

**Contrat de Rénovation Urbaine 03 « Gare de l'Ouest »**

**Compte-rendu de la réunion de -CRDT-CRU**

07/09/2020

Modification de programme n°2 (MP2)

Personnes présentes :

**Membres effectifs :** Mathilde Berlinger (BBP), Menalda Olivier (SAU), Fabian Stevenne (BUP), Alexandre Jongen (Bruxelles Mobilité – mandat de Davide Pinto), Erik De Schrijver (BE – Mandat de Philippe Boland), Hilgsmann Stéphane (Anderlecht), Franck Signoret (Anderlecht), Juana Bastos (Molenbeek-St-Jean), Jef Van Damme (Molenbeek-St-Jean), Henquet Catherine (STIB), Mohy Marc (Cabinet Vervoort).

**Experts invités :** Fabienne Lontie (BMA), Bogaert Evelyne (Infrabel), Cédric Blanckaert (SNCB), Philippe Thonon (SNCB), Sébastien Morineau (SLRB), Martine Gossuin (Citydev), Fotios Topalidis (Bruxelles Logement)

**Présidente de la réunion :** Vera Manouilov (Cabinet Vervoort).

**Présentation de la modification de programme :** Kätti Rob (Perspective)

**Annexe :** Présentation PPT.

Le quorum est atteint. Le Comité peut émettre un avis valablement.

## **1. Ordre du jour**

L'ordre du jour de la réunion du CRDT-CRU 3 comprend les éléments suivants :

- Introduction et rappel des conditions d'une modification de programme d'un CRU et du rôle du CRDT-CRU – par le cabinet du Ministre-Président
- Présentation de la proposition de modification de programme établie par perspective.brussels sur base des éléments recueillis depuis le CRDT-CRU d'octobre 2019, des demandes des différents bénéficiaires et de l'état d'avancement des différents projets en regard des délais réglementaires des CRU – par la chargée de projet de Perspective.brussels
- Discussions sur cette proposition de modification de programme établie par perspective.brussels par les membres réglementaires du CRDT-CRU3 et les experts avec voix consultative invités dans le cadre du CRDT-CRU3
- Emission de avis consultatif collectif du CRDT-CRU3 sur la proposition de modification de programme par les membres réglementaires présents à la réunion

## **2. Introduction**

L'objectif de la réunion est de consulter le CRDT-CRU afin de remettre un avis consultatif sur la deuxième proposition de modification de programme du CRU3 élaborée par perspective.brussels.

La proposition de modification de programme a été réalisée sur base de :

- l'état d'avancement des différentes opérations et des informations obtenues lors du pré-CRDT-CRU du mois d'octobre 2019 et à la suite de celui-ci ;
- d'un premier arbitrage d'un rapport stratégique proposant différents scénarii de modifications de programme par le Ministre-Président, responsable de la revitalisation urbaine ;



**Citydev** est d'accord sur le principe, mais s'interroge sur la délimitation du tronçon de la L28 en question, puisque la localisation exacte de la passerelle n'est pas encore précisément fixée.

**BBP** répond qu'un travail de collaboration entre BM et BE permettra de déterminer l'implantation de la L28 entre la passerelle Beekant et la chaussée de Gand.

**BM** précise que l'implantation de la L28 se résumera au tronçon entre l'atterrissage de la rampe de la passerelle dans le parc et la chaussée de Gand. L'étude et les travaux seront intégrés dans le cahier spécial des charges (CSC) du parc.

**Citydev** demande s'il y a une intervention de Beliris.

**BBP** précise que le budget Beliris est insuffisant pour couvrir la totalité de la L28, pas d'intervention de Beliris pour le moment. Une telle intervention ne permettrait pas de respecter les délais CRU. Oui c'est un potentiel, mais pour ce projet ce n'est pas justifié.

**BM** mentionne que le projet pour la traversée de la chaussée de Gand (étude 3 ans) est au stade du CSC. Il y a un budget pour l'étude, mais pas encore de budget pour les travaux.

**Citydev** et **Molenbeek-St-Jean** demandent d'être associés à ce projet.

**BBP**, **BE**, **DRU** et **BM** sont d'accord avec ça.

► **BBP** ajoute **citydev.brussels**, **Molenbeek-St-Jean** et **BE** comme partenaires du porteur de projet.

