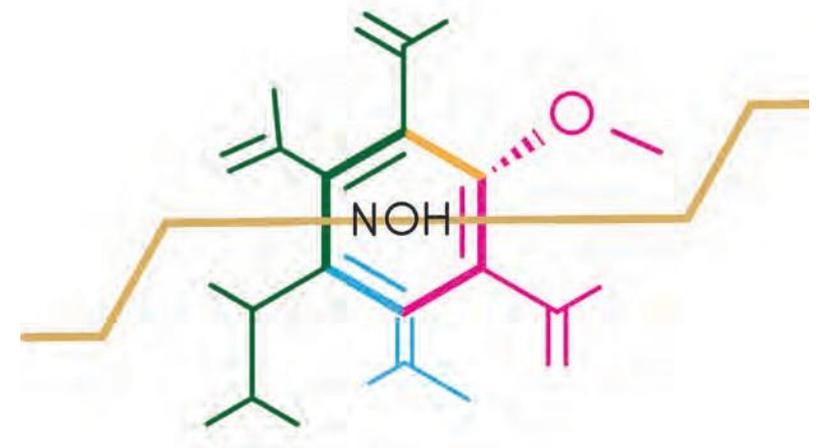


Mission d'auteur de projet pour la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway
et le réaménagement de l'espace public à Neder-Over-Heembeek



COPIL de lancement
15 septembre 2020

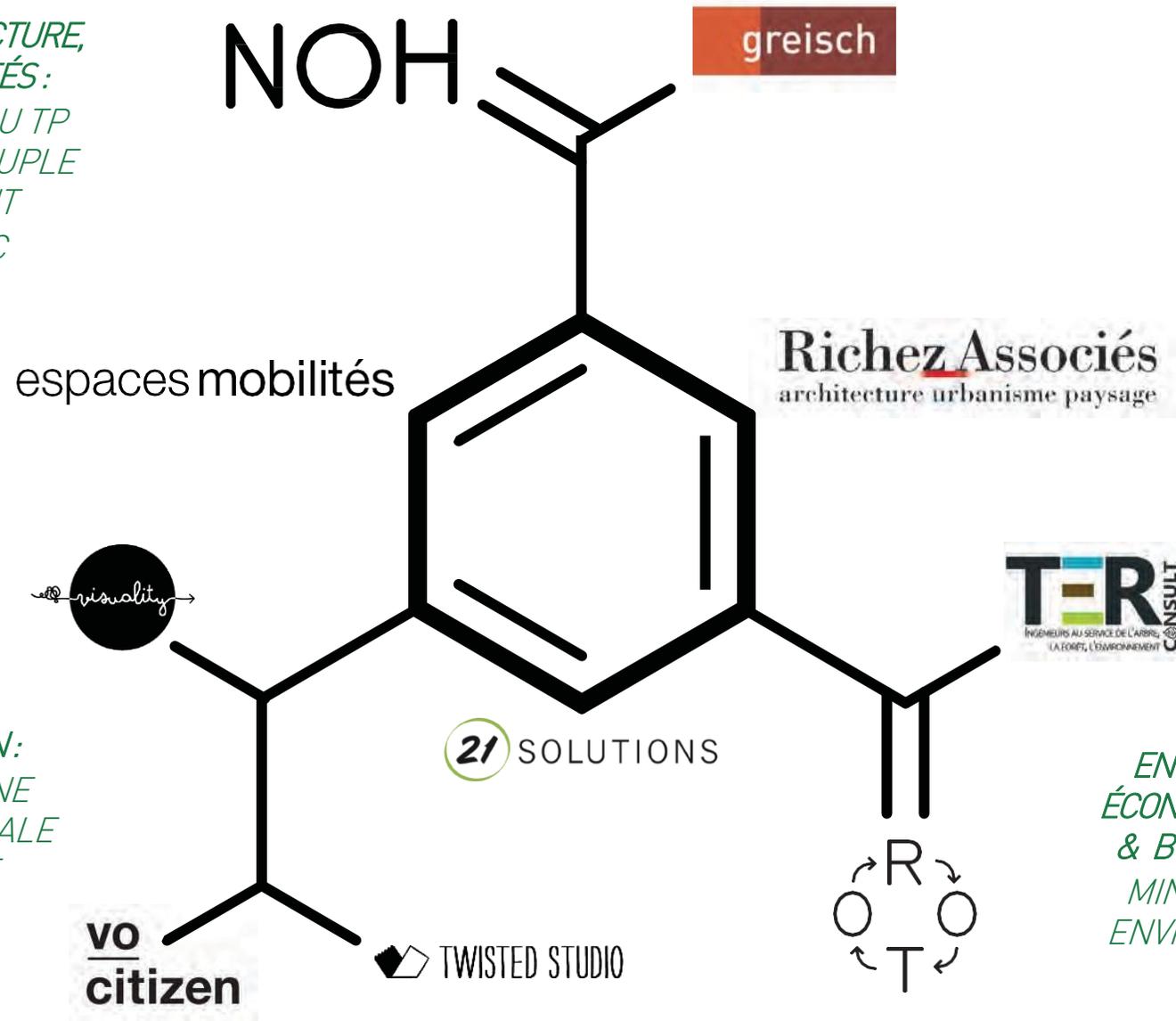
NOTRE ÉQUIPE,
NOTRE ADN





UNE ÉQUIPE EXPÉRIMENTÉE ET COMPLÉMENTAIRE

URBANISME, ARCHITECTURE,
PAYSAGE ET MOBILITÉS :
PARFAIRE UN RÉSEAU TP
PERFORMANT ET SOUPLE
EN REQUALIFIANT
L'ESPACE PUBLIC

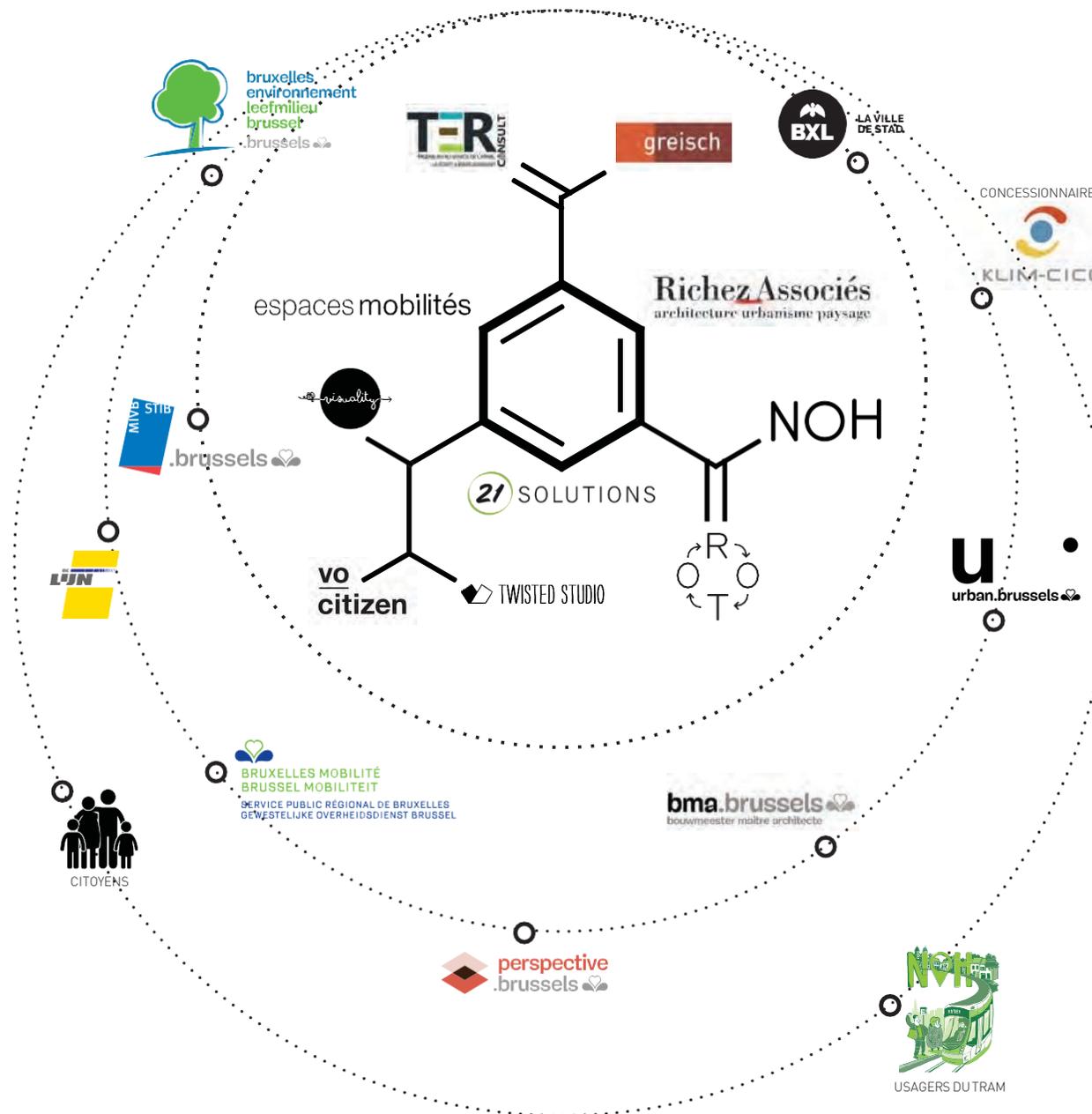


CONCERTATION :
FABRIQUER UNE
COHÉSION SOCIALE
ET URBAINE

ENVIRONNEMENT,
ÉCONOMIE CIRCULAIRE
& BILAN CARBONE :
MINIMISER L'IMPACT
ENVIRONNEMENTAL



UN CONSORTIUM EN HARMONIE AVEC TOUS LES INTERLOCUTEURS



VALEURS:

- *ESPRIT CRITIQUE ET CHALLENGE*
- *DYNAMISME ET STRATEGIE*
- *SOUPLESSE ET ECOUTE*
- *COOPERATION ACTIVE*

ATOUPS:

- *PLURIDICCIPLINARITÉ*
- *COLLABORATIONS FRUCTUEUSES ENTRE PARTENAIRES ET AVEC LA STIB*
- *MAÎTRISE CONTEXTE BRUXELLOIS ET INSERTION TP*
- *MAÎTRISE DÉLAIS ET BUDGETS*



DES ATOMES POUR UN SEUL GÉNOME

Urbanisme/ architecture/
paysage/ mobilités



ESPACES-MOBILITÉS
THOMAS GUIOT

Architecte du paysage



ESPACES-MOBILITÉS
XAVIER TACKOEN

Expert en mobilité associée



ESPACES-MOBILITÉS
LAURE VANDENBOSSCHE

Architecte associée, Mandataire

Coordinatrice générale des équipes



RICHEZ_ASSOCIÉS
VINCENT COTTET

Paysagiste-urbaniste associé

Coordinateur général des équipes



RICHEZ_ASSOCIÉS
PIERRE ALEXANDRE
COCHEZ

Paysagiste



RICHEZ_ASSOCIÉS
GÉRALDINE GERIN-BOUGRAIN

Architecte

Participation/
Communication



VISUALITY
MARACALLAERT

Facilitatrice graphique



TWISTED STUDIO
MARLIES DEFORGE

Graphic and service designer



21 SOLUTIONS
JULIE BÉRARD

Facilitatrice en intelligence collective
Coordinatrice participation



VO-CITIZEN
PHILIPPE DEWULF

Expert en communication



VO-CITIZEN
JANE COUNET

Licenciée en communication

Environnement /
Economie circulaire



TER-CONSULT
CHRISTOPHE BURTON

Bio-ingénieur



TER-CONSULT
BENOIT KERKHOFS

Bio-ingénieur



21 SOLUTIONS
MARCEL VAN
MEESCHE

Expert SME et bilan carbone



21 SOLUTIONS
ALEXANDRE
GUICHARDON

Ingénieur prévention risques
environnementaux



ROTOR
SOPHIE BOONE

Architecte

LES AMBITIONS, NOS INTENTIONS





3 AXES POUR UNE DEMARCHE ET UN PROJET EXEMPLAIRES



1. Volontaire, ambitieux et innovant:

- Urbanité en co-construction et en bonne intelligence
- Mobilité positive
- Volets écologique et hydrologique sur mesure



