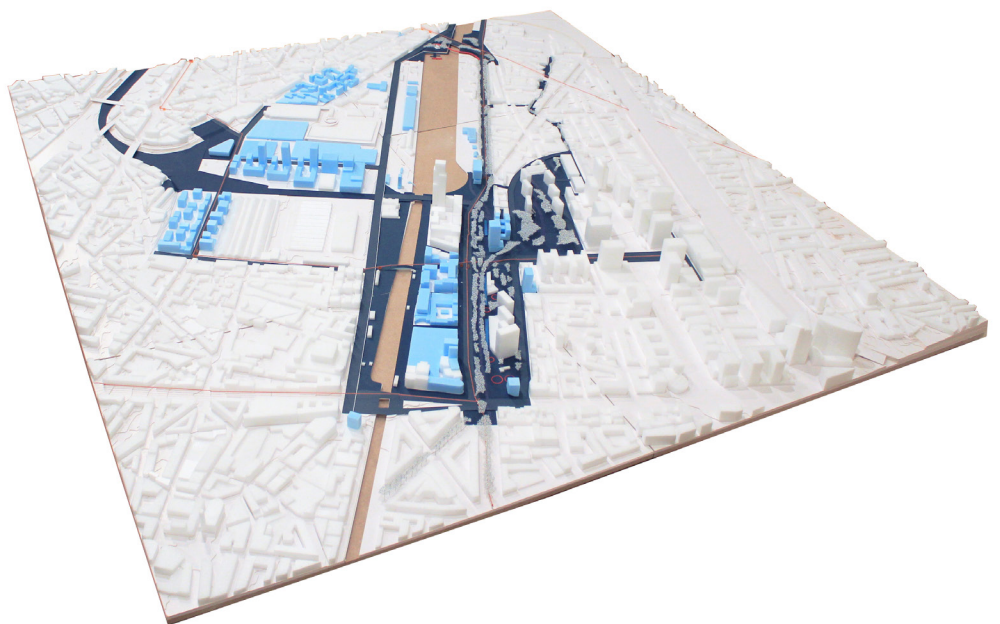


Réalisation de cinq missions d'étude relatives aux contrats de rénovation urbaine. **LOT N.1 Citroën - Parc Maximilien - Vergote**

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.2
AANPASSINGEN PROGRAMMA N.2**



STUDIO 018 PAOLA VIGANO / CityTools

*Novembre 2018 / November 2018
/ Décembre 2020 / December 2020*



Pour la modification du programme n.2 / Voor programmawijziging nr. 2

Mathilde Berlangier

Chargée de projet / Projecthoudster

Stratégie territoriale / Territoriale Strategie

e mberlangier@perspective.brussels

t 02 435 43 63

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

1. Entre figures et quartiers : un projet

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

3. Des fiches projet

Rive droite

- 1.1a Parc Maximilien: volet études
- 1.1b Parc Maximilien: volet travaux
- 1.1c 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 «Klaverdje 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
- 2.7a Equipements avenue du Port : équipement de soins / Transit asbl
- 2.7b Equipements avenue du Port : équipement culturel / Magasin 4
- 2.8 Réaménagement de la rue Picard

Des projets de cohésion sociale et de vie collective

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

1. Tussen figuren en wijken: een project

2. Gedetailleerde studie: naar een Richtplan van Aanleg

3. Project fiches

Rechteroever

- 1.1a Maximiliaanpark: luik studies
- 1.1b Maximiliaanpark: luik werken
- 1.1c Boerderij van het Maximiliaanpark
- 1.3 Plateau Helihaven
- 1.4 Sportinfrastructuur Vergote
- 1.5 Nieuwe passage tussen faciliteit 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 «Klaverdje 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
- 2.7a Voorzieningen Havenlaan: zorgvoorziening / Transit vzw
- 2.7b Voorzieningen Havenlaan: culturele voorziening / Magasin 4
- 2.8 Herinrichting van de Picardstraat

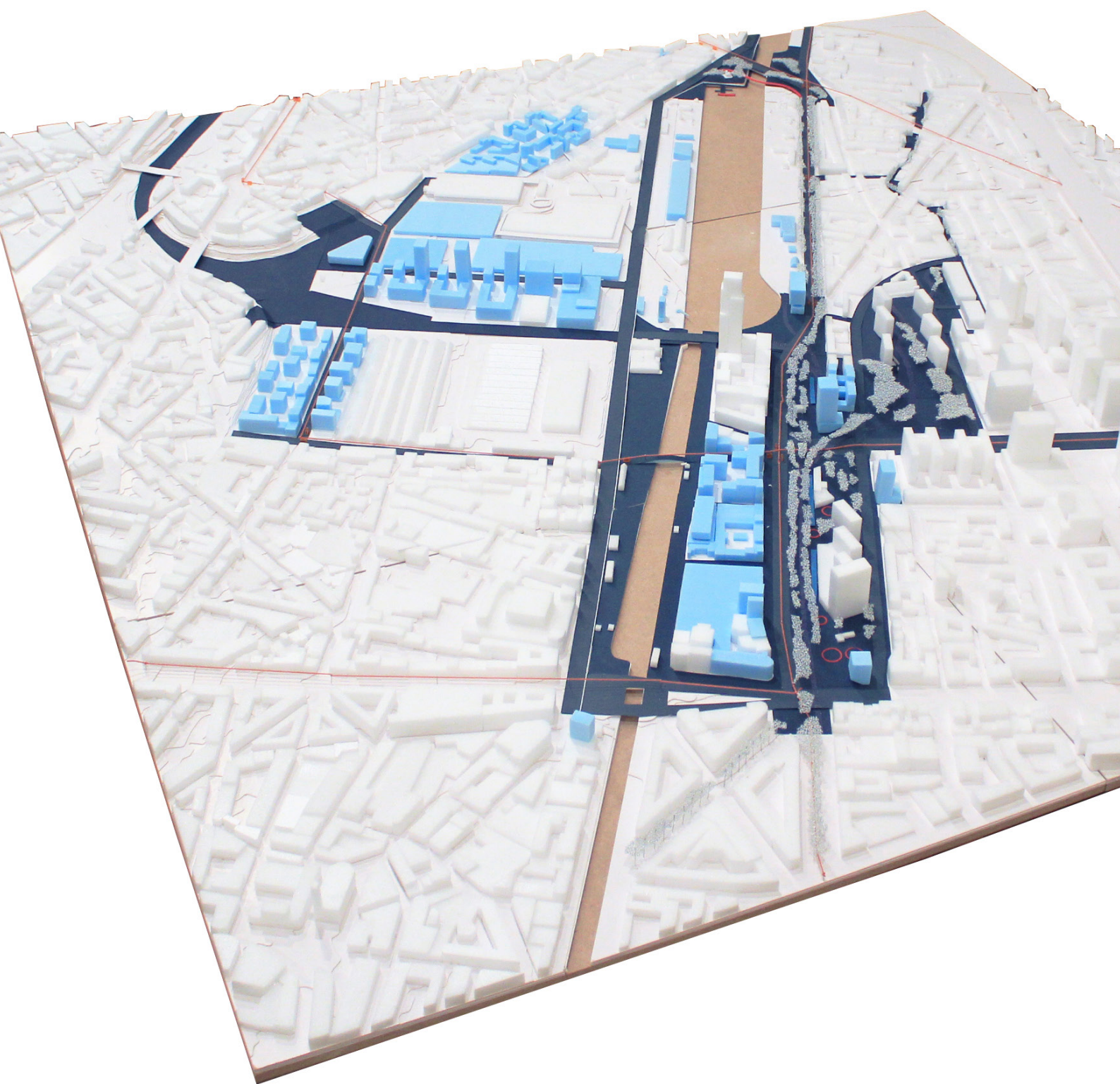
Sociale cohesie - en collectieve leven projecten

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





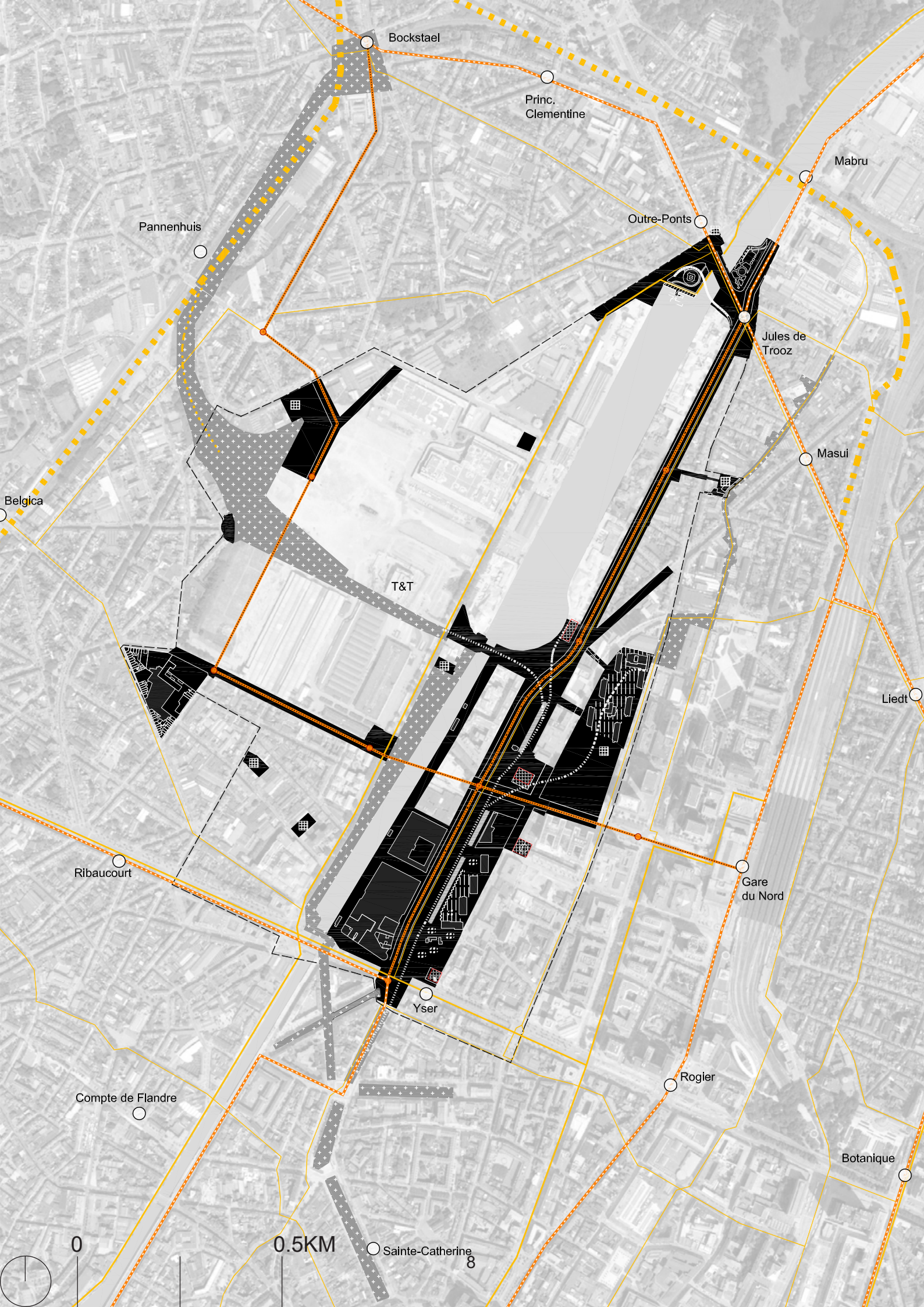
0. Entre figures et quartiers : un projet

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

Compte de Flandre

Rogler

Botanique

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 zwaairom 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

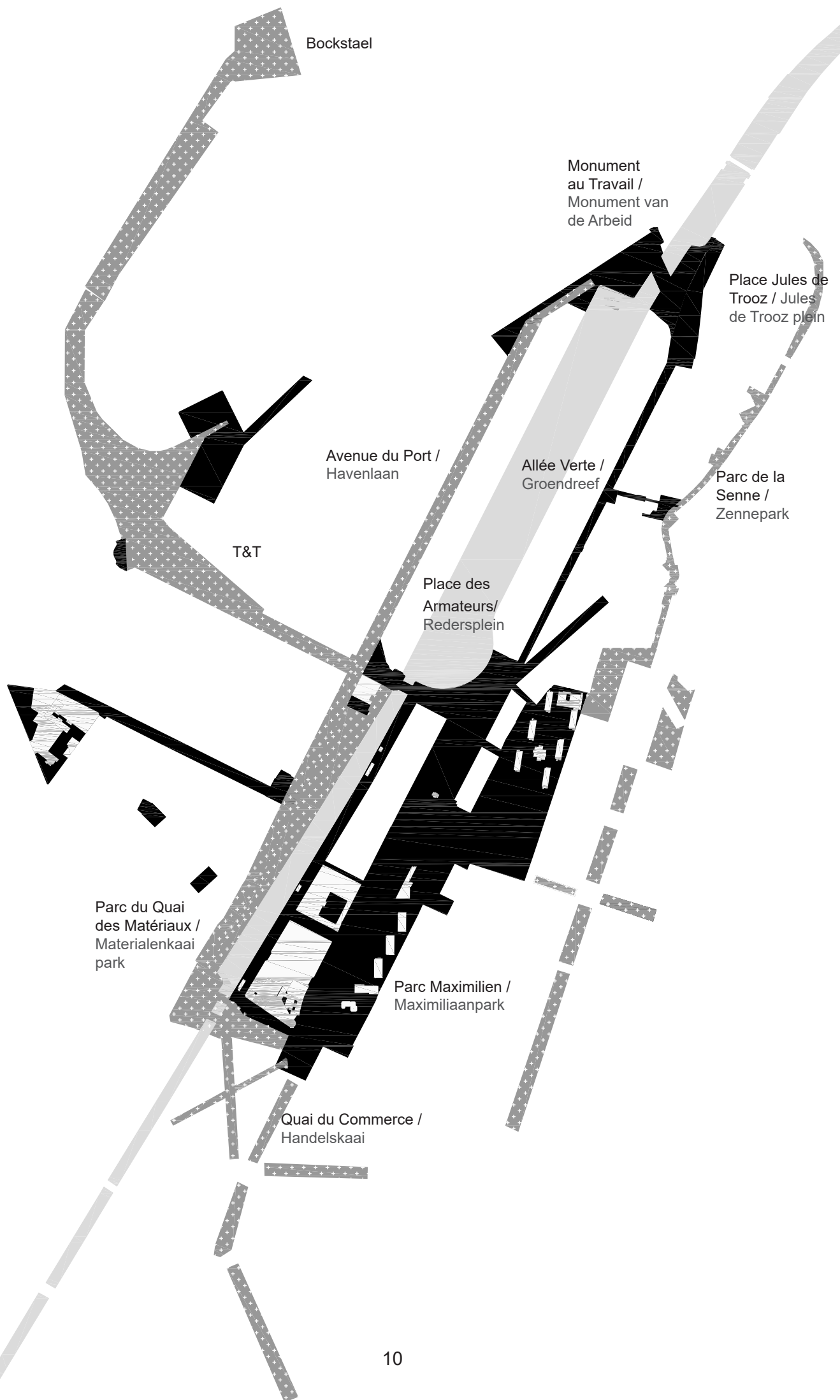
Nouvelle continuité à créer / Nieuw te creëren continuïteit

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.

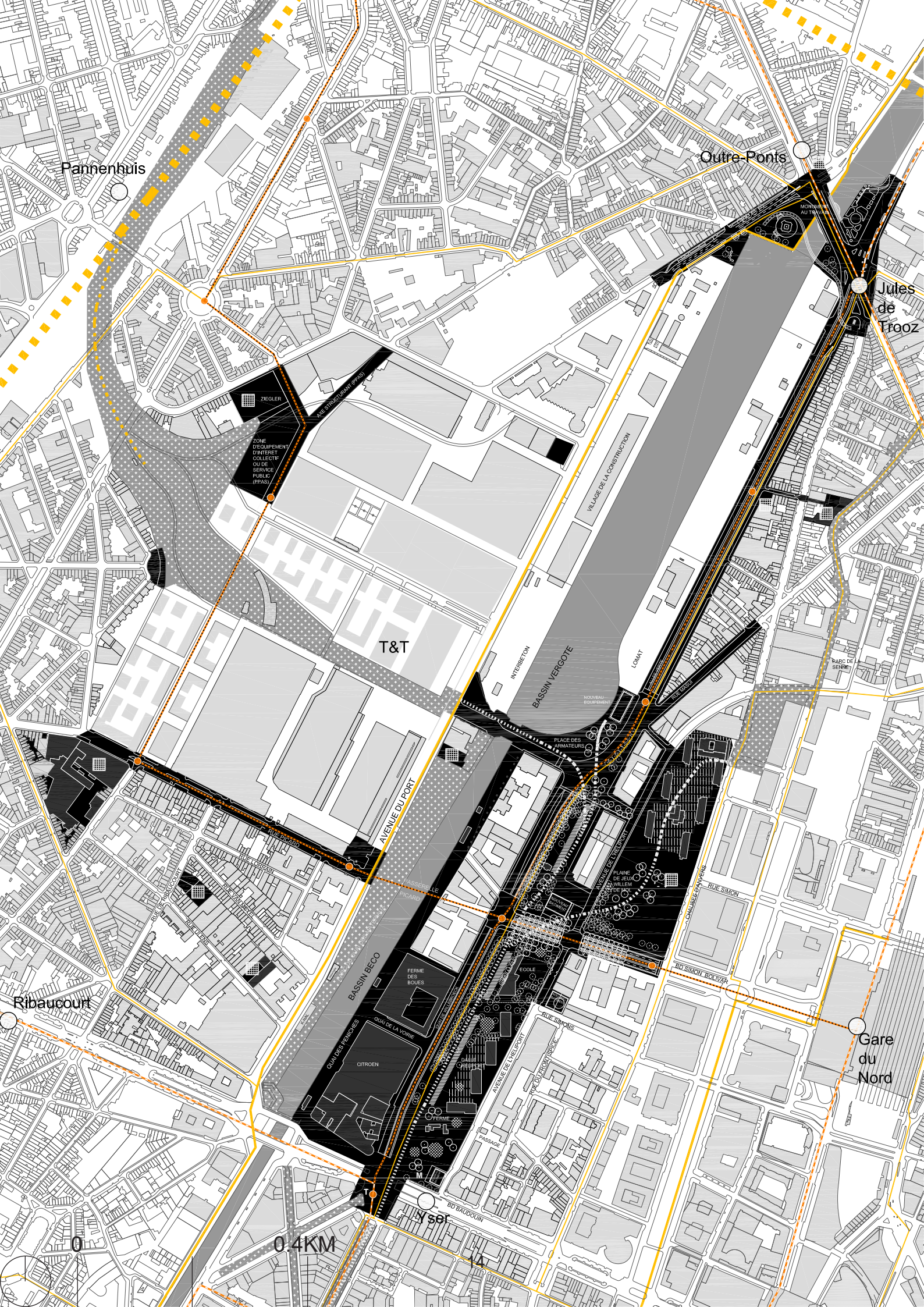
Vervolgens zullen we de projecten voorgesteld voor het studiegebied verder detailleren (in de vorm van projectfiches).



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.

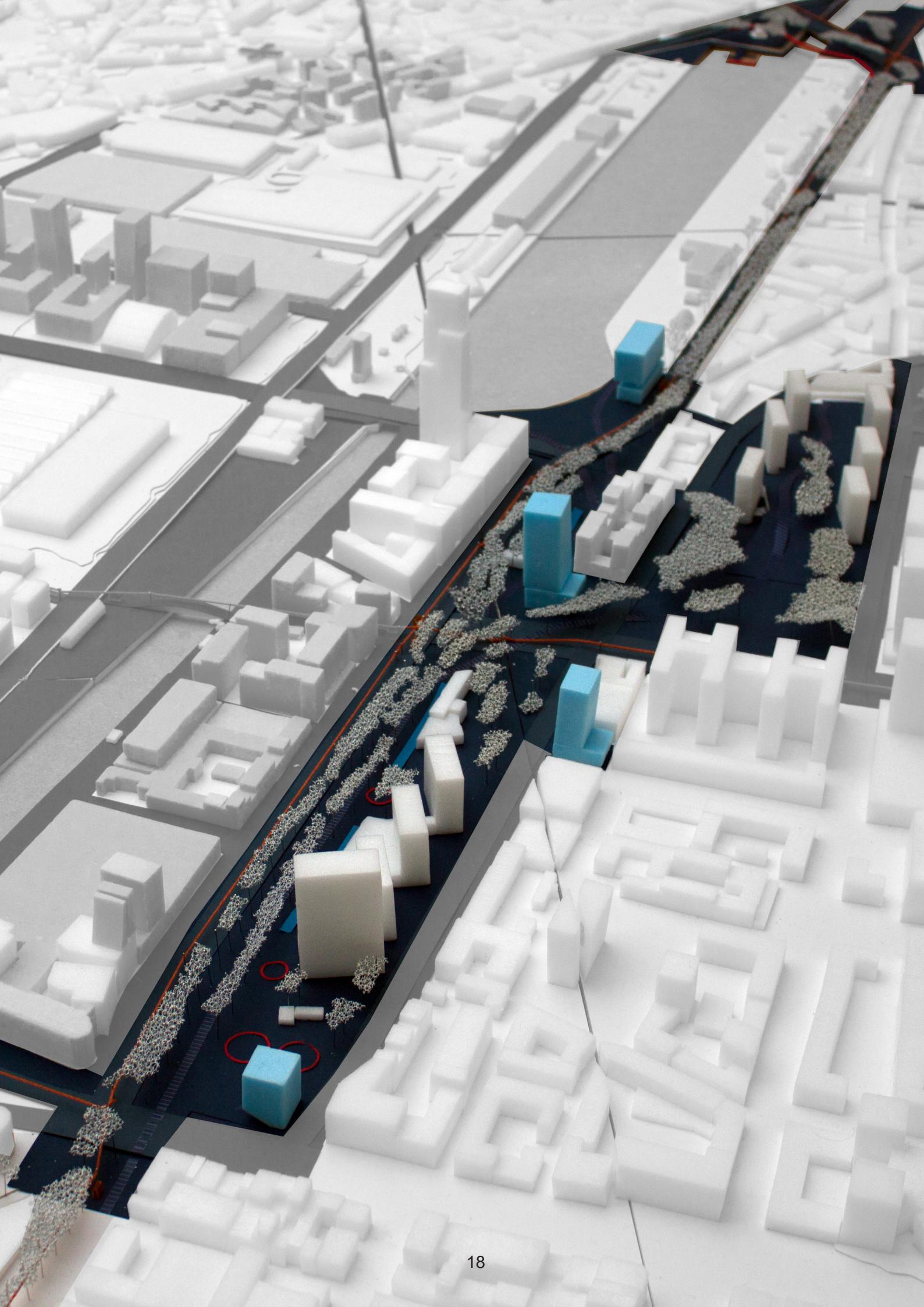
Het betreft ook het meer leesbaar maken van de sequentie van de ruimtes door middel van een reflectie op de aanwezige wegeninfrastructuur, de plateau-stedenbouw van de jaren '70, en de bestaande havenactiviteiten.

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.

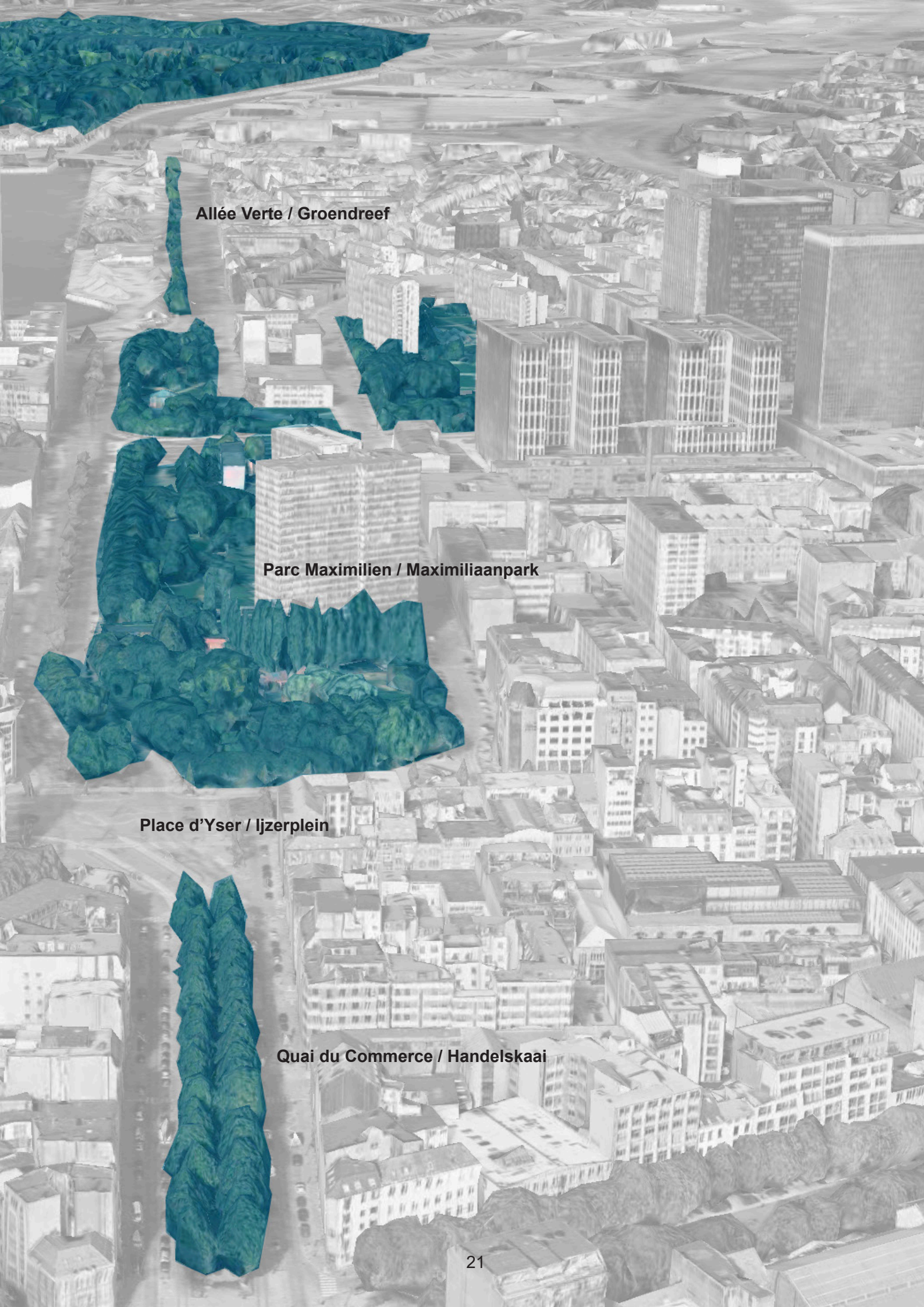
Deze breuken worden benadrukt door de aanwezigheid van blinde muren (sokkels van torens) en van hoge hekken (boerderij, Saint Roch school, technische site van de Stad, of recent de koetsen, die nauwe ruimtes creëren zonder sociale controle en een onveiligheidsgevoel creëren.

