

RESUME NON TECHNIQUE

Table des matières

Table des matières	- 2 -
07.01. INTRODUCTION	- 4 -
07.01.01. Contexte et Objectifs	- 4 -
07.01.02. Outils développés	- 4 -
07.01.03. Périmètre d'étude.....	- 5 -
07.01.04. Structure de l'étude Rapport sur les Incidences Environnementales.....	- 7 -
07.01.05. Structure du présent Résumé Non Technique.....	- 7 -
07.01.06. Composition du Comité d'Accompagnement.....	- 8 -
07.01.07. Liste des acronymes principaux	- 9 -
07.02. PRESENTATION DU SITE DANS SON CONTEXTE	- 10 -
07.02.01 Le quartier.....	- 10 -
07.02.02 Le site	- 10 -
Historique.....	- 10 -
Morphologie.....	- 11 -
Affectations	- 13 -
Patrimoine.....	- 14 -
07.03. ENJEUX PRINCIPAUX.....	- 17 -
07.03.01. Urbanisme.....	- 17 -
07.03.02. Social et Economique.....	- 19 -
07.03.03. Mobilité.....	- 20 -
07.03.04. Acoustique	- 24 -
07.03.05. Être Humain	- 26 -
07.03.06. Qualité de l'Air	- 26 -
07.03.07. Microclimat	- 27 -
07.03.08. Energie.....	- 28 -
07.03.09. Sol	- 29 -
07.03.10. Eau.....	- 31 -
07.03.11. Biotope.....	- 32 -
07.03.12. Déchets.....	- 35 -
07.04. PHASES D'ANALYSE DE SCENARIOS	- 37 -
07.04.01 2_Évaluation de différents scénarios de programmation.....	- 37 -
07.04.02 3_Évaluation de scénarios de spatialisation - alternatives contrastées.....	- 40 -

07.04.03	4 – Evaluation de variantes PAD	- 42 -
	Espaces publics	- 43 -
	Programme	- 43 -
	Morphologie	- 44 -
	Mobilité	- 45 -
	Trafic routier	- 45 -
	Transports en commun	- 47 -
	Modes actifs	- 49 -
	Stationnement	- 50 -
	En termes de phasage	- 50 -
	Aspects saillants qui ressortent de l'analyse	- 51 -
07.05.	SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL	- 52 -
07.05.01	Programme	- 52 -
07.05.02	Lignes directrices	- 53 -
07.06.	EN CONCLUSION : LE PAD	- 55 -
07.06.01	Différents volets complémentaires	- 55 -
07.06.02	Apprentissages de l'analyse	- 57 -
07.07.	RECOMMANDATIONS	- 62 -

07.01. INTRODUCTION

Le présent Résumé Non Technique porte sur le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) relatif à l'élaboration du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Mediapark Reyers sur le site RTBF-VRT à Schaerbeek.

07.01.01. Contexte et Objectifs

Le contexte de développement des nouvelles installations de la VRT et de la RTBF sur le site de Reyers représente une opportunité pour le développement de la zone-levier n°12 et pourrait avoir un véritable effet de levier sur l'Est bruxellois, notamment sur les aspects suivants :

- × Développement d'un pôle média en cohérence avec le maintien des institutions VRT et RTBF sur le site ;
- × Développement d'un quartier mixte, porteur d'animation urbaine et de qualité de vie ;
- × Développement des infrastructures de mobilité nécessaires (métro moyenne ceinture, réseau tram et sortie d'autoroute pour la E40) ;
- × Développement des nœuds de transports publics Reyers et Diamant comme pôles urbains ;
- × Intensification de la ville côté est et d'autres sous-secteurs de la zone levier ;
- × Opérationnalisation du Plan Régional de Développement Durable.

Au vu de ces ambitions et des caractéristiques, une série d'exigences a été définie pour le projet :

- × Valoriser un potentiel constructible permettant la réalisation d'un nouveau quartier d'habitation ;
- × Intégrer la réalisation d'un parc public au cœur du quartier ;
- × Permettre la réimplantation des nouveaux sièges de la VRT et de la RTBF ;
- × Viser un objectif de grande qualité urbaine et architecturale.

Ces éléments constituent des pivots pour l'organisation du site et le point de départ de la réflexion pour l'élaboration du projet de quartier.

07.01.02. Outils développés

A travers la réalisation d'un **Plan d'Aménagement Directeur (PAD)**, la Région bruxelloise veut assurer que la mise en œuvre du site se fasse de manière cohérente : cet outil permet en effet de définir à la fois une vision urbanistique d'ensemble mais également des prescriptions graphiques et littérales précises pour la mise en œuvre de cette vision.

Le **Rapport d'Incidences Environnementales (RIE)** doit évaluer le PAD au cours des différentes étapes de son élaboration pour en faire ressortir :

- × Les aspects positifs et négatifs des options envisagées ;
- × Les problématiques qui nécessitent d'être étudiée plus finement, pour pallier aux incidences négatives observées ;
- × Des recommandations pour la mise en œuvre du PAD.

Le PAD et son RIE ont été réalisés en parallèle et de manière itérative. La réflexion a également été alimentée par le travail de Masterplan et de son Evaluation Environnementale, menée en amont. La recherche spatiale réalisée pour le PAD a ainsi pu se nourrir des études environnementales pour tirer parti des opportunités tout en minimisant les incidences potentielles liées au développement.

L'analyse des incidences environnementales a en effet été menée avec le souci constant de valoriser le potentiel de durabilité du site afin d'aboutir à la définition d'un projet respectueux de l'environnement alliant les principes

du développement durable à l'échelle du quartier. Elle a ainsi permis d'alimenter le travail programmatique et spatial du PAD en soulevant des **points d'attention**, augmentant la **qualité du projet** et formulant des **recommandations** utiles à l'élaboration du plan.

07.01.03. Périmètre d'étude

La zone d'étude comprend la parcelle VRT RTBF et son environnement immédiat. La parcelle proprement dite est comprise entre le boulevard Auguste Reyers, la rue Henri Evenepoel, la rue Colonel Bourg et l'avenue Jacques Georgin. Elle représente une superficie de 20ha. Si les abords immédiats du site sont caractérisés par une très forte hétérogénéité, à une échelle élargie le site s'inscrit dans un réseau de boulevards structurants qui infléchit ses occupations et dessine de grandes tendances :

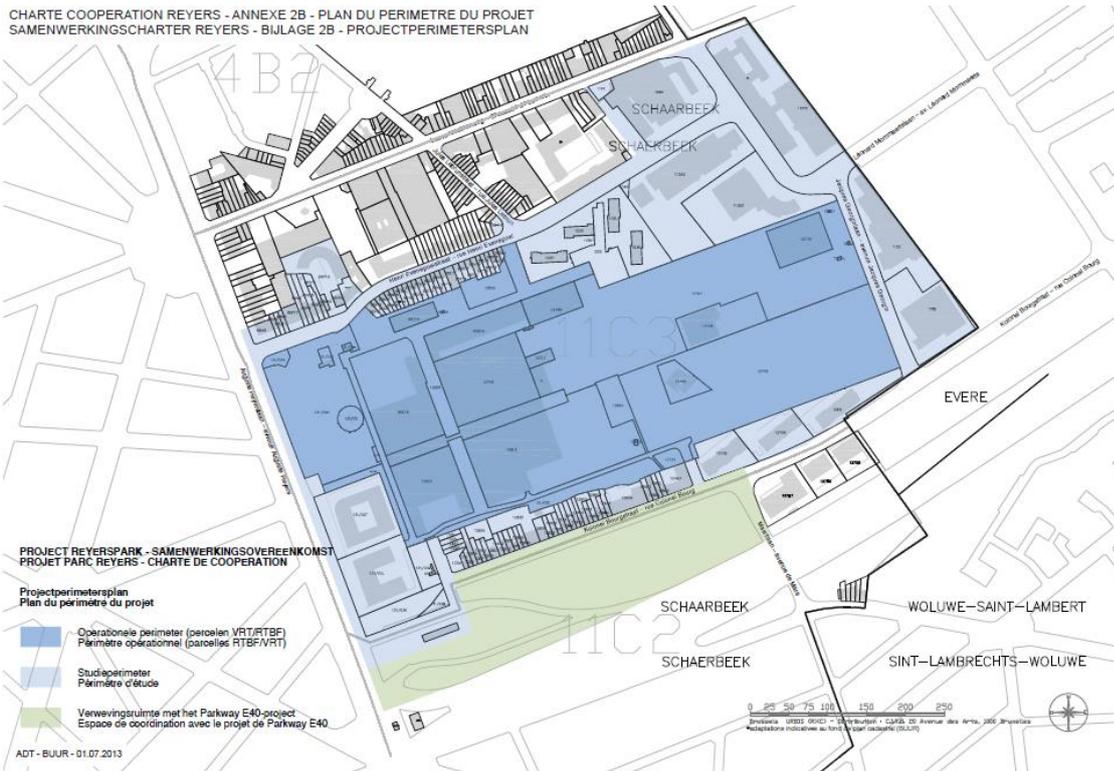
- × Le nord du site est marqué par la chaussée de Louvain, grande radiale historique de l'est de Bruxelles ;
- × L'ouest du site est limité par le boulevard Reyers qui appartient à la moyenne ceinture, réseau de boulevards qui marque la fin de l'urbanisation du XIXe siècle ;
- × Le sud est caractérisé par le passage de l'autoroute E40 dont l'ouverture a profondément transformé la topographie et a constitué une barrière durable du site avec les communes voisines ;
- × A l'est, les abords du site sont marqués par une occupation industrielle et commerciale qui marque la fin de la zone dense.

Ces barrières urbaines constituent la principale limite pour les phénomènes urbanistiques observables à une échelle locale, notamment :

- × Les contraintes réglementaires en vigueur sur la zone ;
- × Le fonctionnement interne du site ;
- × Le rapport du site avec ses abords immédiats ;

Sur certains aspects, l'étude inclura également les îlots situés au-delà de ces limites urbaines, afin d'appréhender la manière dont le projet peut questionner ces limites et contribuer à l'atténuation des frontières existantes au sein du quartier. L'aire d'étude a été étendue au-delà de ces barrières urbaines pour l'analyse des phénomènes qui nécessitent une lecture plus large, notamment :

- × L'inscription du site dans le contexte régional,
- × L'inscription du site dans la trame des espaces publics avoisinants,
- × La lecture des quartiers environnants, sur le plan morphologique notamment.



Périmètre d'étude extrait du Cahier Spécial des Charges

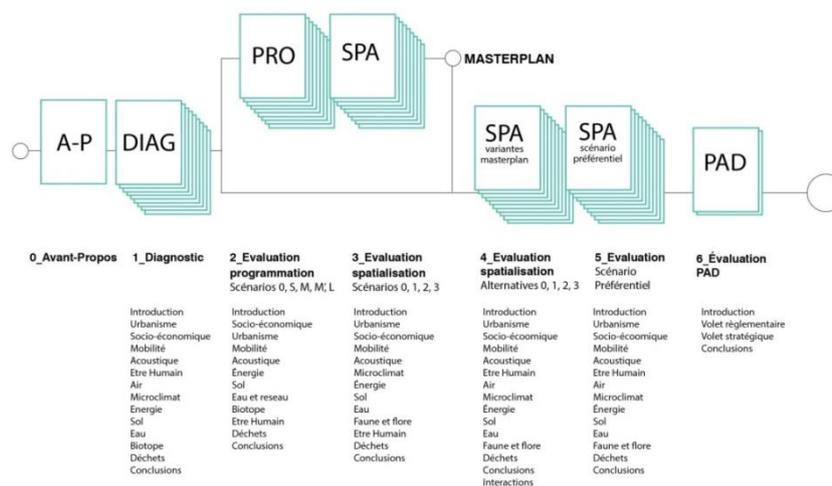
07.01.04. Structure de l'étude Rapport sur les Incidences Environnementales

La structure du RIE suit les étapes de travail du PAD, en étudiant tour à tour :

- × La phase de mise en avant des **enjeux** de la zone ;
- × Les analyses de **programmation et de spatialisation** effectuées dans le cadre de l'élaboration du masterplan.
- × Les analyses menées dans le cadre de l'élaboration du PAD : **évaluation de la spatialisation, du scénario préférentiel et du PAD.**

Le document s'articule en 7 parties distinctes :

- × 0_Avant-Propos
- × 1_Élaboration du diagnostic ;
- × 2_Évaluation de différents scénarios de programmation ;
- × 3_Évaluation de différentes alternatives de spatialisation - alternatives contrastées ;
- × 4_Évaluation de différentes alternatives de spatialisation - variantes Masterplan ;
- × 5_Évaluation du Scénario Préférentiel ;
- × 6_Evaluation du PAD



Structure des documents

07.01.05. Structure du présent Résumé Non Technique

Le résumé non technique est un document destiné à la consultation du public, principalement lors des procédures d'enquêtes publiques. L'accent est spécialement mis sur la clarté et la structure du document, ainsi que sur la compréhension et la lisibilité des informations fournies aux personnes désireuses d'avoir une vue synthétique du plan étudié et de ses conséquences sur l'environnement.

Cependant, la finalité de ce résumé n'est préservée que s'il consiste à reprendre, en termes directement accessibles pour tout un chacun, les éléments significatifs du rapport final du rapport d'incidences. Dès lors, les personnes désireuses de prendre connaissance des détails des raisonnements entrepris dans l'étude d'incidences doivent se référer au rapport final du Rapport d'Incidences sur l'Environnement (RIE).

Pour restituer ici les principaux apprentissages de ce processus, le présent document reprend les choses de la manière suivante :

- × Présentation du **site** et de ses caractéristiques principales
- × Résumé des **enjeux principaux** identifiés, par thématique ;
- × Principaux apprentissages des **phases d'analyses** de scénarios ;
- × Grandes lignes du **Scénario Préférentiel** élaboré ;
- × En **conclusion**, les aspects essentiels intégrés dans le PAD proprement dit ;
- × Mise en avant de **recommandations** principales accompagnant la mise en œuvre du PAD.

07.01.06. Composition du Comité d'Accompagnement

Conformément à l'article 46 du CoBAT, le Comité d'Accompagnement est chargé de suivre la procédure de la réalisation du rapport sur les incidences environnementales.

Le comité d'accompagnement se compose des personnes suivantes :

- × Représentants Perspective : T.Sanders, M.Vanleene, S.Moutury, A.Ferrao Santos
- × Représentants du Cabinet Vervoort : J.Harze
- × Représentant du Cabinet Frémault : Ph.Boland
- × Représentants de la Direction Urbanisme et Patrimoine : M.Muret, V.Henry, G.Beelen,
- × Représentants de la commune de Schaerbeek : Ph.Jelli, B.Velghe
- × Représentant de Bruxelles-Mobilité : Cl.Van Kerrebroeck
- × Représentant de Bruxelles Environnement : V. Despeer
- × Représentant de la Société d'Aménagement Urbain (SAU) : J.Verheyen
- × Représentant du Maître Architecte (bMa) : J-G.Pecher
- × Représentant de la STIB : A.Collard

Invités :

- × Représentant de la VRT : B.Sibiel
- × Représentant de la RTBF : Fr.Dedeur
- × Représentant d'Atrium : J.Bacq
- × Représentant de CityDev : M.Gossuin

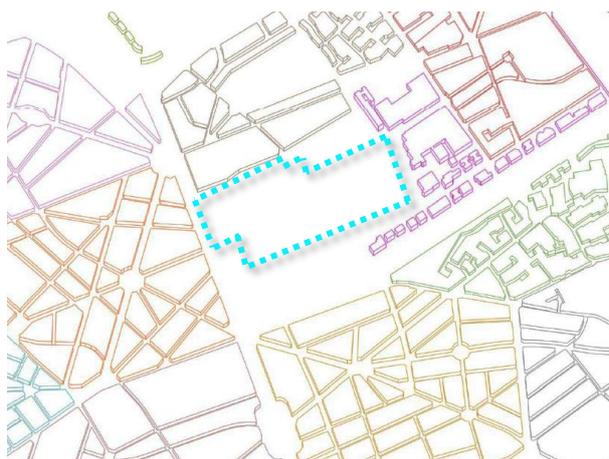
07.01.07. Liste des acronymes principaux

- × CBS : Coefficient de Biotope par Surface
- × CoBAT : Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
- × LNC : Liseré de Noyau Commercial
- × PAD : Plan d'Aménagement Directeur
- × PCD : Plan Communal de Développement
- × PRAS : Plan Régional d'Affectation du Sol
- × PRDD : Plan Régional de Développement Durable
- × RIE : Rapport d'Incidences sur l'Environnement
- × RRU : Règlement Régional d'Urbanisme
- × ZAPT : Zone d'Activité Portuaire et de Transport
- × ZEMU : Zone d'Entreprises en Milieu Urbain
- × ZIU : Zone d'Industrie Urbaine
- × ZM : Zone Mixte
- × ZFM : Zone de Forte Mixité

07.02. PRESENTATION DU SITE DANS SON CONTEXTE

07.02.01 Le quartier

Au niveau local, le site est fortement marqué par les différents axes qui le bordent. La morphologie urbaine en bordure de ces axes est majoritairement constituée par une trame urbaine dense occupée par une dominante résidentielle.



Quartiers aux morphologies et identités propres

Les observations menées sur les **espaces publics environnants** révèlent de sérieux manques en espaces verts ainsi que dans les usages possibles sur les places publiques. A l'exception du cimetière, toutes sont dominées par la présence de la voiture (en transit ou en stationnement) et aucune ne constitue un espace de séjour vraiment qualitatif pour le quartier. Il serait souhaitable que ces situations puissent évoluer à moyen terme, pour une meilleure utilisation des espaces ouverts existants. Le projet permettra également d'apporter des solutions à moyen terme, via la conception de nouveaux espaces accessibles à tous.

07.02.02 Le site

Historique

Situé à plus de deux kilomètres de la ville ancienne de Bruxelles et en limite de la commune de Schaerbeek, la parcelle VRT RTBF est restée tardivement à l'écart de l'urbanisation de la métropole. L'usage militaire du site explique son installation puis son maintien à l'écart des grands aménagements de la capitale jusqu'à une époque tardive.

C'est à cette époque que la topographie du site, naturellement marquée par le talweg de la rivière Woluwe, a été transformée pour l'usage militaire. Une vaste esplanade de type place d'armes s'inscrivait à l'avant du site, sur son front ouest, s'ouvrant sur le bâtiment du Tir National à l'architecture néo médiévale. Le nom de « place des carabiniers » est resté de cette époque. Les limites foncières des propriétés de la RTBF et de la VRT sont héritées de l'ancien terrain de forme rectangulaire du Tir National.



Le Tir national aux franges de l'urbanisation



Le parc marqué par les usages militaires

Les bâtiments de la Cité de la Radio et de la Télévision belges y ont été conçus dès 1962. Afin d'étaler les coûts et de permettre la mise en œuvre des dernières innovations techniques, le projet prévoit dès le départ de construire l'ensemble en différentes phases. L'édification débute en 1964 par les bâtiments destinés à la télévision. L'ambition était la création d'un nouvel ensemble fonctionnel, réunissant les radios et télévisions publiques francophones et flamandes. Le complexe devait accueillir un grand nombre d'activités, depuis l'élaboration des programmes jusqu'à la fabrication des décors, en passant notamment par le montage des films et l'archivage des émissions. Il devait également comprendre de vastes plateaux de travail, reliés par des voies carrossables, ainsi que des locaux annexes (loges, salles de répétition, bureaux administratifs, etc.).

Des extensions successives ont peu à peu fait évoluer le site vers sa configuration actuelle. Les premières datent de 1967, puis de 1973. Le complexe bénéficie à l'origine d'une gestion commune. Mais en 1977, une véritable scission des bâtiments et de leur gestion a été opérée. L'ensemble est alors divisé en deux parties égales, l'une pour la RTBF et l'autre pour la VRT. Certaines parties restent toutefois communes.

Les travaux s'achèvent en 1981 avec l'érection de la tour de télécommunications. Une cinquième phase de construction ne fut jamais entamée : il s'agissait de studios musicaux, qui auraient dû constituer un signal fort marquant la présence de la Cité à front du boulevard. Une partie des terrains en question, situés le long du boulevard Reyers ont été vendus, puis valorisés pour la construction de deux blocs de bureau en 1993.

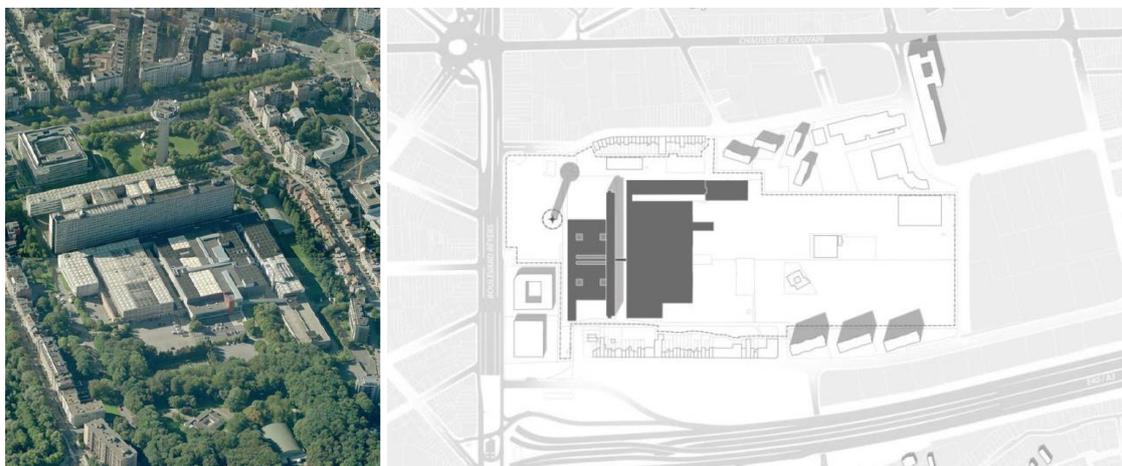
Lorsque l'occupation militaire est abandonnée au profit de la construction de la cité de la radio et de la télévision, l'arrivée du nouveau programme n'entraîne pas pour autant un désenclavement du site. A l'heure actuelle, le site crée toujours des ruptures urbaines à l'échelle locale :

- × Rupture dans le réseau viaire: avec sa clôture sécurisée, le site est actuellement infranchissable, bien que plusieurs voiries y convergent. La présence des frontières urbaines à proximité du site a contribué à renforcer son isolement par rapport au contexte.
- × Rupture fonctionnelle: le site est caractérisé par sa mono fonctionnalité par rapport à la mixité du contexte.
- × Déserté en soirée, il crée également une rupture dans l'animation urbaine et dans la possibilité de développement d'une vie de quartier.

