

LA PLACE- PONT

LE RÉAMÉNAGEMENT ET LA REQUALIFICATION DE FAÇADE À FAÇADE DE L'ESPACE PUBLIC DE LA PLACE SAINTELETTE, DE LA SURFACE DES PONTS DE SAINTELETTE, DU SQUARE SAINTELETTE ET DE LA PLACE DE L'YSER, SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE BRUXELLES ET DE LA COMMUNE DE MOLENBEEK

LES ESPACES PUBLICS DE SAINTELETTE À BRUXELLES ET MOLENBEEK

DOSSIER DE DEMANDE DU PERMIS D'URBANISME - **NOTE DESCRIPTIVE** - PE 301

MAI 2022 - **IND 1**

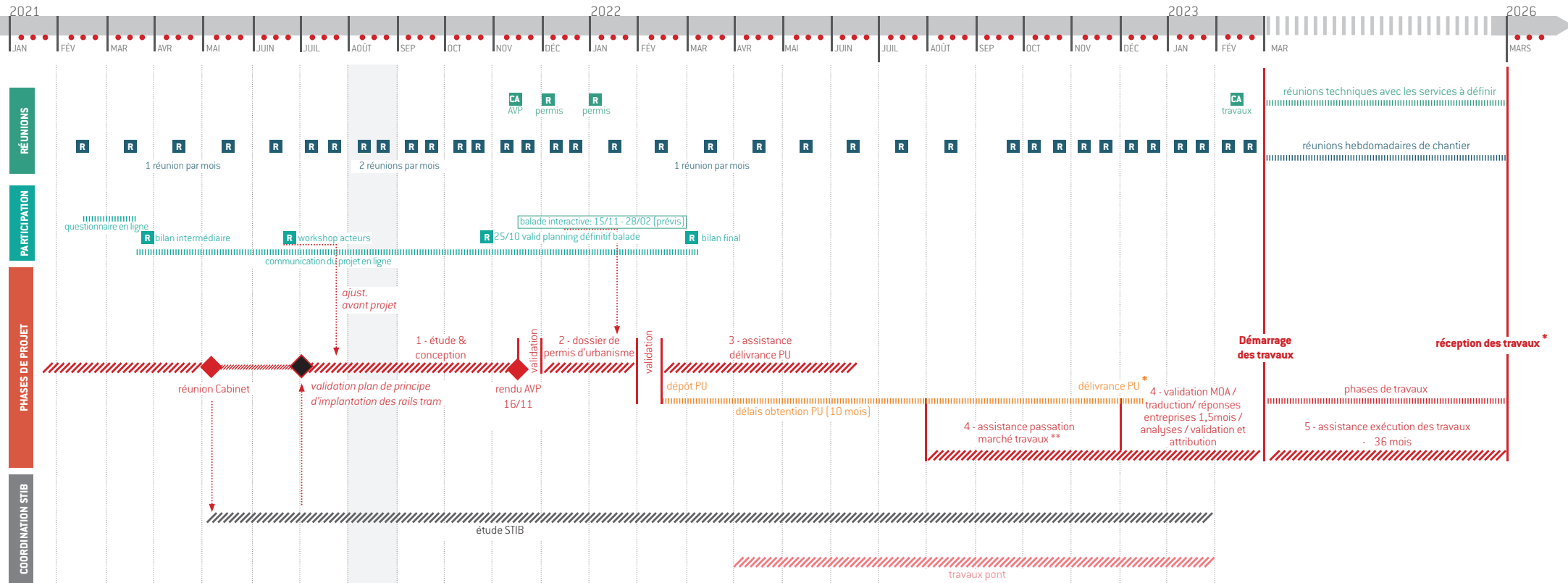
AGENCE TER // KARBON' // ARCADIS //
EGIS // CONCEPTO // UNDO-REDO

1. CALENDRIER DE PROJET	p 4
2. CONTEXTE HISTORIQUE	p 6
3. CONTEXTE ACTUEL DU SITE	p 9
4. CONCEPT	p 16
5. PRINCIPES DE MOBILITÉ	p 18
6. QUATRE HAUTS LIEUX DE LA PLACE	p 28
7. FONCTIONNEMENT	p 37
8. REVÊTEMENTS DE SOL	p 40
9. GARDE CORPS DU PONT SAINCTELETTE	p 51
10. MOBILIERS	p 60
11. PLANTATIONS	p 66
12. CONCEPTION ET STRATÉGIE LUMIÈRES	p 74
13. CONCEPTION ET STRATÉGIE SIGNALÉTIQUE	p 96



