
- Végétation : La plantation d'arbres et de végétation améliore le cadre de vie, offre de l'ombre et contribue à la réduction de la chaleur urbaine.
- Activités et mobilier urbain : Des équipements comme des fontaines à eau, des toilettes publiques, et des espaces de jeu pour enfants rendent la rue plus attractive et conviviale.

4. LE TEMPS DE LA PARTICIPATION :

- Espaces multifonctionnels : Créer des espaces publics qui peuvent être utilisés pour diverses activités sociales, culturelles et économiques favorise l'inclusion sociale.
- Participation communautaire : Impliquer les résidents dans le processus de conception pour s'assurer que la rue réponde à leurs besoins et préférences.
- Signalétique multilingue et intuitive : Utiliser des panneaux de signalisation clairs, avec des icônes universelles et dans plusieurs langues pour aider tou.tes les utilisateur.ices.



Une rue réversible...

La réversibilité représente la faculté des espaces à évoluer dans le temps en fonction des usages ; elle repose sur une logique d'anticipation des besoins, de requalification des espaces et de changement de destination.

Le concept d'aménagement d'une rue réversible consiste donc à concevoir des espaces urbains flexibles et adaptables, capables de répondre à différents besoins et usages au fil du temps. Cela permet d'ajuster les fonctions de la rue en fonction des circonstances changeantes, des événements spéciaux ou des évolutions des priorités urbaines. **Il s'agit d'incarner une vision dynamique et polyvalente de la ville de demain.**

1. Modularité des Infrastructures

- Éléments modulaires : Utilisation de mobiliers urbains et ou ludiques, de bornes et de barrières qui peuvent être facilement déplacés, ajoutés ou retirés pour modifier la configuration de la rue.
- Surface multifonctionnelle : Conception de surfaces qui peuvent servir à la fois de trottoirs, de pistes cyclables ou de voies de circulation en fonction des besoins.

2. Usage temporaire et flexible

- Espaces polyvalents : Création de zones pouvant être utilisées pour des brocantes, des événements communautaires, des espaces de détente ou de jeux en fonction des besoins saisonniers ou événementiels.

3. Mobilité adaptable

- Voies réversibles : Aménagement de voies de circulation qui peuvent changer de sens ou de fonction.
- Zones de partage de la rue : conception d'espaces où piétons, cyclistes et véhicules motorisés peuvent coexister de manière sécurisée, avec la possibilité de modifier les priorités d'usage selon les horaires, les jours de la semaine ou un événement particulier.

4. LE TEMPS DE LA PARTICIPATION

- Consultation et feedback continus : Impliquer régulièrement les résidents et les commerçants dans le processus de planification et de révision des aménagements de la rue pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins changeants de la communauté.
- Gestion participative : Mise en place de comités ou de groupes de travail locaux pour superviser et ajuster l'utilisation de l'espace public.



Une rue résiliente...

Face au défi climatique et environnemental actuel, la conception et la mise en œuvre d'infrastructures et de stratégies innovantes doivent permettre à une rue de résister, de s'adapter et de se rétablir rapidement après des événements climatiques extrêmes tels que des inondations, des vagues de chaleur, des tempêtes ou des sécheresses. À terme les aménagements doivent surtout participer à l'évitement de situations extrêmes. **Il s'agit d'utiliser le potentiel des espaces urbains pour mettre en place une réelle politique de lutte contre les déséquilibres climatiques.**

1. Gestion intégrée des eaux pluviales

- Augmentation des surfaces perméables par des matériaux perméables et des massifs drainants qui permettent l'infiltration de l'eau dans le sol.
- Favoriser l'utilisation de jardins de pluie, de noues paysagères qui mettent à jour les infrastructures environnementales et participent au renouveau de la rue et lui confère un caractère moins minéral.

2. Végétalisation et ombrage

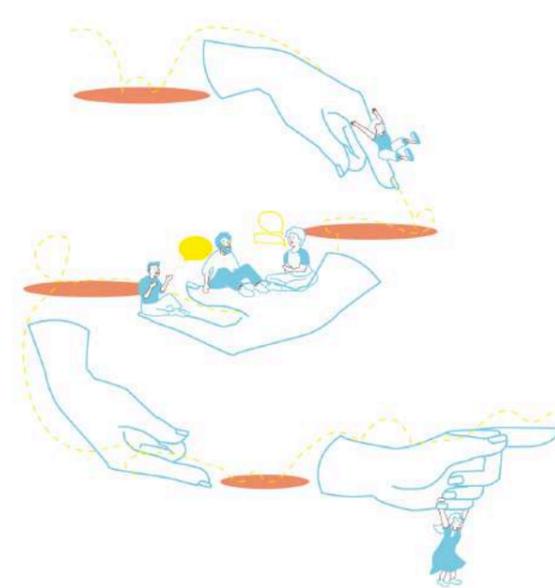
- Plantation d'arbres: Augmentation du couvert végétal pour fournir de l'ombre, réduire les îlots de chaleur urbains et limiter le caractère minéral de la rue
- Espaces verts: Création d'espaces verts pour améliorer la biodiversité et fournir des zones de récréation