2. Responsable, concerté et inclusif:

- Système de gestion évolutif de tous les aspects environnementaux du projet
- Bilan carbone valorisant la gestion environnementale mise en place
- Processus de participation/communication en continu et immédiat (tranche 1)



3. Pertinent, honnête et transparent :

- Bonification des attentes du CSC
- Méthodologie «all inclusive»
- Moyens et coûts appropriés



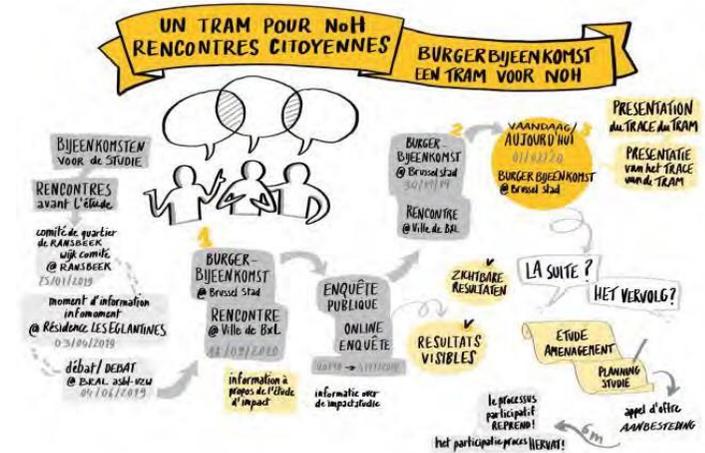
CONCERTATION: 2 OUTILS et 3 CHAMPS D'INTERVENTION POUR UNE DEMARCHE EXHAUSTIVE

PARTICIPATION ET COMMUNICATION



CONCERTEUR À DIFFÉRENTS NIVEAUX

- Information
- Co-création & Consultation
- Transparence du processus décisionnel



ÊTRE INCLUSIF ET ACCESSIBLE :

- Utiliser la facilitation graphique et des capsules vidéo pour un langage universel
- Expérimenter par le corps, le jeu
- Favoriser les débats en petits groupes



PERMETTRE LA CONFIANCE :

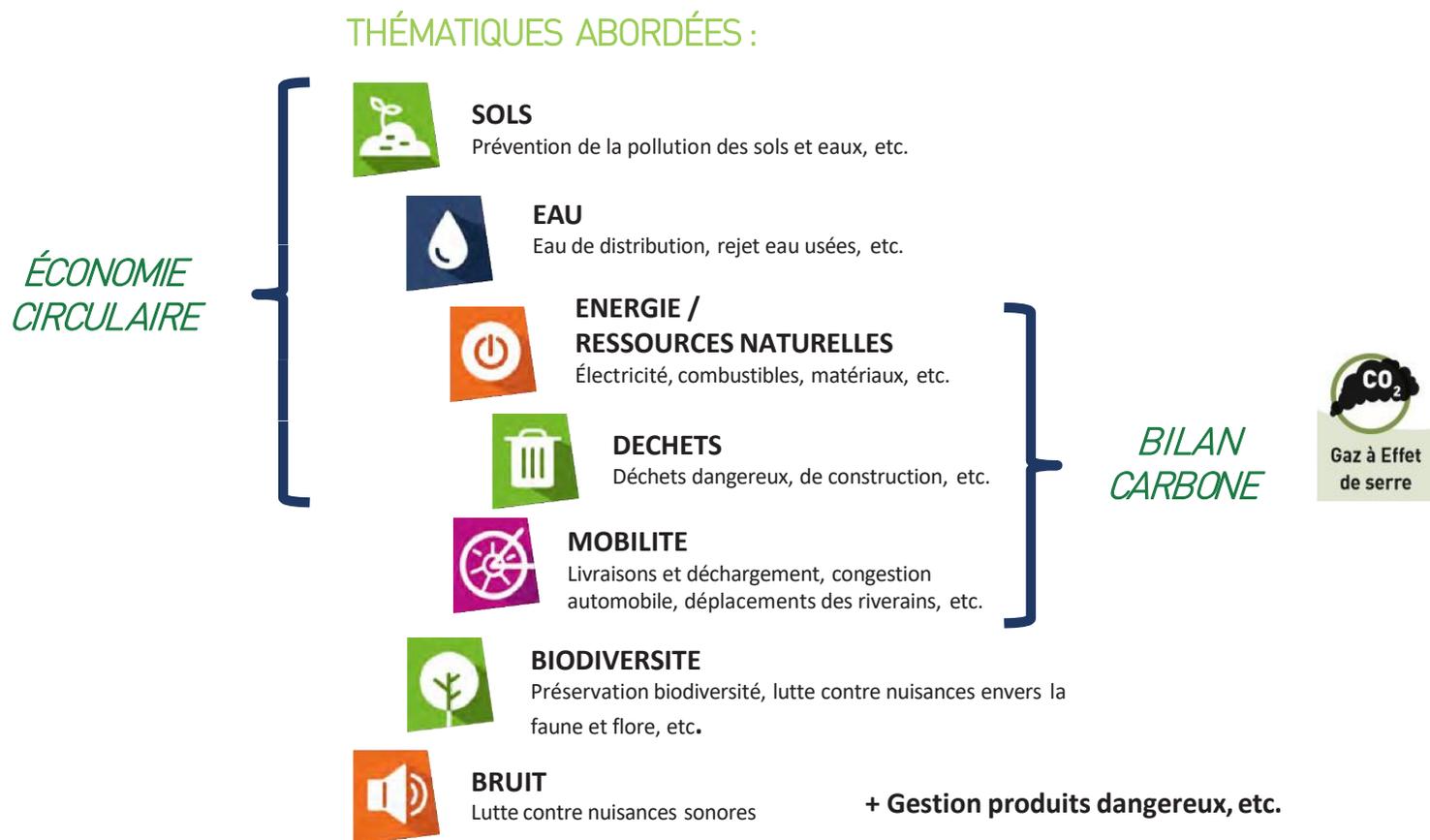
- Tenir informé régulièrement
- Reconnaître les expertises multiples
- Remercier et faciliter l'engagement



ENVIRONNEMENT : UNE MÉTHODOLOGIE ROBUSTE AU SERVICE D'UN PROJET PILOTE

Mise en place d'un système de management environnemental (SME) agile, collaboratif et simple, en phase avec le SME de la STIB et sa stratégie carbone:

- Un **système** qui permet d'avoir une approche structurée, basée sur l'amélioration continue
- Un **management** ou plutôt une gestion des pratiques qui permet de gouverner et guider
- Un regard objectif sur toutes les thématiques **environnementales** significatives



Systeme de management environnemental : exemple sur la thématique du taux de réemploi de matériaux lors du chantier

Structurer les éléments d'étude et d'analyse

Etat des lieux RBC : Le taux moyen de réemploi dans le secteur de la construction est de 1%

Définir une vision forte

Chantier exemplaire en matière d'économie circulaire et de réemploi

Déclinée en objectifs

Objectifs opérationnels : viser 2% de réemploi

Mise en œuvre

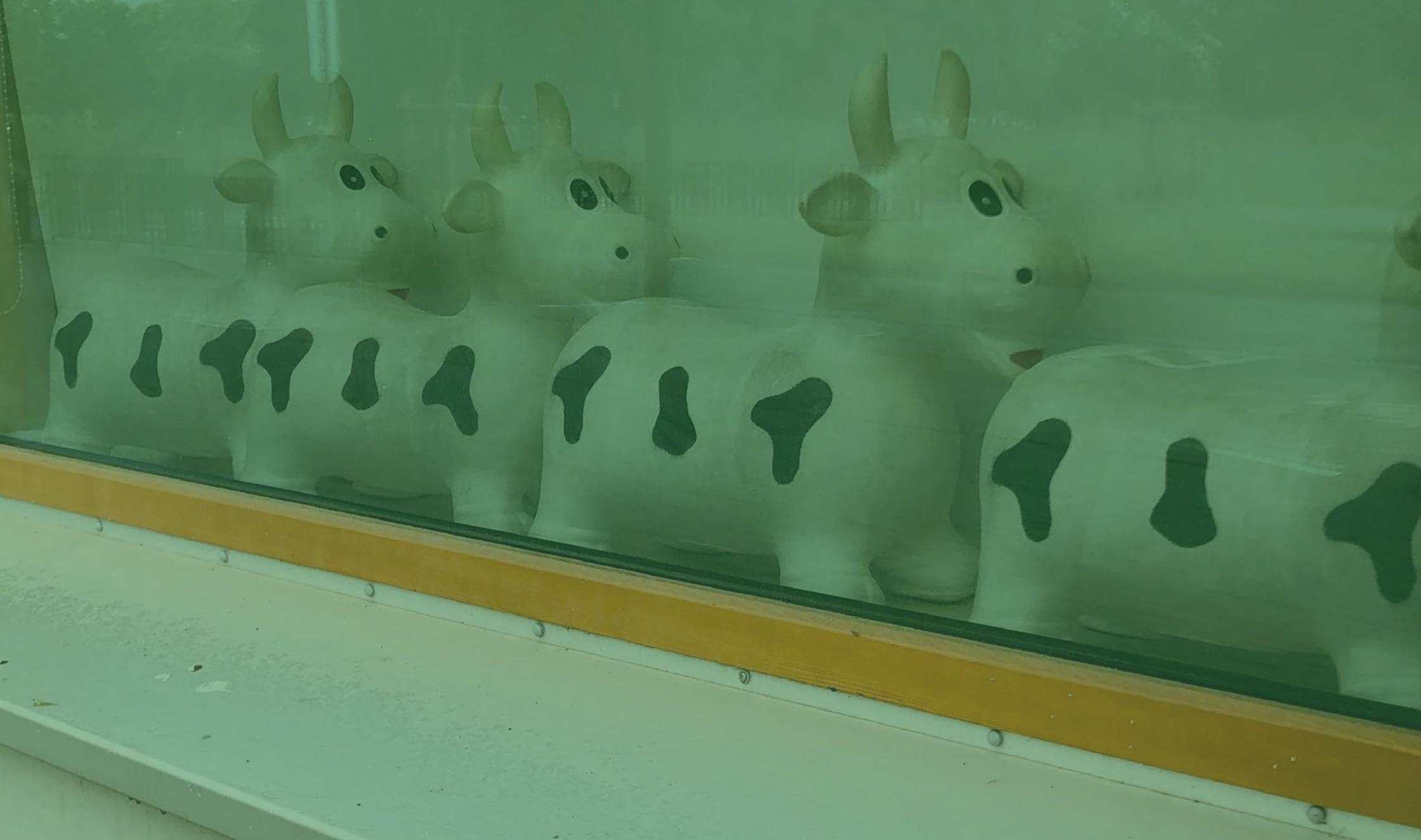
- Critères de réemploi et d'économie circulaire intégrés dans les CSC travaux
- Adaptation des processus / pratiques pour répondre aux objectifs
- Sensibilisation opérateurs / communication

Monitorer

- Surveillance des pratiques appliquées
- Mesurage et suivi d'indicateurs de taux de réemploi

Amélioration continue

Adaptation en cours de mission

A row of white cow figurines with black spots, displayed behind a glass barrier in a museum or gallery setting. The figurines are arranged in a line, and the background is a plain, light-colored wall. The entire image has a greenish tint.

