perspective .brussels

PROJETS URBAINS



«Quartier de la Gare du Midi »

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet stratégique

PROJET
06/05/2021

BRUXELLES MIDI
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

VOLET STRATÉGIQUE

perspective .brussels

l'AUC - NFA - EGIS

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR BRUXELLES-MIDI - SOMMAIRE

VISION D'ENSEMBLE P. 4
. VISION POUR LE QUARTIER BRUXELLES-MIDI : LA GARE HABITANTE P. 6
. LES AMBITIONS ET LES DISPOSITIFS URBAINS POUR LA GARE HABITANTE P. 8

AMBITION 1. UN ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN P. 10

- DISPOSITIF 1 : LA VALLÉE DE LA SENNE COMME FONDEMENT DE L'ESPACE PUBLIC P. 12
. Les Continuités nord-sud renforcées et renouvelées
. Une nouvelle trame paysagère modulée localement de l'esplanade de l'Europe au parc de la Senne
. Résilience des espaces publics : des îlots de fraicheur dans l'objectif d'une "continuité fraiche"

- DISPOSITIF 2 : UN TERRITOIRE DE GARE ÉTENDU P. 18
. Un territoire de gare étendu initiateur d'une nouvelle identité et d'infuence du quartier à l'échelle métropolitaine
. Une surface d'échange façonnée par les flux multiples
. Une infrastructure ferroviaire structurante: des sous-faces à aménager

- DISPOSITIF 3 : UNE FIGURE PUBLIQUE DÉCLINÉE EN SÉQUENCES P. 20
. Une figure publique déclinée en séquences afin de garantir une bonne intégration au maillage bruxellois et ses dynamiques locales
. Les séquences

AMBITION 2. L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES P. 24

- DISPOSITIF 1 : UNE SURFACE D'ÉCHANGE PACIFIÉE P. 26
. Un sol qui favorise le confort des modes actifs et réorganise les différents modes de transports caractéristiques d'un quartier de gare habité

- DISPOSITIF 2 : RENFORCEMENT ET RÉORGANISATON DE L'INTERMODALITÉ P. 28
. Schéma global des mobilités
. Les transports en communs favorisés
. Modes doux : piétons
. Modes doux : vélos
. Kiss and ride
. Taxi
. Stationnements
. Livraisons
. Évolution des profils du rue, avenue et places

- DISPOSITIF 3 : UN PÔLE MULTIMODAL INTÉGRÉ À L'ESPACE PUBLIC P. 48
. L'arc comme figure de l'intermodalité efficace et confortable
. Recommandations pour une gare visible et ouverte sur l'espace public

AMBITION 3. UN QUARTIER DE GARE HABITÉ P. 52

- DISPOSITIF 1 : DES FORMES URBAINES EN PRISE AVEC L'EXISTANT P.52
. Les systèmes, les articulateurs et les marqueurs
. Localisation des systèmes
. Localisation des articulateurs
. Localisation des marqueurs

- DISPOSITIF 2 : UN SKYLINE BAS COMME RÉVÉLATEUR D'IDENTITÉ DU QUARTIER HABITÉ P. 60
. Complémentarité programmatique du skyline bas : Typologie et localisation

- DISPOSITIF 3 : UNE PROGRAMMATION MIXTE COMME OUTIL DE RÉSILIENCE DU PROJET P. 64
. Répartition programmatique par îlot : Localisation
. Répartition programmatique par îlot : Tableaux récapitulatifs
. Un équilibre logement/bureau sur la totalité du périmètre

1/ LE LOGEMENT COMME OUTIL DE LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE P. 68
. Déclinaison des modes d'habiter :
Habiter le paysage, Habiter l'interface, Habiter la mixité, Habiter l'interiorité, Habiter la continuité

2/ REPENSER LES MODES DE TRAVAIL ET DE PRODUCTION : UN AXE VERTUEUX ET UN PARI DURABLE P. 73

3/ DES BÂTIMENTS ET DES ESPACES OUVERTS DURABLES COMME GARANTIE D'UN PROJET DE QUALITÉ P. 75

VISION PAR ESPACE P. 79

SECTEUR FONSNY-EUROPE P. 81

LES ÎLOTS
1. Socle de la tour du Midi P. 82
2. Jamar P. 84
3. Grand quadrilatère P. 86
4. Petit quadrilatère P. 88
5. Tri postal, Fonsny P. 90
6. Russie Mérode P. 92
13. Jamar-Argonne P. 94
14. Argonne-Fonsny P. 95
15. Russie-Fonsny P. 96

LES ESPACES PUBLICS
A. Bara-Spaak P. 98
B. esplanade de l'Europe P. 108
C. Les sous-faces Fonsny-Europe (Rue Couverte , rue de l'Argonne et petite ceinture) P. 112
D. Place de la Constitution P. 118
E. Fonsny P. 120

SECTEUR HORTA P. 123

LES ÎLOTS
7. Tintin P. 124
8. Horta Bara P. 126
16. Gare du Midi P. 128
17. Gare-Horta P. 130

LES ESPACES PUBLICS
F. Tintin - Blerot P. 132
G. Place Horta P. 134
H. Rue Bara P. 136

SECTEUR FRANCE P. 139

LES ÎLOTS
9. France-Bara P. 140
10. France-Vétérinaires P. 142
18. France-Parenté P. 144

LES ESPACES PUBLICS
I. Place France Instruction P. 146
J. Rue de France P. 148

SECTEUR DELTA-SENNE P. 151

LES ÎLOTS
11. Deux Gares P. 152
19. Deux Gares-Bara P.154

LES ESPACES PUBLICS
K. Deux Gares - Delta P. 156
L. Parc de la Senne P. 158

VOLET STRATÉGIQUE - VISION D'ENSEMBLE

VISION POUR LE QUARTIER DE BRUXELLES MIDI

LA GARE HABITANTE

Si Bruxelles Midi recèle de toutes les potentialités pour la construction d'une nouvelle identité et le developpement d'un véritable quartier de "gare habitante", l'enjeu est de mobiliser, révéler et intensifier les différentes réalités qui font la richesse et la spécificité de ce territoire composite.

La connexion et la mise en présence, à la fois de la gare comme hub de transport le plus complet de la métropole, de son pôle d'affaires en recherche de développement, et des quartiers populaires au sein desquels elle s'est insérée, ne visent pas leurs assimilations à une réalité unique mais aspirent plutôt à la confrontation enrichissante du domestique et du passager, du quotidien et de l'exceptionnel, du petit et du grand, du calme et de l'intense.

Le quartier de gare Bruxelles Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole bruxelloise. Il ne doit plus être qu'un lieu de passage mais devenir un véritable quartier ancré, une adresse métropolitaine à la fois lieu d'échanges, d'habitat, et de travail.
Le développement d'un tel territoire ne peut se réduire à l'intensification d'une seule composante ni accepter un processus de développement homogénéisant. Il faut pouvoir tirer parti de l'unicité de chaque situation, se nourrir de la diversité en présence, faire émerger les complémentarités tout en rassemblant les énergies et acteurs en cours et à venir autour d'une même vision, celle de "gare habitante".

L'articulation d'une considération particulière aux qualités locales et d'un regard nouveau sur ce que doit être un quartier de gare aujourd'hui doit pouvoir faire émerger des dispositifs urbains innovants et inciter des nouvelles façons de pratiquer ce territoire. Afin que Bruxelles Midi devienne un quartier de gare contemporain, inscrit dans son environnement, au rôle et positionnement renouvelés à l'échelle de la métropole bruxelloise, il convient d'établir un certain nombre d'ambitions.

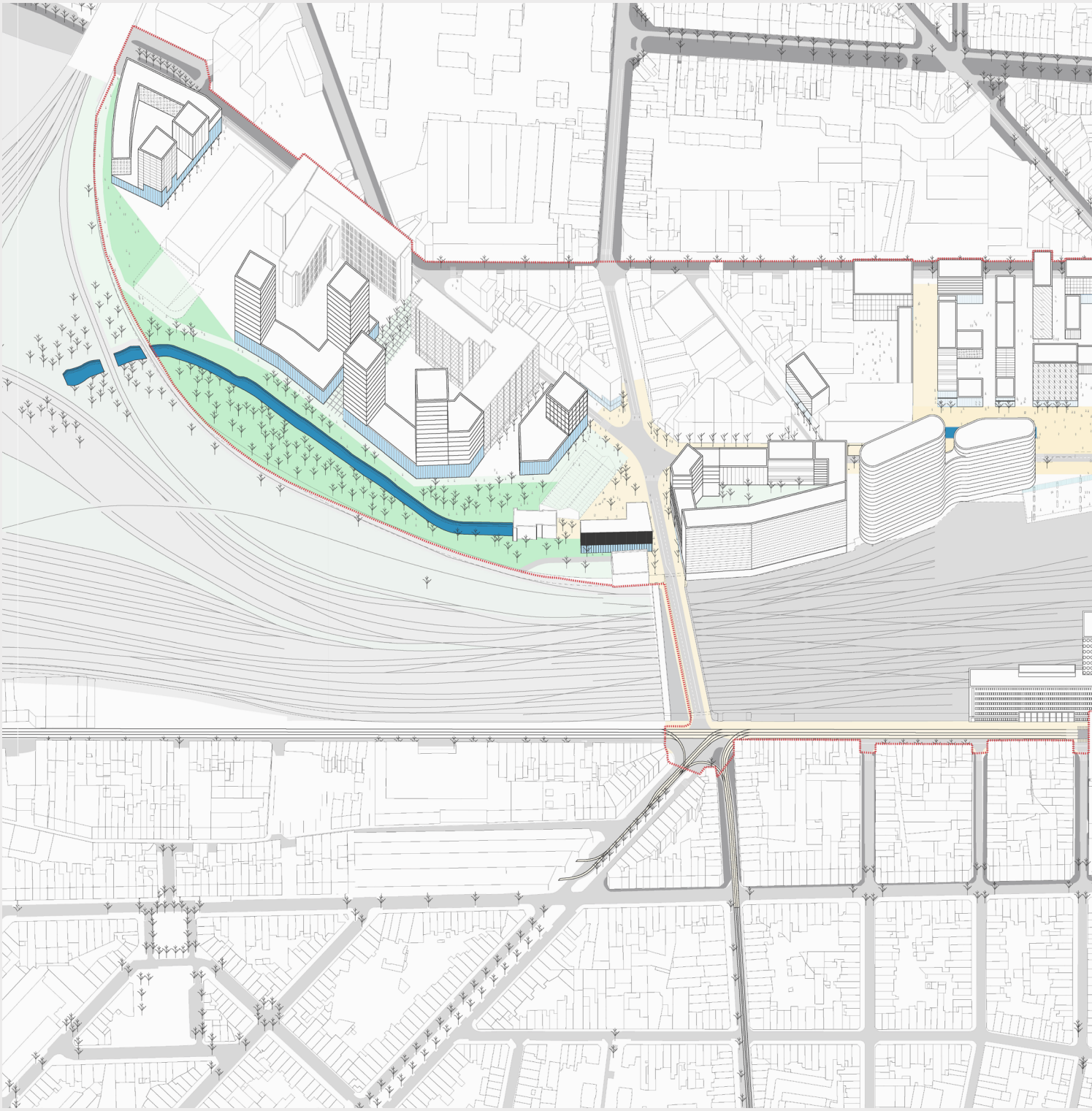
Les trois ambitions directrices ou grands objectifs fixés par ce plan d'aménagement directeur (PAD), un espace public métropolitain, l'intermodalité au service des usages et un quartier de gare habité, posent la base d'une vision et d'une construction commune d'une Gare Habitante.

Pour chacune de ces ambitions, trois dispositifs urbains et spatiaux sont établis afin d'assurer la complémentarité et la co-production du paysage, de la mobilité, de l'espace public, de la programmation, du développement urbain et architectural dans la mise en place de la vision d'une nouvelle identité spécifique pour le quartier de la gare de Bruxelles Midi.

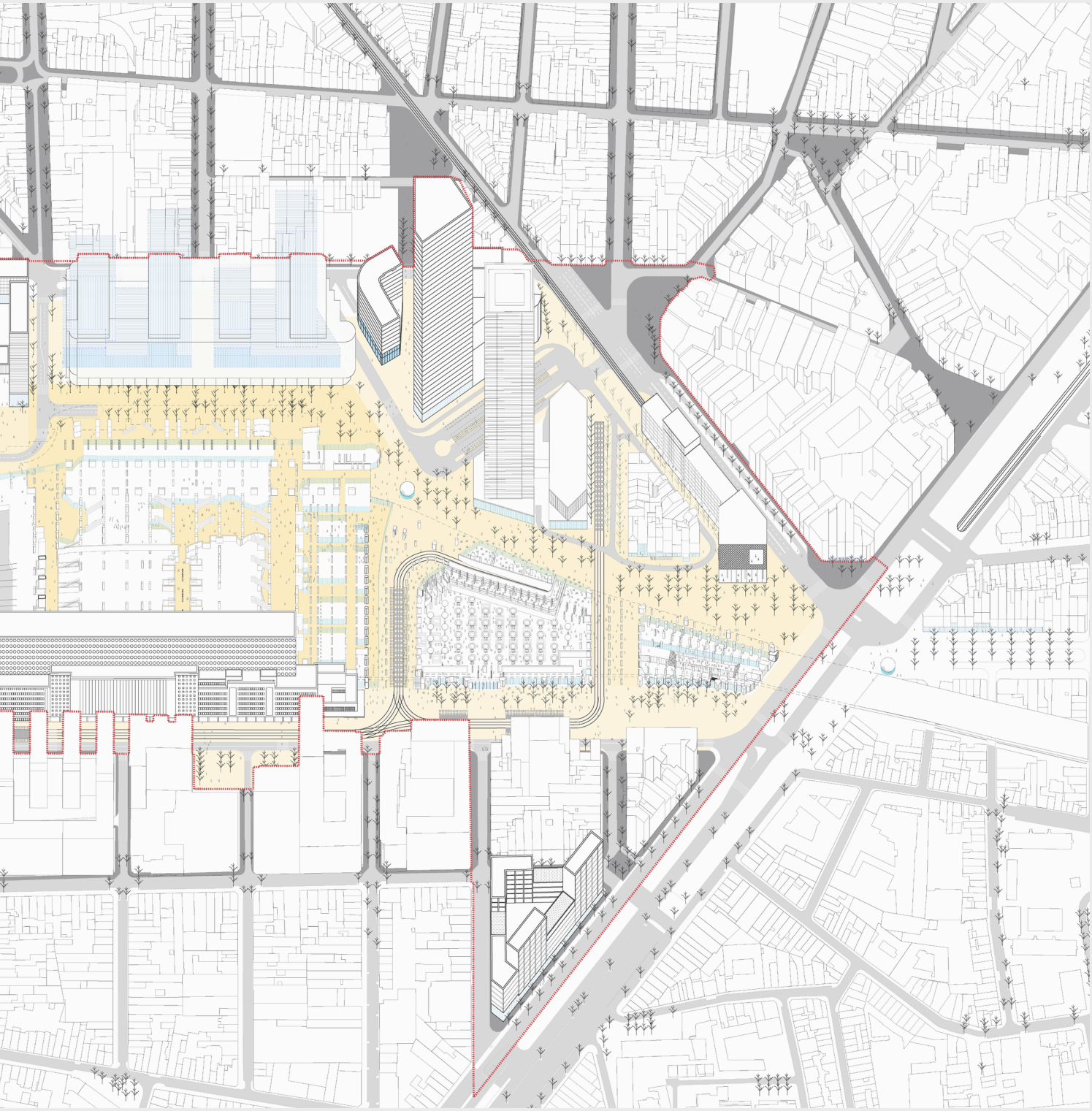
"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

VISION POUR LE QUARTIER DE BRUXELLES MIDI

LA GARE HABITANTE



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



LES AMBITIONS ET LES DISPOSITIFS URBAINS POUR LA GARE HABITANTE

Le PAD établit le cadre de mise en œuvre des dispositifs, des projets immobiliers et des espaces publics devant mener à la transformation du quartier et à la réussite de ces objectifs tout en intégrant les évolutions survenues depuis 2016.

Les axes stratégiques défendus par le PAD traduisent spatialement la vision élaborée dans le schéma directeur approuvé en 2016 pour le quartier de la Gare Bruxelles-Midi. Cependant certaines mutations notables ont eu lieu depuis, comme l'arrêt du projet de la gare internationale, l'amendement du projet Consitution ainsi que les précisions d'un certain nombre de projets au fil d'échanges avec leur porteurs.

Ces différents paramètres n'ont pas altéré les ambitions initiales pour le développement et la requalification du quartier de la Gare Bruxelles-Midi mais ont nécéssité un rééquilibrage et une redéfinition de certains principes spatiaux permettant de réaliser la vision.

Les axes stratégiques visent la mise en cohérence des projets immobiliers, infrastructurels et d'espaces publics en cours et souhaités pour la valorisation du Quartier Midi.
Le périmètre d'action du PAD a été étendu vers l'est comparé au périmètre du Schéma directeur, afin d'intégrer l'ilot Russie-Mérode dont le foncier, propriété de la SNCB, sera vendu pour du développement immobilier.

Le périmètre inclus des ilots destinés à évoluer ainsi que certains ilots non mutables. La décision de ne pas morceler le périmètre d'action soutient l'ambition d'un territoire de gare étendu et unique comme support de revalorisation du quartier dans sa globalité. La stratégie d'espace public s'étend même au-delà du périmètre du PAD, notamment pour renforcer le lien avec le centre-ville.

Le projet de Plan d'aménagement Directeur pour le quartier Bruxelles Midi se structure à partir de la vision pour le quartier Bruxelles-Midi de Gare habitante. La réalisation de cette vision se base sur trois ambitions majeures qui sont les grands axes du projet:



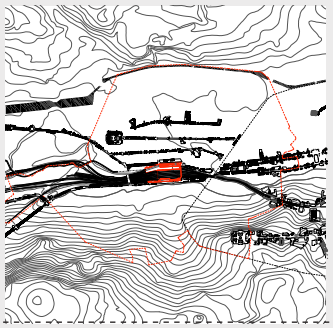
UNESPACEPUBLICMÉTROPOLITAIN



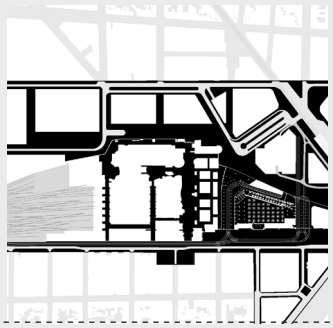
L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES



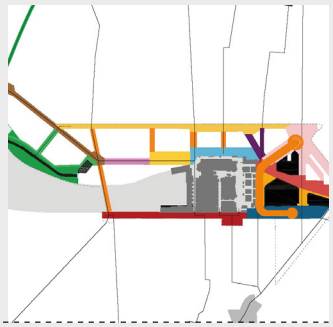
UN QUARTIER DE GARE HABITÉ



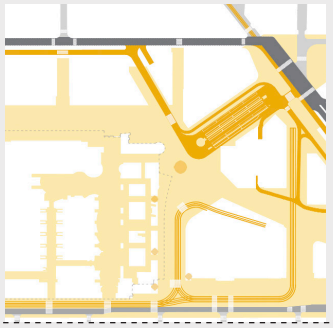
DISPOSITIF 1 :
LAVALLÉEDELASENNECOMMEFONDEMENT
DE L'ESPACE PUBLIC



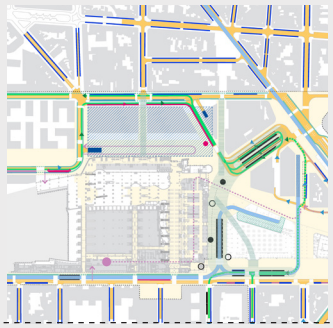
DISPOSITIF 2 :
UN TERRITOIRE DE GARE ÉTENDU



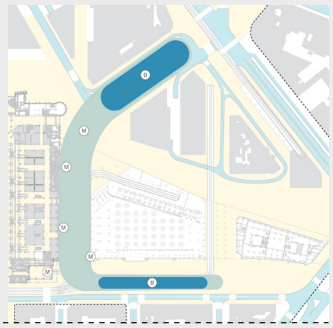
DISPOSITIF 3 :
UNE FIGURE PUBLIQUE DÉCLINÉE EN
SEQUENCES



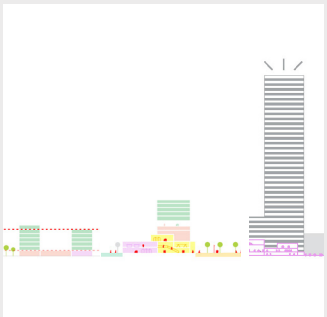
DISPOSITIF 1 :
UNE SURFACE D'ÉCHANGE PACIFIÉE



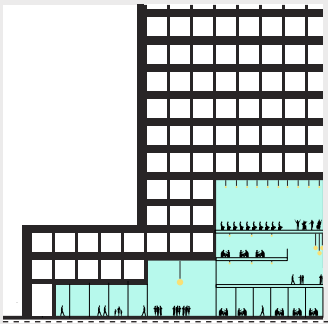
DISPOSITIF 2 :
RENFORCEMENT ET RÉORGANISATION DE
L'INTERMODALITÉ



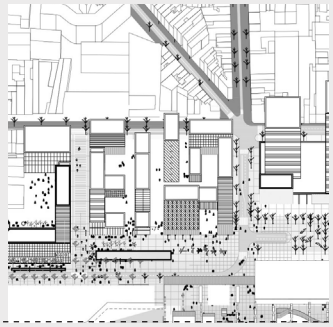
DISPOSITIF 3 :
UNPÔLEMULTIMODALINTÉGRÉ À L'ESPACE
PUBLIC



DISPOSITIF 1 :
DES FORMES URBAINES EN PRISE AVEC
L'EXISTANT



DISPOSITIF 2 :
UN SKYLINE BAS COMME RÉVÉLATEUR
D'IDENTITÉ DU QUARTIER HABITÉ



DISPOSITIF 3 :
UNE PROGRAMMATION MIXTE
COMME OUTIL DE RÉSILIENCE DU PROJET

AMBITION 1 - UN ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN

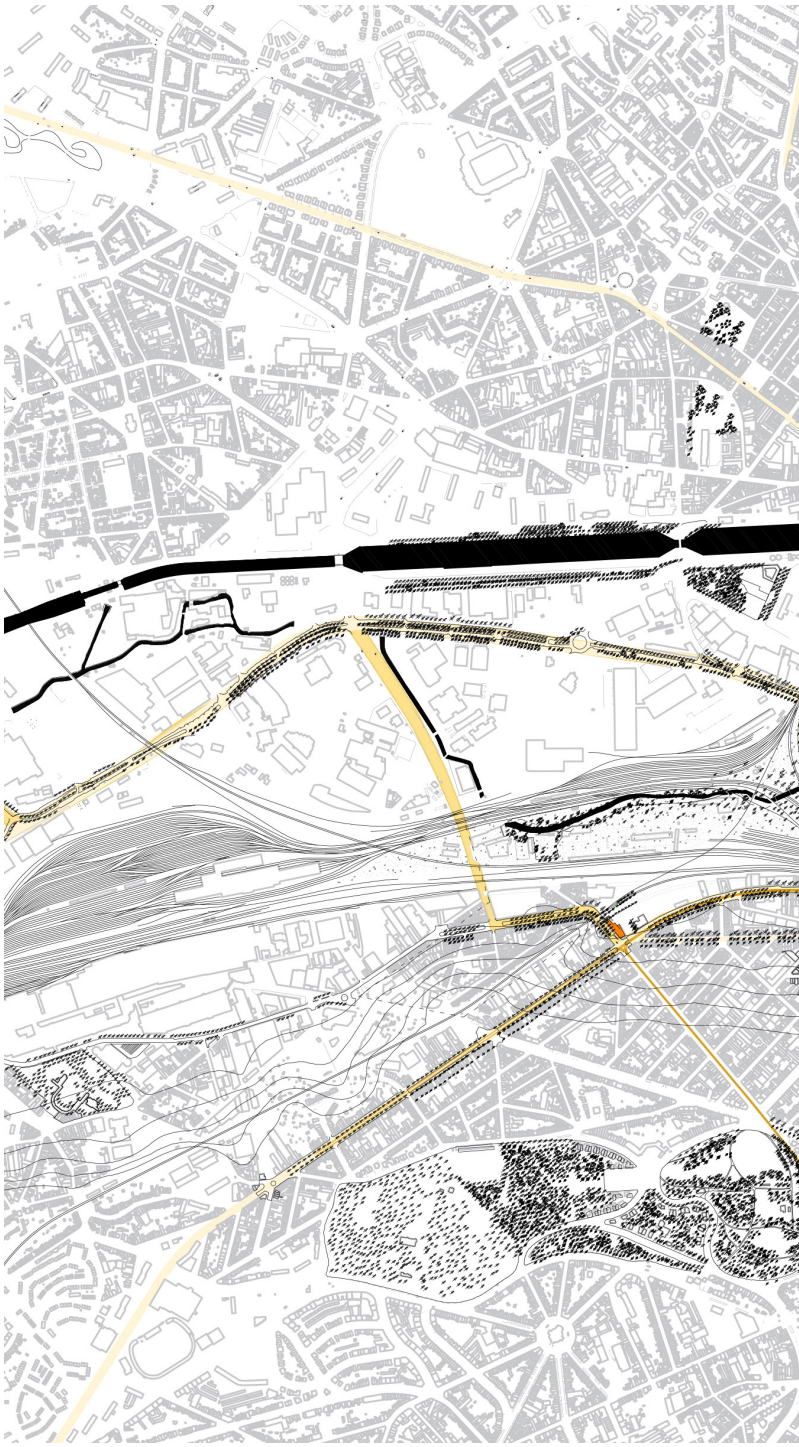
Le quartier de la gare du Midi comme centre nevralgique d'une intégration urbaine

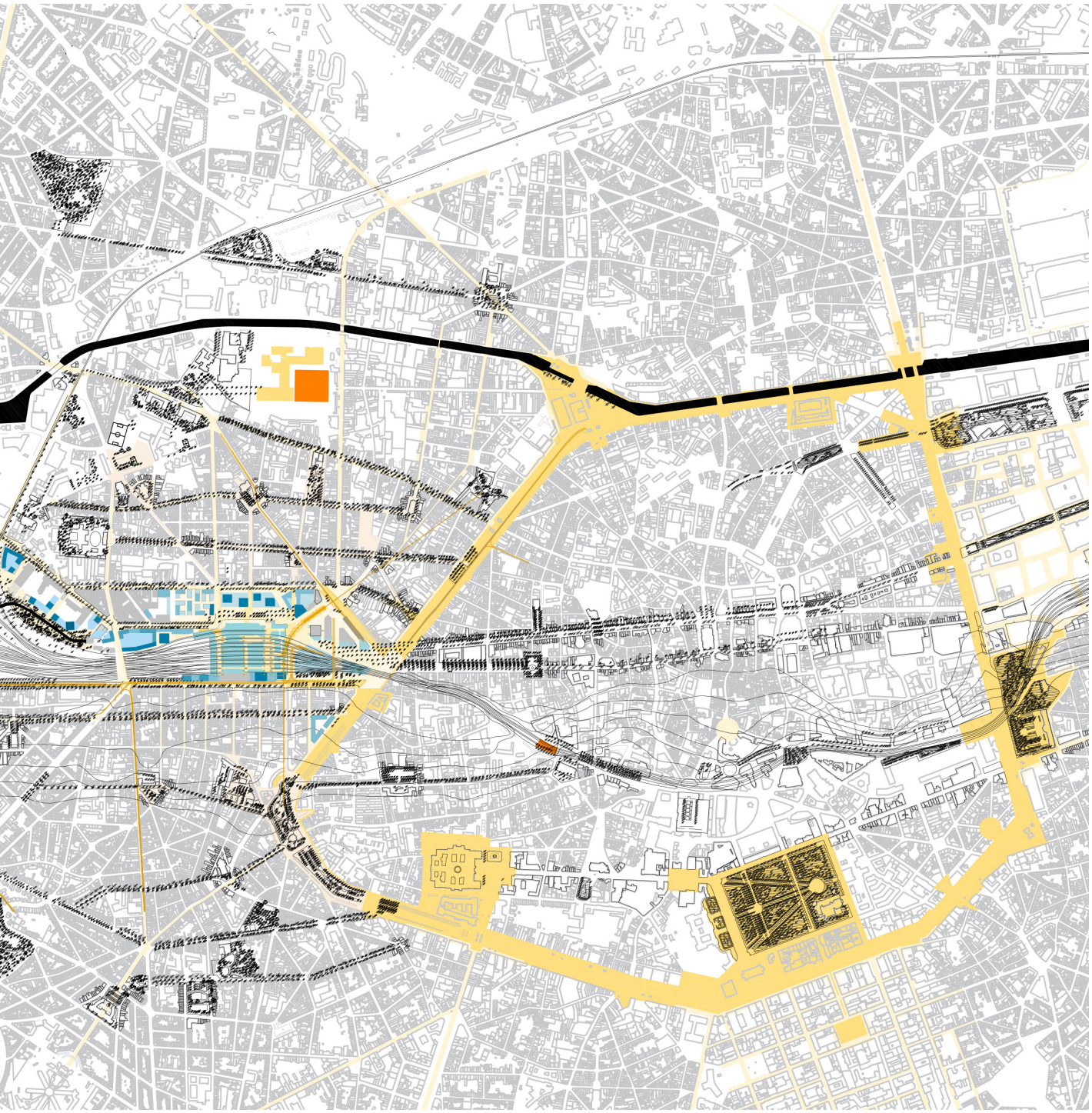
L'ambition pour le quartier de Bruxelles Midi est d'activer, à partir des atouts que sont le paysage et la figure publique existants, de nouvelles relations entre l'urbain et le paysage, entre la figure centrale du pentagone et les faubourgs et entre les quartiers Saint Gilles, Anderlecht, Forest et Bruxelles..
Le renforcement des accroches viaires et paysagères vise à rendre au quartier de la Gare Bruxelles-Midi un statut de destination dans la métropole et une centralité dans son environnement.

Aujourd'hui à la fois axe de transit privilégié mais congestionné entre le ring et le pentagone, et enclave piétonne entre deux quartiers populaires, la gare de Bruxelles Midi est déconnectée de son environnement proche. Elle doit poursuivre le double objectif de s'ancrer durablement dans le réseau d'espaces publics environnants tout en restant le point le plus connecté à l'ensemble de la métropole bruxelloise. Elle doit cesser de n'être qu'une porte d'entrée pour devenir une véritable portion pratiquée et habitée de la métropole. Une interface qui assure la coexistences de réalités multiples.

Le territoire de gare doit alors s'étendre au delà des façades pour s'accrocher au nombreux espaces publics des communes attenantes. La gare ne fait plus office de rupture et devient visible et lisible dès l'amorce de ce territoire.
A Bruxelles Midi, la structure existante et son tissu lâche offrent l'opportunité d'évacuer une notion d'identité de gare au profit de la notion de lisibilité d'une seule et même surface d'échange qui s'affranchit des limites et se déploie entre le coté Fonsny et le coté France, entre est et ouest, et entre dedans et dehors.

Localement cette surface d'échange doit assurer les connexions inter-quartier et accueillir leurs pratiques quotidiennes. Elle doit mettre en co-présence et valoriser les différentes réalités composites caractéristiques du territoire et les différentes activités qui s'y déroulent.





AMBITION 1 - UN ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN

Dispositif 1

LA VALLÉE DE LA SENNE COMME FONDEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

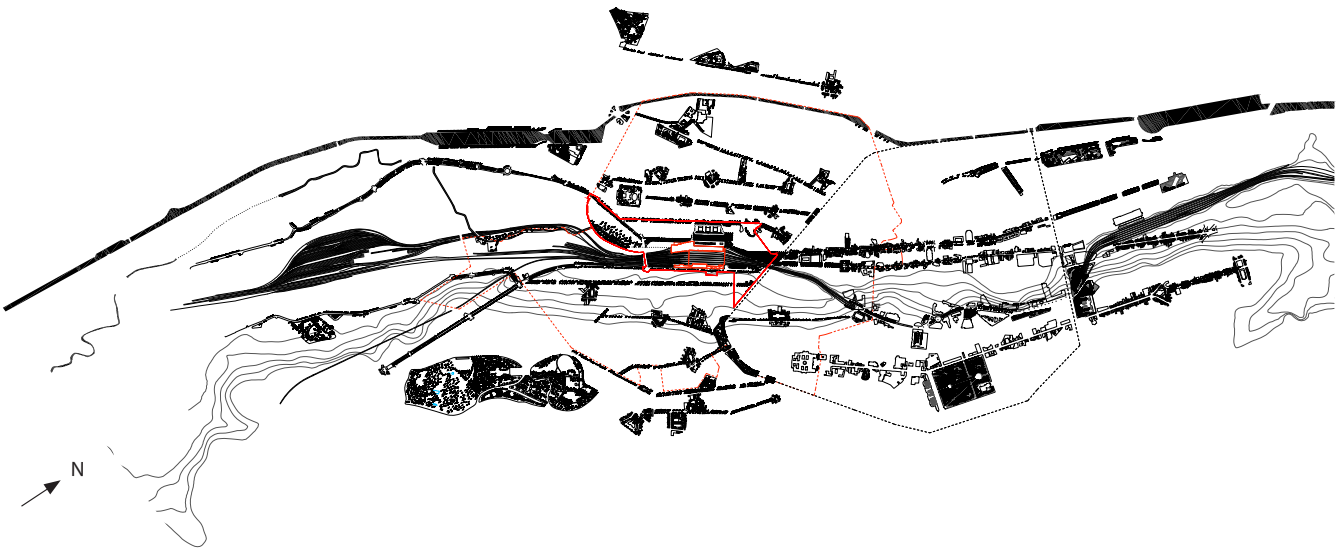
La Gare de Bruxelles-Midi est un lieu majeur du réseau ferré traversant Bruxelles du nord au sud. Le réseau ferré suit la vallée de la Senne et est l'une des deux infrastructures majeures, avec le canal, à rendre visible cette vallée d'une rivière aujourd'hui en majeure partie enfouie.
La volonté de redéfinir le quartier de la gare du Midi comme centre névralgique du sud de la métropole, entre faubourgs au sud et pentagone au nord, amène à déterminer la vallée comme fondement de la structure publique du projet. La vallée de Bruxelles devient un des supports pour ancrer l'espace public du quartier de la gare. Cette échelle métropolitaine du grand paysage qui trouve son expression dans la trame paysagère de l'espace public accompagne aussi la réorientation de la gare et de son quartier. Cette nouvelle direction est un moyen de qualifier les espaces publics au travers du paysage mais permet d'effacer les notions d'avant et d'arrière de la gare en la reconnectant avec le quartier.

Il est primordial de prendre en compte cette situation géographique de la gare du Midi afin de renforcer la structure publique préexistante et garantir une nouvelle orientation pour le quartier.
L'objectif est d'assurer une lisibilité des connexions aux grands axes majeurs. De renforcer l'accroche au pentagone et amorcer la mutation des territoires industriels le long de la Senne jusqu'au canal.

Les Continuités nord-sud renforcées et renouvelées

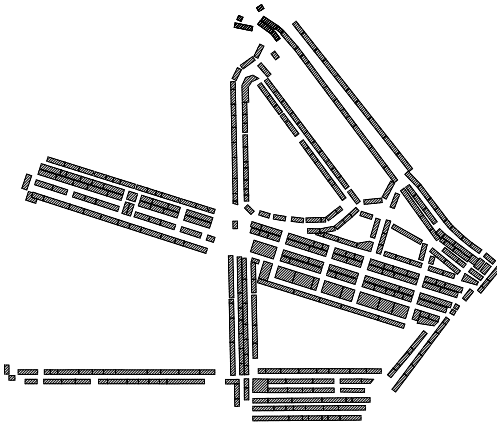
La localisation stratégique de la gare entre l'enceinte et les grands axes historiques de Bruxelles au nord et les axes contemporains au sud soulève l'importance du renforcement des connexions nord-sud pour permettre au Quartier Midi d'embrasser pleinement un rôle d'espace public d'échelle métropolitaine.
La mise en relation des axes nord et sud permettrait de réinsérer la gare dans le tissu urbain de la vallée de la Senne et d'offrir un intérêt partagé de la façade sud et de la façade nord de la gare. On pourra en premier lieu rechercher une continuité d'alignements arborés le long des axes qui la bordent et étudier plus précisément la relation aux espaces publics à l'échelle locale.
Autour de la gare les Continuités nord-sud existantes sont renforcées, notamment sur la rue Bara et la place de la Constitution, élargie jusqu'à la rue Couverte.

Une nouvelle continuité nord-sud est instaurée de l'esplanade de l'Europe à la rue des Deux Gares en passant par la place Horta et la rue de France.
Une nouvelle trame de plantation est mise en place. Elle parcourt le nouvel axe du nord au sud et est accompagnée d'une introduction ponctuelle de l'eau en continuité avec la Senne jusqu'au coeur du quartier sur la nouvelle place France.
Les espaces publics autour de la gare se trouvent alors inscrits dans une structure paysagère plus large et révélatrice de leur positionnement en coeur de vallée de Senne.





"Les illustrations figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



SITUATION EXISTANTE

SURFACE DE MARCHÉ: 12 325 M2



NOUVELLEORIENTATIONNORD/SUDETSTRUCTUREPAYSAGÈRERENFORCÉE

SURFACE DE MARCHÉ: 12 250 M2

Une nouvelle trame paysagère modulée localement de l'esplanade de l'Europe au parc de la Senne

La nouvelle continuité paysagère doit être modulée à l'échelle des différents espaces publics qu'elle relie. Il est primordial tout d'abord d'aménager différents types de milieux dans les espaces verts puis de s'assurer que les espaces vérdurés sont biens connectés entre eux afin de constituer un réseau écologique.

Cette nouvelle continuité devra s'adapter aux différents caractères et contraintes propres à chaque espaces qui composent le quartier composite qu'est celui de la gare du Midi. Une progression du paysage doit être finement établie de l'esplanade de l'Europe au parc de la Senne.

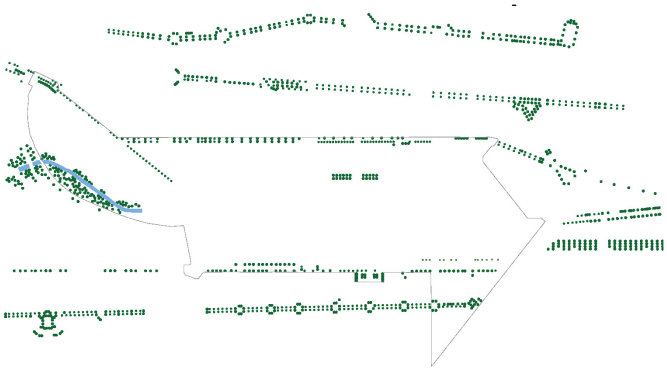
L'eau pourra jouer le rôle d'élément marqueur de la nouvelle continuité paysagère. Elle doit être ré-introduite au coeur du quartier pour souligner l'identité de vallée dans un quartier au paysage autrefois fortement marqué par la présence de la Senne, aujourd'hui uniquement à ciel ouvert au sud du périmètre du PAD au niveau du futur parc située le long de l'îlot des Deux Gares. L'aménagement sous forme de miroir d'eau, petits bassins de rétention, fontaine etc. peut permettre de progressivement annoncer la présence de la Senne, depuis l'esplanade de l'Europe au parc de la Senne en passant par la place Horta, la nouvelle place France et la rue de France.

Les plantations doivent permettre de caractériser l'avant comme l'arrière de la gare, de les revaloriser comme espace public majeur tout en les connectant aux grands axes existants. Aux abords de la gare, la nouvelle continuité paysagère créée entre la Senne découverte et les boulevards au Nord prend la forme d'une trame de plantation de 7.5m x 7.5m permettant d'assurer une végétalisation importante tout en s'adaptant aux nombreuses contraintes et usages variés de l'espace public.

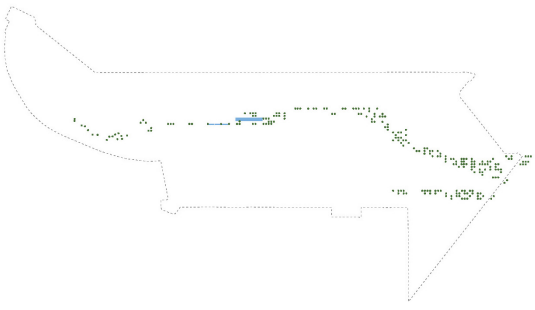
Le quartier de Bruxelles-Midi retrouve ainsi une connexion forte avec les grands axes structurants du centre ville comme le boulevard Stalingrad et le boulevard Maurice Lemonnier. La structure paysagère nord-sud devient prédominante et prend le pas sur celle préexistante du ring ceinturant le pentagone.

La nouvelle trame de plantation génère une lisibilité forte pour tous les espaces adjacents à la gare du Midi. La trame vient également renforcer les perspectives vers la gare tout en offrant une échelle intermédiaire entre le sol et les tours ou les grandes infrastructures telle que la jonction ferroviaire.

Des plantations de différents types, en synergie avec le tissu urbain hétérogène du quartier, peuvent être utilisées pour assurer la continuité nord-sud tout en permettant aux différents espaces publics d'afficher leur singularité à l'échelle locale. Les alignements peuvent être prolongés et renforcés, les linéaires et les trames d'arbres aménagés sur certaines places (comme l'esplanade de l'Europe, la place Horta et la place de la Constitution) doivent pouvoir intégrer d'importantes contraintes fonctionnelles (marchés, livraisons etc.). Les boisements plantés aléatoirement peuvent être renforcés à proximité de la Senne, à l'endroit où elle apparaît encore à ciel ouvert et au niveau de la nouvelle place Delta (qui sera l'entrée du futur parc située au carrefour de la rue des Vétérinaires et la rue des Deux Gares).



CONTINUITÉ NORD SUD RENFORCÉE



NOUVELLE CONTINUITE PAYSAGERE



Place de la Constitution



Place Horta



Rue Couverte



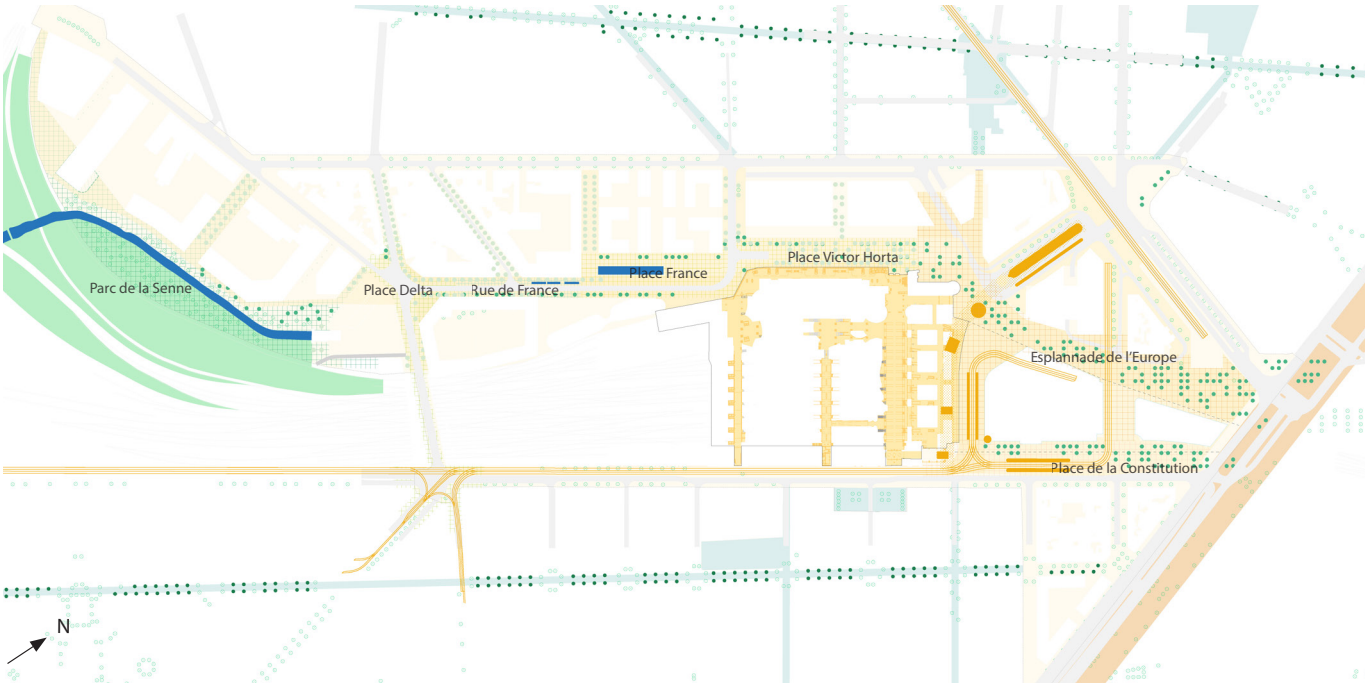
Place France



L'esplanade de l'Europe



Place Delta , entrée du Parc de la Senne



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Résilience des espaces publics : Développer des îlots de fraicheur dans l'objectif d'une "continuité fraiche"

Les outils exposés ci-après seront à développer de manière locale. Cependant il est à préciser qu'en plus de traiter localement la problématique des îlots de chaleurs, le PAD midi propose une continuité paysagère comme support d'une cohérence à grande échelle, donc un couloir frais traversant tout le quartier.
Il est important aujourd'hui d'introduire des îlots de fraicheur jusqu'en cœur de ville, dans un contexte bruxellois majoritairement composé d'îlots de chaleur, où les températures de l'air et des surfaces sont supérieures à celles de la périphérie rurale.
Il est donc nécessaire de prendre en compte les outils exposés ci-après lors de la conception des espaces publics afin d'assurer leur résilience. L'aménagement des espaces ouverts doit intégrer ces mesures destinées à apporter de l'ombre et de la fraicheur dans l'espace public et les cœurs d'îlots. En effet, les intérieurs d'ilots peuvent également contribuer à une augmentation significative du coefficient de potentiel de biodiversité.
Le développement des jardins collectifs et/ou publics est encouragé dans ce cadre, surtout dans le cadre de projets de taille suffisante ou regroupées.
Nous pouvons distinguer quatre grands types d'outils pouvant aider à la conception d'îlots de fraicheur : la réflexion autour de l'eau, du végétal, des matériaux, et de l'ombre.

L'eau

Le Quartier Midi est un territoire marqué par la présence de la Senne. Il faut donc que l'aménagement des espaces publics prennent en considération la gestion intégrée des eaux de pluie (avec des systemes de noues, bassins de rétention mais aussi grâce aux sols perméables capables d'absorber les eaux de pluie).
Inclure l'eau dans la conception d'espaces ouverts permet également de rafraichir le climat ambiant et peut se faire de diverses manières.
Tout d'abord, l'eau peut être amenée grâce à des aménagements urbains comme des fontaines, miroirs d'eau ou bassins. Ces aménagements permettent aux usagers de se rafraichir au contact direct de l'eau et d'apporter une plus-value esthétique et paysagère à l'espace public. L'eau peut également prendre la forme de mobiliers urbains, comme des fontaines à eau potables par exemple.
L'eau peut être également pensée à travers et en relation avec d'autres types d'aménagements, comme des parcs inondables ou bien des axes de communication mêlant modes de transport doux et cours d'eau.
Lors de cette mise en relation eau/aménagements publics, il faudra observer une intelligence d'économie circulaire, comme par exemple, lorsque les rues permettent de capter les eaux de pluies et s'en servir comme moyen d'arrosage public, contribuant en partie à décharger les réseaux d'évacuation.

Il ne s'agit pas seulement de capter l'eau ou de la dresser comme outil d'aménagement paysager mais aussi de savoir tirer parti de sa présence naturelle -la présence de la Senne notamment- en adaptant les solutions urbaines au contexte naturel.

Dans chaque aménagement/construction il est important de prévoir un volume suffisant de temporisation (en cas de grosses pluies), en jouant sur la topographie (zones infiltrantes à situer de préférence à des points bas, couplé à la création de cheminements d'eau conduisant jusqu'à ces zones infiltrantes) ou, si le foncier n'est pas suffisant en surface pour retenir l'eau, en prévoyant des massifs stockant infiltrants sous les espaces.

La végétation

Le Quartier Midi est aujourd'hui caractérisé par une trés grande minéralité. Concevoir la ville avec plus de zones boisées est primordial au vu du réchauffement climatique. En effet, ces zones peuvent être de 2 à 8°C plus fraîches que le reste de la ville.
De plus, les arbres sont des régulateurs thermiques qui captent le CO2 et sont une barrière contre les odeurs, les bruits et les particules fines. Leur capacité à capter les eaux de pluie par leurs racines permet également de limiter le ruissellement dans les rues, d'autant plus s'ils sont pensés comme des dispositifs de gestion des eaux de pluies, comme des « arbres à pluies », avec notamment un aménagement approprié des fosses d'arbres.
Les espaces plantés peuvent prendre plusieurs formes s'adaptant au contexte : de banquettes plantées au parc urbain, en passant par l'arbre isolé ou l'alignement. Toute présence, même minime, de végétation est bénéfique car l'évapotranspiration des arbres permet de refroidir l'air ambiant et donc de contribuer à créer un îlot de fraicheur.

La renaturation des façades et surfaces est donc une action importante à considérer pour permettre à l'évapotranspiration de fonctionner. Cette désimperméabilisation peut être mise en œuvre via la végétalisation de façades de bâtiments qui améliore leur inertie thermique ou bien via l'utilisation de sols poreux qui permettent notamment l'infiltration des eaux de pluie. Il est conseillé de favoriser la gestion différenciée des espaces verts. Il s'agit d'entretenir autant que nécessaire mais aussi peu que possible, et d'adapter le mode d'entretien aux caractéristiques et aux fonctions

de chaque espace vert. Cela favorisera par exemple l'apparition d'un tiers paysage, essentiel à la biodiversité urbaine.
Enfin, la végétalisation au sol ou sur les toits, permet à l'instar de la façade végétalisée, de « désimperméabiliser » un bâtiment, et à l'instar du sol poreux de permettre la régulation des eaux de pluies par infiltration et/ou évapotranspiration

Les matériaux

Il est nécessaire de penser les matériaux en rapport avec la problématique de l'îlot de fraicheur pour assurer une bonne réfraction de la lumière (albédo) et donc limiter l'assimilation de chaleur par les surfaces.
Les matériaux possédant un albédo élevé, à privilégier lors de la conception d'espaces publics, sont (du plus élevé au moins élevé) : les dalles/pavés, le bois, le béton, le sol nul/la terre.
Les dalles et pavés ont la qualité supplémentaire d'être un matériau pérenne.
Les matériaux possédant quant à eux un albédo faible, à utiliser avec modération, sont : le béton bitumineux, le sable, le béton revêtu (toits terrasse), asphalte, les enduits superficiels.
Les revêtements des espaces publics légèrement colorés, voire blancs, ou impliquant un matériau réfléchissants sont à privilégier. Attention cependant, ils peuvent contribuer à l'éblouissement des usagers et être relativement salissants.
L'objectif est de rompre l'intensité carbone de l'espace public et donc de le rafraichir.
Les surfaces perméables, nous l'avons vu ci-avant, participent également à la diminution des îlots de chaleur par les échanges thermiques liés à l'évapotranspiration et/ou la présence éventuelle de végétation. Certains matériaux contiennent les qualités d'un sol poreux dans leur constitution même. Le béton drainant par exemple est un type de béton très poreux qui capte et draine l'eau et assure ainsi son évacuation rapide. Sa structure réservoir permet l'infiltration directe de l'eau dans le sol et évite les engorgements dus aux fortes pluies. De même, des revêtements hydrocarbonés drainant existent.

Pour assurer une lutte effective contre les inondations, des massifs stockant peuvent être installés sous la plupart des nouveaux aménagements (places, trottoirs, parkings, voire même espaces verts et voiries) pour temporiser le ruissellement en quantité.

L'ombrage

La gestion des zones d'ombres dans la conception d'espace public est un exercice important pour pouvoir créer un îlot de fraicheur. En effet, l'ombre portée des bâtiments présents dans le projet permet d'éviter les « canyons urbains » lors de fortes chaleurs. L'ombre apportée par la végétation haute -les arbres- permet également de rafraichir et protéger les usagers lors de fortes chaleurs.
Deux outils peuvent être mis en place en plus de l'ombre de la végétation et du bâti : le mobilier urbain (création de pergolas, couvertures…) ayant pour but de filtrer la lumière et créer des effets d'ombre esthétiques, et la mise à profit de sous-faces.
Ces espaces peuvent se présenter sous plusieurs formes : des espaces publics de transition, comme les sous-faces structurantes et requalifiées du quartier Bruxelles Midi.
La logique globale à retenir est de penser à chaque séquences d'espace public de manière contextuelle et faire appel aux outils de conception exposés ci-dessus selon les différentes spécificités de chaque séquences.
Une mise en relation intelligente de ces outils, dans une inspiration d'économie circulaire, permettra de créer des îlots de fraicheur et faire en sorte qu'il puisse garder leur qualité fraiche dans le temps.

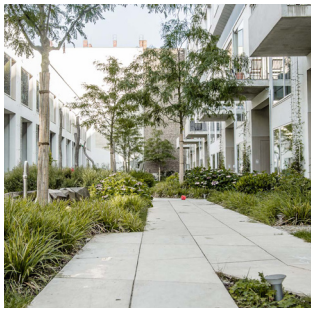
Le PAD n'a pas vocation à élaborer des projets d'aménagement pour chaque espace public. Les outils pour des espaces publics qualitatifs et résilents sont ici exposés de manière générale. Des stratégies d'aménagement par espaces sont cependant préconisées dans la seconde partie du volet stratégique afin d'orienter les futures étapes opérationnelles (AVP des espaces publics) nécessaires à leur conception et réalisation.



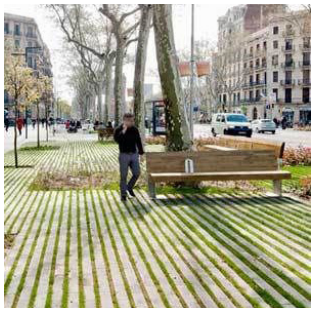
Agency-Agency/Chris Woebken,
Hydrants for all, New-York



Michel Corajoud, Miroir d'eau, Bordeaux



Zanderroth Architekten, BIGyard, Berlin



Lola Domènech,
Passeig de Sant Joan, Barcelone

AMBITION 1 - UN ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN

Dispositif 2

UN TERRITOIRE DE GARE ÉTENDU

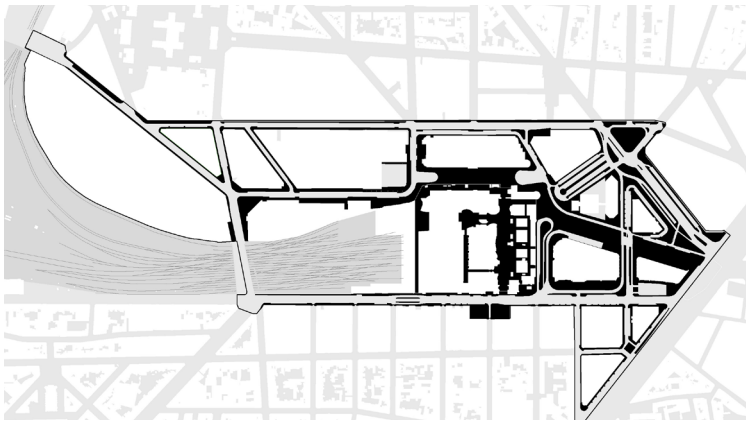
Un territoire de gare étendu initiateur d'une nouvelle identité et d'influence du quartier à l'échelle métropolitaine

La gare et les réseaux qui la desservent découpent l'espace public du quartier. Les voiries, trémies de parking et de tram créent des frontières qui rendent les cheminements peu agréables et les espaces publics autours de la gare peu accueillants et généreux.
De nombreux lieux actuellement inaccessibles pourraient être ouverts au public afin d'offrir plus de fluidité entre le côté Fonsny et le coté France, les quadrilatères notamment - correspondant aux deux constructions localisées sous le faisceau ferré entre l'esplanade de l'Europe et la place de la Constitution - ont des murs aveugles qui limitent fortement l'activation des espaces publics adjacents.

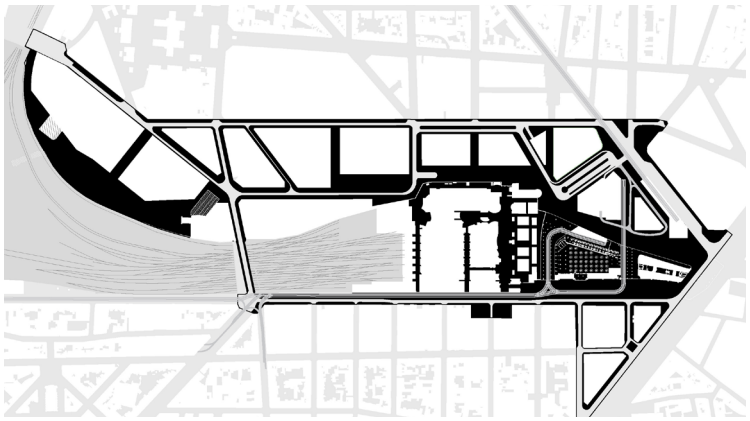
La création d'un parc le long de la Senne peut répondre partiellement au déficit d'espace vert dans la zone. Il doit, si sa superficie et ses accès le permettent, jouer le rôle de polarité paysagère complémentaire à celle plus urbaine de la gare et de l'esplanade de l'Europe et son marché.

Cette extension du territoire de gare au delà de ses façades pour accrocher les espaces publics environnants permettrait de passer d'une configuration d'espace public fragmenté à un espace public ouvert étendu et continu pour assurer une visibilité du quartier à l'échelle des grand parcs et espaces publics majeurs de la métropole Bruxelloise.

Ce territoire de gare étendu est à la fois support de flux et de pratiques. Il offre un espace généreux et confortable et met en coprésence des faits et rythmes multiples. Ce sol équipé et informé organise les accessibilités et les échanges. Il s'introduit dans la gare, pénètre dans les rez-de-chaussées et socles des tours existantes, s'infiltre en dessous des voies ferrées, anime socles actifs des nouveaux développements, franchit les grands boulevards, devient support de différents marchés journaliers et hebdomadaires, et rend visible la gare par la mise en place d'une nouvelle structure paysagère continue.



ESPACE PUBLIC FRAGMENTÉ
- ETAT ACTUEL DU PERIMETRE DE LA GARE



ESPACE OUVERT AU PUBLIC CONTINU ET ÉTENDU
- ETAT PROJETÉ DU PERIMETRE DU PAD

Une surface d'échange façonnée par les flux

Entre les sous faces, c'est à dire les espaces publics surplombés du faisceau ferré, et la surface d'échange ouverte sur la ville, un environnement fluide est construit. Il concentre intérieur et extérieur, dessus et dessous, mobilité et commerce, habitants et voyageurs.

Les flux piétons deviennent la composante majeure de l'espace public. La surface d'échange de la gare Bruxelles Midi n'est pas organisée par une composition formelle classique mais par la prise en considération des flux les

plus directs entre les éléments qu'elle connecte. Cet espace public est avant tout un territoire de gare efficace qui favorise la fluidité des parcours et le confort des échanges.

Les largeurs et revêtements sont adaptés aux flux; certaines portions sont plus particulièrement pensées pour accueillir le flot constant de voyageurs, navetteurs, habitants des quartiers alentours ou habitants de la métropole bruxelloise. Les obstacles potentiels, comme le mobilier et les arbres, sont organisés en fonction des directions principales.

Une infrastructure ferroviaire structurante: des sous-faces à aménager

La moitié du territoire de gare est abritée par l'empreinte de l'infrastructure ferroviaire. La surface d'échanges est ainsi autant constituée de sols à aménager que de sous-faces à traiter.

La programmation ainsi que les actes et travaux doivent permettre la mise en valeur des éléments architecturaux et urbains faisant partie de l'ensemble cohérent formé par la jonction Nord-Midi.

Les vastes espaces situé en sous-face, aujourd'hui encombrés et sombres nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique. Ils ont le potentiel d'être habités par des programmes ouverts sur l'espace public:

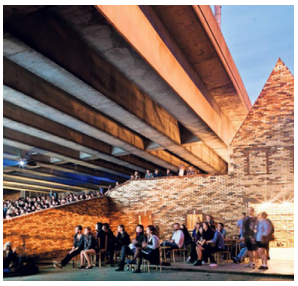
le grand quadrilatère peut acceuillir une nouvelle halle alimentaire, un espace vélo et des restaurants, le Petit quadrilatère peut être aménagé et ouvert à des initiatives locales. La programmation des façades sous le faisceau ferré valoriserait cette infrastructure et en ferait le premier acte fort de développement du quartier.


David Helldén, Stockholm

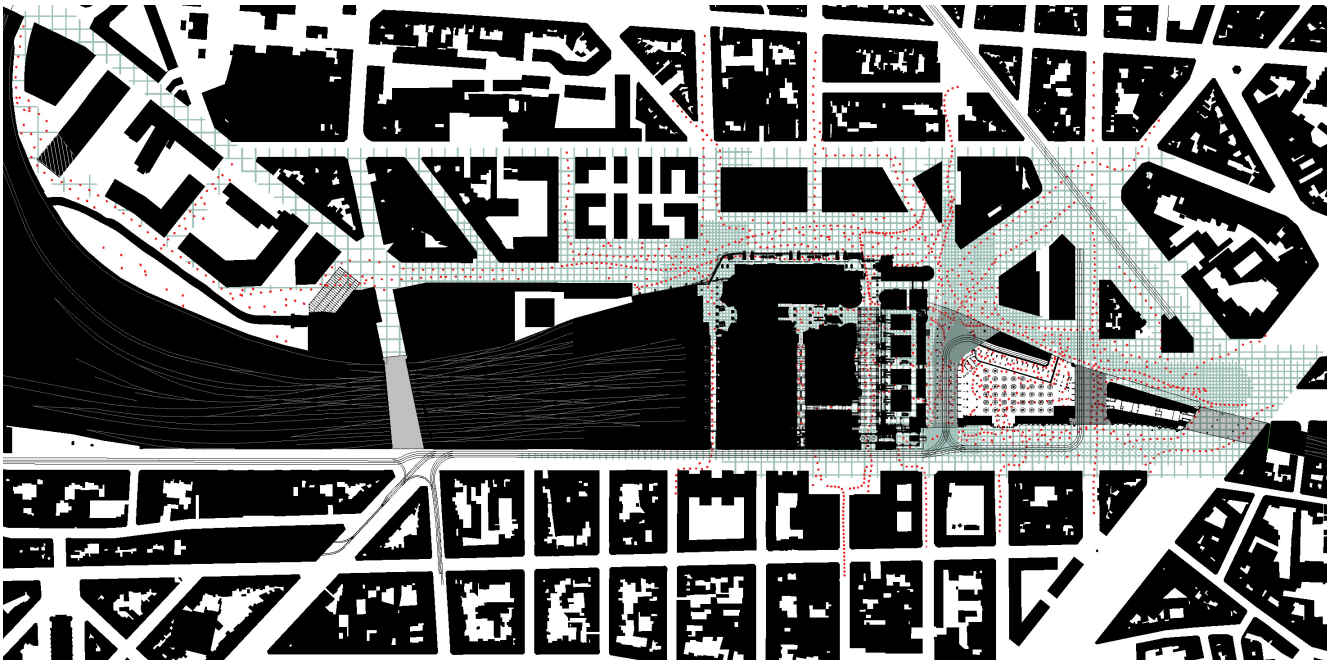

Data, Paris


Krilov Arkitekter, Copenhague


Zaha Hadid, Strasbourg


Assemble, Londres


Chuo Line Project, Tokyo



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

AMBITION 1 - UN ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN

Dispositif 3

UNE FIGURE PUBLIQUE DÉCLINÉE EN SÉQUENCES

Une figure publique déclinée en séquences afin de garantir une bonne intégration au maillage bruxellois et ses dynamiques locales

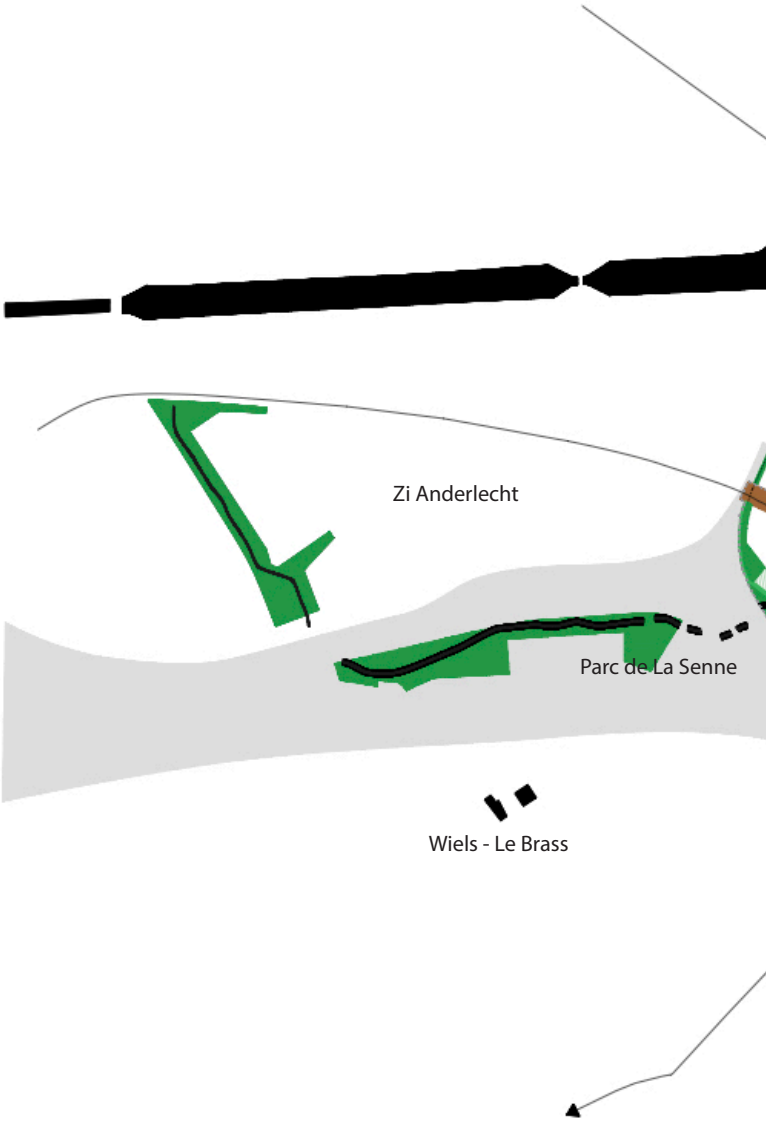
La figure publique du quartier est divisée en séquences, chacune de ces séquences sont caractérisées par des connexions à l'existant, des flux, des morphologies et des programmes attenants singuliers. Ces secteurs doivent assurer les connexions avec les quartiers et doivent également permettre par un traitement de l'aménagement qui leur est propre, de valoriser les réalités composites qui caractérisent ce territoire de la Gare du Midi.

Ces différentes séquences correspondent à des espaces publics déjà existants qui nécessitent une revalorisation mais aussi à de nouvelles portions de l'espace public. Chacune de ces séquences doit faire l'objet d'un aménagement qualitatif et singulier ainsi que d'un phasage adapté afin de répondre aux enjeux des futurs développements immobiliers adjacents.

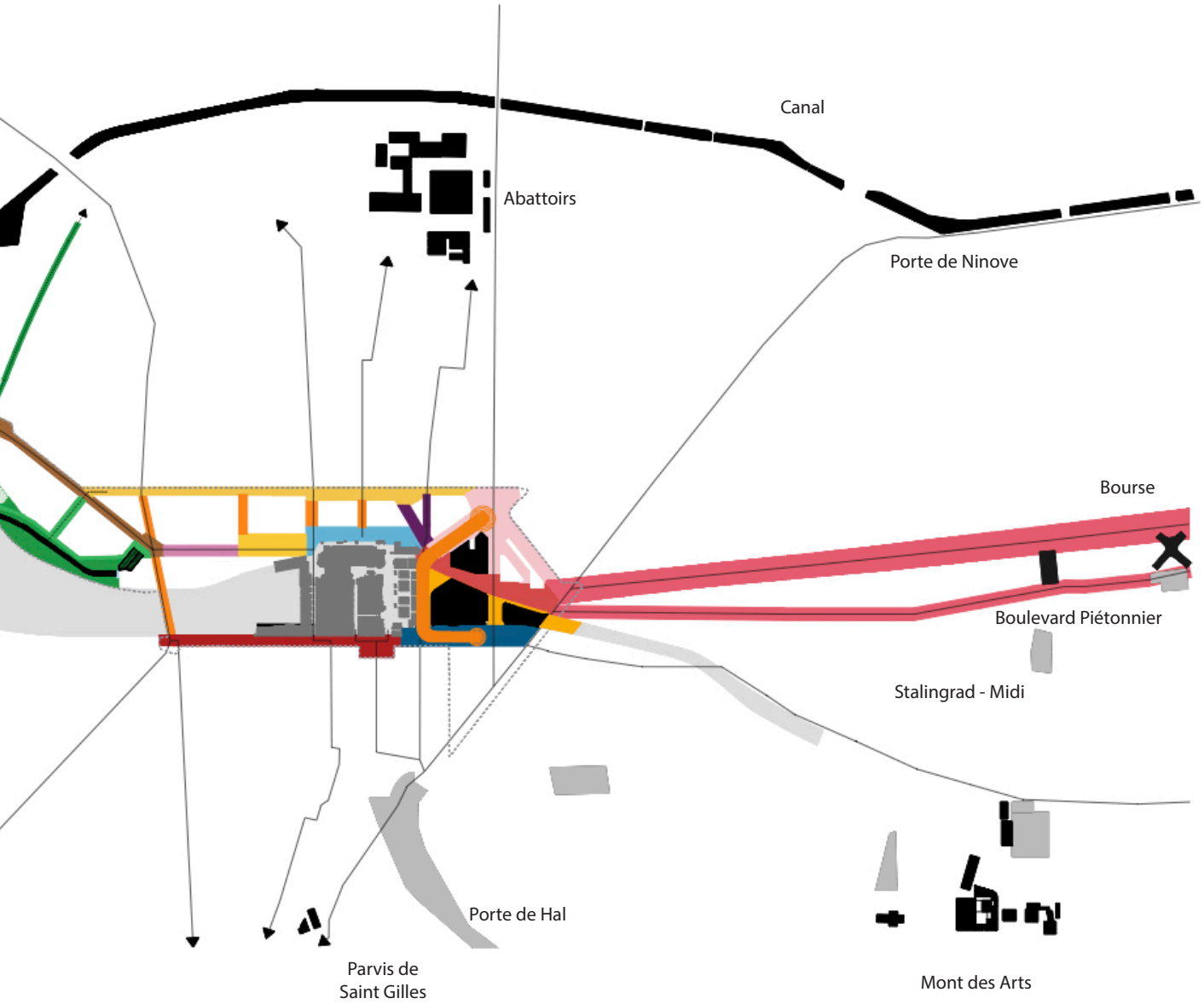
De nouvelles percées piétonnes favorisent une meilleure connexion entre les quartiers voisins et le coeur du Quartier Midi, notamment depuis la rue Bara. Une première depuis la rue de France vers la rue Bara, une seconde depuis la place Horta à travers l'îlot Horta Bara jusqu'à la rue Rossini et une troisième depuis l'esplanade de l'Europe jusqu'au passage Grisar.

La rue de France, en face de l'accès au couloir sud de la gare, est élargie grâce à l'annexion d'une partie du foncier SNCB adjacent pour créer une nouvelle place publique.

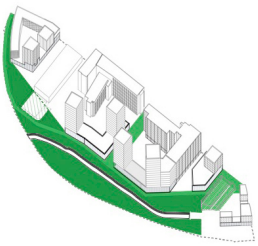
Le parc de la Senne est également valorisé grâce à la création de traverses publiques qui découpent le foncier privé qui borde le parc pour garantir des accès généreux et qualitatifs ainsi que des percées visuelles depuis la rue.