3. Matériaux résilients et de réemploi

- Utilisation de matériaux majoritairement durables, naturels et locaux. S'appuyer sur les filières de réemploi de matériaux (sur place ou via des revendeurs). Favoriser des revêtements qui résistent aux usages et aux intempéries et qui sont recyclables à terme.
- Conception flexible: Conception des infrastructures pour qu'elles puissent être facilement modifiées, remplacées ou réparées.

4. LE TEMPS DE LA PARTICIPATION

- Sensibilisation: dialogues et outils didactiques pour informer les résidents sur les pratiques durables et préciser en quoi elles contribuent positivement à réduire les changements climatiques.
- Participation communautaire: inclusion des résident.es dans le processus de planification et de mise en œuvre pour assurer que les solutions répondent aux besoins locaux et soient adaptées au contexte.



Une rue séquentielle...

Selon les séquences successives de la rue, adaptation de l'aménagement, tout en cohérence linéaire, pour des visages différents. Tantôt zone de rencontre, zone 30, piétonnier, sens unique limité, ... **Il s'agit de s'inscrire dans l'existant, dans les usages et les spécificités de chaque section de rue et de les mettre en valeur, les sécuriser pour activer l'espace public de vie.**

1. Segmentation thématique

- Caractères distincts: Chaque segment peut avoir un style architectural, un aménagement paysager ou une signalisation propre pour refléter son thème et sa fonction, pour mettre en évidence les fonctions notamment ouverte au grand publics.

2. Transition et connectivité

- Points de transition fluides: Utilisation des éléments de design (comme des portes, des arches, des changements de pavage ou de végétation) pour marquer les transitions entre les segments sans perturber la continuité de la rue.
- Connectivité multimodale: Assurer une connexion fluide entre les segments pour les piétons, les cyclistes et les véhicules, facilitant ainsi le déplacement d'un segment à l'autre.

3. Espaces publics et mobilier urbain

- Espaces de respiration: Intégration d'espaces publics, comme des placettes, des terrasses et des bancs, dans chaque segment pour favoriser les interactions sociales et casser la continuité linéaire urbaine
- Mobilier urbain spécifique: Utilisation de mobilier urbain (lampadaires, bancs, poubelles, fontaines, module ludique, ...) qui reflète le thème et le caractère de chaque segment avec le maintien du fil comme une couleur, une forme,

4. LE TEMPS DE LA PARTICIPATION

- Implication des résidents: Engager les résident.es et les commerçant.es dans le processus de planification et de gestion des segments pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins locaux et aux usages actuels et futurs.
- Événements communautaires: Organiser des événements et des activités communautaires dans différents segments pour renforcer le sentiment d'appartenance et d'engagement, et impliquer les habitant.es dans l'organisation de ces événements



Pour une meilleure visibilité, nous avons travaillé une section représentative de la rue Emile Féron (ici entre les rues Théodore Verhaegen et Coenraets. Le concept étant adaptable au reste des rues apaisées et modulables selon les choix et partis pris, en concertation, lors des premières phases du projet...