**Infrabel** et la **SNCB** peuvent amener leur expertise avec des précisions techniques. Infrabel pourrait intégrer l'aménagement de la L28 dans leur mission pour le réaménagement des quais, si besoin.

**Molenbeek-St-Jean** veut se rassurer que les travaux vont être réalisés en même temps que le parc, publié dans le même CSC.

**BBP** et **BM** confirment que l'idée est d'intégrer le CSC étude et travaux pour la L28 dans ceux concernant le parc.

► **citydev.brussels** propose d'organiser une réunion de coordination globale sur ce projet.

## A.4 Station de Cureghem

### Présentation

Résumé des modifications :

- Changement du type d'opération de « CRU » vers « Mixte ».
- Changement programmatique
- Changement du montant global : montant supplémentaire à prévoir par la Politique de la Ville Axe 2 et travaux par Infrabel pour l'imperméabilisation de la toiture.

Négociations avec SNCB pour le bail emphytéotique encore en cours.

### Commentaires

**BMA** demande si le programme d'une gare sur mesure implique la programmation d'une halte ou uniquement un espace culturel. BMA tire l'attention sur le fait que les activités y sont réduites vu les impositions sécuritaires d'Infrabel.

**Infrabel** confirme que cette opération ne concerne pas l'implantation d'une halte, mais le réaménagement du bâtiment sous les voies. Infrabel précise que les frais d'étanchéisation de la toiture sont répartis entre Infrabel et Anderlecht. Ce travail sera coordonné avec les travaux de renouvellement des ponts de part et d'autre de la gare. Infrabel confirme que ce bâtiment est soumis aux mêmes conditions que Recyclart, c'est-à-dire ne permet pas d'activité à risque.

**Anderlecht** est conscient qu'ils doivent prendre en compte les impositions strictes d'Infrabel. L'étude de faisabilité programmatique prenait en compte ces impositions.

Anderlecht indique que le budget a encore évolué récemment et qu'il faudra le mettre à jour.

► **BBP** actualisera les montants et la marche à suivre.

**Anderlecht** ajoute qu'Infrabel s'engage à céder les droits réels à Anderlecht quand les travaux de sécurisation auront été réalisés. La commune s'interroge sur la question de savoir si elle peut avoir droit aux subsides CRU même si la cession de droits réels ne se fait pas dans les délais CRU.

La **DRU** confirme que ça ne pose pas de problème, la commune pourra bénéficier du subside à partir du moment où elle disposera de droits réels. Néanmoins, d'ici là elle devra avancer le financement du projet sur fonds propres. La commune doit donc s'assurer que la cession des droits lui est garantie.

**Anderlecht** en prend note.

**Infrabel** ajoute que l'investissement de la commune se fait suite à l'engagement ferme d'Infrabel de céder les droits réels (à priori bail emphytéotique) et permettre l'occupation des lieux. Infrabel confirme que les travaux de sécurisation doivent précéder la cession effective des droits réels.

## **A.5 Carrefour Biestebroek**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Suite à une première étude de BM, modification du périmètre et augmentation du montant global.

### Commentaires

**BM** précise que le CSC a été envoyé pour sa réalisation dans l'accord-cadre du BKP. L'étude et la participation auraient lieu à partir de 2021. BM marque son accord pour la modification. L'opération est sous-financée donc BM reste preneur d'un budget supplémentaire.

## **A.6.a et b Espace de cohésion social & A.6.b Logements**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Changement du périmètre et du type de l'opération A.6.b pour pouvoir construire le long de la chaussée de Mons et intégrer les financements de la politique de la ville pour cette opération.

### Commentaires

Anderlecht approuve la modification et indique qu'il y a eu appel d'offres. Celles-ci sont attendues pour le 15/10/2020.

## **A.7 Chaussée de Mons 409**

### Présentation

Résumé des modifications :

Il s'agit d'une nouvelle opération suite à la première modification de programme.

- La SAU a effectué une étude préliminaire : adaptation du programme et du budget.
- Précision du programme pour relocaliser la caserne et créer un équipement sportif mutualisé entre le SIAMU et le quartier.