CALENDRIER

Le calendrier de projet



CA comité d'accompagnement

R réunion de travail

* les délais de validation du Permis d'Urbanisme sont dépendants d'éventuels aléas dus aux conditions sanitaires actuelles impactant le démarrage et la réception des travaux
délais envisagés : 10 mois

** En cas de démarrage de la phase « Assistance du MO pour la passation de marché travaux » avant la délivrance du permis d'urbanisme, la maîtrise d'ouvrage assumera le risque de surcoût d'études complémentaires résultant de demandes de modifications ou de refus de l'autorité délivrante.

CONTEXTE HISTORIQUE

Comprendre la genèse de place Saintelette nécessite une analyse en trois temps : celui de la création des boulevards de la Petite Ceinture, celui de l'aménagement des infrastructures portuaires du canal, et celui du boulevard Léopold II. Petite Ceinture

La place Saintelette est le point de départ de l'aménagement des boulevards de la petite ceinture en 1820 et leur point d'achèvement autour de 1850. Elle a dû d'emblée non seulement intégrer les contraintes géométriques d'un carrefour, mais également les paramètres d'aménagement d'un monde qui, entre ces deux dates avait complètement changé, passant d'une époque aristocratique, dédiant les boulevards à la pratique très réglée de la promenade, à l'ère industrielle, dans laquelle les chemins de fer qui avaient fait leur apparition entretemps jouent un rôle grandissant, et où la dernière portion des boulevards (Barthélémy) consacre l'aboutissement de leur évolution en lieu de mobilité, partageant l'assiette de la voirie entre les différents types de circulation et de transport, soit la route, le fer, et l'eau, avec le creusement récent du canal de Charleroi.

La figure du boulevard de petite ceinture est celle d'un espace public en bordure de la ville historique. Vu dans l'axe de la voirie, le boulevard est donc fondamentalement dissymétrique. Côté intérieur, les terrains libérés par le terrassement des glacis des remparts sont valorisés en même temps que la construction de la voirie, par la construction d'une bande de terrain en style néo-classique, propre à l'époque de la construction des boulevards. La place de l'Yser forme à ce titre le point de départ de cette vaste opération immobilière qui se poursuit de manière presque continue jusqu'au quartier royal.

Les infrastructures portuaires

L'ensemble néoclassique prend naissance place de l'Yser, le long du quai du commerce, où, lors de la construction du boulevard, il longeait le canal de Willebroek qui allait terminer sa course place Sainte Catherine. L'arasement des glacis de Vauban dans le bas de la ville alla de pair avec la construction du canal de Charleroi, terminé en 1832, dont l'embranchement

au canal de Willebroek se fit logiquement, parallèlement à la construction des boulevards, sur la place Saintelette. Ces aménagements génèrent le terrain pour un vaste bassin et un entrepôt à la place du quartier des boulevards d'Ypres et de Dixmude, formant une infrastructure portuaire en remplacement du bassin de la place Sainte-Catherine, qui fut alors comblé.

Les travaux d'aménagement du port de mer dévient le canal de Willebroek pour le connecter en ligne droite au canal de Charleroi. La construction de nouveaux quais entraîne l'aménagement de l'avenue du Port, comme épine dorsale routière des nouvelles installations, et vient former la façade occidentale de la place Saintelette. Débarrassé de l'embranchement courbe du canal de Charleroi, celle-ci reçoit un terre-plein qui restera jusqu'à la construction du viaduc du boulevard Léopold II en 1957. Le déplacement du canal de Willebroek crée une zone portuaire sur la rive droite, où l'entreprise Citroën fait construire son usine et son principal lieu de vente par les architectes Alexis Dumont et Marcel Van Goethem en 1933. Les bras du canal de Willebroek sont, au même moment, aménagés en autoroute urbaine, la première du genre à Bruxelles, afin de connecter le pentagone au Heyzel où s'organise en 1935 une exposition universelle. Le nom -quai de Willebroek- de cette artère majeure de pénétration, dont le rôle est confirmé dans le plan Good Move, renvoie toujours à l'ancien bras du canal. Dans la foulée, le quai du commerce la rue marché aux porcs et l'avenue Depage sont aménagés en voie de pénétration du pentagone, profitant également de l'emprise de l'ancien canal. Ces travaux se faisant peu après la première mondiale, les nouveaux espaces publics forment le support à des monuments. Le square de la place Saintelette commémore les soldats du génie. Le monument, sculpté par Charles Samuel, sera déplacé sur le square Vergote en 1957 lors de la construction du viaduc. La place de l'Yser tient son nom de la célèbre bataille tandis que les nouvelles voiries du quartier qui s'est construit sur le grand bassin du quai du commerce commémorent celles de Dixmude, d'Ypres et de la Forêt d'Houthulst.