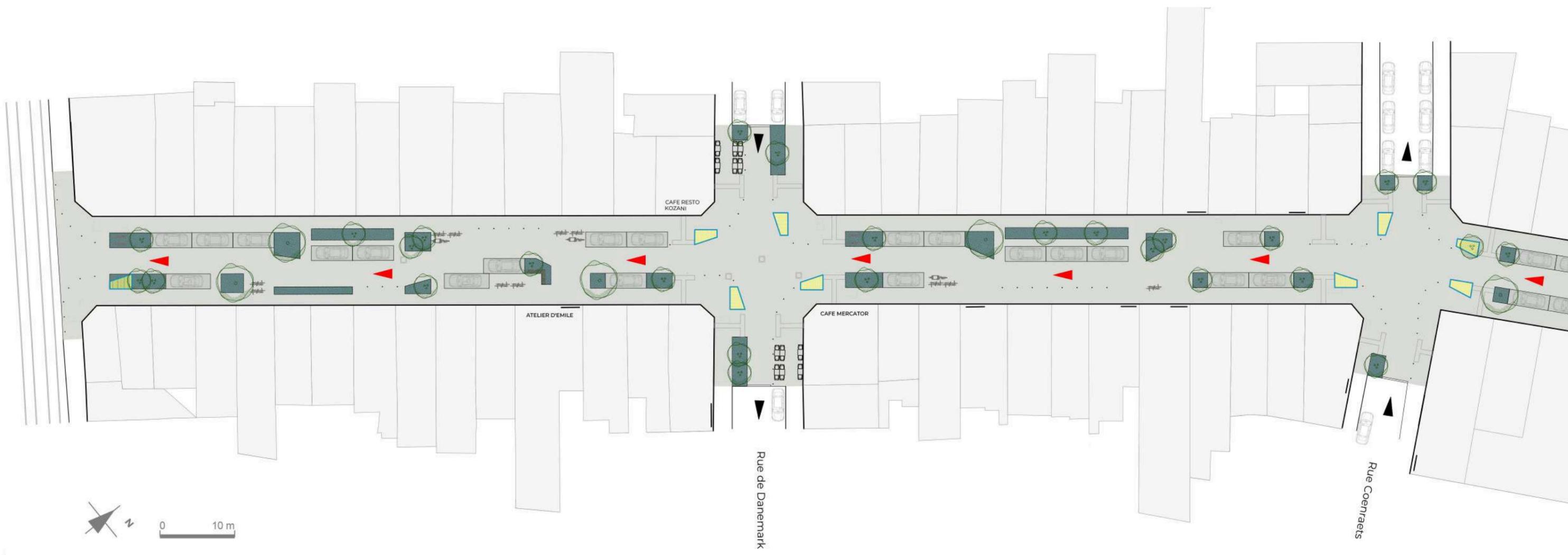
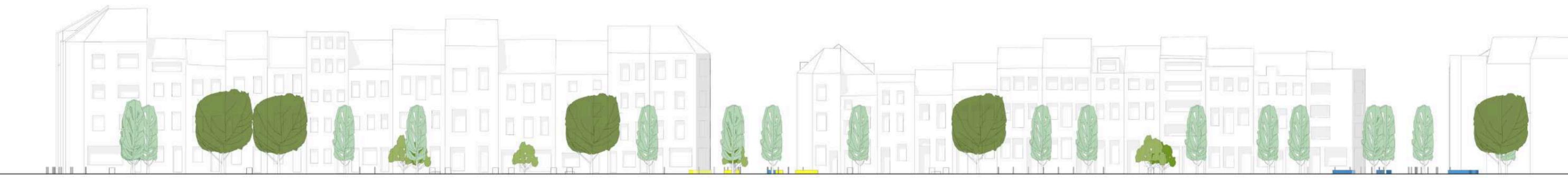
La rue apaisée en quelques chiffres...

(Sur une section de 200m de long)

- Surface de **plain-pied** d'environ **3.000 m²**
- **1.500 m² (50% de l'espace public) dédiés aux piétons**
(En situation existante, les trottoirs représentent environ 1000 m² = 33% de la voirie)
- 1.000 m² (33% de l'espace public) dédiés à la circulation des véhicules hors stationnement
- **500 m² (17%) de surfaces perméables dédiées à la Gestion intégrée des Eaux Pluviales** réparties à 50% en noues paysagères/jardins de pluie et 50% en massifs drainants sous les zones de stationnement

En général...

Comme indiqué dans le dossier du Contrat de quartier Midi, l'aménagement de ces rues s'envisage de **plain-pied surélevé** en sens unique (SUL) en y limitant le stationnement et en y maximisant les espaces de **pleine terre** (dont noues paysagères pour la GIEP). Le stationnement est LE levier pour rééquilibrer les usages mais devra faire l'objet d'une analyse de taux d'occupation en comparaison des besoins du quartier. En ce qui concerne les abords d'écoles (et autres équipements publics), une réflexion devra être menée en parallèle (sujet de participation citoyenne ?) sur la mise en place de **rue scolaire**. C'est le cas de nombreuses rues de Saint-Gilles déjà et la réussite du système n'est plus à prouver.