### Commentaires

La **SAU** précise que les modifications soutiennent le projet, mais qu'un manque de financement notamment de l'équipement sportif, persiste. Il n'existe pas de budget actuellement pour les travaux.

**BMA** demande de préciser le montant qui manque et met le doigt sur le fait qu'énormément d'opérations ambitieuses manquent de financement.

**Cab Vervoort** précise que l'estimation a été affinée et actualisée par rapport à l'état d'avancement du projet. C'est une opération associée, sans intervention du CRU. Les financements devraient être apportés par le SIAMU et via éventuellement un fonds spécifique pour les équipements. Les budgets manquants pour le hall de sport Mons 409, la tour sportive Vergote, le projet Manchester 13-19... ont été portés à l'attention du Gouvernement.

Le travail de la SAU est bien en cours et tout est en place pour la mise en œuvre de ce projet.

**BBP** précise qu'il reste le financement de l'équipement sportif à trouver (3,9Mio). Le reste est pris en charge par d'autres acteurs régionaux.

## B.1 Parc de la Gare de l'Ouest

### Présentation

Résumé des modifications :

- Citydev devient opérateur de coordinateur de la zone stratégique Gare de l'Ouest pour la Région et reprend le rôle de la SAU.
- Adaptation du budget suite à une estimation transmise de BE.

### Commentaires

**BE** demande que le contenu de la fiche soit mis à jour par rapport au contexte, aux connaissances de la qualité du sol, au budget. BE ne s'est jamais engagé à payer d'avantage que prévu dans le dossier de base du CRU et précise que le délai de mise en œuvre du parc dépasse le délai CRU.

**BBP** précise qu'on peut adapter les montants hors CRU, sans problème. Une réunion sera prévue à cet effet.

**BE** rappelle que le statut foncier reste très problématique. Le Pré-CRDT précisait que février était le moment buttoir critique pour l'obtention d'un droit réel et on est déjà en septembre. C'est important pour l'occupation temporaire et le montage du projet intégrant de la participation, de lancer cette opération dans les plus brefs délais.

**Citydev** dit que les négociations avec la SNCB ne sont pas résolues. Des solutions juridiques sont recherchées ensemble avec la SNCB pour désolidariser la partie parc du reste des parcelles pour pouvoir avancer dans les délais CRU. La fin de l'année 2020 sera la dernière limite pour garantir la cession d'un droit réel.

Il faudra voir si au niveau des marchés à lancer par BE, le décalage du planning, correspond encore aux 3,6Mio du CRU en comptant l'allongement lié à la crise du Covid-19.

Le budget CRU n'est pas modifié. BE peut considérer que tous les frais afférents (étude et travaux d'assainissement et dépollution) peuvent être financés par les subsides CRU.

Le **Cab Vervoort** rappelle l'importance de disposer de ce droit réel et que tous les frais (toutes les études et tous les travaux) sont éligibles tant que c'est dans les délais et conforme à l'arrêté des CRU.

**Molenbeek-St-Jean** rappelle l'importance de ce projet pour la commune, il faut y arriver pour le projet temporaire et pour le projet définitif. Molenbeek-St-Jean demande aussi d'être mieux associé au travail en cours.

**Infrabel** confirme que la forme de la cession du foncier est encore à déterminer. Infrabel demande également d'être mieux associé aux discussions en cours puisqu'il s'agit en partie de leur propriété.

Cab Vervoort et Citydev associeront Infrabel une fois qu'un accord sera trouvé avec la SNCB. Infrabel est d'accord avec cette proposition.

**Citydev** demande à BE de préciser l'opération (B.1 ou B.2) dans laquelle est intégrée le budget de l'équipement du parc.

**BE** précise que le budget pour l'équipement fait partie de l'opération B.2, mais que BE serait en faveur de l'intégrer dans le budget de la passerelle afin d'intégrer l'équipement dans son socle et ainsi libérer de l'espace dans le parc.

La **SLRB** profite de ce moment pour évoquer son projet sur ses 10 barres de logements sociaux, site avenue De Roovere et Machtens, situé entre le parc Marie-Josée et l'ancienne halle Delhaize. Le CSC a été rédigé avec le BMA et inclut l'activation des rez-de-chaussée. Les acteurs intéressés peuvent se manifester pour être intégrés dans ce projet.

