



Contrat de Quartier Durable JONCTION

P.V. DE LA COMMISSION DE QUARTIER
TENUE EN DATE DU

**Mardi 23 juin 2015
au Théâtre des Tanneurs**

Présents :

Ville de Bruxelles – Cabinet Ans Persoons
Ville de Bruxelles – Cabinet Alain Courtois
Ville de Bruxelles - Cellule CAR

Chef de projet
Région Bruxelles-Capitale
Action Sociale Minimales
Ateliers Populaires
CPAS
Foyer Bruxellois

Huize St-Monika
Mission Locale de Bruxelles-Ville
Recyclart

Mme ULLENS
Mr SEPULCHRE
Mmes LEDENT, VANDERHAEGHE
Mr EELENS
Mr FERON
Mme HILGERS
Mmes TEKAL, HOEBANX
Mr DELVAUX
Mr VERECKEN
Mme VAN DOOREN,
Mr VEEVAET
Mr VANDEKERCKHOVE
Mme VANDEPERRE
Mme PECQUET

Habitants

Mr/Mme DAEMS, DUBRAY, MAZY, VANDENHOVEN, VERSTREPEN

Invités :

Mr BIANCHI (Bureau d'architecture L'Escaut), Mme SCHMIT (BRAVVO), Mme GRASSIOT (Marollywood)

Excusés :

Mme PERSOONS, Mr CHARLIER, Mme DE KEMPENEER, Mme FRANCOIS, Mr CAPELLE

1. Introduction par Mme Virginie ULLENS, Attachée Contrats de Quartier au Cabinet de l'Echevine Ans Persoons

Madame Virginie Ullens introduit la séance en excusant l'Echevine Ans Persoons absente.
Elle passe en revue l'ordre du jour de cette 8^e Commission de Quartier du Contrat de Quartier Durable Jonction, dont le thème principal est le « Projet Phare ».

2. Actes administratifs par le chef de projet M. Boris FERON

Le PV de la Commission de quartier précédente (28/04/2015) est approuvé sans commentaire ni remarque.

3. Présentation du Projet Phare : mise en contexte et grandes étapes par le chef de projet M. Boris FERON

Le Chef de projet aborde ensuite le projet phare du CQD Jonction qui vise la requalification urbanistique de l'espace public autour du chemin de fer et du bloc de logements Brigittines/Visitandines, ainsi que la création d'un atelier ouvert. M. Feron replace le projet phare dans son contexte, depuis 2013 (remise d'une candidature par la Ville de Bruxelles à la Région) jusqu'à la date d'aujourd'hui (lancement d'un premier marché pour le recrutement du bureau en charge de l'étude Master Plan). Comme l'indique le chef de projet, l'étude Master Plan vise, notamment, à déterminer :

- Les zones et natures des interventions
- L'emplacement définitif de l'Atelier ouvert de quartier

M Feron indique que l'étude Master Plan, qui débutera dans les prochaines semaines, sera alimentée par la participation citoyenne (durant le mois de septembre 2015). Les différentes activités qui seront liées à la participation citoyenne seront pilotées par l'équipe de coordination du CQD, appuyée au niveau de la méthodologie par le bureau Periferia recruté à cet effet. A ce titre, l'ensemble des membres de la Commission est appelé à faire part de ses avis, remarques, suggestions, relatives à l'aménagement de l'espace public, notamment en se rendant dans les Antennes de Quartier ou en prenant contact avec l'équipe de coordination du CQD Jonction. De même, l'équipe de coordination appelle le secteur associatif, établi dans le quartier depuis de longues années, pour qu'il répercute ce qui est entendu au niveau de leur public propre.

Le chef de projet trace ensuite les différentes étapes qui seront encore nécessaires jusqu'à la finalisation du projet, soit une inauguration programmée pour 2020.

Pour les détails de la présentation de M. Feron, voir annexe 1.