1869



1891



1930-35
Ecluse et pont nord



1930
Pont Saintelette

Le boulevard Léopold II

Le plan en croix du quartier du boulevard de Dixmude fait partie d'une volonté de développer un système de patte d'oie sur la rive droite du canal, dans le prolongement du boulevard Léopold II. Construit entre 1867 et 1891, il se greffe à l'axe du boulevard du jardin Botanique tout en suivant une autre logique. Ce dernier est en effet, comme mentionné plus haut, totalement asymétrique, enfilant, côté extérieur, une série de sites particuliers comme la zone portuaire, la gare de l'allée Verte, qui deviendra ensuite un hélicoptère en 1958 puis le parc Maximilien tel qu'on le connaît aujourd'hui, la place Rogier et le jardin Botanique, tandis que le boulevard Léopold II présente, lui, un profil parfaitement symétrique. La construction du tunnel sous l'axe Léopold II a entraîné le réaménagement qui fait l'objet du projet actuel, lequel poursuit le profil symétrique jusque le boulevard Albert II, avec notamment le grand terre-plein qui renvoie à celui qui préexistait au viaduc de 1958.

L'axe du boulevard Léopold a été renforcé dans les années 1990 par la construction, entre 1996 et 2000 des deux immeubles symétriques du Ministère de la Communauté française, deux bâtiments conçus par A+U (Jacques Bodon), en extension d'un premier complexe de bureaux, l'Espace 27 septembre, finalisé en 1991. Ceux-ci s'intègrent dans un PPAS adopté en 1992, lui-même inspiré d'un schéma directeur pour la zone du canal dressé par la Cooparch en 1991, consacrant un nouveau front bâti le long de l'avenue du Port, se terminant sur un imposant immeuble orthogonal de bureau qui devrait finalement être l'immeuble de logements Dockside (Trans-V+MSA). Ce même plan encadra la construction du siège de la KBC par Michel Jaspers en association avec l'AAU, en 1995 et les deux complexes de bureaux, pour la même banque, construits en 1998 et en 2001 par les mêmes architectes.

Les franchissements du canal

Lors des travaux d'agrandissement du canal de Willebroek, son déplacement de 60 mètres vers l'ouest le fait converger de façon parfaitement rectiligne avec le canal de Charleroi. Cette union, inaugurée en 1900, se fait précisément au niveau de la place Saintelette, plus précisément entre la place et le square éponymes. Une déclivité entre le bassin Beco et le canal de Charleroi est réglée par une écluse positionnée en partie sud alors qu'un pont s'inscrivant alors dans une figure très claire de « patte d'oie » sur l'axe nord prolonge la rue de l'intendant. En 1929, à l'occasion des travaux d'élargissement du canal, un concours pour l'édification de trois nouveaux ponts fut or-