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.



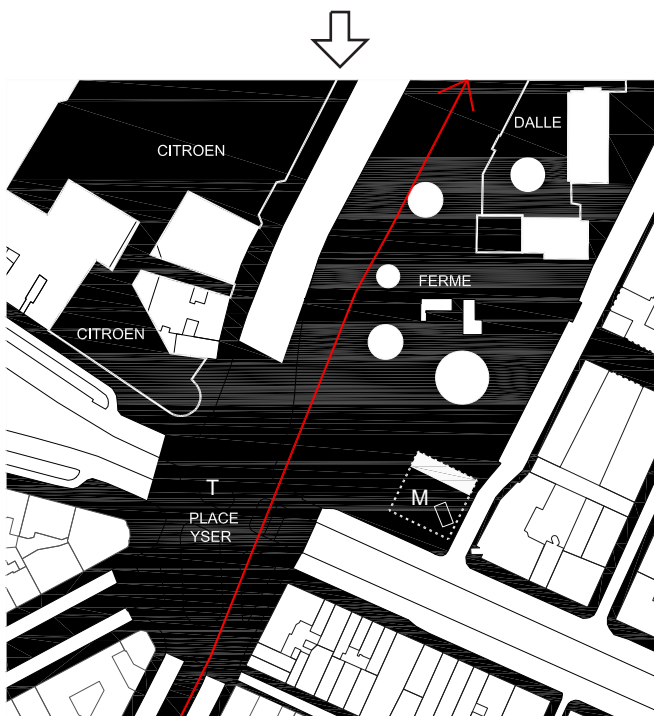


Allée Verte / Groendreef

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 la déplacer au pied de la dalle du Foyer Laekenois et 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. 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 de la dalle 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).

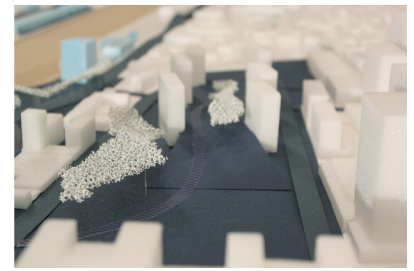
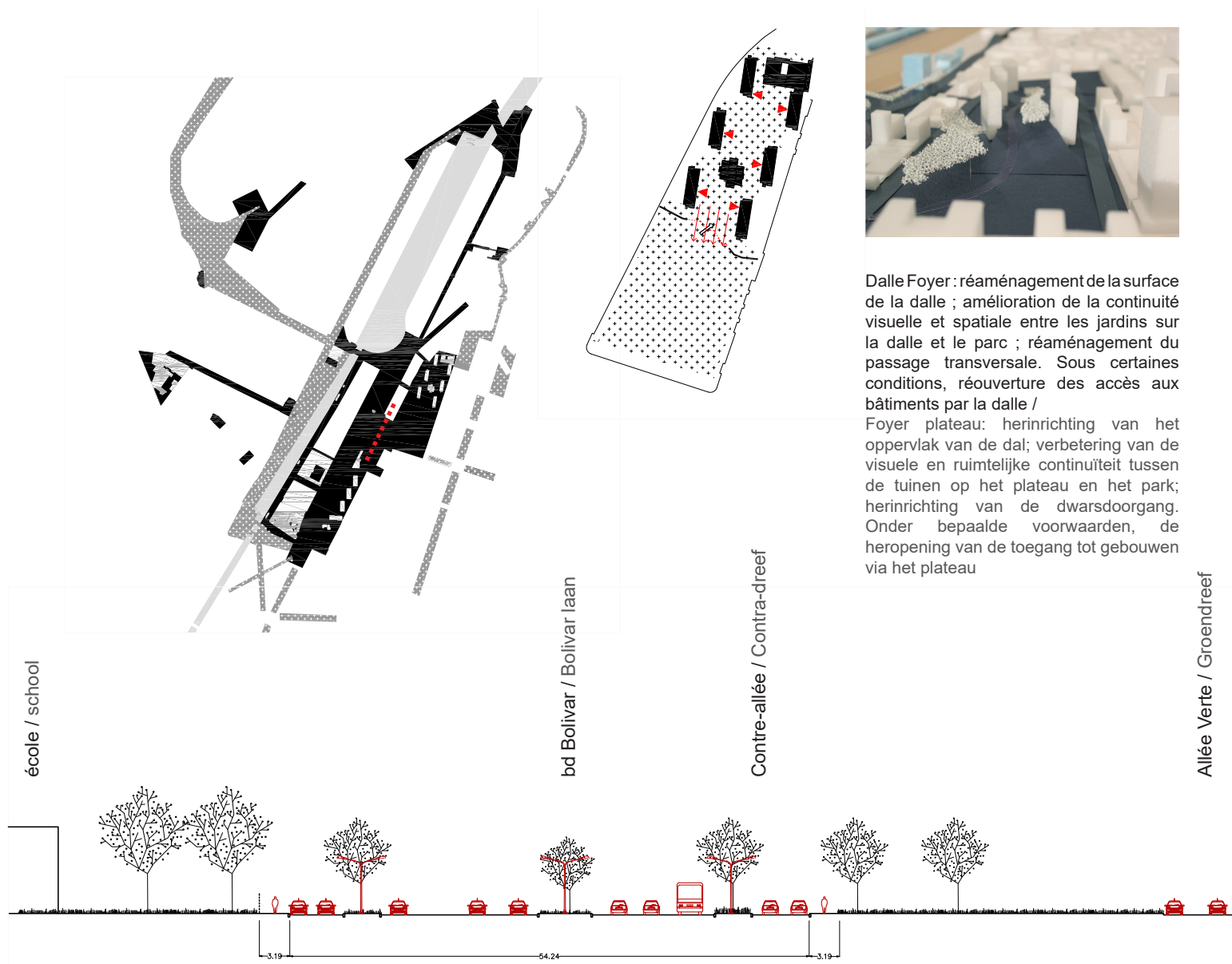
Een van de strategische sequenties waarvan het slagen van het grootstedelijke parkproject op deze plek afhangt, is deze vervat tussen het IJzerplein en de boerderij Maximilien. Het IJzerplein vormt de verbindingsruimte tussen het centrum en de Noordwijk. Het is een kritisch kruispunt van de Kleine Ring, 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 verplaatsing naar de voet van het plateau van de Lakense Haard en een herconfiguratie 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. 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 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 :

- **réduire la capacité du boulevard (deux fois -une voie) 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:

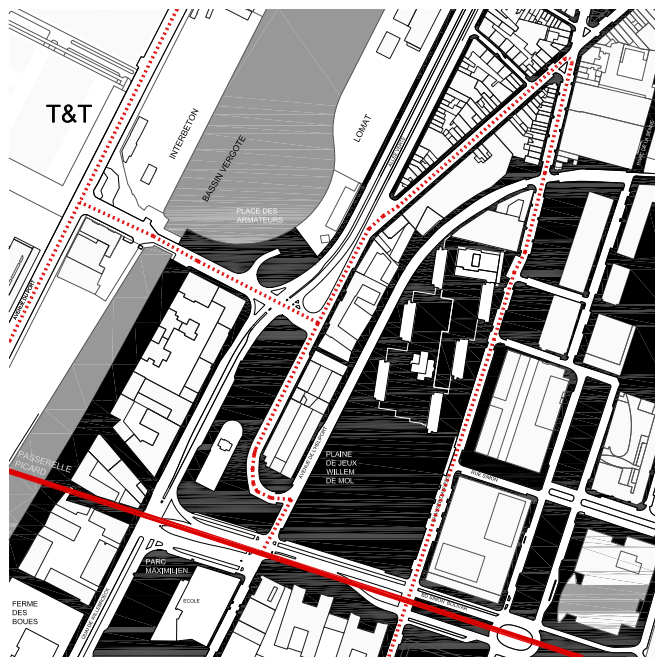
- **de capaciteit van de laan (twee keer een rijvak) beperken door de impact van de wegenas te verminderen,**
- de voetgangers ondersteunen met comfortabele oversteekplaatsen en sterke landschappelijke openingen behouden tussen de verschillende delen van het nieuwe park.

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.

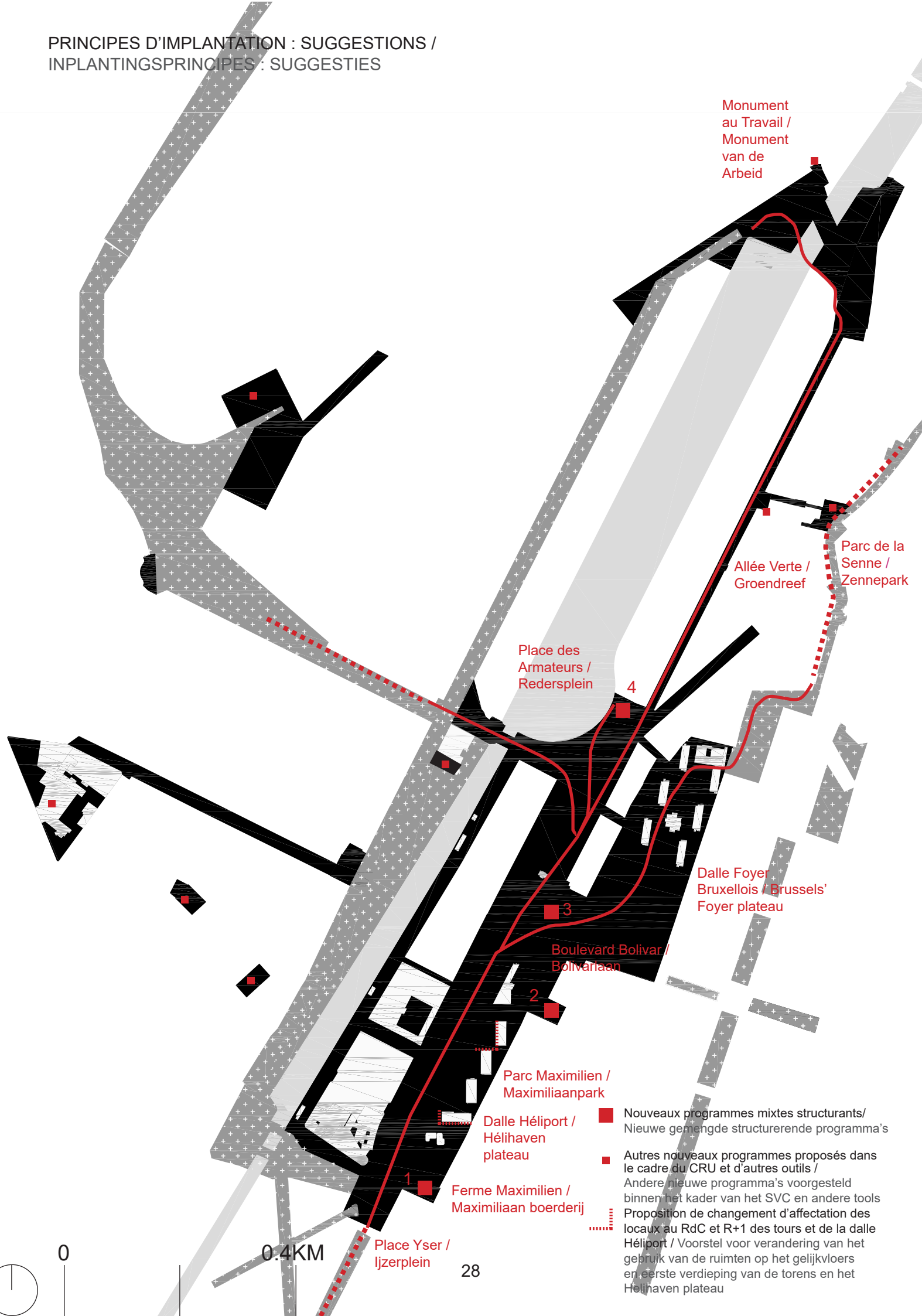
Les réaménagements des différents espaces publics devront garantir l'accès de véhicules d'urgence à la caserne située avenue de l'héliport.

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 zwaairom 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 Hélicoptère /
Hélicopteren
plateau

Ferme Maximilien /
Maximiliaan boerderij

Place Yser /
IJzerplein

0.4KM

28

■ 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 het
Hélicopteren plateau

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.

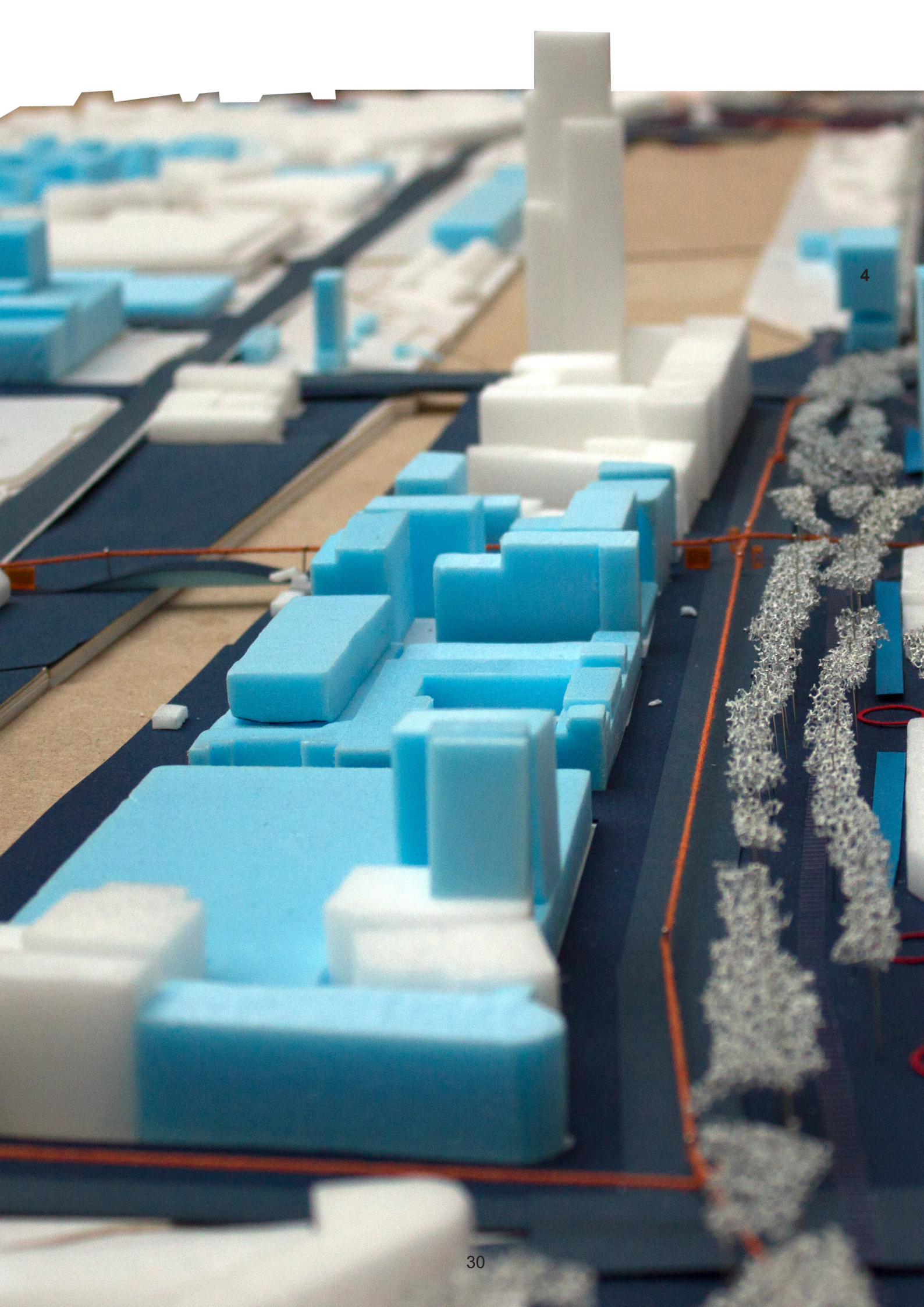
Het gemengde karakter en nieuwe toepassingen

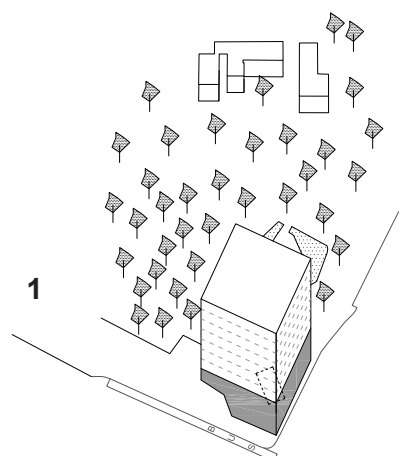
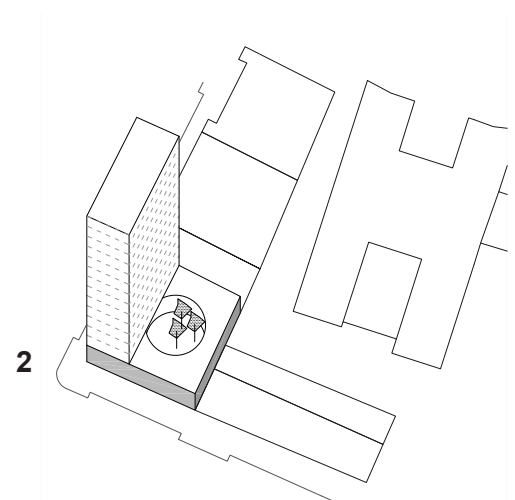
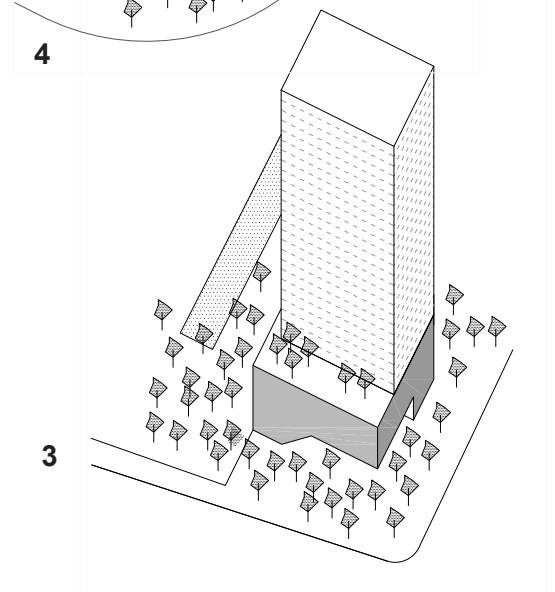
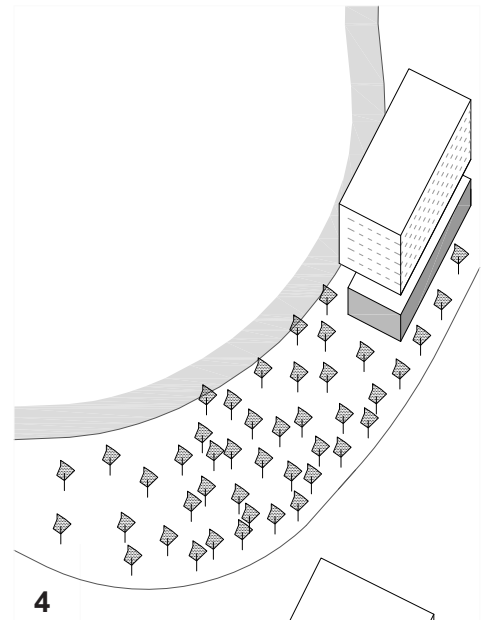
Het park en de sequentie van publieke ruimtes zal de ondersteuning vormen voor nieuwe gemengde programma's en nieuwe functies. De hier voorgestelde stedelijke vorm laat tegelijkertijd een ambitieus programma toe in termen van aantal woningen, en een sterke valorisatie van de groene ruimtes.

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 gelinktaande 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 Senne /
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.

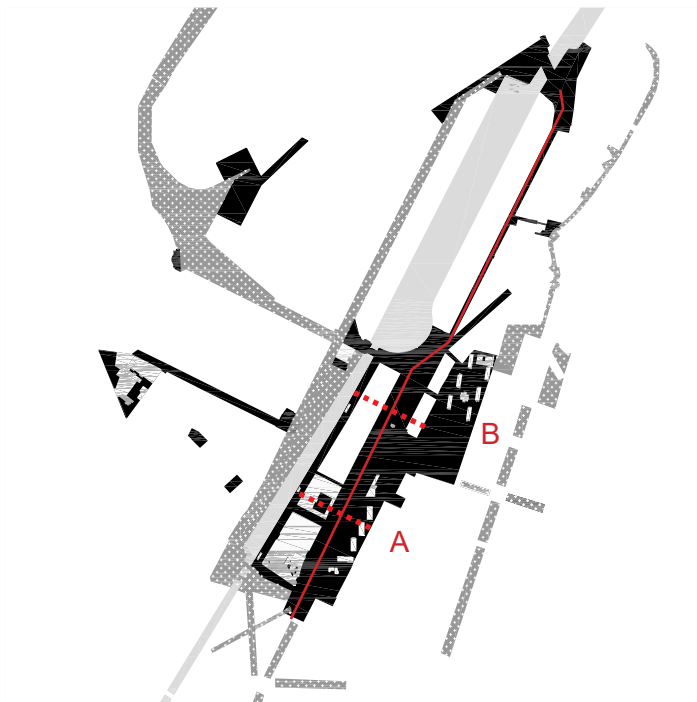
A court terme, dans le cadre du CRU, une intervention est proposée sur l'Allée Verte : léger reprofilage de la contre-allée, élargissement du trottoir côté façade, plantation d'arbres. Le projet propose de recréer sur l'Allée Verte une sorte de «canopée verte», comme filtre entre les activités économiques,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

Het kanaal als nieuwe centraliteit: de hypothese van een Kanaaltram

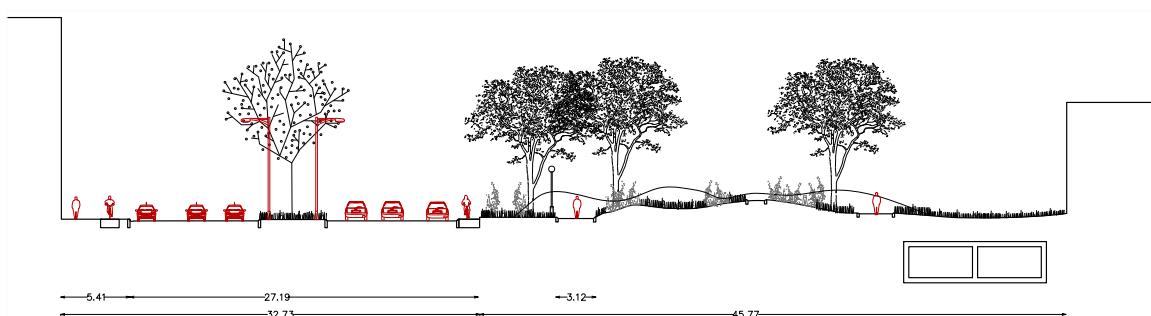
De buurt van het kanaal wordt voorgesteld als het territorium van de Brusselse stadsvernieuwing. Na vele jaren van stadsplanning, rijzen de constructies uit de grond, in het bijzonder op het bestudeerde gebied. Deze evolutie is zichtbaar en biedt de stad nieuwe woningen, kantoren, groene ruimtes en diverse 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.