GENÈSE ET DEVELOPPEMENT D'UN
PROJET AU TEMPO AMBITIEUX



DANS LA CONTINUITÉ ET BIEN AU-DELÀ...



1921 : LE VILLAGE DE NEDER-OVER HEEMBEEK EST ANNEXÉ À LA VILLE DE BRUXELLES

1927 : LE TRAM 47 RELIE LE CENTRE-VILLE (LA BOURSE) AU CHÂTEAU MEUDON (ACTUEL «RAMIER»)



1936 : PROLONGATION DE LA LIGNE JUSQUE MARLY

1957: PREMIERE LIGNE DE TRAM À ÊTRE REMPLACÉE PAR DES BUS



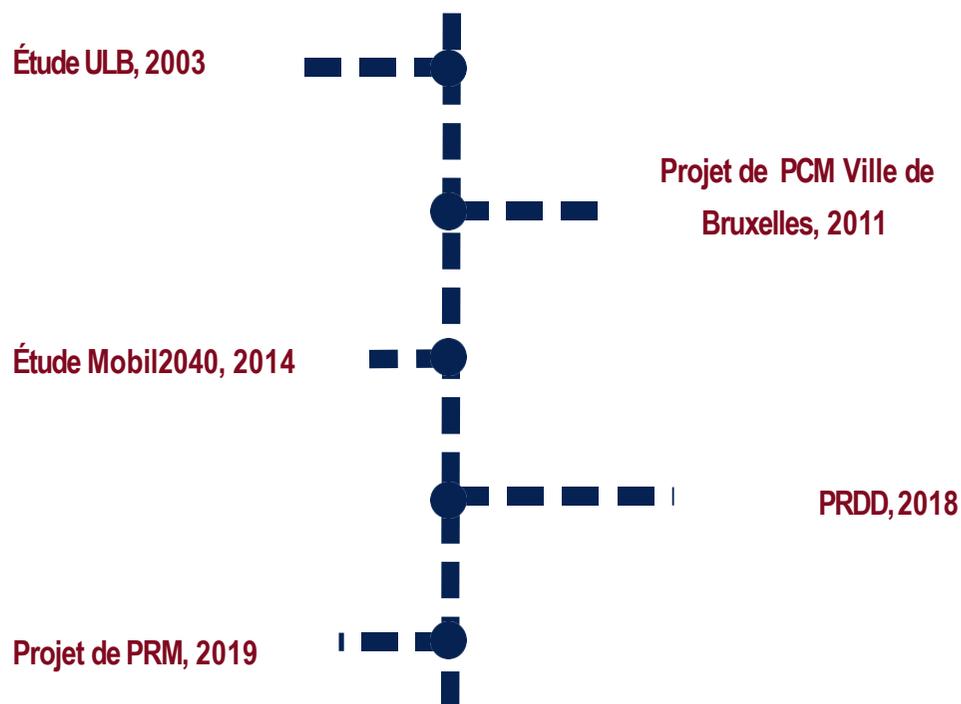
DANS LA CONTINUITÉ ET BIEN AU-DELÀ...

DEPUIS LES ANNÉES 1970, NEDER-OVER-HEEMBEEK EST UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION MAIS NÉANMOINS ENCLAVÉ:

- ✓ CROISSANCE DE POPULATION
- ✓ NOMBREUX ÉQUIPEMENTS
 - ✓ ENTREPRISES

ET DEPUIS PLUS DE 20 ANS, RÉFLEXIONS SUR LE TRANSPORT JUSQU'À L'ÉTUDE D'IMPACT EN 2019 :

UN TRAM POUR NOH!

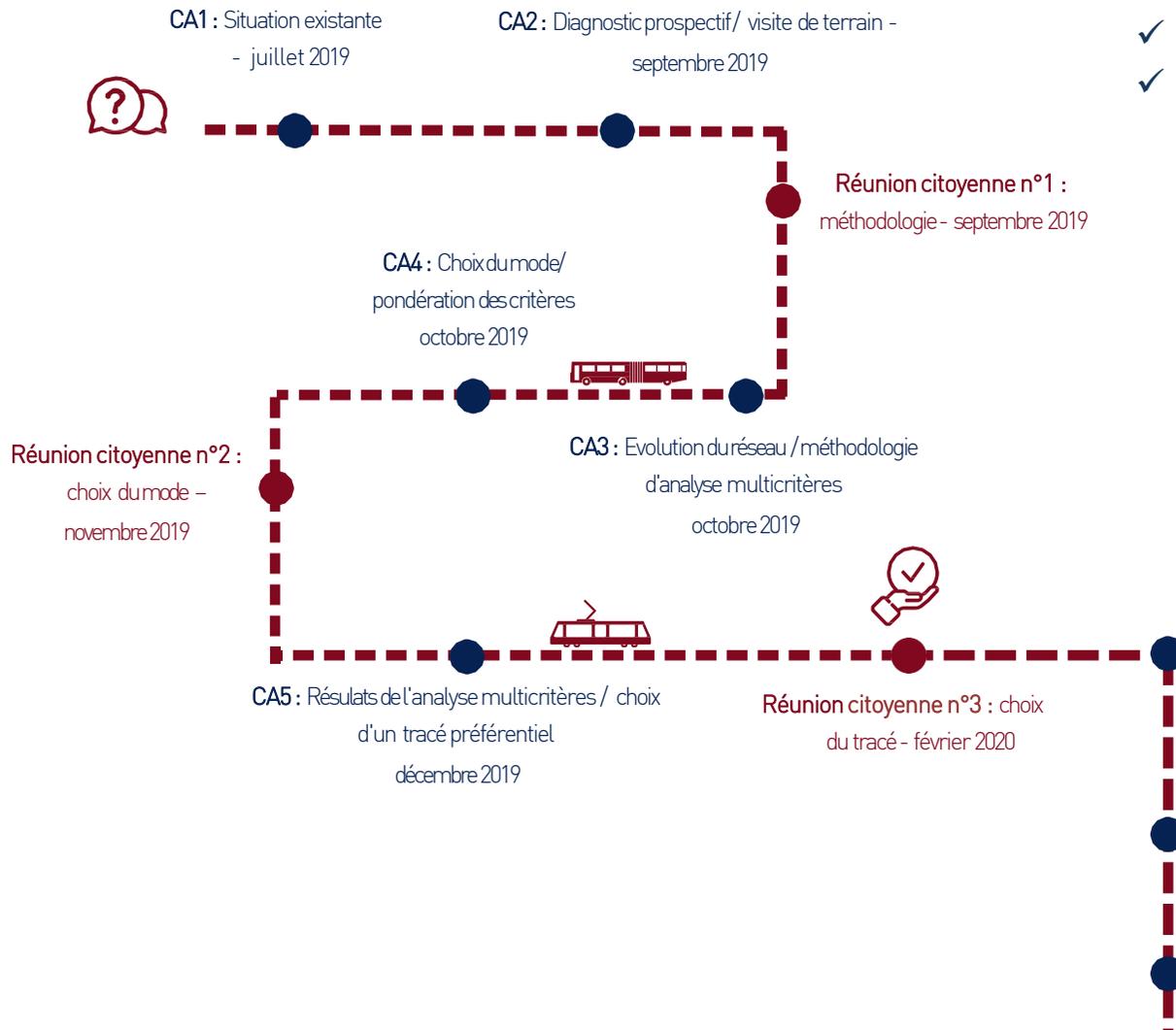




DANS LA CONTINUITÉ ET BIEN AU-DELÀ...

UNE DÉMARCHE DE CONCERTATION INÉDITE À PROLONGER:

- ✓ *PANEL CITOYEN ACTIF*
- ✓ *RÉUNIONS CITOYENNES*
- ✓ *ATELIERS AVEC INSTITUTIONS ET MEMBRES DU COFIL*
- ✓ *ATELIERS AVEC LES ENTREPRISES DE NOH*
- ✓ *ENQUÊTE CITOYENNES (+1.000 PARTICIPANTS)*



Début 2020: Conclusion de l'étude d'impact: retour d'une ligne de tram à NOH sur les traces exactes du tram 47

Fin 2020: Démarrage du projet d'aménagement de la nouvelle ligne de tram pour NOH

2024: Inauguration de la nouvelle ligne de tram, mise en réseau du territoire de NOH et requalification de près de 240.000 m² d'espace public



5 TEMPS POUR UNE DEMARCHE ET UN PROJET EXEMPLAIRES



Le temps de la contextualisation et le temps de la conception urbaine:

Mobilisation intense et soutenue de notre équipe projet et des parties prenantes dans l'assimilation du territoire et dans la co-construction du projet



→ *Créer de l'adhésion et faciliter les étapes de réalisation*



Le temps de la validation urbaine et le temps du développement:

Mobilisation de notre équipe projet, de notre équipe technique et des volontés administratives et politiques



→ *Garantir le délai*



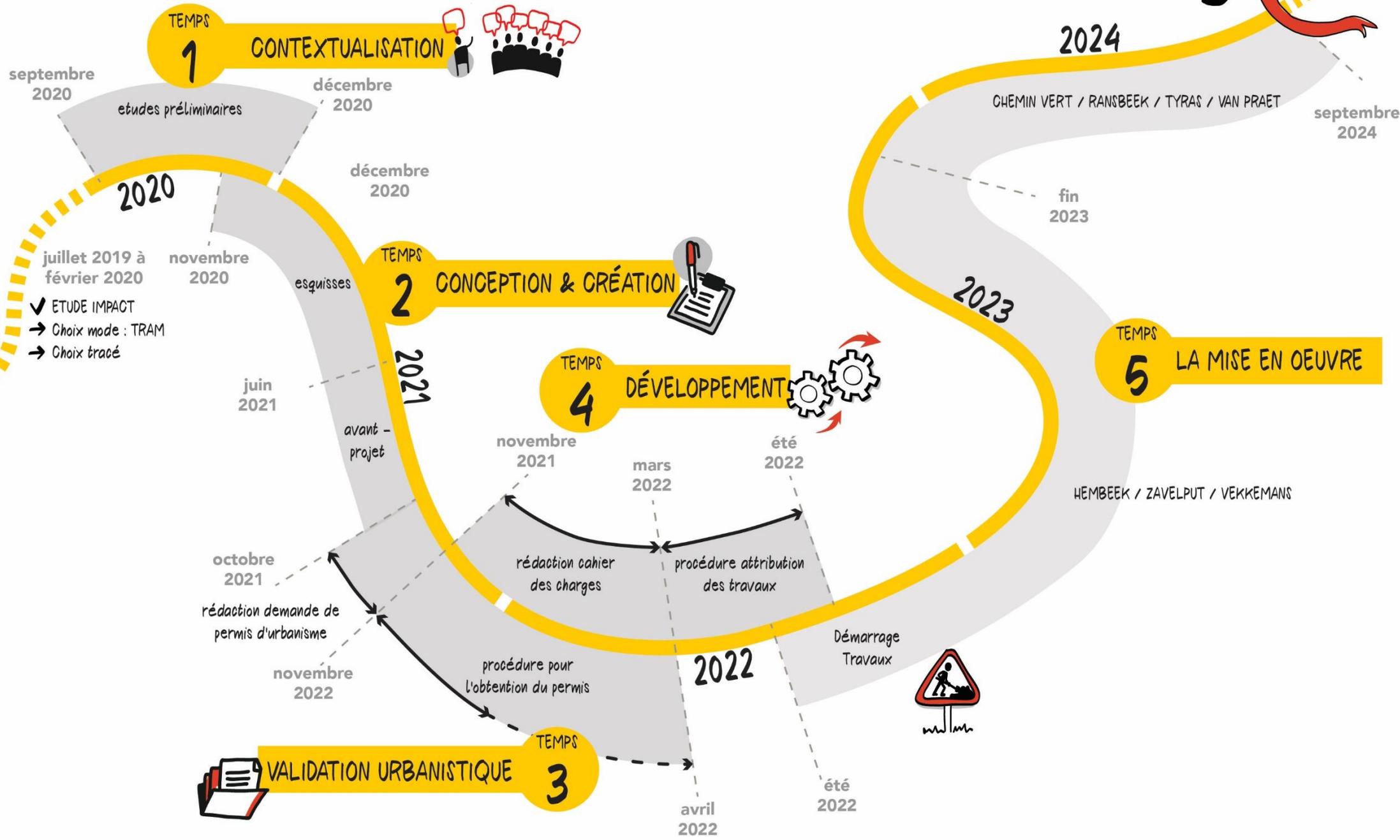
Le temps de la mise en œuvre:

