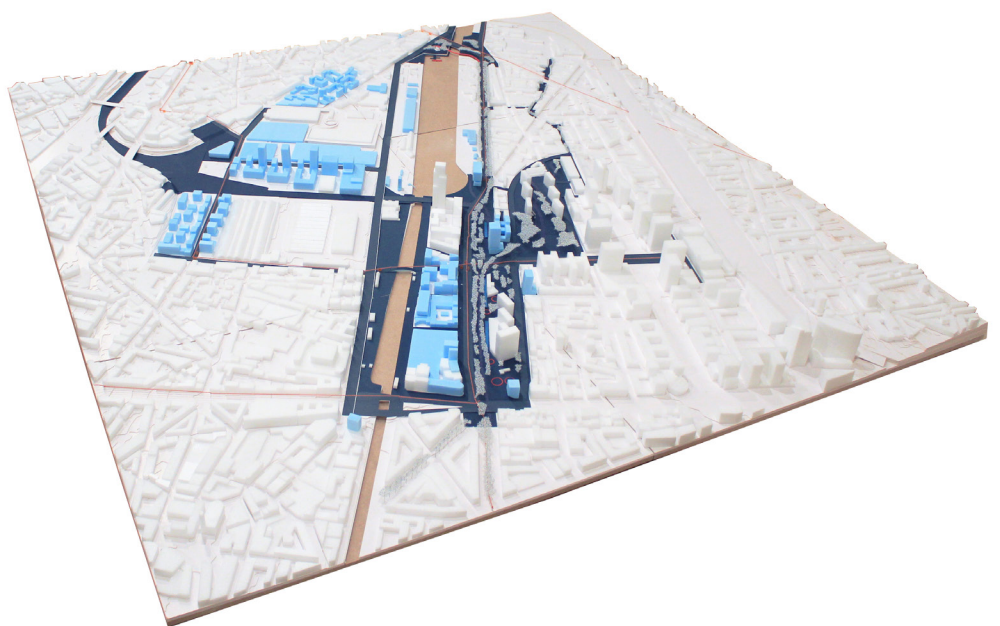


Réalisation de cinq missions d'étude relatives aux contrats de rénovation urbaine. **LOT N.1 Citroën - Parc Maximilien - Vergote**

Realisatie van vijf studiebezoeken in verband met de stadsvernieuwing contracten. **LOT No.1 Citroën - Maximilian Park - Vergote**

**LISTE DÉFINITIVE DES PROJETS /
DEFINITIEVE LIJST VAN PROJECTEN**

**MODIFICATION DE PROGRAMME N.1
AANPASSINGEN PROGRAMMA N.1**



STUDIO 018 PAOLA VIGANO / CityTools

Novembre 2018 / November 2018

STUDIO 018 PAOLA VIGANÒ

Alessia CALO (chef de projet / projectleider)

Etienne SCHILLERS

Bertrand PLEWINSKI (stagiaire / stagiair)

Corso di Porta Ticinese, 65

20123 - Milano

e studio@studiopaolavigano.eu

w www.studiopaolavigano.eu

t +39 02 894 093 58

f +39 02 835 76 91

Rue des Petits Carmes 2a / Karmelietenstraat 2a

1000 - Bruxelles / Brussel

t +32 2 350 82 26

e studiobrussels@studiopaolavigano.eu



e antoine.crahay@citytools.be

e nicolas.hemeleers@citytools.be

w www.citytools.be

t +32 478 511 676

0. Entre figures et quartiers : un projet

1. Etude détaillée : vers un Plan d'Aménagement Directeur

2. Des fiches projet

Rive droite

- 1.1a Parc Maximilien: volet études
- 1.1b Parc Maximilien: volet travaux
- 1.2 Ferme du Parc Maximilien
- 1.3 Dalle Hélicopter
- 1.4 Equipement sportif Vergote
- 1.5 Nouveau passage entre équipement et av. Hélicopter
- 1.6 Nouveau bâtiment «Bolivar»
- 1.7 Nouveau bâtiment «Hélicopter/Simons»
- 1.8 Nouveau bâtiment «Yser»
- 1.9 Ferme des boues : programme mixte
- 1.10 Monument au Travail et parc sur l'eau
- 1.11 Allée Verte
- 1.12 Connexion entre Senne et Canal
- 1.13 Nouveau bâtiment, 237 Av. de la Reine
- 1.14 Alentours Ecole «Klavertje Vier»
- 1.15 Boulevard Bolivar

Rive gauche

- 2.1 Square du Laekenveld
- 2.2 Terrain Ziegler
- 2.3 Rampe du TIR
- 2.4 Interface T&T / av. du Port
- 2.5 Nouveaux logements rue de Ribaucourt
- 2.6 Nouveaux logements rue Ulens
- 2.7 Equipement derrière le siège social du Port
- 2.8 Réaménagement de la rue Picard

Des projets de cohésion sociétale et de vie collective

- 3.1 Appel à projet de soutien aux activités de cohésion sociétale et de vie collective ciblé sur six thématiques

0. Tussen figuren en wijken: een project

1. Gedetailleerde studie: naar een Richtplan van Aanleg

2. Projectfiches

Rechteroever

- 1.1a Maximiliaanpark: luik studies
- 1.1b Maximiliaanpark: luik werken
- 1.2 Boerderij van het Maximiliaanpark
- 1.3 Plateau Helihaven
- 1.4 Sportinfrastructuur Vergote
- 1.5 Nieuwe passage tussen facilititeit en Helihavenlaan
- 1.6 Nieuw gebouw «Bolivar»
- 1.7 Nieuw gebouw «Helihaven/Simons»
- 1.8 Nieuw gebouw «IJzer»
- 1.9 Ferme des boues: gemengd programma
- 1.10 Monument voor De Arbeid en park op het water
- 1.11 Groendreef
- 1.12 Verbinding tussen Zenne en Kanaal
- 1.13 Nieuw gebouw, Koninginnelaan 237q
- 1.14 Omgeving van school «Klavertje Vier»
- 1.15 Bolivarlaan

Linkeroever

- 2.1 Laekenveld Square
- 2.2 Ziegler terrein
- 2.3 Hellingbaan van het TIR
- 2.4 Interface T&T/ Havenlaan
- 2.5 Nieuwe huisvesting Ribaucourtstraat
- 2.6 Nieuwe huisvesting Ulensstraat
- 2.7 Voorzieningen achter de sociale zetel van de Haven
- 2.8 Herinrichting van de Picardstraat

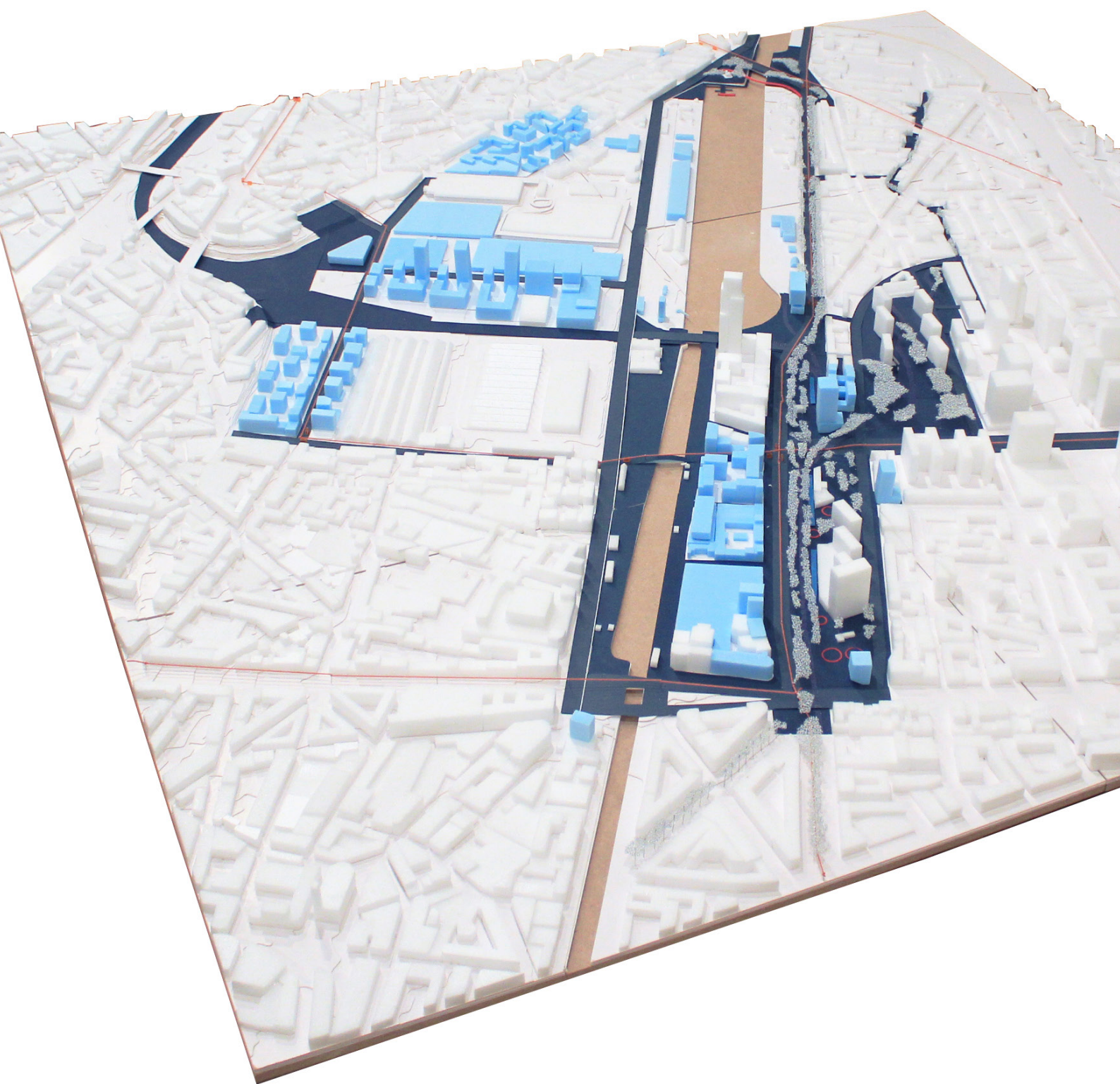
Sociale cohesie - en collectieve leven projecten

- 3.1 Projectoproep om de sociale cohesie activiteiten en collectieve leven op zes thematieken te ondersteunen.



0. Entre figures et quartiers : un projet /
0. Tussen figuren en wijken: een project



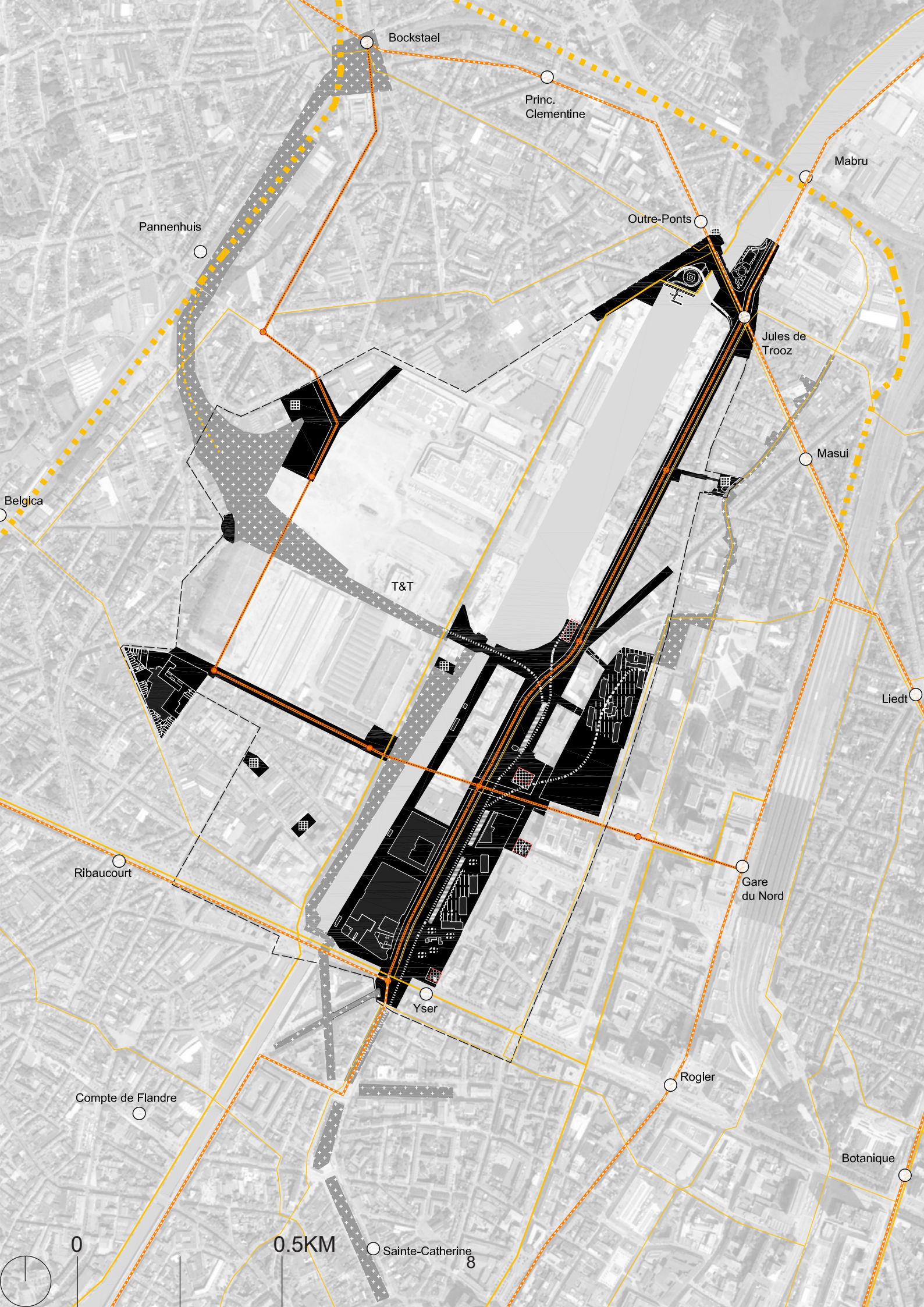


0. Entre figures et quartiers : un projet / 0. Tussen figuren en wijken: een project

Le périmètre du CRU Citroën - Parc Maximilien - Vergote est composé de grandes figures urbaines, comme les bassins portuaires (Beco et Vergote) et le site de Tour&Taxis, ou l'urbanisme de dalle d'après guerre. Les figures sont des espaces d'une grande cohérence interne et d'une grande puissance. Leur rôle dans la métropole est comme celle des figures rhétoriques, capables d'organiser un texte très complexe et de le transformer en un discours clair et lisible. Le rapport entre ces figures et le tissu ordinaire est difficile, non résolu, la limite entre les uns et les autres est souvent une infrastructure routière, la percolation réciproque est souvent empêchée par un mur, une grille. Notre intervention se concentre alors dans l'espace entre figures et quartiers et propose de faire un projet de cet espace, en le transformant dans une nouvelle centralité métropolitaine à complètement du réseau d'espaces publics et des espaces verts de la Région.

Het gebied van de SVC, Citroën - Maximiliaanpark-Vergote is samengesteld uit grote stedelijke figuren, zoals de havendokken (Beco en Vergote) en de Tour&Taxis-site, of de naoorlogse plateau-stedenbouw. De figuren vormen ruimtes met een grote interne coherentie en hebben een grote kracht. Hun rol binnen de metropool is zoals deze van retorische figuren, die in staat zijn een complexe tekst te organiseren en deze te transformeren in een duidelijk en leesbaar discours. De verhouding tussen deze figuren en het gewone weefsel is moeilijk en onopgelost, de grens tussen beiden is vaak wegeninfrastructuur, de wederkerige infiltratie wordt vaak verhinderd door een muur of een hek. Onze interventie concentreert zich daarom op de ruimte tussen figuren en wijken en stelt voor een project te maken van deze ruimte, door ze te transformeren in een nieuwe grootstedelijke centraliteit ter vervollediging van het netwerk van publieke en groene ruimtes van het Gewest.





Bockstael

Princ.
Clementine

Mabru

Pannenhuis

Outre-Ponts

Jules de
Trooz

Masui

Belgica

T&T

Liedt

Ribaucourt

Gare
du Nord

Rogler

Botanique

Compte de Flandre

Yser

Sainte-Catherine

0.5KM

0

Nous identifions les espaces principaux de ce projet à construire :

- La «rive droite»: à l'est du canal, une large séquence d'espaces publics composée par le Parc Maximilien comme grand espace de continuité entre le centre ville et le quartier Nord et entre le quartier nord, les bassins portuaires et le parc de T&T ; les abords du bassin Vergote en termes d'accroche à la ville (le Monument au Travail au nord et la courbe de giration au sud) et accès au paysage; l'Allée Verte et le Quai de Willebroeck comme futur axe structurant du transport en commun et de mobilité douce.

- La «rive gauche»: à l'ouest du canal, des entrées au site de T&T pour multiplier les occasions de connexions et relations entre le site et les quartiers aux alentours, réfléchir aux possibles mutations des îlots du quartier Maritime.

Les espaces publics autour du Monument au Travail, autour du pont des Armateurs, de la passerelle Picard, et enfin de la place Saintelette autour du bâtiment Citroën, sont les espaces de connexion entre ces deux systèmes, des ponts entre les deux rives.

We identificeren de voornaamste ruimtes van dit uit te werken project:

– De «rechteroever»: ten oosten van het kanaal, een brede sequentie van publieke ruimtes, gevormd door het Maximiliaanpark als groot gebied van continuïteit tussen het stadscentrum en de Noordwijk en tussen de Noordwijk, de havendokken en het park van T&T; de randen van het Vergotedok in termen van hechting aan de stad (Het Monument voor De Arbeid in het noorden en de zwaaikom in het zuiden) en toegang tot het landschap; de Groendreef en de Willebroekkaai als toekomstige structurerende as van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit.

– De «linkeroever»: ten westen van het kanaal, de toegangen tot de Tour&Taxis-site om de verbindingsmogelijkheden te vermeerderen en omwille van de relaties tussen de site en de omliggende wijken, nadenken over de mutatiemogelijkheden van de bouwblokken van de Maritiemwijk.

De publieke ruimtes rond het Monument voor De Arbeid, rondom de Redersbrug, van de Picardbrug, en tenslotte van het Sainteletteplein rondom het Citroëngebouw, zijn de verbindingsruimtes tussen deze twee systemen, de bruggen tussen de twee oevers.

----- Périmètre CRU / SVC perimeter

○ Arrêt métro - tram existant / bestaande metro - tram halte

Tram existant / Bestaande tramlijn

Tram projet / Geplande tramlijn

Itinéraire RER vélo existant et de projet / Bestaande en geplande fietsGEN route

Itinéraire Régional Cyclable existant et de projet / Bestaande en geplande Regionale Fiets route

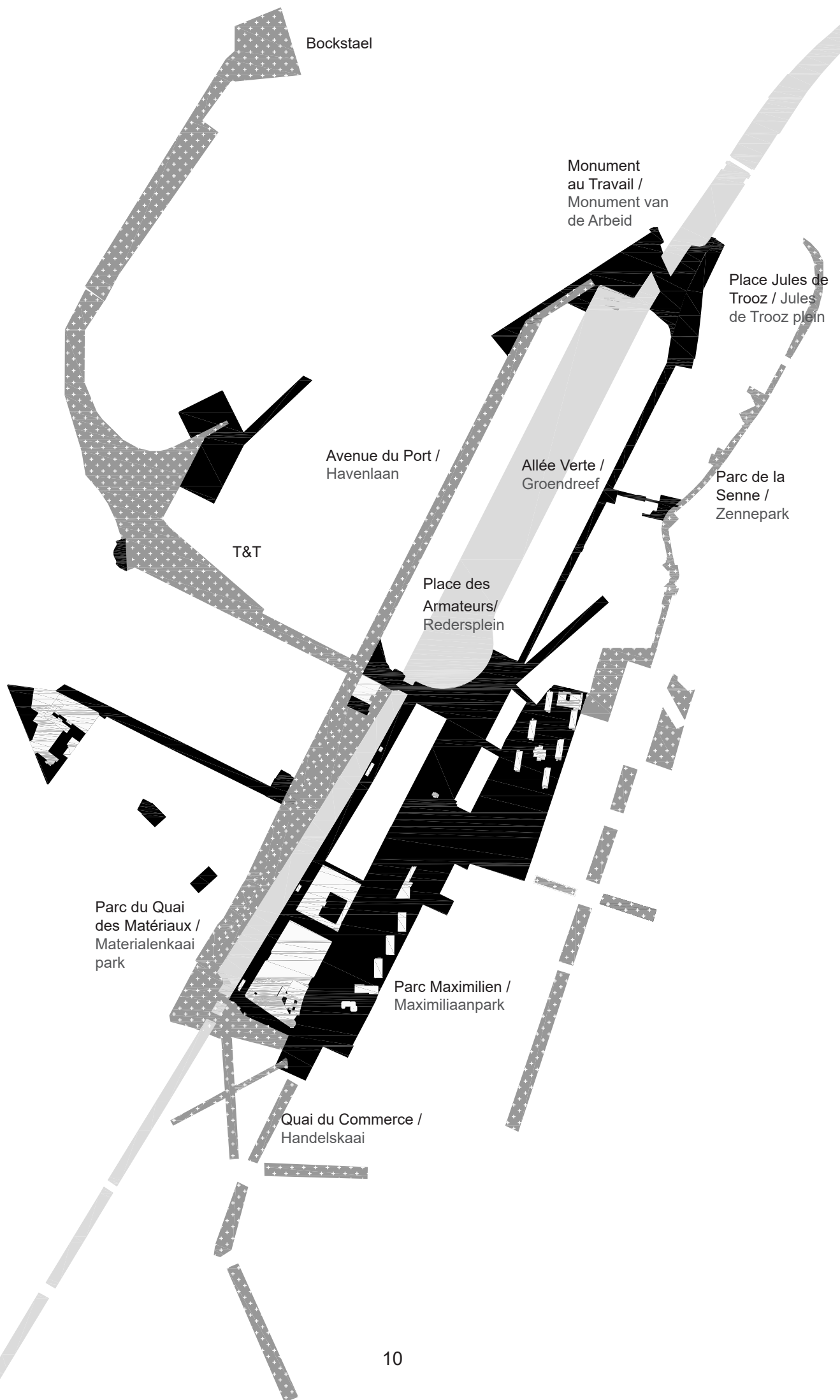
Nouvelle continuité à créer / Nieuw te creëren continuïteit

Intervention sur espaces ouverts / Interventies op de groene ruimten

Possible implantation de nouveaux bâtiments / Mogelijke inplanting van nieuwe gebouwen

Nouveau bâtiment structurant / Nieuwe structureerende gebouwen

Espace public majeur existant et de projet / Voornaamste bestaande en geplande publieke ruimten



Cette nouvelle séquence d'espaces ouverts de part et d'autre du canal se construit en continuité avec les grands espaces ouverts existants ou en projet (le parc de la Senne, le parc de T&T, le Quai du Commerce). L'ensemble génère une nouvelle centralité métropolitaine. Elle connecte et règle le rapport entre figures et quartiers.

La mise en œuvre de l'ensemble des projets d'aménagement sert alors de base, d'assise, complétée en parallèle par des actions permettant une amélioration du contexte social, économique, environnemental et culturel du quartier.

Dans les pages suivantes nous exposons les lignes guide pour la construction de cet espace : un espace public complexe, mais aussi un espace de nouvelles densités, nouvelles fonctions, et nouvelles pratiques. Ces lignes guide sont proposées essentiellement sur le parc Maximilien, cœur du projet, et préfigurent les orientations à prendre dans l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD).

Ensuite nous détaillerons les projets proposés pour l'ensemble du périmètre (sous forme de fiches projets).

Deze nieuwe sequentie van open ruimtes enerzijds en het kanaal anderzijds vormt zich in continuïteit met de grote bestaande open ruimtes of deze in projectfase (het park van de Zenne, het park van Tour&Taxis, de Handelskaai). Het geheel genereert een nieuwe grootstedelijke centraliteit. Dit verbindt en regelt de relatie tussen figuren en wijken.

De uitvoering van dit geheel van ontwikkelingsprojecten dient dan als basis, fundament, vervolledigd door parallelle interventies die tot een verbetering van de sociale, economische, milieu- en culturele context van de wijk leiden.

Op de volgende bladzijden beschrijven we de richtlijnen voor de reconstructie van deze ruimte: een complexe publieke ruimte, maar ook een plek van nieuwe densiteiten, nieuwe functies, en nieuwe toepassingen. Deze richtlijnen zijn vooral toegepast op het Maximiliaanpark, het hart van het project, en duiden de te volgen richting in de uitwerking van een Richtplan van Aanleg (RVA) aan.

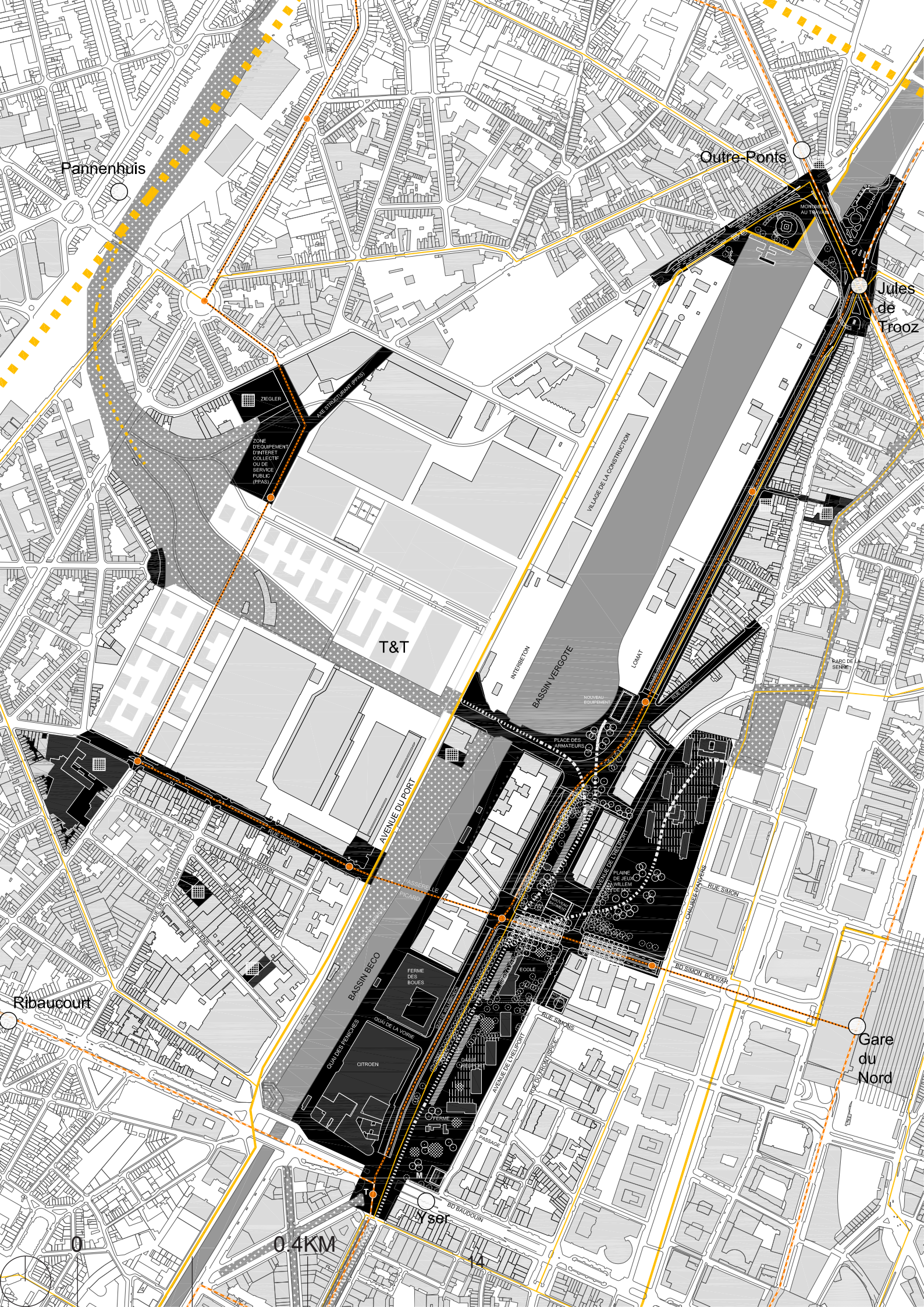
Vervolgens zullen we de projecten voorgesteld voor het studiegebied verder detailleren (in de vorm van projectfiches).



1. Etude détaillée : vers un Plan d'Aménagement
1. Gedetailleerde studie: naar een Richtplan van A



Directeur /
Aanleg



1. Etude détaillée : vers un Plan d'Aménagement Directeur/

1. Gedetailleerde studie: naar een Richtplan van Aanleg

Avant d'entrer dans les fiches projets une analyse détaillée du projet qui se trouve au cœur de ce CRU est présentée : le parc Maximilien. Cette analyse détaille une série de principes fondateurs de la vision urbaine qui est proposée dans la mise en oeuvre du CRU.

Ces principes pourront servir de cadre à la réalisation, sur le périmètre du parc Maximilien, d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD). Celui-ci permettra d'adapter le corpus réglementaire à la vision urbaine développée par le CRU et servira de cadre à la réalisation des projets qui y sont financés.

Vooraleer tot de projectfiches over te gaan, presenteren we een gedetailleerde analyse van het project dat zich in het hart van de SVC bevindt: het Maximiliaanpark. Deze analyse detailleert een reeks basisprincipes van de stedenbouwkundige visie die wordt voorgesteld in de uitvoering van de SVC.

Deze principes zullen als kader kunnen dienen bij de realisatie, voor het gebied van het Maximiliaanpark, van een Richtplan van Aanleg (RVA). Dit zal toelaten de regelgeving aan te passen aan de stedenbouwkundige visie ontwikkeld door de SVC en zal als kader dienen voor de realisatie van de projecten die erdoor worden gefinancierd.

M / T Arrêt métro - tram existant / Bestaande metro - tram halte

 Tram existant / Bestaande tramlijn

 Tram projet / Geplande tramlijn

 Itinéraire RER vélo existant et de projet / Bestaande en geplande fietsroute

 Itinéraire Régional Cyclable existant et de projet / Bestaande en geplande Regionale Fietsroute

 Nouvelle continuité à créer / Nieuw te creëren continuïteit

 Interventions sur espaces ouverts / Interventies op open ruimten

 La ferme du parc / De boerderij van het park

 Espace sur dalle à repenser / Te herdenken ruimte op de plint

 Ouverture Senne / Openleggen van de Zenne

 Possible implantation de nouveaux bâtiments / Mogelijke inplanting van nieuwe gebouwen

 Implantation de nouveaux bâtiments structurants / Inplanting van nieuwe structurerende gebouwen



Monument
au Travail /
Monument
van de
Arbeid

parc de T&T/
T&T park

Allée Verte /
Groendreef

Parc de la
Senne /
Zennepark

Place des
Armateurs /
Redersplein

Dalle Foyer /
Foyer plateau

Plaine de jeux Willem de Mol /
Willem de Mol speelplein

Boulevard Bolivar /
Bolivarlaan

Rue Simons /
Simonsstraat

Parc Maximilien/
Maximiliaanpark

Dalle Héliport /
Hélihaven plateau

Ferme Maximilien /
Maximiliaan boerderij

Place Yser /
Ijzerplein

Métro Yser / Metro Ijzer

Quai du Commerce / Handelskaai

0

0.4KM

Continuités et nouveaux paysages : un parc métropolitain autour de la Senne

Le premier principe vise à construire une nouvelle continuité d'espaces verts entre le centre ville et les autres centralités métropolitaines. En fait le projet propose un parcours qui, du Quai du Commerce et du petit château, pénètre dans le parc Maximilien et se ramifie autour du Boulevard Bolivar : d'un côté il se reconnecte au parc de la Senne à travers une séquence d'espaces ouverts ; de l'autre côté il continue tout droit sur l'Allée Verte en terminant avec un espace public en lien avec l'eau qui relie les deux côtés du bassin à la hauteur du Monument du Travail ; plus ou moins à la moitié du parcours il dévie vers la Place des Armateurs et le parc de T&T.

Il s'agit de reformuler l'idée de parc autour de cette continuité «nord-sud», qui résout les éléments de rupture actuels, mais aussi autour de la nécessité de favoriser en même temps les traversées «est-ouest» à l'échelle du quartier, de manière à permettre à ce nouvel espace vert d'ancrer les quartiers habités aux dynamiques présentes sur les bassins Beco et Vergote.

Il s'agit aussi de rendre plus lisible la séquence des espaces à travers une réflexion sur la présence des infrastructures routières, de l'urbanisme de dalles des années '70, les activités portuaires existantes.

Surtout il s'agit de la construction d'un grand espace vert à côté du centre ville, un parc où l'eau de la Senne redevient visible et où elle participe à son aménagement paysager et à la valorisation de la biodiversité.

Continuïteiten en nieuwe landschappen: een metropolitaan park rond de Zenne

Een eerste principe beoogt een nieuwe continuïteit van groene ruimtes uit te bouwen tussen het stadscentrum en de andere grootstedelijke centraliteiten. In feite stelt het project een traject voor dat, vanuit de Handelskaai en het Klein Kasteeltje, in het Maximiliaanpark dringt en vertakt rond de Bolivarlaan: aan de ene kant verbindt het zich met het park van de Zenne door middel van een sequentie van open ruimtes; aan de andere kant loopt het verder rechtdoor langs de Groendreef, eindigend in een publieke ruimte, in verbinding staand met het water, dat de twee kanten van het dok linkt ter hoogte van het Monument voor De Arbeid; min of meer in het midden van het traject vertakt het richting het Redersplein en het park van T&T.

Het komt erop aan het idee van het park te herformuleren rond deze «noord-zuid» continuïteit, die de huidige breukelementen oplost, maar ook rond de noodzaak om tegelijkertijd de «oost-west» oversteken te bevorderen op de schaal van de wijk, om op die manier via deze nieuwe groene ruimte de bewoonde wijken toe te laten zich te verankeren aan de aanwezige dynamieken van het Beco- en Vergotedok.

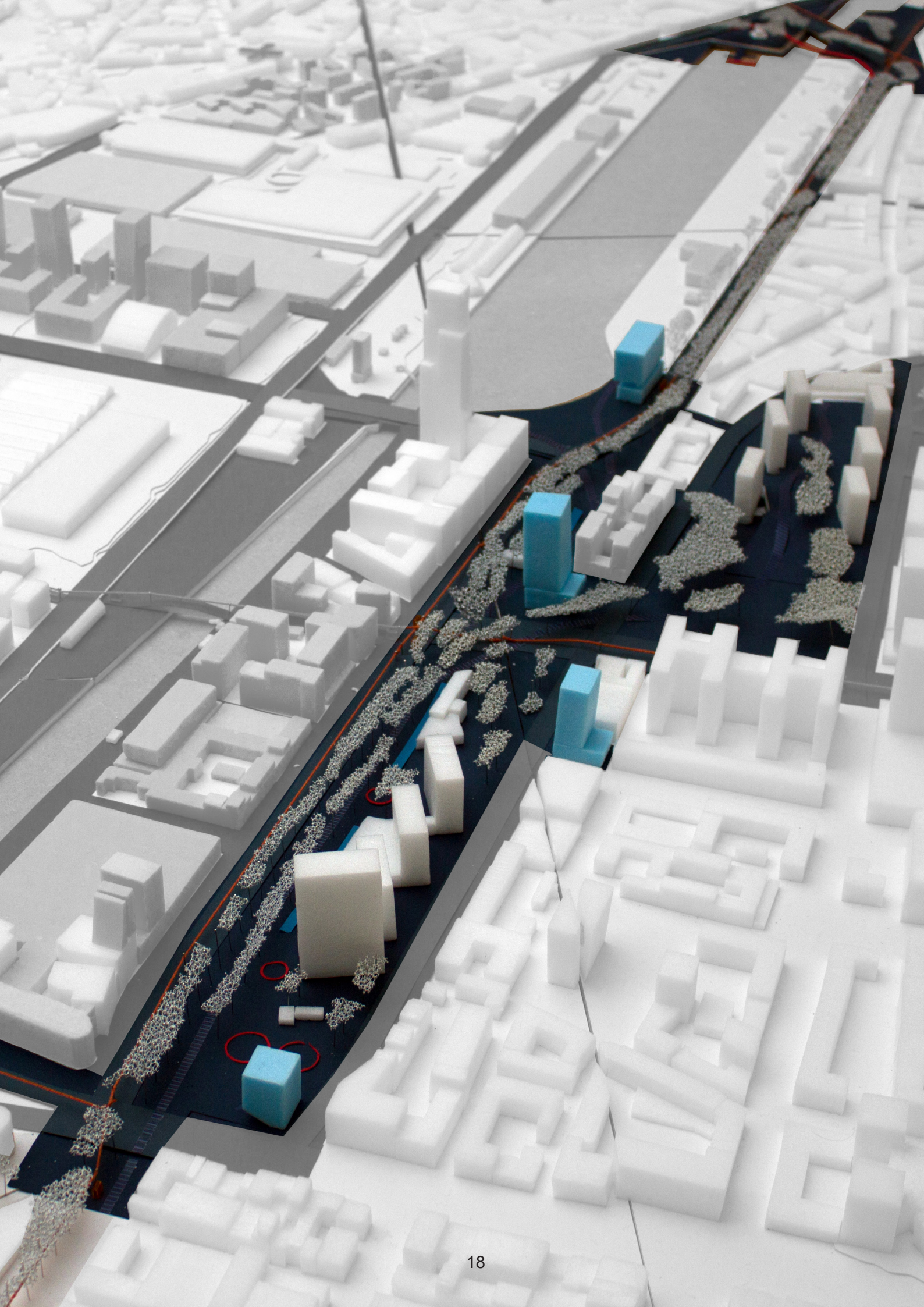
Het betreft ook het meer leesbaar maken van de sequentie van de ruimtes door middel van een reflectie op de aanwezige wegeninfrastructuur, de plateau-stedenbouw van de jaren '70, en de bestaande havenactiviteiten.

Bovenal betreft het de constructie van een grote groene ruimte naast het stadscentrum, een park waar het water van de Zenne terug zichtbaar wordt en waar het deelneemt aan de landschapsinrichting en aan de herwaardering van de biodiversiteit.

■ Nouveaux programmes mixtes structurants /
Nieuwe gemengde structurerende programma's

□ Autres nouveaux programmes proposés dans le cadre du CRU et d'autres outils /
Andere nieuwe programma's voorgesteld binnen het kader van het SVC en andere tools

..... Proposition de changement d'affectation des locaux au RdC et R+1 des tours et de la dalle Hélicoptère /
Voorstel voor verandering van het gebruik van de ruimten op het gelijkvloers en eerste verdieping van de torens en de Helihaven plint



Le parc Maximilien et l'ouverture de la Senne

Le parc Maximilien est morcelé en trois par le Boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport. Il est par ailleurs cerné par de grandes infrastructures viaires que sont l'Allée Verte et la petite ceinture qui le coupent du centre ville et du bassin Vergote.

Ces ruptures sont accentuées par la présence de murs aveugles (socles des tours) et de hautes grilles (Ferme, école Saint Roch, site technique de la Ville, ou récemment les calèches) qui génèrent des espaces étriqués, sans contrôle social et peu sécurisants.

La Ferme Maximilien constitue un équipement pédagogique et social intéressant mais son fonctionnement introverti et son implantation sont problématiques. Outre les grilles de 5m qui ceinturent l'ensemble, l'immeuble administratif de la ferme est particulièrement mal placé en plein dans la perspective de l'alignement d'arbres, il coupe toute continuité même visuelle entre le centre et le parc.

La Senne passe aujourd'hui sous le parc dans un puits et n'est absolument pas visible. Différents scénarios de réouverture sont étudiés avec pour objectif d'évaluer la faisabilité de retrouver la Senne comme un élément structurant du paysage du nouveau parc.

Le projet répond à ces constats. Il vise à valoriser le parc existant, à atténuer les ruptures, à redonner une nouvelle centralité à la Senne et au thème de l'eau en général, à intégrer les pratiques déjà existantes (ferme urbaine, école) dans une nouvelle vision, à en proposer des nouvelles (agriculture urbaine, sport...), à assumer mais intégrer les contraintes urbaines existantes (les murs de la dalles et ses toitures, les voiries métropolitaines), à améliorer la perméabilité longitudinale et transversale, ainsi que la prise en compte de la biodiversité du nouvel ensemble.

Het Maximiliaanpark en het openleggen van de Zenne

Het Maximiliaanpark is verdeeld in drie delen door de Bolivarlaan en de Helihavenlaan. Het is daarenboven omgeven door grote wegeninfrastructuren zoals de Groendreef en de Kleine Ring die het afsnijden van het stadscentrum en het Vergotedok.

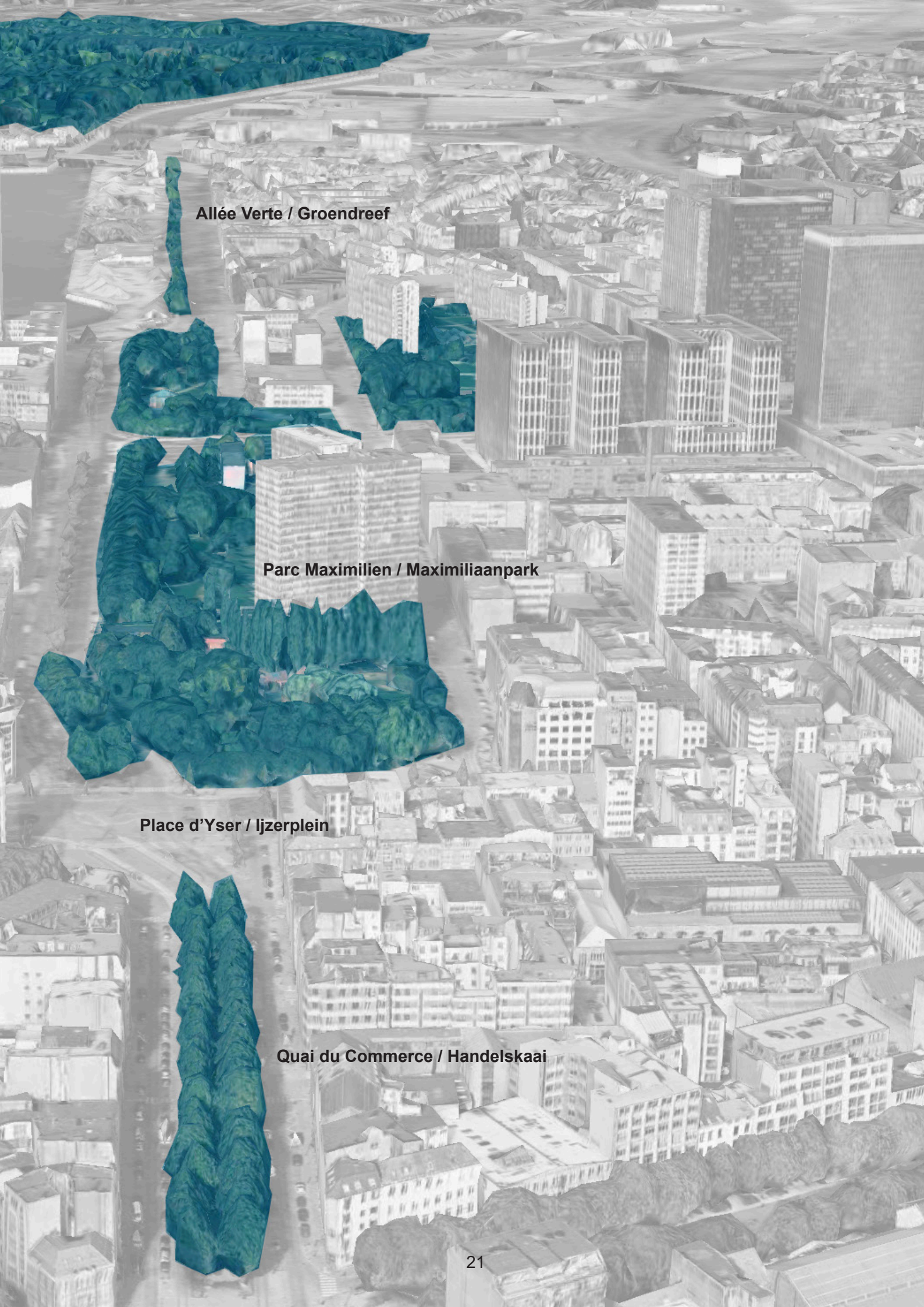
Deze breuken worden benadrukt door de aanwezigheid van blinde muren (sokkels van torens) en van hoge hekken (boerderij, Saint Roch school, technische site van de Stad, of recent de koetsen, die nauwe ruimtes creëren zonder sociale controle en een onveiligheidsgevoel creëren.

De boerderij Maximilien vormt een interessante pedagogische en sociale voorziening, maar haar introverte werking en inplanting zijn problematisch. Behalve de hekken van 5m die het geheel omheinen, is het administratief gebouw van de boerderij bijzonder slecht gepositioneerd, volledig in het perspectief van de uitlijning van de bomen; het doorbreekt elke continuïteit, zelfs visueel, tussen het centrum en het park.

De Zenne stroomt vandaag onder het park en is absoluut niet zichtbaar. Verschillende scenario's voor het openleggen zijn bestudeerd met als doel de haalbaarheid van de Zenne als structurerend element van het landschap van het nieuwe park te evalueren.

Het project beantwoordt aan deze vaststellingen. Het streeft naar een herwaardering van het bestaande park, naar een beperking van de breuken, naar het geven van een nieuwe centraliteit aan de Zenne en aan het water in het algemeen, naar de integratie van de reeds bestaande voorzieningen (stadsboerderij, school) binnen een nieuwe visie, naar het voorstellen van nieuwe faciliteiten (stadslandbouw, sport...), naar het aanvaarden maar integreren van de bestaande stedelijke beperkingen (de muren van de sokkels en de afdaken, de grootstedelijke wegen), naar het verbeteren van de longitudinale en transversale permeabiliteit, alsook het rekening houden met de biodiversiteit van het nieuwe geheel.



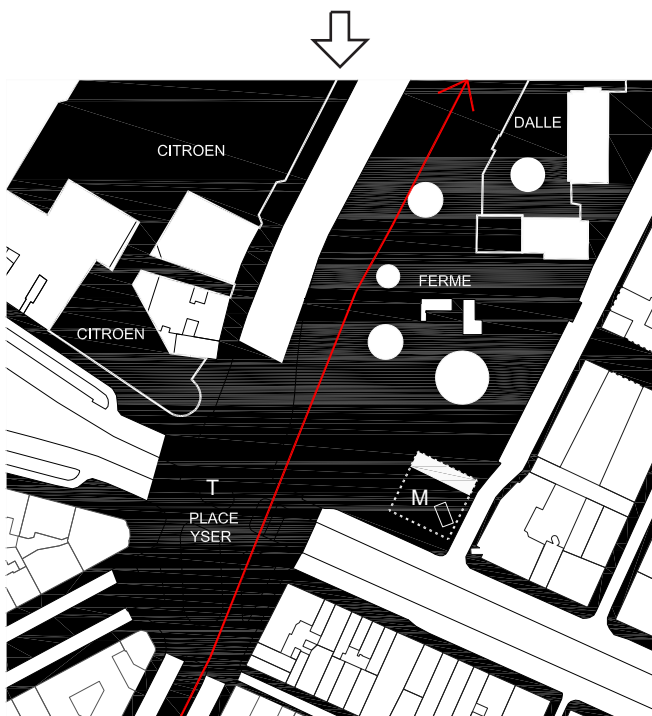


Allée Verte / Groendreef

Parc Maximilien / Maximiliaanpark

Place d'Yser / Ijzerplein

Quai du Commerce / Handelskaai



La place d'Yser et la ferme Maximilien : état des lieux (en haut); projet (en bas)
Ijzerplein en de Maximiliaan boerderij : bestaande toestand (boven); project (onderaan)



Du haut vers le bas :
Du quai du Commerce vers la ferme Maximilien, 2017
Place d'Yser, 2017
Place d'Yser, 1930 (source : bruciel)
Place d'Yser, vers la gare de l'Allée Verte, 1950 (source : bruciel)
Van boven naar beneden :
Handelskaai richting de Maximiliaan boerderij, 2017
Ijzerplein, 2017
Ijzerplein, 1930 (bron : bruciel)
Ijzerplein, richting het station van de Groendreef, 1950 (bron : bruciel)

Une des séquences stratégiques sur laquelle se joue la réussite du projet de parc métropolitain à cet endroit est celle comprise entre la Place Yser et la Ferme Maximilien. La place Yser est l'espace de connexion entre le centre ville et le quartier nord. C'est un carrefour critique de la petite ceinture, il reçoit le trafic de la voie métropolitaine (N201) et le trafic automobile qui provient du centre ville par le quai du Commerce et le bd Dixmude, il accueille un arrêt de tram et de métro (Yser). C'est un véritable élément de rupture. Traverser ce carrefour pour un piéton est compliqué, la continuité existante entre le quai du Commerce et le parc se perd dans des parcours tortueux.