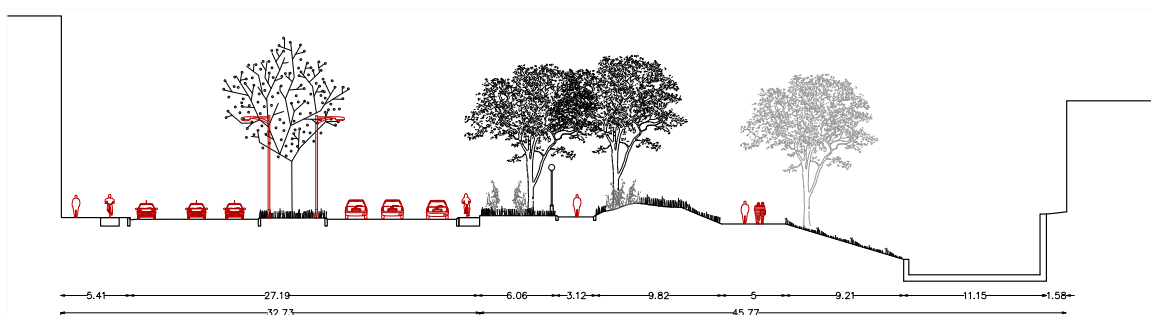
Op korte termijn, in het kader van de SVC, is een interventie op de Groendreef voorgesteld: lichte herprofilering van de ventweg, verbreding van het voetpad aan de gevelkant, het planten van bomen. Het project stelt voor om op de Groendreef een soort «bladerdak» te creëren, als filter tussen de economische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



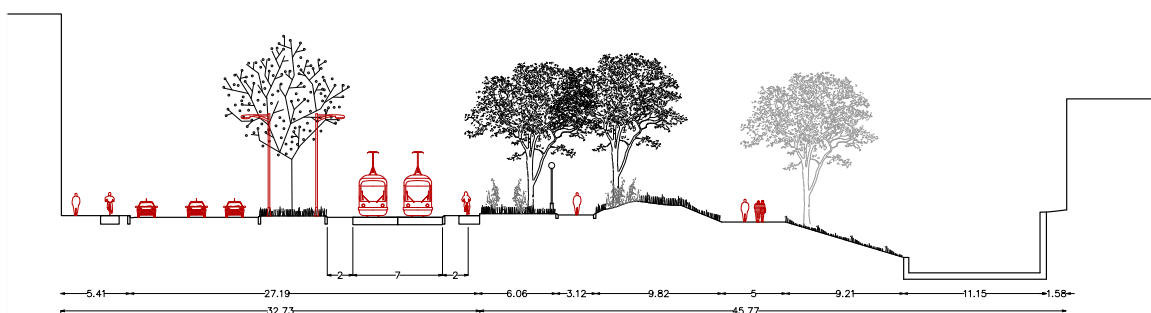
coupe A / snede A



état des lieux / bestaande toestand

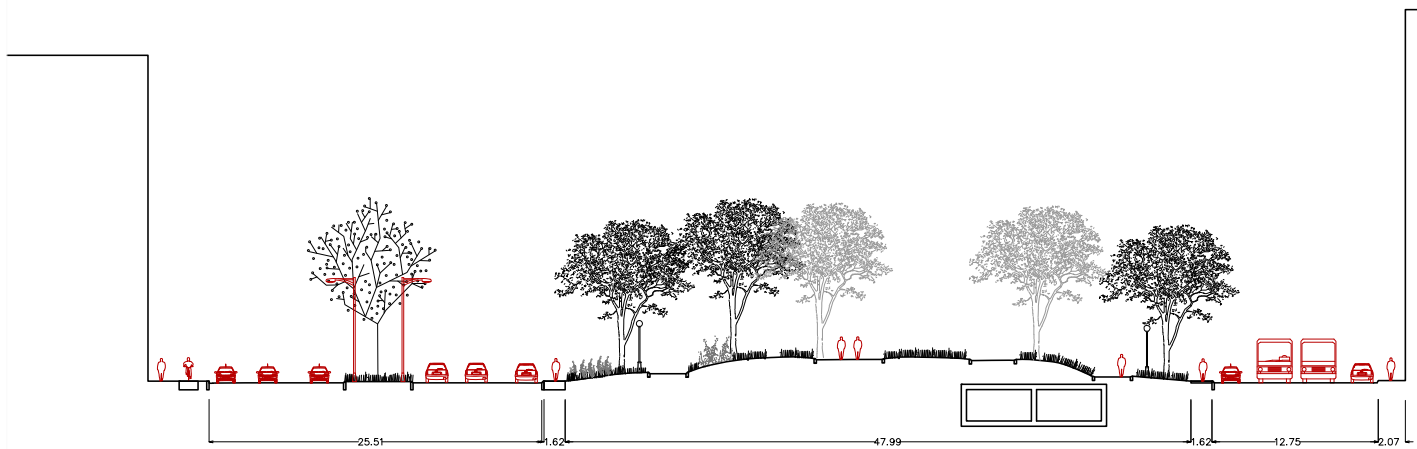


aménagement proposé dans le cadre du CRU : réouverture de la Senne /
Voorgestelde ontwikkeling binnen het kader van het SVC : heropenen van de Zenne

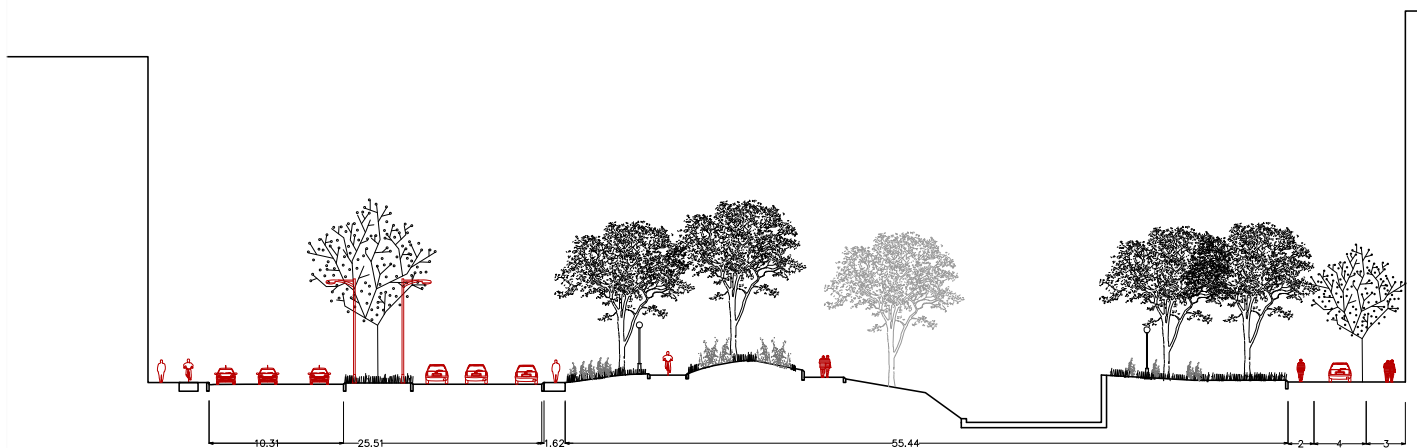


vision à long terme : implantation d'unTram Canal /
lange termijn visie : inplanting van een Kanaaltram

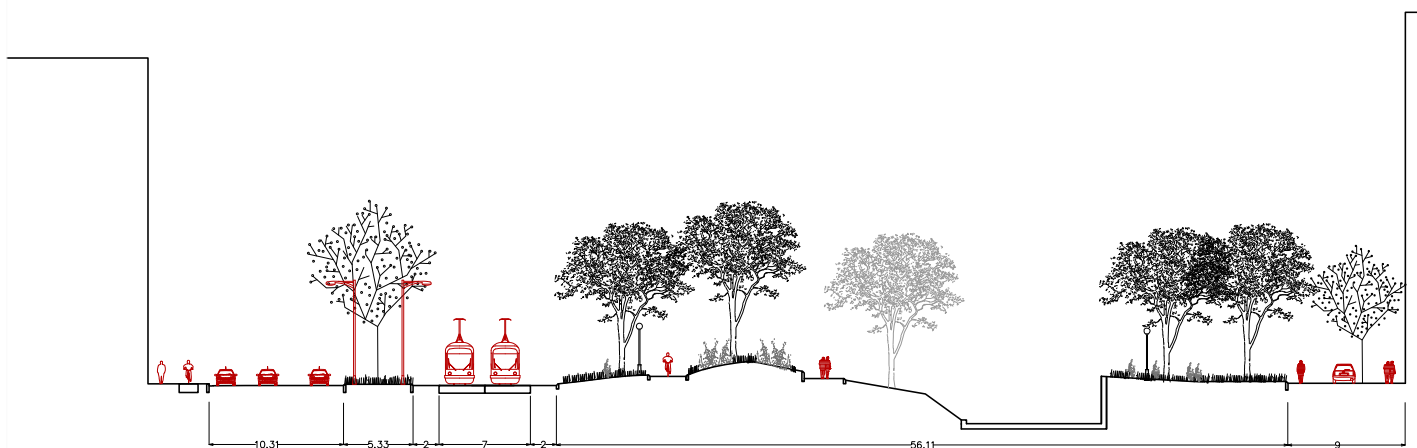
coupe B / snede B



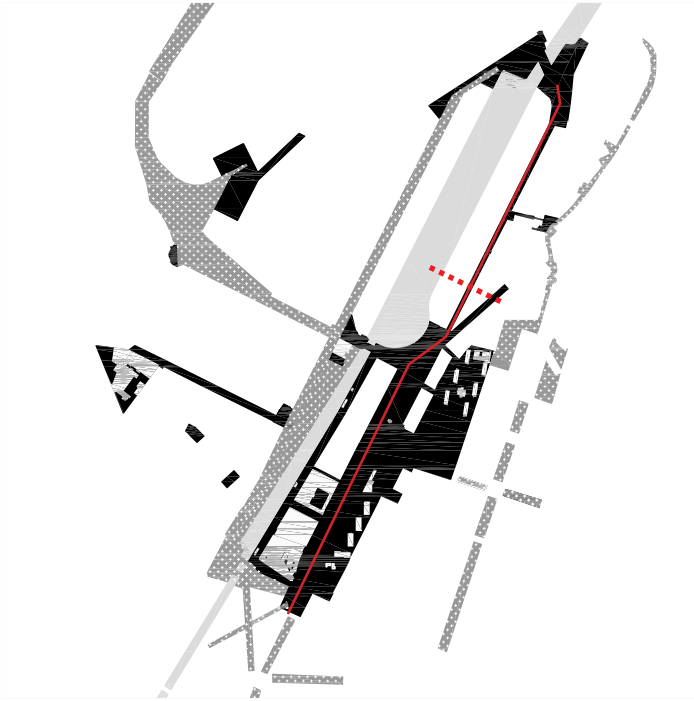
état des lieux / bestaande toestand

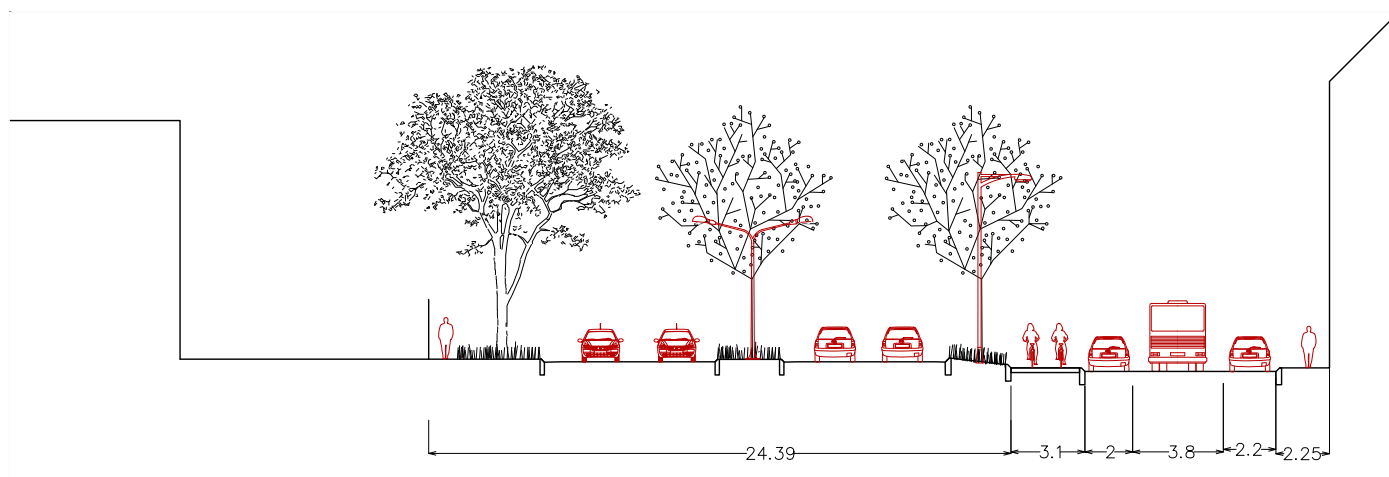


aménagement proposé dans le cadre du CRU : réouverture de la Senne, élargissement du parc coté Allée Verte /
voorgestelde ontwikkeling binnen het kader van het SVC : heropenen van de Zenne, vergroten van het park aan de kant
van de Groendreef

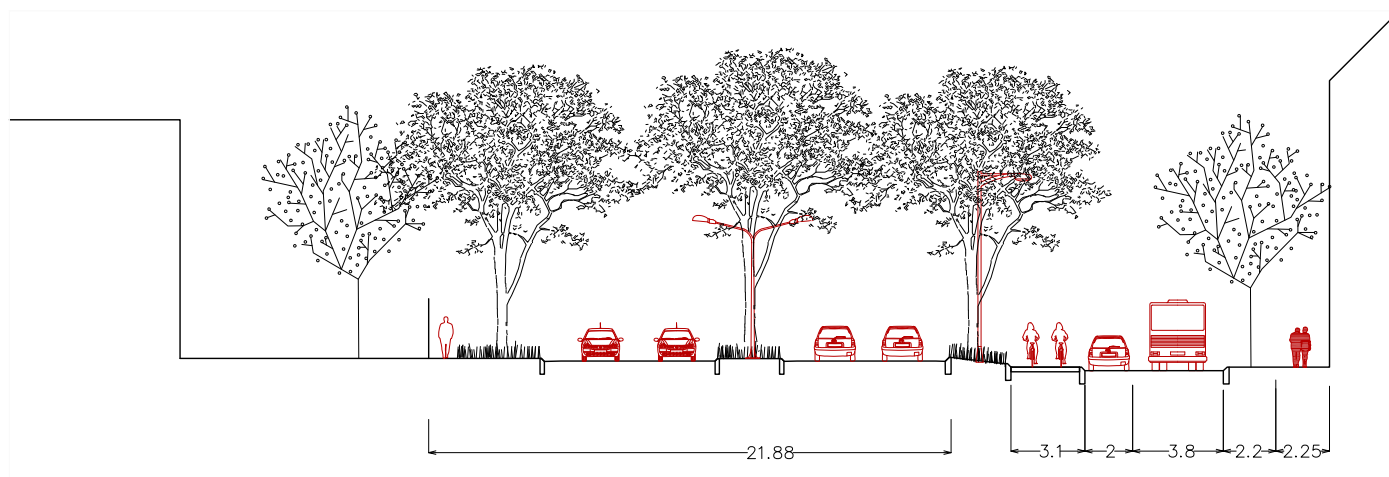


vision à long terme : implantation d'unTram Canal / langetermijn visie : inplanting van een kanaaltram

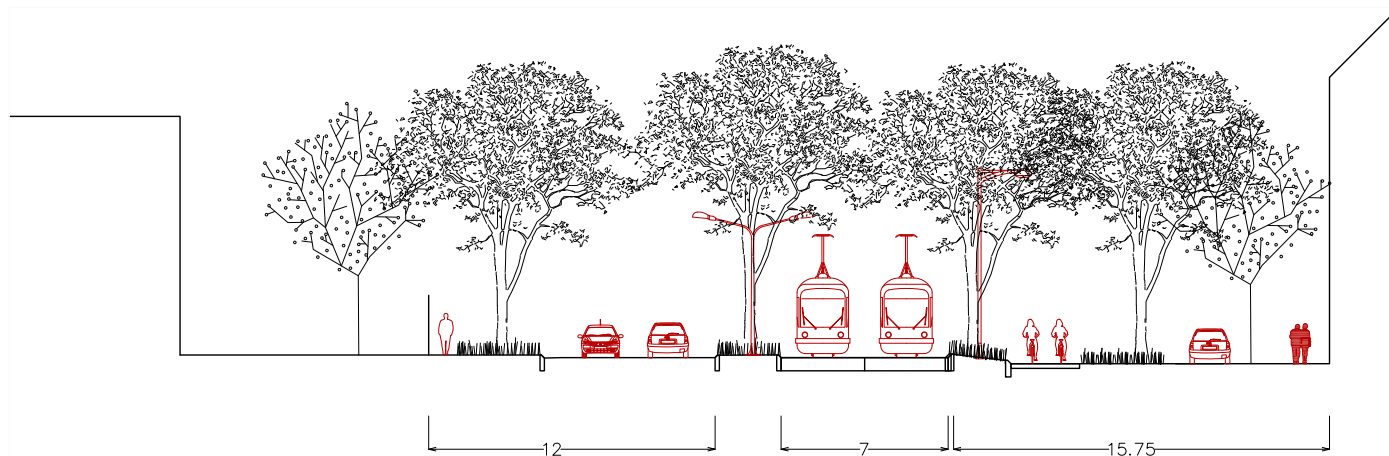




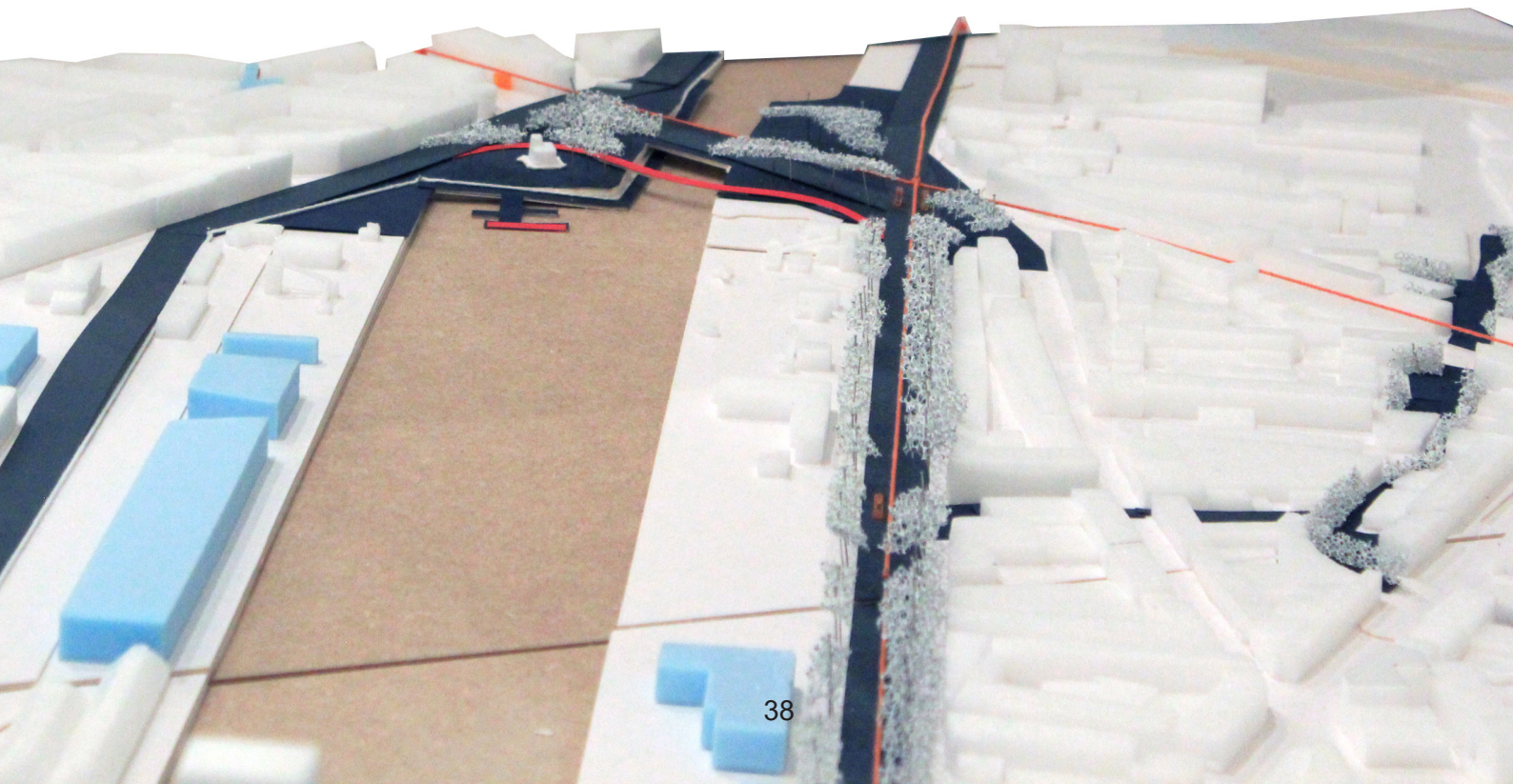
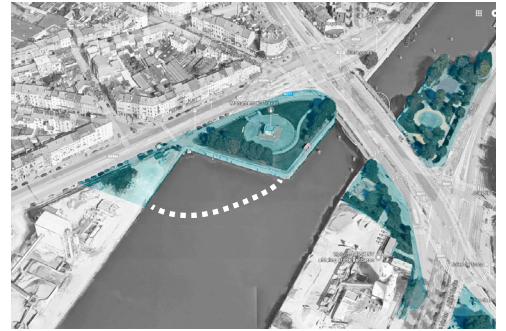
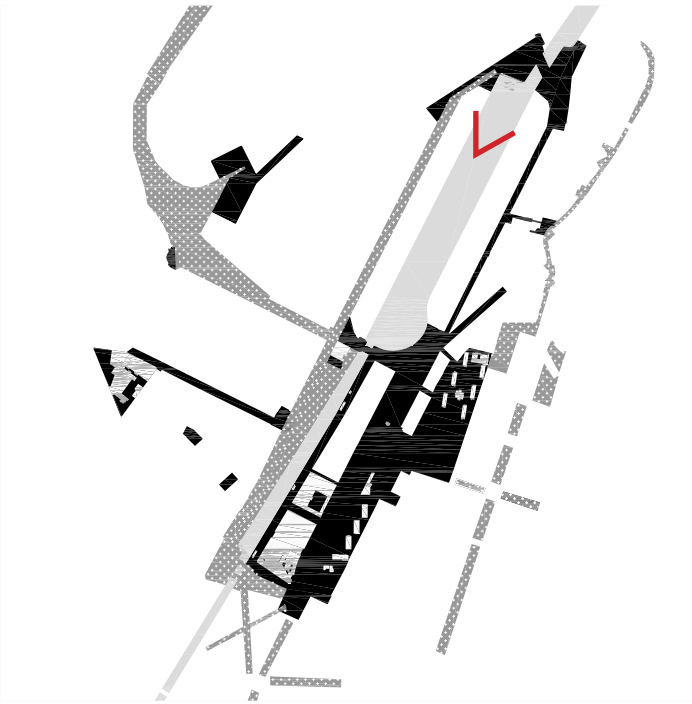
état des lieux / bestaande toestand



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.

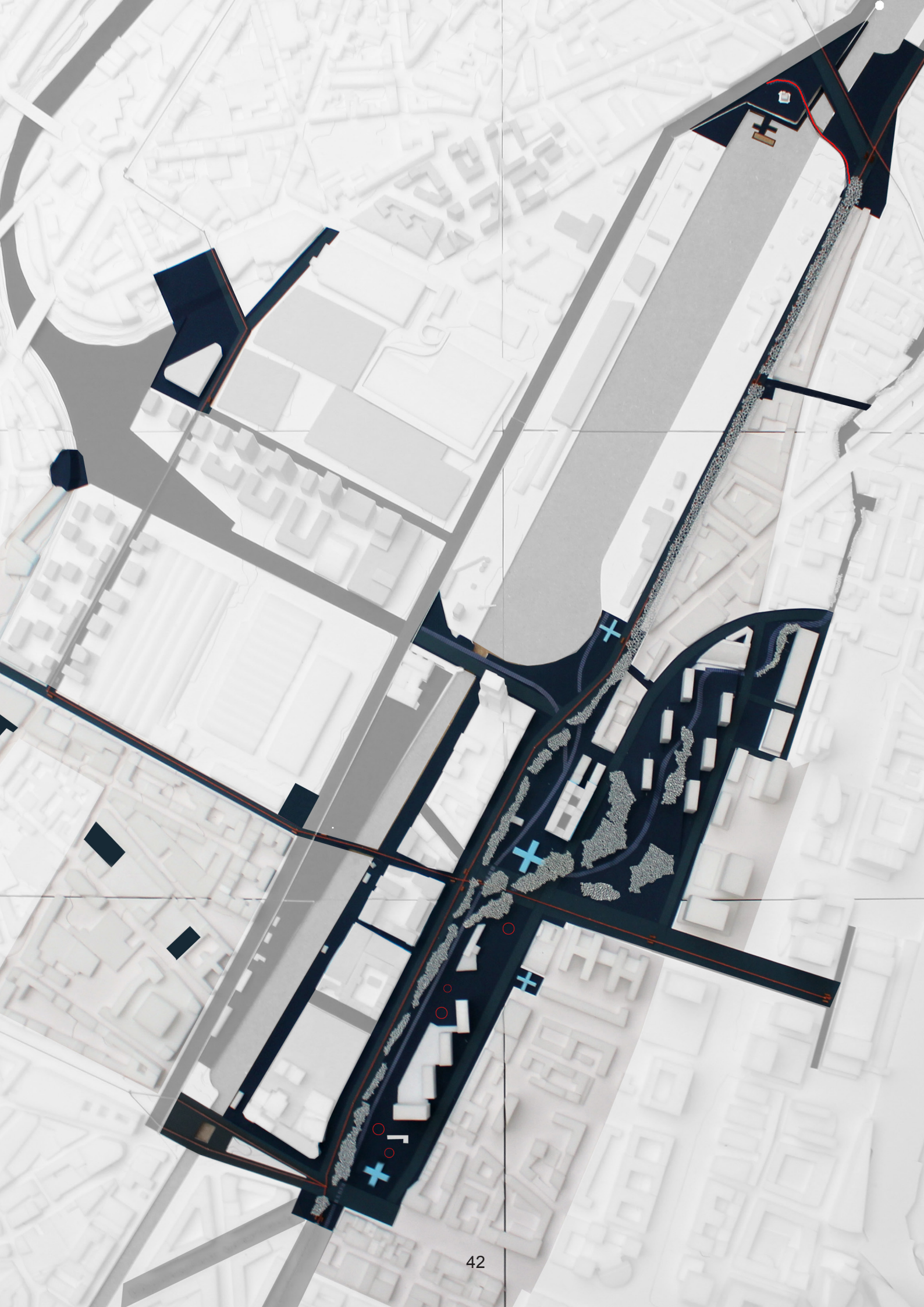
Het project stelt een andere visie voor, gebaseerd op volgende principes:

- 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





1. Des fiches projet /

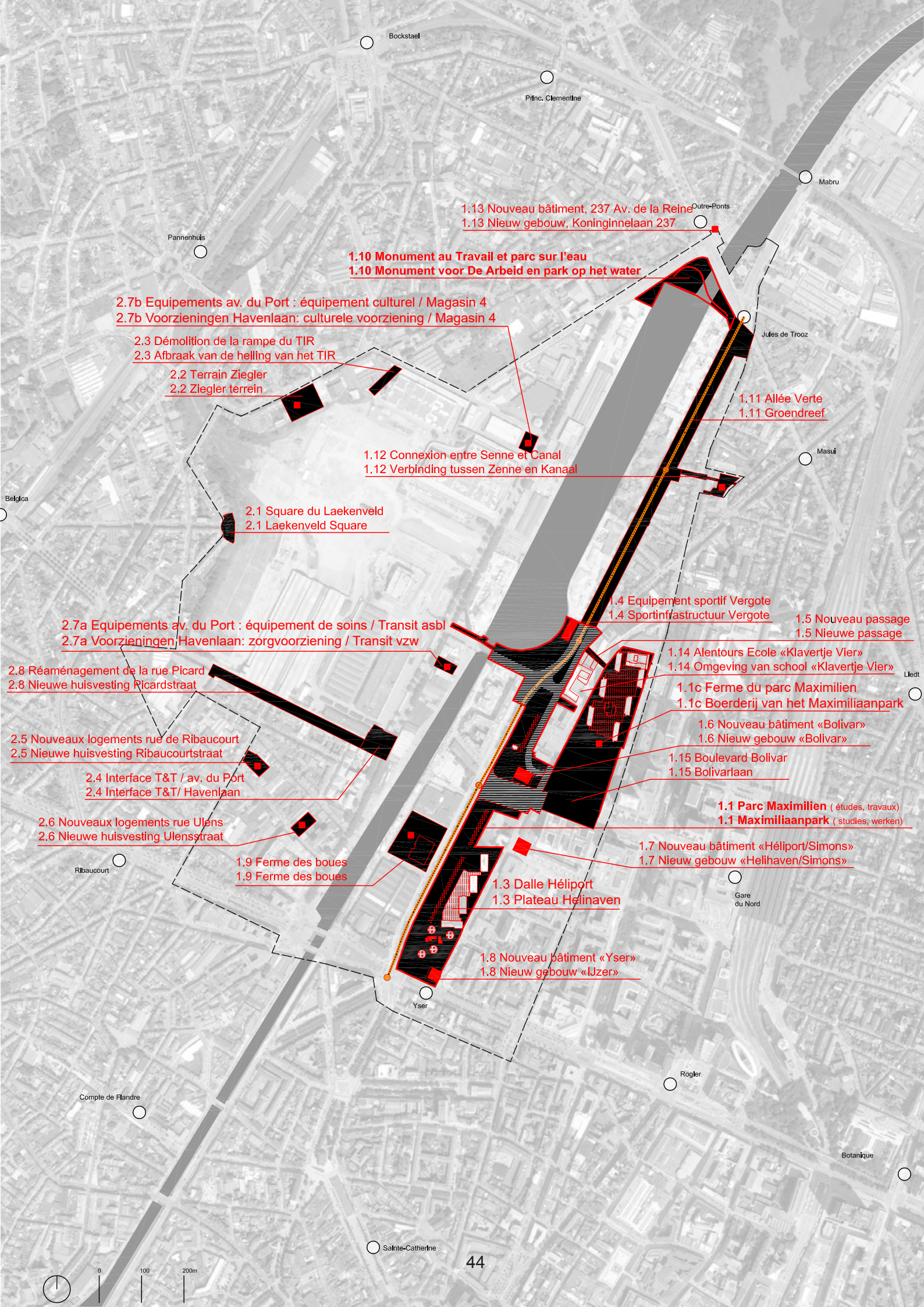
1. Projectfiches

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.