Morphologie

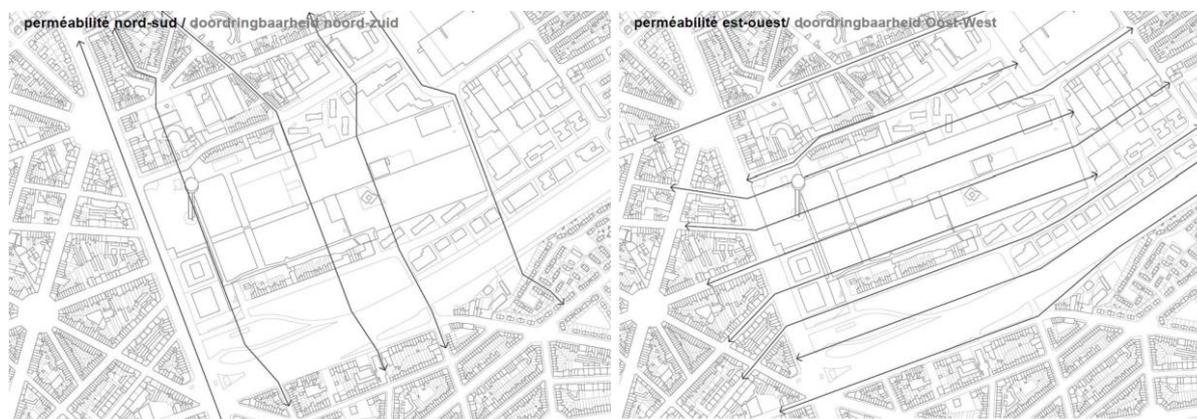
Le site est fortement marqué par la barre de bureau qui longe toute sa partie ouest. Ce geste architectural fort semble avoir orienté tout le développement du site, créant avec la tour des télécommunications le visage de la VRT-RTBF depuis plus de 40 ans. Il constitue également le seul visage connu, car la composition des bâtiments sur le site coupent les liens même visuels depuis l'extérieur.

La barre atteint 11 étages, tandis que la tour des télécommunications culmine à 89 mètres de hauteurs. Les différents bâtiments s'étendent autour de cette grande barre, jusqu'à occuper près de la moitié de la superficie du site. D'un gabarit atteignant l'équivalent de 3 à 4 niveaux, ils s'articulent entre eux selon une logique de composition complexe qui forme un labyrinthe inaccessible aux non-initiés. Ces différents bâtiments abritent les différents studios utilisés par la VRT-RTBF ainsi que de nombreux équipements techniques et infrastructures nécessaires à l'activité média. Il est à noter que certains studios sont actuellement loués à des entreprises extérieures au site.



Vue aérienne sur le site en rupture d'échelle par rapport au quartier

Les différents gabarits et typologies des constructions ne se raccordent en aucun point au tissu environnant : ils créent à cet égard une rupture d'échelle avec le quartier. En plus de leur taille, l'implantation des bâtiments au sein du site fait fi de toute logique urbaine alentour : elle laisse sur ses abords une série de fragments d'îlot inachevés.



Connectivités potentielles pour retisser la trame du quartier

Dans la composition actuelle, les espaces non bâtis sont très pauvres : les abords des constructions semblent uniquement constitués d'espaces résiduels destinés aux véhicules motorisés. Le complexe est traversé par de nombreuses voies carrossables nécessaires à l'organisation de la logistique sur le site. De larges superficies sont aménagées en aires de stationnement à ciel ouvert.



Entrée par le sud et abords du site

La moitié est du site accueille un parc de plusieurs hectares, fermé aux usagers : les contrôles d'accès multiples font de ce lieu une enclave infranchissable. Cet espace dispose pourtant de qualités paysagères intéressantes notamment par sa végétation sa topographie marquée, les sentiers, les espaces ouverts...

L'enclos des fusillés est implanté en plein cœur du site. Sa localisation centrale le place à la charnière entre la partie actuellement occupée par le siège VRT-RTBF à l'ouest et le parc à l'est.



Arrière du site, inaccessible et inconnu du quartier alentour

Notons que cette partie du site accueille également :

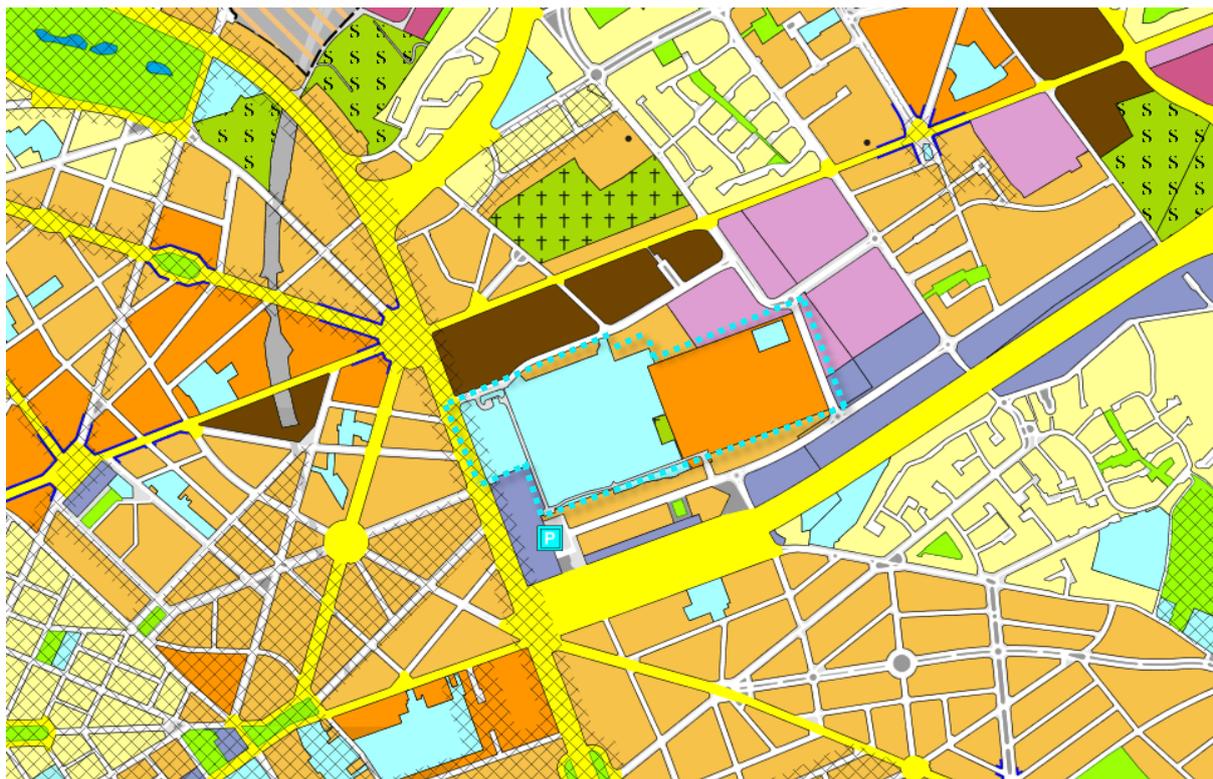
- × Deux crèches destinées aux enfants du personnel (rue Colonel Bourg et Adamsweg) ;
- × Des terrains de tennis et une salle omnisports destinés au personnel travaillant sur le site ;
- × Un hangar pour le stockage des camionnettes VRT-RTBF.

Ces éléments sont répartis dans la partie ouest du site, sans aucune logique de composition particulière.

Affectations

La zone concernée par le présent projet est couverte par 4 zones d'affectations au PRAS :

- × La zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public à l'ouest.
- × Une petite zone d'équipement à l'est du site.
- × La zone mixte à l'est.
- × Une petite zone de cimetière au centre, correspondant à l'Enclos des Fusillés.



Extrait du Plan d'affectation - PRAS

Patrimoine

La zone de cimetière constitue un site classé, au sein du périmètre : « l'Enclos des Fusillés » (classement du 12.01.1983 et du 12.06.1987). Il s'agit d'un petit cimetière et mémorial en l'honneur de victimes des deux guerres mondiales. Au sein de l'Enclos, sont implantés des alignements de croix, d'étoiles de David et des stèles de béton, s'inscrivant dans la lignée des cimetières commémoratifs de la Première Guerre mondiale.

Le terrain est rectangulaire, en forte déclivité et entouré d'arbres. L'ensemble est partiellement bordé d'une haie et longé au sud par une butte de l'ancien Tir national. Contre celle-ci a été placée une nouvelle dalle en mémoire des fusillés de la Première Guerre mondiale.

Par ailleurs, un mémorial de 1970 honore la mémoire du prisonnier politique belge inconnu de la Seconde Guerre mondiale. Il se compose d'une haute stèle et d'une urne contenant des reliques des victimes des camps de concentration¹.

¹¹ http://www.irisonument.be/fr.Schaerbeek.Boulevard_Auguste_Reyers.A001.html



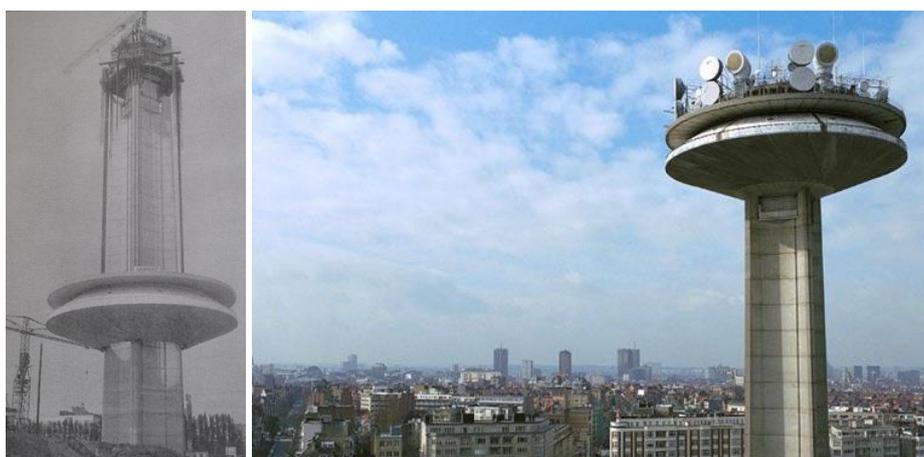
Enclos des fusillés

Outre l'aspect paysager, ce site représente un aspect mémoriel à préserver. Cette dimension suppose le maintien d'un cadre adéquat, permettant intimité et atmosphère de recueillement.

La tour de télécommunications : support pour les récepteurs et émetteurs, la tour de télécommunications est implantée à l'avant du complexe, sur la gauche. La tour est en béton armé, elle atteint 89 mètres de hauteur, sur fondation de 9 mètres de profondeur. Elle se compose d'un fût de plan carré à pans concaves et d'une superstructure circulaire à assise en cône inversé portant un dôme tronqué par deux plateaux hérissés d'antennes.

La tour est le résultat d'une prouesse technique: le fût a été édifié par coffrage grimpant et la superstructure de 5.000 tonnes, réalisée au sol, hissée par câblages.

Véritable repère visuel, elle fait dorénavant partie du paysage bruxellois. A l'heure de la reconfiguration des sièges de la VRT et de la RTBF, la tour de télécommunications n'a plus d'utilité, cependant sa conservation à titre patrimonial doit être envisagée.



Tour de télécommunication

Le bâtiment principal, longeant le boulevard Reyers : Construit dans les années soixante, il est un témoin de l'architecture de cette époque : une longue barre de bureaux de 200 mètres de long pour 11 étages. L'ensemble a été conçu par un groupe d'architectes: Roger Bastin, Paul Felix, M. Jaminon, Stanislas Jasinski, J. Ledoux, W. Marchal, Peeters, A. Preys, Paul Ramon et Robert Schuiten. Sa réalisation s'échelonne en diverses phases, de 1962 à 1981.

La décoration intérieure est confiée à Éric Lemesre, le graphisme et la signalisation à Michel Olyff.



Bâtiments actuels de la RTBF - VRT

07.03. ENJEUX PRINCIPAUX

Le diagnostic du RIE identifie les contraintes et opportunités, à travers l'analyse de la situation existante de droit ainsi que de la situation existante de fait. Une série de recommandations et de points d'attention pour l'élaboration du projet en découlent également.

Les caractéristiques principales et enjeux qui ressortent de cette analyse sont repris dans la présente section, thématique par thématique.

07.03.01. Urbanisme

Le site se trouve sur une structure constituant la colonne vertébrale des territoires de l'Est de la ville. Elle articule entre elles des zones stratégiques de développement et ouvre la Région au Rand. Malgré cet ancrage du site à l'échelle régionale, sa proximité au quartier européen, malgré sa façade monumentale le long du boulevard Reyers, le site reste particulièrement **peu visible** à l'échelle du quartier dans la situation actuelle : la coupure que représente le site à l'échelle du quartier et la complexité de l'organisation des accès au sein du site rendent le site **peu lisible** et peu intuitif pour les non-initiés.

Ces différents aspects confirment l'enjeu stratégique de **désenclavement** du site, par sa connexion aux quartiers, en prolongeant autant que possible la trame urbaine. Le développement de ce site ainsi que son impact sur ce morceau de ville est non négligeable, notamment grâce au potentiel offert par l'ampleur des espaces non bâtis. Ce potentiel répondra également aux manques observés dans le quartier en termes de qualité d'usages offerts.

De nombreuses lignes de forces sont données par les caractéristiques actuelles du site ainsi que par son contexte environnant. Au-delà des frontières urbaines le tissu résidentiel en place est très caractéristique de la trame urbaine bruxelloise (maisons mitoyennes implantées à l'alignement, composant des blocs fermés autour de jardins privés). Sur le site lui-même et dans les îlots qui le bordent directement, la trame est plus ouverte, plus hétéroclite, donc plus **atypique**. Cette configuration offre des opportunités pour la composition d'un site particulier.

- > Le développement devra se faire dans le respect de l'urbanisation à proximité immédiate, c'est-à-dire notamment :
 - En retissant la trame avec les morceaux résidentiels avoisinants le site au sud et au nord du périmètre (en particulier avec les îlots ouverts à la rue Colonel Bourg). Les typologies architecturales des nouvelles constructions devront interagir avec celles des maisons traditionnelles et des immeubles existants de manière à créer dans le projet des sous-ensembles morphologiques bien définis et cohérents entre eux ;
 - En s'intégrant dans la composition en cours de redéfinition à l'est du périmètre et en anticipant les possibilités de connexions et de maillage qui permettront d'intégrer l'échelle humaine dans la redéfinition des quartiers à l'est ;
 - En identifiant des entrées claires pour le parc en relations avec les différents quartiers environnants ;

Point d'attention supplémentaire, au-delà du périmètre : le réaménagement de la Moyenne Ceinture (notamment boulevard Reyers, square Vergote...), devront participer à cette logique d'ensemble :

- > Le square Vergote a perdu son aspect de promenade par la transformation des boulevards en autoroute urbaine à six bandes. Peut-être il faudrait penser à une récupération de son caractère originel en réduisant le flux de circulation dans une stratégie de rationalisation du Bd. Auguste

Reyers. Le projet de réaménagement de la Moyenne Ceinture également devrait avoir un impact pour la requalification de cet espace.

- > La Place Dailly ressort également comme un espace peu valorisé : transformée en 1996, elle reçoit aujourd'hui un flux de circulation important, qui devrait être rationalisé pour profiter de l'espace public de manière plus satisfaisante.
- > La Place Meiser, point noir par rapport à l'organisation des flux de circulation. Un scénario d'aménagement, qui considère l'enfouissement de quelques voies, a été retenu pour l'améliorer... Il est important pour la cohérence du développement du quartier, que le futur aménagement permette à cette place de remplir son rôle de noyau urbain local.
- > L'urbanisation du site devra renforcer la trame pour lui donner une structure cohérente, en tissant des liens entre les différents morceaux de quartiers avoisinants et en les intégrant dans une dynamique urbaine globale.
- > Dans le même temps, la structure morphologique du site est atypique et offre l'occasion de composer une trame spécifique qui s'éloigne de la trame traditionnelle bruxelloise.
- > Le site Reyers occupe une position privilégiée pour renforcer et diversifier les itinéraires dans la chaîne des espaces publics à petite et grande échelle, ainsi que dans le maillage vert local. Le parc représente de ce fait un potentiel comme pôle d'attraction qui articulera le tissu urbain et nourrira la vie de la ville. Il devra s'infiltrer au-delà des limites strictes du site, à travers la trame urbaine existante et profiter du potentiel des zones en mutation environnantes dans les parties est et sud du site.
- > La présence d'espaces non bâtis représente un potentiel de valorisation tant pour le site que pour le quartier : l'organisation de la structure devra créer des connexions avec les quartiers alentours, il devra offrir des espaces de loisirs aux riverains, offrir des réponses aux manques identifiés dans le quartier. Il s'agira de tirer parti de l'occasion offerte pour apporter une plus grande lisibilité, une meilleure qualité et un renforcement des usages dans la trame des espaces publics du Quartier.
- > L'articulation du site devra être pensée en lien avec les espaces publics qu'il jouxte. En particulier, le rapport au boulevard Reyers offre l'opportunité d'un geste fort pour l'articulation entre le site et la trame régionale. Il permet la création d'espaces publics à la mesure des ambitions voulues sur le site.
- > Le site s'inscrit dans un cheminement lisible qui mène du boulevard Reyers à l'avenue Mommaerts. Ces deux accroches permettront une utilisation transversale des espaces publics du site, au sein d'une trame existante. L'espace devra ainsi veiller à s'infiltrer au-delà de ses limites, à travers les rues et les axes existants, pour créer des liens qui permettent de profiter du potentiel des zones en mutation environnantes.
- > L'histoire de ce site constitue également sa richesse. Plusieurs éléments y sont des témoins du passé : la forme rectangulaire du site, son relief, les bâtiments emblématiques, la présence d'éléments patrimoniaux... L'ouverture du site devra se faire dans le respect de cette histoire et impliquer le maintien de certaines de ces traces historiques.
- > L'enclos des fusillés constitue un élément incontournable, localisé dans une position centrale au sein du site. La nouvelle composition des espaces publics devra veiller à inclure cet espace dans une composition paysagère adaptée, qui permette sa mise en valeur tout en respectant sa vocation de lieu

de recueillement. Telle une étape historique au sein du parcours, une place subtile devra lui être accordée.

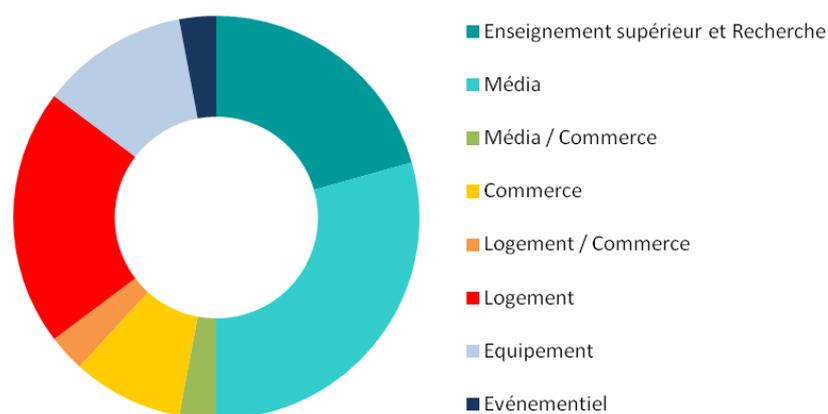
- > Au vu de l'histoire du site, un suivi archéologique des travaux de terrassement sera à prévoir.
- > Sur le plan de la topographie : dans la conception future de l'aménagement des espaces extérieurs, les contraintes fortes devront être prises en compte pour assurer des cheminements confortables, mais également pour donner aux différents espaces publics leur juste place dans l'enchaînement des lieux créés et assurer la lisibilité du projet sur le plan paysager. Cette topographie spécifique du site pourra être utilisée pour jouer sur les différences de niveau et créer une diversité d'espaces aux personnalités propres. Des mesures pour assurer les conditions favorables de franchissement du site par les différents modes, en ce compris les PMR pourront être intégrées dans le volet stratégique du PAD.

07.03.02. Social et Economique

Le site Reyers représente aujourd'hui un potentiel de développement remarquable à l'échelle Communale et Régionale et ce tant en termes de rééquilibrage des situations socio-économiques existantes, que d'innovation urbaine.

Le potentiel programmatique identifié lors des études de définition constitue une opportunité à saisir pour innover, inventer un montage opérationnel original, un modèle expérimental d'urbanisme, etc. Il s'agit surtout d'asseoir le socle commun des ambitions politiques portées par le Gouvernement de la RBC : valoriser le bien-vivre en ville, optimiser les connexions inter-quartiers, etc. Le périmètre d'études est donc un futur centre de gravité à l'échelle de la Région dont doivent se saisir pleinement les institutions publiques afin d'ériger un Media-park d'envergure européenne.

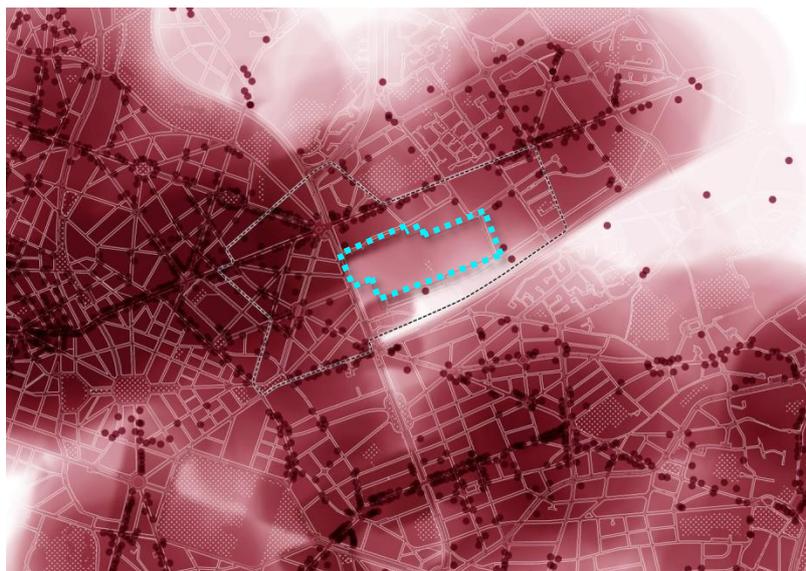
La répartition fonctionnelle qui découle des études de définitions, et qui répond aux objectifs ci-dessus est variée. Elle doit comprendre l'ensemble des éléments suivants.



Répartition fonctionnelle pour le quartier

En plus des ambitions dans le secteur des médias, un panel de fonctions sont nécessaires à la constitution d'une vie de quartier : logements ainsi que les équipements publics répondant aux besoins induits par le développement du projet (crèches et écoles notamment).

L'étude a également permis d'identifier certains manques en matière de répartition de l'offre commerciale. Celle-ci nécessite un renforcement avec l'apparition de nouveaux besoins sur le site.



Répartition des commerces dans la zone, avec leur aire d'influence

- > Des questions spécifiques se posent en matière de programmation, à savoir :
 - × Le profil de population susceptible potentiellement attirée sur le site et en particulier, la part de logements publics à réaliser au sein du périmètre (selon les décisions du GRBC) ;
 - × Les besoins en équipements (en particulier scolaire) induit par l'urbanisation du site : ceux-ci seront déterminés en relation au programme développé en phase suivante. Ils tiendront compte des besoins induits par l'urbanisation du site ;
 - × Les typologies de commerces induites par la configuration du projet, en cohérence avec l'offre existante à proximité ;
 - × La traduction de la couleur média souhaitée sur le site.

- > Le calibrage de ces paramètres peut générer des projets de quartier très différents. Pour garantir la réussite du projet sur le long terme, la flexibilité induite dans les modèles de fonctionnement, ainsi que la mutabilité des espaces seront essentielles.

07.03.03. Mobilité

Le site a la **particularité** d'être en limite voire dans le périmètre d'une multitude de projets qui impacteront fortement les pratiques de déplacements du site. Entre autres, il y a :

- × La reconfiguration du Boulevard Reyers ;
- × Le projet de la place Meiser ;
- × La reconfiguration du carrefour Diamant et du pôle d'échanges ;
- × Le projet Parkway sur l'E40 ;
- × Les projets de restructuration des lignes de bus.