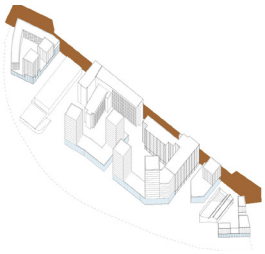
DISPOSITIF 3 - UNE FIGURE PUBLIQUE DÉCLINÉE EN SÉQUENCES



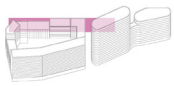
Les séquences



Parc de la Senne



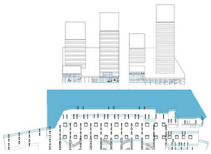
Deux Gares-Delta



Rue de France



Place France



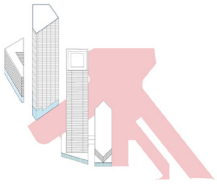
Place Horta



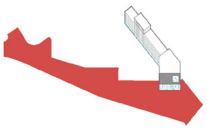
Victor-Blerot



Bara



Bara-Spaak



Europe



Les sous-faces Fonsny-Europe



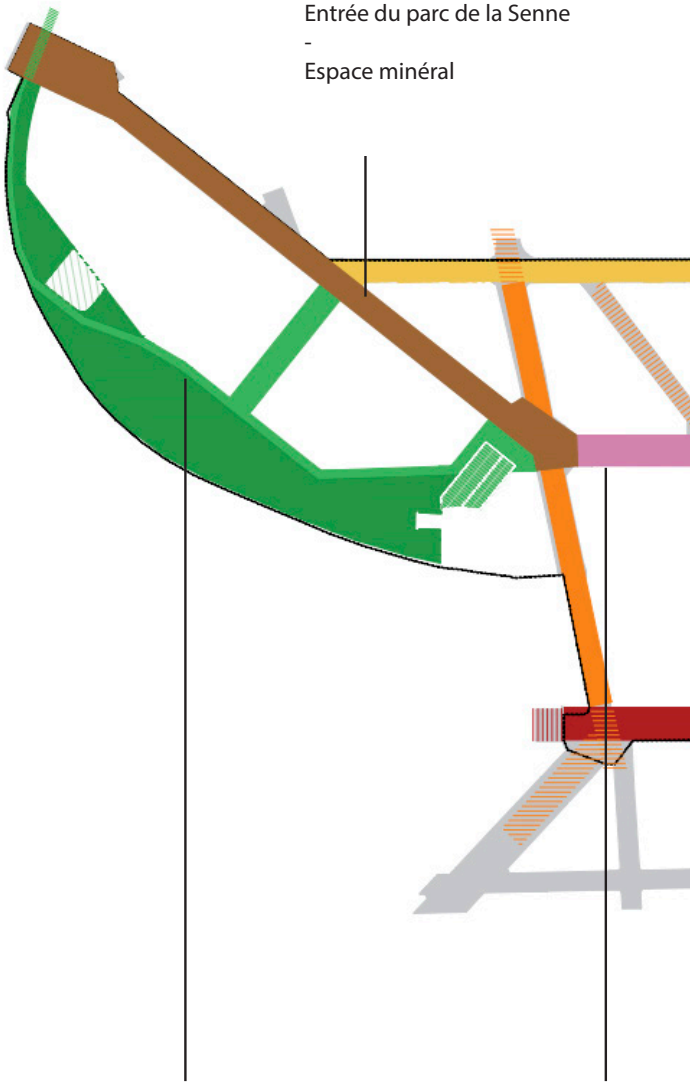
Constitution



Fonsny

Deux Gares-Delta

Situation d'articulation entre l'avenue du Roi (Saint Gilles) et la rue des vétérinaires (Anderlecht)
Entrée du parc de la Senne
-
Espace minéral



Venelles et Parc de la Senne

Espace paysagé en lisière des nouvelles constructions et le long du faisceau férré
-
Espace paysagé
Promenade piétonne

Rue de France

Plaque d'intermodalité

Place France
Elargissement de l'emprise publique
-
Espace minéral avec forte présence du paysage naturel.
Porosité vers les espaces privés
(en majorité du logement)

Place Horta

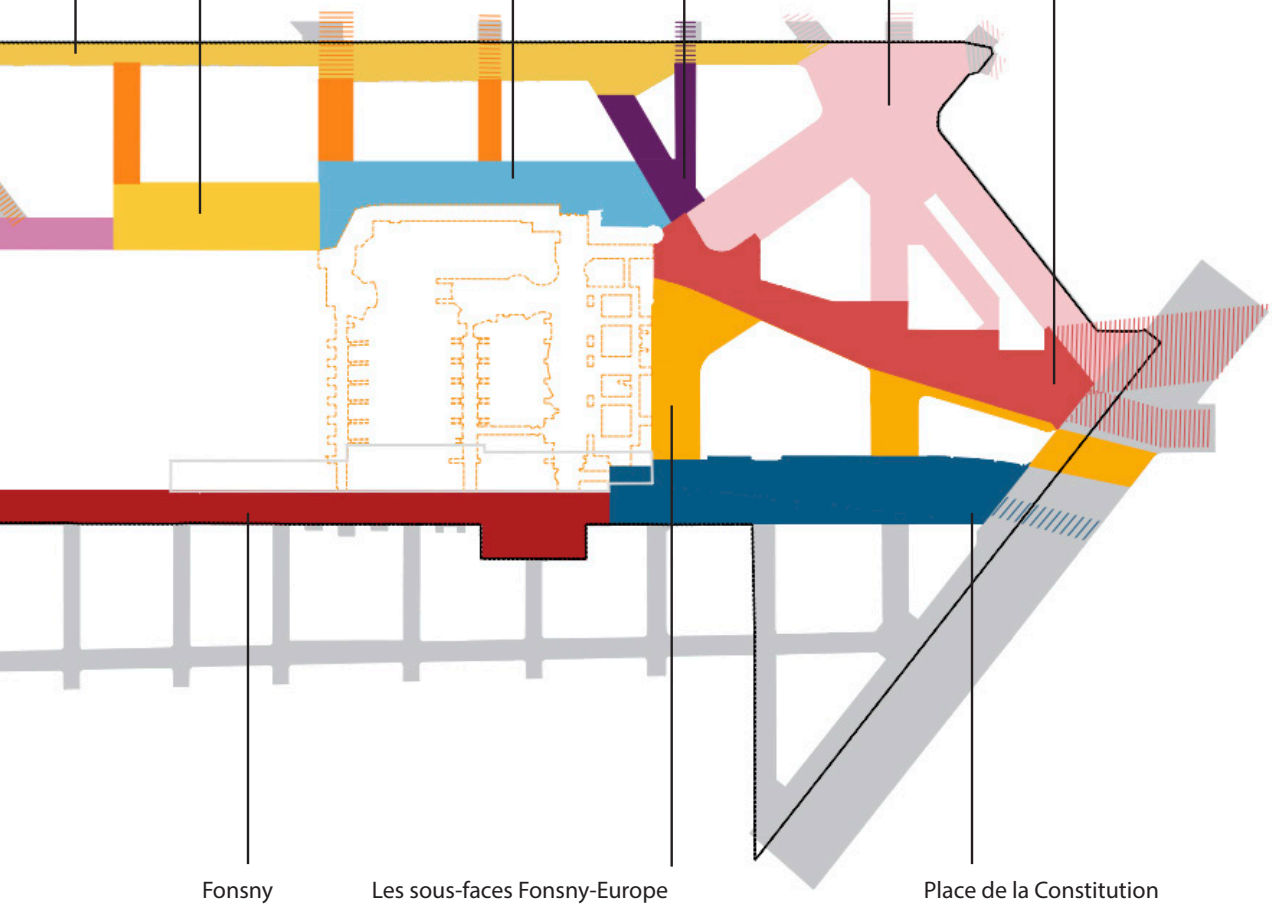
Espace public activé d'avant-gare - porosité publique vers anderlecht (Rossini)

Europe
Espace public activé d'avant gare et organisation des flux
Espace réservé du marché
-
Espace minéral avec programmation publique.

Bara

Victor-Blerot

Bara-Spaack



Fonsny

Les sous-faces Fonsny-Europe
RueCouverte,rued'ArgonneetpetiteCeinture

Espace public en sous face

Nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique.
Habités par des programmes ouverts sur l'espace public (halle alimentaire, espace vélo, restaurants) , ils valorisent l'infrastructure du faisceau ferré

Place de la Constitution

AMBITION 2 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES

Le quartier de la gare du Midi, interface entre le local, habité et pacifié et le global efficace et connecté.

Le schéma de mobilités proposé dans le cadre du PAD a pour objet d'accompagner et soutenir la proposition urbaine conçue pour le Quartier Midi, en cohérence avec les développements attendus et la stratégie globale portée par la Région de Bruxelles Capitale (PRDD, Plan Régionale de Mobilité - Good Move, projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) …).

Sa première ambition consiste à rendre les modes actifs prioritaires sur l'ensemble du périmètre, renforcer et intégrer mutuellement les modes de transports publics, de manière à réaliser un lieu d'intermodalité sans précédent à Bruxelles, allant de l'échelle locale à l'internationale.
En parallèle, le plan de circulation automobile est revu de manière équilibrée avec un apaisement de l'ensemble du périmètre, et se propose comme l'amorce progressive d'une nouvelle vision de la mobilité, faisant le lien entre nécessité actuelle et modes futurs.

Conservant dans un premier temps les capacités actuelles, le nouveau schéma de circulation automobile restaurera la convivialité des axes et quartiers habités, notamment par la mise à double sens de certains grands axes garantissant notamment une meilleure cohabitation entre les différents modes de transports. Il permet ainsi la satisfaction de la demande de déplacements indispensable à court-terme, tout en ménageant la possibilité de muter vers une solution volontariste plus ambitieuse, en fonction de la stratégie globale portée par la Région.

L'harmonisation de l'ensemble du plan de mobilité permet de désenclaver, de desserrer la gare et ses abords, dans une volonté constitutive d'espace public. Aussi, le premier aboutissement visé par le PAD est l'installation en périmètre de gare d'une réelle surface d'échange publique et piétonne. Ce « sol facile » devient caractéristique de l'approche de gare et permet son ouverture continue et impartiale à tous les quartiers qui l'entourent.



ECHELLE ET VISIBILITÉ DES GRANDS ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS

LOCALEMENT, LA SURFACE D'ÉCHANGE ASSURE LES CONNECTIONS INTER-QUARTIERS


SHO
COURT

AMBITION 2 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES

Dispositif 1

UNE SURFACE D'ÉCHANGE PACIFIÉE

Un sol qui rationalise le dispositif automobile pour permettre la valorisation et le développement des mobilités durables au cœur d'un quartier de gare habité

L'axe Ring R0 – boulevard Industriel – boulevard du Midi constitue l'un des itinéraires automobiles les plus courts et les plus efficaces pour lier le Ring ouest et le centre-ville de Bruxelles, ce qui en fait aujourd'hui un des axes privilégiés par les automobilistes venant du sud-ouest. En situation existant, le Quartier Midi est l'un des plus congestionnés de l'agglomération. Du fait des différents développements immobiliers attendus la demande de déplacements au sein de ce Quartier Midi va continuer d'augmenter.
Le PAD Midi s'inscrit dans la spécialisation des réseaux du Plan Régional de Mobilité Good Move, qui définit des réseaux PLUS (les grands axes à l'échelle métropolitaine), CONFORT (les axes de liaison) et QUARTIER (des "mailles" apaisées) par mode de transport. Dans ce cadre, le PAD Midi établit un dispositif multimodal à même d'assumer cette demande de mobilité croissante, en structurant autour d'infrastructures automobiles dimensionnées de manière cohérente pour répondre aux besoins indispensables au quartier et à la ville, un réseau d'espaces publics et d'aménagements permettant la valorisation des transports collectifs et des modes actifs. Ainsi, en ce qui concerne la structuration du réseau routier :

L'itinéraire boulevard Industriel # rue Bara # boulevard Jamar, confirmé itinéraire Auto PLUS dans Good Move, conservera sa double vocation métropolitaine de desserte du quartier de gare et de lien entre le Ring et la petite ceinture. Son dimensionnement routier sera néanmoins ajusté de sorte à ne pas constituer un encouragement à l'usage de la voiture :

Le PAD intègre comme acquis la réduction à 2x1 voies automobiles du boulevard Industriel, à priori depuis le carrefour Paepsem (la crédibilité de cette mise à 2x1 voies a été établie dans le cadre d'une étude mandatée par Bruxelles Mobilité). Cette rationalisation des 2x2 voies d'une infrastructure automobile que nous considérons comme surcapacitaire et contreproductive au regard de la capacité d'absorption du quartier du Midi et du cœur de ville bruxellois apparaît fondamentale pour la concrétisation des ambitions de Good Move et du PAD Midi, tant par l'action volontariste menée sur la capacité automobile que par la création, en compensation, d'aménagements dédiés aux transports collectifs et aux modes actifs (pistes cyclables).

Dans la continuité de ces 2x1 voies, la rue Bara sera aménagée à 2x1 voies automobiles sur l'ensemble de son linéaire, depuis un nouveau carrefour à feux Industriel # Deux Gares # Bara jusqu'à la place Bara (ponctuellement des voies de stockage complémentaires pourront être organisées pour le stockage des mouvements tournants en approche des carrefours régulés).
Elle sera donc mise à double-sens de circulation sur son tronçon Deux Gares # Eloy, aujourd'hui en sens unique. Un système de carrefours à feux permettra de réguler, sécuriser et organiser les transversalités entre le quartier de gare et la commune d'Anderlecht. Il permettra aussi de mettre en œuvre les priorités nécessaires aux voies réservées pour les transports collectifs.

La place Bara sera réorganisée en un espace public composé autour d'un double-carrefour à feux coordonnés, de sorte à améliorer et sécuriser les dessertes locales et les échanges multimodaux (modes actifs, tramway…) entre les secteurs Bara, Clémenceau, Fiennes et Spaak, tout en maintenant le niveau de service indispensable sur l'itinéraire AutoPlus Bara # Jamar.
Le profil automobile du boulevard Jamar sera également rationalisé, avec suppression des actuelles emprises de stationnement non-résidentiel accrochées aux 2x2 voies de circulation.

La petite ceinture, réaménagée dans le cadre des projets de mise en cyclabilité (intégration de deux pistes cyclables bidirectionnelles) et Constitution, verra son gabarit automobile réduit d'une bande par sens, avec suppression/déconnexion des contre-allées existantes (soit 2x4 bandes entre les carrefours Fonsny et Jamar, 3 bandes au sud du carrefour Fonsny vers la Porte de Hal). Les carrefours à feux stratégiques Fonsny, Jamar et Lemonnier seront rationalisés de sorte à améliorer les traversées des usagers modes actifs entre Bruxelles Centre et le quartier du Midi et structurer la demande automobile de « transit sortie et entrée de ville » sur l'itinéraire AutoPlus Jamar <> Bara vers le Ring.

À partir du carrefour à feux Industriel # Deux Gares # Bara, la rue des Deux Gares sera aménagée à une voie de circulation générale dans le sens vers la gare. L'accès à cette voie unique sera organisé comme un mouvement de tourne-à-droite de sorte à marquer la sortie de l'itinéraire Auto Plus Industriel # Bara # Petite Ceinture vers un itinéraire de desserte du pôle gare et des quartiers.
Cette voie unique de circulation générale sera prolongée au niveau de la rue de France, jusqu'à l'accès du parking

Q-Park et du dispositif d'accès logistique de la place Horta. Cette rue de France sera confortée, dans le cadre du développement de l'îlot France-Bara, dans ses fonctions de desserte du quartier de gare (parking, livraisons, K&Ride) et des nouvelles polarités (accès aux nouvelles poches de parking liées au projet France-Bara).
Le sens unique de circulation pourra être prolongée au niveau de l'amorce de la rue de l'Instruction, depuis l'accès Q-Park/Horta jusqu'au carrefour à feux Bara # Eloy.

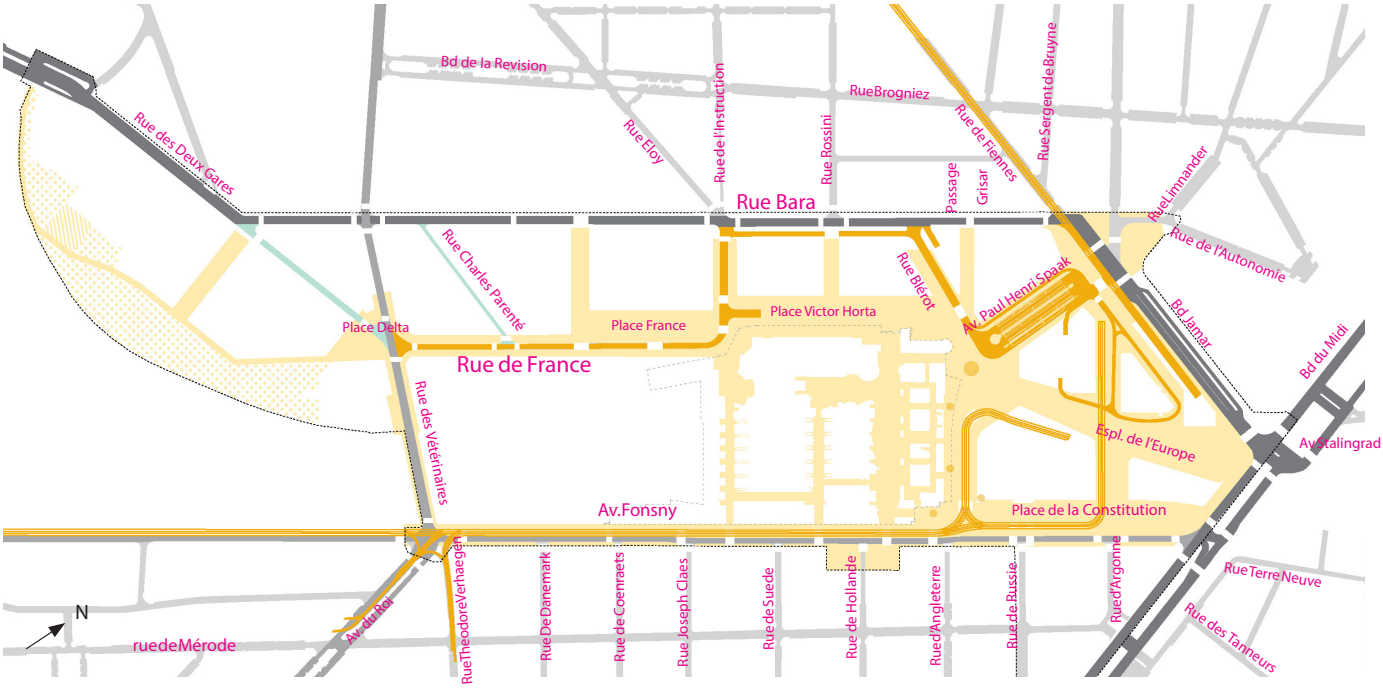
Assurant la liaison nord/sud entre les communes d'Anderlecht et Saint-Gilles, l'axe des Vétérinaires sera organisé à 3 bandes de circulation :
Au niveau du tunnel des Vétérinaires, deux bandes en direction du carrefour à feux Fonsny (dont une voie unique de Tourne-à-Gauche vers l'interface principale de la gare), et une bande dans le sens sud>nord vers le carrefour Deux Gares # France ;
Entre le carrefour à feux Deux Gares # France et le carrefour à feux Bara, deux bandes de circulation sud>nord en direction du carrefour Bara (dont une bande pour le stockage des tourne-à-gauche vers le boulevard Industriel) et une bande dans le sens nord>sud vers le tunnel.

L'avenue Fonsny constitue, à l'échelle de réflexion du PAD Midi, la voirie qui concentre le plus d'enjeux multimodaux : sur un profil limité ponctuellement à 25,00 mètres de large, l'axe doit notamment assumer :

Le rôle stratégique d'interface principale modes actifs/ transports collectifs de la gare du Midi, pôle d'échanges majeur de Belgique en termes d'offre et de fréquentation :
La fonction d'axe Marche Plus et Confort
La fonction d'axe Vélo Plus (intégration d'un RER Vélo)
La fonction d'axe Transports Collectifs Confort (3 lignes de tramway en surface, offres bus des opérateurs STIB, De Lijn et TEC...)
Le rôle de desserte des polarités urbaines existantes et futures (projet SNCB…) et de suture entre les quartiers Mérode et Midi.
La fonction de liaison auto Confort et Poids Lourds Confort entre le secteur Wiels / Vétérinaires / Roi et la Petite Ceinture.

Dans le cadre de la présente version du PAD, il est proposé de maintenir l'avenue Fonsny en double-sens de circulation automobile sur 2x1 voies, tout en réorganisant dans les limites des emprises disponibles l'axe en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (intégration du site propre Tramway déplacé côté nord de la voirie en lien avec la gare, intégration d'un RER Vélo de 3,00m). Une étude complémentaire mandatée par bruxelles Mobilité ser menée courant 2021 pour affiner le profil automobile associé au dispositif TC/modes actifs. Cette étude précisera également les évolutions potentielles des fonctions arrêts et régulation des transports collectifs.

En dehors de ce réseau automobile identifié comme indispensable à l'accessibilité du quartier, le PAD Midi supprime les continuités de circulation automobile générale sur l'esplanade de l'Europe, la rue d'Argonne et la rue Blérot. Les espaces libérés sont mis à profit pour déployer un système magistral d'espaces publics liant les différentes polarités de la Gare habitée, en cohérence avec les quartiers environnants.



HIÉRARCHISATION DES VOIES ET DÉLIMITATION DE LA SURFACE D'ÉCHANGES

- Surface d'échanges
- Voies techniques de la gare (livraisons, taxi, Kiss and Ride, Bus..)
- Réseau PLUS (voies métropolitaines et principales)
- Réseau CONFORT (voies inter-quartiers)
- Voies de quartier

AMBITION 2 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES

Dispositif 2

RENFORCEMENT ET RÉORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ

Le schéma global de mobilités du PAD Midi a l'ambition de répondre à plusieurs enjeux dont :
- la valorisation des transports collectifs;
- l'amélioration du cadre de vie par la rétention de la pression qu'exerce aujourd'hui l'automobile sur le quartier;
- la favorisation des modes alternatifs par une meilleure répartition de l'espace public;
- l'accompagnement des mutations urbaines en cours.

Le schéma assume les contraintes inhérentes aux différentes fonctions du le Quartier Midi, dont en particulier la fonction d'itinéraire de transit métropolitain AutoPlus entre le Ring et la Petite Ceinture, mais également la forte demande de déplacements induite par le quartier de gare en lui-même (livraisons, parkings…).

Tel qu'explicité précédemment en termes de capacité du système routier, le schéma de mobilité du PAD Midi est fondé sur un principe de rationalisation des infrastructures au juste besoin indispensable actuel et futur, s'accompagnant d'une clarification de la hiérarchie viaire fonctionnelle (en cohérence avec le plan Good Move) et d'une suppression des différentes porosités parasites qui permettaient aux automobilistes de contourner certains points durs au détriment du confort des autres usagers.

Ce principe de rationalisation a pour finalité une meilleure distribution des espaces au profit des mobilités alternatives - transports collectifs et modes actifs et mobilités partagées - et de la qualité du quartier de gare habité.

En accord avec la stratégie régionale le schéma de mobilité acte le fait que la croissance de déplacements attendue pour le Quartier Midi, du fait des différents projets de développement urbain au sein et à l'extérieur du quartier (densification du corridor du boulevard Industriel…), ne pourra être satisfaite que par le biais d'une augmentation du recours aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, le Quartier Midi, de même que la Région Bruxelloise, n'apparaissant plus en capacité à satisfaire des trafics routiers supplémentaires durant les périodes de pointe.

Par la mise en œuvre d'aménagements en faveur des différentes mobilités alternatives , par la création de points de mobilité partagée (au sein de la gare ou à proximité de l'interface de mobilité principale gare / rue Couverte / grand quadrilatère), et par le recours systématique à des carrefours à feux en tant que véritable outil de modulation et régulation des flux automobiles, le schéma de mobilité du PAD Midi concrétise un dispositif à même de répondre localement aux objectifs ambitieux de la Région.

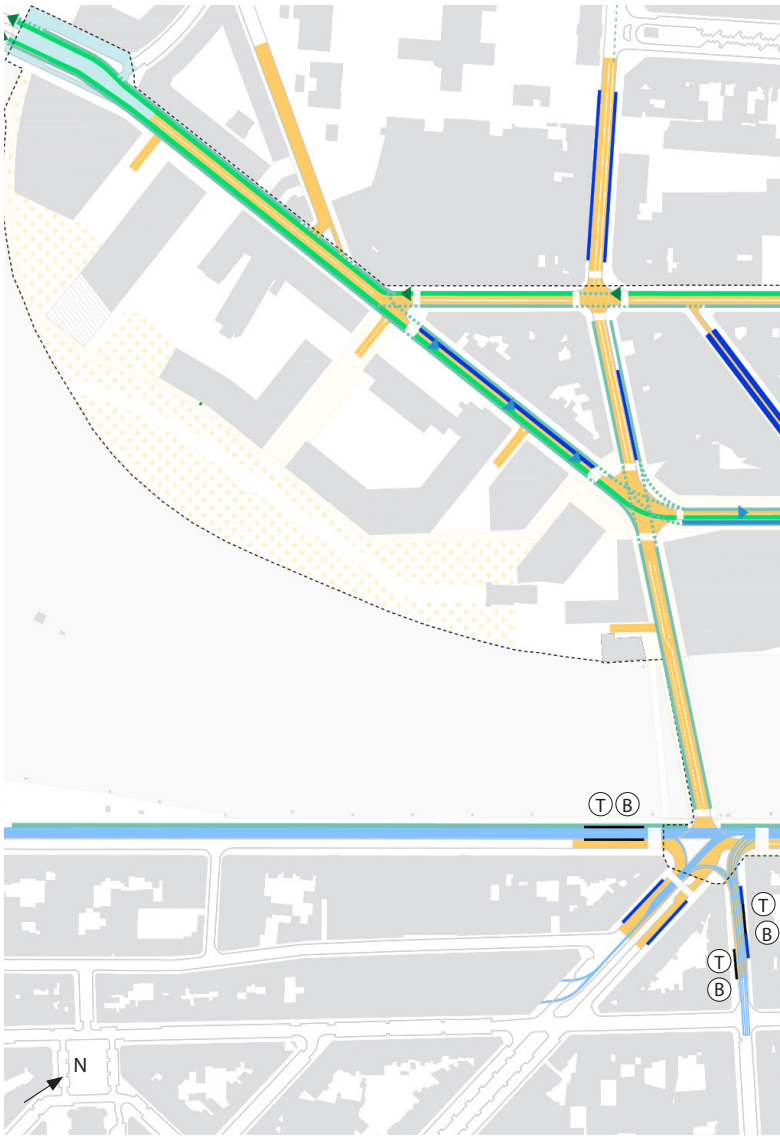
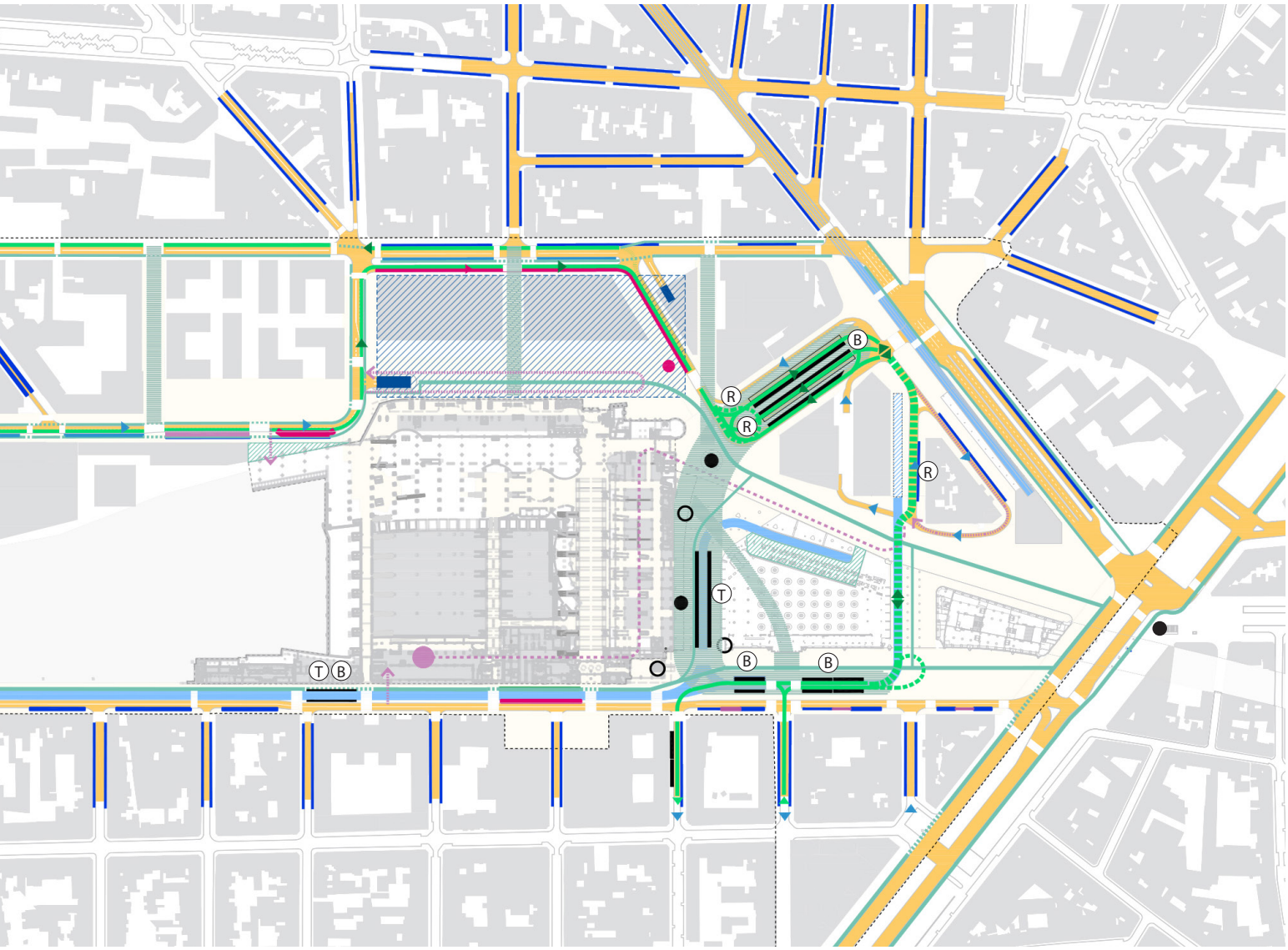


Schéma global des mobilités

- Site propre Tramway
- Tramway en mixité avec voitures
- Site propre Bus
- Bus en mixité
- Circulation de Bus pour régulation
- Taxi
- Piste cyclable
- Voirie



Sens de voirie

Franchissement Piéton

Terminus du Tramway

T Station de Tram

B Station de Bus

R Arrêt régulation de Bus

Nouveaux accés Métro

Accés Métro éxistant

Croissant de mobilité

Stationnements

Livraisons

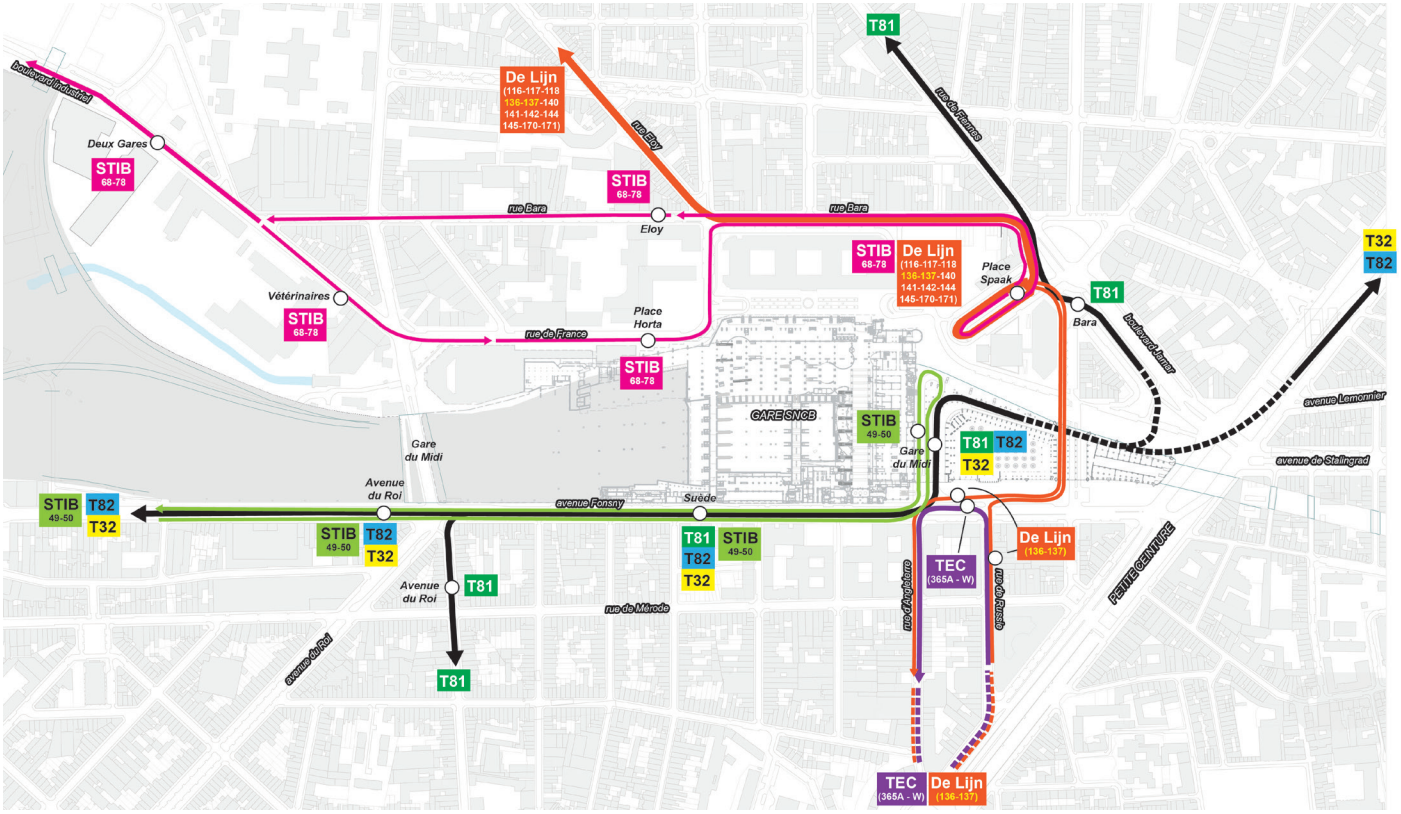
Kiss and ride

Surface d'échange

Continuité publique piétonne

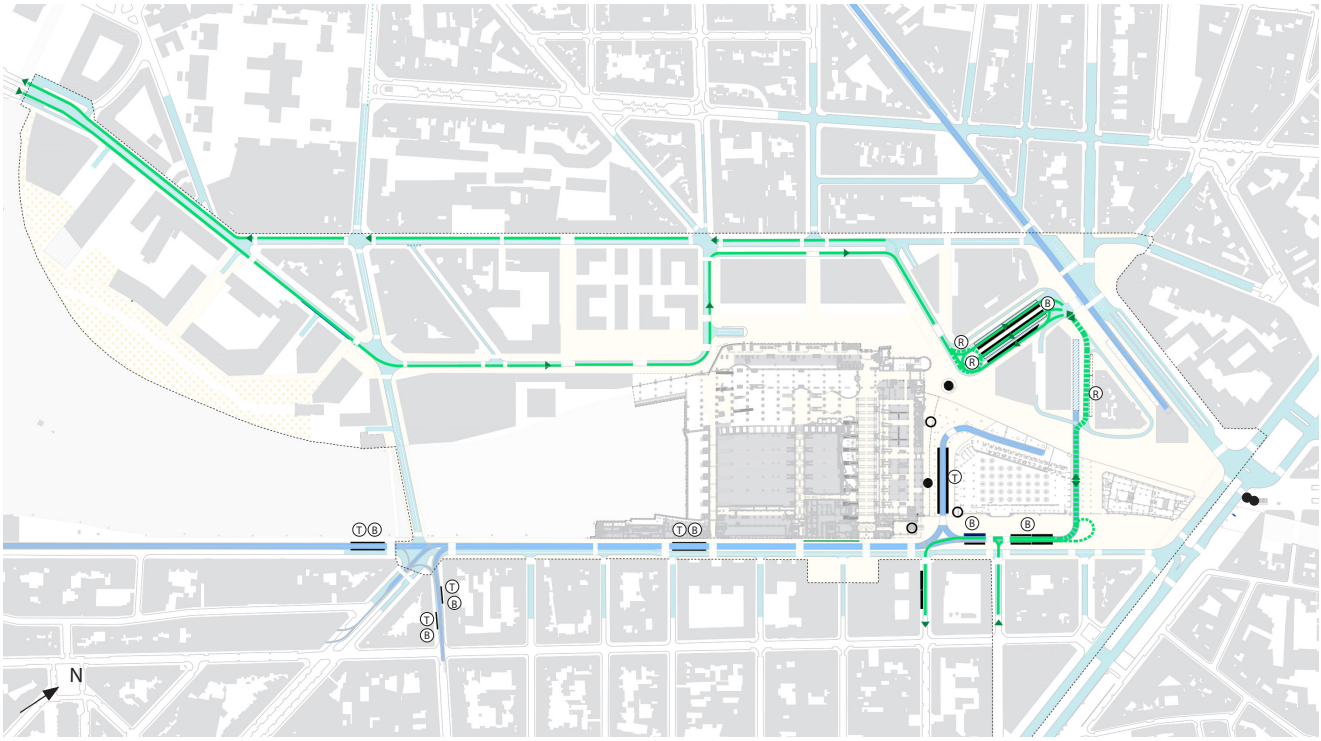
Q-park

Parking vélo



SITUATION EXISTANTE - OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN SURFACE, TRAM ET BUS

Les transports en commun favorisés



Le PAD Midi n'a pas retenu l'idée de rassembler l'ensemble des lignes de bus desservant la gare sur un pôle unique, compte tenu du manque d'espace nécessaire pour accueillir l'ensemble des véhicules (avec de nombreuses lignes en terminus, qui nécessitent des espaces de stockage supplémentaires pour les temps de régulation entre deux services…) et de la faible demande en termes de correspondance entre les lignes des trois opérateurs De Lijn, STIB et TEC.

Le PAD Midi propose plutôt la réalisation d'un dyptique avec, côté nord, le pôle Spaak conforté, et côté sud la réalisation d'un nouveau pôle bus au niveau de l'avenue Fonsny, devant le grand quadrilatère. Les deux polarités bus constitueront les extrémités d'un anneau multimodal passant par la rue Couverte, laquelle permet l'accès aux réseaux structurants train, métro et tramway, et la percée Argonne (perméabilités bus nord-sud). L'affectation des lignes de bus à l'un ou l'autre des pôles bus répondra à des logiques d'itinéraires géographiques, non plus d'opérateurs.

Au nord de l'esplanade de l'Europe, la place Spaak, gare de bus concentrant en configuration existante les terminus des lignes de l'opérateur De Lijn ainsi que deux ligne de bus STIB (68 et 78), sera confortée. Elle sera amenée à recevoir, à court terme, la nouvelle ligne de bus 68 en lien avec le boulevard Industriel. Elle conservera également le quai de la navette en lien avec l'aéroport de Charleroi, sachant que le reste de la fonction de gare routière (assumée aujourd'hui essentiellement au niveau de la rue de France) sera déployé sur un site spatialement moins contraint, hors du Quartier Midi.

Enfin, ses emprises extérieures seront également mobilisées ponctuellement pour la régulation des lignes de bus en lien avec le pôle bus Fonsny.

En termes de dimensionnement, les observations de terrain et les compte-rendus des opérateurs confirment que l'aménagement actuel du pôle Spaak apparait suffisant pour satisfaire les différents besoins identifiés. Au besoin, des possibilités d'aménagement de quais supplémentaires pourront être activées au niveau de l'ancienne voie latérale côté Tour des Pensions, de sorte à accroître la capacité du site, sachant qu'en ce qui concerne les fonctions de régulation des lignes de bus en terminus au niveau du pôle Fonsny, ces dernières pourront le cas échéant être déportées depuis le pôle Spaak vers le tronçon nord de la rue de l'Argonne.

Dans le cadre du PAD Midi, l'efficacité du pôle bus Spaak sera optimisée grâce à une connexion directe à la rue Bara via un accroche sud en voies réservées au niveau de l'actuelle rue Blérot. Les différentes lignes de bus ne transiteront donc plus par la place Bara. Les abords de la place Spaak et son interface avec la place réaménagée (principal point dur du dispositif transports collectifs de l'actuelle place Spaak) seront ainsi soulagés et limités aux circulations locales indispensables concentrées sur un dispositif viaire minimal intégré dans le système global d'espaces publics (abords de la tour des pensions, pourtour de l'îlot résidentiel Argonne nord, abords des projets Victor et Jamar…).

Au croisement entre les voies réservées de la rue Blerot et la rue Bara, un carrefour à feux sera organisé et étendu

à la traversée piétonne entre la percée suggérée Victor et le square Grisar.
À partir de ce carrefour à feux la priorisation des transports collectifs sera poursuivie sur l'ensemble du linéaire de la rue Bara jusqu'au boulevard Industriel :

- Sur le tronçon Bara entre les carrefours Blerot et Eloy (vers laquelle se déploie l'essentiel des lignes De Lijn), seront aménagées une voie réservée dans le sens Est>Ouest du faisceau de circulation générale, et un site propre au niveau de l'actuelle voie latérale en direction de la percée Blerot ;
- Sur le tronçon Bara entre le carrefour Eloy et le carrefour Deux Gares d'accroche au boulevard industriel, la voie réservée bus dans le sens Est>Ouest sera prolongée, en complément des 2x1 bandes de circulation générale ;
- Depuis le boulevard Industriel jusqu'au carrefour Eloy la priorisation des transports collectifs sera matérialisée par l'aménagement d'un site propre dans le sens d'entrée de ville sur la rue des Deux Gares, la rue de France (dans les deux cas en plus de la voie unique de circulation générale Ouest>Est) et sur le tronçon sud de la rue de l'Instruction, entre l'accès Q-Park/Horta et le carrefour Eloy # Bara.

Au sud de l'esplanade de l'Europe côté Fonsny, le PAD Midi propose de créer le pendant sud de la place Spaak avec l'aménagement d'une nouvelle gare de bus au droit du grand quadrilatère. Cette gare de bus s'inscrira le long de la façade de ce dernier, de part et d'autre d'une voie circulée en double-sens tramway/bus. Elle proposera 6 quais de dépose et prise de voyageurs (dimensionnement bus articulés), qui assumeront à court-terme les besoins des lignes 49 et 50 de la STIB ainsi que des lignes W et 365 du TEC. Un potentiel supplémentaire de 2 emplacements bus voyageurs est réservé au niveau de la rue d'Angleterre, en cas de forte augmentation de l'offre de service.

Une continuité transports collectifs sera préservée entre les pôles bus Fonsny et Spaak, via la rue d'Argonne et l'esplanade de l'Europe, en espace partagé apaisé. Cette continuité sera notamment mobilisée pour les lignes de bus traversantes, les bus en régulation et, dans une première version du PAD, le terminus technique du Tramway 51 sur la partie nord de la rue d'Argonne.

Dans le cadre du projet Constitution, les tramways seront maintenus en surface sur la rue Fonsny (avec arrêt Suède) et dans la rue Couverte (arrêt principal Gare du Midi). Au sein de cette dernière on profitera des espaces libérés des circulations bus et taxis (aujourd'hui 3 bandes circulées morcelant l'espace + arrêts) pour transformer l'actuelle zone d'attente usagers peu confortable et insécurisante en une continuité d'espaces publics qualitatifs liant :

- en horizontal Est-Ouest : le pôle bus Spaak, la rue Couverte (offre SNBC + accès aux tramways et métros) et le pôle bus Fonsny
- en horizontal Sud-Nord : le pôle gare du Midi, la rue Couverte et le grand quadrilatère
- en vertical, les réseaux structurants des transports collectifs urbains que sont le tramway et le métro.

Le profil de l'avenue Fonsny sera redéployé, avec la mise en œuvre d'un RER Vélo et du déplacement du site propre transports collectifs bidirectionnel en latéral côté gare jusqu'au-delà du carrefour Vétérinaires. Ce faisant, le débouché sud de la rue Couverte ne constituerait plus qu'un carrefour en T entre les circulations tramways/bus et les transitions piétonnes/cyclables. L'actuel conflit avec la circulation automobile, point noir circulatoire du Quartier Midi qui impacte à la fois les niveaux de service des transports publics, la sécurité des piétons et cyclistes et la capacité routière effective de l'accroche Fonsny à la Petite Ceinture, sera donc supprimé.

(Dans le cadre du réaménagement de l'axe Fonsny le profil automobile associé au dispositif TC/modes actifs sera encore affiné grâce à une étude complémentaire à venir. Cette étude précisera également les évolutions potentielles des fonctions arrêts et régulation des transports collectifs).
Le déploiement du site propre tramway côté nord de l'avenue Fonsny ménage également la possibilité de déplacer, au droit de la gare au plus près des couloirs d'accès, les arrêts des lignes de tramway, ce qui permettrait de libérer l'espace public de la rue Couverte des contraintes de mise en accessibilité des quais, sous réserve d'un redéploiement de la fonction de terminus technique du tramway 51 compatible avec un arrêt du 51 au droit de la gare.
En effet le projet Constitution prévoit aujourd'hui que la ligne de tramway 51 en provenance du nord du Quartier Midi opère un terminus technique (stockage et possibilité de retournement) sur la partie nord de l'actuelle rue d'Argonne. Cette localisation est très impactante pour l'espace public. À termes, cette localisation devra être réinterrogée (un stockage au sein ou à proximité du dépot tramway de l'avenue du Roi constitue une potentialité à explorer dans ce cadre).

Le long du grand quadrilatère, entre la rue Couverte et la rue d'Argonne, la continuité bidirectionnelle bus autour de laquelle sera organisée le pôle bus Fonsny sera donc aménagée de sorte à être compatible avec le passage du tramway 51. Au niveau du tunnel Argonne et de l'esplanade de l'Europe, les tramways de la ligne 51 et les différentes lignes de bus traversantes ou en régulation utiliseront le même faisceau circulatoire, à vitesse trés réduite et avec un impact minimal sur le socle d'espace partagé.

La connexion bus entre le quartier Mérode et le nouveau pôle bus Fonsny sera réalisée via le bouclage actuel rue de Russie / rue d'Angleterre. Il est proposé de favoriser les traversées du faisceau automobile Fonsny par feux tricolores, sachant qu'il est également proposé d'aménager la rue de Russie en sens unique limité avec une voie sud>nord en direction de l'avenue Fonsny réservée aux bus et aux cycles.

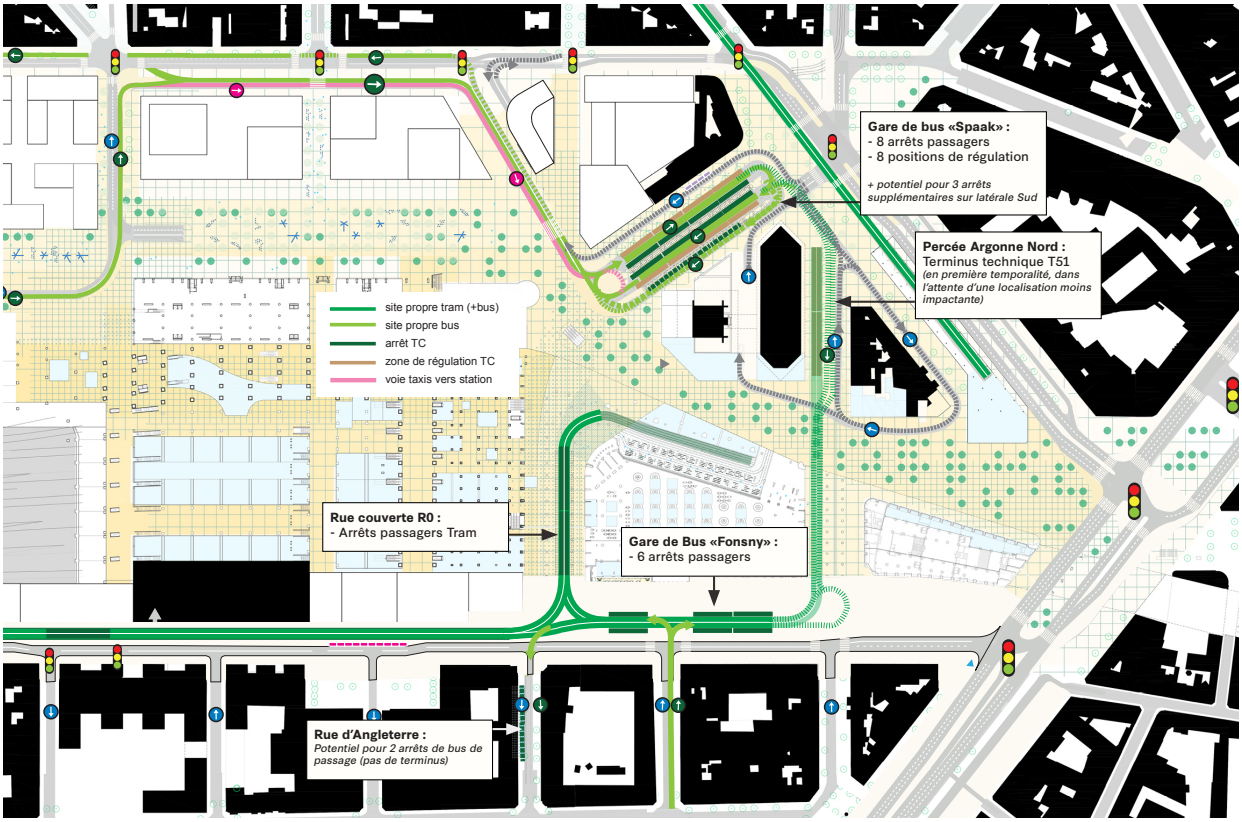
Plus au sud, l'arrêt de tramway Suède, en lien avec le couloir sud de la gare SNCB, sera conforté avec des quais voyageurs qui gagneront en ampleur du fait de leur synergie avec les

trottoirs.

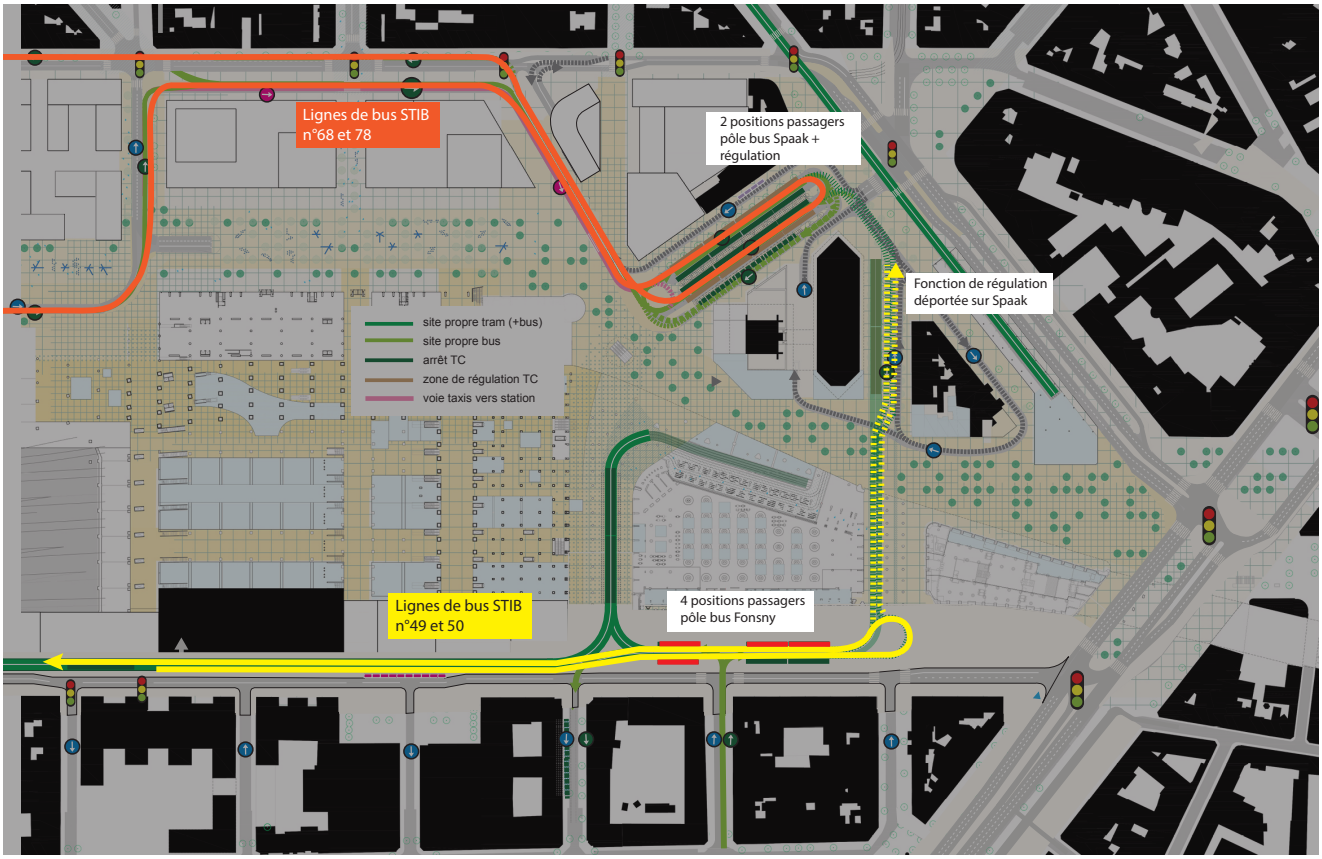
En cohérence avec la libération partielle de la rue Couverte et la suppression des perméabilités automobiles de la rue d'Argonne et de l'esplanade de l'Europe, le dispositif de sites propres transports collectifs du corridor Fonsny ne sera plus accessible aux taxis, lesquels disposeront d'une dépose organisée au niveau du faisceau de circulation générale de l'avenue Fonsny, côté gare.

Le dimanche matin, durant le marché du Midi, plus grand marché de Belgique et 3ème marché d'Europe, les étals des commerçants occupent, entre autres, l'esplanade de l'Europe et la place de la Constitution au droit des quadrilatères. Durant cette période particulière les lignes de bus habituellement traversantes et les véhicules en régulation pourront être redéployés, telle qu'en situation existante. Il est ainsi proposé de réserver l'essentiel de la capacité effective du pôle bus Fonsny aux lignes de bus urbaines de la STIB, lesquelles sont très sollicitées en période de marché, sachant en outre que le besoin en régulation en moindre le dimanche matin du fait d'un contexte circulatoire global nettement plus favorables aux hyperpointes habituelles de la semaine.
Durant cette période particulière les arrêts des lignes de bus TEC et De Lijn pourront être opérés Porte de Hal (telle qu'en situation existante) ou rue d'Angleterre, sans fonction de régulation au sein du Quartier Midi.

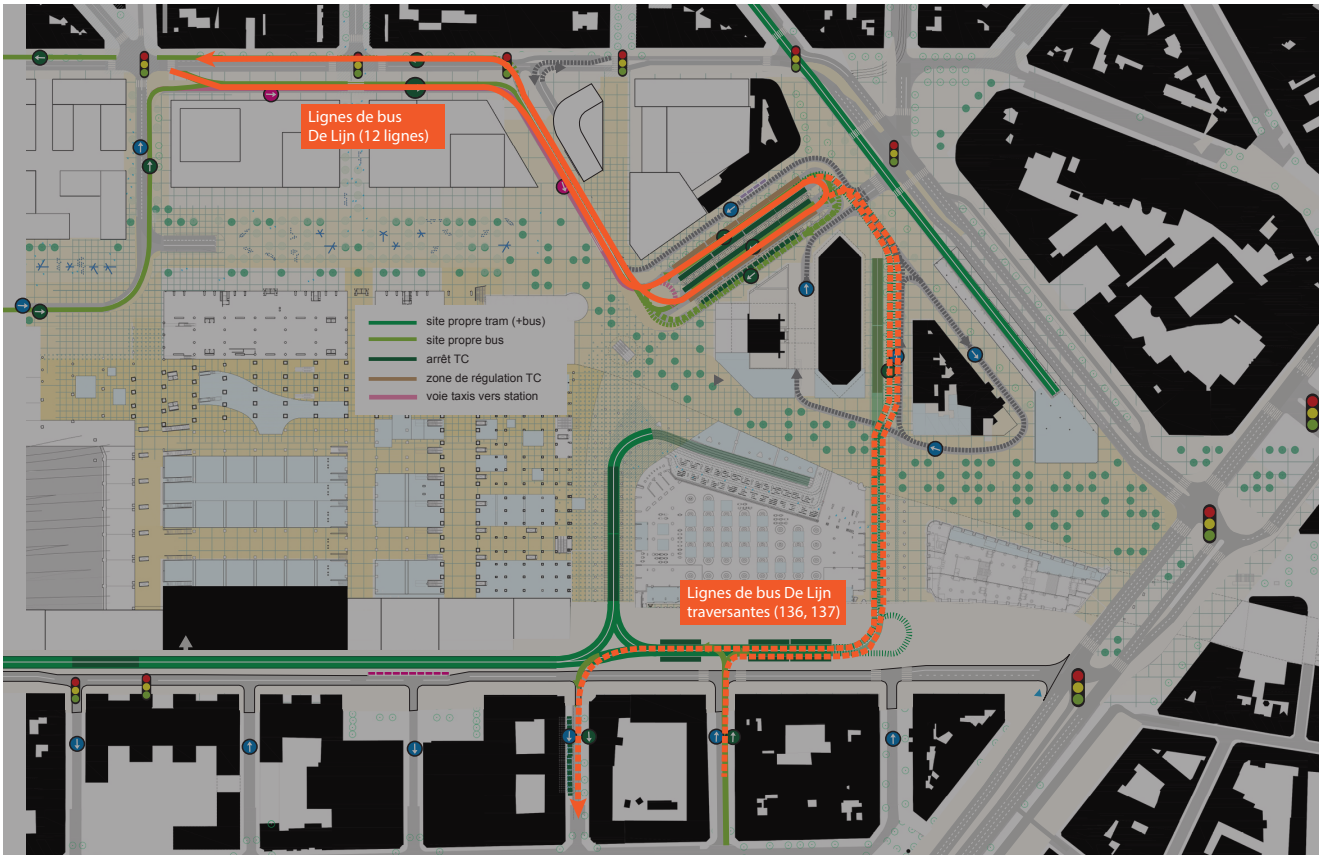
Dans un scénario optimal de fonctionnement et d'accessibilité du quartier du Midi, le PAD propose de prioriser les infrastructures de transports collectifs et privés (réseaux vélo et auto Confort et Plus) par rapport à l'étendue du marché du Midi. Ce dernier, entité commerciale protéiforme par essence, pourra naturellement se redéployer autour et au sein du système d'espaces qualitatifs proposés dans le cadre du projet.



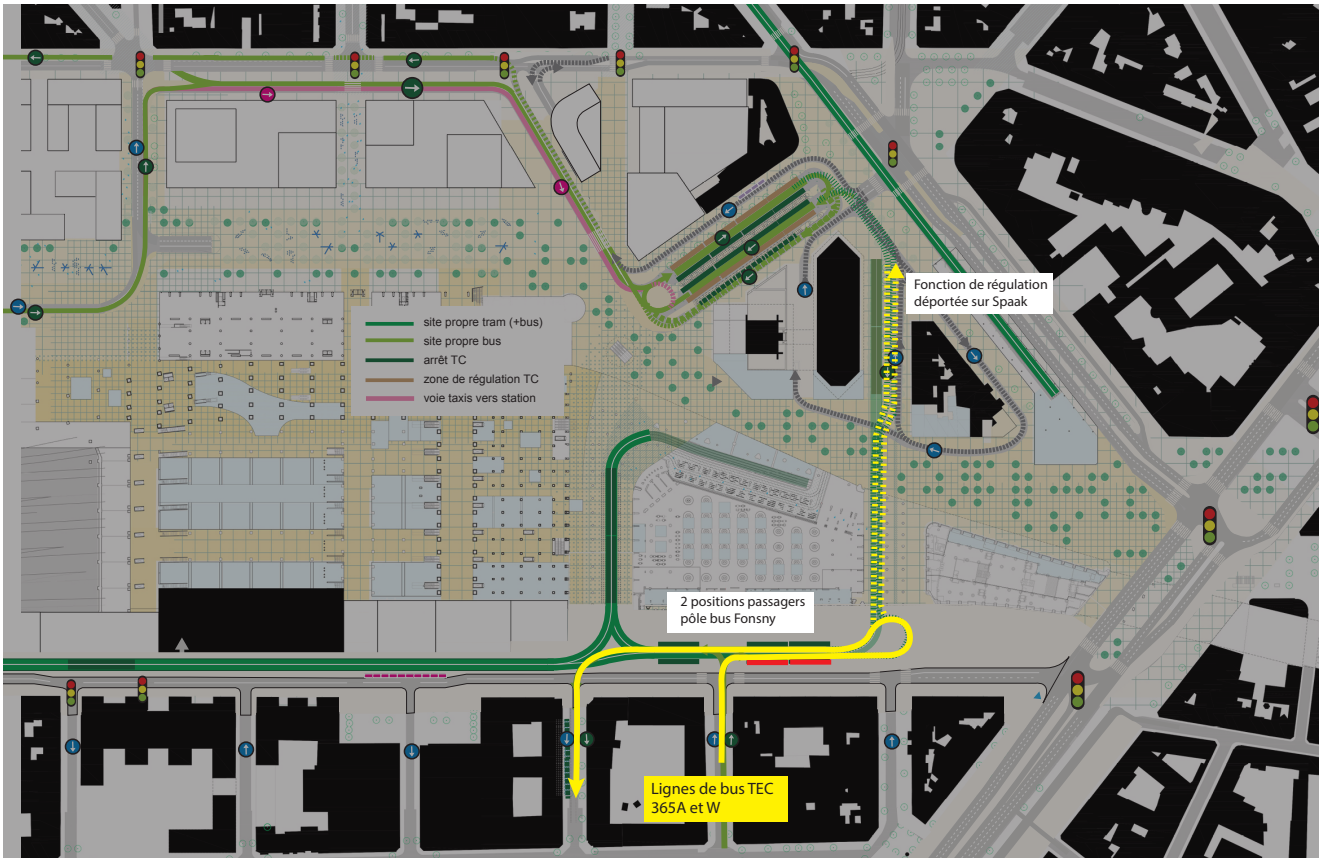
DÉTAIL DE LA PROPOSITION POUR LE RÉSEAU DE BUS



DÉTAIL DE LA DISTRIBUTION DES BUS STIB

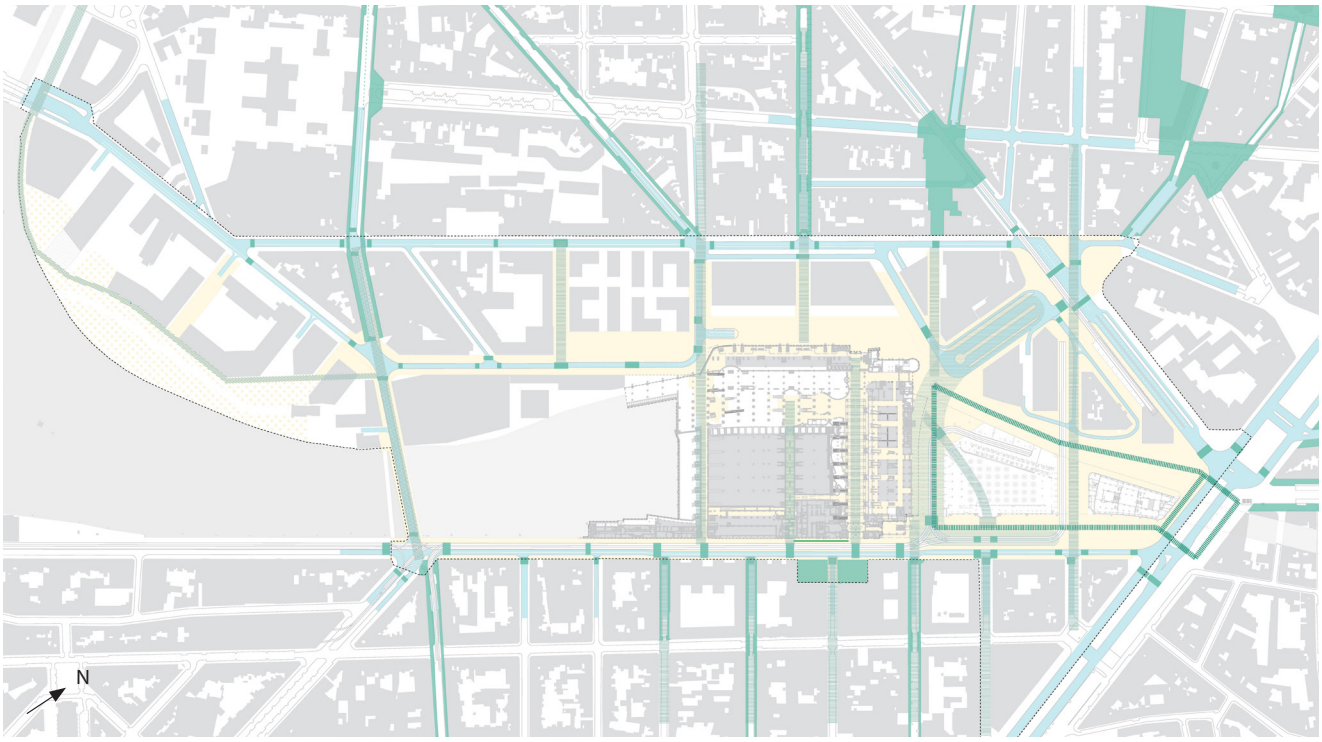


DÉTAIL DE LA DISTRIBUTION DES BUS DE LIJN



DÉTAIL DE LA DISTRIBUTION DES BUS TEC

Modes doux : piétons



Pour développer le concept de "gare habitante', le PAD propose de favoriser la marche à pied dans tout le quartier de la gare et de réduire tous les effets de coupure engendrés par la présence importante des infrastructures. Les trottoirs et cheminements piétons feront systématiquement l'objet d'un traitement qualitatif visant à rendre agréable pour tous (personnes à mobilité spécifique, déplacements à poussette, voyageurs avec valise à roulettes, personnes âgées...) et donc attractive la pratique de la marche à pied.
La pression automobile sera réduite aux abords immédiats des entrées de la gare pour faciliter les mobilités et l'intermodalité :

- grâce à la régulation et au jalonnement mis en place en entrée de ville au carrefour Industriel # Bara et au carrefour Deux Gares # Vétérinaires, la rue de France sera soulagée des flux de transit reportés vers le double-sens Bara. Elle sera ainsi réservée aux fonctions de gare (K&R, Bus, parking, taxis) et de desserte locale.
- du côté de l'esplanade de l'Europe la circulation générale sera supprimée. L'accès nord du parking Q-Park sera déplacé pour libérer l'espace face à l'entrée de la gare et réaliser de nouveaux accès au métro à partir de l'espace public. Les abords du pôle Spaak seront épurés et les continuités douces vers Anderlecht (via la place Bara ou le passage Grisar) seront sécurisées et valorisées.
- Le déplacement des bus de la rue Couverte vers le pôle Fonsny et la transformation du site propre tramway/bus de la rue Fonsny vers un aménagement bidirectionnel latéral côté gare diminuera le nombre et l'ampleur des conflits impliquant les piétons et les cyclistes.

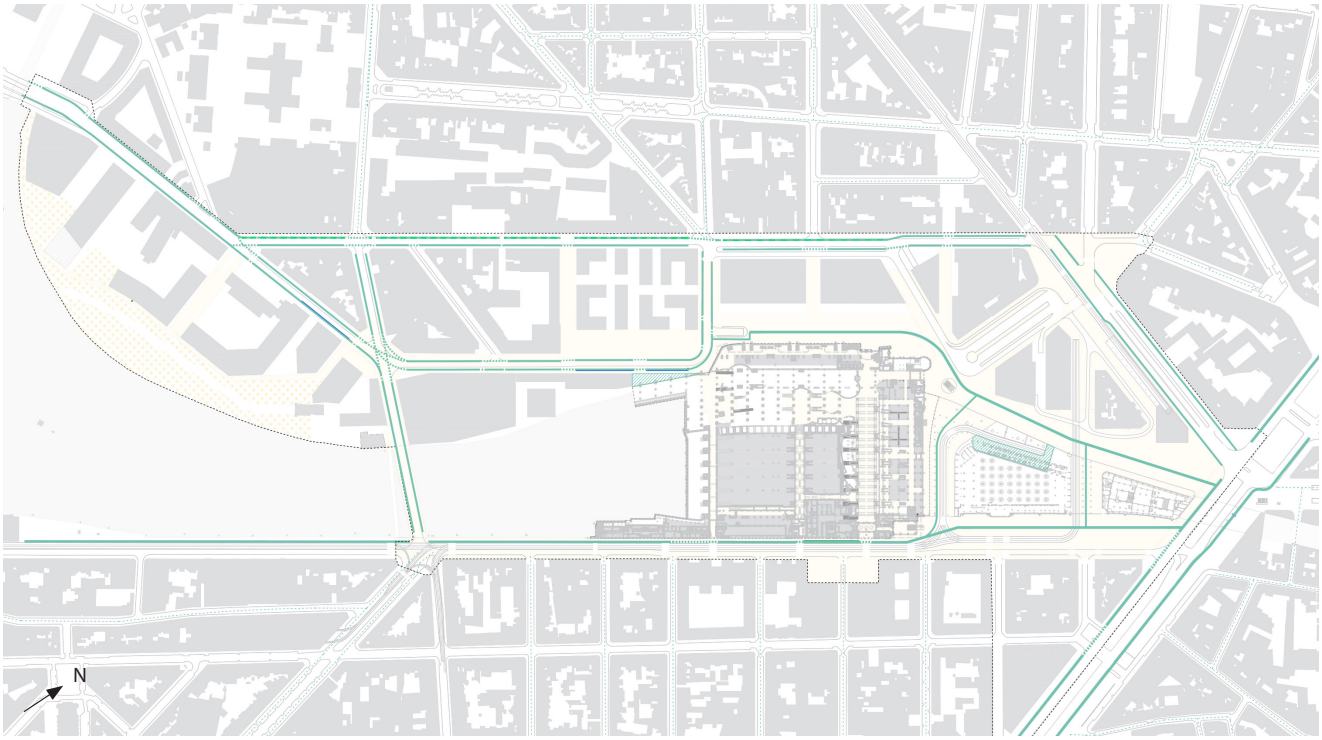
La libération de la rue Couverte et de la rue d'Argonne, ainsi que la réorganisation des circulations intérieures de la gare du midi, rendront la gare plus poreuse et faciliteront les déplacements piétons à la fois 'nord/sud' mais également 'est/ouest' entre Anderlecht et Saint-Gilles. Les traversées piétonnes des voies structurantes bordant la surface d'échanges (rue Bara, rue Fonsny, boulevard du Midi) seront ainsi élargies, multipliées et sécurisées par une meilleure lisibilité et une gestion favorable des feux aux carrefours. Notamment, le franchissement du boulevard du midi sera facilité pour rejoindre plus aisément le centre-ville par la rue de Stalingrad grâce à la réduction du nombre de voies (2x4 au lieu de 2x5), avec réduction de la largeur de l'îlot central pour écourter les temps de traversées.

Les emprises ainsi gagnées sont redéployées qualitativement au profit des rives, tandis qu'une coordination des feux ménage davantage de confort pour les traversées.

Les rues Bara et Fonsny, confortées en axes auto+/ auto confort en 2x1 voies double-sens (sous réserve des résultats de l'étude complémentaire relative au réaménagement de l'axe Fonsny) avec des trottoirs qualitatifs et des aménagements cyclables, intégreront de nombreuses traversées modes-actifs sécurisées.
Le carrefour Deux Gares / France / Vétérinaires sera réaménagé, avec une sécurisation et une valorisation des traversées modes actifs et un ajustement des emprises automobiles au strict nécessaire. Ce réaménagement permettra d'affermir la continuité piétonne entre le système esplanade de l'Europe / Horta / France et le futur parc.

Les connexions est/ouest seront également favorisées grâce au système d'espaces publics successifs esplanade de l'Europe, place Horta, rue de France jusqu'à l'îlot des Deux Gares. Elles seront également améliorées du fait de la requalification des trottoirs et traversées des différentes voiries réaménagées. Enfin, les continuités locales en lien avec les quartiers de Saint-Gilles et Anderlecht feront l'objet de mesures locales d'apaisement (zones 30, zones résidentielles, sens de circulation limité...).

Mode doux : vélos



Bande bus et vélo

Le PAD propose de rendre tout le quartier cyclable dans un rayon de 500m à 1 km autour de la gare c'est-à-dire que l'ensemble de la voirie situé dans ce périmètre fasse l'objet d'un traitement visant à rendre plus confortable et sécurisée la circulation des vélos en utilisant toute la palette des outils d'aménagement disponible. En conséquence des aménagements en faveur des cyclistes sont proposés, au travers de pistes cyclables pour affirmer le maillage structurant déterminé dans le plan cyclable régional mais aussi, selon les contraintes spatiales, sur des bandes cyclables ou des trottoirs mixtes afin de garantir la continuité des itinéraires cyclables (dans ce cas le trottoir mixte sera rendu compréhensible pour les usagers par le biais d'un marquage au sol tandis qu'un jalonnement orientera si besoin vers un itinéraire alternatif plus efficace). Dans la continuité du projet de cyclabilité de la petite ceinture, le PAD prévoit donc notamment :

- des pistes cyclables bidirectionnelles de part et d'autre du boulevard du Midi
- une piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la rue Fonsny
- des bandes (voirie) et pistes cyclables (tunnel) au niveau de l'axe Vétérinaire
- une piste cyclable latérale dans un sens et une bande bus + vélos dans l'autre sens, au niveau de l'axe Bara
- des pistes cyclables latérales au niveau de l'axe Jamar.
- des pistes cyclables unidirectionnelles au niveau de l'axe France/Instruction.

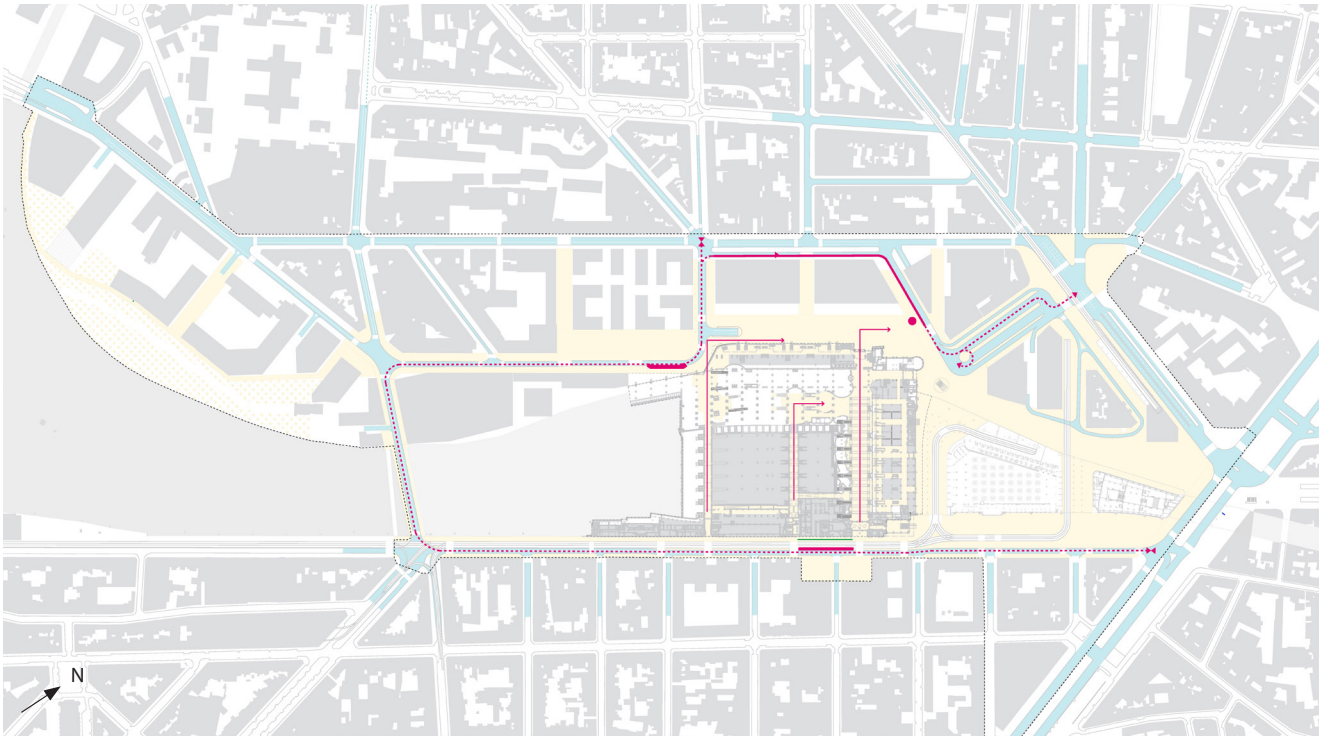
(Au niveau des rues Bara et Fonsny, le PAD priorise ainsi l'aménagement de continuités cycles spécifiques complémentaires aux sites propres transports collectifs).