Le projet propose de revenir à un design plus lisible de la place, dans les deux sens (nord-sud et est-ouest), un espace moins encombré par les aménagements routiers. Le trottoir et le lien visuel entre le métro et la future entrée du musée d'art contemporain de Citroën doit être élargi et valorisé, un nouveau bâtiment en contrepoint sur la sortie du métro est programmé, avec son commerce au rez de chaussée qui anime la place.

Le nouveau bâtiment Citroën amené à abriter un grand pôle culturel de rayonnement international est donc intégré dans la réflexion globale de ces nouvelles séquences d'espaces publics. Le projet prévoit d'ailleurs d'inclure des espaces publics intérieurs au bâtiment, qui pourront être mis en relation avec une transformation piétonne du quai des péniches et une réorganisation des voiries perpendiculaires autour du site.

Pour la ferme Maximilien, l'intervention vise à reconfigurer son organisation spatiale afin de permettre la poursuite de ses activités dans le parc. Pour cela, il est proposé de «changer de modèle» et viser une activité plus ouverte sur la ville et sur les quartiers voisins: suppression des grandes grilles entourant le site, réorganisation des enclos pour les animaux en lien avec l'aménagement paysager et répartis plus largement dans le nouveau parc, végétation plus transparente, perméabilité physique et visuelle des parcours. Il est proposé de relocaliser le bâtiment administratif afin de dégager les perspectives linéaires entre le centre ville et le parc. Le nouveau modèle pourrait se rapprocher de ce qui est fait à Parkfarm dans le parc de Tour et Taxis. Une collaboration pourrait d'ailleurs être construite entre les deux implantations.

Le socle des dalles Héliport et du Foyer sera aménagé pour pouvoir accueillir une activité maraîchère pédagogique en lien avec la ferme. Les alentours de l'école Saint Roch sont revus également pour s'intégrer au nouvel espace public (réflexion sur les accès, sur les façades).

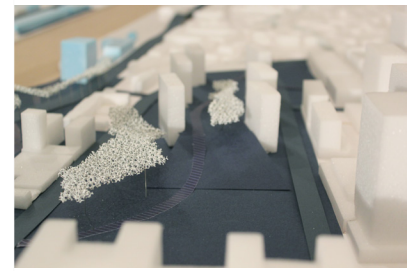
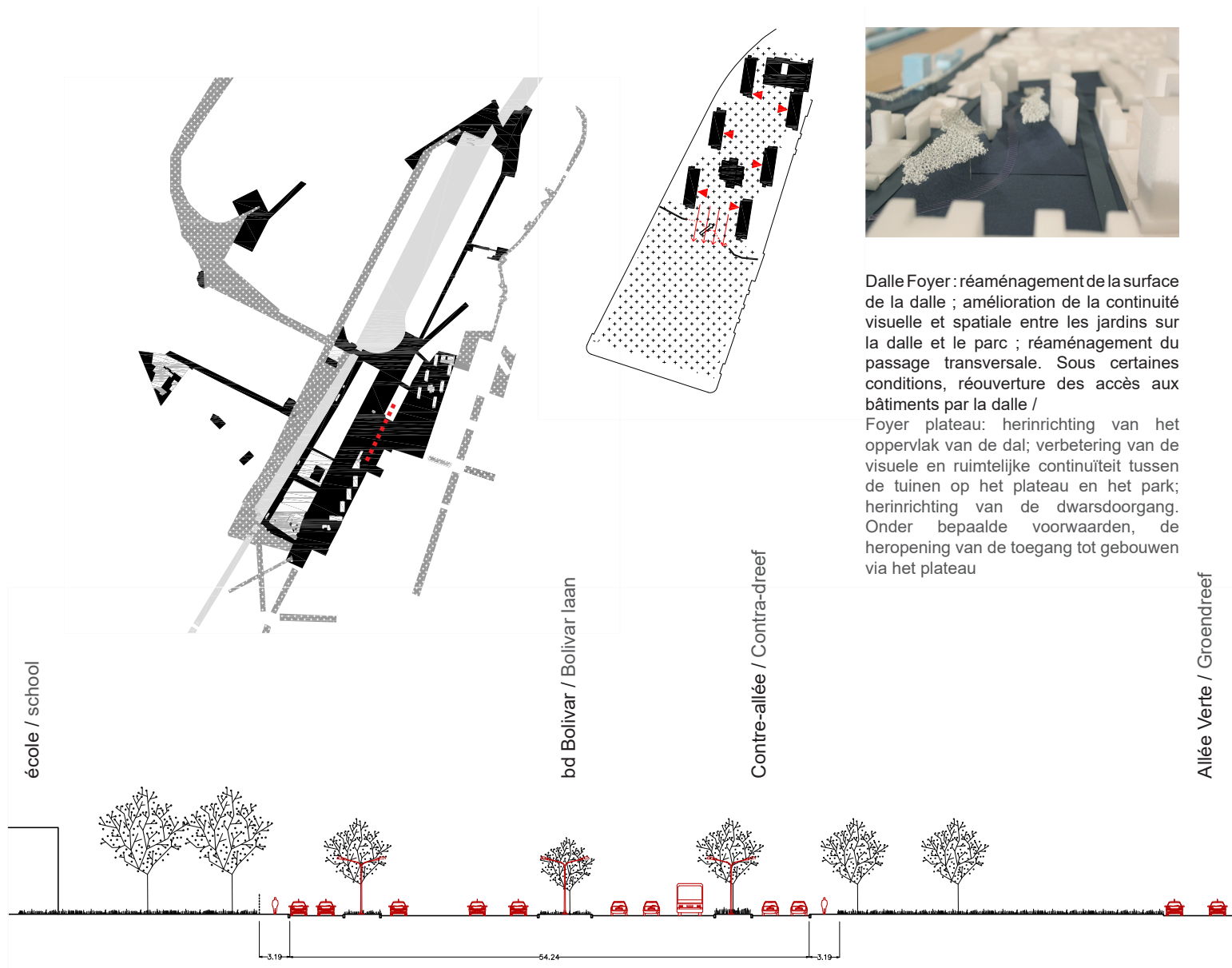
Een van de strategische sequenties waarvan het slagen van het grootstedelijke parkproject op deze plek afhangt, is deze vervat tussen het IJzerplein en de boerderij Maximilien. Het IJzerplein vormt de verbindingsruimte tussen het centrum en de Noordwijk. Het is een kritisch kruispunt van de Kleine Ring, Er komt verkeer van de grootstedelijke weg (N201) en het autoverkeer afkomstig uit het stadscentrum via de Handelskaai en de Diksmuidelaan, er is een tram- en metrohalte (IJzer). Het is een waar breukelement. Het oversteken van dit kruispunt is voor een voetganger ingewikkeld, de bestaande continuïteit tussen de Handelskaai en het park gaat verloren in het kronkelende traject.

Het project stelt een meer leesbaar ontwerp van de plek voor, in de twee richtingen (noord-zuid en oost-west); een ruimte minder gehinderd door de wegeninfrastructuur. Het voetpad en de visuele verbinding tussen de metro en de toekomstige ingang van het museum voor moderne kunst van Citroën moeten worden verbreed en opgewaardeerd, een nieuw gebouw als tegengewicht van de metro-uitgang is voorzien, met op het gelijkvloers winkels die het plein animeren.

Het nieuwe Citroëngebouw, voorzien om een grote culturele pool met internationale uitstraling te herbergen, is dus geïntegreerd in de globale reflectie van deze nieuwe sequenties van publieke ruimtes. Het project plant bovendien publieke binnenruimtes te integreren in het gebouw, die in relatie zullen kunnen worden gebracht met een voetgangerstransformatie van de Akenkaai en een reorganisatie van de perpendiculaire wegen rondom de site.

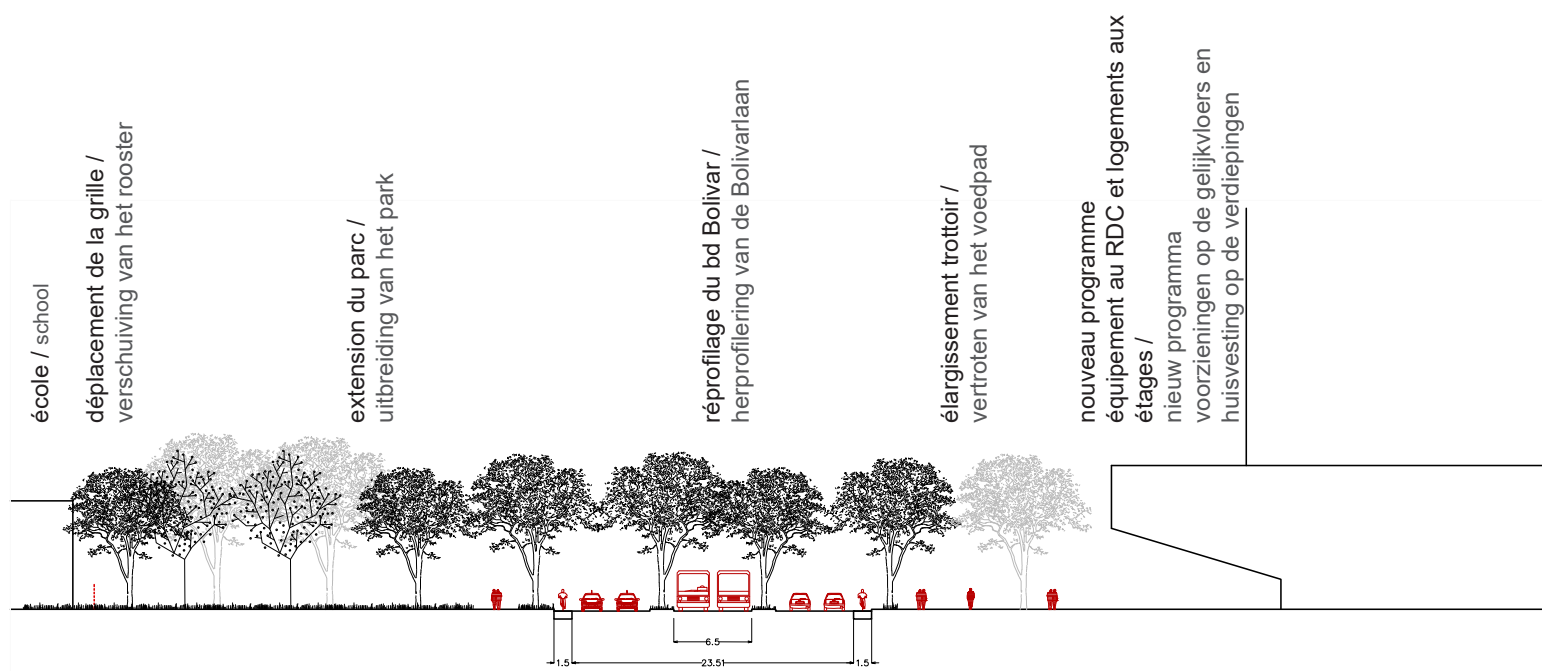
Voor de boerderij Maximilien beoogt de interventie een herconfiguratie van haar ruimtelijke organisatie om de verderzetting van haar activiteiten in het park mogelijk te maken. Daarom wordt er voorgesteld om «van model te veranderen» en om te streven naar openheid naar de stad en de naburige wijken: afschaffing van de grote hekken die de site omringen, herorganisatie van de omheiningen voor de dieren in relatie met de landschappelijke inrichting en breder verdeeld over het nieuwe park, transparantere vegetatie, fysieke en visuele permeabiliteit van de trajecten. Er is voorgesteld het administratief gebouw te verplaatsen om de lineaire perspectieven tussen het stadscentrum en het park vrij te maken. Het nieuwe model zou wat bij Parckfarm in het park van Tour&Taxis is gedaan, kunnen benaderen. Bovendien zou er een samenwerking tussen de twee kunnen worden opgericht.

Desokkel van de Helihaven en van de Foyer-plateaus zal worden ingericht om een pedagogische activiteit in verband met groenteteelt te kunnen herbergen in connectie met de boerderij. De omgeving van de Saint Roch school wordt eveneens herzien om deze te integreren in de nieuwe publieke ruimte (reflectie op de toegangen, op de gevels).



Dalle Foyer : réaménagement de la surface de la dalle ; amélioration de la continuité visuelle et spatiale entre les jardins sur la dalle et le parc ; réaménagement du passage transversale. Sous certaines conditions, réouverture des accès aux bâtiments par la dalle /

Foyer plateau: herinrichting van het oppervlak van de dal; verbetering van de visuele en ruimtelijke continuïteit tussen de tuinen op het plateau en het park; herinrichting van de dwarsdoorgang. Onder bepaalde voorwaarden, de heropening van de toegang tot gebouwen via het plateau



Le Boulevard Bolivar

Le Boulevard Bolivar est un élément de rupture très important entre les trois séquences du parc Maximilien. Deux principes guideront le projet :

- préserver la même capacité du boulevard (deux fois - deux voies) en diminuant son impact d'axe routier
- accompagner les piétons dans des traversées confortables et maintenir des ouvertures paysagères fortes entre les différentes sections du nouveau parc.

Des stratégies sont mises en places :

- le CRU propose une réduction importante de la largeur du boulevard conformément au PPAS (30m) en parallèle à l'aménagement des lignes en site propre du transport en commun (bus ou, à terme, tram).
- construire une canopée verte qui marque visuellement la traversée de part et d'autre du boulevard sans interruption évidente.
- l'intégration au parc de la parcelle au nord de l'école Saint Roch (propriété de la ville de Bruxelles). Aujourd'hui cet espace est ouvert mais clôturé et non utilisé par l'école. Le projet propose de redonner cette espace au parc en déplaçant la grille vers le sud.
- limiter les emprises bâties sur cette section uniquement nord du boulevard avec un nouveau programme mixte. Une tour de logements avec un rez-de-chaussée qui abritera un équipement, permettant d'assurer une animation et le contrôle social dans la nouvelle configuration du parc.
- retravailler la transition entre le parc et la dalle du Foyer, de façon à supprimer le passage piéton insécurisant sous la passerelle, en étudiant la possibilité de «remplir l'espace» et de réorganiser les cheminements de manière ouverte et lisible.
- tendre vers la réorganisation des espaces de morcellement ou rupture internes au parc (terrains de sports, espaces d'entretien de la Ville de Bruxelles, relocalisation des calèches, etc.).
- retravailler le socle des tours WTC dans leur relation avec le nouvel espace vert afin d'augmenter l'animation et le contrôle social à partir des immeubles existants.

Plusieurs avantages se réalisent :

- la superficie de l'espace vert est fortement agrandie par la récupération de nombreux espaces résiduels et la diminution des effets de rupture ;
- les trois «sections» du parc sont réunies physiquement et visuellement et considérées comme un seul grand espace vert ;
- les liens depuis la Gare du Nord vers le canal deviennent plus lisibles, agréables et moins insécurisants, grâce à des cheminements plus clairs ;
- la canopée verte offre une nouvelle scénographie depuis la sortie de la gare du Nord.

De Bolivarlaan

De Bolivarlaan is een zeer belangrijk breukelement tussen de drie delen van het Maximiliaanpark. Twee principes zullen het project sturen:

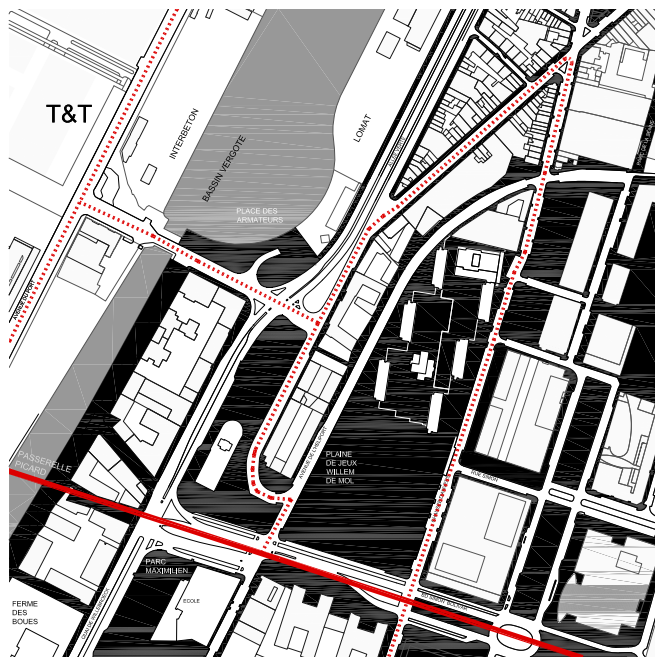
- dezelfde capaciteit van de laan behouden (twee maal twee rijstroken) bij het verminderen van haar impact als wegenas.
- de voetgangers ondersteunen met comfortabele oversteekplaatsen en sterke landschappelijke openingen behouden tussen de verschillende delen van het nieuwe park.

Strategieën zijn vastgelegd:

- de SVC stelt een belangrijke versmalling van de laan voor conform aan het BBP (30m), parallel met de inrichting van de openbaar vervoer-lijnen op eigen terrein (bus of, op termijn, tram).
- een groen bladerdak opbouwen dat enerzijds de oversteek en anderzijds de laan zonder duidelijke onderbreking visueel markeert.
- de integratie van het perceel ten noorden van de Saint Roch school (eigendom van Stad Brussel) in het park. Vandaag is deze ruimte open maar afgesloten en wordt ze niet gebruikt door de school. Het project stelt voor deze ruimte terug te geven aan het park door de afsluiting te verplaatsen naar het zuiden.
- de bebouwde terreinen op dit deel beperken, enkel ten noorden van de laan met een nieuw gemengd programma. Een woontoren met een gelijkvloers dat een voorziening zal bevatten, om zo de animatie en sociale controle in de nieuwe configuratie van het park te kunnen verzekeren.
- de transitie tussen het park en het Foyer-plateau herwerken, door de onveilige voetgangersoversteek onder de passerelle af te schaffen, en daarbij de mogelijkheid bestuderen om de «ruimte op te vullen» en de paden te herorganiseren op een open en leesbare manier.
- streven naar de herorganisatie van de ruimtes van versnippering of breuken intern in het park (sportterreinen, onderhoudsruimtes van Stad Brussel, herlocalisatie van de koetsen etc.)
- de sokkel van de WTC-torens herwerken in hun relatie tot de nieuwe groene ruimte om de animatie en de sociale controle vanaf de bestaande gebouwen te verhogen.

Dit biedt verschillende voordelen:

- de oppervlakte van de groene ruimte is fel vergroot door de recuperatie van talrijke restruimtes en de vermindering van de breukeffecten;
- de drie «secties» van het park zijn fysiek en visueel verenigd en worden beschouwd als een enkele grote groene ruimte;
- de verbindingen tussen het Noordstation en het kanaal worden leesbaarder, aangenamer en minder onveilig, dankzij duidelijkere paden;
- het groene bladerdak biedt een nieuwe scenografie vanaf de uitgang van het Noordstation.



Place des Armateurs et Allée Verte : état des lieux et projets en cours (en haut); propositions TC dans le cadre du CRU (en bas).

Redersplein en Groendreef : bestaande toestand en gaande projecten (bovenaan); voorstellen TC binnen het kader van het SVC (onderaan).

— Bus-Tram en site propre / Bus-Tram op de eigen site
 Bus



Du haut vers le bas :

Place des Armateurs, vu vers Lomat, 2016

Carrefour Place des Armateurs - Allée Verte, vue vers l'école , 2016

Allée Verte, vue vers le parc Maximilien, 2016

Place des Armateurs, 1948 (source : www.delcampe.net)

Van boven naar onder :

Redersplein, zicht richting vu Lomat, 2016

Kruispunt Redersplein - Groendreef, zicht richting de school, 2016

Groendreef, zicht richting het Maximiliaanpark, 2016

Redersplein, 1948 (bron : www.delcampe.net)

La place des Armateurs est un espace qui a aujourd'hui peine à vivre, isolé par la voie métropolitaine, à la limite d'un carrefour compliqué et chargé, sans identité claire. Néanmoins il offre un spectacle potentiellement impressionnant sur le canal qui est jusqu'ici caché par le trafic et par des panneaux publicitaires. L'organisation du trafic venant des différentes directions (Masui, allée verte) fragmente l'espace, et génère un trafic impressionnant collé aux fenêtres des salles des classes de l'école Klavertje vier existante.

Enfin, la petite Allée Verte qui débouche sur l'Avenue de l'Héliport est surdimensionnée par rapport à sa réelle fonction et réduit la taille potentielle du futur parc, même si le plan bus 2018 de la STIB propose de l'utiliser comme parcours alternatif de plusieurs lignes.

Le projet proposé dans le cadre du CRU :

- vise à valoriser la place des Armateurs et le point de vue panoramique vers le bassin Vergote.
- vise à valoriser la connexion visuelle et fonctionnelle entre l'espace public du bassin de giration et les séquences d'espaces publics liés au parc Maximilien (au sud) et à la contre-allée de l'Allée Verte (au nord)
- suggère une simplification du carrefour à travers la suppression du trafic sur la petite allée verte vers la place des Armateurs afin de simplifier les flux à gérer sur le carrefour.
- prévoit un reprofilage de la petite Allée Verte et sa transformation en espace partagé intégrée au parc
- propose l'aménagement d'un nouveau parcours entre l'avenue de l'Héliport et l'équipement sportif
- suggère une modification des tracés de bus passant par l'allée verte en reprenant les tracés proposés par le plan bus, voire à terme une concentration des bus sur la passerelle Picard.

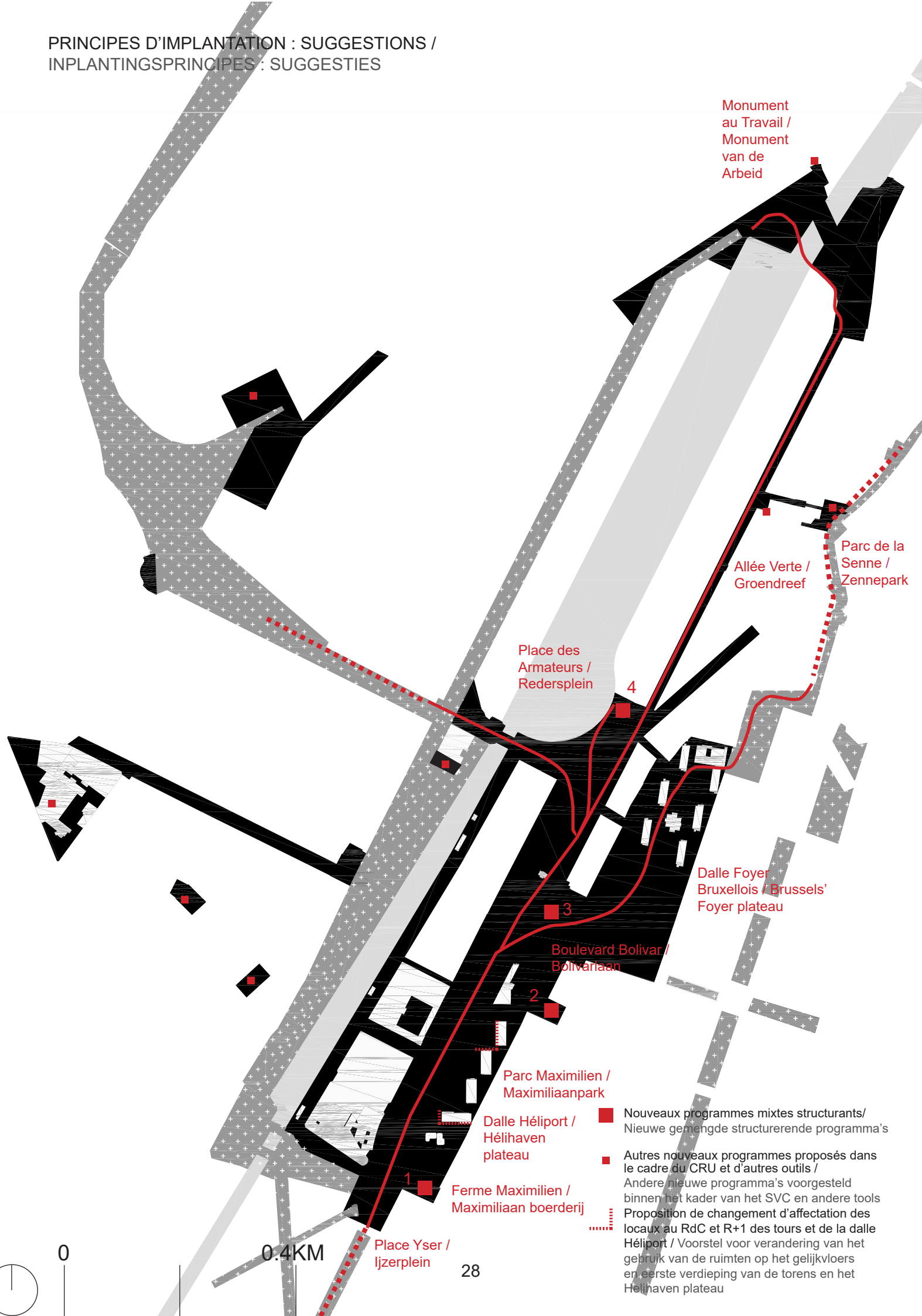
Les réaménagements des différents espaces publics devront garantir l'accès de véhicules d'urgence à la caserne située avenue de l'héliport.

Het Redersplein is een ruimte die vandaag moeite heeft te overleven, geïsoleerd door de grootstedelijke weg, op de grens van een ingewikkeld en zeer druk kruispunt, zonder duidelijke identiteit. Toch biedt het een potentieel indrukwekkend zicht op het kanaal dat tot nu toe verstopt wordt door het verkeer en reclamepanelen. De organisatie van het verkeer komend uit verschillende richtingen (Masui, Groendreef) fragmenteert de ruimte en genereert een indrukwekkende verkeersstroom die vlakbij de ramen van de klaslokalen van de bestaande school Klavertje Vier loopt. Tot slot is de kleine Groendreef die uitkomt op de Helihavenlaan overgedimensioneerd in verhouding tot haar reële functie en vermindert ze de mogelijke grootte van het toekomstige park, zelfs wanneer het busplan 2018 van de MIVB voorstelt om deze weg te gebruiken als alternatief voor meerdere lijnen.

Het voorgestelde project in het kader van de SVC:

- beoogt de opwaardering van het Redersplein en het panoramisch zichtpunt op het Vergotedok.
- beoogt de visuele en functionele connectie tussen de publieke ruimte van de zwaaihoek en de sequenties van groene ruimtes verbonden met het Maximiliaanpark (in het zuiden) en met de ventweg van de Groendreef (in het noorden).
- suggereert een vereenvoudiging van het kruispunt door de afschaffing van verkeer op de kleine Groendreef richting het Redersplein om zo de verkeersstroom op het kruispunt te vereenvoudigen.
- voorziet een herprofilering van de Groendreef en haar transformatie naar gedeelde ruimte, geïntegreerd in het park.
- stelt de inrichting van een nieuw traject tussen de Helihavenlaan en de sportfaciliteiten voor.
- suggereert een aanpassing van de bus tracés om langsheen de groendreef te lopen bij het hernemen van de voorgestelde lijnen van het busplan, eventueel een concentratie van bussen op de Picardbrug.

De herontwikkeling van de verschillende openbare ruimten zal de toegang van hulpverleningsvoertuigen tot de kazerne op de avenue de l'héliport moeten garanderen.



Monument
au Travail /
Monument
van de
Arbeid

Allée Verte /
Groendreef

Parc de la
Senne /
Zennepark

Place des
Armateurs /
Redersplein

4

Dalle Foyer
Bruxellois / Brussels'
Foyer plateau

Boulevard Bolivar /
Bolívarlaan

2

Parc Maximilien /
Maximiliaanpark

Dalle Héliport /
Hélihaven
plateau

Ferme Maximilien /
Maximiliaan boerderij

Place Yser /
Ijzerplein

■ Nouveaux programmes mixtes structurants/
Nieuwe gemengde structurerende programma's

■ Autres nouveaux programmes proposés dans
le cadre du CRU et d'autres outils /
Andere nieuwe programma's voorgesteld
binnen het kader van het SVC en andere tools
Proposition de changement d'affectation des
locaux au RdC et R+1 des tours et de la dalle
Héliport / Voorstel voor verandering van het
gebruik van de ruimten op het gelijkvloers
en eerste verdieping van de torens en het
Hélihaven plateau

0

0.4KM

Mixité et nouvelles pratiques

Le parc et la séquence d'espaces publics sera le support pour des nouveaux programmes mixtes et des nouvelles fonctions. La forme urbaine proposée ici permet à la fois un programme ambitieux en termes de nombre de logements, et une forte valorisation des espaces verts.

Le projet propose :

1. Un nouveau bâtiment implanté sur la sortie du métro Yser : il se présente comme contrepont au bâtiment Citroën avec lequel il dialogue ; il marque également l'entrée au Parc Maximilien. Ce bâtiment pourra accueillir du commerce au rez-de-chaussée et des logements aux étages.
2. Un nouveau bâtiment sur la parcelle entre l'avenue de l'Héliport et la rue Simons, actuellement occupée par une crèche provisoire. Le projet propose un programme mixte avec une nouvelle crèche au RdC et des logements aux étages. À long terme une réflexion sur la transformation et la densification des bâtiments à côté, le long de l'Avenue de l'Héliport, pourra être menée.
3. Une nouvelle tour (logements et équipement) le long du Boulevard Bolivar. Ce nouvel immeuble s'insère dans le skyline du quartier nord. Il complète les ensembles d'immeubles construits entre le quai de Willebroeck et l'avenue de l'Héliport qui rythment le nouveau parc. Il pourra, par sa taille, servir de point de repère et d'élément d'articulation et d'animation des différentes sections du parc Maximilien reconfiguré. Le rez-de-chaussée devra maintenir un caractère ouvert et perméable, et accompagner les flux piétons entre les différentes parties du parc.
4. Un nouveau programme d'équipements sur la place des Armateurs. Il s'agit d'une tour sportive qui animera le nouvel espace public.

D'autres programmes de reconfiguration ponctuelle du tissu existant (Quartier Maritime, Quartier Masui) ou liés au développement des projets alentours (terrain Ziegler) sont proposés sur le périmètre d'étude, mais à une échelle moins structurante pour le quartier.

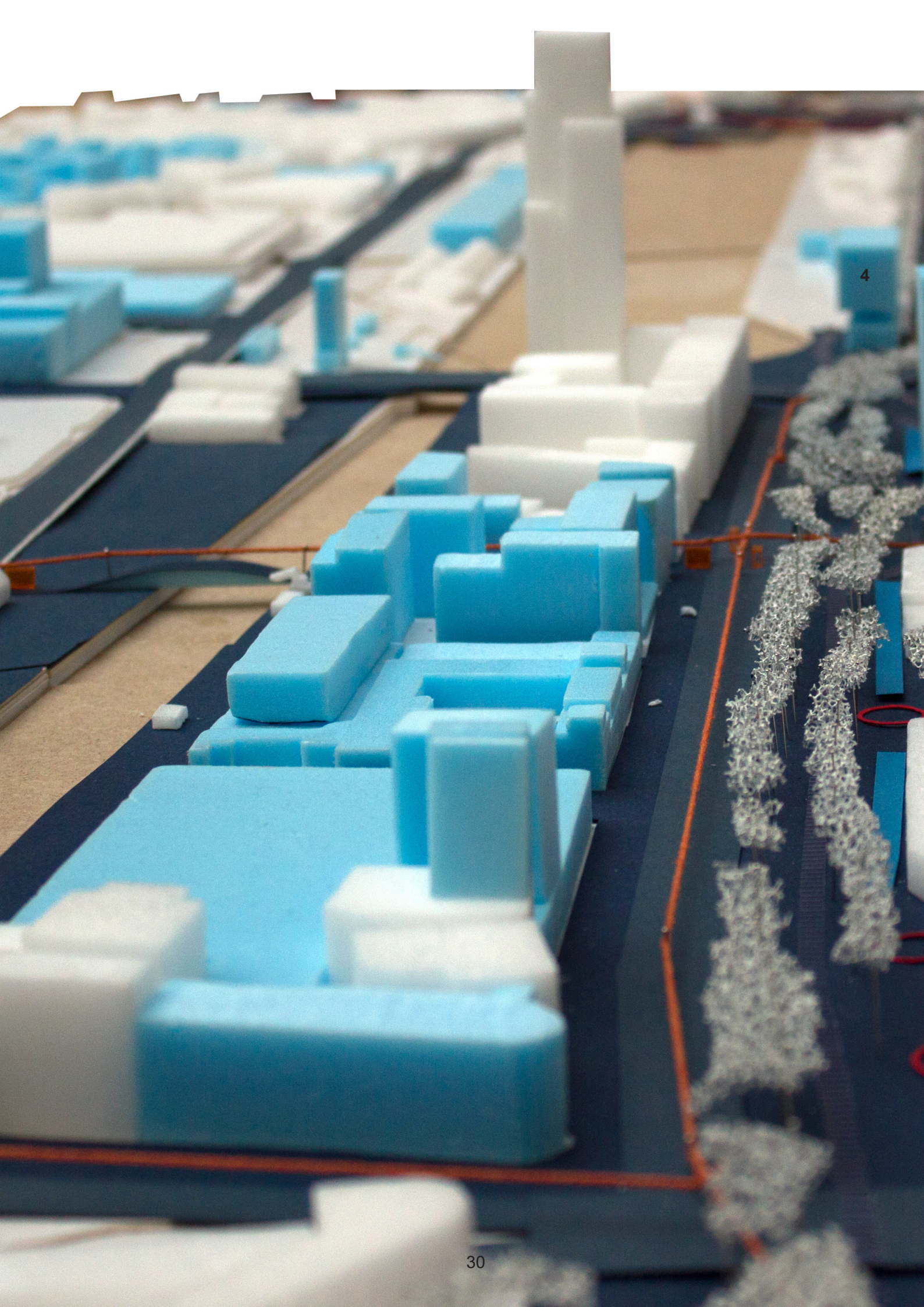
Het gemengde karakter en nieuwe toepassingen

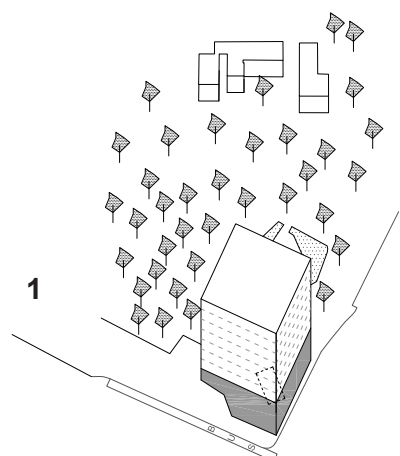
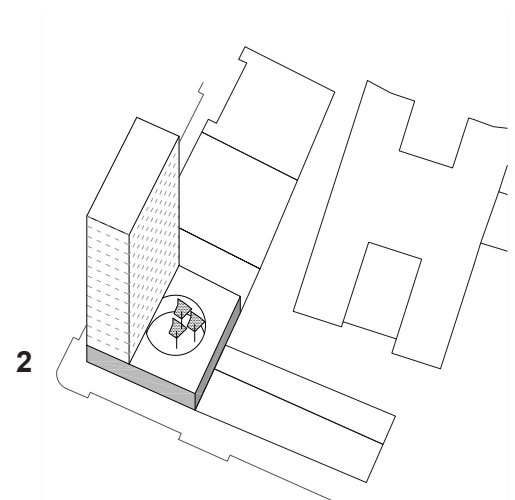
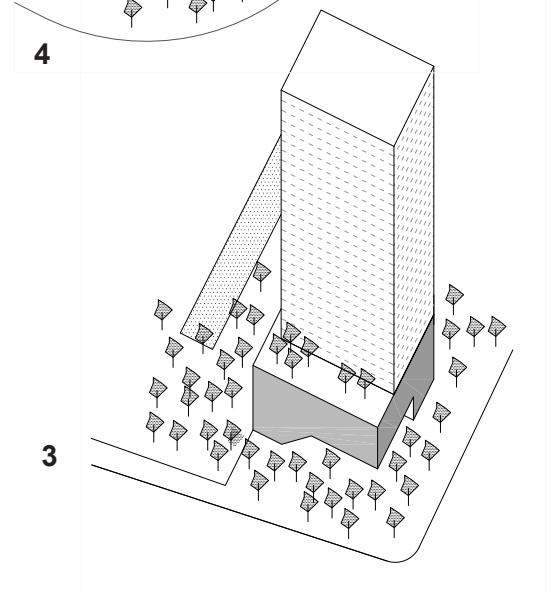
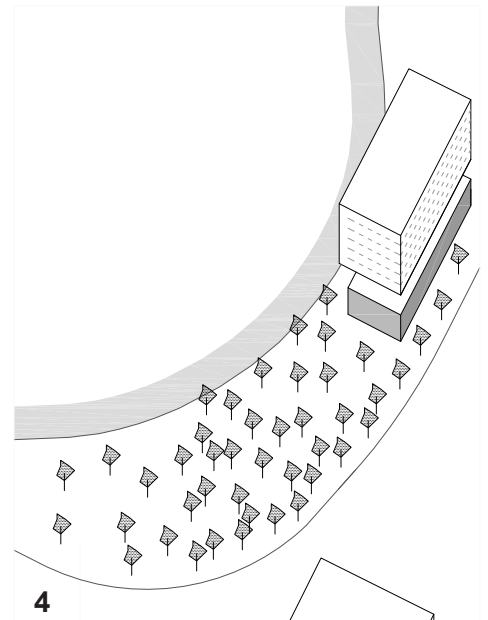
Het park en de sequentie van publieke ruimtes zal de ondersteuning vormen voor nieuwe gemengde programma's en nieuwe functies. De hier voorgestelde stedelijke vorm laat tegelijkertijd een ambitieus programma toe in termen van aantal woningen, en een sterke valorisatie van de groene ruimtes.

Het project stelt voor:

1. Een nieuw gebouw ingeplant aan de metro-uitgang IJzer: Het biedt zich aan als een tegengewicht van het Citroëngebouw waarmee het in dialoog treedt; het markeert eveneens de toegang tot het Maximiliaanpark. Dit gebouw zal handel kunnen herbergen op het gelijkvloers en woningen op de verdiepingen.
2. Een nieuw gebouw op het perceel tussen de Helihavenlaan en de Simonsstraat, momenteel ingenomen door een tijdelijke crèche. Het project stelt een gemengd programma voor met een nieuwe crèche op het gelijkvloers en woningen op de verdiepingen. Op lange termijn zal kunnen nagedacht worden over de transformatie en verdichting van de gebouwen ernaast, langs de Helihavenlaan.
3. Een nieuwe toren (huisvesting en voorzieningen) langs de Bolivarlaan. Dit nieuwe gebouw wordt opgenomen in de skyline van de Noordwijk. Het vervolledigt de gehelen van gebouwen opgetrokken tussen de Willebroekkaai en de Helihavenlaan, die het nieuwe park ritmeren. Door haar afmetingen zal het dienst doen als oriëntatiepunt en scharnierelement en als animatie voor de verschillende secties van het hervormde Maximiliaanpark. Het gelijkvloers zal een open en permeabel karakter moeten behouden, en de voetgangersstroom tussen de verschillende delen van het park moeten begeleiden.
4. Een nieuw programma van voorzieningen op het Redersplein. Het betreft een sportieve toren die de nieuwe publieke ruimte zal animeren.

Andere programma's van puntsgewijze herconfiguraties van het bestaande weefsel (Maritiemwijk, Masui) of gelinkt aan de ontwikkelingen van de omliggende projecten (Ziegler-terrein), binnen het studiegebied zijn voorgesteld, maar op een minder structurerende schaal voor de wijk.







Connexion avec
autres lignes
tram /
Verbinding
met andere
tramlijnen

Connexion
avec le parc
de la Seine /
Verbinding met
het Zennepark

Place des Armateur/
nouveau équipement,
T&T / Redersplein /
nieuwe voorziening,
T&T

Nouveau
passage,
connexion
avec dalle
Foyer / Nieuwe
passage,
verbinding met
Foyer plateau

Passerelle
Picard /
Picardbrug

Gare du Nord /
Noordstation

Connexion avec
autres lignes tram
/ Verbinding met
andere tramlijnen

Connexion avec métro /
Verbinding met de metro

0

200M

32

Le canal comme nouvelle centralité : l'hypothèse d'un Tram Canal

Le quartier du canal est présenté comme le territoire du renouveau urbanistique bruxellois. Après de nombreuses années de planification, les constructions sortent de terre, en particulier dans le périmètre étudié ici. Cette évolution est visible et offre à la ville de nouveaux logements, bureaux, espaces verts, et équipements divers. A l'heure actuelle l'offre en transports publics a du mal à accompagner ce développement. La STIB proposera prochainement des adaptations au plan bus, et un metro est annoncé à très long terme dans le PRDD. Mais une intention plus structurelle et rapide semble indispensable pour servir de support au développement de la zone.

Dans l'optique d'accompagner rapidement ce développement urbanistique en cours dans la zone du canal, l'équipe de projet émet l'hypothèse de réfléchir sur le long terme (au delà du CRU) à la mise en place de nouvelles connections en tram. En complément d'une ligne «est-ouest» (gare du nord, passerelle Picard-Tour et Taxis-Bockstael), nous suggérons de réfléchir à une ligne de tram nord-sud, le «tram canal». Cette ligne consisterait à reconnecter, via l'allée verte et le quai de Willebroeck, les trams déjà en site propre au nord de De Trooz (lignes 3), et au sud de Saintelette (tram 51 sur la petite ceinture ouest). Cette ligne pourrait également prolonger son trajet vers d'autres zones en cours de transformation au sud du canal (Porte de Ninove et Biestebroek). Avec peu d'investissements (ajouter 1800m d'infrastructure tram sur l'allée verte), la Région pourrait ainsi accompagner rapidement le développement urbanistique du canal avec une offre en transports publics forte (tram grande capacité, sites propres), efficace (vitesse commerciale, confort), et connectée au reste du réseau (correspondances à Yser, à Comte de Flandre, Porte de Ninove, etc). Cette idée est une contribution de l'équipe de projet à la réflexion future de la STIB sur le nouveau plan régional de mobilité.

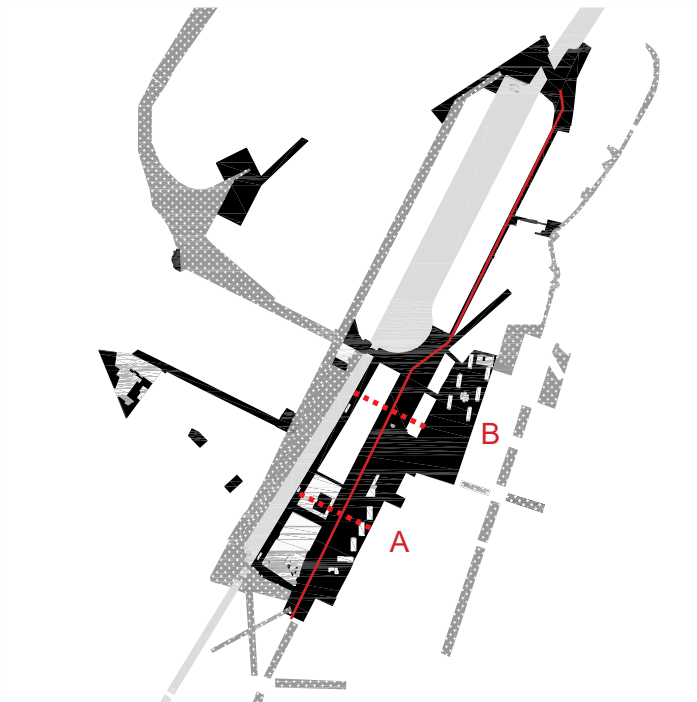
A court terme, dans le cadre du CRU, une intervention est proposée sur l'Allée Verte : léger reprofilage de la contre-allée, élargissement du trottoir côté façade, plantation d'arbres. Le projet propose de recréer sur l'Allée Verte une sorte de «canopée verte», comme filtre entre les activités économiques, la circulation et la ville.

Het kanaal als nieuwe centraliteit: de hypothese van een Kanaaltram

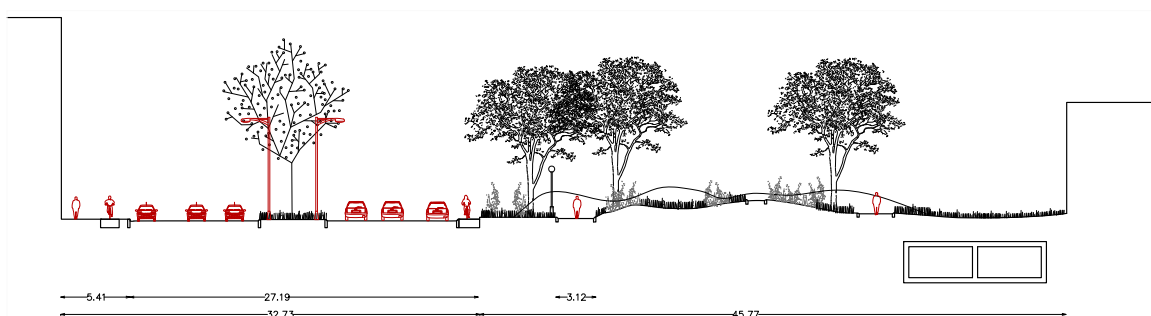
De buurt van het kanaal wordt voorgesteld als het territorium van de Brusselse stadsvernieuwing. Na vele jaren van stadsplanning, rijzen de constructies uit de grond, in het bijzonder op het bestudeerde gebied. Deze evolutie is zichtbaar en biedt de stad nieuwe woningen, kantoren, groene ruimtes en diverse faciliteiten. Op dit moment heeft het aanbod aan openbaar vervoer moeite om deze ontwikkeling te volgen. De MIVB zal binnenkort aanpassingen aan het busplan voorstellen, en op zeer lange termijn is een metro aangekondigd in het GPDO. Maar een meer structurerende en snellere opzet lijkt onontbeerlijk om de ontwikkeling van het gebied te ondersteunen.

In de context van het snel begeleiden van deze lopende stedenbouwkundige ontwikkeling in de kanaalzone, uit het projectteam de hypothese om, op lange termijn (op niveau van de SVC) na te denken over de aanleg van nieuwe tramverbindingen. Als aanvulling op een «oost-west» tramlijn (Noordstation, passerelle Picard-toren en Taxis-Bocktael), suggereren we om na te denken over een noord-zuid tramlijn, de «kanaaltram». Deze lijn zou dienen om, via de Groendreef en de Willebroekkaai, de reeds bestaande tramlijnen ten noorden van De Trooz (lijn 3) en ten zuiden van Saintelette (tram 51 op de westelijke Kleine Ring) te herverbinden. Deze lijn zou eveneens haar traject verderzetten naar andere zones in verandering ten zuiden van het kanaal (Ninoofsepoort en Biestebroek). Met weinig investeringen (1800m traminfrastructuur toevoegen op de Groendreef), zou het Gewest zo snel kunnen meegaan met de stedelijke ontwikkeling van het kanaal met een aanbod aan een sterk openbaar vervoer (grote capaciteit, eigen terreinen), efficiënt (reistijd, comfort), en verbonden met de rest van het netwerk (aansluitingen aan IJzer, Graaf van Vlaanderen, Ninoofsepoort, etc.). Dit idee is een bijdrage van het projectteam aan de toekomstige reflectie van de MIVB op het nieuwe regionale mobiliteitsplan.