4. Distribution de la farde « Ambassadeur » et signature de la charte de la participation

La présentation du chef de projet sera suivie d'une présentation de l'architecte Michael Bianchi. En raison d'un retard imprévu de ce dernier, l'ordre du jour a été quelque peu permuté et il a été procédé à la distribution aux participants d'un classeur incluant une version mise en page de la charte de la participation du CQD Jonction, ainsi que divers documents relatifs au CQD Jonction, dont un autocollant « Ambassadeur » (voir ci-dessous) pouvant être apposé sur les fenêtres des membres CoQ qui le souhaitent. Cet autocollant a pour objectif de signifier qu'on peut trouver chez ces personnes des informations sur le CQD Jonction. L'objectif de cette farde est que les membres de la Commission de quartier, en tant que « voix et oreilles du quartier », en tant que « Ambassadeurs du quartier », disposent d'un support pour communiquer sur le CQD. Il leur appartiendra d'alimenter par la suite leur farde au fil de l'évolution du CQD et des documents qui entreront en leur possession.



Il est ensuite procédé à la signature par les membres présents de la Charte de la Participation du Contrat de Quartier Durable Jonction, approuvée par le Collège du Bourgmestre et Echevins le jeudi 18 juin 2015. Les membres non présents seront sollicités par après (prochaine CoQ ou sur base de rencontres individuelles).

5. Présentation par M. Michael Bianchi d'un cas d'étude similaire : Les Quais de la Sambre à Charleroi

Avant l'arrivée de M. Michael Bianchi, M. Hans Eelens, Coordinateur environnement et espace public pour le CQD Jonction, mentionne le souhait de l'équipe de coordination du CQD Jonction d'avoir, à chaque réunion, la présence d'un expert, en rapport avec la thématique abordée. Ce soir, il s'agit de M. Michael Bianchi, architecte au bureau L'Escaut, qui fut en charge du projet d'aménagement des Quais de la Sambre à Charleroi. Du fait que ce projet visait notamment à connecter deux côtés de Charleroi séparés l'un de l'autre par une rupture urbaine, à savoir la Sambre, certaines similarités avec l'aménagement de l'espace public dans le quartier Jonction, coupé par la voie ferrée, existent. Il paraissait donc intéressant, au moment de démarrer le projet phare d'entendre ce qui avait pu être réalisé ailleurs et de quelle manière.

Nous reprenons ci-dessous les points principaux exposés par M. Bianchi.

Objectif du projet d'aménagement des Quais de la Sambre : créer un espace de mobilité douce et plus convivial.

Situation d'origine :

- Des quais classiques : une voirie centrale pour les voitures, cernée de deux bandes pour se garer, et de trottoirs pour les piétons.
 - Dans cette configuration, chacun dispose d'une place allouée, bien délimitée. En outre, la place allouée au piéton est très réduite.
- Existence de nombreux signes pour zoner, baliser (potelets, etc.)
- Chemin de halage pas entretenu
- Nombreux obstacles pour les piétons => le piéton se plie toujours aux exigences des usagers les plus puissants (ex. pour arriver sur sa zone de promenade, il doit d'abord traverser la zone réservée aux voitures).
- Etc.

Caractéristiques principales du projet (inauguration en septembre 2014 - Budget : 7 millions d'euros)