Le site RTBF/VRT est grand (l'équivalent de 28 terrains de football, 7 en long et 4 en large) et subit une topographie contraignante pour les déplacements piétons et cyclistes. Le projet futur devra intégrer et gommer ces effets d'échelle.

Les **points difficiles** recensés pour la thématique mobilité sont :

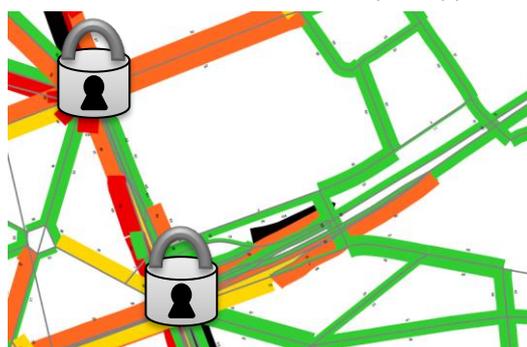
- × Pour les modes actifs (piétons et cyclistes) :

- × Présence de coupures urbaines fortes :
 - l'E40 : un seul franchissement par l'avenue de Mars ;
 - le boulevard Auguste Reyers : un seul franchissement sur 650m, en souterrain et non praticable pour les PMR ;
 - le site RTBF/VRT : site privé de 770m x 260m imperméable aux déplacements.
 - × Une topologie du terrain influence sur la pénibilité des déplacements.
 - × Une échelle du périmètre d'étude n'étant pas celle du piéton (à vol d'oiseau : 1,4km du square Eugène Plasky à l'avenue Léon Grosjean et 1,2km de la place Meiser à la rue Herbert Hoover... et davantage en cheminant par les rues).
 - × Problème d'accessibilité PMR : plusieurs bordures non abaissées, des trottoirs trop étroits avec ponctuellement des revêtements en mauvais état, des itinéraires non-praticables (souterrain, accès station Diamant), un quai de bus non conforme (sur chaussée).
 - × Dangerosité des carrefours Diamant et Meiser et du bd Reyers pour les cyclistes.
 - × Le manque d'infrastructures cyclables et lorsqu'il y en a une absence de continuité de ces infrastructures en liaison avec le site
-
- × Pour les transports en commun :
 - × Desserte en périphérie du site, qui ne permet pas de couvrir le site.
 - × En termes de connexion directe avec les grandes gares de Bruxelles, notons la présence du tram 25 qui rejoint la gare du Nord, ainsi que la gare d'Etterbeek de moindre importance relié au site via les trams 25 et 7.
 - × La station Meiser à 900m de la Tour des télécommunications, éloignée du site mais néanmoins utilisée, dispose d'un accès peu direct et peu lisible.
 - × Carrefour Diamant impactant dans la circulation des bus et donc sur leur régularité.
 - × Pôle d'échanges Bus/Tram du Diamant difficile pour le piéton : trottoirs exigus, espaces d'attente sommaires, lisibilité de fonctionnement compliquée (6 quais de bus sur 4 rues différentes), pas d'ascenseur (en construction), présence forte de la voiture.



Illustration de desserte en transport en commun du secteur (source : Citec 2014)

- × Pour le trafic routier :
 - × Deux gros carrefours saturés à proximité du secteur : Diamant et Meiser ;
 - × Axe de la chaussée de Louvain saturée en heure de pointe ;
 - × Plusieurs itinéraires de transit conséquents de la saturation des axes principaux ;
 - × Stationnement :
 - Sur voirie une offre adaptée, mais une occupation forte (+90%)
 - Sur le site une offre sur-dimensionnée par rapport aux normes RRU (source 2006)



Saturation automobile dans le quartier (CITEC)

- × Pour les habitudes de déplacements :
 - × Part de l'utilisation de la voiture trop élevée pour les employés résidents dans la Région de Bruxelles Capitale.
 - × Une politique de déplacements durables à affirmer et à promouvoir davantage pour les entreprises du site.
 - × Une politique de stationnement à adapter, en particulier pour VRT et RTBF

- × Le site est entouré de plusieurs barrières urbaines quasi infranchissables (notamment bd Reyers et E40). Un enjeu fort du projet sera de créer des continuités et des traversées à l'intérieur du site et de le connecter aux quartiers voisins.

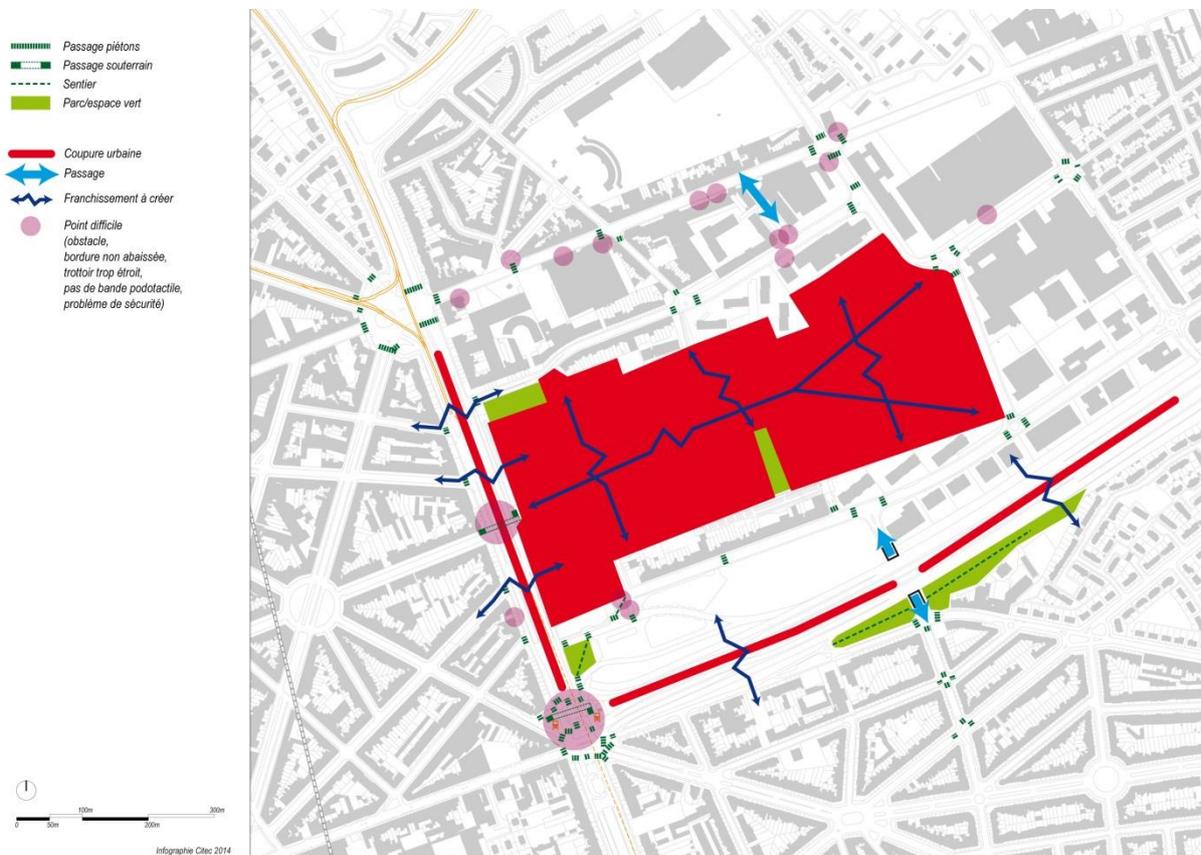


Illustration des points de difficulté sur le secteur (source : Citec 2014)

Plusieurs enjeux et opportunités apparaissent au vu du site et de son contexte pour la thématique mobilité :

- > Par la reconfiguration du site, le projet devra veiller à améliorer la situation des **modes actifs** : remaillage du quartier, lisibilité et confort des itinéraires, mise à disposition d'infrastructures de stationnement... Ces actions devront être prises dans l'aménagement du site et poursuivies au-delà des limites du site dans l'évolution du réseau du quartier:
 - × Prolongation des itinéraires cyclables existants, de manière à poursuivre le maillage cohérent sur la zone ;
 - × Favoriser la qualité du cheminement : aménagement du parcours, qualité du revêtement, prise en compte du dénivelé dans le tracé... ;
 - × Prévoir des itinéraires distincts pour les piétons et les cyclistes, en particulier dans les zones d'étranglement ;
 - × Intégration de zones de stationnement dans l'espace public, et dans l'espace privé ;
 - × Prévoir des emplacements permettant d'étendre le réseau des vélos partagés au sein du site (stations Villo !).

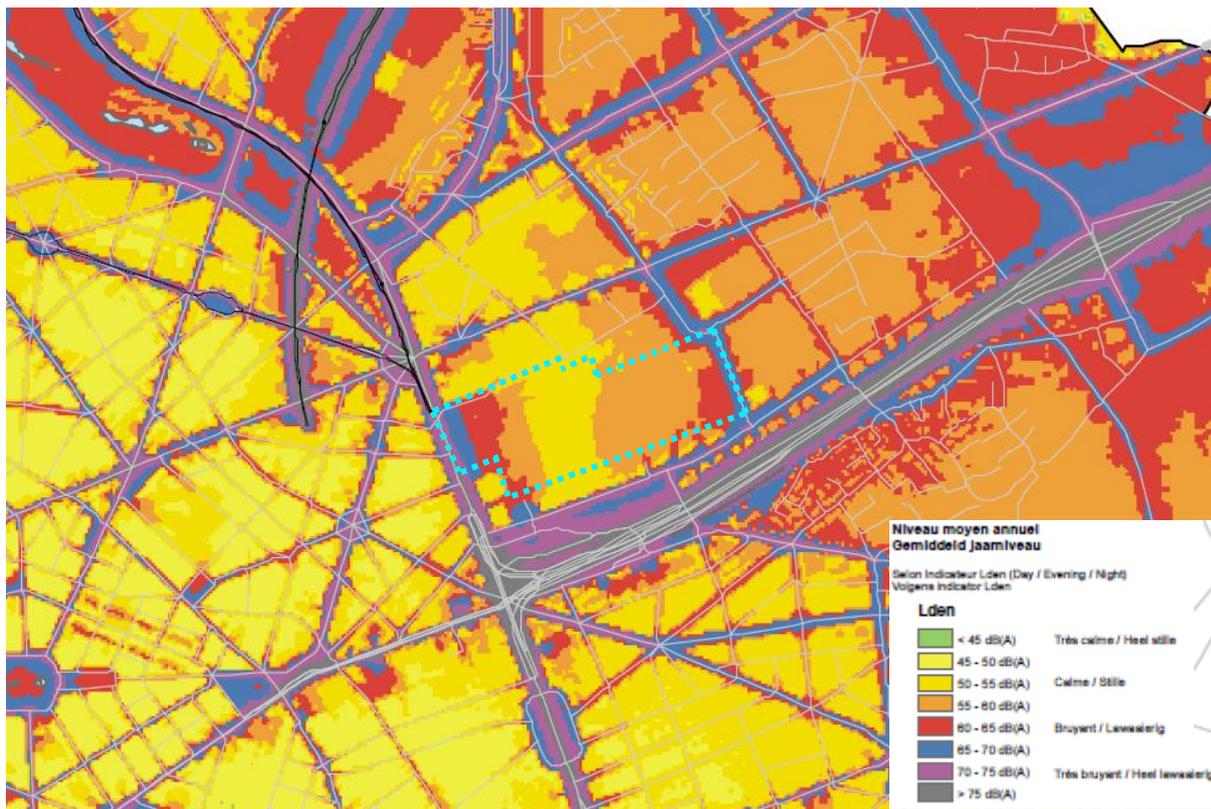
- > Le site est mal desservi, d'un point de vue géographique, en **transport en commun**. Il s'agit d'une sous-thématique essentielle de la mobilité dont la réussite du projet dépend. La présence d'une ligne majeure de transport et l'implantation de deux à trois stations structurantes à l'intérieur du site seront nécessaires pour donner une alternative crédible aux déplacements en voiture.
- > Dans la détermination des parts modales il y a lieu d'adopter une politique volontariste qui s'inscrit dans les objectifs de la région, en particulier à l'horizon 2025. Dans cette optique il est en effet nécessaire de développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal. La politique de stationnement qui sera développée est également stratégique. Les réglementations régionales s'appliqueront au fur et à mesure de la réalisation des projets (adaptés à l'évolution du contexte générale de mobilité pour la zone). Toutefois l'organisation du stationnement sur le site sera déterminante. Elle pourra influencer les pratiques de mobilité, notamment grâce à : la mise à distance des voitures par rapport aux logements et bureaux, la mutualisation des parkings, le confort pour l'utilisation et le stationnement des différents types de véhicules non motorisés...

07.03.04. Acoustique

Les principaux constats qui peuvent être faits pour ce thème sont les suivants :

- × La proximité du site à trois points noirs identifiés à l'échelle de la région en matière de bruit, et l'inclusion d'une partie du site dans la zone de point noir autour de l'E40. Il est important de garder à l'esprit que les différents projets en cours sur les grands axes à proximité du site tendent à une diminution de la vitesse de circulation, une revalorisation de ces espaces et une baisse du volume de trafic routier.
- × Les points du site qui sont le plus exposés sont situés aux abords des voies de circulation. Le long de ces abords, la présence ou non de constructions formant un écran, modifie significativement la situation en matière de bruit pour l'intérieur d'îlot.
- × Le site du projet étant affecté en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics et en zone mixte selon le PRAS les seuils guide sont de 65 dB(A) de jour et 55 dB(A) la nuit).
- × Or sur certaines parties du site les seuils Lden observés sont situés entre 50 dB(A) et 55 dB(A). Selon le plan de lutte contre le Bruit établi par la Région Bruxelloise ces parties pourraient dès lors être considérées comme « zones silencieuses » car les Lden ou Ln observés y sont inférieurs de 2 à 5 dB(a) à la valeur guide.
- × Rappelons cependant que pour les zones résidentielles ce niveau est fixé à 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) la nuit. Idéalement, ce seuil devrait être pris en considération pour les zones destinées à l'implantation de logements sur le site.
- × L'intérieur du site présente des caractéristiques optimales pour la création de zones nécessitant un environnement sonore calme.
- × L'immeuble barre et les différentes constructions à l'ouest du site créent un effet de barrière qui empêche la propagation du bruit en provenance du boulevard Reyers. La démolition des bâtiments existants est donc susceptible d'avoir un impact négatif sur la qualité des espaces publics au sein du site.

La programmation des fonctions sur le site ne devra pas être définie en fonction du niveau du bruit observé. Au contraire, les conditions sonores devraient être améliorées par les travaux prévus sur les infrastructures (réduction du trafic) et rendu confortable pour les aménagements sur le site.



Extrait de la carte de multi-exposition au bruit (Lden) - Bruxelles Environnement, 2006

Différents leviers d'actions existent. Les principaux leviers étant les suivants :

- > Au niveau du site, une attention doit être portée au traitement des limites du site et de la relation avec le voisinage : le site donne en effet directement sur l'arrière des propriétés riveraines, celles-ci sont donc particulièrement exposées aux activités sur le site. La disposition des bâtiments joue un rôle prépondérant pour empêcher la propagation du bruit.
- > Dans le rapport au Boulevard Reyers cette contrainte devra être prise en considération pour l'implantation des bâtiments : la création d'un écran permettrait en effet de protéger les futurs espaces publics (en particulier le parc) de cette contrainte potentielle.
- > Les conditions d'implantation des bâtiments doivent prendre en compte le rapport aux activités susceptibles de générer un impact par leur fonction (par exemple école) ou plus largement, les zones plus exposées, afin de limiter les impacts éventuels, par la création de zones de calmes.
- > Au minimum, l'aménagement de zones arborées doit jouer un rôle psychoacoustique positif, apte à réduire l'impression de gêne sonore des riverains. Quand cela s'avère nécessaire (notamment en cas d'installation technique bruyante) le placement de mur anti-bruit est à prévoir pour isoler ces dispositifs.
- > Au niveau des voiries : la réduction de la vitesse sur certains axes routiers, à 30km/h, faire respecter la vitesse de 50km/h maximum, le choix du revêtement en voirie.
- > La mixité de fonction induite par le programme (média, équipements, logements...) doit aller de pair avec la mise en avant des critères d'isolation acoustique à respecter. En effet, les nouvelles activités et leurs potentielles installations techniques devront être intégrées de manière à ne pas constituer de sources de nuisances supplémentaires pour les futurs occupants du site.

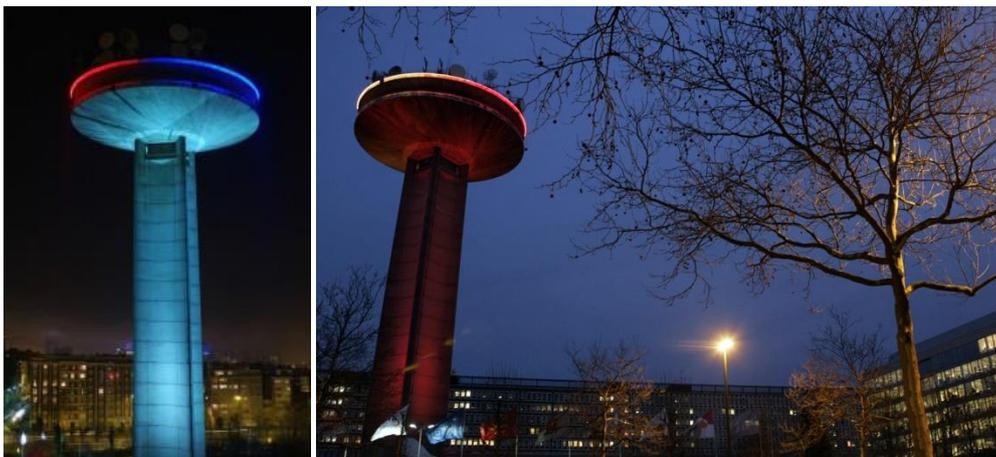
07.03.05. Être Humain

La qualité de vie dans le périmètre ressort comme étant généralement bonne. Elle ressort spécifiquement comme étant beaucoup mieux appréciée dans cette partie de Schaerbeek que dans d'autres endroits de la Commune.

Certains constats font cependant apparaître des manques très spécifiques. En particulier, le caractère impersonnel des espaces constituant le quartier ressort fortement. Il est lié à la configuration de la trame urbaine et des fonctions en présence dans le quartier.

Les impacts qui en ressortent pénalisent la qualité de vie des riverains et usagers du quartier. Nous pouvons particulièrement mettre en avant :

- × Les problèmes de sécurité et de vols dans les espaces publics très anonymes ;
 - × La maille très large du tissu urbain, qui rend les espaces publics très peu adaptés à l'échelle piétonne ;
 - × L'absence d'espaces de séjours, de plaines de jeux, de lieux de rencontre et de socialisation dans le quartier: celui-ci est actuellement vide d'espaces identitaires, fédérateurs, permettant de susciter une cohésion et un sentiment d'appartenance au quartier.
- > L'opportunité que représente l'ouverture du site Reyers est essentielle pour améliorer la qualité de vie dans le quartier : le percement de nouveaux liens, le repositionnement de l'échelle piétonne dans le quartier, la création d'espaces ouverts, d'espaces publics et d'espaces de parc devra améliorer la structure urbaine, son animation, ainsi qu'à renforcer la place des usagers faibles dans l'espace public.



Mise en lumière de la tour Reyers – élément identitaire du quartier

07.03.06. Qualité de l'Air

Plusieurs conclusions ressortent de l'analyse de la situation actuelle :

- × Sur le terrain, la présence des grands axes de circulations est perceptible.
- × Les seuils imposés par les directives européennes sont respectés : il n'y a pas de dépassement à signaler pour cette zone en termes de qualité de l'air.

Les recommandations qui peuvent être énoncées à ce stade consistent à s'inscrire dans la politique régionale (et européenne) pour l'amélioration de la qualité de l'air. A cet effet, plusieurs mesures doivent être prises en compte lors du développement du site :

- × Prévoir des aménagements qui contribuent à minimiser la présence et l'impact des véhicules motorisés sur la qualité de l'air (favoriser les modes actifs, développer des alternatives à la voiture individuelle, notamment grâce au développement de l'offre en transports en commun...);
- × Favoriser le recours à des énergies non polluantes.

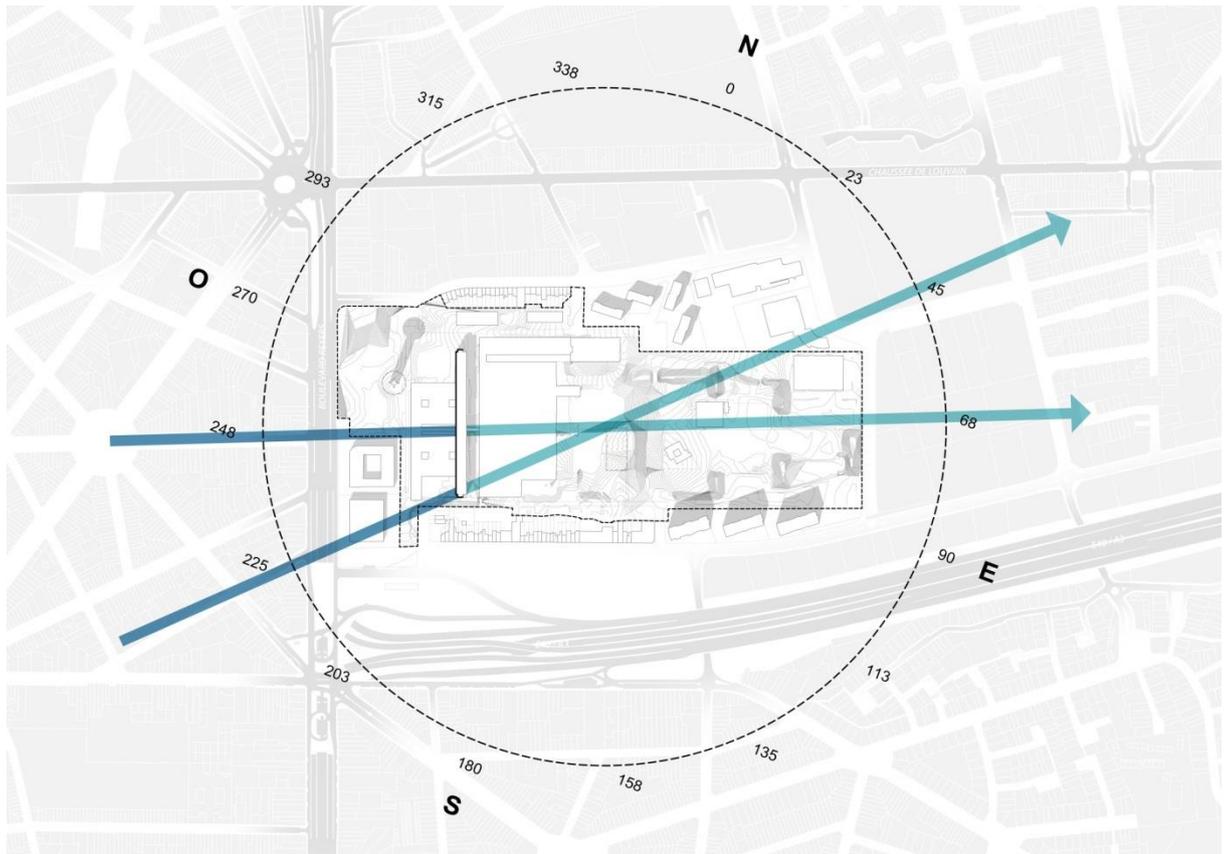
07.03.07. Microclimat

Les opportunités qui peuvent être énoncées au vu des caractéristiques du site sont les suivantes :

- × Les conditions météorologiques révèlent un bon potentiel solaire ;
- × Une grande partie de l'irradiation est diffuse : même en bloquant l'ensoleillement direct, les espaces pourront profiter d'un niveau de lumière adapté.
- × Il existe un bon potentiel de ventilation naturelle pendant 60% de l'année ;
- × Il existe un potentiel besoin de refroidissement adiabatique ;
- × Les eaux de pluie tombent régulièrement sur toute l'année.