Adaptabilité des carrefours

Les carrefours actuels doivent être conçus pour s'adapter à divers flux de circulation et garantir une fluidité optimale des déplacements, peu importe les sens de circulation des rues adjacentes. Par l'installation judicieuse d'éléments modulaires et de potelets amovibles, leur unique déplacement permet de s'adapter à une autre configuration du carrefour sans impacter le projet de réaménagement.

Cette flexibilité est cruciale dans un environnement urbain dense comme la rue Féron où les sens de circulation peuvent changer en fonction de diverses raisons (événements occasionnels, travaux routiers, choix politiques, etc).



Revêtement :

2 options sont envisageables à ce stade :

- L'une étant de conserver la philosophie locale (utilisation de pavés de béton) et de la Commune d'homogénéiser les espaces publics afin d'en faciliter la gestion et l'entretien à terme.

- L'autre option, étant celle que nous privilégierions, est de proposer un changement de philosophie, qui peut au fur et à mesure du temps s'étendre dans les quartiers Saint-Gillois, en travaillant des **ressources naturelles de récupération** dont les stocks sont assez stables et renouvelés en continu. On ne peut plus durable et responsable. Le béton reste un matériau artificiel dont le réemploi est quasi impossible, si ce n'est en concassage (la récupération en place n'est ici pas très valorisable)

L'usage majeur serait donc du **pavé naturel** de tailles variées et de finitions diverses également selon les besoins et stocks disponibles (porphyre, granit, sciés, mosaïques, ...). Ils peuvent être mis en œuvre avec joints où cela se justifie comme dans les zones de circulation automobile et de trottoir mais également avec des joints verts, plantés dans des zones moins fréquentées comme autour de mobilier, sous du stationnement vélo, etc...

Nous envisageons les zones de stationnement avec un aspect très naturel, sobre et de mise en évidence du réemploi par la pose de **bordures brutes de pierre bleue** à plat avec de large joints pour l'infiltration (massif drainant sous le revêtement). Expérience validée et mise en œuvre rue de Heembeek sur la nouvelle ligne de tram T10 à NOH.



Mobilier :

Comme illustré schématiquement et afin de répondre à l'adaptabilité et la possible réversibilité des aménagements, nous envisageons de nous inscrire dans la philosophie déjà mise en œuvre dans la rue de Bosnie, sur l'avenue Albert et la place des Héros. C'est-à-dire faire usage de mobilier modulaire identifiable (fil conducteur) par leur matériau, leur forme ou leur couleur pour sécuriser les carrefours, mettre en évidence un équipement, une terrasse, du stationnement vélo et trottinette, ...

Ceci sera l'essentiel du travail de participation visant la co-construction de ces éléments qui feront l'identité du quartier et devront être les mêmes tout en étant différents pour s'adapter aux lieux où ils seront mis en œuvre. Un retour sur les expériences déjà faites sera utile afin que les modules soient le plus adaptés possible à leur vie en ville et à l'entretien que devra en faire la Commune.



Plantations :

Outre la maximisation d'espace de pleine terre avec des plantations basses et de l'ensemencement de type prairie fleurie dans les noues, nous souhaitons nettement densifier la plantation d'arbres de tailles diverses. Allant d'arbustes à quelques sujets de taille honorable mais essentiellement des arbres adaptés à la vie en ville dans des rues étroites et donc fastigiées.

L'idée est de créer une réelle canopée urbaine apportant fraîcheur, mouvement et volume à la rue outre leur rôle favorable à la biodiversité locale.