Aux abords immédiats de la gare du midi et au sein de la vaste surface d'échanges de l'esplanade de l'Europe jusqu'à la place Horta, les espaces publics seront mixtes et ouverts à toutes les circulations douces.
Le maillage cyclable sera accompagné d'un développement des équipements de stationnement qui s'inscrit dans le masterplan stationnement vélo de la Région. Deux vastes parkings à vélos seront réalisés sur le site de la gare : le parking existant rue de France sera agrandi et un nouveau parking capacitaire d'au moins 1500 m ^{2} doit être réalisé au niveau du grand quadrilatère. Ces deux équipements permettront d'atteindre les 1.800 places sécurisées recommandées par le masterplan stationnement vélo, ils metteront également à disposition des vélos partagés et favoriseront l'intermodalité avec le train et les TC.
Par ailleurs des arceaux vélo efficients seront déployés en nombre pour atteindre l'offre de 1.200 places libres recommandées par le masterplan stationnement vélo.

Ils seront prévus au niveau des principaux espaces publics et noeuds afin de favoriser les déplacements de proximité de courte durée. Le stationnement sera notamment conforté aux abords des principales entrées de la gare. L'ensemble de ces actions sera accompagné d'un jalonnement spécifique permettant d'orienter les cyclistes vers les itinéraires «efficaces» ou vers les itinéraires «mixtes confort».

Enfin, le vélo devra être pris en compte dans les projets par l'application des normes visant à systématiser la réalisation des places de stationnement vélos dans tout projet nouveau de logements, des commerces, de bureaux, d'équipement public ou de stationnement. Dans ce cadre, les normes prévues dans le projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) constitue une bonne base.

Taxis



Le PAD propose de créer une station de taxi unique pour la prise de voyageurs au niveau de la place Horta au débouché de la rue multimodale Blérot. Cette station unique, localisée au niveau de l'actuelle station taxi principale, est implantée à proximité immédiate des quais des trains internationaux et de l'hôtel qui sont les principaux pourvoyeurs de clients taxis. Un jalonnement déployé sur l'ensemble du quartier, vers les parking et au sein de la gare (y-compris au niveau des quais) renverra les usagers vers cette station.

En amont de cette station unique de prise de voyageurs, une voie de stockage des taxis sera confortée en provenance de l'angle Bara/Eloy/Instruction au niveau de la latérale Bara et de la rue Blerot (la voie de stockage taxis viendra en complément du site propre bus). L'accès à cette voie d'attente s'effectuera via la rue de l'Instruction, en provenance de la rue de France.

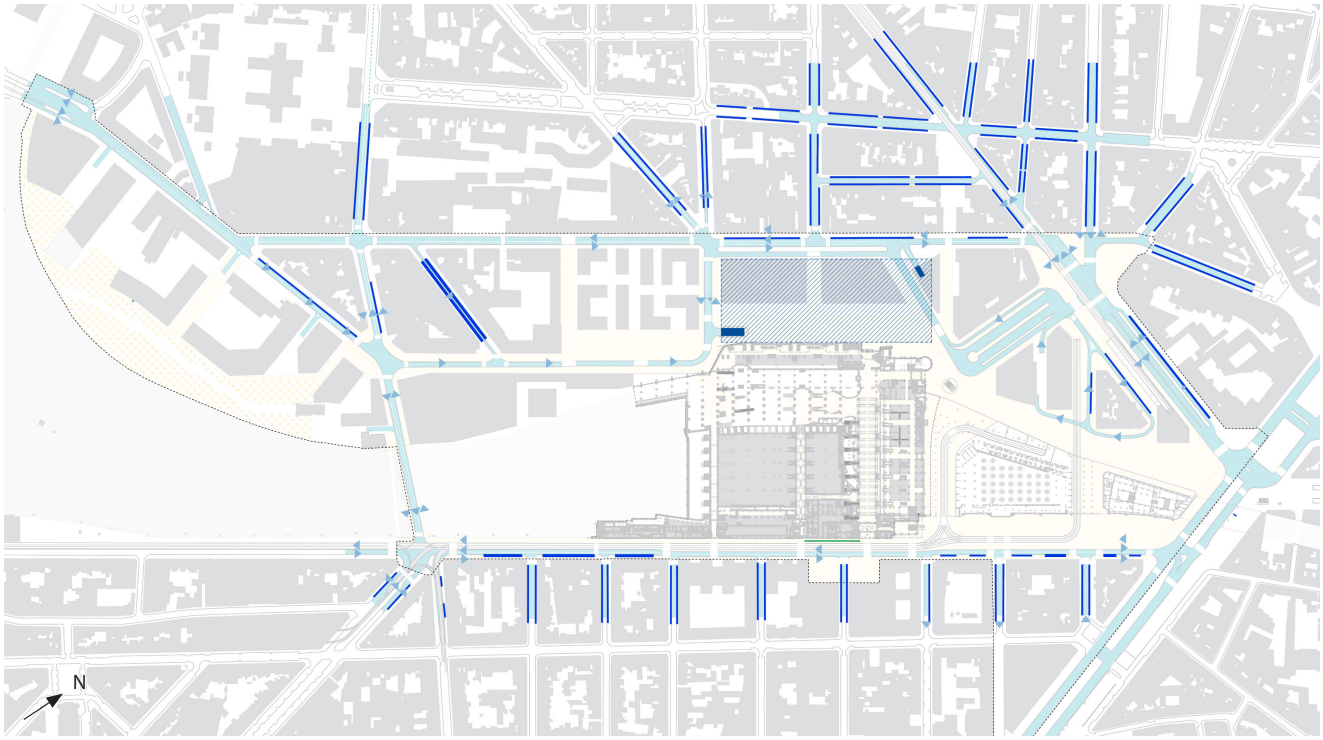
En sortie de la station le départ des taxis s'effectuera ou vers la place Bara via la place Spaak, ou vers la rue Bara via la rue Blerot.

En complément de cette station de prise de passagers, deux zones de dépose taxis sont prévues :
- Une zone de dépose rue Fonsny côté gare en provenance de la Petite Ceinture, entre les couloirs principaux et M de la gare SNCB
- Une zone de dépose rue de France côté gare en provenance du boulevard Industriel.

Les taxis commandés et autres véhicules de transports avec chauffeur (VTC) seront invités à emprunter le niveau -1 du Q-Park.

Par rapport à la situation existante, le système de sites propres bus/tramway de la rue Fonsny ne sera plus ouverts aux taxis, la zone de dépose Fonsny étant aménagée en latéral du faisceau de circulation générale. En revanche les sites propres des rues Bara et Blerot leur seront bien accessibles.

Stationnements



Les principes retenus en matière de stationnement visent à réduire les capacités au nécessaire, dans la mesure où l'objectif du PAD midi est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au sein d'un quartier particulièrement accessible par les mobilités alternatives, lesquelles seront encore valorisées. En outre, au niveau de certaines voiries identifiées comme stratégiques pour plusieurs mobilités, l'application du principe STOP du plan Good Move vise à prioriser, en contexte spatial contraint, les modes actifs et les transports collectifs à la voiture individuelle.
Une attention sera néanmoins portée aux besoins de stationnement résidentiel des riverains dans un quartier où les garages privés sont peu nombreux.
Les différents projets de développement attendus au sein du quartier induiront également des besoins supplémentaires. Les capacités de stationnement qui seront créées dans le cadre de ces projets seront volontairement limitées dans le cadre du volet réglementaire du PAD, compte tenu des objectifs de mobilité, de la faible capacité du réseau viaire principal, des capacités de stationnement résiduelles dans le parking principal Q-Park (pour lequel l'étude menée par Parking Brussels met en lumière une capacité mobilisable d'au moins 510 emplacements, à toute heure de la semaine) et dans d'autres parkings sous-utilisés existants dans le périmètre, mais aussi et surtout en raison de la richesse et de la qualité de la desserte multimodale du quartier. En parallèle des discussions seront menées au cas par cas avec chaque promoteur pour évaluer la possibilité de réaliser, dans le cadre de leurs opérations, des emplacements de stationnement qui pourraient être proposés à la location aux habitants du quartier, ou éventuellement aux visiteurs des équipements et des commerces.

En détail, le PAD Midi propose les suppressions de stationnement suivantes :
- esplanade de l'Europe et abords du système Spaak / tour des pensions, en cohérence avec la stratégie de pacification autour de l'espace public métropolitain
- tronçon central du boulevard Jamar (un rang de stationnement sera préservé au niveau de la latérale de desserte)
- place de la Constitution
- rue des Vétérinaires (suppression d'un rang)
- rue Bara :
- tronçon Eloy / Blerot (suppression du rang de stationnement côté latérale)
- tronçons Deux Gares / Vétérinaires / Eloy (suppression des deux rangs de stationnement, application du principe STOP pour mise en œuvre d'un site propre bus et de pistes cyclables).

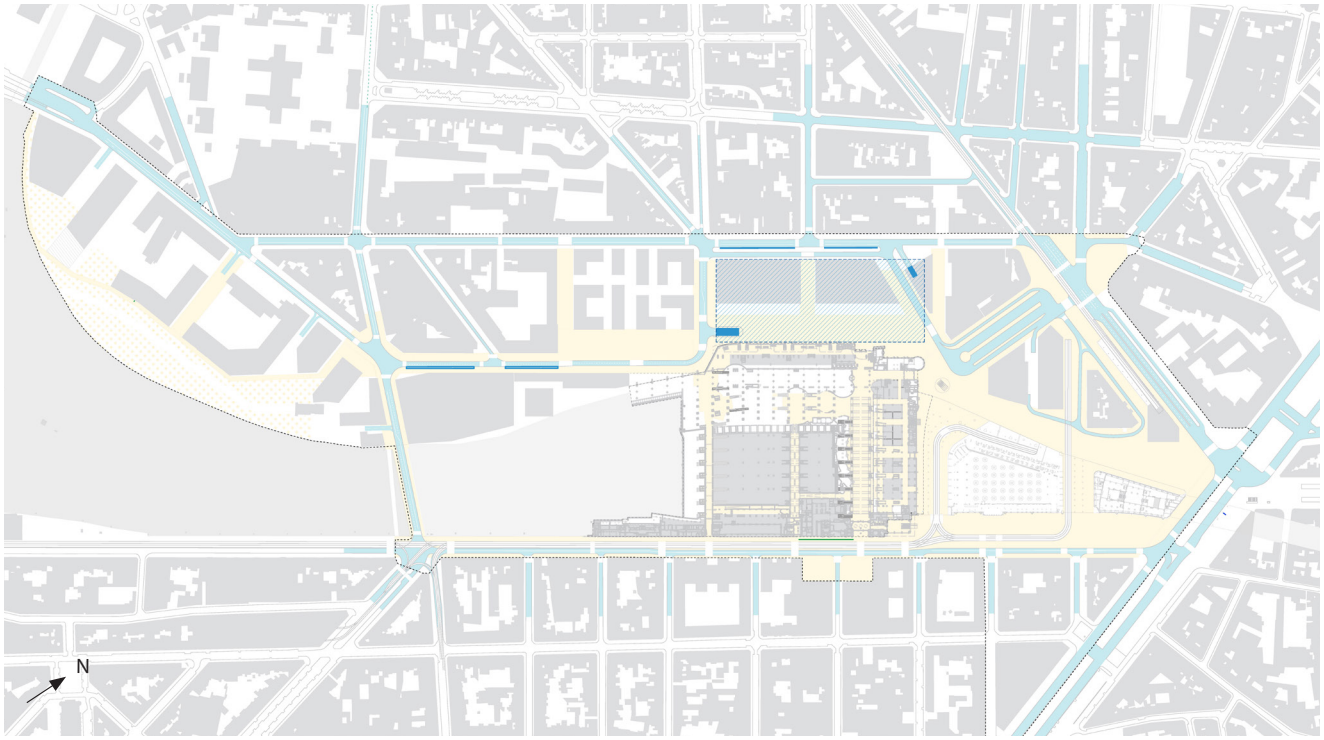
Une partie de l'offre de stationnement riverain sera recréée au niveau de la rue des Deux Gares et de la rue Parenté.
- avenue Fonsny (suppression du stationnement entre l'arrêt Suède et la rue Couverte - l'offre de stationnement sera redéfinie dans le cadre de l'étude complémentaire à mener courant 2021).

Au total les suppressions de stationnement atteindront environ 400 emplacements, avec un impact riverain réduit au minimum. Pour ces derniers, un travail est amorcé entre Parkings Brussels et les communes, de sorte à affiner et concrétiser les possibilités de mutualisation avec les capacités de stationnement disponibles hors voirie, aussi bien existantes que dans les nouveaux projets. Pour ces derniers, les dispositifs prévus dans le cadre de la réforme du RRU constitue une première base. Un accès séparé pour les utilisateurs du quartier est important dans ce cadre.

Les réglementations du stationnement en voirie et les dispositifs de contrôle jouent également un rôle dedans. En outre, des points de mobilité mis en avant par le Plan Régional de Mobilité – Good Move seront à prévoir dans le Quartier Midi. Ces points visent à regrouper différents services et à permettre une mutualisation maximale de l'offre proposée.

Le parking Q-Park conservera sa fonction de parking principal du pôle gare du Midi, pour les stationnements moyenne et longue durées. Son accès principal rue de France, jalonné pour les automobilistes en provenance de l'extérieur de Bruxelles via le boulevard Industriel, sera préservé tel qu'en configuration actuelle tandis que son accès nord, moins utilisé, sera reporté depuis l'esplanade de l'Europe vers les abords de la rue Bara, en mutualisation avec l'accès de parking du projet Victor.

Kiss and ride

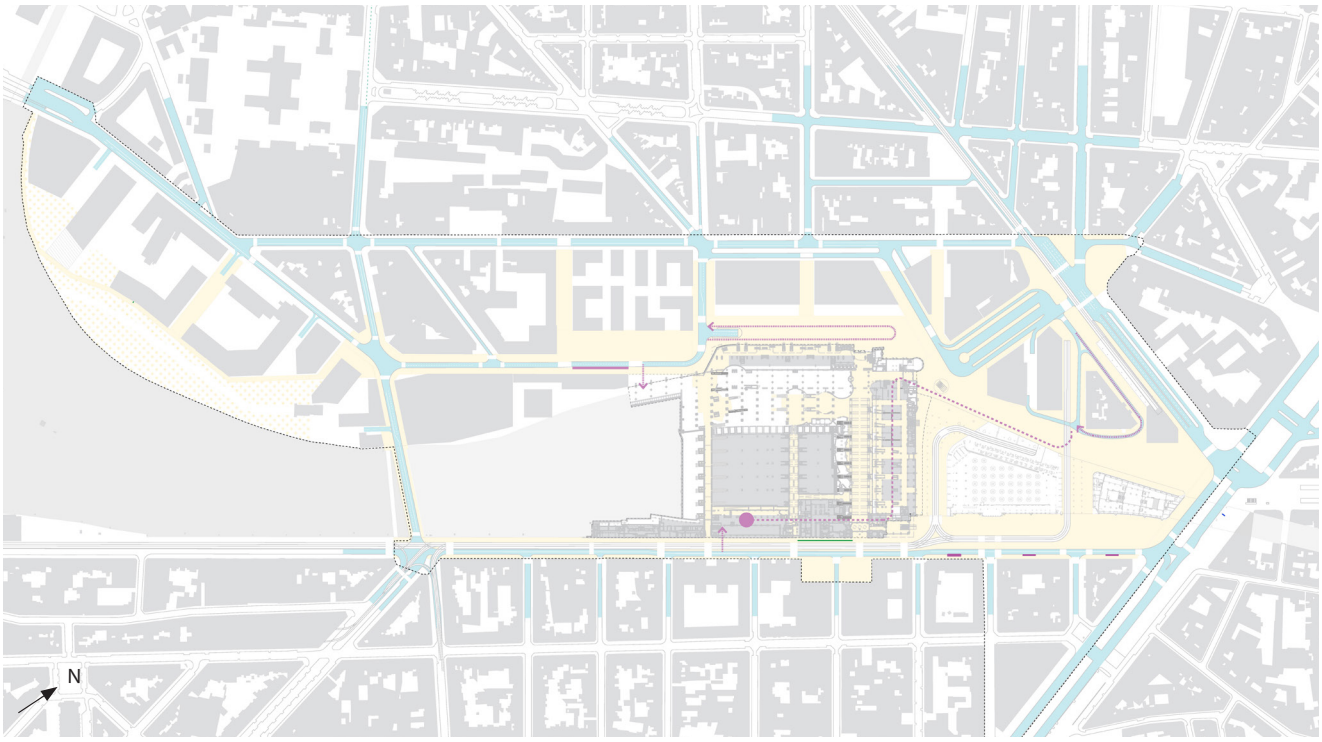


Le PAD prévoit d'organiser la zone de stationnement spécifique à la fonction de Kiss & Ride (dépose de voyageurs. Temps de présence véhicule maximum 5 minutes), importante pour le fonctionnement de la gare du Midi, au niveau de la rue de France. Une rangée de stationnement côté sud de la voirie en sens unique de circulation ouest > est sera aménagée côté sud de la voirie en sens unique de circulation ouest > est.
La fonction de stationnement Pick-Up (récupération de voyageurs, temps de présence véhicules maximum 15 minutes) sera organisée sur le tronçon de la rue Bara entre le carrefour Eloy et le carrefour Blerot, avec un rang de stationnement aménagé au sud du faisceau de circulation principale (le stationnement côté nord de la voirie sera réservé aux riverains).

Ces deux zones de stationnement feront l'objet d'une signalétique particulière et seront gérées par des systèmes (caméras, capteurs de présence…) couplés à des moyens de contrôle et verbalisation, pour assurer leur bonne utilisation.

Des emplacements réservés aux véhicules en libre-service (Cambio…) et à la charge des véhicules électriques seront prévus au niveau de la rue de France, de la rue Bara et de l'avenue Fonsny.

Livraisons



La gestion des livraisons est l'un des points les plus délicats dans la mesure où ce besoin vital pour le fonctionnement du quartier de gare vient se heurter aux réductions de voirie que le PAD propose aux abords de la gare.

En situation de référence les fonctions de livraisons sont opérées avec un minimum de régulation au niveau de la place Horta et de l'avenue Fonsny. Elles débordent également ponctuellement au niveau de l'esplanade de l'Europe et des abords de la place Spaak.
Si les contraintes circulatoires (ponctuellement) induites par ces livraisons apparaissent tolérables dans la vie d'un quartier central, leur présence diffuse et quasi-continue participe directement au sentiment d'omniprésence d'un mode automobile qui écrase les autres mobilités jusqu'au cœur des espaces publics.

Pour réduire cet effet, le schéma global de mobilités propose de distribuer et concentrer les livraisons sur des sites spécifiques et réglementés, au plus près du lieu de destination :

- pour le versant ouest du quartier, l'approvisionnement de la gare et de l'hôtel s'effectuera par la place Horta depuis la rue de France (avec le maintien, sur cette dernière, de zones de collecte pour les déchets de la gare).

- pour le versant est du quartier des points de livraison sont prévus au niveau de la boucle circulée autour de l'îlot résidentiel situé entre les axes Argonne et Jamar, de sorte à approvisionner les quadrilatères et les commerces de l'îlot.

- Des places spécifiques de livraison sont déployées ponctuellement dans les rangées de stationnement à proximité des commerces et services, notamment sur la partie sud de l'avenue Fonsny.

- Pour les nouveaux développements (projet Fonsny SNCB, extensions commerciales de la gare côté Fonsny...) un principe de livraisons hors-voirie sera priorisé.

Les espaces de livraison seront réglementés et contrôlés, de sorte à minimiser les nuisances aux heures les moins pénalisantes de la vie du quartier. En particulier, l'accès à la place Horta fera l'objet d'un contrôle d'accès avec identification des véhicules et vérification du temps de présence par caméras, de sorte à y limiter au strict nécessaire la pression des véhicules.
A long-terme la zone de livraison de la place Horta pourrait être remplacée par une solution logistique en sous-sol, sous réserve de la levée de contraintes techniques et foncières particulièrement aigues.

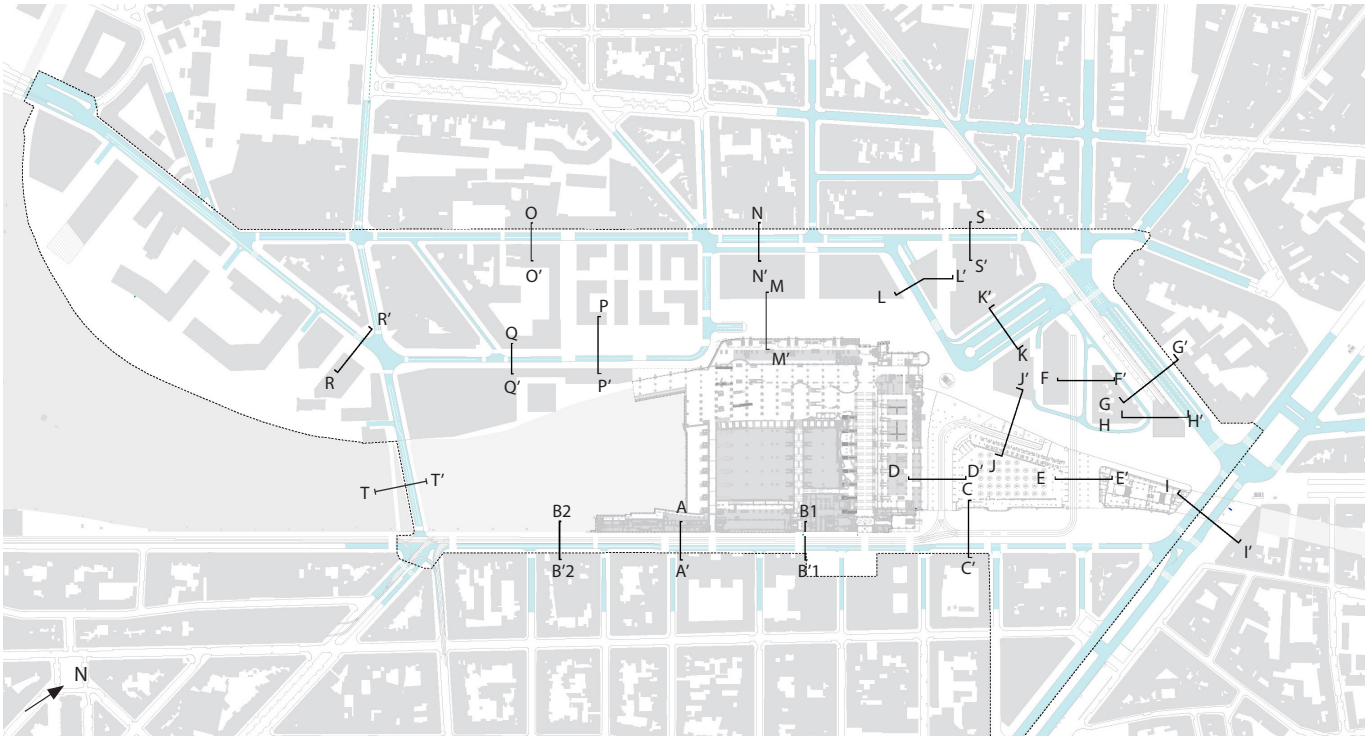
À terme, le recours à un centre de distribution urbaine permettra encore de limiter les flux de camions dans le quartier.

AMBITION 2 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES

Dispositif 2

RENFORCEMENT ET RÉORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ

Evolution des profils de rue, avenue et places



- Coupe AA': Avenue Fonsny - sur l'arret de Tram Suede pages 120

- Coupe B1B'1: Avenue Fonsny - au niveau du Tri-postal pages 121

- Coupe B2B'2: Avenue Fonsny - partie sud pages 121

- Coupe CC': Place de la Constitution pages 118 / 119

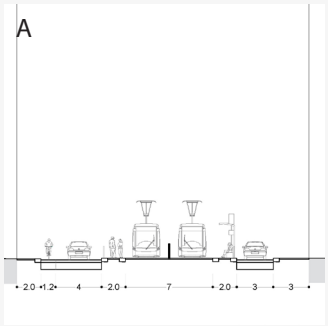
- Coupe DD': Rue Couverte page 112

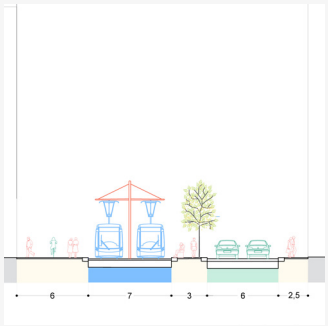
- Coupe EE': Rue de l'Argonne - en sous-face du faisceau ferré pages 114 / 115

- Coupe FF': Rue de l'Argonne - partie ouest page 103

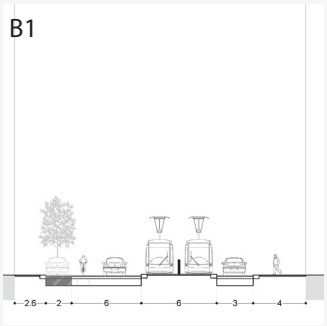
- Coupe GG': Boulevard Jamar page 107

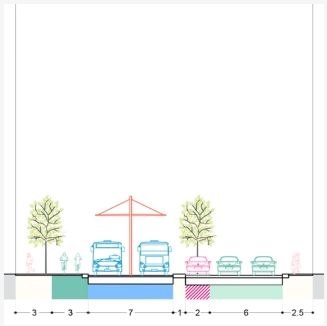
A



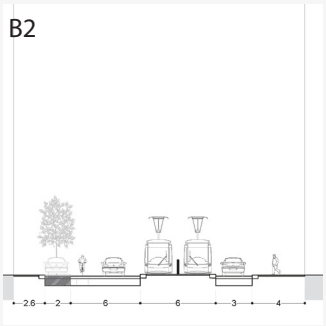


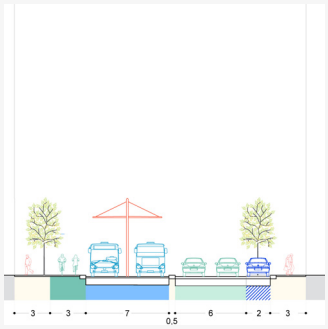
B1



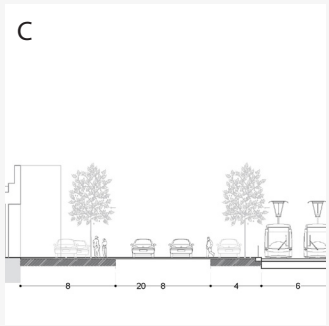


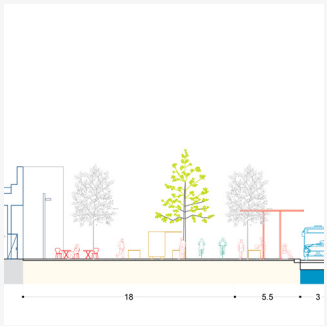
B2



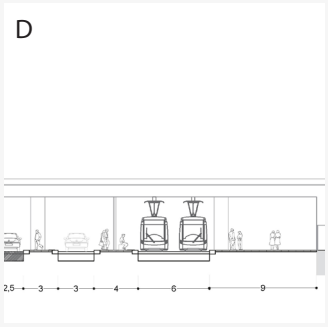


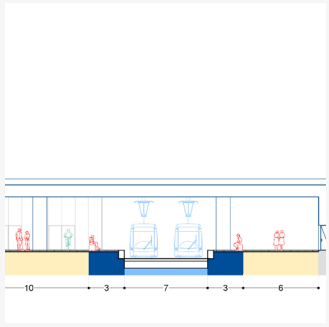
C



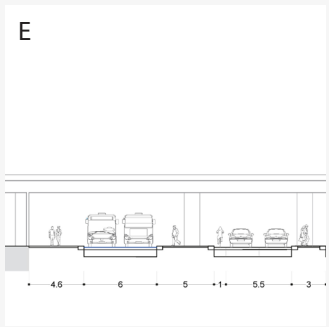


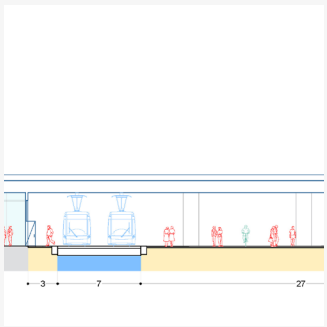
D



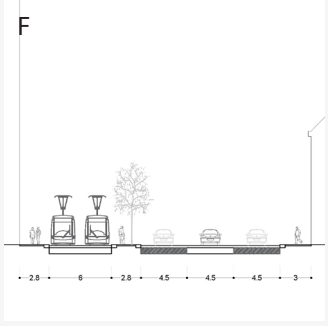


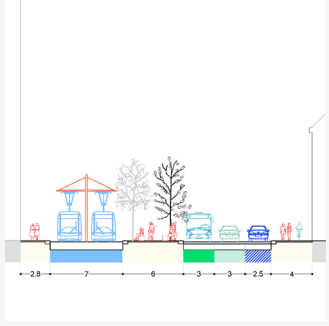
E



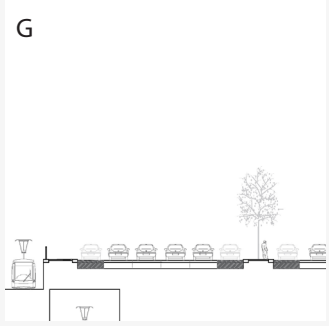


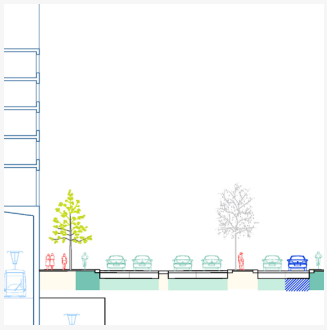
F





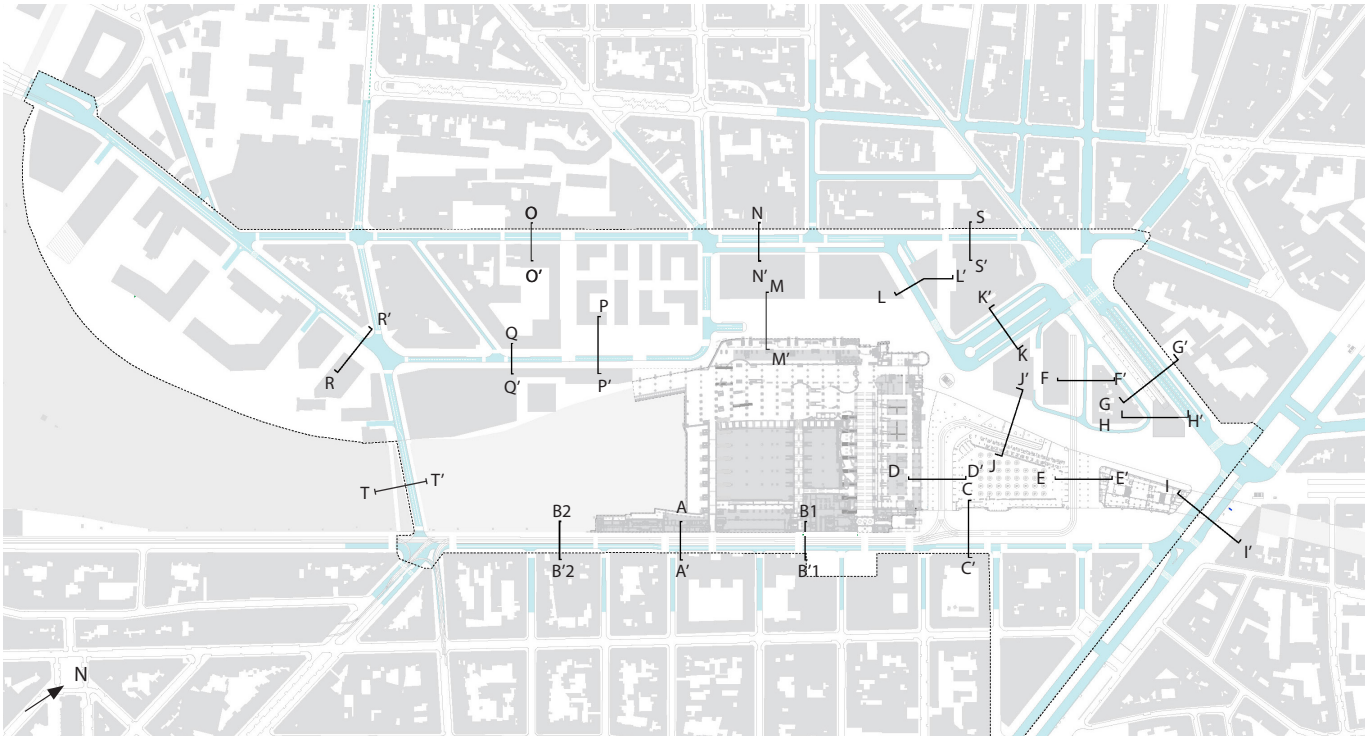
G





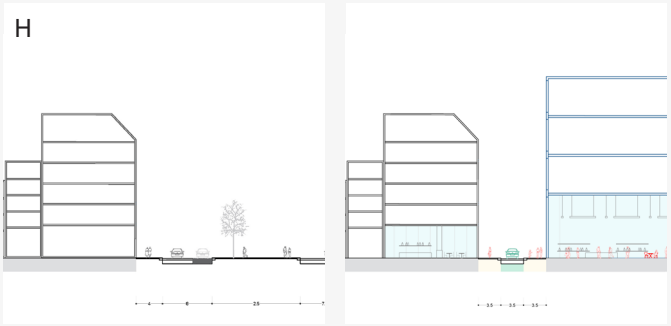
Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.

Evolution des profils de rue, avenue et places

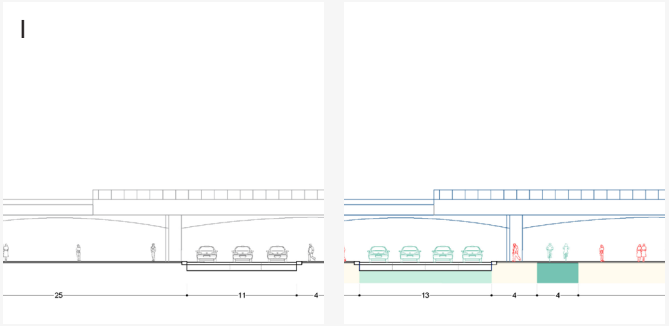


- Coupe HH' : voie locale Jamar — page 105
- Coupe II': Boulevard du Midi, la petite ceinture — page 116 / 117
- Coupe JJ': Esplanade de l'Europe — page 109
- Coupe KK': Avenue Paul-Henri Spaak — page 99
- Coupe LL': Rue Blerot et le passage Tintin — pages 132 / 133
- Coupe MM': Place Horta — pages 134 / 135
- Coupe NN': Rue Bara - entre les carrefours Rossini et Instruction — page 137
- Coupe OO': Rue Bara - entre les carrefours Instruction et Vétérinaires — page 137

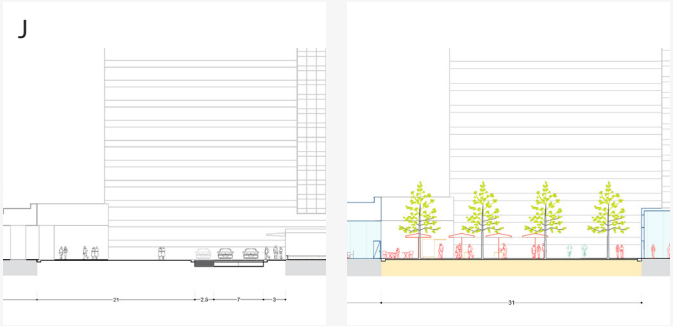
H



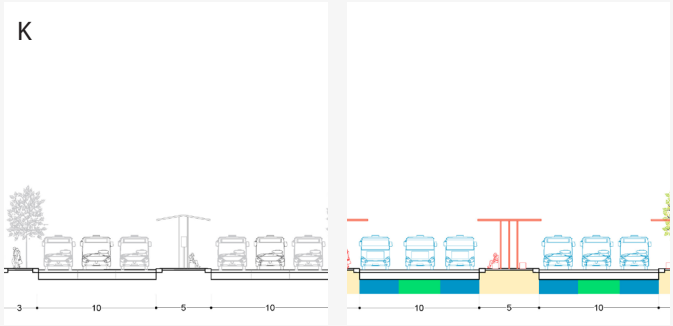
I



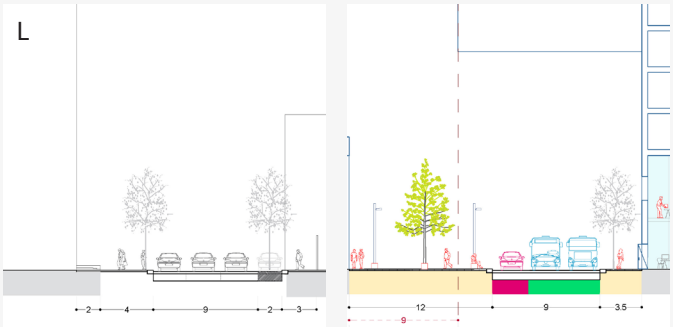
J



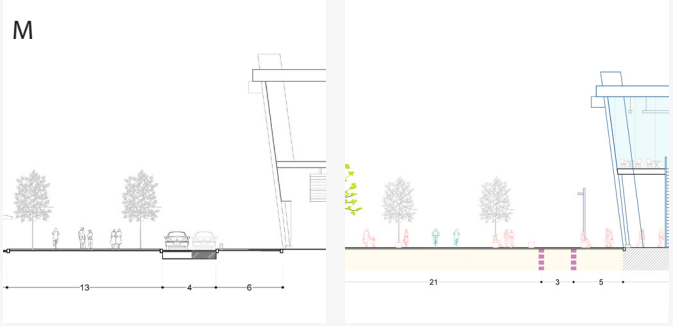
K



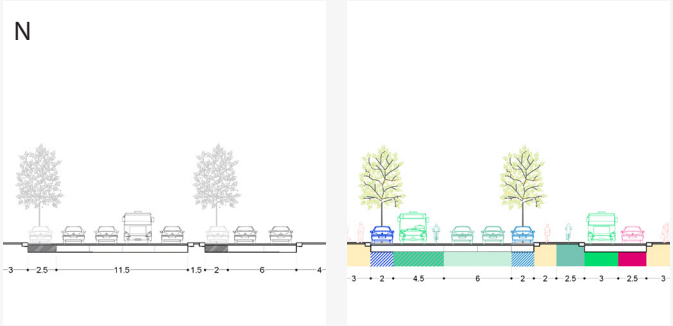
L



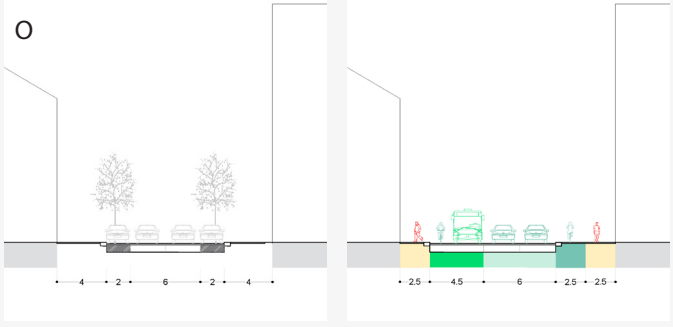
M



N

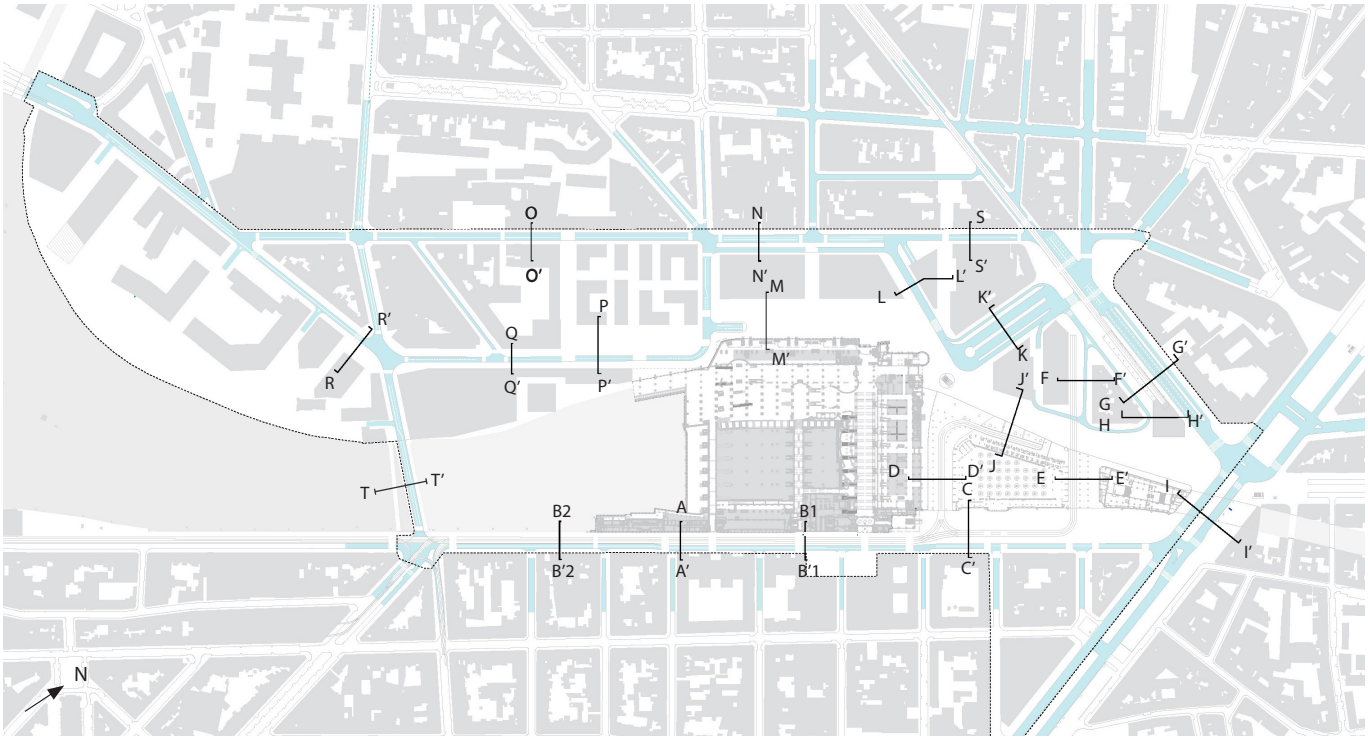


O

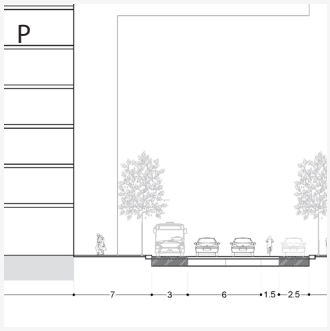


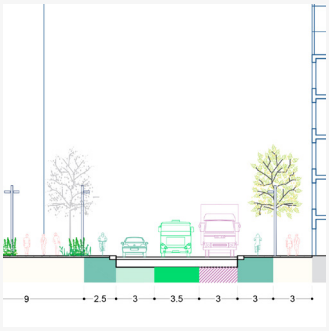
Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.

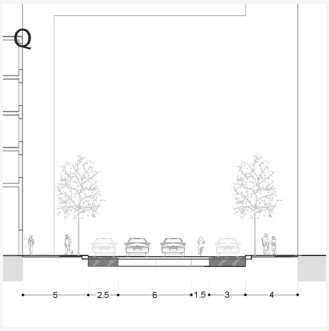
Evolution des profils de rue, avenue et places

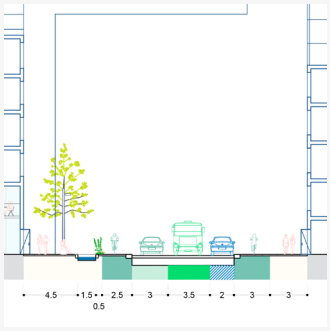


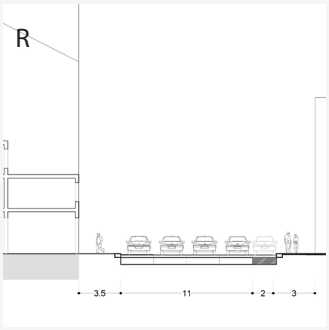
- Coupe PP' sur la place France — pages 146 / 147
- Coupe QQ' sur la rue de France — pages 148 / 149
- Coupe RR' sur la rue des Deux Gares — pages 156/ 157
- Coupe SS' sur la rue Bara entre Jamar et Blérot — page 137
- Coupe TT' sur le tunnel des Vétérinaires

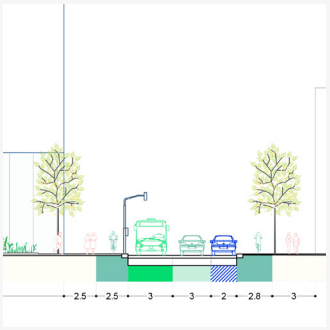


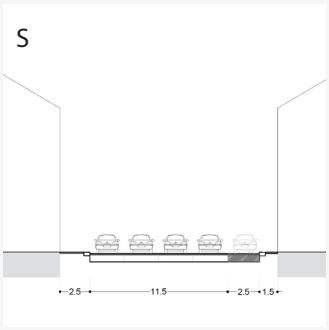


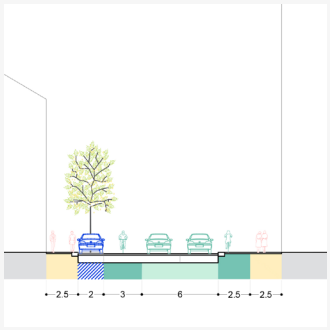


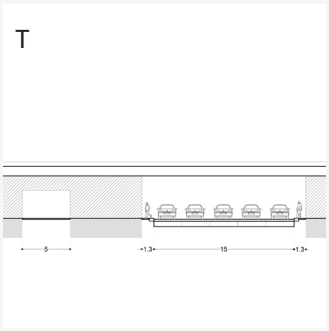


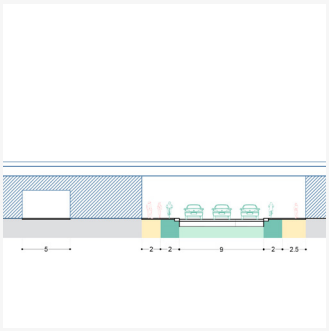












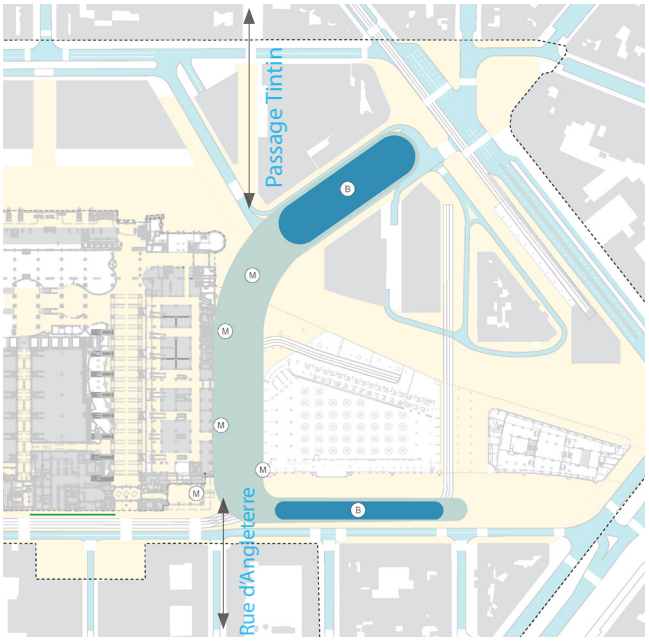
Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.

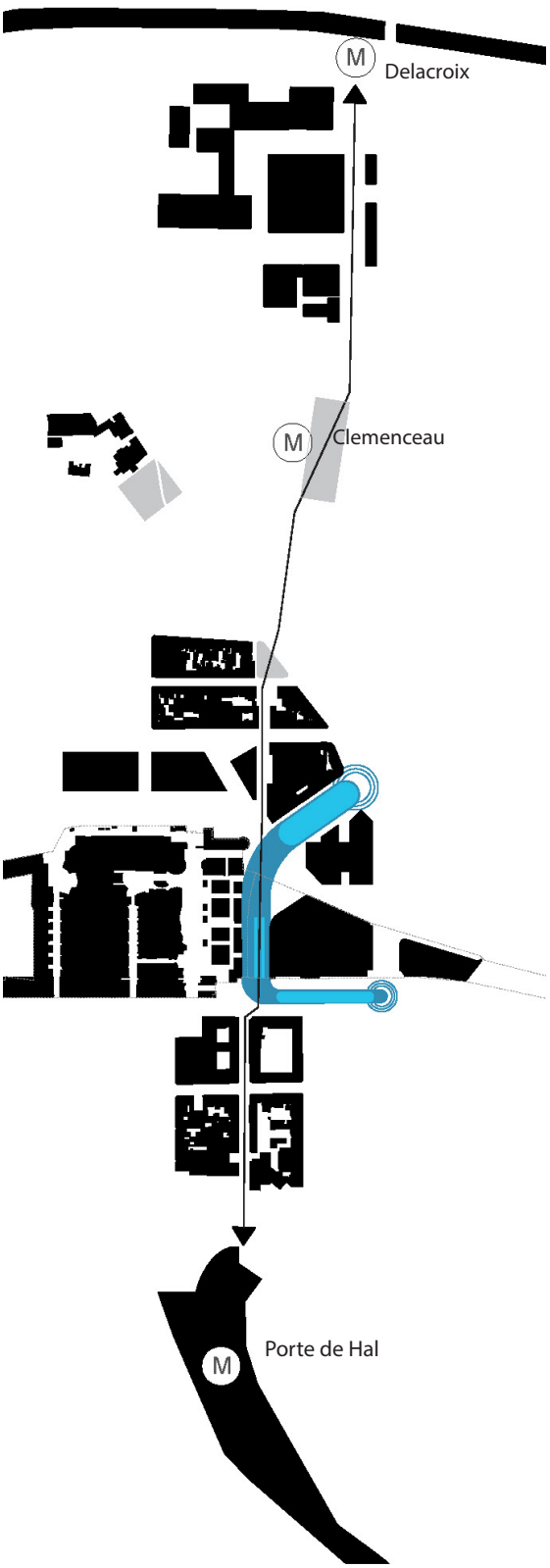
AMBITION 2 - L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES USAGES

Dispositif 3

UN PÔLE MULTIMODAL INTÉGRÉ À L'ESPACE PUBLIC

L'arc comme figure de l'intermodalité efficace et confortable





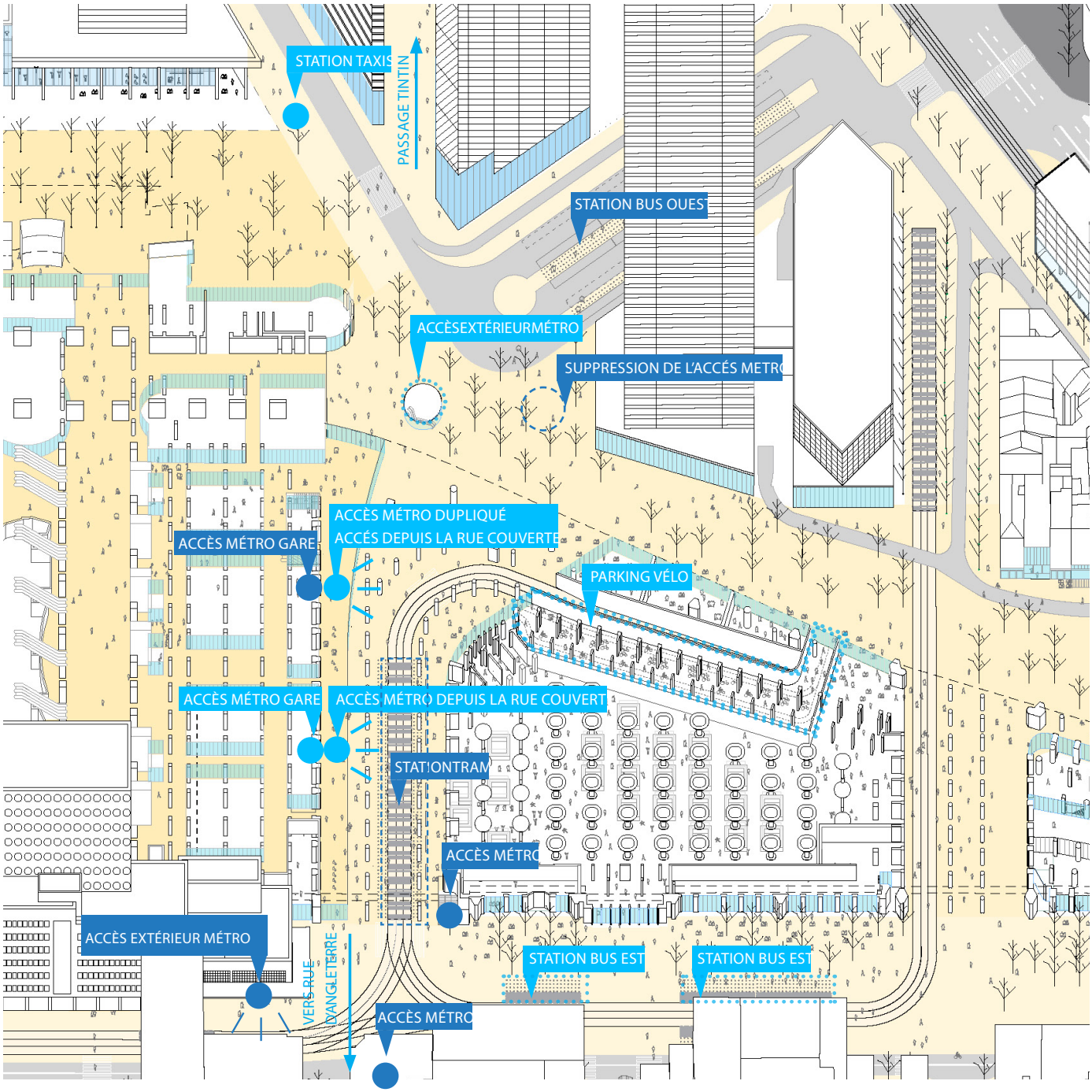
Le pôle multimodal est reconfiguré selon un arc de mobilité qui aligne dans un même mouvement l'ensemble des terminus de bus et des accès aux trains, tram, métro et taxi dans un souci de lisibilité et visibilité optimales. Cet axe relie le pôle bus Fonsny, la rue Couverte, le lobby de la gare du Midi, l'esplanade de l'Europe et le pôle Spaak. La signalisation joue un rôle majeur dans la lisibilité de cet arc et devra faire l'objet d'une attention particulière.
La qualité architecturale des pôles bus est et ouest doit être assurée pour garantir leur bonne intégration à l'espace public.

Les accès vers la gare, les métros et trams sous-terrains, la station de tram en surface et la station de taxis devront également faire l'objet d'une conception et d'une réalisation qualitatives, en harmonie avec le contexte et dans un souci de confort et de lisibilité du pôle multimodal.

Le passage Tintin suggéré (voir aussi page 130)

Le futur passage Tintin suggéré joue un rôle stratégique pour lier les quartiers et dans l'efficacité et le confort du pôle multimodal. En effet, il inscrit celui-ci dans une figure intermodale à plus grande échelle (du canal jusqu'à la Porte de Hal).
Il offre une percée visuelle et une fluidité piétonne depuis Anderlecht jusqu'à Saint Gilles. Il permet d'intensifier le rôle de la rue Couverte comme liaison piétonne principale entre est et ouest de la gare et coeur du pôle intermodal.

DISPOSITIF 3 - UN PÔLE MULTIMODAL INTÉGRÉ À L'ESPACE PUBLIC



EXISTANT NOUVEAU

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Recommandations pour une gare visible et ouverte sur l'espace public

Les accés

1. Une entrée de gare visible depuis la rue Rossini.
2. Visibilité de l'accés en continuité avec la rue de France.
3. Visibilité de la gare sur l'avenue Fonsny. Percée du couloir central.
4. Visibilité et transparence depuis la place de la Constitution vers le couloir principal.
5. Élargissement de l'entrée de gare pour une meilleure continuité avec l'accès au métro.
6. Percée visuelle depuis l'accés extérieur au métro rue Fonsny vers la gare
7. Visibilité et fluidité de la traversée entre la gare et le grand quadrilatère.
8. Visibilité de la gare et son accés depuis le pôle Spaak et l'esplanade de l'Europe.

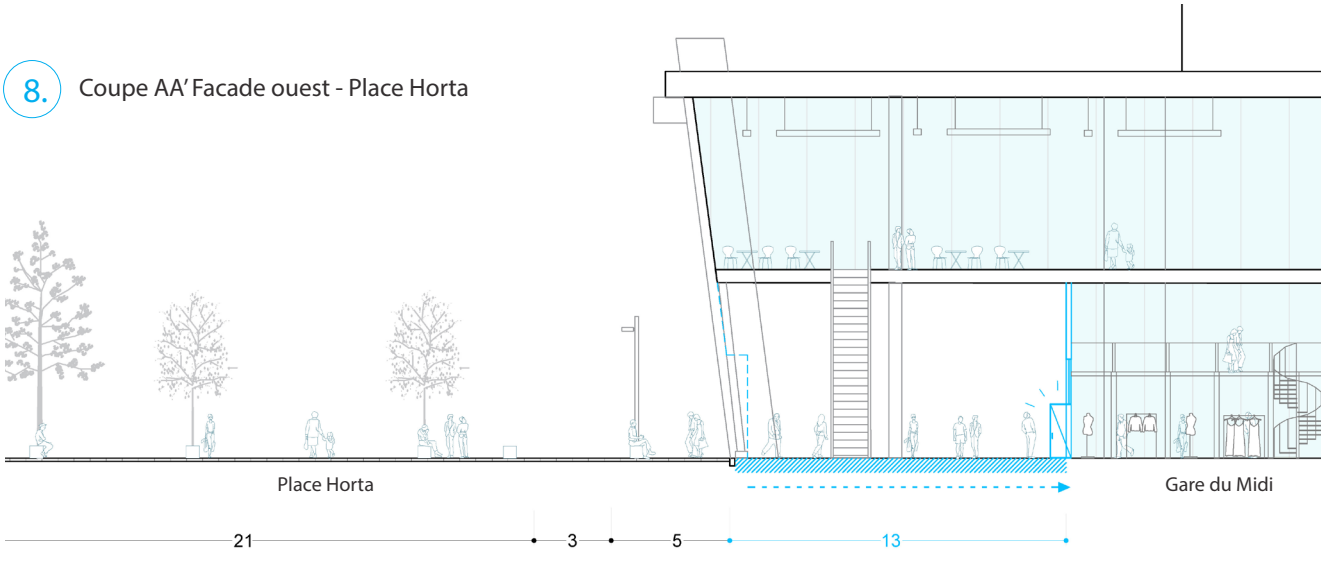
Les facades

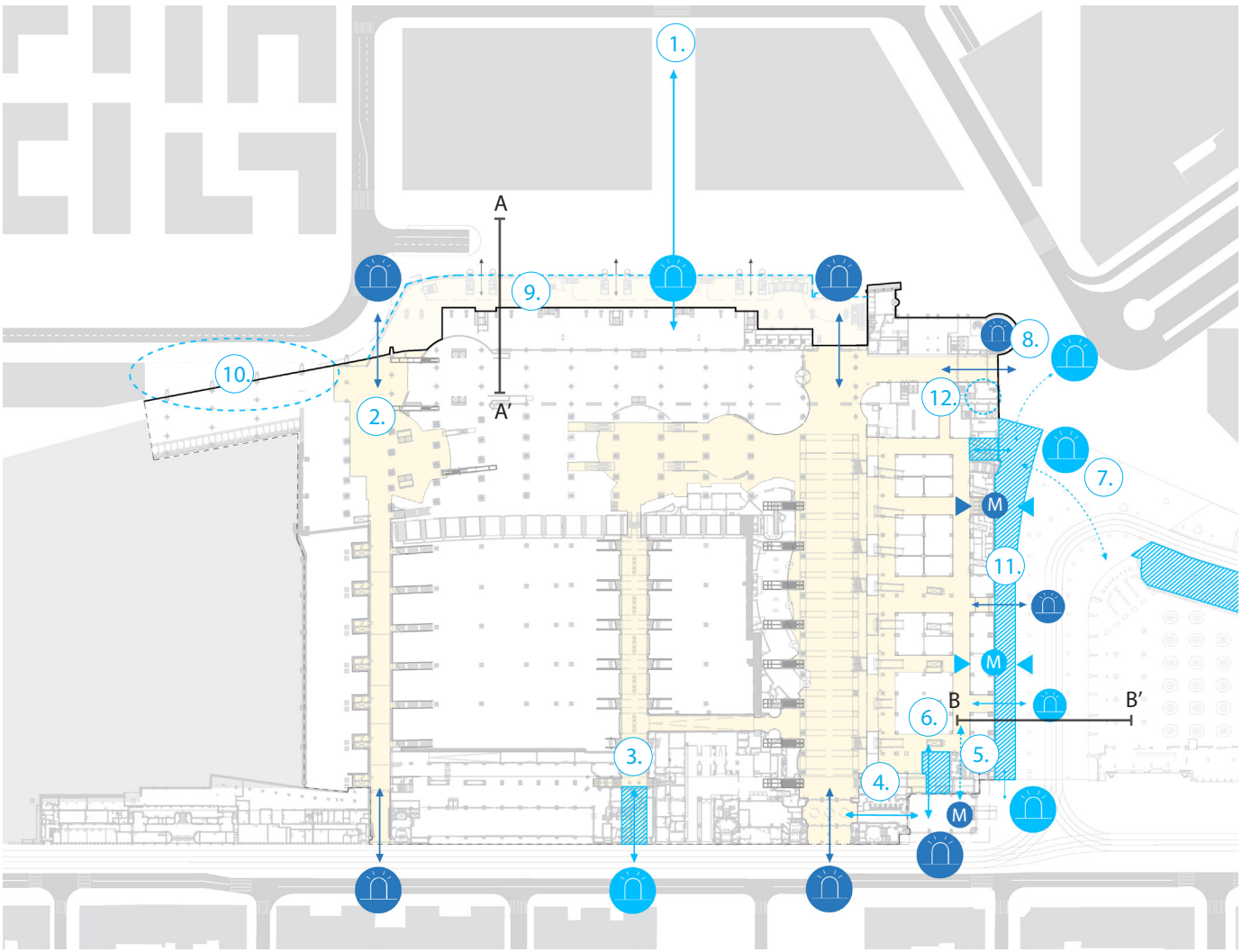
9. Facade ouest introvertie et hermétique qui nécessite d'être plus ouverte et poreuse.
Adressage direct des commerces sur la place Horta.
10. Intégration et adressage de la façade sur la rue de France (espace reservé à la logistique qui doit s'intégrer harmonieusement à l'espace public)
11. Extension de la facade de la gare dans la rue Couverte. Un lobby de gare étendu et visible pour une meilleure intégration à l'espace public.

Les livraisons

12. Hypothèse de livraison de l'hôtel par voie sous-terraine afin de ne pas impacter l'esplanade de l'Europe.

8. Coupe AA' Facade ouest - Place Horta



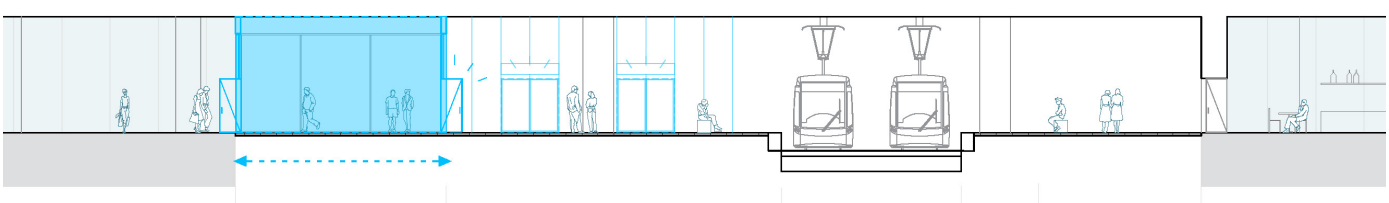


ACCÉS GARE EXISTANT | M ACCÉSMÉTROEXISTANT | SENS D'ACCÉS AU MÉTRO EXISTANT

NOUVEL ACCÈS GARE | M NOUVEL ACCÈS GARE | NOUVEAU SENS D'ACCÈS AU MÉTRO

TRANSPARENCE, PERCÉE VISUELLE | NOUVEL ESPACE OUVERT AU PUBLIC DE LA GARE

10. Coupe BB' Facade nord - Rue Couverte



Gare du Midi — 8 — 13 — 7 — 3 — 6 — grand quadrilatère

Nouvelle façade de gare étendue dans la rue couverte activée par l'adressage de commerces, des accés métro directement accéssibles depuis l'exterieur et des entrées plus nombreuse vers la gare

espace de circulation modes actifs

arrêt de tram

espace de circulation modes actifs

AMBITION 3 - UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

Le quartier de la gare du Midi comme comme quartier comtemporain durable, actif et habité. À l'offre urbaine intensifiée, diversifiée et équilibrée

Les formes urbaines et la programmation jouent un rôle prépondérant dans la mise en place de la vision pour le quartier de la gare du Midi. Celle d'un quartier ancré, d'une adresse métropolitaine lieu d'habitat et de travail.

Pour cela, le quartier doit être développé en adéquation avec les enjeux contemporains de densité équilibrée et de mixité programmatique. Les formes urbaines élaborées auront à coeur d'intégrer ces enjeux tout en garantissant une prise concrète avec l'existant.
La singularité du quartier de Bruxelles Midi, caractérisé d'une part par ses grands immeubles de bureaux et d'autre part par son bâti résidentiel traditionnel, induit qu'une diversité de typologies doit être établie. Cela permettra un dialogue avec le contexte allant de l'échelle locale jusqu'à l'echelle métropolitaine suivant leur situation dans le quartier.

Dans un même soucis de souplesse et d'adressage à l'échelle locale et à l'echelle métropolitaine, un skyline contemporain doit être affirmé pour assurer une attractivité du quartier à grande échelle ainsi qu'une activation des espaces publics du quartier.

Dans l'objectif de redéfinir le quartier de la gare du Midi comme un lieu pleinement habitant, le quartier doit devenir attractif et mixte, un lieu où un équilibre entre développement immobilier tertiaire et logement est assuré. Le logement et l'offre en expériences habitantes ainsi que les modes de travail et de production doivent être diversifiés sur tout le périmètre afin d'attirer un large pannel de futurs habitants, vecteurs de la transformation du territoire de gare.



AMBITION 3 - UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

Dispositif 1

DES FORMES URBAINES EN PRISES AVEC L'EXISTANT

Systèmes, articulateurs et marqueurs.

Afin de répondre aux différentes situations présentes dans le périmètre, trois modèles de formes urbaines en prise avec l'existant ont été développés :

Les systèmes : Inspirés et en continuité avec le tissu Bruxellois, sont des groupements de bâtiments qui possèdent les mêmes propriétés et qualités.
Ils sont identifiables et bénéficient d'un rapport privilégié au paysage.
L'écriture de chaque bâtiment réside dans un équilibre entre des conditions systématiques et des micro-singularités portant sur la façade et des compositions de volumes.

Les systèmes sont caractérisés par:

- leur qualité d'ensemble morphologiquement cohérent;
- leur socle actif qui assure une continuité au sein d'un même système;
- une cohérence typologique à l'échelle du quartier
- des porosités publiques ou visuelles entre les nouveaux développements et l'existant;
- les Règles de hauteurs et de distances en adéquation avec le tissu bruxellois;
- une architecture qui dialogue entre la dimension métropolitaine et le paysage.

Les articulateurs en continuité avec les systèmes, jouent le rôle du tissage délicat avec l'existant - qu'il s'agisse de bâtiments ou de continuités publiques.
Si évidemment l'ensemble des nouveaux édifices devra trouver les formes d'un bon voisinage avec l'existant, certains bâtiments agiront comme de véritables pivots.
Les articulateurs peuvent être constitués de plusieurs bâtiments et intéragissent fortement à l'espace public qu'ils contribuent à définir.

Les articulateurs sont caractérisés par:

- leur qualité d'objet architectural remarquable et ponctuel;
- une morphologie négociant avec les espaces publics qui bordent le bâtiment;
- des bâtiments qui s'adressent et signalent des axes publics significatifs;
- une typologie architecturale plus complexe et hybride
- des socles actifs à forte visibilité et attractivité;
- un objet dialoguant avec les structures existantes environnantes.

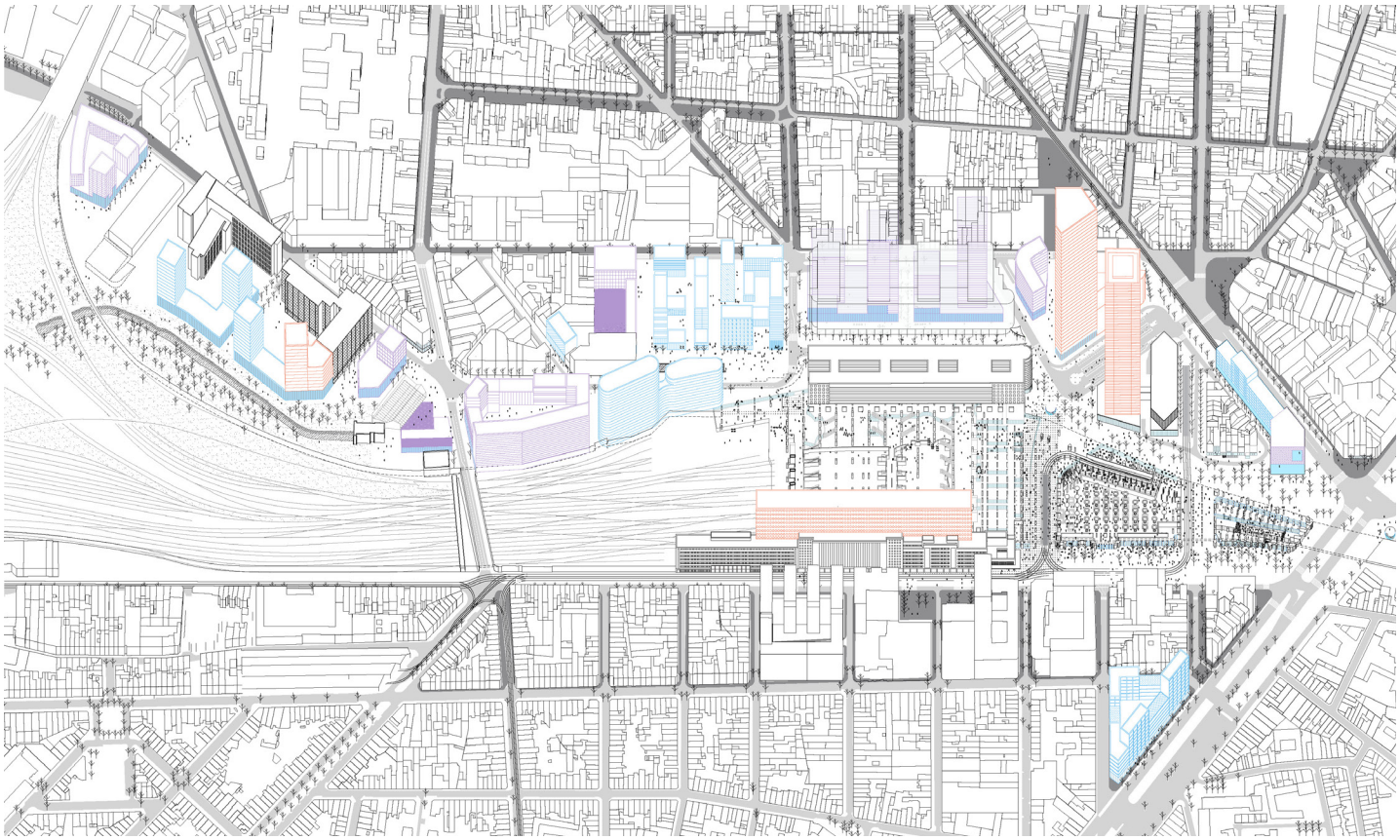
Les marqueurs sont les constructions les plus hautes du périmètre. Ces bâtiments marqueurs à l'échelle métropolitaine sont des édifices singuliers pouvant abriter une programmation complexe.
Les marqueurs sont caractérisés par:

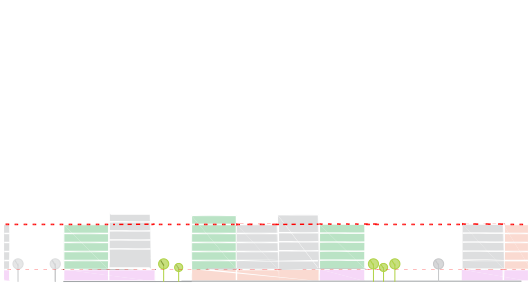
- leur qualité de symbole de la mutation du quartier, leur architecture doit être iconique;
- leur role de bâtiment permettant de définir un nouveau skyline et une grande visibilité du Quartier Midi à l'échelle métropolitaine;
- leur disposition côté nord de la gare et le long du faisceau ferré pour y définir une porte ambitieuse et lisible;
- la localisation plus proche des noeuds d'intermodalité du quartier;
- des socles actifs d'envergure, attractifs à l'échelle métropolitaine et en dialogue avec l'espace public sur lequel il s'adresse.