Mobilisation de notre équipe technique et coordination des entreprises

→ *Inaugurer en 2024*

LIGNE du TEMPS

TIJDSLIJN



MISE EN CIRCULATION DU TRAM



TEMPS 1 et 2 CONTEXTUALISATION et CONCEPTION



études préliminaires:

- ▶ plan de circulation
- ▶ études hydrologique et environnementales
- ▶ rencontres de tous les acteurs concernés

septembre 2020

1

2020

juillet 2019 à février 2020

- ✓ ETUDE IMPACT
- Choix mode : TRAM
- Choix tracé

novembre 2021

décembre 2020



premier dessin du projet en co-construction avec les citoyens

2021

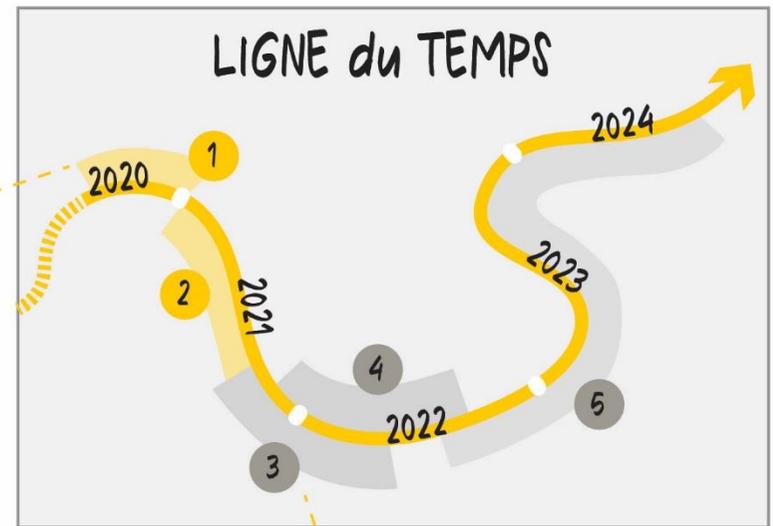
2

juin 2021



dessin détaillé du projet

septembre 2021



RENCONTRES

RENCONTRES CITOYENS



RENCONTRES ÉQUIPE PROJET





VERS UNE MOBILITÉ POSITIVE ET UNE REDISTRIBUTION DE L'ESPACE PUBLIC

*Toutes les illustrations qui suivent sont issues de l'offre. Ce ne sont donc pas des propositions dans le cadre de l'étude qui démarre.



UNE ETUDE DE MOBILITE TRANSVERSALE

Analyse des études existantes et mise en évidence des points saillants

- *Etude de mobilité de l'avenue Van Praet (2020)*
- *P+R Esplanade + Microsimulations Van Praet (2020)*
- *Étude de définition urbaine et d'opérationnalisation pour le BRYC (2019)*
- *Projet de plan communal de mobilité de la Ville de Bruxelles (2010)*

Synthèse des comptages existants (BM) et analyse des données big data (TomTom)

- *Charges de trafic*
- *Taux de congestion / Temps de parcours*
- *Matrices O/D*

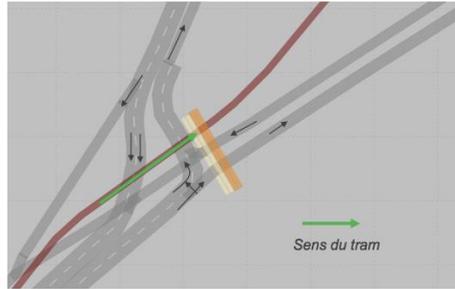
Stratégie de mobilité à l'échelle du quartier (outil SIG développé précédemment)

- *Nouveaux plans de circulation sur base de la spécialisation des voiries (cfr GoodMove)*
- *Approche par axe multimodal*
- *Optimisation du stationnement (dont mutualisation en hors voirie)*
- *Gestion des livraisons : enquêtes + méthode CEREMA*

1 - Option de référence – Réseau modélisée

Le réseau modélisé de l'option préférentielle reprend le tracé fourni par Bruxelles Mobilité début juillet 2020 :

- La voie de tram vers NOH (30 trams/h) coupe le carrefour le plus à l'est.
- Une deuxième voie partielle de rabattement en sortie du mouvement Vilvorde > Van Praet permet un gain partiel de capacité.
- Le bypass TàD sur la branche sud du carrefour Parc Royal-Madrid a été maintenu mais pourra être supprimé dans les versions ultérieures



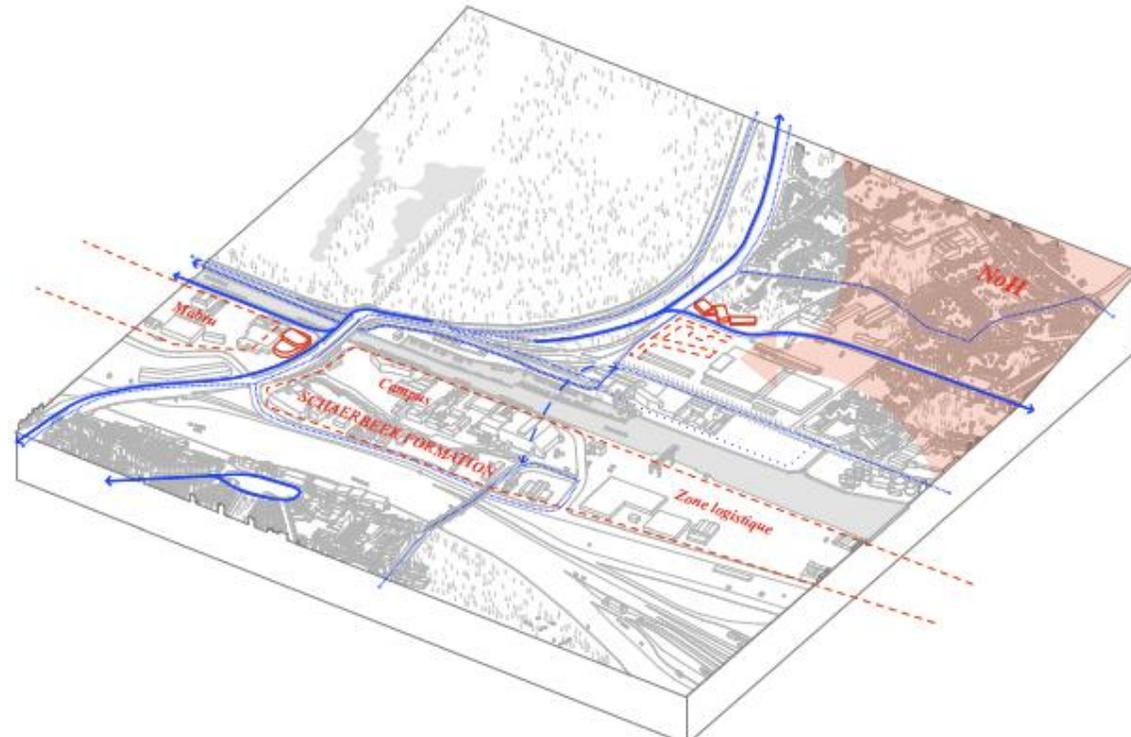
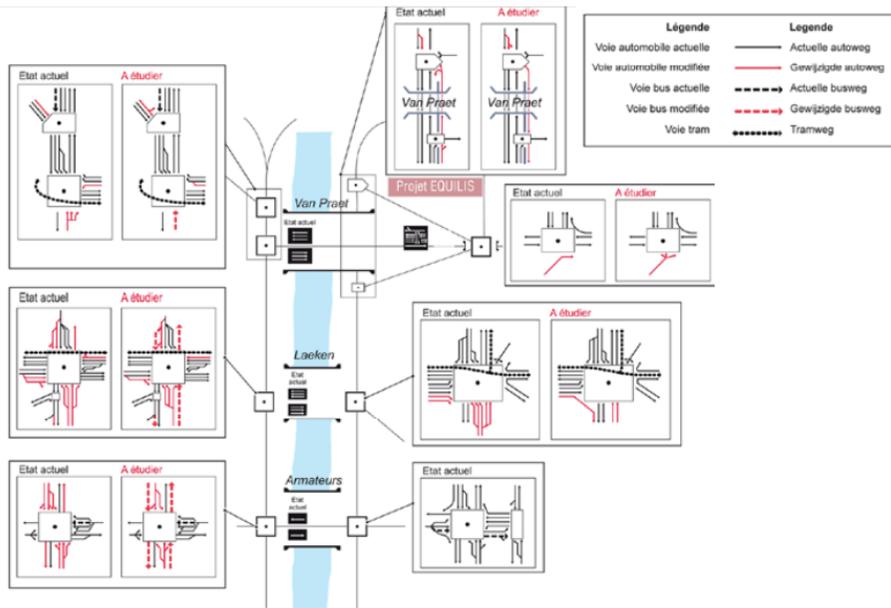
Carrefour est