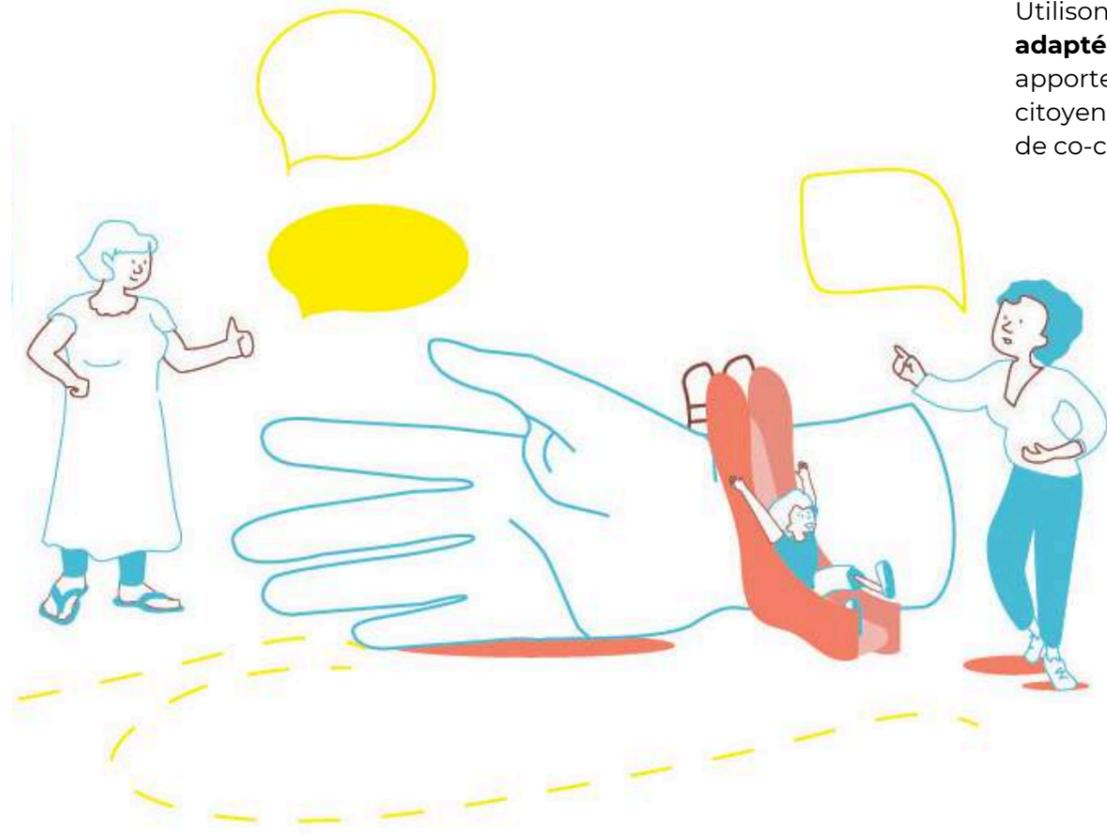
Ce volet fera l'objet de co-construction citoyenne avec Less Beton et au regard de l'expertise de Ter-Consult. L'étude des impétrants permettra de valider les emplacements et le nombre d'arbres à planter.

Etude paysagère, urbanistique et architecturale

Une démarche « sur mesure » : responsable, concertée et inclusive

« Notre manière d'appréhender l'analyse du projet laisse le choix des possibles, réclame une analyse rigoureuse mais neutre et tend vers une plus grande transparence vis-à-vis des parties prenantes. Le consortium s'inscrit pleinement dans cette méthode de travail où les techniciens soutiennent une démarche de co-construction de la ville en concertation avec un ensemble de parties prenantes.

Cette approche est également conforme aux recommandations du projet de plan régional de mobilité Good Move », corédigé par Espaces-Mobilités. Pour les étapes à venir, d'analyse et d'établissement des aménagements et de leur mise en œuvre, nous travaillerons en étroite collaboration avec la Commune de Saint-Gilles et ses partenaires comme la Région ainsi qu'avec l'ensemble des publics concernés comme les riverains, les commerçants, les entreprises, les écoles, les asbl, ...



Tous ensemble et vers demain

La mise en œuvre d'un nouveau projet d'espace public, les changements de comportement qu'il va imposer et les travaux qui devront être subis par les riverains sont des points essentiels et non négligeables dans la réussite d'un projet. L'**information** et la **participation** des parties prenantes se sont souvent révélées insuffisantes ou trop peu souples, ce qui a conduit à l'arrêt des projets, à des retards importants, à des ambitions revues à la baisse ou encore un rejet durable de la part des populations. Depuis peu, heureusement, on assiste à un revirement de la situation, un **dynamisme nouveau** et une **volonté forte** qui portent des projets novateurs à sortir de terre. Cette dimension doit intervenir bien en amont du projet et nécessite une **préparation adéquate** et des moyens budgétaires et humains appropriés. Ce volet est un projet dans le projet !

On constate aussi, à notre plus grande satisfaction, que le cahier des charges met en avant l'**environnement**. On crée l'occasion de marquer les esprits et de modifier durablement la manière de travailler et d'envisager le réaménagement de l'espace public en Région bruxelloise. L'occasion de réussir le **défi** de valoriser tout un quartier et lui donner un nouveau visage par un **projet global, responsable, innovant, respectueux** et « low déchet ».

Utilisons cette **opportunité** et la mobilisation de **moyens adaptés** pour mettre en avant les enjeux de notre société, y apporter des **solutions nouvelles** et garantir l'adhésion des citoyens par une campagne ambitieuse de communication et de co-construction.