Bockstaël

Princ. Clémentine

Mabru

Outre-Ponts

Pannenhuis

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

2.7b Equipements av. du Port : équipement culturel / Magasin 4
2.7b Voorzieningen Havenlaan: culturele voorziening / Magasin 4

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
1.11 Groendreef

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

2.1 Square du Laekenveld
2.1 Laekenveld Square

2.7a Equipements av. du Port : équipement de soins / Transit asbl
2.7a Voorzieningen Havenlaan: zorgvoorziening / Transit vzw

2.8 Réaménagement de la rue Picard
2.8 Nieuwe huisvesting Ricardstraat

2.5 Nouveaux logements rue de Ribaucourt
2.5 Nieuwe huisvesting Ribaucourtstraat

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

Ribaucourt

1.9 Ferme des boues
1.9 Ferme des boues

1.3 Dalle Héliport
1.3 Plateau Helinaven

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

1.4 Equipement sportif Vergote
1.4 Sportinfrastructuur Vergote

1.5 Nouveau passage
1.5 Nieuwe passage

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

1.1c Ferme du parc Maximilien
1.1c Boerderij van het Maximiliaanpark

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»

Gare du Nord

Rogier

Compte de Flandre

Botanique

Sainte-Catherine

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.

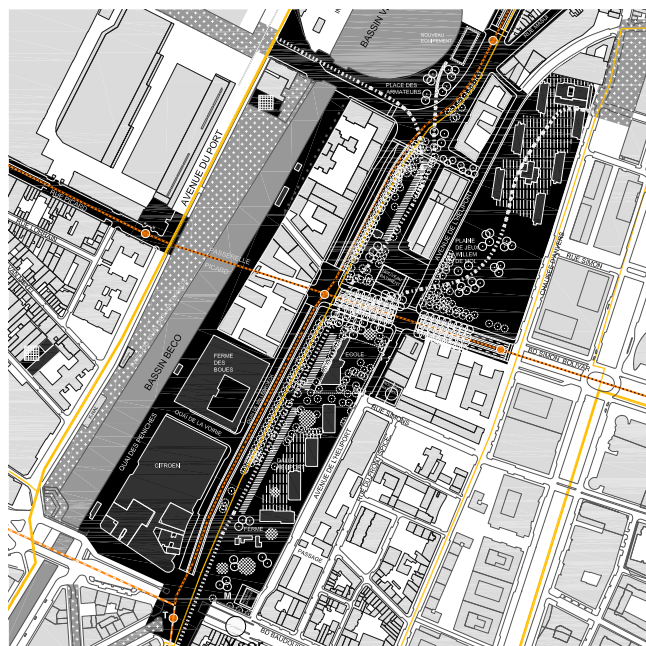
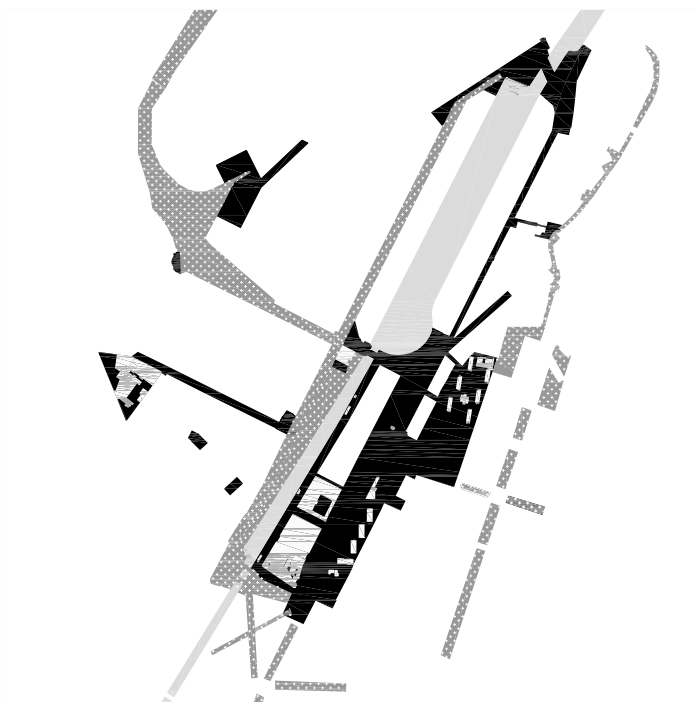
Linkeroever

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 evidentier 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.

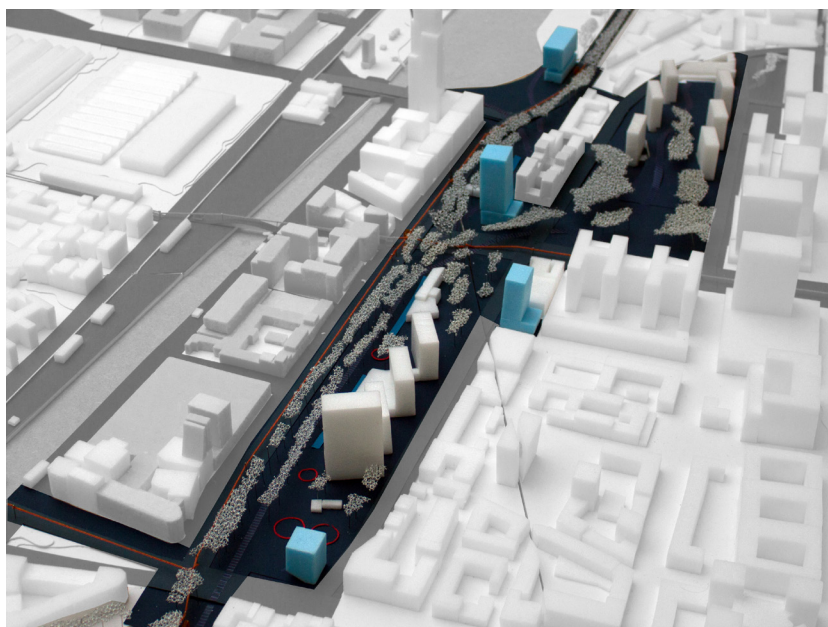
Het is essentieel om projecten te kunnen identificeren die soms zeer gericht zijn maar die een essentiële impact hebben in de herverbinding van de site met de naburige wijken, zoals toegangen die haar openheid naar de stad garanderen, of vastgoedprojecten die min of meer rechtstreeks in dialoog gaan 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 Etude Opération mixte	Propriétaire(s) Ville Région	Occupation actuelle Espace public	Superficie 9,5 ha	Pilotes Bruxelles Environnement (MO) Bruxelles Mobilité (MO délégué voiries) Ville de Bruxelles (MO sur ses études) Perspective (PAD)
Adresse s.o.	Parcelles cadastrales s.o.	Situation de droit (affectation) s.o.	Estimation 2.334.525€	Partenaires Ville de Bruxelles, Foyer Laekenois, Ferme Maximilien, SAU, STIB
Projecttype Studie Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Stad Gewest	Huidige functie Publieke ruimte	Oppervlakte 9,5 ha	Stuurgroep Leefmilieu Brussel (projecteigenaar) Brussel Mobiliteit (gedelegeerd projecteigenaar wegwerkzaamheden) Stad Brussel (projecteigenaar studies) Perspective (RPA)
Adres s.o.	Kadastrale percelen s.o.	Rechtstoestand (bestemming) s.o.	Schatting 2.334.525 €	Partners 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 étriés, 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 puits 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, **chicane de l'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.

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

- Un PAD (plan d'aménagement directeur) sera lancé par Perspective (BBP).

- 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.

L'étude de conception fera l'objet d'un seul marché qui couvrira le réaménagement du parc et des voiries. Elle sera lancée par Bruxelles Environnement (maître d'ouvrage), et Bruxelles Mobilité (maître d'ouvrage délégué pour les voiries, études d'exécution et chantier) en partenariat avec la Ville de Bruxelles. Cette mission comprendra les aspects d'une étude de conception et un suivi de la mise en œuvre du projet.

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

- **La mission de conception est financée par le CRU à hauteur de 900.000€ et par des financements de Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et la Ville de Bruxelles.** Ce montant lié aux études doit être complété par les montants des travaux d'aménagement du parc (1.1b) et du boulevard Bolivar (1.15).

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Accords 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

- **Intégrer les résultats de l'étude d'impact tram T&T-Gare Centrale menée par la STIB qui conclut au passage du tram dans le boulevard Bolivar**

- Associer les acteurs de terrain, dont les écoles

- 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

Années 1 et 2 :

- Début procédure PAD.

- Etude technique «Senne» (finalisée en mai 2019).

- Etude mobilité.

- Conventions entre opérateurs publics.

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

Année 3 :

- Attribution. Début de l'étude (T4 2020)

Année 4 :

- Finalisation du projet d'aménagement. Cessions de terrains entre opérateurs.

- Dépôt de demande de permis pour le parc (T4 2021).

Année 5 :

- Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc.

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, **zigzagdoorgang van de 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 RPA (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.

De ontwerpstudie zal het voorwerp uitmaken van één enkele opdracht over de herinrichting van het park en de wegen. De opdracht zal worden gelanceerd door Leefmilieu Brussel (aanbestedende dienst) en Brussel Mobiliteit (aanbestedende dienst voor de wegwerkzaamheden, de uitvoeringsstudies en de werkzaamheden), in samenwerking met de Stad Brussel. Deze opdracht zal alle aspecten van een ontwerpstudie en een opvolging van de uitvoering van het project omvatten.

VERWACHTE 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

- **De ontwerpstudie wordt gefinancierd door het SVC voor € 900.000 en financieringen van Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en Stad Brussel.** Dit bedrag verbonden aan de studies moet worden aangevuld met de bedragen voor de inrichtingswerken van het park (1.1b) en voor de Bolivarlaan (1.15).

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Akoorden 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 resultaten integreren van de door de MIVB uitgevoerde impactstudie van de tram T&T-Centraal Station die leidde tot de conclusie dat de tram door de Bolivarlaan zou rijden**

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

- 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

Jaenr 1 en 2:

- Inleiding procedure RPA

- Technische studie 'Zenne' (afgerond in mei 2019).

- Mobiliteitsstudie.

- Overeenkomsten tussen de publieke exploitanten.

- Opmaak van het bestek en de opdrachtprocedure voor de studie van de herinrichting.

Jaar 3:

- Toekenning. Start van de studie (K4 2020)

Jaar 4:

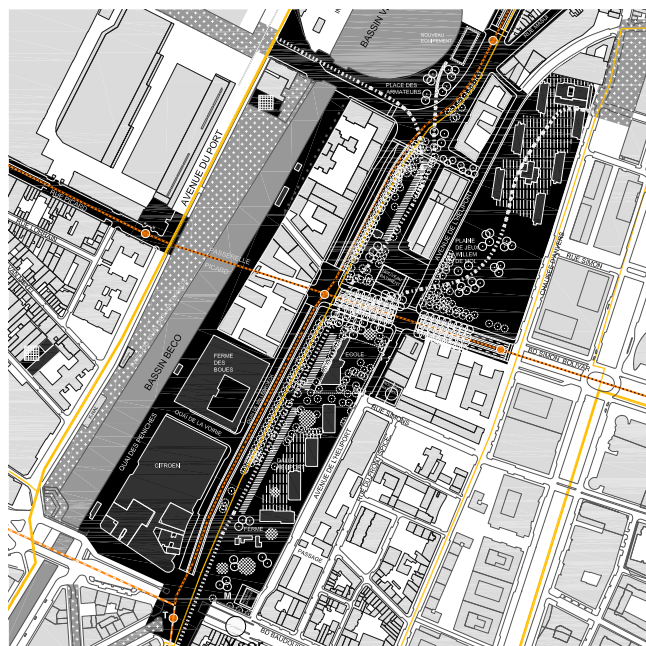
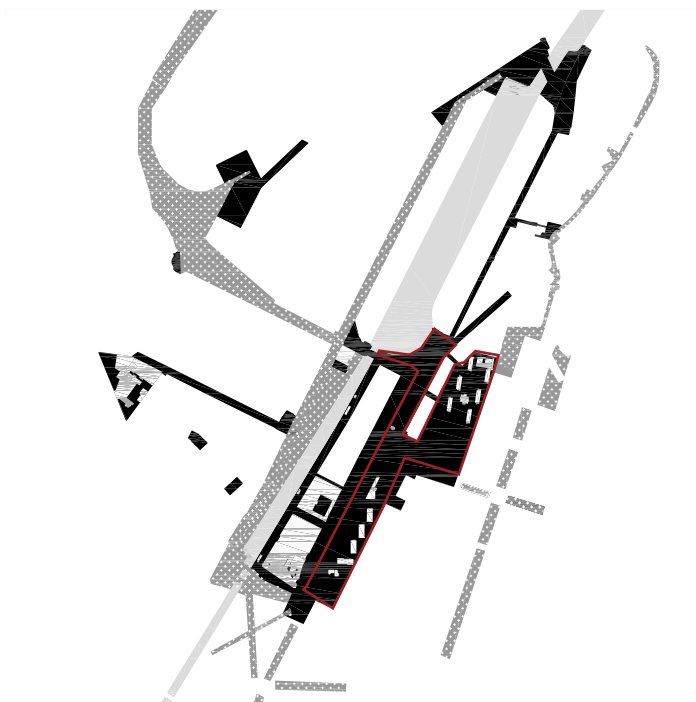
- Voltooiing van het inrichtingsproject. Overdracht van terreinen tussen exploitanten.

- Verkrijgen van de vergunning, bestek voor het dossier over de uitvoering van de werkzaamheden aan het park (K4 2021).

Jaar 5:

- Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken voor het park.

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



Type de projet Aménagement du parc Travaux Opération mixte	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles - Région - Etat Fédéral - foyer laekenois - Port de Bruxelles -	Occupation actuelle Parc, voiries et Ferme Maximilien	Superficie 9,5 ha	Pilotes Bruxelles Environnement (MO) Bruxelles Mobilité (MO délégué voiries)
Adresse s.o.	Parcelles cadastrales s.o.	Situation de droit PPAS Héliport : parc, zone de logement, voiries PPAS Willebroeck zone de parc et zone d'équipements	Estimation 16.537.862,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles, Foyer Laekenois, Ferme Maximilien, SAU, STIB, Perspective
Projecttype Inrichting van het park Werken Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Stad Brussel - Gewest - Federale Staat - Lakense Haard - Haven van Brussel	Huidige functie Park, wegen en boerderij Maximilien	Oppervlakte 9,5 ha	Stuurgroep Leefmilieu Brussel (projecteigenaar) Brussel Mobiliteit (projecteigenaar wegwerkzaamheden)
Adres s.o.	Kadastrale percelen s.o.	Rechtstoestand BBP Helihaven: parc, huisvestingszone, wegen BBP Willebroeck: zone voor park en zone voor voorzieningen	Schatting 16.537.862,00 €	Partners Stad Brussel, Lakense Haard, boerderij Maximilien, MSI, MIVB, Perspective



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 à 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 «Klaverij 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 :

Directement :

- le boulevard Bolivar (de Willebroek à Anvers) (voir fiche 1.15)
- la place des Armateurs
- la chicane de l'allée Verte

Étudié secondairement :

- l'allée Verte
- le quai de Willebroek
- la petite ceinture à hauteur de Sinctelette/Yser,
- L'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers (conformément au PPAS Héliport)

Autres éléments à retravailler :

- La Ferme Maximilien (voir fiche 1.1c)
- 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 geruststellend 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 «Klaverij 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/Béco 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:

Direct:

- Bolivarlaan (van Willebroek tot Antwerp) (zie fiche 1.15)
- Redersplein

Zigzagdoorgang van de Groendreef

Daarnaast bestudeerd:

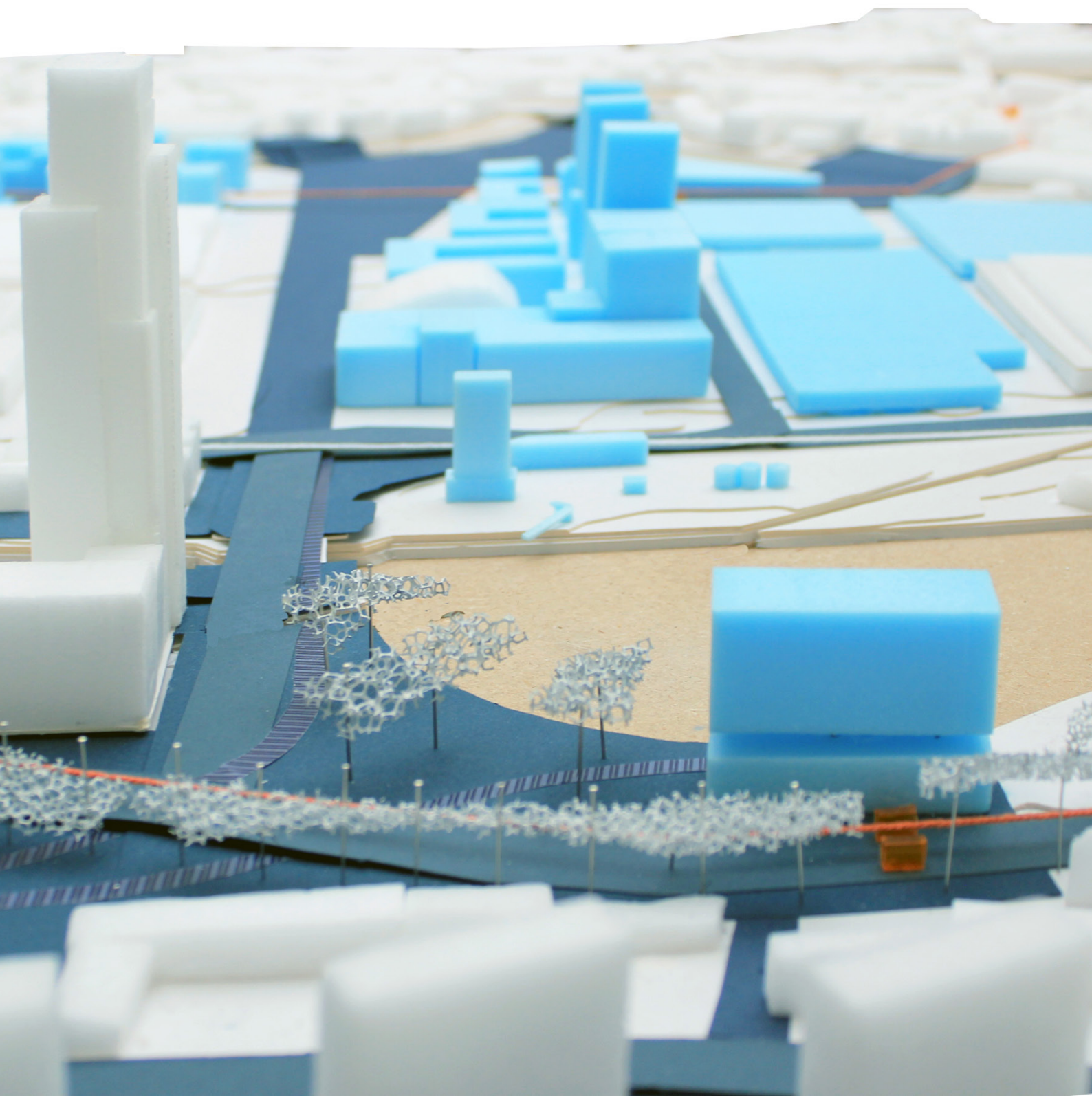
- Groendreef
- Willebroekkaai
- Kleine ring ter hoogte van Sinctelette/IJzer
- Helihavenlaan en Antwerpsesteenweg (conform het BBP Helihaven)

Andere te herwerken elementen:

- De boerderij Maximilien (zie fiche 1.1c)
- 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.

Le budget CRU de 9.363.862 € est destiné aux travaux (8.430.784€) et à la coordination et communication (933.078 €). Un financement de Bruxelles Environnement est destiné à l'ouverture de la Senne (5.000.000 €). Un financement de Bruxelles Mobilité est destiné aux voiries (2.074.000 €).

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 : Sainctelette, 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 (1.1c).

PHASAGE

Année 5 :

- Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc.
- Marché public de travaux pour le parc et espaces publics.

Année 6 :

- Début des travaux.

FINANCIEEL PLAN

Het betreft een gemengde opdracht.

Het SVC-budget van € 9.363.862 is bedoeld voor de werkzaamheden (€ 8.430.784) en voor de coördinatie en communicatie (€ 933.078). Een financiering van Leefmilieu Brussel is bedoeld voor de opening van de Zenne (€ 5.000.000). Een financiering van Brussel Mobiliteit is bedoeld voor de wegwerkzaamheden (€ 2.074.000).

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: Sainctelette, 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 (1.1c).

FASERING

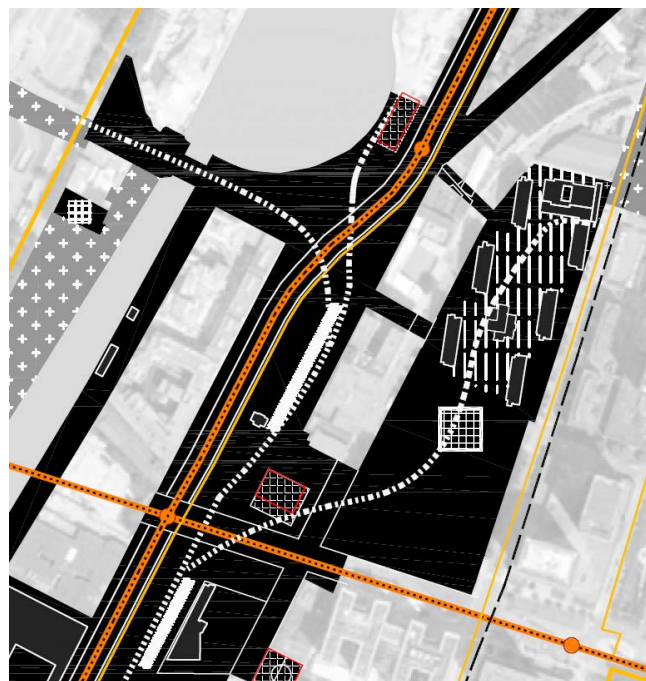
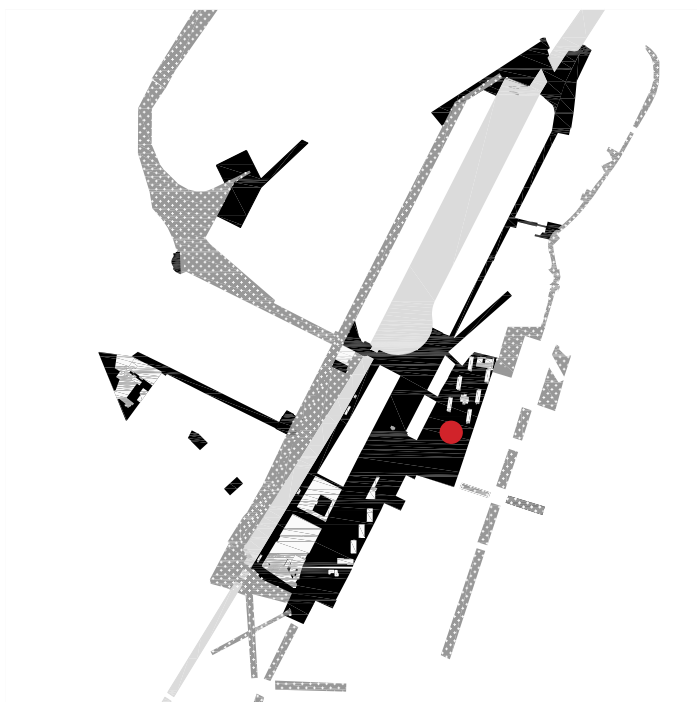
Jaar 1:

- Verkrijgen van de vergunning, bestek voor het dossier over de uitvoering van de werkzaamheden aan het park.
- Overheidsopdracht voor werkzaamheden voor het park en de openbare ruimtes.

Jaar 6:

- Aanvang van de werkzaamheden.

1.1c Ferme du Parc Maximilien / 1.1c Boerderij van het Maximiliaanpark



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Etude et travaux Opération CRU	Ville de Bruxelles	Ferme Maximilien asbl	250 m2 (démolition/reconstruction) 1,6 ha (enclos à reconfigurer)	Bruxelles Environnement
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue de l'héliport 1000 Bruxelles		PPAS Héliport : parc, zone de logement, voiries PPAS Willebroeck zone de parc et zone d'équipements	828.094 €	Ville de Bruxelles Ferme Maximilien asbl Foyer Laekenois

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Studie en werken Operatie SVC	Stad Brussel	Boerderij Maximilien vzw	250 m2 (afbraak/heropbouw) 1,6 ha (te herconfigureren omheiningen)	Leefmilieu Brussel
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
Helihavenlaan 1000 Brussel		BBP Helihaven: park, huisvestingszone, wegen BBP Willebroek: zone voor park en zone voor voorzieningen	828.094 €	Stad Brussel Boerderij Maximilien vzw Lakense Haard



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 déplacer la Ferme, toujours dans le parc mais au pied de la dalle du Foyer Laekenois et à la reconfigurer afin de permettre la poursuite de ses activités dans le parc.

La nouvelle organisation de la ferme proposée 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 du siège administratif actuel, et le nouvel aménagement des espaces liés à la Ferme.

Le socle et le dessus de la dalle du Foyer Laekenois pourront être aménagés pour accueillir des activités de la Ferme.

RESULTATS ATTENDUS

- Intégration de la Ferme dans le parc
- Amélioration de la continuité de l'espace vert
- Développement de l'agriculture urbaine
- 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.

Un budget de 828.094 € est réservé pour le projet dans le CRU. Il est destiné aux études spécifiques de la Ferme et aux travaux sur l'actuelle localisation de la Ferme et sa localisation future.

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
- 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

Années 1 et 2 :

- Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour la mission d'étude du réaménagement du parc et de la Ferme.

Année 3 :

- Attribution. Début de l'étude (T4 2020) du parc et de la Ferme.

Année 4 :

- Finalisation du projet d'aménagement. Cessions de terrains entre opérateurs.

- Dépôt de demande de permis pour le parc et la Ferme (T4 2021).

Année 5 :

- Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc et de la Ferme.

Année 6 :

- Début des travaux.

FASTSTELLINGEN

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 heeft tot doel om de Boerderij te verplaatsen, nog altijd in het park, maar aan de voet van het plateau van de Lakense Haard, en om die te herconfigureren zodat die haar activiteiten in het park kan voortzetten. De voorgestelde nieuwe organisatie van de hoeve moet een open werking op het park mogelijk maken, in een interactie met het park. De interventie bestaat er dus in om een budget te geven voor zowel de afbraak van de huidige administratieve zetel en de nieuwe inrichting van de ruimten voor de Boerderij. De sokkel en het bovenste gedeelte van het plateau van de Lakense Haard kunnen worden ingericht voor activiteiten van de Boerderij.