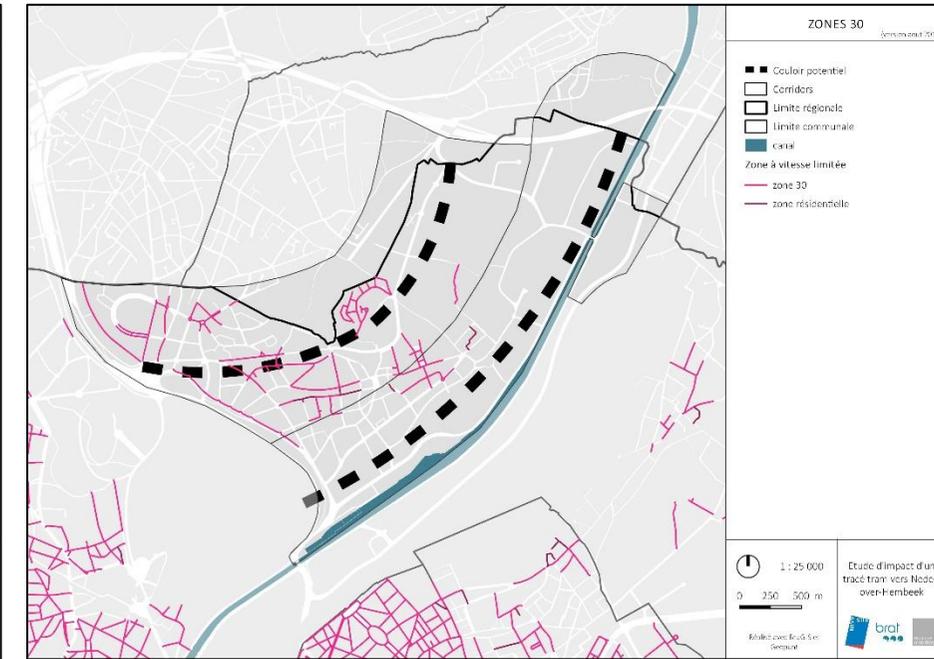
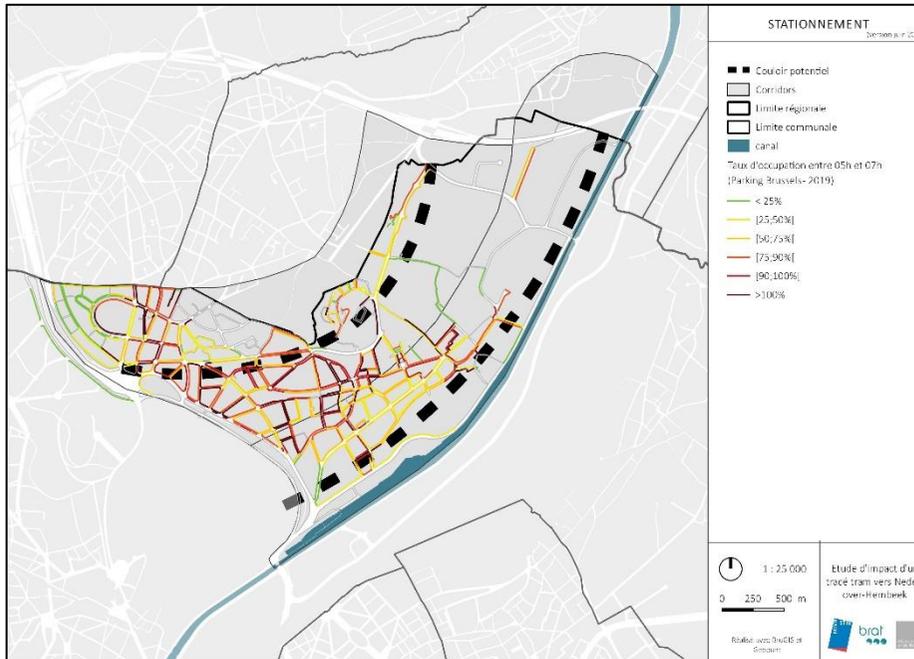
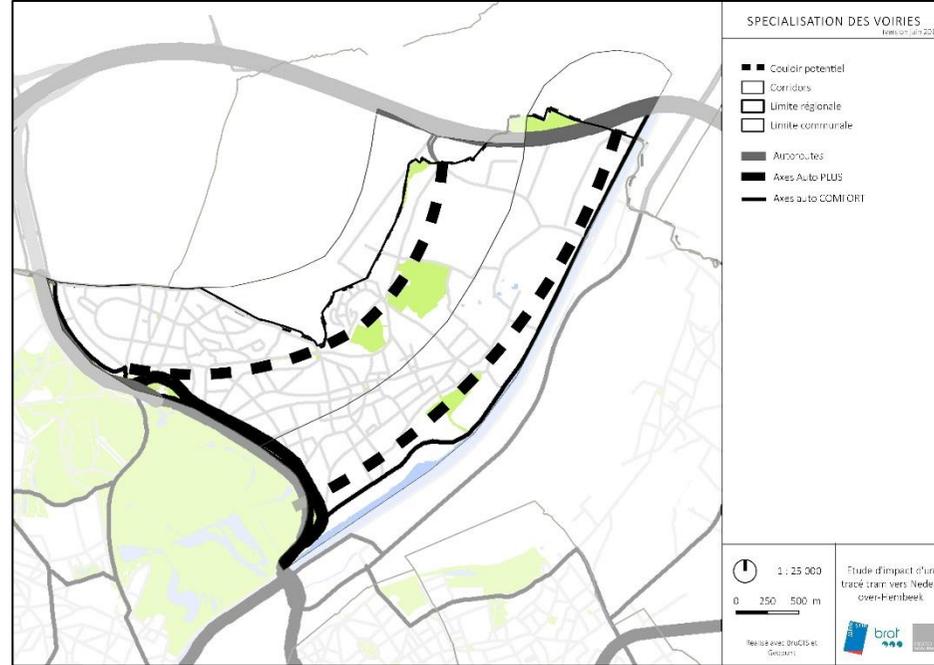
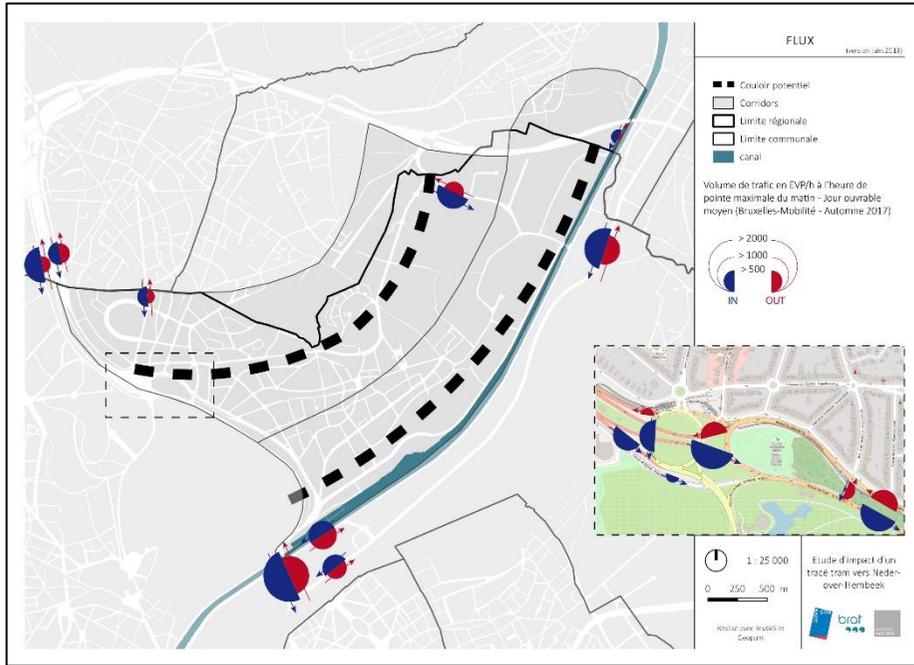
Légende

- Trams existants
- ICR existants
- Future tronçon complétant l'ICR Canal - CK
- - - Passerelle tram et cyclo-piétonne (STIB)
- Tissu résidentiel de NoH
- - - Zones futures de développement
- Projets déjà réalisés



Illustration 15 : les principes de réorganisation des flux automobiles sur les rives entre le Port de Bruxelles et le pont de Laeken, à étudier