Il est important, pour les trois formes urbaines, de prévoir des distances et des décalages entre les nouveaux bâtiments afin d'éviter les vis-à-vis entre les nouvelles constructions d'un même ilot ainsi qu'entre ilots distincts dont les implantations doivent être suffisament espacées.

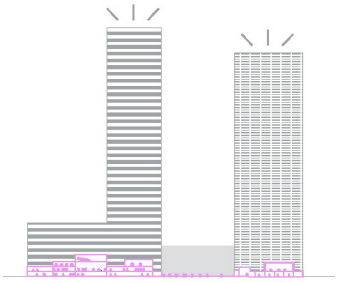
Dans le volet réglementaire du PAD, les notions de marqueur et des articulateur se retrouvent sous les termes "construction emblématique" et "émergence", qui recouvrent l'une ou l'autre forme urbaine selon la localisation, le gabarit et la fonction dans le contexte urbanistique.

DISPOSITIF 1 - DES FORMES URBAINES EN PRISE AVEC L'EXISTANT









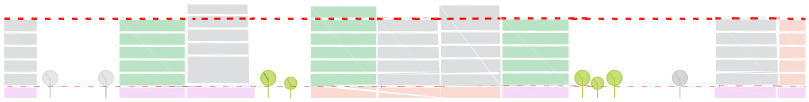
SYSTÈMES

ARTICULATEURS

MARQUEURS

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

SYSTÈMES
Références



SYSTÈMES MORPHOLOGIQUEMENT COHÉRENTS

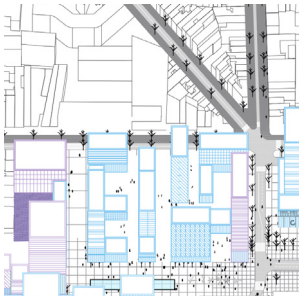


Dogma, Oranienburg

ARCHITECTURES QUI DIALOGUENT ENTRE LA DIMENSION MÉTROPOLITAINE ET LE PAYSAGE



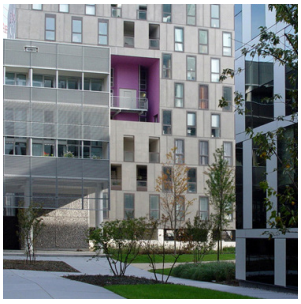
Mies Van Der Rohe, Detroit



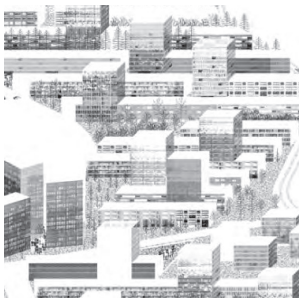


David Chipperfield, Berlin

COHÉRENCE TYPOLOGIQUE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER



Obras, Lille



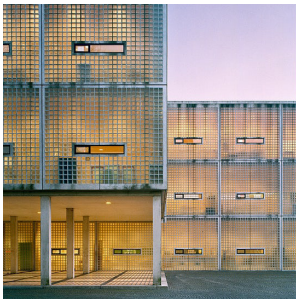
RÈGLES DE HAUTEUR ET DE DISTANCE INSPIRÉES DU TISSU BRUXELLOIS



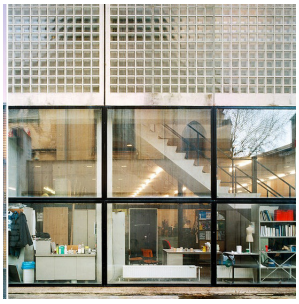
Diener Diener, Anvers

POROSITÉS PUBLIQUES OU VISUELLES ENTRE LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS ET L'EXISTANT

UN SOCLE ACTIF QUI ASSURE LA CONTINUITÉ AU SEIN DU SYSTÈME



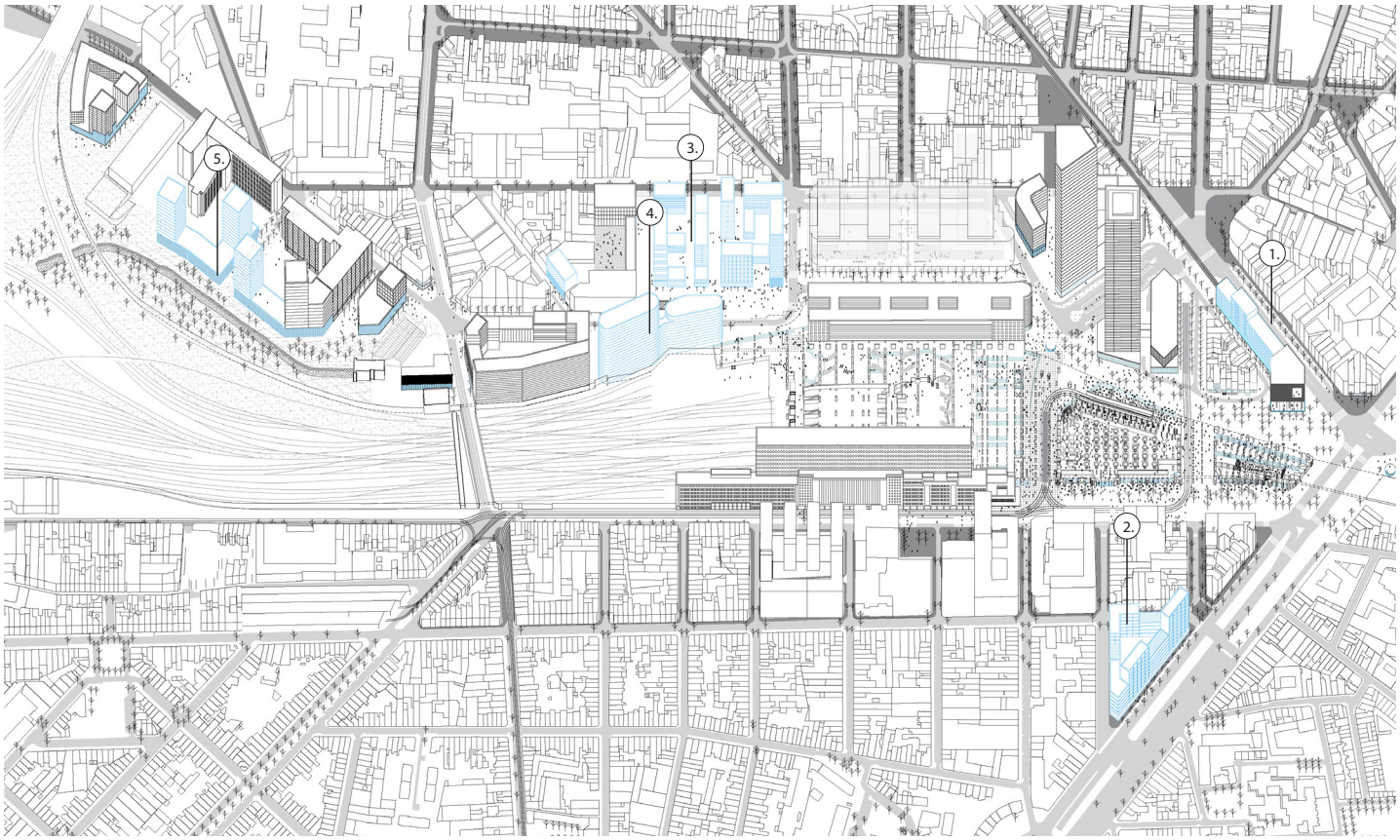
Wiel Arets Architects, Maastricht



Wiel Arets Architects, Maastricht



PWP Landscape Architecture, Bâle



Localisation des systemes

1. Système dans la continuité du boulevard Jamar.

2. Système dans la continuité du boulevard du Midi.

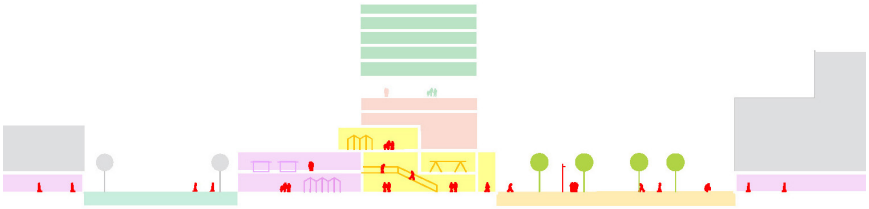
3. Système poreux entre la rue Bara et la rue de France.

4. Système dans la continuité de la rue de France, le long du faisceau ferré.

5. Système le long du parc de la Senne.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

ARTICULATEURS
Références



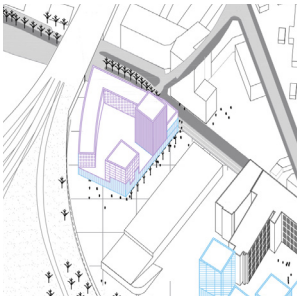
OBJETS ARCHITECTURAUX EXCEPTIONNELS ET PONCTUELS

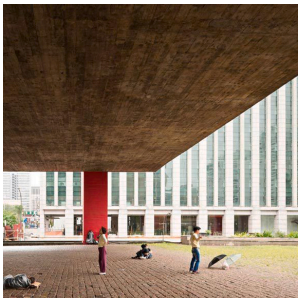




OMA, Paris

COMPOSITION HÉTÉROGÈNE





Lina Bo Bardi, Sao Paulo

DES FORMES QUI NÉGOCIENT ENTRE LES DIFFÉRENTS ESPACES PUBLICS



Sanaa, New York



BÂTIMENTS QUI S'ADRESSENT ET SIGNALENT DES AXES ET DES JONCTIONS D'ESPACES PUBLICS



Sanaa, Tokyo

UN SOCLE ACTIF LISIBLE ET ARTICULÉ

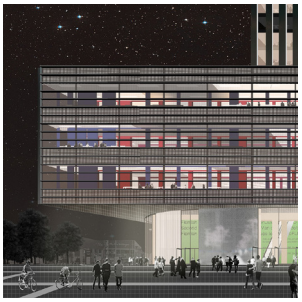
OBJECTS QUI DIALOGUENT AVEC LES STRUCTURES EXISTANTES À PRÉSERVER



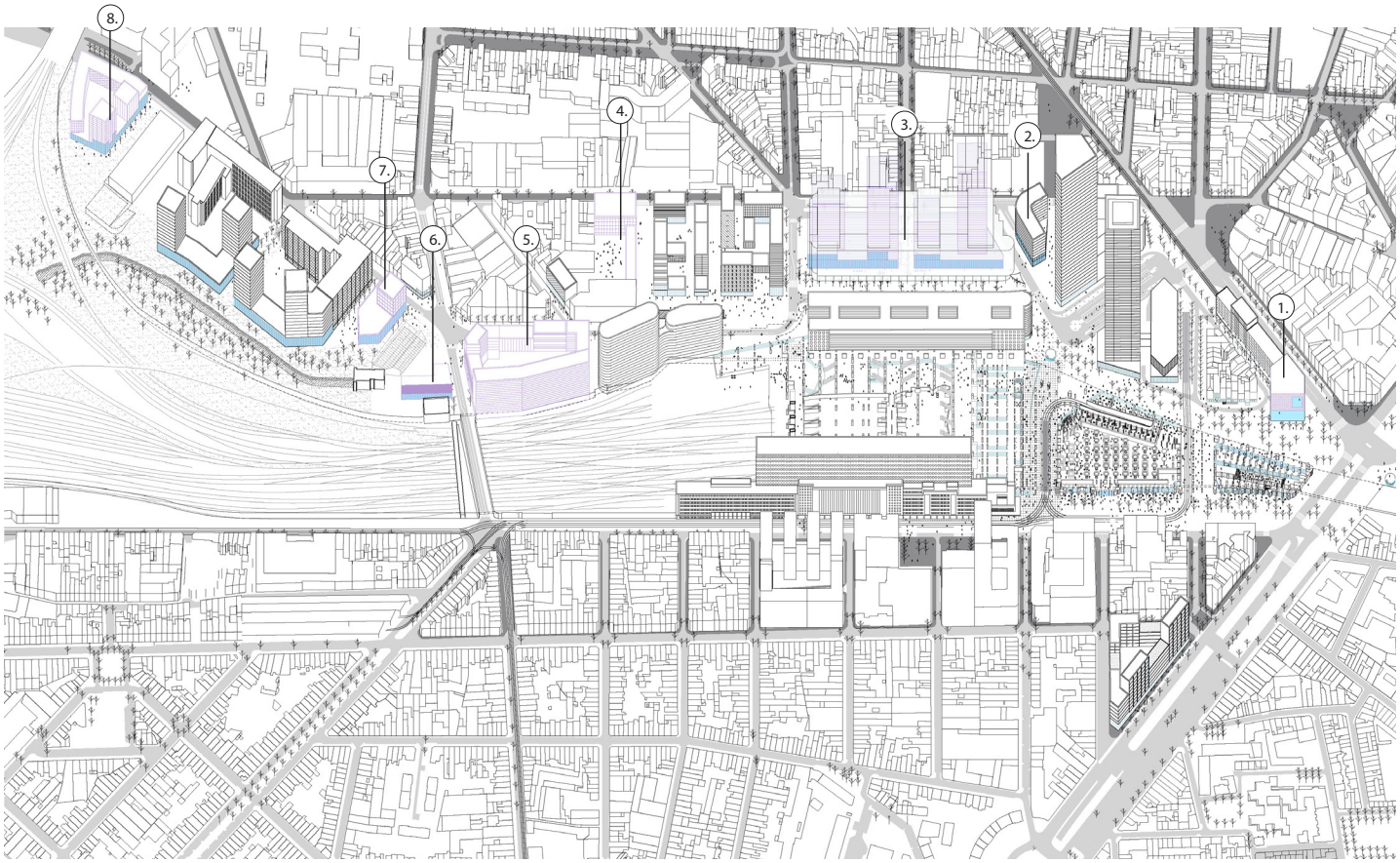
OMA, Milan



51N4E, Malines



Office KGDVS/KCAP, Bruxelles



Localisation des articulateurs

1. Articulateur au dessus de la trémie du tram., équipement adressé sur l'esplanade de l'Europe.

2. Articulateur qui s'accroche à la nouvelle continuité paysagère et publique de la gare entre la place Horta, le passage Tintin et la rue Blerot.

3. Articulateur entre la rue Bara et la place Horta, articulation entre la gare et Anderlecht.

4. Articulateur entre la rue Bara et la place France, le long du nouveau cheminement public.

5. Articulateur au niveau du carrefour de la rue de France et la rue des Vétérinaires.

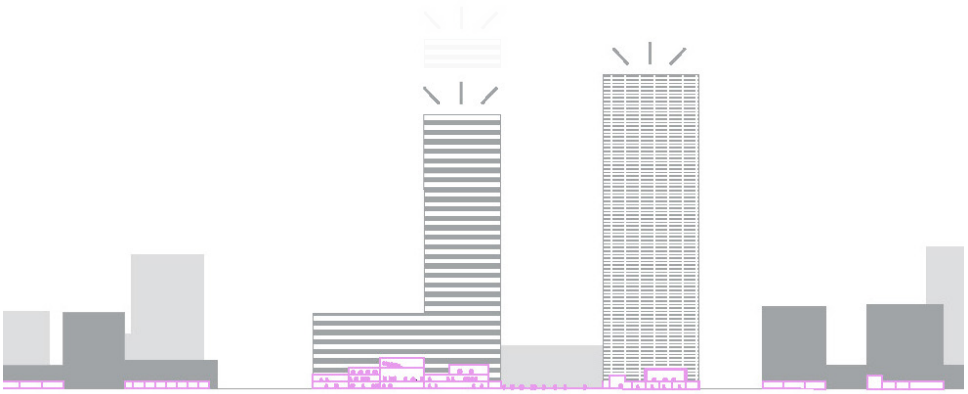
6. Articulateur au croisement de la rue des Vétérinaires et de l'entrée nord du parc de la Senne.

7. Articulateur entre l'entree du parc de la Senne et l'entrée nord du parc de la Senne.

8. Articulateur localisé a l'angle de la rue des Deux Gares et l'entrée Sud du parc de la Senne.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

MARQUEURS
Références



ARCHITECTURES ICONIQUES SYMBOLES DE LA MUTATION DU QUARTIER

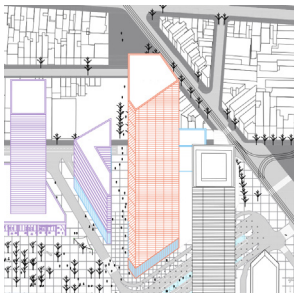


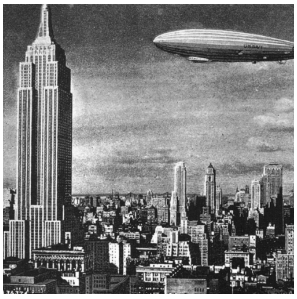
OMA, Shenzhen

ASSURENT UNE PLUS GRANDE VISIBILITÉ POUR BRUXELLES MIDI



Kolhoff Architects, La Haye





OMA, Delirious New York

DÉFINITION D'UN NOUVEAU SKYLINE HAUT À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE



.Aerts, Ramon, Blomme, Petit, Bressens, Van Acker, Lambrichts et Van Dosselaere, Bruxelles



Herzog & De Meuron, New York

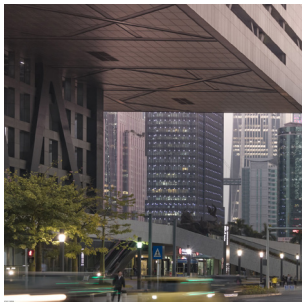
UNE PORTE NORD DE LA GARE AMBITIEUSE ET LISIBLE



Dominique Perrault, Paris

POSITIONNEMENT SUR LA SURFACE INTERMODALE INTENSE

UN SOCLE ACTIF ÉVIDENT EN DIALOGUE AVEC L'ESPACE PUBLIC



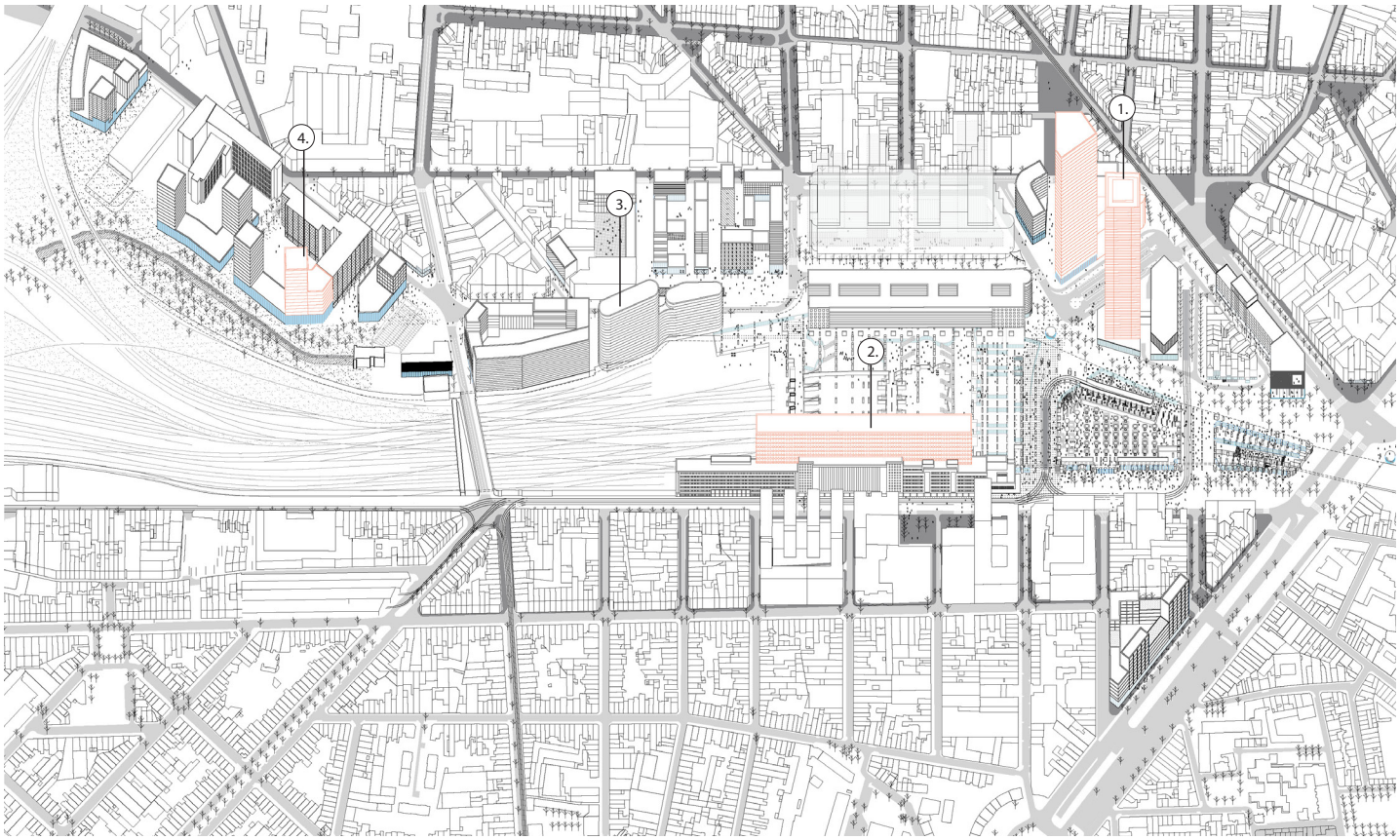
OMA, Shenzhen



E2A



Modersohn & Freiesleben, Berlin



Localisation des marqueurs

1. Marqueur au croisement de la place horta, de l'esplanade de l'Europe et du passage Tintin.

2. Possibilité d'un marqueur au croisement de l'avenue Fonsny, de la place de la Constitution et de la rue Couverte.

3. Marqueur entre la rue de France et le faisceau ferré.

4. Marqueur à l'entrée nord du parc de la Senne.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

AMBITION 3 - UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

Dispositif 2

UN SKYLINE BAS COMME RÉVÉLATEUR D'IDENTITÉ DU QUARTIER HABITÉ

Le skyline bas aboutit à une logique de mixité et de synergie tant avec les programmes tertiaires que des logements, de l'espace public et la mobilité. Il est un dispositif majeur dans le développement d'un quartier de gare habité. Il garantit l'attractivité du quartier en activant l'espace public de celui-ci par des activités diurnes et nocturnes, commerciales, culturelles et de service public.
Le skyline bas correspond à un travail délicat des socles des nouveaux développements (mais aussi des bâtiments remarquables réhabilités) pour assurer leur intégration avec les habitations existantes ainsi qu'une activation des espaces publics. Ce principe spatial est indissociable de l'animation et de la mise en place de la surface d'échange. Le dispositif de skyline bas se retrouve dans le volet réglementaire du PAD, aussi bien en prévoyant des superficies spécifiques qu'en tant que "liseré d'activation".

Ces pieds d'immeubles dessinent une véritable identité du quartier et du piéton qui pratiquent la gare habitante. Le skyline bas s'adresse directement à ses habitants et nuance la densité développée.
A l'échelle des quartiers alentours, il gère l'intégration des nouveaux développements à ce tissu particulier. Réciproquement l'identité de l'existant est révélée par sa résonance avec ce nouveau skyline bas.

La programmation des rez-de-chaussée propose (selon leur position dans le PAD):

- des équipements de grande envergure, attractifs à l'échelle de la métropole

- des équipements de quartier

- de grands commerces, marché couvert, horeca etc., attractifs à l'échelle de la métropole

- des petits commerces et services de quartier

- des ateliers de production

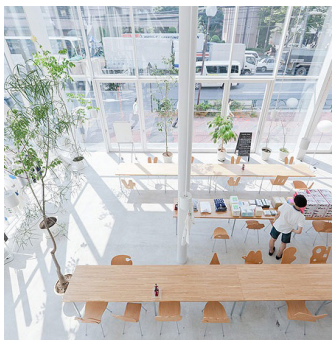
- du bureau (coworking, lobby d'immeuble de bureau) ou SOHO (small office - home office),

- des espaces partagés des logements collectifs

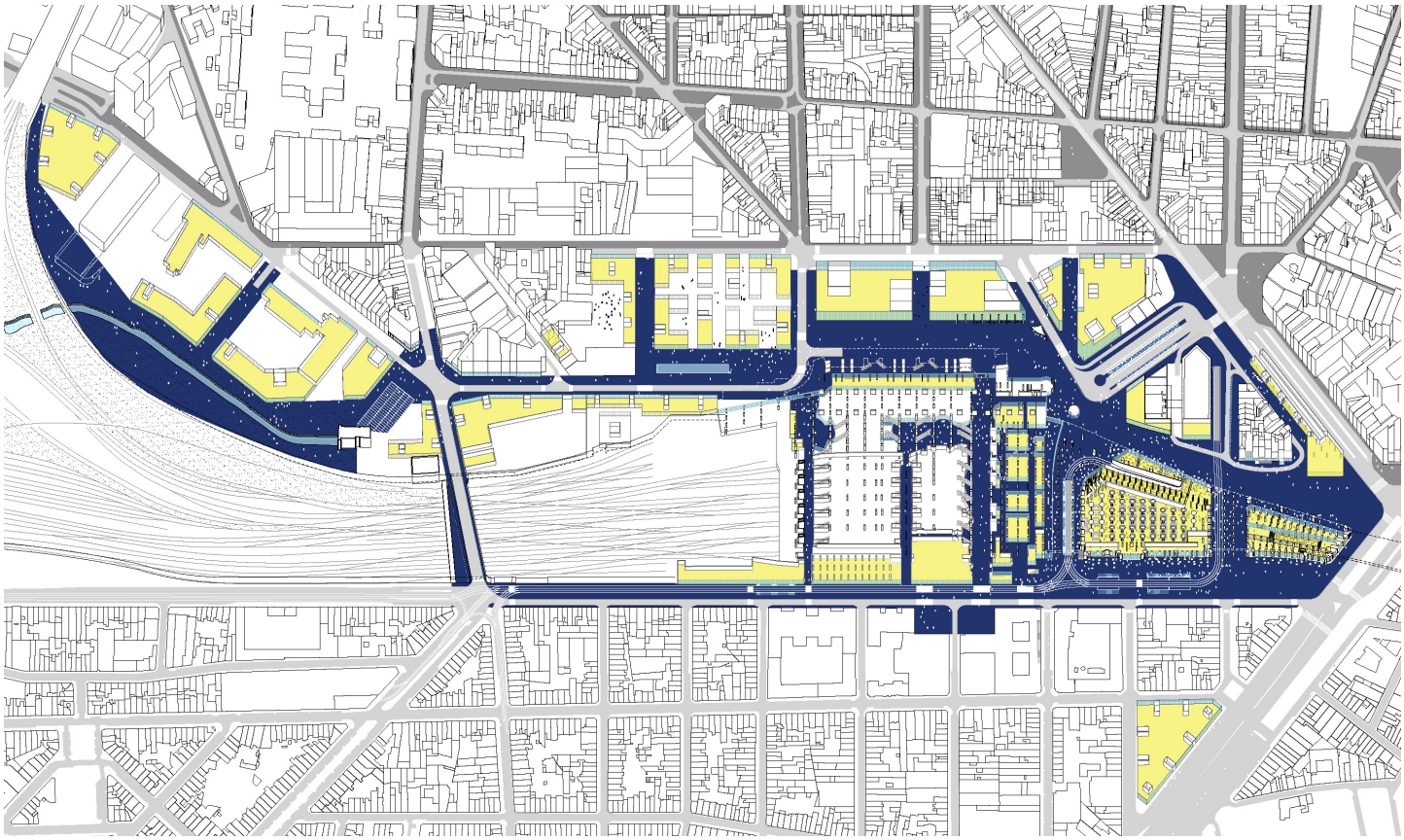

Mies Van der Rohe, Toronto

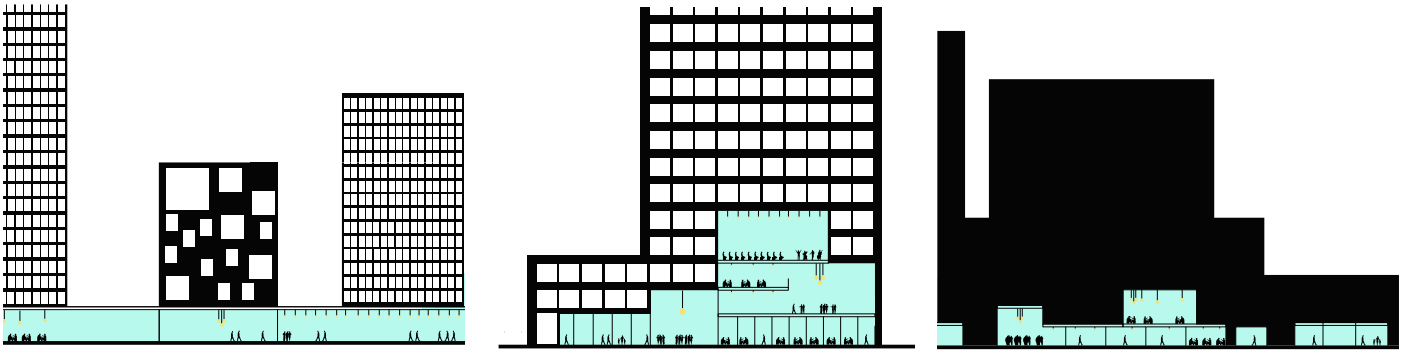

Gordon Bunshaft, New York


Eric Lapierre


Sanaa, Tokyo

DISPOSITIF 2 - UN SKYLINE BAS COMME RÉVÉLATEUR D'IDENTITÉ DU QUARTIER HABITÉ

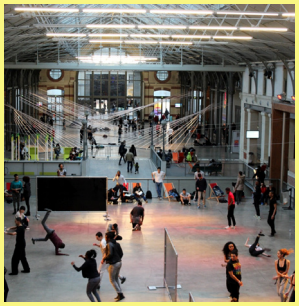




"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Complémentarité programmatique du skyline bas :

Equipement attractif
à l'echelle métropolitaine *



Atelier Novembre, Le 104, Paris

*Cinémathèque, salle de concert, musée ...

Equipement attractif
à l'echelle du quartier*



Rossbauer.Triller, Zurich

*Ecole, crèche, salle polyvalente, centre associatif, bibliothèque, equipement sportif...

Grand commerces attractifs
à l'echelle métropolitaine

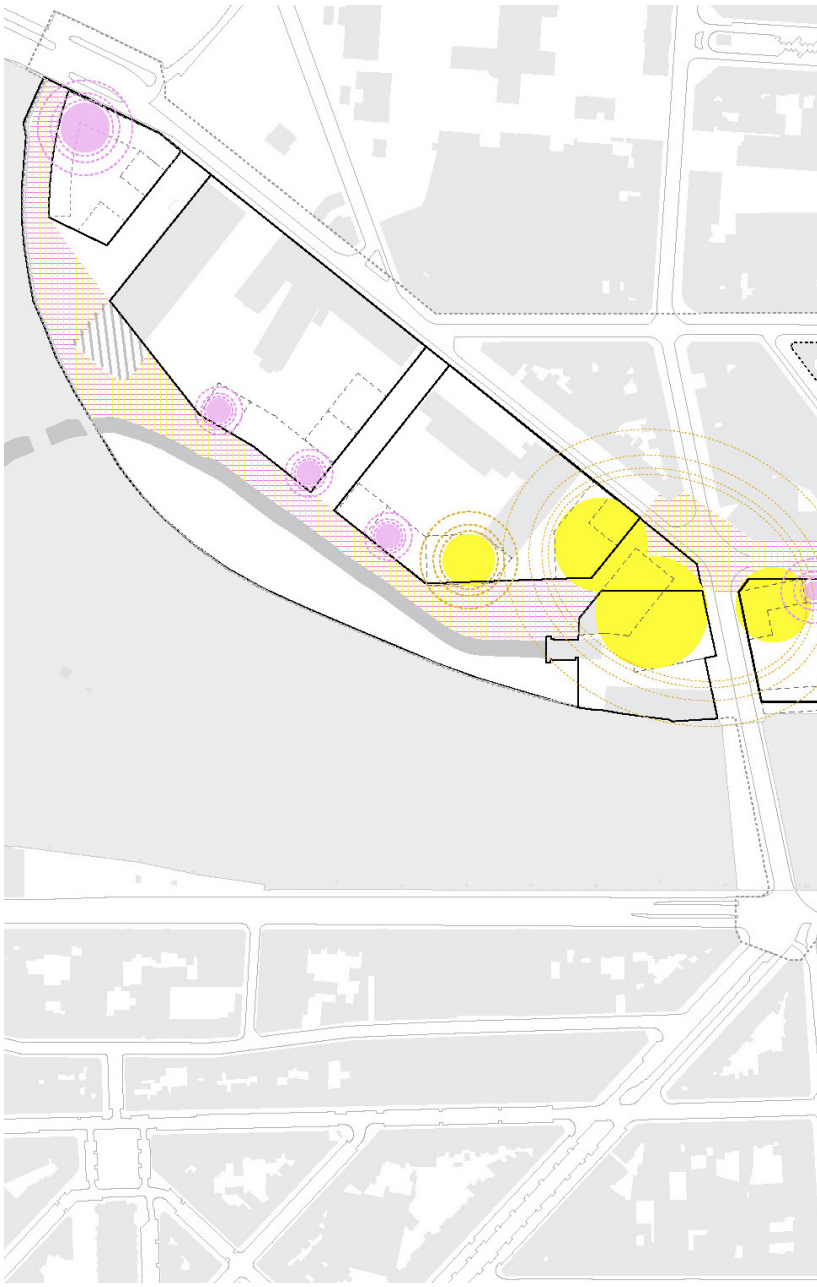


Wilmotte & Associés,
La Station F, Paris

Petit commerces attractif
à l'echelle du quartier



David Chipperfield,
Kantine, Berlin



Le skyline bas devra permettre la mise en place d'une complémentarité programmatique en lien avec la surface d'échange et notamment le long de la continuité nord-sud qui relie l'esplanade de l'Europe au Parc de la Senne.

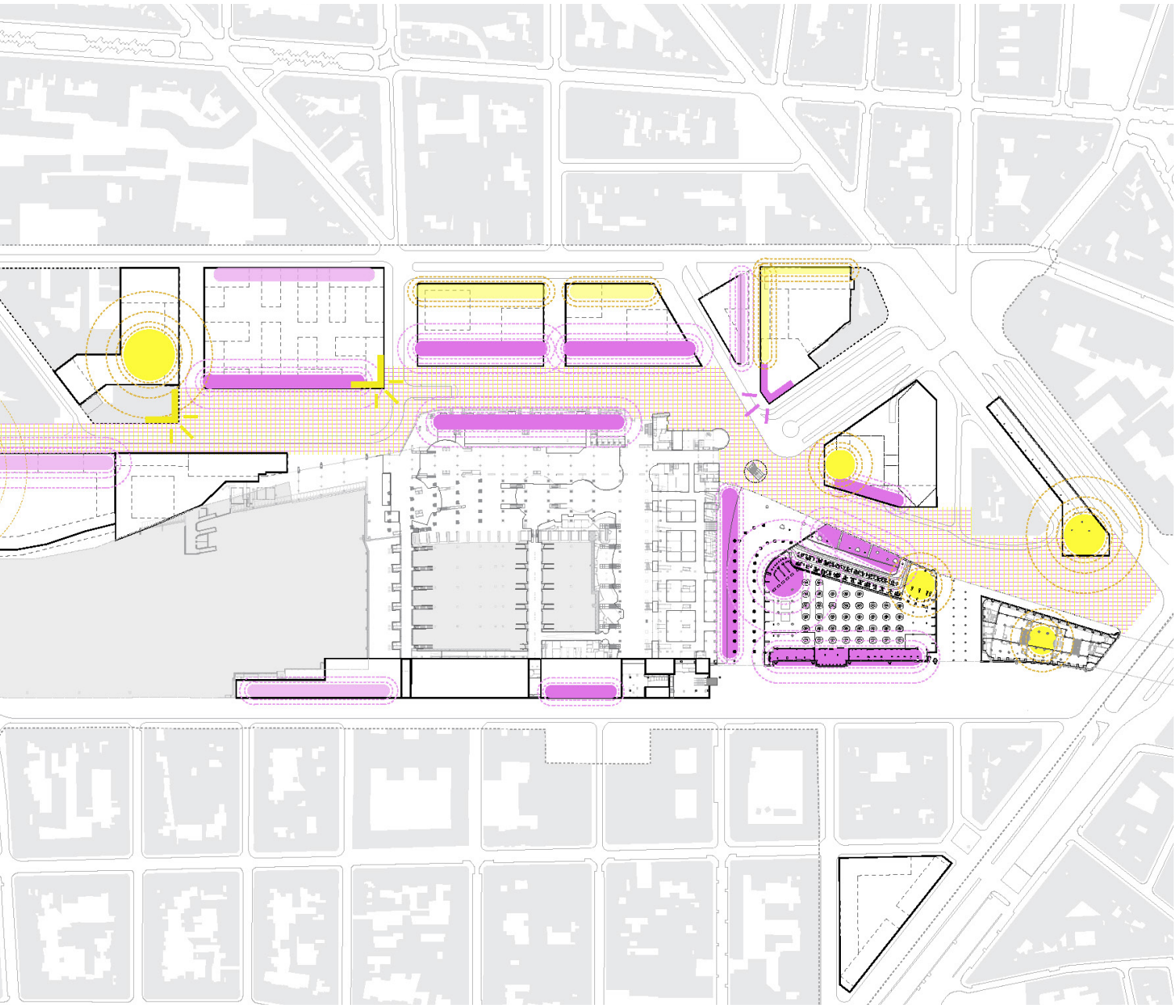
Cette continuité sera activée aux abords de la gare par des équipements et des commerces attractifs à l'échelle métropolitaine puis par des commerces de proximité et des équipements de quartier vers le sud.

A l'échelle du quartier, il s'agira aussi bien de prévoir des équipements nécessaires au moment de l'arrivée des nouveaux habitants que de pallier le manque actuel d'équipements en favorisant l'implantation d'équipement d'accueil de la petite enfance, d'école fondamentale et secondaire, d'équipement d'accueil de personnes âgées, d'équipements sportifs et de plaines de jeux/agoraspaces.

A l'échelle de chaque îlot (en particulier pour Tintin et Horta Bara), les fonctions attractives devront s'implanter en bordure de cheminement afin de garantir la viabilité des ces nouvelles porosités publiques.

	superficie plancher (m²)	surface ext (m²)	surface terrain (m²) (avec parking)
crèche (50 enfants; 12-15m²/enfant)	625	125	
école primaire (475 élèves; 2 classes/année)	3.000	3.000	5.600
école sécondaire	5.000	3.000	6.100
petit centre sportif	1.000		
centre sportif pluridisciplinaire	2.000 - 2.500		
centre de santé de proximité	500 - 800		
local associatif/de quartier	500		

DISPOSITIF 2 - UN SKYLINE BAS COMME RÉVÉLATEUR D'IDENTITÉ DU QUARTIER HABITÉ



GRANDE CONTINUITÉ À ACTIVER :

Commerces liés à la Gare

Equipement

SITUATIONS PONCTUELLES À ACTIVER AU NIVEAU LOCAL :

Commerces

Equipement

Angle stratégique à activer

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

AMBITION 3 - UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

Dispositif 3

UNE PROGRAMMATION MIXTE COMME OUTIL DE RÉSILIENCE DU PROJET

Répartition programmatique par îlot : localisation

L'un des objectifs majeurs du PAD afin de garantir le développement d'un quartier de gare habité est le développement d'une programmation mixte.
La diversité de ce quartier composite est garantie grâce à une programmation équillibrée entre les logements, les bureaux, les équipements, les ateliers de production et les commerces afin de faire du quartier de gare un véritable quartier dynamique, attractif et pratiqué par des populations hétéroclites, à des rythmes variés.

TOTAL: 516 000 M²

GRAND QUADRILATÈRE
TOTAL: 12 000 M²

PETIT QUADRILATÈRE
TOTAL: 3 500 M²

TOUR DU MIDI (RDC)
TOTAL: 1 000 M²

JAMAR
TOTAL: 14 000 M²

TINTIN
TOTAL: 87 000 M²

TRISPOSTAL FONSNY
TOTAL: 91 500 M²

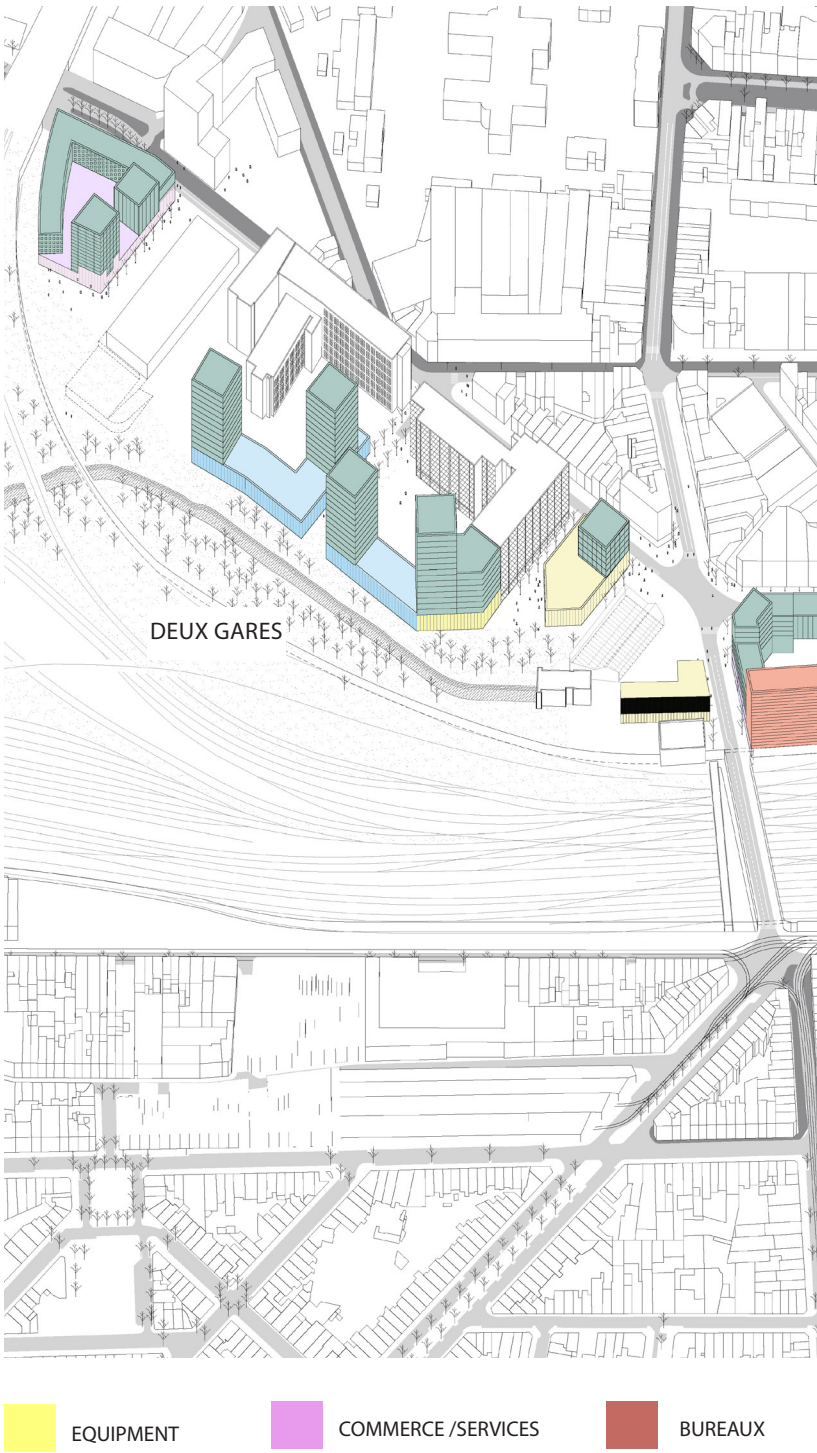
RUSSIE MÉRODE
TOTAL: 30 000 M²

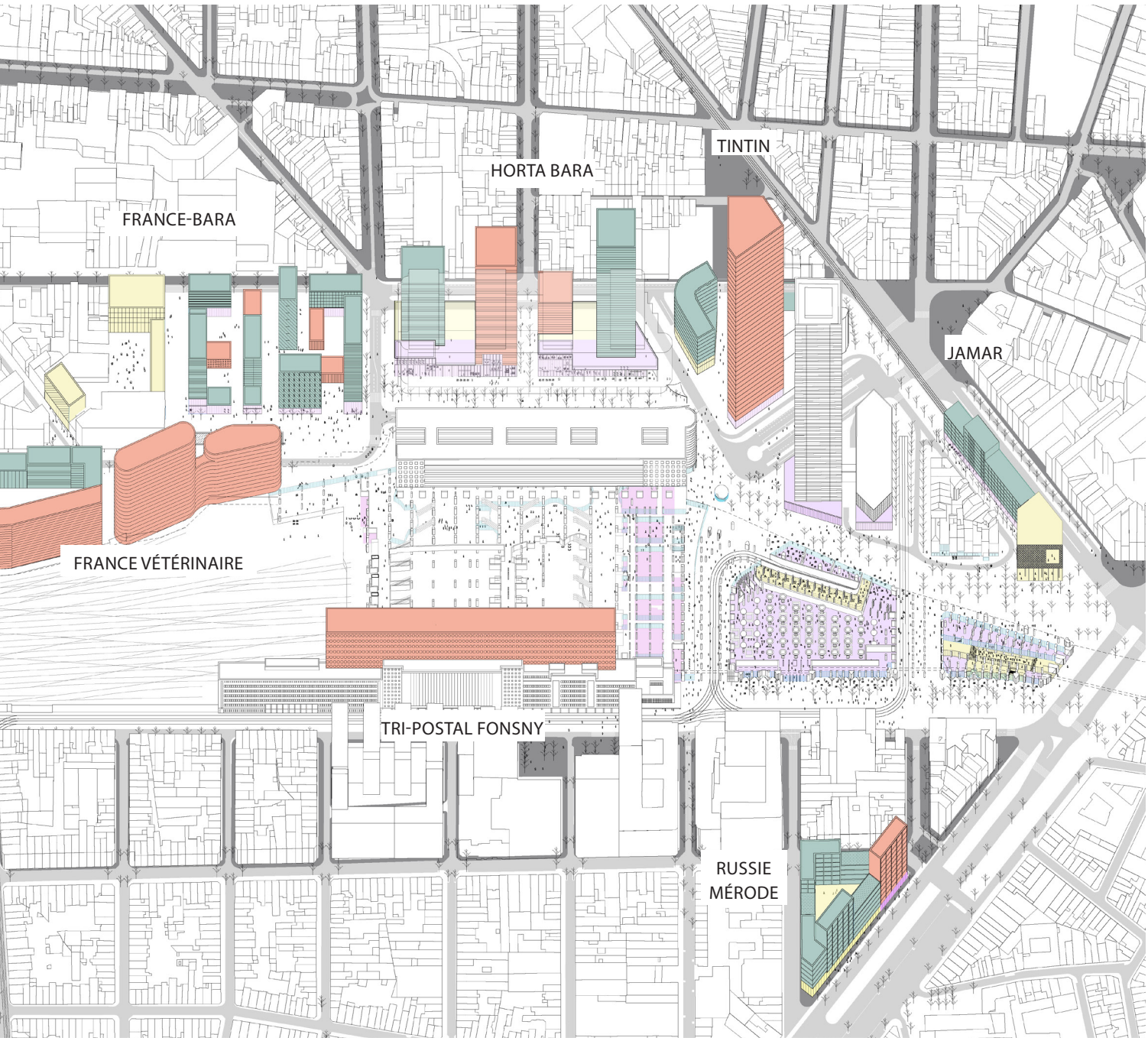
HORTA BARA
TOTAL: 89 000 M²

FRANCE BARA
TOTAL: 60 000 M²

FRANCE VÉTÉRINAIRE
TOTAL: 73 000 M²

DEUX GARES
TOTAL: 70 000 M²





RÉSIDENTIEL

ATELIER DE PRODUCTION

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

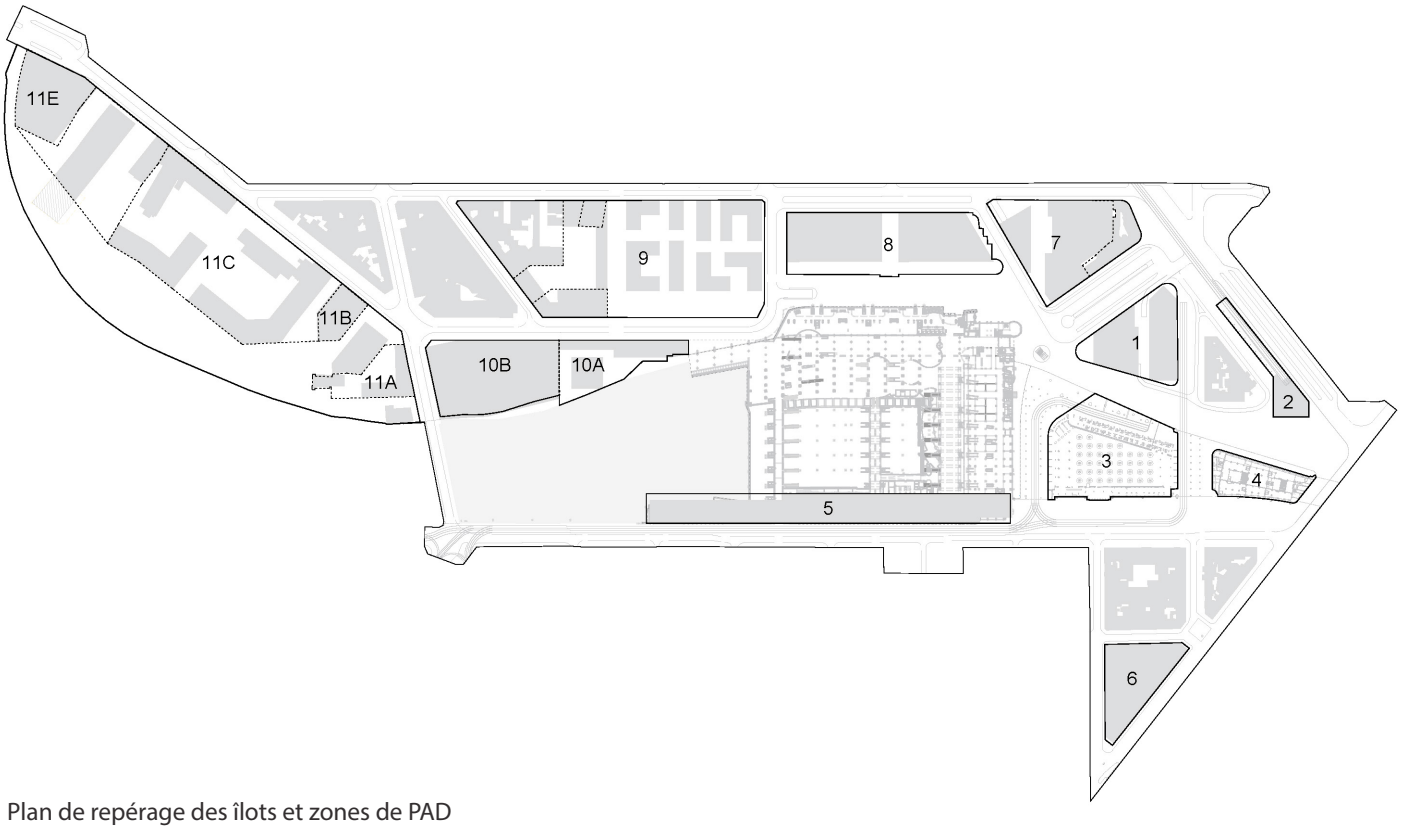
Tableau récapitulatif de la nouvelle programmation par îlot

Îlots	Bureaux 47%	Commerces/Services 5%	Equipement 8%	Logement 39%	ActivitésProductives 1%	Surface totale des nouvelles constructions
	245 000 m²	27 000 m²	43 500 m²	194 000 m²	6 500 m²	516 000 m²
1 - Tour du Midi		500 m²	500 m²			1 000 m²
2 - Jamar		500 m²	3 500 m²	10 000 m²		14 000 m²
3 - Grand quadrilatère		10 000 m²	2 000 m²			12 000 m²
4 - Petit quadrilatère		1 000 m²	2 500 m²			3 500 m²
5 - Tri-postal Fonsny	75 000 m²	2 500 m²	1 000 m²	8 000 m²		86 500 m²
6 - Russie Mérode	7 000 m²	500 m²	2 500 m²	20 000 m²		30 000 m²
7 - Tintin	56 000 m²	3 000 m²	2 000 m²	16 000 m²		77 000 m²
8 - Horta Bara	40 000 m²	3 000 m²	6 000 m²	40 000 m²		89 000 m²
9 - France Bara	7 000 m²	1 500 m²	11 500 m²	40 000 m²		60 000 m²
10 - France Vétérinaires	60 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		73 000 m²
A - Zone Toc Infrabel	40 000 m²					40 000 m²
B - Zone Delta Zennewater	20 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		33 000 m²
11 - Deux Gares		3 000 m²	10 500 m²	50 000 m²	6 500 m²	70 000 m²
A - Zone Vétérinaires			5 000 m²			5 000 m²
B - Zone Delta Deux Gares			2 000 m²	3 000 m²		5 000 m²
C - Zone Ring Station		1 000 m²	2 000 m²	32 000 m²	5 000 m²	40 000 m²
E - Zone Brico		2 000 m²	1 500 m²	15 000 m²	1 500 m²	20 000 m²

"Les chiffres figurent à titre indicatif, les seuils réglementaires sont inscrits dans le volet réglementaire du PAD."

Tableau comparatif de surface :
Situation existante / PAD (nouvelles contructions et existant)

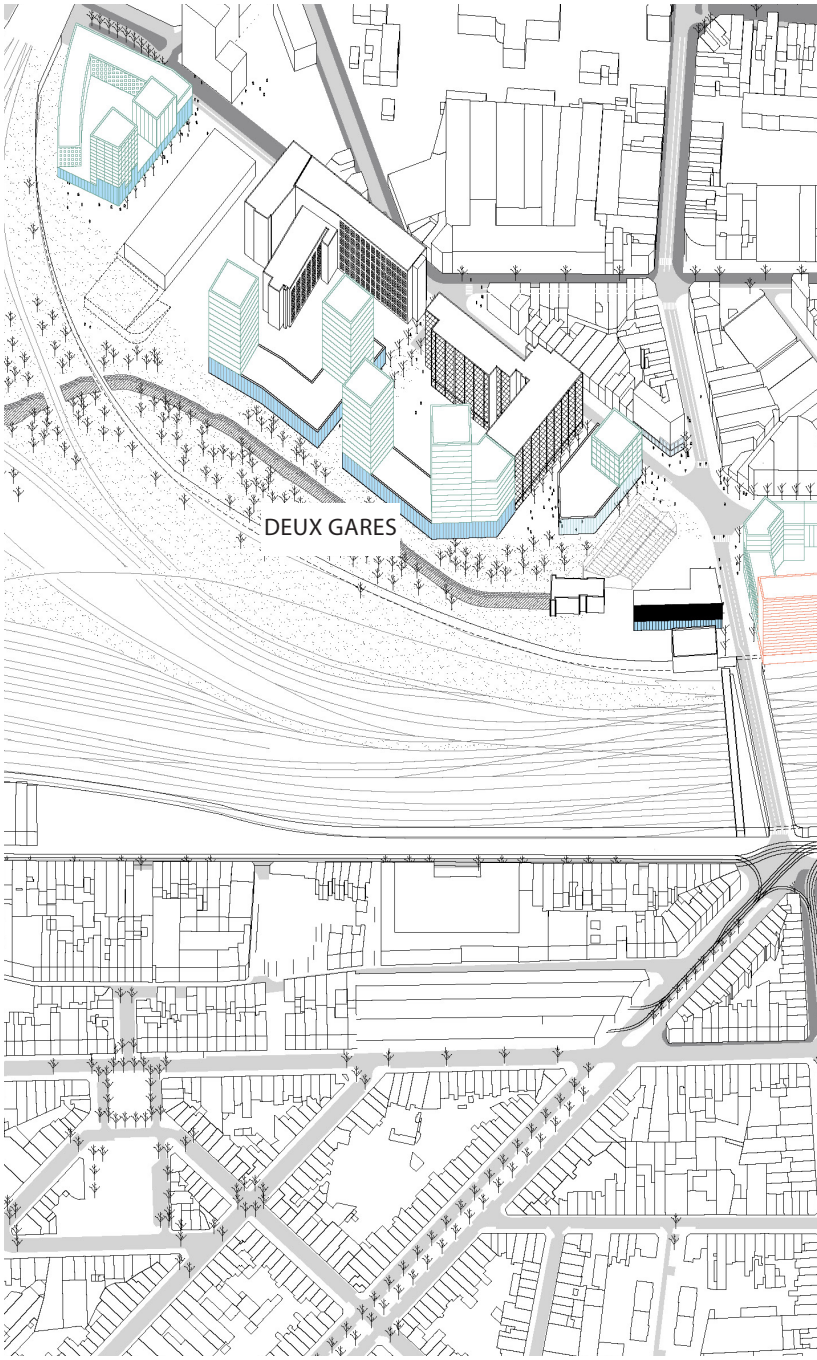
Situation existante	Bureaux 438 224 m²	Commerces/Services 53 628 m²	Equipement 7 101 m²	Logements 65 978 m²	ActivitésProductives 18 146 m²	Surface totale 583 077 m²
⊕	Surfaces à réaménager 13 822 m²					Surface totale 596 899 m²
Surfaces de l'existant conservé	Bureaux 181 228 m²	Commerces/Services 42 180 m²	Equipement 7 101 m²	Logements 61 091 m²	ActivitésProductives 12 668 m²	Surface totale 304 268 m²
TOTAL Projet de PAD et surfaces de l'existant conservé	Bureaux 426 228 m²	Commerces/Services 69 180 m²	Equipement 50 601 m²	Logements 255 091 m²	ActivitésProductives 19 168 m²	Surface totale 820 268 m²



Plan de repérage des îlots et zones de PAD

Le logement comme outil de transformation du territoire : un équilibre logement / bureau sur le périmètre

L'un des objectifs majeurs du PAD afin de garantir le développement d'un quartier de gare habité est d'atteindre un équilibre bureau / logement sur la totalité des nouveaux projets du périmètre. La diversité de ce quartier composite est également développée au niveau de sa programmation. Un équilibre est recherché entre bureaux et logements afin de faire du quartier de gare un véritable quartier habité et pratiqué par des populations hétéroclites, à des rythmes variés.
Les bureaux seront développés principalement le long du faisceau ferré et à proximité du pôle multimodal. Ce qui libère la place pour le développement de l'habitat dans les zones les plus propices.



TOTAL RÉSIDENTIEL : 194 000 M²

TOTAL BUREAUX: 245 000 M²

JAMAR
TOTAL: 14 000 M²
LOGEMENT: 10 000 M²

TINTIN
TOTAL: 77 000 M²
LOGEMENT: 16 000 M²
BUREAUX: 56 000 M²

TRISPOSTAL FONSNY
TOTAL: 86 500 M²
LOGEMENT/HÔTEL/ ÉQUIPEMENT: 8 000 M²
BUREAUX: 75 000 M²

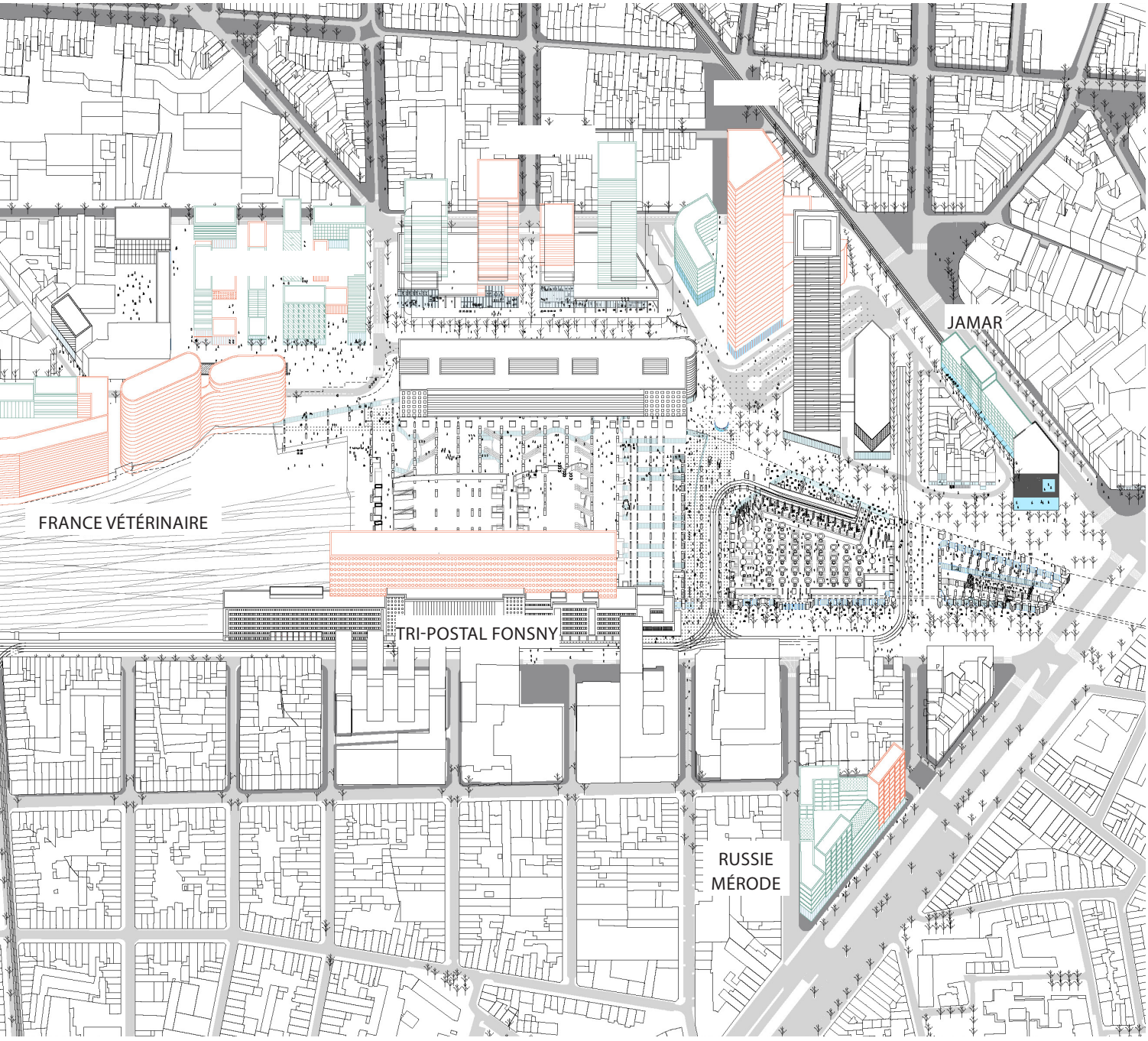
RUSSIE MÉRODE
TOTAL: 30 000 M²
LOGEMENT: 20 000 M²
BUREAUX: 7 000 M²

HORTA BARA
TOTAL: 89 000 M²
LOGEMENT: 40 000 M²
BUREAUX: 40 000 M²

FRANCE BARA
TOTAL: 60 000 M²
LOGEMENT: 40 000 M²
BUREAUX: 7 000 M²

FRANCE-VÉTÉRINAIRE:
TOTAL: 73 000 M²
LOGEMENT: 10 000 M²
BUREAUX: 60 000 M²

DEUX GARES
TOTAL: 70 000 M²
LOGEMENT: 50 000 M²
0 M² DE BUREAUX SUPPLÉMENTAIRES



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Le logement comme outil de transformation du territoire : Déclinaison des modes d'habiter

La notion de gare habitante porte sur l'ambition d'acceuillir plus d'habitants dans un périmètre élargi autour de la gare.
La déclinaison spatiale de ce concept sur l'ensemble de ces situations est l'occasion de penser le développement du quartier à partir de la qualité et de la divérisité des logements pourvus.

Les modes d'habiter sont déclinés selon cinq types de localisation afin de répondre aux situations diverses présentes dans le quartier et pour enrichir l'offre en matière de logement et assurer une plus grande mixité des futur habitants..

- Habiter le paysage : objet compact posé dans le paysage ouvert, les quatres facades sont ouvertes et le bâtiment est desservi par un noyau central pour permettre une répartition des logements en double orientation, la largeur du volume est de 20 metre minimum, le skyline est relativement haut, les bâtiments peuvent jouer le role de marqueurs à l'echelle du quartier. Les socles actifs sont en dialogue direct avec le paysage.

- Habiter l'interface : bâtiment faisant office de frontière, aligné sur rue d'un coté et ouvert sur un interieur d'îlot plus intime de l'autre. Ses facades et volumétries oscillent entre l'urbain et le domestique et le rez-de-chaussée actif est poreux pour permettre une visibilité (et un accès possible) depuis la rue sur l'interieur d'îlot. Volume linéaire, sa largeur idéale est de 13 mètres maximum pour permettre une répartition en logements traversants.

- Habiter la mixité: bâtiment avec une visibilité à l'echelle métropolitaine. Le mode d'habiter est plus métropolitain et peut être associé, dans un même batiment, à des activités du secteur tertiaire. Cette mixité d'usage induit un gabarit particulier et noyau de circulation important pouvant être partagé entre les différents usages. Le socle actif du bâtiment est également imposant, il peut acceuillir des équipement et des commerces attractifs à l'echelle métropolitaine.

- Habiter l'interiorité: les batiments sont situés en intérieur d'îlot dans un environnement plus domestique. Notion de communauté de quartier et de rapport de voisinnage plus développées. Les volumes sont plus fins et compacts pour permettre une disposition assez dense , libérant des interstices d'echelle domestique et intimes. Les volumes sont disposés de facon à protéger des espaces exterieurs d'echelle plus domestique perceptibles depuis la rue grâce à des interstices et des percées visuelles entre les different bâtiments.
Les socles actifs des bâtiments adressés sur les cours intérieures peuvent accueillir des petits commerces et services attractifs à l'echelle du quartier mais peuvent aussi acceuillir des activités du secteur tertaire de petite echelle sous la forme de SOHO (small office / home office)

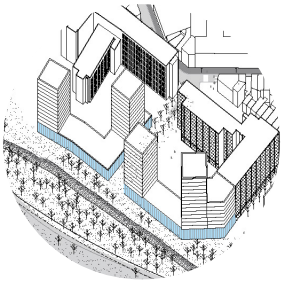
- Habiter la continuité:
Les bâtiments sont alignés le long d'un axe (rue, avenue et/ou faisceau ferré.), en continuité et en négociation avec le tissu bruxellois
Ils sont idéalement traversants (de 13 mètres d'épaisseur maximum) si le contexte le permet (notamment s'il n'y à pas trop de bruit et de vis-à-vis etc.).
Les espaces communs interieurs sont qualitatifs et génereux et le dessin de la facade et des espaces exterieurs (loggias, jardin d'hiver etc.) doit garantir l'intimité et l'atténuation des bruits.
La facade des rez-de-chaussée doit faire partie intégrante du skyline bas et doit être activée par des commerces et des services.

Le concept habitant doit également intégrer la nécessité de développer des logements sociaux bien répartis au niveau des îlots et des projets respectifs afin de concrétiser l'ambition exprimée par le nouveau gouvernement de "A terme, de disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier."

HABITER LE PAYSAGE

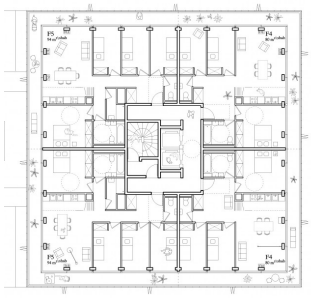
Objet compact, implanté dans le paysage, dont toutes les façades sont ouvertes
Répartition des logements en double orientation

Îlot des Deux Gares





XDGA, Breda

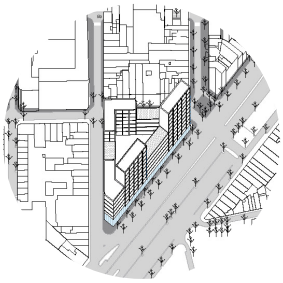


plan type : La Chapelle
NP2F

HABITER L'INTERFACE

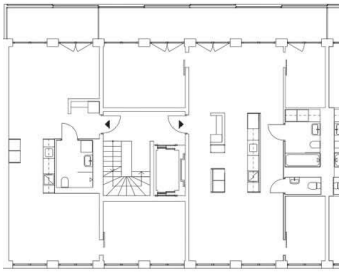
Bâtiment linaire à deux facades distinctes (alignée sur rue et ouverte sur un interieur d'îlot)
Logements Traversants

Tintin
Russie Mérode
Îlot France Vétérinaire





Zanderroth Architekten, Berlin

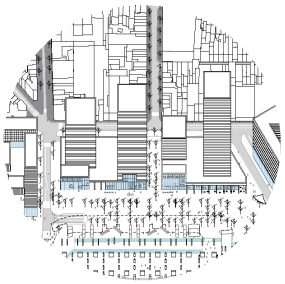


plan type : Hammarby gard hus 2
Arrhov Frick arkitektkontor

HABITER LA MIXITÉ

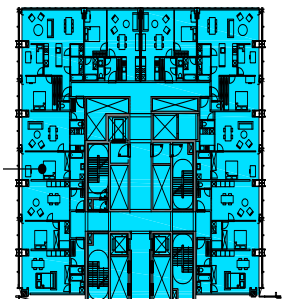
Gabarit singulier, repère métropolitain.
Noyau de circulation à partager entre les étages alternés de logement et de bureaux.

Horta Bara





51n4e, l'AUC, Jasper Ayers, Bruxelles

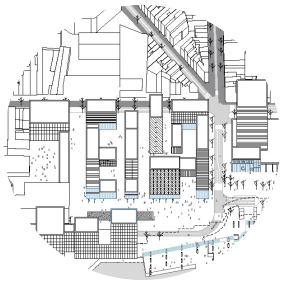


plan type :ZIN
51n4e, l'AUC, Jasper Ayers

HABITER L'INTERIORITÉ

Tissu dense et compact
Interstices et espaces exterieurs intimes qui assurent une dimension plus domestique.
Logements double orientés et traversants

Îlot France Bara





Eric Lapierre, Nanterre

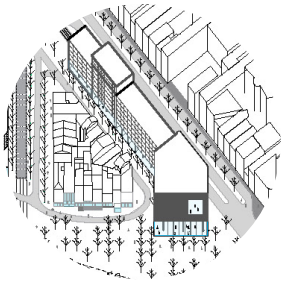


plan type : Spreefeld
Carpaneto Architekten,Fatkoehl Architekten,BARarchitekten

HABITER LA CONTINUITÉ

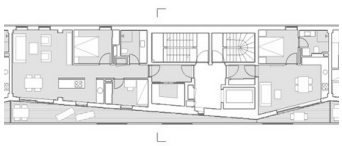
Bâtiment longeant des axes routier et/ferré
Négociation avec le tissu bruxellois
Mise à distance des bruits et vis à vis par traitement singulier des façades.
Logements traversants

Jamar





Hub, Anvers



plan type : Mad Building
Mad Arkitekter

Repenser les modes de travail et production : un axe vertueux et un pari durable

Atteindre l'équilibre logements/bureaux permettrai de faire de Bruxelles Midi un véritable quartier, plus qu'un lieu de passage. Le quartier devient lieu de travail, de nombreux usages/activités s'activent naturellement, en faisant un véritable espace de vie, habité et pratiqué par des populations hétéroclites, à des rythmes variés.
Actuellement, à proximité directe de la gare, l'offre en services n'est plutôt destinée qu'aux voyageurs en transit, l'offre en bureaux se limite à des bâtiments imposants pour de grands groupes, et l'offre en logements n'est pas vraiment déclinée et ne s'adresse qu'à une seule partie de la population bruxelloise. Le skyline haut des nouveaux développements se propose d'enrichir l'offre en formes et échelles d'habitat mais aussi en échelles et typologies de bureaux, à la fois pour des pratiques temporaires, des travailleurs/voyageurs, pour des petites et grandes entreprises, des grands groupes, des sociétés de production, des activités, des ateliers etc.

L'équilibre entre espace résidentiel et espace de travail permettrait également de déclencher un équilibre et une fluidité de fonctionnement de l'échelle du quartier jusqu'à celle du bâtiment.
En effet, les tours qui seront le lieu d'une mixité verticale en accueillant ces deux programmes pourront bénéficier d'une synergie, ou partage d'énergie, contribuant à la durabilité du bâtiment.
De même, disséminer les lieux de travail dans le quartier va inciter le travailleur à se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre au travail, car celui-ci sera plus accessible.
Cet équilibre pourra fonctionner jusque dans l'espace public en provoquant une baisse des espaces de stationnement et donc en libérant l'emprise des transports automobiles au profit d'espaces destinés à d'autres usages. Les projets de taille conséquente comme celui de la SNCB sur l'îlot Tri-postal Fonsny et celui d'Infrabel sur l'îlot France Vétérinaire s'insèrent dans ce dispositif, ils permettront en effet grâce au développement de parkings mutualisés à l'echelle du quartier de diminuer le stationnement en voirie.

- Mixité productive : La typologie de lieux de travail et de production adaptable pouvant acceuillir différents types de production, allant de l'atelier à l'entreprise jusqu'au grand lieux de productions, est l'un des enjeux de la mixité programmatique. Cette richesse d'échelle induira également une richesse de mixité de population, d'usages et de typologies d'espaces.

La pépinière d'entreprise, correspondant aux espaces loués à bas coût à de jeunes entreprises, serait notamment une programmation interessante pouvant s'adapter à diverses échelles qui permettrait de dynamiser les îlots et le quartier.

Il ne s'agit en effet pas seulement de penser les espaces et la vie des travailleurs mais aussi la richesses d'entreprises pouvant s'implanter et se développer à Bruxelles Midi.

- Soho/Small Home Office : logements spécifiques comme les SOHO (habiter & travailler) sont des programmations innovantes qui correspondent à une demande et un mode de vie contemporain croissant.
"Habiter plus habiter mieux" : comprendre la dissolution des démarcations entre espaces de vie et espaces de travail, comme opportunité de générer une infinité de nouvelles situations métropolitaines.
Habiter plus et habiter mieux, c'est imaginer un nouvel environnement, qui efface les limites entre l'architecture, le design, et les nouvelles technologies.

Vivre et travailler au même endroit : locaux d'activités, couplés chacun à un appartement, sont destinés à accueillir artisans, créateurs de startups, microentrepreneurs, et professions libérales.