Créer l'opportunité et s'appuyer sur le local

Notre équipe attache beaucoup d'importance à accompagner ce **processus de changement** tant dans la manière de concevoir la ville que d'approcher la gestion des projets d'aménagement urbain en garantissant une **démarche activement durable** au travers d'une communication soignée, d'une participation citoyenne authentique, de recherche de solutions techniques innovantes et alternatives, respectueuses de l'environnement. Environnement que nous mettons au centre de l'organisation de notre travail et de la mise en œuvre du projet en nous basant notamment sur les principes d'**économie circulaire**. « Economie circulaire à comprendre comme un nouveau modèle économique à vision systémique. Une telle économie fonctionne en boucle, se passant ainsi de la notion de "déchet". Son objectif est de produire des biens et services tout en limitant fortement la consommation et le gaspiillage des matières premières, et des sources d'énergies non renouvelables. » Nous avons toujours mis en avant notre maîtrise locale et la pertinence des solutions proposées en élaborant des stratégies de projet « sur mesure ».

Les maîtres mots

- Identité = définir les éléments constitutifs de cette identité qui se retrouveront dans les rues et lieux du quartier et qui s'adapteront selon les spécificités de chacun d'eux
- Respiration = créer des événements pour casser la linéarité des rues et les donner à être redécouverte
- Scénographie = création d'un fil conducteur dans les aménagements tels que le type de plantation et leur floraison, la couleur, les formes, la lumière, ...
- Palette = Mettre au point des assemblages de plantations basses et d'arbres adaptés
- Humilité = Faire sur base de l'existant et utiliser le réemploi pour insuffler un cercle vertueux

En bref, ce projet est l'occasion d'une *coopération décloisonnée, structurelle, participative, transparente, en co-construction et en intelligence collective.*

Vers une mobilité positive

La première phase de cette mission consistera à définir les **concepts idéaux** qui répondent le mieux aux **ambitions** de valorisation environnementales du quartier et aux attentes des différents acteurs, notamment la Commune, d'insuffler un **nouveau visage** à ces rues. Rappelons que l'étude de mobilité se basera sur les études préalables et sur le plan de circulation défini dans le respect et l'application du PRM et du principe **STOP**. Une mise en valeur des déplacements doux semble donc parfaitement en phase avec **Good-Move** tout comme avec la volonté d'inscrire le projet dans une philosophie durable pour construire une ville **accessible pour tous** visant aussi une meilleure qualité de l'air. Le stationnement sera un tremplin pour rééquilibrer les usages de l'espace et un bilan concret devra être réalisé afin de rencontrer les divers objectifs de viabilité et de cadre de vie.

Et vers une mise en pratique des leçons de ses dernières années

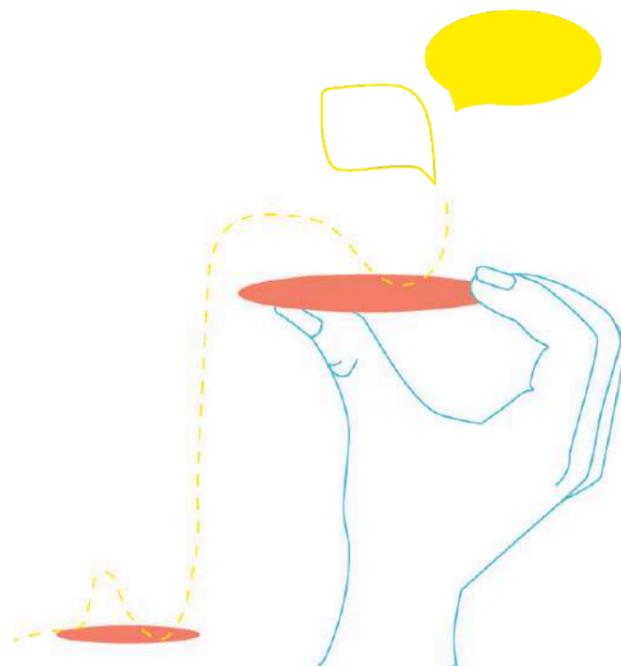
Comment ne pas faire écho à la situation que nous avons mondialement vécue lors du Covid. On a vu surgir, jamais aussi rapidement qu'en cette période de crise sanitaire, des interventions et des initiatives transformant l'espace public. Il s'agit essentiellement d'espace rendu aux piétons, cyclistes et autres trottinettes. Selon les propos de notre ministre de la mobilité : « Cette crise démontre une fois de plus la nécessité de **rééquilibrer l'espace public** et cela conforte la mise en œuvre du plan Good-Move qui doit permettre d'**apaiser les quartiers** en accordant plus de place aux piétons et aux cyclistes. » Il y a fort à penser que cette situation a impacté notre conception de la Ville. Cette fameuse distanciation sociale fait dire qu'il faut « libérer de l'espace » en Ville pour bien vivre ensemble avec ou malgré un tissu préexistant. Il n'y a plus d'autre choix que de récupérer de l'espace sur celui imparti à l'automobile et d'apporter plus de « nature » en Ville.