- **Élimination des barrières visuelles** => Ouvrir la vue sur l'eau => Sentiment d'arrêt du regard vers l'eau et le paysage
- **Revêtement unique du sol** pour supprimer le sentiment de zonage entre les différentes parties et faire un **espace partagé** : la voiture est chez elle partout mais nulle part aussi. Le piéton retrouve tous les droits. La vitesse de la voiture est limitée à 20 km/h. La voiture devient responsable s'il y a contact avec le piéton, mais elles peuvent quand-même passer.
- Mise en place de **poches paysagères** car il n'est pas possible de tout verduriser => création d'un **espace de mobilité douce** où les gens peuvent s'arrêter, passer du temps.
- Différentes **séquences** (bar, jeux pour enfants, légumes-bouleaux = rappel des arbres au-dessus des terrils, etc.)
- Volonté de se situer **entre le parc et l'espace urbain** => situation hybride venue du fait qu'il n'est pas possible d'interdire les voitures.
- **Grande diversité de bancs** : formes de grands galets, dispositifs en escaliers où on peut s'asseoir, chaises longues, etc. (différents types d'assises et donc de comportements)
- Création d'une **passerelle au-dessus de la Sambre**, conçue comme une place publique.
- **Jeu sur les éclairages publics** : différents éclairages dans les poches paysagères, le tout formant un ensemble très lumineux, ce qui facilite aux habitants de déborder de leurs habitations.

Nous reprenons ci-dessous les principales questions posées par l'assistance (questions en italiques, réponses sans mise en forme) :

- *Les seniors fréquentent-ils eux aussi cet espace ?* Oui, l'expérience montre que des publics différents fréquentent l'espace, mais il n'y a pas eu d'analyse affinée de la question (par ex. les différents types de bancs permettent de répondre aux besoins des différents publics)
- *Comment l'espace partagé est-il géré, notamment avec les terrasses Horeca ?* Comme le trafic n'est pas très intense, il n'y a pas vraiment de problème. On pourrait un peu comparer avec le trafic sur la place des Martyrs à Bruxelles. Vu la situation d'espace partagé, la voiture est obligée de faire attention et, en conséquence, il y a moins d'accidents.
- *Pourquoi avoir choisi le bouleau qui est une espèce allergène ?* Le bouleau utilisé pour ce projet est un bouleau canadien qui n'est pas allergène. Le bureau a été très sensible à cette question. Il faut savoir qu'à Bruxelles, le robinier que l'on met partout est allergène.
- *Avez-vous réfléchi à la question de l'entretien ?* C'est un aménagement qui ne demande pas tellement d'entretien : les bouleaux n'ont, par exemple, pas besoin d'être taillés et il n'y a pas trop de tags (les bancs ont été revêtus d'anti-tags qui facilitent le nettoyage)
- *Où ont été déplacées les places de stationnement ?* Cette question a été étudiée dans le cadre du plan global de mobilité de la ville de Charleroi (hors projet, donc). Une chose est claire, si l'on supprime le stationnement quelque part, le risque est d'avoir du stationnement sauvage partout (par exemple des voitures qui se garent n'importe où le soir). Il est donc nécessaire de faire des parkings où les voitures peuvent être enfuies pour palier à cela.

- *Un tel aménagement ne facilite-t-il pas le rassemblement de certains publics en en faisant fuir d'autres ?* Nous avons proposé tellement de bancs et tellement de zones différentes que tout le monde trouve sa place. Il est essentiel d'être « généreux » dans le cadre de réaménagements de l'espace public pour que tout le monde puisse trouver sa place.

Autres points mentionnés par M. Bianchi au cours de la discussion :

- le projet a connu beaucoup de résistances. Beaucoup pensaient notamment que cela ne rendrait plus la ville possible. Il est vrai que la mobilité automobile a été réduite de moitié sur les quais mais, par contre, l'objectif est que la mobilité retourne vers le ring qui entoure la ville. Ce qui est sûr, c'est que Charleroi n'a pas été bloquée par ça.
- Il n'y a pas de modèle pour le réaménagement de l'espace public. Tout doit être analysé au cas par cas ; il faut se plonger dans chaque situation.
- Ce type de projets demandent beaucoup de négociations et de mettre beaucoup de monde autour de la table.
- Il y a énormément de potentiels dans le quartier Jonction, mais il faudra malaxer la matière pendant longtemps. Le projet de réaménagement de l'espace public autour de la Jonction est très complexe.

Prochaine réunion : sur invitation

La séance est levée vers 21h.