## **B.2 Halle aux charbons**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Le programme reste le même, passage de Citydev vers la SAU pour la même justification que développé sous l'opération B.1.
- Diminution du budget de cette opération parce que la démolition de la halle a déjà été prise en charge par la SNCB, BE prévoit une architecture « réduite » par rapport aux ambitions initiales de cette opération vu le potentiel de développer un équipement dans le socle de la future passerelle et la nécessité d'apporter un budget complémentaire à la transformation de la place Beekkant en avant-parc.

### Commentaires

Voir discussion ci-dessus (B.1).

**BE** précise que l'implantation et la forme de l'élément architectural doivent rester le plus flexible possible vu l'insécurité à propos du développement d'une nouvelle passerelle à court et long terme. BE demande s'il est possible de reformuler le programme de la fiche pour l'adapter à ses ambitions.

**BBP** propose de seulement modifier la fiche si le programme qui y est mentionné ne permet pas de développer le projet de BE co-construit avec les habitants.

**BE** prend bien note de la diminution du budget en faveur de la place Beekkant, mais voudrait être ajouté comme partenaire à ce projet STIB.

## **B.3 Franchissement de la friche 1**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Changement du porteur de projet : association de Citydev à BM
- Cette passerelle exige une intervention de maintenance urgente de la part de BM selon une étude technique (SWEKO) menée en 2017 qui met en avant son besoin de sécurisation, son implantation en zone stratégique régionale et qu'elle connecte des quartiers densément habités.
- Changement programmatique vers la construction d'une nouvelle passerelle, au lieu d'une rénovation, vue l'impossibilité d'élargir le tablier de la passerelle existante pour répondre aux objectifs du CRU et du PAD Gare de l'Ouest, c'est-à-dire d'aménager une traversée accessible à tous les modes et aux PMR.
- Vu le changement programmatique, la réalisation du projet de passerelle nécessite un budget supplémentaire important.

Cette modification impliquerait qu'on récupère le budget de réalisation de la passerelle Vivaqua.

## Commentaires

### Priorités

**BM** met en avant que le transfert d'argent de la passerelle Vivaqua à la passerelle Beekant crée de l'incertitude sur la réalisation des travaux de la première passerelle, sur laquelle un travail important a été fourni. Ce transfert risque de faire perdre les subsides pour les deux projets, vu la difficulté de faire la passerelle Beekant dans les délais du CRU3.

La DITP travaille depuis 3 ans sur un projet de rénovation pour maintenir la passerelle existante et permettre de concevoir une nouvelle passerelle par la suite en lien avec le développement du quadrant quartier, plus particulièrement de son balcon.

BM dit également que la passerelle existante est relativement bien respectée et peu de vandalisée, ce qui ne plaide pas pour la nécessité d'augmenter le sentiment de sécurité par la construction d'une nouvelle passerelle.

**BM** est également convaincu qu'il serait mieux de concevoir un projet complet intégrant le projet du socle du quadrant quartier à celui de la passerelle.

**Citydev** met l'accent sur la volonté des pouvoirs publics d'amorcer le changement sur la friche autour de la Gare de l'Ouest et d'annoncer les développements dont la temporalité sera étalée. Une nouvelle passerelle fera exister le site de la Gare de l'Ouest. Elle devra jouer le rôle d'un signal fort en parallèle de l'aménagement d'un parc et de l'occupation temporaire sur le quadrant quartier.

Pour Citydev, le design de la nouvelle passerelle devra déterminer son contexte et non l'inverse. Il faut seulement s'assurer que les autres projets pourront venir s'accrocher sur cet ouvrage. Il faut mettre ses forces en commun.

La **SAU** s'accorde avec BM à propos de l'avancement de la passerelle Vivaqua et de son importance pour le site Abattoirs. Selon la SAU, les critères d'opérationnalisation doivent primer sur le choix budgétaire qui sera fait et des données plus détaillées sont nécessaires à l'arbitrage. Elle précise que le choix final doit être politique.