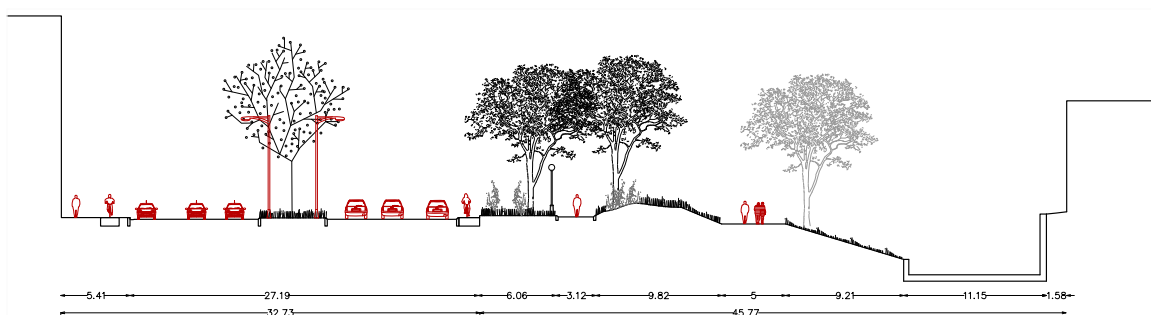
Op korte termijn, in het kader van de SVC, is een interventie op de Groendreef voorgesteld: lichte herprofilering van de ventweg, verbreding van het voetpad aan de gevelkant, het planten van bomen. Het project stelt voor om op de Groendreef een soort «bladerdak» te creëren, als filter tussen de economische activiteiten, het verkeer en de stad.



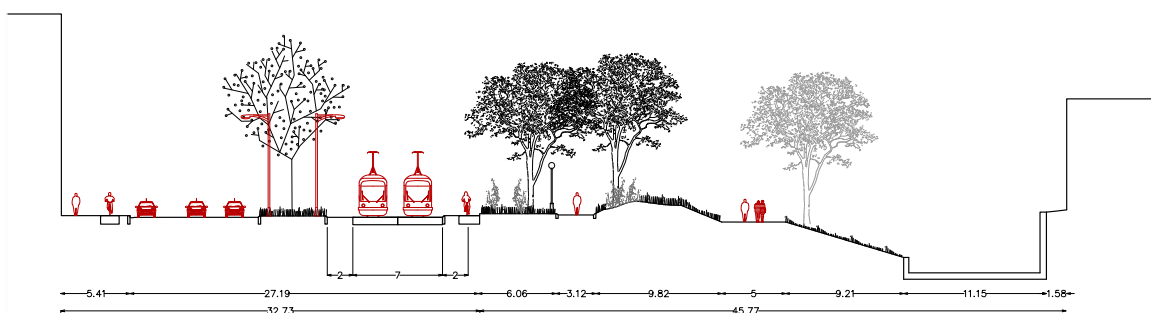
coupe A / snede A



état des lieux / bestaande toestand

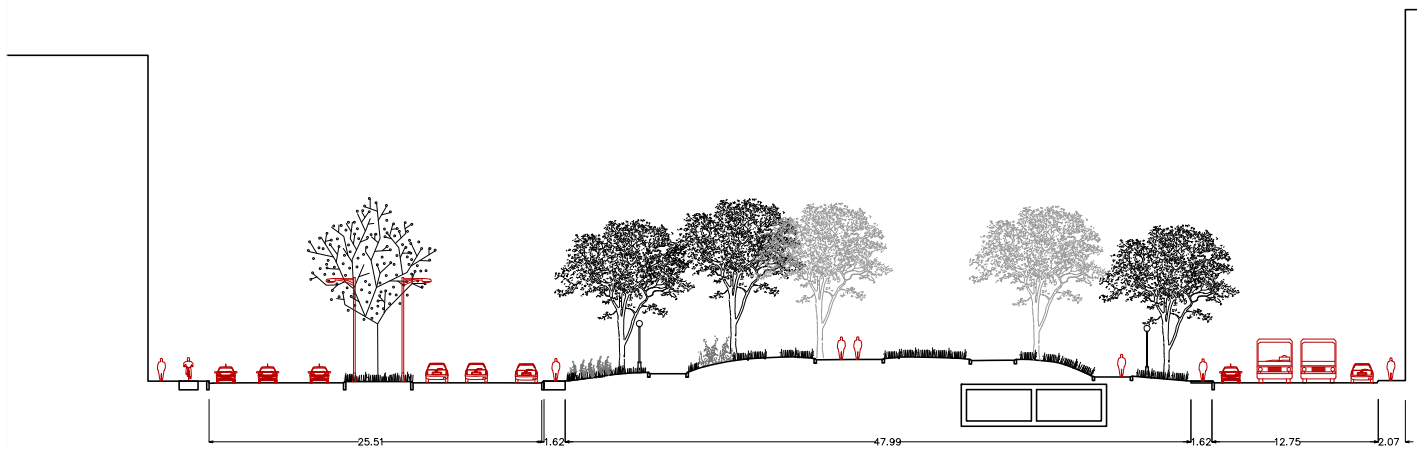


aménagement proposé dans le cadre du CRU : réouverture de la Senne /
Voorgestelde ontwikkeling binnen het kader van het SVC : heropenen van de Zenne

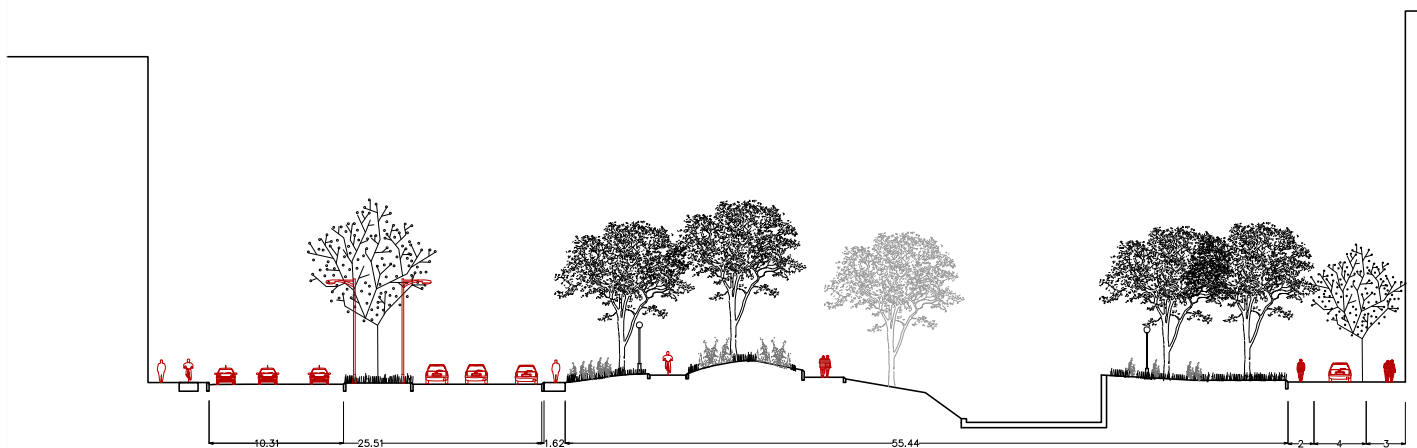


vision à long terme : implantation d'unTram Canal /
lange termijn visie : inplanting van een Kanaaltram

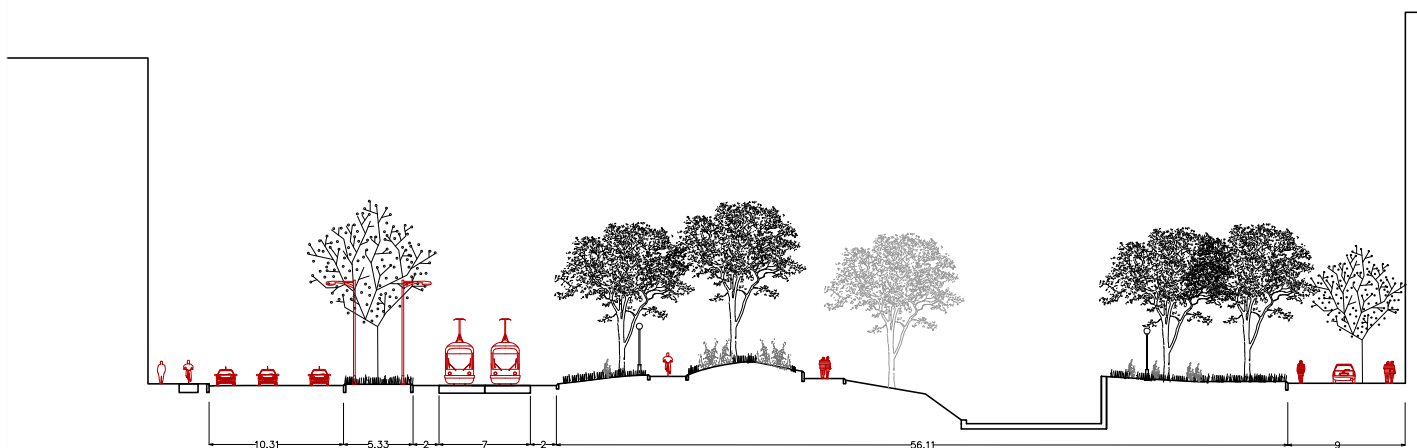
coupe B / snede B



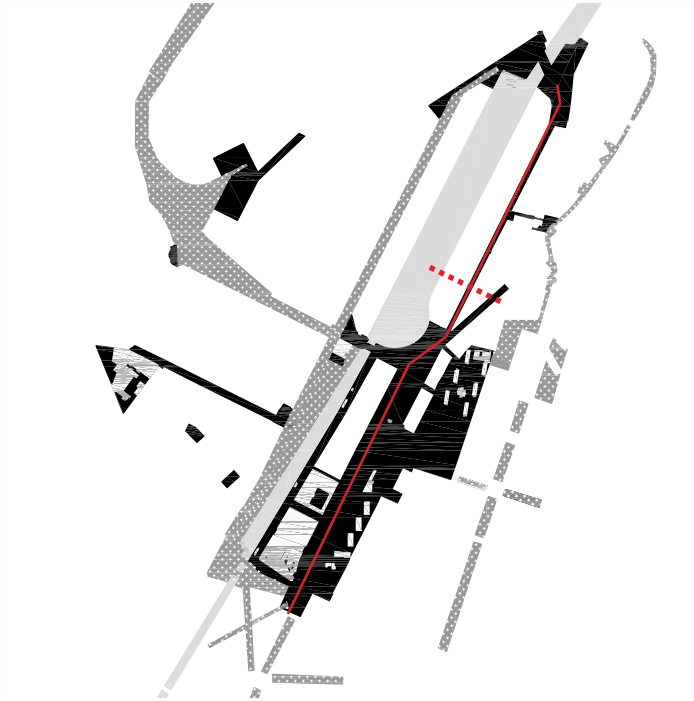
état des lieux / bestaande toestand

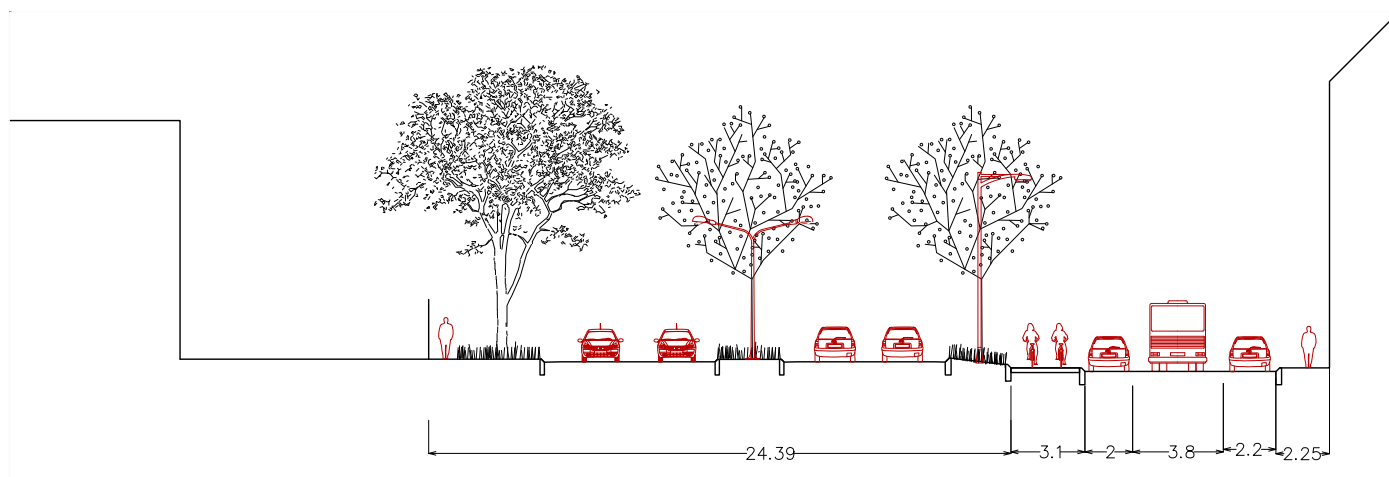


aménagement proposé dans le cadre du CRU : réouverture de la Senne, élargissement du parc coté Allée Verte /
voorgestelde ontwikkeling binnen het kader van het SVC : heropenen van de Zenne, vergroten van het park aan de kant
van de Groendreef

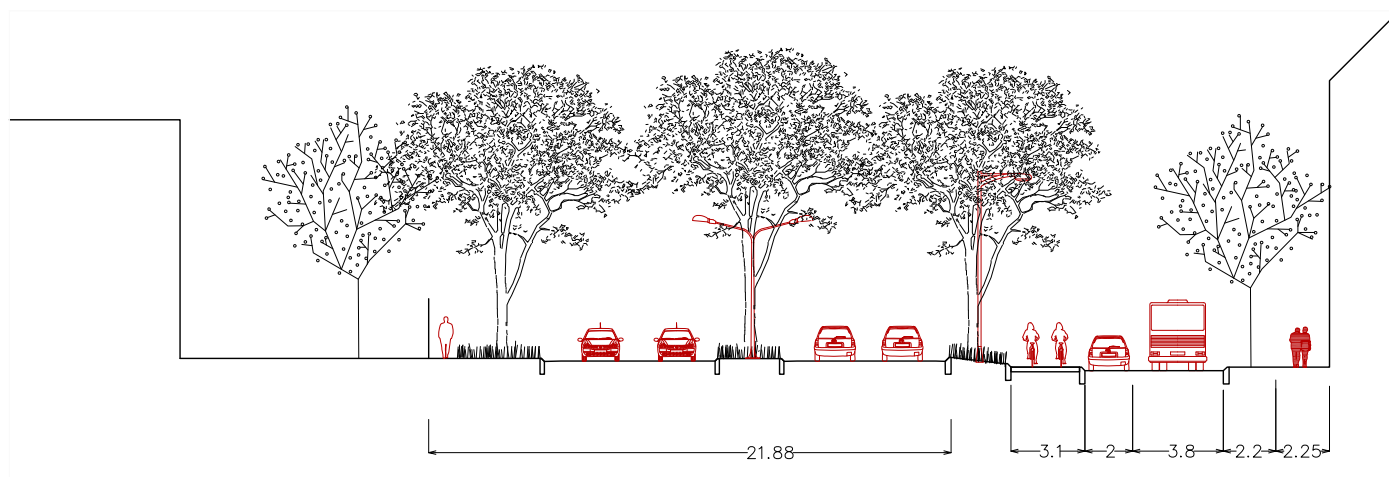


vision à long terme : implantation d'unTram Canal / langetermijn visie : inplanting van een kanaaltram

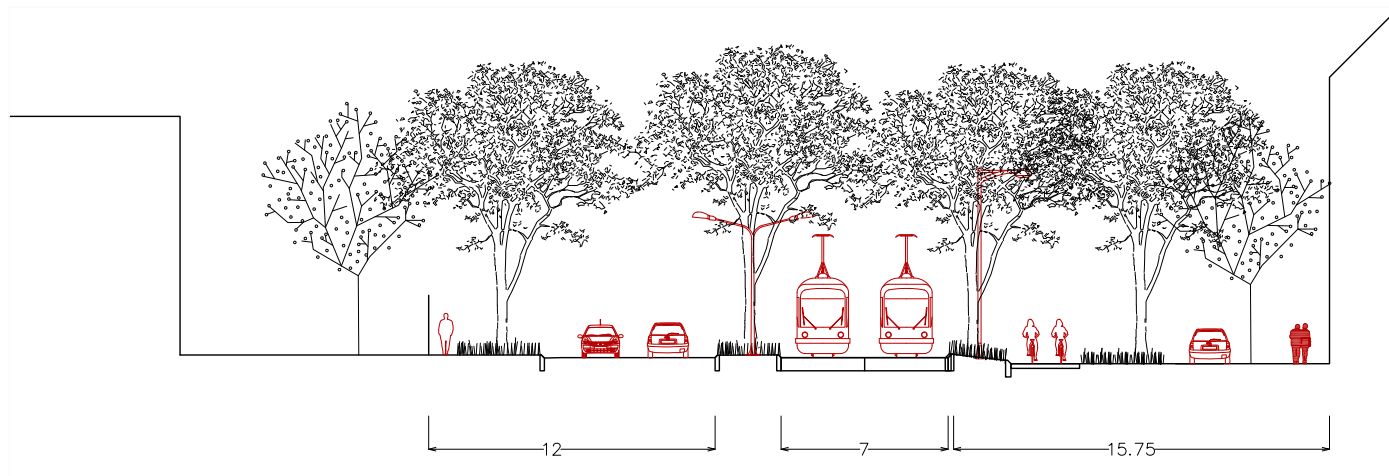




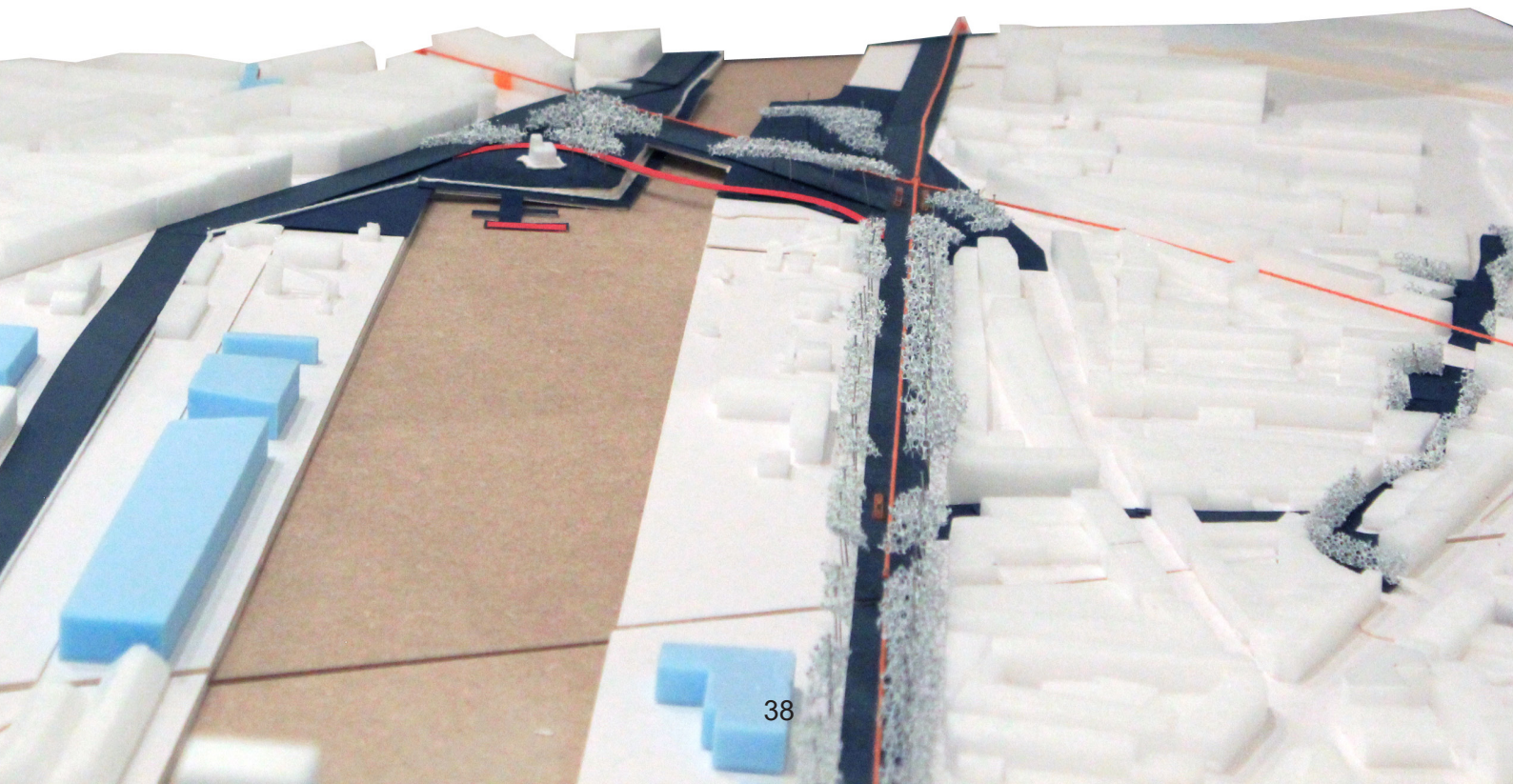
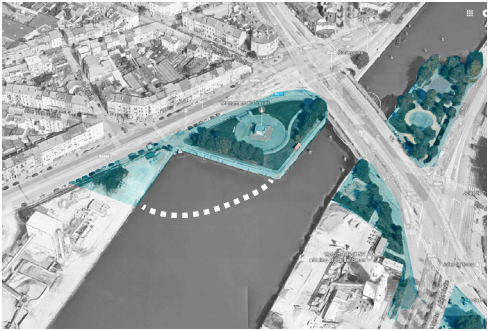
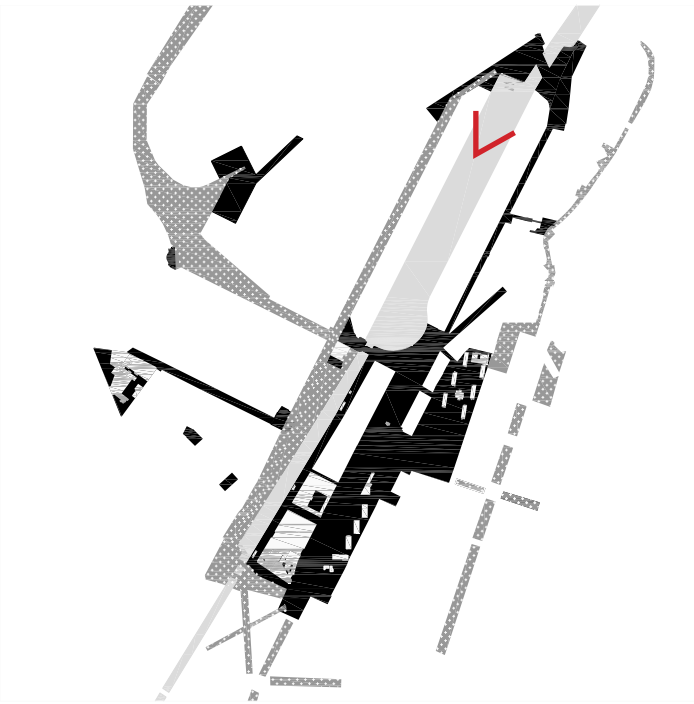
état des lieux / bestaande toestand



aménagement proposé dans le cadre du CRU / voorgestelde ontwikkeling binnen het SVC kader



vision à long terme : implantation d'un Tram Canal / lange termijn visie : inplanting van een Kanaaltram



Le monument au travail et le square De Trooz sont des espaces qui peinent à proposer un cadre de vie qualitatif. On retrouve de part et d'autre du square De Trooz et du canal des petites entités d'espaces verts isolés et trop petits pour proposer un usage réellement qualitatif. Ce constat vaut pour le monument au travail lui-même, qui ne dialogue pas du tout avec le quartier Marie Christine, pourtant tout proche.

Le pont est par ailleurs le seul point de passage entre le quartier Masui et Marie Christine sur près de 800 m. Ce passage s'effectue aujourd'hui via une passerelle, sur un petit trottoir étroit, insécurisant et mal adapté aux flux piétons du quartier.

La faible qualité de ces espaces rend impossible le dialogue entre les quartiers habités et le paysage exceptionnel du bassin Vergote.

Le projet propose une vision différente basée sur les principes suivants:

- étudier la possibilité de réunir les différents espaces verts éparpillés en un grand espace public lui permettant d'avoir un pouvoir d'attraction plus important.
- concevoir l'aménagement de façon à ce qu'il permette une amélioration des conditions de traversées du pont et facilite le passage d'une rive à l'autre
- réfléchir ce nouvel espace en lien avec le paysage exceptionnel du bassin Vergote et des vues qu'il permet de mettre en valeur.
- prévoir la récupération d'un petit triangle de la concession CCB au nord ouest du bassin afin d'élargir la façade de l'espace vert vis à vis du quartier habité, et de rendre possible l'utilisation de la voie d'eau.
- prévoir l'aménagement d'un espace public en contact direct avec la voie d'eau (éventuellement agrémenté d'un équipement tel une piscine mobile en plein air)
- réaménager le Monument au Travail lui-même en le mettant en valeur (suppression des grilles, entretien) et en y implantant un espace pour le quartier, demandé par les associations.

Het Monument voor De Arbeid en het plein De Trooz zijn ruimtes die moeite hebben met het aanbieden van een kwalitatieve levensstijl. Aan weerszijden van het plein De Trooz en het kanaal vinden we kleine entiteiten van geïsoleerde groene ruimtes, te klein om een werkelijk kwalitatief gebruik aan te bieden. Deze vaststelling geldt ook voor het Monument voor De Arbeid zelf, dat helemaal geen dialoog aangaat met de nochtans zeer dichtbij gelegen Maria-Christinawijk.

De brug is daarenboven het enige oversteekpunt tussen de Masui- en Maria-Christinawijk over bijna 800m. Deze oversteek verloopt vandaag via een passerelle, op een smal voetpad dat onveilig is en slecht is aangepast aan de voetgangersstroom van de wijk.

De slechte kwaliteit van deze ruimtes maakt de dialoog tussen de bewoonde wijken en het uitzonderlijke landschap van het Vergotedok onmogelijk.

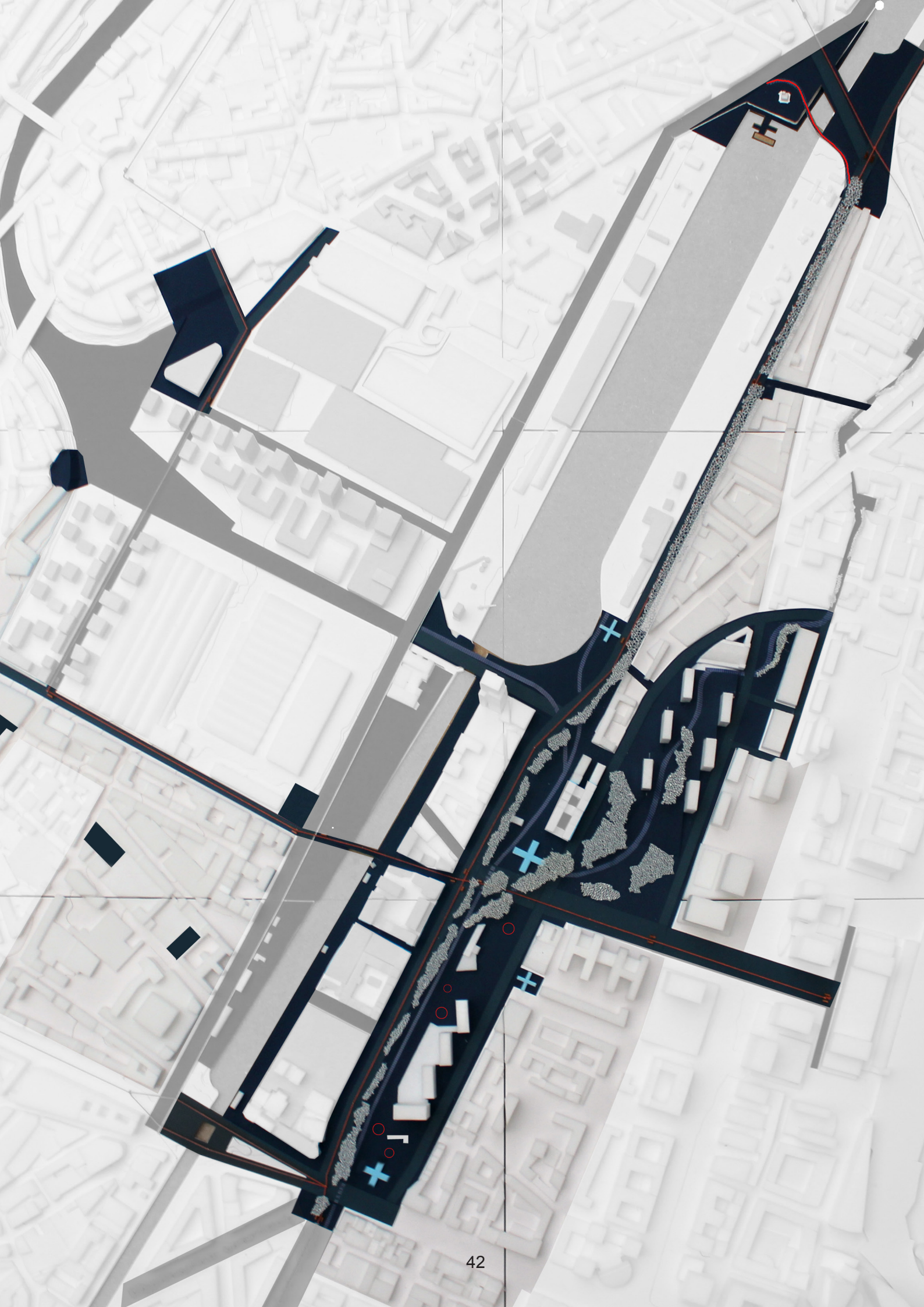
Het project stelt een andere visie voor, gebaseerd op volgende principes:

- de mogelijkheid bestuderen om de verschillende versnipperde groene ruimtes te verenigen in een grote publieke ruimte, die de mogelijkheid geeft een belangrijkere aantrekkingskracht te hebben.
- de inrichting zo ontwerpen dat ze een verbetering van de omstandigheden om de brug over te steken toelaat en de doorgang van de ene naar de andere oever faciliteert.
- deze nieuwe ruimte herdenken in verband met het uitzonderlijke landschap van het Vergotedok en de uitzichten tot hun recht laten komen
- voorzien van de recuperatie van een kleine driehoek CCB-concessie in het noord-westen van het dok met het doel de façade van de groene ruimte uit te breiden naar de bewoonde wijk, en het gebruik van de waterweg mogelijk te maken.
- voorzien van de inrichting van de publieke ruimte in direct contact met de waterweg (eventueel voorzien verfraaid met een voorziening zoals een mobiel zwembad in open lucht).
- herinrichten van het Monument voor De Arbeid zelf door het tot z'n recht te laten komen (weghalen van de hekken, onderhoud) en er een ruimte voor de buurt te plannen, zoals gevraagd door de verenigingen.



2. Des fiches projet /
2. Projectfiches





2. Des fiches projet

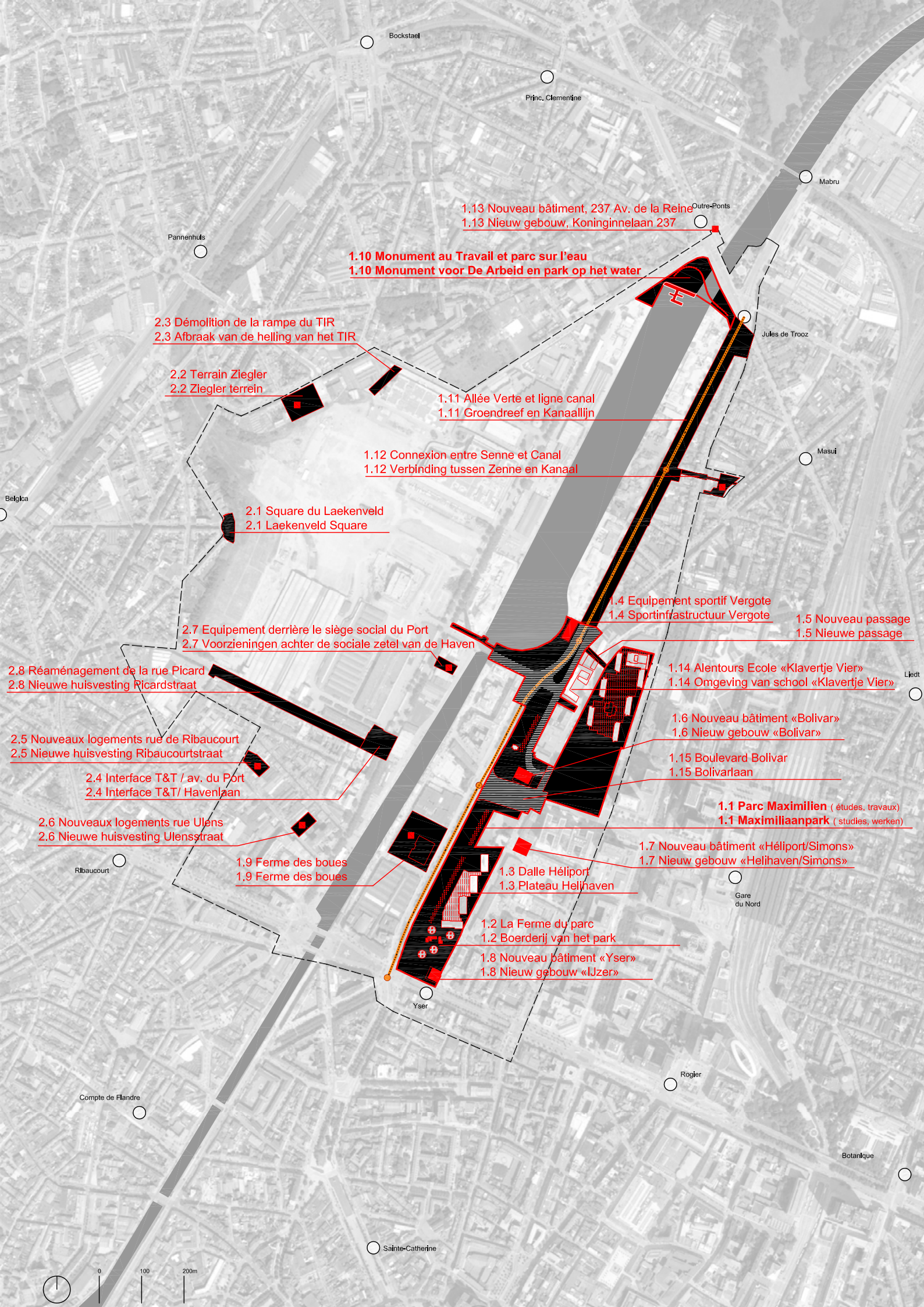
2. Projectfiches

Dans les pages suivantes le projet présenté dans la première partie du document est décliné dans plusieurs fiches projet et complété par des opérations sur tout le périmètre du CRU.

Certains projets seront financés dans le cadre du CRU (opération CRU) et avec son budget, d'autres seront des «projets mixtes», financés partiellement par le CRU. D'autres encore seront des «projets associés» portés par des acteurs publics qui disposent de budgets propres mais devront être réalisés dans les délais du CRU, d'autres enfin seront des «projets à initier», sans nécessairement se réaliser dans le timing du CRU, mais qui contribueront dès maintenant à la construction d'une vision de développement pour l'avenir de cette partie de la région. Les opérations du CRU bénéficient d'un budget de coordination. Celui-ci s'élève à 10% du budget CRU affecté au projet.

Op de volgende pagina's wordt het project dat in het eerste deel wordt voorgesteld opgedeeld in verschillende projectfiches en aangevuld met interventies op het hele studiegebied van het SVC.

Bepaalde projecten zullen gefinancierd worden in het kader van het SVC (operatie SVC) en met haar budget, andere zullen «gemengde projecten» zijn, gedeeltelijk gefinancierd door het SVC. Nog andere zullen «gerelateerde projecten» zijn, gedragen door publieke actoren die over een eigen budget beschikken maar die zullen moeten worden gerealiseerd binnen de termijn van het SVC, andere projecten tenslotte zullen «op te starten projecten» zijn, die niet perse zullen gerealiseerd worden binnen de timing van het SVC, maar die vanaf heden zullen bijdragen aan de opbouw van een ontwikkelingsvisie voor de toekomst van dit deel van de regio. De interventies van het SVC genieten een budget voor de coördinatie. Dit bedraagt 10% van het SVC-budget toegewezen aan het project.



1.13 Nouveau bâtiment, 237 Av. de la Reine
1.13 Nieuw gebouw, Koninginnelaan 237

1.10 Monument au Travail et parc sur l'eau
1.10 Monument voor De Arbeid en park op het water

2.3 Démolition de la rampe du TIR
2.3 Afbraak van de helling van het TIR

2.2 Terrain Ziegler
2.2 Ziegler terrein

1.11 Allée Verte et ligne canal
1.11 Groendreef en Kanaallijn

1.12 Connexion entre Senne et Canal
1.12 Verbinding tussen Zenne en Kanaal

2.1 Square du Laekenveld
2.1 Laekenveld Square

2.7 Equipement derrière le siège social du Port
2.7 Voorzieningen achter de sociale zetel van de Haven

1.4 Equipement sportif Vergote
1.4 Sportinfrastructuur Vergote

1.5 Nouveau passage
1.5 Nieuwe passage

2.8 Réaménagement de la rue Picard
2.8 Nieuwe huisvesting Ricardstraat

1.14 Alentours Ecole «Klaverdje Vier»
1.14 Omgeving van school «Klaverdje Vier»

1.6 Nouveau bâtiment «Bolivar»
1.6 Nieuw gebouw «Bolivar»

1.15 Boulevard Bolivar
1.15 Bolivarlaan

1.1 Parc Maximilien (études, travaux)
1.1 Maximiliaanpark (studies, werken)

1.7 Nouveau bâtiment «Héliport/Simons»
1.7 Nieuw gebouw «Helihaven/Simons»

1.3 Dalle Héliport
1.3 Plateau Helihaven

1.2 La Ferme du parc
1.2 Boerderij van het park

1.8 Nouveau bâtiment «Yser»
1.8 Nieuw gebouw «IJzer»

1.9 Ferme des boues
1.9 Ferme des boues

2.4 Interface T&T / av. du Port
2.4 Interface T&T/ Havenlaan

2.6 Nouveaux logements rue Ulens
2.6 Nieuwe huisvesting Ulensstraat

2.5 Nouveaux logements rue de Ribaucourt
2.5 Nieuwe huisvesting Ribaucourtstraat

Rive droite

Le projet investit le parc Maximilien, l'Allée Verte, le bassin Vergote. Il prend forme à travers la réalisation de trois projets majeurs :

- le Parc Maximilien entendu comme un espace complexe ramifié et poreux
- un nouvel espace public autour du Monument au Travail
- un reprofilage léger de l'Allée Verte et des nouveaux alignements d'arbres.

Toute une série d'autres projets (d'espaces publics, d'équipements, de logements, d'infrastructures) se greffent sur ces trois interventions principales. La condition de réussite de ce premier ensemble de projet est l'élaboration d'un PAD.

Rive gauche

Après de nombreuses années de planification, le site de Tour et Taxis est aujourd'hui en pleine urbanisation. Ce qui était autrefois une grande friche ferroviaire formant un espace de rupture se transforme petit à petit en un nouveau quartier rassemblant toutes les fonctions urbaines classiques: parc, logements, activités logistiques, bureaux, équipements, commerces. Cette ouverture devrait, sur base du schéma directeur et du PPAS être de plus en plus naturelle et évidente, de façon à ce que les quartiers alentours profitent un maximum de l'effet de respiration et d'amélioration de l'environnement urbain que le site peut offrir.

Dans la même logique que sur la rive droite (Maximilien et Vergote), le CRU entend souligner l'importance des projets pouvant assurer un contact qualitatif entre la «chair» des quartiers et les grandes figures métropolitaines, comme ici le site de Tour et Taxis.

Il est essentiel de pouvoir identifier des projets parfois très ponctuels mais qui ont un impact essentiel dans la reconnexion du site avec les quartiers voisins, comme des portes d'entrées garantissant son ouverture à la ville, ou des projets immobiliers qui dialoguent plus au moins directement avec le site.

Les interventions proposées ne nécessitent pas l'encadrement d'un PAD, pour être réalisées.

Rechteroever

Het project omvat het Maximiliaanpark, de Groendreef en het Vergotedok. Het krijgt vorm door middel van de realisatie van drie grote projecten:

- het Maximiliaanpark uitgestrekt als een complexe vertakte en poreuze ruimte
- een nieuwe publieke ruimte rondom het Monument voor de Arbeid
- een lichte herprofilering van de Groendreef en nieuwe uitlijningen van bomen

Een hele reeks andere projecten (publieke ruimtes, faciliteiten, huisvesting, infrastructuur) voegen zich bij deze drie hoofdinterventies. De voorwaarde voor succes van dit eerste geheel van projecten is de uitwerking van een RVA.

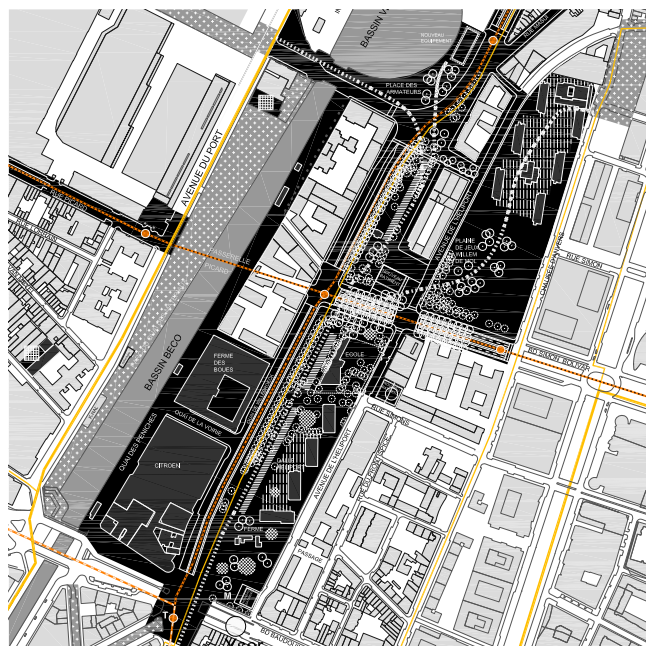
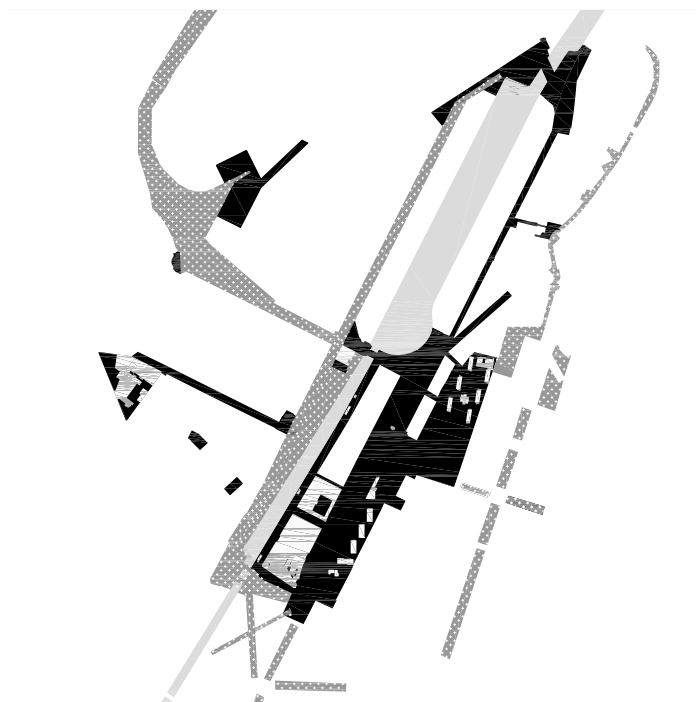
Linkeroever

Na vele jaren van ruimtelijke planning is de site van Tour&Taxis vandaag in volle verstedelijking. Wat ooit een groot spoor-braakland was, dat een breukruimte vormde, transformeert zich beetje bij beetje in een nieuwe wijk die alle klassieke stadsvormen bijeenbrengt: park, huisvesting, logistieke activiteiten, kantoren, faciliteiten, handel. Deze opening zou, op basis van het richtplan en het BBP steeds natuurlijker en evidenter moeten zijn, zodat de omliggende wijken maximaal profiteren van het effect van verademing en van de verbetering van de stedelijke omgeving die de site kan bieden. In dezelfde logica als op de rechteroever (Maximilien en Vergote), wil het SVC het belang benadrukken van projecten die een kwalitatief contact tussen de «huid» van de wijken en de grootstedelijke figuren, zoals hier de site van Tour&Taxis, kunnen verzekeren.

Het is essentieel om projecten te kunnen identificeren die soms zeer gericht zijn maar die een essentiële impact hebben in de herverbinding van de site met de naburige wijken, zoals toegangen die haar openheid naar de stad garanderen, of vastgoedprojecten die min of meer rechtstreeks in dialoog gaan met de site.

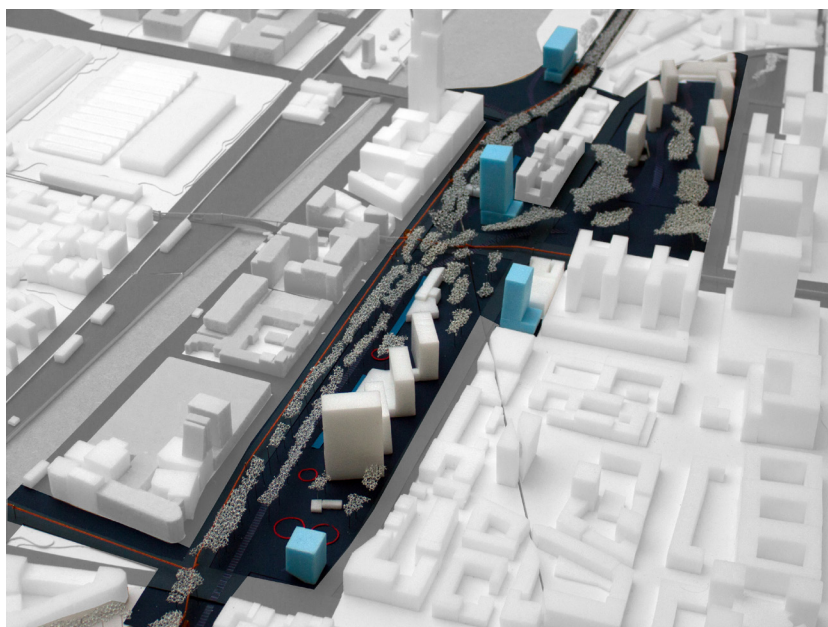
De voorgestelde interventies moeten niet gekaderd worden door een RVA om te worden gerealiseerd.

1.1a Parc Maximilien : volet études / 1.1a Maximiliaanpark: luik studies



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilotes
Etude Opération mixte	Ville Région	Espace public	9,5 ha	Perspective Bruxelles Environnement Bruxelles Mobilité
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit (affectation)	Estimation	Partenaires
s.o.	s.o.	s.o.	1.405.000 €	Ville de Bruxelles, foyer laekenois, Ferme Maximilien, SAU, STIB

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Studie Gemengde opdracht	Stad Gewest	Publieke ruimte	9,5 ha	Perspective Leefmilieu Brussel Brussel Mobiliteit
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand (bestemming)	Schatting	Partners
s.o.	s.o.	s.o.	1.405.000 €	Stad Brussel, Lakense Haard, boerderij Maximilien, MSI, MIVB



CONSTATS

Le parc Maximilien est morcelé en trois par le Boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport. Il est par ailleurs cerné par de grandes infrastructures viaires que sont l'allée Verte et la petite ceinture qui le coupent du centre ville et du bassin Vergote.

Ces ruptures sont accentuées par la présence de murs aveugles (socles des tours) et de hautes grilles (Ferme, école Saint Roch, site technique de la Ville, calèches) qui génèrent des espaces étriqués, sans contrôle social et peu sécurisants.

La Ferme Maximilien constitue un équipement pédagogique et social intéressant mais son fonctionnement introverti et son implantation sont problématiques. Outre les grilles de 5m qui ceinturent l'ensemble, l'immeuble administratif de la ferme est particulièrement mal placé en plein dans la perspective de l'alignement d'arbres, il coupe toute continuité même visuelle entre le centre ville et le parc.