VERWACHTE RESULTATEN

- Integratie van de Boerderij in het park
- Verbetering van de continuïteit van de groene ruimte
- Ontwikkeling van stadslandbouw
- 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 begroting van 828.094 € is voorzien voor het project binnen het SVC. Het is bedoeld voor specifieke studies van de Boerderij en voor werkzaamheden aan de huidige en toekomstige locatie van de Boerderij.

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
- 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

Jaren 1 en 2:

- Opmaak van het lastenboek en aanbestedingsprocedure voor de studieopdracht van de herontwikkeling van het park en de Boerderij.

Jaar 3:

- Toekenning. Start van de studie van het park en de Boerderij (K4 2020)

Jaar 4:

- Finalisatie van het inrichtingsproject. Overdracht van terreinen tussen operatoren.

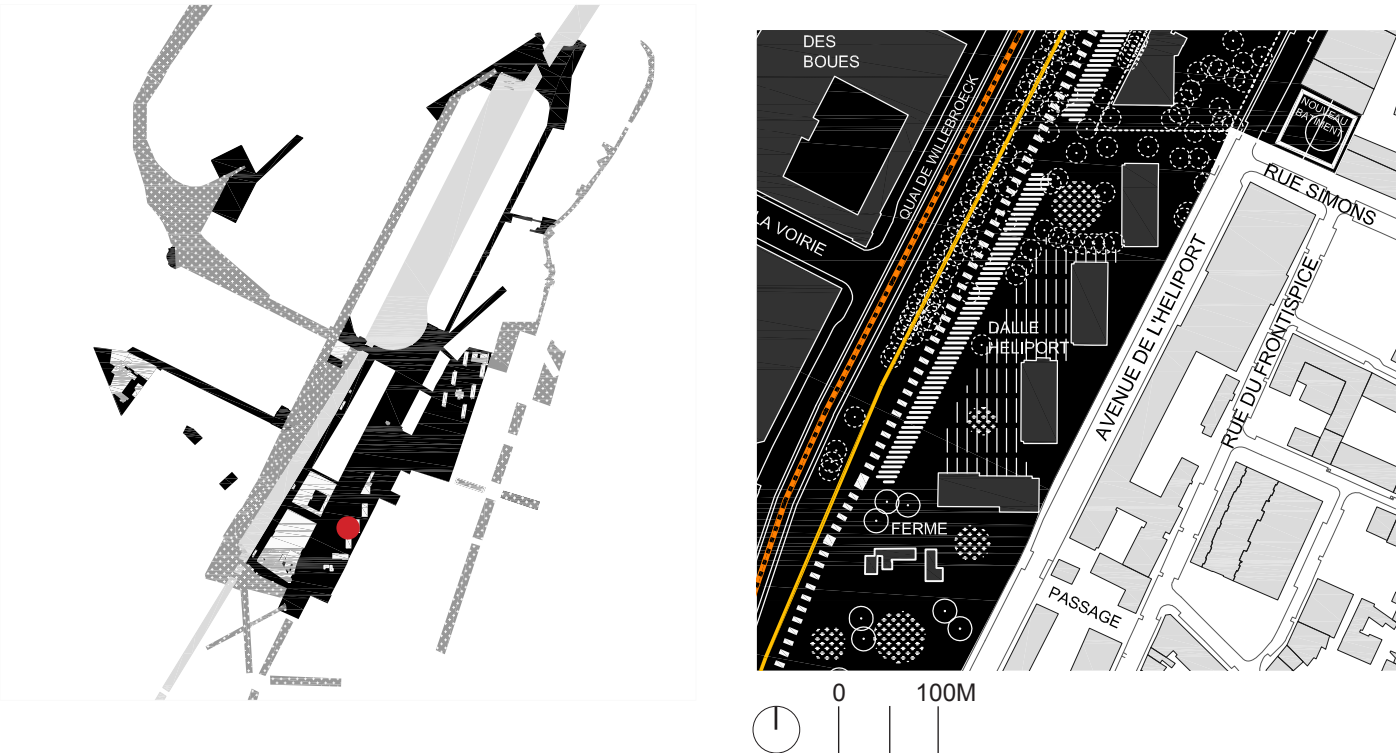
- indiening van vergunningsaanvraag voor het park (K4 2021). Jaar 5:

- Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken voor het park en de Boerderij.

Jaar 6:

- Aanvang van de werkzaamheden.

1.3 Dalle Héliport / 1.3 Plateau Helihaven



Type de projet Aménagement de potagers collectifs <i>Opération à initier</i>	Propriétaire(s) Co-Propriété Héliport	Occupation actuelle Friche	Superficie 4.150 m2	Pilote <i>A définir</i>
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 <i>Co-propriété Héliport</i>

Projecttype Inrichting van de collectieve moestuinen <i>Op te starten operatie</i>	Eigenaar(s) Co-eigendom Helihaven	Huidige functie Braakland	Oppervlakte 4.150 m2	Stuurgroep <i>Te definiëren</i>
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 <i>SCo-eigendom Helihaven</i>



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 un opérateur.

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

Une convention d'aménagement et d'entretien devra être établie entre la copropriété et l'opérateur de gestion.

Cette fiche porte sur les investissements physiques à réaliser pour la rénovation de la dalle et l'aménagement du potager. Un projet d'animation et de gestion est également prévu dans le volet cohésion sociale.

RESULTATS ATTENDUS

- Assainissement et mobilisation de la dalle comme complément au parc
- Amélioration de la perméabilité du socle des tours côté parc et du contrôle social, ainsi que la perméabilité du nouvel ensemble

PLAN FINANCIER

L'opération est à initier.

Le projet vise donc deux interventions dont les financements sont à définir :

- une intervention de rénovation de la dalle (étanchéité)
- une intervention d'aménagement des potagers

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Accord à trouver entre la copropriété Héliport et un opérateur
- Lien avec le parc et la Ferme Maximilien
- Sécurisation et gestion des accès à la dalle
- Vérification de l'impact des ombres portées
- Mise 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

A définir, peut être hors délai CRU.

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 Maximilianpark, 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 een 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 en de operator.

Deze fiche betreft de fysieke interventies die te realiseren zijn voor de renovatie van het plateau en de inrichting van de moestuin. Een project rond animatie en beheer is eveneens voorzien in het socio-economisch luik.

VERWACHTE RESULTATEN

- De inzet en mobilisatie van het plateau als aanvulling op het 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

De interventie op te starten is.

Het project beoogt dus twee interventies waarvan de financiering moet worden bepaald:

- een interventie rond de renovatie van het plateau (waterdichting)
- een interventie rond de inrichting van de moestuinen

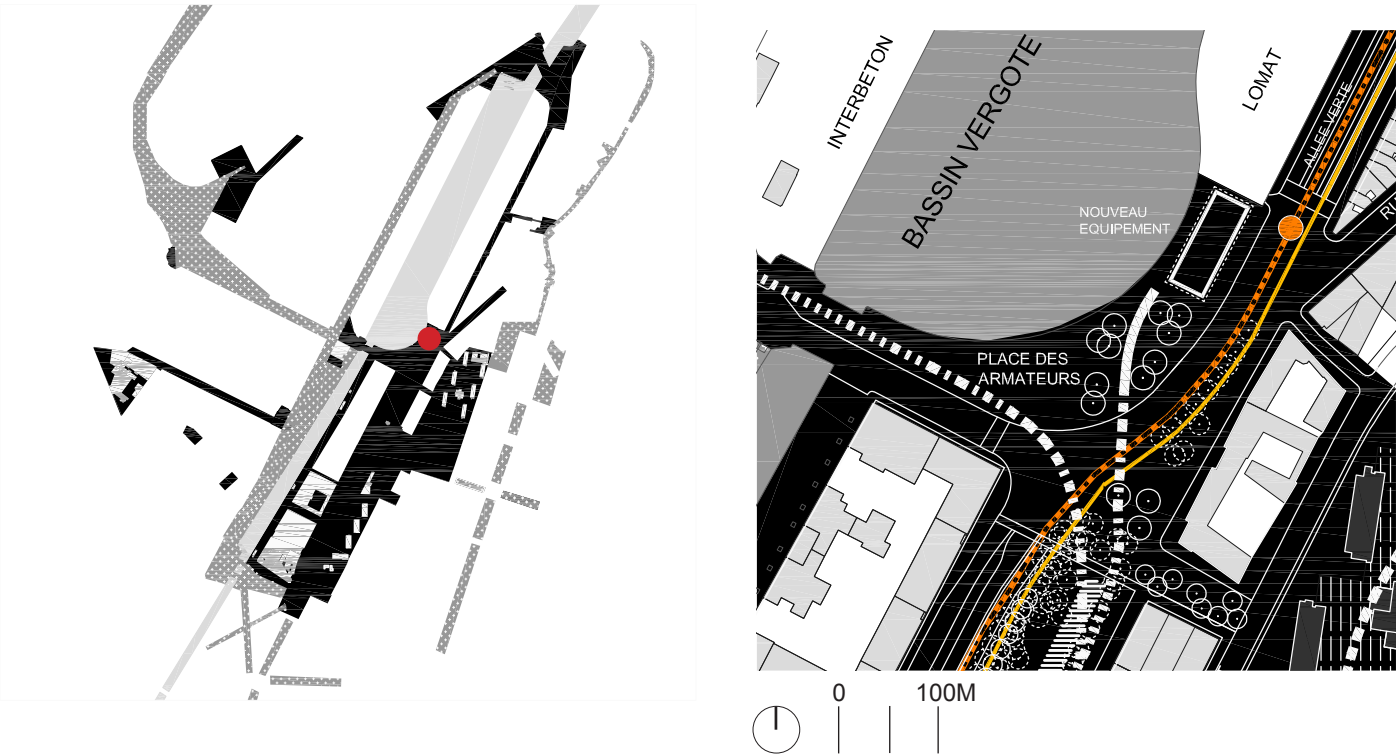
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Overeenkomst te vinden tussen de mede-eigendom Helihaven en een exploitant
- Link met het park en de Maximilien Boerderij
- 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

Te definiëren, mogelijk buiten het tijdsbestek van de SVC.

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 Région de Bruxelles Capitale MO et SAU MO délégué partiel SAU pour petites études et coordination
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 17.094.323€	Partenaires Ville de Bruxelles Bruxelles Environnement Port de Bruxelles Molenbeek-Saint-Jean

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 Brussels Hoofdstedelijk Gewest projecteigenaar en MSI gedeeltelijk gedelegeerde projecteigenaar MSI voor kleine studies en coördinatie
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 17.094.323€	Partners Stad Brussel Leefmilieu Brussel Haven van Brussel Sint-Jans-Molenbeek



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 puits 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 bâtiment sur une superficie de 6000m2 dans une logique d'ouverture et de dialogue sur l'espace ouvert, de façon à s'y intégrer et à contribuer à son animation. Cet équipement formera un élément architectural en hauteur qui deviendra un bâtiment iconique de Bruxelles et de la zone du Canal. En termes de programmation il est proposé d'affecter l'immeuble à un centre sportif régional qui vise à promouvoir le sport dans les quartiers, à mettre en avant la mixité dans le sport et à encourager les sports émergents. Ce nouvel ensemble dans le bassin de giration devra se reconnecter:

- au reste du parc Maximilien via un réaménagement de la place des Armateurs,
- au parc de Tour et Taxis,
- 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, le genre, la condition sociale ou physique
- Proposer une programmation répondant aux priorités régionales et locales : salle omnisport, salle de gymnastique, escalade, padel...
- Maximiser l'usage de l'espace ouvert et bâti
- Désenclaver le site en reconnectant le nouvel espace public aux autres séquences du parc Maximilien, au quai des Péniches et au parc de Tour et Taxis.

PLAN FINANCIER

Le budget de l'opération n'est mobilisé que pour le bâtiment sportif et ses abords directs. L'espace public est financé dans le cadre des fiches 1a et 1b. Le budget CRU de 3.334.000 € est utilisable pour l'acquisition des droits réels, les études, la coordination et la communication et potentiellement les premiers travaux. Le solde de l'équipement sportif sera financé par des budgets autres à définir.

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Acquisition du droit réel sur le terrain appartenant au Port de Bruxelles.
- Définition de la programmation avec la Ville de Bruxelles, future gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec Molenbeek.
- Prise en compte des contraintes constructives (puits Senne, etc.).
- Conception d'un immeuble sportif ouvert sur l'espace public comme facteur d'animation et de contrôle social.

PHASAGE

Année 3 : Rédaction du cahier des charges pour la conception de l'équipement sportif.
Année 4 : Désignation de l'équipe. Lancement de l'étude architecturale. Dépôt de demande de permis pour l'équipement.
Année 5 : Obtention du permis. Cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux.
Année 6 : Lancement des travaux.
Année 7 : 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 kaaimuur 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

Door de bouwkundige beperkingen en de nood om zoveel mogelijk groene ruimte te creëren op die plaats, wordt voorgesteld het toekomstige gebouw te ontwikkelen op een oppervlakte van 6000 m2 binnen een logica van opening en dialoog met de groene ruimte, zodat het gebouw geïntegreerd wordt in de groene ruimte en bijdraagt tot de verlevendiging ervan. De infrastructuur zal worden opgebouwd in de hoogte en moet een iconisch gebouw voor Brussel en de kanaalzone worden. Op het vlak van het gebruik wordt voorgesteld om in het gebouw een gewestelijk sportcentrum onder te brengen dat sport in de wijken wil bevorderen, een veelheid van sporten wil mogelijk maken en opkomende sporten wil stimuleren. Dit nieuwe geheel in de draaikom moet een verbinding krijgen met:

- de rest van het Maximiliaanpark door de herinrichting van het Redersplein,
- het park van Tour&Taxis,
- de Akenkaai via veilige doorsteken 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, het geslacht, de sociale achtergrond of de fysieke mogelijkheden
- Een gebruik voorstellen dat tegemoetkomt aan de gewestelijke en lokale prioriteiten: omnisportzaal, turnzaal, klimzaal, padel...
- 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, op de Akenkaai en met het park van Tour&Taxis

FINANCIËEL PLAN

Het budget voor deze verrichting wordt enkel aangewend voor het sportgebouw en de directe omgeving ervan. De publieke ruimte is gefinancierd in het kader van de fiches 1a en 1b. Het SVC-budget van 3.334.000 € kan worden gebruikt voor de verwerving van reële rechten, studies, coördinatie en communicatie en eventueel de eerste werken. Het saldo voor de sportinfrastructuur zal worden gefinancierd door andere te bepalen budgetten.

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

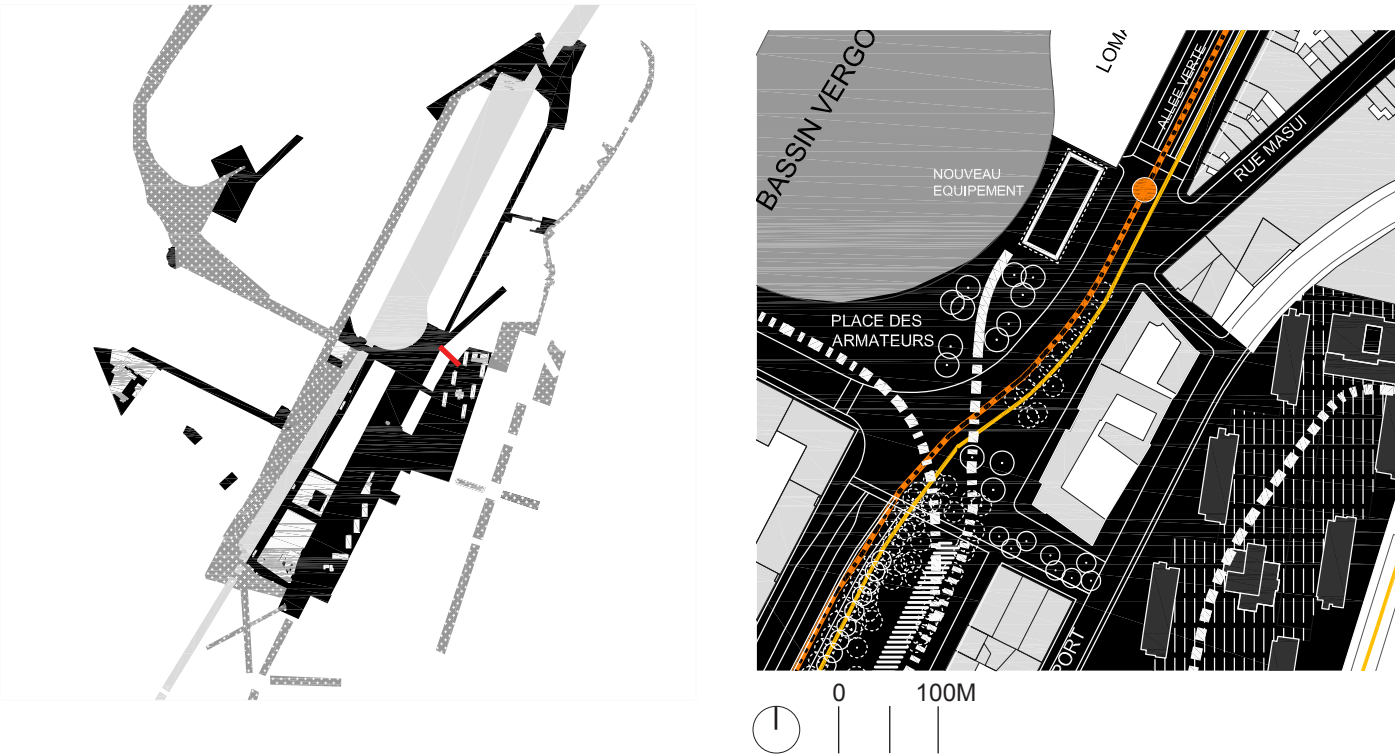
- Verwerving van het zakelijk recht op het terrein dat eigendom is van de Haven van Brussel.
- Definitie van de sportprogramma's door de Stad Brussel, toekomstige infrastructuurbeheerder in overleg met Molenbeek.
- Rekening houden met de constructieve beperkingen (leidingen van de Zenne, etc.).
- Ontwerp van een sportgebouw open naar de publieke ruimte als animatiefactor en als sociale controle.

FASTERING

Jaar 3: Voorbereiding van het lastenboek voor het ontwerp van de sportinfrastructuur.
Jaar 4: Aanduiding van het team. Start van de architecturale studie. Indienen van de vergunningsaanvraag voor de voorziening.
Jaar 5: Verkrijgen van de vergunning. Lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken.
Jaar 6: Start van de werken.
Jaar 7: Finalisatie van de werken.

1.5 Nouveau passage entre équipement et av. Hélicopt /

1.5 Nieuwe doorgang tussen voorziening en Helihavenlaan



Type de projet Aménagement d'un passage Opération à initier	Propriétaire(s)	Occupation actuelle Dépôt partiellement couvert d'un magasin de sanitaire	Superficie 620 m2	Pilote A définir
Adresse Avenue de l'hélicopt-rue Masui	Parcelles cadastrales 433E6-433M5	Situation de droit PPAS Hélicopt : passage public sur sol privé	Estimation 671.600,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles
Projecttype Inrichting van een doorgang Op te starten operatie	Eigenaar(s)	Huidige functie Gedeeltelijk overdekt depot van een sanitairwinkel	Oppervlakte 620 m2	Stuurgroep Vast te stellen
Adres Helihavenlaan-Masuistraat	Kadastrale percelen 433E6-433M5	Rechtstoestand BBP Helihaven: publieke doorgang op privaat terrein	Schatting 671.600,00 €	Partners 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.

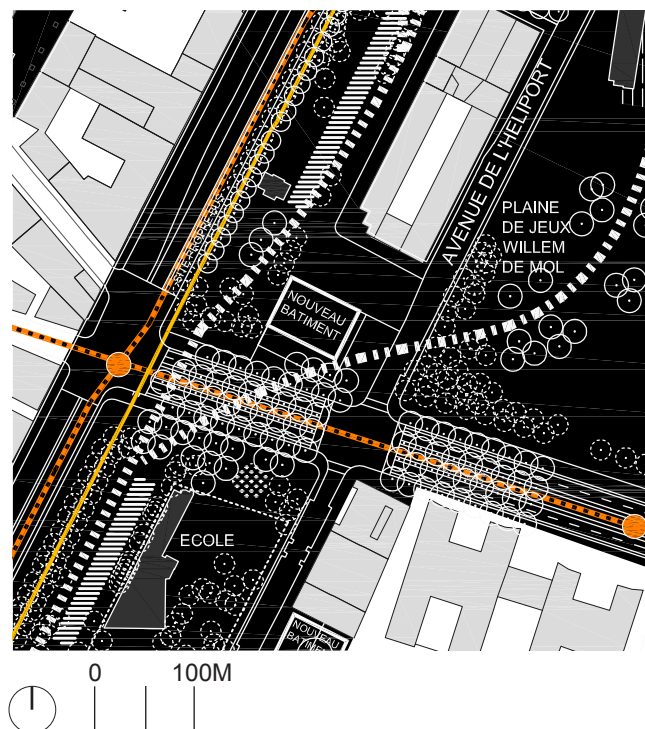
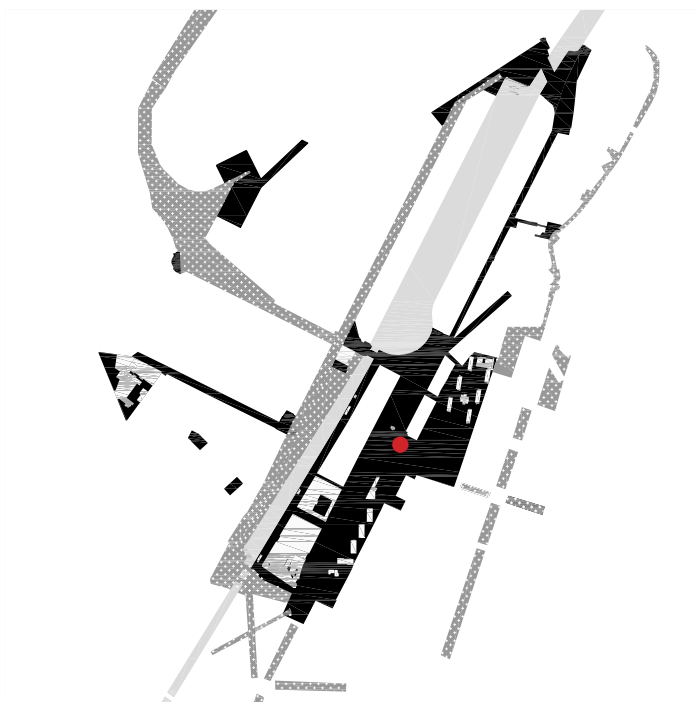
Een budget van 64.000€ zal worden voorzien voor de communicatie.

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 Construction de logements Opération à initier	Propriétaire(s) Régie de la Ville de Bruxelles	Occupation actuelle Voirie, trottoirs, cour de récréation	Superficie Logements : 19.600 m2 Equipements : 4.800 m2	Pilote Régie de la Ville de Bruxelles
Adresse Angle Bolivar/Héliport/Allée Verte	Parcelles cadastrales 255p3	Situation de droit PPAS Héliport : zone d'habitation/ espace vert	Estimation 63.400.000,00 €	Partenaires Ville de Bruxelles
Projecttype Bouw van woningen Op te starten operatie	Eigenaar(s) Regie van de Stad Brussel	Huidige functie Weg, voetpaden, recreatieplein	Oppervlakte Woningen : 19.600 m2 Voorzieningen : 4.800 m2	Stuurgroep Regie van de Stad Brussel
Adres Hoek Bolivar/Helihaven/Groendreef	Kadastrale percelen 255p3	Rechtstoestand BBP Helihaven: woonzone/ zone voor groene ruimte	Schatting 63.400.000,00 €	Partners 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 Hélioport 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 talrijk 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

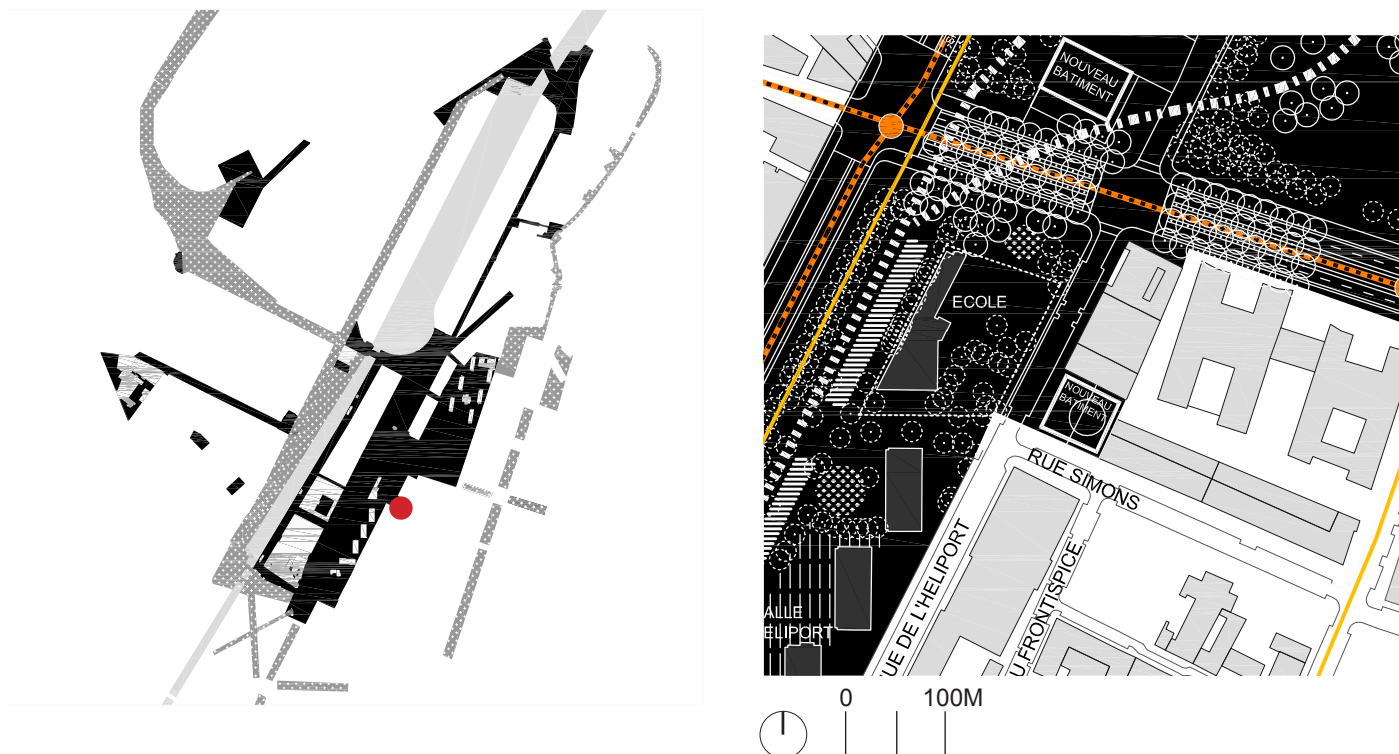
Jaar 1: Start RVA-procedure. Realisatie van het RVA