**Molenbeek-St-Jean** confirme que cette modification répond à une demande de la commune. La friche de la Gare de l'Ouest doit être transformée depuis 20 ans. **Molenbeek-St-Jean** conteste qu'il faille attendre de développer le projet du quadrant quartier pour développer une nouvelle passerelle. Il faut intervenir en priorité sur la passerelle Beekant. Cela changerait le quotidien des habitants des quartiers environnants.

Molenbeek-St-Jean poursuit son raisonnement en disant que la passerelle existante, même rénovée et sécurisée, ne permettrait pas la traversabilité pour tous. Molenbeek-St-Jean annonce ne pas comprendre l'attitude de BM. La commune demande à la Ministre de la mobilité de bouger, montrer ses plans, ses CSC depuis 2 ans et demi et n'a reçu aucun retour. La commune estime qu'investir 2 ou 3 mio en rénovation pour devoir réinvestir plus tard dans une nouvelle passerelle n'a pas de sens. Il faut faire aboutir ce projet crucial dans le développement futur de cette friche. Elle considère que la passerelle Bekkant est aujourd'hui dangereuse et est évitée par tous. Il faut remédier à cette situation.

Le **Cabinet Vervoort** souligne qu'il s'agit de prioriser dans le temps 2 projets qualitatifs. Il rappelle que c'est principalement l'urgence d'intervention sur la passerelle Beekant qui rend le projet de nouvelle passerelle prioritaire et réaffirme le fait que le projet de passerelle devra répondre aux exigences du CRU (passerelle piétons, vélos, PMR) pour bénéficier de fonds CRU. Le cabinet précise que le choix d'investissements prioritaires sur la nouvelle passerelle Beekant proposé ici vise à permettre une optimisation des investissements sur cette passerelle (éviter si possible une rénovation couteuse et insatisfaisante, suivie d'un investissement important pour une nouvelle passerelle à terme).

**BM** précise qu'on ne peut pas se passer d'une rénovation si on veut la maintenir ouverte le temps de concevoir et construire une nouvelle. La rénovation ne permet en effet pas de la rendre accessible à tous les modes, mais son ouverture sur l'espace public, au lieu de la station, pourrait amener une nette amélioration. BM est d'avis qu'avec une rénovation on pourrait avoir deux passerelles qui fonctionnent et se demande pourquoi choisir.

Le **BMA** trouve cela dommage de mettre en compétition deux projets régionaux majeurs.

**Anderlecht** est surpris du vase communicant entre les deux passerelles alors que la passerelle Vivaqua pourrait parfaitement se réaliser dans les délais. Elle est en attente de plus d'arguments. Elle n'est pas d'accord avec cette proposition.

## Délais

La **SAU** se demande si c'est réaliste de faire ce changement maintenant alors qu'un travail conséquent a été fait sur la passerelle Vivaqua avec BM ? A-t-on encore le temps ? Il faut objectiver les délais.

Le **cabinet Vervoort** transmet que d'une part la faisabilité de la passerelle Vivaqua dans les délais CRU a été mis en doute à plusieurs reprises bien que le cabinet Van den Brandt ait affirmé sa faisabilité. Une gestion en bon père de famille impose de réagir. D'autre part, il admet que le problème de timing d'opérationnalisation est essentiel et doit être éclairci. Une confirmation que la passerelle Beekant pourra se faire dans les temps doit nécessairement accompagner la modification. Si tel n'est pas le cas, alors on retombera sur le plan qui est de financer la passerelle Vivaqua, s'il est affirmé qu'elle est réalisable dans les délais CRU. A défaut, un plan C sera mis en avant pour financer une opération qui pourra se faire dans les délais du CRU.

**BBP** précise que le plan C consistera probablement dans le financement de l'équipement sportif mutualisé entre le SIAMU et les habitants du quartier. Cette opération est bien avancée et permet de rester dans les délais CRU.

**Citydev** met en avant que la passerelle Beekant pourrait être réalisée dans les délais CRU dans le cadre d'un marché « Design and Build ». Citydev préconise de faire le minimum pour la sécurité entretemps. Citydev est d'accord d'objectiver les plannings et d'étudier les montages juridiques qui permettraient de gagner du temps pour permettre l'arbitrage concernant le financement de cette passerelle.