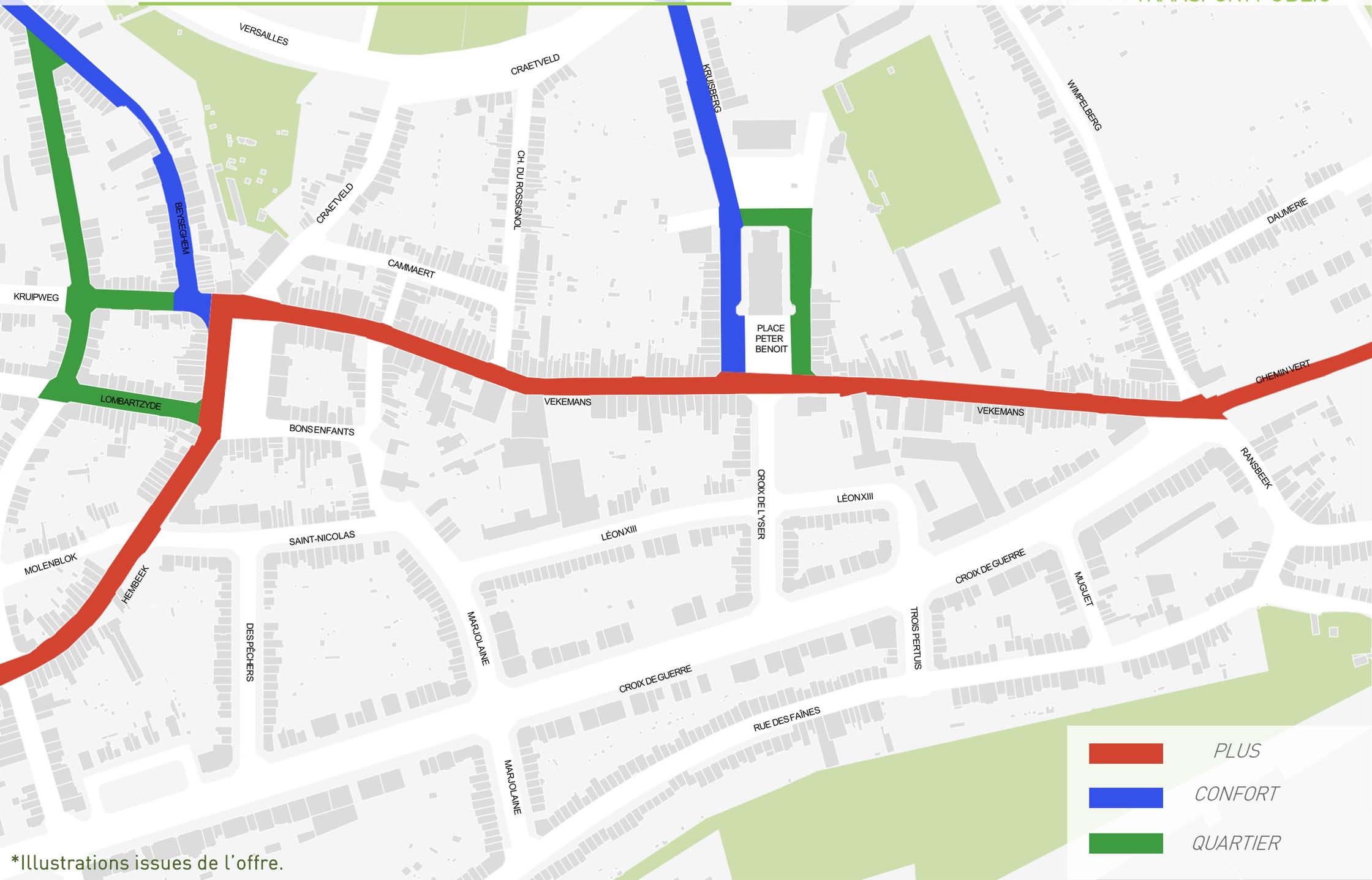


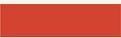




UNE DÉCÉLÉRATION PROGRESSIVE

SPÉCIALISATION MODALE DES VOIRIES TRANSPORT PUBLIC



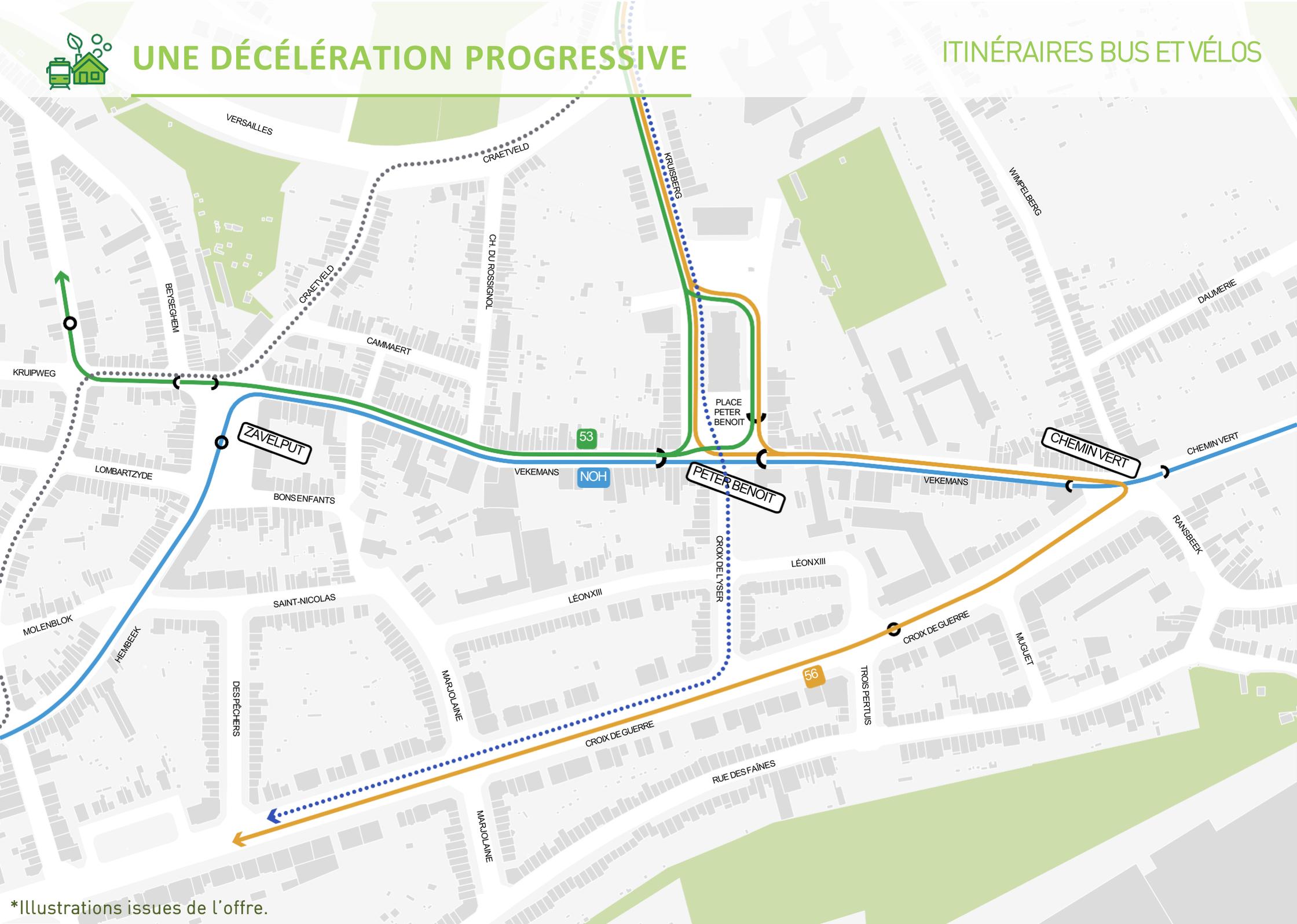
-  PLUS
-  CONFORT
-  QUARTIER

*Illustrations issues de l'offre.



UNE DÉCÉLÉRATION PROGRESSIVE

ITINÉRAIRES BUS ET VÉLOS

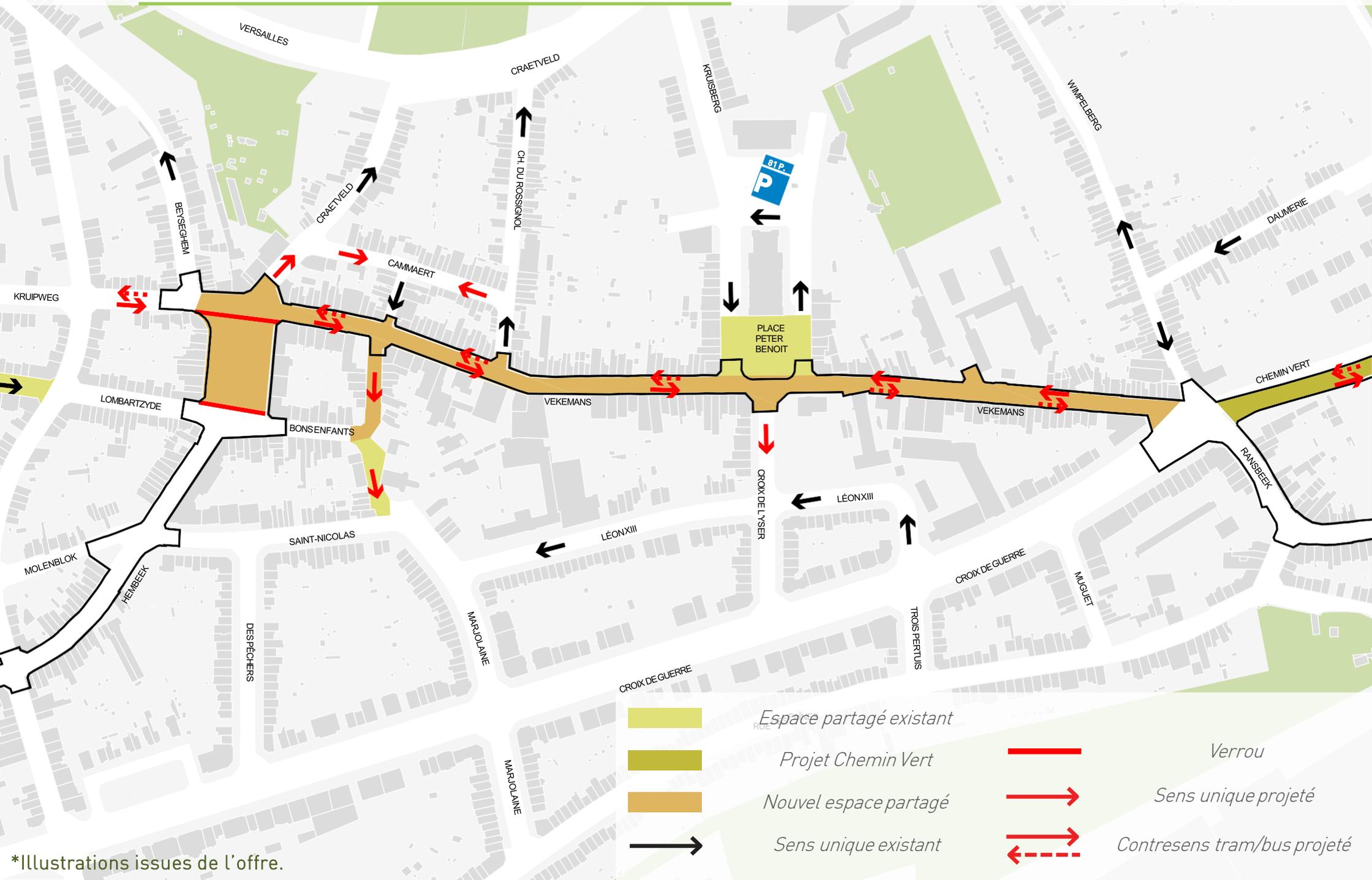


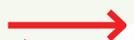
*Illustrations issues de l'offre.



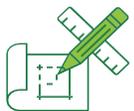
UNE DÉCÉLÉRATION PROGRESSIVE

SCHÉMA DE CIRCULATION

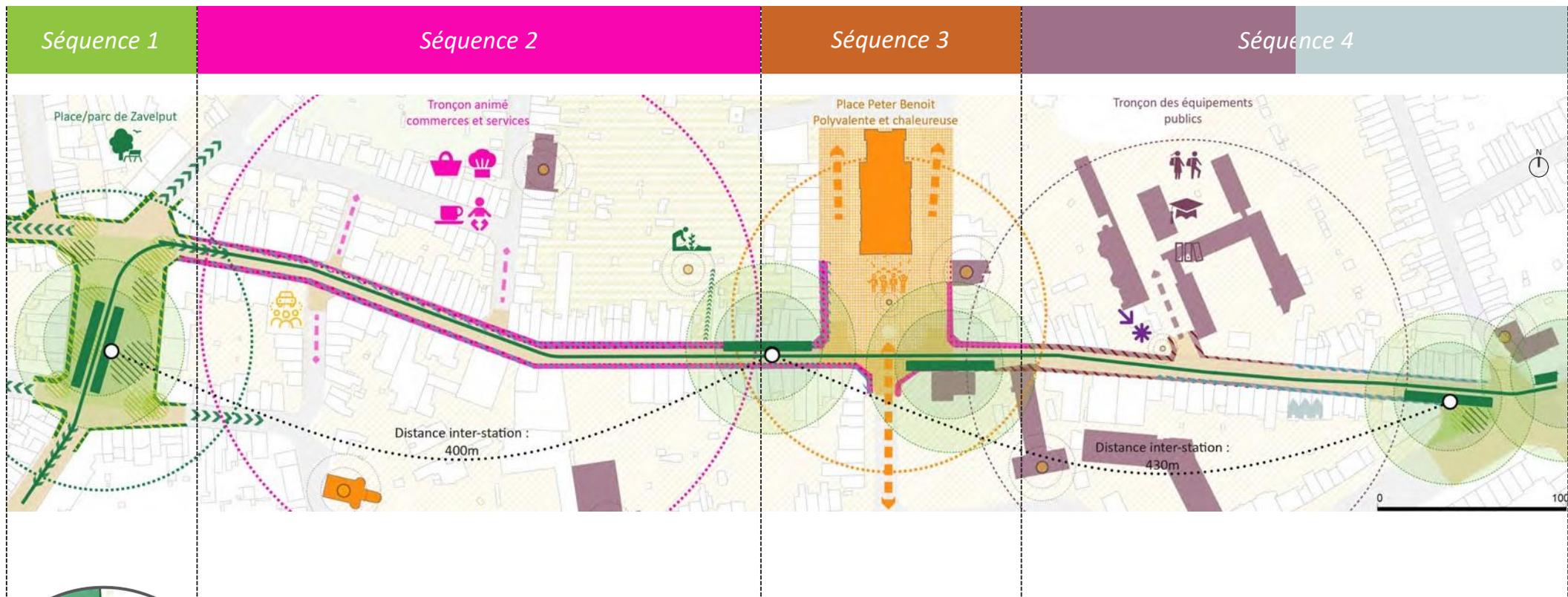


-  Espace partagé existant
-  Projet Chemin Vert
-  Nouvel espace partagé
-  Sens unique existant
-  Verrou
-  Sens unique projeté
-  Contresens tram/bus projeté

*Illustrations issues de l'offre.