La Senne passe aujourd'hui sous le parc dans un pertuis et n'est absolument pas visible.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet consiste à restructurer le parc et les voiries qui l'entourent (bld Bolivar, Allée Verte et carrefour Armateurs) pour en faire un élément de respiration et de liaison entre le centre-ville et le bassin Vergote d'une part mais également de liaison entre les quartiers (Masui, quartier Nord) et la figure du bassin Béco avec ses grands projets urbains.

En amont des travaux (fiche 1.1b), l'intervention vise ici à établir les études avant les travaux.

Plusieurs études préalables à l'étude de conception seront lancées:

- Un P.A.D. (plan d'aménagement directeur) sera lancé par Perspective (BBP) pour adapter la réglementation à la nouvelle vision territoriale (décrite dans le chapitre 1).

- La dimension mobilité étant importante pour ce projet, Bruxelles Mobilité viendra en soutien du PAD dans le même timing pour alimenter le projet avec une étude globale de mobilité et se conformera pour ce faire au phasage strict du projet et des études préalables

- Une étude technique sur les conditions de réouverture de la Senne sera lancée par Bruxelles Environnement.

Ces études préalables permettront de donner un cadre clair pour pouvoir lancer l'étude du projet. Celle-ci fera l'objet d'un seul marché de conception qui couvrira le réaménagement du parc et des voiries. Il sera lancé par Bruxelles Environnement en partenariat avec la Ville de Bruxelles et Bruxelles Mobilité (qui sera maître d'ouvrage et assurera le suivi des travaux de voiries). Cette mission comprendra tous les aspects d'une étude de conception et un suivi de la mise en œuvre du projet durant 5 ans.

RESULTATS ATTENDUS

- Inscription du parc Maximilien dans le réseau d'espaces verts et d'espaces publics continus entre le centre ville (Square des Blindés, petit château, Quai du Commerce) et les parcs de Tour et Taxis/Béco d'une part, le parc de la Senne/Gaucheret d'autre part.

- Définition d'un projet d'aménagement de l'ensemble du parc Maximilien sur base des lignes directrices du chapitre 1 de la présente étude.

- Clarification du scénario de réouverture de la Senne

- Fixation réglementaire des options d'aménagement via le PAD

- Suivi des travaux et de la mission sur 5 ans.

PLAN FINANCIER

Il s'agit d'une opération mixte:

- La mission d'étude sur le PAD est fixée de manière forfaitaire à 155.000€ et financée par Perspective

- L'étude technique sur la réouverture de la Senne est prise en charge par Bruxelles Environnement (250.000€)

- La mission de conception est fixée de manière forfaitaire à 1.000.000€ et est financée par le CRU à hauteur de 900.000€ (le solde via charges d'urbanisme). Ce montant lié aux études doit être complété par les montants des travaux d'aménagement du parc (voir fiche 1.1b) et du boulevard Bolivar (fiche 1.15).

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Accords fonciers entre opérateurs publics

- Désignation d'un responsable de projet global par Bruxelles Environnement.

- Concertation entre Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité pour réaliser un projet d'espace public complet et cohérent.

- Articulation des études techniques, de réglementation et de conception dans le timing du CRU

- Prise en compte des volets paysagers et fonctionnels du parc dans les études préalables et études techniques.

- Prise en compte de la hiérarchie des voiries, des questions de mobilité, et de la dimension logistique du quartier

- Associer les acteurs de terrain, dont les écoles

- Collaboration et concertation des porteurs d'étude avec la Ville de Bruxelles

- analyse des éléments liés aux affectations, gabarit et à la densité d'un périmètre qui inclut notamment la caserne du SIAMU et les projets d'immeubles prévus sur la rive droite du bassin sur le territoire de la Ville de Bruxelles

PHASAGE

Année 1 :

- Procédure et attribution PAD. Début de l'étude PAD.

- Etude technique «Senne»

- Etude mobilité

- Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour la mission d'étude du réaménagement. Attribution. Début de l'étude.

Année 2 : finalisation du PAD. Finalisation du projet d'aménagement de l'espace public. Cessions de terrains entre opérateurs.

Année 3 : dépôt de demande de permis pour le parc. Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc.

Début des études pour les opérations immobilières

Année 4 : Marché public de travaux pour le parc. Demande de permis

Année 5: début des travaux

FASTSTELLINGEN

Het Maximiliaanpark is verdeeld in drie delen door de Bolivarlaan en de Helihavenlaan. Het is daarenboven omgeven door grote wegeninfrastructuur zoals de Groendreef en de Kleine Ring die het afsnijden van het stadscentrum en de het Vergotedok.

Deze breuken worden benadrukt door de aanwezigheid van blinde muren (sokkels van torens) en van hoge hekken (boerderij, Saint Roch school, technische site van de Stad, koetsen) die nauwe ruimtes creëren, zonder sociale controle en onveilig.

De boerderij Maximilien vormt een interessante pedagogische en sociale voorziening maar haar introverte werking en inplanting zijn problematisch. Behalve de hekken van 5m die het geheel omheinen, is het administratief gebouw van de boerderij bijzonder slecht gepositioneerd, volledig in het perspectief van de uitlijning van de bomen; het doorbreekt elke continuïteit, zelfs visueel, tussen het centrum en het park.

De Zenne stroomt vandaag onder het park en is absoluut niet zichtbaar.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project bestaat erin het park en de omliggende wegen (Bolivarlaan, Groendreef en Redersplein) te herstructureren om er een element verademing en van verbinding tot stand te brengen tussen het stadscentrum en het Vergotedok enerzijds, maar tegelijk ook tussen de wijken (Masui, Noordwijk) en de figuur van het Becodok met haar grote stadsprojecten. De interventie beoogt hier de studies voorafgaand aan de werken (fiche 1.1b). Verschillende studies voorafgaand aan de ontwerpstudie zullen worden opgestart:

- Een RVA (richtplan van aanleg) zal worden opgestart door Perspective (BP) om de reglementering aan te passen aan de nieuwe territoriale visie (beschreven in hoofdstuk 1).

- Aangezien de mobiliteitsdimensie fundamenteel is voor dit project, zal Brussel Mobiliteit het RVA ondersteunen binnen dezelfde timing om het project te voeden met een globale mobiliteitsstudie en zal hierbij voldoen aan de strikte fase van het project en de voorlopige studies op vlak van de mobiliteitsaspecten.

- Een technische studie over de voorwaarden voor het openleggen van de Zenne zal worden opgestart door Leefmilieu Brussel.

Deze voorstudies laten toe een duidelijk kader te geven om de studie van het herinrichtingsproject van het park te kunnen opstarten. Dit zal het onderwerp zijn van een enkel ontwerpcontract dat betrekking heeft op de herontwikkeling van het park en de wegen. Het zal worden gelanceerd door Leefmilieu Brussel in samenwerking met de stad Brussel en Mobiliteit Brussel (die de aanbestedende dienst zal zijn en de wegenwerken zal volgen). Deze opdracht zal alle aspecten van een ontwerpstudie omvatten en een opvolging van de verwezenlijking van het project gedurende vijf jaar.

VERWACHTTE RESULTATEN

- Opname van het Maximiliaanpark in het netwerk van continue groene en publieke ruimten tussen het stadscentrum (Square des Blindés, Klein Kasteeltje, Handelskaai) en de parken van Tour&Taxis/Beco enerzijds, het park van Zenne/Gaucheret anderzijds

- Definitie van een inrichtingsproject voor het geheel van het Maximiliaanpark op basis van de richtlijnen van hoofdstuk 1 van deze studie, en van een technische studie opgestart door LB over het openleggen van de Zenne.

- Verduidelijking van het scenario voor het openleggen van de Zenne

- Reglementaire vastlegging van de inrichtingsmogelijkheden via het RVA

- Opvolging van de werken en van de opdracht gedurende vijf jaar

FINANCIEEL PLAN

Het betreft een gemengde opdracht:

- De studieopdracht over het RVA is forfaitair vastgelegd op 155.000€ en gefinancierd door Perspective

- De technische studie over het openleggen van de Zenne is ondersteund door Leefmilieu Brussel (€250.000)

- De herinrichtingsopdracht is forfaitair vastgelegd op €1.000.000 en wordt gefinancierd door het SVC tot €900.000. Dit bedrag verbonden aan de studies moet worden aangevuld met de bedragen voor de inrichtingswerken van het park (zie fiche 1.1b) en voor de Bolivarlaan.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Grondakkoorden tussen publieke operatoren

- Aanwijzing van een verantwoordelijke voor het totaalproject door Leefmilieu Brussel

- Raadpleging tussen Leefmilieu Brussel en Mobiliteit Brussel om een compleet en samenhangend ruimtelijk project te realiseren.

- Opzetten van de technische studies, de reglementering en het ontwerp binnen de timing van het SVC

- Rekening houden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park in de voorbereidende en technische studies.

- Rekening houden met de hiërarchie van de wegen, de mobiliteitsvraagstukken, en de logistieke dimensie van de wijk

- De actoren op het terrein erbij betrekken, waaronder de scholen

- Samenwerking en overleg van de uitvoerders van de studie met Stad Brussel

- analyse van de elementen die verband houden met de toewijzing, de grootte en de dichtheid van een omtrek, die de SIAMU-barakken en de geplande gebouwen op de rechteroever van de dokken op het grondgebied van de stad Brussel.

FASERING

Jaar 1:

- Procedure en toekenning RVA. Start van de RVA-studie. Mobiliteitsanalyse

- Technische studie «Zenne»

- Mobiliteitsstudie

- Opmaak van het lastenboek en aanbestedingsprocedure voor de studieopdracht van de herinrichting. Toekenning. Start van de studie

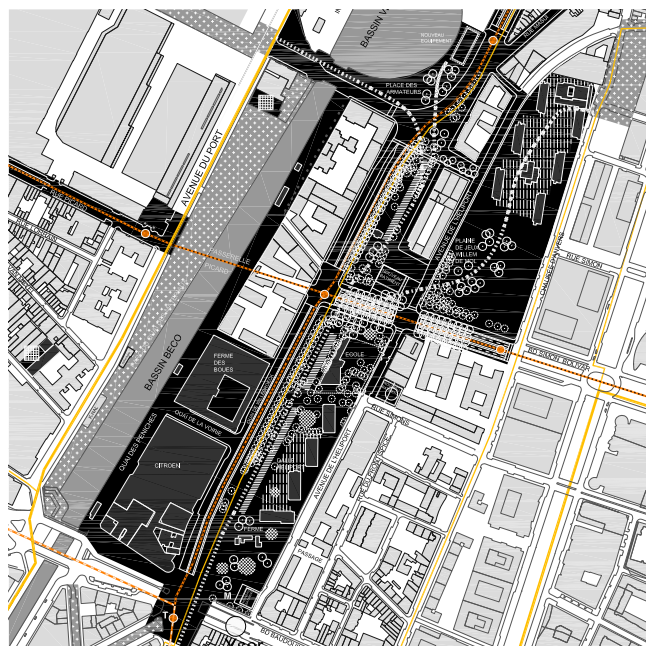
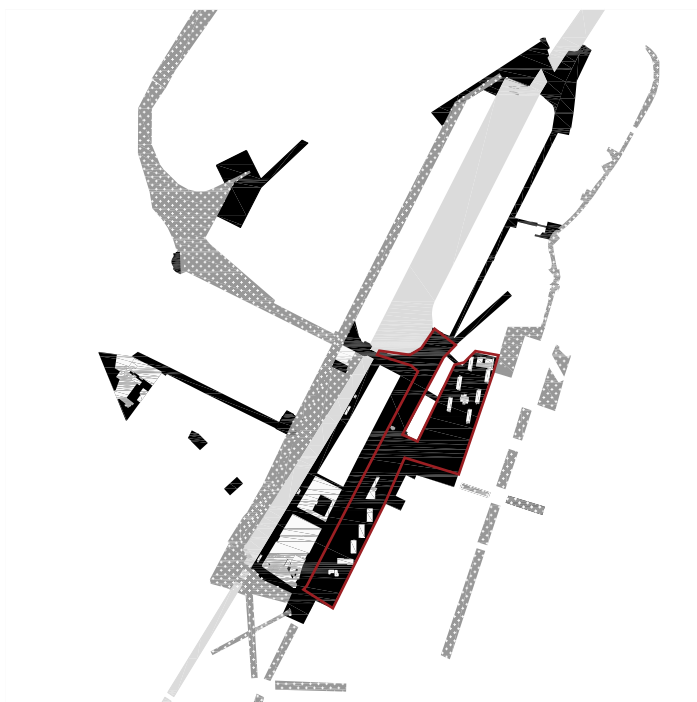
- Jaar 2: finalisatie van het RVA. Finalisatie van het inrichtingsproject van de publieke ruimte. Overdracht van terreinen tussen operatoren

- Jaar 3: indiening van vergunningsaanvraag voor het park. Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken voor het park. Start van de studies voor de vastgoedprojecten

- Jaar 4: Overheidsopdracht van werken voor het park. Vergunningsaanvraag

- Jaar 5: start van de werken

1.1b Parc Maximilien : volet travaux / 1.1b Maximiliaanpark: luik werken



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Aménagement du parc Travaux Opération mixte	Ville de Bruxelles - Région - Etat Fédéral - foyer laekenois - Port de Bruxelles -	Parc, voiries et Ferme Maximilien	9,5 ha	Bruxelles Environnement (parc) Bruxelles Mobilité (voiries)
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
s.o.	s.o.	PPAS Héliport : parc, zone de logement, voiries PPAS Willebroeck zone de parc et zone d'équipements	16.537.862,00 €	Ville de Bruxelles, foyer laekenois, Ferme Maximilien, SAU, STIB, Perspective, Bruxelles Mobilité

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Inrichting van het park Werken Gemengde opdracht	Stad Brussel - Gewest - Federale Staat - Lakense Haard - Haven van Brussel	Park, wegen en boerderij Maximilien	9,5 ha	Leefmilieu Brussel (park) Brussel Mobiliteit (wegen)
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
s.o.	s.o.	BBP Helihaven: park, huisvestingszone, wegen BBP Willebroek: zone voor park en zone voor voorzieningen	16.537.862,00 €	Stad Brussel, Lakense Haard, Boerderij Maximilien, MSI, MIVB, Perspective, Brussel Mobiliteit



CONSTATS

Le parc Maximilien est un espace vert qui fonctionne mal, tant comme lieu de destination (détente, loisir, récréation) que comme espace de liaison pour les modes doux.

Si la superficie totale (courbe de giration, dalle et Ferme comprise) avoisine les 9Ha, il est en réalité composé de petites entités qui peinent à offrir les qualités suffisantes pour être attractives.

En venant du centre-ville par la promenade arborée du Quai du Commerce, le parc n'est pas perceptible, masqué par la petite ceinture et les grilles de la Ferme Maximilien.

Le premier tronçon du parc au sud est relativement étroit et compris entre les grilles de la Ferme au sud le mur aveugle de la dalle Héliport à l'Est et l'allée verte à l'Ouest. Cet espace est fortement aménagé (reliefs, mobilier, plantations) mais suscite un sentiment d'insécurité et d'inconfort (nuisances du trafic routier).

Au nord, cette partie est coupée de la section suivante du parc par le très large Boulevard Bolivar. Cette partie du parc accueille un immeuble des services techniques espaces verts de la Ville qui est entouré de hautes grilles et coupe littéralement cette section en deux.

La seule partie du parc qui remplit une fonction d'usage effective est celle comprise entre l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers qui comporte des terrains de sport. Toutefois ces équipements sont aménagés de manière purement fonctionnaliste et sans qualités paysagères ou d'intégration à une logique d'ensemble.

En continuant vers le nord, cet espace se connecte à la dalle des logements du Foyer via une passerelle. Cette transition est plutôt qualitative même si l'espace au pied de celle-ci est peu sécurisant. Le jardin sur dalle bénéficie d'une certaine animation au travers notamment de la maison de quartier et des potagers aménagés. Les liaisons entre la dalle et les rues voisines sont toutefois peu évidentes (rampes et escaliers dégradés).

L'espace public autour de la courbe de giration du bassin Vergote est complètement déconnecté du reste de la ville par l'imposant carrefour Armateurs et les panneaux publicitaires qui masquent le bassin. Le rapport avec l'école «Klavertje Vier» et l'allée verte «prolongée» est problématique et la petite allée verte est utilisée comme axe de transit voiture.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention vise à créer un maillage vert continu entre le centre ville (Square des Blindés/Quai du Commerce) et les parcs de Tour et Taxis/Béco d'un côté et le parc Gaucheret/Parc de la Senne de l'autre.

Cela passe par un réaménagement complet du parc Maximilien mais aussi des principaux éléments qui font rupture entre les sections du maillage vert à savoir :

Les voiries principales :

- Petite ceinture à hauteur de Saintelette/Yser
- Boulevard Bolivar
- Avenue de l'Héliport
- Place des Armateurs au carrefour de l'allée verte et du pont des Armateurs (PPAS Willebroeck)
- Chaussée d'Anvers à convertir en voie verte conformément au PPAS Héliport.

Autres éléments à retravailler :

- La Ferme Maximilien (voir fiche 1.2)
- La dalle du Foyer et en particulier ses accès

L'objectif principal sera de créer un espace fédérateur à haute qualité d'usage permettant de lier les quartiers riverains avec les grands projets urbains du bassin Béco et du site de Tour et Taxis. La réouverture ou remise à ciel ouvert de la Senne sera intégrée dans le projet conformément aux conclusions de l'étude technique réalisée par Bruxelles environnement et la Ville de Bruxelles.

L'ensemble de ces interventions sera étudié dans le contrat cadre (voir fiche 1.1a), la présente fiche vise les budgets de travaux de ce projet.

FASTSTELLINGEN

Het Maximiliaanpark is een groene ruimte die slecht functioneert, zowel als bestemmingsplek (ontspanning, vrije tijd, recreatie) als als verbinderuimte voor de zachte vervoerwijzen.

Zelfs als de totale oppervlakte (zwaairom, plateau en boerderij inbegrepen) rond 9Ha ligt, is deze in realiteit samengesteld uit kleine entiteiten die het moeilijk hebben met het aanbieden van voldoende kwaliteiten om aantrekkelijk te zijn.

Komend uit het stadscentrum langs de met bomen aangelegde promenade van de Handelskaai, is het park niet zichtbaar, verborgen door de Kleine Ring en de hekken van de boerderij Maximilien.

Het eerste gedeelte van het park in het zuiden is relatief smal en ligt tussen de hekken van de boerderij in het zuiden, de blinde muur van het Helihaven-plateau in het oosten en de Groendreef in het westen. Deze ruimte is zeer ingericht (reliëf, meubilair, beplanting) maar wekt een gevoel van onveiligheid en ongemak op (hinder van het wegverkeer). In het noorden is dit deel afgesneden van de volgende sectie van het park door de zeer brede Bolivarlaan. Dit deel van het park herbergt een gebouw van de technische diensten voor groene ruimtes van de Stad, dat omgeven is door hoge hekken en dit gedeelte letterlijk in twee snijdt.

Het enige deel van het park dat een effectieve gebruiksfunctie vervult, is dat gelegen tussen de Helihavenlaan en de Antwerpsesteenweg, waar sportterreinen liggen. Deze voorzieningen zijn echter ingericht op een puur functionele manier en zonder landschapskwaliteiten of integratie in een logisch geheel.

Verdergaand naar het noorden, verbindt deze ruimte zich met het plateau van woningen van de Foyer via een passerelle. Deze transitie is eerder kwalitatief, zelfs als de ruimte aan de voet ervan weinig geruiststellend is. De tuin op het plateau profiteert een zekere animatie door met name het buurthuis en aangelegde moestuinen. De verbindingen tussen het plateau en de naburige straten zijn echter weinig evident (gedegradeerde hellingbanen en trappen).

De publieke ruimte rondom de zwaairom van het Vergotedok staat volledig los van de rest van de stad door het imposante Rederskruispunt en de reclamepanelen die het dok verstoppen. De relatie met de school «Klavertje Vier» en de «verlengde» Groendreef is problematisch en de kleine Groendreef wordt gebruikt als transitie voor auto's.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De interventie wil een continu groen net creëren tussen het stadscentrum (Square des Blindés/Handelskaai) en de parken van Tour&Taxis/Beco enerzijds en het park Gaucheret/park van de Zenne anderzijds. Dit gebeurt door een volledige herinrichting van het Maximiliaanpark, maar ook van de belangrijkste elementen die breuken veroorzaken tussen de delen van het groene net, namelijk:

De hoofdwegen:

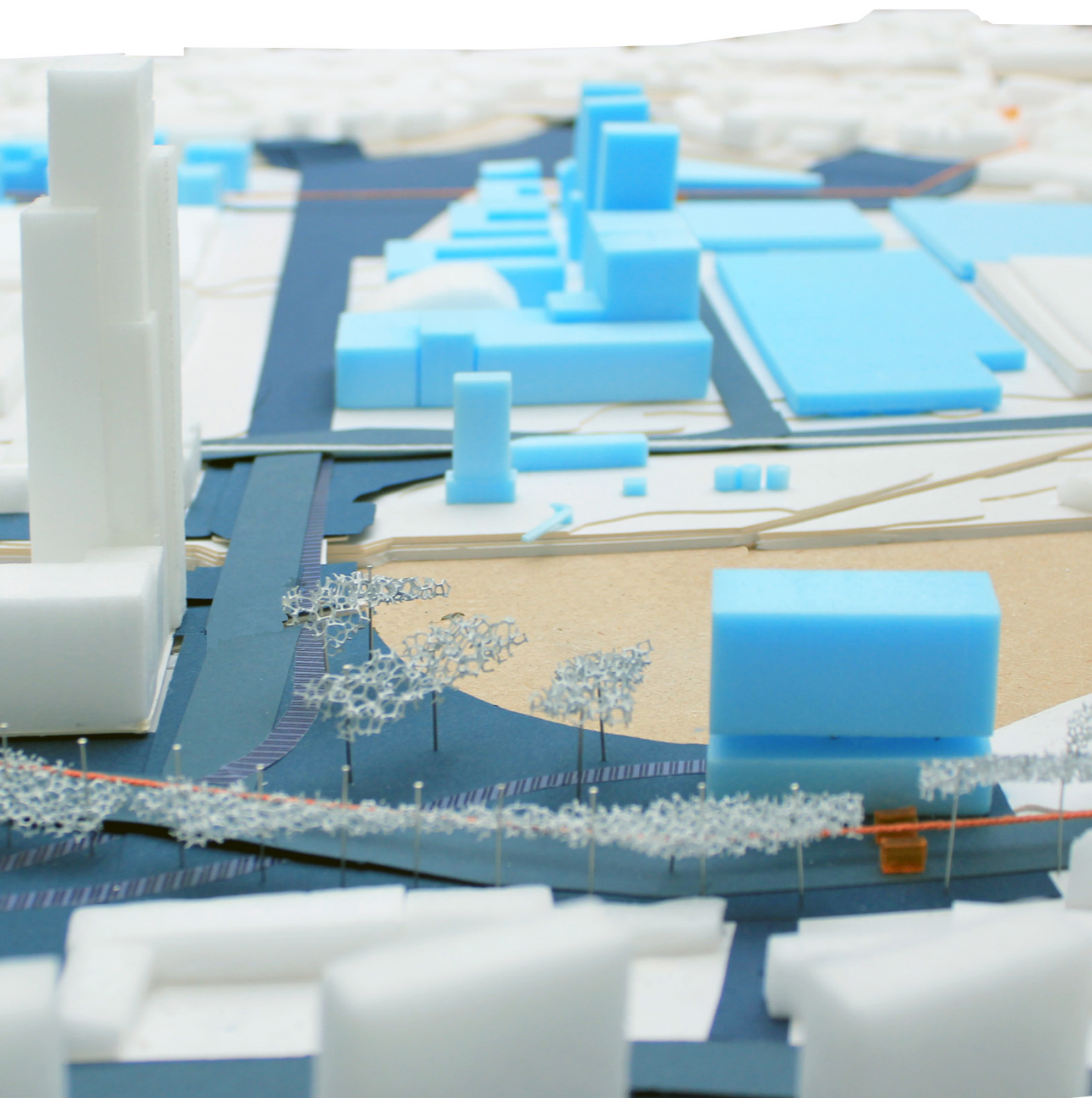
- De Kleine Ring ter hoogte van Saintelette/IJzer
- Bolivarlaan
- Helihavenlaan
- Oprichting van een Redersplein op het kruispunt van de Groendreef en de Redersbrug (BBP Willebroek)
- Antwerpsesteenweg om te vormen tot een groene weg, conform aan het BBP Helihaven

Andere te herwerken elementen:

- De boerderij Maximilien (zie fiche 1.2)
- Het plateau van de Foyer en in het bijzonder haar toegangen

Het hoofddoel zal het creëren van een verenigende ruimte van hoge gebruikskwaliteit zijn, die toelaat de naburige wijken te verbinden met de grote stadsprojecten van het Becodok en de site van Tour&Taxis. Het openleggen of het terug in openlucht brengen van de Zenne zal geïntegreerd worden in het project conform aan de technische studie gerealiseerd door Leefmilieu Brussel en Stad Brussel.

Het geheel van deze interventies zal worden bestudeerd in de kaderovereenkomst (zie fiche 1.1a), deze fiche beoogt de budgetten van de werken van dit project.



PLAN FINANCIER

Il s'agit d'une opération mixte.

Pour les travaux, on retrouve plusieurs volets estimatifs:

- travaux du parc (différentes parties et dalle foyer) financés par le CRU: 8.794.965€
- travaux BE réouverture de la Senne: 5.000.000 €
- travaux BM sur les voiries: 1.736.400€ (dont 500.000€ financés par le CRU)

Ensuite il y a un budget de communication (1.006.497€)

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Désignation d'un responsable de projet global par Bruxelles Environnement chargé du suivi des études et des travaux
- Articulation des chantiers sur la réouverture de la Senne, le parc et les travaux de voirie
- Bonne coordination avec les travaux prévus dans les alentours : Saintelette, Yser, Petite Ceinture.
- Prise en compte de la hiérarchie des voiries, des questions de mobilité, et de la dimension logistique du quartier
- Collaboration, coordination et concertation entre Bruxelles Environnement, la Ville de Bruxelles et Bruxelles Mobilité
- Accord à finaliser sur la gestion du futur parc et fixer les modalités d'entretien et de gardiennage du nouveau parc
- Prévoir des locaux de gestion et de stockage pour Bruxelles Environnement dans l'équipement financé par le CRU (1.2).

PHASAGE

Année 1 : Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour l'étude de réaménagement. Attribution. Réalisation de l'étude.

Année 2 : Finalisation de l'étude espaces publics. conventions/cessions de terrains entre opérateurs, modification du PPAS.

Année 3 : Dépôt de demande de permis pour le parc. Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc et espaces publics.

Année 4 : Marché public de travaux pour le parc et espaces publics.

FINANCIEEL PLAN

Het betreft een gemengde opdracht.

Voor de werken herkennen we drie luiken:

- werken van het park (verschillende delen en Foyer-plateau) met SVC-budget: 8.794.965 €
- LB-werken openen van de Zenne: 5.000.000 €
- BM-werken op de wegen: 1.736.400 € (waarvan 500.000€ gefinancierd door het SVC)

Daarenboven is er een communicatiebudget (1.006.497 €)

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Aanwijzing van een verantwoordelijke voor het globale project door Leefmilieu Brussel, belast met de opvolging van de studies en de werken
- Opbouw van de werven voor het openleggen van de Zenne, het park en de wegenwerken
- Goede coördinatie met de werken voorzien in de omgeving: Saintelette, IJzer, Kleine Ring
- Het in rekening nemen van de hiërarchie van de wegen, de mobiliteitsvraagstukken, en de logistieke dimensie van de wijk
- Samenwerking, coördinatie en overleg tussen Leefmilieu Brussel, Stad Brussel en Brussel Mobiliteit
- Te finaliseren akkoord over het beheer van het toekomstige park en de modaliteiten voor het onderhoud en de bewaking van het nieuwe park vastleggen
- Beheer- en stockagelokalen voor Leefmilieu Brussel voorzien binnen de voorzieningen gefinancierd door het SVC (1.2)

FASERING

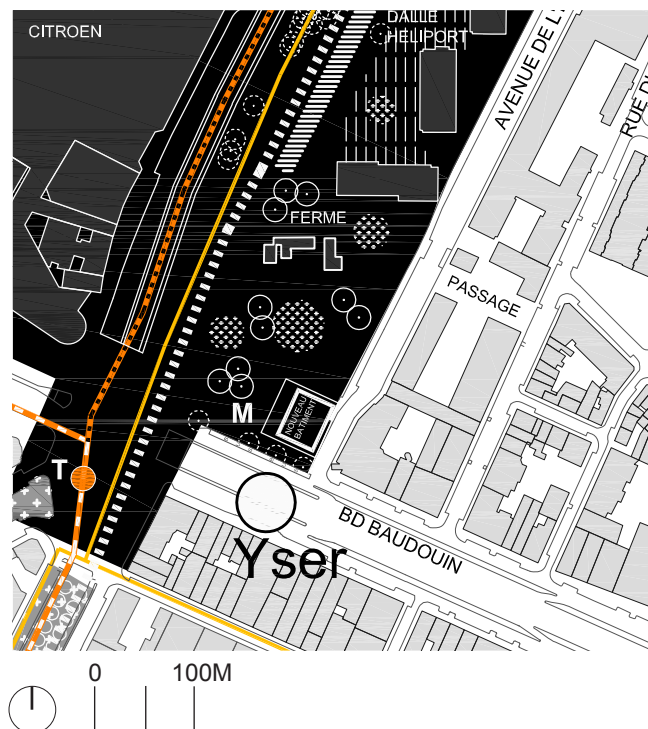
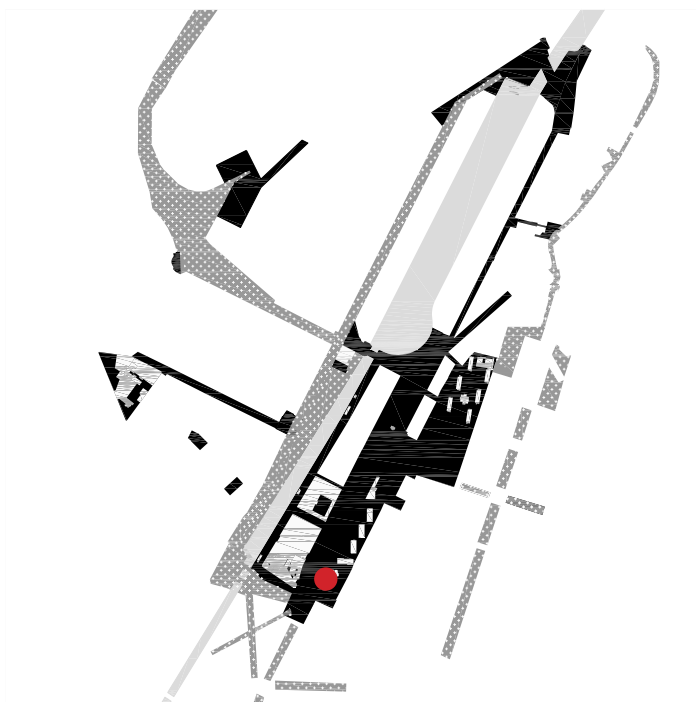
Jaar 1: Opmaak van een lastenboek en aanbestedingsprocedure voor de studie en herinrichting. Toekenning. Realisatie van de studie

Jaar 2: finalisatie van de studie van publieke ruimtes
Overeenkomsten/overdracht van terreinen tussen operatoren, wijziging van het BBP

Jaar 3: Indienen van de vergunningsaanvraag voor het park. Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken voor het park en de publieke ruimtes

Jaar 4: Overheidsopdracht van werken voor het park en de publieke ruimtes

1.2 Ferme du Parc Maximilien / 1.2. Boerderij van het Maximiliaanpark



Type de projet Etude et travaux Opération CRU	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles	Occupation actuelle Ferme Maximilien asbl	Superficie 250 m2 (démolition/reconstruction) 1,6 ha (enclos à reconfigurer)	Pilote Bruxelles Environnement
Adresse Avenue de l'héliport 1000 Bruxelles	Parcelles cadastrales 253 G	Situation de droit PPAS Héliport : parc, zone de logement, voiries PPAS Willebroeck zone de parc et zone d'équipements	Estimation 742.500,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles Ferme Maximilien asbl Co-propriété Héliport
Projecttype Studie en werken Opération SVC	Eigenaar(s) Stad Brussel	Huidige functie Boerderij Maximilien vzw	Oppervlakte 250 m2 (afbraak/heropbouw) 1,6 ha (te herconfigureren omheiningen)	Stuurgroep Leefmilieu Brussel
Adres Helihavenlaan 1000 Brussel	Kadastrale percelen 253 G	Rechtstoestand BBP Helihaven: park, huisvestingszone, wegen BBP Willebroek: zone voor park en zone voor voorzieningen	Schatting 742.500,00 €	Partners Stad Brussel Boerderij Maximilien vzw Co-eigendom Helihaven



CONSTATS

La Ferme Maximilien constitue un équipement pédagogique intéressant pour les écoles et quartiers riverains. Sa configuration et son fonctionnement actuels sont toutefois trop fermés. Les grilles qui entourent le site le rendent infranchissable et accentuent la rupture entre le parc Maximilien et le centre-ville (quai du commerce). Cette fonction pourrait être valorisée dans sa localisation centrale et ouverte à un public plus large.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention vise à reconfigurer la Ferme afin de permettre la poursuite de ses activités dans le parc suite à son réaménagement.

La nouvelle organisation de la ferme proposée est définie dans le chapitre 1 et devra permettre un fonctionnement ouvert sur le parc en interaction avec celui-ci.

L'intervention ici propose donc de budgétiser à la fois la démolition-reconstruction du siège administratif actuel, et le réaménagement des espaces liés à la ferme ainsi qu'un petit local de gardiennage pour Bruxelles Environnement.

Les socles des dalles Hélicopter et du Foyer seront aménagés pour pouvoir accueillir une activité maraîchère pédagogique en lien avec la ferme (voir aussi fiche 1.3);

RESULTATS ATTENDUS

- Intégration de la ferme dans le parc
- Amélioration de la continuité de l'espace vert
- Développement de l'activité maraîchère
- Amélioration de la convivialité et du contrôle social dans le parc
- Elargissement du champ d'attractivité de la ferme au delà du quartier

PLAN FINANCIER

La nature et le montant précis des investissements à réaliser seront déterminés dans l'étude d'aménagement du site.

Une enveloppe de 675.000€ est réservée pour le projet dans le CRU. Elle vise la démolition-reconstruction du siège administratif et une réorganisation des enclos.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Le réaménagement de la Ferme devra se faire en même temps que l'étude de réaménagement du parc (voir fiche 1.1a)
- Définition avec les acteurs d'un nouveau modèle de fonctionnement de la ferme, en lien avec le parc
- Désenclavement de la ferme: suppression des grilles. Gestion des enclos pour animaux dans un parc ouvert
- Détermination du lieu de relocalisation du siège de la ferme en concertation avec le gestionnaire de la ferme (Ville de Bruxelles)
- Intégration réussie de la ferme dans le futur parc au niveau de la gestion, de l'organisation et au niveau architectural

PHASAGE

Année 1 : Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour l'étude de réaménagement. Attribution. Réalisation de l'étude.

Année 2 : Finalisation de l'étude d'aménagement, En fonction des conclusions de l'étude : conventions/cessions de terrains entre opérateurs.

Année 3 : Dépôt de demande de permis pour le parc et la ferme. Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux de la ferme.

Année 4 : Marché public de travaux de la ferme.

VASTSTELLINGEN

De boerderij Maximilien betreft een interessante pedagogische voorziening voor de scholen en naburige wijken. Haar configuratie en huidige werking zijn echter te gesloten. De hekken die de site omringen maken de site ontoegankelijk en accentueren de breuk tussen het Maximiliaanpark en het stadscentrum (Handelskaai). De functie zou kunnen worden opgewaardeerd in haar centrale locatie, toegankelijk voor een breder publiek.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De interventie beoogt de herconfiguratie van de boerderij zodat deze haar activiteiten kan verderzetten in het park na haar herinrichting.

De nieuwe organisatie van de voorgestelde boerderij is gedefinieerd in hoofdstuk 1 en zal een werking open naar het park en in interactie met dat laatste moeten toelaten.

Deze interventie stelt dus voor om de afbraak-heropbouw van de huidige administratieve zetel en de herinrichting van de ruimtes verbonden aan de boerderij tegelijkertijd te budgetteren, evenals een klein bewakingslokaal voor Leefmilieu Brussel.

De sokkels van de plateaus Helihaven en Foyer zullen worden ingericht om een pedagogische activiteit in verband met groenteteelt te kunnen herbergen in connectie met de boerderij (zie ook fiche 1.3).

VERWACHTE RESULTATEN

- Integratie van de boerderij in het park
- Verbetering van de continuïteit van de groene ruimte
- Ontwikkeling van een activiteit in verband met groenteteelt
- Verbetering van de gezelligheid en van de sociale controle in het park
- Verruiming van aantrekkingskracht van de boerderij tot buiten de wijk

FINANCIEEL PLAN

De natuur en het exacte bedrag van de te realiseren investeringen zullen worden bepaald in de studie voor de herinrichting van de site.

Een enveloppe van 675.000€ is voorzien voor het project binnen het SVC. Ze beoogt de afbraak-heropbouw van de administratieve zetel en een herorganisatie van de omheiningen.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- De herontwikkeling van de boerderij moet tegelijkertijd worden uitgevoerd met de studie van de herontwikkeling van het park (zie blad 1.1a)
- Definitie van een nieuw functioneringsmodel voor de boerderij met de actoren, in connectie met het park
- Ontsluiting van de boerderij: afschaffing van de hekken. Beheer van de omheiningen voor de dieren in een open park
- Bepaling van de plek voor de herlokalisatie van de zetel van de boerderij in overleg met de beheerder van de boerderij (Stad Brussel)
- Succesvolle integratie van de boerderij in het toekomstig park op niveau van het beheer, van de organisatie en op architecturaal vlak

FASERING

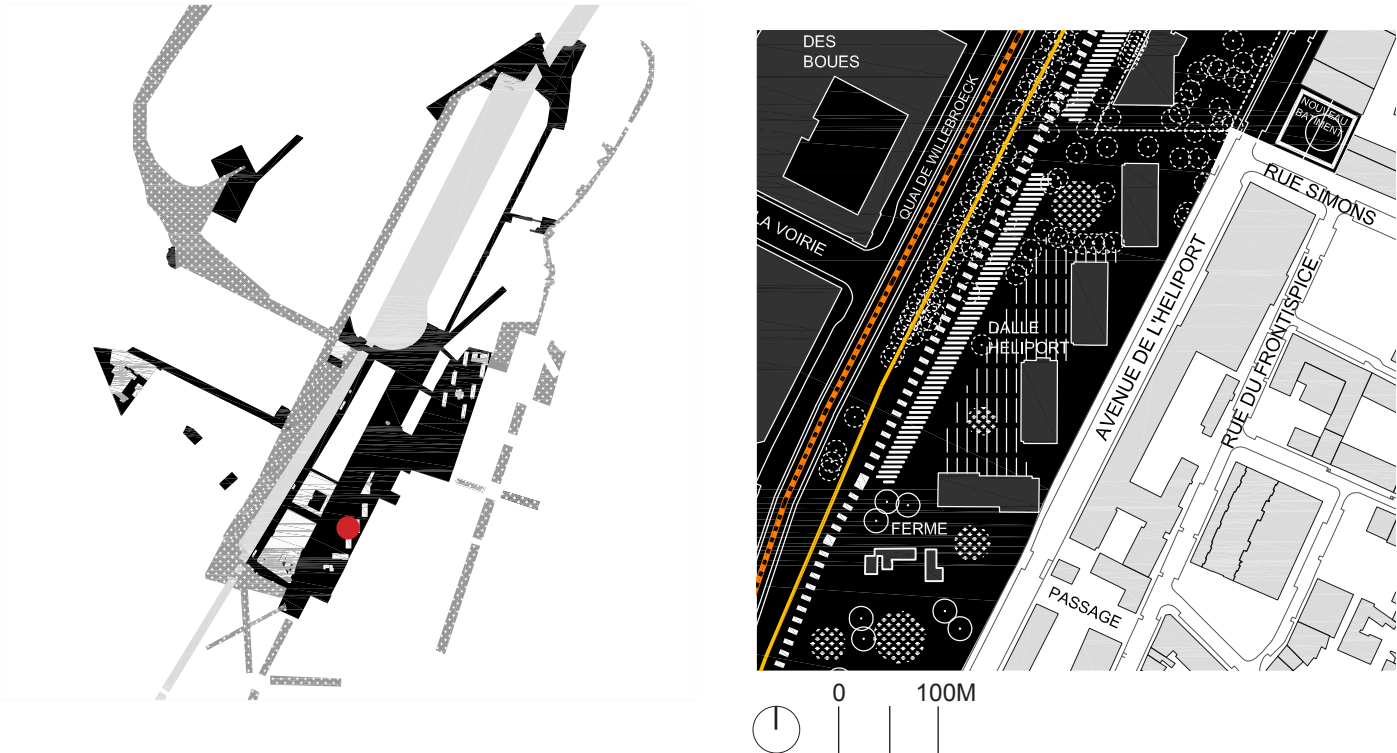
Jaar 1: Opmaak van het lastenboek en aanbestedingsprocedure voor de herinrichtingsstudie. Toekenning. Realisatie van de studie

Jaar 2: Finalisatie van de inrichtingsstudie; in functie van de conclusies van de studie: overeenkomst/overdracht van de terreinen tussen operatoren

Jaar 3: Indienen van de vergunningsaanvraag voor het park en de boerderij. Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken van de boerderij

Jaar 4: Overheidsopdracht voor werken van de boerderij

1.3 Dalle Héliport / 1.3 Plateau Helihaven



Type de projet Aménagement de potagers collectifs Opération mixte	Propriétaire(s) Co-Propriété Héliport	Occupation actuelle Friche	Superficie 4.150 m2	Pilote Bruxelles Environnement
Adresse Avenue de l'héliport 1000 Bruxelles	Parcelles cadastrales 255 A 3	Situation de droit PPAS Héliport : Espace vert sur sol privé ou jardin sur dalle (prescription 4.2.3 du PPAS)	Estimation 526.532,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles Co-propriété Héliport, Ferme Maximilien asbl

Projecttype Inrichting van de collectieve moestuinen Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Co-eigendom Helihaven	Huidige functie Braakland	Oppervlakte 4.150 m2	Stuurgroep Leefmilieu Brussel
Adres Helihavenlaan 1000 Brussel	Kadastrale percelen 255 A 3	Rechtstoestand BBP Helihaven: groene ruimte op privaat terrein of tuin op platen (voorschrift 4.2.3 van het BBP)	Schatting 526.532,00 €	Partners Stad Brussel, Co-eigendom Helihaven, Boerderij Maximilien vzw



CONSTATS

Le socle de l'ensemble de logements Héliport (copropriété privée) abrite un parking au dessus duquel un jardin sur dalle est aménagé. Vu du parc Maximilien, ce socle crée un mur aveugle sur une longueur de près de 200 mètres et une hauteur de 8m. Une rampe d'accès en pente douce existe au sud mais est fermée et inutilisée.

Ce mur est traité en béton architectonique et constitue une des «façades» du parc, peu animée mais qui ne pose pas de problème en soi.

Toutefois, la combinaison de ce mur aveugle et des grilles de la ferme génèrent des espaces particulièrement peu agréables et sécurisants. Le jardin sur dalle qui était initialement prévu est aujourd'hui inutilisé et peu entretenu.

Le PPAS Héliport prévoit d'affecter cet espace soit à un espace vert sur sol privé soit à un jardin collectif. Sa verdurisation est incontournable.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention consiste à rénover la dalle Héliport (étanchéité) et aménager un jardin potager collectif destiné pour partie aux habitants de la tour et pour partie à un projet pédagogique à développer en partenariat avec la Ferme Maximilien ou un autre opérateur.

Les accès à la dalle depuis le parc seront requalifiés de même que la sécurisation de ceux-ci et l'éclairage.

Un convention d'aménagement et d'entretien devra être établie entre la copropriété, la Ville de Bruxelles et l'opérateur de gestion.

Cette fiche porte sur les investissements physiques à réaliser pour la rénovation de la dalle (étanchéité à charge de la Ville de Bruxelles) et l'aménagement du potager (budget CRU). Un projet d'animation et de gestion est également prévu dans le volet cohésion sociétale.

RESULTATS ATTENDUS

- Assainissement et mobilisation de la dalle comme complément au parc
- Liens avec le projet de nouvelle «Ferme Maximilien» (fiche 1.2) et avec le concept paysager du nouveau parc
- Amélioration de la perméabilité du socle des tours côté parc et du contrôle social, ainsi que la perméabilité du nouvel ensemble

PLAN FINANCIER

Le projet vise donc deux interventions:

- une intervention de rénovation de la dalle (étanchéité) financée par la Ville de Bruxelles (selon accord à trouver avec la co-propriété).
- une intervention d'aménagement des potagers financé par le CRU et par Bruxelles Environnement.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Le réaménagement de la dalle devra se faire en même temps que l'étude de réaménagement du parc (voir fiche 1.1a)
- Accord à trouver entre la Ville de Bruxelles et la copropriété Héliport pour la rénovation de la dalle avant aménagement du potager
- Coordination entre la Ville de Bruxelles et Bruxelles Environnement
- Lien avec la Ferme Maximilien
- Sécurisation et gestion des accès à la dalle
- Vérification de l'impact des ombres portées
- Mettre en place des actions concrètes d'information et de concertation avec les habitants et les associations actives sur le site ;
- Assurer la sécurisation des terrasses des appartements du rdc.

PHASAGE

Année 1 : Convention d'aménagement et de gestion. Etudes techniques préalables (stabilité, étanchéité)

Année 2 : Projet d'aménagement et permis éventuels

Année 3 : Travaux d'aménagement et ouverture

VASTSTELLINGEN

De sokkel van het Helihaven wooncomplex (privaat co-eigendom) biedt plaats aan een parking waarop een tuin op platen is ingericht. Gezien vanaf het Maximiliaanpark, creëert deze sokkel een blinde muur over een lengte van bijna 200 meter en een hoogte van 8 meter. In het zuiden ligt een zacht hellende toegangsbaan, maar deze is gesloten en ongebruikt.

Deze muur is uitgevoerd in architecturaal beton en vormt een van de weinig geanimeerde «gevels» van het park, maar op zich geeft die geen probleem.

De combinatie van deze blinde muur en de hekken van de boerderij genereren echter ruimtes die in het bijzonder weinig aangenaam en onveilig zijn.

De tuin op platen die initieel was voorzien, is vandaag ongebruikt en slecht onderhouden.

Het BBP Helihaven voorziet deze ruimte om te vormen tot of een groene ruimte op private grond of een collectieve tuin. Haar vergroening is onvermijdelijk.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De interventie bestaat uit het renoveren van het Helihaven-plateau (waterdichtheid) en het inrichten van een gemeenschappelijke moestuin deels bestemd voor de bewoners van de toren en deels voor een pedagogisch project, te ontwikkelen in samenwerking met de boerderij Maximilien of een andere operator.

De toegangen tot het dal vanaf het park zullen worden opgewaardeerd net zoals de beveiliging ervan en de verlichting.

Een overeenkomst voor de herinrichting en het onderhoud zal moeten worden opgesteld tussen de co-eigendom, Stad Brussel en de beheerder.

Deze fiche betreft de fysieke interventies die te realiseren zijn voor de renovatie van het plateau (waterdicht onder toezicht van de Stad Brussel) en de inrichting van de moestuin (budget CRU). Een project rond animatie en beheer is eveneens voorzien in het socio-economisch luik.

VERWACHTTE RESULTATEN

- De inzet en mobilisatie van het plateau als aanvulling op het park
- Verband met het project van de nieuwe «boerderij Maximilien» (fiche 1.2) en met het landschappelijk concept van het nieuwe park
- Verbetering van de permeabiliteit van de sokkel van de torens aan de parkzijde en van de sociale controle, evenals de permeabiliteit van het nieuwe geheel

FINANCIEEL PLAN

Het project beoogt dus twee interventies:

- een interventie rond de renovatie van het plateau (waterdichting) gefinancierd door Stad Brussel (volgens een te vinden akkoord met de co-eigendom)
- een interventie rond de inrichting van de moestuinen gefinancierd door het SVC en door Leefmilieu Brussel

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- De herontwikkeling van het plateau moet tegelijk met de studie van de herontwikkeling van het park gebeuren (zie blad 1.1a)
- Akkoord vinden tussen Stad Brussel en het co-eigendom Helihaven voor de renovatie van het plateau voor de inrichting van de moestuin
- Coördinatie tussen Stad Brussel en Leefmilieu Brussel
- Link met de boerderij Maximilien
- Beveiliging en beheer van de toegangen tot het plateau
- Nazicht van de impact van de teweeggebrachte schaduwen
- Concrete informatie en overlegmaatregelen met de inwoners en verenigingen die actief zijn op de site invoeren;
- De beveiliging van de terrassen van de appartementen op de begane grond verzekeren.