**BM** confirme que l'argument du timing n'est pas un argument.

Le **BMA** dit que la sélection des bureaux d'étude pour le projet de la passerelle Vivaqua est en cours. Les bureaux d'études doivent remettre offre sous peu. Le **BMA** admet qu'il faut objectiver la faisabilité des deux passerelles.

La **DRU** met en avant que citydev a parlé de 2024 pour la phase de réalisation de la passerelle Beekant ce qui est effectivement hors délai.

**Anderlecht** met en avant que l'argument des délais est un mauvais argument.

► **Le Cabinet demande d'objectiver les délais et les conditions d'opérationnalisation pour la fin du mois de septembre 2020, étant données les informations contradictoires qui ont été transmises aux niveaux politique et administratif. Il demande que BM se coordonne avec citydev.brussels, la SAU, les communes respectives, la DRU, BBP et le BMA. Les opérateurs qui sont responsables de l'opérationnalisation sont pilotes de cette objectivation.**

## Budget

**BM** demande un budget CRU supplémentaire pour la rénovation de la passerelle.

Le **cabinet Vervoort** met en avant qu'une rénovation simple devrait être exclusivement financée par BM, puisqu'il s'agit d'un budget sectoriel qui ne correspond pas aux ambitions de l'opération CRU. Les échanges avec BM et le Cab VDB ont bien invalidé l'option que des fonds CRU soient libérés pour la maintenance de la passerelle Beekant.

**BM** ne fera pas de rénovation s'il est question de développement d'une nouvelle passerelle, quitte à fermer la passerelle existante entretemps.

**Molenbeek-St-Jean** n'est pas du tout d'accord avec une fermeture, même temporaire, de la passerelle.

Le **Cabinet Vervoort** ne se positionne pas sur l'entretien ou non de la passerelle Beekant. C'est de la responsabilité de BM.

## Méthode

**Anderlecht** n'est pas satisfaite de la méthode appliquée pour faire cette proposition des modifications. Elle trouve que le travail et l'investissement de chacun des porteurs de projet n'est pas mis en valeur.

Le **cabinet Vervoort** rappelle que la modification doit se faire maintenant pour rester dans les délais de modification de programme stipulés dans l'ordonnance. Il rappelle qu'un pré-CRDT a eu l'eu à l'automne dernier demandant des informations en février/mars et que peu d'informations ont été transmises. Depuis, une année s'est écoulée et il n'y a toujours pas d'accord sur la priorisation des passerelles et/ou

le budget. On n'a pas d'information claire de BM. En tant que responsable de l'utilisation de fonds publics, il fait une proposition. Les affirmations non prouvées ne peuvent pas être entendues.

► **Le cabinet Vervoort conclut que travail qui a été mené pour la rénovation de la passerelle Vivaqua est reconnu, mais que les budgets importants qui vont être engagés sur la passerelle Beekkant devraient lui permettre de répondre aux objectifs du CRU et aux ambitions liées au redéveloppement du site de la gare de l'Ouest, c'est ce qui le motive à mettre l'accent sur la construction d'une nouvelle passerelle Beekkant. Il est d'accord que la décision de quelle passerelle mettre en œuvre sera tranché au niveau politique sur base de données de faisabilité objectives.**

## **B.4 Rue Vandenpeereboom**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Changement du montant global. BM cofinance la piste cyclable (déjà fait), le CRU devait financer l'étude, mais va finalement financer une partie des travaux.

### Commentaires

Pas de commentaire.

## **B.6 Place Beekkant**

### Présentation

Résumé des modifications :

La modification de programme tient en compte l'étude hub Beekkant, qui prévoit d'aménager un terminus bus autour de la gare et d'aménager l'espace résiduel de la place en avant-parc en continuité du quadrant de biodiversité. Ce dernier correspond au PAD tel que passé à l'EP.

Résumé des modifications :

- Changer le montant global CRU suite à une estimation faite par la STIB. Les montants CRU sont destinés à l'aménagement de l'avant-parc.

### Commentaires

**Molenbeek-St-Jean** demande d'être consulté pour ce projet.

**Citydev** souhaite aussi être consultée. Elle demande que les questions de propriétés pour cet aménagement soient éclaircies.