Duurzaam Wijkcontract JONCTION

P.V. VAN DE WIJKCOMMISSIE
GEHOUDEN OP DATUM VAN

Dinsdag 23 juni 2015
“Théâtre des Tanneurs”

Aanwezigen :

Stad Brussel – Cabinet Ans Persoons
Stad Brussel – Cabinet Alain Courtois
Stad Brussel - Cel CHA

Projectleider
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Sociale Actie Minimales
Ateliers Populaires
OCMW
Brusselse Haard

Huize St-Monika
Mission Locale de Bruxelles-Ville
Recyclart

Buurtbewoners

Uitgenodigden :

Verontschuldigd :

Mevr. ULLENS
Dhr SEPULCHRE
Mevrn LEDENT, VANDERHAEGHE
Dhr EELENS
Dhr FERON
Mevr. HILGERS
Mevrn TEKAL, HOEBANX
Dhr DELVAUX
Dhr VERECKEN
Mevr. VAN DOOREN,
Dhr VEEVAET
Dhr VANDEKERCKHOVE
Mevr. VANDEPERRE
Mevr. PECQUET

Dhr/Mevr DAEMS, DUBRAY, MAZY, VANDENHOVEN, VERSTREPEN

Dhr BIANCHI (Arch.Bureau L'Escaut), Mevr SCHMIT (BRAVVO), Mevr GRASSIOT (Marollywood)

Mevr. PERSOONS, Dhr CHARLIER, Mevr. DE KEMPENEER, Mevr. FRANCOIS, Dhr CAPELLE

1. Introductie door Mevr. ULLENS, Attachée Wijkcontracten aan het Kabinet van de Schepen Ans Persoons

Mevrouw Ullens leidt de vergadering in en excuseert de afwezigheid van de Schepen Ans Persoons. Ze leest de dagorde van deze 8^{ste} Wijkcommissie van het Duurzaam Wijkcontract Jonction voor. Het voornaamste thema van deze vergadering is het “pilotproject”.

2. Administratieve aktes door de Projectleider Dhr Boris FERON

Het PV van de Wijkcommissie van 28/04/2015 wordt goedgekeurd zonder commentaar of bemerkingen.

3. Voorstelling van het Pilotproject door Dhr B. Feron : toestand en verschillende etapes

De projectleider vat het Pilotproject aan die de stedenbouwkundige herwaardering van de openbare ruimte rond de spoorweg beoogt, het woonblok Brigittinen/Visitandinen en de oprichting van een open atelier. Dhr Feron plaatst het Pilotproject terug in zijn context. Vanaf 2013 (indiening van de kandidatuur door de Stad Brussel aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) tot heden (opstarten van een eerste opdracht voor de aanwerving van een studie bureau belast met de studie van het Masterplan). Het Pilotproject benadrukt onder andere de volgende punten:

- De verschillende zones en de soort van interventie,
- De definitieve locatie van het open wijkatelier.

Dhr Feron zegt dat de studie van het Pilotproject, dat in de loop van de komende weken zal opstarten, vergezeld zal zijn van een burgerparticipatie (gedurende de maand september 2015). De verschillende activiteiten gebonden aan de burgerparticipatie zullen geleid en ondersteund worden door de coördinatieploeg van het Wct op gebied van de methodologie, door het bureau Periferia dat hiervoor werd aangeworven. Betreffende de heraanleg van de openbare ruimte zal aan de leden van de Wijkcommissie hun advies, bemerkingen en voorstellen gevraagd worden en deze binnen te brengen in de Wijkantennes of hiervoor contact op te nemen met de coördinatieploeg van het Duurzaam Wijkcontract Jonction. Deze zelfde ploeg vraagt aan de verenigingssector, sinds lange tijd gevestigd in de wijk, welk zijn verwachtingen zijn hieromtrent en dit voor zijn eigen publiek.