ganisé. Le concours fut remporté par l'architecte Victor Rogier pour deux ponts – celui de la place Saintelette et celui de la porte de Flandre – tandis que le troisième fut remis en compétition. L'écluse et le pont seront remplacés par un nouveau pont, plus large et positionné dans l'axe du boulevard, encadré par 4 piliers en pierre sculptés par Ernest Wynants et intégré dans un système de garde-corps de part et d'autre du canal, en pierre bleue et en ferronnerie, rythmé par d'imposantes bornes de pierre surmontées d'une lanterne, construits avec les murs de quais, dans l'entre-deux-guerres. Le développement du parc automobile et la modernisation souhaitée pour l'inauguration de l'exposition universelle conduisent au doublement de cet axe routier est-ouest. L'impossibilité technique de creuser un tunnel sous le canal conduisit à l'édification d'un viaduc dans les années 57-58. C'est l'étude de la liaison métro dans les années 70 qui viendra bousculer cet édifice aérien. Les travaux qui commencent de la station Simonis en 78 précipitent des discussions sur la réalisation d'une connexion routière souterraine. Les travaux démarreront en décembre 1980 pour s'achever en 1986. Une série de ponts provisoires seront nécessaires à son élaboration, y compris le remplacement d'un tronçon du viaduc. Finalement, deux ponts définitifs seront construits (plus hauts que les précédents) auxquels on associera les quatre statues d'Ernest Wynants. Les garde-corps des ponts, alliant pierre bleue massive et inox, renvoient aux ponts construits dans l'entre-deux-guerres lors des travaux d'approfondissement du canal de Charleroi et de l'agrandissement des installations du port maritime. Ces statues forment donc les seuls éléments historiques du pont.

Les statues

Outre les quatre piliers du pont, le périmètre abrite le monument des navigateurs (Conçu par le sculpteur Auguste De Wever en 1895 et élevé en 1912 sur la place Saintelette, ce Monument en hommage « Aux promoteurs des installations maritimes » avait été démonté et déplacé en 1957, lors de la construction du viaduc au-dessus du boulevard Léopold II, à l'occasion de l'Expo 58. Juché sur son haut socle de pierre bleue, le groupe en bronze – une femme tenant une couronne de lauriers et un marin accoudé à une ancre, debout de part et d'autre d'une lanterne – a depuis peu retrouvé sa place d'origine.) et le « Vaartkapoen » (1985, sculpture de Tom Frantzen représentant un policier bruxellois attrapé par un « fripon du canal » sortant d'un égout à l'angle de la rue de Lavallée - Place Saintelette).



1944
Pont central



1961
Pont -viaduc



1957-58
Statues - piliers et viaduc



1987
Construction du pont nord

CONTEXTE ACTUEL DU SITE





Une site «encombré» et «déconnecté»

La place-pont Saintelette est une création nouvelle. Elle occupera à terme l'emprise des trois espaces actuels : la place Saintelette, le square Saintelette et la place Yser, trois carrefours très passants, reliés ensemble uniquement par une voirie omniprésente, les rails du tramway et quelques étroits trottoirs. Trois non-lieux encombrés où arbres survivent enfermés dans des jardinières en béton, et qui flotte au-dessus du canal, sans contact, sans plaisir.

Le projet de la place-pont a pu naître grâce à une ambition nouvelle de créer ici un lieu unique, une centralité à l'échelle à la fois métropolitaine et locale, un trait d'union entre deux communes, un lieu qui connecte et qui se connecte : à la ville qui l'entoure, à l'eau, aux quais, au parc. Un lieu de vie pour tous, qui sait vivre à la fois au rythme du quotidien et à celui des événements exceptionnels.

Deux difficultés majeures et extrêmement impactantes sur les choix des stratégies d'aménagements se sont présentés lors de la conception :

- La nécessité de transformer le fonctionnement de l'espace pour diminuer physiquement la place allouée à la voiture au profit d'autres usages, tout en maintenant un système relativement complexe des flux existants de circulation. De maintenir la circulation la plus fluide possible sur la place et ses environs, ne pas déplacer les problèmes de congestion sur les

secteurs voisins.

- Le fait d'intervenir sur un sol éminemment urbain : compacté, minéral, quasi-entièrement occupé par des ouvrages et des infrastructures enterrés dont le déplacement est soit impossible, soit difficile, avec de nombreux édifices à intégrer et des contraintes d'accès et d'aménagement.



La place-pont Saintelette est une création nouvelle. Elle profite d'une situation éminemment privilégiée: entourée d'une architecture remarquable, des équipements structurants existants et à venir (Kaaïtheater, Kanal Centre Pompidou, parc Béco), proche du coeur historique de la ville, voisine des espaces urbains naturel de grande qualité paysagère (canal et

parc Max-sur-Senne)... Faisant partie de la ville habitée et active, à la traversée des itinéraires principaux, elle cumule un grand nombre d'atouts qui lui confèrent un statut d'une future centralité à l'échelle métropolitaine.