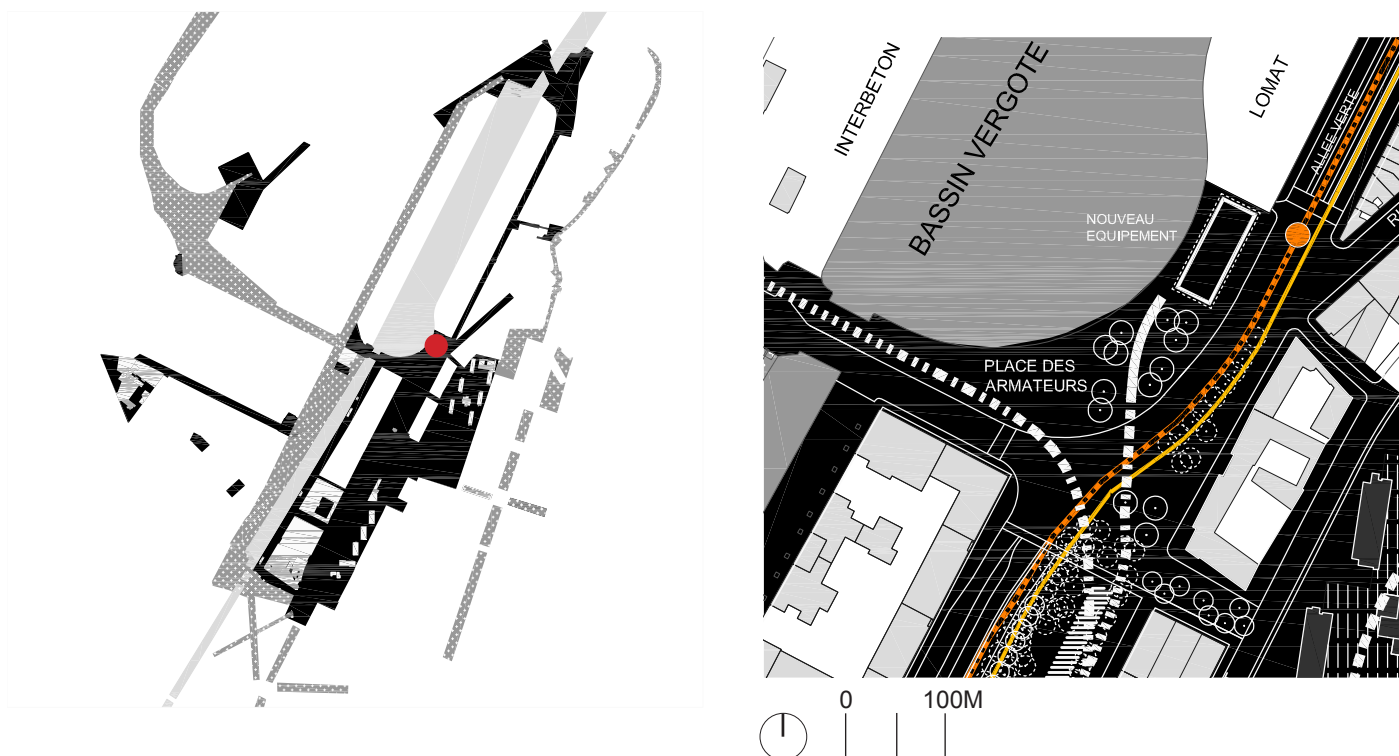
FASERING

Jaar 1: Overeenkomst voor de herinrichting en het beheer. Voorafgaande technische studies (stabiliteit, waterdichtheid)

Jaar 2: Inrichtingsproject en eventuele vergunningen

Jaar 3: Inrichtingswerken en opening

1.4 Equipement sportif Vergote / 1.4 Sportinfrastructuur Vergote



Type de projet Construction d'un équipement Opération mixte	Propriétaire(s) Port de Bruxelles Concession Lomat	Occupation actuelle Zone d'accès et entrepôt Lomat	Superficie 6.000 m2	Pilote SAU
Adresse Quai de Willebroeck-Quai des armateurs 1000 Bruxelles	Parcelles cadastrales 427 T4 partie longeant la 427T4 de la 427C10 moitié de la 427A4	Situation de droit PPAS Willebroeck : ZONE A1 : Logements, commerces, bureaux, équipements. Zone d'activités portuaires	Estimation 13.584.000,00 €	Partenaires Région de Bruxelles-Capitale Ville de Bruxelles Bruxelles Environnement Port de Bruxelles

Projecttype Bouw van een voorziening Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Haven van Brussel Concessie Lomat	Huidige functie Toegangszone en entrepot Lomat	Oppervlakte 6.000 m2	Stuurgroep MSI
Adres Willebroekkaai-Rederskaai 1000 Brussel	Kadastrale percelen 427 T4 deel langs de 427T4 van de 427C10 half van 427A4	Rechtstoestand BBP Willebroeck: ZONE A1: huisvesting, handel, kantoren, voorzieningen Zone voor havenactiviteiten	Schatting 13.584.000,00 €	Partners Brussels Hoofdstedelijk Gewest Stad Brussel Leefmilieu Brussel Haven van Brussel



CONSTATS

Le bassin Vergote est très peu visible et accessible alors qu'il constitue un des sites paysagers les plus remarquables de la Région.

Le projet de Parc prévu dans la fiche 1, vise à prolonger le parc Maximilien jusqu'à l'eau à hauteur de la courbe de giration au sud qui est l'un des 2 seuls accès où le bassin est visible.

Le PPAS Willebroeck prévoit à cet endroit une zone d'espace vert public «A2» de minimum 5000m² et une zone «A1» permettant la construction de logements, d'équipements, de bureaux et de commerces sur une superficie maximale de 7500m².

L'espace vert prévu dans le PPAS est trop petit pour pouvoir développer une appropriation et des usages autonomes.

Outre la reconnexion au parc Maximilien (fiche 1) il y a lieu d'étendre au maximum la superficie du parc et de prévoir un équipement le plus ouvert et dynamique possible permettant de développer une appropriation du lieu.

La zone A1 subit la double contrainte de la nécessité de préserver un dégagement de 8m du mur de quai et est traversée du côté de l'allée verte par le pertuis sous-terrain de la Senne. Cette situation réduit à 15m la largeur constructible au centre de la parcelle.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Au vu des contraintes constructives et du besoin de maximiser l'espace vert à cet endroit il est proposé de développer le futur immeuble sur une superficie de 6000m² dans une logique d'ouverture et de dialogue sur l'espace ouvert, de façon à contribuer à son animation.

En termes de programmation il est proposé d'affecter l'immeuble à un centre sportif de taille supra-locale. Une analyse de fonctions complémentaires pourra être faite en fonction des opportunités et des besoins exprimés par les acteurs de terrain.

Le projet architectural devra être articulé avec son environnement pour lui permettre d'être attractif.

Ce nouvel ensemble dans le bassin de giration devra se reconnecter:

- au reste du parc Maximilien via un réaménagement de la place des Armateurs. Ce point bénéficiera notamment de la simplification du carrefour proposée dans le chapitre 1 (suppression du trafic de transit sur la petite allée verte, et dégagement d'un parvis pour l'école Klavertje Vier)

- au parc de Tour et Taxis via un élargissement de l'espace public du pont des Armateurs et du coin de la parcelle Interbeton. Ce point envisage l'intégration de la passerelle métallique (où se trouve une locomotive) dans le nouvel espace public, et un élargissement des cheminement piétons le long de la parcelle Interbeton sur environ 2,5m, en bonne coordination avec la réorganisation en cours du site Interbeton et Q8.

- au quai des péniches via une sécurisation des traversées sur le pont des armateurs.

RESULTATS ATTENDUS

- Créer un grand équipement sportif indoor à portée régionale visant à accueillir la pratique sportive récréative et de compétition et à soutenir les activités ludiques initiant à la pratique sportive

- Mettre à disposition des bruxellois une infrastructure développant une politique d'accessibilité pour le plus grand nombre quel que soit l'âge, la condition sociale ou physique

- Proposer une programmation répondant aux priorités fixées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale et au cadastre des sports

- Maximiser l'usage de l'espace ouvert et bâti

- Désenclaver le site en reconnectant le nouvel espace public aux autres séquences du parc Maximilien, et au parc de Tour et Taxis.

PLAN FINANCIER

Le budget de l'opération n'est mobilisé que pour le bâtiment sportif. L'espace public est financé dans le cadre des fiches 1a et 1b.

Le budget CRU est mobilisable sur un volet étude et acquisition à hauteur de 1.440.000€ et de 144.000€ pour la communication.

Le solde de l'équipement sportif sera financé par des budgets sectoriels estimé à environ 12 M€

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Définition précise de la programmation sportive par la Ville de Bruxelles, future gestionnaire de l'infrastructure en concertation avec la commune de Molenbeek.

- Prise en compte des contraintes constructives (pertuis Senne, etc.)

- Conception d'un immeuble sportif ouvert sur l'espace public comme facteur d'animation et de contrôle social.

PHASAGE

Année 2 : Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour l'étude de réaménagement du parc Maximilien. Attribution. Réalisation de l'étude. Préparation du cahier des charges pour la conception de l'équipement sportif.

Année 3 : Finalisation de l'étude d'aménagement, en fonction des conclusions de l'étude, finalisation du cahier des charges de l'équipement sportif. Désignation de l'équipe. Lancement de l'étude architecturale.

Année 4 : Dépôt de demande de permis pour l'équipement. Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux.

Année 5 : Lancement des travaux.

Année 6 : Finalisation des travaux.

FASTSTELLINGEN

Hoewel het een van de meest opmerkelijke landschapssites van het Gewest is, is het Vergotedok weinig zichtbaar en toegankelijk.

Het Parkproject voorziet in fiche 1, voorziet de verlenging van het Maximiliaanpark tot het water ter hoogte van de zwaaihoek in het zuiden, die een van de twee enige toegangen is waar het dok zichtbaar is.

Het BBP Willebroeck voorziet op deze plek een zone van groene publieke ruimte «A2» van minimum 5000m² en een zone «A1» die de bouw van woningen, voorzieningen, kantoren en handelszaken toelaat op een maximale oppervlakte van 7500m².

De groene ruimte voorzien in het BBP is te klein om een toe-eigening en autonome gebruiken te kunnen ontwikkelen.

Behalve de herverbinding met het Maximiliaanpark (fiche 1), moet de oppervlakte van het park maximaal uitgestrekt worden en de meest open en dynamisch mogelijke voorzieningen worden gepland, die toelaten een toe-eigening van de plek te ontwikkelen.

De zone A1 kent een dubbele beperking: de noodzaak om een vrije ruimte van 8m van de kaaiwand te behouden en de oversteek aan de kant van Groendreef van de ondergrondse leidingen van de Zenne. Deze situatie vermindert de bebouwbare breedte met 15m in het midden van het perceel.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Gezien de constructieve beperkingen en de nood om de groene ruimte te maximaliseren op deze plek, wordt er voorgesteld het toekomstige gebouw te ontwikkelen op een oppervlakte van 6000m², binnen een logica van opening en dialoog op de open ruimte, om zo bij te dragen tot haar animatie.

In termen van programmatie is voorgesteld het gebouw in te richten als sportcentrum van supra-locale grootte. Een analyse van de complementaire functies zal kunnen worden uitgevoerd in functie van de opportuniteiten en noden geuit door de actoren op het terrein.

Het architecturale project zal moeten worden vormgegeven in relatie met haar omgeving opdat het aantrekkelijk kan zijn.

Dit nieuwe geheel in de zwaaihoek zal zich moeten verbinden:

- met de rest van het Maximiliaanpark via een herinrichting van het Redersplein. Dit punt zal baat hebben bij de vereenvoudiging van het kruispunt voorgesteld in hoofdstuk 1 (aanschaffing van het transitverkeer op de kleine Groendreef, en de vrijmaking van een voorpleintje voor de school Klavertje Vier).

- met het park van Tour&Taxis via een verbreding van de publieke ruimte van de Redersbrug en van de hoek van het perceel van Interbeton. Dit punt voorziet de integratie van de metalen passerelle (waar zich een locomotief bevindt) in de nieuwe publieke ruimte, en een verbreding van de voetgangerspaden langs het Interbeton-perceel over ongeveer 2,5m, in goede coördinatie met de lopende reorganisatie van de Interbeton-site en Q8.

- op de Akenkaai via een beveiliging van de oversteek op de Redersbrug.

VERWACHTE RESULTATEN

- Een grote indoor sportvoorziening met een regionaal draagvlak creëren, met de bedoeling de recreatieve en competitieve sport en de spelactiviteiten die voorbereiden op sportbeoefening te verwelkomen

- De Brusselaars een infrastructuur ter beschikking stellen binnen een politiek van toegankelijkheid voor iedereen, ongeacht de leeftijd, de sociale achtergrond of de fysieke mogelijkheden

- Een programmatie voorstellen die beantwoordt aan de prioriteiten vastgelegd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het sportkadaster.

- Het gebruik van de open en bebouwde ruimte maximaliseren

- De site ontsluiten door de nieuwe publieke ruimte te verbinden met de andere sequenties van het Maximiliaanpark, en met het park van Tour&Taxis

FINANCIEEL PLAN

Het budget van deze project is ingezet enkel voor het sportgebouw. De publieke ruimte is gefinancierd in het kader van de fiches 1a en 1b.

Het SVC-budget is beschikbaar voor een luik «Studies» en aankoop ter hoogte van 1.440.000€ en 144.000€ voor de communicatie.

Het saldo voor de sportinfrastructuur zal worden gefinancierd door sectoriële budgetten geschat op ongeveer 12 M€.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Precieze definitie van de sportprogramma's door de Stad Brussel, toekomstige infrastructuurbeheerder in overleg met de gemeente Molenbeek.

- Rekening houden met de constructieve beperkingen (leidingen van de Zenne, etc.)

- Ontwerp van een sportgebouw open naar de publieke ruimte als animatiefactor en als sociale controle

FASERING

Jaar 2: Opmaak van het lastenboek en aanbestedingsprocedure voor de studie van de herinrichting van het Maximiliaanpark. Toekenning. Realisatie van de studie. Voorbereiding van het lastenboek voor het ontwerp van de sportinfrastructuur

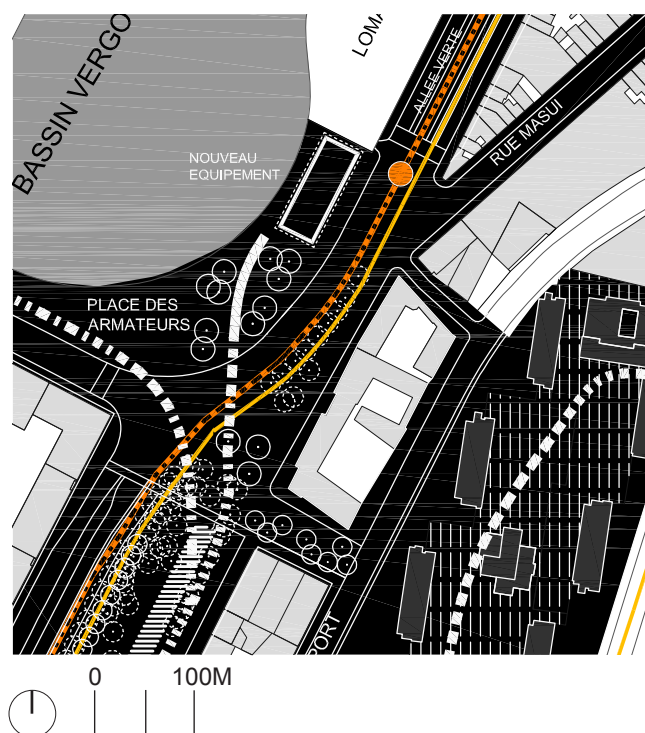
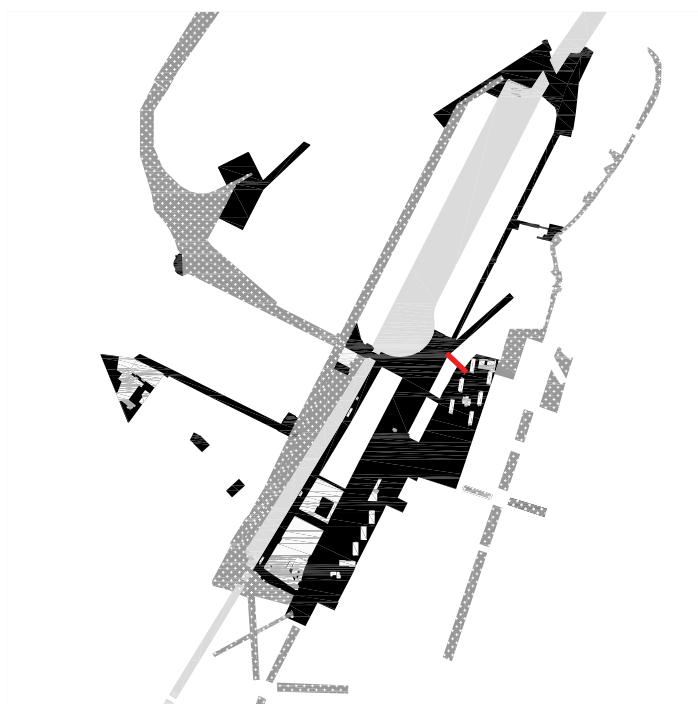
Jaar 3: Finalisatie van de inrichtingsstudie, in functie van de conclusies van de studie, finalisatie van het lastenboek van de sportinfrastructuur. Aanduiding van het team. Start van de architecturale studie

Jaar 4: Indienen van de vergunningsaanvraag voor de voorziening. Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken

Jaar 5: Start van de werken

Jaar 6: Finalisatie van de werken

1.5 Nouveau passage entre équipement et av. Héliport / 1.5 Nieuwe doorgang tussen voorziening en Helihavenlaan



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Aménagement d'un passage Opération à initier		Dépôt partiellement couvert d'un magasin de sanitaire	620 m2	A définir
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue de l'héliport-rue Masui	433E6-433M5	PPAS Héliport : passage public sur sol privé	671.600,00 €	Ville de Bruxelles

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Inrichting van een doorgang Op te starten operatie		Gedeeltelijk overdekt depot van een sanitairwinkel	620 m2	Vast te stellen
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Helihavenlaan-Masuistraat	433E6-433M5	BBP Helihaven: publieke doorgang op privaat terrein	671.600,00 €	Stad Brussel



CONSTATS

L'ensemble de logements du Foyer est actuellement séparé des bassins Béco et Vergote par un îlot particulièrement long situé entre l'avenue de l'Héliport, l'Allée Verte et la rue Masui.

Le linéaire de cet îlot est de près de 400m. Cette situation est un facteur d'enclavement des quartiers habités. Le PPAS Héliport prévoit d'ailleurs un passage public sur sol privé au travers de l'îlot.

La parcelle visée ici est occupée par un dépôt de magasin sanitaire partiellement couvert.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Il est proposé de réaliser un passage au travers de l'îlot afin de désenclaver le site des tours du foyer et de mieux les relier aux nouveaux réseaux de parc et à l'équipement qui sera développé à hauteur de la courbe de giration du bassin Vergote. Cela permet de couper en deux un très long îlot formant une barrière avec le quartier. La traversée de l'Allée Verte à hauteur de la rue Masui devra être fortement améliorée.

La réalisation du projet suppose un conventionnement avec le propriétaire ou le rachat ou expropriation de l'assise du passage (560m²), qui pourra être imposé dans le cadre du PAD.

RESULTATS ATTENDUS

- Améliorer le lien et la connexion du site des barres du Foyer et du quartier Masui avec le canal et les nouveaux équipements (voir aussi Musée Citroën)

PLAN FINANCIER

L'estimation vise le rachat et l'aménagement d'un passage sur une parcelle commerciale. Le montant de 607.600€ est estimé pour cette opération:

- 496.000€ pour l'acquisition ou négociation d'un passage public sur sol privé

- 111.600€ pour les aménagements.

Un budget de 64.000€ sera prévu pour la communication.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Acquisition de la parcelle (via négociation ou expropriation) ou négociation d'un passage public sur sol privé

- Amélioration du carrefour et de la place des Armateurs (pour faciliter les traversées).

VASTSTELLINGEN

Het geheel van huisvesting van de Foyer is momenteel gescheiden van het Beco- en Vergotedok door een uitzonderlijk lang bouwblok gelegen tussen de Helihavenlaan, de Groendreef en de Masuistraat.

Het lineaire deel van dit bouwblok is rond de 400m. Deze situatie is een factor van insluiting van de bewoonde wijken. Het BBP Helihaven voorziet daarenboven een publieke doorgang op privaat terrein doorheen het bouwblok.

Het hier besproken perceel wordt bezet door een deels overdekt depot van een sanitairwinkel.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Er is voorgesteld een doorgang doorheen het bouwblok te realiseren om zo de site van de Foyer-torens te ontsluiten en om ze beter te verbinden met het nieuwe parknetwerk en met de voorziening die zal worden ontwikkeld ter hoogte van de zwaaihoek van het Vergotedok. Dit laat toe een zeer lang bouwblok, dat een barrière met de wijk vormt, in twee te snijden. De oversteek van de Groendreef ter hoogte van de Masuistraat zal sterk verbeterd moeten worden.

De realisatie van het project veronderstelt een overeenkomst met de eigenaar of de afkoop of onteigening van de doorgang (560m²), kan mogelijk geïmplementeerd worden in het kader van het RPA.

VERWACHTE RESULTATEN

- de link en de verbinding met de site van de Foyer en de Masuiwijk met het kanaal en de nieuwe voorzieningen verbeteren (zie ook Citroën-museum)

FINANCIEEL PLAN

De raming voorziet de afkoop en de inrichting van een doorgang op een commercieel perceel. Het bedrag voor deze interventie is geschat op 607.600€:

- 496.000€ voor de aankoop of voor onderhandeling over een publieke doorgang op prive-land

- 111.600€ voor de inrichting.

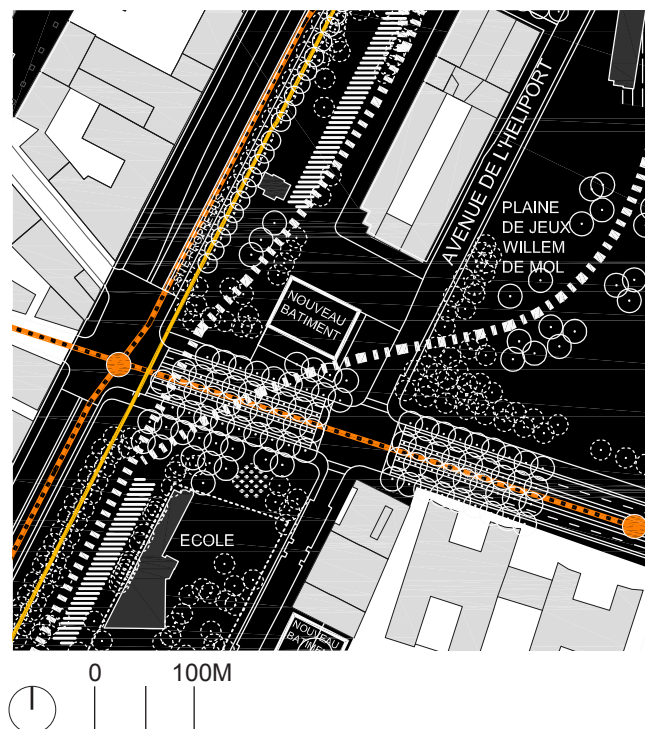
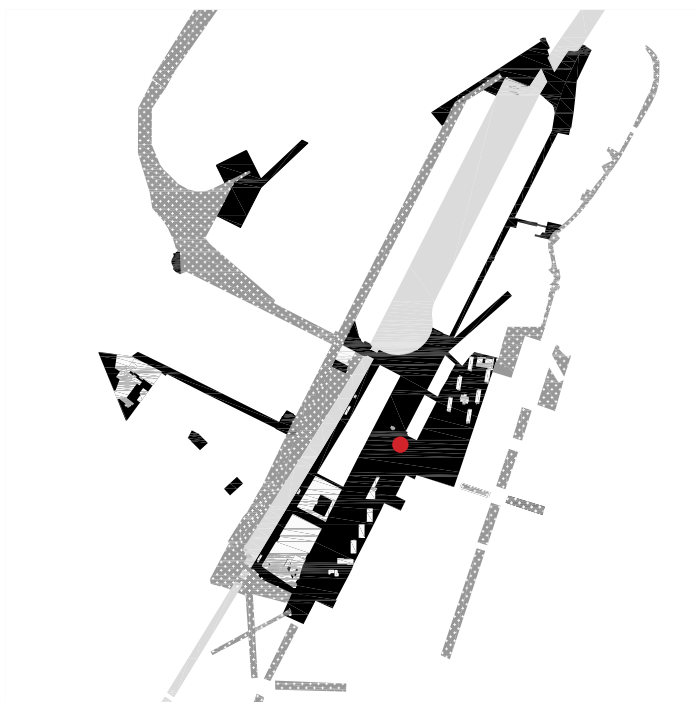
Een budget van 64.000€ zal worden voorzien voor de communicatie.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verwerving van het perceel (via onderhandeling of onteigening) of onderhandeling over een publieke doorgang op prive-land

- Verbetering van het kruispunt en van het Redersplein (om de oversteek te faciliteren)

1.6 Nouveau bâtiment «Bolivar» / 1.6 Nieuw gebouw «Bolivar»



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Construction de logements Opération à initier	Régie de la Ville de Bruxelles	Voirie, trottoirs, cour de récréation	Logements : 19.600 m2 Equipements : 4.800 m2	Régie de la Ville de Bruxelles
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Angle Bolivar/Héliport/Allée Verte	255p3	PPAS Héliport : zone d'habitation/ espace vert	63.400.000,00 €	Ville de Bruxelles

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Bouw van woningen Op te starten operatie	Regie van de Stad Brussel	Weg, voetpaden, recreatieplein	Woningen : 19.600 m2 Voorzieningen : 4.800 m2	Regie van de Stad Brussel
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Hoek Bolivar/Helihaven/Groendreef	255p3	BBP Helihaven: woonzone/ zone voor groene ruimte	63.400.000,00 €	Stad Brussel



CONSTATS

Le boulevard Bolivar est très largement surdimensionné et coupe littéralement le parc Maximilien en deux. Le dimensionnement actuel ne correspond pas à l'usage mobilité.

Le PPAS Hélicoptère prévoit une réduction importante de la largeur du boulevard Bolivar (30m) et propose de construire deux immeubles de logements symétriques dans l'idée de recréer un morceau de boulevard urbain classique sur cette section.

Si la réduction de largeur de voirie est bénéfique en terme de liaison et de continuité de l'espace public, la forme urbaine du bâti proposée dans le PPAS pose question:

- la création de deux fronts bâtis de part et d'autre ne se raccroche à aucune continuité urbaine. Le boulevard Bolivar n'est pas un boulevard urbain symétrique classique qu'il conviendrait de «prolonger» par des bâtiments symétriques. Cette figure urbaine du boulevard classique n'a d'ailleurs pas été respectée non plus dans l'implantation du bâtiment Engie.
- ensuite les implantations proposées ont un effet de fragmentation du parc, particulièrement de la partie située entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport, qui serait dès lors coupée du reste.
- enfin, l'implantation des immeubles prévus dans le PPAS empiète sur ce qui est aujourd'hui le domaine public ce qui nécessite de très importants déplacements d'impétrants. Un projet porté par la SFAR sur ce terrain a d'ailleurs été abandonné pour cette raison.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet est situé sur un terrain appartenant à la Régie de la Ville situé à l'angle de l'allée Verte, du boulevard Bolivar et de l'avenue de l'Héliport. L'intervention consiste à construire un immeuble mixte comprenant un équipement et des logements abordables. L'implantation se veut compacte pour limiter l'emprise au sol du projet et assurer une continuité spatiale entre les différentes sections du parc Maximilien. Elle est reprise en zone de logement au PPAS mais n'occupe qu'une partie de la zone constructible afin d'augmenter la dimension et la continuité du parc, de ne pas empiéter sur ce qui est actuellement la voirie et éviter le déplacement d'un très grand nombre d'impétrants.

Le gabarit prévu est de l'échelle d'une tour de hauteur moyenne, qui se réfère à de nombreux immeubles présents dans le quartier (Héliport, Foyer, Engie) sans atteindre les immeubles les plus hauts (tour Premium). L'implantation et le gabarit seront confirmés par le PAD.

Cette forme urbaine revêt de nombreux avantages:

- nombre de logements importants en une seule opération
 - assurer une taille maximale au parc en garantissant fluidité et ouverture maximale entre les différentes sections du parc Maximilien, ce qui est un facteur essentiel d'augmentation d'usage, de sécurisation et de contrôle social.
 - améliorer le contrôle social par l'implantation de fonctions vivantes au rez- de- chaussée, en complément aux nombreux projets déjà en cours de construction dans le quartier et qui pris dans leur ensemble «animeront» le nouvel espace vert par rapport à la situation actuelle.
- En termes de programmation, il est prévu de construire du logement public aux étages. Au rez- de- chaussée il est proposé de localiser un équipement collectif à définir, qui soit largement ouvert sur le nouvel espace vert.

RESULTATS ATTENDUS

- Créer un nombre significatif de logements abordables, de façon à assurer une mixité sociale dans le quartier
- Créer un équipement collectif
- Assurer la continuité des 3 sections du parc Maximilien
- Articuler le boulevard et le parc Maximilien
- Améliorer le contrôle social et l'animation du parc.

PLAN FINANCIER

Le projet est financé par la Régie de la Ville de Bruxelles.

L'investissement total est estimé à 63.400.000€.

Différents montages sont envisagés: développement direct par la Régie, bail emphytéotique ou vente conditionnée, marché de promotion,...

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Adoption du PAD pour adapter les prescriptions du PPAS
- Définition du montage opérationnel et financier
- Ouverture et activation du rez-de-chaussée en lien avec le nouveau parc Maximilien (perspectives, animation) afin d'assurer un contrôle social.

PHASAGE

Année 1 : Lancement procédure PAD. Réalisation du PAD

Année 2 : Finalisation du PAD

Année 3 : aménagement provisoire du terrain dans le cadre des travaux de réaménagement du parc Maximilien.

Suite du phasage à définir en fonction du montage opérationnel défini.

FASTSTELLINGEN

De Bolivarlaan is zwaar overgedimensioneerd en snijdt het Maximiliaanpark letterlijk in twee. De huidige dimensionering stemt niet overeen met het mobiliteitsgebruik.

Het BBP Helihaven voorziet een aanzienlijke versmalling van de Bolivarlaan (30m) en stelt voor twee symmetrische woongebouwen op te trekken binnen de idee om op dit deel een stukje van de klassieke stadsboulevard te reconstrueren.

Als de versmalling van de weg voordelig is in termen van verbinding en van continuïteit van de publieke ruimte, dan roept de stedelijke vorm van het gebouwde, voorgesteld in het BBP vragen op:

- het creëren van twee gebouwde fronten aan beide kanten sluit bij geen enkele stedelijke continuïteit aan. De Bolivarlaan is geen klassieke symmetrische stadsboulevard die geschikt zou zijn om te «verlengen» door symmetrische gebouwen. Deze stedelijke figuur van de klassieke boulevard werd trouwens ook niet gerespecteerd bij de inplanting van het Engie-gebouw.
- vervolgens hebben de voorgestelde inplantingen een effect van fragmentatie op het park, in het bijzonder van de zone gelegen tussen de Antwerpsesteenweg en de Helihavenlaan, die bijgevolg afgesneden zou zijn van de rest.
- tot slot beslaat de inplanting van de gebouwen voorzien in het BBP wat vandaag het publieke domein is, wat zeer belangrijke verplaatsingen van gebruiksrechten vereist. Een project van de SFAR op dit terrein werd trouwens om deze reden opgegeven.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project situeert zich op een terrein behorend tot de Regie van de Stad, gelegen op de hoek van de Groendreef, de Bolivarlaan en de Helihavenlaan. De interventie bestaat eruit een gebouw voor gemengd gebruik te bouwen, dat voorzieningen en betaalbare woningen omvat. De inplanting is compact om de footprint te beperken en een ruimtelijke continuïteit tussen de verschillende delen van het Maximiliaanpark te verzekeren. Ze wordt beschreven als zone voor huisvesting in het BBP, maar neemt slechts een deel van de bebouwbare zone in, om zo de grootte en de continuïteit van het park te verhogen, om niet uit te breiden tot wat op dit moment de weg is en om de verplaatsing van een groot aantal gebruiksrechten te vermijden.

Het voorziene gabariet is op de schaal van een toren van gemiddelde hoogte, verwijzend naar de talrijke aanwezige gebouwen in de wijk (Helihaven, Foyer, Engie) zonder de hoogste gebouwen te bereiken. (Premium-toren). De inplanting en het gabariet zullen worden bevestigd door het RVA.

Deze stedelijke vorm toont vele voordelen:

- belangrijk aantal woningen in één enkele interventie
 - een maximale grootte van het park verzekeren, de doorstroming en maximale openheid tussen de verschillende delen van het Maximiliaanpark garanderend, wat een essentiële factor is voor de verhoging van het gebruik, de veiligheid en de sociale controle
 - de sociale controle verbeteren door de inplanting van levendige functies op het gelijkvloers, aanvullend op de vele projecten die reeds in aanbouw zijn in de wijk, en die in hun geheel de nieuwe groene ruimte zullen «animeren» in vergelijking met de huidige situatie.
- In termen van programmatie zijn publieke huisvesting voorzien op de verdiepingen. Op het gelijkvloers is voorgesteld een nog te definiëren collectieve voorziening te plaatsen, die zich helemaal opent naar deze nieuwe groene ruimte.

VERWACHTTE RESULTATEN

- een significant aantal betaalbare woningen creëren, om zo een sociale gemengdheid in de wijk te verzekeren
- een collectieve voorziening creëren
- de continuïteit van de drie delen van het Maximiliaanpark verzekeren
- de laan en het Maximiliaanpark vormgeven
- de sociale controle en de animatie van het park verbeteren

FINANCIEEL PLAN

Het project wordt gefinancierd door de Regie van de Stad Brussel.

De totale investering is geschat op 63.400.000€.

Verschillende opties worden overwogen: ontwikkeling rechtstreeks door de Regie, erfpacht of voorwaardelijke verkoop, projectontwikkeling...

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Goedkeuring van het RVA om de voorschriften van BBP aan te passen
- Definiëring van het operationeel en financieel plan
- Opening en activering van het gelijkvloers, in verbinding met het nieuwe Maximiliaanpark (perspectieven, animatie) om een sociale controle te verzekeren

FASERING

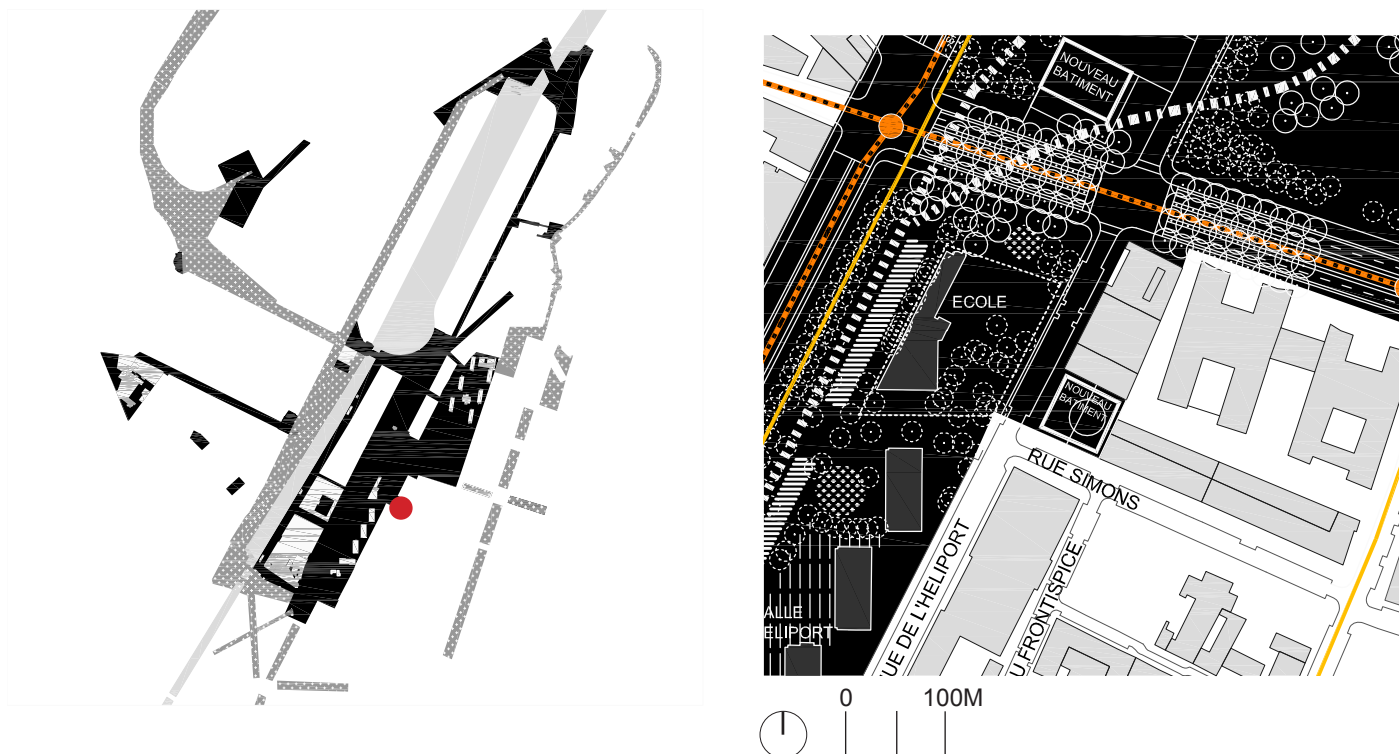
Jaar 1: Start RVA-procedure. Realisatie van het RVA

Jaar 2: Finalisatie van het PAD

Jaar 3: Tijdelijke inrichting van het terrein in het kader van de inrichtingswerken van het Maximiliaanpark

Vervolg van de fasering te definiëren in functie van het gedefinieerde operationeel plan.

1.7 Nouveau bâtiment «Héliport/Simons» / 1.7 Nieuw gebouw «Helihaven/Simons»



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Construction de logements et d'un équipement Opération à initier	Ville de Bruxelles	Friche occupée par une crèche temporaire (containers)	Equipements : 918 m2 Logements : 6.045 m2	Régie de la Ville de Bruxelles
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Angle rue Simons/Av de l'Héliport	255R	PPAS Héliport : zones de logements, zone d'activités administratives, zone d'équipements	17.866.500,00 €	Ville de Bruxelles

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Bouw van woningen en een voorziening Op te starten operatie	Stad Brussel	Braakliggend terrein ingenomen door een tijdelijke crèche (containers)	Voorziening : 918 m2 Huisvesting : 6.045 m2	Regie van de Stad Brussel
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Hoek Simonsstraat/Helihavenlaan	255R	BBP Helihaven: zones voor huisvesting, voor administratieve activiteiten, voor voorzieningen	17.866.500,00 €	Stad Brussel



CONSTATS

Le terrain à l'angle de l'avenue de l'Héliport et de la rue Simons est actuellement une friche occupée à titre temporaire par des préfabriqués qui abritent une crèche.

Cette parcelle est située dans un îlot complexe fortement influencé par l'immeuble «Engie» particulièrement massif et qui contraste avec les immeubles de l'avenue de l'Héliport. A l'angle avec le boulevard Bolivar ces immeubles se terminent sur un mur aveugle en léger recul qui offre un contraste de gabarit et de typologie mal assumé.

Du côté de la rue Simons une barre récente de logements de faible gabarit a été construite en compensation de l'immeuble de bureau laissant la parcelle d'angle avec l'avenue de l'Héliport en friche.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet consiste à construire un immeuble mixte comprenant un équipement au rez-de-chaussée et des logements aux étages.

S'agissant d'un immeuble d'angle et au vu du contexte contrasté et des gabarits des immeubles proches (barre Héliport, immeuble Engie) il est proposé de réaliser un immeuble de 13 niveaux. Le cadre urbanistique actuel permet de réaliser ce projet mais pourra être précisé dans le PAD.

RESULTATS ATTENDUS

- Créer 65 logements et un équipement communal.

PLAN FINANCIER

La régie de la ville pilotera l'ensemble du projet et financera la réalisation des logements pour un montant estimé de 5.112.000€. Un équipement est budgétisé à 2.754.000€.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Définition du montage opérationnel et financier
- Définition du montage financier
- Définition programmatique de l'équipement

PHASAGE

Année 1 : Cahier des charges mission auteur de projet

Année 2 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme

Année 3 : Obtention du permis d'urbanisme et cahier des charges travaux

Année 4 : Début du chantier

Année 5 : Chantier

Année 6 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

Het terrein op de hoek van de Helihavenlaan en de Simonsstraat is momenteel braakliggend, tijdelijk bezet door prefab containers die een crèche herbergen.

Dit perceel situeert zich in een complex bouwblok, sterk beïnvloed door het «Engie» gebouw, dat zeer massief is en dat contrasteert met de gebouwen van de Helihavenlaan. Op de hoek met de Bolivarlaan eindigen deze gebouwen op een lichtjes teruggetrokken blinde muur, die een contrast in gabariet en in slecht veronderstelde typologie geeft. Aan de kant van de Simonsstraat werd er recent een strook van woningen met een zwak gabariet gebouwd ter compensatie van het kantoorgebouw, het hoekperceel met de Helihaven braakliggend latend.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project bestaat uit de bouw van een gebouw voor gemengd gebruik bestaande uit een voorziening op het gelijkvloers en woningen op de verdiepingen.

Aangezien het om een hoekgebouw gaat en gezien de contrasterende context en de gabarieten van de nabijge gebouwen (Helihaven, Engie gebouw), wordt er voorgesteld een gebouw van 13 verdiepingen te realiseren. Het huidig stedenbouwkundig kader laat toe dit project te realiseren, maar zal mogen worden gepreciseerd in het RVA.

VERWACHTE RESULTATEN

- 65 woningen en een gemeentelijke voorziening creëren

FINANCIEEL PLAN

De Regie van de Stad zal het geheel van het project sturen en de realisatie van de woningen financieren voor een bedrag geschat op 5.112.000€. Een voorziening is gebudgetteerd op 2.754.000€.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Definiëring van het operationeel en financieringsplan
- Definiëring van de financieringsplan
- Definiëring van het programma van de voorziening

FASERING

Jaar 1: Lastenboek opdracht projectauteur

Jaar 2: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

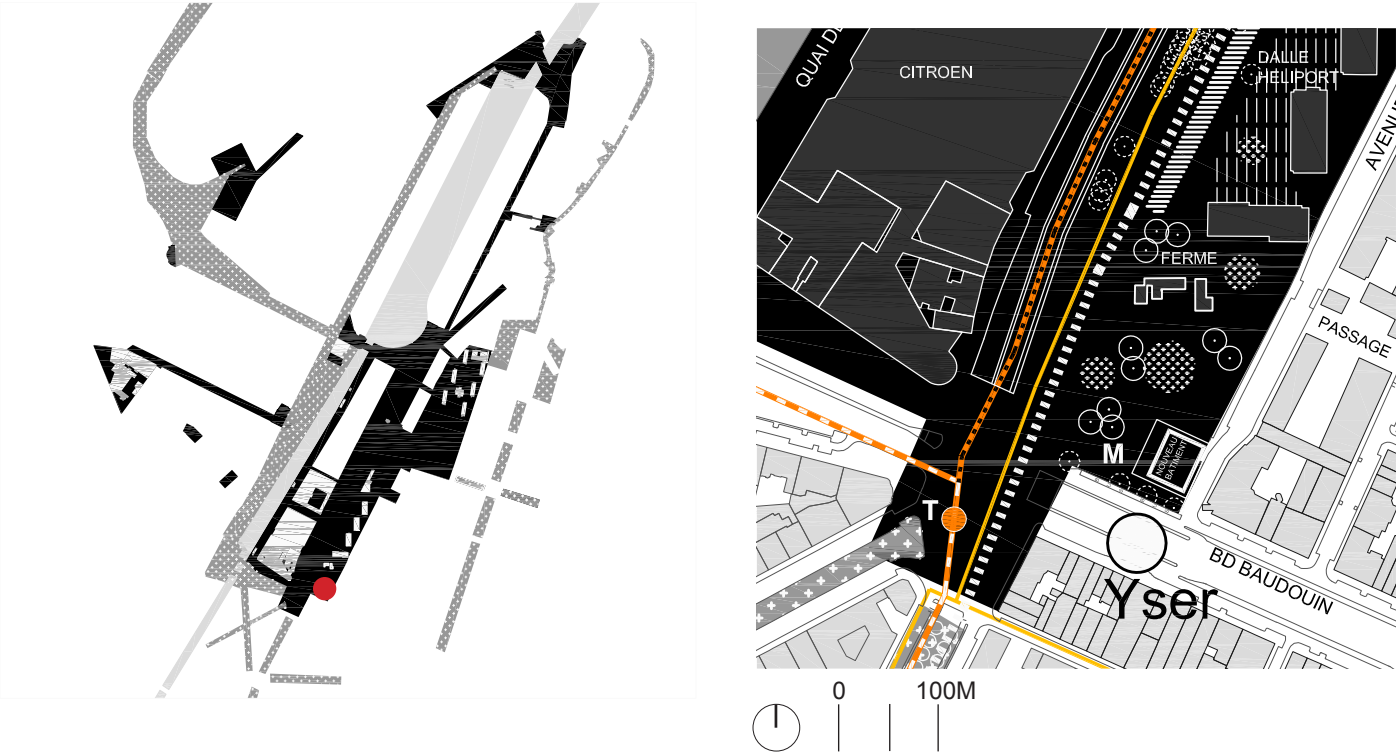
Jaar 3: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek van de werken

Jaar 4: Start van de werf

Jaar 5: Werf

Jaar 6: Oplevering van het project

1.8 Nouveau bâtiment «Yser» / 1.8 Nieuw gebouw «IJzer»



Type de projet Construction de logements, commerces et équipements Opération à initier	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles (255S2) Région (255W2) Domaine de l'Etat (255v2)	Occupation actuelle Ferme Maximilien/Friche/Entrée de Métro	Superficie Commerces : 937 m2 Logements : 4.375 m2	Pilote Régie de la Ville de Bruxelles
Adresse Angle de l'avenue de l'Héliport et de la petite ceinture.	Parcelles cadastrales 255S2, 255V2, 255W2	Situation de droit PPAS Héliport : zone d'espaces verts publics	Estimation 13.280.000,00€	Partenaires Bruxelles Mobilité STIB Privé (commerces)

Projecttype Bouw van woningen, winkels en voorzieningen Op te starten operatie	Eigenaar(s) Stad Brussel (255S2) Gewest (255W2) Staat van de staat (255v2)	Huidige functie Boerderij Maximilien/ braakland/ toegang metro	Oppervlakte Winkels : 937 m2 Huisvesting : 4.375 m2	Stuurgroep Regie van de Stad Brussel
Adres Hoek van de Helihavenlaan en de Kleine Ring	Kadastrale percelen 255S2, 255V2, 255W2	Rechtstoestand BBP Helihaven: zone voor publieke groene ruimtes	Schatting 13.280.000,00€	Partners Brussel Mobiliteit MIVB Privaat (winkels)



CONSTATS

Le parc Maximilien est aujourd'hui très peu visible et accessible depuis la petite ceinture en raison des grilles de la Ferme Maximilien.

Le long de l'avenue de l'Héliport, le système urbain des barres de logements sur dalle Héliport se termine de manière abrupte face à la ferme.

L'espace public autour de sortie de métro Yser à l'angle de l'avenue de l'Héliport est mal aménagé et ne dispose d'aucune structure en dehors des grilles de la ferme. L'immeuble Citroën n'est pas perceptible alors qu'il est situé à une centaine de mètres.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention prévue ici vise la construction d'un immeuble mixte de logements et de commerces à l'angle de l'avenue de l'Héliport et de la petite ceinture. L'opération vise à restructurer la sortie de métro et l'aboutissement du futur parc sur la petite ceinture.