La **STIB** indique que la modification va dans le bon sens, qu'elle attendait l'accord de CRDT-CRU afin de lancer cette mission et qu'elle va renforcer sa concertation avec les acteurs régionaux pour la suite de son travail.

## **B.11 Rue de Birmingham**

### Présentation

Résumé des modifications :

- La modification consiste à augmenter le budget Beliris en accord avec l'avenant 13.

## Commentaires

Pas de commentaire.

## **B.12 Belvédère**

### Présentation

Résumé des modifications :

- Cette opération ne peut pas se faire parce qu'il n'y a pas de convention entre la STIB et BE et en raison de problèmes de stabilité du bâtiment. La modification consiste en la réduction du financement au seul dédommagement du bureau d'étude.

## Commentaires

Pas de commentaire.

## **B.13 Franchissement canal (VIVAQUA)**

### Présentation

Résumé des modifications :

- La modification consiste à réaffecter le montant lié aux **travaux pour la réalisation de la passerelle (uniquement)** à la passerelle Beekkant, vu la priorité stratégique et technique et l'information fournie quant à l'impossibilité d'une attribution du marché dans les délais CRU. La modification propose de se limiter pour le financement CRU à l'étude du franchissement (en excluant le financement de la réalisation des travaux) et d'y intégrer la conception de l'espace public le long du canal (rive droite).
- *La difficulté de mettre en œuvre la rue intérieure à travers le site des Abattoirs plaide aussi en faveur de la modification proposée. L'absence de mise en œuvre de cette rue fera que la passerelle aboutira en cul-de-sac. L'esplanade n'est pas une alternative valable parce que l'aménagement de la descente de la passerelle sur cette esplanade créera une frontière importante entre le front bâti et le canal (le MasterPlan montre 50% de l'espace occupé par la rampe de descente). Pour le moment, BM souhaite piloter uniquement l'étude de cette rue, sans en assurer la mise en œuvre. La commune a également demandé de ne plus être porteur de ce projet.<sup>1</sup>*

## Commentaires

Voir opération B.3 ci-dessus.

La **SAU** et le **BMA** disent que l'intégration de l'espace public dans l'étude de la passerelle Vivaqua va compliquer le processus et que le marché a été publié. Est-ce opportun ? Ils sont d'avis qu'il ne faut pas perturber un marché déjà en cours. Il faut une concertation avec le chef de projet BM. Ce sont des projets complexes, il faut de l'adhésion et du suivi.

Le **BMA** demande qui a fait cette demande.

**BBP** précise que c'est une demande récente via le BKP, donc perspective.brussels, afin d'assurer la cohérence entre l'aménagement de la passerelle, la rue intérieure et l'esplanade. L'esplanade est par ailleurs un espace emblématique dans le cadre du BKP, dont la mise en œuvre est retenue dans la déclaration politique régionale.

Le **BBP** demande si l'intégration de cette étude dans le CSC de la mise en œuvre de l'opération B14 pourrait être imaginé.

La **SAU** confirme que la mise en œuvre de la rue intérieure est importante. Son étude est par contre liée au marché de la passerelle. Elle pense que l'intégration de l'étude de l'esplanade le long du canal

---

<sup>1</sup> Le texte en italique précise quelques arguments qui ont mené à la mise en question de la réalisation des travaux de la passerelle dans les délais du CRU3.

pourrait être intégrée dans celui de la mise en œuvre de la rue intérieure, mais que ça va être difficile. Elle est d'avis qu'il faut réfléchir tout le site de manière cohérente et intégrée avec les nouveaux bâtiments qui y prendront place. Pour elle, c'est trop tôt pour penser l'espace public.

Le **BBP** remarque qu'on pourrait envisager un aménagement transitoire pour l'espace public qui se libère en 2023. Le développement des bâtiments le long de l'esplanade se fera probablement beaucoup plus tard, ce qui laisserait cet espace en friche pendant un long moment.