Les points d'attention à mettre en avant sont les suivants :

- × Considérer soigneusement la limite du bâti et des parcelles constructibles pour éviter les ombres portées sur les façades voisines. Ceci est surtout le cas pour l'ensemble de bâtiments au Nord du site actuellement dédié à la VRT.
- × La démolition de la barre de bureaux VRT RTBF permettra d'améliorer l'ensoleillement sur le site, mais elle présente également un risque d'impact par rapport à la pénétration des vents dominants sur le site. Les vents hivernaux arrivant de Sud-Ouest sont actuellement bloqués par la barre VRT RTBF – il faudra veiller à ne pas créer de situation d'inconfort lors de l'implantation des bâtiments (pénétration des vents au cœur des espaces publics, effets d'accélération de vents...)
- × Il est recommandé de porter soin à la conception du parc et des parvis – en ce moment, sans végétation, la plupart des espaces extérieurs seraient inconfortables pendant l'été pendant au moins 50% des après-midis.



Représentation de l'orientation des vents hivernaux dominants, actuellement bloqués par la barre de bureaux

07.03.08. Energie

Les plus grandes contraintes pour un projet efficace en énergie sont le programme et les équipements électroniques nécessaires aux deux sièges de chaînes radio-télévision. Ces invariables devront être compensées par des bâtiments de haute efficacité dans d'autres domaines. Cependant, il est recommandé de revoir aussi les opportunités de réduction de consommation (p.ex. l'éclairage LED...)

Les contraintes de ce projet présentent aussi ses opportunités : avec un programme mixte de développement (VRT RTBF, logements, commerces, équipements) des synergies pourront être trouvées et exploitées. Un échange d'énergie (p.ex. pompe à chaleur) entre bâtiments devra être considéré comme une priorité – ceci nécessitera la création d'un réseau de chaleur et/ou de froid au sein du site en manque d'un réseau urbain ou alors un échange avec le sol.

Les réglementations bruxelloises sont plutôt favorables envers l'approvisionnement énergétique à base de renouvelables. La cogénération de biomasse est soutenue par des primes, ainsi que la géothermie dans le cadre des Primes Energie. Cependant la cogénération contribue à la pollution de l'air – facteur à prendre en compte, en particulier dans le contexte urbain bruxellois.

D'après les cartes de Bruxelles Environnement, il existe un potentiel intéressant de géothermie sur site. Des tests de réponse thermique permettraient de donner plus de détails sur le potentiel réel.

Afin d'optimiser la stratégie énergétique sur le site, les principes de bases devront bien évidemment être mis en œuvre à l'échelle des bâtiments. A l'échelle du site mettons en avant les recommandations suivantes :

- > Exploitation du potentiel offert par la taille de l'opération et la conception d'un véritable projet de quartier ;
- > Exploitation du potentiel offert par la mixité du programme.

07.03.09. Sol

L'analyse du contexte permet de faire ressortir les éléments suivants :

- × Les valeurs de perméabilité mises en évidence sur une infime partie du site démontrent la possibilité d'infiltrer les eaux dans le terrain. Une étude sur l'ensemble du site devra venir confirmer cette tendance.
- × L'absence d'étude géotechnique ne permet pas de conclure quant aux types de fondations requises en fonction des ouvrages envisagés.
- × Le périmètre d'étude présente une topographie chahutée dans sa partie Est. Cette partie du site est également marquée par la présence de tranchées et passages souterrains voutés. Une attention particulière devra être portée à ces éléments techniques.

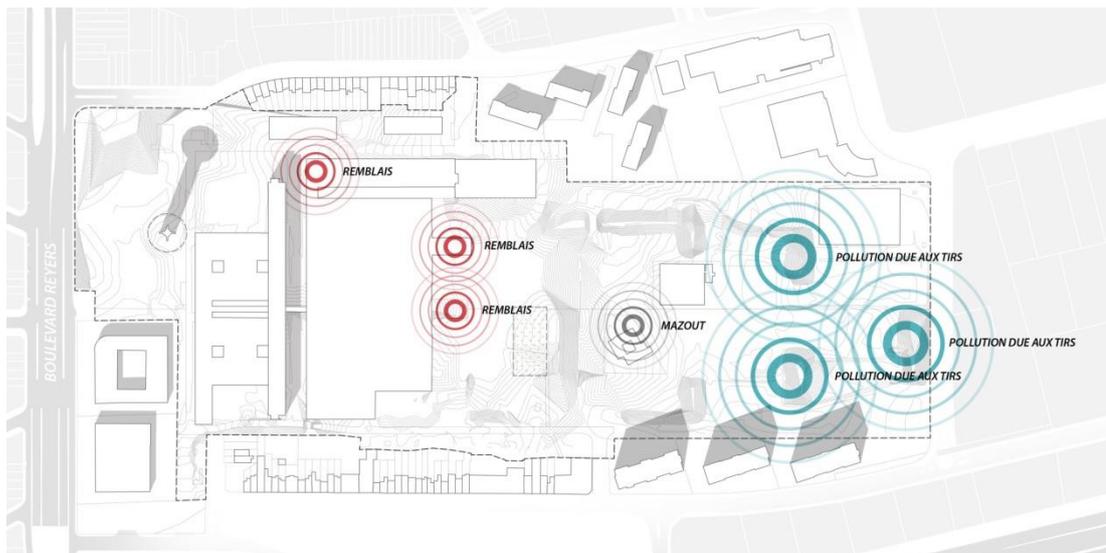


Vue sur une tranchée en pied de talus



Vue sur un passage vouté

- × Selon le type de traitement préconisé, la gestion de la pollution du sol sur le site pourrait avoir un impact sur le projet (modification du relief du terrain sur certaines parties du site, confinement de certaines zones par du sol propre ou autre...) En particulier, le profil du site pourrait être amené à être modifié si les traitements préconisés induisaient l'excavation des zones contaminées sur 1,5 m d'épaisseur sur les différentes buttes contaminées.

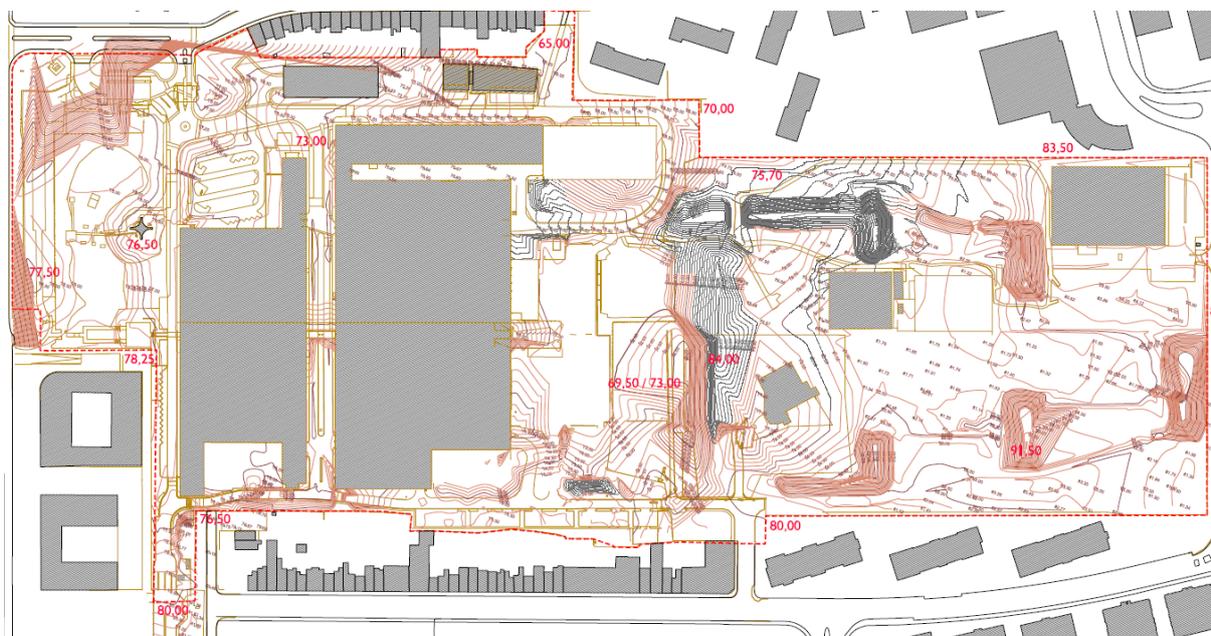


Localisation indicative des pollutions sur le site

- × Aucun captage d'eau souterraine à vocation d'alimentation en eau potable ne concerne directement le site d'étude.

Les points d'attention qui en découlent pour le projet sont les suivants :

- > La topographie a été profondément remodelée sur le site (talus, remblais, tranchées...) : une attention particulière devra être portée à ces éléments techniques.
- > Une gestion optimisée des déblais et remblais devra être étudiée à l'échelle du site dans les phases ultérieures du projet.
- > Des recommandations complémentaires découleront des recherches effectuées sur la pollution des sols.

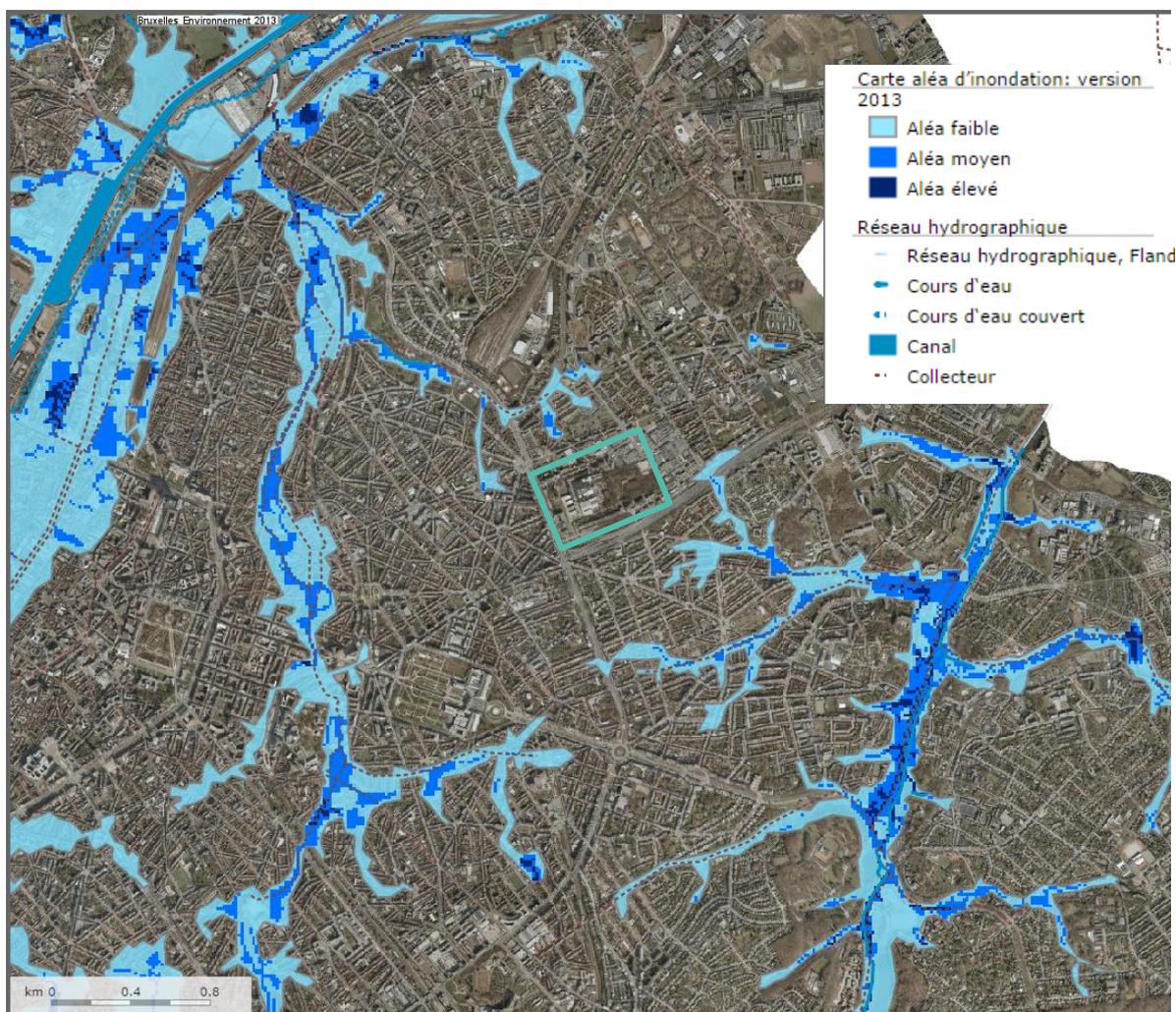


Relevé topographique 2015 – Geomodus (voir annexe 1B pour une plus grande résolution)

07.03.10. Eau

L'analyse du contexte permet de faire ressortir les éléments suivants :

- × Le site est implanté sur une ligne de crête marquant la séparation entre deux sous bassins versant de la Senne. Cette position particulière lui confère un enjeu local important. C'est un site peu propice aux problèmes d'inondation et qui n'est pas susceptible d'impact négatif par des imperméabilisations amont, mais c'est un site qui en revanche peut avoir une influence importante sur les zones urbanisées à l'aval, le milieu, de par la surcharge du réseau d'égouttage qui risque d'entraîner des surverses vers le réseau hydrographique, la quantité d'eaux envoyées à la station d'épuration.
- × Le site est bien raccordé aux réseaux de distribution et évacuation dans sa partie ouest. La partie est nécessitera des extensions du réseau.
- ×



Aléa et risque d'inondation

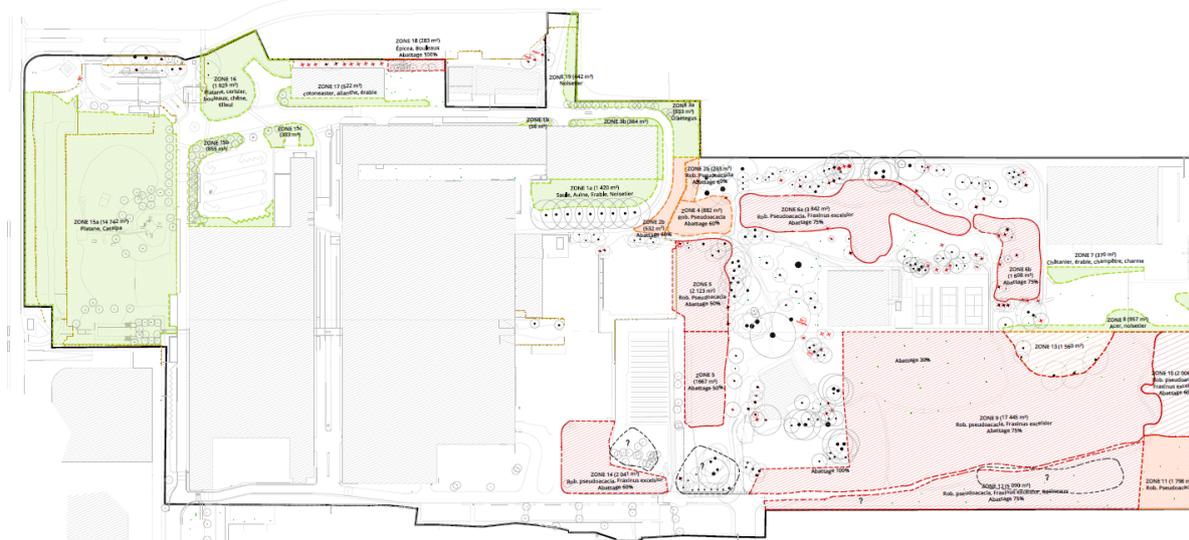
- > L'aménagement du programme envisagé va augmenter l'occupation du site et le potentiel de ruissellement. Une attention particulière doit être portée à la gestion des eaux pluviales du projet.
- > Le projet devra intégrer des réseaux séparatifs pour scinder la gestion des eaux usées de celle des eaux pluviales recueillies sur le site.

07.03.11. Biotope

Plusieurs conclusions ressortent de l'analyse de la situation actuelle :

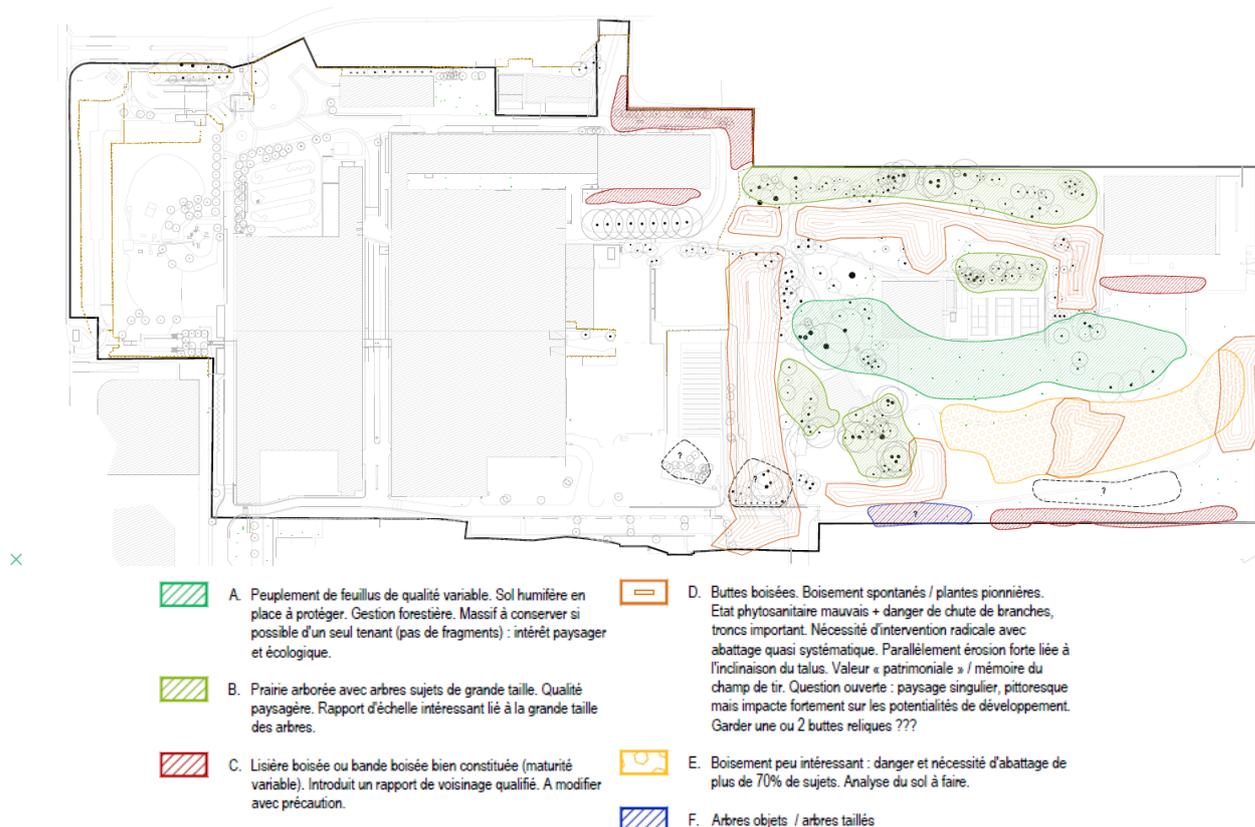
- × L'analyse phytosanitaire alerte sur la dangerosité des arbres présents sur le site d'étude. Ses premières conclusions identifient la suppression d'environ 50% des sujets à court terme. Ils sont répartis inégalement dans l'espace.

Les surfaces les plus impactées par les abattages sont les buttes et le bois central notamment la partie peuplement pionnier.



Etat phytosanitaire par zone

- × La présence de milieux différents comme les prairies, bois, lisières et bandes boisées constituent un atout pour le futur parc et le développement d'un biotope intéressant, à condition de créer les bonnes conditions de préservation et valorisation.

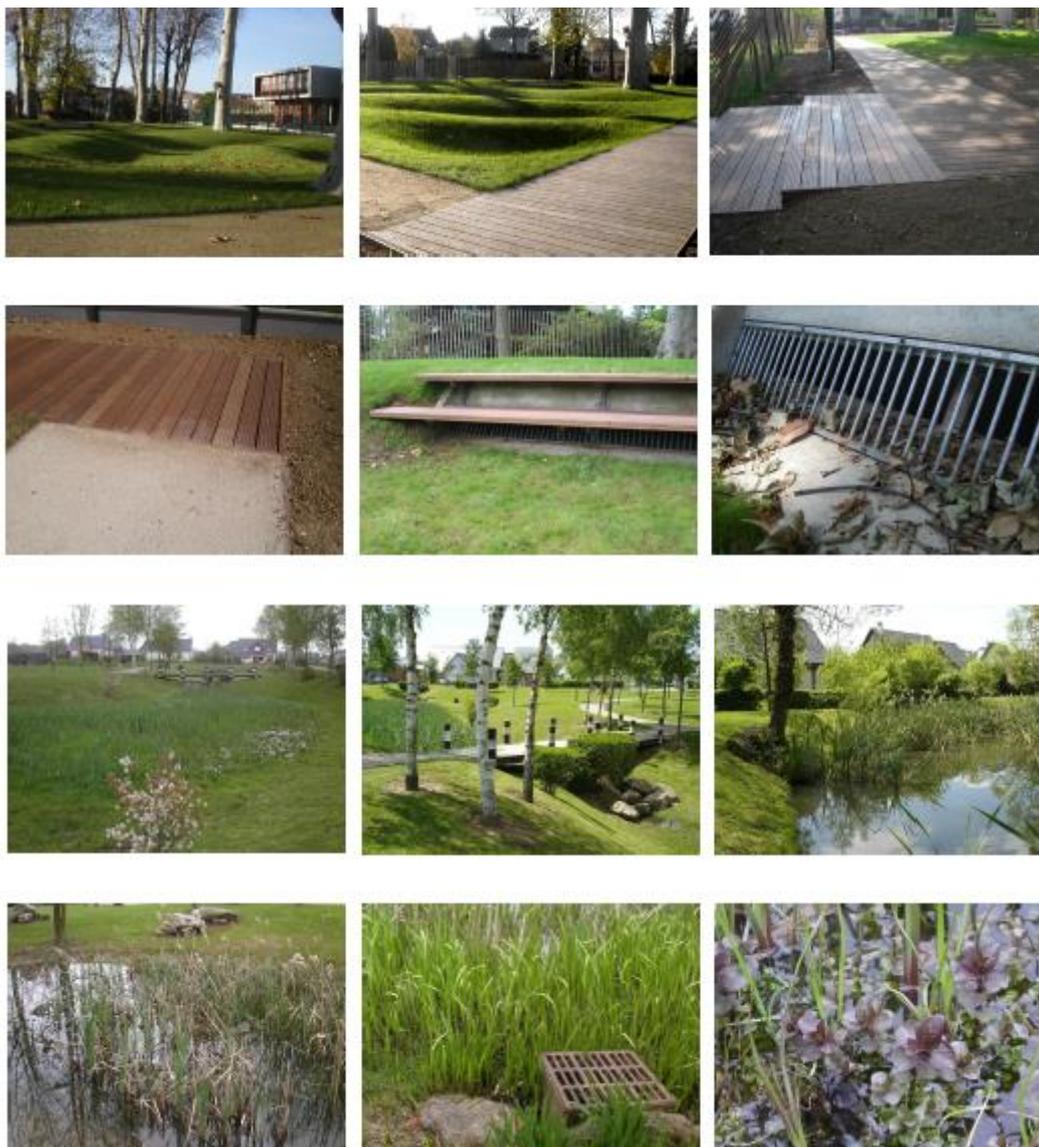


Plusieurs lignes directrices peuvent être données pour favoriser une gestion optimisée du biotope :

- > Proposer une proportion d'espaces verts suffisante ;
- > Choisir les espèces végétales de manière raisonnée et cohérente ;
- > Appliquer un système de gestion du milieu naturel qui corresponde aux biotopes développés et renforcés ;
- > Une attention particulière doit être portée à la faune sur le site, en particulier pour les lérotz (*Eliomys quercinus*) identifiés sur le site. Il s'agit d'une espèce protégée et d'intérêt régional sur base de l'Ordonnance relative à la conservation de la nature. Prendre en compte les recommandations de BE sur l'approche à préconiser.