L'accès au métro sera intégré dans le projet.

Les fiches 1.1b (travaux du parc) et 1.2 (Ferme) visent à réorganiser la ferme et à l'ouvrir sur le parc. Cette réorganisation sera encadrée par le PAD (fiche 1.1a) qui devra déterminer la forme et la programmation fine de l'espace public et des immeubles à prévoir.

Une modification des affectations via le PAD est également nécessaire pour réaliser le projet. Les parcelles concernées sont situées en ZIR au PRAS et en espace vert dans le PPAS Héliport.

RESULTATS ATTENDUS

- Créer 48 logements
- Créer des commerces de proximité (type petit supermarché),
- Structurer l'entrée du parc Maximilien et son rapport au boulevard de petite ceinture
- Intégrer l'accès métro dans un immeuble de qualité.

PLAN FINANCIER

La construction du projet est financée hors CRU par la Régie de la Ville de Bruxelles. Les superficies commerciales sont louées au prix du marché.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Adoption du PAD pour adapter les prescriptions du PPAS
- Clarification du foncier et des contraintes de construction et de sécurité (évacuation, etc.) sur l'entrée du Métro (STIB)
- Définition du montage opérationnel et financier
- Articulation avec le nouveau parc Maximilien (perspectives, animation), de façon à dialoguer de manière qualitative avec l'immeuble Citroën et les autres immeubles voisins
- Définition du programme commercial avec les habitants du quartier (besoin de commerces de proximité)

PHASAGE

Année 1 : PAD (implantation et modification de l'affectation)

Année 2 : PAD (implantation et modification de l'affectation)

Année 3 : Cahier des charges mission auteur de projet

Année 4 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme

Année 5 : Obtention du permis d'urbanisme et cahier des charges travaux/début du chantier

Année 6 : Chantier

Année 7 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

Het Maximiliaanpark is vandaag amper zichtbaar en moeilijk toegankelijk vanaf de Kleine Ring door de hekken van de boerderij Maximilien.

Langs de Helihavenlaan eindigt het stedenbouwkundig systeem van huisvesting op het Helihaven-plateau abrupt tegenover de boerderij.

De publieke ruimte rondom de metro-uitgang IJzer op de hoek van de Helihavenlaan is slecht ingericht en beschikt over geen enkele structuur behalve de hekken van de boerderij. Hoewel het slechts een aantal meters verder ligt, is Het Citroëngebouw niet waarneembaar.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De hier voorziene interventie beoogt de bouw van een gebouw met gemengd gebruik van woningen en winkels op de hoek van de Helihavenlaan en de Kleine Ring. De interventie voorziet de herstructurering van de metro-uitgang en van het toekomstig park dat uitkomt op de Kleine Ring.

De toegang tot de metro zal geïntegreerd worden in het project.

De fiches 1.1b (werken van het park) en 1.2 (boerderij) beogen de reorganisatie van de boerderij en de opening naar het park. Deze reorganisatie zal gekaderd worden door het RVA (fiche 1.1a) dat de vorm en het gedetailleerde programma van de te voorziene publieke ruimte en de gebouwen zal moeten bepalen.

Een wijziging van de bestemmingen via het RVA is eveneens nodig om het project te realiseren. De betreffende percelen zijn gesitueerd in GGB op GBP en in groene ruimte in het BBP Helihaven.

VERWACHTE RESULTATEN

- 48 woningen creëren
- Buurtwinkels creëren (type kleine supermarkt)
- De ingang van het Maximiliaanpark en haar verhouding tot de laan en de Kleine Ring structureren
- de metro-toegang integreren in een kwaliteitsvol gebouw

FINANCIEEL PLAN

De bouw van het project wordt gefinancierd buiten het SVC door de Regie van de Stad Brussel. De commerciële oppervlaktes worden verhuurd aan de marktprijs.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Goedkeuring van het RVA om de voorschriften van het BBP te wijzigen
- Verduidelijking van de grond en van de bouwbeperkingen en de veiligheid (evacuatie, etc.) voor de metro-ingang (MIVB)
- Definiëring van het operationeel en financieringsplan
- Aansluiting met het nieuwe Maximiliaanpark (perspectieven, animatie), zodanig dat het op een kwalitatieve manier in dialoog gaat met het Citroëngebouw en de andere naburige gebouwen
- Definiëring van het commerciële programma met de buurtbewoners (nood aan buurtwinkels)

FASERING

Jaar 1: RVA (inplanting en wijziging van de bestemming)

Jaar 2: RVA (inplanting en wijziging van de bestemming)

Jaar 3: lastenboek opdracht projectauteur

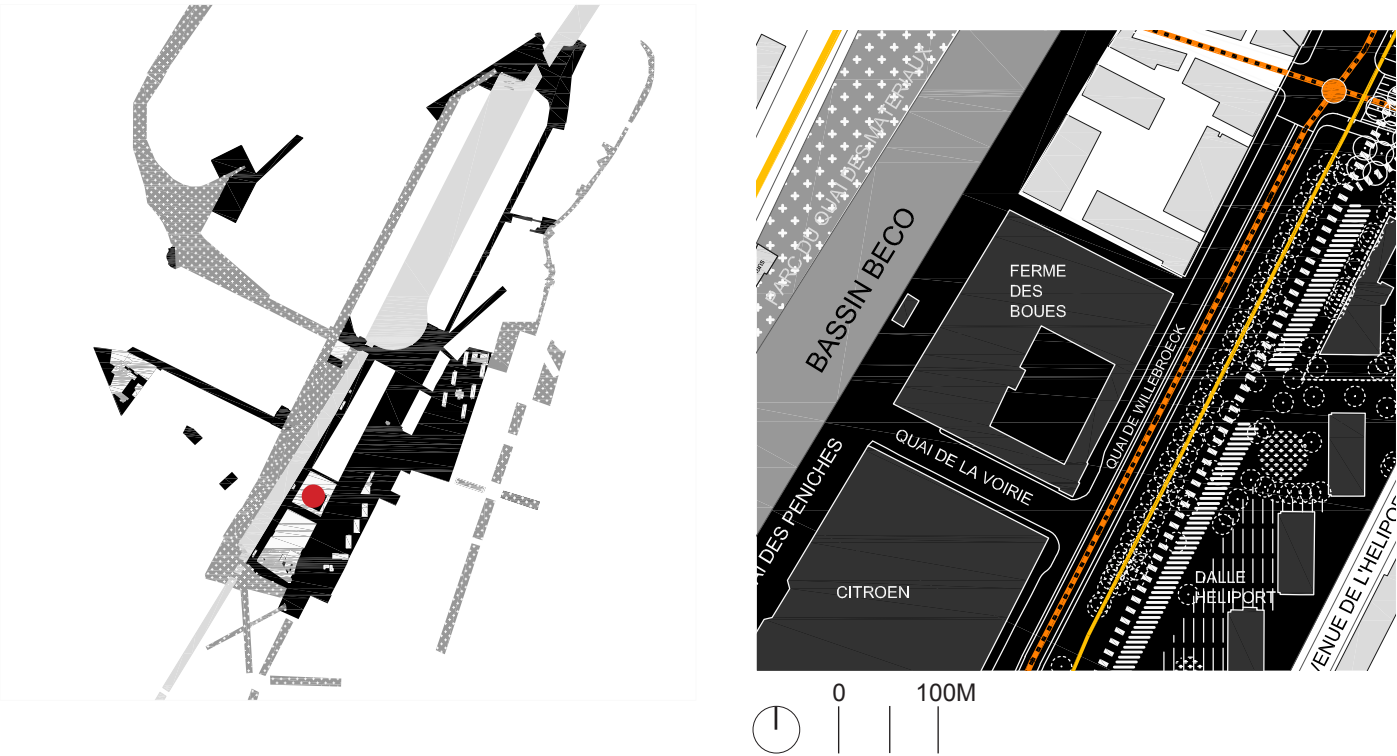
Jaar 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

Jaar 5: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek van de werken/start van de werf

Jaar 6: werf

Jaar 7: Oplevering van het project

1.9 Ferme des boues : programme mixte / 1.9 Ferme des boues: gemengd programma



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Construction de logements et équipements Opération à initier	Ville de Bruxelles	Bureaux et garage pour les services propreté de la Ville de Bruxelles	Logements : 10.000 m2 Commerces : 2.500 m2 Activités productives : 4.000 m2	Ville de Bruxelles
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Quai de Willebroeck	239V	PPAS Willebroeck Hélicoptère : zone de nouvelles constructions (H1) et zone de bâtiment à caractère patrimonial	25.000.000,00 €	SAU

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Bouw van woningen en voorzieningen Op te starten operatie	Stad Brussel	Kantoren en garage voor de netheidsdiensten van Stad Brussel	Huisvesting :10.000 m2 Handel : 2.500 m2 Productieactiviteiten : 4.000 m2	Stad Brussel
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Willebroekkaai	239V	BBP Willebroek Helihaven: zone voor nieuwe constructies (H1) en zone met gebouwen van erfgoedwaarde	25.000.000,00 €	MSI



CONSTATS

Le site de la Ferme des Boues regroupe deux immeubles dont l'un, sis quai de Willebroeck, est particulièrement intéressant au niveau patrimonial (classé). L'immeuble a front du bassin Béco est un simple dépôt qui doit pour le PPAS Willebroeck, être remplacé par une nouvelle construction.

Les prescriptions du PPAS prévoient un immeuble comprenant au minimum 10.000 m² de logements, un maximum de 2500 m² de commerces et un maximum de 4000 m² d'activités productives.

Le dépôt est actuellement occupé par les services techniques de la ville dont le déménagement est prévu sur le site du TACT.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Il est proposé d'envisager une opération d'une centaine de logements publics le long du bassin Béco avec des commerces au rez-de-chaussée et un pôle d'activités productives, commerces et équipements.

RESULTATS ATTENDUS

- Création de 100 logements

PLAN FINANCIER

Le projet est financé par la Ville de Bruxelles

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Définition du montage opérationnel et financier
- Déménagement des activités actuelles de la Ville
- Définition précise du programme (étude programmatique)
- Intégration qualitative du bâtiment patrimonial dans le nouvel ensemble mixte

PHASAGE

Année 1 : Etude déménagement des services techniques.

Année 2 : PU nouvel immeuble services techniques

Année 3 : Chantier immeuble services technique sur le site du TACT. Lancement des études projet sur le site de la Ferme des boues.

Année 4 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme Ferme des Boues

Année 5 : Déménagement des services techniques. Obtention du permis d'urbanisme et cahier des charges travaux/début du chantier Ferme des Boues

Année 6 : Chantier

Année 7 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

De site van de Ferme des Boues groepeer twee gebouwen waarvan een, gelegen aan de Willebroekkaai, bijzonder interessant is op vlak van erfgoed (geklasseerd). Het gebouw voor het Becodok is een eenvoudig depot dat voor het BBP Willebroek moet worden vervangen door een nieuwe constructie.

De voorschriften van het BBP voorzien een gebouw bestaande uit minimaal 10.000m² woningen, maximaal 2500m² winkels en maximaal 4000m² productieactiviteiten.

Het depot is momenteel in gebruik door de technische diensten van de stad, waarvan de verhuis voorzien is naar de site van TACT.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Er wordt een interventie voorgesteld van een aantal publieke woningen langs het Becodok met winkels op het gelijkvloers en een pool van productieactiviteiten, winkels en voorzieningen.

VERWACHTE RESULTATEN

- Creëren van 100 woningen

FINANCIEEL PLAN

Het project wordt gefinancierd door Stad Brussel.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Definiëring van een operationeel en financieringsplan
- Verhuis van de huidige activiteiten van de Stad
- Precieze definiëring van het programma (programmastudie)
- Kwalitatieve integratie van het erfgoed in het nieuwe gemengde ensemble

FASERING

Jaar 1: Studie van de verhuis van de technische diensten

Jaar 2: Stedenbouwkundige vergunning nieuw gebouw technische diensten

Jaar 3: Werf gebouw technische diensten op de site van TACT. Start van de projectstudies over de site van la Ferme des Boues

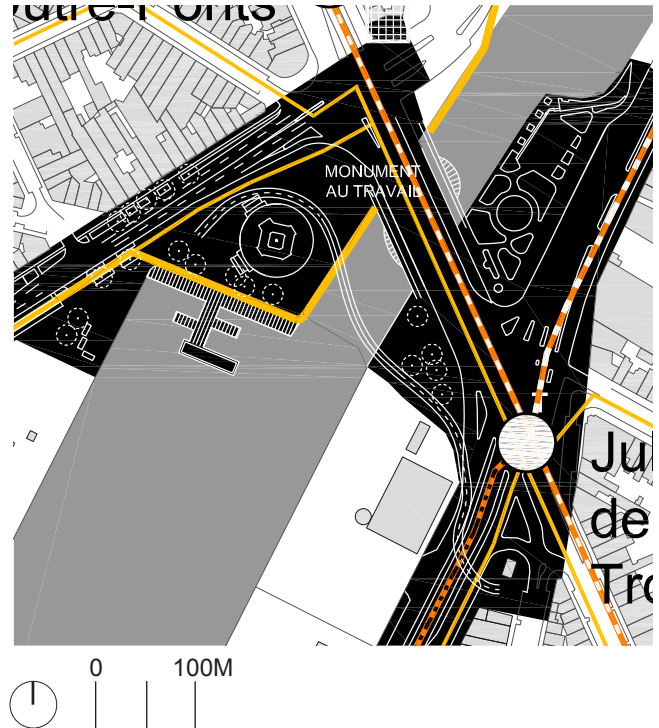
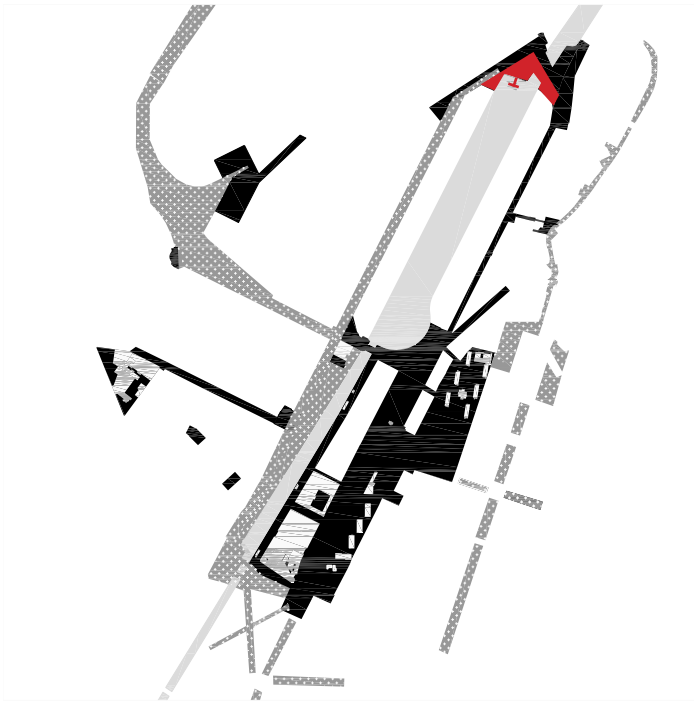
Jaar 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag Ferme des Boues

Jaar 5: Verhuizing van de technische diensten. Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek werken/ start van de werf Ferme des Boues

Jaar 6: Werf

Jaar 7: Oplevering van het project

1.10 Monument au Travail et parc sur l'eau / 1.10 Monument voor De Arbeid en park op het water



Type de projet Etude et travaux Opération CRU	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles - Région	Occupation actuelle Voiries, espace public	Superficie 3,6 ha dont 1,6 ha d'espaces verts	Pilote Bruxelles Mobilité
Adresse s.o	Parcelles cadastrales Espace public et 421Y8 et 427L8	Situation de droit Voirie Espaces verts Espace économique	Estimation 4.130.075,00 €	Partenaires Port de Bruxelles (copilote) Ville de Bruxelles SAU Bruxelles Environnement Associations de quartier

Projecttype Studie en werken Operatie SVC	Eigenaar(s) Stad Brussel - Gewest	Huidige functie Wegen, publieke ruimte	Oppervlakte 3,6 ha waarvan 1,6 ha groene ruimte	Stuurgroep Brussel Mobiliteit
Adres s.o	Kadastrale percelen Publieke ruimte en 421Y8 en 427L8	Rechtstoestand Weg Groene ruimtes Economische ruimte	Schatting 4.130.075,00 €	Partners Haven van Brussel (copiloot) Stad Brussel MSI Leefmilieu Brussel Associaties uit de wijk



CONSTATS

Le monument au travail est une œuvre importante de Constantin Meunier. Situé sur un petit square, sa localisation est stratégique car elle borde l'un des plus beaux paysages de la région sur le bassin Vergote. Le square a connu de nombreux problèmes d'usage, aujourd'hui encadrés par un processus associatif d'appropriation et de renouveau par les habitants (projet « au bord de l'eau » avec une première initiative de piscine en plein air durant l'été 2016).

Les alentours du square De Trooz, véritable carrefour urbain envahi par le trafic automobile, présentent plusieurs petits espaces verts isolés les uns des autres de part et d'autre de la grande infrastructure automobile. Ces différents espaces ont du mal à vivre, en raison de leur petite taille, ou de leur déconnexion avec les quartiers habités. Il en résulte plusieurs espaces aménagés et verts, mais avec une faible valeur d'usage, générant plutôt un sentiment d'insécurité et de répulsion qu'une vraie plus value pour les quartiers denses.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention a pour objectif de reconnecter l'ensemble des petits espaces isolés en un seul grand espace public/vert et de relier celui-ci aux quartiers habités et aux maillages doux régionaux. L'intervention proposée prend ainsi en compte les éléments/principes suivants :

- le projet de réaménagement de l'avenue du port et la diminution souhaitée du volume de trafic sur cet axe. Ce réaménagement devra intégrer certains éléments proposés dans le projet visé afin de faciliter la traversée du quartier Marie Christine vers le nouvel espace vert.

- Le projet d'investissement dans plusieurs passerelles à coordonner : une passerelle piétonne-cycliste sous le pont De Trooz (projet FEDER) est l'opportunité de relier les espaces publics au nord et au sud du pont. Cette passerelle est prévue aujourd'hui en rive gauche. Une réflexion pourrait être utile également en rive droite pour relier l'allée verte au quai des usines. Une passerelle supplémentaire entre l'allée verte et le monument au travail est également proposée pour élargir l'assise du parc et faciliter les traversées est-ouest.

- Usage partagé de l'ancienne concession DC industrial le long de l'avenue du port et son intégration dans le nouvel espace public. Cette intervention est essentielle à plusieurs titres : elle permet d'élargir la superficie des espaces ouverts proposés (et augmente donc leur pouvoir d'attraction), elle élargit la « façade » du quartier Marie Christine sur le bassin Vergote et enfin elle dégage une partie du plan d'eau qui devient non navigable dans laquelle un espace public sur l'eau peut être aménagé (voir ci-dessous). L'aménagement des quais devra être flexible pour permettre le maintien d'activités ponctuelles de transbordement (p.ex évacuation de terres d'un chantier voisin).
- La récupération d'un espace d'eau dans le bassin lui-même. La partie nord-ouest du bassin sera donc aménagée comme un espace public au bord de l'eau, éventuellement agrémenté d'un équipement paysager ou sportif (piscine) permettant de profiter au maximum, plein sud, de la force du paysage. Un aménagement surplombant le canal est également une piste d'aménagement mais n'offrant pas la même qualité paysagère et récréative sachant qu'il y a peu d'endroits où un espace public de cette nature et de cette qualité est possible en région bruxelloise.

- La présence d'une sortie de débordement du réseau d'égout en cas de fortes pluies rend nécessaire un aménagement spécifique de déviation dans l'hypothèse d'un usage à proximité de la voie d'eau

- Un réaménagement du square du monument au travail lui-même, avec une attention particulière sur la réouverture vers le grand paysage et le besoin d'un équipement type « maison de quartier ».

RESULTATS ATTENDUS

L'intervention proposée permet :

- d'offrir un espace public d'un seul tenant d'une superficie de 16.000 m², avec des séquences offrant des services extérieurs variés, en contact avec les quartiers habités

- de valoriser l'accès au paysage exceptionnel du bassin Vergote

- de réintégrer la figure métropolitaine du bassin dans le quotidien des quartiers habités

- de proposer un espace public et un équipement en contact direct avec l'eau pouvant devenir un lieu de destination au bénéfice du quartier qui rayonne également au-delà du quartier et permet de maintenir la fonction portuaire du bassin Vergote

- de proposer un nouvel équipement aux habitants et associations

- d'aboutir à une coexistence pacifiée entre industries, habitants, vie de quartier et convivialité.

FASTSTELLINGEN

Het Monument voor De Arbeid is een belangrijk werk van Constantin Meunier. Gelegen op een klein pleintje, heeft het een strategische locatie aangezien het grenst aan een van de mooiste landschappen van de regio op het Vergotedok. Het plein heeft talrijke problemen in gebruik gekend, die vandaag worden gekaderd door een associatief proces van toe-eigening en vernieuwing door de bewoners (project «aan de rand van het water» met als eerste initiatief een openlucht zwembad tijdens de zomer van 2016).

De omgeving van de Jules De Troozsquare, een waar stedelijk kruispunt overspoeld het autoverkeer, vertoont meerdere kleine groene ruimtes van elkaar geïsoleerd aan beide kanten van de grote auto-infrastructuur. Deze verschillende ruimtes hebben moeite om te overleven, door hun kleine afmetingen, of door hun afscheiding van de bewoonde wijken. Dit resulteert in verschillende ingerichte en groene ruimtes, die echter een zwakke gebruikswaarde hebben, zodat ze eerder een gevoel van onveiligheid en afkeer genereren dan een echte meerwaarde voor de dichte wijken.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De interventie heeft als doel het geheel van kleine geïsoleerde ruimtes te herverbinden tot een enkele grote publieke/groene ruimte en deze terug verbinden met de bewoonde wijken en de zachte regionale netwerken. De voorgestelde interventie houdt bijgevolg rekening met de volgende elementen/principes:

- Het herinrichtingsproject van de Havenlaan en de gewenste vermindering van het verkeer op deze as. Deze herinrichting zal bepaalde elementen voorgesteld in het betreffende project moeten integreren om zo de oversteek van de Maria-Christinawijk naar de nieuwe groene ruimte te vergemakkelijken.

- Het te coördineren investeringsproject in verschillende passerelles: een voetgangers-/fietserspasserelle onder de De Troozbrug (EFRO project) vormt de kans om de publieke ruimtes ten noorden en ten zuiden van brug te herverbinden. Deze passerelle is vandaag voorzien op de linkeroever. Een reflectie op de rechteroever zou eveneens nuttig kunnen zijn om de Groendreef te herverbinden met de Werkhuizenkaai. Een bijkomende passerelle tussen de Groendreef en het Monument voor De Arbeid is eveneens voorgesteld om het basis van het park verbreden en de oost-west oversteken te vergemakkelijken.

- De terugwinning van de oude industriële concessie DC langs de Havenlaan en haar integratie in de nieuwe publieke ruimte. Deze interventie is op verschillende vlakken essentieel: ze laat toe de oppervlakte van de voorgestelde open ruimtes te verbreden (en vergroot dus hun aantrekkingsvermogen), ze verbreedt de «gevel» van de Maria-Christinawijk naar het Vergotedok en tot slot maakt ze een deel van de watervlakte die niet bevaarbaar wordt vrij, waarin een publieke ruimte op het water kan worden aangelegd (zie hieronder). De inrichting van de kaaien zal flexibel moeten zijn, zodat het behoud van de gerichte overslagactiviteiten mogelijk blijft (b.v. evacuatie van de grond van een naburige werf).

- De terugwinning van een watervlakte in het dok zelf. Het noord-westelijk deel van het dok zou dus kunnen worden ingericht als publieke ruimte aan het water, eventueel aangevuld met een landschappelijke- of sportvoorziening (zwembad) die toelaat om maximaal, pal zuid, te profiteren van de kracht van het landschap. Een inrichting uitkijkend op het kanaal is eveneens een piste voor de inrichting maar deze biedt niet dezelfde landschaps- en recreatieve kwaliteit, wetende dat er weinig plekken zijn waar een publieke ruimte van deze aard en deze kwaliteit mogelijk is in de Brusselse regio.

- De aanwezigheid van een overloopbuis van het rioleringsnet in geval van hevige regenval vereist een specifieke omleiding in de hypothese van een gebruik in de nabijheid van de waterweg.

- Een herinrichting van het plein van het Monument voor De Arbeid zelf, met in het bijzonder aandacht voor de heropening naar het brede landschap en de nood aan een voorziening van het type «buurthuis».

VERWACHTE RESULTATEN

De voorgestelde interventie laat toe:

- om een aaneengesloten, publieke ruimte met een oppervlakte van 16.000m² aan te bieden, met sequenties die gevarieerde externe diensten aanbieden, in contact met de bewoonde wijken

- om de toegang tot het uitzonderlijke landschap van het Vergotedok op te waarderen

- om de grootstedelijke figuur van het dok opnieuw te integreren in het dagelijkse leven van de bewoonde wijken

- om een publieke ruimte en een voorziening rechtstreeks aan het water aan te bieden, die een bestemming kan worden die de wijk ten goede komt ; met een uitstraling ook buiten de wijk en toelaat de havenfunctie van het Vergotedok te behouden.



CONDITIONS CRITIQUE DE REUSSITE

- Usage partagé, avec co-pilotage Bruxelles-Mobilité / Port de Bruxelles pour l'aménagement de la parcelle «concession DC industrial» du port de Bruxelles (421Y8) pour proposer un projet d'espace public qualitatif unique à Bruxelles
- Organisation d'un pilotage coordonné pour l'ensemble de l'intervention par Bruxelles Mobilité
- Articulation avec le projet de passerelle FEDER (Bruxelles Mobilité) et du réaménagement de l'avenue du port
- Respect des tirants d'air à 5,25m, relevable à 7m pour toute passerelle enjambant le canal
- Collaboration, coordination et concertation avec le Port de Bruxelles pour monter un projet paysager et récréatif exemplaire en termes de modèle urbain intégrant l'activité économique dans la ville en harmonie avec ses habitants et les usagers de l'espace public.

PLAN FINANCIER

Le CRU finance l'ensemble du projet: études, les différents travaux, communication. Un co-financement FEDER pourrait être étudié en cas de modification de la programmation 2014-2020.

PHASAGE

Nous proposons une étude en deux phases:

- phase de définition: Durant cette phase, l'équipe sélectionnée (architecte, urbaniste, paysagiste, ingénieur/passerelles) élabore plusieurs scénarios d'organisation et d'usages des différents espaces, de scénarios de passerelles, de reconnexion des différents espaces publics entre eux, d'espaces publics au bord de l'eau. Cette phase pourrait être co-produite avec les associations de quartier.
- phase de conception: Sur base du scénario choisi, développement d'un projet d'aménagement.
- année 3 : Rédaction du CSC et lancement de l'étude pour le réaménagement des espaces publics et des équipements. Première phase (définition).
- année 4-5 : Deuxième phase. Demande de PU et coordination avec les projets connexes & obtention permis
- année 5-6 : procédure travaux & travaux
- année 7 : Travaux et inauguration

- om een nieuwe voorziening voor te stellen aan de bewoners en de verenigingen
- om tot een vreedzame coëxistentie tussen industrie, bewoners, buurtleven en gebruiksvriendelijkheid te komen.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Gedeeld gebruik, met Brussel Mobiliteit en Haven van Brussel in de stuurgroep, voor de aanleg van het perceel «industriële concessie DC» van de haven van Brussel (421Y8) om een kwalitatief project van publieke ruimte uniek in Brussel voor te stellen
- Organisatie van een gecoördineerd beheer voor het geheel van de interventie door Brussel Mobiliteit
- Koppeling met het project van de EFRO-passerelle (Brussel Mobiliteit) en van de herinrichting van de Havenlaan
- Respect voor de doorvaarthoogte op 5,25m, ophoogbaar tot 7m voor alle passerellen die het kanaal overspannen
- Samenwerking, coördinatie en overleg met de Haven van Brussel om een landschappelijk en recreatief voorbeeldproject op te zetten in termen van een stedelijk model dat de economische activiteit integreert in de stad in harmonie met haar bewoners en de gebruikers van de publieke ruimte.

FINANCIEEL PLAN

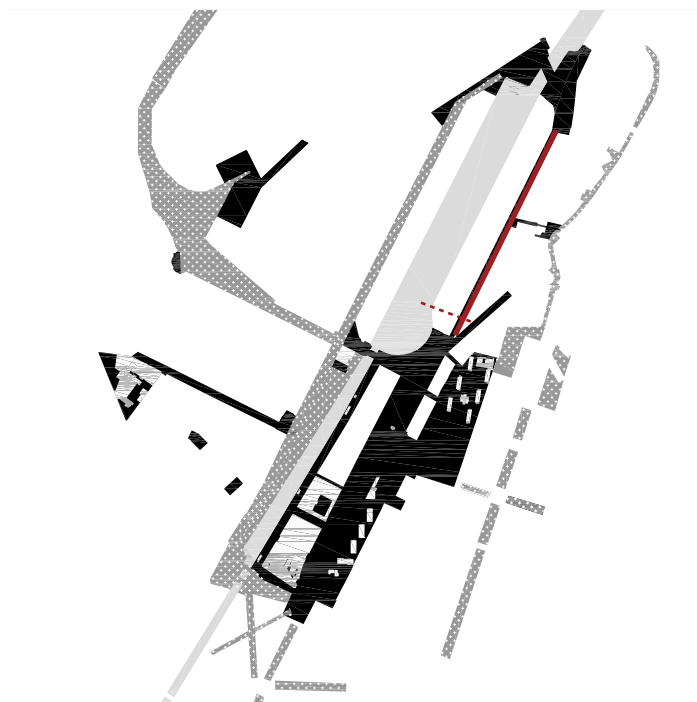
Het SVC financiert het geheel van het project: studies, de verschillende werken, communicatie. EFRO-medefinanciering kan worden onderzocht in geval van veranderingen in de programmering 2014-2020.

FASERING

We stellen een studie in twee fases voor:

- definiëeringsfase: tijdens deze fase werkt het geselecteerde team (architect, stedenbouwkundige, landschapsarchitect, ingenieur/passerelles) verschillende scenario's uit voor de organisatie en het gebruik van de verschillende ruimtes, scenario's voor de passerelles, voor de herverbinding van de verschillende publieke ruimtes onderling, voor de publieke ruimtes aan de rand van het water. Deze fase zou samen met de associaties van de wijken kunnen geproduceerd worden.
- ontwerpfase: ontwikkeling van een inrichtingsproject op basis van het gekozen scenario
- Jaar 3 : Opmaak van de CSC en opstart van de studie voor de herinrichting van de publieke ruimtes en de voorzieningen. Eerste fase (definiëring)
- Jaar 4-5 : Tweede fase. Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en coördinatie met de samenhangende projecten. Verkrijgen van de vergunning.
- Jaar 5-6 : en procedure voor de werken & werken
- Jaar 7 : Werken en inhuldiging

1.11 Allée Verte / 1.11 Groendreef

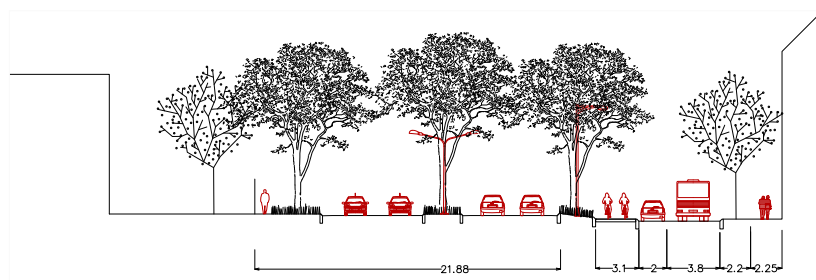


Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Travaux d'aménagement de l'allée latérale Opération Beliris	Ville de Bruxelles-Région	Voirie	3.017 m2	Beliris
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
s.o.	s.o.	voirie	1.243.060,00 € (Beliris)	Bruxelles Mobilité Ville de Bruxelles Port de Bruxelles

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Inrichtingswerken van de laterale weg Operatie Beliris	Stad Brussel-Gewest	Weg	3.017 m2	Beliris
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
s.o.	s.o.	Weg	1.243.060,00 € (Beliris)	Brussel Mobiliteit Stad Brussel Haven van Brussel



état des lieux / bestaande toestand



aménagement proposé dans le cadre du CRU /
voorgestelde inrichting in het kader van het SVC

CONSTATS

L'allée verte présente un profil qui n'est certainement pas aussi bucolique que son nom. Large autoroute urbaine à 2X2 bandes, elle n'est quasi pas franchissable sur toute sa longueur de son tracé entre De Trooz et Armateurs. On y retrouve une voie latérale avec du stationnement et une piste cyclable récemment aménagée par Bruxelles Mobilité. Elle est bordée à l'ouest par les activités économiques longeant le bassin Vergote, et à l'est par un tissu mixte composé d'entreprises et de logements de mauvaise qualité. Elle présente un alignement de platanes de qualité le long des entreprises, et deux autres alignements aléatoires et de faible qualité.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention vise ici à intervenir de manière ponctuelle mais efficace en proposant un nouveau profil pour la voirie latérale de l'Allée verte. Ce nouveau profil rassemble les caractéristiques suivantes:

- élargissement du trottoir longeant les façades
- plantation d'un alignement d'arbres «bas» sur ce nouveau trottoir
- remplacement des deux alignements d'arbres «centraux» par des arbres à haute tige de qualité
- plantations ponctuelles là où c'est possible sur les parcelles économiques

RESULTATS ATTENDUS

Cette intervention ponctuelle a pour objectif d'améliorer le contexte urbain immédiat des logements situés le long de l'allée verte, et le rapport au quartier Masui, tout en permettant un maintien d'un tissu mixte avec une accessibilité pour les entreprises qui y sont implantées.

L'objectif est d'aménager une sorte de «zone tampon» verte faisant transition et écran vis à vis de l'autoroute urbaine et des nuisances liées aux activités économiques.

PLAN FINANCIER

Le projet serait financé par Beliris.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Compatibilité avec livraison entreprises
- Intégration de la piste cyclable dans un nouveau profil de l'allée latérale.
- Compatibilité avec activités industrielles des plantations proposées au sein des concessions

PHASAGE

- année 3 : Analyse des aménagements et plantations à faire. Négociation avec les concessionnaires pour les plantations au sein des concessions.
- année 4 : Demande de PU
- année 5 : Obtention permis et procédure travaux
- année 6 : Travaux et inauguration

VASTELLINGEN

De Groendreef heeft een profiel dat absoluut niet zo landelijk is als haar naam doet vermoeden. Zijnde een brede stedelijke autoweg van 2x2 rijstroken, is ze niet oversteekbaar over de volledige lengte van haar tracé tussen De Trooz en Reders. We vinden er een zijweg met parkeerplaatsen en een fietspad dat recent werd aangelegd door Brussel Mobiliteit. In het westen wordt ze begrensd door economische activiteiten die langs het Vergotedok liggen, en in het oosten door een gemengd weefsel, samengesteld uit bedrijven en huisvesting van slechte kwaliteit. Ze heeft een kwalitatieve rij platanen langs de bedrijven, en twee andere, wisselvallige rijen, en van magere kwaliteit.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De interventie beoogt hier een gerichte maar efficiënte tussenkomst, door een nieuw profiel voor de zijweg van de Groendreef voor te stellen. Dit nieuwe profiel verenigt de volgende kenmerken:

- Verbreding van het voetpad dat langs de gevels loopt
- Aanplanting van een «lage» bomenrij op deze nieuwe stoep
- Vervanging van de twee «centrale» bomenrijen door kwaliteitsvolle hoogstammige bomen
- Gerichte aanplanting daar waar mogelijk op de economische percelen

VERWACHTE RESULTATEN

Deze gerichte interventie heeft als doel de onmiddellijke stedelijke context van de woningen gelegen langs de Groendreef te verbeteren, en de verhouding tot de Masui-wijk, dit alles met behoud van een gemengd weefsel, toegankelijk voor de bedrijven die er zijn gevestigd.

Het doel is een soort groene «bufferzone» aan te leggen, die de overgang maakt met en een scherm biedt tegen de stedelijke autoweg en de hinder verbonden aan de economische activiteiten.

FINANCIEEL PLAN

Het project zou gefinancierd worden door Beliris.

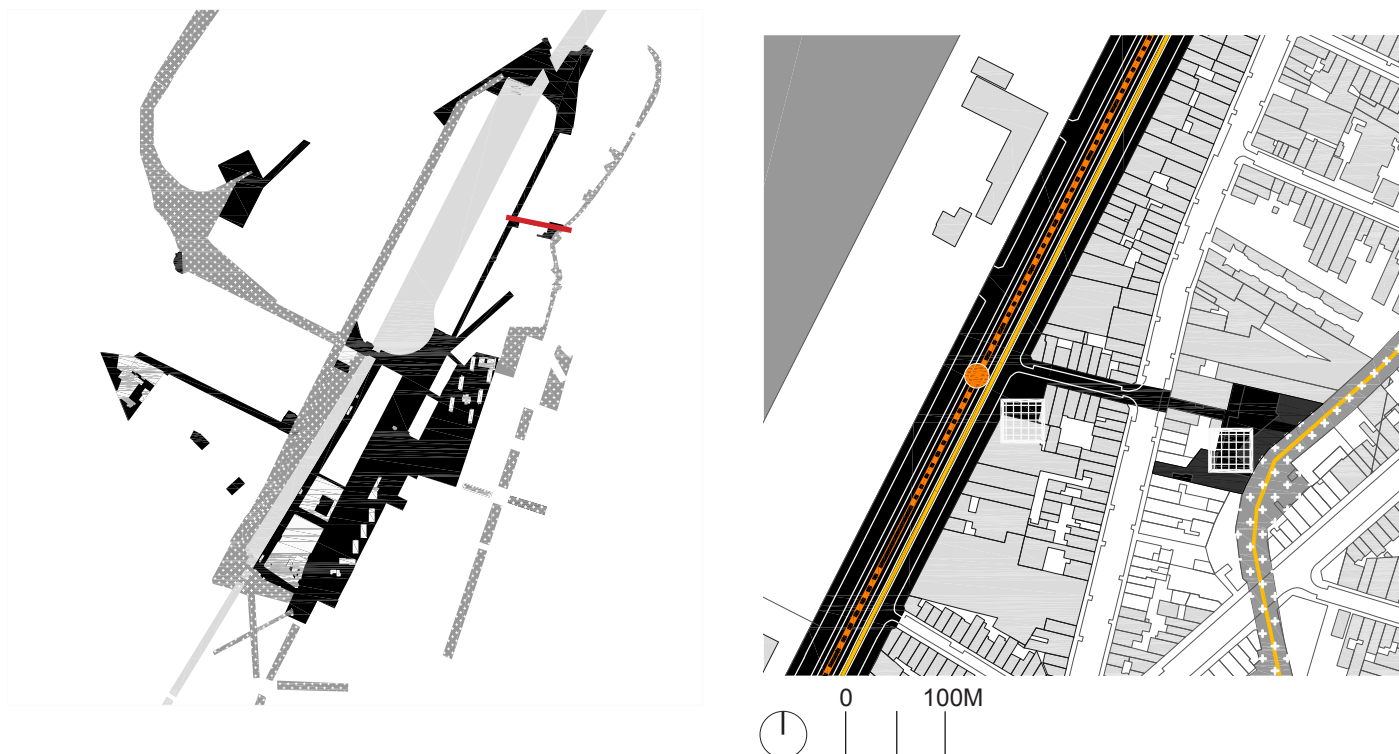
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verenigbaarheid met leveringen van bedrijven
- Integratie van het fietspad in een nieuw profiel van de zijweg
- Verenigbaarheid met de industriële activiteiten van de voorgestelde beplanting binnen de concessies

FASERING

- Jaar 3 : Analyse van de uit te voeren inrichtingen en beplantingen. Onderhandelingen met de concessiehouders voor de beplanting binnen de concessies.
- Jaar 4 : Aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning
- Jaar 5 : Verkrijgen van de vergunning en procedure voor de werken
- Jaar 6 : Werken en inhuldiging

1.12 Connexion entre Senne et Canal / 1.12 Verbinding tussen Zenne en kanaal



Type de projet Espaces publics + Immeubles Opération à initier	Propriétaire(s) Privé	Occupation actuelle Espace public, immeubles, entreprise	Superficie 2.234 m2	Pilote SAU
Adresse Allée verte - rue des régates- chaussée d'Anvers	Parcelles cadastrales 430M24-523W19-523H18	Situation de droit PRAS zone mixte et zone de forte mixité	Estimation 11.911.400,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles Port

Projecttype Publieke ruimtes + gebouwen Op te starten operatie	Eigenaar(s) Privaat	Huidige functie Publieke ruimte, gebouwen, bedrijven	Oppervlakte 2.234 m2	Stuurgroep MSI
Adres Groendreef - Regattastraat - Antwerpsesteenweg	Kadastrale percelen 430M24-523W19-523H18	Rechtstoestand GBP gemengde zone en zone van sterk gemengde functies	Schatting 11.911.400,00 €	Partners Stad Brussel Haven



CONSTATS

Le quartier Masui souffre de son enclavement, encerclé par de grosses infrastructures économiques, routières ou ferroviaires. Plusieurs investissements importants ont été réalisés pour améliorer les conditions de vie à l'intérieur du quartier, notamment via les contrats de quartier. On peut citer le centre Pôle Nord ou l'aménagement du parc de la Senne, qui est amené à structurer une série d'interventions mixtes de qualité. Par contre, aucune intervention de rénovation urbaine n'a permis de travailler sur l'articulation du quartier avec les infrastructures qui l'encerclent, notamment l'allée verte ou le bassin Vergote.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention proposée ici se compose de plusieurs aspects qui visent la création d'une nouvelle connexion en espaces publics entre le bassin Vergote et le nouveau parc de la Senne à hauteur de la rue des Régates. Elle pourrait répondre aux principes suivants :

- reconstruction de la parcelle au coin de l'allée verte et de la rue des régates. Le terrain non bâti est utilisé comme parking et présente un potentiel constructible pour une opération de logements.
- expropriation de deux parcelles mixtes (logements -économiques) sur la chaussée d'Anvers dont une parcelle très large en intérieur d'îlot en lien avec le parc de la Senne.
- construction d'un nouvel ensemble permettant de refaire la connexion avec le parc de la Senne. Cette intervention permet de revaloriser l'intérieur d'îlot avec un projet mixte de logements, équipements publics et espace public en créant une nouvelle articulation avec le parc de la Senne.

L'ensemble de l'intervention crée un lien entre le cœur du quartier, dont le parc de la Senne, et l'allée verte.

RESULTATS ATTENDUS

L'intervention vise à actionner une stratégie de désenclavement du quartier, par l'aménagement d'une nouvelle connexion douce entre l'allée verte et le parc de la Senne. Elle permet :

- de désenclaver le parc de la Senne
- d'ouvrir celui-ci sur le quartier
- de proposer une nouvelle connexion entre le quartier Masui et la figure du bassin Vergote

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Négociation des acquisitions de parcelles, le long de l'allée verte et le long de la chaussée d'Anvers
- Identification d'un pilote et définition programmatique
- Montage opérationnel et financier
- Conception du projet en tenant compte des liens à créer entre le parc de la Senne et le projet.
- Réflexion sur l'ouverture visuelle dans l'axe de la rue des régates vers le bassin Vergote

PLAN FINANCIER

L'opération n'est pas identifiée dans le programme du CRU mais comme opération «à initier».

PHASAGE

- Année 1 : Négociation des expropriations et acquisitions
- Année 2 : Fixation du programme. Lancement de la procédure pour la conception architecturale et paysagère du programme. Désignation. Lancement de l'étude.
- Année 3 : Etude de conception. Dépôt de demande de permis
- Année 4 : Travaux
- Année 5: Travaux et inauguration

VASTSTELLINGEN

De wijk Masui lijdt onder haar insluiting, omringd door grote economische-, wegen- of spoorinfrastructuren. Verschillende belangrijke investeringen zijn gedaan om de levensomstandigheden binnen de wijk te verbeteren, met name via de wijkcontracten; bijvoorbeeld het centrum Noordpool of de inrichting van het park van de Zenne, dat aangelegd is om een serie van interventies van gemengde kwaliteit te structureren. Daarentegen heeft geen enkele interventie van stadsvernieuwing toegelaten om te werken op de samenhang van de wijk met de infrastructuur die haar omringen, zoals de Groendreef of het Vergotedok.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De hier voorgestelde interventie bestaat uit verschillende aspecten die de aanleg van een nieuwe verbinding in de vorm van publieke ruimtes beogen tussen het Vergotedok en het nieuwe park van de Zenne ter hoogte van de Regattastraat. Deze zou aan volgende principes kunnen beantwoorden:

- wederopbouw van het perceel op de hoek van de Groendreef en de Regattastraat. Het onbebouwd terrein wordt als parking gebruikt en biedt een potentieel om woningen op te bouwen.
 - onteigening van twee gemengde percelen (huisvesting – economisch) op de Antwerpsesteenweg waaronder een zeer breed perceel in het binnengebied van het bouwblok in verbinding met het park van de Zenne.
 - bouw van een nieuw ensemble dat toelaat de verbinding met het park van de Zenne te herstellen. Deze interventie laat toe het binnengebied van het bouwblok op te waarderen met een gemengd project van woningen, publieke voorzieningen en publieke ruimte, en creëert zo een nieuwe samenhang met het park van de Zenne.
- De interventie in haar geheel creëert een koppeling tussen het hart van de wijk, waaronder het park van de Zenne, en de Groendreef.

VERWACHTE RESULTATEN

De interventie beoogt een ontsluitingsstrategie voor de wijk in werking te stellen, door de aanleg van een nieuwe zachte verbinding tussen de Groendreef en het park van de Zenne. Deze laat toe:

- om het park van de Zenne te ontsluiten
- om dit park te openen naar de wijk
- om een nieuwe verbinding tussen de wijk Masui en de figuur van het Vergotedok voor te stellen

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Onderhandeling voor de verwerving van percelen langs de Groendreef en langs de Antwerpsesteenweg
- Identificatie van een pilootproject en programmdefinities
- Operationeel en financieel plan
- Ontwerp van het project rekening houdend met de te creëren verbindingen tussen het park van de Zenne en het project
- Reflectie op de visuele opening in de as van de Regattastraat naar het Vergotedok

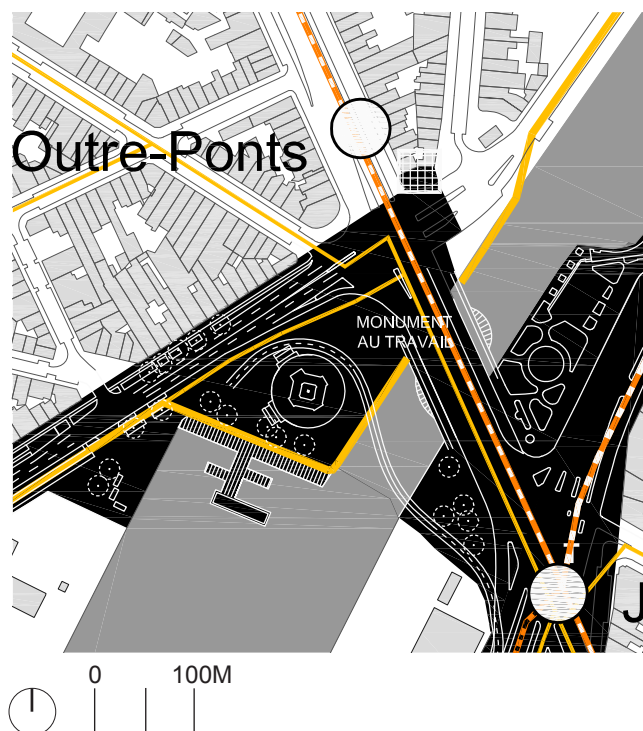
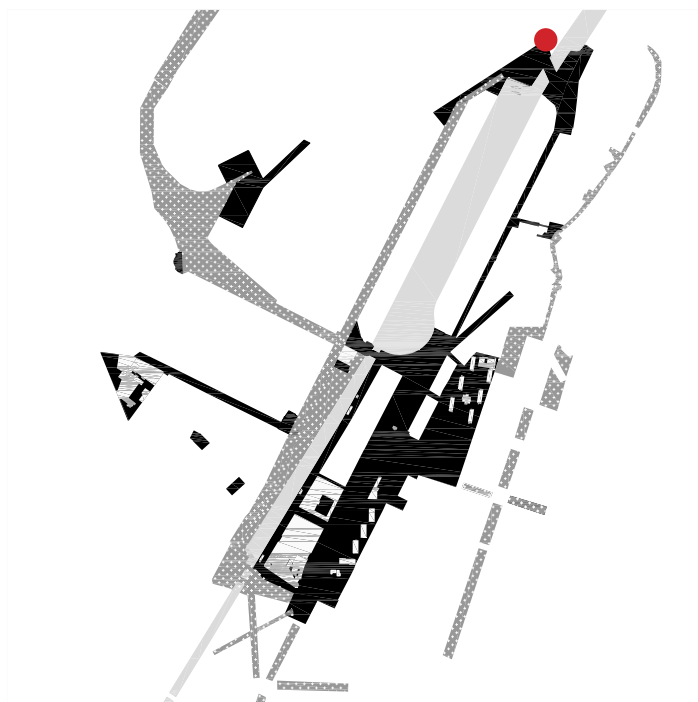
FINANCIEEL PLAN

De interventie is niet bepaald binnen het programma van het SVC maar als een «op te starten» interventie.