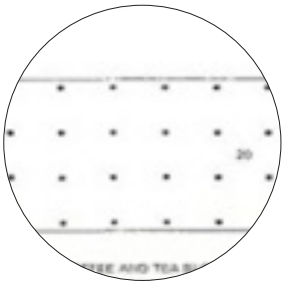
- Bureaux : Au delà de leur insertion avec les logements, l'espace de travail sous la forme de plateau de bureau doit être repensé dans son fonctionnement et sa philosophie. Le projet exemplaire bruxellois de réhabilitation du WTC incarne cela. L'expérience de travail est agrémentée d'espaces encourageant l'appropriation par l'usager. Le restaurant commun agit comme liant entre différents espaces de travail.

- Production : Intégrer les lieux de production au quartier participe de l'idée que la production participe à l'économie circulaire du quartier. Les lieux de productions amènent également une diversité d'échelles et de typologies d'espaces. En étant inclu dans la ville, l'espace productif trouve à nouveau sa place dans la vie quotidienne des habitants.

MIXITÉ PRODUCTIVE

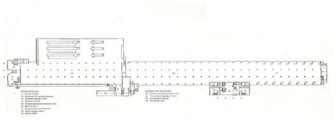
- cohabitations de différentes entreprises/ateliers
- présence de production à différentes échelles
-flexibilité

Îlot France Bara
Îlot France Vétérinaire
Îlot des Deux Gares





Van der Vlugt & Brinkman, Rotterdam

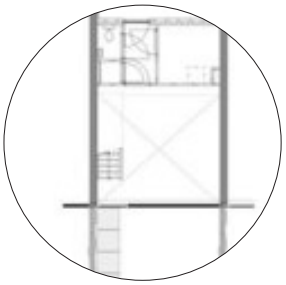


Van Nelle Fabrik, Rotterdam

SOHO

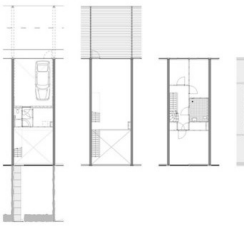
- petite échelle
- nouveau mode de travailler
- habiter

Îlot France Bara





NP2F, Paris

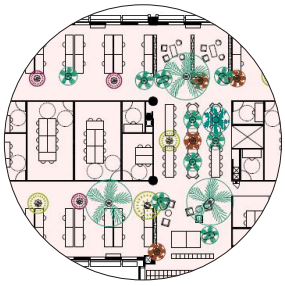


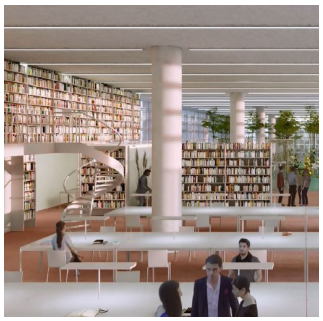
Atelier Kempe Thill, Amsterdam

BUREAUX

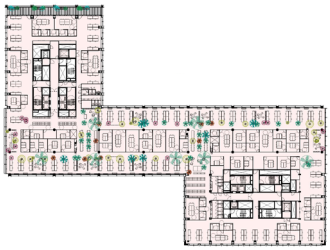
- appropriation
- diversité d'usages
- espaces commun
- flexibilité

Tintin
Atrium
Îlot France Vétérinaire
Tri-postal Fonsny





51n4e, l'AUC, Jasper Ayers, Bruxelles

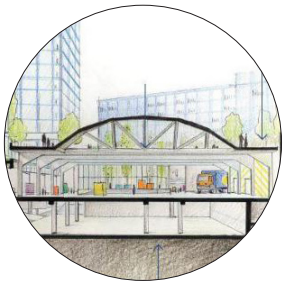


Réhabilitation du WTC
51n4e, l'AUC, Jasper Ayers

PRODUCTION

- participation à l'économie circulaire
- incubateur

Îlot des Deux Gares





Bogdan & Van Broeck, Bruxelles



Novacity

Des bâtiments et des espaces ouverts durables comme garantie d'un projet de qualité

Intégrée dans chaque volet du PAD, la durabilité est l'objectif inhérent à chacun des aspects structurels de celui-ci. L'étude de la mobilité, des espaces publics et des affectations programmatiques sont intrinsèquement corrélées à la notion de durabilité.
La formulation de principes pour Bruxelles Midi relève d'une ambition de faire de cette zone un cas d'exemple à l'échelle région. Pas seulement au niveau des qualités urbaines de l'ensemble mais également sur les plans environnemental, social et architectural au niveau de chaque projet s'inscrivant dans le redéveloppement de cette zone.

Plusieurs paramètres sont à prendre en compte lors de la réalisation des projets :

- Contribution à l'économie circulaire :
Le maintien et la rénovation du bâti, ainsi que le réemploi de matériaux et l'utilisation de ressources renouvelables sont inclues dans ce point.

Pour le bâtiments de bureaux déjà présents dans le quartier et pour lesquels le PAD prévoit une nouvelle programmation avec des logements, ceci veut dire que le potentiel d'une régénération du bâti existant en vue d'en transformer la programmation doit être étudié de manière systématique, à la fois d'un point de vue spatial (structure, dimensions, forme urbaine...), écologique et économique.

En termes de construction, on pensera aux méthodes passives et renouvelables pour assurer le confort intérieur en hiver et en été, ainsi qu'à l'utilisation de système d'énergies renouvelables comme les panneaux solaires et PAC (Pompes à chaleur).

En termes de programmation, il s'agira de penser la synergie entre activités ayant des besoins énergétiques complémentaires, de mutualiser leurs systèmes énergétiques.

- Durabilité du projet :
Ce point concerne la garantie de durabilité dans le temps d'un projet. La gestion de l'eau et des flux devra être observée ainsi que la production d'énergie et l'emploi de structures flexibles. La consommation d'eau pourra par exemple être diminuée via une collecte des eaux pluviales. L'adaptabilité du bâtiment devra être également étudiée pour qu'il puisse évoluer et accueillir différents types de programmes.

- Attention portée au micro-climat :
Les nouveaux bâtiments, et particulièrement ceux avec une hauteur de plus de 40 mètres et ceux désignés comme « émergences » ,devront être implantés en faisant attention au vent. En effet, les vents froids en provenance du quart Sud-Ouest sont la principale contrainte de confort climatique à Bruxelles. En agissant sur le bâti, par exemple en évitant de placer les bâtiments hauts perpendiculaires au vent, et en protégeant les socles de ces vents.
Enfin la création de surfaces végétalisées, et notamment la mise en place de toiture verte semi-intensive, est encouragée pour rafraîchir les bâtiments et amener du végétal jusque dans l'architecture.

- Gestion des nuisances :
Les nuisances potentielles générées par le projet, comme le bruit, la logistique ou encore le stationnement devront être intégrées au projet et gérées de manières à ne pas induire de nuisances pour les résidents du quartiers et l'animation de l'espace public.

Ainsi, le PAD contribue aux objectifs régionaux en matière de réduction des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre et en matière de développement des énergies renouvelables, notamment :

- Contribuer à la mise en œuvre de la stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en RBC aux horizons 2030-2050 ,

- Stimuler la rénovation du bâti existant,

- Favoriser au maximum le maintien des bâtiments existants et leur rénovation, notamment quand c'est compatible avec une mixité entre bureau et logement.

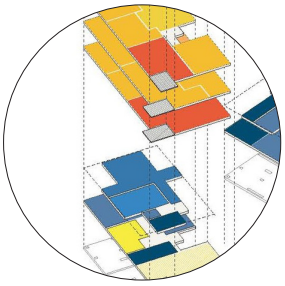
- Limiter l'impact environnemental des démolitions,

- Promouvoir les installations de production de chaleur et d'électricité de source renouvelable au niveau du bâti, lorsqu'il est énergétiquement performant,

- Favoriser l'émergence de quartiers économes en énergie, en visant en priorité à réduire les besoins en énergie des infrastructures et la demande de chaleur et de froid liée au bâti et à couvrir ensuite la demande énergétique résiduelle par des sources d'énergie renouvelables autant que possible.

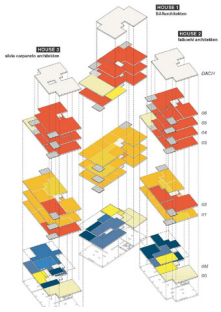
DURABILITE

- espaces flexibles
- récupération et réutilisation de l'eau
- production d'énergie





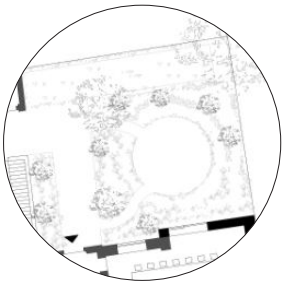
Carpaneto Architekten, Berlin



Spreefeld

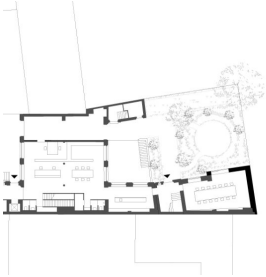
MICRO-CLIMAT

- protection du vent
- ombrage
- surface végétalisée (toiture verte...)





David Chipperfield, Berlin



Kantine

GERER LES NUISANCES

- bruit
- stationnement
- masquer/atténuer





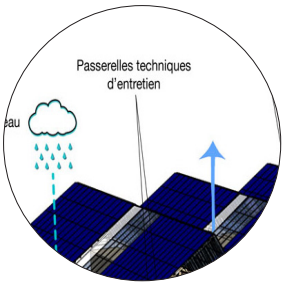
Carpaneto Architekten, Berlin



Spreefeld

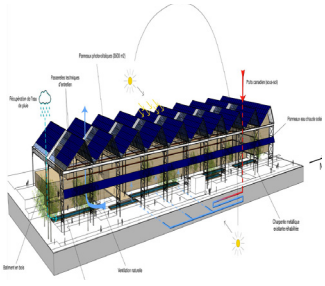
ECONOMIE CIRCULAIRE

- synergie entre programmes
- ré-emploi des matériaux
- ressources renouvelables
- maintien des bâtiments existants



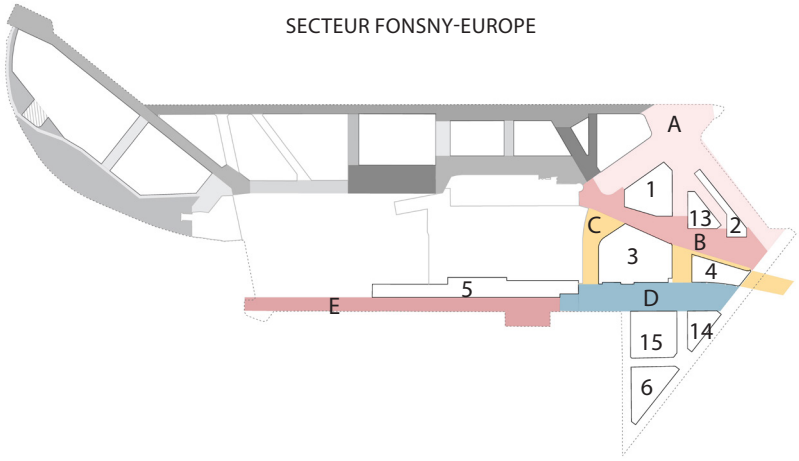


Jourda Architectes, Paris

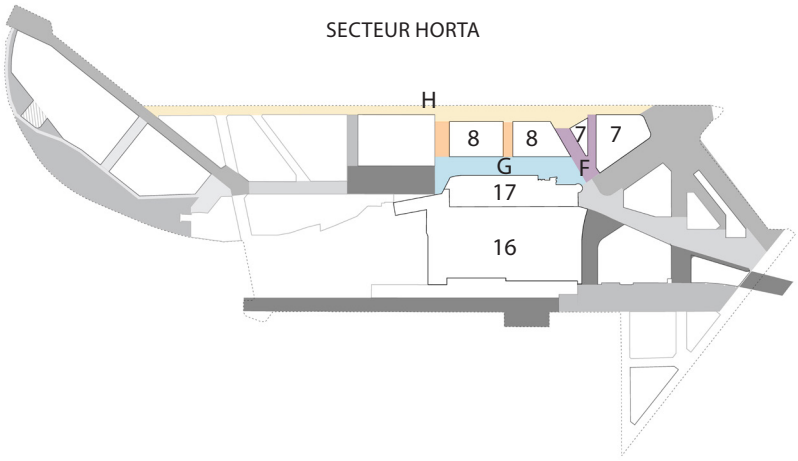


Halle Pajol

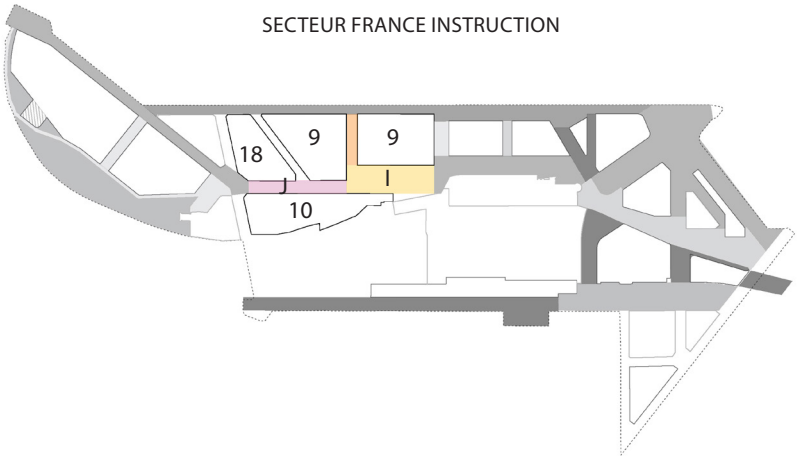
SECTEUR FONSNY-EUROPE



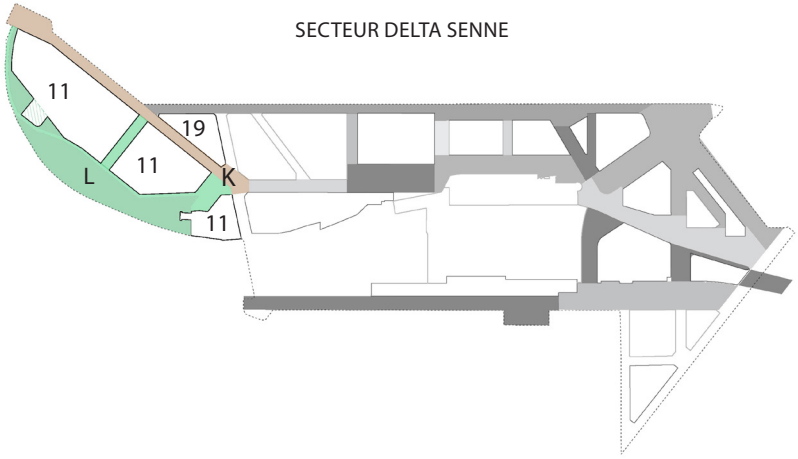
SECTEUR HORTA



SECTEUR FRANCE INSTRUCTION



SECTEUR DELTA SENNE



VOLET STRATÉGIQUE - VISION PAR ESPACE
QUATRE SECTEURS

SECTEUR FONSNY-EUROPE

LES ÎLOTS
1. Socle de la tour du Midi
2. Jamar
3. Grand quadrilatère
4. Petit quadrilatère
5. Tri postal, Fonsny
6. Russie Mérode
13. Jamar-Argonne *
14. Argonne-Fonsny *
15. RussieFonsny *

LES ESPACES PUBLICS
A. Bara-Spaak
B. Esplanade de l'Europe
C. Les sous-faces Fonsny-Europe
D. Place de la constitution
E. Fonsny

SECTEUR HORTA

LES ÎLOTS
7. Tintin
8. Horta Bara
16. Gare du Midi *
17. Gare-Horta *

LES ESPACES PUBLICS
F. Tintin - Blerot
G. Place Horta
H. Bara

SECTEUR FRANCE

LES ÎLOTS
9. France-Bara
10. France-Vétérinaire
18. France-Parenté *

LES ESPACES PUBLICS
I. Place France
J. Rue de France

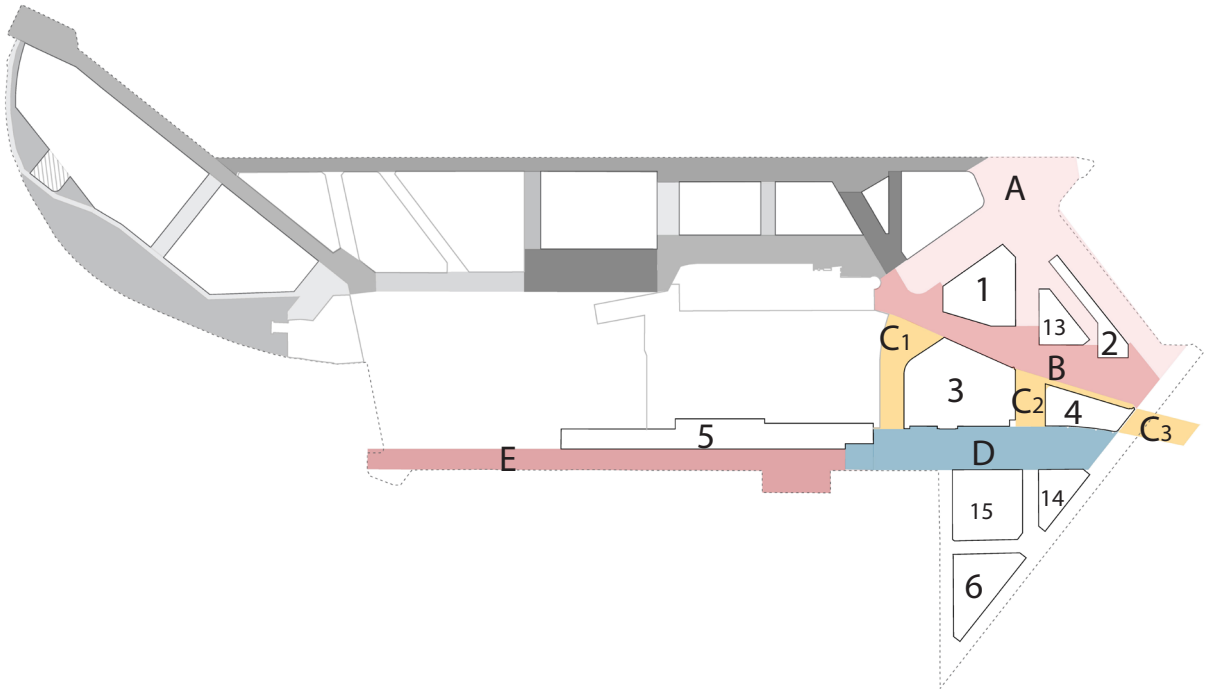
SECTEUR DELTA-SENNE

LES ÎLOTS
11. Deux Gares
19. Deux Gares-Bara *

LES ESPACES PUBLICS
K. Deux Gares - Delta
L. Parc de la Senne

* Îlots qui ne font pas l'objet des prescriptions particulières réglementaires

SECTEUR FONSNY-EUROPE



LES ÎLOTS

1. Socle de la tour du Midi
2. Jamar
3. Grand quadrilatère
4. Petit quadrilatère
5. Tri postal Fonsny
6. Russie Mérode
13. Jamar-Argonne
14. Argonne-Fonsny
15. Russie-Fonsny

LES ESPACES PUBLICS

A. Bara-Spaak
B. Esplanade de l'Europe
C. Les sous-faces Fonsny-Europe
Rue Couverte (1) Rue de l'Argonne (2) et Petite Ceinture (3)
D. Place de la constitution
E. Fonsny

Les Îlots

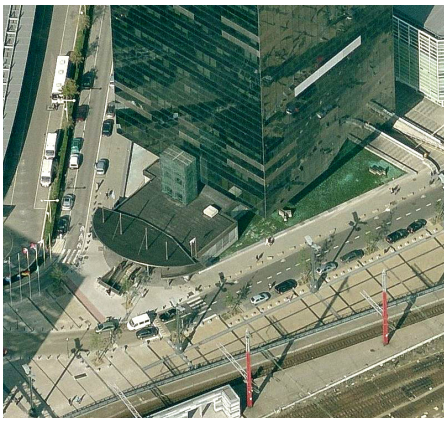




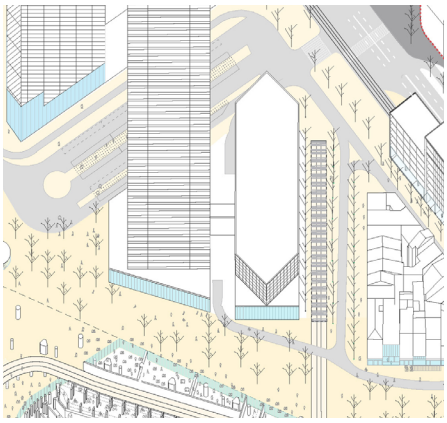
SUPERFICIE : 6 900 M²

1 - Le Socle de la tour du Midi

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	COMMERCE / SERVICE OU ÉQUIPEMENT
1 000 M²	1 000 M²







CONTEXTE

Marqueur du centre sud-ouest depuis 1967, la tour du Midi reste actuellement la plus haute tour de Belgique.

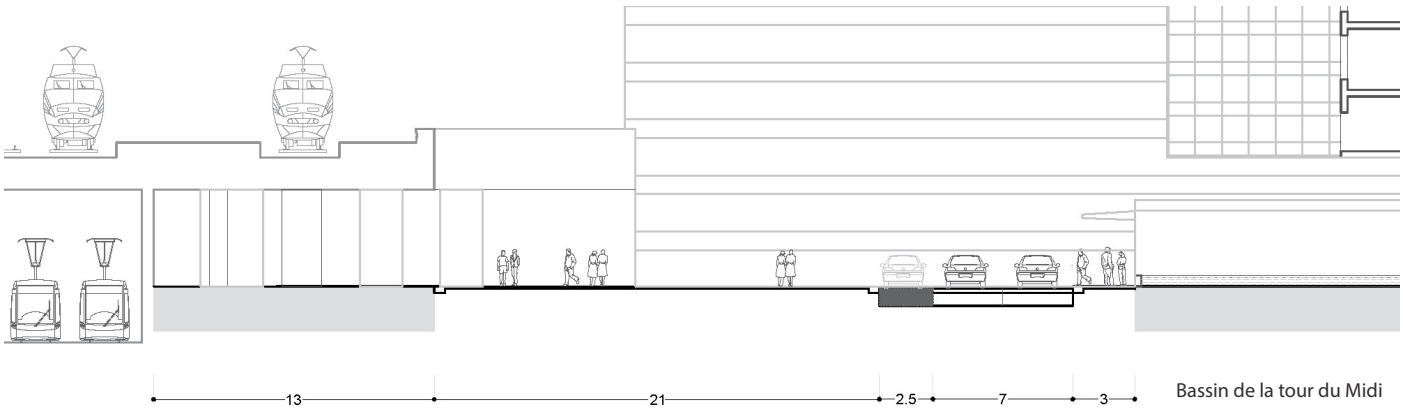
Un demi siècle plus tard, la "Tour des pensions" accueille uniquement du bureau et n'entretient pas de rapport, qu'il soit programmatique ou spatial, avec son contexte immédiat.
La tour est actuellement suspendue au dessus de bassins utilisés pour son refroidissement.

Le socle, hermétique, introverti et surélevé par rapport à l'espace public, est uniquement accessible au sud de l'îlot.

AMBITIONS

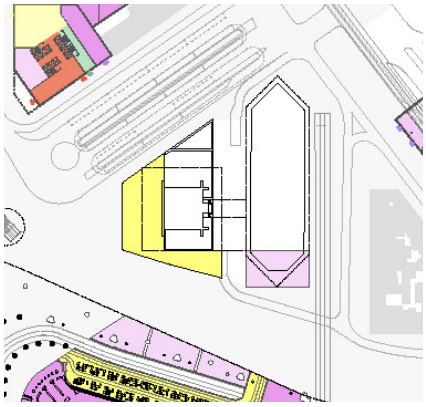
L'ambition pour la tour du Midi est de développer au maximum son potentiel de pôle d'influence pour le quartier. Pour cela le plan d'aménagement directeur propose de retrouver une synergie entre un skyline bas, ici le socle de la tour, qui doit être activé et adressé sur l'espace public, et l'esplanade de l'Europe, sur lequel il viendrait s'étendre et protéger du vent.

coupe JJ' sur l'esplanade de l'Europe - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Renzo Piano, London




TVK, Paris

PROGRAMME

L'objectif est d'aboutir à des corrélations programmatiques entre la tour et les activités de socle, destinées notamment aux employés de bureau mais aussi aux voyageurs et habitants du quartier.

L'activation du rez et de l'esplanade de l'Europe doit faire l'objet d'une affectation, partielle ou totale, dédiée à une activité attractive pour les voyageurs et habitants du quartier comme des commerces par exemple.

A terme, il est bienvenu de reconsidérer la programmation du rez-de-chaussée pour permettre l'installation d'un équipement public dont la localisation privilégiée permettrait une attractivité à l'échelle métropolitaine.

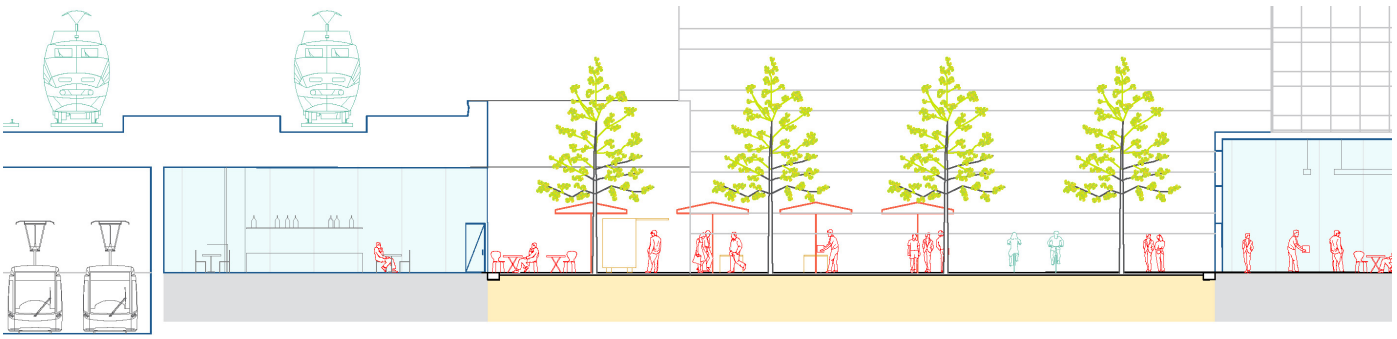
SOCLE ET SKYLINE BAS

Il s'agira de traiter finement le détail de jonction entre les façades du socle et la surface d'echange pour une plus grande intégration dans le nouvel espace public. Le socle pourra atteindre une hauteur maximum de 10 mètres (correspondant à deux étages).

L'intervention doit permettre d'activer l'espace public. Le remaniement devra offrir un interieur généreux et aisément accessible pour permettre de s'abriter des vents.

Les interventions en extérieur devront être légères et devront améliorer la qualité des abords de l'espace public. Les débords (auvents etc.) sont autorisés afin de limiter les effets de vents et pour protéger l'espace public des intempéries.

coupe JJ' sur l'esplanade de l'Europe - Vision PAD

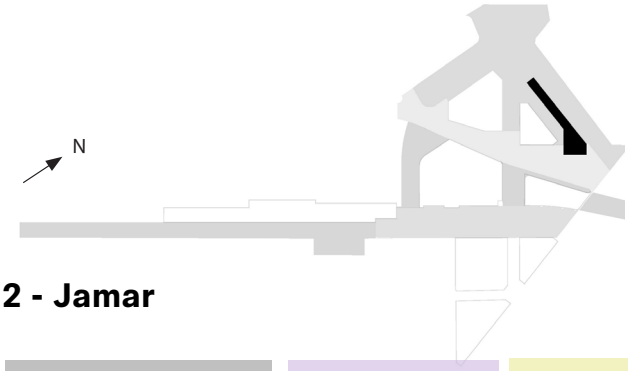


grand quadrilatère
Nouvelle facade active adressée sur l'esplanade de l'Europe

Esplanade de l'Europe
(dont 4 mètres de RER vélo)

Tour du Midi
Nouvelle facade active adressée sur l'esplanade de l'Europe

Les Îlots



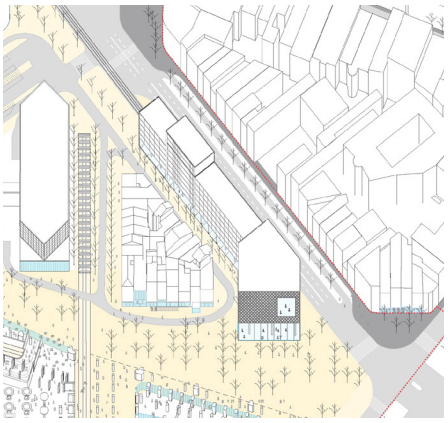


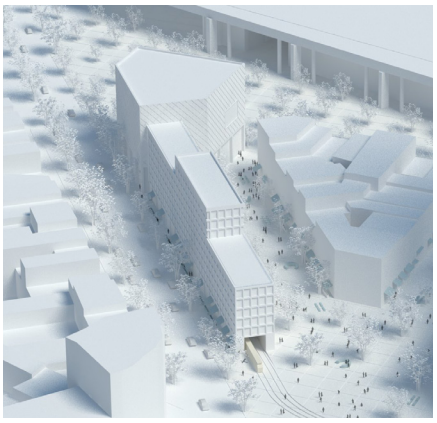
SUPERFICIE : 2 600 M²

2 - Jamar

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL:
14 000 M²	500 M²	3 500 M²	10 000 m² de logement







CONTEXTE

Témoin résiduel des grands développements urbains du quartier, le Boulevard Jamar est un espace viaire de faible qualité urbaine, notamment à cause de ses proportions. Pratiquement aussi large que long, il fait figure de vide urbain, fracturé par une trémie infrastructurelle de 120m de long : la sortie de ligne tram 81.

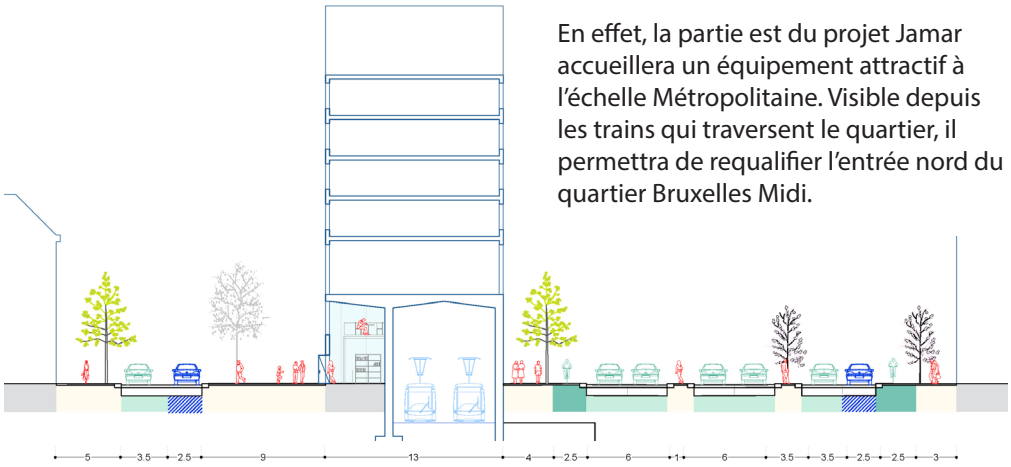
AMBITIONS

Le PAD préconise l'Implantation d'un programme public de logement, de petis commerces et d'équipements au dessus de la trémie.

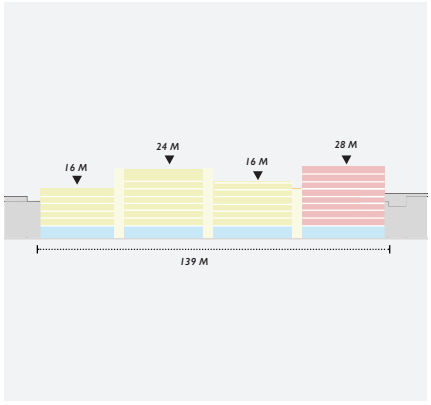
Outre la création de logement soutenant la vision de « Gare habitante » cette implantation permet une annulation de l'effet de fracture dû à la trémie, et la création d'interfaces.

Elle assure la remise à l'échelle du boulevard Jamar, avec la restauration de proportion d'avenue urbaine à taille humaine tout en conservant la perspective historique vers la maison communale d'Anderlecht.
Elle autorise également l'augmentation de la masse critique de logement de l'îlot Argone, dont elle augmente l'emprise de 100%.

En effet, la partie est du projet Jamar accueillera un équipement attractif à l'échelle Métropolitaine. Visible depuis les trains qui traversent le quartier, il permettra de requalifier l'entrée nord du quartier Bruxelles Midi.

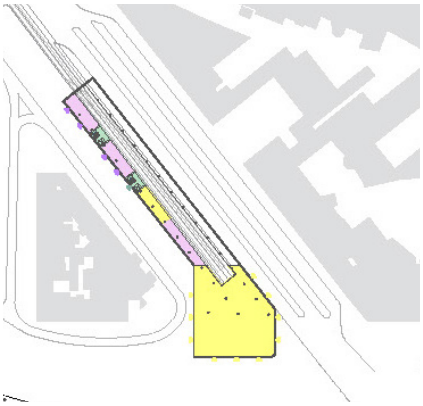


"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



FORME URBAINE : UN SYSTEME

Afin de garantir une bonne insertion du nouveau batiment dans son contexte, il faut maintenir un gabarit similaire aux immeubles de l'autre coté du boulevard, avec un skyline haut différencié caractéristique du tissu traditionnel bruxellois environnant. La partie ouest du bâtiment dédiée au logement doit avoir des hauteurs oscillants entre 16 et 24 mètres maximum.
La "tête" de l'îlot à l'est, future construction emblématique du quartier accueillant un équipement adressé sur l'esplanade de l'Europe pourra atteindre une hauteur maximum de 28 mètres.



SOCLE ET SKYLINE BAS

Le skyline bas de cette parcelle représente un enjeu majeur pour le renouvellement et le dynamisme de l'espace public.
L'équipement d'intérêt collectif et de service public est implanté sur l'esplanade de l'Europe comme nouveau visage et signal d'entrée du quartier.

De petits commerces, de petits équipements et activités de production peuvent se localiser, en alternance avec les accés aux noyaux de circulation vers les logements en vis-à-vis de l'îlot Argonne-Jamar.


Office KGVDS, Venise

Le rez-de-chaussée coté boulevard Jamar est un mur aveugle séparant la trémie du tram et le trottoir. Le traitement du mur devra faire l'objet d'une attention particuliere, tant du point de vue du dessin que de la matérialité pour contribuer à un espace public de qualité.
Le dessin des quatres façades du bâtiments devra être soigné. Le traitement singulier et qualitatif des façades coté boulevard Jamar, place Bara et esplanade de l'Europe devra notamment être cohérent avec le rôle de "nouveau visage" du Quartier Midi.


Sanaa, Kitagata

HABITER LA CONTINUITÉ

La zone ouest de l'îlot, acceuillera un/des bâtiment(s) linéaire(s) aux logements traversants orientés sur le boulevard Jamar au nord et sur la "nouvelle" rue Jamar et l'îlot Argonne-Jamar au sud. Cette implantation singulière invite à un traitement différents des facades principales (nord et sud):
Une façade plus privée et domestique pouvant présenter des balcons, des loggias et/ou avec de grandes ouvertures ouvertes sur la voie locale au sud. Une façade plus métropolitaine au nord, sur le boulevard Jamar, avec des ouvertures moins importantes et un traitement singulier de la facade (matérialité, ornements...) permettant d'afficher un renouveau du quartier.

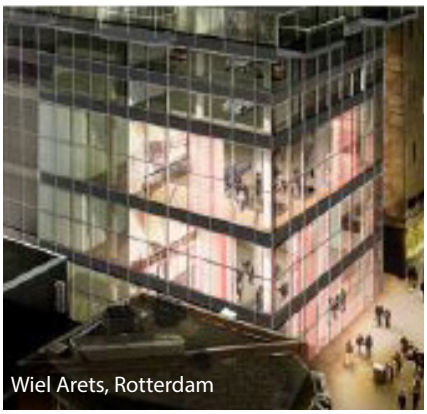

OMA, Dallas

OPÉRATIONNALISATION

L'avantage stratégique de l'implantation du futur îlot Jamar est qu'elle fait apparaître un foncier en plein nœud infrastructurel.

La propriété de ce viaire est régionale, la STIB étant gestionnaire et usagère des ouvrages d'arts qui le composent.

Une intégration des contraintes d'une telle implantation a été anticipée et inclut un scénario de descente de charge dans le projet Constitution en tenant compte des qui respecte les impositions liées aux contraintes techniques en lien avec

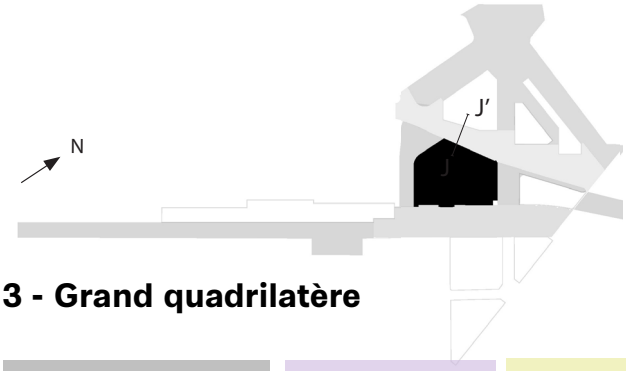

Wiel Arets, Rotterdam

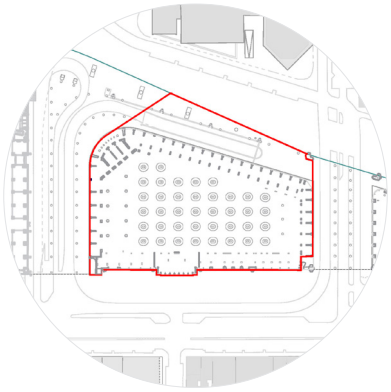
l'infrastructure de transports publics.

Il faudra porter une grande attention à l'isolation spécifique pour les vibrations et à une bonne Isolation acoustique en vue de garantir la cohabitation, aussi bien avec l'infrastructure de transport public qu'avec le boulevard Jamar.

Le développement de ce programme sera l'un des projets intégralement public du quartier, avec notamment Citydev pour la réalisation.

Les Îlots





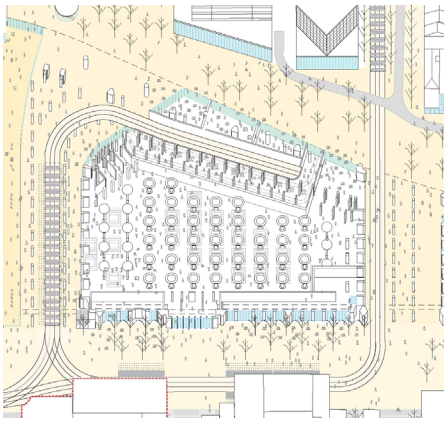
SUPERFICIE : 11 200 M²

3 - Grand quadrilatère

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT
12 000 M²	10 000 M²	2 000 M²





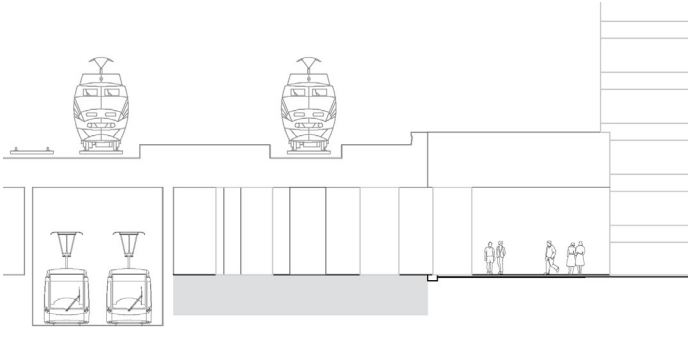


CONTEXTE

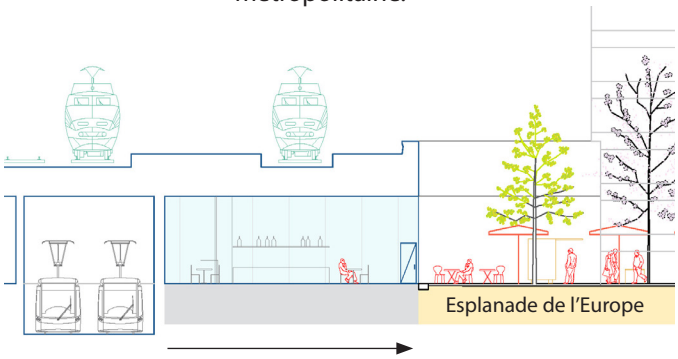
Le grand quadrilatère est un endroit spécifique du PAD dont l'aménagement est prioritaire. Cet espace est situé sous les voies ferrées, dont la valeur patrimoniale est reconnue, joue le role de "rotule" entre les espaces publics structurants de la mutation du quartier, notamment l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte et la place de la Constitution. Aujourd'hui le grand quadrilatère est totalement fermé et hermétique ce qui affecte fortement la qualité des espaces publics qui le bordent et par conséquent l'attractivé des abords de la gare, et à plus grande echelle, du quartier tout entier.

AMBITIONS

La programmation et l'activation des interfaces du grand quadrilatère avec la surface d'echange sont des enjeux majeurs pour la requalification du Quartier Midi.
En effet, la localisation du grand quadrilatère, au coeur du quartier, en lien direct avec la gare mais aussi comme trait d'union entre l'est et l'ouest, en fait un espace privilégié pour devenir un lieu attractif à l'echelle métropolitaine.



Existant



PAD : Agrandissement pour l'activation de la facade coté esplanade de l'Europe

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


PENA Architecture, Rotterdam


Ector Hoogstad Architecten, Utrecht


Halle Alimentaire, Arcachon

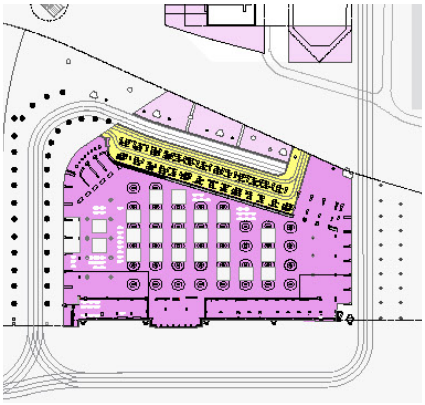
OUVERTURE ET FLUX

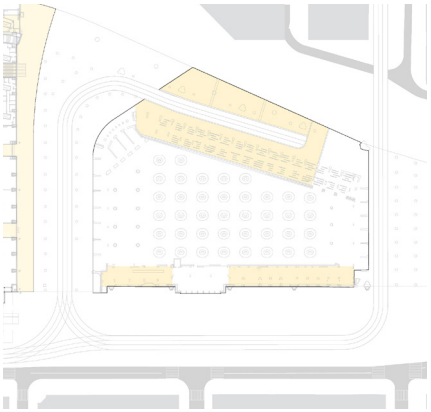
Il est primodial d'ouvrir le quadrilatère sur les espaces publics adjacents: Il faut y installer des fonctions diverses et variées pour garantir une activation sur la plus longue plage horaire possible.

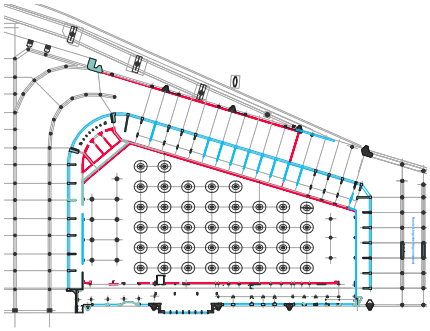
L'activation (a minima) des abords du grand quadrilatère est un ingrédient majeur de la mutation du quartier, ainsi que de l'affirmation d'une nouvelle identité de Gare Habitante du Quartier Midi.

Coté esplanade de l'Europe, le grand quadrilatère doit s'étendre jusqu'à la limite du faisceau ferré. Cette nouvelle interface avec l'espace public permet d'intégrer la trémie du tram 51 dans le bâtiment et de développer, grâce au 1 700 m² supplémentaires, des commerces qui garantissent une activation de l'esplanade de L'Europe.

Le coeur du grand quadrilatère, ouvert et poreux, pourra acceuillir une halle alimentaire accessible au sud depuis la rue Couverte en continuité avec l'entrée principale de la gare, à l'est coté place de la Constitution et à l'ouest coté esplanade de l'Europe.







SOCLE ET SKYLINE BAS

La programmation du grand quadrilatère, de 12 000 m² maximum au total, rassemble des commerces, de l'horeca et au moins 2.000m² d'équipements, dont :
- une station vélo, avec un minimum de 1500 m² de stationnement et un espace dédié à la réparation. Cette station doit être facilement accessible depuis la gare et doit être confortable pour les cyclistes comme pour les piétons (en matière d'éclairage, de largeur de passage, gestion des flux etc.)
- Un local qui permet d'héberger un équipement de soins de première ligne destiné aux personnes sans domicile fixe.

Des activités de production peuvent également s'installer dans les quadrilatères afin de profiter du vaste espace disponible et afficher la nouvelle mixité programmatique du quartier.

OPÉRATIONNALISATION

L'objectif est d'assainir les lieux et les réhabiliter dans un respect patrimonial de l'existant.

Si, à court terme, l'entièreté du grand quadrilatère ne peut pas être activée il faudra se concentrer sur les abords de celui-ci.

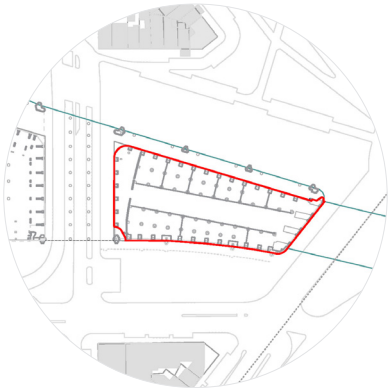
SECURITÉ / NUISSANCES

Les difficultés d'une occupation des quadrilatères sont liées essentiellement à la question de securité et de nuissances sonores.

Il est nécessaire d'engager en amont des études précises sur les exigences qui découlent de ces contraintes ainsi qu'un mapping précis des conditions acoustiques et vibratiores à l'interieur des quadrilatères.

Les Îlots





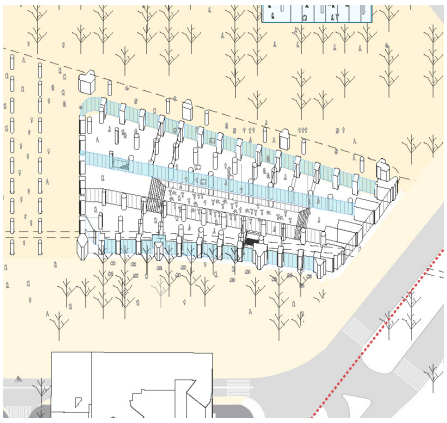
SUPERFICIE : 3 400 M²

4 - Petit quadrilatère

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT
3 500 M²	1 000 M²	2 500 M²







CONTEXTE

Le petit quadrilatère est un endroit spécifique du quartier dont l'aménagement est prioritaire. En continuité et relié en souterrain avec le grand quadrilatère, cet espace est situé sous les voies ferrées, ses qualités sont moins remarquables que celles du grand quadrilatère.

Sa localisation, à l'entrée nord du quartier invite à une requalification, une ouverture et un nouvel adressage sur l'espace public. Notamment sur sa face ouest côté esplanade de l'Europe et est côté place de la Constitution.

AMBITIONS

La programmation et l'activation des interfaces du petit quadrilatère avec la surface d'echange sont des enjeux majeurs pour la requalification du Quartier Midi.

Sa localisation (à l'entrée nord du quartier, adressé sur la petite ceinture mais aussi sur l'esplanade de l'Europe et sur la place de la Constitution) en fait un espace privilégié pour devenir un lieu attractif à l'échelle métropolitaine.



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Chuo line [illegible] project, Tokyo


Lacaton & Vassal, Vienne


[illegible]entaire, Arcachon

OUVERTURE

Il est primodial d'ouvrir le petit quadrilatère sur les espaces publics adjacents: Il faut y installer des fonctions diverses et variées pour garantir une activation sur la plus longue plage horaire possible.

L'activation (a minima) des abords du petit quadrilatère est un ingrédient majeur de la mutation du quartier et de l'affirmation d'une nouvelle identité de Gare Habitante.

Un partie de la programmation pourra être en sous-sol et le coeur du petit quadrilatère, en double hauteur, pourra acceuillir un équipement adressé principalement sur la place de la Constitution accessible depuis la petite ceinture et la rue de l'Argonne.

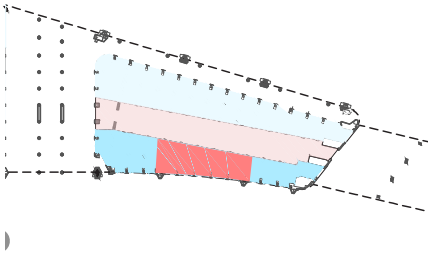
Dans l'hypothèse où le petit quadrilatère ne pourrait pas (pour des raisons techniques) accueillir des usages intérieurs dédiés au public, celui-ci pourra être ouvert afin d'établir une continuité avec l'espace public. Ce vaste espace, en sous-face du faisceau ferré et en continuité avec la surface d'échange, devra faire l'objet d'un aménagement singulier et d'une gestion adaptée des accès afin d'accueillir qualitativement et confortablement de multiples usages.



SOCLE ET SKYLINE BAS

La programmation du petit quadrilatère, de 3 500 m^2 au total, rassemble 1 000 m^2 de commerces et services et d'équipement.

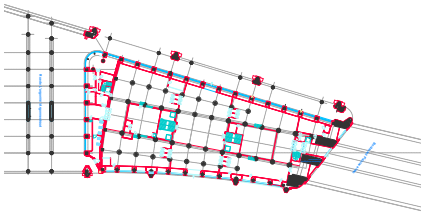
Des activités de production peuvent également s'installer dans les quadrilatères afin de profiter du vaste espace disponible et afficher la nouvelle mixité programmatique du quartier.



OPÉRATIONNALISATION

L'objectif est d'assainir les lieux et les réhabiliter dans un respect patrimonial de l'existant.

Si, à cours terme,l'entièreté du petit quadrilatère ne peut pas être activé il faudra se concentrer sur les abords de celui-ci.

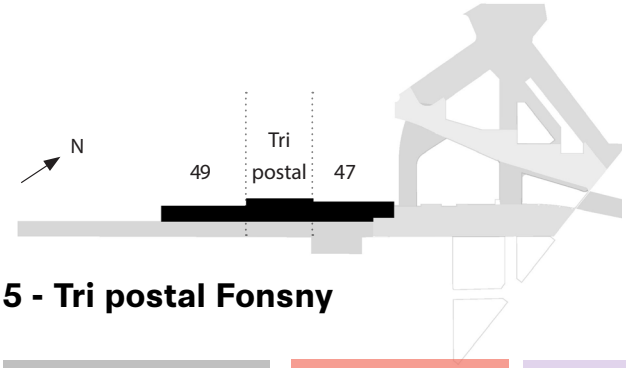


SECURITÉ / NUISSANCES

Les difficultés d'une occupation des quadrilatères sont liées essentiellement à la question de securité et de nuissances sonores.

Il est nécessaire d'engager en amont des études précises sur les exigences techniques qui découlent des ces contraintes ainsi qu'un mapping précis des conditions acoustiques et vibratoires à l'interieur des quadrilatères.

Les Îlots



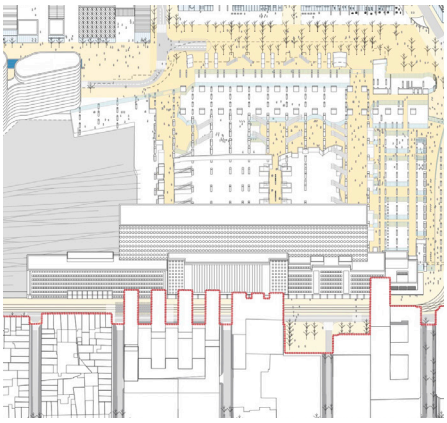


SUPERFICIE : 12 000 M²

5 - Tri postal Fonsny

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE OU ÉQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL/ EQUIPEMENT
86 500 M²	75 000 m²	3 500 M²	8 000 m²







CONTEXTE

L'îlot Tri postal Fonsny mesure environ 380 mètres de long, Il est divisé en trois bâtiments (le 49 au sud, le Tripostal et le numéro 47), aux facades caractéristiques en briques jaunes, qui forment une entité homogène et cohérente le long de la rive ouest de l'avenue Fonsny.

Ces bâtiments de bureaux innocupés et au patrimoine remarquable constituent la façade est de la gare sur l'avenue Fonsny. À cet endroit, l'avenue est étroite et mesure 25 mètres de large en moyenne.
La facade du rez-de-chaussée, aujourd'hui introvertie, devra être requalifiée afin de participer à l'amélioration du confort des piétons et offrir une plus grande visibilité à la gare et ses accès..

AMBITIONS

L'ambition pour le site Fonsny est de valoriser le patrimoine historique tout en affirmant une mixité programmatique qui associe des bureaux localisés en priorité dans la partie nord de l'îlot et le long du faisceau ferré. Des étalissements hôteliers, auberge de jeunesse et logement étudiants sont implantés dans la partie sud de l'îlot, en face des bâtiments de logements existants de la rive est de l'avenue Fonsny et des équipements et des commerces/services sont localisés au rez-de-chaussée et adressés sur l'avenue Fonsny.

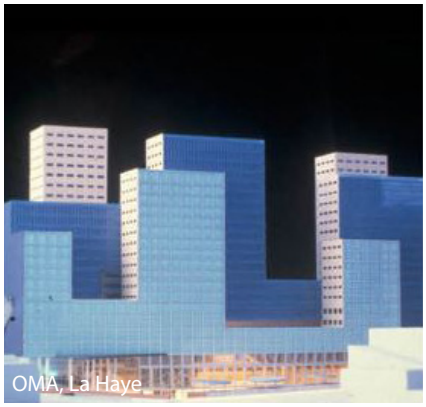
Le bâtiment du Tri Postal doit obligatoirement être réhabilité à l'identique (c'est-à-dire en conservant autant la façade que l'organisation intérieure des niveaux en coupe).La conservation des autres bâtiments est également encouragée.

PROGRAMME

Le projet doit affirmer une mixité programmatique, la programmation résidentielle se situe au niveau du 49 et devra s'entendre comme une programmation résidentielle spécifique d'habitat de courte durée : hôtellerie ou auberge de jeunesse et logement étudiant. Des équipements y sont également autorisés.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."




OMA, La Haye


XDGA, Bruxelles

FORME URBAINE : UN SYSTEME ET UN MARQUEUR

Le projet devra dans son ensemble faire l'objet d'un skyline différencié permettant de construire un vis-à-vis attentif aux ilôts résidentiels ainsi qu'à la structure des espaces publics existants.
Dans cet esprit, les hauteurs du 49 seront limitées, depuis l'axe de la rue Joseph Claes vers le sud, à 31,5 mètres maximum, et plus généreuses pour le 48 (Tri postal) et le 47 (90 mètres maximum).

Le projet doit être développé comme un systeme sur toute la longueur de l'îlot, en continuité avec la rue et en harmonie avec la hauteur des bâtiments résidentiels en vis à vis de l'autre coté de l'avenue Fonsny entre la rue Coenraets jusqu'à la rue Joseph Claes.

Ce développement en systeme vise à éviter l'effet de "monobloc" sur toute la longueur de l'îlot côté Fonsny et pour garantir des aérations et éviter l'effet canyon sur l'avenue.

Les hauteurs pourraient augmenter progressivement du sud vers le nord jusqu'à un Marqueur possible à l'angle de l'avenue Fonsny et la rue Couverte face à la place de la Constitution afin de créer un signal d'entrée de gare.




OMA, Rotterdam


Lacaton & Vassal, Paris

SOCLE ET SKYLINE BAS

Le rez-de-chaussée de l'îlot Tri Postal est un enjeu majeur pour l'amélioration de la qualité des espaces publics du quartier coté Saint-Gilles et de la facade est de la gare.

Le rez-de-chaussée de l'ensemble du complexe devra être activé soit par des fonctions commerciales et de services, d'équipements, d'activités de production ou encore d'accès vers les programmes des niveaux supérieurs ou vers la gare.

Des parkings situés au rez-de-chaussée ne pourront pas être visibles depuis l'espace public. Par ailleurs, vu la configuration des lieux, le stationnement est très limité sur cet îlot et une poche de stationnement devra être trouvée à proximité du site.

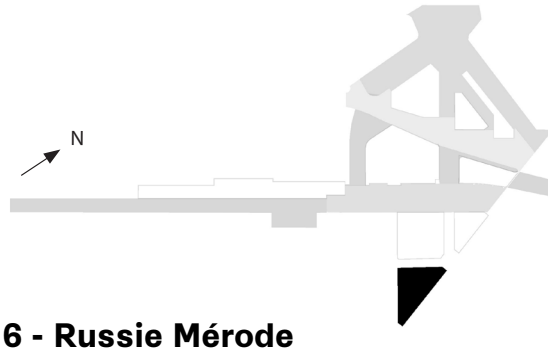
Une lisibilité d'un socle continu le long de l'avenue permettra également d'assurer une echelle humaine aux contructions et à l'espace public qui les borde.

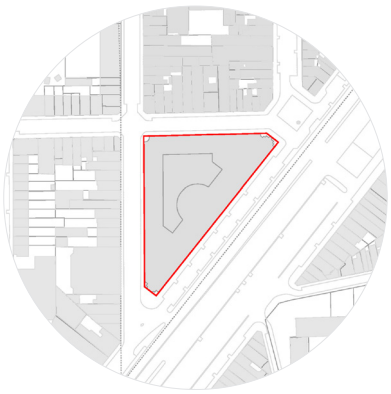
L'accés métro à l'angle de l'avenue Fonsny et la place de la Constitution doit être visible, les entrées de la gare doivent être lisibles depuis l'avenue Fonsny et la place de la Constitution et une transparence entre le couloir principal et la place de la Constitution doit être établie.

RÉSIDER TEMPORAIREMENT

La zone sud de l'îlot localisée entre le faisceau ferré et les immeubles résidentiels coté Saint-Gilles de l'avenue Fonsny accueille une programmation résidentielle. Vu le contexte, une programmation spécifique est envisagé d'établissement hôtelier, d'auberge de jeunesse et de résidence étudiante (avec les mesures d'isolation acoustique supérieures à la norme). Des équipements y sont également autorisés.
Les locaux habitables des logements ne peuvent se situer le long de la voie ferrée. Les jardins d'hiver en façades seront préférés aux espaces extérieurs pour réduire au maximum les bruits de la rue et du trafic de trains, et assurer un maximum d'intimité.

Les Îlots

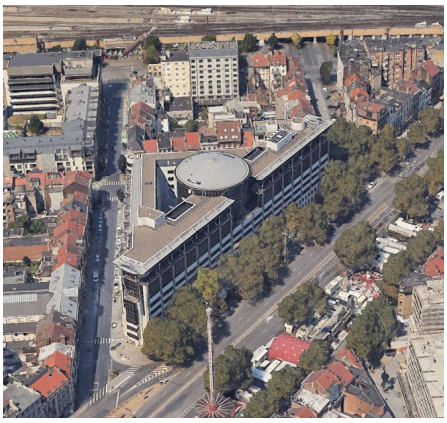




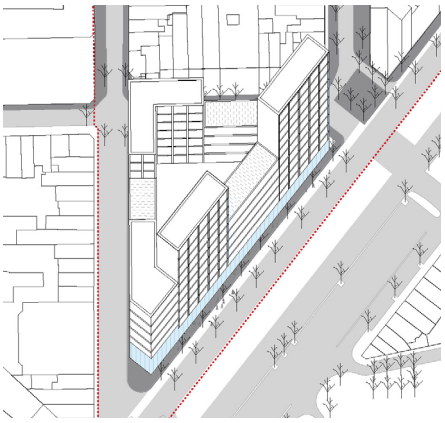
SUPERFICIE : 5 200M²

6 - Russie Mérode

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL
30 000 M²	7 000 m²	500 M²	2 500 M²	20 000 m²







CONTEXTE

L'îlot Russie Mérode est caractérisé par sa forme triangulaire et se situe au croisement de l'avenue de la Porte de Hal, de la rue de Mérode et de la rue de Russie.

Le bâtiment Atrium occupant l'îlot Russie Mérode est un immeuble de bureau aligné sur les trois rues mais dont le rez-de-chaussée n'établit aucune relation avec l'espace public. L'îlot renferme un coeur végétalisé protégé des bruits extérieurs mais ombragé et non perceptible depuis la rue.

AMBITIONS

L'ambition pour l'îlot Atrium est de réintroduire de la mixité programmatique dans un îlot jusqu'à présent monofonctionnel.

Du fait de sa localisation, l'îlot Atrium est un lieu privilégié pour le développement de logements et l'installation en rez-de-chaussée de petits équipements de quartier.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Armand Nouvet, Paris


Lacaton & Vassal, Paris


51N4E, l'AUC et Jasper Eyers, Bruxelles

FORME URBAINE : UN SYSTEME

L'îlot Russie Mérode est caractérisé par une dimension et une morphologie typique du tissu bruxellois traditionnel. Le futur projet doit donc s'assurer d'élaborer une cohérence globale à tout l'îlot tout en conservant une continuité de gabarits avec le tissu urbain environnant.

Il s'agira de mettre en place un skyline haut différencié caractéristique de la typologie de systeme.

Sur l'avenue de la Porte de Hal, la hauteur maximale autorisée est fixée à 35 mètres tandis que sur les voies plus étroites de Mérode et de Russie et en vis-à-vis d'immeubles résidentiels bruxellois, la hauteur est limitée à 25m.

PROGRAMME

La mixité programmatique engage une attention particulière à la gestion des vis-à-vis.

Les logements devront être privilégiés côté rue de Mérode et rue de Russie.




Rossbauer.Triller, Zurich


Luka Lijovic & Graziella Gini, Zurich

SOCLE ET SKYLINE BAS

Un nouveau rapport à la rue doit être établi grâce, notamment, à des petits equipements de quartier adressés sur les rue de Mérode, de Russie et l'avenue de la Porte de Hal.

Un socle de 5 mètres de haut maximum pourra être érigé sur toute, la parcelle comme support des bâtiments de logement et de bureau.

Il pourra acceuillir les équipements et les commerces adressés sur la rue, des activités de production ainsi que certaines fonctions liées au programme de bureau (salle de conférences et de réunions, restauration etc.)

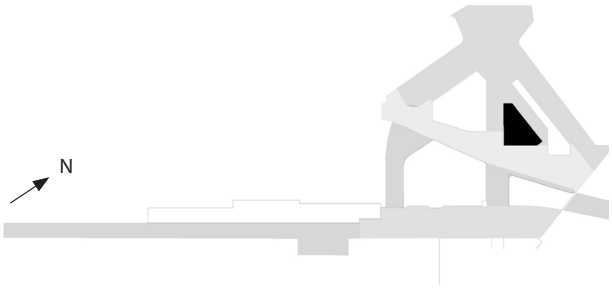
Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit être envisagée.

HABITER L'INTERFACE

Les bâtiments de logements comme de bureau ne devront pas excéder les 13 mètres de profondeur afin de limiter le vis-à-vis trop proche et pour offrir un intérieur d'îlot le plus grand et qualitatif possible.
Les logements devront être traversants avec vue sur la rue et ouverts sur le coeur d'îlot.
La profondeur de l'interface favorise sa capacité à se reconvertir.

La création d'ouvertures entre la rue et l'intérieur d'îlot devra être limitée afin d'éviter que les bruits de la rue ne pénètrent le coeur d'îlot.

Les Îlots



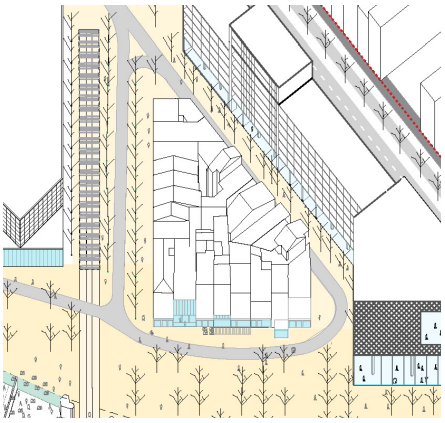


13 - Jamar-Argonne

SUPERFICIE : 2 700 M^2







CONTEXTE

Dans le contexte du Quartier Midi, il est primordial de conserver les îlots traditionnels bruxellois. En effet, ces îlots qui datent du XIX ème siècle possèdent de nombreuses qualités qui nécessitent d'être préservées. Ils sont le lieu d'une forte mixité et leurs rez-de-chaussée établissent de nombreuses relations avec l'espace public.

L'îlot Jamar-Argonne est idéalement situé entre l'îlot Jamar (résidentiel/ équipements/ commerces services/ bureaux) et la tour du Midi (équipements et commerces/services).

De forme triangulaire, il adresse trois rues dont l'importante esplanade de l'Europe en pointant vers la gare. Cette situation visible et dynamique dans le quartier est un point clé de cet îlot.

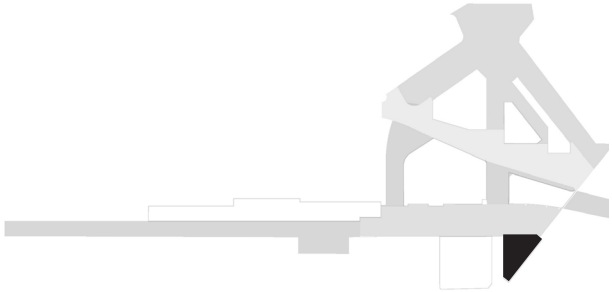
AMBITIONS

L'îlot Jamar-Argonne ne fait pas l'objet de prescriptions particulières. Cependant, il convient de l'intégrer au système de pensée développé par le PAD : implantation de commerces/ services et petits équipements afin d'activer les rez-de-chaussée, s'adresser sur l'espace public, s'intégrer de manière formelle au contexte alentour, etc...

En respectant le système général proposé pour Bruxelles Midi, l'îlot Jamar Argonne liera de manière homogène et claire Jamar au reste du Quartier.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

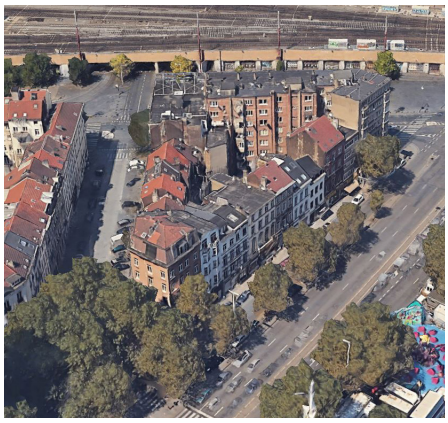
Les Îlots



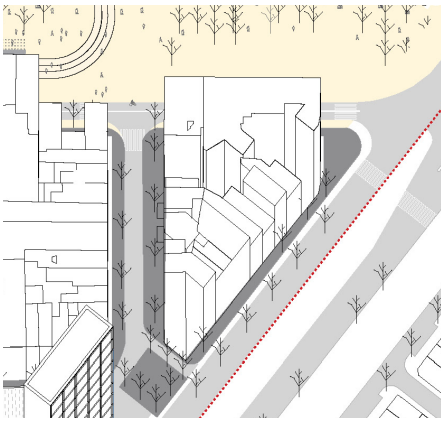


14 - Argonne-Fonsny

SUPERFICIE : 2 700 M^2







CONTEXTE

L'îlot Argonne Fonsny, assez petit, observe une position difficile et bruyante au sein du périmètre Midi. De forme triangulaire et logé entre le boulevard du Midi, la gare et l'avenue Fonsny, l'îlot adresse des avenues très passantes et bruyantes.

Situé entre les deux îlots d'intérêt (petit quadrilatère et Atrium), il profite cependant d'un contexte de diversité d'affectations: commerces et services au nord ouest et résidentiel et bureaux au sud-est.

Tout comme les autres îlots de forme triangulaire du secteur comme Jamar-Argonne,Russie-FonsnyArgonne-Fonsny et Atrium, il existe un enjeu particulier quand à la programmation des angles.

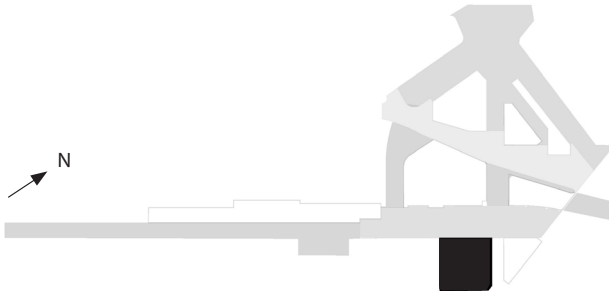
AMBITIONS

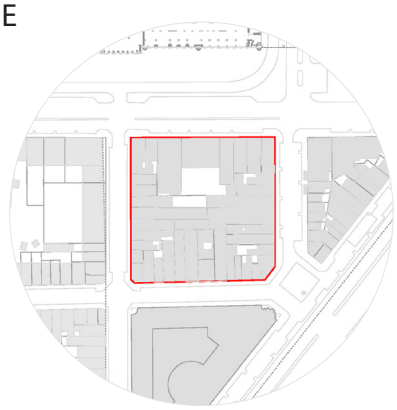
L'îlot Argonne Fonsny a un rôle à jouer pour influencer l'usager à traverser le boulevard du Midi des Marolles jusqu'au quartier de la gare. Il ne fait pas l'objet de prescriptions particulières. Cependant, il convient de l'intégrer au système de pensée développé par le PAD: implantation de commerces/services et petits équipements afin d'activer les rez-de-chaussée, s'adresser sur l'espace public, s'intégrer de manière formelle au contexte alentour, etc...

En respectant le système général proposé pour Bruxelles Midi, l'îlot Argonne Fonsny pourra créer un lien entre le quartier et les quartiers centraux de Bruxelles.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

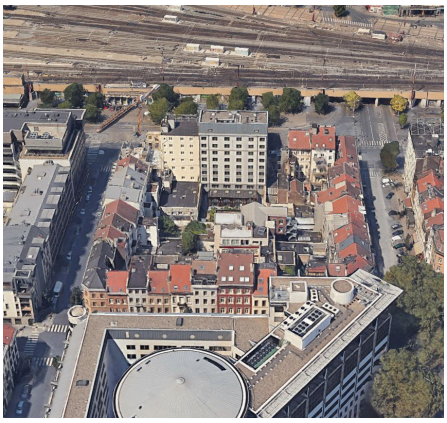
Les Îlots



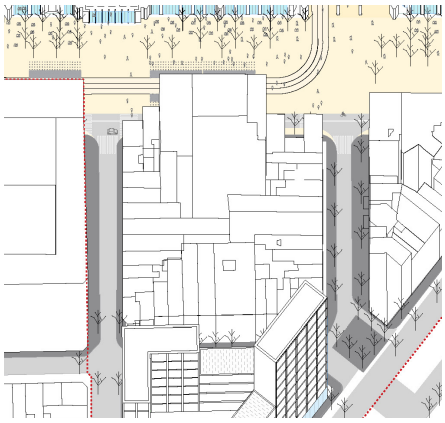


SUPERFICIE : 7 300 M^2

15 - Russie-Fonsny







CONTEXTE

L'îlot Russie Fonsny est de forme carré et adresse donc quatre rues : la rue de Russie, la rue de Mérode, l'avenue Fonsny et la rue de l'Argonne.
Il est proche de l'îlot Atrium qui contient majoritairement des programmes résidentiels et de bureaux.

L'îlot Russie-Fonsny fait également face à la place de la Constitution à l'ouest, les rez-de-chaussée actifs, un hôtel et des établissement dédiés à la restauration profitent d'une grande visibilité depuis la gare comme depuis "l'entrée Nord" du quartier et pourraient à terme profiter et participer à l'activation de la place.

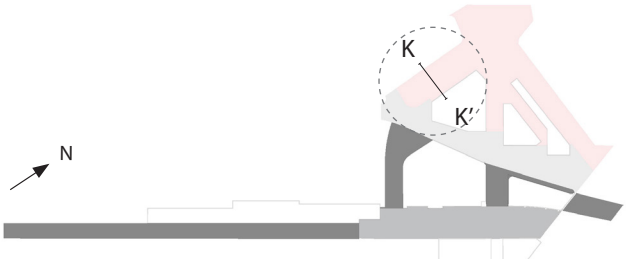
AMBITIONS

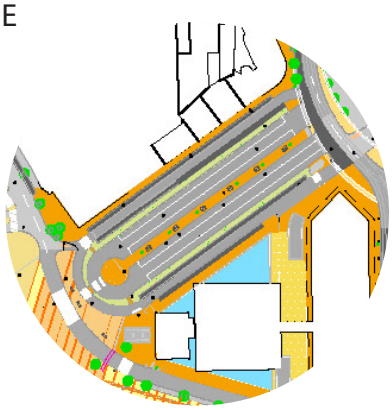
L'îlot Russie Fonsny a un rôle à jouer pour aider à inclure l'îlot Atrium au mieux dans le quartier du Midi, en allant vers la gare. Il ne fait pas l'objet de prescriptions particulières, cependant, il convient de l'intégrer au système de pensée développé par le PAD : implantation de commerces/services et petits équipements afin d'activer les rez-de-chaussée, s'adresser sur l'espace public, s'intégrer de manière formelle au contexte alentour, etc...