Daarna legt de projectleider de eventuele nodige etappes uit die voorzien zijn tot aan het einde van het project met een geprogrammeerde inhuldiging voor 2020.

Voor de details van deze voorstelling, zie bijvoegsel 1

4. Distributie van de farde « Ambassadeur » en ondertekening van de participatieoorkonde.

In afwachting van de komst van Dhr Bianchi krijgen de deelnemers een map over de participatieoorkonde van het Duurzaam Wijkcontract Jonction. Zie hieronder de sticker “Ambassadeur” die, als de buurtbewoners het wensen, aangebracht kan worden op een raam bij de leden van de Wijkcommissie. Het doel is dat er eventuele informatie bij de personen kan ingewonnen worden over het DWCT die deze sticker aangebracht hebben. De eigenaars van deze map worden beschouwd als “de stem en de oren van de wijk” of de “ambassadeurs van de wijk”. Ze kunnen in de loop van het Wijkcontract deze map aanvullen met informatie en documenten.



Hierna gaat men over tot de ondertekening van de oorkonde door de aanwezige leden. Deze werd goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen op donderdag 18 juni 2015. De niet aanwezige leden zullen de kans krijgen deze oorkonde alsnog te ondertekenen (tijdens de volgende W.Co. of tijdens een individuele ontmoeting).

5. Voorstelling door Dhr. Bianchi van een gelijkaardige studie : « Les Quais de la Sambre à Charleroi »

Vóór de aankomst van Dhr Bianchi, stelt Dhr Eelens, Coördinator milieu en openbare ruimte van het DWCT voor om bij elke vergadering een expert uit te nodigen met betrekking tot het aangekondigd thema. Deze avond betreft het Dhr. Bianchi, architect van het bureau L’Escaut, die belast werd met de heraanleg van de Kaaien van de Sambre in Charleroi. Dit project heeft de twee kanten van Charleroi, gescheiden door de Sambre, verenigd. Er is hier dus enige gelijkenis tussen de heraanleg van de openbare ruimte van Charleroi en de wijk Jonction die gescheiden wordt door een spoorweg. Het leek ons hierbij interessant, op het moment dat het pilotproject moest opgestart worden, te horen wat er zo allemaal kon gerealiseerd worden en op welke manier.

Hieronder worden de voornaamste punten door Dhr Bianchi uiteengezet.

Doelstelling van het project voor de heraanleg van de Kaaien van de Samber : oprichting van een meer gezellige ruimte voor voetgangers en fietsers.

Oorspronkelijke toestand :

- Klassieke kaaien : een centrale rijweg voor de voertuigen, met aan elke kant een rij voor parkeergelegenheid en 2 voetpaden.
 - In deze vorm beschikt elk over een vaste begrensde plaats. Daarenboven is de plaats bestemd voor de voetgangers zeer beperkt.
- Aanwezigheid van talrijke signalisatie voor de zones: pijltjes, paaltjes, enz...
- Slecht onderhouden jaagpad
- Talrijke obstakels voor de voetgangers : de voetganger moet zich altijd “plooiën” aan de eisen van de sterke weggebruiker (bv. Om tot aan de wandelzone te geraken moet hij de zone voorbehouden voor de wagens oversteken).
- Enz.

Voornaamste karakteristieken van het project (inhuldiging september 2014 - Budget : 7 miljoen euro)