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

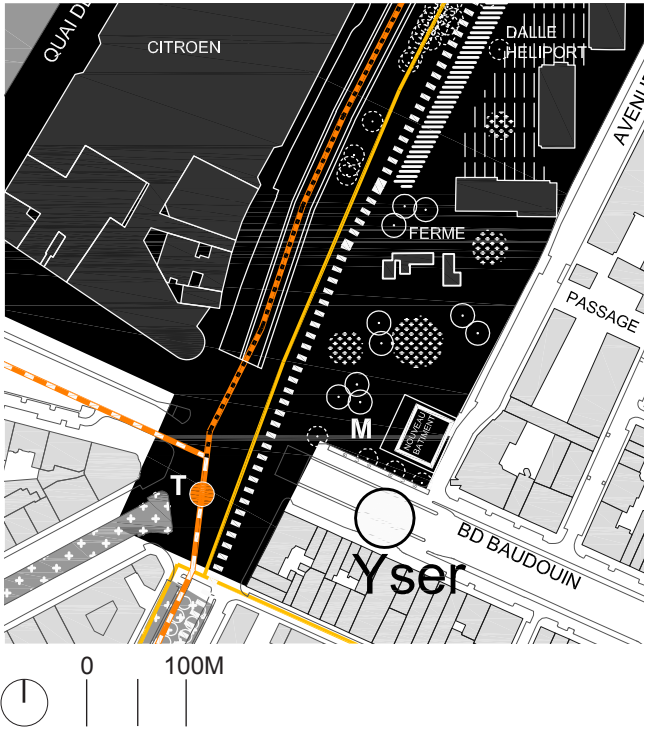
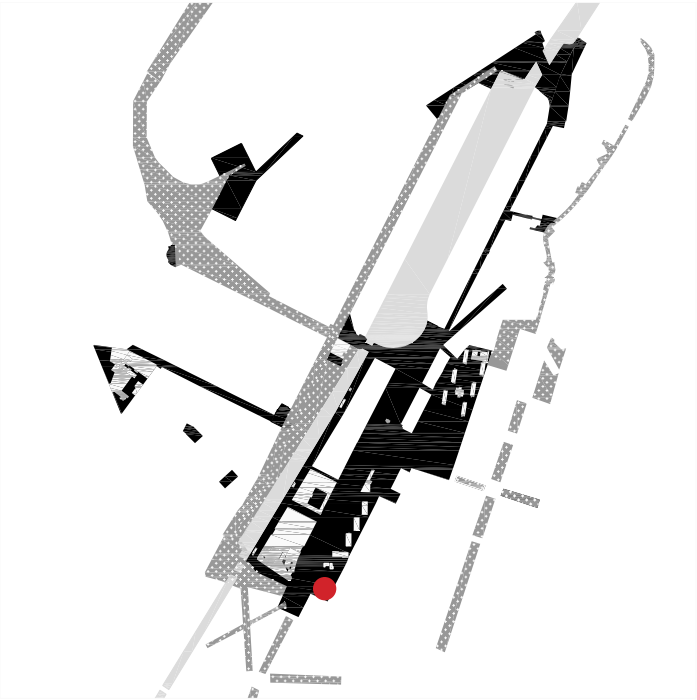
Jaar 3: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en lastenboek van de werken

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

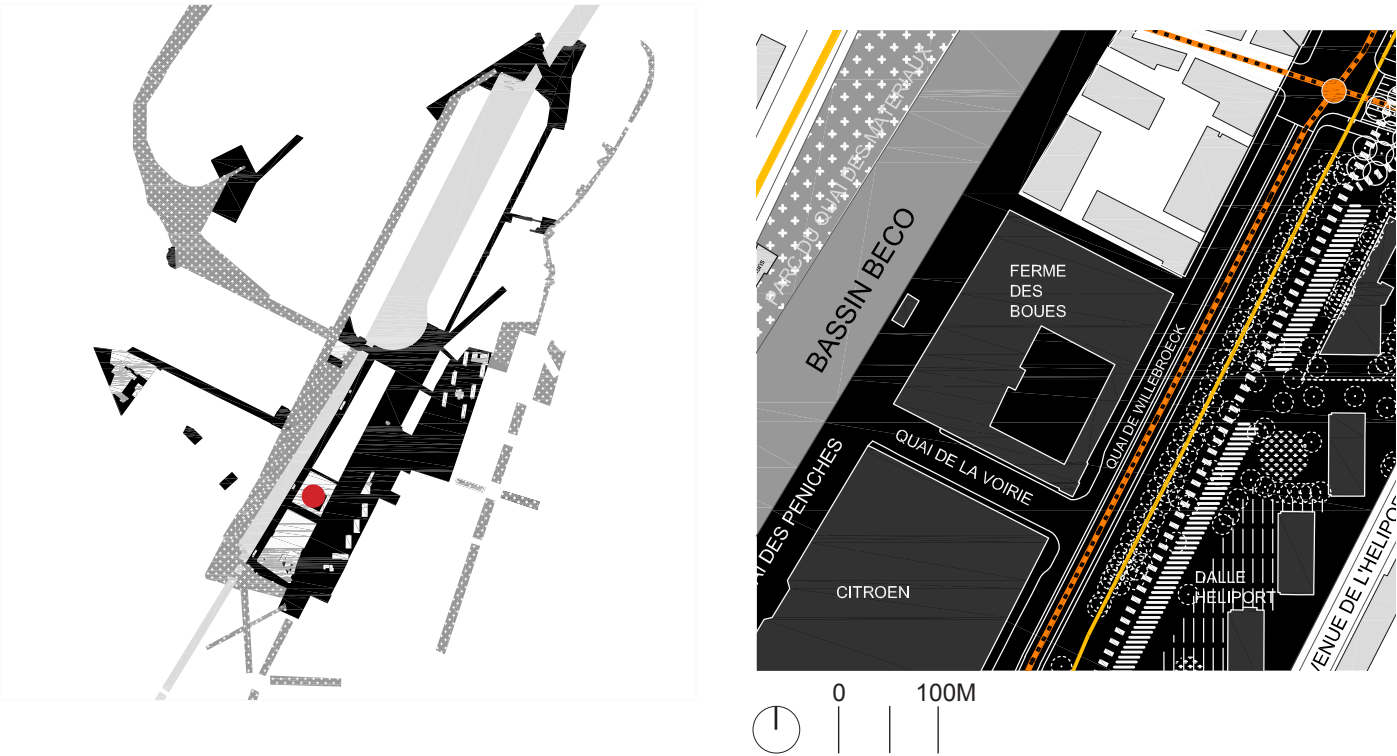
Jaar 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

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

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

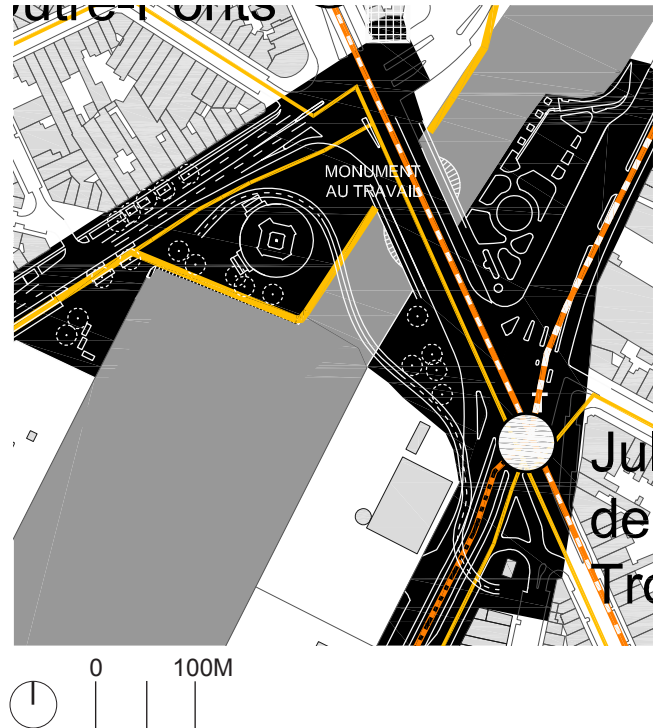
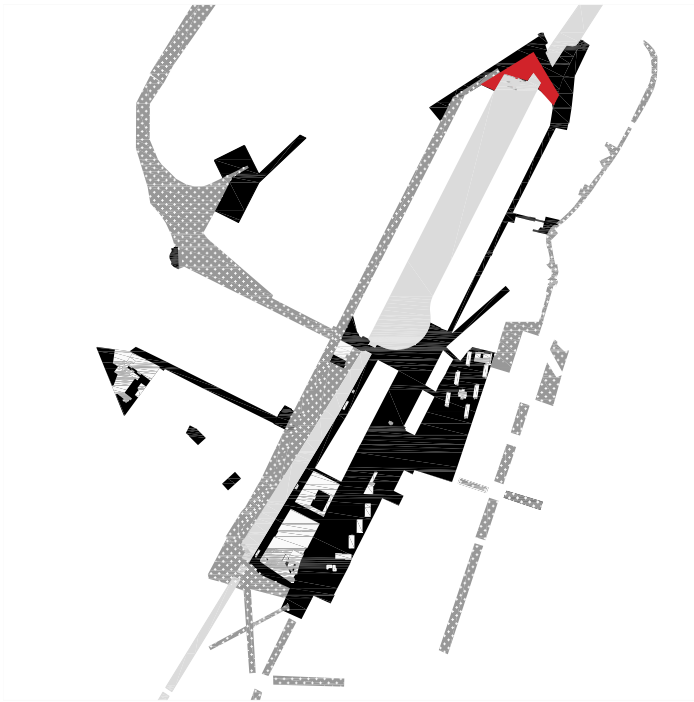
Jaar 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag Ferme des Boues

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	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Etude et travaux Opération CRU	Ville de Bruxelles - Région	Voiries, espace public	3,6 ha dont 1,6 ha d'espaces verts	Bruxelles Mobilité
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
s.o	Espace public et 421Y8 et 427L8	Voirie Espaces verts Espace économique	2.130.075 €	Port de Bruxelles (copilote) Ville de Bruxelles SAU Bruxelles Environnement Associations de quartier

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Studie en werken Operatie SVC	Stad Brussel - Gewest	Wegen, publieke ruimte	3,6 ha waarvan 1,6 ha groene ruimte	Brussel Mobiliteit
Adres	Kadastrale percelen	Rechtstoestand	Schatting	Partners
s.o	Publieke ruimte en 421Y8 en 427L8	Weg Groene ruimtes Economische ruimte	2.130.075 €	Haven van Brussel (copiloot) Stad Brussel MSI Leefmilieu Brussel Associaties uit de wijk

En bleu l'intervention CRU, en rouge l'intervention FEDER, contour jaune espace à coordonner/ Inhet blauw de CRU-interventie, in het rood de EFRO-interventie, gele omtrek de te coördineren ruimte



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 déconnection 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 **requalifier l'espace du Monument au Travail en un espace de séjour agréable en bord de canal** 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.
- La 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 en rive gauche.
- Usage partagé de l'ancienne concession DC industriel 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) et elle élargit la « façade » du quartier Marie Christine sur le bassin Vergote. 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 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, 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 **proximité directe** 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.

VASTSTELLINGEN

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 om de ruimte van het Monument voor de Arbeid opnieuw in te richten tot een plek waar het aangenaam toeven is aan de rand van het Kanaal 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 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 voorzien op de linkeroever.
- 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) en ze verbreedt de «gevel» van de Maria-Christinawijk naar het Vergotedok. 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 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 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.
- 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.



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.
- 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.
- 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.

PLAN FINANCIER

Le budget CRU de 2.130.075 € finance l'ensemble du projet : études, les différents travaux, communication.

PHASAGE

Année 4 : Étude et dépôt de demande de permis. Coordination avec le projet FEDER.

Année 5 : Obtention du permis et début des travaux.

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.
- 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.
- 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 doorvaarhoogte op 5,25m, ophoogbaar tot 7m voor alle passerellen die het kanaal overspannen.

FINANCIEEL PLAN

Het SVC-budget van 2.130.075 € financiert het hele project: de studies, de verschillende werkzaamheden, de communicatie.

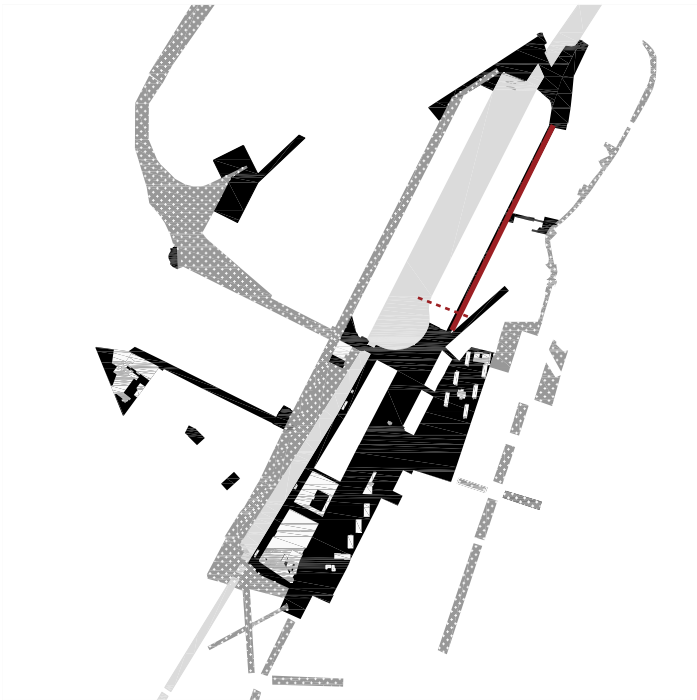
FASERING

Jaar 4: Studie en indienen van de vergunningsaanvraag.

Coördinatie met het EFRO-project.

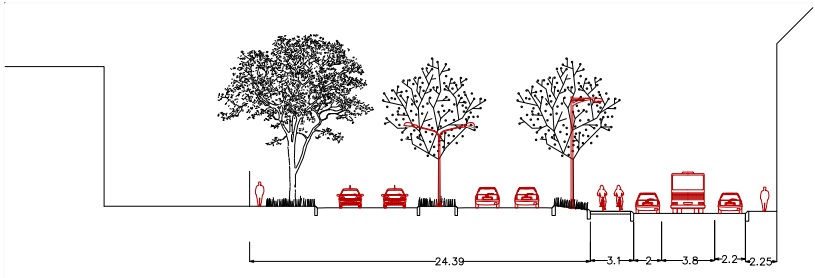
Jaar 5: Verkrijgen van de vergunning en start van de werken.

1.11 Allée Verte / 1.11 Groendreef

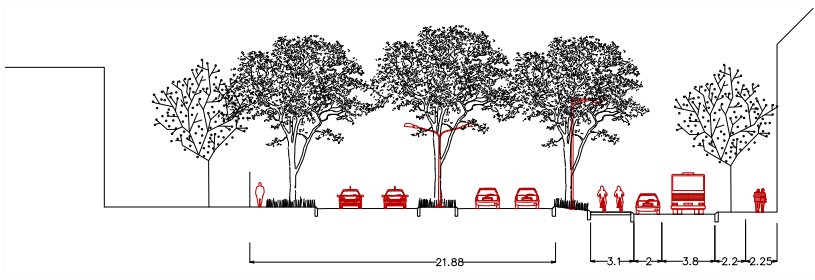


Type de projet Travaux d'aménagement de l'allée latérale <i>Opération à initier</i>	Propriétaire(s) Ville de Bruxelles-Région	Occupation actuelle Voirie	Superficie 3.017 m2	Pilote <i>A définir</i>
Adresse s.o.	Parcelles cadastrales s.o.	Situation de droit voirie	Estimation 1.243.060,00 € (Beliris)	Partenaires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

Projecttype Inrichtingswerken van de laterale weg <i>Op te starten operatie</i>	Eigenaar(s) Stad Brussel-Gewest	Huidige functie Weg	Oppervlakte 3.017 m2	Stuurgroep <i>Te definiëren</i>
Adres s.o.	Kadastrale percelen s.o.	Rechtstoestand Weg	Schatting 1.243.060,00 € (Beliris)	Partners <i>Te definiëren</i> 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

L'intervention pourrait être plus ambitieuse et concerner toute l'assiette de l'allée Verte sur le moyen-long terme en fonction des résultats des études de mobilité menées sur la zone et selon le PAD en cours.

RESULTATS ATTENDUS

Cette intervention 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

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

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Compatibilité avec les livraisons d'entreprise
- Compatibilité avec les activités industrielles des plantations proposées au sein des concessions

PHASAGE

A définir, peut être hors délai CRU.

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

De interventie zou nog ingrijpender kunnen zijn en op middellange termijn het hele perceel van de Groendreef kunnen beslaan, afhankelijk van de resultaten van de mobiliteitsstudies voor het gebied en het huidige RVA..

VERWACHTE RESULTATEN

Deze 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

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

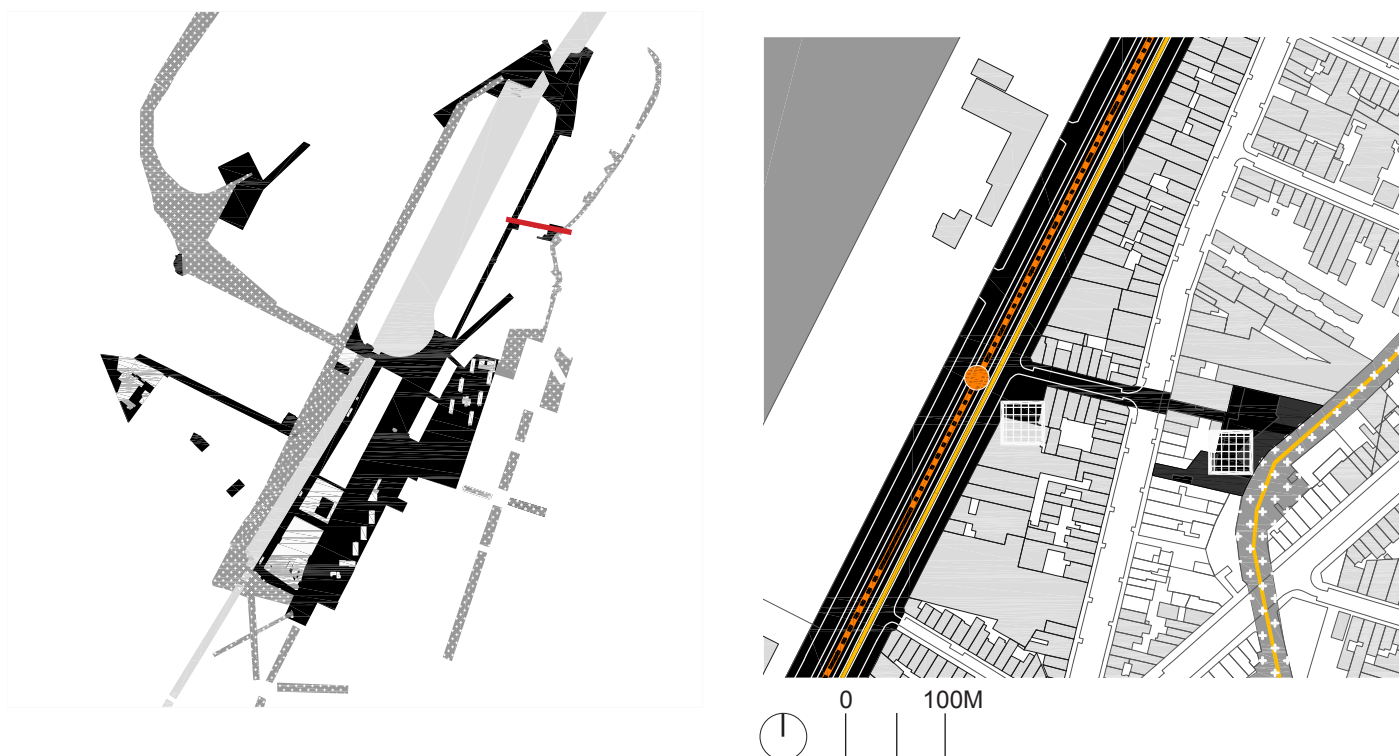
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verenigbaarheid met leveringen van bedrijven
- Verenigbaarheid met de industriële activiteiten van de voorgestelde beplanting binnen de concessies

FASERING

Te definiëren, mogelijk buiten het tijdsbestek van het SVC.

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

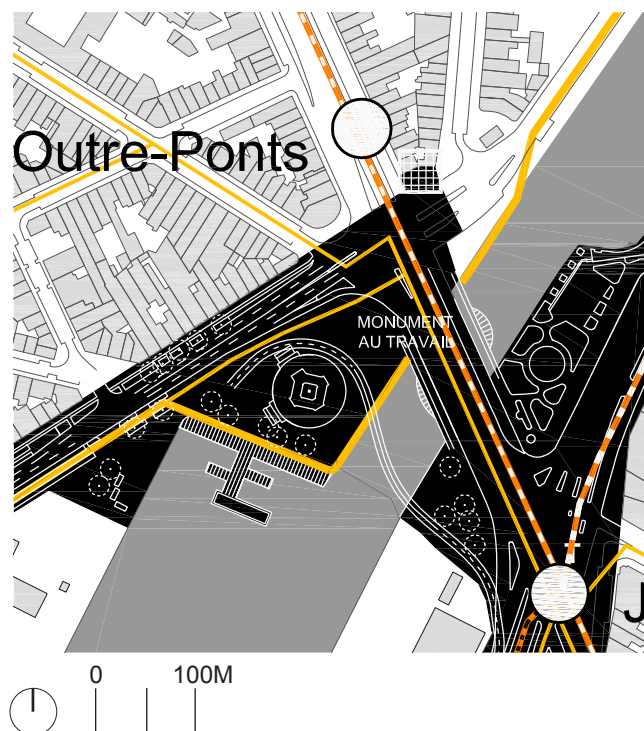
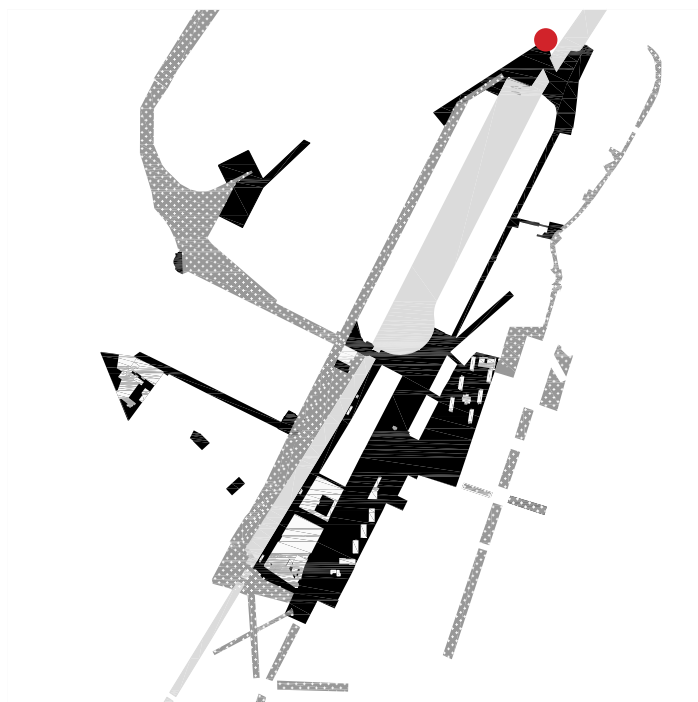
FINANCIEEL PLAN

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 gekadastréerd perceel	Rechtstoestand niet gekadastréerd 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.