En respectant le système général proposé pour Bruxelles Midi, l'îlot Russie Fonsny pourra créeer un lien entre l'îlot Atrium et le reste du Quartier Midi, en appuyant la continuité du quartier recherchée pour les espaces publics.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

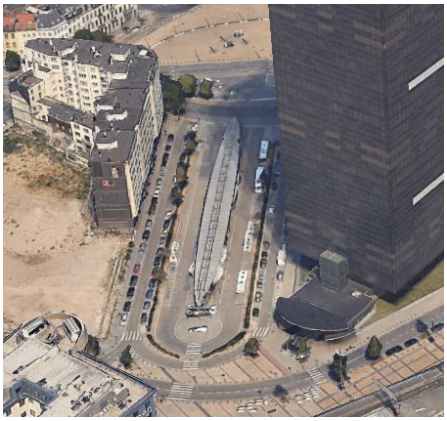
Les espaces publics

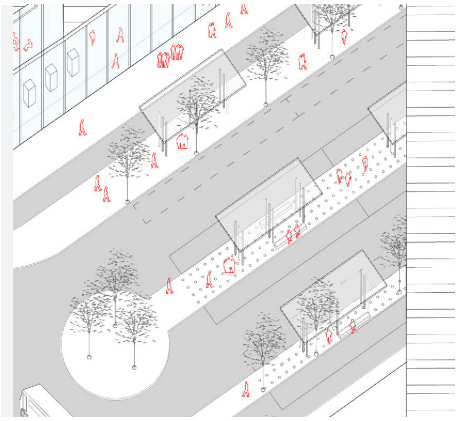


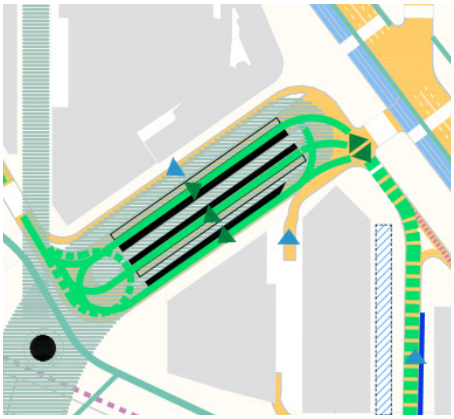


SITUATIONEXISTANTE

A - Bara-Spaak - Place Spaak







CONTEXTE

La place Spaak est la zone la moins ensoleillée et la plus exposée au vent du quartier.

La gare de bus concentre en configuration existante les terminus des lignes de l'opérateur De Lijn et quelques lignes de la STIB.

AMBITIONS

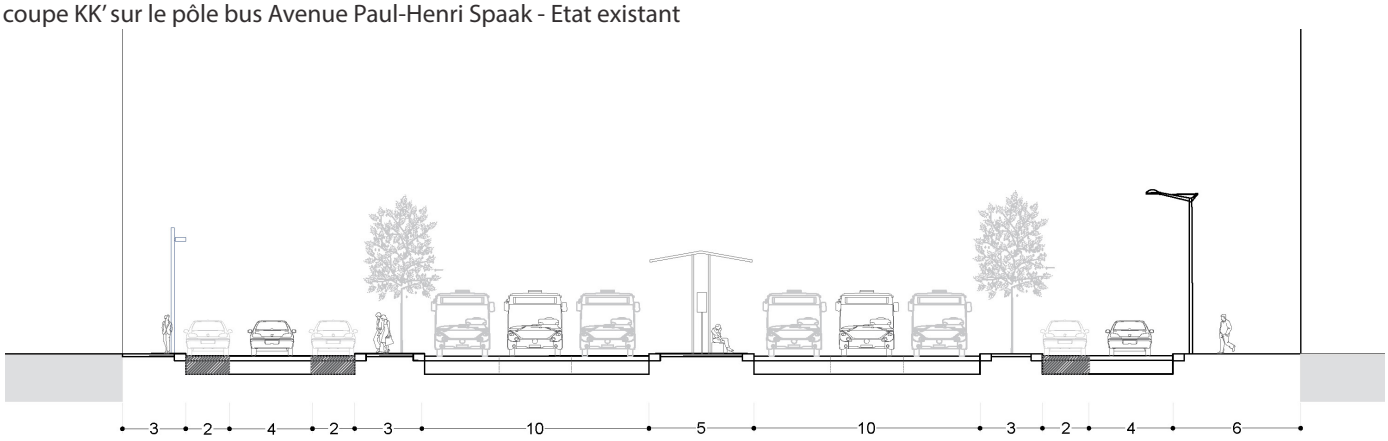
L'ambition pour le pôle Spaak est de devenir un pôle de mobilité structurant et une zone d'arrêt de bus fluide et qualitative en matière d'aménagement et de confort pour les piétons.
L'espace public piétonnier est un espace généreux et agréable sur lequel s'adresse les rez-de-chaussée actifs de deux bâtiments marqueurs qui le bordent, la tour des Pensions à l'est et le projet Victor à l'ouest.

PÔLE INTERMODAL

Le pôle Spaak est réaménagé pour devenir un espace perméable sécurisé et agréable pour les mobilités douces.

Le dimensionnement actuel apparaît suffisant pour répondre aux besoins identifiés des lignes De Lijn, des lignes 68 et 78 de la STIB, plus ceux de la navette en lien avec l'aéroport de Charleroi maintenue sur site.

coupe KK' sur le pôle bus Avenue Paul-Henri Spaak - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."







.A moyen/long termes, des possibilités d'aménagement de quais supplémentaires existent également au niveau de l'ancienne voie latérale côté tour des Pensions. Son efficacité sera optimisée grâce à une accroche sud en voies dédiées via les rues Blerot et Bara jusqu'au carrefour Bara # Eloy (vers laquelle se déploie l'essentiel des lignes De Lijn du secteur).

La distribution des lignes de bus entre le pôle Spaak et le nouveau pôle Fonsny sera établie sur base de logiques géographiques d'itinéraires plutôt que par affectation par opérateur.

MOBILIER ET PLANTATIONS

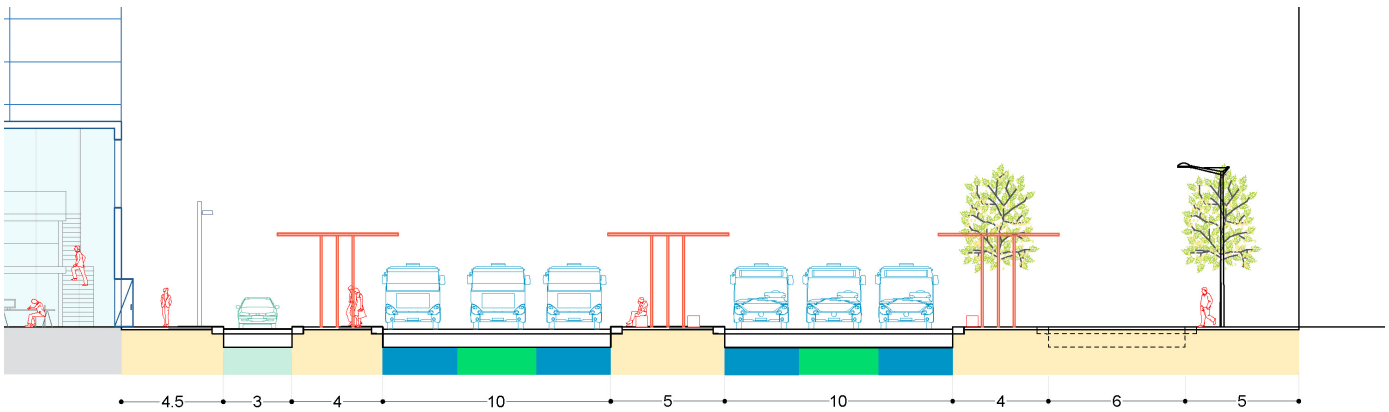
Des éléments de couverture ponctuels doivent être conçus comme repères architecturés qui s'intègrent harmonieusement dans le contexte. Les aménagements doivent permettrent aux usagers d'attendre le bus sans réel inconfort de vent et de luminosité (il s'agira de prévoir un eclairage spécifique)

Il faudra également prévoir des mesures d'atténuation du bruit au niveau des revêtements de sol et autres pièges sonores comme le mobilier urbain etc.

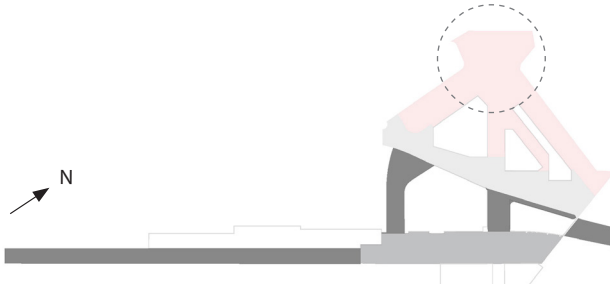
CIRCULATION ET STATIONNEMENTS

Les abords de la place Spaak et son interface avec la place Bara réaménagée (principal point dur du dispositif transports collectifs de l'actuelle place Spaak) seront soulagés et limités aux circulations locales indispensables qui seront concentrées sur un dispositif viaire minimal, fondu dans le système global d'espaces publics (abords de la tour des pensions, pourtour de l'îlot résidentiel Argonne nord…). Une suppression de stationnement de l'ordre de 400 places en voirie est envisagée sur l'ensemble du périmètre du PAD, il concerne en partie les abords du système Spaak / tour des pensions, en cohérence avec la stratégie de pacification autour de l'espace public métropolitain.

coupe KK' sur le pôle bus Avenue Paul-Henri Spaak - Vision PAD



Les espaces publics

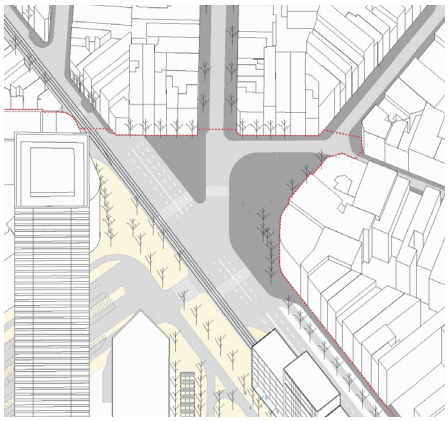




SITUATIONEXISTANTE

A - Bara Spaak - Place Bara







CONTEXTE

La place, minérale et peu aménagée, est isolée du bâti environnant et invite peu au séjour. Elle est en effet bordée de voiries ce qui empêchent une activation de l'espace public central par les rez-de-chaussée des bâtiments adjacents.

La place Bara est très passante et donc bruyante. Il existe un ombrage partiel généré par les tours présentes autour de la place. Il faudra prendre en compte ces éléments lors de la conception de l'espace public.

Au niveau de la place Bara et du carrefour entre le boulevard Jamar et la rue Bara, le manque de traversabilité et les conflits entre trams et voitures posent des problèmes de sécurité et de fluidité.

AMBITIONS

L'ambition du PAD est de reconfigurer la place Bara pour la rendre au quartier en temps qu'espace public habitant et garantir une plus grande fluidité des modes doux entre le Quartier Midi et Cureghem au nord, tout en conservant la capacité de transit actuelle.
Il s'agit donc d'une haute ambition de meilleure intégration mutuelle entre mobilité et espace public.

Pour y arriver, il convient de séparer le viaire de l'espace public en contenant le flux routier en partie basse afin de ratacher la partie sud habitante au nord de la place aux bâtiments qui la bordent. L'orientation sud est propice à une activation de / par les rez-de-chaussées attenants.

LE PIETON AU CENTRE

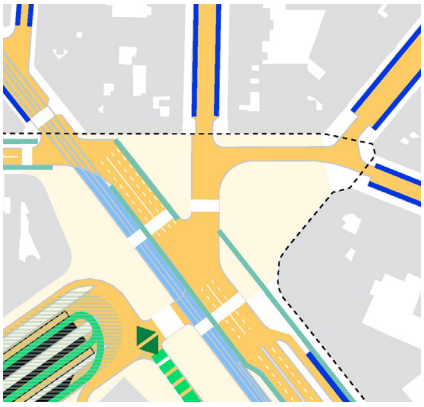
Le piéton est remis au centre et la mobilité améliorée.

Dès l'amont, le boulevard Jamar voit son profil amélioré par la réduction de l'emprise de stationnement au profit du piéton.
Un 'boulevard piéton' sera ainsi créé le long de l'immeuble Jamar, le long de l'actuelle trémie, placant le piéton au centre de la perspective Jamar / Fiennes, aboutissant à une traversée fluide vers la nouvelle place habitante.

A cette fin, le trafic s'infléchit dès la sortie du boulevard Jamar, se soumettant à l'ascendant piéton.

Cette reconfiguration devra s'accompagner d'un traitement soigné de l'espace public, conçu en continuité avec la surface d'échange du quartier et notamment des mobiliers urbains et de la trame végétale qui la caractérisent.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



MOBILITÉ

La trajectoire du tram est modifiée pour prendre l'axe de Fiennes dès la sortie de trémie Jamar, et participer à la réduction d'emprise de l'ensemble viaire. Sa trajectoire devient rectiligne et longe le boulevard Jamar

Les deux noeuds Bara #Fiennes et Bara #Jamar # Clémenceau # Spaak sont gérés via des feux coordonnés, pour améliorer et sécuriser les dessertes locales et les échanges multimodaux (modes actifs, tramway…), tout en maintenant le niveau de service indispensable sur l'itinéraire AutoPlus Bara # Jamar.



Les continuités douces seront valorisées et sécurisées afin de garantir une fluidité entre la place Bara et la surface d'échange du Quartier Midi.

Une étude de mobilité sera lancée en 2021, pour définir le fonctionnement de la place Bara en fonction des différents réseaux.



UNE PLACE DE QUARTIER

L'espace public est rattaché aux façades orientées sud de la place, et offrira ainsi un réel potentiel d'animation et d'appropriation. L'axe Clémenceau est restitué comme seule traversée locale de cette place, sur un mode "d'espace partagé" en domaine piéton. Les surfaces ainsi développées permettront une programation active de l'espace public.



TRAME VÉGÉTALE

En complément des arbres existants qui devront idéalement être conservés, la nouvelle trame d'arbres caractéristique de l'orientation nord/sud du Quartier Midi devra débuter place Bara pour s'étendre vers le sud de l'autre coté du boulevard Jamar vers le pôle Spaak puis l'esplanade de l'Europe.



MINÉRALITÉ ET EAU

Le vaste espace minéral pourra proposer des aires de jeu (sports de ballons polyvalent de petite taille, mini skate-park,...), des fontaines, du mobilier urbain spécifique.

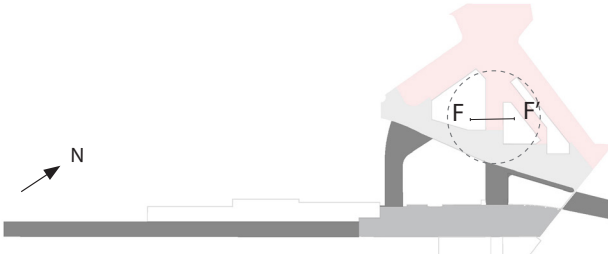
L'eau sera notamment un élément pouvant être utilisé pour l'aménagement paysager, dans un souci de continuité avec l'aménagement du reste du périmètre du PAD Midi dont l'espace public proposera ponctuellement des fontaines, miroirs d'eau, rigole etc jusqu'au parc de la Senne à l'extrémité sud du quartier.

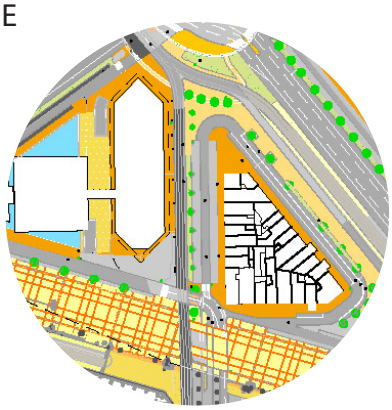


MOBILIER URBAIN

Le mobilier urbain devra être traité de façon harmonieuse avec le contexte immédiat et en continuité de celui développé sur le reste de la surface d'échange et notamment celui du pôle Spaak situé en vis-à-vis de la place sur la rive sud du boulevard Jamar.

Les espaces publics





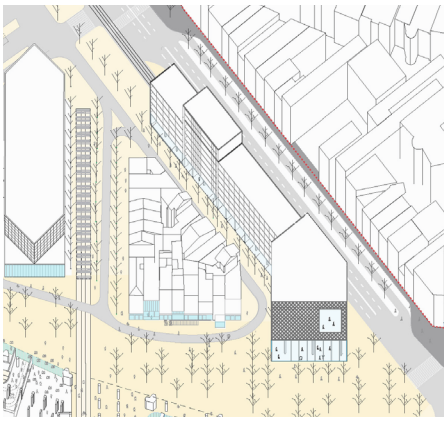
SITUATIONEXISTANTE

A - Bara Spaak - Rue de l'Argonne Ouest



CONTEXTE

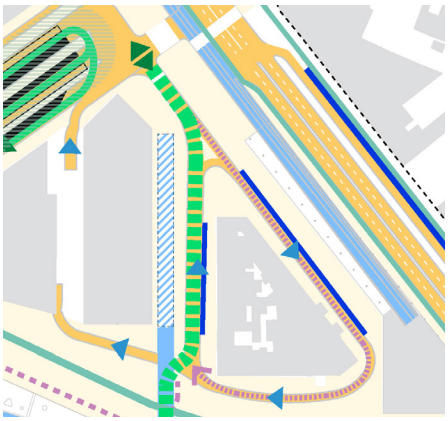
La rue de l'Argonne Ouest est caractérisée par des stationnements en épi qui occupent une grande partie de la largeur de la rue et qui limitent considérablement la place et le confort du piéton.



AMBITIONS

Afin de garantir une surface d'échanges pacifiée et où l'intermodalité et les modes doux sont favorisés, le PAD engage une "reconquête" de la rue d'Argonne par les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

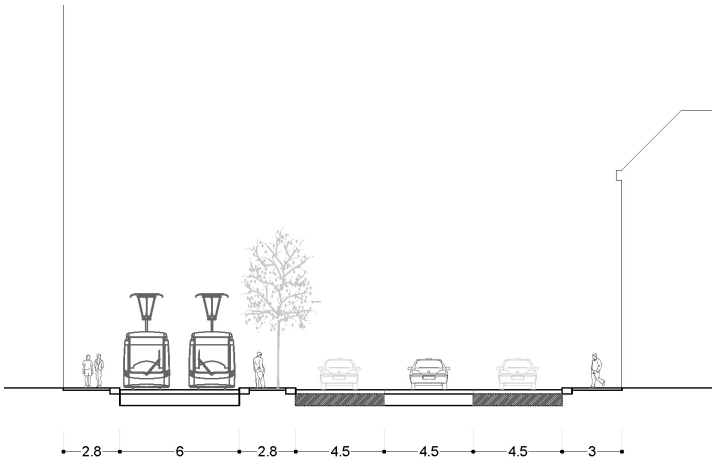
Le terminus technique du tram permettant le retournement sera aménagé, du fait de contraintes de girations et de distance de stockage nécessaire, sur la partie nord de l'actuelle rue de l'Argonne.



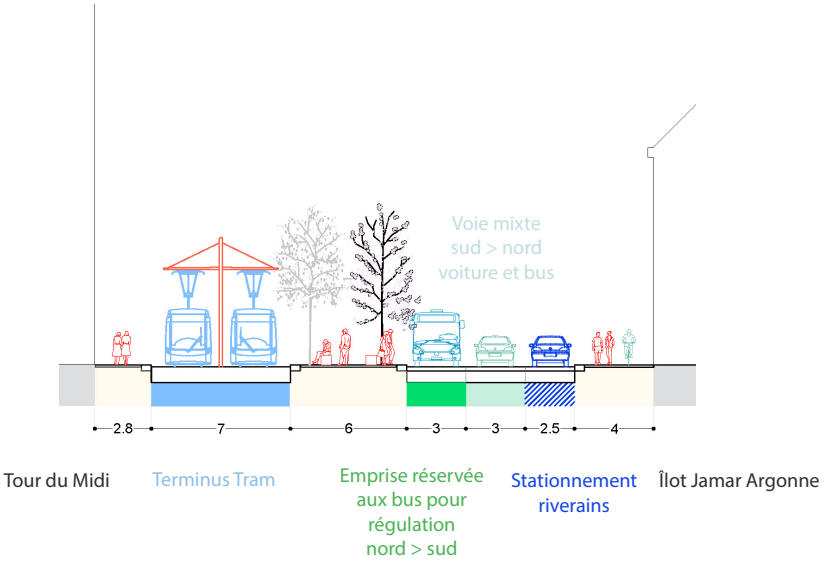
Les stationnements de la rive sud de la rue d'Argonne sont supprimés pour laisser la place à des stationnement de régulation bus au sud et des stationnements riverains en créneau au nord.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

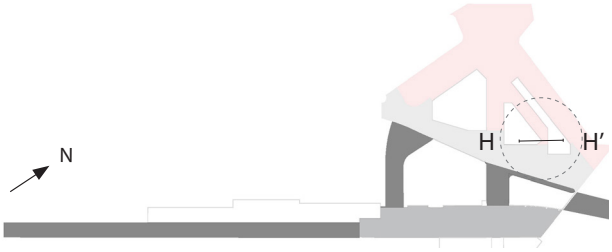
coupe FF' sur la section ouest de la rue de l'Argonne - Etat existant



coupe FF' sur la section ouest de la rue de l'Argonne - Vision PAD



Les espaces publics

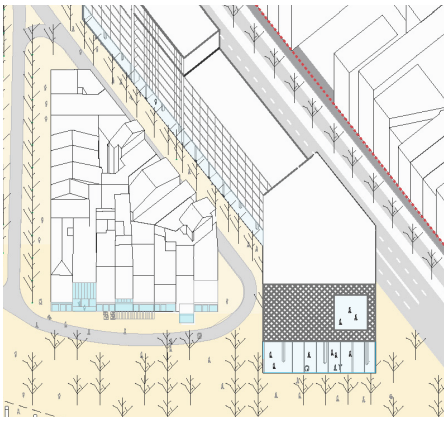


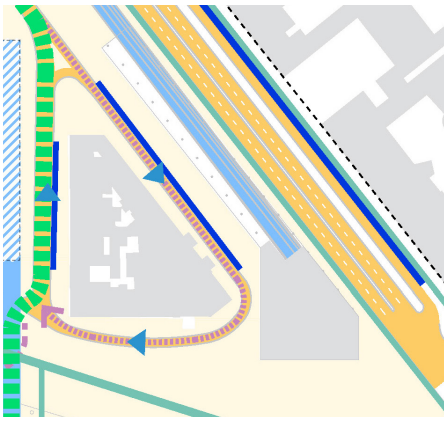


SITUATIONEXISTANTE

A - Bara Spaak - Voie locale Jamar







CONTEXTE

La voie locale Jamar est actuellement séparée du boulevard Jamar par la trémie du tram et de l'espace public résiduels. En effet, ces petites places minérales sont la résultante d'un morcellement de l'espace public par les flux automobiles et ne font l'objet d'aucune activation et d'aucun aménagement qualitatif.

AMBITIONS

La voie locale Jamar est conservée mais l'emprise de la voiture y est réduite. Le stationnement côté îlot Jamar-Argonne est supprimé, ainsi que les stationnements situés au niveau du virage nord.

Le projet Jamar vient s'implanter au nord de la voie locale, afin d'activer l'esplanade de l'Europe devenue piétonne et pour offrir au Quartier Midi un nouveau visage plus métropolitain.

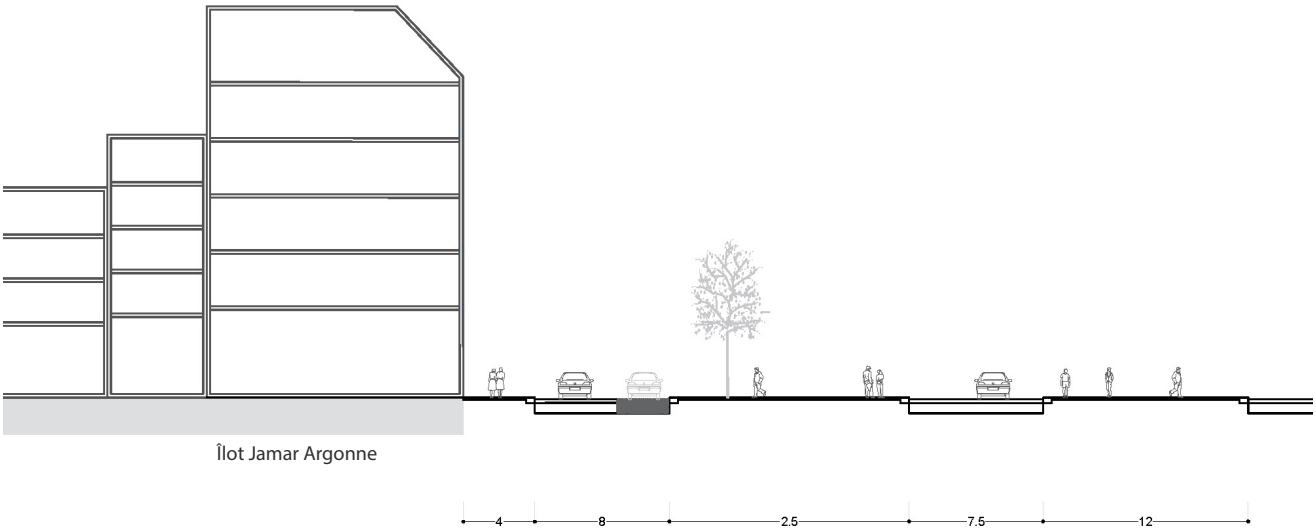
L'implantation de cet équipement, se fera en vis à vis (à une distance minimale de 10,5 mètres) de l'hôtel situé à l'angle de l'îlot Jamar Argonne.

La voie locale est réduite pour permettre une attractivité des commerces existants en rez-de-chaussée et un confort et une continuité piétonne tout autour de l'îlot Jamar Argonne.

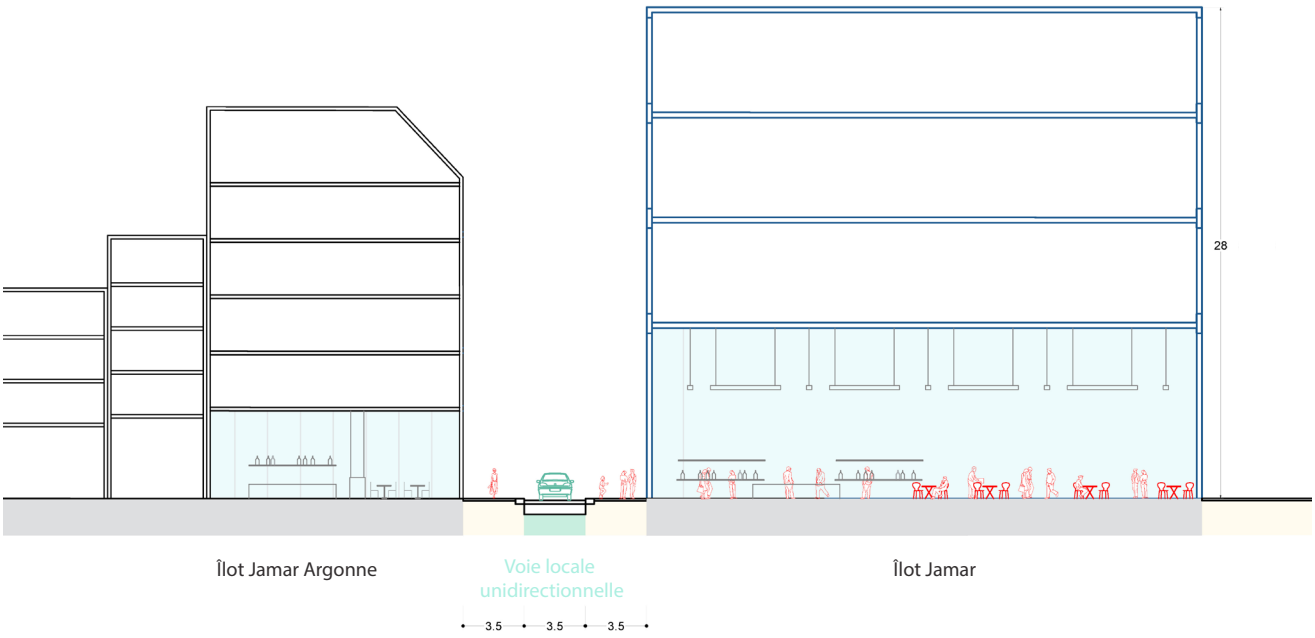
Une boucle de livraison est également prévue autour de l'îlot résidentiel Jamar-Argonne pour approvisionner les quadrilatères et les commerces de l'îlot.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

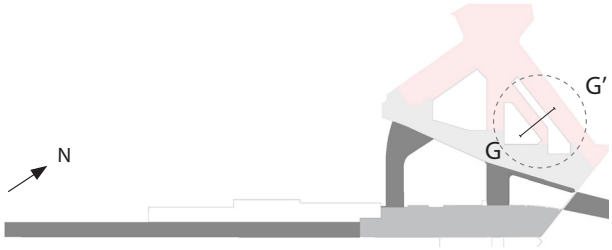
coupe HH' sur la voie locale Jamar - Etat existant



coupe HH' sur la voie locale Jamar - Vision PAD



Les espaces publics

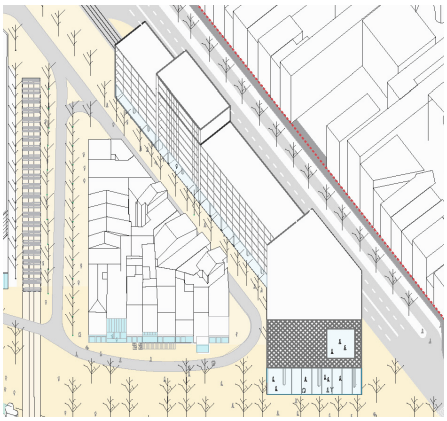


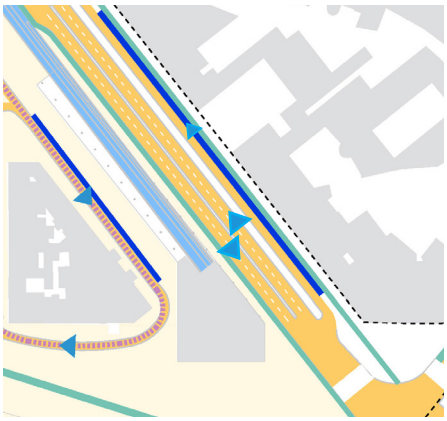


SITUATIONEXISTANTE

A - Bara Spaak - Boulevard Jamar







CONTEXTE

Le boulevard Jamar est caractérisé par une succession de faisceaux, routier et tram, qui fracturent l'espace public et qui rendent la traversée et le parcours des modes actifs inconfortables.

Les alignement d'arbres soulignent également la perspective historique vers la maison communale d'Anderlecht.

AMBITIONS

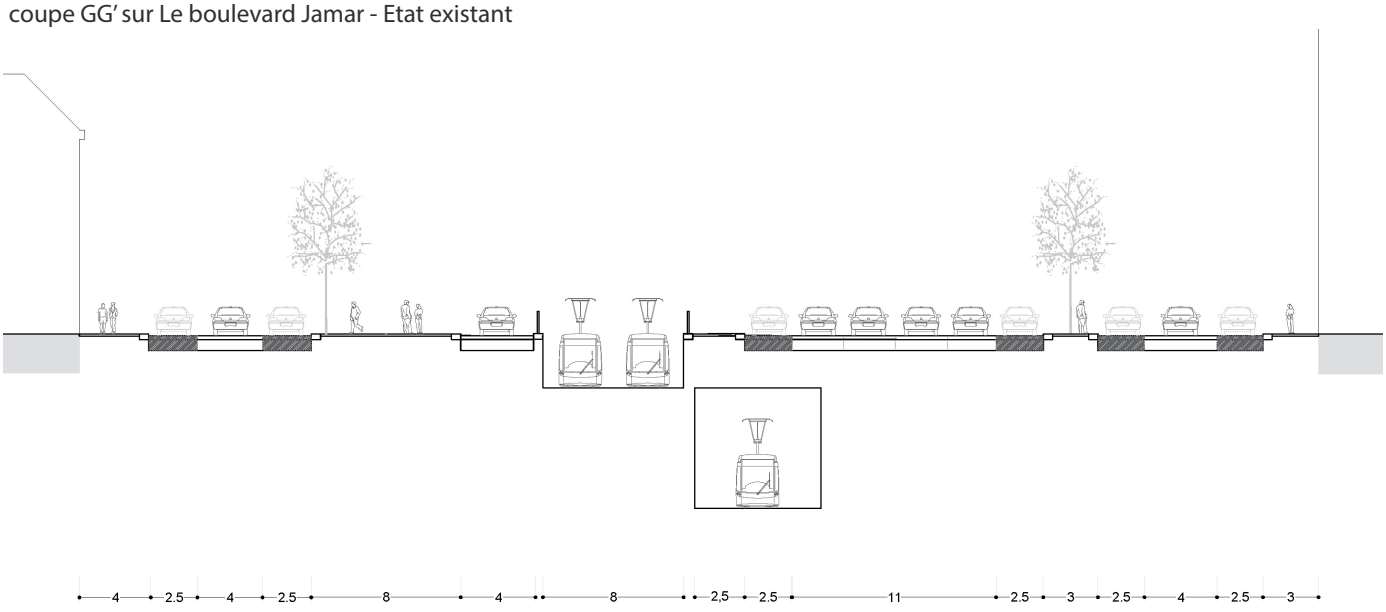
L'îlot Jamar implanté au dessus de la trémie de tram vient atténuer cette situation de fracture de l'espace public et permet de redonner une échelle plus humaine et plus urbaine au boulevard Jamar tout en conservant la perspective vers Anderlecht.
L'espace public qui longe le mur aveugle en rez-de-chaussée du projet Jamar devra faire l'objet d'un traitement paysager particulièrement soigné et qualitatif.

La prédominance de la voiture est également revue au profit des piétons et des cyclistes. Le boulevard Jamar est redimensionné et les places de stationnement situées en bordure du faisceau central sont supprimées. Les emprises libérées sont alors restituées aux espaces publics et aux mobilités actives.

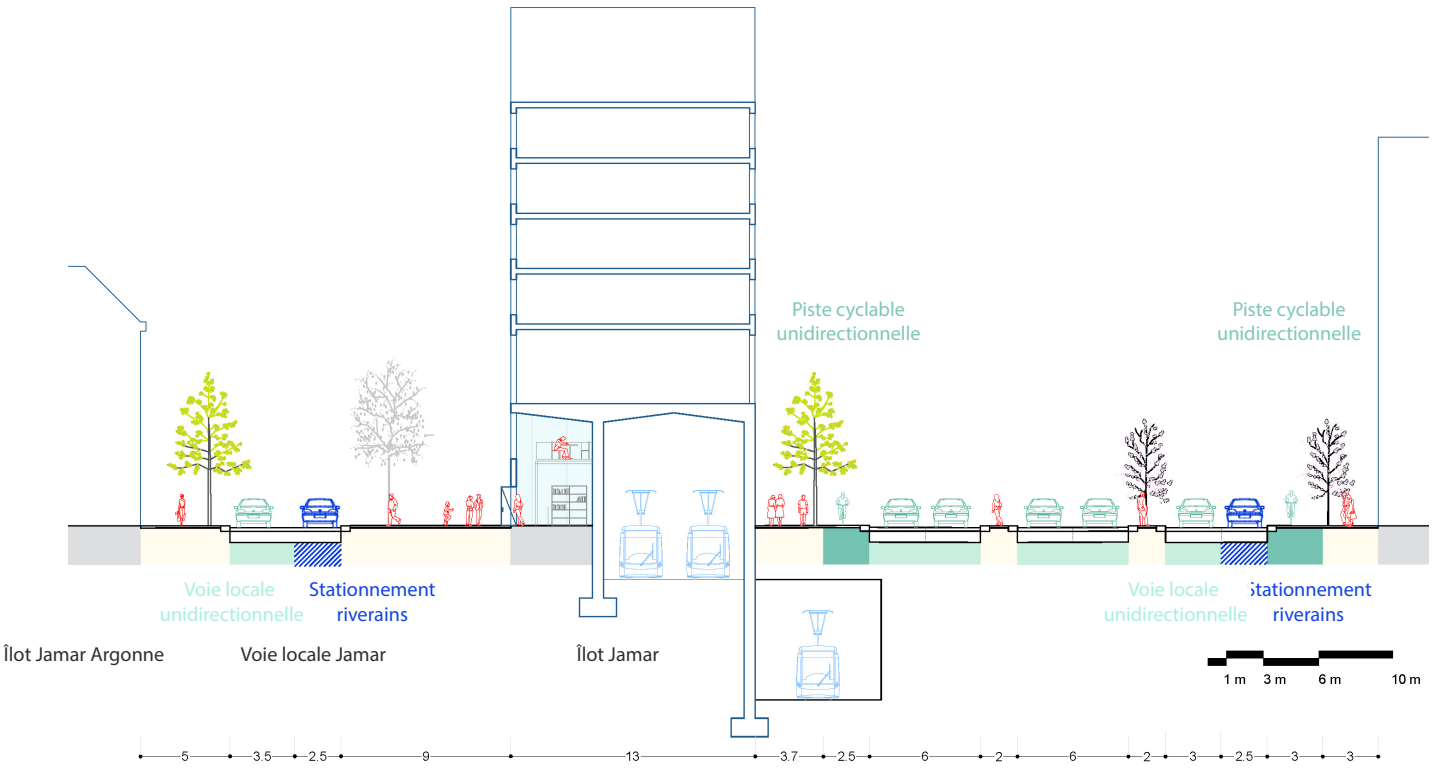
Seul le stationnement situé au nord, le long de la voie locale, est conservé.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

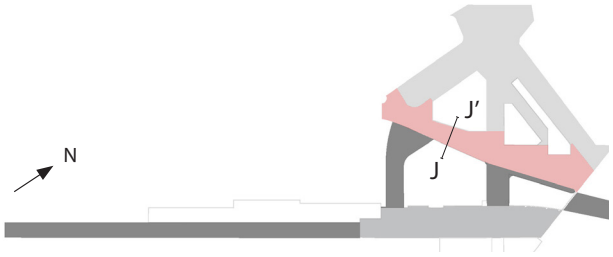
coupe GG' sur Le boulevard Jamar - Etat existant

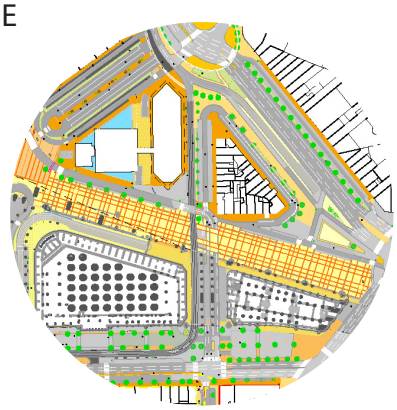


coupe GG' sur Le boulevard Jamar - Vision PAD



Les espaces publics

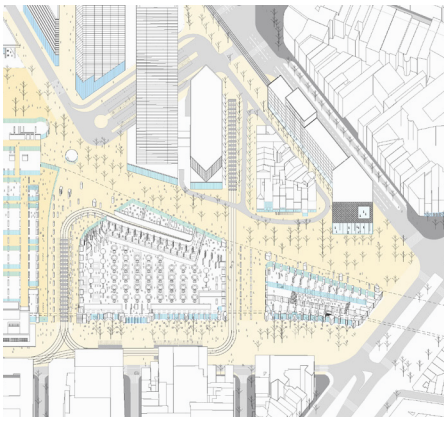




SITUATIONEXISTANTE

B - Esplanade de l'Europe







CONTEXTE

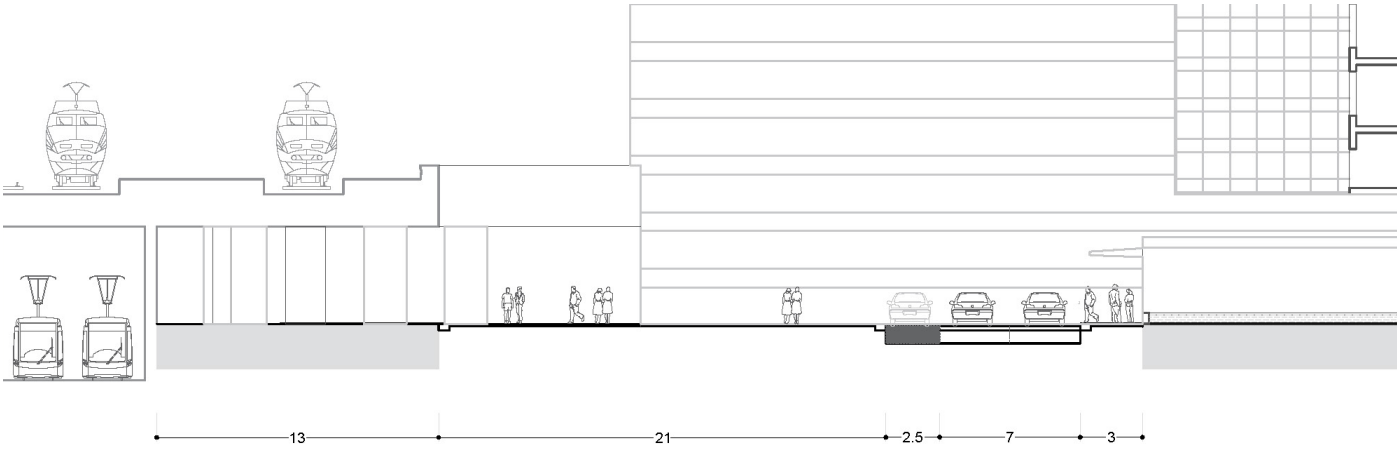
L'esplanade de l'Europe est le premier espace de gare visible et accessible depuis le pentagone. Très vaste et traversée de flux automobile, elle est bruyante (60 à 65 db) et n'est ni équipée ni investie par les voyageurs et habitants du quartier hormis une fois par semaine, le dimanche, jour du marché du Midi.

AMBITIONS

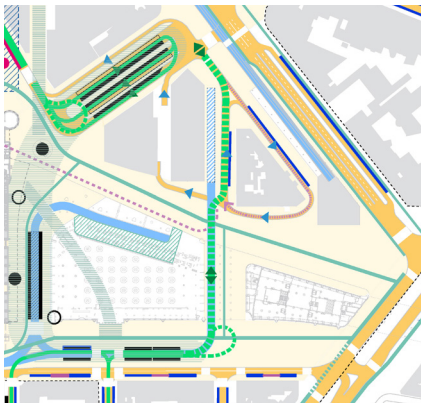
L'esplanade de l'Europe doit devenir un grand espace public minéral dédié aux piétons et aux cyclistes le moins impacté possible par le transit de bus et tram (uniquement invités sur la surface d'échange).

L'ambition est d'en faire un véritable lieu de séjour supporté par une nouvelle implantation nord-sud d'une trame d'arbre et de mobilier urbain.
L'esplanade est reservée au marché et est activée par les différents flux de la gare et les nouveaux rez-de-chaussée activés des quadrilatères et de la tour du Midi.

coupe JJ' sur l'esplanade de l'Europe - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



PÔLE INTERMODAL

Les perméabilités voitures sont supprimées. Le passage ponctuels de tram et de bus est organisé entre la rue d'Argonne est et ouest, et un nouvel accés métro est implanté au sud de l'esplanade à l'entrée de la rue Couverte afin de répondre à une situation actuelle qui est sous optimale. Ce nouvel accés métro remplace celui situé à l'entrée de la tour du Midi. La nouvelle implantation permet de mieux activer l'espace public et renforce l'axe intermodal est-ouest allant du pôle de bus Spaak à l'ouest au pôle bus de la place de la Constitution à l'est.



CONTINUITÉ PIÉTONNE

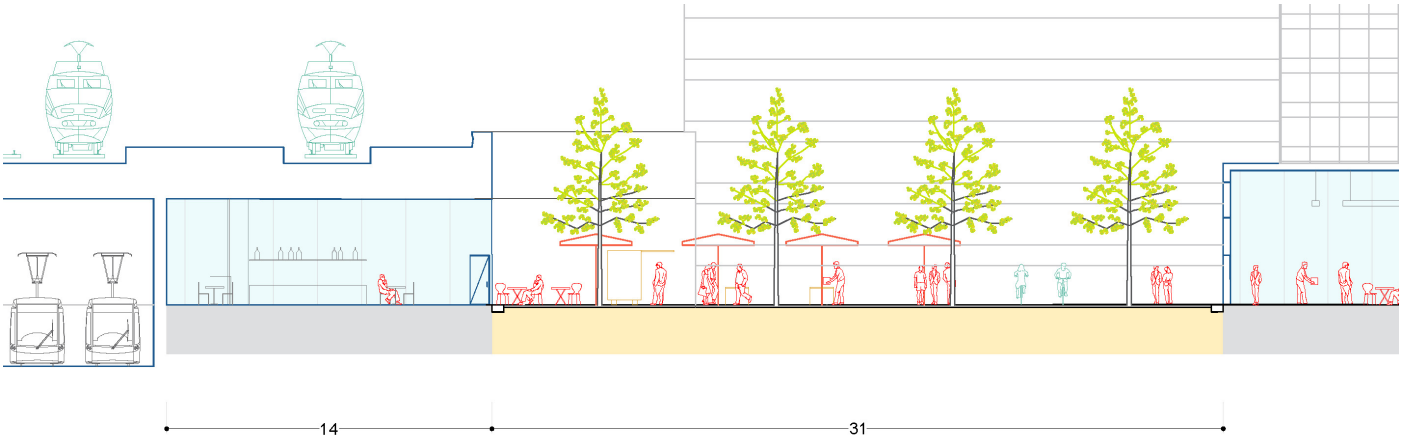
Le confort, la déambulation et l'orientation des piétons sont favorisés tout en prenant en compte les contraintes des transports en commun invités sur la surface d'échange et les contraintes des emplacements pour le marché à laisser vacants.

Le franchissement du boulevard du Midi vers l'avenue de Stalingrad est retravaillé pour une réduction de l'emprise de la voiture et la fluidité des traversées piétonnes pour affirmer la liaison de la gare et son quartier avec le centre ville, tout en préservant l'axe Auto Plus de la Petite Ceinture.


Tramway de Montpellier

La traversée de l'esplanade de l'Europe par les tramways de la ligne 51 et par une partie de l'offre bus (lignes traversantes liant les pôles Fonsny et Spaak et bus en régulation au niveau de la percée Argonne) sera réalisée à vitesse réduite et avec un impact minimal sur la surface d'échange.

coupe JJ' sur l'esplanade de l'Europe - Vision PAD

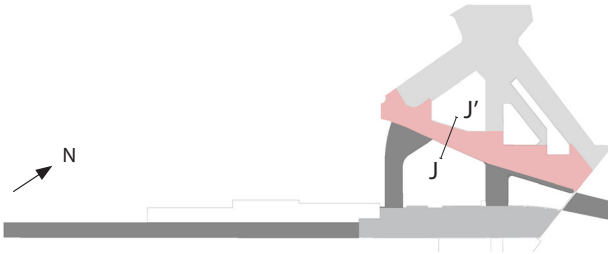


grand quadrilatère
Nouvelle facade active adressée sur l'esplanade de l'Europe

L'esplanade de l'Europe
(dont 4 mètres de RER Vélo)

Tour du Midi
Nouvelle facade active adressée sur l'esplanade de l'Europe

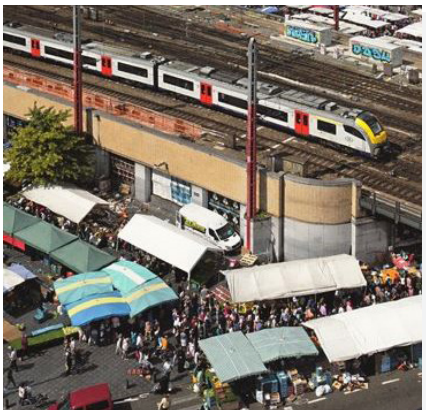
Les espaces publics



B - Esplanade de l'Europe







MOBILIER ET PLANTATIONS

Pour devenir un espace confortable, l'esplanade de l'Europe doit intégrer les contraintes dictées par l'organisation du marché du midi. Réciproquement l'organisation du marché peut être réorganisé pour enrichir et viabiliser l'espace public dans lequel il s'installe.

Une nouvelle trame végétale est mise en place. D'une densité importante elle transforme l'espace jusqu'à présent minéral en une continuité verte et ombragée toute en permettant d'assurer une adaptabilité aux nombreuses contraintes et usages de l'esplanade.
La plantation d'arbres se fait selon une trame de 7,5 m x 7,5m en cohérence avec la réorganisation du marché dans le sens de la nouvelle orientation nord-sud.

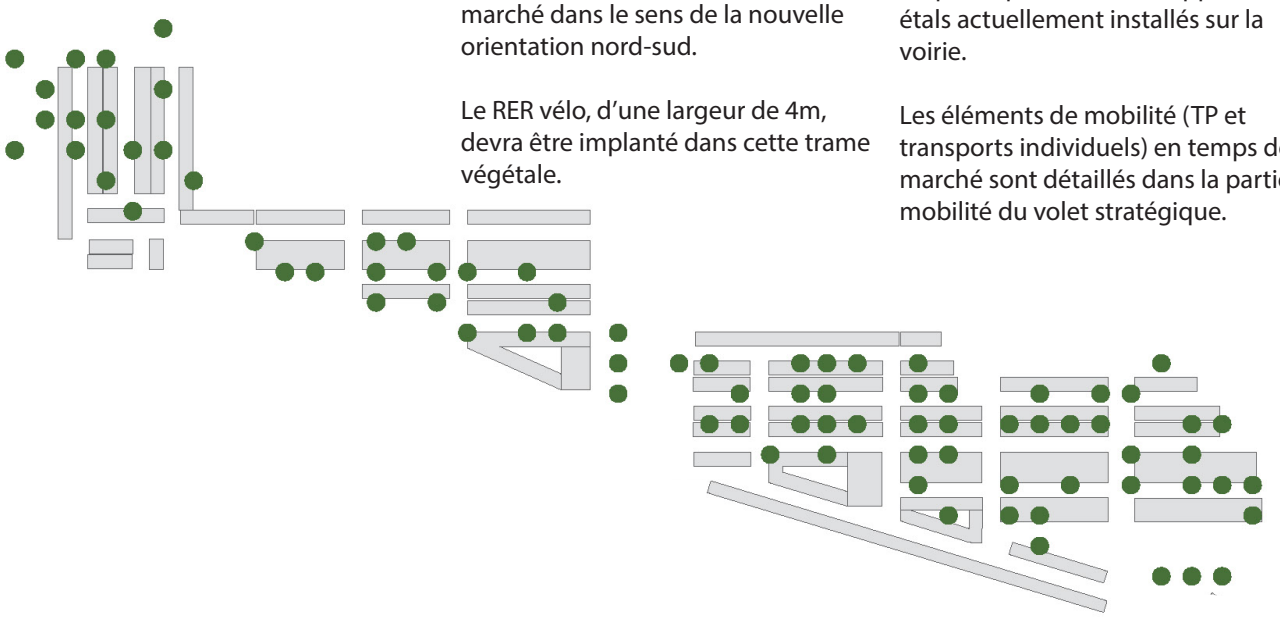
Le RER vélo, d'une largeur de 4m, devra être implanté dans cette trame végétale.

LE MARCHÉ

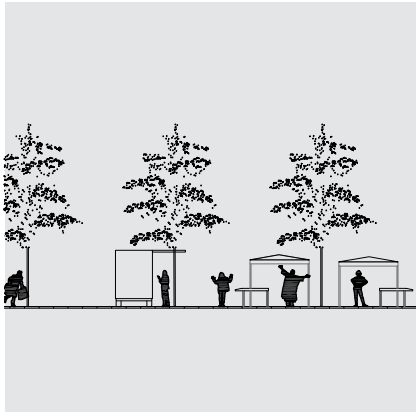
Le marché est réorganisé selon l'axe nord-sud désormais structurant pour le quartier. Cette réorganisation permet d'augmenter légèrement les surfaces de vente disponibles. Une organisation définitive du marché sera à déterminer en dialogue avec le concessionnaire.

L'extension du marché sur d'autres emprises permettra de supprimer les étals actuellement installés sur la voirie.

Les éléments de mobilité (TP et transports individuels) en temps de marché sont détaillés dans la partie mobilité du volet stratégique.



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



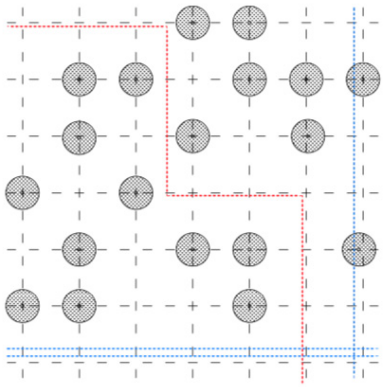
HAUTEUR DES ARBRES

Afin d'assurer le maintien des perspectives vers la gare du Midi, le passage des véhicules et une implantation aisée du marché, les arbres présenteront un espace libre entre le sol et la ramure de trois mètres pour une couronne de cinq mètres.

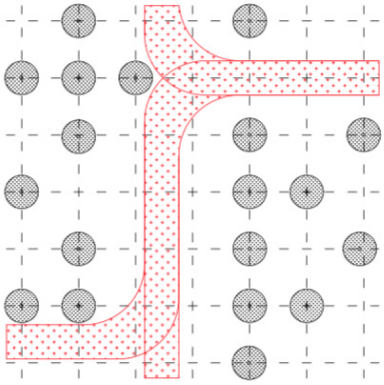


TRAME VÉGÉTALE
DE 7,5M X 7,5 M

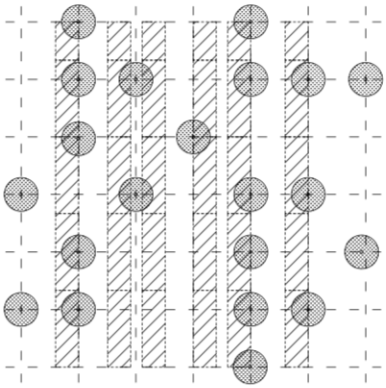




TRAME VÉGÉTALE
DE 7,5M X 7,5 M : RÉSEAU

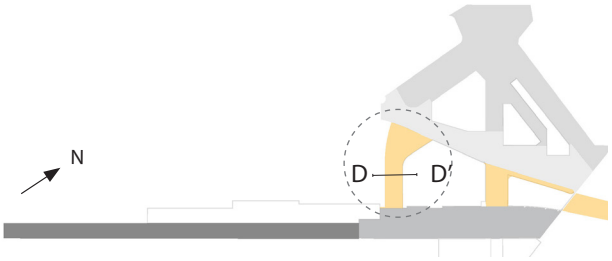


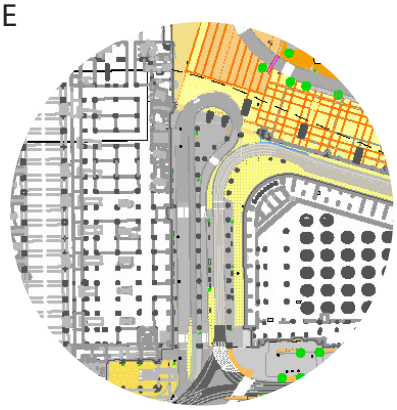
TRAME VÉGÉTALE
DE 7,5M X 7,5 M : ACCÉS POMPIER



TRAME VÉGÉTALE
DE 7,5M X 7,5 M : IMPLANTATION DU MARCHÉ

Les espaces publics

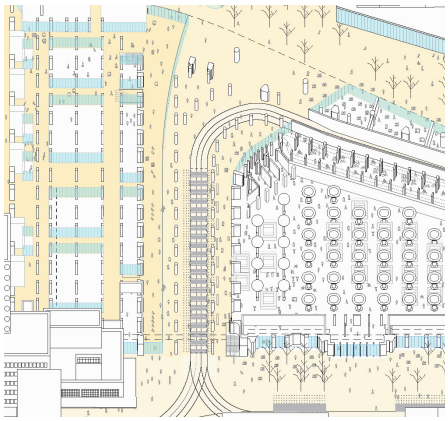




SITUATIONEXISTANTE

C - Les sous-faces Fonsny-Europe : rue Couverte







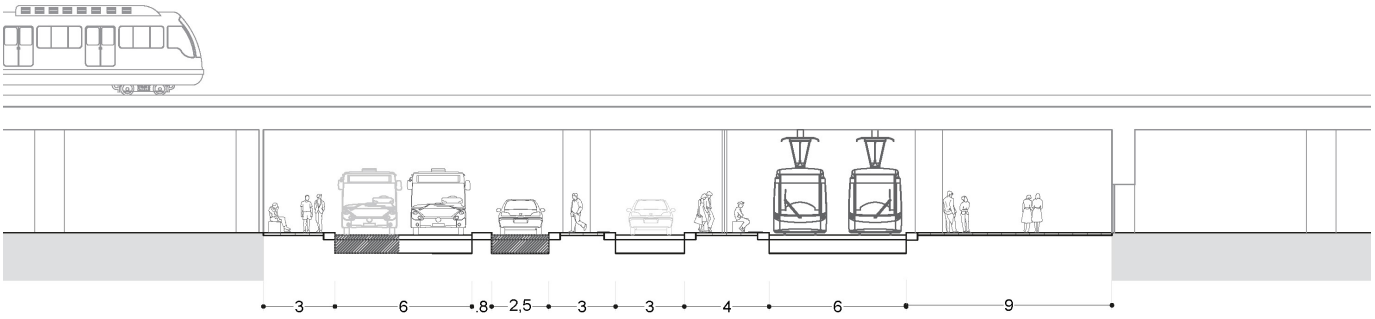
CONTEXTE

La rue Couverte est aujourd'hui un espace dédié aux transports. C'est un espace inconfortable, à la fois vaste et étroit, il longe la gare et assure son vis-à-vis avec un grand quadrilatère bientôt réinvesti.

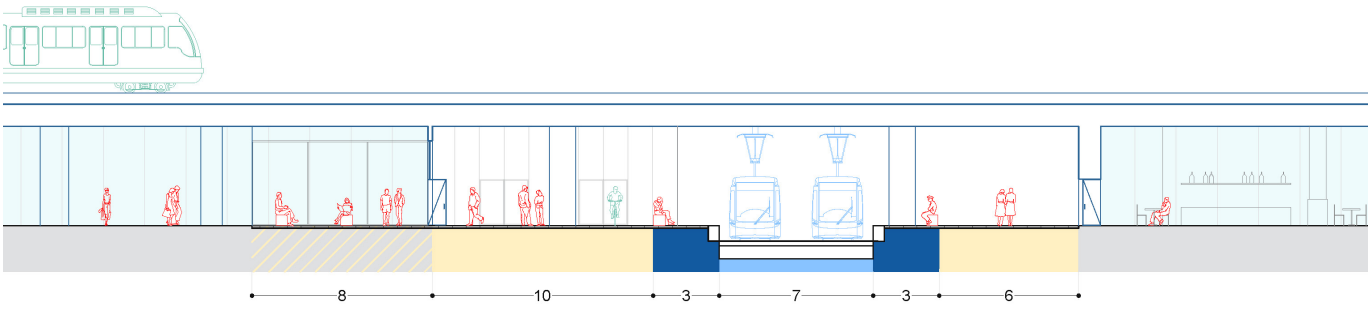
AMBITIONS

Les espaces publics en sous face du faisceau ferré doivent devenir des lieux de passage accueillant et éclairés adressés sur la gare et les services des grands quadrilatères. Ils nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique. Habités par des programmes ouverts (halle alimentaire, cafés, espace vélo, restaurants), ils valorisent alors l'infrastructure du faisceau ferré.

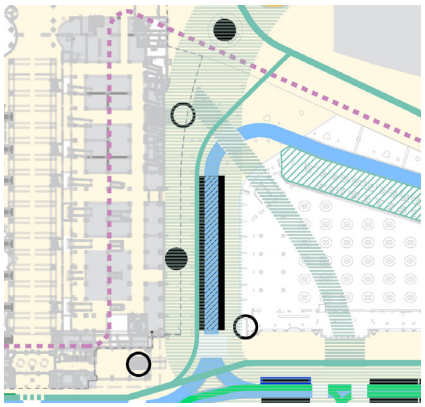
coupe DD' sur La rue Couverte - Etat existant



coupe DD' sur La rue Couverte - Vision PAD

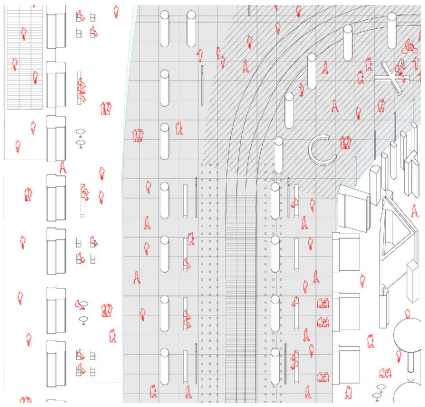


Gare du Midi | Nouvelle facade de gare étendue | Espace mixte piétons et cyclistes | Arret Tram | Espace mixte piétons et cyclistes | grand quadrilatère



PÔLE INTERMODAL

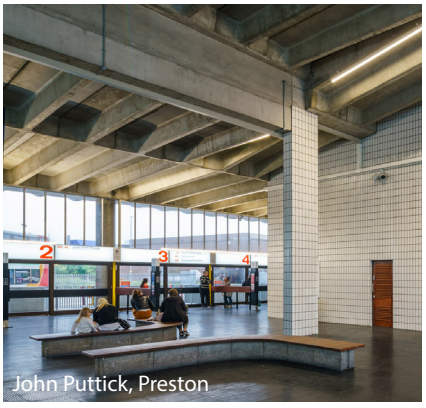
Une fois évacuée des taxis et bus, la rue Couverte pourrait devenir une architecture en soi: une pièce maîtresse dans la valorisation des espaces publics autour de la gare. Elle deviendrait un lieu où le piéton et les cyclistes sont prioritaires.
Les traversées doivent être confortables et lisibles tout en s'intégrant harmonieusement au sol continu de la surface d'échange.
Afin de renforcer le pôle intermodal, les accès métro doivent être dupliqués pour permettre de déboucher directement sur la rue Couverte et l'arrêt de tram.



CONTINUITÉ PIÉTONNE

La rue Couverte joue un rôle structurant, elle assure la continuité entre l'est et l'ouest de la gare. Elle s'inscrit dans une grande continuité piétonne qui relie le canal et le quartier des abattoirs à l'ouest à la Porte de Hal à l'est.
La rue Couverte est également pensée comme un sas entre deux mondes, celui de la gare et de son espace commercial et celui du grand quadrilatère réinvesti en halle alimentaire.
Cet environnement autonome et unique, entre intérieur et extérieur, dessus et dessous, assure une continuité spécifique entre ces deux ambiances. Il en assure la transition et amorce les entrées de la rue Fonsny. Le même sol pénètre dans la gare au niveau du lobby et dans les premiers espaces du grand quadrilatère. Les deux façades, de la gare et du quadrilatère sont traitées de manière uniforme. Elles sont poreuses et totalement disparaissantes à l'exception de leurs montants. La facade de la gare est étendue pour devenir un véritable lobby de gare visible et poreux, activé par des petits commerces adressés sur la rue la Couverte.


Chapman Taylor, Londres


John Puttick, Preston

AMÉNAGEMENT

La rue Couverte consitue un lieu clef du "croissant" intermodal, il relie l'est et l'ouest, du pôle bus Fonsny au pôle bus Spaak. Le mobilier urbain et les aménagement dédiés à la station de tram doivent être traités en harmonie avec les aménagements de la place de la Constitution, de l'esplanade de l'Europe et de la place Spaak afin de garantir la continuité paysagère, déjà initiée par le sol continu de la surface d'échange.


Zaha Hadid, Strasbourg

LUMIÈRE

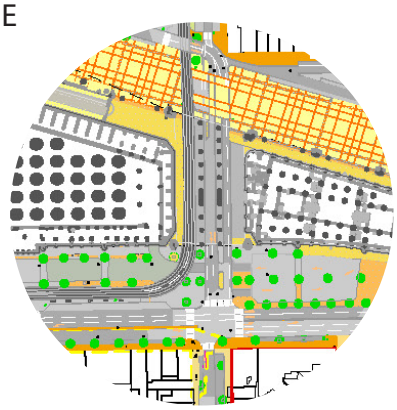
Elément fédérateur, la lumière va jouer un rôle incontournable pour révéler cet espace complexe et permettre son appropriation par les utilisateurs.
La rue Couverte devient un espace noble et précieux par la mise en place d'un micro-climat lumineux spécifique.
De nuit, la lumière artificielle de la rue intérieure rayonne sur les abords de la gare et devient un signal à l'échelle du quartier.


Data, Paris

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Les espaces publics

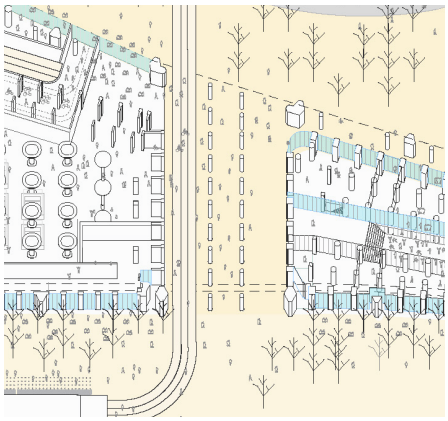


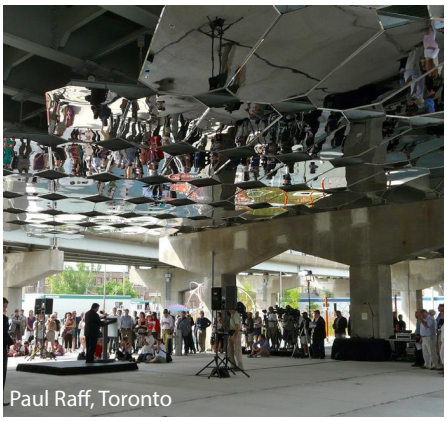


SITUATIONEXISTANTE

C - Les sous-faces Fonsny-Europe : rue de l'Argonne







CONTEXTE

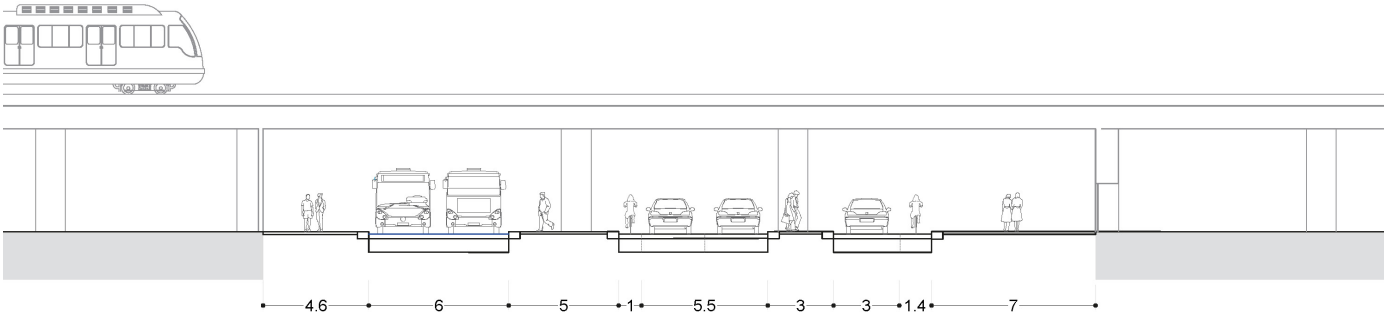
La rue de l'Argonne a la particularité d'être en sous face du faisceau ferré, l'espace y est généreux .et est bordé de part et d'autre par le grand et le petit quadrilatère.
Privée de la lumière naturelle directe, la rue de l'Argonne est cepedant très importante car elle est un lieu stratégique de fluidité entre l'est et l'ouest du quartier.

AMBITIONS

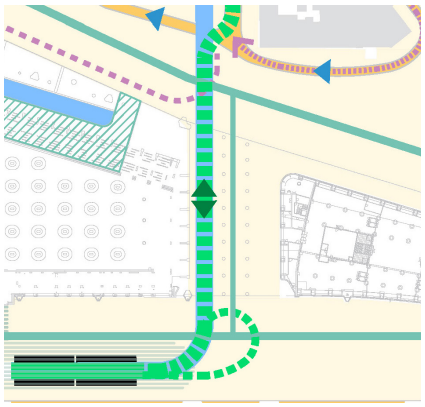
Les espaces publics en sous face du faisceau ferré doivent devenir des lieux de passage accueillant et éclairés. Ils nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique.
La rue de l'Argonne peut tirer profit de l'adressage du grand et petit quadrilatère pour garantir sa requalification. En effet, une fois ces deux espaces stratégiques du quartier rénovés et habités par des programmes ouverts (halle alimentaire, cafés, espace vélo, restaurants, équipements), ils valorisent l'infrastructure du faisceau ferré.

L'ambition du PAD pour la section de la rue de l'Argonne en sous-face est qu'elle devienne majoritairement piétonne et cycliste pour reconnecter l'est et l'ouest du faisceau et permettre une meilleure fluidité entre les espaces publics, notamment lors des jours de marchés puisque celui ci s'installe de l'esplanade de l'Europe à la place de la Consitution en passant par la rue de l'Argonne.

coupe EE' dans la rue de l'Argonne en sous face du faisceau ferré - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



INTERMODALITÉ

L'espace public en sous-face de la rue de l'Argonne est libéré des taxis et de la circulation générale pour prolonger l'esprit de l'espace public partagé de l'esplanade de l'Europe. La rue de l'Argonne ne sera plus empruntée que par les bus et le tram. Les matériaux mis en œuvre doivent rencontrer les objectifs de qualité et d'inter-opérabilité, avec un faisceau tramway qui doit pouvoir, si besoin, être emprunté par des bus.



Rails de Tramway, Montpellier

CONTINUITÉ PIÉTONNE

La rue de l'Argonne devra observer une continuité piétonne et cycliste afin d'assurer la lisibilité de la fonction de la rue. Celle-ci se traduira par une continuité au sol, intégrant des rails de tram à niveau. Le tram est seulement invité sur la surface d'échange, il roule à une vitesse limitée, les piétons et cyclistes doivent rester prioritaires.



Hiromura Design Office, Tokyo

MOBILIER URBAIN

Le mobilier urbain aura un rôle primordial à jouer dans la conception de la rue d'Argonne. En effet, bien positionné, il évite les recoins sombres inutilisés et bien dessiné, il permet un usage de la rue entre passage couvert et rue dynamique. Le mobilier urbain doit assurer un usage multiple pour habiter la rue et éviter d'en faire un simple passage sous-terrain.



Krilov Architekter, Copenhague

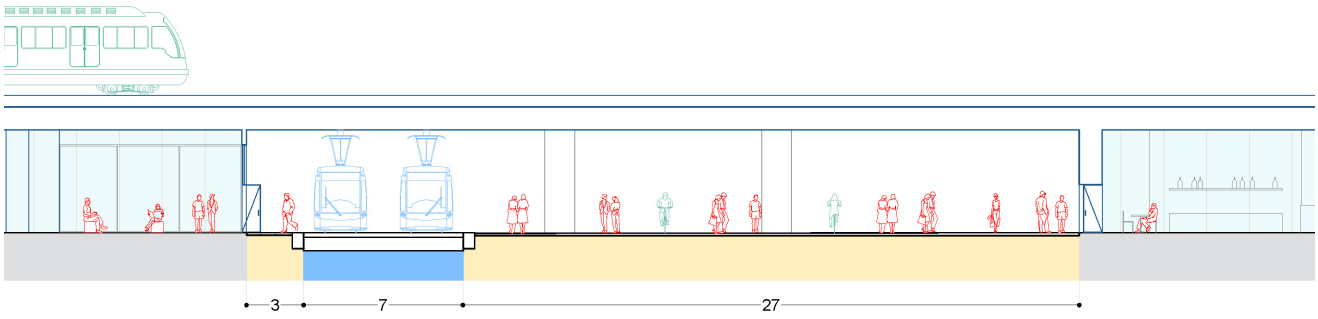
LUMIÈRE

L'apport de lumière dans la rue de l'Argonne sera l'un des défis de sa conception. En sous face, elle nécessitera un projet d'éclairage de jour et de nuit, respectueux de l'environnement.

L'intensité lumineuse devra s'adapter à l'usage piéton et modes doux de la rue. Lumière chaleureuse mais puissante, dessinant un véritable projet esthétique, sans éblouir les usagers. Le positionnement de cet

éclairage devra être pensé pour structurer visuellement la rue sans rappeler un tunnel où passerait les voitures.

coupe EE' dans la rue de l'Argonne en sous face du faisceau ferré - Vision PAD



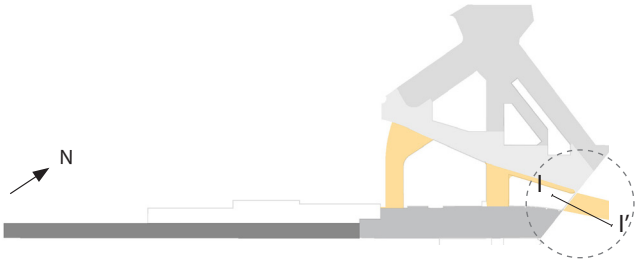
grand quadrilatère

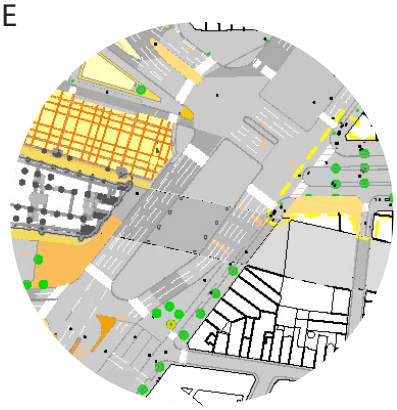
Site propre
Tram et Bus

Espace mixte piétons et cyclistes

Petit quadrilatère

Les espaces publics



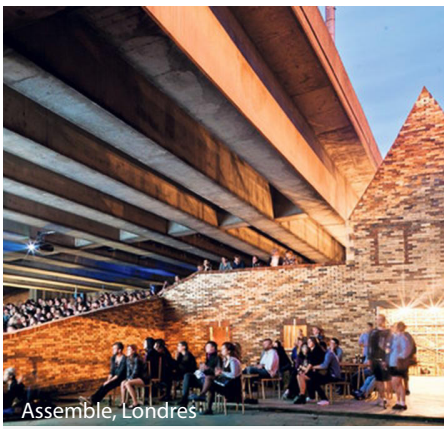


SITUATIONEXISTANTE

C - Les sous-faces Fonsny-Europe : petite ceinture







CONTEXTE

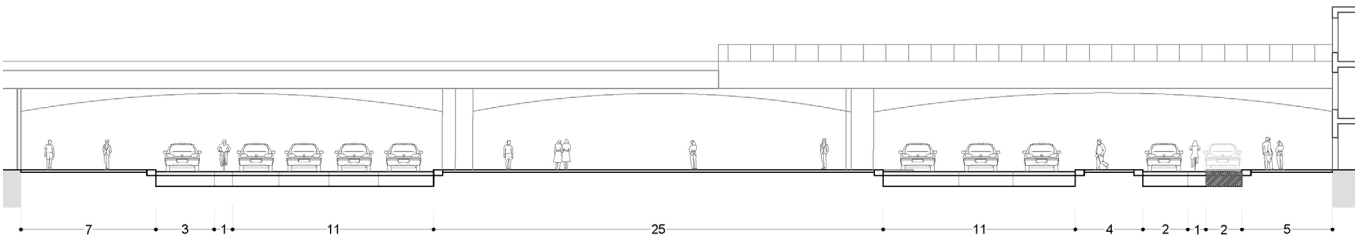
Aujourd'hui, la petite ceinture ne bénéficie pas d'une grande qualité comme espace public.
En effet, son séquencage (voitures sur les côtés, piétons au centre) ne permet pas d'activer cet espace, qui reste trop peu pratiqué par les modes actifs.
Elle bénéficie cependant d'une position stratégique au sein du Quartier Midi, étant sa porte d'entrée depuis le nord vers le centre de Bruxelles.