- **Verwijderen van de visuele barrières** => open zicht op het water => ruimtelijk zicht op het water en het landschap
- **Eén enkele soort straatbekleding** om het verschil tussen de verschillende zones (straatdelen) af te schaffen en zo een **gedeelde ruimte** te creëren : de auto is bv. overal thuis maar ook nergens. De voetganger herovert hier dus al zijn rechten. De snelheid is beperkt tot 20 km/u. Voertuigen hebben doorgang, maar moeten rekening houden met de voetgangers.
- Opstelling van **landschapsruimtes** omdat het niet mogelijk is om alles groen te maken => oprichting van een **ruimte voor voetgangers en fietsers** waar mensen kunnen onthaasten.
- Verschillende zones (bar, kinderspelen, groenvoorziening, berken = herinnering van de bomen op de steenbergen, enz.)
- Ligging tussen **het park en de stedelijke ruimte** => gemengde toestand omdat het niet mogelijk is voertuigen uit te sluiten.
- **Grote diversiteit aan stadsbanken** : grote platte stenen, in trapvorm, ligstoelen, enz. (verschillende types van zittingen en dus van gedragingen).
- Oprichting van een **brug over de Samber**, als openbaar pleintje ontworpen.
- **Speelse openbare verlichting** : verschillende verlichtingsmogelijkheden in de openbare ruimten die een heel lumineus geheel vormen waardoor de bewoners vlotter naar buiten kunnen komen.

Hieronder worden de voornaamste gestelde vragen hieromtrent hernomen:

- *Worden deze ruimten ook bezocht door senioren ?* Ja, het experiment toont aan dat de ruimte bezocht wordt door een veelzijdig publiek. Er werd wel geen gedetailleerde analyse hieromtrent uitgevoerd (bijv. : de verschillende types van banken laten toe te beantwoorden aan de noden van de verschillende doelgroepen).
- *Hoe wordt de gedeelde ruimte beheerd, onder andere op gebied van de Horeca terrassen ?* Er zijn weinig problemen omdat het hier niet om intens verkeer gaat. Men zou het kunnen vergelijken met het verkeer op het Martelarenplein in Brussel. Gezien de ruimte verdeeld is, moeten de voertuigen meer opletten en gebeuren er minder ongelukken.
- *Waarom verkiest men de berk die een allergene soort is ?* De berk die men gebruikt is een Canadese soort die niet allergen is. Het studie bureau heeft hier zeer goed op gelet. Men moet weten dan de gewone acacia, die men overal in Brussel vindt, zeer allergen is.
- *Hebt u nagedacht over het onderhoud ?* Deze inrichting heeft niet veel onderhoud nodig : de berken hoeven niet gesnoeid te worden en er zijn niet al te veel tags (de banken werden met een anti tag product behandeld die het onderhoud vergemakkelijkt).
- *Naar waar werden de parkingplaatsen verplaatst ?* Deze vraag werd bestudeerd in het kader van het globaal mobiliteitsplan van de stad Charleroi (dus buiten project). Eén ding is zeker, als men de parkingplaatsen afschaft, zal men wildparkeren bevorderen (bv. wagens die zich ‘s avonds overal parkeren). Om dit te vermijden moet men dus parkings aanmaken.

- *Zou dit soort aanleg het verzamelen van een bepaald soort publiek niet bevorderen en andere doelgroepen laten wegvluchten ? Om dit te vermijden, hebben wij zoveel verschillende soorten banken en zones voorgesteld opdat iedereen er wel zijn plaatsje vindt.*

Enkele punten vermeld tijdens het debat door Dhr. Bianchi :

- Het project heeft veel weerstand gekend. Vele hebben gedacht dat dit de stad onleefbaar zou maken. Het is waar dat het vervoer tot de helft is herleid op de kaaien, maar de bedoeling was dat het verkeer zou terug gedrongen worden naar de ring rond de stad. Wat duidelijk is : Charleroi is hierdoor niet geblokkeerd.
- Er bestaat geen model voor de heraanleg voor de openbare ruimte. Alles moet geval per geval geanalyseerd en aangepast worden volgens de toestand.
- Dit type project vraagt veel onderhandelingen en besprekingen.
- De wijk Jonction biedt enorm veel potentieel, maar er moet goed over nagedacht worden. De heraanleg van de openbare ruimte rond de wijk Jonction is zeer complex.

Volgende vergadering : op uitnodiging
De zitting is opgeheven rond 21u.