Des concepts à traduire en organisation spatiale

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

Des mesures d'accompagnement ciblées et adaptées

Outre le choix d'un concept, il est important de définir les mesures d'accompagnement qui vont sous-tendre le projet. En effet, ce sont souvent les actions connexes à un projet qui vont le rendre possible et permettre l'acceptation voire l'**appropriation** par l'ensemble des parties prenantes. Dès lors, l'étude de mobilité va s'attacher, selon les sections, à identifier les points d'attention pour lesquels des solutions **structurelles ou temporaires** doivent être trouvées. Ces points d'attention devront être analysés en profondeur et seront débattus lors de rencontres citoyennes. Des **recommandations** seront émises, entre autres sur les sujets suivants : chantier, livraisons, accessibilité écoles, stationnement mutualisé ...



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

L'eau

L'objectif général poursuivi sera l'étude de la gestion durable des eaux de pluie adaptée à la situation existante et en regard du réaménagement des voiries. Nous utiliserons les outils à disposition (études préalables et recommandations, plateformes cartographiques, plans et programmes ...) et les bases de données mises à disposition par les différentes administrations, mais également nos observations de terrain pour compléter le diagnostic. Sur cette base, des **propositions techniques** innovantes seront mises sur la table. D'une manière générale, la priorité sera mise sur l'infiltration en place, le détournement des eaux de pluie vers un réseau de traitement à part comme des zones d'infiltration préférentielle à créer ou existantes. Nous imaginerons également des moyens de réutiliser l'eau de pluie collectée pour d'autres usages (arrosage, travaux de voirie, etc.). Nous sommes conscients de la problématique de **saturation des collecteurs** en Région bruxelloise et le dépassement de leurs capacités d'écoulement qui a conduit à la construction de bassins d'orages durant ces dernières décennies. Cette problématique sera intégrée dans la réflexion. D'un point de vue qualitatif, nous poursuivrons l'objectif de **maximiser le volume d'abattement** : ceci pourrait être atteint par l'infiltration en place, la réutilisation directe de l'eau ...

En outre, nous veillerons à intégrer au mieux, en fonction des contraintes du site, le concept de **biomimétisme** (imitation technique des processus mis en place par la nature) à la gestion des écoulements de surfaces :

- Mettre en place une zone tampon pour l'écoulement des eaux pluviales avec récupération ;
- Intégrer une première dépollution/filtration des eaux pluviales par la mise en place de systèmes de noues en bordure (à ciel ouvert) et d'organes de stockage enterrés avec séparateur à hydrocarbures ou de zones inondables (espace végétalisé simple pour optimiser/minimiser l'entretien et optimiser le fonctionnement) ;
- Outre les séparateurs à hydrocarbures habituels, le décanteur débourbeur, il sera également envisagé la possibilité de mettre en place des filtres à sable et de la **phyto-rémediation** qui apporte une intégration paysagère considérable (dépollution par les plantes).

Le traitement du diagnostic hydrologique et des solutions intégrées pour le traitement des eaux pluviales va de pair avec une réflexion approfondie sur le maillage écologique (**trame bleue et verte**). Ces aspects seront étudiés spécifiquement et en parallèle des questions hydrologiques, ce qui garantira une prise en compte globale de ces deux problématiques.

Les déversements dans le réseau d'égouttage ne seront vus que comme une solution de dernier recours. Nous nous tenons informés régulièrement des avancées en termes de gestion pluviale et des projets en cours ailleurs.

L'espace de rue étant un espace contraint, aussi en sous-sol par la présence des impétrants, il faudra user de toutes les possibilités visibles et en sous-sol pour réaliser un projet zéro rejet à l'égout. Notre équipe a réalisé le nouveau tracé de la ligne de tram T10 à NOH qui est à ce jour le plus vaste projet de GIEP en Région bruxelloise avec pas moins de 4km de voirie en gestion alternative. Nous mettrons cette expérience au service de l'actuelle mission.