Plus spécifiquement les éléments suivants devront être pris en compte :

- > Au vu du potentiel offert par le site et de son absence de liaison avec le maillage vert régional, un enjeu important sera d'intégrer le site dans cette logique à plus grande échelle. Le projet devrait viser à être l'amarce d'une connexion dans cette partie de la région. L'échelle du projet offre en effet une opportunité pour initier une logique à laquelle les projets qui se développeront ultérieurement pourront se raccrocher afin de constituer des corridors écologiques.
- > Au moment de la spatialisation il sera intéressant d'intégrer dans l'aménagement les opportunités offertes pour la valorisation du réseau hydrographique existant (couloirs d'écoulement, rus, ruisseaux, rivières). Plutôt que de les transformer en égouts enterrés, ils peuvent être le support d'une biodiversité, s'accompagner de circulations douces, etc.

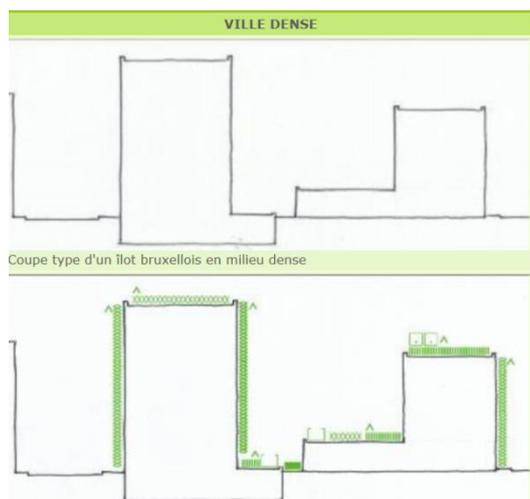


Exemples d'aménagement permettant une gestion des eaux pluviales in situ²

- > Lors de l'aménagement intégrer des principes de gestions qui favorisent le développement du biotope et sa diversité en fonction des caractéristiques offertes par le site ;
- > La spatialisation devra optimiser le développement d'espaces verts dans les espaces privés également. A cette fin, le plan d'aménagement pourra :
 - Favoriser la plantation d'espèces indigènes végétale³, la présence d'espèces indigènes animales,
 - Voir dans quelle mesure il sera possible d'intégrer des espaces de culture dans les parties privées,
 - Voir dans quelle mesure il sera possible de maximiser la présence végétale dans les parties construites : étudier la pertinence de définir un coefficient de biotope par surface minimum, pour optimiser le potentiel offert, maximiser et rendre le projet exemplaire. En ce qui concerne la densité végétale, citons en référence le quartier de BedZed, où le nombre de m² d'espaces verts par m² de zone résidentielle est de 0,13 m²/m² ;

² Extraits de l'étude menée par Bruxelles Environnement (2014), Eau de pluie un atout pour l'espace public

³ Espèces d'essence locale reprises à l'Atlas de la Flore Belge (publiée par le Jardin Botanique National de Belgique, 1972)



Verdurisation de la ville dense – Extrait du guide bâtiment durable

Enfin, il est à noter que la conservation et la mise en valeur du milieu naturel existant permettent d'offrir des espaces naturels de qualité dès l'origine du projet : les premiers usagers ne sont pas contraints à attendre de voir pousser la végétation alentour pendant des années.

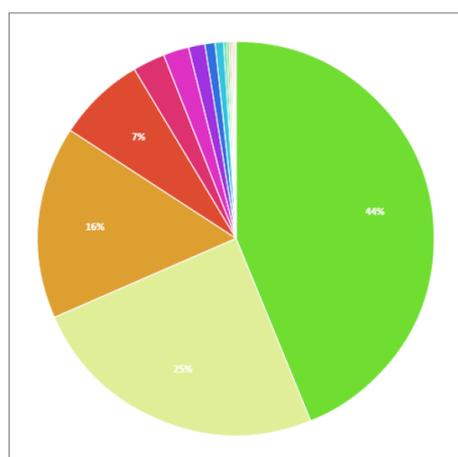
07.03.12. Déchets

La production de déchets sur les deux sites VRT et RTBF est relativement similaire en termes de types de déchets produits : il s'agit essentiellement des déchets de bureaux et de matériaux utilisés par la production de décor. Il est à noter que la production relative à cette activité est inférieure aux seuils de production communément admis dans la fonction bureau à Bruxelles : le fonctionnement des deux entreprises s'apparente en effet pour de nombreux aspects au fonctionnement d'entreprises du secteur tertiaire.

Le nombre d'employés dont le mode de fonctionnement sur le site est proche de celui de bureau y est en effet réduit par rapport à une entreprise « classique ».

Parmi les déchets spécifiques aux radio-télévisions, citons en particulier :

- × Les objets encombrants issus de la fabrication et l'évacuation des décors ;
- × Les produits type peinture ;
- × Les tubes TL.



Afvalstroom	Percentage	Gewicht
bedrijfsafval (bestaand uit inert afval en niet hoogcalorisch afval) (20030100)	44 %	153351 kg
papieren en kartonnen verpakking gemengd (15010120)	25 %	85961 kg
houtafval B (17020101)	16 %	55270 kg
voedingsafval, bevat producten van dierlijke oorsprong, onverpakt (20019921)	7 %	25134 kg
hot glas industrieel bont (B) (20010261)	3 %	9191 kg
magneethanden (16021409)	2 %	7311 kg
huishoudelijk en met huishoudelijk vergelijkbare bedrijfsafvalstoffen (20030104)	1 %	4655 kg
PMD (Plastiek, Metaal, Drinkkartons) (15010600)	1 %	2905 kg
Elektronisch schroot niet beeldbuishoudend (16021405)	1 %	2437 kg
verfval in kleinverpakking (0801105*)	< 1 %	782 kg
Elektronisch schroot beeldbuis-/ monitor en (16021503*)	< 1 %	710 kg
vlaak glas gemengd (B) (17020220)	< 1 %	600 kg
Koelvries (16021103*)	< 1 %	452 kg
hot glas huishoudelijk bont (A) (15010742)	< 1 %	440 kg
sputbussen (leeg, uitgezonderd pesticiden) (16050402*)	< 1 %	288 kg
lege kunststofverpakking klasse 4.1 (15011003*)	< 1 %	207 kg

Répartition des déchets de la VRT, par type et quantité produite

Différentes mesures peuvent d'ores et déjà être mises en avant pour optimiser la gestion des déchets sur le site :

- > La RTBF voudrait généraliser l'utilisation de compacteurs pour les déchets tout-venant, les papiers/cartons et les PMC. Le compactage des déchets permettrait ainsi de diminuer les volumes nécessaires au stockage des déchets et de diminuer les fréquences d'enlèvement des déchets par Bruxelles Propreté.
- > Afin de minimiser l'impact visuel des containers utilisés pour le stockage des déchets, les lieux de stockage devront être aménagés :
 - À l'abri des regards ;
 - En réduisant l'impact des nuisances sonores pour les riverains ;
 - En optimisant le parcours pour les usagers depuis l'intérieur des bâtiments ;
 - Facilement accessibles pour l'évacuation de déchets vers l'extérieur.
- > La présence d'asbest sur le site est également à mettre en avant : les recommandations et obligations relatives à cet aspect devront être prises en compte lors du démantèlement des bâtiments sur le site.
- > Peu de données sont transmises sur les modes de gestion actuelle de la zone plantée. Sa prise en charge de manière écologique permettra une gestion des déchets adaptée.
- > Le projet implique le déclassement de la majeure partie des bâtiments actuels : le démantèlement des infrastructures sera privilégié à la démolition massive, de façon à permettre une gestion optimale des déchets liés au redéveloppement du site.
- > Enfin, notons que LE RÉEMPLOI ET LA RÉPARATION sont au cœur de l'économie circulaire (grâce aux initiatives de Repair cafés, give-box et autres donneries). Ces secteurs sont porteurs d'emplois peu qualifiés, peu délocalisables et opèrent en circuits courts. La réparation et le réemploi offrent aux citoyens l'occasion de développer des initiatives de dons, d'échanges et de partage et permettent aux plus démunis d'avoir un accès facilité à des équipements de base. Les initiatives de ce type sont à encourager ou à tout le moins à rendre possible dans le cadre d'un projet de quartier.

07.04. PHASES D'ANALYSE DE SCENARIOS

Comme exposé en introduction, différentes phases d'analyses se sont articulées selon la logique de création de scénarios mettant en avant des aspects complémentaires.

- × Une première phase s'est penchée sur l'analyse de la **programmation**
- × Une deuxième phase sur des scénarios de **spatialisation**
- × Une troisième phase d'analyse a porté sur des **nouvelles variantes**

Ces trois phases d'analyses par scénarios ont permis d'aboutir à la création d'un scénario préférentiel. Celui-ci a également été passé au crible du RIE, thématique par thématique : les points forts et points d'attentions qui sont ressortis de cette analyse ont été pris en compte pour l'élaboration du PAD.

Les aspects principaux à mettre en avant de ce travail vers l'élaboration du scénario préférentiel sont repris dans la présente section.

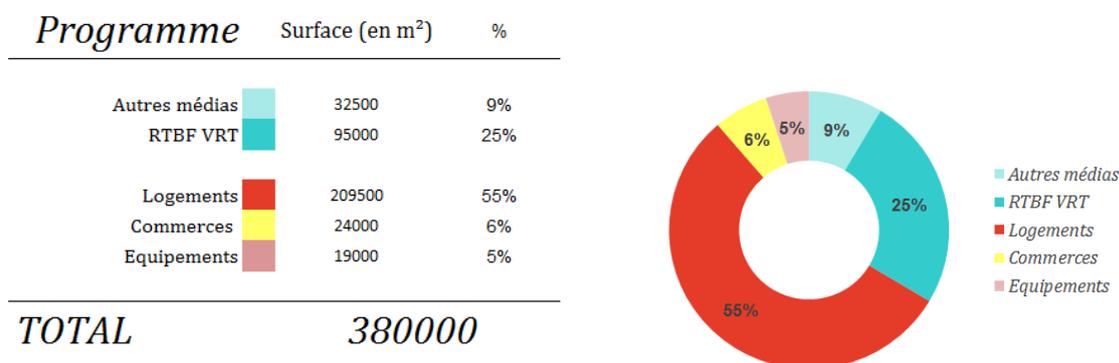
07.04.01 2_Évaluation de différents scénarios de programmation

La recherche a permis d'affiner les masses programmatiques au regard des caractéristiques locales. Le but étant de faire varier les premières orientations données au programme, pour mettre en avant les points limites et les charnières dans l'impact du projet sur l'environnement.

Deux recommandations principales pour la définition de la programmation du projet mediapark en sont ressorties clairement :

- × Ne pas augmenter le nombre de mètres carrés construits au-delà de 425.000m². A l'inverse, la possibilité d'une réduction de ce potentiel constructible offrirait plus de marge pour la réalisation d'un aménagement qualitatif sur le site.
- × Ne pas opter pour une alternative impliquant la réalisation d'un centre commercial, mais favoriser la création d'un pôle commercial de proximité, renforcé par une offre orientée spécifiquement sur les besoins du site.

Ces deux éléments programmatiques ont permis de faire évoluer la répartition du programme proposé. Le potentiel constructible est limité à 380.000m² (soit une nette diminution du programme, en-dessous du programme M), répartis comme suit :

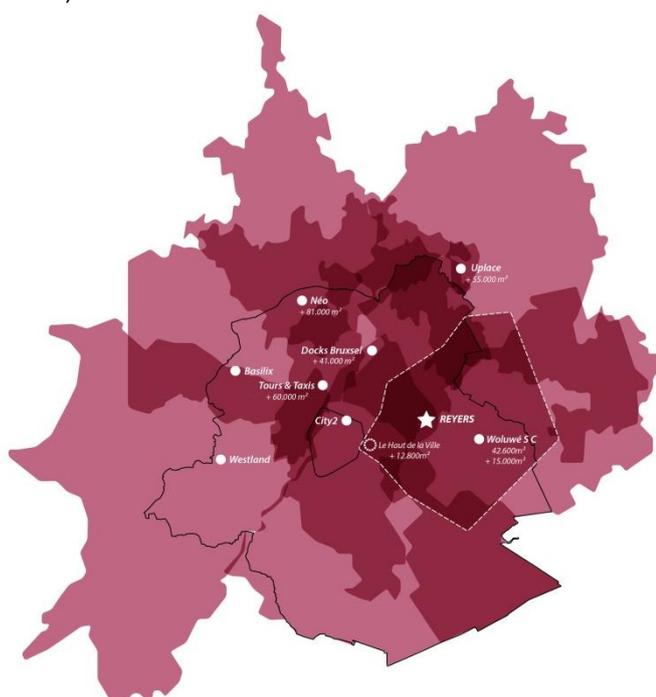


Ce programme représente dès lors :

- × 2 à 3.000 nouveaux logements, soit environ 6.000 nouveaux habitants sur le site ;
- × 5.000 travailleurs des médias, dont 1.300 pour la RTBF et 2.400 pour la VRT ;
- × 30.000m² pour de nouvelles activités médias ;
- × 24.000m² de nouveaux commerces (comprenant un programme de cinéma et de l'horeca) ;
- × 19.000m² d'équipement public (dont 2 crèches et 2 écoles fondamentales).

Les lignes principales du programme retenu peuvent être récapitulées comme suit :

- × Réalisation d'un **parc urbain** : espace public alliant continuités urbaines et diversité de séquences, afin de tirer parti du potentiel du site, en réponse aux besoins en espaces verts identifiés dans cette zone de Bruxelles ;
- × Ambition confirmée pour un projet de ville média : au vu de l'occupation actuelle du site par les sièges des radios et télévisions et la nécessité d'adaptation aux évolutions de ce secteur. L'ambition pour ce secteur d'emploi est portée à l'échelle de la Région ;
- × Ne pas intégrer de typologie de **commerce** sous la forme d'un « centre commercial », mais une programmation complémentaire ambitieuse pour la création d'un nouveau quartier de ville : ceci afin de respecter le caractère de quartier souhaité, en tenant compte des fortes contraintes identifiées en matière de mobilité, mais également en réponse à la (sur-)offre en centres commerciaux présente et à venir observée à Bruxelles ;



Estimation de la zone de chalandise pour un programme « structurant » (DRC 2015) et Superposition avec les zones de chalandises des centre commerciaux existants

- × Positionnement précis des **sièges VRT, RTBF**, selon les fiches de lots déjà établies et qui ont fait l'objet de recherches spécifiques pour prendre en compte notamment les lourdes contraintes de phasage pour le transfert du site actuel vers les futurs nouveaux sièges, l'accroche nécessaire au boulevard Reyers et de la position de l'enclos des fusillés...



Collage d'ambiance – projet de la ville média (Agence François Leclercq)

07.04.02 3_ Évaluation de scénarios de spatialisation - alternatives contrastées

Quatre alternatives de spatialisation ont été définies sur base du programme établi en phase 2 : elles correspondent à la définition de 4 types d'urbanisation possible :

- × L'alternative 0 : tendancielle
- × L'alternative 1: le parc comme espace tampon ;
- × L'alternative 2 : le parc comme tapis continu ;
- × L'alternative 3 : le parc comme réceptacle de la vie du quartier ;

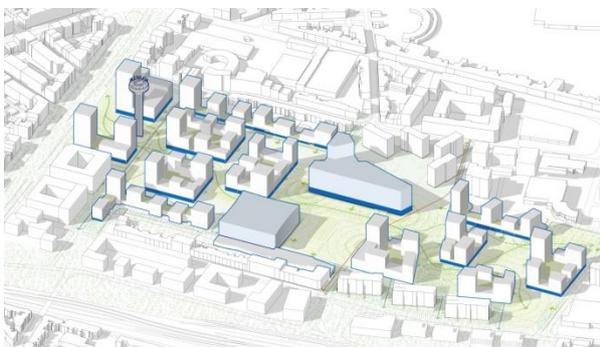
L'analyse a testé ces différentes possibilités de spatialisation, au regard des contraintes propres au site et à son environnement bâti. Des recommandations en découlent pour limiter les nuisances négatives pour le site et ses alentours, ainsi que pour optimiser les impacts positifs, afin de proposer une véritable qualité de vie pour le programme donné.



Scénario Tendanciel



Scénario 1 – Le parc comme espace tampon



Scénario 2 – Le parc comme tapis continu



Sc.3 – Le parc comme réceptacle de la vie du Quartier

Les lignes principales qui sont ressorties de cette analyse de spatialisation peuvent être récapitulées comme suit :

- × La création d'un espace public central offre une plus grande lisibilité grâce à la réalisation d'un geste de **parc** continu. Il donne une plus grande ampleur au parc en lui-même. Ceci permet d'envisager non seulement une requalification du milieu naturel existant, mais aussi le développement d'espaces verts remplissant un véritable rôle social dans le quartier ;
- × Les **espaces publics** proposés offrent des qualités urbaines variées (places publiques d'envergure, parc, espaces plus reculés, zones privées, parcours de promenade, lieu de séjour, zones actives (commerces), zones calmes...). Cette diversité est à valoriser pour offrir une multitude d'usages dans les espaces publics.

- × Du point de vue **morphologique**, les différentes variantes font apparaître la difficulté à intégrer la densité envisagée par le programme. Une trop forte densité peut en effet mettre à mal la qualité de l'ensemble (qualité de vie, qualité de vue, etc.).
- × La volonté de créer un quartier **couleur média** implique le déploiement d'un dispositif capable d'accueillir aussi bien des programmes macro que des programmes micro. La spécificité de ce type de programmes et leurs contraintes induites requiert un dispositif urbain à la fois spécifique et adaptable : l'îlot socle décliné répond à ces contraintes avec pragmatisme.
Il offre une capacité d'adaptation, il est toutefois nécessaire de prendre en compte les contraintes induites par un modèle de mixité verticale : le modèle proposé doit en effet pouvoir accueillir d'autres fonctions que celles initialement prévues, et ce, sans compromettre les qualités résidentielles, ni la qualité de vie globale au sein du projet.
- × Du point de vue **patrimonial**, le repositionnement de la tour Reyers au sein de développements qui l'englobent comme proposé par le scénario 3 change le statut de cet élément et questionne son rôle comme élément de composition pour l'espace public à son pied ;
- × Le **phasage** des travaux est un élément important du développement du plan. Des étapes importantes vont être réalisées avant que le site puisse trouver sa cohérence d'ensemble : relocalisation de la VRT et RTBF, démolitions des sièges existants, réalisation des espaces publics et du parc.
A cet égard, il est à noter que la conservation et la mise en valeur du milieu naturel existant permettent d'offrir des espaces naturels de qualité dès l'origine du projet : les premiers usagers ne sont pas contraints à attendre de voir pousser la végétation alentour pendant des années.
- × L'alternative retenue maintient une très vaste proportion **d'espaces verts** tout en optimisant les possibilités d'implantation des bâtiments tant dans les zones nécessitant une intervention radicale due à l'état phytosanitaire de la flore (forte nécessité d'abattage), que dans la nécessité de maintenir des milieux diversifiés. En cela, cette alternative offre l'approche la plus respectueuse des qualités du biotope existant.
- × Au vu du potentiel offert par le site et de son absence de liaison avec le **maillage vert** régional, le projet permet d'être une connexion vers les autres espaces verts, afin de constituer des corridors écologiques. Ceci offre des opportunités pour l'aménagement d'espaces verts donc le renforcement de la diversité faunistique et floristique dans cette partie de Bruxelles et leur intégration dans le maillage vert régional.

07.04.03 4 – Evaluation de variantes PAD

Évaluation des différentes alternatives de spatialisation - variantes Masterplan

Dans cette phase d'analyse, l'alternative de référence (élaboré dans le cadre de l'étude Masterplan) ainsi que deux variantes possibles sont évaluées. L'alternative 0 est également prise en compte.

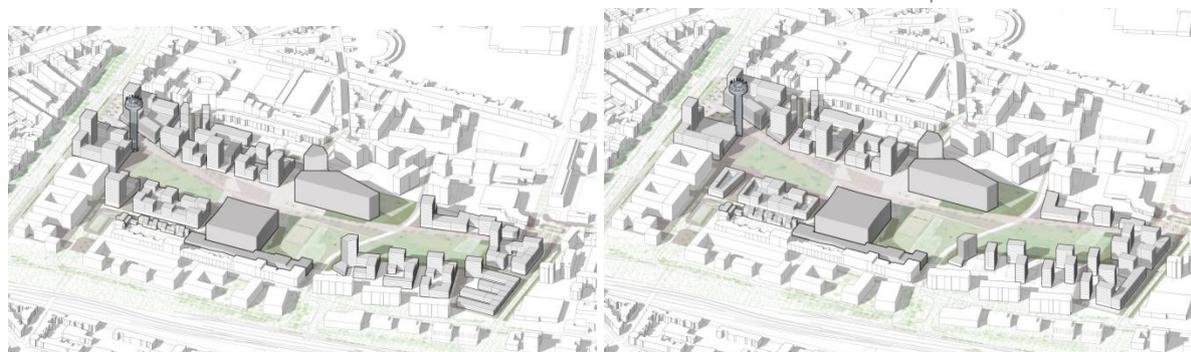
- × Scénario 0 : Tendancielle
- × Scénario 1: « Masterplan »
- × Scénario 2 : « Mixité horizontale »
- × Scénario 3 : « Faible densité »

Cette phase d'étude a permis de porter plus loin la réflexion sur le scénario Masterplan, au travers d'une nouvelle itération dans les phases d'analyses. Les variantes proposées ont en effet remis en question des partis pris du Masterplan, pour le faire évoluer vers un scénario préférentiel.



Scénario Tendanciel

Scénario 1 - Masterplan



Scénario 2 – Mixité horizontale

Scénario 3 – Faible densité

- × Le scénario 1 met à l'étude le masterplan tel qu'il a abouti après les différentes phases d'analyses du RIE et les workshops organisés avec les différentes instances concernées.
- × Le Scénario 2 vise à redéfinir la répartition des différentes fonctions sur le site, en privilégiant la mixité horizontale, plutôt que verticale comme c'est le cas dans le scénario masterplan.
- × La troisième alternative est axée sur la volonté de baisser la densité globale sur le site. Le programme représente ainsi une baisse de 20% du potentiel constructible par rapport à l'alternative 1, situé à 380.000m².