FASERING

- Jaar 1: Onderhandeling van de onteigeningen en verwervingen
- Jaar 2: Bepaling van het programma. Start van de procedure voor het architectuur- en landschapsontwerp van het programma. Toekenning. Start van de studie
- Jaar 3: Conceptstudie. Indienen van de vergunningsaanvraag
- Jaar 4: Werken
- Jaar 5: Werken en inhuldiging

1.13 Nouveau bâtiment, 237 Av. de la Reine / 1.13 Nieuw gebouw, Koninginnelaan 237



Type de projet Logement Opération à initier	Propriétaire(s) Voirie régionale	Occupation actuelle Friche	Superficie à définir	Pilote Ville de Bruxelles
Adresse avenue de la Reine 237	Parcelles cadastrales parcelle non cadastrée	Situation de droit Parcelle non cadastrée	Estimation 1.013.101,00 €	Partenaires Perspective

Projecttype Huisvesting Op te starten operatie	Eigenaar(s) Regionale weg	Huidige functie Braakland	Oppervlakte Te definiëren	Stuurgroep Stad Brussel
Adres Koninginnelaan 237	Kadastrale percelen niet gekadastraerd perceel	Rechtstoestand niet gekadastraerd perceel	Schatting 1.013.101,00 €	Partners Perspective



CONSTATS

La parcelle visée par l'intervention est une dent creuse se situant à un coin très visible dans l'axe du tracé royal, le long de l'avenue de la Reine et de la rue des palais. Elle encercle la perspective vers l'église royale de Laeken et dégrade l'image du quartier et le prestige de l'artère. Il s'agit d'une parcelle résiduelle où le potentiel constructible est limité, mais qui permet d'envisager une opération de restructuration du coin de l'îlot et de l'espace public.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention proposée résout la situation urbaine dégradée. Elle vise la construction d'un petit immeuble de logements publics par l'acquisition des parcelles et la définition (via plan d'aménagement directeur) d'un espace d'intervention clair et complémentaire à la restructuration de l'espace public. Cette reconfiguration permet la construction de plus de 10 logements publics.

RESULTATS ATTENDUS

- Construction de logements publics
- Recoudre le tissu urbain
- Améliorer la perspective dans l'axe du tracé royal
- Développement qualitatif de l'espace public.

CONDITION CRITIQUE DE REUSSITE

- PAD pour définir les alignements et la zone constructible.

VASTSTELLINGEN

Het perceel van deze interventie is een leegstaand perceel dat zich op een zeer zichtbare hoek in de as van het koninklijk traject bevindt, langs de Koninginnelaan en de Paleizenstraat. Ze ligt in het perspectief naar de Onze-Lieve-Vrouwkerk van Laken en doet afbreuk aan het beeld van de wijk en het prestige van deze ader. Het betreft een restperceel waar het constructief potentieel beperkt is, maar dat een herstructureringsinterventie van de hoek van het bouwblok en de publieke ruimte toelaat.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De voorgestelde interventie lost de gedegradeerde stedelijke situatie op. Ze beoogt de constructie van een klein gebouw met publieke woningen door het verwerven van de percelen en de definiëring (via een richtplan van aanleg) van een duidelijke interventiezone, complementair aan de herstructurering van de publieke ruimte. Deze reconfiguratie laat de bouw van meer dan tien publieke woningen toe.

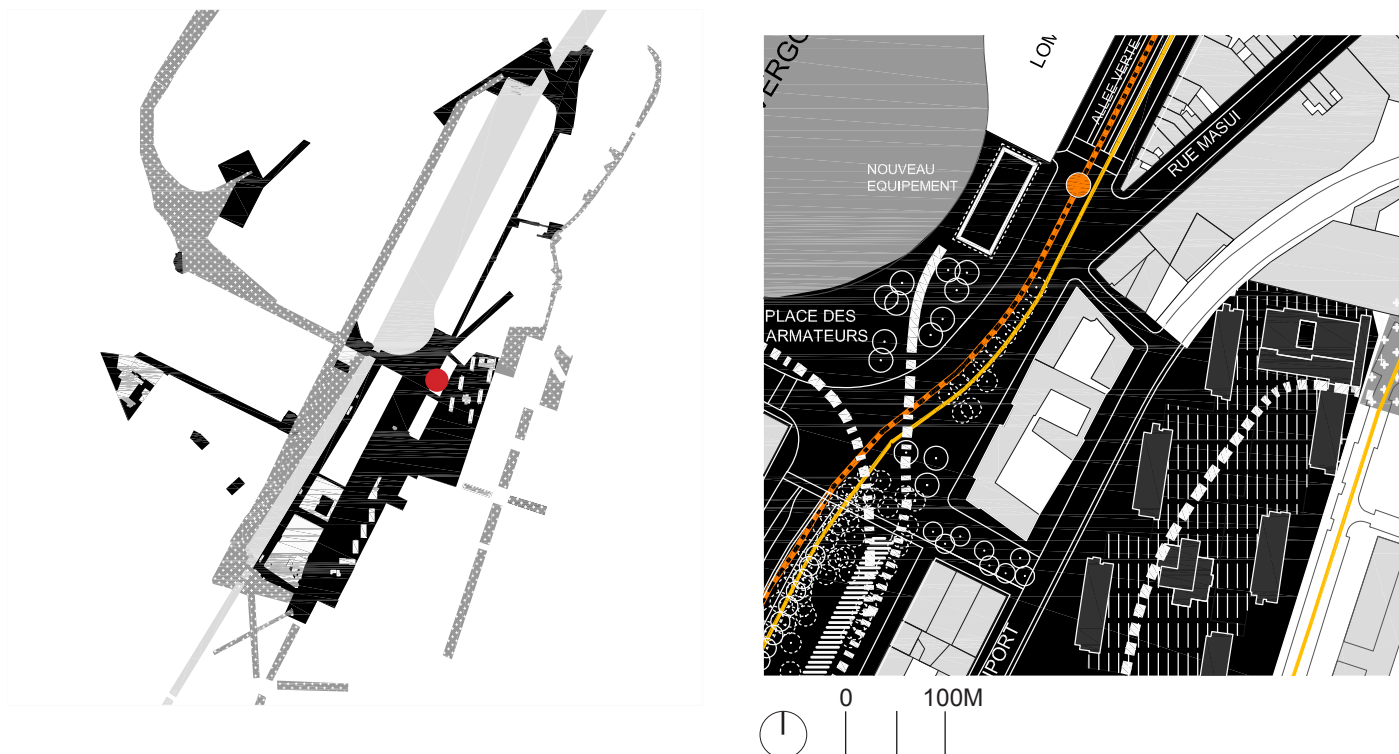
VERWACHTE RESULTATEN

- Bouw van publieke woningen
- Het stedelijk weefsel dichten
- Het perspectief in de as van het koninklijk traject verbeteren
- Kwalitatieve ontwikkeling van de publieke ruimte

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

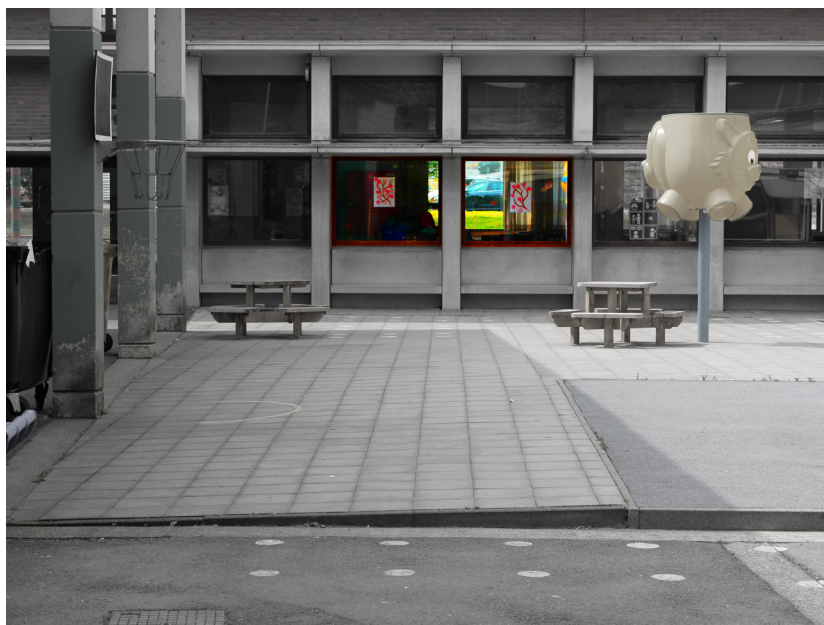
- RVA om de de lijnen en de bebouwbare zone te definiëren

1.14 Alentours Ecole «Klavertje Vier»/ 1.14 Omgeving school «Klavertje Vier»



Type de projet Abord d'école Opération associée	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles	Occupation actuelle Ecole	Superficie A définir	Pilote Ville de Bruxelles
Adresse Allée verte	Parcelles cadastrales 437X3 436R6	Situation de droit PRAS: zone d'équipement	Estimation A définir	Partenaires Perspective , Ville de Bruxelles Bruxelles Mobilité Bruxelles Environnement

Projecttype Omgeving van de school Geassocieerde operatie	Eigenaar(s) Stad Brussel	Huidige functie School	Oppervlakte Te definiëren	Stuurgroep Stad Brussel
Adres Groendreef	Kadastrale percelen 437X3 436R6	Rechtstoestand GBP: Zone voor voorzieningen	Schatting Te definiëren	Partners Perspective, Stad Brussel Brussel Mobiliteit Leefmilieu Brussel



CONSTATS

L'école «Klavertje Vier» est une école maternelle et primaire néerlandophone située entre l'allée verte et l'avenue de l'héliport. L'école est dans un contexte urbain très défavorable, entre deux voiries, dont l'allée verte qui présente un fort trafic. Le rapport au monde extérieur des enfants se résume à un flot continu de voitures.

L'école est par ailleurs longée au sud par un passage étroit, seul passage entre le quartier nord et l'allée verte sur plusieurs centaines de mètres. Ce passage étroit sera en partie construit avec un projet de logement et nécessite une réflexion sur son aménagement. L'école prévoit aujourd'hui à cet endroit une extension.

Par ailleurs, la Région a lancé un nouveau programme de «Contrats Ecole» afin de travailler à une meilleure intégration des infrastructures scolaires dans leurs quartiers (apports de l'école dans le quartier, apports du quartier dans l'école). L'école Klavertje Vier est une des écoles pilote du programme.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention proposée ici vise à intégrer la stratégie qui sera développée dans le cadre du «Contrat Ecole» dans le programme du CRU.

Cela permet:

- De garantir une réalisation des investissements prévus dans le cadre du Contrat Ecole dans le timing du CRU.
- De coordonner cette intervention avec la stratégie plus générale développée autour du parc Maximilien et du bassin de giration, en particulier la refonte du carrefour devant l'école.

RESULTATS ATTENDUS

- Amélioration de l'intégration de l'école dans le quartier
- Amélioration de l'environnement immédiat de l'école: espaces publics, bruit, sécurité routière, verdure
- augmentation des places d'accueil

CONDITION CRITIQUE DE REUSSITE

- Coordination entre les projets d'aménagement de l'espace public et les besoins de l'école
- Articulation avec le processus des «Contrats Ecole».
- Coordination avec la fiche 1.5 sur le passage entre Héliport et Allée verte et avec le projet de la fiche 1.1b sur le réaménagement du parc Maximilien.
- Maintien d'un accès pour les véhicules d'urgence

PLAN FINANCIER

L'opération n'est pas identifiée dans le programme du CRU mais comme opération associée, liée au programme des «Contrats Ecole».

VASTSTELLINGEN

De school «Klavertje Vier» is een Nederlandstalige kleuter- en lagere school gelegen tussen de Groendreef en de Helihavenlaan. De school ligt in een zeer ongunstige stedelijke context, tussen twee wegen, waaronder de Groendreef met zeer druk verkeer. De relatie van de kinderen met de buitenwereld komt neer op een continue stroom van auto's.

De school is in het zuiden bovendien begrensd door een smalle doorgang, de enige doorgang tussen de Noordwijk en de Groendreef over meerdere meters. Deze smalle doorgang zal gedeeltelijk ingevuld worden met een huisvestingsproject en vraagt om een reflectie op zijn inrichting. De school voorziet vandaag een uitbreiding op deze plek.

Anderzijds heeft het Gewest een nieuw programma van «Schoolcontracten» gelanceerd, om te werken aan een betere integratie van de schoolinfrastructuren in hun wijk (bijdrage van de school aan de wijk, bijdrage van de wijk aan de school). De school Klavertje Vier is een van de pilotscholen van het programma.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De hier voorgestelde interventie beoogt de integratie van de strategie die zal worden ontwikkeld binnen het kader van het «Schoolcontract» in het programma van het SVC.

Dit laat toe:

- Om een realisatie van de voorziene investeringen in het kader van het Schoolcontract te garanderen binnen de timing van het SVC.
- Om deze interventie te coördineren met de meer algemene strategie ontwikkeld rond het Maximiliaanpark en de zwaaihoek, in het bijzonder de herziening van het kruispunt voor de school.

VERWACHTE RESULTATEN

- Verbetering van de integratie van de school in de wijk
- Verbetering van de onmiddellijke omgeving van de school: publieke ruimtes, lawaai, verkeersveiligheid, groen
- Verhoging van het aantal plaatsen

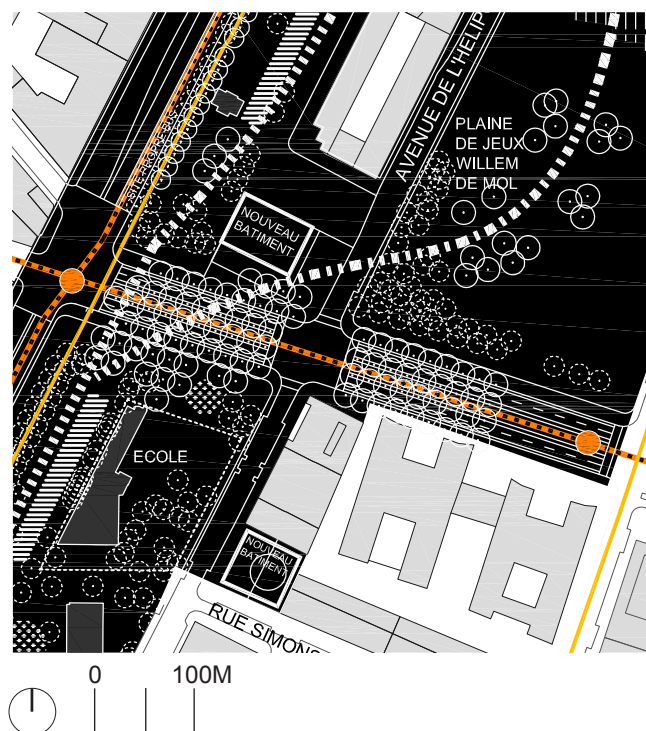
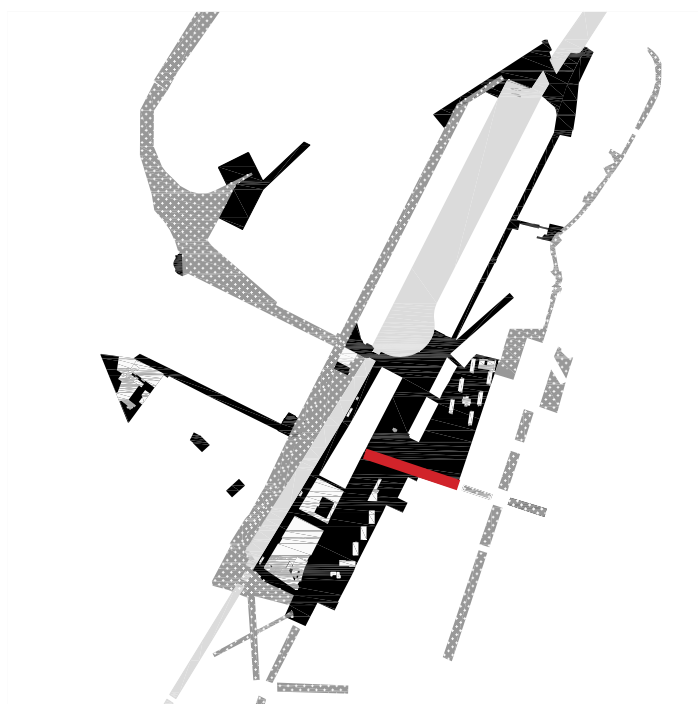
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Coördinatie tussen de inrichtingsprojecten van de publieke ruimte en de noden van de school
- Koppeling met het verloop van de «Schoolcontracten»
- Coördinatie met de fiche 1.5 over de doorgang tussen Helihaven en de Groendreef en met het project van de fiche 1.1b over de herinrichting van het Maximiliaanpark.
- Toegang voor hulpverleningsvoertuigen garanderen

FINANCIEEL PLAN

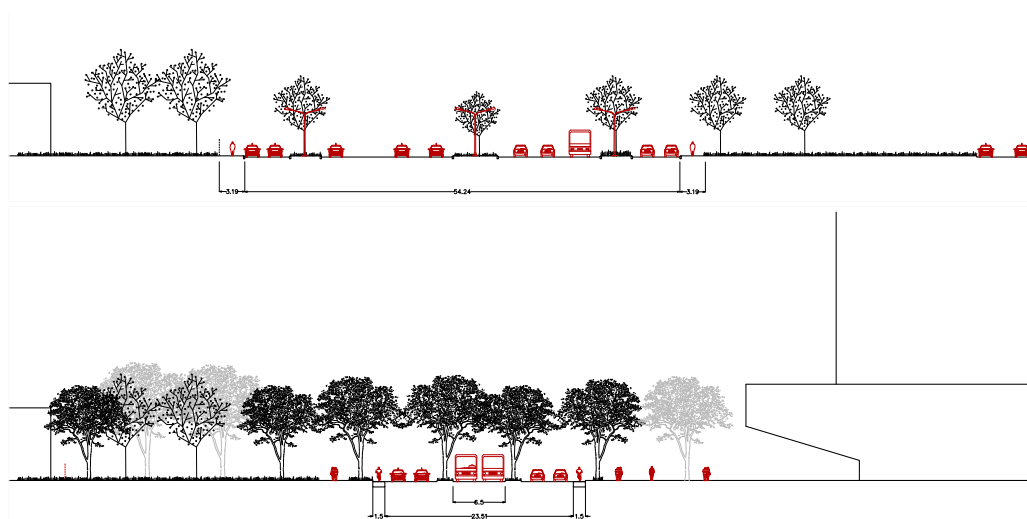
De Interventie is niet bepaald binnen het programma van het SVC maar als geassocieerde interventie, verbonden aan het programma van de «Schoolcontracten».

1.15 Boulevard Bolivar/ 1.15 Bolivarlaan



Type de projet Réaménagement de voirie Opération mixte	Propriétaire(s) Région	Occupation actuelle Voirie	Superficie A définir	Pilote Bruxelles Mobilité
Adresse Boulevard Bolivar	Parcelles cadastrales S.O.	Situation de droit PRAS: voirie	Estimation 1.483.200,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles Bruxelles Environnement

Projecttype Heraanleg van de weg Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Gewest	Huidige functie Weg	Oppervlakte Te definiëren	Stuurgroep Brussel Mobiliteit
Adres Bolivarlaan	Kadastrale percelen Z.O.	Rechtstoestand GBP: weg	Schatting 1.483.200,00 €	Partners Stad Brussel Leefmilieu Brussel



état de lieu/ bestehende toestand

proposition / voorstel

CONSTATS

Le boulevard Bolivar est un axe structurant du quartier nord, reliant la gare du nord au canal. Il sera prochainement prolongé vers Molenbeek par la passerelle Picard pour les transports publics et la circulation douce.

Dans sa configuration actuelle le boulevard est particulièrement large et sur-dimensionné. Il génère une rupture entre les différentes parties du parc Maximilien.

Le boulevard est également utilisé comme espace de circulation pour les bus venant de la gare du nord et desservant l'ouest et le nord de la région (Molenbeek, Laeken).

Les premières orientations du PAD envisagent également la construction d'un immeuble mixte de logements et d'équipement au coin «Bolivar-Héliport». L'équipement devra notamment dialoguer avec le nouvel espace public.

CARACTÉRISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'intervention proposée ici vise les travaux et le suivi de chantier du réaménagement du boulevard en continuité avec le réaménagement du parc Maximilien. L'étude de conception est reprise dans la fiche 1.1a. Les objectifs du projet sont :

- de réduire l'emprise actuelle de la voirie au minimum. Les nouveaux alignements devront être définis dans le Plan d'Aménagement Directeur.
- d'aménager les traversées de façon à garantir les continuités piétonnes, cyclistes entre les différentes sections du parc Maximilien
- d'assurer la fluidité du trafic des transports publics par la réalisation d'un site propre
- de réaliser des plantations en voirie permettant d'assurer la continuité paysagère et végétale du parc Maximilien.

RESULTATS ATTENDUS

- amélioration des circulations piétonnes et cyclistes entre les différentes parties du parc Maximilien
- rétablissement d'un continuité paysagère entre les différentes parties du parc
- nouveau profil de la voirie permettant un équilibrage entre les différents modes de circulation
- création d'un site propre pour les transports en commun

CONDITION CRITIQUE DE RÉUSSITE

- intégration du projet de réaménagement de la voirie dans le projet d'ensemble de réaménagement du parc Maximilien.
- Coordination avec le Plan d'Aménagement Directeur de façon à définir précisément les nouveaux alignements de voirie.
- Maintien d'un accès pour les véhicules d'urgence.

PLAN FINANCIER

L'étude de conception est prévue dans la fiche 1.1a. La maîtrise d'ouvrage, le suivi de chantier et le financement des travaux sont pris en charge par Bruxelles Mobilité.

BEVINDINGEN

De Bolivarlaan is een structurerende as van de Noordwijk die het Noordstation met het kanaal verbindt. Ze zal binnenkort verlengt worden richting Molenbeek door de Picard passerelle voor publiek transport en zachte mobiliteit. In de huidige configuratie is de boulevard voornamelijk weids en over gedimensioneerd. Ze genereert een breuk tussen de verschillende delen van de Maximiliaanpark. De boulevard wordt logischerwijs ook gebruikt als circulatie ruimte voor de bussen die van en naar het Noordstation gaan en het westen en noorden van de regio bedienen (Molenbeek, Laken). De eerste richtlijnen van het RvA overwegen ook de bouw van een gemengd woon gebouw en services in de hoek «Bolivar Helihaven.» De services zullen ook in dialoog moeten gaan met de nieuwe openbare ruimte.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De hier voorgestelde interventie betreft hier het werk en de opvolging van de herontwikkeling van de boulevard in continuïteit met de herontwikkeling van het Maximiliaanpark. De ontwerpstudie is opgenomen in blad 1.1a. De doelstellingen van het project zijn:

- vermindering van het bestaande weggebruik tot een minimum. De nieuwe afstemmingen zullen worden vastgesteld in het Plan d'Aménagement Directeur.
- het organiseren van de grensovergangen om de continuïteit van voetgangers en fietsers te garanderen tussen de verschillende delen van het Maximiliaanpark.
- het verzekeren van de doorstroming van het openbaar vervoer 's verkeer door een duidelijke ruimte hiervoor te voorzien.
- het uitvoeren van plantages langs de weg om de landschappelijke en vegetale continuïteit van Maximiliaanpark te garanderen.

VERWACHTE RESULTATEN

- verbetering van de circulatie voor voetgangers en fietsers tussen de verschillende delen van het Maximiliaanpark.
- herstel van een landschappelijke continuïteit tussen de verschillende delen van het park.
- een nieuw wegprofiel laat een evenwicht tussen de verschillende transportmodi toe.
- de creatie van een eigen ruimte voor het openbaar vervoer

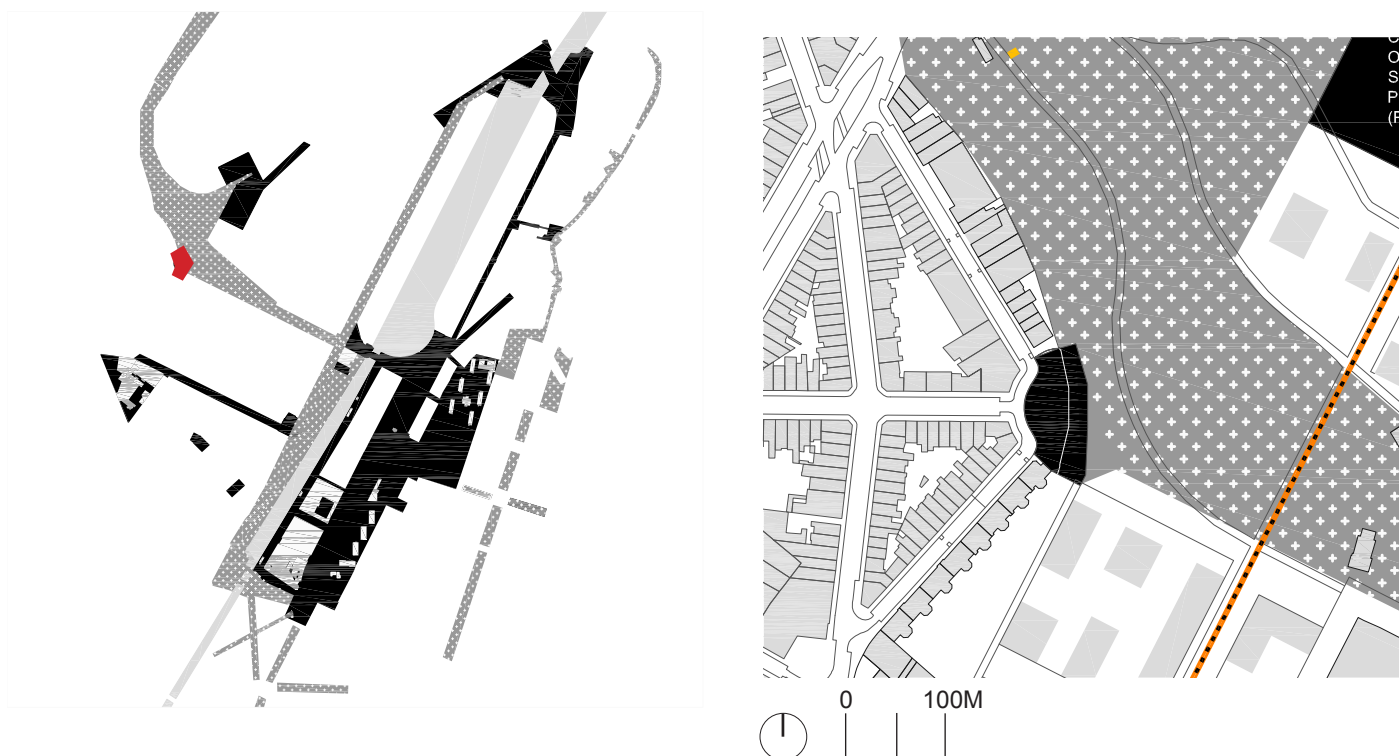
KRITISCHE VOORWAARDEN VOOR SUCCES

- integratie van het project voor de herprofilering van de weg binnen het globale project van de herontwikkeling van het Maximiliaanpark.
- Coördinatie met het Richtplan van Aanleg met het oog op het nauwkeurig bepalen van de nieuwe afstemmingen voor de weg.
- Toegang voor hulpverleningsvoertuigen garanderen.

FINANCIËLE PLAN

De ontwerpstudie is voorzien in formulier 1.1a. Mobiliteit Brussel is verantwoordelijk voor het projectmanagement, werfopvolging en projectfinanciering.

2.1 Square du Laekenveld / 2.1 Laekenveld Square



Type de projet Espaces publics Opération associée	Propriétaire(s) Extensa Molenbeek-st Jean	Occupation actuelle Friche-espace public	Superficie 1.624 m2	Pilote Extensa Commune de Molenbeek
Adresse square du Laekenveld	Parcelles cadastrales s.o.	Situation de droit voirie	Estimation 487.200,00 €	Partenaires Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles

Projecttype Publieke ruimtes Geassocieerde operatie	Eigenaar(s) Extensa Sint-Jans-Molenbeek	Huidige functie Braakland - publieke ruimte	Oppervlakte 1.624 m2	Stuurgroep Extensa Gemeente Molenbeek
Adres Square Laekenveld	Kadastrale percelen s.o.	Rechtstoestand Weg	Schatting 487.200,00 €	Partners Leefmilieu Brussel Stad Brussel



CONSTATS

Le square du Laekenveld constitue un petit square dans le quartier Maritime. Il présente une aire de jeu de quartier en son centre en assez mauvais état, et est bordé d'immeubles de logements collectifs du début du 20e de belle facture. Il a la particularité de n'être urbanisé que d'un côté, l'autre étant ouvert sur le paysage spectaculaire du site de Tour et taxis. Depuis l'ouverture du parc, le contraste entre le petit square de quartier populaire et le nouveau grand parc métropolitain est particulièrement marquant.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'objectif de l'intervention est de créer une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis et de réaménager le square du Laekenveld, de façon à améliorer l'accessibilité du parc depuis le quartier Maritime et améliorer l'espace public. Cette entrée est d'ailleurs urbanistiquement assez naturelle et pourrait être concrétisée par le biais d'une réorganisation de l'espace du square et par un grand escalier descendant directement dans le parc. Cette ouverture est par ailleurs prévue dans le PPAS de Tour et Taxis.

RESULTATS ATTENDUS

- Création d'une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis
- Création d'une nouvelle connexion douce entre le haut du quartier Maritime et l'avenue du Port
- Reconnexion entre les quartiers denses et la grande figure métropolitaine
- Réaménagement de l'espace public

PLAN FINANCIER

- Voir possibilité de financement via les charges d'urbanisme

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Négociation avec Extensa pour le montage financier du projet (charges d'urbanisme)
- Assurer un aménagement qui ouvre le plus naturellement possible le parc sur le quartier
- Associer Bruxelles Environnement dans le développement du projet.

PHASAGE

- année 1 : Définition d'un protocole d'accord entre Extensa et les pouvoirs publics. Analyse des aménagements à faire.
- année 2 : Demande de PU
- année 3 : Obtention permis et procédure travaux
- année 4 : Travaux et inauguration

VASTSTELLINGEN

De Square Laekenveld is een klein plein in de Maritiemwijk. Ze omvat in het centrum een buurtspeelplaats die in tamelijk slechte staat is, en is begrensd door stijlvolle gebouwen met collectieve huisvesting uit het begin van de 20ste eeuw. Ze heeft de eigenaardigheid van slechts aan één kant verstedelijkt te zijn, de andere kant opent zich naar het spectaculaire landschap van de site van Tour&Taxis. Sinds de opening van park is het contrast tussen het kleine, populaire buurtplein en het nieuwe grootstedelijk park bijzonder opvallend.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het doel van de interventie is om een nieuwe toegang naar het park van Tour&Taxis te creëren en de Square Laekenveld opnieuw in te richten, om zo de toegankelijkheid tot het park vanaf de Maritiemwijk en de publieke ruimte te verbeteren. Deze toegang is stedenbouwkundig gezien bovendien vrij natuurlijk en zou kunnen worden geconcretiseerd door middel van een herorganisatie van de ruimte van het plein en door een grote trap die rechtstreeks in het park uitkomt. Deze opening is bovendien voorzien in het BBP van Tour&Taxis.

VERWACHTE RESULTATEN

- Creatie van een nieuwe toegang tot het park van Tour&Taxis
- Aanleg van een nieuwe zachte verbinding tussen het hoge deel van de Maritiemwijk en de Havenlaan
- Herverbinding tussen de dense wijken en de grootstedelijke figuur
- Herinrichting van de publieke ruimte

FINANCIEEL PLAN

- Zie financieringsmogelijkheid via de stedenbouwkundige lasten

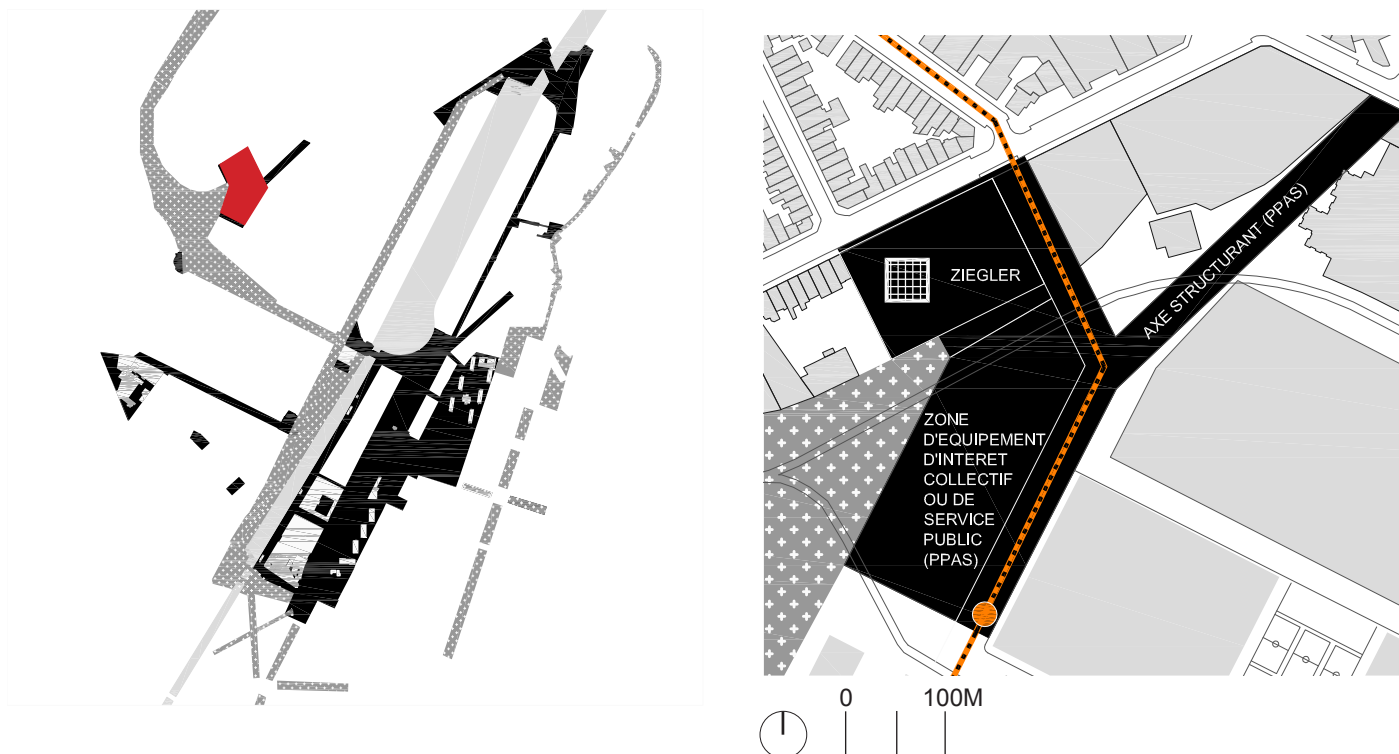
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Onderhandeling met Extensa voor het financieringsplan van het project (stedenbouwkundige lasten)
- Een inrichting verzekeren die het park op meest natuurlijk mogelijke wijze opent naar de wijk
- Leefmilieu Brussel betrekken bij de ontwikkeling van het project

FASERING

- Jaar 1: Definiëring van een protocol van akkoord tussen Extensa en de overheid. Analyse van de uit te voeren inrichtingen
- Jaar 2: Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag
- Jaar 3: Verkrijgen van de vergunning en procedure voor de werken
- Jaar 4: Werken en inhuldiging

2.2 Terrain Ziegler / 2.2 Ziegler terrein



Type de projet Projet mixte Opération à initier	Propriétaire(s) privé	Occupation actuelle Friche	Superficie 6.081 m2	Pilote SAU
Adresse rue Dieudonné Lefèvre	Parcelles cadastrales 332B2-330E2	Situation de droit PRAS: zone de forte mixité. Zone portuaire BBP Tour et Taxis	Estimation 41.709.900,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles Bruxelles Mobilité STIB

Projecttype Gemengd project Op te starten operatie	Eigenaar(s) Privaat	Huidige functie Braakland	Oppervlakte 6.081 m2	Stuurgroep MSI
Adres Dieudonné Lefèvrestraat	Kadastrale percelen 332B2-330E2	Rechtstoestand GBP: zone van sterk gemengde functies, havenzone BBP Tour en Taxis	Schatting 41.709.900,00 €	Partners Stad Brussel Brussel Mobiliteit MIVB



CONSTATS

Le site dit « Ziegler » est un site économique, composé d'un terrain non bâti et d'un immeuble, longeant la rue Dieudonné Lefèvre au nord et le site de Tour et Taxis au sud. Cette parcelle est identifiée dans le PPAS de Tour et Taxis comme un point d'entrée majeur sur le site, puisqu'une nouvelle voirie doit y être aménagée pour se reconnecter sur la voirie nord-sud traversant le parc. Notons que la parcelle « Ziegler » jouit d'une vue exceptionnelle sur le nouveau parc et sur la vallée de la Senne, grâce à un fort dénivelé.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

L'objectif de l'intervention est l'acquisition du site par un opérateur public et la réurbanisation de la parcelle en un ensemble mixte de bâtiments de logements, équipements publics et commerces, ainsi que les espaces publics (voirie d'accès à Tour et Taxis). Ce projet serait pris en charge par un opérateur d'aménagement urbain public (SAU, Citydev, SLRB) et la voirie par Bruxelles Mobilité.

RESULTATS ATTENDUS

- Création d'une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis
- Création d'une nouvelle connexion entre le quartier Marie Christine et l'avenue du Port
- Reconnexion entre les quartiers denses et la grande figure métropolitaine
- Nouveaux logements, équipements, activités économiques
- Nouvelle voirie

PLAN FINANCIER

Financement mixte entre opérateurs publics.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Acquisition du terrain. Négociation avec le privé
- Définition d'un maître d'ouvrage public
- Définition programmatique
- Assurer un aménagement qualitatif de la nouvelle voirie et des espaces publics qui ouvrent le parc sur le quartier

PHASAGE

- année 1 : Acquisition du terrain. Etude aménagement de la voirie
- année 2 : Lancement de l'étude de conception. Demande de PU. Aménagement de la voirie.
- année 3 : Obtention permis et procédure travaux
- année 4 : Travaux
- année 5: Travaux et inauguration

VASTSTELLIGEN

De «Ziegler» site is een economische site, bestaande uit een onbebouwd terrein en een gebouw, grenzend aan de Dieudonné Lefèvrestraat in het noorden en de site van Tour&Taxis in het zuiden. Dit perceel is in het BBP van Tour&Taxis aangeduid als een belangrijk toegangspunt tot de site, aangezien er een nieuwe weg moet worden aangelegd om het terug te verbinden met de noord-zuid weg die het park doorkruist. We merken op dat de «Ziegler» passerelle een uitzonderlijk uitzicht biedt op het nieuwe park en op de vallei van de Zenne, dankzij een groot hoogteverschil.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het doel van de interventie is de verwerving van de site door een publieke operator en de re-urbanisatie van het perceel tot een gemengd ensemble van huisvesting, publieke voorzieningen en winkels, alsook publieke ruimtes (toegangsweg naar Tour&Taxis). Een operator van publieke stedelijke inrichting (MSI, Citydev, BGHM) zal dit project op zich nemen en Brussel Mobiliteit zal de weg op zich nemen.

VERWACHTE RESULTATEN

- Creatie van een nieuwe toegang tot het park van Tour&Taxis
- Creatie van een nieuwe verbinding tussen de Maria-Christinawijk en de Havenlaan
- Herverbinding tussen de dense wijken en de grootstedelijke figuur
- Nieuwe huisvesting, voorzieningen, economische activiteiten
- Nieuwe weg

FINANCIEEL PLAN

Gemengde financiering tussen de publieke operatoren

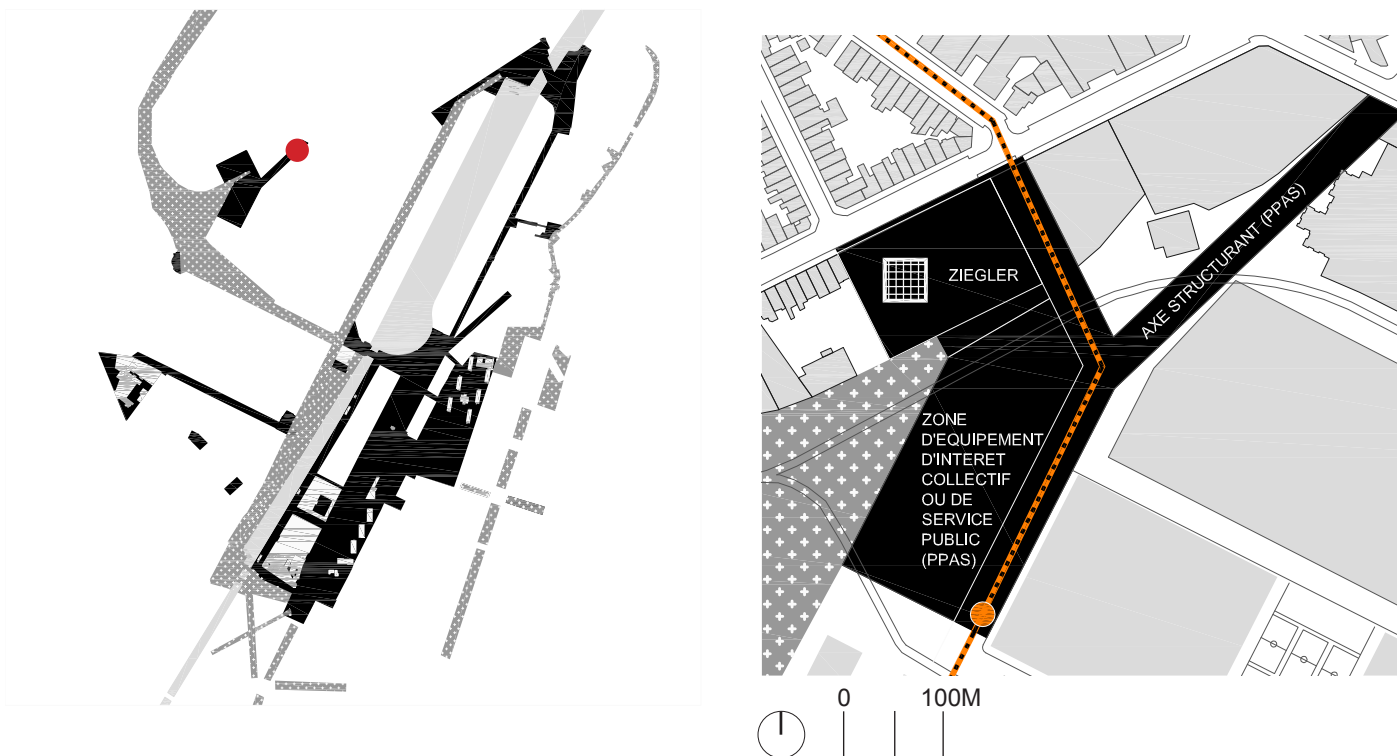
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verwerving van het terrein. Onderhandeling met de privé
- Definiëring van een publieke opdrachtgever
- Programmadefinitie
- Een kwalitatieve inrichting van de nieuwe weg verzekeren en publieke ruimtes die het park openen naar de wijk

FASERING

- Jaar 1: Verwerving van het terrein. Studie voor de aanleg van de weg
- Jaar 2: Start van de ontwerpstudie
- Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Aanleg van de weg
- Jaar 3: Verkrijgen van de vergunning en procedure voor de werken
- Jaar 4: Werken
- Jaar 5: Werken in inhuldiging

2.3 Rampe du TIR / 2.3 Hellingbaan van het TIR



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Espaces publics Opération associée	Port de Bruxelles	rampe d'accès au TIR	5.200 m2 (voirie)	Port de Bruxelles (démolition) Bruxelles Mobilité (voirie)
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Rue Dieudonné Lefèvre	317N2	PRAS: zone portuaire PPAS Tour et Taxis	1.086.000,00 €	Bruxelles Mobilité CPAS

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Publieke ruimtes Geassocieerde operatie	Haven van Brussel	Hellingbaan naar het TIR	5.200 m2 (weg)	Haven van Brussel (afbraak) Brussel Mobiliteit (weg)
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Dieudonné Lefèvrestraat	317N2	GBP: havenzone	1.086.000,00 €	Brussel Mobiliteit OCMW



CONSTATS

Le centre TIR est un important ensemble de fonctions logistiques sur la frange nord du site de Tour et Taxis. Celui-ci présente au nord ouest une rampe d'accès vers les étages pour les grands camions. Cette rampe sert de rampe de sortie pour le bâtiment C du TIR. Sa démolition nécessitera une réorganisation interne des circulations du TIR et des aménagements ad-hoc.

Le PPAS prévoit la création d'une voirie nord-sud traversant le site de Tour et Taxis. Celle-ci débouche dans le quartier Marie Christine pile entre le centre TIR et le Byrrh, à l'emplacement de l'actuelle rampe.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet vise ici à démolir la rampe d'accès et à réorganiser le fonctionnement du centre logistique. Grâce à cette démolition la connexion entre le quartier Marie Christine (et le site Tivoli) et le nouveau parc de Tour et Taxis devient visuellement et fonctionnement possible. Une voirie peut alors être aménagée. Notons que cette voirie nord-sud n'est pas une voirie autorisant le trafic de transit à travers le site de Tour et Taxis.

RESULTATS ATTENDUS

- Création d'une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis
- Création d'une nouvelle connexion entre le quartier Marie Christine et l'avenue du Port
- Reconnexion entre les quartiers denses et la grande figure métropolitaine

PLAN FINANCIER

- Démolition de la rampe: financement hors CRU par le Port de Bruxelles
- Aménagement de la voirie: Bruxelles Mobilité

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Réorganisation interne du fonctionnement du TIR

PHASAGE

- année 1 : Réorganisation du fonctionnement du centre TIR par le Port de Bruxelles. Etude aménagement de la voirie par Bruxelles Mobilité
- année 2 : Démolition de la rampe. Demande de PU pour la voirie.
- année 3 : Obtention permis et travaux

FASTSTELLINGEN

Het TIR-centrum vormt een belangrijk ensemble van logistieke functies op het noordelijk randgebied van de site van Tour&Taxis. Deze bevat in het noord-westen een hellingsbaan naar de verdiepingen voor de grote vrachtwagens. Deze hellingsbaan dient voor het verlaten van het gebouw C van TIR. Haar sloop zal een interne reorganisatie van de circulatie van TIR en ad hoc ontwikkelingen vereisen.

Het BBP voorziet de aanleg van een noord-zuid weg die de site van Tour&Taxis doorkruist. Deze komt uit in de Maria-Christinawijk exact tussen het TIR-centrum en het Byrrh, op de plaats van de huidige hellingbaan.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project beoogt hier de afbraak van de hellingbaan en de reorganisatie van de werking van het logistiek centrum. Dankzij deze afbraak wordt de verbinding tussen de Maria-Christinawijk (en de Tivoli-site) en het nieuwe park van Tour en Taxis visueel en functioneel mogelijk. Er kan dan een weg worden ingericht. We merken op dat deze noord-zuid weg geen transit-verkeer toelaat door de site van Tour&Taxis.