## **B14 Perméabilité de l'îlot abattoir et aménagement de l'esplanade**

### Présentation

Résumé des modifications :

- La modification propose de maintenir la réalisation de la rue intérieure et d'y intégrer l'aménagement de l'esplanade (en partie ou entièrement de manière transitoire). La mise en œuvre de la rue intérieure doit précéder celle de la passerelle. Il faudrait étudier le tout dans un ensemble cohérent.
- Des informations récentes ont jeté le doute sur la possibilité de mettre en œuvre la rue intérieure : le projet de la manufacture n'inclut plus les salles d'abattage. La démolition des structures hébergeant les salles d'abattage, et situées sur le tracé de la rue intérieure, risque donc de ne pas se faire dans les délais du CRU.

### Commentaires

La **DRU** confirme que le projet Manufacture, tel qu'introduit à l'enquête publique, semble empêcher de faire la traversée de l'îlot Abattoirs dans les délais CRU.

La **SAU** n'a pas reçu cette information. Elle propose de faire une réunion pour comprendre l'impact de ce changement programmatique de la Manufacture sur l'aménagement de la Manufacture.

La **SAU** est d'accord qu'il faut saisir cette opportunité de réfléchir sur l'espace public, mais qu'il ne faut pas trop cadenciser cette opération par l'ajout de l'étude et des travaux de l'espace public.

► **Le BBP remarque qu'il faut intégrer le phasage pour la mise en œuvre de la rue intérieure dans le travail d'objectivation des délais de réalisation des deux passerelles (Vivaqua et Beekkant).**

## **4. Discussions générales**

**Citydev** demande en quoi consiste une opération mixte.

Le **Cabinet Vervoort** explique que « mixte » signifie qu'une opération est financée par un budget CRU et d'autres budgets.

**Citydev** demande quels droits de propriété sont obligatoires pour pouvoir bénéficier des subsides CRU.

Le **cabinet Vervoort** rappelle qu'il faut disposer d'un droit réel, tel que l'emphytéose ou la superficie par exemple. Pour les opérations d'espaces publics de moindre ampleur, un droit personnel d'au moins 15 ans est suffisant. Un droit réel est toujours privilégié pour assurer la longévité des investissements publics.

Le **BBP** rappelle que même si le budget prévu pour les travaux de mise en œuvre de la passerelle Vivaqua est questionné, les montants prévus pour faire les études pour la nouvelle passerelle Beekkant et de la passerelle Vivaqua sont maintenus.

Le **BMA** demande ce qu'on fait des budgets de suivi de chantier des études. Pour lui, il ne faut pas découper le processus en deux temps (étude et travaux).

**Molenbeek-St-Jean** demande à savoir comment elle sera informée de la suite.

Le **Cabinet Vervoort et Perspective** vont rassembler et transmettre l'information.

## 5. Avis

En conclusion, le CRDT CRU :

- émet un avis favorable sur la proposition de modification de programme du CRU3, **sauf celles des opérations ci-dessous** ;
- suggère les adaptations des points suivants :
  - **B.3 Franchissement de la friche 1,**
  - **B.13 Franchissement canal (VIVAQUA),**
  - **B.14 Perméabilité de l'îlot Abattoir,**

à cause des avis divergents des membres du CRDT-CRU sur les priorités de rénovation et des conditions d'opérationnalisation.

Une décision politique est nécessaire sur base d'une note commune d'objectivation de la faisabilité des passerelles Beekkant et Vivaqua. Cette note sera réalisée par BM, la SAU, Citydev, le BMA et les communes et parviendra au cabinet pour le 30/09/2020 au plus tard.

Le choix du scénario de modification retenu incombera à la Région et sera motivé pour les projets B.3, B.13, B14 et le cas échéant A7 par la note d'objectivation technique susmentionnée. Si les projets sont faisables, le cabinet Vervoort privilégie au moment du CRDT-CRU de développer la passerelle Beekkant en priorité, ensuite la passerelle Vivaqua. Si aucun des deux n'est faisable, l'argent des travaux de la passerelle Vivaqua sera récupéré pour l'équipement sportif situé au 409, chaussée de Mons.

### Contacts

KÄTTI ROB

T +32 2 435 43 62

[krob@perspective.brussels](mailto:krob@perspective.brussels)

FABIAN STEVENNE

T : +32 2 432 83 88

[fstephenne@urban.brussels](mailto:fstephenne@urban.brussels)