La faune et la flore

Les nombreux avantages de la végétalisation des espaces publics ne sont plus à démontrer. Nous sommes convaincus et engagés pour intégrer et maximaliser cette composante dans les projets afin de rendre à nos milieux urbains et périurbains un très haut cadre de vie pour les Hommes et un **maillage vert et bleu** de qualité pour nos espèces compagnes et leur **biodiversité**.

Nous envisagerons la possibilité de créer/recréer des **zones tampons/corridors** entre les différents milieux identifiés comme plus « centraux ». Nous nous insérerons dans une démarche considérant l'arbre en milieu urbain comme un outil privilégié pour une démarche d'atténuation et d'**adaptation climatique**. Plusieurs études ont déjà prouvé l'importance de la végétation pour la lutte contre les **ilots de chaleur** urbains. Combinées à une réflexion sur les matériaux, les plantations proposées seront réalisées dans une optique d'augmentation significative du couvert végétalisé et de la canopée permettant de temporiser localement un ensoleillement trop important.

La clé pour assurer la pérennité d'une végétalisation réussie réside dans une très bonne connaissance de leur **interaction** (développement racinaire, besoin en eau et en nutriment, relation avec le sol et les êtres vivants à proximité) avec le milieu environnant et leurs **besoins** et une plantation réalisée dans des conditions (sol, espace disponible pour la partie aérienne et souterraine, etc.) adaptées à sa croissance. Une réflexion en amont du projet (dès la faisabilité ou l'esquisse) est nécessaire pour assurer leur coexistence dans l'espace urbain et de maximiser les **services écosystémiques** que rendent ces espaces verts et leur adaptation au changement climatique. Identifier les contraintes actuelles et futures et imaginer les possibilités pour les contourner, les adapter ou les lever sera un gage de réussite du projet de végétalisation.

Le choix des végétaux repose sur une multitude de critères, tels que la préservation de la biodiversité, l'**indigénat** (et non-invasif), l'aspect esthétique, la résistance aux maladies, l'**adaptabilité** aux caractéristiques du sol, la disponibilité en volume aérien et souterrain, ainsi que l'usage futur prévu pour l'espace.



Économie circulaire

Un modèle en Région bruxelloise: We'll BE. Circular

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

Des actions tout au long de la mission

Tout au long de la mission nous, souhaitons mettre en place une philosophie et une manière de travailler circulaire et limitant notre impact sur l'environnement, au sein de l'équipe comme avec les collaborateurs externes. Ceci s'exprime par l'implantation principalement locale de nos collaborateurs, leur **éthique de travail** et leurs domaines de compétences - tous sensibles et proactifs dans la défense d'un monde plus durable – par la mise en œuvre d'un projet exemplaire, responsable et respectueux. Nous veillerons à limiter tant que faire se peut notre empreinte carbone et celle du projet. Les divers domaines d'actions de cette « philosophie de vie » sont détaillés partout dans cette note et atteindre ces objectifs se construira ensemble, avec la Commune au fur et à mesure du projet. Ci-dessous quelques éléments de réflexion :

- Réalisation d'un **inventaire des matériaux** sur site à réutiliser sur place ou à injecter dans le circuit circulaire (tel quel ou transformés).
- Fixation dans le CSC travaux, des ambitions quantitatives de l'ordre par exemple de 2% ou plus (montant des travaux) soit dédié au réemploi. Le taux moyen de réemploi dans la construction aujourd'hui étant estimé à 1%, c'est déjà faire deux fois mieux que de viser 2% ! Et cela reste réaliste en regard des capacités du secteur.

- Envisager des critères de sélection des entreprises sur base de certifications d'économie circulaire, tout comme l'exigence de références de chantiers avec valorisation de matériaux de démolition vers des **filières de réemploi**.
- Faire appel au site Opalis qui reprend des adresses de fournisseurs de matériaux de construction de réemploi en Belgique.
- Mettre en place avec la Commune et des asbl la mise en œuvre et/ou l'entretien des zones plantées et mettre en place un **échange de savoir** avec les écoles et les services communaux par exemple.
- Lors des animations publiques : apport de matériel par **Bakfiets**, boissons saines/locales/bio - appel à des fournisseurs du quartier.
- Limiter la production d'impression : trouver/définir un lieu de centralisation de l'information, papier recyclé, flyers réutilisables (pliage maquette, graines incrustées pour plantation ...).