Les lignes principales qui sont ressorties de cette analyse de spatialisation peuvent être récapitulées comme suit :

Espaces publics

- × Le **taux d'espace ouvert** et la présence d'un vaste espace public central ressortent comme un atout important de ce projet par rapport à d'autres projets de référence ;
- × La séquence des **espaces publics** est claire. Cette lisibilité et la déclinaison des espaces induiront une différenciation des usages à travers le site. Le potentiel est donc offert pour la création d'un quartier vivant et qualitatif.
- × Le rôle joué par les **espaces publics de seuil**, parfois situé hors du périmètre proprement dit, sera essentiel pour assurer la transition du quartier vers le site et participera de son désenclavement ;
- × De manière complémentaire au point précédent, le traitement des **espaces de liaisons** entre le projet et la trame existante doit induire une connexion aisée (et intuitive) depuis les espaces de seuil vers le site afin de participer à une bonne intégration du nouveau quartier dans l'existant ;
- × Des possibilités de renforcement du **maillage pour mode actifs** existent, même sur sol privé. Elles constituent des opportunités à saisir lors de réaménagements éventuels aux abords du périmètre : elles sont en effet une plus-value tant pour les occupants du site que pour les riverains situés en marge du périmètre ;
- × Pour ne pas concurrencer/brouiller la valeur emblématique de ces îlots, le traitement des blocs dont l'ambition est de constituer un **tissu urbain « apaisé »**, devrait rester plus sobre.

Programme

- × La **mixité** très riche proposée par les différents programmes ressort comme un élément de réussite de l'ambition Mediapark. Le modèle urbain induit par les ambitions commerciales, en particulier sur la partie ouest du site est compatible avec la volonté d'intégration du site à l'échelle du quartier et de renforcement du dynamisme dans la zone. Les propositions de spatialisation de cette mixité offrent des avantages et inconvénients selon les cas de figure considérés. Le PAD devra veiller à viser les objectifs, sans apporter de contrainte inutile en la matière ;
- × Les quatre scénarios apportent une réponse différente aux grandes ambitions posées pour le site. Il est toutefois intéressant de noter qu'un poussant le plus loin possible l'optique de la **mixité verticale**, l'alternative 1 pousse également une image globale de Mediapark. C'est en effet l'alternative qui offre le plus de flexibilité pour l'intégration d'entreprises médias, tout en assurant un report possible vers d'autres fonctions. Il est toutefois nécessaire de prendre en compte les contraintes induites par un modèle de mixité verticale : le modèle proposé doit pouvoir accueillir d'autres fonctions que celles initialement prévues, et ce, sans compromettre les qualités résidentielles, ni la qualité de vie globale au sein du projet.
 - × Pour tirer profit des avantages mis en avant par l'alternative 2, sans en subir les contraintes le PAD devrait envisager de rendre la **mixité horizontale** possible pour les projets de grande envergure, réalisés selon une conception globale (grands équipements, implantation de grandes entreprises...)

Le PAD devrait intégrer cette double approche. La volonté de créer un quartier couleur média implique en effet le déploiement d'un dispositif capable d'accueillir aussi bien des programmes macro que des programmes micro.

Ainsi, la mixité autorisée peut être spécifiée par zone, mais elle doit également s'entendre à une échelle plus fine, au niveau des îlots et des bâtiments eux-mêmes. La mixité doit pouvoir se décliner au cours du temps, de manière à ce que l'environnement construit offre des activités aux différents moments de la journée, de la semaine et de l'année. Ceci permet la création d'un environnement :

- × Qui soit diversifié, résilient et vivant ;
- × Au sein duquel les espaces ne sont pas abandonnés et morts durant certaines parties de la journée ;
- × Qui permette une vitalité aux différentes périodes de la journée ;
- × Qui favorise le rapprochement domicile-travail ;
- × Qui offre une diversité de services pour répondre aux besoins des habitants et des usagers ;
- × Enfin, il doit pouvoir tirer parti des opportunités qui se présenteront en cours de développement.

Pour assurer une **cohabitation harmonieuse** entre les fonctions, le PAD devra encadrer les contraintes liées la mixité induite, afin de protéger l'efficacité des entreprises d'une part et la qualité de vie de la fonction résidentielle d'autre part. Ces contraintes portent notamment sur : l'orientation de la logistique des entreprises en milieu couvert, gestion de la physique du bâtiment (localisation de aeras, ventilations...), organisation des accès aux différentes fonctions...

A cet égard, lors de la retranscription en PAD, l'analyse devra porter sur la manière dont l'outil répond à cette nécessité d'adaptabilité. Des recommandations techniques peuvent également être formulées pour garantir le bon fonctionnement d'une mixité verticale, notamment en ce qui concerne :

- × Les exigences d'isolation, sonore et thermique ;
- × La scission des techniques spéciales au sein du bâtiment ;
- × L'organisation des flux liés des différentes parties de manière indépendante ;
- × La gestion des vues, préservation de l'intimité ;
- × Caractéristiques des socles permettant une adaptabilité maximum vers tous types de fonctions (hauteurs sous poutre suffisantes, portance des sols, possibilités de cloisonnements ;
- × ...

Morphologie

- × **Aspects morphologiques** : Le tissu atypique en place représente une opportunité à saisir pour la réalisation d'un geste urbanistique fort qui soit à la mesure du site et des ambitions du projet. Historiquement, la structure morphologique du site a toujours été particulière :
 - Sur le site lui-même où l'architecture a toujours été monumentale ;
 - Dans le tissu environnant, où des bribes de tissu résidentiel se sont implantées dans un contexte à part.

Il n'y aurait pas de sens à chercher aujourd'hui à recomposer une trame traditionnelle bruxelloise, comme dans l'alternative tendancielle. Au contraire, la structure en place permet d'imaginer une composition qui s'éloigne de la trame traditionnelle.

Lors de l'élaboration de l'outil PAD le degré de définition pourra être différencié selon les typologies d'îlot (définition des gabarits, volumes constructibles, densité par bloc, organisation de la mixité des fonctions, choix des matériaux...)

En fonction de la hiérarchie des espaces publics, de la composition et de la pertinence de la densification, certains îlots ressortent de manière **plus emblématique**. Pour ces îlots la réalisation d'un concours architectural est en tout cas justifiée.

- × Préserver une certaine flexibilité par rapport à l'intégration de la **tour Reyers** dans un bloc de construction qui l'englobe. Si cette question ne peut être tranchée à l'heure actuelle, car dépendante de la qualité d'un projet architectural qui donne tout son sens à cette proposition, il convient dès lors de mettre en avant les aspects suivants :
 - Préservation de la visibilité de l'objet, en tant qu'élément de patrimoine ;
 - Préservation de sa visibilité en tant que symbole du caractère d'émission, donc du caractère extraverti des radios et télévisions (symbolique inhérente au site Mediapark et à sa fonction) ;

- Au sein des documents règlementaires, ne pas nécessairement imposer cette insertion dans un projet ;
- La nécessité de réaliser des analyses complémentaires relatives à la faisabilité technique de l'intégration de la tour aux constructions (fondations, stabilité de la tour...).

Mobilité

Les incidences attendues sur les conditions de circulation dans la zone d'étude sont importantes : compte tenu de l'évolution de la mobilité mise en avant par la future situation de référence, tout déplacement supplémentaire de trafic automobile ne fera qu'aggraver la situation. Il est nécessaire de réaliser un quartier de proximité, qui va générer des déplacements locaux.

Une évolution **globale** de la situation dans les directions données par les politiques régionales est nécessaire : le problème de la mobilité se pose à différentes échelles, au-delà de la conception du projet. Pour aboutir à une situation optimale les acteurs publics (communaux et régionaux) doivent œuvrer à des solutions structurelles sur toute la zone.

Afin de s'inscrire dans les politiques régionales et concevoir un projet de ville en adéquation avec une mobilité durable, le **projet** doit porter une ambition forte. Celle-ci se traduit par des conditions d'aménagement dans l'espace public, mais également de gestion dans l'espace privé.

Suite aux apprentissages du présent chapitre et de la comparaison entre les 4 scénarios, les mesures à prendre pour ces différents niveaux (global et local) sont récapitulés ci-après. Les différentes sections détaillent les constants et recommandations par mode.

Trafic routier

Idéalement, le nombre de véhicules à l'origine et à destination du site devrait être maintenu dans un ordre de grandeur similaire à la situation actuelle. L'organisation de la circulation relèverait alors d'une réorganisation des flux et non en une augmentation pure et simple. L'évolution des comportements est en effet une nécessité pour permettre le développement du site dans un contexte de mobilité déjà saturé. La mixité des fonctions dans la zone soutiendra également une évolution des comportements

Les constats et recommandations en matière de trafic routier à ce stade sont les suivants :

Au niveau global

- × Améliorations attendues grâce aux travaux de réaménagements sur la moyenne ceinture (diminution de la place de la voiture au profit des autres modes, optimisation des flux, optimisation du carrefour Meiser...). Ceci offre des possibilités d'optimisation pour le quartier dans son entièreté, notamment :
 - × Possibilité d'ajouter des carrefours urbains aux abords du site. Il est important de pouvoir pénétrer sur le boulevard ailleurs qu'aux deux nœuds identifiés comme saturés. De plus, cette ouverture du boulevard permettra au trafic de se réorganiser dans le tissu urbain de manière plus homogène, ce qui améliorera les conditions de circulation pour tout le quartier.
 - × Optimiser les carrefours engorgés à Meiser et Diamant, grâce à un aménagement adapté : la configuration des lieux offre une marge pour le faire.
- × L'ouverture d'un lien rejoignant la rue Colonel Bourg et les entrées du site depuis l'E40 permettrait de remailler le quartier et d'augmenter la répartition possible des flux de circulation. Il sera cependant important de veiller à ce que cette répartition des flux se fassent de manière harmonieuse, et en particulier que la nouvelle voirie ne constitue pas un itinéraire de transit à l'heure de pointe du matin

pour les personnes entrant dans Bruxelles depuis l'E40 et voulant bypasser le carrefour Diamant en direction de Meiser.

Sur le site

Les schémas d'organisation interne de la mobilité automobile mettent en avant l'ambition de l'alternative 2 : ce schéma minimise la présence de la voiture sur le site. Néanmoins, en tant que schéma conceptuel, il ne prend pas en compte d'éventuelles contraintes spécifiques liées aux développements de chaque îlot, à l'architecture, aux difficultés de phasage, à la gestion de la sécurité et des entrées et des sorties des parkings, à la topographie, etc. Dans la mesure du possible, le scénario préférentiel devra potentiellement combiner différents éléments de ces 4 schémas en intégrant ces contraintes supplémentaires.

Dans tous les cas, il conviendra de :

- × Minimiser la présence de la voiture au sein même du site, via des aménagements adaptés : favoriser la création de systèmes de boucles sur le site (plutôt que de culs-de-sac), traiter le caractère local des voiries par son profil et son caractère paysager. Le traitement de la voirie en espace partagé peut contribuer très fort à cette amélioration,...
- × Etudier la possibilité d'une connexion nord-sud à travers le parking mutualisé pour minimiser le flux de véhicule arrivant depuis l'E40, jusqu'à l'entrée nord du site, à travers le réseau de quartier. Dans ce cas de figure voire dans quelle mesure la connexion à la rue Verlaine est compatible avec les fonctions prévues et les aménagements souhaités.
Idéalement, dans le scénario préférentiel, la jonction des infrastructures de stationnement en souterrain (comme illustré dans l'alternative 2) permettrait d'optimiser la circulation par la rue GeorGIN/Evenepoel, en favorisant plus de possibilités de maillage à travers le quartier.
- × mettre en place de solutions alternatives à la possession individuelle la voiture : offre renforcée en matière de véhicules partagés ;
- × Encourager l'évolution de la stratégie de mobilité au sein des entreprises, en particulier VRT et RTBF ;
- × Intégrer le placement de bornes pour véhicules électriques ;

Des études complémentaires réalisées à l'échelle locale, il ressort que :

- × Le carrefour Reyers / Emile Max / Voie interne permet directement l'accès à la majorité des parkings du site. La concentration des flux sur ce carrefour présente un intérêt pour les résidents/employés mais doit également trouver sa place dans le cadre du réaménagement du boulevard Reyers.
La création de deux voies de sorties pour améliorer l'insertion de véhicules sur le boulevard apparaît comme un élément décisif pour assurer le bon fonctionnement du carrefour. Cet aménagement poursuit deux objectifs :
 - faciliter l'insertion des véhicules sur Reyers, sur deux voies, limitant ainsi le temps de feu vert attribué à de tels mouvements ;
 - stocker des véhicules sans gêner les accès au parking voisin.
 L'aménagement spécifique de ce carrefour est à traiter en lien avec les réaménagements prévus sur le boulevard.
- × Le giratoire Evenepoel / Verlaine : un réaménagement local apparaît nécessaire afin de créer un carrefour suffisant lisible et praticable pour l'ensemble des mouvements. L'analyse de ce carrefour doit faire l'objet d'une étude spécifique.
- × Le calibrage des phases de feu permettra de réguler l'insertion du nouveau flux de manière fluide dans la circulation du boulevard.
- × Les doubles sens de circulation sur Evenepoel et sur la rue Verlaine apparaissent comme la solution optimale. En effet, il s'agit d'offrir aux usagers en lien avec le boulevard Reyers / Chaussée de Louvain des itinéraires différents pour éviter une concentration de véhicules trop importante sur un seul sens

de circulation. A cette fin, l'organisation du rond-point organisant le flux entre les rue Evenepoel et Verlaine est une nécessité. Il est important de préciser que toutes les modifications de la circulation sur Evenepoel doivent être faites en fonction du projet de réaménagement du boulevard Reyers.

Transports en commun

Il s'agit d'une sous-thématique essentielle de la mobilité dont la réussite du projet dépend. L'impact de toutes les alternatives sur la capacité de transport public existante est très important.

Au niveau global

Offrir un service de transport public efficace, structurel et attractif. Comme évoqué dans l'étude de mobilité du Projet Parkway / E40, « le potentiel de développement de l'offre bus apparaît comme une solution réaliste pour satisfaire l'augmentation de la demande, dans l'attente de solutions plus structurantes type métro ou RER. Les aménagements précis de réseau ne pourront être élaborés qu'en coordination avec les opérateurs, lorsque les développements urbains seront plus concrets. Ils devront également s'intégrer à un Plan de Développement global, pour offrir des capacités de correspondance en amont et aval des lignes optimisées ou nouvellement créées. »

- × Au vu de la nécessité de développer une offre en transport en commun performante sur le site, agir sur le **réseau en amont et en aval** pour améliorer la fluidité des lignes qui irriguent le quartier. Prendre en compte des aménagements permettant de faire fluidifier le trafic des bus (comme l'incorporation des sites propres dans et autour de la zone) ;
Etablir un **diagnostic** du réseau à plus grande échelle : il y a lieu de connaître précisément les lieux de blocages des bus, pour agir en amont et en aval de manière à garantir la fluidité des lignes et la performance de la desserte. Croiser les données de Bruxelles-Mobilité à cet égard (projet « Avanti »)
- × La prolongation éventuelle le long de l'E40 ou sur la chaussée de Louvain du tram 94 depuis Marcel Thiry devra également être étudiée ;
- × Pour ce qui concerne les projets d'infrastructure « Métro/Tram » dans cette zone, le plan Pluriannuel d'Investissement n'envisage aucun développement spécifique à l'horizon 2025. Néanmoins, vu les développements/densifications urbanistiques prévus le long de la moyenne ceinture, il est important de proposer des réponses performantes et de faire de la métroïsation de la moyenne ceinture une des priorités du futur PRDD avec, dans un même temps, maintien/adaptation/création des stations « Diamant/Meiser ». Cette proposition sera complétée, plus à l'est du site, par l'extension du T94 depuis Roodebeek vers Evere.
- × Le projet d'une liaison bus express De Lijn entre la gare du Nord (ou la gare Schuman) et Leuven est actuellement étudié par la Province du Brabant Flamand, dans le cadre du projet "Regionet Leuven". Les tracés à l'étude passent soit par la Chaussée de Louvain, soit par l'E40. Ils pourraient également traverser Mediapark.
- × Adapter les **origines/destination** des lignes actuelles pour qu'elles répondent aux besoins des futurs usagers du quartier. Dans le cas d'incorporation d'une nouvelle ligne de transport en commun, il est essentiel que, compte tenu du rôle métropolitain du Mediapark à l'échelle nationale et internationale, cette nouvelle ligne soit directement connectée aux nœuds multimodaux de transport international (gares principales et aéroport) et avec le réseau métro ;
- × Une **intervention structurelle** dans l'offre de transport public est nécessaire : elle est équivalente à l'incorporation d'une ligne de bus complète supplémentaire ou à doubler la cadence sur une ligne existante. Le potentiel de développement de **l'offre bus** apparaît comme une solution à court et moyen terme, dans l'attente de solutions plus structurantes type tram, métro ou RER.
- × En fonction des développements urbanistiques, prévoir un renforcement des capacités des lignes. Selon l'étude de mobilité du Projet Parkway / E40, le besoin matériel se traduirait par :

- Un complémentaire de 3 bus simples et 19 bus articulés par heure de renforcement de service, sachant qu'une période de deux heures par pointe apparaît nécessaire.
- Un besoin complémentaire de 6 bus simples et 38 bus articulés est donc estimé pour couvrir les deux heures (en considérant l'hypothèse que l'exploitation des lignes ne permet pas un aller/retour complet durant une heure).
- Un scénario alternatif, limitant le recours aux bus articulés, met quand-à-lui en lumière un besoin de 48 bus simples et de 16 articulés pour couvrir deux heures de renforcement.
- × Au fur et à mesure des développements urbanistiques du site Mediapark, faire **monter progressivement en puissance** le mode Bus aux abords et en cœur de site. Ce mode de déplacement est plus souple et permet de répondre progressivement aux besoins/demandes.
- × Renforcer la **desserte des trams** sur la Moyenne Ceinture. Entre 2019 et 2022, l'homogénéisation du matériel roulant en T4000 sur les lignes desservant la moyenne ceinture (lignes 7 et 25) participera à une légère augmentation des capacités. Cette augmentation de capacité sera rendue possible par la réception de nouveaux tramways à partir de 2019 et, dans une plus large mesure, par la récupération des T4000 de l'axe Nord-Sud au moment où celui-ci commencera à être effectué en métro (horizon 2022 au plus tôt).
- × Les **infrastructures routières** doivent être adaptées et permettre une progression sans entrave des lignes de bus, afin d'en faire des produits à haute performance avec des temps de trajet réellement attractifs. Cet objectif est d'autant plus important que ces lignes rejoignent le quartier Européen (ou Luxembourg ou Schuman) via des axes qui, comme l'avenue de Roodebeek, se prêtent urbanistiquement à la mise en place de bandes bus réservées.
- × Améliorer les conditions d'accès et la visibilité des nœuds de transport Meiser et Diamant ;
- × Ne pas négliger le potentiel que constitue Meiser en termes de desserte **ferroviaire**. Des pistes s'ouvrent pour une meilleure connexion du site à la gare via la rue Emeraude, grâce à la création d'un nouvel accès aux quais (via le site Skoda), qui serait complémentaire aux accès actuels chaussée de Louvain et avenue Rogier ;
- × Intégrer services de vélos en libre-service, ainsi que de taxis partagés : faire en sorte que les habitants disposent, à distance de marche de leur logement, d'une offre de voitures et de vélos partagés, ainsi que de parkings sécurisés. Il s'agit d'un préalable pour réduire la possession de véhicules privés ;
- × Analyser le développement d'une offre supplémentaire de desserte adaptée à la demande scolaire pour le transport d'élèves (de l'enseignement fondamental);
- × Veiller à une bonne intégration entre les services de taxis et les transports publics ;

Sur le site

Les ambitions pour le projet nécessitent une desserte de qualité, or, le site est insuffisamment desservi dans la situation actuelle. La desserte, bien qu'importante sur le papier, se révèle inadaptée pour desservir l'étendue du site :

- × Les lignes de bus existantes (12, 21, 80 et lignes De Lijn) restent en périphérie du site : permettre le passage d'une ligne de bus sur le site (selon alternatives 1, 2 et 3). La présence d'une ligne majeure de transport et l'implantation des arrêts à l'intérieur du site seront nécessaires pour donner une alternative crédible aux déplacements en voiture. Les études prouvent cette nécessité, même dans le cas de l'alternative la moins dense.
- × Les deux arrêts de tram Diamant et Meiser et la gare de Meiser sont excentrés par rapport au site : améliorer la lisibilité et praticabilité des cheminements entre le site et les arrêts de transport en commun existants ;
- × Sur le site, vers et depuis Diamant, les aménagements permettant d'entrer et de sortir du site doit être adapté au passage des bus et à leur rayon de giration... Pour amoindrir cette pénibilité dans un contexte

où le tracé des voiries devrait rester le même, il est essentiel de développer des Bandes bus en amont de carrefour à feux (qui seront alors télécommandables au profit du Bus).

- × Dans l'absolu, favoriser des tracés rectilignes pour le passage des lignes de bus ;
- × Voir dans quelle mesure le passage du bus pourrait être envisagé au départ de Diamant ou depuis le nouveau carrefour à créer au niveau d'Emile Max. Ainsi, une voirie réservée TC traversant le site Média-park dans le sens SO/NE et estimons qu'une ligne comme le NEW 21 (plan directeur bus / exécution : à partir de 2019) pourrait la desservir plus finement (au moins 2 zones d'arrêt à créer).
- × Etudier l'opportunité d'une voirie TC en cœur de site dans un sens NO/SE, permettant de rejoindre le pôle Meiser. Meiser est appelé à devenir un pôle intermodal fort Metro/Tram/Bus (Métro : ligne de la moyenne ceinture. Tram : 25-62. Bus : 63 NEW qui filera en ligne droite vers Madou via la chaussée de Louvain (où nous développons avec RBC - BM des projets de Bande Bus).

Modes actifs

La part de mode actif estimée est conséquente pour les quatre alternatives étudiées. Au vu de l'importance du projet à termes, les modes actifs constituent sans aucun doute la marge de manœuvre la plus crédible pour absorber la demande en mobilité, dont bénéficieront également les transports collectifs.

Le site RTBF/VRT est grand (l'équivalent de 28 terrains de football, 7 en long et 4 en large) et subit une topographie contraignante pour les déplacements piétons et cyclistes. Le projet futur devra intégrer et gommer ces effets d'échelle.

Au niveau global

- × Remailer le quartier par la création d'itinéraires confortables garantissant une accessibilité universelle pour les modes actifs qui minimisent les conflits potentiels avec d'autres modes de déplacement et optimisent la liaison vers les nœuds de transport public existants et projetés ;
- × La requalification de la Moyenne Ceinture devra faciliter les traversées du boulevard ;

Sur le site

Le scénario préférentiel doit positionner les modes actifs comme de réelles solutions de mobilité quotidienne dans le cadre du développement d'un grand parc de médias. Ils sont en effet l'expression d'une ville favorisant un fonctionnement local. La qualité des cheminements peut ainsi influencer la répartition modale des usagers.