VERWACHTE RESULTATEN

- Creatie van een nieuwe toegang tot het park van Tour&Taxis
- Creatie van een nieuwe verbinding tussen de Maria-Christinawijk en de Havenlaan
- Herverbinding tussen de dichte wijken en de grootstedelijke figuur

FINANCIEEL PLAN

- Afbraak van de hellingbaan: financiering buiten het SVC door de Haven van Brussel
- Inrichting van de weg: Brussel Mobiliteit

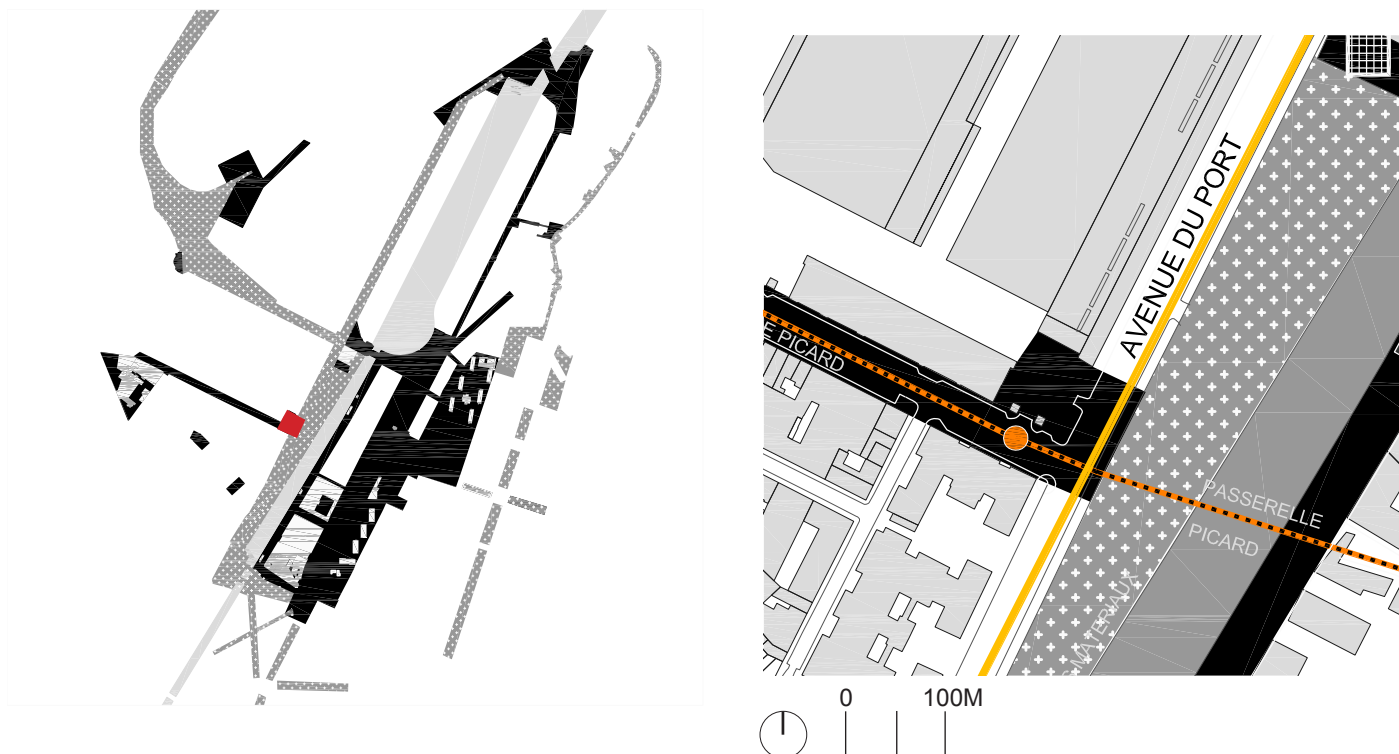
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Interne reorganisatie van de werking van het TIR

FASERING

- Jaar 1: Reorganisatie van de werking van het TIR-centrum door de Haven van Brussel. Studie voor de aanleg van de weg door Brussel Mobiliteit
- Jaar 2: Afbraak van de hellingbaan. Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de weg
- Jaar 3: Verkrijgen van de vergunning en werken

2.4 Interface T&T - av. du Port / 2.4 Interface T&T/ Havenlaan



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Espaces publics Opération associée	Extensa	espace public/parking	1.850 m2	Extensa
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue du port-rue Picard	399V2-155R-399T	PRAS: zone de forte mixité. PPAS Tour et Taxis	333.000,00 €	Bruxelles Mobilité Commune de Molenbeek

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Publieke ruimtes Geassocieerde operatie	Extensa	Publieke ruimte/parking	1.850 m2	Extensa
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Havenlaan-Picardstraat	399V2-155R-399T	GBP: zone van sterk gemengde functies GBP Tour&Taxis	333.000,00 €	Brussel Mobiliteit Gemeente Molenbeek



CONSTATS

L'entrepôt royal de Tour et Taxis s'inscrit en retrait de l'avenue du port. Dans ce retrait on trouve une vaste plaine pavée utilisée comme parking, et un mur historique de belle qualité sur toute la longueur de la partie du site longeant l'avenue du port. Au coin de l'avenue du port et de la rue Picard, le mur laisse place à une grille métallique entourant deux pavillons d'entrée en brique. Cet espace est fermé et ne sert pas d'accès au site de Tour et Taxis.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Il semble à la fois difficile techniquement (dénivelé) et peu souhaitable patrimonielement de supprimer le mur d'enceinte longeant l'avenue du port. L'intervention vise à créer un aménagement ouvert au coin de l'avenue du port et de la rue Picard pour y créer une entrée accueillante et une place publique. L'ouverture d'une entrée sur le coin permet d'ouvrir visuellement et psychologiquement le site lorsqu'on vient du centre ville et améliorer les accès « doux » (piétons, cyclistes, PMR) au site de Tour et Taxis.

Ce projet doit être réalisé avec les réaménagements de la rue Picard et de l'avenue du Port.

RESULTATS ATTENDUS

- Mise en valeur de l'entrepôt royal
- Ouverture du site de Tour et Taxis sur le quartier, ici sur le futur parc Beco et l'avenue du port
- Amélioration des circulations douces

PLAN FINANCIER

Financement Extensa

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Accord Extensa
- Conception d'un aménagement ouvert sur le quartier
- Coordination avec le projet de réaménagement de l'avenue du port et de la rue Picard (fiche 2.9)

VASTSTELLINGEN

Het Koninklijk Pakhuis van Tour&Taxis ligt teruggetrokken ten opzichte van de Havenlaan. In deze terugtrekking vinden we een uitgestrekte geplaveide vlakte die wordt gebruikt als parking, en een historische muur van een mooie kwaliteit over de volledige lengte van het deel van de site dat langs de Havenlaan loopt. Op de hoek van de Havenlaan en de Picardstraat maakt de muur plaats voor een metalen hek dat twee toegangspaviljoenen in baksteen omringt. Deze ruimte is gesloten en dient niet als toegang tot de site van Tour&Taxis.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Momenteel lijkt het technisch moeilijk (hoogteverschil) en weinig wenselijk in verband met erfgoed om de buitenmuur langs de Havenlaan af te schaffen. De interventie heeft tot doel een open ruimte te creëren op de hoek van de Avenue du Port en de rue Picard om een uitnodigende entree en een openbaar plein te creëren. De maken van een toegang op de hoek maakt het mogelijk om de site visueel en mentaal te openen vanuit het stadscentrum en om de « zachte » toegangen (voetgangers, fietsers, PBM) tot de site van Tour&Taxis te verbeteren.

Dit project dient te worden gerealiseerd met de herinrichtingen van de Picardstraat en de Havenlaan.

VERWACHTE RESULTATEN

- Opwaardering van het Koninklijk Pakhuis
- Opening van de site van Tour&Taxis naar de wijk, hier op het toekomstig Beccopark en de Havenlaan
- Verbetering voor de zachte weggebruikers

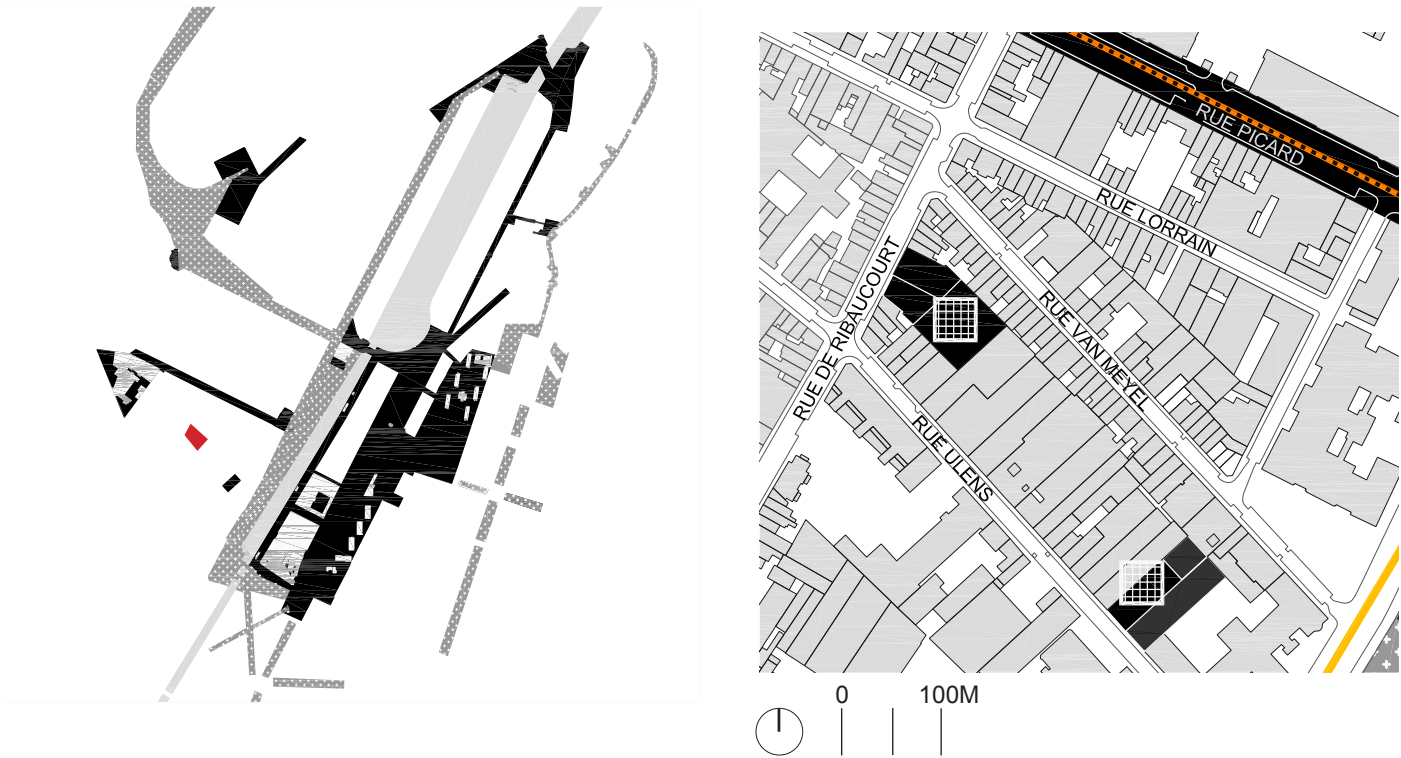
FINANCIEEL PLAN

Financiering door Extensa

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Akkoord Extensa
- Ontwerp van een inrichting open naar de wijk
- Coördinatie met het inrichtingsproject van de Havenlaan en de Picardstraat (fiche 2.9)

2.5 Nouveaux logements rue de Ribaucourt / 2.5 Nieuwe huisvesting Ribaucourtstraat



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Logements Opération à initier	privé	Friche	1.918 m2(superficie au sol) 4.000 m2 (superficie de plancher)	Fonds du Logement
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Rue de Ribaucourt, 155. 1080 Bruxelles	169S8	PRAS: zone de forte mixité	11.534.400,00 €	Molenbeek-St Jean

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Huisvesting Op te starten operatie	Privaat	Braakland	1.918 m2 (footprint) 4.000 m2 (vloeroppervlakte)	Woningfonds
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Ribaucourtstraat 155, 1080 Brussel	169S8	GBP: zone van sterk gemengde functies	11.534.400,00 €	Sint-Jans-Molenbeek



CONSTATS

Ces dernières années une dynamique de transformation du quartier Maritime est observable. Certains projets privés de logements sont développés et participent à une transformation partielle du tissu industriel. Les pouvoirs publics ont également investi dans le quartier pour offrir de nouveaux logements publics et des équipements à destination de la population.

La parcelle visée ici par le projet est utilisée comme parking à ciel ouvert pour un commerce situé également dans la rue de Ribaucourt. Seule une façade subsiste sur la rue de Ribaucourt. Le terrain est donc non bâti. Situé en zone de forte mixité, il présente un potentiel bâtissable non négligeable.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

La parcelle visée par le projet présente donc une opportunité de projet intéressante. Elle permet d'envisager un ensemble public contenant un nombre important de logements publics pour le quartier.

RESULTATS ATTENDUS

- Remplissage d'une dent creuse
- Revalorisation du front bâti de la rue de Ribaucourt
- Nouvelle offre de logements publics
- Interface au projet de Tour et Taxis
- Entre 40 et 50 logements

PLAN FINANCIER

Opération associée

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Acquisition du terrain
- Définition d'un maître d'ouvrage public
- Définition programmatique

VASTSTELLINGEN

De laatste jaren is er een transformatiedynamiek waarneembaar in de Maritiemwijk. Een aantal private huisvestingsprojecten zijn er ontwikkeld en dragen bij tot een gedeeltelijke transformatie van het industriële weefsel. De overheid heeft eveneens geïnvesteerd in de wijk om nieuwe publieke huisvesting en voorzieningen voor de bevolking aan te bieden.

Het hier door het project beschouwde perceel wordt gebruikt als openlucht parking voor een winkel die eveneens in de Ribaucourtstraat gelegen is. Slechts één gevel blijft over op de Ribaucourtstraat. Het terrein is dus onbebouwd. Gelegen in een sterk gemengde zone, toont het een niet verwaarloosbaar potentieel voor bebouwing.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het door het project beschouwde perceel biedt dus een kans tot een interessant project. Het laat toe om een publiek ensemble te voorzien dat een twintigtal publieke woningen, belangrijk voor de wijk, omvat.

VERWACHTE RESULTATEN

- Opvulling van een lege ruimte
- Herwaardering van het bebouwde front aan de Ribaucourtstraat
- Nieuw aanbod aan publieke huisvesting
- Interface met het project van Tour&Taxis
- Tussen 40 en 50 wooneenheden

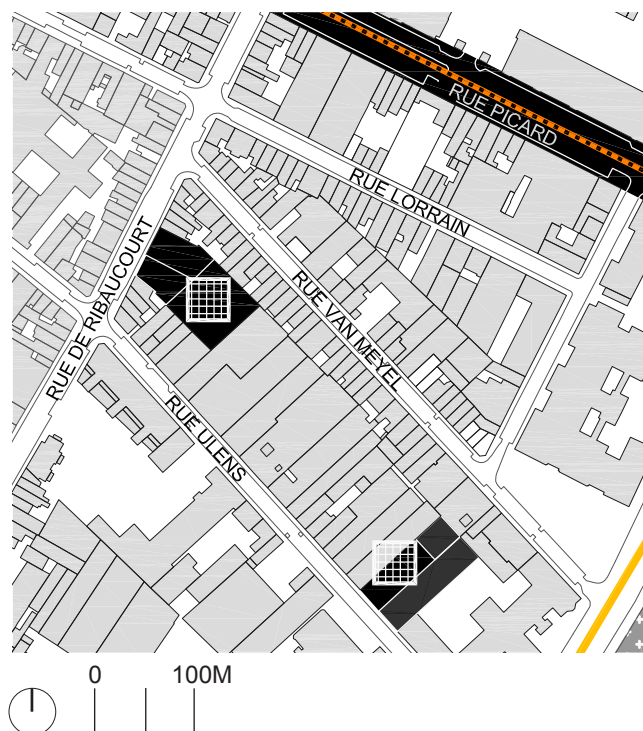
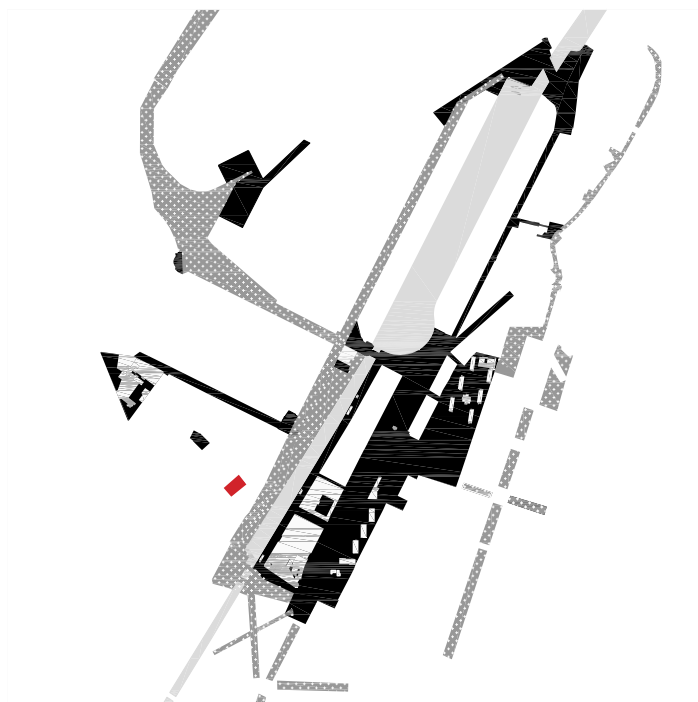
FINANCIEEL PLAN

Geassocieerde interventie

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verwerving van het terrein
- Definiëring van een publieke opdrachtgever
- Programmadefinitie

2.6 Nouveaux logements rue Ulens / 2.6 Nieuwe huisvesting Ulensstraat



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Logements Opération à initier	privé	Friche	1.527 m2 (superficie au sol) 3.000 m2 (superficie plancher)	Fonds du Logement
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Rue Ulens. 1080 Bruxelles	168T11-168E11	PRAS: zone de forte mixité-zone administrative	9.332.400,00 €	Molenbeek-St Jean

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Huisvesting Op te starten operatie	Privaat	Braakland	1.527 m2 (footprint) 3.000 m2 (vloeroppervlakte)	Woningfonds
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Ulensstraat, 1080 Brussel	168T11-168E11	GBP: zone van sterk gemengde functies - administratieve zone	9.332.400,00 €	Sint-Jans-Molenbeek



CONSTATS

Ces dernières années une dynamique de transformation du quartier Maritime est observable. Certains projets privés de logements sont développés et participent à une transformation partielle du tissu industriel. Les pouvoirs publics ont également investi dans le quartier pour offrir de nouveaux logements publics et des équipements à destination de la population.

La parcelle visée ici par le projet est à l'abandon. Elle forme un ensemble composé d'un immeuble administratif ancien jouxtant immédiatement l'immeuble de la KBC à front de rue (qui s'étend au rez-de-chaussée sur toute la profondeur de la parcelle). Et d'un terrain en friche avec un hangar en fond de parcelle. Le site est situé en partie en zone de forte mixité, et en partie en zone administrative. Il présente un potentiel bâtissable non négligeable.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

La parcelle visée par le projet présente donc une opportunité de projet intéressante. Elle permet d'envisager un ensemble public contenant un nombre important de logements publics pour le quartier.

RESULTATS ATTENDUS

- Remplissage d'une dent creuse
- Revalorisation du front bâti de la rue Ulens
- Nouvelle offre de logements publics
- Entre 30 et 40 logements

PLAN FINANCIER

Opération associée

CONDITIONS DE REUSSITE DU PROJET

- Acquisition du terrain
- Définition d'un maître d'ouvrage public
- Définition programmatique

FASTSTELLINGEN

De laatste jaren is er een transformatiedynamiek waarneembaar in de Maritiemwijk. Een aantal private huisvestingsprojecten zijn er ontwikkeld en dragen bij aan een gedeeltelijke transformatie van het industriële weefsel. De overheid heeft eveneens geïnvesteerd in de wijk om nieuwe publieke huisvesting en voorzieningen voor de bevolking aan te bieden.

Het hier door het project beschouwde perceel is in verval. Ze vormt een ensemble bestaande uit een oud administratief gebouw, onmiddellijk grenzend aan het KBC-gebouw aan de straatzijde (dat zich op het gelijkvloers over de hele diepte van het perceel uitstrekt) en uit een braakliggend terrein met een hangar aan de achterkant van het perceel. De site is deels in een sterk gemengde zone gelegen, deel in een administratieve zone. Ze toont een niet verwaarloosbaar potentieel voor bebouwing.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het door het project beschouwde perceel biedt dus een kans voor een interessant project. Ze laat toe om een publiek ensemble te voorzien bestaande uit publieke huisvesting die belangrijk is voor de wijk.

VERWACHTE RESULTATEN

- Opvulling van een lege ruimte
- Herwaardering van het bebouwde front aan de Ulensstraat
- Nieuw aanbod aan publieke huisvesting
- Tussen 30 en 40 wooneenheden

FINANCIEEL PLAN

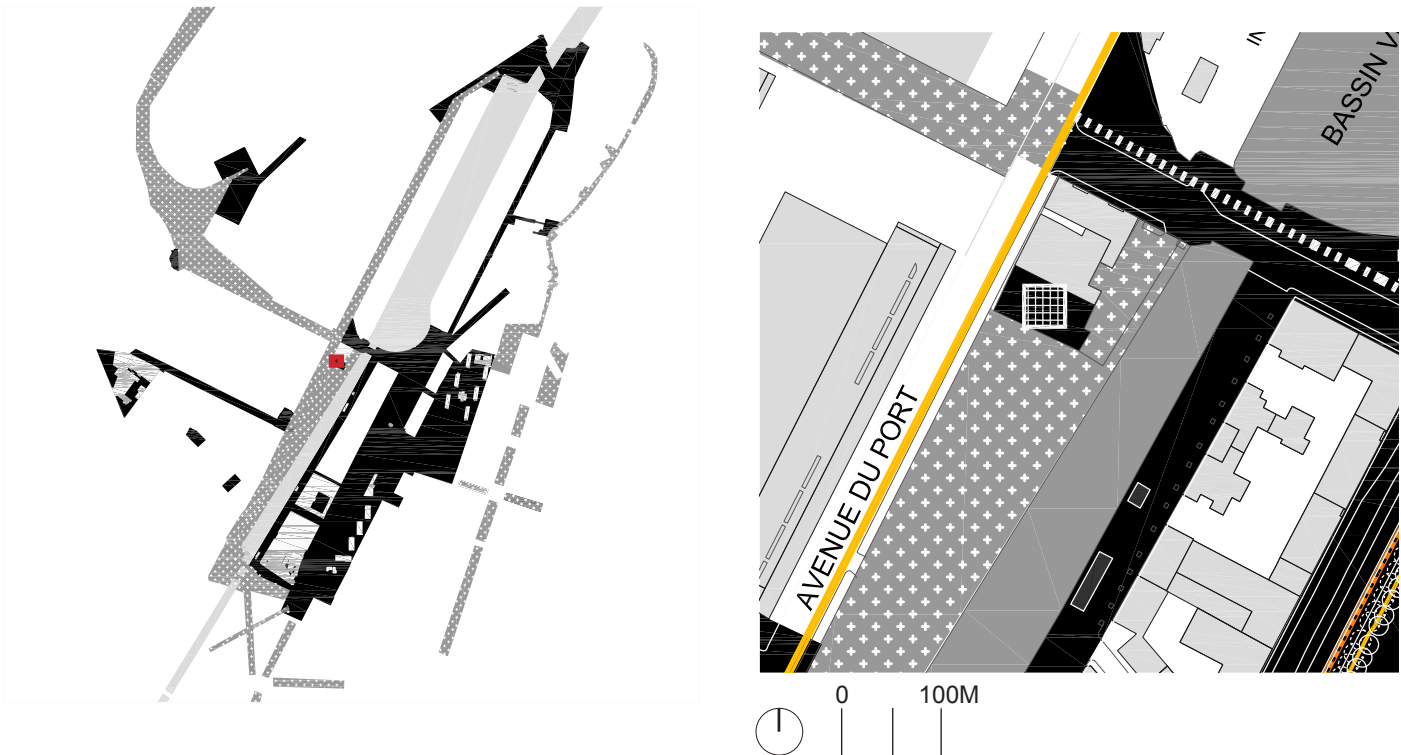
Geassocieerde interventie

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verwerving van het terrein
- Definiëring van een publieke opdrachtgever
- Programmadefinitie

\$

2.7 Equipement derrière le siège social du Port / 2.7 Voorzieningen achter de sociale zetel van de Haven



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Equipement et parkings opération mixte	Port de Bruxelles	Entrepôts	Salle de concert : 900m2	SAU
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue du Port	150M4 Source : CadGis version 01.01.2019	ZAPT	1.800.000,00 €	Port de Bruxelles Ville de Bruxelles Bruxelles Environnement

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Voorziening en parkings gemengde operatie	Haven van Brussel	Entrepots	Concertzaal : 900 m2	MSI
Adres	Kadastrale percelen	Rechtsstoestand	Schatting	Partners
Havenlaan	150M4 Bron : CadGis versie 01.01.2019	ZAPT	1.800.000,00 €	Haven van Brussel Stad Brussel Leefmilieu Brussel



CONSTATS

La rive droite du bassin Béco est amenée à se transformer en parc public dans les prochaines années. Depuis le départ des activités commerciales qui s'y déroulaient, et avant aménagement du parc, les différents entrepôts en attente de démolitions ont été reconvertis en lieux d'activités socio-culturelles avec notamment l'asbl Toestand, un collectif de skateurs et la salle de concert Magasin 4.

En parallèle au projet de parc le Port de Bruxelles prévoit de réaménager une zone de 26m à l'arrière de son siège administratif pour y reconstruire 800m² d'entrepôts et un parking de 30 emplacements. Ce parking et cet entrepôt constitueront la façade nord du parc. Il est donc important que ces immeubles soient qualitatifs et conçus en lien avec le nouvel espace vert.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet prévoit de construire une salle de concert de 900m² au-dessus de l'entrepôt et du parking prévu par le Port de Bruxelles. Plusieurs porteurs sont pressentis dont le Magasin 4.

La salle devra être dotée d'une bonne isolation acoustique pour éviter les nuisances de voisinage.

RESULTATS ATTENDUS

Equipement culturel et polyvalent.

PLAN FINANCIER

Le CRU financera la construction et l'aménagement de la salle de concert. Le Port de Bruxelles financera la construction de son parking et de l'entrepôt.

CONDITIONS DE REUSSITE DU PROJET

- Coordination des investissements Port-SAU
- Articulation du projet architectural avec le futur parc Béco

PHASAGE

Année 2 : Elaboration du programme précis de l'immeuble et cahier des charges mission auteur de projet.

Année 3 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme

Année 4 : Obtention du permis d'urbanisme et cahier des charges travaux

Année 5 : Démolition des entrepôts et début du chantier

Année 6 : Chantier

Année 7 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

De rechteroever van het Beodok is voorzien op de transformatie in een publiek park in de komende jaren. Sinds het vertrek van de commerciële activiteiten die zich er afspeelden en voor de inrichting van het park, zijn de verschillende magazijnen in afwachting van de afbraak omgevormd tot plekken met socio-culturele activiteiten, met onder andere de VZW Toestand, een collectief van skaters en de concertzaal Magasin 4.

Parallel met het project van het park voorziet de Haven van Brussel de herinrichting van een zone van 26m achter haar administratieve zetel, om er 800m² aan entrepots te bouwen en een parking van 30 parkeerplaatsen aan te leggen.

Deze parking en dit magazijn zullen de noordelijke gevel van het park vormen. Het is dus belangrijk dat deze gebouwen kwalitatief zijn en ontworpen worden in verbinding met de nieuwe groene ruimte.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project voorziet de bouw van een concertzaal van 900m² bovenop het magazijn en de parking gepland door de Haven van Brussel. Meerdere uitbaters zijn benaderd, waaronder Magasin 4.

De zaal zal moeten worden voorzien van goede akoestische isolatie om hinder voor de burens te vermijden.

VERWACHTE RESULTATEN

Culturele en polyvalente voorziening

FIANCIEEL PLAN

De SVC financiert de bouw en ontwikkeling van de concertzaal. De Haven van Brussel zal de bouw van de parking en van het magazijn financieren.

VOORWAARDEN TOT HET SLAGEN VAN HET PROJECT

- Coördinatie van de investeringen Haven-MSI
- Verband tussen het architecturale project en het toekomstig Beco-park

FASERING

Jaar 2 : Uitwerking van het precieze programma van het gebouw en lastenboek opdracht projectauteur

Jaar 3 : Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

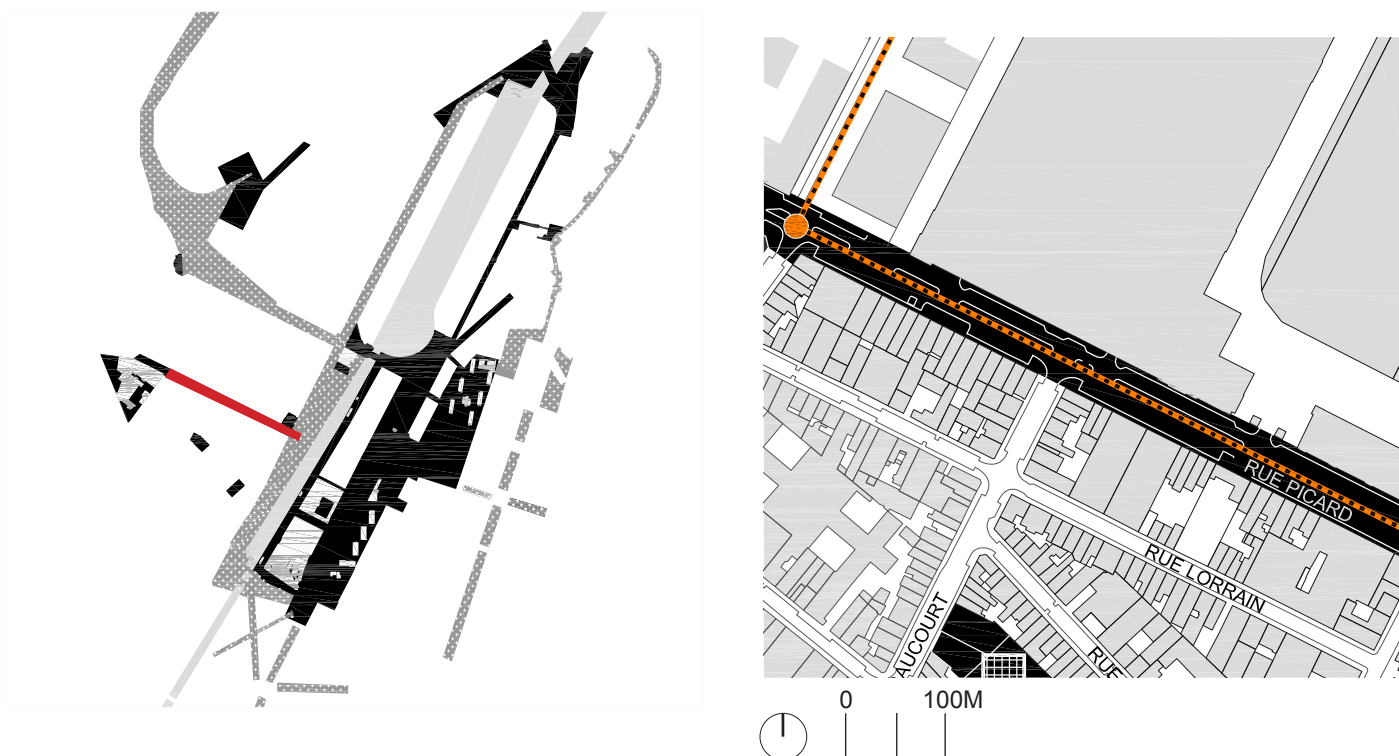
Jaar 4 : Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek werken

Jaar 5 : Afbraak van de loodsen en start van de werf

Jaar 6 : Werf

Jaar 7 : Oplevering van het project

2.8 Réaménagement de la rue Picard / 2.8 Herinrichting van de Picardstraat



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Espaces publics Opération CRU-Beliris	Région	Espaces publics	12.800 m2	Bruxelles Mobilité
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Rue Picard	Non cadastré (voirie)	Voirie régionale	4.249.080,00 €	Molenbeek Saint Jean STIB Beliris

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Publieke ruimte Operatie SVC-Beliris	Gewest	Publieke ruimte	12.800 m2	Brussel Mobiliteit
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Picardstraat	Niet gekadastréerd (weg)	Regionale weg	4.249.080,00 €	Sint-Jans-Molenbeek MIVB Beliris



CONSTATS

La rue Picard est un axe majeur du quartier maritime, qui fait l'articulation entre le site de Tour et Taxis et le quartier. Réaménagée de manière provisoire dans les années 2000 elle a été longtemps suspendue à la décision de création d'une passerelle dans l'axe du canal et à la création d'un nouveau tram. Elle présente aujourd'hui un profil essentiellement routier avec du stationnement en épis et des aménagements temporaires en béton de faible qualité. Cette voirie soulève en outre depuis longtemps des problèmes de sécurité routière.

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

La rue Picard nécessite un réaménagement complet prenant en compte des paramètres tant paysagers que fonctionnels et de sécurité routière. L'enjeu est d'arriver à accompagner le développement du site de Tour et Taxis et particulièrement l'ouverture de la gare Maritime avec un aménagement qui est orienté sur des usages au bénéfice du quartier. A défaut, le fonctionnement du site de Tour et Taxis risque de continuer à se faire de manière introvertie au départ de l'avenue du Port. L'intervention est également à mettre en lien avec une réorganisation du réseau bus à court terme, dans le prolongement de la passerelle Picard. Il faudrait prévoir un réaménagement complémentaire jusqu'au boulevard du Jubilé, puisqu'on est limité ici au périmètre du CRU

RESULTATS ATTENDUS

- Réaménagement d'un axe routier en un véritable espace public ouvert sur le quartier
- Création d'une interface entre le quartier Maritime et le site de Tour et Taxis.
- Création d'un site propre comme support de la réorganisation du réseau de bus de la STIB
- Amélioration de la sécurité routière.

PLAN FINANCIER

Le projet est financé par Beliris dans le cadre du CRU.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Coordination avec le projet de réaménagement de l'avenue du port
- Coordination avec le développement du site de Tour et Taxis
- Anticipation d'un éventuel tram

PHASAGE

Année 1 : Elaboration du programme précis de l'immeuble et cahier des charges mission auteur de projet.
Année 2 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme
Année 3 : Obtention du permis d'urbanisme et cahier des charges travaux
Année 4 : Démolition des entrepôts et début du chantier
Année 5 : Chantier
Année 6 : Réception du projet

VASTELLINGEN

De Picardstraat is een belangrijke as van de Maritiemwijk, die de site van Tour&Taxis en de wijk verbindt. Heringericht op een voorlopige wijze in de jaren 2000, is ze lang weerhouden van de beslissing van de bouw van een passerelle in de as van het kanaal en van de creatie van een nieuwe tram. Ze heeft vandaag voornamelijk een wegprofiel met een mogelijkheid tot schuin parkeren en tijdelijke voorzieningen in beton van magere kwaliteit. Deze weg veroorzaakt bovendien sinds lang problemen in verband met de verkeersveiligheid.

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

De Picardstraat vereist een volledige herinrichting rekening houdend met zowel landschappelijke als functionele parameters en met de verkeersveiligheid. De uitdaging is om de ontwikkeling van de site van Tour&Taxis te kunnen begeleiden, en in het bijzonder de opening van het Maritiem station met een inrichting die is gericht op gebruiken die de buurt ten goede komen. Anders riskeert de functionering van de site van Tour&Taxis zich verder te ontwikkelen op een introverte manier aan het begin van de Havenlaan. De interventie dient ook in verband te worden gebracht met een reorganisatie van het busnetwerk op korte termijn, in het verlengde van de Picard-passerelle. Een complementaire herontwikkeling moet worden gepland tot aan de boulevard du Jubilee, aangezien men hier beperkt is tot de omtrek van de CRU

VERWACHTE RESULTATEN

- Herinrichting van de wegenas in een ware publieke ruimte, open naar de buurt
- Creatie van een interface tussen de Maritiemwijk en de site van Tour&Taxis
- Creatie van een eigen site ter ondersteuning van de reorganisatie van het busnet van de MIVB
- Verbetering van de verkeersveiligheid

FINANCIEEL PLAN

Het project is gefinancierd door Beliris in het kader van het SVC.

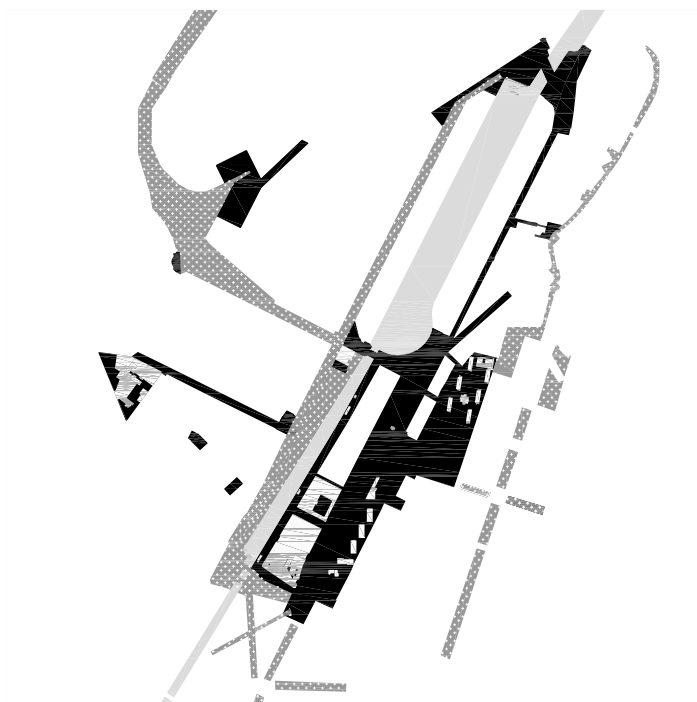
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Coördinatie met het inrichtingsproject van de Havenlaan
- Coördinatie met de ontwikkeling van de site van Tour&Taxis
- Anticipatie op een eventuele tram

FASERING

Jaar 1: Uitwerking van het precieze programma van het gebouw en lastenboek opdracht projectauteur
Jaar 2: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag
Jaar 3: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek werken
Jaar 4: Afbraak van de loodsen en start van de werf
Jaar 5: Werf
Jaar 6: Oplevering van het project

3.1 Appel à projet de soutien aux activités de cohésion sociale et de vie collective ciblé sur six thématiques / 3.1 Oproep tot project ter ondersteuning van de activiteiten rond sociale cohesie en het gemeenschapsleven gericht op zes thema's



CONSTATS

Les opérations «physiques» proposées dans le cadre de ce CRU sont accompagnées par un volet de cohésion sociétale.

Le diagnostic a mis en avant une série de constats sur le contexte social, économique et culturel du quartier, et notamment les points suivants:

- La présence importante de la problématique des réfugiés au sens large en partie liée à la présence à proximité du CGRA. Il faut noter l'impact important du campement provisoire organisé sur le parc Maximilien en 2014.
- Une surreprésentation de la population jeune dans le quartier. Comme dans la plupart des quartiers centraux, la population jeune est très présente et confrontée à des besoins d'accompagnement importants du point de vue social, économique, sportif et culturel.
- Un vrai enjeu de «raccrochage» socio-professionnel d'une population plus fragilisée que la moyenne régionale.
- L'enjeu de l'agriculture urbaine lié à la présence dans le périmètre à la fois de la ferme Maximilien mais aussi du projet Parkfarm sur Tour et Taxis
- La présence dans le périmètre de nombreuses activités culturelles alternatives et temporaires: allée du Kaai, Magasin 4, Barlok, etc.
- Propreté : développer

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Il est proposé d'organiser le volet cohésion sociétale et vie collective sous forme d'appel à projet sur base du diagnostic et de 6 thématiques prioritaires pour l'octroi des subsides. Sur ces 6 thématiques il est possible de raccrocher des projets qui pourront se construire en lien avec les projets «physiques» proposés, d'autant plus que ceux-ci sont majoritairement orientés sur les espaces publics.

Accueil des réfugiés

Accompagnement et intégration des réfugiés dans les aspects de cohésion sociétale, de construction d'une identité urbaine commune permettant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et une meilleure intégration.

Jeunesse

Actions pensées pour et en collaboration avec les associations de jeunesse dans le cadre de l'équipement sportif dans le bassin de giration (fiche 1.4), et des différents espaces publics (fiches 1.1 et 1.10)

Insertion/formation

Des programmes d'insertion socio-professionnelle peuvent être utilement montés et mis en place dans le périmètre afin de répondre à la demande de raccrochage d'une population fragilisée. La réflexion pourrait être menée en parallèle au montage programmatique des espaces publics (fiches 1.1 et 1.10)

Agriculture urbaine

Actions liées à la refonte des activités de la ferme Maximilien sur un nouveau modèle (fiches 1.2, 1.3). Une collaboration pourrait être construite entre la ferme Maximilien et le projet Parkfarm de façon à mobiliser des acteurs présents dans des parties distinctes du périmètre (en rive gauche et en rive droite) sur un projet commun plus large en lien avec l'agriculture urbaine. Ces projets pourront rentrer dans la stratégie « Good Food » de la région.

Culture et occupations temporaires

La culture peut être une thématique importante d'accompagnement des projets d'équipements et d'espaces publics. Elle peut également se concrétiser dans des occupations temporaires permettant d'activer très vite la dynamique de changement apportée par le CRU. Les occupations temporaires pourraient d'ailleurs intégrer d'autres thématiques présentées dans les actions sociétales et de vie collective. Une première initiative d'occupation temporaire pourrait être prise dans le bassin de giration: dôme couvert (vert), activation de l'espace public et suppression des barrières et panneaux de publicité qui coupent aujourd'hui la visibilité du paysage du bassin Vergote. Pour activer cet espace il convient de négocier avec la concession Lomat une réorganisation (prévue à terme) de ses accès. Une réflexion d'activation rapide du nouveau parc Maximilien pourrait également être entreprise, afin d'accompagner et alimenter la conception du projet de nouveau parc.

En termes de mise en œuvre, les appels à projets seront lancés par les Communes: Bruxelles Ville et Molenbeek. Les projets agissant sur les deux rives du canal sont à privilégier.

Propreté

La thématique liée à la propreté pourrait également être mobilisée. Des projets sur cette thématique pourraient utilement répondre à des problèmes identifiés, notamment sur la dalle Hélioport, en lien avec la réactivation de cet espace identifié dans les fiches projet.

RESULTATS ATTENDUS

- Amélioration du contexte socio-économique et culturel du quartier
- Accompagner la mise en place des différents projets d'espace public et de bâti

PLAN FINANCIER

Les opérations de cohésion sociétale sont financées par le CRU.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Bonne articulation de l'organisation des appels à projets
- Définition de critères de sélection
- Respect des conditions d'éligibilité.

Peuvent bénéficier de subventions les communes, les CPAS, les personnes de droit public et les agences immobilières sociales, les associations sans but lucratif, les sociétés à finalités sociales et les fondations d'utilité publique.

VASTSTELLINGEN

De «fysieke» interventies voorgesteld in het kader van het SVC worden aangevuld met een luik sociale cohesie.

De diagnose heeft een reeks vaststellingen naar voren geschoven over de sociale, economische en culturele context van de wijk, met name volgende punten:

- De belangrijke aanwezigheid van de problematiek van de vluchtelingen in de brede zin, deels gelinkt aan de nabijheid van het CGVS. Op te merken is de belangrijke impact van de tijdelijke kampplaats georganiseerd in het Maximiliaanpark in 2014.
- Een oververtegenwoordiging van de jonge bevolking in de wijk. Zoals in de meeste centrale wijken, is de jonge bevolking zeer aanwezig en wordt ze geconfronteerd met belangrijke ondersteuningsbehoeften op sociaal, economisch, sportief en cultureel vlak.
- Een ware uitdaging van socio-professionele «integratie» van een bevolkingsgroep kwetsbaarder dan het regionale gemiddelde
- De uitdaging van stadslandbouw gelinkt aan de aanwezigheid van enerzijds de boerderij Maximilien maar ook van het project Parckfarm van Tour&Taxis binnen de perimenter
- De aanwezigheid van talrijke alternatieve culturele en tijdelijke activiteiten binnen de perimenter: Allée du Kaai, Magasin 4, Barlok, etc.
- Netheid: ontwikkelen

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Er is voorgesteld het luik sociale cohesie en gemeenschapsleven te organiseren onder de vorm van projectoproepen op basis van de diagnose en de zes prioritaire thema's voor de toekenning van subsidies. Voor deze zes thematieken is het mogelijk projecten te bepalen die zich zullen kunnen vormen in verband met de voorgestelde «fysieke» projecten, vooral met deze die grotendeels gericht zijn op de publieke ruimtes.

Onthaal van vluchtelingen

Begeleiding en integratie van de vluchtelingen in de aspecten van sociale cohesie, van de vorming van een gemeenschappelijke stedelijke identiteit, die de verbetering van de levenskwaliteit in de wijken en een betere integratie toelaat.

Jeugd

Acties bedacht voor en in samenwerking met de jongerenverenigingen in het kader van de sportinfrastructuur in de zwaairom (fiche 1.4), en van de verschillende publieke ruimtes (fiches 1.1 en 1.10).

Integratie/opleiding

Socio-professionele integratieprogramma's kunnen op een zinvolle manier worden opgezet en uitgevoerd binnen de perimenter om zo te beantwoorden aan de vraag van integratie van een verzwakte bevolkingsgroep. De reflectie zou parallel aan de programmabepaling van de publieke ruimtes (fiches 1.1 en 1.10) kunnen gebeuren.

Stadslandbouw

Acties gelinkt aan de omvorming van de boerderij Maximilien naar een nieuw model (fiches 1.2, 1.3). Er zou een samenwerking kunnen worden opgezet tussen de boerderij Maximilien en het Parckfarm-project, om zo de actoren aanwezig op afzonderlijke delen van het gebied (op de linkeroever en op de rechteroever) te mobiliseren voor een breder gemeenschappelijk project in verband met de stadslandbouw. Deze projecten kunnen worden opgenomen in de strategie «Good Food» van de regio.

Cultuur en tijdelijk gebruik

Cultuur kan een belangrijk begeleidingsthema zijn bij de projecten rond voorzieningen en publieke ruimtes. Dit kan zich eveneens concretiseren in een tijdelijk gebruik, dat de door het SVC teweeggebrachte veranderingsdynamiek zeer snel kan activeren. De tijdelijke bezettingen zouden bovendien andere thematieken voorgesteld in de sociale acties en het gemeenschapsleven kunnen integreren. Een eerste initiatief rond tijdelijk gebruik zou in de zwaairom kunnen liggen: overkapping (groen), activering van de publieke ruimte en afschaffing van de barrières en reclamepanelen die vandaag de zichtbaarheid van het landschap van het Vergotedok doorbreken. Om deze ruimte te activeren zou men een reorganisatie (voorzien op termijn) van haar toegangen moeten onderhandelen met de concessie Lomat. Een reflectie op een snelle activatie van het nieuwe Maximiliaanpark zou eveneens kunnen worden ondernomen, om het ontwerp van het nieuwe parkproject te kunnen begeleiden en te ondersteunen. In termen van uitvoering zullen de projectoproepen gelanceerd worden door de gemeentes: Stad Brussel en Molenbeek. De projecten die de twee oevers van het kanaal behandelen, krijgen de voorkeur.

Netheid

De thematiek verbonden aan de netheid zou eveneens kunnen worden aangewend. Projecten rond dit thema zouden op een zinvolle manier kunnen beantwoorden aan geïdentificeerde problemen, met name op het Helihaven-plateau, gelinkt aan de heractivering van deze in de projectfiches bepaalde ruimte.

VERWACHTE RESULTATEN

- Verbetering van de socio-economische en culturele context van de wijk
- De oprichting van de verschillende projecten van publieke ruimte en van het bebouwde begeleiden

FINANCIEEL PLAN

De sociale cohesie-interventies worden gefinancierd door het SVC.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Goede organisatie van projectoproepen
- Definiëring van de selectiecriteria
- Respect voor de toekenningsvoorwaarden
- Kunnen genieten van subsidies: de gemeentes, het OCMW, publiekrechtelijke personen en de sociaal immobielkantoren, de VZW's, de vennootschappen met sociaal oogmerk en de stichtingen van openbaar nut.