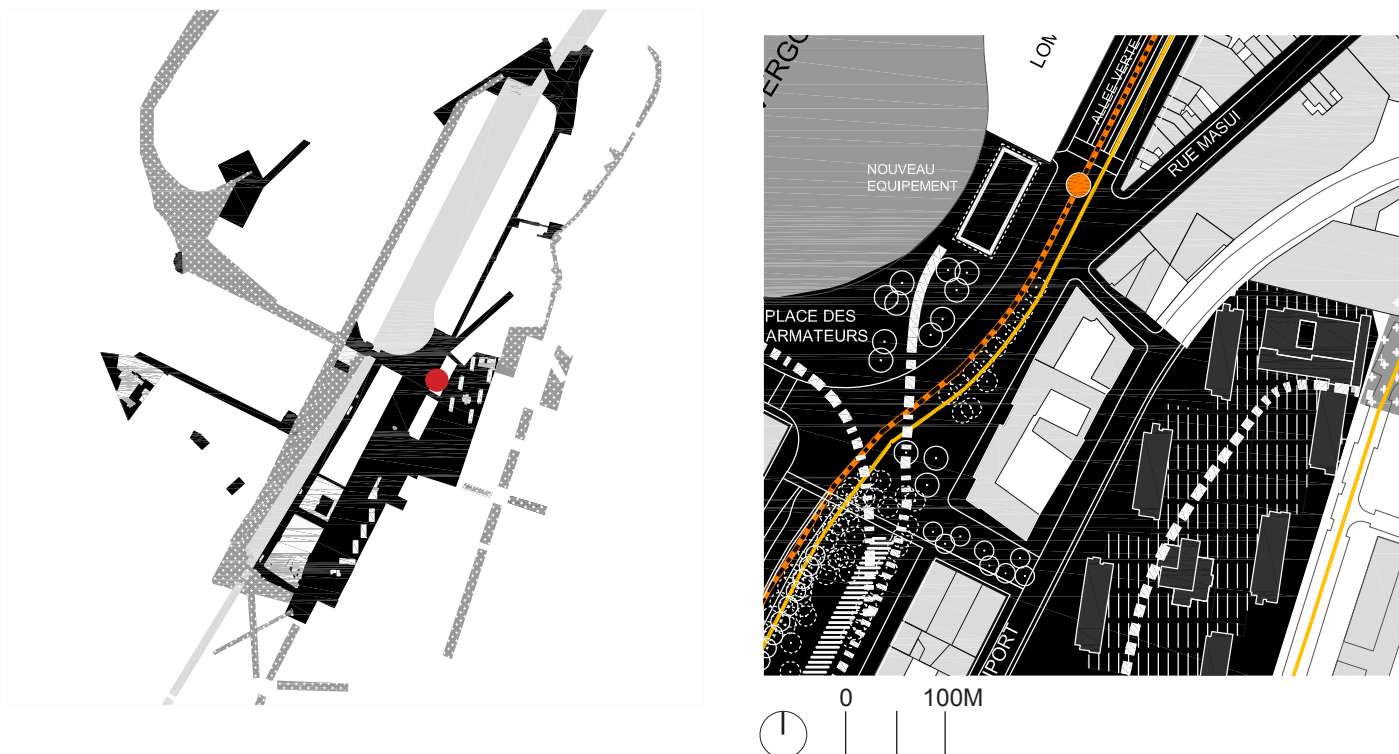
VERWACHTE RESULTATEN

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

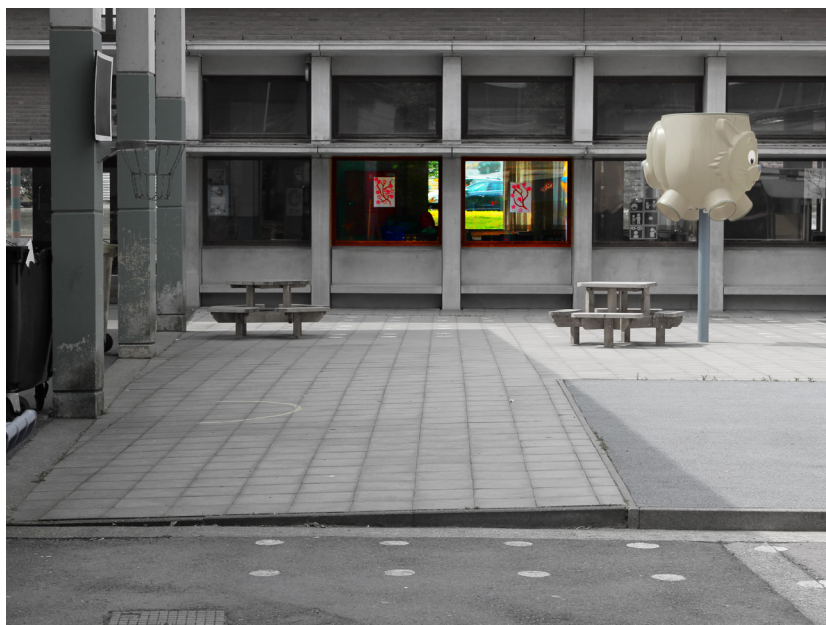
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- 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 pilootscholen 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 zwaaiikom, 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

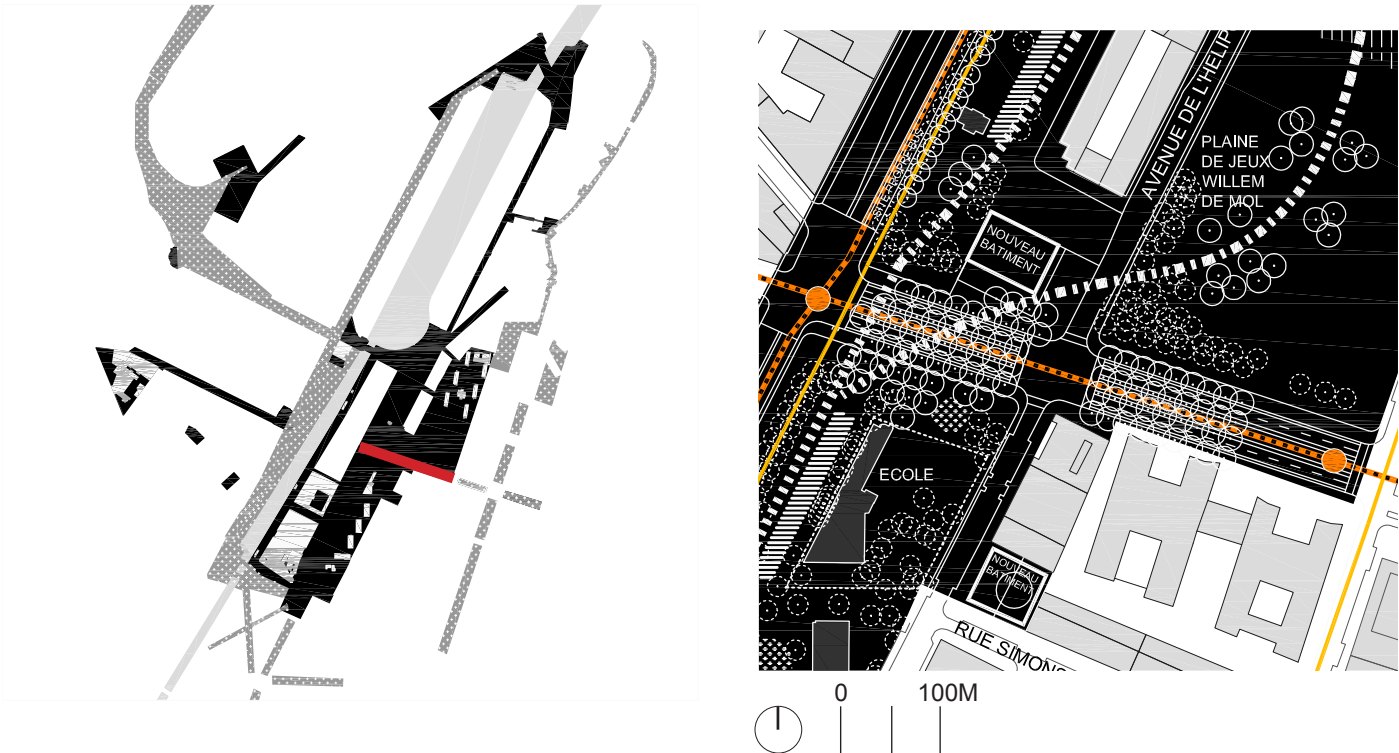
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- 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

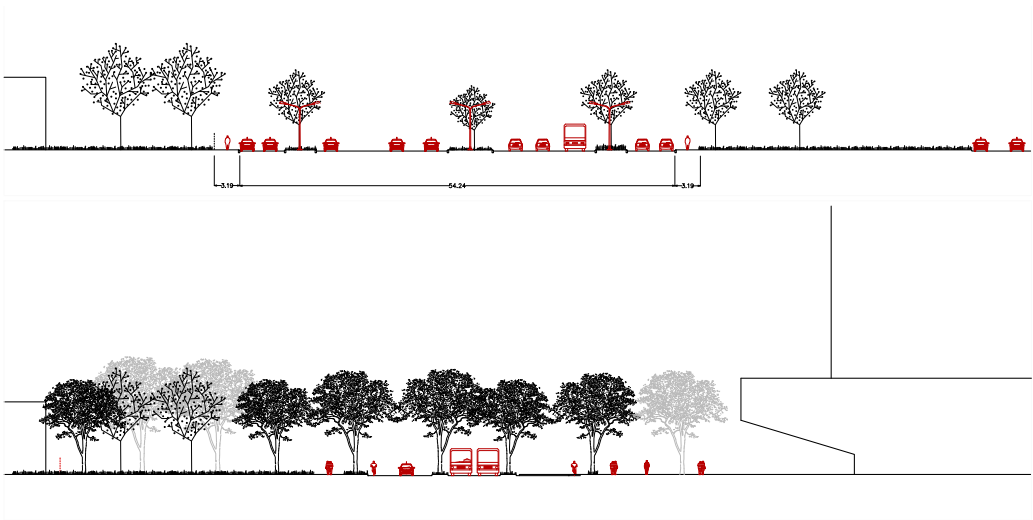
De Interventie is niet bepaald binnen het programma van het SVC maar als geassocieerde interventie, verbonden aan het programma van de «Schoolcontracten».

1.15 Boulevard Bolivar/ 1.15 Bolivarlaan



Type de projet Réaménagement de voirie Opération mixte	Propriétaire(s) Région	Occupation actuelle Voirie	Superficie A définir	Pilotes Bruxelles Environnement (MO) Bruxelles Mobilité (MO délégué voiries)
Adresse Boulevard Bolivar	Parcelles cadastrales S.O.	Situation de droit PRAS: voirie	Estimation 2.891.788 €	Partenaires Ville de Bruxelles

Projecttype Heraanleg van de weg Gemengde opdracht	Eigenaar(s) Gewest	Huidige functie Weg	Oppervlakte Te definiëren	Stuurgroep Leefmilieu Brussel projecteigen Brusse Mobiliteit (gedelegeerd projecteigenaar wegwerkzaamheden)
Adres Bolivarlaan	Kadastrale percelen Z.O.	Rechtstoestand GBP: weg	Schatting 2.891.788 €	Partners Stad Brussel



état de lieu/
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 tronçon du boulevard Bolivar entre le quai de Willebroek et la chaussée d'Anvers 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.
- 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 (tram/bus).
- 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'une continuité paysagère entre les différentes parties du parc
- nouveau profil de la voirie permettant un équilibre 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 (1.1a et b).
- Négocier un accord Bruxelles Mobilité / Beliris quant à la délégation de la maîtrise d'ouvrage pour les marchés de travaux.
- Intégrer les résultats de l'étude d'impact tram T&T-Gare Centrale menée par la STIB qui conclut au passage du tram dans le boulevard Bolivar.
- Coordination avec le Plan d'aménagement directeur.
- Maintien d'un accès pour les véhicules d'urgence.

PLAN FINANCIER

L'étude de conception est prévue dans la fiche 1.1a. Les travaux et la coordination/communication bénéficient d'un budget CRU de 840.000 €, d'un financement de Bruxelles Mobilité de 808.128 € et d'un financement Beliris de 1.243.060 €.

PHASAGE

Années 1 et 2 :

- Etude mobilité.
- Conventions entre opérateurs publics.
- Rédaction du cahier des charges et procédure de marché pour la mission d'étude du réaménagement.

Année 3 :

- Attribution. Début de l'étude (T4 2020)

Année 4 :

- Finalisation du projet d'aménagement. Cessions de terrains entre opérateurs.
- Dépôt de demande de permis pour le parc (T4 2021).

Année 5 :

- Obtention du permis, cahier des charges pour le dossier d'exécution des travaux parc.

- Marché public de travaux pour le parc et espaces publics.

Année 6 :

- Début des travaux.

BEVINDINGEN

De Bolivarlaan is een structurerende as van de Noordwijk die het Noordstation met het kanaal verbindt. Ze zal binnenkort verlengd 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 het werk en de opvolging van de herontwikkeling van het gedeelte van de Bolivarlaan tussen de Willebroekkaai en de Antwerpsesteenweg 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.
- 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 (tram/bus).
- 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 (1.1a et b).
- Een overeenkomst bereiken tussen Brussel Mobiliteit en Beliris over het delegeren van het projecteigenaarschap voor de opdrachten voor de werkzaamheden.
- De resultaten integreren van de door de MIVB uitgevoerde impactstudie van de tram T&T-Centraal Station die leidde tot de conclusie dat de tram door de Bolivarlaan zou rijden.
- Coördinatie met het Richtplan van Aanleg.
- Toegang voor hulpverleningsvoertuigen garanderen.

FINANCIËLE PLAN

De ontwerpstudie is voorzien in fiche 1.1a. De werkzaamheden en de coördinatie/communicatie hebben een SVC-budget van € 840.000, een financiering van Brussel Mobiliteit van € 808.128 en een financiering door Beliris van € 1.243.060.

FASERING

Jaren 1 en 2:

- inleiding procedure RPA
- Technische studie «Zenne» (afgerond in mei 2019).
- Mobiliteitsstudie.

- Overeenkomsten tussen openbare exploitanten.

- Opmaak van het bestek en aanbestedingsprocedure voor de opdracht voor de studie van de herinrichting.

Jaar 3:

- Toekenning. Start van de studie (K4 2020)

Jaar 4:

- Finalisatie van het inrichtingsproject. Overdracht van terreinen tussen operatoren.

- indiening van vergunningsaanvraag voor het park (K4 2021). Jaar 5:

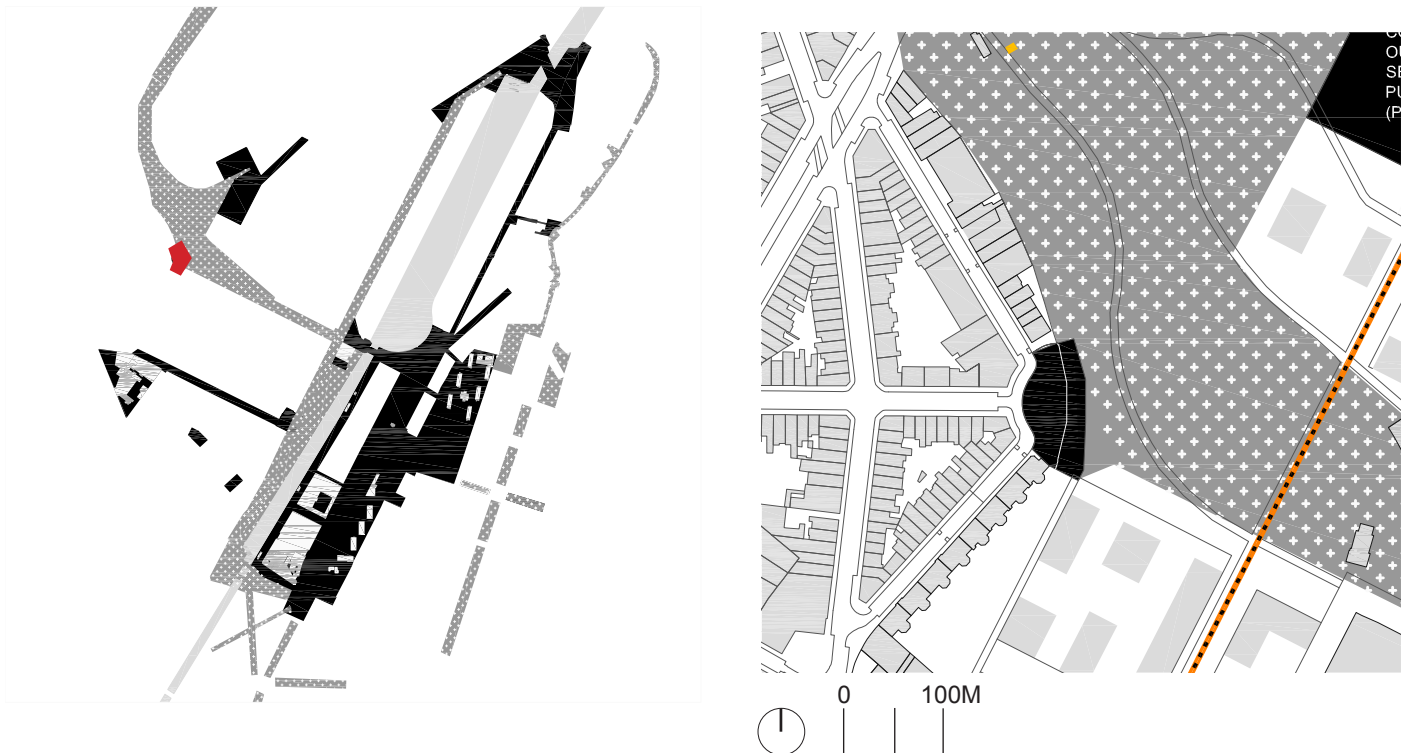
- Verkrijgen van de vergunning, lastenboek voor het uitvoeringsdossier van de werken voor het park.

- Openbare aanbesteding voor de werkzaamheden voor het park en de openbare ruimte

Jaar 6:

- Aanvang van de werkzaamheden.

2.1 Square du Laekenveld / 2.1 Laekenveld Square



Type de projet Espaces publics <i>Opération mixte</i>	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 <i>737.200 €</i>	Partenaires Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles

Projecttype Publieke ruimtes <i>Gemengde opdracht</i>	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 <i>737.200 €</i>	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 20^e 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. **L'aménagement doit prévoir un accès PMR et vélos.**

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

Le projet bénéficie d'un budget CRU de 250.000 € et est destiné aux travaux. Le solde est financé par les charges d'urbanisme liées au projet d'Extensa (privé).

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 **et le Patrimoine**

PHASAGE

Années 1 à 3 : Définition d'un protocole d'accord entre Extensa et les pouvoirs publics. Analyse des aménagements à faire.

Année 4 : Demande de PU et obtention permis

Année 5 : Procédure travaux

Année 6 : 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. **De inrichting moet een toegang voor mensen met beperkte mobiliteit en fietsen voorzien.**

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 dichte wijken en de grootstedelijke figuur
- Herinrichting van de publieke ruimte

FINANCIEEL PLAN

Het plan heeft een SVC-budget van € 250.000, bedoeld voor de werkzaamheden. Het saldo wordt gefinancierd door de stedenbouwkundige lasten voor het project van Extensa (privé).

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 **en het Erfgoed**

FASERING

Jaren 1 tot 3: Bepaling van een protocol van overeenkomst tussen

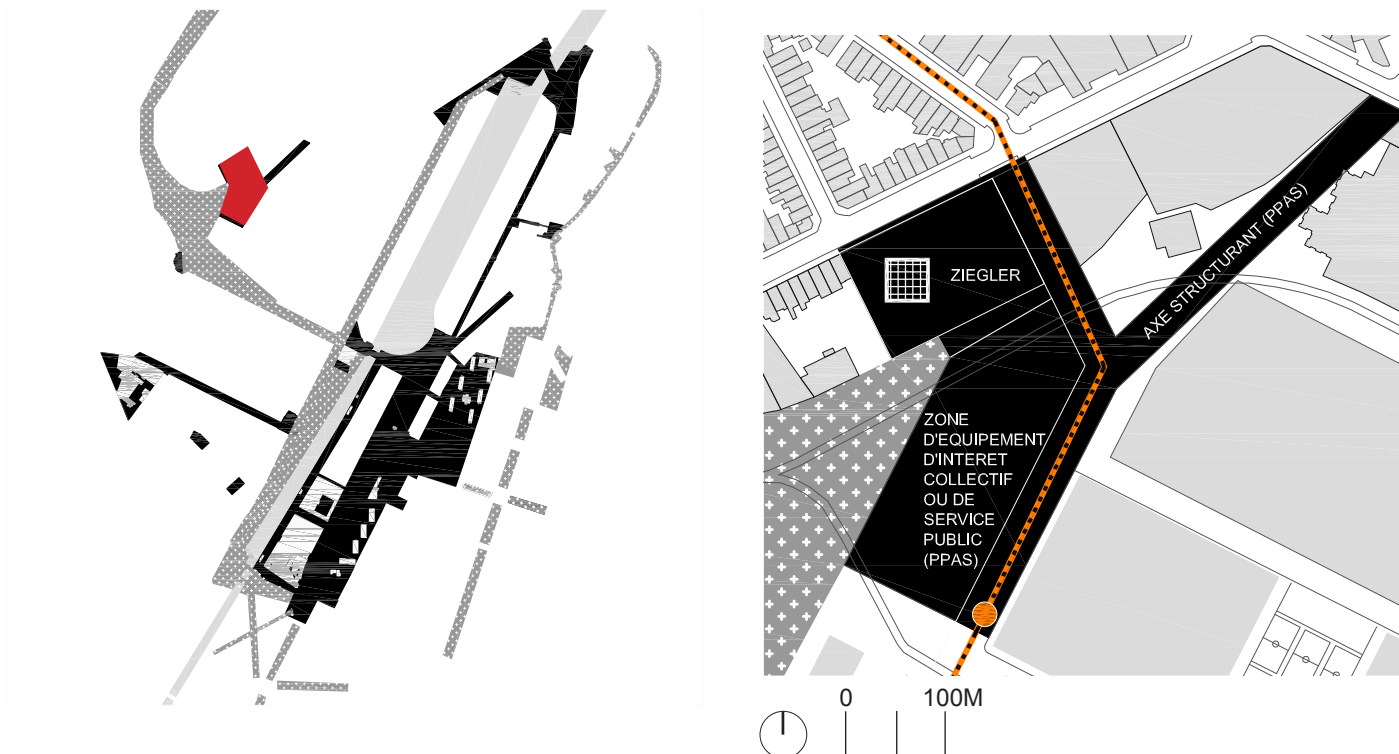
Extensa en de overheid. Analyse van de uit te voeren inrichtingen

Jaar 4: Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en verkrijgen van de vergunning

Jaar 5: Procedure voor de werken

Jaar 6: 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

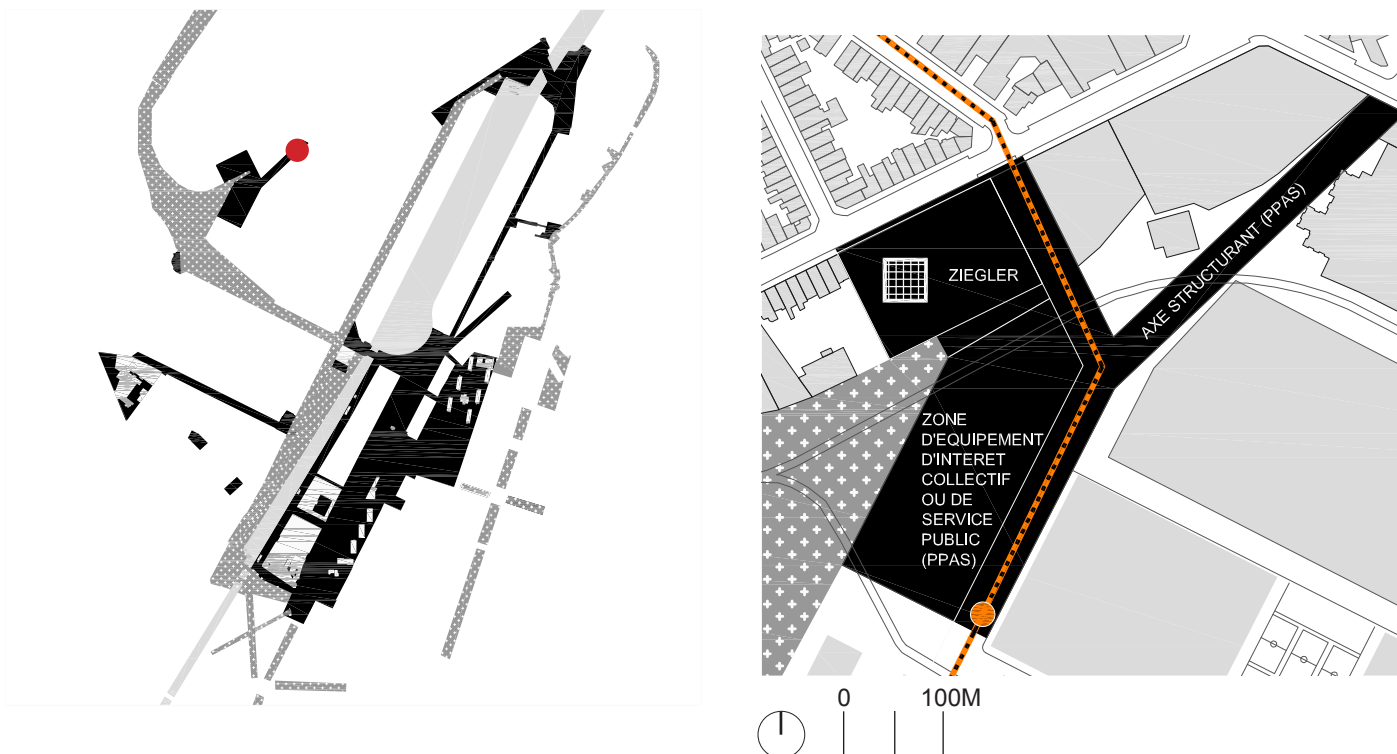
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- 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 Espaces publics Opération associée	Propriétaire(s) Port de Bruxelles	Occupation actuelle rampe d'accès au TIR	Superficie 5.200 m2 (voirie)	Pilote Port de Bruxelles (démolition) Bruxelles Mobilité (voirie)
Adresse Rue Dieudonné Lefèvre	Parcelles cadastrales 317N2	Situation de droit PRAS: zone portuaire PPAS Tour et Taxis	Estimation 1.086.000,00 €	Partenaires Bruxelles Mobilité CPAS
Projecttype Publieke ruimtes Geassocieerde operatie	Eigenaar(s) Haven van Brussel	Huidige functie Hellingbaan naar het TIR	Oppervlakte 5.200 m2 (weg)	Stuurgroep Haven van Brussel (afbraak) Brussel Mobiliteit (weg)
Adres Dieudonné Lefèvrestraat	Kadastrale percelen 317N2	Rechtstoestand GBP: havenzone	Schatting 1.086.000,00 €	Partners 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 fonctionnellement 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

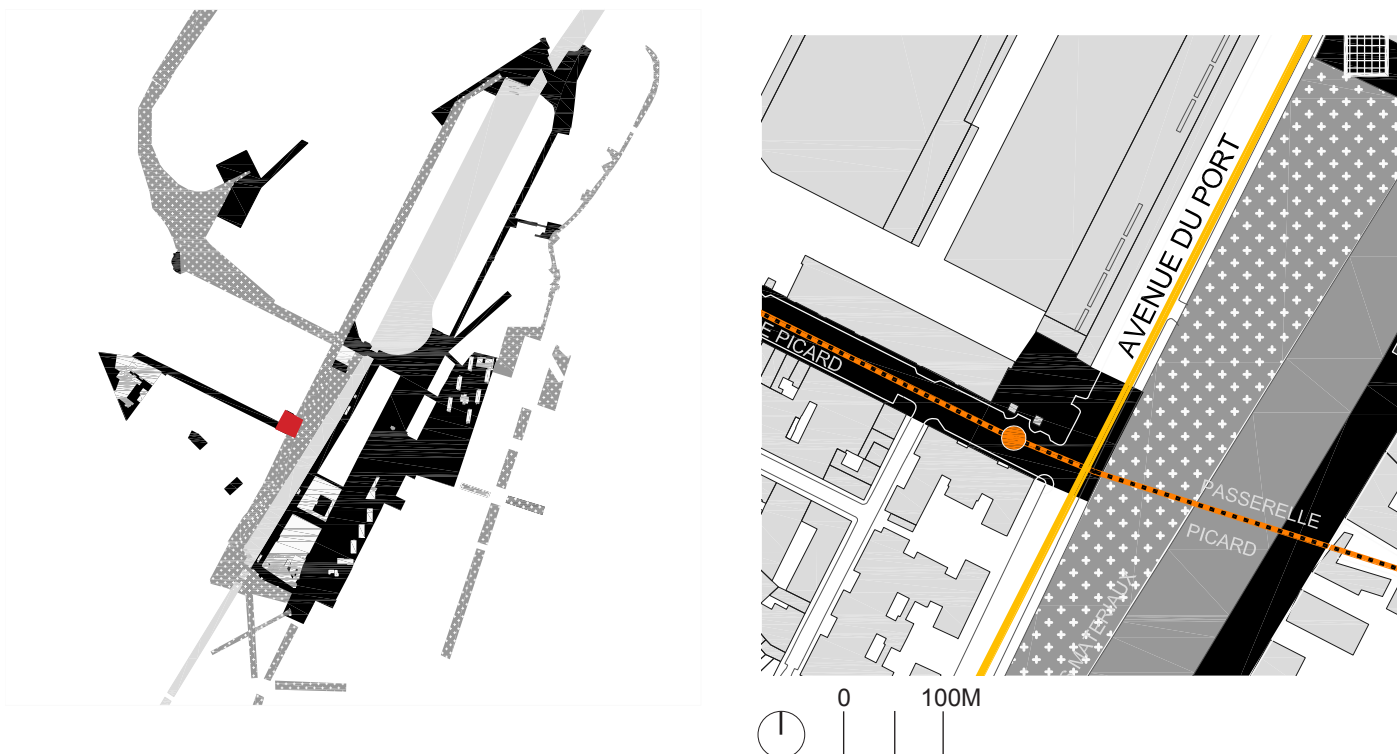
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- 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