- × Organiser le partage et les croisements entre piétons et cyclistes : Pour la gestion des conflits potentiels entre cyclistes et piétons au sein du parc, des aménagements adaptés doivent être prévus. En particulier, lorsque les allées sont étroites. Dans ce cas certaines mesures peuvent être préconisées, comme : une différenciation dans les types de revêtements, la réalisation d'une légère dénivellation sur la partie cyclable, l'aménagement de la partie piétonne sur l'extérieur... Ceci devra être étudié dans le projet d'aménagement d'espace public.
- × Prévoir des aménagements adaptés pour le matériel roulant dans l'espace privé : locaux de stationnement positionnés, aménagés et dimensionnés en conséquence ;
- × Prévoir des aménagements adaptés pour le matériel roulant dans l'espace public : revêtement confortable, espace destinés aux modes actifs roulants, dans les zone de pincement ou de conflit, lieux de stationnements dans l'espace public ;
- × Intégrer des lieux de séjours dans l'espace public : mobilier urbain adapté (bancs, abris, poubelles...)
- × Dans la mesure du possible aménager des parcours abrités dans les lieux de forte fréquentation (auvents et marquises en rez-de-chaussée, passages couverts...)
- × Considérer l'incorporation de trottoirs suffisamment larges près des arrêts de bus pour assurer un écoulement confortable du grand nombre de piétons utilisant les transports publics aux heures de pointe (cela vaut dans et aux abords du site).
- × Créer des liens inter quartiers (est-ouest et nord-sud) à travers le parc, séparés de circulation automobile. L'infrastructure des modes actifs doit apporter des solutions qualitatives pour les

croisements entre les pistes cyclables, les cheminements piétonniers, les rues véhiculaires intérieures et la nouvelle liaison de transport en commun.

- × Les alternatives à l'étude s'inscrivent dans ces lignes directrices. Soulignons toutefois l'optimisation réalisée en ce sens par l'alternative 2 en minimisant la présence de voitures, dans lequel une plus grande superficie du site est libérée des véhicules motorisés. L'alternative tendancielle ressort comme la moins ambitieuse compte tenu du fait que de plus grands conflits avec la circulation automobile sont générés. En cause, d'une part, le nombre de traversées avec des voies de circulation véhiculaire (principalement du côté ouest), d'autre part l'organisation «classique» de la circulation des modes actifs mélangés à la circulation automobile dans la partie est du site.
- × Concernant les potentiels conflits avec une nouvelle ligne de bus, la traversée bus doit être pensée pour une bonne cohabitation avec les modes actifs, les aménagements devront prévoir de bonnes conditions de visibilité. La zone d'arrêt du bus correspondra à la zone de franchissement principale des flux piétons/cyclistes sur l'axe Est – ouest.

Stationnement

Sur le site

Les besoins en matière de stationnement nécessitent la mise en place d'une politique volontariste : il y a en effet lieu de :

- × Minimiser le nombre de places de parking dites « à destination » par rapport aux standards actuels en RBC (soit les places de parking des commerces, entreprises, etc.) et de prévoir un nombre de places logement suffisant pour ne pas externaliser les besoins des riverains sur les rues voisines ;
- × Trouver des solutions innovantes en matière de mutualisation des parkings et optimisation des lieux de stationnement dans le quartier. Encourager la mutualisation des places (parkings adaptés pour rendre cela possible) ;
- × Encourager la mutualisation des véhicules : prévoir des stations carsharing au sein des parkings et prévoir des places pour les riverains qui mutualisent un véhicule entre eux par exemple.
- × Prévoir des accès livraisons et véhicules professionnels au sein des parkings ;
- × Instaurer dès la construction des logements des stations de voitures partagées ;
- × Compte tenu de l'accessibilité en transports publics relativement faible, prendre en compte le potentiel pour les emplacements de parking dédiés (spécifiquement ou en partage) à l'activité commerciale, selon la temporalité du site ;
- × Voir les possibilités d'intégrer le parking visiteurs (logements et commerces) au sein des bâtiments de logement afin de supprimer le stationnement en voirie.

En termes de phasage

- × étudier la problématique de la mobilité et des accès, et plus particulièrement des services de secours durant les phases transitoires (celles-ci pouvant durer parfois plusieurs années) ;
- × Voir dans quelle mesure les travaux voiries (vers / depuis / en intérieur de site) pourraient précéder l'installation de la RTBF/VRT, et ce en tenant compte des modes actifs également ;
- × La phase chantier du projet sera accompagnée d'une évolution des usages des espaces, notamment pour le stationnement. Les besoins en mobilité (mouvements de camions et engins de chantier) et les accès aux espaces de stationnement devront être pensés conjointement ;
- × Outre des aménagements temporaires spécifiques pour garantir les accès au stationnement, une communication préalable et un jalonnement précis des itinéraires sera nécessaire pour assurer le bon fonctionnement des circulations sur le site.

Ces ajustements illustrent le fait que plus que d'arrêter une composition ultra précise, l'outil PAD devra veiller à définir des principes de composition qui soient respectueux des ambitions du quartier.

Les projets architecturaux permettront d'affiner les réponses concrètes apportées.

Aspects saillants qui ressortent de l'analyse

De la **comparaison entre les quatre scénarios** il ressort qu'une urbanisation qui minimiserait les incidences sur l'environnement et optimiserait les possibilités offertes par le projet est à envisager selon les scénarios 1 et 2. Pour l'établissement d'un scénario préférentiel, des améliorations sont possibles sur certains points, à savoir pour les principales :

- × L'optimisation de certains **aspects morphologiques** de façon à améliorer la configuration de certains îlots, minimiser les risques identifiés en matière de réverbération des ondes sonores, optimiser l'exposition lumineuse et les vues, minimiser des risques de création d'effets aérodynamiques ;
- × La répartition des **fonctions et la gestion de la mixité** pour garantir un maximum de flexibilité ;
- × L'organisation du **schéma de mobilité** sur le site ;

Notons également que dans tous les cas de figure, **l'optimisation de la stratégie de mobilité** doit aller de pair avec le développement du site.

07.05. SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL

Le scénario préférentiel a été établi au départ des alternatives de spatialisation, en suivant les recommandations des phases précédentes d'études. Il intègre les apprentissages des études préalables effectuées sur le site⁴ et de ce qu'elles ont pu apprendre en termes d'opportunité d'une part, en termes d'obligation de contraintes de phasage d'autre part. Des recommandations sont formulées pour les aspects qui seront à prendre en compte de manière ultérieure.

07.05.01 Programme

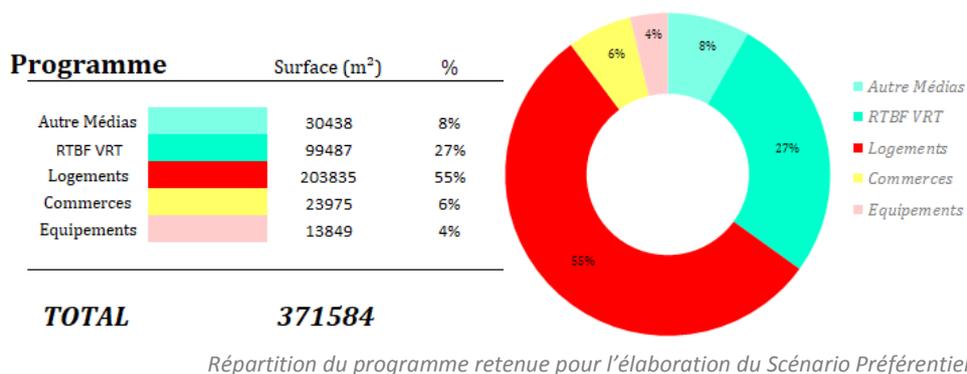
Le **programme** réalisé au sein du scénario préférentiel peut être résumé comme suit :

- × Il permet la réalisation d'un **parc urbain** : espace public alliant continuités urbaines et diversité de séquences, afin de tirer parti du potentiel du site, en réponse aux besoins en espaces verts identifiés dans cette zone de Bruxelles.
- × Il prend en compte le positionnement précis des **sièges VRT, RTBF**, selon les fiches de lots déjà établies et qui ont fait l'objet de recherches spécifiques pour prendre en compte notamment les lourdes contraintes de phasage pour le transfert du site actuel vers les futurs nouveaux sièges, l'accroche nécessaire au boulevard Reyers et de la position de l'enclos des fusillés...
- × Il intègre la présence de **~5.000 travailleurs des médias**, (dont 1.300 pour la RTBF et 2.400 pour la VRT) ;
- × Il permet l'intégration de **nouvelles activités médias (~30.500m²)**, confirmant ainsi l'ambition pour un projet de ville média : au vu de l'occupation actuelle du site par les sièges des radios et télévisions et la nécessité d'adaptation aux évolutions de ce secteur. L'ambition pour ce secteur d'emploi est portée à l'échelle de la Région ;
- × Il prévoit la réalisation de **~1.900 nouveaux logements** (ce qui est nettement inférieur aux premières ambitions pour la zone) ;
- × Il intègre un potentiel de développement pour **~24.000m² de nouveaux commerces** (comprenant un programme de cinéma et de l'horeca). Par la configuration de lieux il confirme la volonté d'induire une typologie de commerces de proximité pour la création d'un nouveau quartier de ville : ceci afin de respecter le caractère de quartier souhaité, en tenant compte des fortes contraintes identifiées en matière de mobilité ;
- × Il vise à répondre aux besoins en équipements public induits par le projet, au sein du site avec la réalisation de **~14.000m² d'équipement public** (dont 2 crèches et 2 écoles fondamentales).

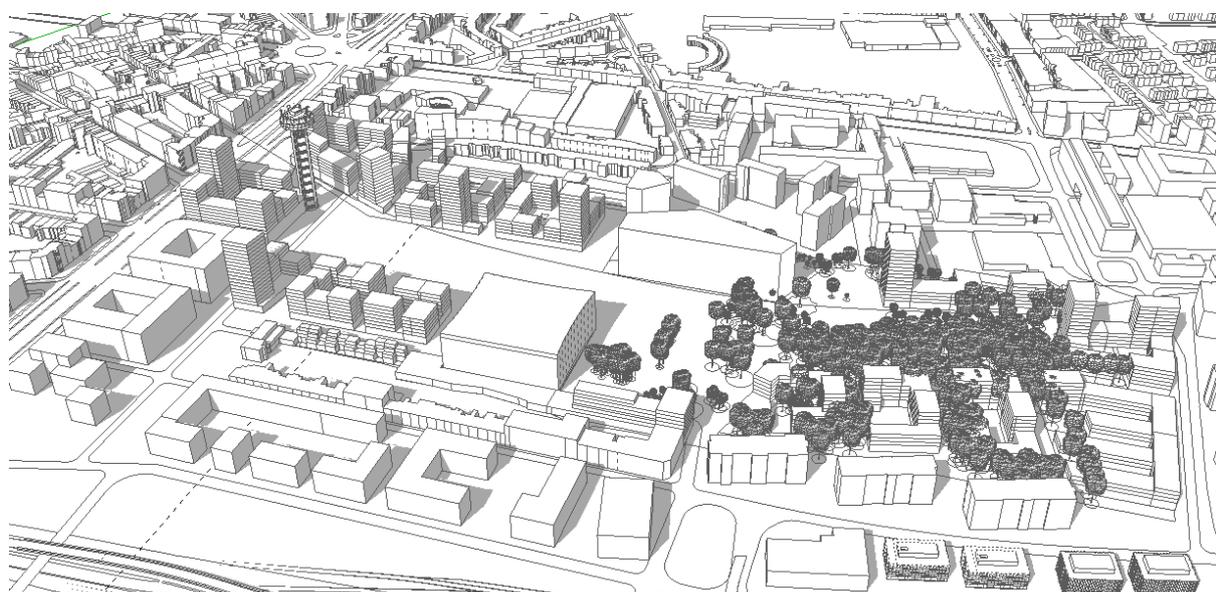
Les données chiffrées associées à ce scénario sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

⁴ Parmi ces études, citons notamment :

- × BUUR-STRATEC (2009) - élaboration du schéma directeur de la zone levier N°12 RTBF - VRT NOTE DE SYNTHÈSE
- × ADT Fiche projet (2011), AUTRES PROJETS / SCHEMA DIRECTEUR – GP1 - RT/BA/01/OP
- × BUUR (2013) - Etude de définition urbaine et programmatique
- × DRC (Du Riveau Consulting) (2014), Projet Mediapark - Etude de potentiel et de programmation commerciale
- × Les phases 1 ,2 et 3 du présent Rapport sur les Incidences Environnementales



La spatialisation qui en découle est illustrée par le schéma ci-dessous.



Vue aérienne de la spatialisation selon le scénario préférentiel

07.05.02 Lignes directrices

Parmi ses principales adaptations, le scénario préférentiel développe des **solutions intéressantes** sur les aspects suivants :

- × Baisse de la densité par rapport au scénario 1 (masterplan) ;
- × Adaptations du programme, de façon à minimiser le nombre de logements ;
- × Optimisation des morphologies ;
- × Adaptations apportées à la gestion de la mixité, avec une répartition de mixité verticale et horizontale ;

Il respecte les **grandes lignes** qui font l'intérêt de l'urbanisation proposée, dont notamment :

- × Prise en compte de l'ambition Mediapark, avec une grande flexibilité dans les typologies offertes ;
- × Réalisation d'un espace public d'envergure, avec une grande composante végétale ;
- × Hiérarchisation des espaces publics, de façon à offrir un fonctionnement de quartier agréable à vivre : la programmation des usages dans ces espaces sera induite par l'aménagement et l'articulation des

fonctions alentours (espaces d'évènements, espaces de passage, espaces de séjour, espaces de promenade, espaces de repos...);

- × Mise à distance de la circulation automobile et intégration des modes actifs ;
- × Passage d'une ligne de bus pour desservir le site ;
- × Mixité des typologies de logements offerts ;
- × Intégration des besoins en équipements induits par la présence de nouveaux habitants (crèche, école) ;
- × L'intégration des éléments patrimoniaux dans la logique d'ensemble.

Les aspects qui présentent encore des **contraintes majeures** sont essentiellement liés à la problématique du trafic automobile supplémentaire induit dans une zone déjà saturée. Les avancées nécessaires et planifiées dans la zone laissent présager que la situation sera amenée à évoluer à cet égard. Le maintien d'une politique volontariste visant à favoriser le report vers d'autres modes reste essentiel pour garantir un fonctionnement optimal du quartier.

07.06. EN CONCLUSION : LE PAD

Le PAD traduit les intentions stratégiques et règlementaires du scénario préférentiel. Il a été analysé afin d'en faire ressortir les incidences positives et négatives, mais également pour voir comme la **retranscription du projet en PAD** traduit les intentions du scénario préférentiel.

L'analyse aborde le volet réglementaire et le volet stratégique. Elle porte de surcroît sur des questions transversales thématiques.

Quelques points spécifiques mis en avant par l'analyse du scénario préférentiel ont été analysés avec attention afin de voir comme la **retranscription du projet en PAD** traduit ces intentions dans le volet réglementaire et stratégique :

- × La formulation de la morphologie autorisée et la marge de manœuvre laissée à cet égard ;
- × La manière dont sont exprimées la mixité et la flexibilité escomptées ;
- × Les garanties offertes pour la réalisation de l'espace public central ;
- × L'intégration des questions de mobilité ;
- × Les règles données pour la maximisation du biotope sur le site (espace public et espace privé) ;
- × Le rapport aux éléments patrimoniaux sur le site et leur maintien.

Enfin, notons qu'une série de points d'attention découlant de l'analyse ont fait l'objet de **recommandations** (portant notamment sur les caractéristiques des bâtiments et aménagements d'espaces publics). Celles-ci devront trouver leur place dans la retranscription du scénario préférentiel en PAD.

07.06.01 Différents volets complémentaires

Sur le **volet réglementaire**, il est nécessaire d'avoir un document qui respecte la hiérarchie des normes et soit suffisamment limpide dans les formulations afin de garantir une égalité de traitement pour les futurs utilisateurs. Toutefois, l'analyse du RIE ne constitue pas une analyse juridique en soi, mais bien une évaluation de la pertinence des règles établies. L'objectif est d'évaluer si les prescriptions qui ont force obligatoire traduisent les intentions du projet et intègrent bel et bien les objectifs poursuivis dans les différents domaines de recherche.

L'analyse suit la logique du document en se penchant tour à tour sur :

- × Les prescriptions générales ;
- × Les prescriptions additionnelles ;
- × Les prescriptions particulières ;
- × Les prescriptions graphiques.

Sur le **volet stratégique**, l'analyse évalue la retranscription du projet qui est faite par le PAD ainsi que la manière dont il définit un cadre propice à la réalisation du scénario préférentiel.

Le RIE suit la logique du volet stratégique du PAD en se penchant tour à tour sur les :

- × Le volet stratégique ;
- × L'atlas des secteurs.

Enfin, les **questions transversales** traitées dans un troisième temps abordent des questions de fonds, qui sont transversales entre les différents volets composant le PAD. Elles portent sur des questions clés comme la réalisation de la mixité des fonctions, l'appréhension des questions de mobilité et de stationnement... Cette lecture transversale a permis de questionner comment ces thématiques se déclinent en cohérence avec les principes défendus par le scénario préférentiel.



Prescriptions graphiques

GENERALITES		
	NOM DES SITES	
	NOM DES ESPACES PUBLICS	
	PERIMETRE PAD	
	BOIS GEORGIN	
	PORTE GEORGIN	
	PARVIS DES MEDIAS	
LOCALISATION ET CONSERVATION DU PATRIMOINE EXISTANT		
	BIEN CLASSE	
	ELÉMENT ARCHITECTURAL REMARQUABLE	
AXE MAJEUR STRUCTURANT		
	ARC NORD, ESPACE OUVERT QUI TRAVERSE LE SITE D'EST EN OUEST	
	FRANCHISSEMENT NORD / SUD	
	VENELLE ACCESSIBLE AU PUBLIC	
ALIGNEMENT DES CONSTRUCTIONS		
	FRONT DE BATISSE OBLIGATOIRE	
PERIMETRE DE RESTRICTION DES HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS		
	PERIMETRE DE RESTRICTION DES HAUTEURS DE CONSTRUCTIONS	
		AFFECTATIONS DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES <i>Indiquée par la couleur:</i>
	ZONE D'HABITATION	
	ZONE DE FORTE MIXITE	
	ZONE D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC MEDIA	
	ZONE D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC	
	SURIMPRESSION ZONE DE PARKING	
	ZONE DE PARCS	
	ZONE DE CIMETIERES	
	ESPACES STRUCTURANTS	
	VOIRIE	
	VOIRIE EN SITE PROPRE POUR TRANSPORT EN COMMUN	

Légende graphique

07.06.02 Apprentissages de l'analyse

L'analyse du PAD montre que la philosophie recherchée pour l'urbanisation de la zone est retranscrite dans la philosophie du document.

- × **Le volet stratégique** offre une lecture très complète du projet, avec énormément de détails traduisant la richesse de la réflexion et son degré d'aboutissement très fin pour cette échelle de projet.
- × **L'Atlas des secteurs** permet une lecture intégrée, qui trouvera pleinement son sens pour les futurs utilisateurs du document, qui se focaliseront sur une zone en particulier.
- × Les prescriptions du **volet réglementaire** du PAD traduisent les grandes lignes mises en avant par le scénario préférentiel, pour les différentes thématiques analysées (morphologie urbaine et densité, mixité des fonctions, stratégie de mobilité, usages et hiérarchie des espaces publics, préservation de la biodiversité...).

Le travail d'aller-retour entre PAD et RIE a permis de creuser une série de questions de fond et de forme afin d'orienter la finalisation du document, en particulier sur ses aspects réglementaires qui nécessite une approche pointue pour cerner les effets indésirés que pourrait permettre une mauvaise interprétation de la règle énoncée.

Le tableau ci-dessous récapitule le positionnement du PAD sur les points clés de l'étude, thématique par thématique.

Prise en compte dans le PAD

4.1 Chapitre Urbanisme

<i>Compatibilité réglementaire</i>	x Pas d'incompatibilité réglementaire
<i>Densité</i>	x Répartition de la densité sur l'ensemble du site, de manière cohérente avec les différentes typologies et ambiances recherchées dans les différentes parties du site x La mixité des fonctions est traduite dans le volet réglementaire. L'activation des rez-de-chaussée et leur typologie constitue une garantie pour la réalisation de cette mixité sur le long terme : ne pas entraver de nouvelles formes d'habiter, de travailler, de mise en commun d'espaces...
<i>Mixité</i>	x La tendance à la mutualisation et synergies possibles entre différentes activités peut se réaliser dans le cadre du PAD. x La composition traduite dans le PAD est détaillée, justifiée et découle des apprentissages des différentes phases d'étude
<i>Composition</i>	x l'outil PAD veille à définir des principes de composition qui soient respectueux des ambitions du quartier. Les projets architecturaux permettront d'affiner les réponses concrètes apportées. x la trame mise en place permet d'assurer la liaison vers les quartiers environnants x la trame et les principes développés permettent la réalisation de développement complexes, intégrant la vie du quartier
<i>Intégration paysagère</i>	x Le PAD offre une large part à la dimensions paysagère, en particulier via la réalisation d'un espace public central et la déclinaison des différentes typologies d'espaces publics
<i>Patrimoine</i>	x Le Plan vise à la préservation du patrimoine existant et à intégration de celui-ci dans une logique d'ensemble

4.2 Chapitre Social et Economique

<i>Ambitions</i>	x le PAD offre la possibilité de répondre de manière multiple aux ambitions de pôle média : possibilités d'implantation d'entreprises spécifiques, mixité, rayonnement, visibilité, qualité de vie...
<i>Population</i>	x La diversité des typologies rendues possibles permet d'assurer une diversité des futurs usagers du site.
<i>Rapport au quartier</i>	x Le PAD offre des opportunités pour les futurs usagers, mais également pour une reconfiguration plus qualitative du quartier de manière plus large (hors site). Ceci entre en cohérence avec les avancées souhaitées sur l'ensemble de la zone.
<i>Répartition du programme</i>	x la répartition du programme sur le site se fait en cohérence avec les principes du projet. Une part de flexibilité est toutefois laissée dans cette répartition de façon à ce que les futurs projets puissent se développer au sein du PAD, en lien avec la logique d'ensemble

4.3 Chapitre Mobilité

Le contexte de mobilité général souffre d'une situation contrainte : des mesures sont nécessaires (et en cours d'élaboration) à l'échelle globale pour faire évoluer cette situation : requalification des boulevards, métroïsation, renforcement des dessertes en TEC, aménagements permettant une répartition modale plus efficace...