AMBITIONS

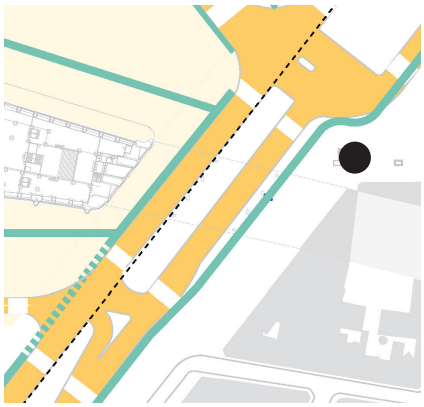
La petite ceinture, en vis-à-vis avec le petit quadrilatère, représente aujourd'hui l'entrée du Quartier Midi. Il est donc impératif de l'identifier comme telle et d'en faire un espace public qualitatif.
Il s'agira donc, en repensant les mobilités, d'activer chaque séquence pour assurer la fluidité du nord au sud vers l'intérieur du Quartier Midi.

Des évenements pourront se tenir dans cet espace public de façon ponctuelle.
Ces ambitions s'inscrivent dans le projet global de repenser la petite ceinture bruxelloise.

coupe II' sur le Boulevard du Midi - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



MOBILITÉ

L'interface entre le Quartier Midi et la petite ceinture sera optimisée, en cohérence avec les projets Constitution et de cyclabilité de la petite ceinture.

Le gabarit automobile sera réduit d'une bande par sens, avec suppression/ déconnexion des contre-allées existantes (soit 2x4 bandes entre les carrefours Fonsny et Jamar, 3 bandes au sud du carrefour Fonsny vers la Porte de Hal).

Des séquences plus étroites et plus ryhtmées sont prévues, notamment l'ajout de voies cyclables bidirectionnelle de part et d'autre du boulevard (dans la continuité du projet de cyclabilité de la petite ceinture) et une extension des zones piétonnes agréables.

Ces séquences "modes actifs" permettront de relier l'ensemble de la petite ceinture bruxelloise sans interruption et donc de créer une balade, amenant jusqu'au sein du Quartier Midi.

.


Etudiants EPFL, Lausanne

CONTINUITÉ PIÉTONNE

La continuité piétonne sera élaborée à l'échelle de la petite ceinture. Les voies pour les modes actifs fileront de façon ininterrompue sur son long.

Les deux voies larges piétonnes créées sur les côtés requalifieront la petite ceinture comme véritable espace public. Ces voies devront s'imposer comme une continuité des espaces publics piétons avoisinants, en observant une continuité au sol, afin d'encourager l'usager à emprunter ces voies.

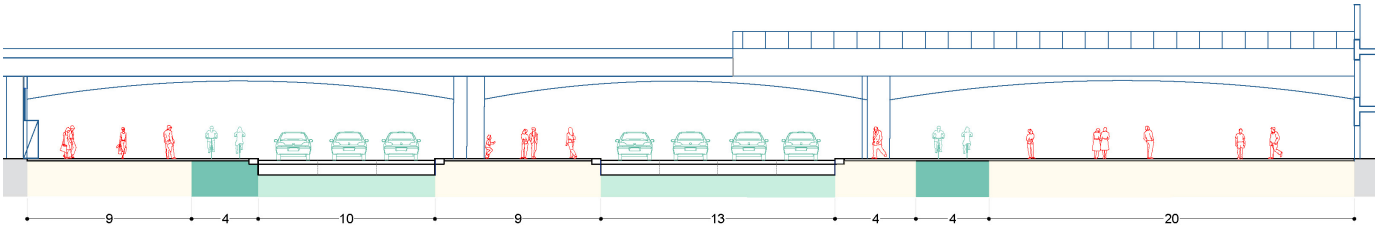
La traversabilité nord/sud de la petite ceinture devra également être améliorée, en élargissant, multipliant et sécurisant les traversées piétonnes, afin de garantir une connexion et une fluidité optimales entre le Quartier Midi et le centre de Bruxelles.



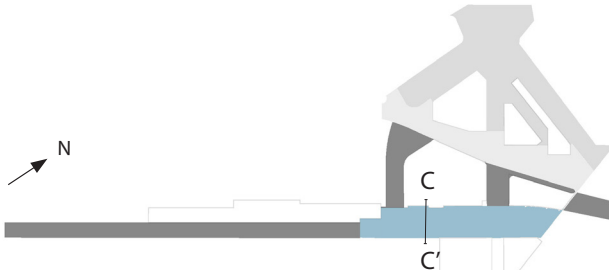
ACTIVATION GRACE À L'ADRESSAGE DU PETIT QUADRILATERE

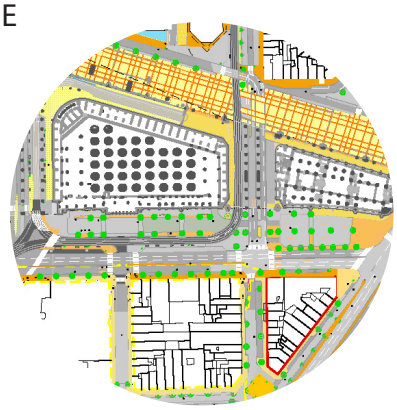
Le vis-à-vis avec le petit quadrilatère devra être mis à profit, car il constitue le premier îlot requalifié au nord du Quartier Midi. Il s'agit en effet d'inscrire la petite ceinture au mieux dans le quartier.
La façade nord du petit quadrilatère sera traitée avec un équipement comme nouveau visage du Quartier Midi et viendra dialoguer avec l'espace public en sous face de la petite ceinture.

coupe II' sur le Boulevard du Midi - Vision PAD



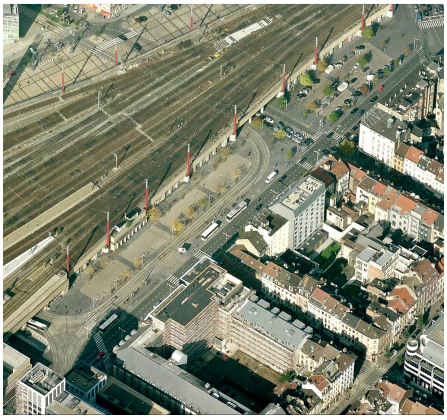
Les espaces publics

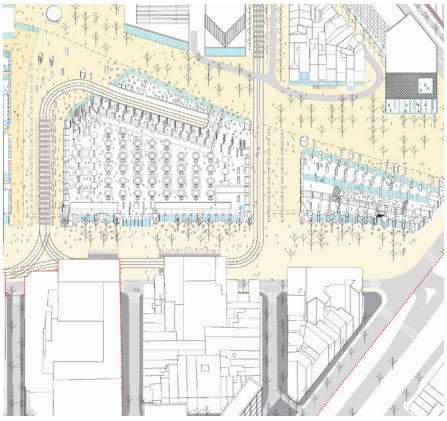




SITUATIONEXISTANTE

D - Place de la Constitution







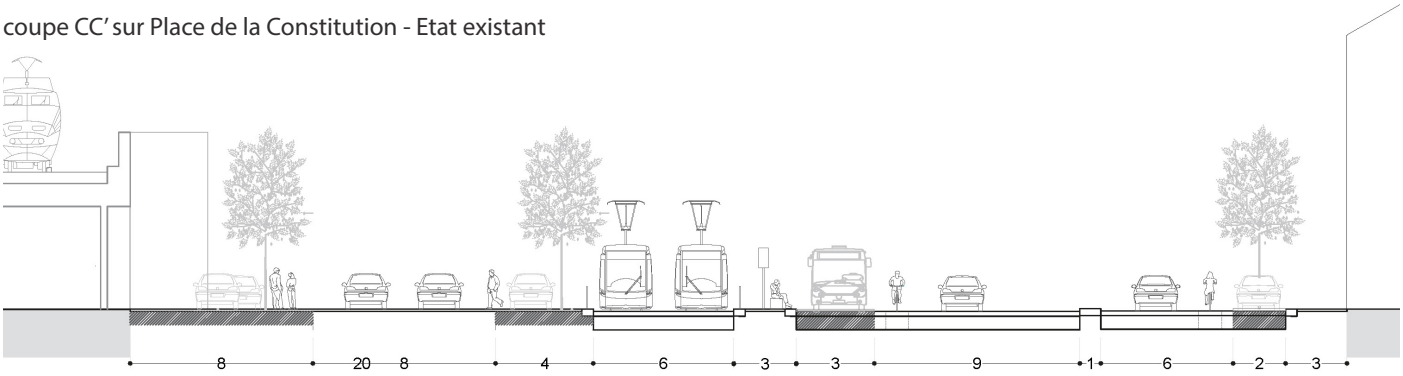
CONTEXTE

La place de la Constitution est aujourd'hui un espace peu accueillant faisant principalement office de parking plutôt que d'espace public à proprement parler hormis en période de marché.
La proximité de l'avenue Fonsny et des rails de chemin de fer en fait un lieu très bruyant. Elle possède cependant deux qualités : le vent et l'ombrage y sont limités. Le front historique, et notamment la grande entrée du grand quadrilatère sont également des qualités singulières de la place.

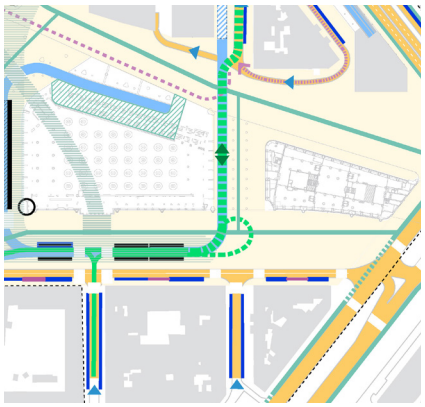
AMBITIONS

L'ambition du PAD pour la place de la Constitution est de garantir une valorisation mutuelle entre ce nouvel espace public minéral situé au coeur de la surface d'échange et les quadrilatères réinvestis.
Cette place, la plus ensoleillée du quartier, est reservée au marché et aux terrasses des cafés et restaurants en facade ouest des quadrilatères.
Le tram et les bus y sont invités et un nouveau pôle bus est crée. Cette polarité, pendant est du pole bus Spaak à l'ouest est distendue, intégrée à l'espace public et doit s'inscrire dans une continuité avec la rue couverte.
Le pôle intermodal Constitution, pendant ouest du pôle Spaak devra permettre, grâce notamment à l'implantation distendue des arrêts de bus, une bonne intégration à l'espace public et une grande porosité entre Saint-Gilles et la place jusqu'au grand quadrilatère.
Le RER vélo, d'une largeur de 4m, sera implanté dans cet espace minéral, en continuité de l'avenue Fonsny vers le centre-ville.

coupe CC' sur Place de la Constitution - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



PÔLE INTERMODAL

Le site propre de tram et bus est partagé pour élargir l'espace public bordant le grand quadrilatère.

Il s'agira également d'améliorer les conditions d'attente des passagers, en proposant un accès plus direct aux transports, et des lieux d'attente agréables et bien intégrés dans l'aménagement de l'espace public.



MOBILIER ET PLANTATIONS

Des éléments de couverture pourront être intégrés dans l'espace public afin de définir des usages multiples et garantir une visibilité aux arrêts de tram et bus.
Comme pour l'aménagement de l'esplanade de l'Europe, il faut prende en considération des implantations réservées au marché pour l'aménagement de l'espace public, avec notamment une plantation d'arbres selon la trame 7,5x7,5.

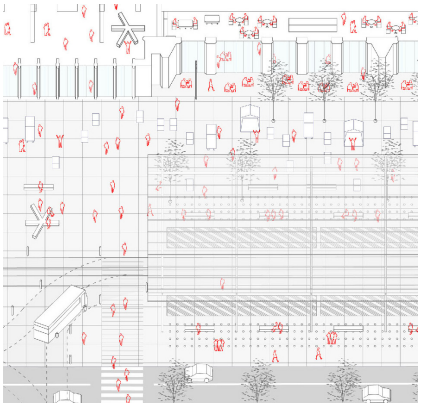


CONTINUITÉ PIÉTONNE

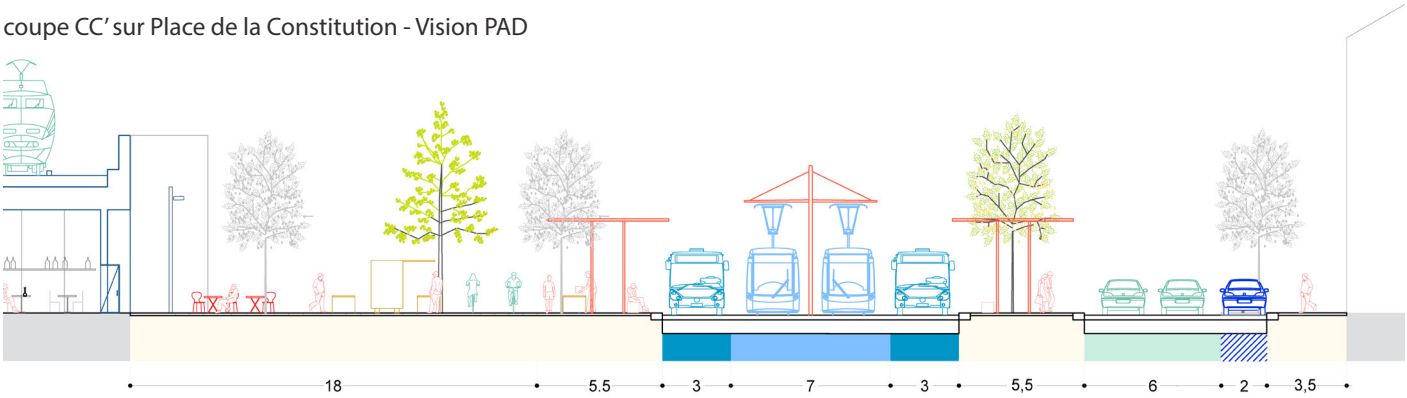
De larges passages piétons devront être possitionnés sur l'avenue Fonsny en continuité des axes piétons majeurs que sont la rue Couverte, l'entrée principale du grand quadrilatère et la rue de l'Argonne pour faciliter les fluidités est-ouest .



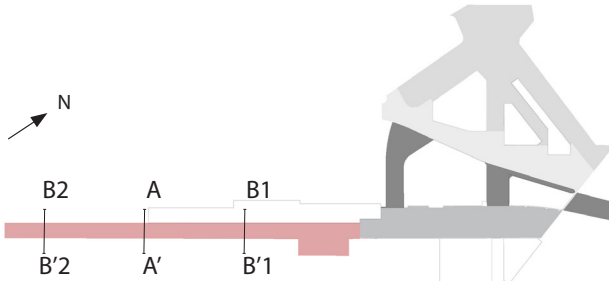




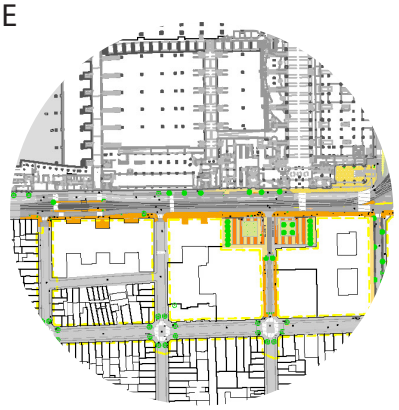
coupe CC' sur Place de la Constitution - Vision PAD



Les espaces publics



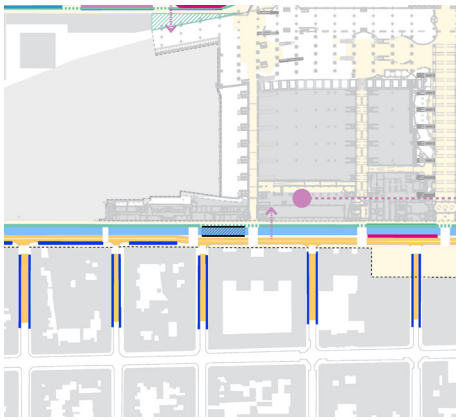
E - Fonsny



SITUATIONEXISTANTE







CONTEXTE

L'avenue Fonsny est très étroite (25 mètres de large) et l'accès au tram difficile, car les voies sont implantées au milieu de la rue, enserrées par des voies automobiles. L'axe est aujourd'hui très chargé et donc peu agréable pour les usagers. L'enjeu au niveau l'avenue Fonsny est de permettre à cet axe d'assumer le rôle stratégique d'interface principale entre modes actifs et transports collectifs de la gare, d'axe de transport collectif, le rôle d'axe Auto Confort et d'axe Vélo Plus entre le sud et le nord, le rôle de desserte des polarités urbaines existantes et futures ainsi que le rôle de suture entre les quartiers Mérode et Midi.

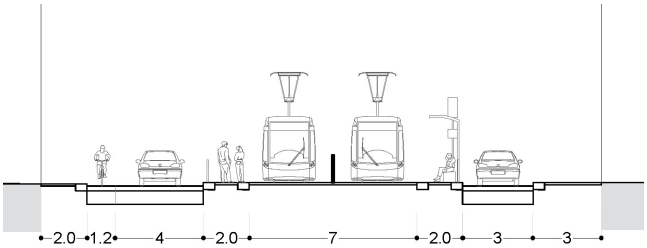
AMBITIONS

L'ambition première pour l'avenue Fonsny est de redistribuer les profils de rue. Le tram devient plus accessible sur la rive ouest de la rue et la voie automobile circule au centre.
Une piste cyclable bidirectionnelle sera crée sur la rive ouest, le long du site propre tram/bus.
En plus de faciliter l'accès aux transports publics et d'éloigner les voies automobiles des trottoirs, le PAD propose d'accroître la circulation de modes actifs.

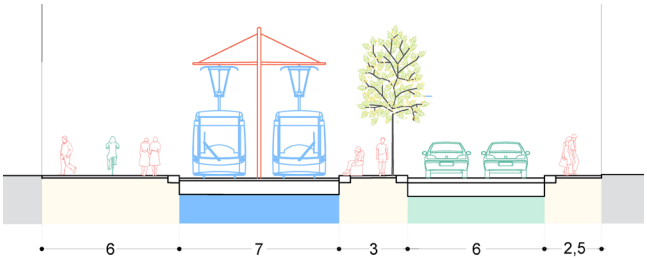
MOBILITÉ

L'avenue Fonsny, préservée en axe métropolitain en 2x1 voies double-sens avec des trottoirs, un site propre tram/bus et un aménagement cyclable bidirectionnel sur la rive nord, intégrera de nombreuses traversées mode actifs sécurisées. Les traversées piétonnes seront élargies, multipliées et sécurisées par une meilleure lisibilité et une gestion favorable des feux aux carrefours.
(Du fait de la contrainte de gabarit il apparaît impossible d'offrir à l'ensemble des réseaux de mobilité existants des dimensionnements confortables.

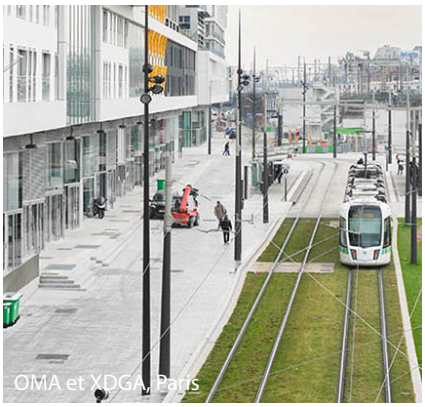
coupe AA' sur l'arrêt de Tram Suède - Etat existant



coupe AA' sur l'arrêt de Tram Suède - Vision PAD



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."
Le réaménagement de l'Avenue Fonsny sera affiné dans une étude complémentaire.





Une étude complémentaire sera lancée par Bruxelles Mobilité courant 2021 pour préciser la problématique de réaménagement de l'avenue Fonsny. .

Les transports collectifs bénéficieront d'une continuité entre l'avenue Fonsny et l'avenue Spaak. L'idée est de constituer le système du réseau de transport selon une logique d'itinéraires, pour pacifier au maximum l'avenue Fonsny très active. Un nouvel arrêt de bus "Fonsny Midi" devrait être créé.

Le positionnement d'un site propre tram et bus sur la rive ouest de l'avenue Fonsny permettra également de rendre conforme et agréable l'arret de tram Suède.

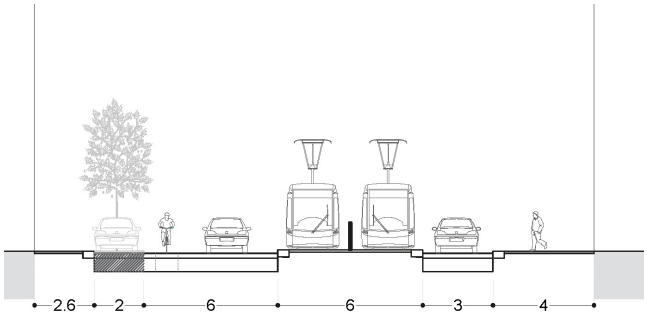
Le stationnement temporaire est un point essentiel du réaménagement de l'avenue Fonsny.

Ces stationnements doivent être prévus au nord pour des livraisons et les taxis seront également intégrés à la rue, à l'opposé des zones de livraison.

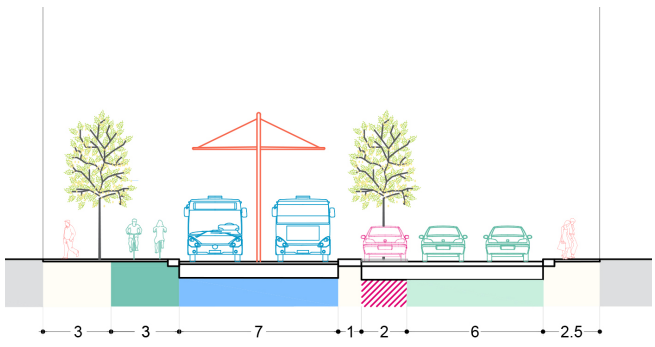
FACADES ACTIVES

Le projet Fonsny permettra, grâce à des façades ouvertes, de rendre l'espace public plus agréable en le requalifiant. En effet, aujourd'hui la rive ouest est hermétique, et en ouvrant et activant les façades, l'espace public Fonsny pourra gagner en qualité et en porosité.

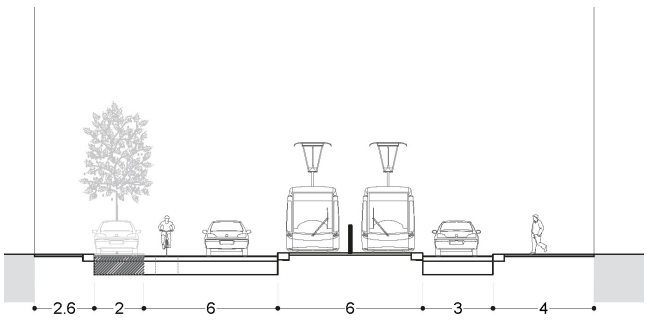
coupe B1B'1 au niveau du Tri-postal - Etat existant



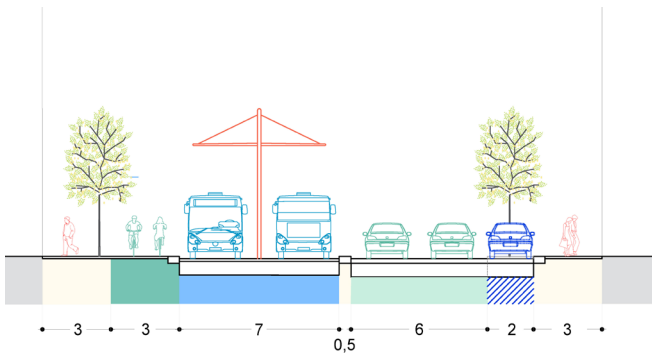
coupe B1B'1 au niveau du Tri-postal - Vision PAD



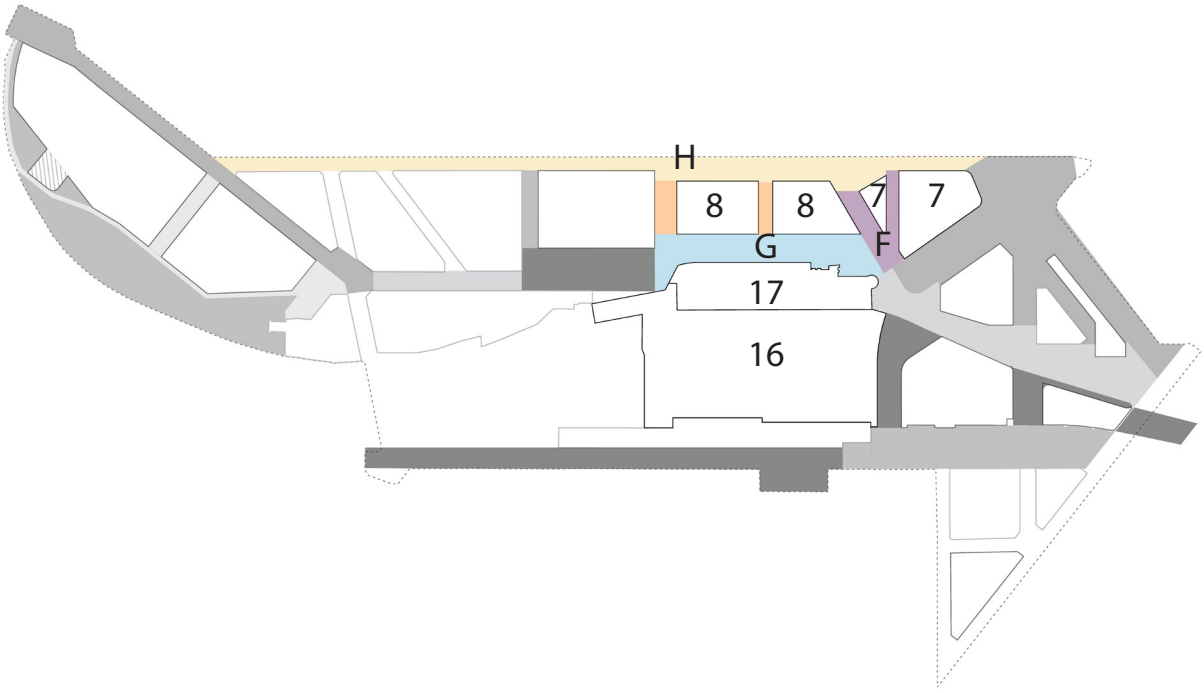
coupe B2B'2- partie sud de la rue Fonsny - Etat existant



coupe B2B'2- partie sud de la rue Fonsny - Vision PAD



SECTEUR HORTA



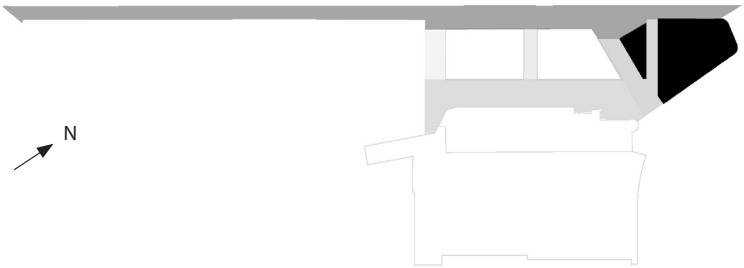
LES ÎLOTS :

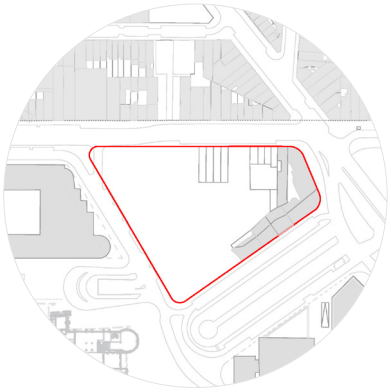
7. Tintin
8. Horta-Bara
16 Gare du Midi
17 Gare-Horta

LES ESPACES PUBLICS :

F. Tintin-Blerot
G. Place Horta
H. Rue Bara

Les Îlots



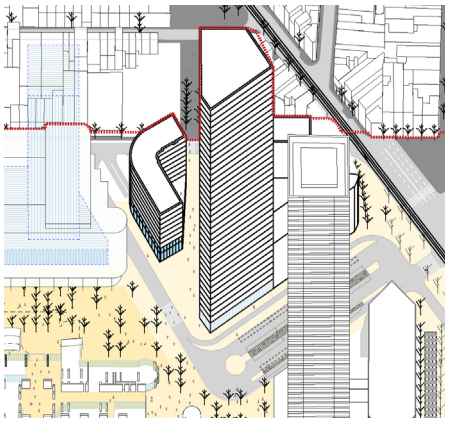


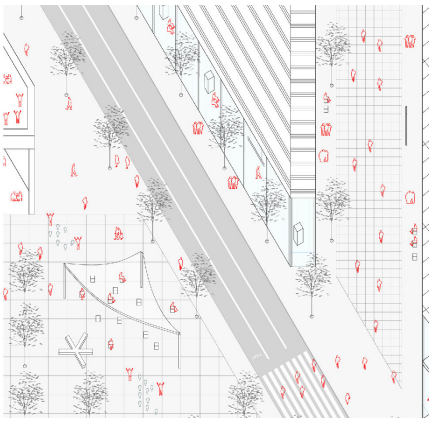
7 - Tintin

SUPERFICIE : 10 000 M²

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL
77 000 M²	56 000 m²	3 000 M²	2 000 M²	16 000 m²







CONTEXTE

La grande majorité de l'îlot est aujourd'hui en friche depuis la démolition des bâtiments (hormis le bâtiment Lombard) dont l'usine de Côte d'Or.

L'îlot Tintin est placé légèrement en retrait par rapport à la gare du Midi. Seule sa pointe sud-est est visible et agit comme indicateur du reste de l'îlot. Présentant un front uni et fermé au nord-est, il n'invite aujourd'hui pas à la traversée, et ne fait donc pas la connexion entre le Quartier Midi et la commune d'Anderlecht à l'ouest.

AMBITIONS

La localisation stratégique de l'îlot au croisement de la place Horta, la gare, la place Spaak et l'esplanade de l'Europe en fait une localisation privilégiée pour une densité importante. Le projet, marqueur et symbole du renouveau du quartier, devra permettre le développement d'un programme mixte en dialogue avec le caractère métropolitain du Quartier Midi et celui plus résidentiel de la commune d'Anderlecht à l'ouest.

Une percée publique suggérée, réservée aux modes actifs, de 15 mètres de large minimum sera positionnée dans la continuité du passage Grisar vers l'esplanade de l'Europe.
Le cheminement suggéré pourra faire l'objet d'une rétrocession afin que sa gestion devienne publique.

Ce chemin public permettra d'inscrire le quartier, et la gare au centre de celui-ci, dans une continuité piétonne beaucoup plus vaste allant des abattoirs à l'ouest à la porte de Hal à l'est.

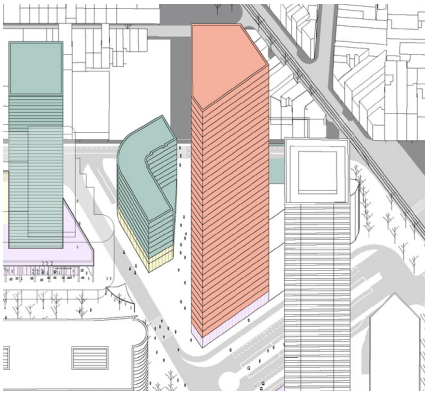
Afin de la rendre visible depuis le coeur du Quartier Midi, le PAD propose de concevoir un marqueur urbain sur la pointe de l'îlot.

L'îlot pourra ainsi atteindre deux qualités : celle de faire partie intégrante du paysage urbain de Bruxelles Midi et d'assurer le lien du Quartier Midi avec Anderlecht.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Herzog& De Meuron, New York


SANAA, Tokyo



FORME URBAINE : MARQUEUR ET ARTICULATEUR

Le marqueur urbain sera situé sur la pointe est de l'îlot Tintin et aura comme objectif de redéfinir la skyline de cette partie du quartier et d'agir comme symbole de l'îlot. Le marqueur ne devra cependant pas excéder les 150 mètres de hauteur pour ne pas dépasser la tour du Midi avoisinante qui doit conservé son statut d'emblème du quartier.

Les articulateurs, situés au sud et à l'ouest de l'îlot, agissent à travers des socles actifs, signalent la nouvelle percée publique suggérée et invitent l'usager à l'emprunter, reliant ainsi le Quartier Midi au quartier à l'ouest de la rue Bara.

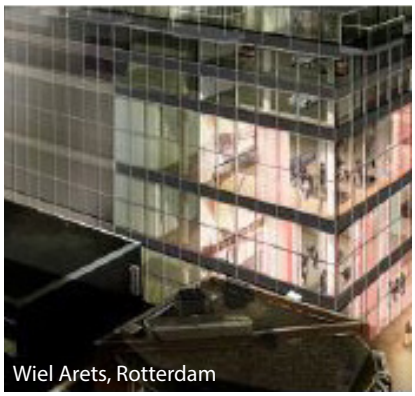
L'îlot accueille donc une nouvelle morphologie qui permet d'articuler le pôle métropolitain du quartier Midi et la commune d'Anderlecht à l'ouest, plus résidentielle.

Afin de fermer l'îlot, il s'agit d'observer une hauteur de 28m ainsi que de construire en mitoyenneté.

PROGRAMME

L'îlot Tintin acceuillera une réelle mixité programmatique, entre équipements, commerces et services, bureaux et logements.
Leur placement dans l'îlot devra être pensé en contexte : sur le pôle intermodal (au niveau du marqueur) interviendront plutôt les bureaux, et sur la rue Bara, les logements, en vis-à-vis avec les logements du quartier à l'ouest.
Chaque élément programmatique devra cependant être mis en relation de façon à créer une fluidité des programmes au sein de l'îlot Tintin.




Wiel Arets, Rotterdam


Zanderroth Architekten, Berlin

SOCLE ET SKYLINE BAS

Un skyline bas animé par des équipements, commerces et/ou activités de production devra présenter une architecture soignée et s'adresser dans la prolongation de la place Horta.

Le projet Tintin s'ouvre sur la surface d'échanges et s'accroche à la nouvelle continuité paysagère et publique de la gare qui permet d'inscrire le quartier dans la vallée de la Senne et l'accrocher à la figure du Pentagone. Des fonctions attractives devront être implantées en bordure du nouveau cheminement afin de garantir sa viabilité.

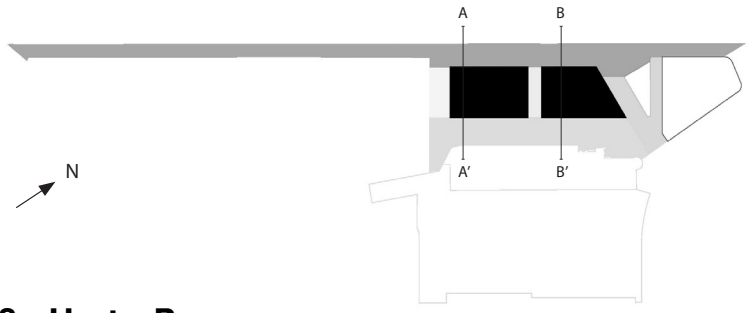
Les équipements seront placés de préférence sur la nouvelle percée au centre de l'îlot. Des commerces pourront cependant être envisagés sur la pointe de l'îlot, au niveau du marqueur urbain en s'adressant à l'espace public et l'exposition sud.

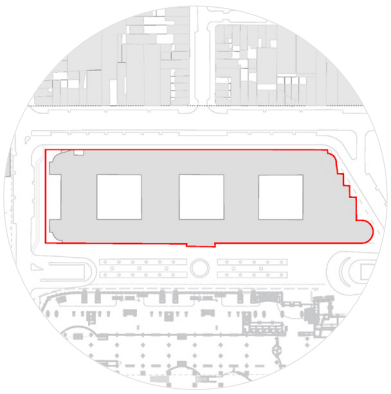
L'entrée du parking est unique car mutualisée. Elle doit s'intégrer dans le bâti de la zone triangulaire au sud du passage et est mutualisée avec l'entrée du parking Q-Park déplacée. Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit également être envisagée.

HABITER L'INTERFACE

La création d'une nouvelle percée publique désignera les bâtiments au nord de l'îlot comme interface, c'est-à-dire la zone de l'îlot pris entre deux rues importantes (Bara et Spaak).
L'interface trouve sa qualité avec un front très urbain sur la rue Bara et un coeur d'îlot qualitatif et végétalisé.
Ce coeur d'îlot vert pourra également être conçu comme îlot de fraicheur, apportant une grande qualité à l'interface.
Les logements traversants sont donc privilégiés avec vue sur la rue et une grande ouverture sur l'interieur d'îlot végétalisé.

Les Îlots



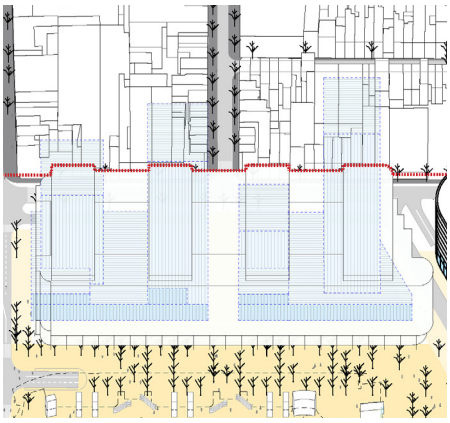


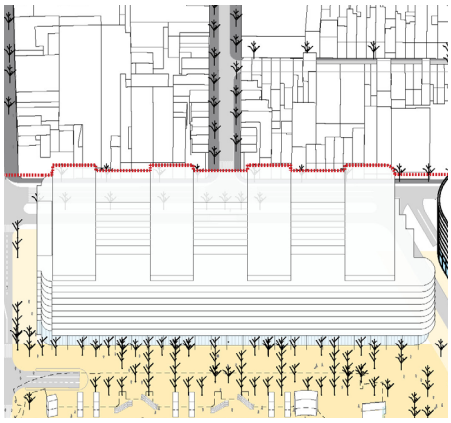
8 - Horta-Bara

SUPERFICIE : 14 000 M²

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL
89 000 M²	40 000 m²	3 000 M²	6 000 M²	40 000 m²

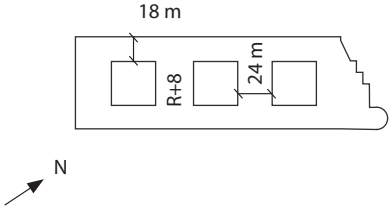






CONTEXTE

L'îlot Horta Bara est idéalement situé entre la place Victor Horta à l'est et Anderlecht à l'ouest. Faisant face à la gare, il bénéficie d'une grande visibilité et le potentiel de permettre de mieux relier la gare au quartier ouest. Le bâtiment existant, appelé Bloc 2, est caractérisé par un programme monofonctionnel de bureaux (de 89 235 m² au total) et par les 1480 m² d'Horeca en rez-de-chaussée. Le bloc 2 est aujourd'hui un front uni en vis-à-vis de de la gare qui ne fait pas office d'articulateur urbain. En effet, il empeche une connexion visuelle et une fluidité piétonne entre Anderlecht et la Gare.



AMBITIONS

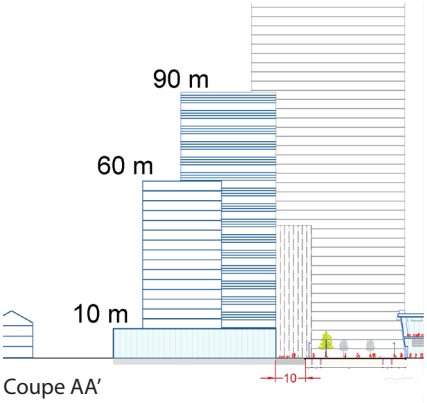
Le bloc Horta-Bara, de part sa construction récente, au début des années 2000, offre deux potentiels (voir ci-dessus) qu'il conviendra d'étudier simultanément :

- Celui d'une regénération du bâti existant en vue d'en transformer la programmation, dans un souci de conservation d'un batîment récent, à la fois d'un point de vue écologique et économique. Une analyse approfondie, ainsi qu'une étude ambitieuse devra être menée, le bâtiment existant présentant des dimensions et une forme urbaine avec laquelle il semble à première vue difficile de travailler, notamment sur la question du logement (voir schéma ci-contre).
- Celui d'un nouveau projet, adoptant une echelle métropolitaine grace à quatre émergences qui permettent grâce à leur bonne implantation d'équilibrer la densité qui reste la même que celle du projet existant. Ces quatres émérgences, deux au nord et deux au sud du nouveau cheminement devront etre implantées de façon à impacter le moins possible les bâtiments coté Anderlecht à l'ouest.

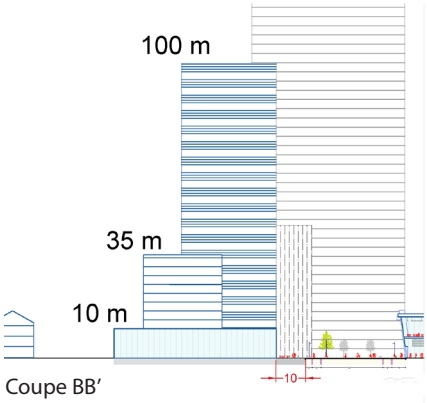
Ces émergences seront éventuellement supportées par un socle permettant, notamment coté Anderlecht de conserver une échelle en respect avec l'existant.

Le nouveau projet devra également, en particulier du fait de sa position stratégique en face de la gare, afficher une mixité programmatique dans le socle mais surtout dans les émergences.

Une percée publique réservée aux modes actifs de 17,5 mètres de large minimum pourra être créée au centre de l'îlot dans la prolongation la rue Rossini. Elle contribue à une meilleure continuité entre le coeur du quartier Midi et ses environs, et relie la gare et la place Horta, sur laquelle elle s'adresse, jusqu'à la place du Conseil et la maison communale d'Anderlecht. Le cheminement doit être accessible au public et pourra faire l'objet d'une rétrocession afin que sa gestion devienne publique. A court terme, il est important de prévoir la réouverture du passage actuel dans le Bloc 2, comme il a été prévu dans le permis d'urbanisme du bâtiment actuel.



Coupe AA'



Coupe BB'


SANAA, Tokyo

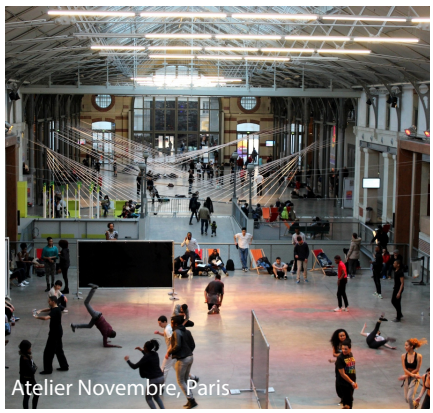
FORME URBAINE : ARTICULATEUR

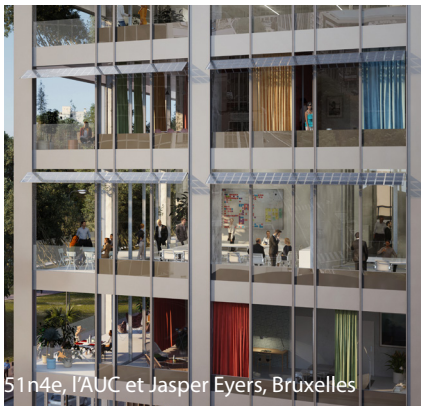
L'ensemble de la forme urbaine du bâti de l'îlot doit agir comme articulateur entre la gare du Midi, espace métropolitain, et l'ouest du quartier, plus résidentiel. Il doit également jouer entre l'échelle du tissu traditionnel coté Anderlecht et l'échelle plus métropolitaine du Quartier Midi.
La forme urbaine sera donc composée de socle de 10 mètres de hauteurs maximum sur lesquels s'implanteront deux de 90 mètres de hauteur maximum au sud du nouveau cheminement public et deux émergences de 100 mètres de hauteur maximum coté nord.
Ces émergences ne pourront pas être implantée en front de rue coté Anderlecht afin de préserver une échelle en cohérence avec le bâti residentiel existant en vis-à-vis.
Les émergences les plus hautes devront être implantées coté gare tandis que les plus basses seront coté Anderlecht. Le skyline haut devra être équilibré et participer à la gradation ponctuelle des hauteurs du sud ves le nord jusqu'à la tour du Midi. Les tours devront également être implantées en quinconce afin d'éviter un vis-à-vis trop important.

PROGRAMME

Tout en gardant inchangé la densité globale actuelle l'îlot Horta Bara cumule un grand nombre de programmes entre commerces et services, bureaux, équipements et résidentiel.
Les commerces et services servent au socle actif sur la place Horta, et se mêlent aux équipements.
Les logements et bureaux devront faire l'objet d'une mise en relation intelligente, symbole de la mixité programmatique souhaitée à l'echelle du quartier.




Atelier Novembre, Paris


51n4e, l'AUC et Jasper Eyers, Bruxelles

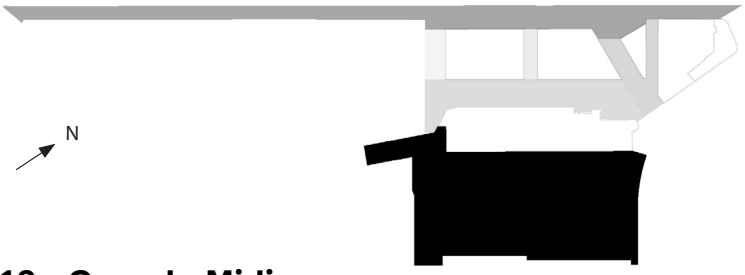
SOCLE ET SKYLINE BAS

La forme urbaine de l'îlot et en particulier le traitement qualitatif du dessin des socles permettra de souligner la nouvelle percée centrale, symbole de l'articulation du quartier avec Anderlecht.
L'activation des rez-de-chaussée se fera majoritairement grâce à l'installation de commerces et équipements attractifs à l'échelle métropolitaine mais aussi grâce à de plus petits équipements et/ou activités de production. Des fonctions attractives devront être implantée en bordure du nouveau cheminement afin de garantir sa viabilité.
Les commerces, sous la forme d'Horeca, seront adressés sur la place Horta et visibles dès la sortie de la gare, ils doivent pouvoir représenter le renouvellement du quartier dans sa dimension habitante et métropolitaine et s'inscrire dans une activation des rez-de-chaussée plus élargie suivant la figure publique allant du nord au sud du quartier. Un recul du rez-de-chaussée adressé sur la place Horta sera possible et est recommandé afin de rendre la place plus généreuse sur laquelle viennent s'adresser et s'étendre les terrasses des Horeca.
Les équipements seront privilégiés cotés Anderlecht afin d'affirmer un visage plus habitant en dialogue avec le contexte résidentiel environnant.
Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit être envisagée.

HABITER LA MIXITÉ

La mixité programmatique caractéristique du nouveau quartier de la gare Bruxelles Midi doit se penser à l'échelle des bâtiments.
Les logements et bureaux notamment doivent représenter cette mixité, présente dans tout le quartier Midi.
Une réflexion sur les circulations internes aux bâtiment devra être déployée afin de mêler les deux programmes, tout en préservant leur fonctionnalité.

Les Îlots





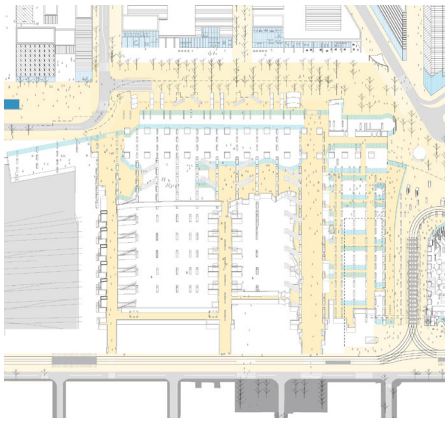
SUPERFICIE : 36 500 M^2

16 - Gare du Midi

Voir les recommandations page 48 et 49







CONTEXTE

Aujourd'hui la gare du Midi souffre d'un manque de visibilité et de fluidité à cause d'un manque de clarté et d'adressage sur l'espace public.
La gare est introvertie et dialogue trop peu avec les espaces avoisinants.
Les accès sont trop peu nombreux et pas assez visibles.

Malgré sa taille, la gare peine à trouver sa place au sein du quartier et à assumer son rôle de point de convergence dynamique dans le quartier.

AMBITIONS

Les ambitions pour la gare sont de démultiplier et clarifier les accès, en l'adressant au mieux sur les espaces publics.

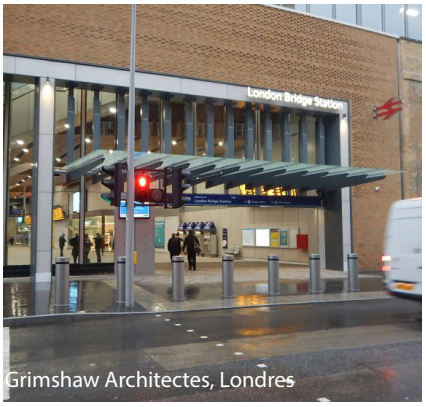
Ses trois façades, et interfaces avec l'espace public qui borde la gare sont redéfinis, sur la place Horta, à l'ouest, sur la rue Couverte au nord et sur l'avenue Fonsny à l'est.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



NOUVEL ADDRESSAGE SUR LA PLACE HORTA

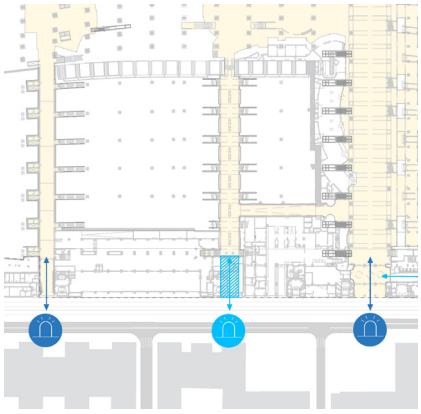
L'adressage sur la place Horta se fera à travers la façade commerciale du Gare-Horta.
Sa porosité avec la place, et un peu plus loin la commune d'Anderlecht, permettra aux accès de bien fonctionner.
Il s'agira de rendre les accès visibles depuis cette façade commerciale attractive à l'échelle métropolitaine.

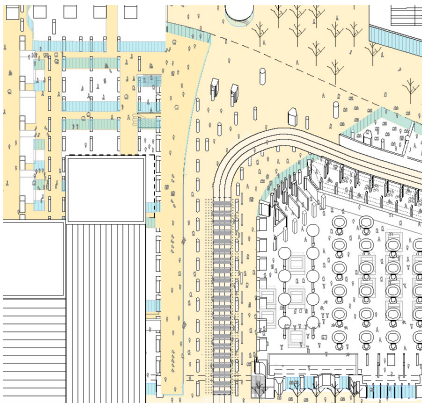


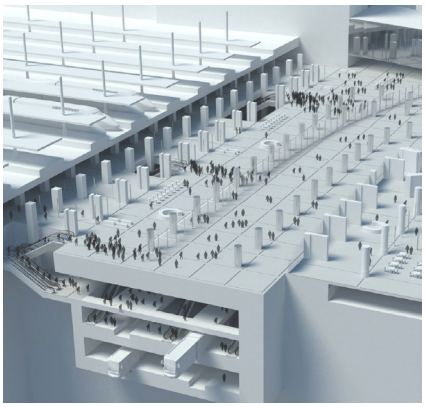
Grimshaw Architectes, Londres

VISIBILITÉ DES ACCÉS SUR L'AVENUE FONSNY

Les accès depuis l'avenue Fonsny sont les accès historiques. L'ouverture vers le couloir central permettra de faciliter les flux entre Fonsny et la gare.
L'objectif sera de réussir à adresser les accès sur l'espace public et les rendre clairs et visibles pour l'usager.
L'ajout d'éléments architectoniques (comme des auvents) pourront être utilisé afin de remplir ces objectifs.
Ces ajouts devront s'intégrer de façon harmonieuse au contexte et notamment à la façade historique du tri postal.





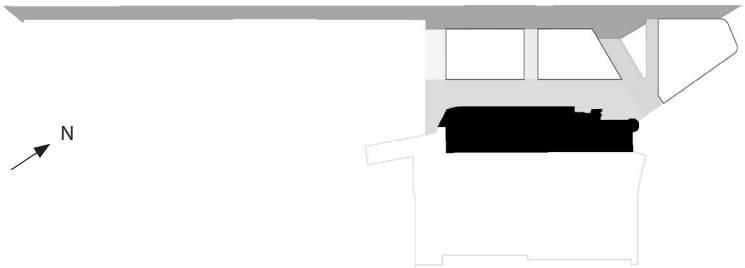


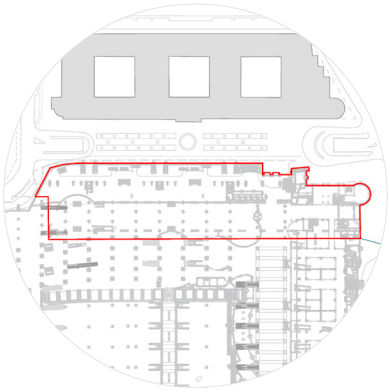

Mies Van Der Rohe, New York

UN LOBBY DE GARE ÉTENDU DANS LA RUE COUVERTE

La nouvelle façade de gare, étendue dans la rue Couverte, permettra de redéfinir celle-ci comme un nouveau lobby de gare.
Des petits commerces placés dans cette extension viendront activer cette rue Couverte, et des accés métro orienté vers la rue Couverte permettront une plus grande fluidité entre les espaces.
Cette nouvelle interface plus poreuse, entre gare et rue Couverte permettra d'accentuer la visibilité et l'influence de la gare au sein du quartier grace à une surface d'échange étendue.

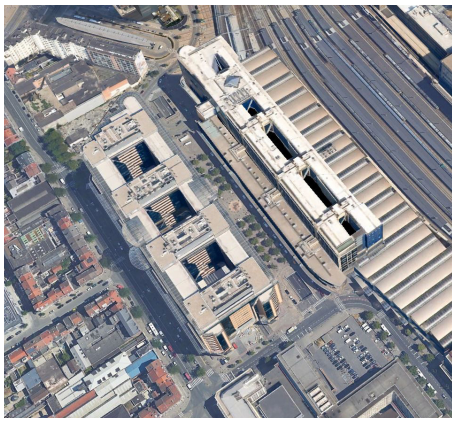
Les Îlots



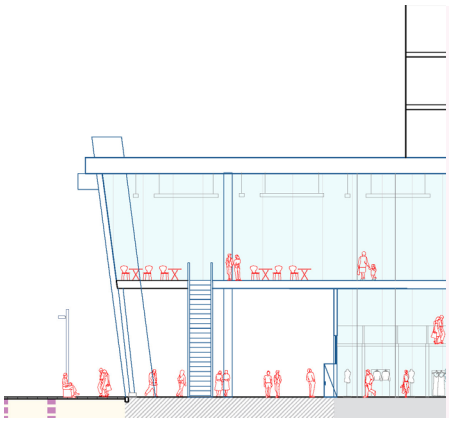


SUPERFICIE : 11 200 M^2

17 - Gare-Horta







CONTEXTE

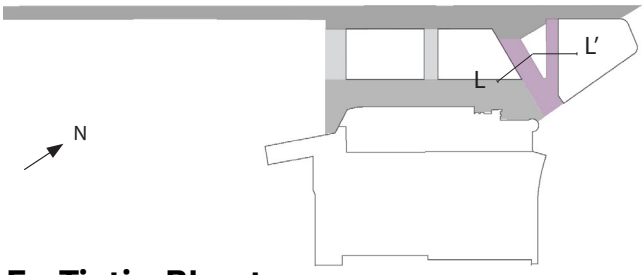
L'îlot Gare-Horta fait aujourd'hui barrage entre la gare et la place Horta. En effet, en rez-de-chaussée se situe une galerie commerciale peu ouverte sur la place. Les commerces ne servent donc pas à activer celle-ci, son fonctionnement est purement interne.

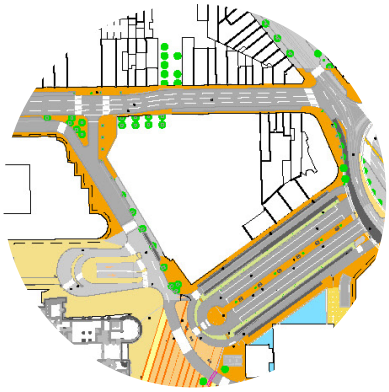
AMBITIONS

L'ambition pour l'îlot Gare-Horta est d'amener les commerces présents dans son socle à activer la place Horta, et donc à prolonger cette place.
L'ambition du PAD est d'ouvrir ce socle et créer une continuité au sol avec la place.
Ce faisant, les commerces sont adressés sur la place et permettent de l'activer.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Les espaces publics

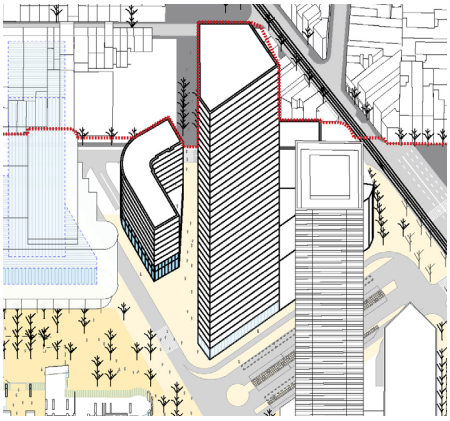




SITUATIONEXISTANTE

F - Tintin-Blerot







CONTEXTE

La rue Blerot est actuellement peu accueillante pour les piétons. La facade du Bloc 2 au sud est totalement hermétique et n'établit aucun rapport avec l'espace public. L'îlot Tintin, au nord de la rue Blerot est en friche ce qui offre une connexion visuelle entre l'esplanade de l'Europe et Anderlecht à l'ouest.

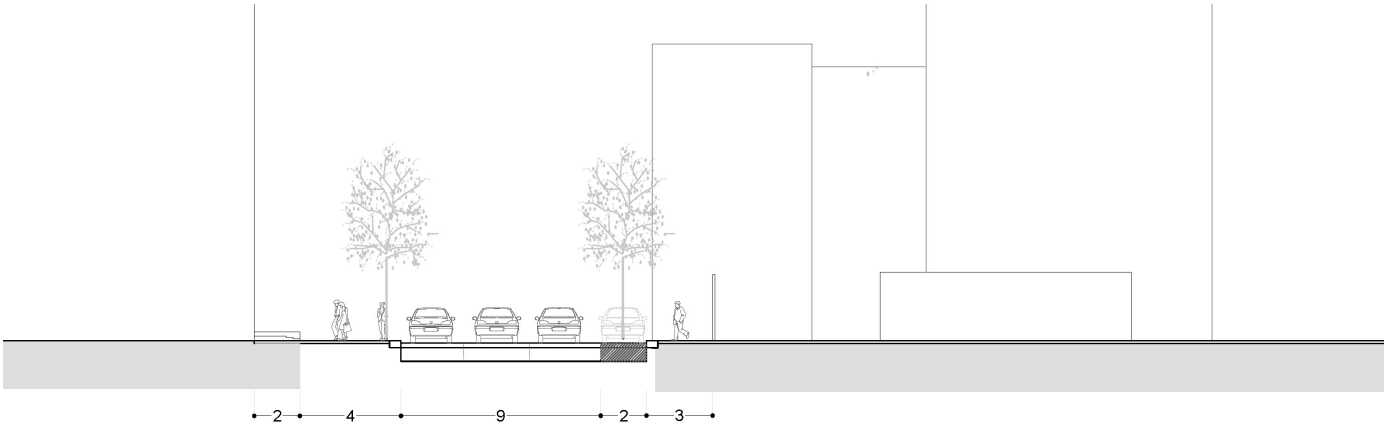
AMBITIONS

Une percée publique, le passage Tintin, est créée afin de permettre une continuité piétonne et visuelle d'est en ouest du quartier. Depuis Saint Gilles, de la place de la Constitution à travers la rue Couverte jusqu'au passage Grisar vers Anderlecht.
Il s'agit également d'élargir la rue Blerot grâce aux zones de recul de part et d'autres.

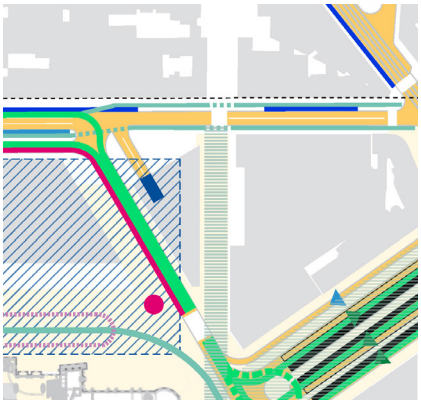
NOUVELLE PERCÉE SUGGÉRÉE VERS RUE GRISAR

Dans un souci de continuité de la surface d'échange; la materialité, la trame végétale, l'éclairage et le mobilier urbain, doivent être développés en cohérence avec les aménagements de l'esplanade de l'Europe et la place Horta.

coupe LL' sur La rue Blérot et le passage Tintin - Etat existant

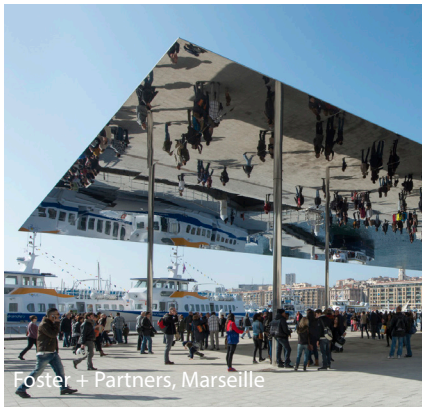


"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



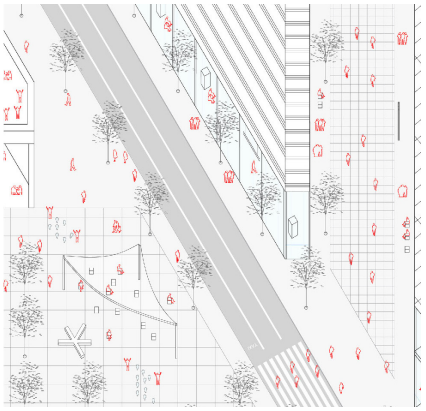
MOBILITÉ

Le passage des bus et la station taxi sont intégrés au dessin de l'espace public. La rue Blerot à une vocation principalement infastructurelle tandis que le passage Victor qui s'étend jusqu'à Anderlecht en passant par le passage Grisar est réservé aux modes actifs.



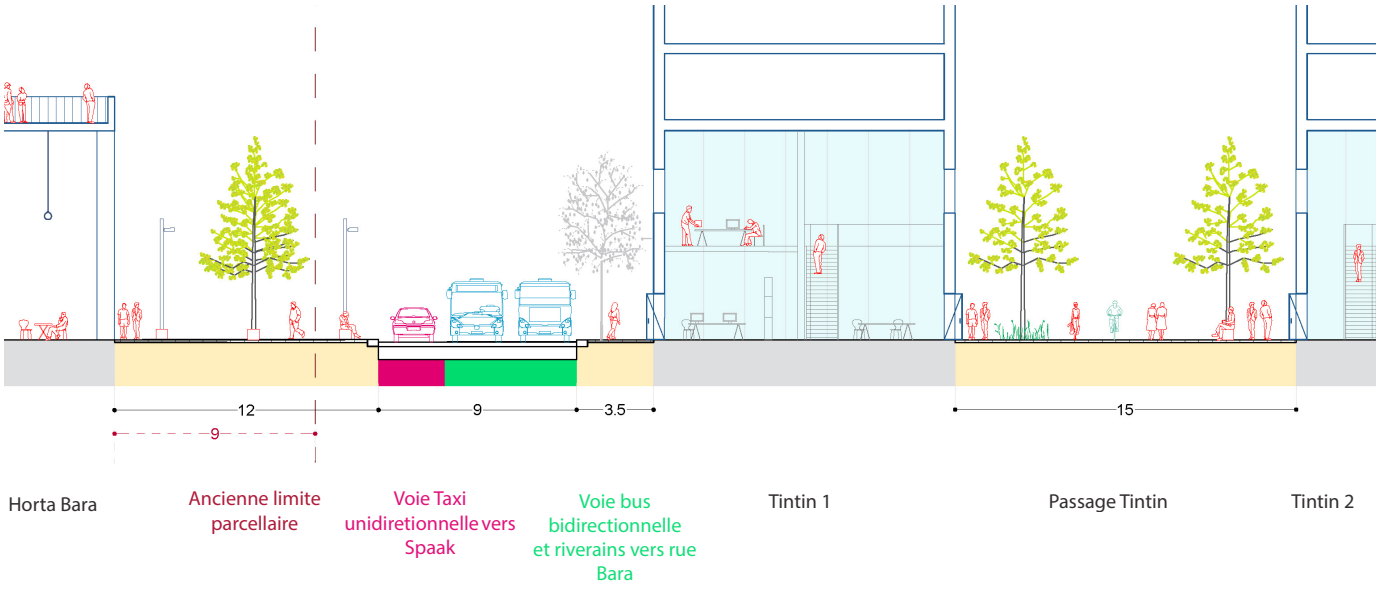
STATION DE TAXI

La nouvelle station de taxi à l'angle de la place Horta et la rue Blerot doit s'intéger harmonieusement avec le contexte paysager environnant. L'element de couverture doit faire l'objet d'un traitement architectural de qualité lui permettant de devenir un repère dans le quartier, tout comme la couverture du nouvel accés

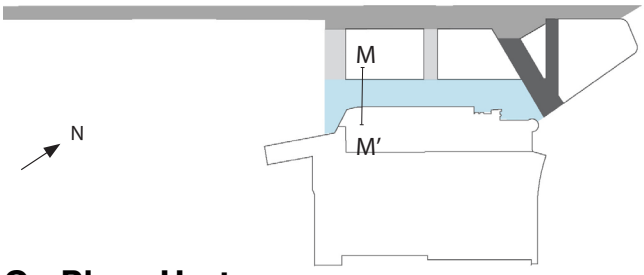


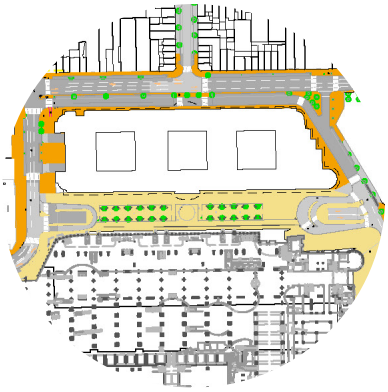
métro de l'esplanade de l'Europe et des arrets de bus du pôle Spaak et de la place de la constitution. Cette couverture devient une véritable aménité d"un espace public destiné au séjour.

coupe LL' sur La rue Blérot et le passage Tintin - Vision PAD



Les espaces publics

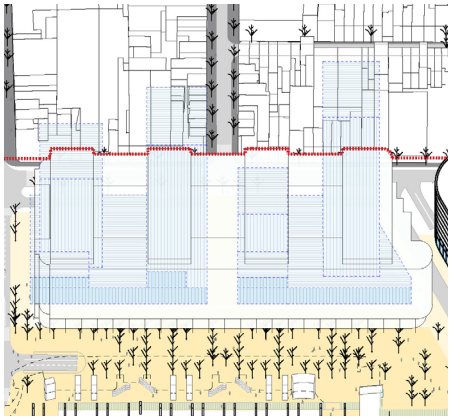




SITUATIONEXISTANTE

G - Place Horta







CONTEXTE

La place Horta est enserrée par les trémies du parking Q park au nord et au sud ce qui concoure à l'isoler d'une séquence d'espace public plus vaste allant de l'esplanade de l'Europe à la rue des Deux Gares. La façade de la gare établie peu de relations avec la place Horta, ses accés manquent de visibilité et les commerces de la galerie ne participent pas à l'attractivité de la place.
L'aménagement existant de la place n'est pas adapté aux flux de voyageurs de la gare notamment en matière de revêtement et de nivellement du sol.

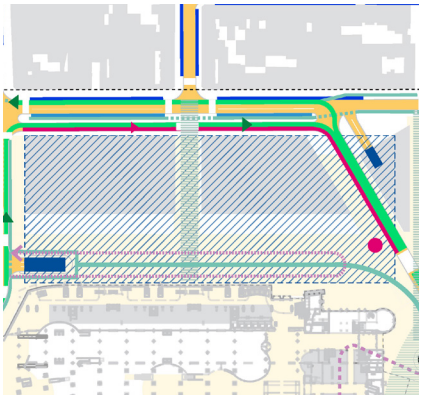
AMBITIONS

La Place Horta est l'interface directe entre le Quartier d'Anderlecht (via la rue Rossini) et les accés est de la gare du Midi ; La nouvelle percée publique à travers l'îlot Horta Bara garanti une continuité à l'échelle métropolitaine et permet une requalification de la place Horta qui peut alors embrasser sont rôle métropolitain.

coupe MM' sur la place Horta - Etat existant

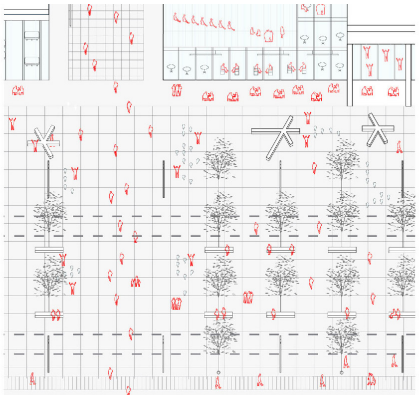


"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



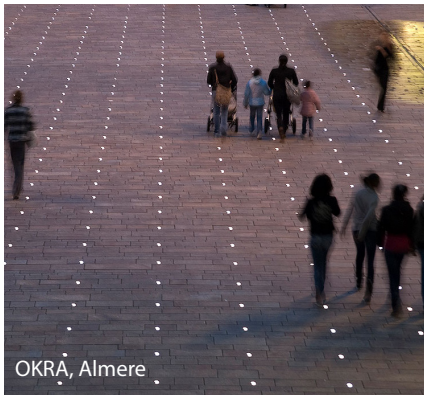
MOBILITÉ

La circulation réservée aux livraisons sera possible sur la place à certaines heures de la journée.
La trémie nord du Q-Park est déplacée et intégrée dans le projet Tintin et recouverte pour favoriser la continuité entre l'esplanade de l'Europe et la place Horta.

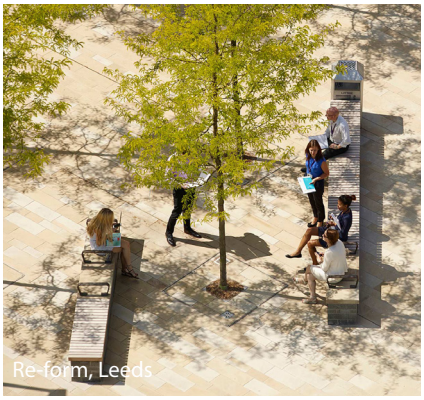


CONTINUITÉ PIETONNE AVEC L'ESPLANADE DE L'EUROPE

La place Horta est le coeur de la figure publique métropolitaine, fondée sur la vallée de la Senne, qui traverse le quartier du nord au nud. Une attention particulière doit donc être portée sur une continuité agréable pour les modes actifs.



La place Horta doit être, tout comme l'esplanade de l'Europe, un espace de séjour mais elle doit également intégrer des flux piétons plus rapides et une signalétique permettant de s'orienter éfficacement vers et depuis la gare.



TRAME VÉGÉTALE

La nouvelle trame végétale de 7,5x7,5 mètres caractéristique de la figure publique du quartier, ainsi que le mobilier urbain sont positionnés dans le respect de la traversée rapide entre la Gare et l'îlot Horta Bara vers Anderlecht.

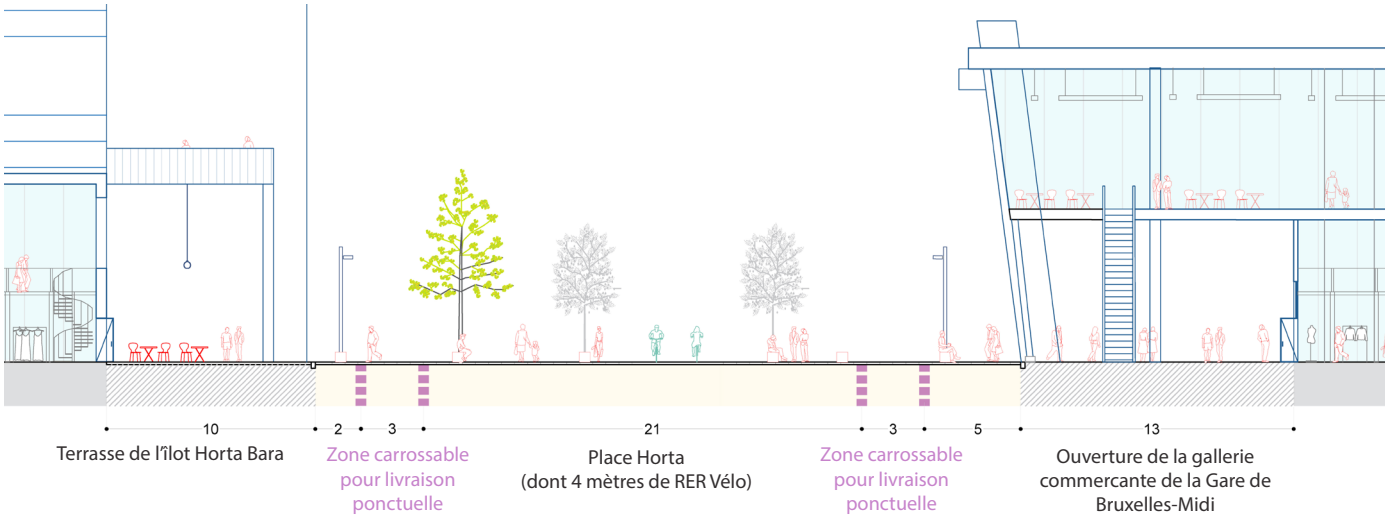


ACTIVATION

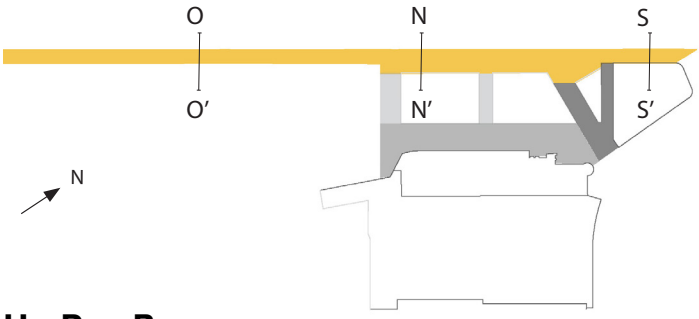
Les commerces au rez-de-chaussée du Bloc 2, sous la forme d'Horeca, sont adressés sur la place Horta et visibles dès la sortie de la gare. Un recul du rez-de-chaussée coté place Horta sera possible et est recommandé afin de rendre la place Horta plus généreuse sur laquelle viennent s'adresser et s'étendre les terrasses des Horeca.