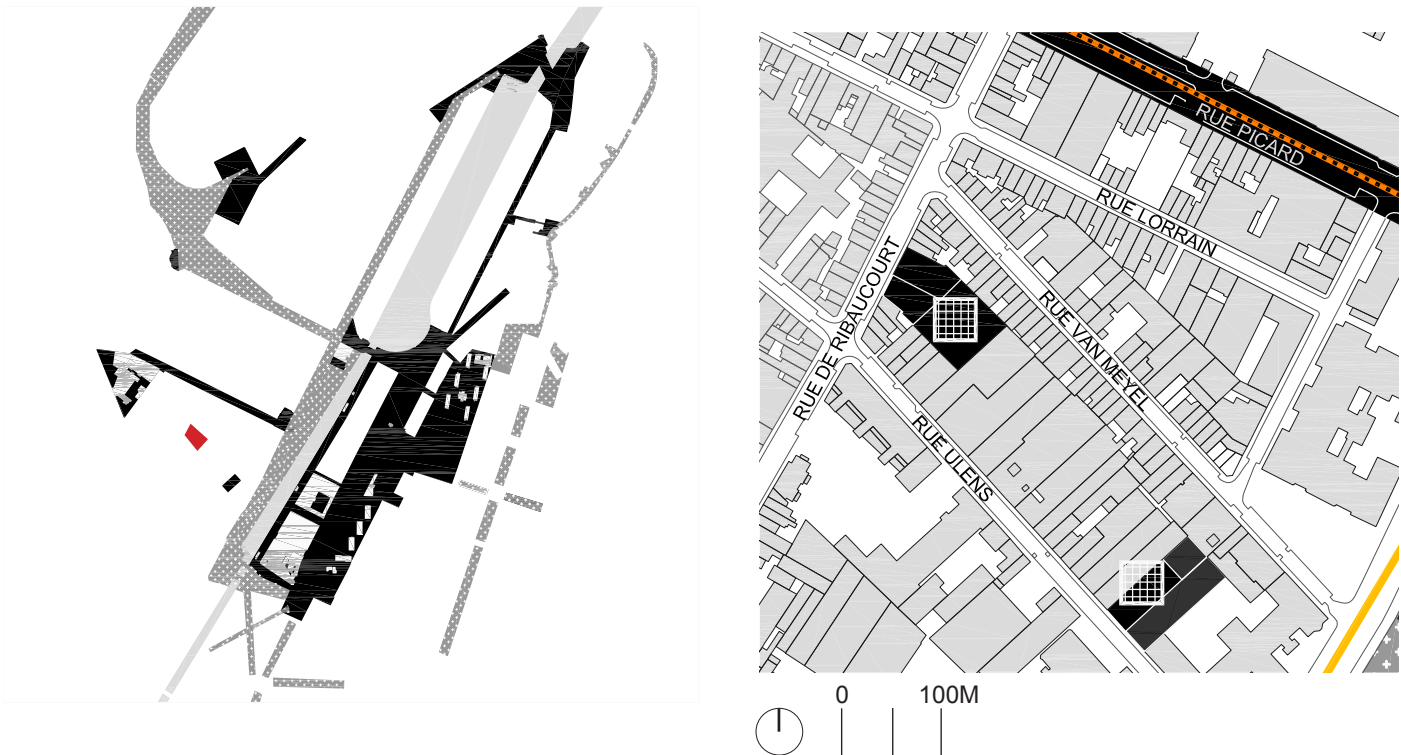
FINANCIEEL PLAN

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

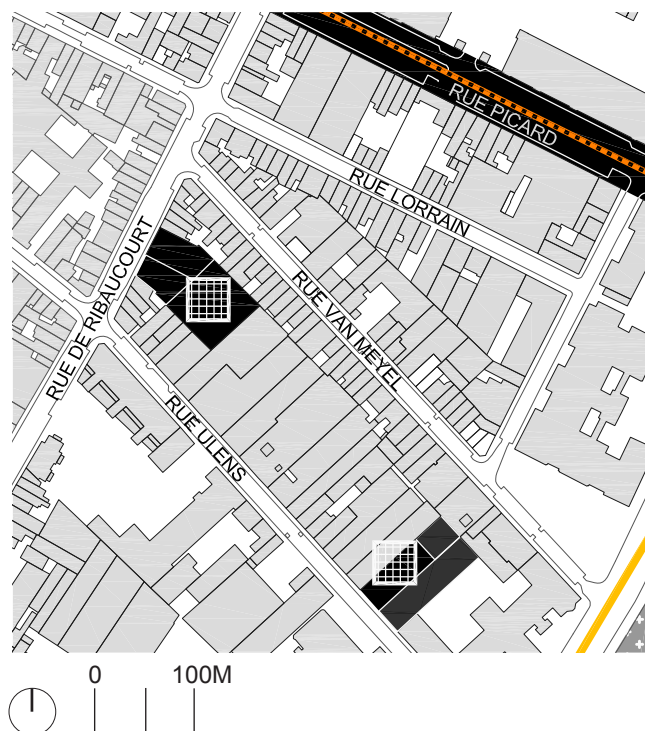
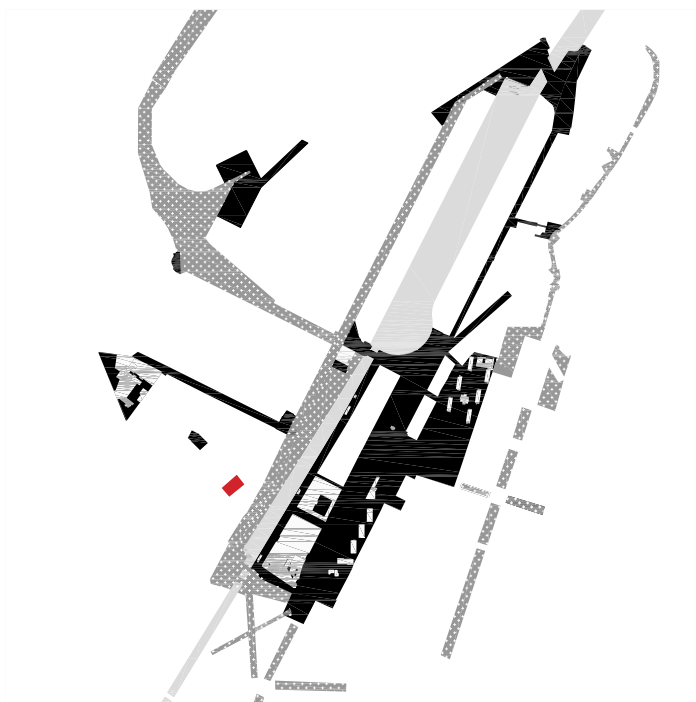
FINANCIEEL PLAN

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

VASTSTELLINGEN

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

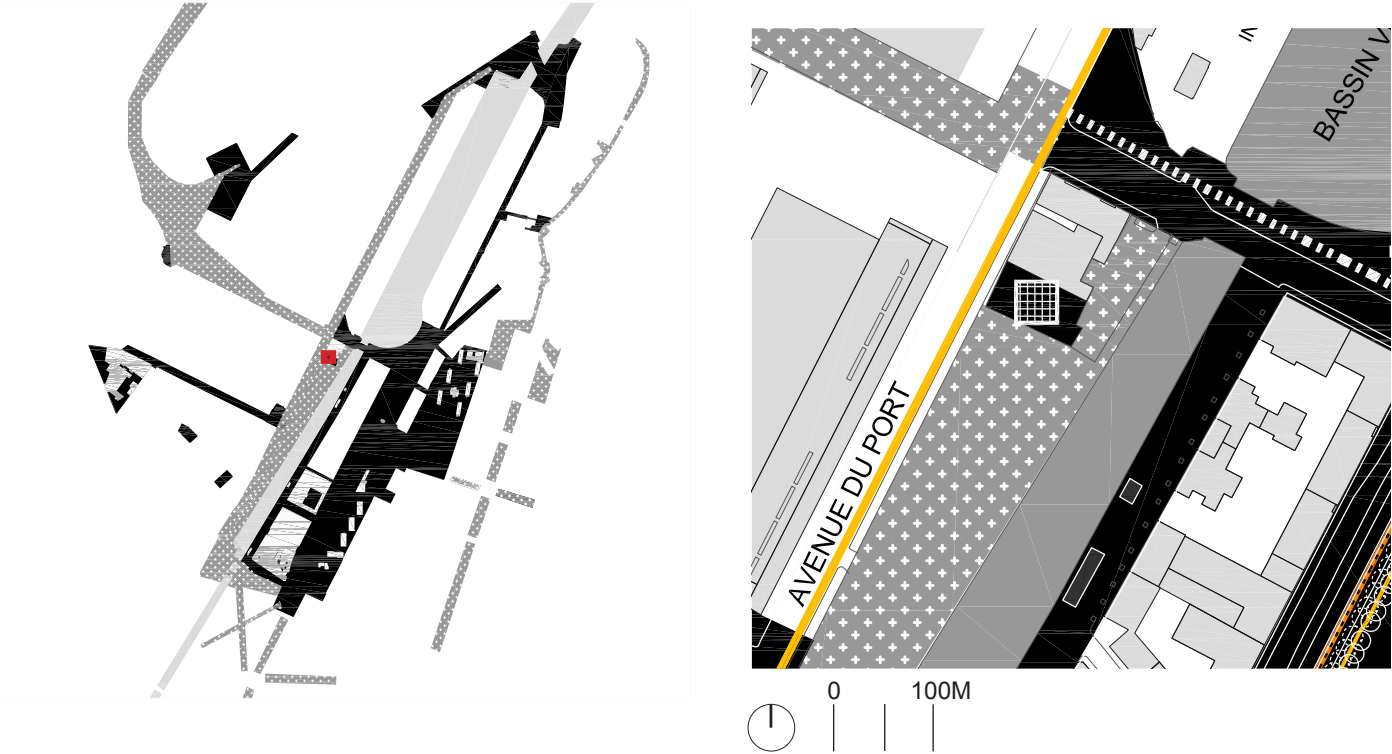
FINANCIEEL PLAN

Geassocieerde interventie

KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

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

2.7a Équipements avenue du Port : équipement de soins/ Transit asbl
 / 2.7a Voorzieningen Havenlaan: zorgvoorziening / Transit vzw



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Équipement opération associée	Port de Bruxelles	Entrepôts	Équipement de soins 4.168m²	BPS (MO) etSAU (MO déléguéepartielles)
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue du Port	150M4 Source : CadGis version 01.01.2019	ZAPT	12.326.431 €	Transitasbl Port deBruxelles BMA

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Voorziening Geassocieerde operatie	Haven van Brussel	Entrepots	Zorgvoorziening 4.168 m²	BPV(projecteigenaar) en MSI(gedeeltelijk gedelegeerde projecteigenaar)
Adres	Kadastrale percelen	Rechtsstoestand	Schatting	Partners
Havenlaan	150M4 Bron : CadGis versie 01.01.2019	ZAPT	12.326.431 €	Transit vzw Haven van Brussel BMA



CONSTATS

La rive gauche 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 à l'arrière de son siège administratif pour y reconstruire des entrepôts et un parking. 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 vise l'établissement d'un centre d'accueil intégré pour usagers de drogues en grande précarité qui sera géré par Transit asbl et Bruxelles Prévention et Sécurité. La programmation doit être pensée avec son contexte, ainsi le rez-de-chaussée devra être activé en lien avec le parc du quai des Matériaux.

RESULTATS ATTENDUS

Equipement de soins.

PLAN FINANCIER

Le financement est intégralement supporté par Bruxelles Prévention et Sécurité (hors CRU).

CONDITIONS DE REUSSITE DU PROJET

- Intégration des fonctions de Transit asbl et du Port de Bruxelles
- Articulation du projet architectural avec le parc du quai des Matériaux.

PHASAGE

Années 3 et 4 : Etude et demande du permis d'urbanisme

Année 6 : Obtention du permis d'urbanisme

Année 8 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

De linkeroever 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 achter haar administratieve zetel, om er entrepots te bouwen en een parking 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 wil een geïntegreerd onthaalcentrum ontwikkelen voor druggebruikers in een situatie van grote bestaansonzekerheid dat zal worden beheerd door Transit vzw en Brussel Preventie en Veiligheid.

De programmering moet in samenhang met hun context worden bedacht en de benedenverdieping moet worden geactiveerd in samenhang met het park van de Materialenkaai.

VERWACHTE RESULTATEN

Zorgvoorziening.

FIANCIEEL PLAN

De financiering wordt volledig gedragen door Brussel Preventie en Veiligheid (buiten SVC).

VOORWAARDEN TOT HET SLAGEN VAN HET PROJECT

- Integratie van de functies van Transit vzw en de Haven van Brussel.
- Verband tussen het architecturale project en het park van de Materialenkaai.

FASERING

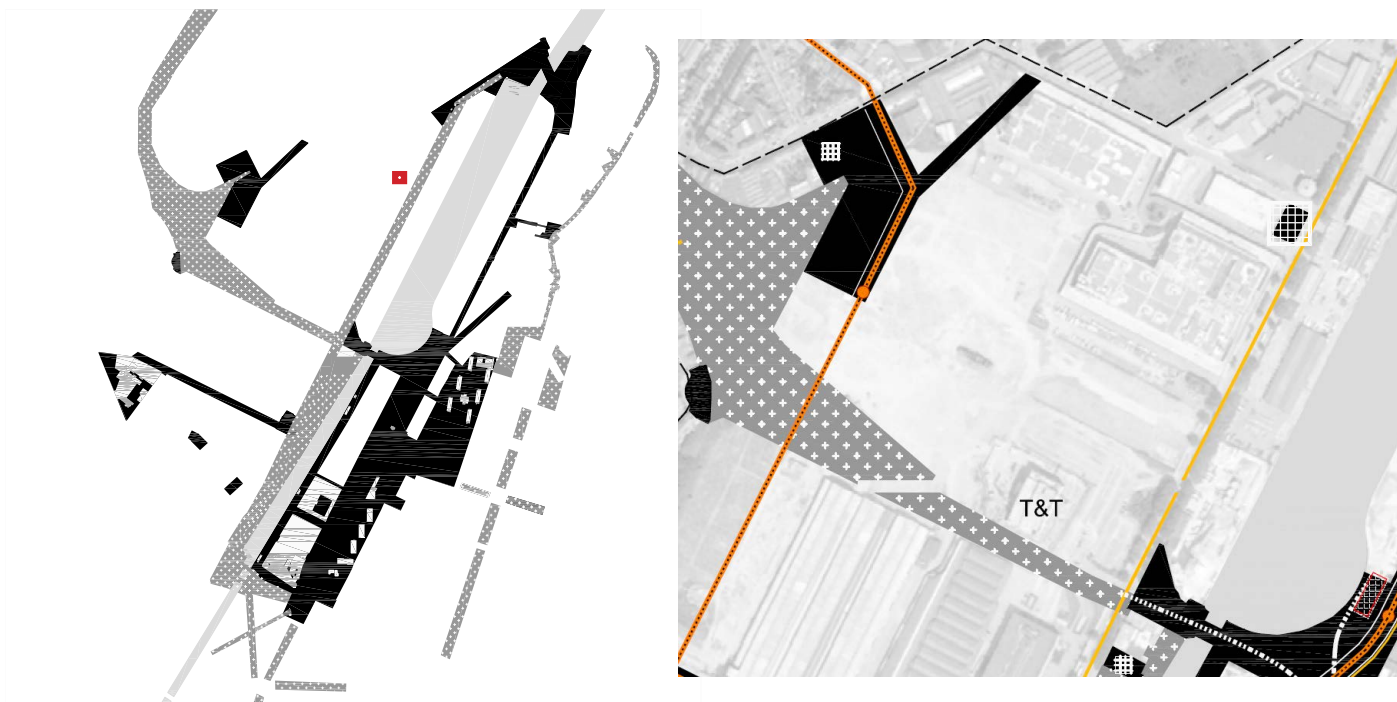
Jaren 3 en 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

Jaar 6: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning

Jaar 8: Oplevering van het project

2.7a Équipements avenue du Port : équipement culturel / Magasin 4

4 / 2.7a Voorzieningen Havenlaan: culturele voorziening / Magasin 4



Type de projet	Propriétaire(s)	Occupation actuelle	Superficie	Pilote
Équipement opération mixte	Port de Bruxelles	Terrain vide / friche	Salle de concert : 1.000m ²	Ville de Bruxelles (MO) et SAU (MO déléguée partielle)
Adresse	Parcelles cadastrales	Situation de droit	Estimation	Partenaires
Avenue du Port	317S2 Source : Cadastre 2019	ZAPT	3.001.174 €	Magasin 4

Projecttype	Eigenaar(s)	Huidige functie	Oppervlakte	Stuurgroep
Voorziening gemengde opdracht	Haven van Brussel	Leeg/braakliggend terrein	Concertzaal : 1.000m ²	Stad Brussel (projecteigenaar) en MSI (gedeeltelijk gedelegeerde projecteigenaar)
Adres	Kadastrale percelen	Rechtsstoestand	Schatting	Partners
Havenlaan	317S2 Bron: Kadaster 2019	ZAPT	3.001.174 €	Magasin 4



CONSTATS

En rive gauche du canal, l'avenue du Port et les centres TACT et TIR sont amenés à ce transformer les prochaines années (PU voirie, T&T, masterplan...).

A l'angle de l'avenue du Port et de la rue de l'Entrepôt, à 550m de la parcelle à l'arrière du siège sociale du Port de Bruxelles, une parcelle actuellement vide (friche) et jouxtant le centre TIR présente des caractéristiques intéressante pour l'accueil d'un équipement de type salle de spectacle (accès, taille, pas de logements à proximité).

CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION

Le projet prévoit de construire une salle de concert de 1.000 m² sur la parcelle à l'angle de l'avenue du Port et de la rue de l'Entrepôt. La salle est destinée au Magasin 4.

La salle devra être dotée d'une bonne isolation acoustique pour éviter les nuisances de voisinage et sa logistique devra être étudiée en relation avec celle du centre TIR.

RESULTATS ATTENDUS

Equipement culturel.

PLAN FINANCIER

Le financement est intégralement supporté par Bruxelles Prévention et Sécurité (hors CRU).

CONDITIONS CRITIQUES DE REUSSITE

- Obtention des droits réels sur la parcelle du Port de Bruxelles par la Ville de Bruxelles.

PHASAGE

Années 3 et 4 : Etude et dépôt de la demande de permis d'urbanisme

Année 5 : Obtention du permis d'urbanisme

Année 6 : Chantier

Année 7 : Réception du projet

VASTSTELLINGEN

Op de rechteroever moeten de Havenlaan en de TACT- en TIR-centra in de komende jaren worden omgevormd (SV wegenwerkzaamheden, T&T, masterplan ...).

Op de hoek van de Havenlaan en de Stapelhuisstraat, op 550 meter van het perceel aan de achterkant van de maatschappelijke zetel van de Haven van Brussel, biedt een momenteel leeg (braakliggend) perceel naast het TIR-centrum, interessante kenmerken voor het onthaal van een voorziening van het type evenementenzaal (toegang, grootte, geen woningen in de dichte nabijheid).

KENMERKEN VAN DE INTERVENTIE

Het project voorziet de bouw van een concertzaal van 1000 m² op een perceel op de hoek van de Havenlaan en de Stapelhuisstraat. De zaal is bedoeld voor Magasin 4.

De zaal moet voorzien zijn van een goede geluidsakoestiek om hinder voor de burens te vermijden en de logistiek ervan moet worden bestudeerd in verband met die van het TIR-centrum.

VERWACHTE RESULTATEN

Culturele voorziening

FIANCIEEL PLAN

De financiering wordt volledig gedragen door Brussel Preventie en Veiligheid (buiten SVC).

FKRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Verkrijgen van de zakelijke rechten op het perceel van de Haven van Brussel door de Stad Brussel.

FASERING

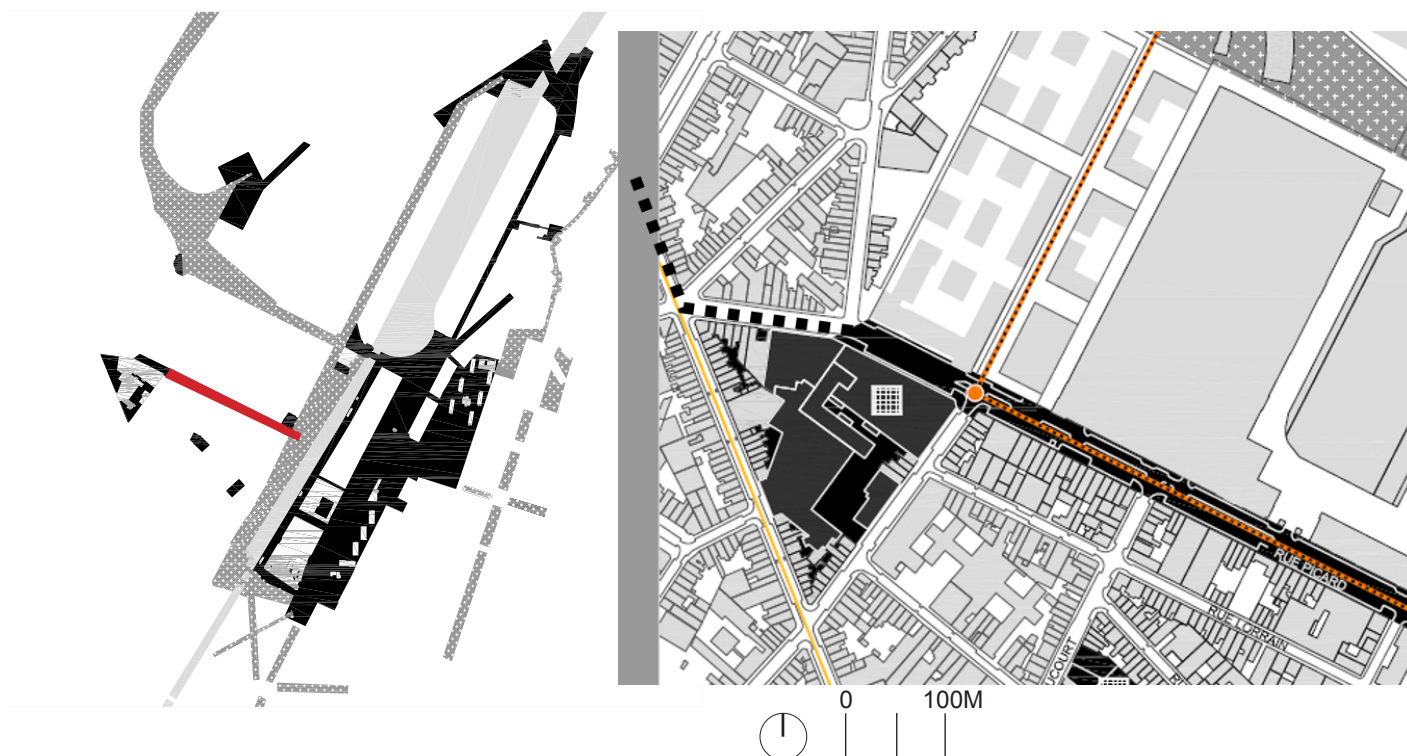
Jaren 2 en 4: Studie en indienen van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

Jaar 5: Verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning

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

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



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 vise également à intégrer le passage du tram dans le prolongement de la passerelle Picard (Suzanne Daniel) dans la rue Picard jusqu'au carrefour Picard/Vanderstichelen/Laekenveld et dans la rue Vanderstichelen entre ce carrefour et le boulevard du Jubilé. L'intervention dépasse le périmètre du CRU sans le changer par l'application de l'article 40, dernier alinéa de l'OORU.**

RESULTATS ATTENDUS
Le site de Tour et Taxis est 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 STIB
- Amélioration de la sécurité routière.

PLAN FINANCIER

Le projet bénéficie d'un budget CRU de 386.280 € pour la coordination-communication et d'un financement Beliris.

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
- **Intégrer les résultats de l'étude d'impact tram T&T-Gare Centrale menée par la STIB qui conclut au passage du tram dans le tronçon de la rue Picard repris dans l'opération.**

PHASAGE

- Année 3 : Début études.**
- Année 4 : Demande de permis**
- Année 5 : Permis**
- Année 6 : Adjudication du marché de travaux**
- Année 7 : Travaux**

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 beoogt ook de integratie van de doorgang van de tram in de verlenging van de voetgangersbrug Picard (Suzanne Daniel) in de Picardstraat tot het kruispunt Picard/Vanderstichelen/Laekenveld en de Vanderstichelenstraat tussen dit kruispunt en de Jubelfeestlaan. De interventie gaat verder dan de perimeter van het SVC, zonder het te wijzigen door de toepassing van artikel 40, laatste lid van de OOSH.**

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 MIVB-net
- Verbetering van de verkeersveiligheid

FINANCIEEL PLAN

Het project heeft een SVC-budget van € 386.280 voor de coördinatie en communicatie en een financiering van Beliris.

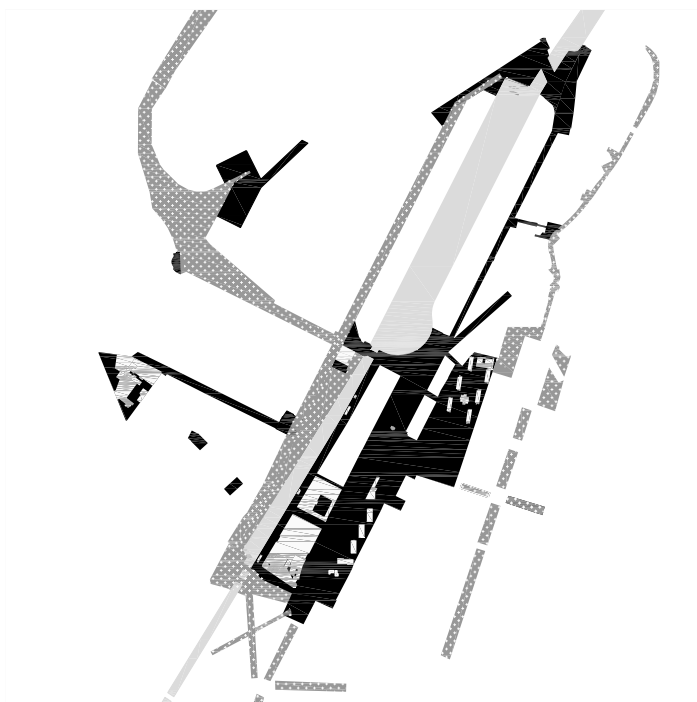
KRITIEKE VOORWAARDEN TOT SUCCES

- Coördinatie met het inrichtingsproject van de Havenlaan
- Coördinatie met de ontwikkeling van de site van Tour&Taxis
- **De resultaten integreren van de door de MIVB uitgevoerde impactstudie van de tram T&T-Centraal Station die leidde tot de conclusie dat de tram door het in de verrichting opgenomen stuk van de Picardstraat zou rijden.**

FASERING

- Jaar 3: Start van de studies.**
- Jaar 4: Vergunningsaanvraag.**
- Jaar 5: Vergunning.**
- Jaar 6: Gunning van de opdracht van de werkzaamheden**
- Jaar 7: Werkzaamheden.**

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 Héliport, 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.
- Nethheid: 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 tweeweggebrachte 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.

Nethheid

De thematiek verbonden aan de nethheid zou eveneens kunnen worden aangewend. Projecten rond dit thema zouden op een zinvolle manier kunnen beantwoorden aan geïdentificeerde problemen, met name op het Heliaven-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.