Un site contraint par de nombreux ouvrages et infrastructures souterrains

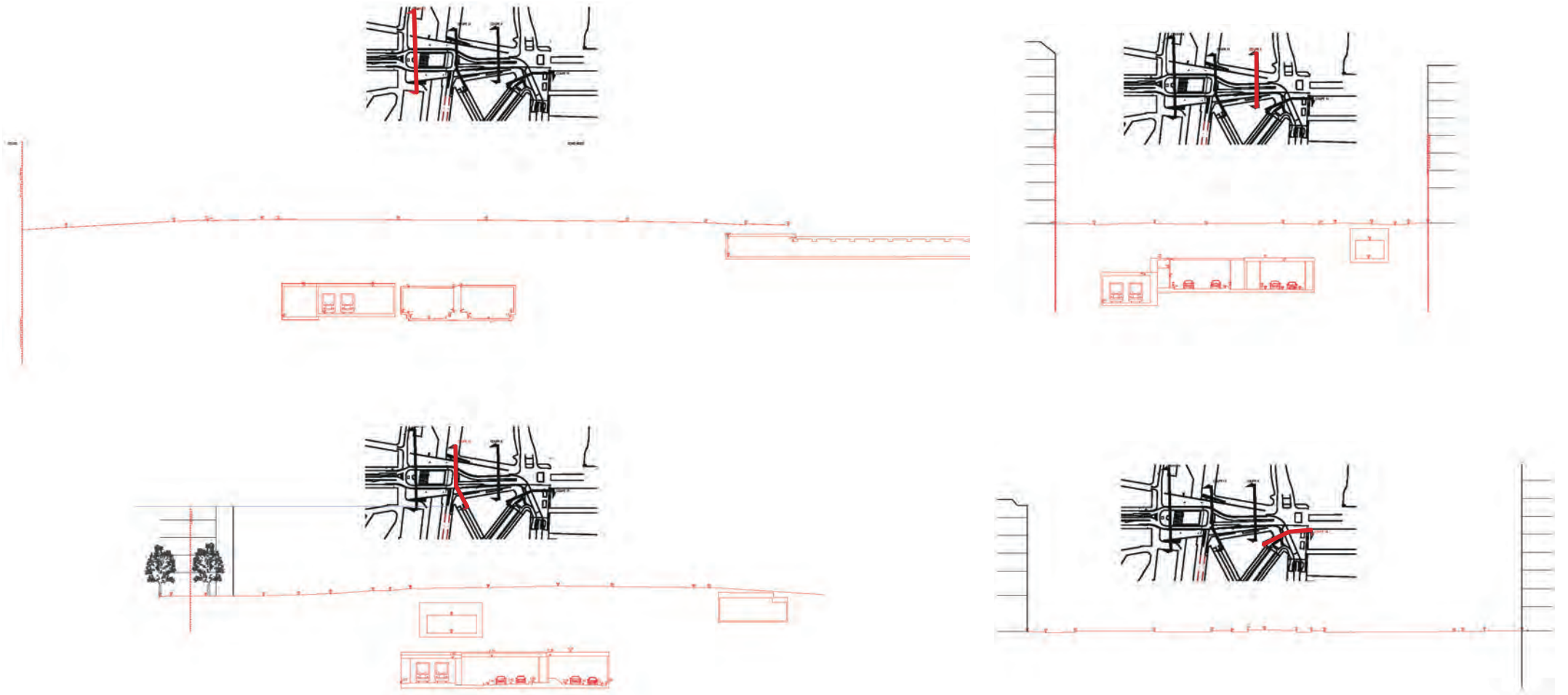
Le site est composé :

D'une partie globalement plate correspondante à la place Yser et ses environs.

D'une partie en pente correspondante à l'ouvrage du pont (dont la surface dans le sens longitudinale est légèrement courbée

et qui surplombe ses abords immédiats) et aux abords du pont où des fortes pentes sont observées en connexion avec l'espace public environnant. Du côté Est du pont, une "bosse" correspond à l'emprise de la berme centrale. Des escaliers et des rampes sont installés à l'entrée du quai des péniches, du

boulevard du 9ème de ligne et sur le parvis actuel de l'avenue du Port.