<i>Déplacements supplémentaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le projet porte une ambition forte visant à s'inscrire dans les politiques régionales et concevoir un projet de ville en adéquation avec une mobilité durable. Celle-ci se traduit par des conditions d'aménagement dans l'espace public, mais également de gestion dans l'espace privé. x Le PAD met en œuvre ce qui est à sa portée pour induire des comportements de mobilité performants x tracé de voirie visant au renforcement de l'offre en TEC et amélioration de la desserte sur la zone
<i>Organisation de la mobilité</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Mise à distance de la voiture et des espaces de stationnement x Part belle pour les modes actifs et le remailage du quartier x Mise en place d'une connexion nord-sud via le parking souterrain x Optimisation des possibilités d'intermodalités dans la zone
<i>Organisation du stationnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Mise à distance des espaces de stationnement pour les véhicules motorisés x Configuration des lieux favorisant la mutualisation des espaces de stationnement x Intégration de dispositifs de stationnement confortables pour les véhicules non motorisés dans et en dehors de l'espace public
<i>Impact de la mobilité</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Impact véhicules motorisés : les développements devront se faire en concordance avec une évolution globale des comportements de mobilité pour limiter les impacts, déjà existants, de l'usage de la voiture x Impact véhicules non motorisés : remailage du quartier, itinéraires confortables, renforcement des infrastructures x Impact TEC : renforcement de la demande, donc de l'offre

4.4 Chapitre Acoustique

<i>Les sources liées au trafic</i>	x Sources identifiées et intégrer dans la logique d'aménagement
<i>Les sources liées aux activités</i>	x Sources identifiées et intégrer dans la logique d'aménagement
<i>Propagation et réverbération</i>	x Adaptations nécessaires pour limiter ce risque ont été intégrées à l'échelle du PAD. Pas de risque majeur

4.5 Chapitre Etre Humain

<i>Sécurité objective</i>	x La configuration de lieux a été pensée en fonction : les aménagements ultérieurs devront se faire en cohérence
<i>Sécurité subjective</i>	<ul style="list-style-type: none"> x La configuration de lieux a été pensée en fonction : l'aménagement sera déterminant à cet égard pour assurer le confort dans les espaces publics (aménagements, éclairages, alignements...) x le plan favorise l'activation des rez-de-chaussée, donc l'animation des espaces publics adjacents
<i>Répartition de la fréquentation</i>	x La localisation des fonctions et la configuration des lieux permet une répartition logique de la fréquentation sur le site : logiques des flux, logiques des espaces de séjours et de repos, logique des activités, zones plus actives, zones plus calmes...
<i>Organisation de la mixité</i>	x La mixité se répartit en cohérence avec les points d'accroche à la trame existante et l'intensité d'usage souhaitée par zone.
<i>Usages offerts</i>	<ul style="list-style-type: none"> x La trame urbaine telle que définie par le PAD constitue un réceptacle susceptible d'accueillir une diversité d'usages propre tant à la dimension Média du projet qu'à la dimension résidentielle du lieu. x Intégration d'un réseau d'espaces publics au rayonnement supra-loca

4.6 Chapitre Air

<i>Pollution liées aux activités/affectations</i>	x Les activités attendues ne présentent pas de spécificité en termes de pollution prévisibles. Les mesures et recommandations formulées visent à la prise en compte des sources identifiées de manière optimale.
<i>Pollution liées aux trafic</i>	x Mise à distance du trafic routier et mesures mises en places pour permettre la minimisation de l'usage des véhicules motorisés

4.7 Chapitre Microclimat

<i>Ensoleillement direct</i>	x Les règles d'implantation données visent à l'optimisation des conditions d'ensoleillement. Ces mesures sont fixées par les zones d'implantation définies à l'échelle urbanistique. Les projets à venir devront affiner ces questions à l'échelle architecturale
<i>Effets aérodynamiques</i>	x Le PAD a intégré les contraintes liées à l'orientation des vents et aux effets aérodynamiques en marge des bâtiments élevés. Les projets à venir devront affiner ces questions à l'échelle architecturale
<i>Effet de l'îlot de chaleur</i>	x Les règles urbanistiques données, ainsi que les dispositions du volet stratégique visent à optimiser la qualité des intérieurs d'îlots

4.8 Chapitre Energie

<i>Approvisionnement énergétique</i>	x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point
<i>Energie renouvelables</i>	x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point
<i>Réseaux</i>	x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point

4.9 Chapitre Sol

<i>Relief- gestion des terres</i>	<ul style="list-style-type: none"> x La recherche a montré les possibilités à cet égard : la logique d'implantation développée s'inscrit dans cette logique x Implantation de façon à limiter les mouvements de terre x Préservation d'éléments topographiques propres à l'historique du site
<i>Pollution</i>	<ul style="list-style-type: none"> x La gestion des terres polluées a été pointée par l'étude et fait l'objet de mesures adaptées (conformément aux études établies sur ce sujet)
<i>Réseaux</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point

4.10 Chapitre Eau

<i>Eaux superficielles</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point
<i>Réseaux</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point
<i>Consommation d'eau potable</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Pas de contrainte particulière
<i>Production d'eaux usées</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Pas de contrainte particulière

4.11 Chapitre Faune et flore

<i>Aspects phytosanitaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Les implantations préconisées par le PAD tiennent compte de l'état phytosanitaire des arbres existants
<i>Milieux environnementaux et paysagers</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Réalisation d'un parc d'envergure supra-locale x Intégration dans la trame verte au-delà des limites du site (renforcement du maillage vert) x Le plan préconise la diversification des milieux au sein des différentes zones du plan
<i>Rôle des espaces verts</i>	<ul style="list-style-type: none"> x La configuration des lieux permet une programmation diversifiées des usages dans les espaces verts donc de leur rôle

4.12 Chapitre Déchets

<i>Gestion des déchets</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point
<i>Gestion du chantier</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Le PAD permet la mise en place d'une logique efficace sur ce point

07.07. RECOMMANDATIONS

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des recommandations qui découlent de l'analyse et qui devront être prises en compte lors du développement ultérieur des projets au sein du périmètre du PAD ainsi que dans ses abords immédiats.

Recommandations hors PAD

4.1 Chapitre Urbanisme

<i>Composition</i>	<p>x Travailler les espaces publics de seuil, parfois situé hors du périmètre proprement dit pour assurer la transition du quartier vers le site et son désenclavement.</p> <p>x Travailler le traitement des espaces de liaisons entre le projet et la trame existante pour induire une connexion aisée (et intuitive) depuis les espaces de seuil vers le site et participer à une bonne intégration du nouveau quartier dans l'existant.</p>
<i>Intégration paysagère</i>	<p>x Réaliser des concours architecturaux pour les îlots identifiés comme plus emblématique du quartier</p> <p>x Pour ne pas concurrencer/brouiller la valeur emblématique de ces îlots, le traitement architectural des blocs dont l'ambition est de constituer un tissu urbain « apaisé », devrait rester plus sobre.</p>
<i>Patrimoine</i>	<p>L'intégration de la Tour Reyers à l'échelle du projet architectural doit prendre en compte les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préserver la visibilité de l'objet, en tant qu'élément de patrimoine ; • préserver sa visibilité en tant que symbole du caractère d'émission, donc du caractère ex-traverti des radios et télévisions (symbolique inhérente au site Mediapark et à sa fonction) ; • réaliser des analyses complémentaires relatives à la faisabilité technique de l'intégration de la tour aux constructions (fondations, stabilité de la tour...).

4.2 Chapitre Social et Economique

<i>Ambitions</i>	<p>x Travailler la connexion des nouvelles activités avec les secteurs d'activités émergents dans le quartier : secteur tertiaire et secteur productif ;</p> <p>x Valoriser les concepts innovants de bureaux, de taille moyenne, bien connectés, offrant une location de bureaux au mois, à l'année, des espaces de co-working ;</p> <p>x Considérer les médias comme un aspect déclinable sur l'ensemble du programme : logements à la domotique exemplaire, logements d'artistes, commerces thématiques et connectés, wifi dans le parc, politique événementielle sur l'espace public mettant en valeur les passerelles entre art et audio-visuel... ;</p> <p>x Multiplier les passerelles entre l'art, la création et la vie quotidienne ;</p>
<i>Population</i>	<p>x garantir la mixité résidentielle à l'échelle du quartier afin de répondre à tous les besoins : étudiants, familles, seniors, etc. ;</p> <p>x offrir des parcours résidentiels complets, de l'étudiant, au chercheur (souvent assimilé à tort à un étudiant), au père de famille, etc.</p> <p>x Prendre également en compte le logement comme point de départ de l'activité économique : ateliers d'artistes, concept « soho », qui offrent des opportunités nouvelles pour des profils de famille très spécifiques.</p> <p>x Prendre en compte le vieillissement de la population, en particulier grâce à la programmation d'équipements qui soient réversibles.</p>

4.3 Chapitre Mobilité

<i>Organisation de la mobilité (hors site)</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Faire évoluer la situation de manière globale dans les directions données par les politiques régionales : le problème de la mobilité se pose à différentes échelles, au-delà de la conception du projet. x Etablir un diagnostic du réseau à plus grande échelle x Revoir les aménagements de voiries dans le contexte immédiat du site (giratoire Evenepoel / Verlaine, calibrage des phases de feu...). Toutes les modifications de la circulation doivent être faites en fonction du projet de réaménagement du boulevard Reyers et en tenant compte du nouveau projet de quartier.
<i>Organisation de la mobilité (sur site)</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Mettre en place de solutions alternatives à la possession individuelle la voiture : offre renforcée en matière de véhicules partagés ; x Encourager l'évolution de la stratégie de mobilité au sein des entreprises, en particulier VRT et RTBF ; x Intégrer le placement de bornes pour véhicules électriques ;
<i>Stationnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Minimiser le nombre de places de parking dites « à destination » par rapport aux standards actuels en RBC (soit les places de parking des commerces, entreprises, etc.) x Prévoir un nombre de places logement suffisant pour ne pas externaliser les besoins des riverains sur les rues voisines ; x Développer des solutions innovantes en matière de mutualisation des parkings et optimisation des lieux de stationnement dans le quartier. Encourager la mutualisation des places (parkings adaptés pour rendre cela possible) ; x Encourager la mutualisation des véhicules : prévoir des stations carsharing au sein des parkings et prévoir des places pour les riverains qui mutualisent un véhicule entre eux par exemple. x Prévoir des accès livraisons et véhicules professionnels au sein des parkings ; x Instaurer dès la construction des logements des stations de voitures partagées ; x Compte tenu de l'accessibilité en transports publics relativement faible, prendre en compte le potentiel pour les emplacements de parking dédiés (spécifiquement ou en partage) à l'activité commerciale, selon la temporalité du site ; x Voir les possibilités d'intégrer le parking visiteurs (logements et commerces) au sein des bâtiments de logement afin de supprimer le stationnement en voirie
<i>TEC</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Etablir un diagnostic du réseau à plus grande échelle x Offrir un service de transport public efficace, structurel et attractif. x Mettre en oeuvre les différentes mesures identifiées pour améliorer les performances des TEC à moyen et long termes x Améliorer la lisibilité et praticabilité des cheminements entre le site et les arrêts de transport en commun existants (en particulier Diamant et Meiser et la gare de Meiser) ; x Adapter les aménagement permettant d'entrer et de sortir du site pour le passage des bus, vers et depuis Diamant x Développer des Bandes bus en amont de carrefour à feux (qui seront alors télécommandables au profit du Bus).
<i>Modes actifs (hors site)</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Remailler le quartier par la création d'itinéraires confortables garantissant une accessibilité universelle pour les modes actifs qui minimisent les conflits potentiels avec d'autres modes de déplacement et optimisent la liaison vers les nœuds de transport public existants et projetés ; x Envisager les possibilités de renforcement du maillage pour mode actifs, sur sol privé : leur concrétisation (à moyen ou long terme) facilitera l'accès au parc pour les voisins du site (voir opportunités identifiées). x Faciliter les traversées du boulevard grâce à la requalification de la Moyenne Ceinture ; x Réaliser des trottoirs suffisamment larges près des arrêts de bus pour assurer un écoulement confortable du grand nombre de piétons utilisant les transports publics aux heures de pointe (dans et aux abords du site).

<i>Modes actifs (sur site)</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Organiser le partage et les croisements entre piétons et cyclistes, surtout dans les lieux de forte fréquentation x Prévoir des aménagements adaptés pour le matériel roulant dans l'espace privé x Prévoir des aménagements adaptés pour le matériel roulant dans l'espace public x Intégrer des lieux de séjours dans l'espace public : mobilier urbain adapté (bancs, abris, poubelles...) x Dans la mesure du possible aménager des parcours abrités dans les lieux de forte fréquentation (auvents et marquises en rez-de-chaussée, passages couverts...) x créer des liens inter quartiers (est-ouest et nord-sud) à travers le parc, séparés de circulation automobile. x Penser la traversée bus pour une bonne cohabitation avec les modes actifs : les aménagements devront prévoir de bonnes conditions de visibilité.
<i>Phasage</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Etudier la problématique de la mobilité et des accès, et plus particulièrement des services de secours durant les phases transitoires (celles-ci pouvant durer parfois plusieurs années) ; x Voir dans quelle mesure les travaux voiries (vers / depuis / en intérieur de site) pourraient précéder l'installation de la RTBF/VRT, et ce en tenant compte des modes actifs également ; x La phase chantier du projet sera accompagnée d'une évolution des usages des espaces, notamment pour le stationnement. Les besoins en mobilité (mouvements de camions et engins de chantier) et les accès aux espaces de stationnement devront être pensés conjointement ; x Outre des aménagements temporaires spécifiques pour garantir les accès au stationnement, une communication préalable et un jalonnement précis des itinéraires sera nécessaire pour assurer le bon fonctionnement des circulations sur le site.

4.4 Chapitre Acoustique

<i>Les sources liées au trafic</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Sur les voiries internes au site, l'amélioration de la quiétude est recherchée grâce à des mesures sur la vitesse et le revêtement routier : la réduction de la vitesse, le choix du revêtement en voirie, le placement de dispositifs de ralentissement ; x Au minimum, l'aménagement de zones arborées jouant un rôle psychoacoustique positif doit être prévu. Ces zones sont aptes à réduire l'impression de gêne sonore des riverains. x Favoriser l'aménagement des espaces de livraisons à l'intérieur des bâtiments et limiter au maximum les manœuvres des camions en voiries ;
<i>Les sources liées aux activités</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Imposer des horaires de fonctionnement stricts pour les activités bruyantes ou très proches des logements (activités productives, livraisons, etc.). x Minimiser la présence sonore et visuelle du passage du bus au sein du parc, par un aménagement paysager adapté. x En cas de mixité verticale, prévoir une isolation acoustique contre les bruits de choc et les bruits aériens entre les futures activités. Ces mesures doivent être considérées dès la conception des bâtiments (désolidarisation des différents éléments de la structure, dalles flottantes, ...). x Pour des activités engendrant des nuisances sonores spécifiques, renforcer l'isolation acoustique à proximité de la source de bruit (caissons placés autour des installations techniques bruyantes...) x Placer les installations sources de bruit dans des locaux acoustiquement isolés ; x Eloigner les entrées et sorties d'air des zones de logement. Placer le cas échéant, des silencieux sur les prises et rejets d'air ; x Favoriser un agencement des bâtiments qui limite la propagation du bruit entre les sources et les lieux sensibles ; x Si possible, prévoir au minimum 1 façade calme et des espaces "traversant" pour les logements, les bureaux et les écoles. Il est effectivement plus acceptable d'avoir une façade exposée à une source de bruit dans la mesure où une autre façade est calme (possibilité d'ouvrir une fenêtre sans percevoir de nuisance sonore).
<i>Propagation et réverbération</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Prévoir des mesures adaptées pour l'architecture des façades dans les espaces les plus susceptibles d'être soumis à des impacts de bruit, de manière à protéger les fonctions adjacentes et absorber les bruits pour éviter les effets de réverbération et propagation

4.5 Chapitre Etre Humain

<i>Sécurité subjective</i>	<p>x Adapter les aménagements locaux : cheminements, rues, mise en lumière, respect raisonné des alignements, éviter les replis, amélioration des champs visuels dans les espaces publics, création d'ambiances contrastées qui soulignent la structure urbaine, renforcement de la lisibilité des espaces au profit de la sécurité des usagers faibles...</p>
<i>Organisation de la mixité</i>	<p>x Porter une attention à la qualité des intérieurs d'îlots, en proposant une amélioration de la « porosité » du tissu urbain et des projets d'« appropriation collective » sur les socles.</p> <p>x Travailler le traitement des rez-de-chaussée, de manière à ce que le rapport à l'espace public soit convivial en dehors des heures d'ouverture de l'activité également (organisation des circulations vers les étages, connexions visuelles entre l'extérieur et l'intérieur, traitement des vitrines (éclairage, dispositifs de fermetures...), l'imbrication d'activités variées...)</p>
<i>Usages offerts</i>	<p>x Travailler la dimension identitaire donnée à l'image du quartier (œuvres d'art dans l'espace public, mises en lumière spécifique, mobilier urbain, matériaux...)</p> <p>x Insuffler une qualité de vie et une convivialité entre les usagers par la qualité de l'aménagement urbain... rendre possibles les nouvelles formes d'initiatives qui prennent place à Bruxelles (type WIMBY, « Welcome in my backyard » qui visent à favoriser la mixité sociale et culturelle dans un quartier, jardins collectif potagers urbains, appropriation collective des espaces, valorisation des toitures plates, intégration d'aires de jeux et d'aires de repos...)</p>
<i>stratégie de transition</i>	<p>x Etablir une stratégie de transition pour l'activation des espaces publics par les futurs usagers, mais également pour apporter des solutions adéquates en termes de qualité de vie tout au long des phases de développement du projet.</p>

4.6 Chapitre Air

<i>Pollution liées aux trafic</i>	<p>x Disposer les bouches d'aération des parkings de manière à ce qu'elles ne débouchent pas dans des zones extérieures de séjour telles que des placettes, espaces de jeu,... Idéalement ces rejets devraient s'effectuer en toiture pour favoriser la dispersion des polluants ;</p> <p>x Envisager la création d'un écran végétal à front du boulevard pour limiter la propagation des pollutions liées au trafic sur le boulevard Reyers.</p>
-----------------------------------	---

4.7 Chapitre Microclimat

<i>Ensoleillement direct</i>	<p>x Adapter les volumétries, de manière à optimiser l'exposition des façades des bâtiments et des espaces privés ;</p> <p>x Optimiser les apports solaires aux bâtiments voisins dans des situations d'ensoleillement indirect, grâce au recours à des matériaux de couverture de façades à hauts albédos et hautes émissivités.</p>
<i>Effets aérodynamiques</i>	<p>x Réaliser des études aérodynamiques lors de la réalisation de bâtiments élevés, afin d'évaluer de manière plus précise les effets attendus du vent. De manière générale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Densifier le voisinage immédiat de bâtiments élevés par des constructions moins élevées ; • Ne pas réaliser de passage en dessous des hauts bâtiments ; • Ne pas localiser les entrées aux coins des bâtiments, mais plutôt au niveau des façades les plus longues des bâtiments ; <p>• Aligner les bâtiments selon la direction des vents dominants (sud-ouest);</p> <p>• Eviter des activités humaines dans les zones d'inconfort ;</p> <p>• Agrandir l'espacement entre les bâtiments élevés jusqu'à une distance au moins égale à 3 fois la dimension transversale des tours afin d'éviter les interférences entre celles-ci ;</p> <p>• Prévoir des retraits à partir du rez-de-chaussée pour limiter les flux d'airs et éviter des situations d'inconfort pour les piétons ;</p>
<i>Effet de l'îlot de chaleur</i>	<p>x Intégrer la présence d'eau et de végétation permet lutter contre la création d'îlots de chaleur.</p> <p>x Favoriser la végétation basse, pour limiter l'échauffement du sol (une pelouse s'échauffera moins vite qu'une allée en plein soleil).</p> <p>x Considérer le choix de matériaux à hauts albédos et hautes émissivités ainsi que le maintien des flux aérauliques et des systèmes d'ombrages</p>

4.8 Chapitre Energie

<i>Energie renouvelables</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Tirer parti des opportunités identifiées pour l'exploitation d'énergie renouvelable : en particulier grâce à l'optimisation du potentiel solaire sur le site ; x Identifier les opportunités de réduction de consommation pour les différents équipements électroniques utilisés, en particulier dans le secteur média ; x Explorer les synergies possibles à l'échelle du quartier au vu de la mixité développée (favoriser les échanges de chaud et de froid) : une étude spécifique sur la stratégie énergétique à mener à l'échelle du quartier serait intéressante pour mettre en avant les synergies potentielles entre les bâtiments, mais également dans la gestion de l'espace public x Envisager la création d'installations auxquels les nouveaux bâtiments se raccordent au fur et à mesure.
------------------------------	---

4.9 Chapitre Sol

<i>Relief - gestion des terres</i>	x Optimiser les possibilités de stockage excédentaire des déblais durant les phases intermédiaires de projet.
<i>Réseaux</i>	x Concevoir le tracé des réseaux dans le respect du biotope à maintenir.

4.10 Chapitre Eau

<i>Eaux superficielles</i>	x Maintenir l'ambition pour la gestion des eaux pluviales : au plan paysager et au sein de chaque construction.
<i>Réseaux</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Réaliser des réseaux séparatifs pour différencier la gestion des eaux usées de celle des eaux pluviales. x Concevoir le tracé des réseaux dans le respect du biotope à maintenir.

4.11 Chapitre Faune et flore

<i>Milieux environnementaux et paysagers</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Favoriser l'intégration de l'eau dans l'espace public à l'aide de fossés, de noues, plans d'eau... x Favoriser la mise en place de toiture verte semi-intensive et de toitures vertes extensives classiques. La diversification des toitures vertes favorise le développement de la biodiversité et améliore l'aspect esthétique du quartier. x Travailler la structure de la trame végétale au regard des ombres projetées par les futurs bâtiments sur le parc. Le projet d'aménagement de la zone détaillera la qualité de plantation qui pourra se développer dans la zone. x Optimiser le développement d'espaces verts dans les espaces privés : <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la plantation d'espèces indigènes végétales, la présence d'espèces indigènes animales, • Maximiser la présence végétale dans les parties construites.
<i>Rôle des espaces verts</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Minimiser l'impact du passage du bus dans le parc : intégrer la voirie dans la conception paysagère du parc. x Programmer l'aménagement de potagers collectifs sur la zone ou prévoir des espaces disponibles pour leur création par les futurs habitants. x Les zones de potagers doivent bénéficier d'une supervision collective permettant de gérer les questions communes : entretien des abords et des zones de circulation, diffusion de bonnes pratiques, rationalisation éventuelle des achats et échange de matériel, conventions de gestion visant au respect de plusieurs engagements tels que ne pas utiliser de pesticides ou de gérer les espaces de circulations vers les potagers, etc.
<i>Faune</i>	<ul style="list-style-type: none"> x Porter une attention particulière à la faune sur le site : une espèce rare de lérot (<i>Eliomys quercinus</i>) ainsi que des corbeaux freux auraient été identifiés sur le site. Prendre en compte les recommandations de BE.

4.12 Chapitre Déchets

- Gestion des déchets*
- × Suivre les entreprises pour favoriser la réduction et la meilleure gestion des déchets
 - × Développer une approche intégrée « écoconstruction » : l'objectif est d'atteindre 90% (en poids) de recyclage des déchets de construction et démolition ;
 - × Minimiser l'impact visuel des containers utilisés pour le stockage des déchets, les lieux de stockage devront être aménagés :
 - à l'abri des regards ;
 - en réduisant l'impact des nuisances sonores pour les riverains ;
 - en optimisant le parcours pour les usagers depuis l'intérieur des bâtiments ;
 - facilement accessibles pour l'évacuation de déchets vers l'extérieur.
 - × Prendre en charge la zone plantée de manière écologique visant à assurer une gestion des déchets adaptée.
- Gestion du chantier*
- × Séparer les flux indésirables et en particulier, offrir des possibilités de se débarrasser des déchets d'amiante. La présence d'asbest sur le site est également à mettre en avant : les recommandations et obligations relatives à cet aspect devront être prises en compte lors du démantèlement des bâtiments sur le site.
 - × Opter pour la déconstruction sélective : dans ce contexte du développement urbain où la réhabilitation d'anciens bâtiments est un défi majeur, la minimisation des déchets et le recyclage des matériaux prennent toute leur importance. Les matériaux doivent être séparés des fractions recyclables et réutilisables ;