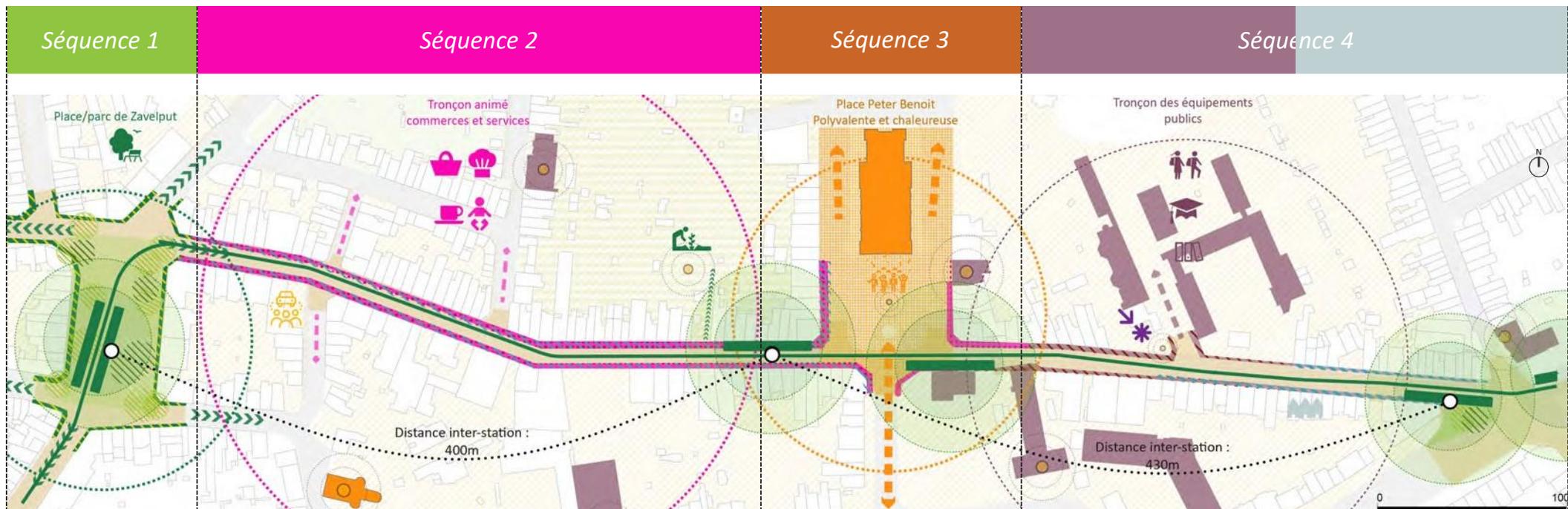
COEUR DE QUARTIER: QUATRE SÉQUENCES POUR QUATRE VISAGES



*SEPRÉLASSER:
ZAVELPUT :
LA PLACE-JARDIN*

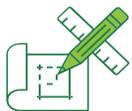


QUATRE SÉQUENCES POUR QUATRE VISAGES

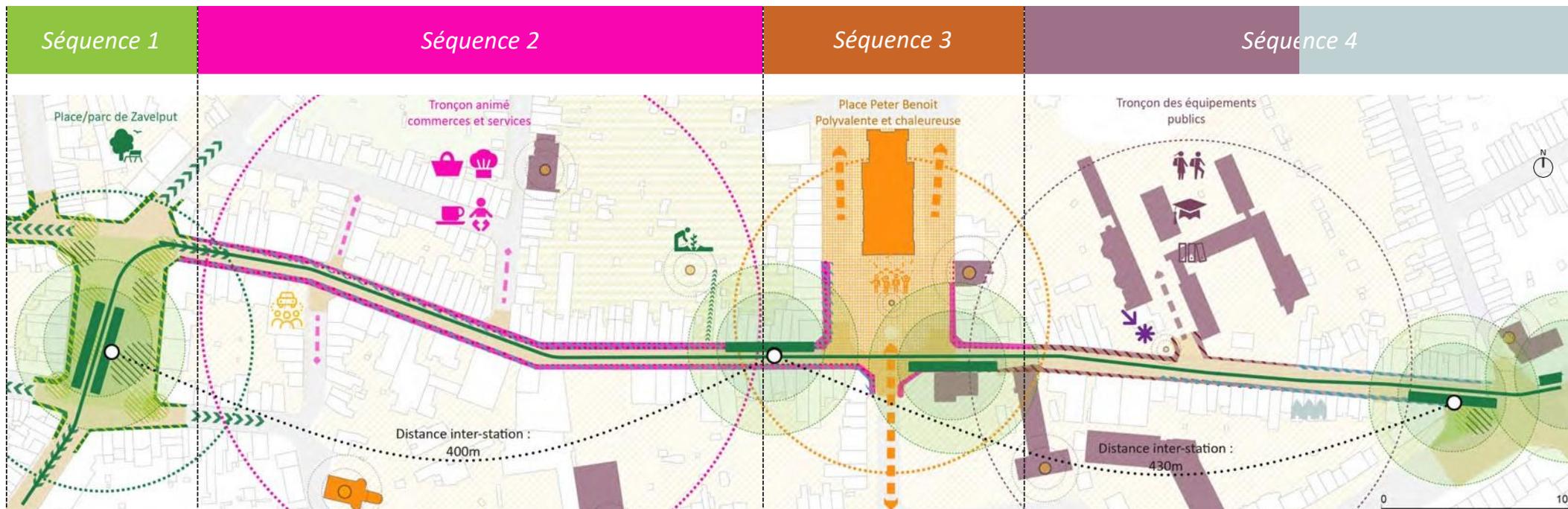


*SEPRÉLASSER:
ZAVELPUT :
LA PLACE-JARDIN*

*FLÂNER:
LA DÉAMBULATION
COMMERCIALE*



QUATRE SÉQUENCES POUR QUATRE VISAGES



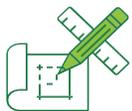
*SEPRÉLASSER:
ZAVELPUT :
LA PLACE-JARDIN*



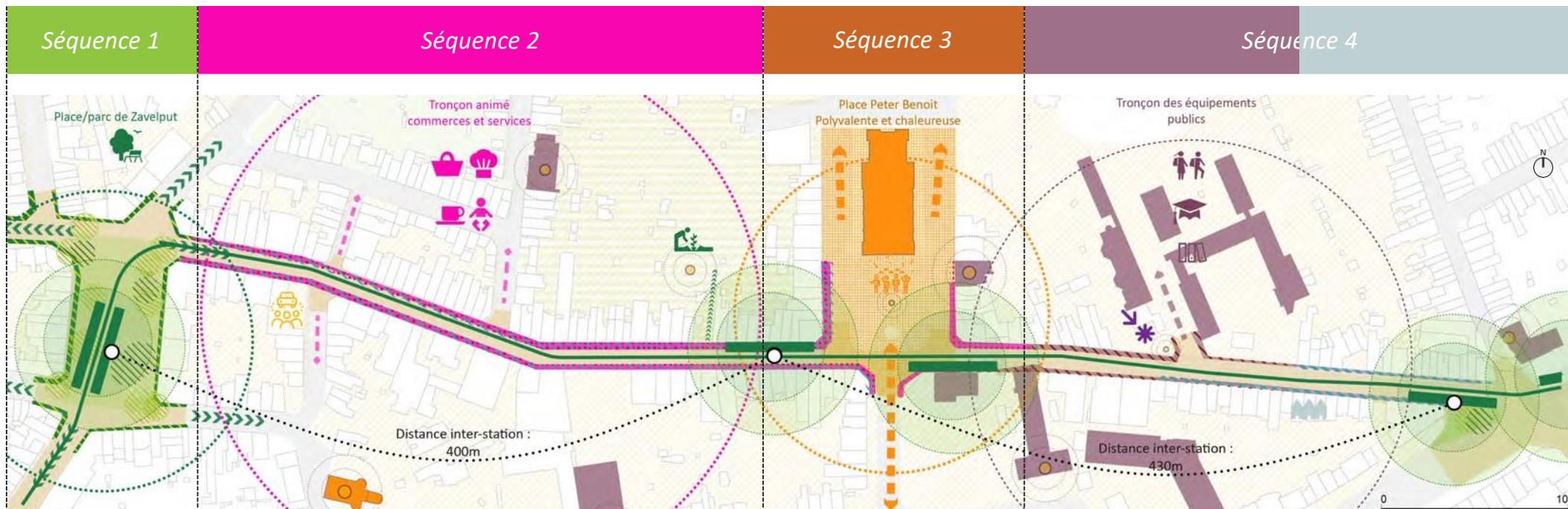
*FLÂNER:
LA DÉAMBULATION
COMMERCIALE*



*SERÉUNIR:
PATRIMOINES ET
ÉVÈNEMENTS*



QUATRE SÉQUENCES POUR QUATRE VISAGES



*SEPRÉLASSER:
ZAVELPUT :
LA PLACE-JARDIN*



*FLÂNER:
LA DÉAMBULATION
COMMERCIALE*



*SERÉUNIR:
PATRIMOINES ET
ÉVÈNEMENTS*



*S'INSTRUIRE:
ÉCOLES ET
ÉQUIPEMENTS*

SÉQUENCE 1 : PROCESSUS DE CONCERTATION ET ENVIRONNEMENTAL



PARTICIPATION / COMMUNICATION

Mise en place d'un aménagement temporaire de la place-jardin sur le Zavelput pour une durée de 2 mois et accompagnement spécifique des commerçants de la rue Vekemans



ENVIRONNEMENT / HYDROLOGIE

Mise en place d'une réflexion sur l'infiltration, le stockage et l'écoulement gravitaire selon 3 trames pour la rue Vekemans et la place-jardin du Zavelput:

LA TRAME BLEUE:
COLLECTE ET TRAITEMENT
DES EAUX PLUVIALES

LA TRAME VERTE:
ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ

LA TRAME ORANGE:
LA TRAME SOCIALE



SÉQUENCE 1 : LA PLACE-JARDIN



*Illustrations issues de l'offre.

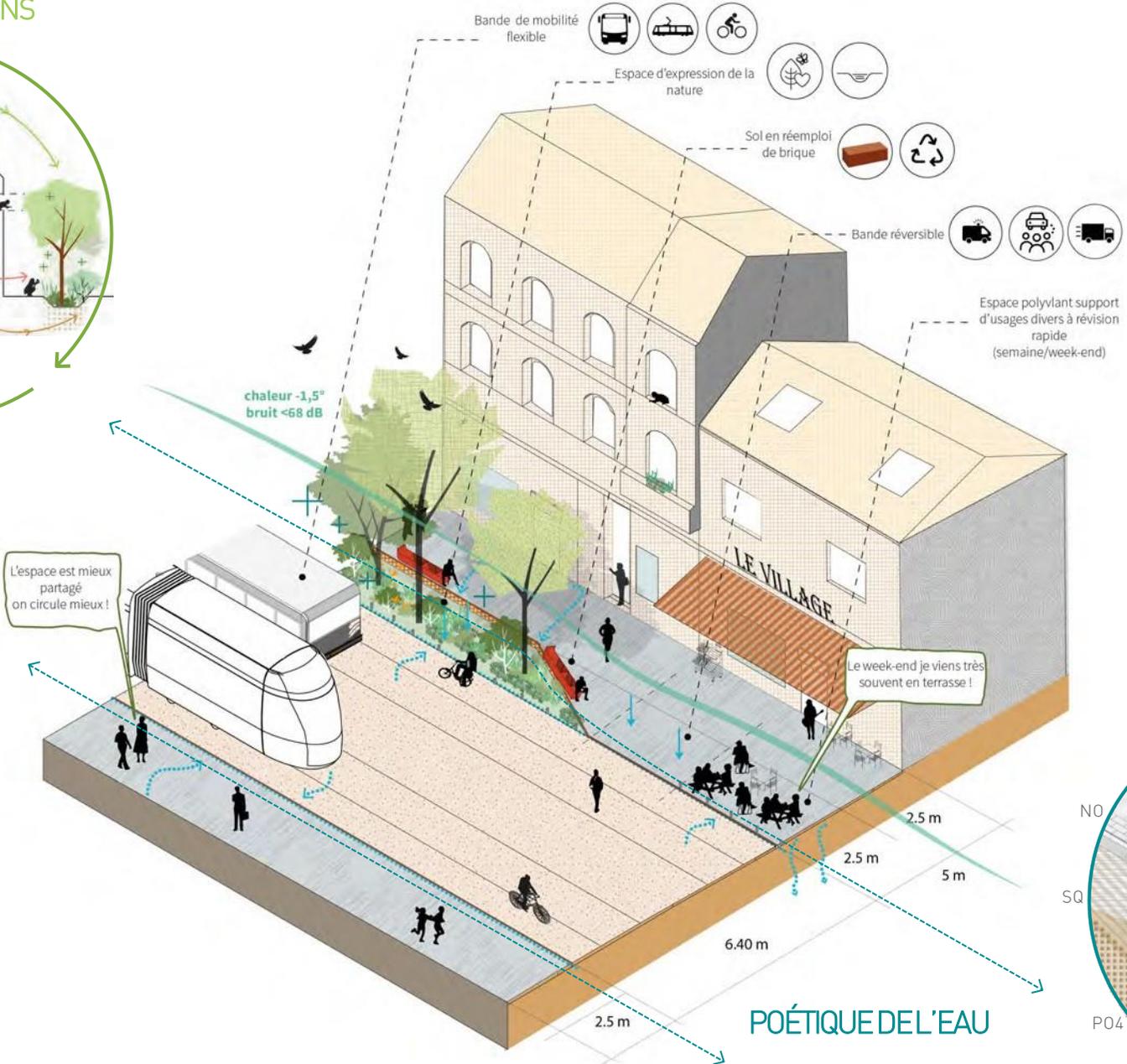
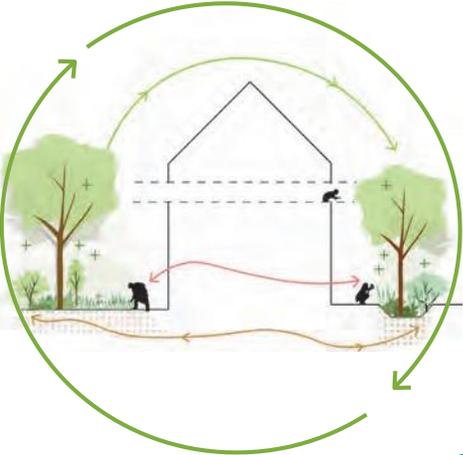
SÉQUENCE 2 : UNE RIVE ADAPTABLE COMPOSÉE AVEC L'EXISTANT