La façade au rez de-chaussée de la gare doit être reculée pour permettre aux commerces de s'adresser directement sur la place alors étendue et activée à l'ouest grâce aux terrasses de l'îlot Horta Bara et à l'est grâce à une nouvelle façade de gare attractive à l'echelle métropolitaine.

coupe MM' sur la place Horta- Vision PAD



Les espaces publics

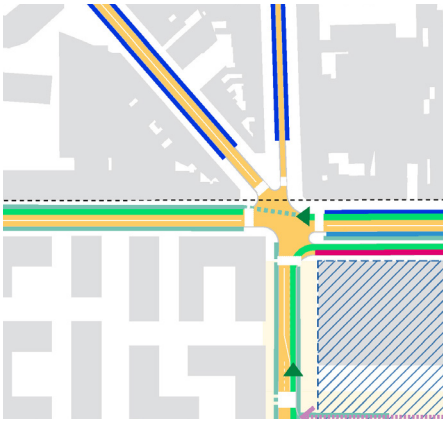


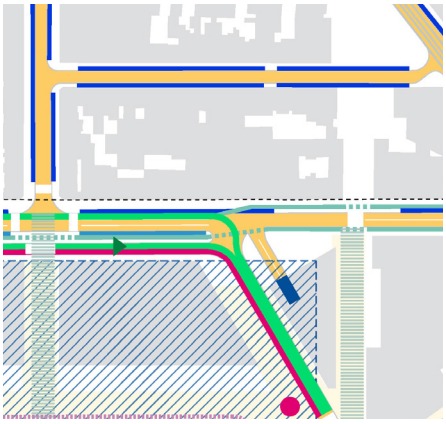


SITUATIONEXISTANTE

H - Rue Bara







CONTEXTE

La continuité Bara - Jamar est un itinéraire structurant régional liant le boulevard Industriel à la Petite Ceinture. Toutefois, en arrivant dans le Quartier Midi via la rue des Deux Gares depuis le Ring, les automobilistes sont invités à poursuivre, ou par les rues de France / Instruction, ou par le tunnel des Vétérinaires, le tronçon terminal de la rue Bara entre les carrefours Eloy et Deux-Gares étant aménagé en sens sortie de ville.
Dans les deux cas, les automobilistes sont obligés de transiter via les interfaces principales du pôle gare Midi, exacerbant ainsi les conflits d'usages entre les velléités automobiles de rallier efficacement la Petite Ceinture et les nombreuses fonctions de desserte du méga pôle multimodal (taxis, dépose-minutes, cars, livraisons, accès de parking et flux modes actifs côté rue de France ; transports collectifs bus et tramway, en particulier ceux en lien avec l'interface principale de la gare avenue Fonsny, taxis, livraisons côté Fonsny…).

AMBITIONS

Pour concevoir la rue Bara, et afin d'assurer sa qualité de lien avec le quartier d'Anderlecht, il conviendra d'assurer la qualité de l'aménagment et notamment l'aménagement paysagé. Les nouveauxaménagementsdevrontd'ailleurs permettre idéalement de conserver au maximum les arbres existants.

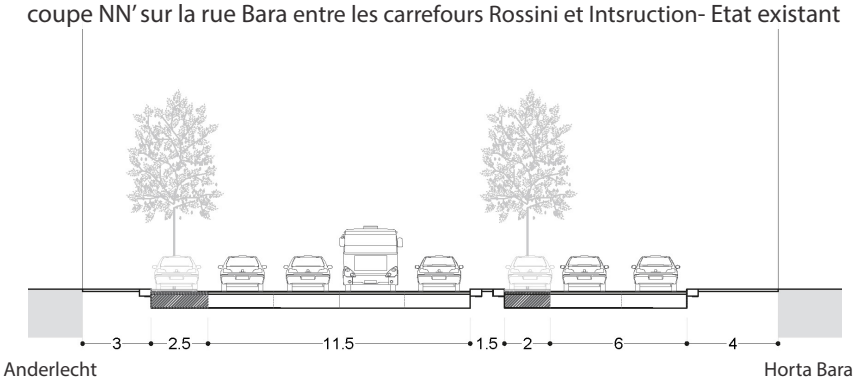
L'axe Bara est confirmé comme itinéraire Auto PLUS dans le plan Good Move, il conserve donc sa double vocation métropolitaine de desserte du quartier de gare et de lien entre le Ring et la Petite Ceinture. Son dimensionnement routier sera néanmoins ajusté de sorte à ne pas constituer un encouragement à l'usage de la voiture :
Dans la continuité de ces 2x1 voies, la rue Bara sera aménagée à 2x1 voies automobiles sur l'ensemble de son linéaire, elle sera donc mise à double-sens de circulation sur son tronçon Deux Gares # Eloy, aujourd'hui en sens unique. La mise à double sens de la rue Bara permet également de s'assurer que les véhicules roulent à vitesse plus modérée qu'en situation de sens unique.

Un système de carrefours à feux permettra de réguler, sécuriser et organiser les transversalités entre le quartier de gare et la commune d'Anderlecht. Il permettra aussi de mettre en œuvre les priorités nécessaires aux voies réservées pour les transports collectifs.
Au niveau de la rue Bara le PAD priorise l'aménagement d'un site propre mixte Bus et vélo en sortie de ville (en entrée de ville, des bandes bus sont aménagées au niveau de la rue de France et de la latérale Blerot).

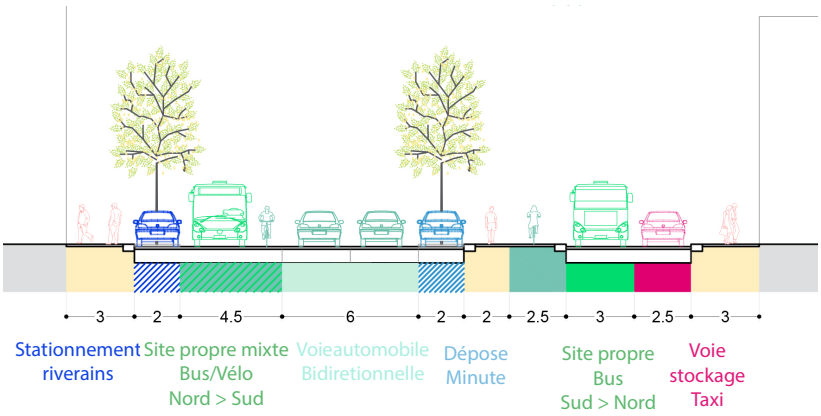
Le stationnement sera également pensé afin d'éviter de trop charger la rue, tout en restant pratique pour l'usager. La dépose minute (récupération de voyageurs, temps de présence véhicules maximum 15 minutes) sera organisée sur le tronçon de la rue Bara entre le carrefour Eloy et le carrefour Blerot, avec un rang de stationnement aménagé à l'est du faisceau de circulation principale. Le stationnement riverains sera concentré à l'ouest coté Anderlecht.
L'accès nord au parking Q-Park sera déplacé vers la rue Bara et intégré au sein du dispositif d'accès au projet Victor.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

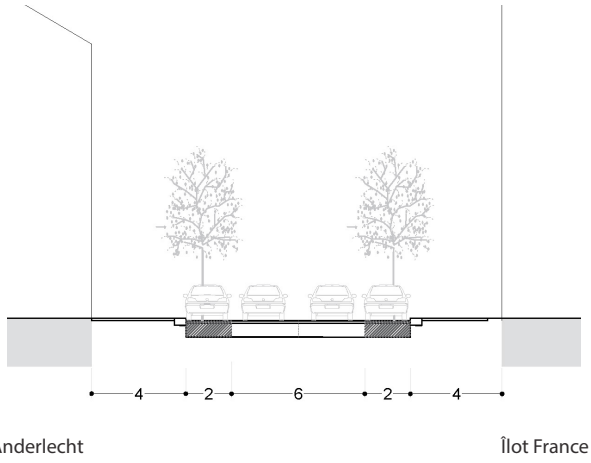
coupe NN' sur la rue Bara entre les carrefours Rossini et Intsruction- Etat existant



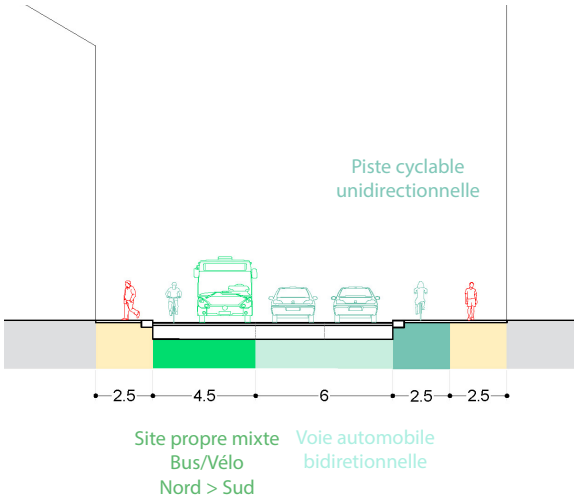
coupe NN' sur la rue Bara entre les carrefours Rossini et Intsruction- Vision PAD



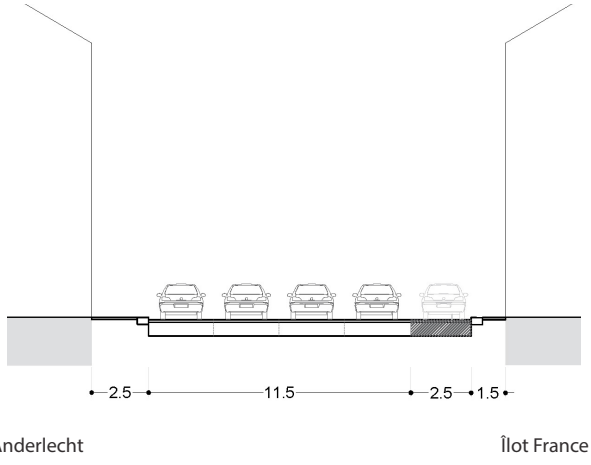
coupe OO' sur la rue Bara entre les carrefours Instruction et Vétérinaires - Etat existant



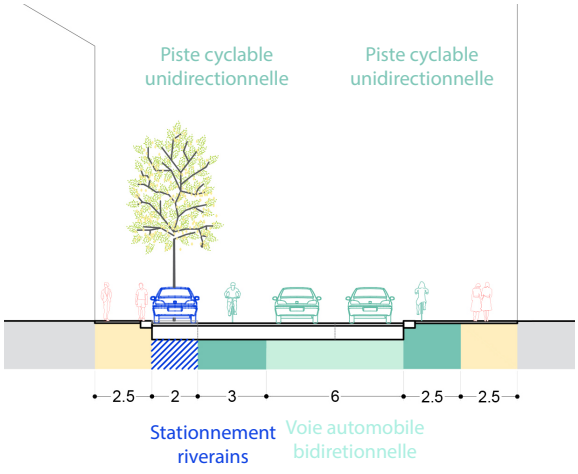
coupe OO' sur la rue Bara entre les carrefours Instruction et Vétérinaires - Vision PAD



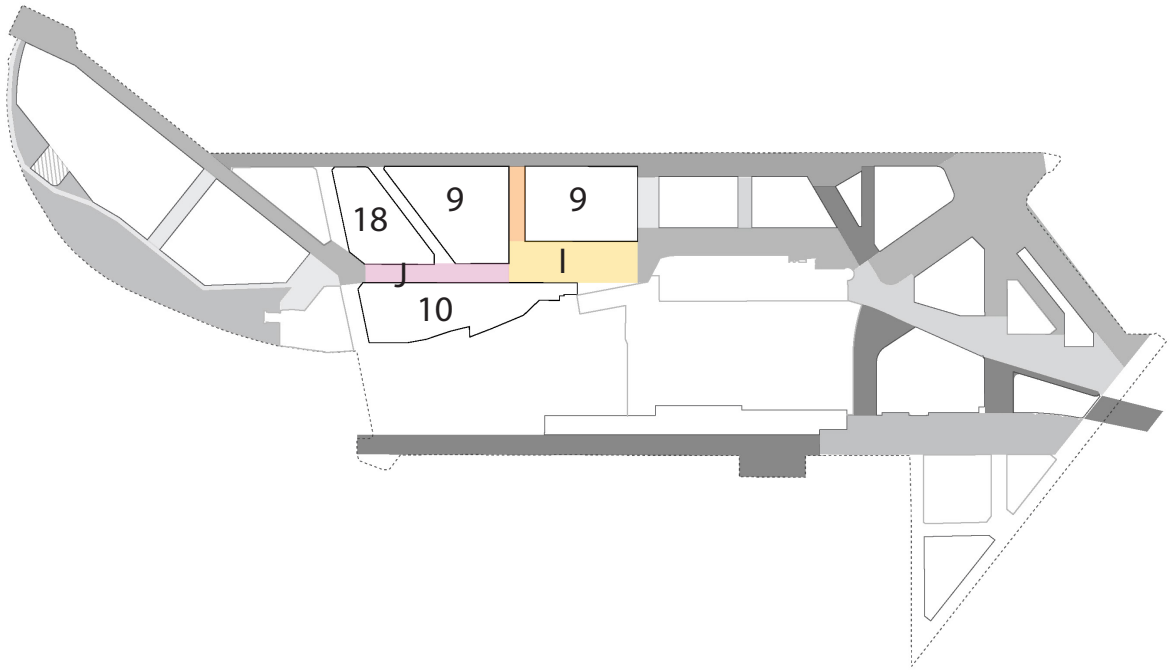
coupe SS' sur la rue Bara entre le boulevard Jamar et rue Blérot - Etat existant



coupe SS' sur la rue Bara entre le boulevard Jamar et rue Blérot - Vision PAD



SECTEUR FRANCE



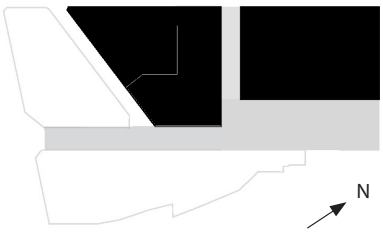
LES ÎLOTS :

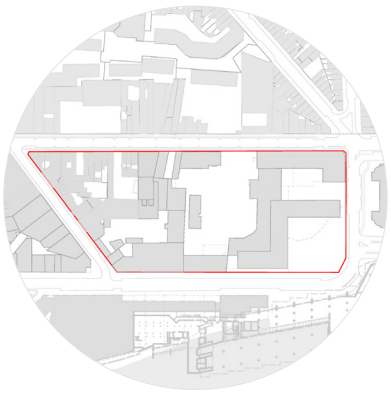
9. France-Bara
10. France-Vétérinaire
18. France-Parenté

LES ESPACES PUBLICS :

I. Place France
J. Rue de France

Les Îlots





SUPERFICIE : 34 000 M²

9 - France-Bara

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL
60 000 M²	7 000 m²	1 500 M²	11 500 M²	40 000 m²






David Chipperfield, Berlin

CONTEXTE

L'îlot France-Bara présente aujourd'hui un front uni sur la rue de France, la fermant sur la gare du Midi. L'îlot est caractérisé par un trés forte monofonctionnalité tertiaire et ne possède pas de grande qualité en terme d'adressage : en effet, la zone est de l'îlot face à l'entree de la gare est utilisée comme zone de parking. Le reste de l'îlot ne présente pas de grande cohérence, tant dans sa forme urbaine que dans sa programmation.

AMBITIONS

La localisation de l'îlot France-Bara en fait un lieu stratégique pour engager la transformation de la zone Midi en un quartier habitant. La vétusté des bâtiments actuels dont la convertibilité semble difficile ainsi que la création de la nouvelle place France confère un fort potentiel résidentiel et statut privilégié pour accueillir un équipement public.

Dans un principe d'une grande continuité publique du parc de la Senne jusqu'à la esplanade de l'Europe (à l'échelle métropolitaine), la rue de France serait élargie au niveau des fonciers SNCB de l'ilôt France-Bara pour atteindre une largeur de 50m (limite du foncier SNCB reculée de 28 mètres). Cet espace est appelé place France dans ce document.

Selon le principe d'une augmentation des traversées et porosités pour ouvrir le quartier du Midi vers son environnement local, une voie traversante publique est créée. Elle a une largeur de 20 mètres minimum, et est librement implantée sur une largeur de 50 mètres. Elle est réservée aux modes actifs et permet la traversée des parcelles SNCB entre la rue Bara et la rue de France.

Le cheminement et la nouvelle place doivent être intégré dans l'espace public et accessible au public et pourront faire l'objet d'une rétrocession afin que leur gestion devienne publique.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."







FORME URBAINE : UN SYSTEME ET UN ARTICULATEUR

Les futures constructions seront développées comme un systeme, il faudra en effet maintenir un gabarit similaire aux immeubles en vis à vis de l'autre coté de la rue Bara, avec la possibilité de monter à 20 mètres sur toute la partie au sud du nouveau cheminement public puis 20 mètres sur la rue Bara et 50 mètres sur tout le reste de la zone de l'îlot située au nord du nouveau cheminement public.
Le bâtiment à l'angle entre la rue de France et la place France devra être emblématique et jouer le rôle d'articulateur du nord au sud entre la place Horta et la place France et d'ouest en est de Anderlecht jusqu'à l'entrée de la gare.

La densité du programme invite à penser un skyline haut différencié sur la parcelle. La rue de France étant un axe majeur du Quartier Midi, le front bâti de la parcelle présente un skyline différencié qui interragit avec l'environnement proche.
Les bâtiments situés à l'angle des parcelles auront une importance particulière en ce qui concerne l'inscription urbaine du projet au sein du quartier. Ces articulateurs s'adressent et activent notamment l'angle du nouveau cheminement public et la place France et l'angle de la rue de l'Instruction et la place France.

PROGRAMME

Suivant la cohérence des îlots situés en bordure ouest du quartier, l'îlot France-Bara présente une grande mixité programmatique, entre commerces/services, bureaux, équipements, et résidentiel. Les équipements pourront se concentrer sur la partie sud de l'îlot et les commerces et services devront s'adresser principalement sur la place France et la place Horta. Les logements et la part limitée de bureau devront observer, quant à eux, la même ligne de mixité programmatique que pour le reste du quartier : une mixité programmatique présente jusqu'à l'intérieur du bâti.







SOCLE ET SKYLINE BAS

Les rez-de-chaussées de l'ensemble du complexe devront être animés par des équipements, des commerces et/ou des petites activités de productions adressés sur l'espace public.
Les commerces seront adressés sur la nouvelle place France, selon l'axe majeur de la figure publique métropolitaine allant de la Petite Ceinture au boulevard Industriel, tandis que les équipements seront adressés sur le nouveau cheminement public et vers Anderlecht.
Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit être envisagée..

UNE NOUVELLE ÉCOLE

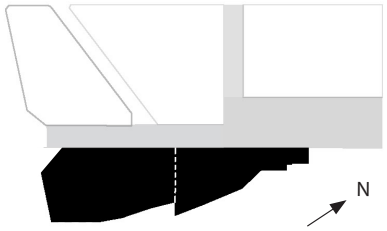
La zone de l'îlot située au sud de la nouvelle traversée publique constitue un emplacement idéal pour le développement d'une nouvelle école. Celle-ci s'adressera sur le cheminement public et sur la rue Bara. Le coeur d'îlot, espace exterieur dédié à la récréation des écoliers devra être conçu comme un îlot de fraicheur.

HABITER L'INTÉRIORITÉ

Les bâtiments doivent être de largeur limité afin d'offrir des espaces ouverts en coeur d'îlots les plus généreux et qualitatifs possible.

Les logements traversants et doubles orientés sont préconisés dans ce contexte singulier, entre forte urbanité et coeurs d'îlots apaisés.

Les Îlots



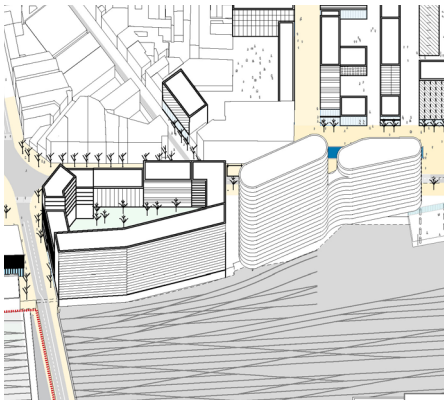


SUPERFICIE : 13 300 M²

10 - France-Vétérinaires

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	BUREAUX	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL
73 000 M²	60 000 m²	1 500 M²	1 500 M²	10 000 m²







CONTEXTE

Aujourd'hui principalement occupé par des bâtiments de bureaux, l'îlot France-Vétérinaires présente une situation singulière, enserré entre la rue de France et les rails de la gare.

L'îlot France-Vétérinaire, se situe entre l'entrée de la gare sur la rue de France au nord et la future place Delta au sud, sa position est stratégique dans les orientations du PAD. Le skyline bas de cet îlot représente un enjeu majeur pour le renouvellement et le dynamisme de l'espace public.

Il y a également des installations techniques de chemin de fer d'Infrabel à moderniser et des logements de services mal situés et délabrés à prendre en compte.

AMBITIONS

L'ambition pour l'îlot France-Vétérinaires est de requalifier le front bati est de la rue de France aujourd'hui peu qualitatif car il n'établit aucune relation avec l'espace public.

La zone TOC infrabel (10A), dont les logements sont exclus, du fait d'une trop grande proximité avec le faisceau ferré, devra tisser un lien subtil et qualitatif avec la rue de France et la nouvelle Place France grâce à l'activation de ses rez-de-chaussée.

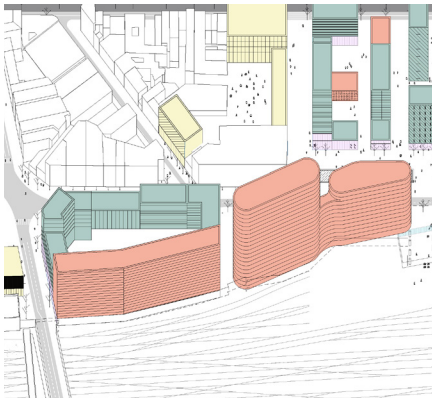
Au niveau de la zone Delta (10B) la situation en angle, dans la perspective de la rue des Deux Gares et en vis-à-vis de l'entrée du parc de la Senne confère un statut important à l'îlot France-Vétérinaires. Il doit permettre une articulation entre le sud et le coeur du quartier de la gare Midi et doit également afficher la mixité programmatique souhaitée pour le quartier de Bruxelles Midi.

Les gabarits de l'îlot, limités côté rue de France et plus élevés coté faisceau ferré devront s'intégrer dans un skyline haut augmentant progressivement du sud vers le nord d'un paysage plus résidentiel vers un environnement plus métropolitain.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Studio Muto, Paris


Charles Henri Tachon, Paris



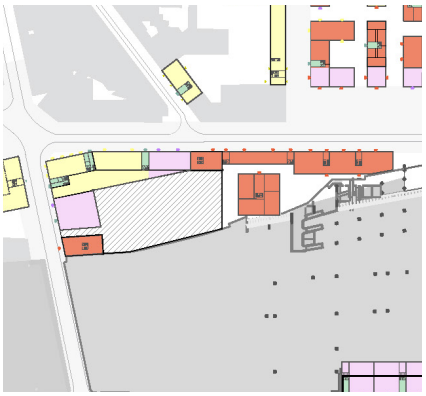
FORME URBAINE : UN ARTICULATEUR ET UN SYSTEME

Selon un principe qui vise à démultiplier les vues depuis l'espace public vers le nouveau skyline du quartier, on privilégiera les hauteurs maximales auprès du faisceau ferré (60 mètres maximum sur la zone 10A et 45 mètres maximum sur la zone 10B) tandis que les hauteurs devraient être limitées à 40 mètres pour la zone 10A et 25 mètres pour la zone 10B sur la rue de France.
Les logements, uniquement sur la zone 10B, devront être privilégiés en vis-à-vis des espaces publics sur la rue de France et la rue des Vétérinaires et le front bâti sur la rue de France devra, à la manière d'un système, présenter un skyline différencié pour interragir avec l'environnement proche. Les bureaux, implantés le long du faisceau ferré, doivent faire office d'écran de protection contre les bruits du trafic ferroviaires pour les logements implantés sur la rue.
Le bâtiment situé à l'angle de la rue de France et la rue des Vétérinaires devra jouer le role d'articulateur. Adressé sur la "place Delta", il annonce l'entrée du Parc de la Senne. Il est également un répère important du quartier depuis le sud, dans la perspective de la rue des Deux Gares. Il devra donc, tant dans son traitement architectural, que dans sa programmation, jouer le rôle de "représentant" du nouveau quartier de gare habitante.

PROGRAMME

La programmation doit être mixte avec une cohabitation de la fonction résidentielle, de bureau, d'équipement et de commerces et services en rez-de-chaussée.

Les logements devront être privilégiés en vis-à-vis des espaces publics, sur la rue de France et la rue des Vétérinaires. (dans le respect des principes d'activation et d'affirmation de la nouvelle identité du quartier de gare habitante) et les bureaux devront être implantés le long du faisceau ferré.




Puzzles & MDW Architecture, Koekelerg


Studio Muot, Paris

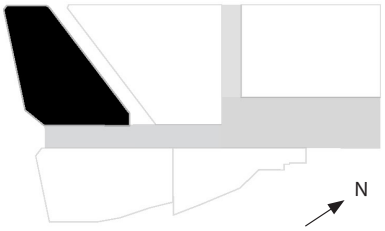
SOCLE ET SKYLINE BAS

La position de l'îlot France-Vétérinaires est stratégique dans les orientations du PAD. Situé à proximité de l'accès sud vers la gare, l'îlot longe toute la rive est de la rue de France et doit s'incrire dans les prescriptions du "skyline bas". Le skyline bas de l'îlot représente, en effet, un enjeu majeur pour le renouvellement et le dynamisme de l'espace public.
L'activation de la rue de France par des équipements, des commerces et/ou des activités de production permettrait de garantir la cohérence de la figure publique dans son ensemble, de l'esplanade de l'Europe au nord jusqu'au parc de la Senne au sud.
La programmation de l'angle rue de France et rue des Vétérinaires, en face de l'entrée du parc de la senne pourra acceuillir un équipement pouvant profiter de la visibilité que lui offre ce contexte singulier.
Le rez-de-chaussée de l'îlot pourra partiellement, et coté faisceau ferré, être utilisé comme zone logistique.
Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit être envisagée.

HABITER L'INTERFACE

La position de l'îlot, enserré entre les rails de Bruxelles-Midi et la rue de France, qualifie cet espace comme interface. L'interface trouve sa qualité avec un front très urbain sur la rue, des bâtiments fonctionnels sur les rails, et un coeur d'îlot qualitatif et végétalisé.
Les logements devront être traversants, entre rue et le coeur d'îlot ouvert conçu comme îlot de fraicheur, apportant une grande qualité à l'interface.

Les Îlots

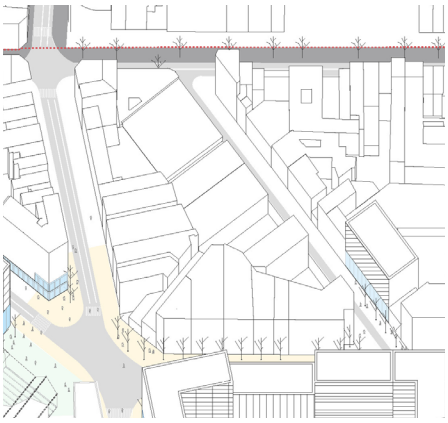




SUPERFICIE : 9 500 M^2

18 - France Parenté





CONTEXTE

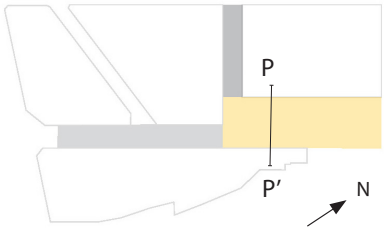
L'îlot France Parenté, bien que ne faisant pas parti des îlots concernés par des prescriptions particulières, est stratégique pour le PAD. En effet, avec ses petits immeubles résidentiels en brique, l'îlot est représentatif de l'identité Bruxelloise. Son positionnement dans la zone stratégique du PAD, liant l'îlot des Deux Gares et l'îlot France Vétérinaire en fait un élément important du Quartier Midi.

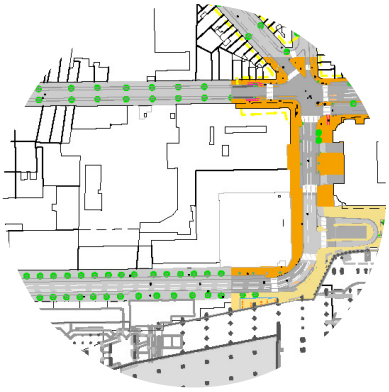
AMBITIONS

Il s'agira, via les transformations des îlots avoisinants, de mettre en valeur l'îlot France Parenté, son identité et son architecture.
Il s'agira également de dialoguer avec la mixité programmatique déjà présente sur l'îlot, et de tirer parti de ses rez-de-chausée actifs.
L'îlot devra s'intégrer à la dynamqiue du quartier. Il faudra notamment combler les dents creux et rénover/ reconvertir les bâtiments vides ou vétustes.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Les espaces publics

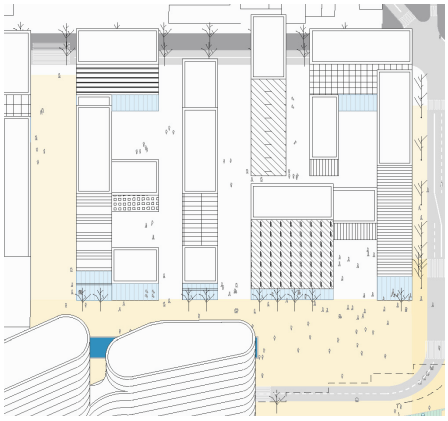




SITUATIONEXISTANTE

I - Place France







CONTEXTE

Aujourd'hui, la zone de l'îlot France Bara correspondant à la future place France est un simple parking, situé sur le coin nord de l'îlot et face à l'accès Sud-Ouest de la gare. Sans qualités, cet espace ouvert ne sert pas aux modes actifs ni à un environnement paysager qualitatif des abords de la gare.
Cet espace est aujourd'hui simplement accolé au bâti sans dialoguer avec lui, et sans lui donner une cohérence avec les autres îlots et la rue de France.
Cet îlot manque aujourd'hui d'un espace public acceuillant à cette entrée de la gare.

AMBITIONS

La première ambition pour la zone est l'élargissement de l'emprise publique pour créer une nouvelle séquence majeure de la figure publique du quartier, la place France.

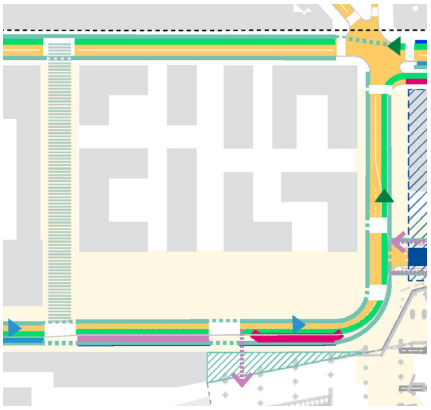
La place France se prolongera vers Anderlecht grace à une nouvelle continuité piétonne publique traversant l'îlot France Bara afin de reconnecter le coeur du Quartier Midi aux quartiers ouest environnants.

Cette place se traduira en un espace avec une forte présence du paysage naturel. La présence d'eau et de végétation introduiront une diversité dans les matériaux de l'espace public et annonceront la proximité du Parc de la Senne.

coupe PP' sur la place France - Etat existant

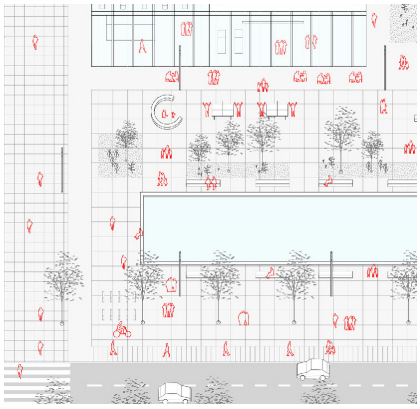


"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



MOBILITÉ

Une pacification de la rue de France s'opère à travers la mise en place d'une voie unique de circulation ainsi que d'un site propre bus à sens unique (vers le nord) du carrefour Vétérinaires jusqu'à la trémie du parking Q-Park.



Les pistes cyclables sont situées de part et d'autre de la voirie et sont intégrées à l'aménagement paysager de la place et du trottoir côté est.

Les stationnements spécifiques réservés à la dépose taxi et aux livraisons se concentrent côté gare.



UNE NOUVELLE PLACE

La nouvelle place permettra de fluidifier la transition entre les séquences d'espace public (et leurs ambiances singulières) déjà présentes dans le Quartier Midi en s'inscrivant dans la continuité de la place Horta et ouvrant sur la rue de France vers le parc de la Senne.



VÉGÉTATION

L'eau et la végétation organisent l'espace public en section et agissent comme un filtre, contre les bruits notamment, entre la zone entourant la gare et le quartier habité.



MIROIR D'EAU

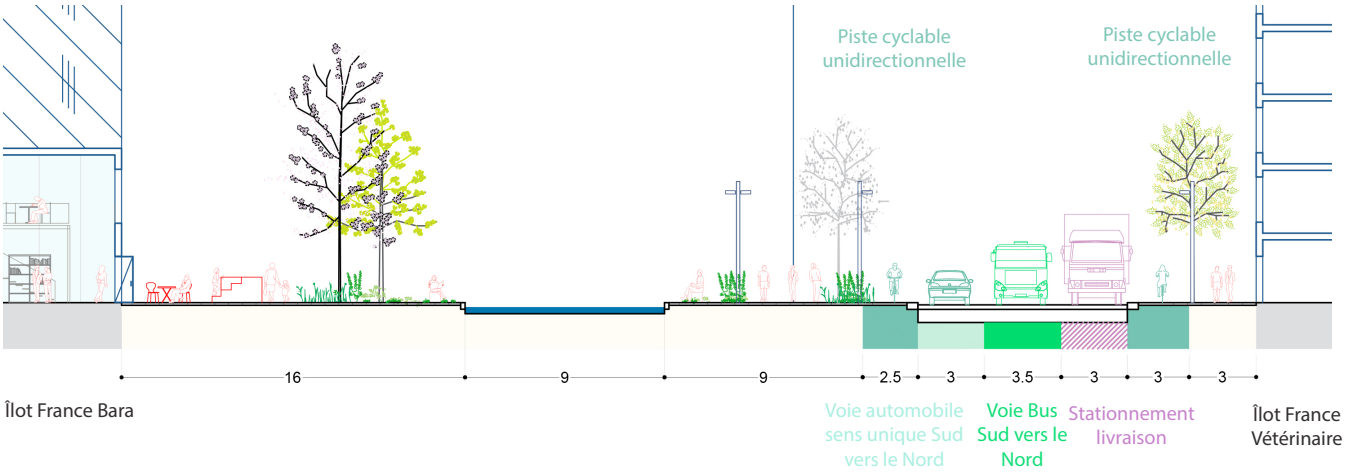
Un miroir d'eau sera intégré à la place France. Réintroduire l'eau sera un symbole de la continuité avec la Senne. De plus ce miroir d'eau qualifiera la place France comme îlot de fraicheur.



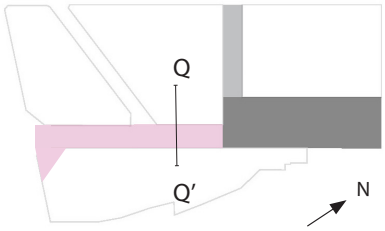
POROSITÉ VERS L'INTERIEUR D'ÎLOT

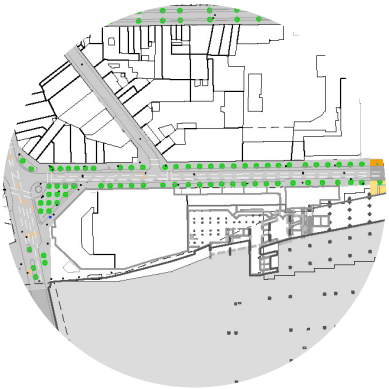
La place France se prolongera dans des porosités jusqu'à l'intérieur de l'îot. Ces porosités permettront d'affirmer le caractère habitant du quartier au plus prés de la gare et établir des liens visuels avec Anderlecht.

coupe PP' sur la place France - Vision PAD



Les espaces publics

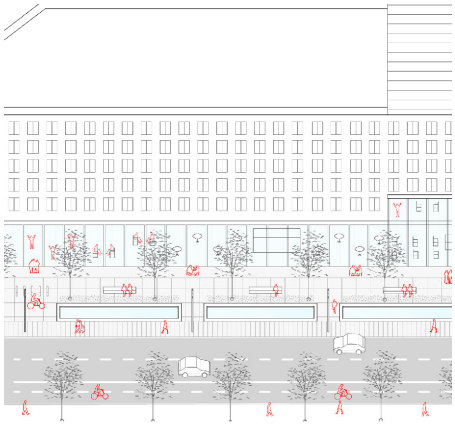




SITUATIONEXISTANTE

J - Rue de France







CONTEXTE

Les immeubles, principalement de bureaux, qui longent la rue n'établissent aucune interaction avec le contexte immédiat ce qui engendre un environnement hostile aux modes actifs.

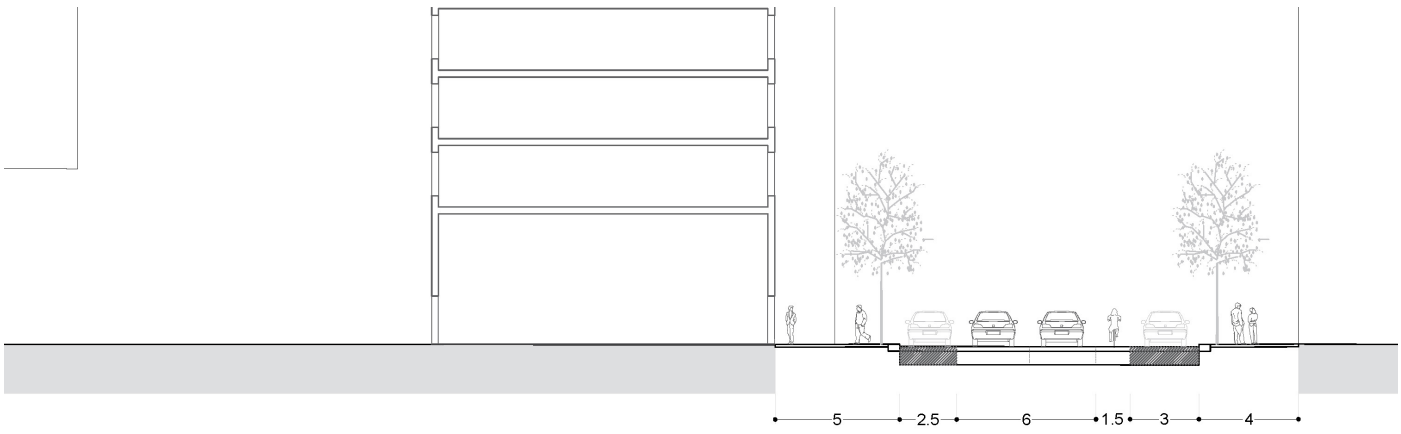
AMBITIONS

Le PAD a pour ambition que la rue de France devienne une séquence structurante de la figure publique du quartier, celle-ci doit jouer le rôle de "trait d'union" animé et attractif entre la place France et le parc de la Senne.

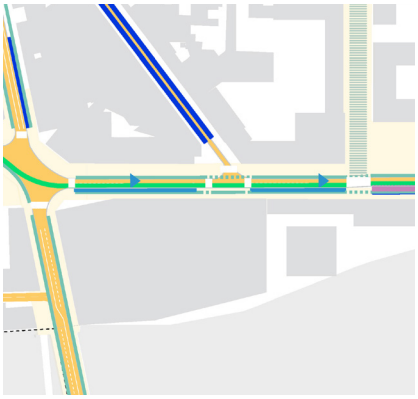
Le traitement en continuité avec la place France; de la matérialité, de la végétation et de la présence d'eau permet de réaffirmer la vallée de la Senne comme fondement d'un espace public d'échelle métropolitaine.

Un aménagement soigné de la rue de France doit garantir une transition agréable entre les abords de la gare et le parc.

coupe QQ' sur La rue de France - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



MOBILITÉ

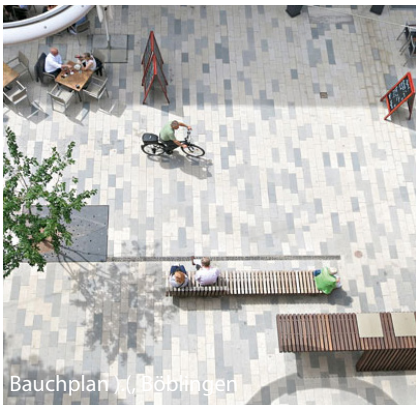
Une pacification de la rue de France s'opère à travers la mise en place d'une voie unique de circulation ainsi que d'un site propre bus à sens unique (vers le nord) du carrefour Vétérinaires jusqu'à la trémie du parking Q-Park.



La rue de France, soulagée des flux de transit reportés vers le double-sens Bara, sera surtout réservée à la desserte de la gare (taxis, K&R, bus, parking) avec des stationnements spécifiques prévus sur la rive est.



Les pistes cyclables sont situées de part et d'autre de la voirie et sont intégrées à l'aménagement paysager de la rue.



ENTRE REPOS ET PASSAGE

L'espace public est séquencé en bandes. La disposition des élements de mobilier urbains et paysagers tout comme la matérialité du sol peuvent être utilisés pour dissocier les espaces de passage et les lieux d'arrêt, à l'instar de la place France.



PRÉSENCE PONCTUELLE D'EAU

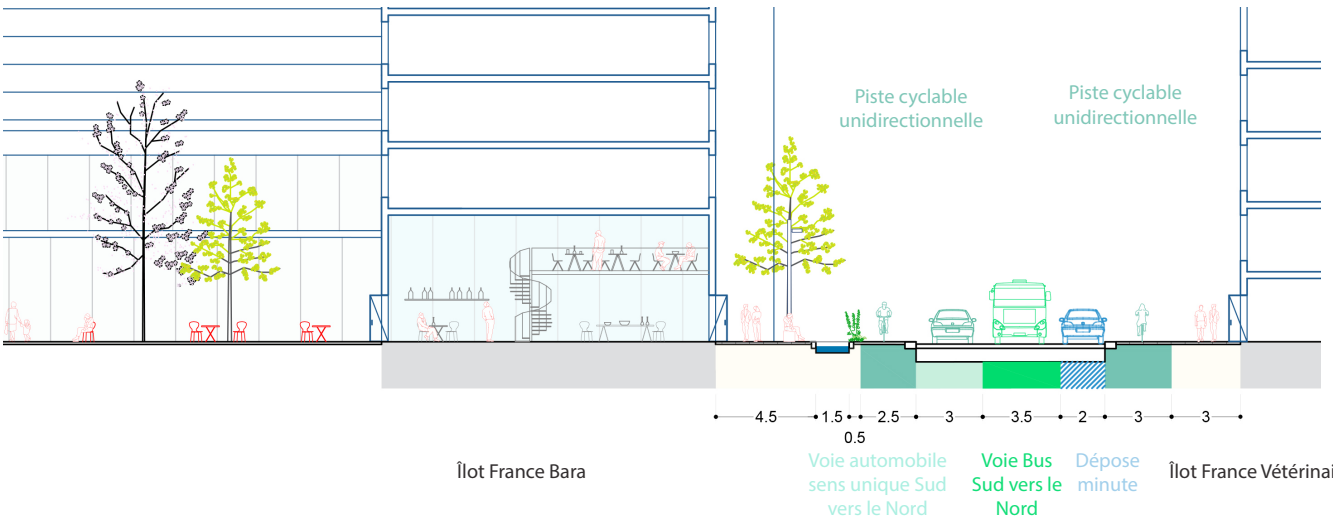
Cet aménagement en bande permet de créer un effet de filtre entre la voirie et les facades des bâtiments. La présence ponctuelle d'eau, comme un rappel de la Senne et en continuité avec le parc et la place France, participe à cet effet ainsi qu'au rafraichissement du quartier.



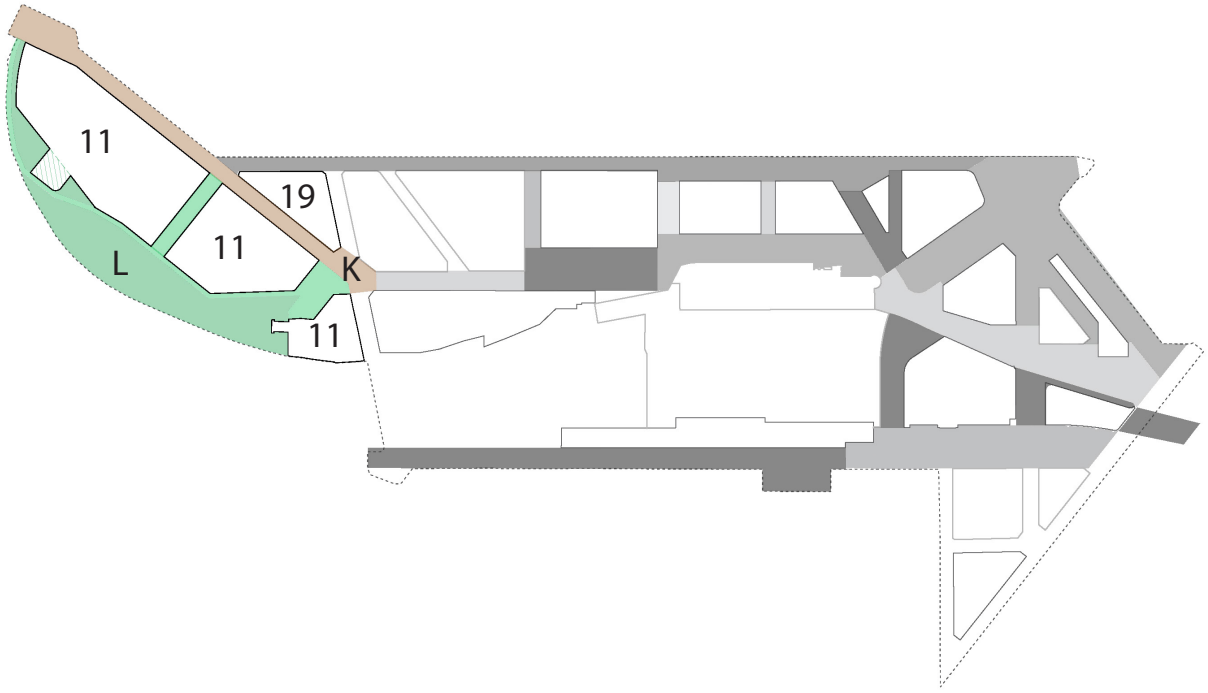
PETITS MASSIFS VEGETAL

La trame végétale nord-sud caractéristique de la figure publique du quartier est associée à de petits massifs végétaux variés pour introduire progressivement le paysage végétal du parc de la Senne.

coupe QQ' sur La rue de France - Vision PAD



SECTEUR DELTA-SENNE



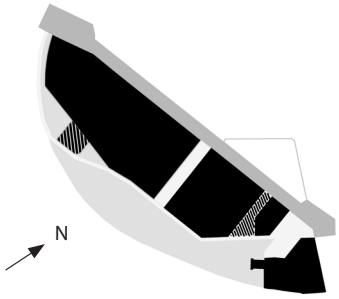
LES ÎLOTS :

11. Deux Gares
19 Deux Gares-Bara

LES ESPACES PUBLICS :

K. Place Delta
L. Parc de la Senne

Les Îlots

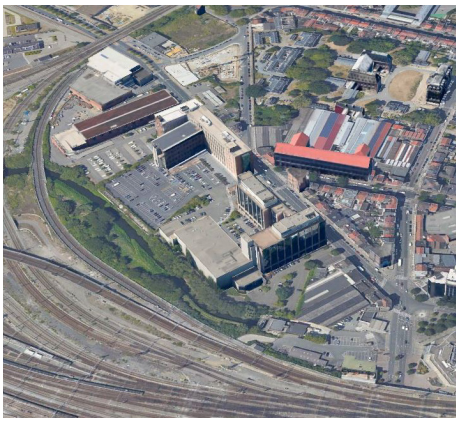


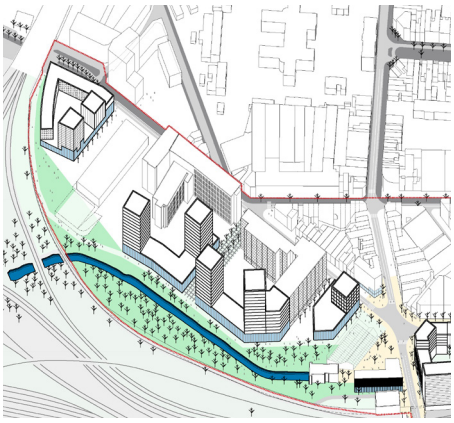


11 - Deux Gares

SUPERFICIE : 77 000 M²

TOTAL DES NOUVELLES SURFACES	COMMERCE / SERVICE	EQUIPEMENT	RÉSIDENTIEL	ACTIVITÉS PRODUCTIVES
70 000 M²	3 000 M²	10 500 M²	50 000 m²	6 500 M²







CONTEXTE

L'îlot des Deux Gares est un lieu singulier du quartier, la Senne y coule à ciel ouvert. La senne et ses berges végétalisées consituent le seul ilôt de fraicheur existant dans le quartier.
Cet espace est cependant inaccessible au public qui ne perçoit depuis les rues adjacentes qu'un front bâti hétéroclite de petits immmeubles d'habitations vétustes, d'entrepôts caractéristiques de cette zone d'entreprise en milieu urbain et d'immeubles de bureaux. Il y a aussi des commerces et même un théâtre dans un dépôt.

AMBITIONS

L'ilôt des Deux Gares doit être le visage sud, paysager et habitants, du quartier Bruxelles Midi, pendant du pôle Nord plus métropolitain.
L'enjeux principal au niveau de l'ilôt des Deux Gares est de garantir une visibilité et une attractivité au parc, qui joue un rôle majeur dans l'amélioration de la qualité de vie au sein du quartier et dont l'attractivité doit pouvoir dépasser l'échelle locale.

C'est le long de ce nouveau parc que viendront s'installer du logement, des équipements et des activités productives caractéristiques de cette zone d'entreprises en milieu urbain. Cette densité supplémentaire qui accompagne la réalisation du parc, a été reparti de manière équilibré tout au long du parc.
Les bâtiments existants à valeurs patrimoniales et caractéristiques du site comme les entrepôts en briques rue des Deux Gares 6, le bâtiment des Anciennes Manufacture Belges des Lampes Electrique (MBLE) et le bâtiment Philips sont conservés et réhabilités.

Un cheminement pour les modes actifs est créé au milieu pour relier la rue avec le parc. Il s'agit en fait de restructurer complètement cette partie de l'îlot pour la création de l'entrée du parc dans la continuité de la rue de France, via la démolition de plusieurs immeubles au coin de la rue des Vétérinaires et de la rue des Deux Gares. Une autre entrée se situe de l'autre coté du cheminement et débouche sur la rue des Deux Gares, dans la prolongation de la continuité verte allant jusqu'au canal à l'ouest. Un second cheminement est également créé entre le parc et la rue Bara.
Les cheminements pourront être accessible au public. Ils pourront faire l'objet d'une rétrocession afin que leur gestion devienne publique.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."


Bevk Perovic Arhitekti, Bruxelles


XDGA, Lille



FORME URBAINE : ARTICULATEUR, MARQUEUR ET SYSTEME

A l'entrée du parc, à la lisière avec la nouvelle place Delta (à l'angle de la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires) des bâtiments articulateurs acceuillent du logement et des équipements. Ils doivents permettre de connecter l'entrée du parc avec le contexte proche, entre bâtiments résidentiels typiquement bruxellois et nouveaux développement de la rue de France.

Les bâtiments adressés sur la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires ne pourront pas exceder 25 mètres de haut, tandis que les constructions pourront atteindre 50 mètres de haut maximum en coeur d'îlot.

A l'angle du parc et du bâtiment philips, une émergence pouvant atteindre 60 mètres de haut maximum est le marqueur, notamment depuis les trains qui entrent à Bruxelles, de la zone Sud du quartier Bruxelles-Midi, elle contribue au nouveau skyline du quartier et offre une visibilité au parc à grande échelle.

PROGRAMME

Le nouveau développement devra suivre les principes établis pour s'inscrire au ZEMU et respecter la vision d'un quartier de gare habité. Il se doit d'être mixte à dominante résidentielle. Les typologies de bâtiment doivent favoriser la mixité d'usages.

Les logements seront exclus le long de la rue de Vétérinaires à cause des bruits importants causés par le chemin de fer à proximité.



SOCLE ET SKYLINE BAS

Le skyline bas est assuré par les socles actifs, supports d'émergences.

Un pôle d'équipements destinés au quartier et ses habitants s'organise à l'entrée nord du parc et notamment autour des entrepôts en briques rénovés et partiellement ouverts pour être intégrés et devenir un élément repère qui participe aux qualités du parc et de son entrée. Des équipements sportifs (skate-park, street-workout, plaines de jeux/ agoraspace...) pourront s'y installer.


Bogdan&Van Broeck + DDS, Anderlecht

DES ÉQUIPEMENTS ET DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES

Les activités productives peuvent s'intaller en front de rue ainsi qu'en coeur d'îlot, le long du nouveau cheminement piéton qui longe la Senne. Il y a également une possibilité de commerces dans l'îlot, le long de ce nouveau cheminement.

Une mutualisation du parking au niveau du quartier doit être envisagée.

.

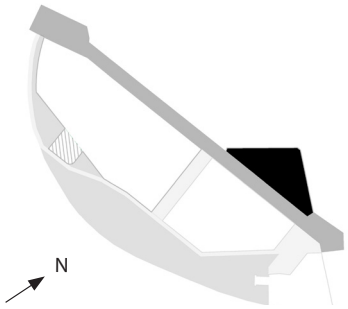

XDGA, Breda

HABITER LE PAYSAGE

Les bâtiments de logement, supportés par des socles actifs doivent permettre, grace à leur compacité, un vue panoramique sur le paysage sans bloquer la vue aux autres bâtiments environnants.

Les logements doivent être double orientés, le vis-à-vis entre bâtiments doit etre évité afin que chaque logements puisse profiter de la vue.

Les Îlots

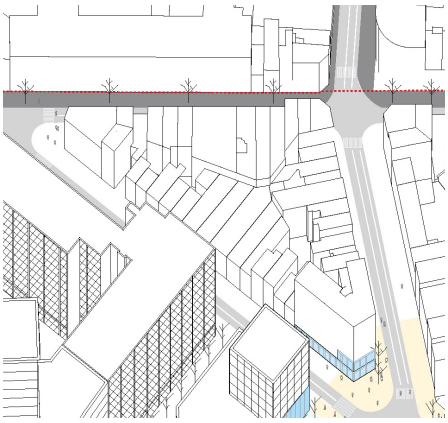




SUPERFICIE : 6 000 M^2

19 - Deux Gares Bara





CONTEXTE

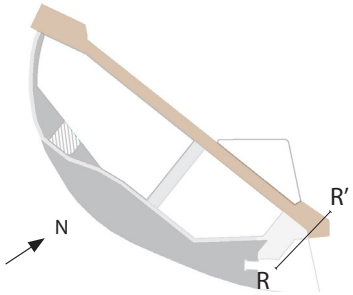
L'îlot des Deux Gares Bara, qui borde la rue des Deux Gares et fait face à l'îlot des Deux Gares ne fait pas parti des îlots à transformer mais est tout de même un îlot important. En effet, ses immeubles résidentiels typiquement bruxellois incluent l'identité bruxelloise et son tissu dans la nouvelle identité de Bruxelles Midi.

AMBITIONS

L'ambition pour cet îlot est de garantir un dialogue cohérent et qualitatif avec les îlots avoisinants.
Il s'agit également de mettre en valeur son tissu historique et d'intégrer sa forme urbaine au quartier.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Les espaces publics

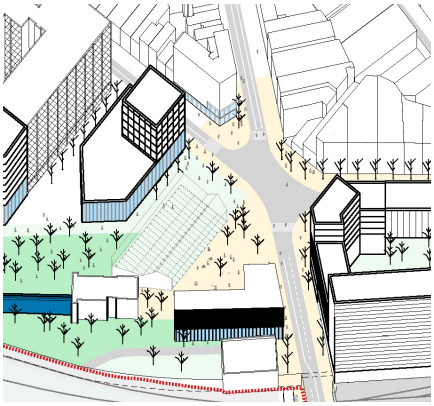




SITUATIONEXISTANTE

K - Place Delta







CONTEXTE

Aujourd'hui, la place Delta n'est pas une place mais un croisement routier, sans qualité d'espace public. Cependant, sa position est stratégique car elle se situe entre le quartier d'Anderlecht et l'avenue du Roi de Saint-Gilles et dans l'axe de la rue de France et la place Horta..

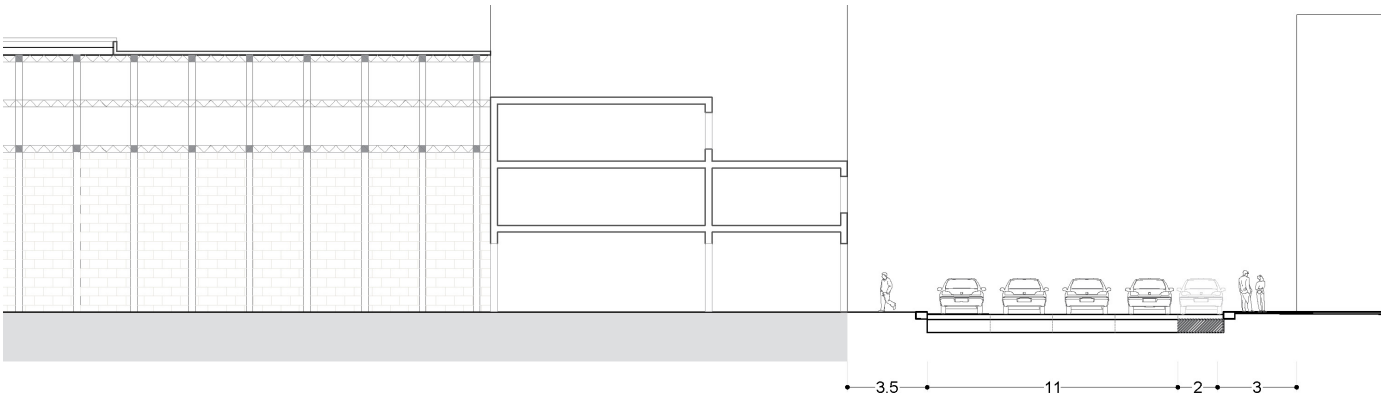
AMBITIONS

L'ambition de la place Delta est tout d'abord d'en faire une véritable place, un espace public aux nombreuses qualités fonctionnelles et paysagères. Il s'agira notamment d'assurer sa fonction d'articulation entre Anderlecht et Saint-Gilles, et d'articulation de l'îlot des Deux Gares au reste du quartier Midi.

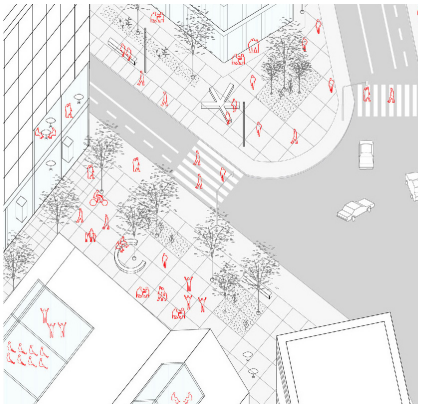
La requalification de cet espace permettra d'assurer une continuité avec l'axe de la rue de France, la nouvelle place France et la place Horta afin de rendre visble le parc depuis le coeur du quartier.

C'est la création d'un espace public fluide, négociant entre un noeud de mobilité, l'espace public et la dimension paysagère.

coupe RR' sur la rue des Deux Gares - Etat existant

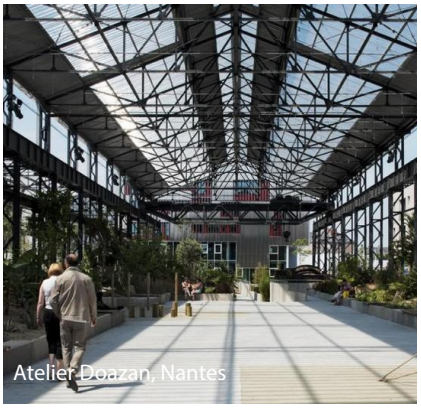


"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



ENTRÉE DU PARC EN CONTINUITÉ AVEC LA RUE DE FRANCE

L'entrée du parc sur la place Delta permet de le rendre visible depuis la place France mais aussi de le placer dans la continuité de la rue de France.



La figure publique du quartier abouti par ce parc, conclusion verte et fraiche du Quartier Midi.



RÉHABILITATION DES ENTREPOTS

La réhabilitation des entrepôts en briques permet de créer un parvis couvert agissant comme élément marquant l'entrée du nouveau parc.



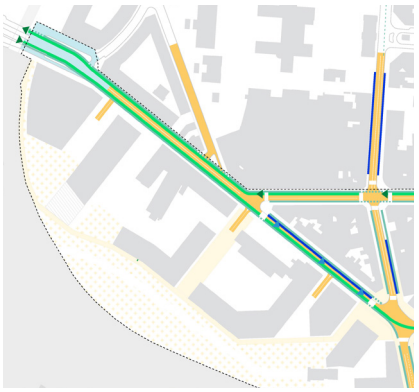
DES ÉQUIPEMENTS ADRESSÉS SUR LA PLACE

La place est activée par plusieurs équipements, de préférence sportifs, localisés à l'entrée de l'îlot des Deux Gares. Ces équipements activent mais marquent aussi l'entrée de l'îlot.



PRÉSENCEACCRUEDUVÉGÉTAL

La présence accrue du végétal permet de créer une continuité verte croissante depuis la rue de France jusqu'au parc, annonçant donc son arrivée, et le mêlant à l'espace public minéral.

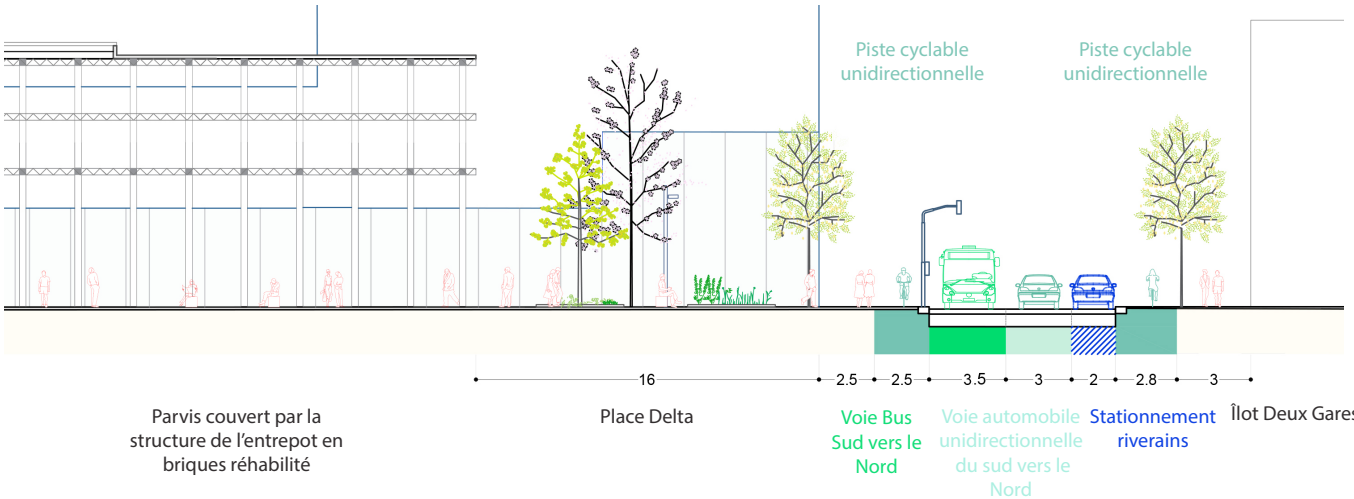


MOBILITÉ

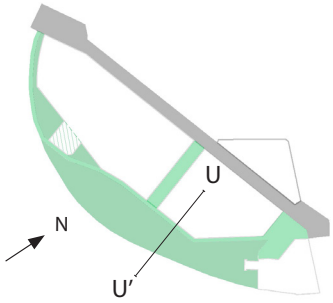
La place de la voiture est fortement réduite sur la rue des Deux Gares. Entre le carrefour Bara et le carrefour Vétérinaires la circulation sera à sens unique du sud vers le nord et le stationnement riverains se concentrera sur la rive ouest.

Sur la rue des Deux Gares, les bus circulent en site propre et les modes actifs sont largement privilégiés grâce aux pistes cyclables bilatérales tandis que l'axe de la rue des Vétérinaires reste un axe important pour relier Anderlecht et Saint-Gilles.

coupe RR' sur la rue des Deux Gares - Vision PAD



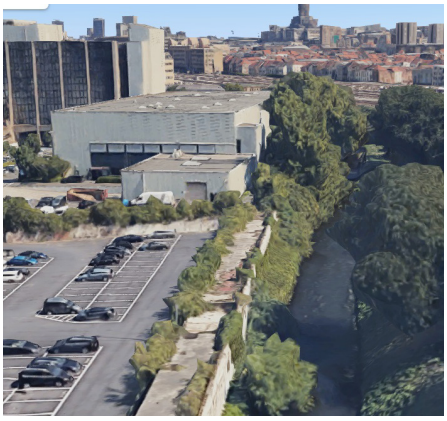
Les espaces publics

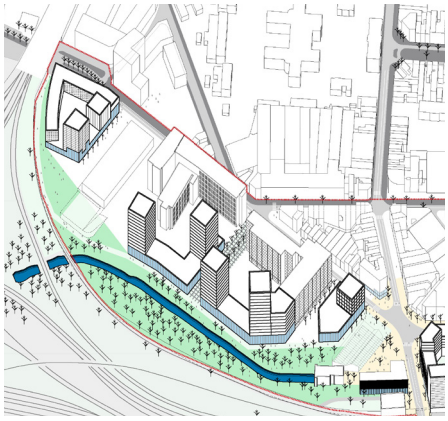


L - Parc de la Senne



SITUATIONEXISTANTE







CONTEXTE

Aujourd'hui, il existe bien un espace vert autour de la Senne sur l'îlot des Deux Gares mais il est privé et inaccessible.
De plus, cet espace ne concerne aujourd'hui que l'est de l'îlot, et ne vient pas qualifier les espaces entre le bâti.

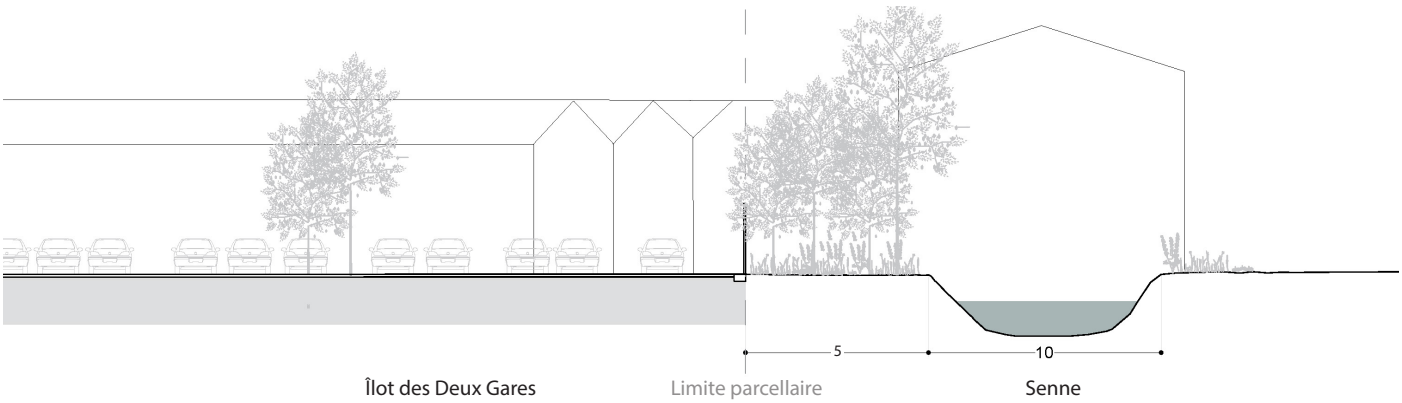
AMBITIONS

L'ambition pour cet espace est d'en faire un parc public (de 26 000 m² environ), en lisière des nouvelles constructions et le long du réseau ferré, afin d'offrir un réel espace vert pour le Quartier Midi et de renouer avec la Senne.
Au niveau naturel et paysager, le parc s'inscrit également dans une valorisation des abords de la Senne plus au sud.

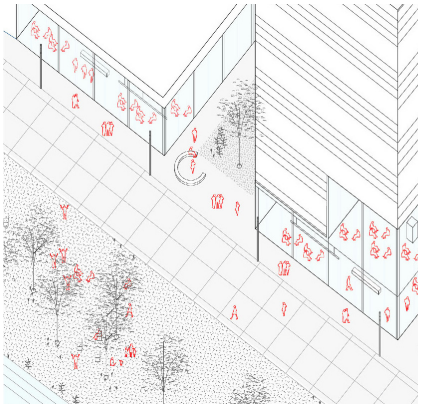
A l'ouest, le parc s'inscrit dans la continuité des liaisons modes actifs le long de la ligne L28. Un parcours piéton lisible doit être instauré depuis l'esplanade de l'Europe jusqu'au parc de la Senne.

Une percée publique destinée aux modes actifs est créée afin de permettre d'élargir la rive ouest du parc, qui est plus adaptée à la promenade que la rive est du parc. En effet celle-ci possède l'avantage d'être plus éloignée des rails, et facilement accessible depuis le carrefour rue des Deux Gare/ Vétérinaires dans la continuité avec la la rue de France et le reste de la figure publique du Quartier Midi.

coupe UU' sur l'îlot des Deux Gares - Etat existant



"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."



REZ-DE-CHAUSSÉE ACTIFS ADRESSÉS SUR LE PARC

Les rez-de-chaussées actifs, mêlant activités productives, petits commerces et équipements permettront d'activer le parc et de l'intégrer à une dynamique de quartier. De la même manière, les rez-de-chaussées bénéficieront des qualités, notamment visuelles et de





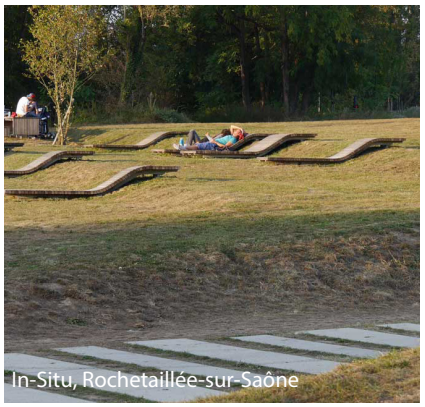
UN PARCOURS PIÉTON PAYSAGER

Un cheminement public piéton et vélo paysager, permet d'élargir et de relier le parc de la Senne à la continuité verte qui longe le faisceau ferré vers Anderlecht jusqu'au canal.



AMÉNAGEMENT DES BORDS DE SENNE

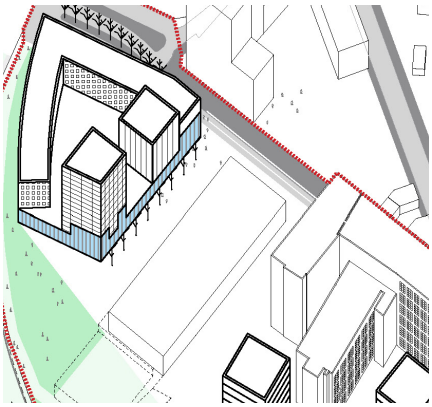
L'aménagement des bords de Senne pourra être pensé sous plusieurs angles, tous ayant l'objectif de rendre l'expérience de l'usager la plus agréable.
Peuvent être conçus : du mobilier pour s'assoir près de l'eau, une promenade au sol, de la végétation comme agrément paysagé et fonctionnel...



MOBILIER URBAIN INTÉGRÉ AU PAYSAGE

Le mobilier urbain devra être intégré de manière harmonieuse à l'aménagement paysagé du parc de la Senne. Le mobilier doit s'intégrer sans prendre le pas sur l'espace planté.

Il est également possible d'intégrer des pleines de jeu, terrains de sport...



OPÉRATIONNALISATION

Le bâtiment occupé par Belgacom est très profond. Dans un premier temps, il est possible que le passage à ce niveau possède une taille relativement petite. A terme, un passage plus généreux doit être créé, de minimum 12 mètres de large sur toute sa longueur.

coupe UU' sur l'îlot des Des gares et le nouveau par de la Senne - Vision PAD