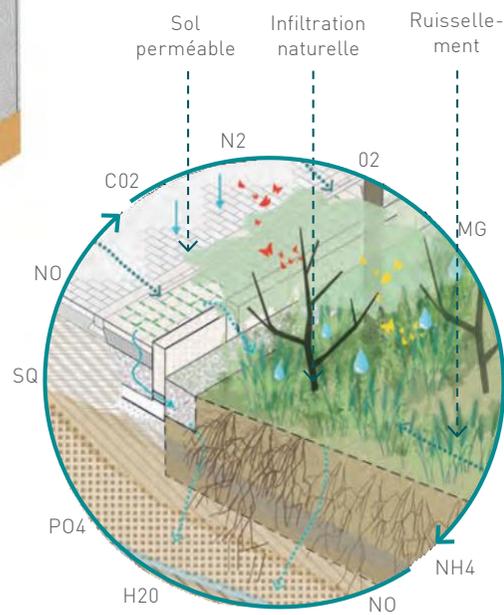
*Illustrations issues de l'offre

SÉQUENCE 2 : UNE RIVE ADAPTABLE COMPOSÉE AVEC L'EXISTANT

AU FIL DES JARDINS



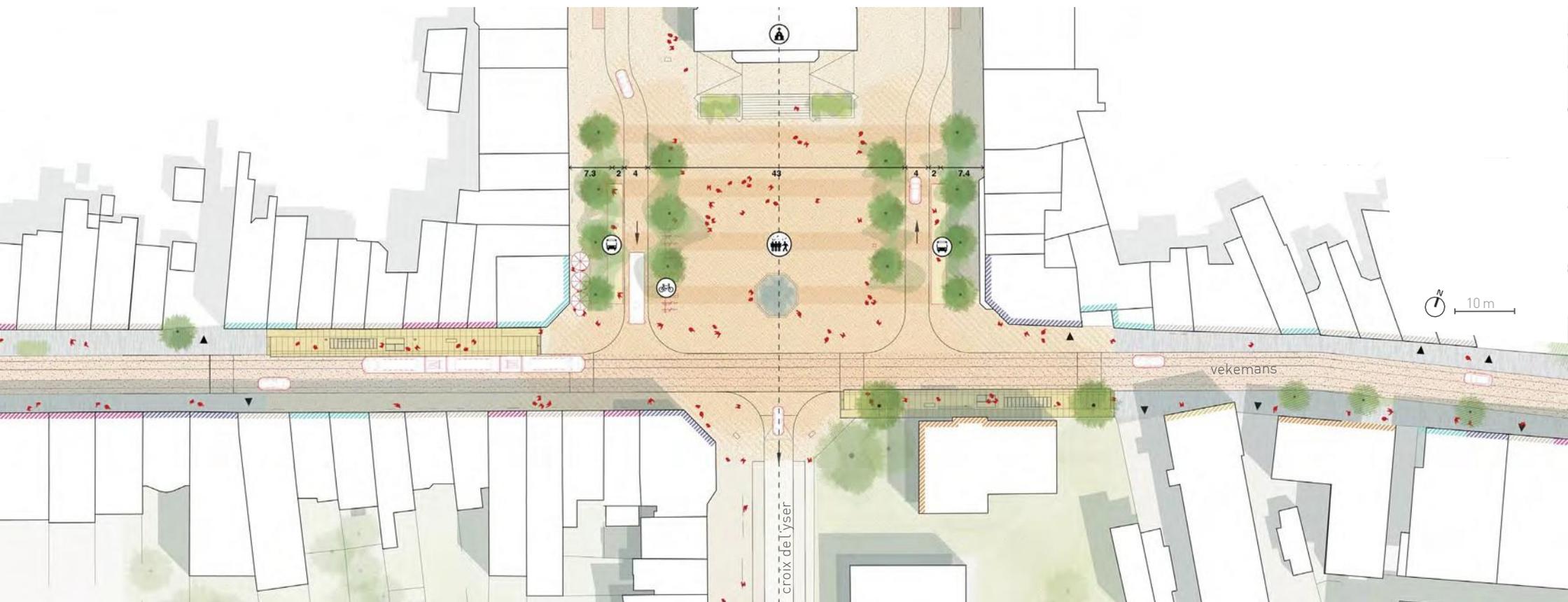
AU FIL DE L'EAU



POÉTIQUE DE L'EAU

*Illustrations issues de l'offre.

SÉQUENCE 3 : LA PLACE PETER BENOIT SE REDÉPLOIE



- //// //// commerces
- //// //// restauration
- //// //// services
- //// //// logements
- //// //// scolaire
- //// //// équipements

SÉQUENCE 3 : LA PLACE PETER BENOIT SE REDÉPLOIE



*Illustrations issues de l'offre.



PREMIERS
QUESTIONNEMENTS...

SIGNER LA PÉTITION EN SIGNANT DANS LES COMMERCES.

AU FIL DU TRACE

Van Praet et
Pôle Hembeek:

nœuds
multimodaux

Rue Hembeek

Quartier
résidentiel

Zavelput

Place
publique

Vekemans:

Dynamisme
commercial &
espace public

Chemin vert/
rue
Ransbeek:

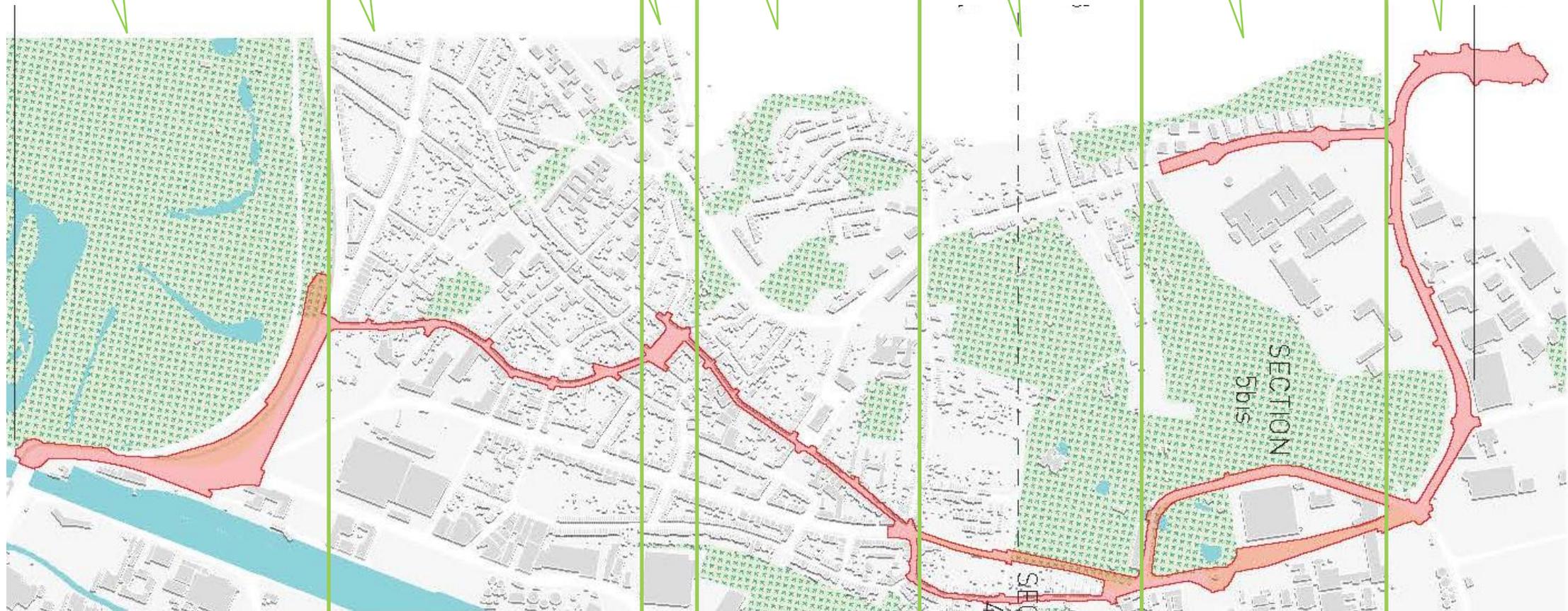
À définir

Rue
Ransbeek:

Impacts
Solvay

Hôpital/ E19:

À définir



SECTEUR VAN PRAET: UN ENJEU A LONG TERME POUR LA CIRCULATION BRUXELLOISE



- Un espace très contraint géométriquement, aujourd'hui majoritairement routier, dans lequel tous les modes doivent cohabiter à terme

SECTEUR VAN PRAET: UN ENJEU A LONG TERME POUR LA CIRCULATION BRUXELLOISE



- Le tunnel Léopold, l'un des 15 points noirs majeurs du Plan d'Actions Avanti, dont la réfection complète n'est pas en phase avec l'objectif de livraison du tram en 2024
- Quel visage pour les rives du canal?

CHEMIN VERT / RUE RANSBEEK: DES ITINERAIRES A COMPARER



- Coté Chemin vert: des bâtiments neufs (absents de cette vue) dont l'implantation contraint le passage du tram, et la présence d'une zone à haute valeur écologique.
- Coté Ransbeek: un gabarit limité (15m) et un bâtiment implanté en avancée sur l'espace public.
- Des zones de rabattement à comparer

AUTOUR DU STADE: UN DEFI TOPOGRAPHIQUE



• Un dénivelé très fort entre la fin du chemin vert et la patte d'oie de la rue Ransbeek, pouvant occasionner la création d'ouvrage pour le tram

AUTOUR DU STADE: UN DEFI TOPOGRAPHIQUE



• Potentielles problématiques de cohabitation entre le passage du tram et l'évacuation du stade sur l'unique espace du parvis

TERMINUS DE LA LIGNE: DES OPPORTUNITES A MESURER



- Deux opportunités de terminus à ce jour:
rue Bruyn au droit des nouveaux logements/

TERMINUS DE LA LIGNE: DES OPPORTUNITES A MESURER



- Deux opportunités de terminus à ce jour:
rond point sous le ring, en correspondance avec le Ringtrambus



MERCI POUR
VOTRE ATTENTION