Un site contraint par de nombreux ouvrages et infrastructures souterrains

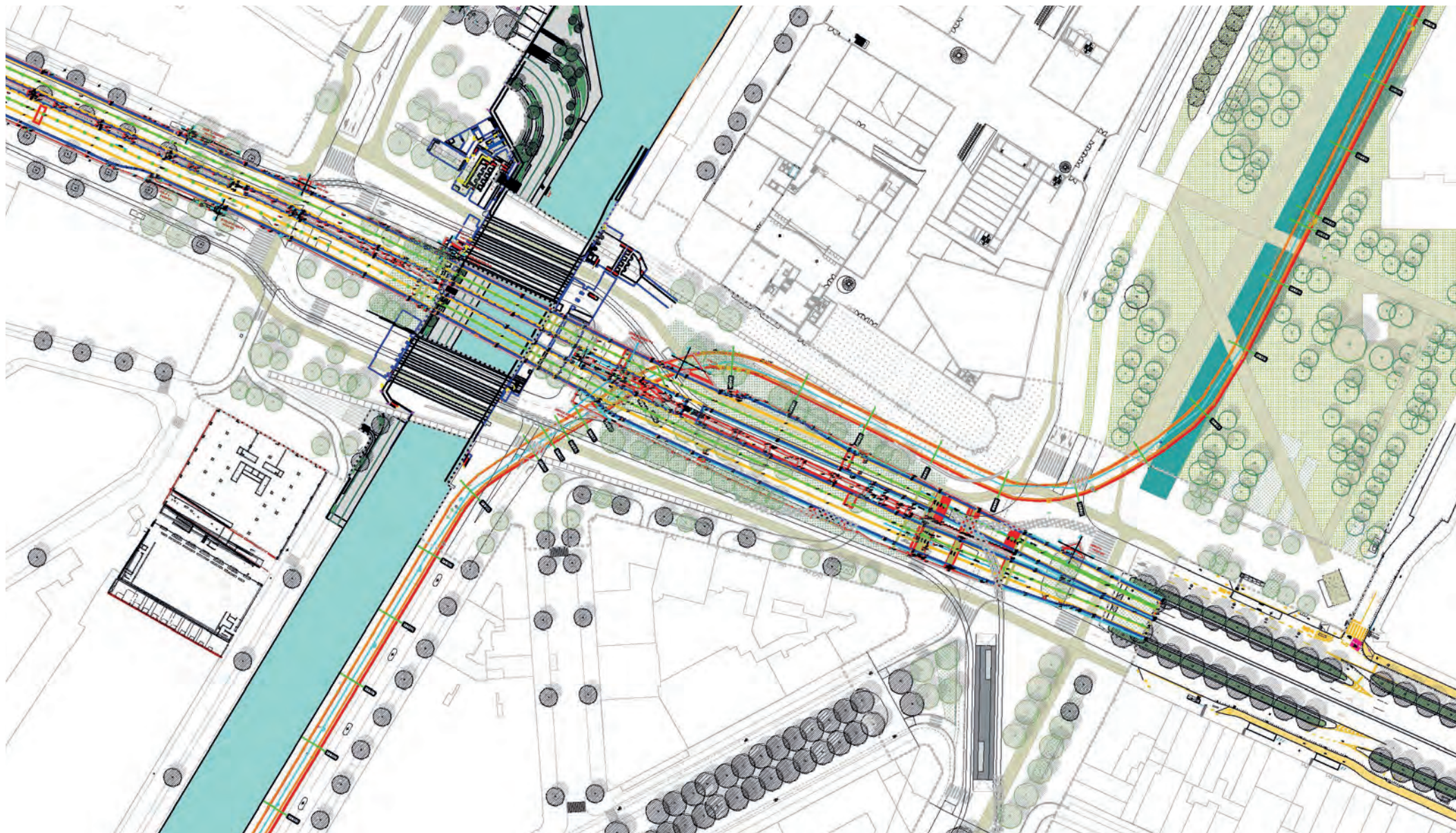
Des nombreux ouvrages souterrains sont présents sur le site : tunnel routier Léopold II, tunnel du métro, locaux de gestion de l'eau, locaux techniques du tramway et le pertuis de la Senne. Les investigations sont en cours au niveau de la berme centrale afin de déterminer la présence et l'emprise des locaux

techniques situés au niveau supérieur du tunnel routier.

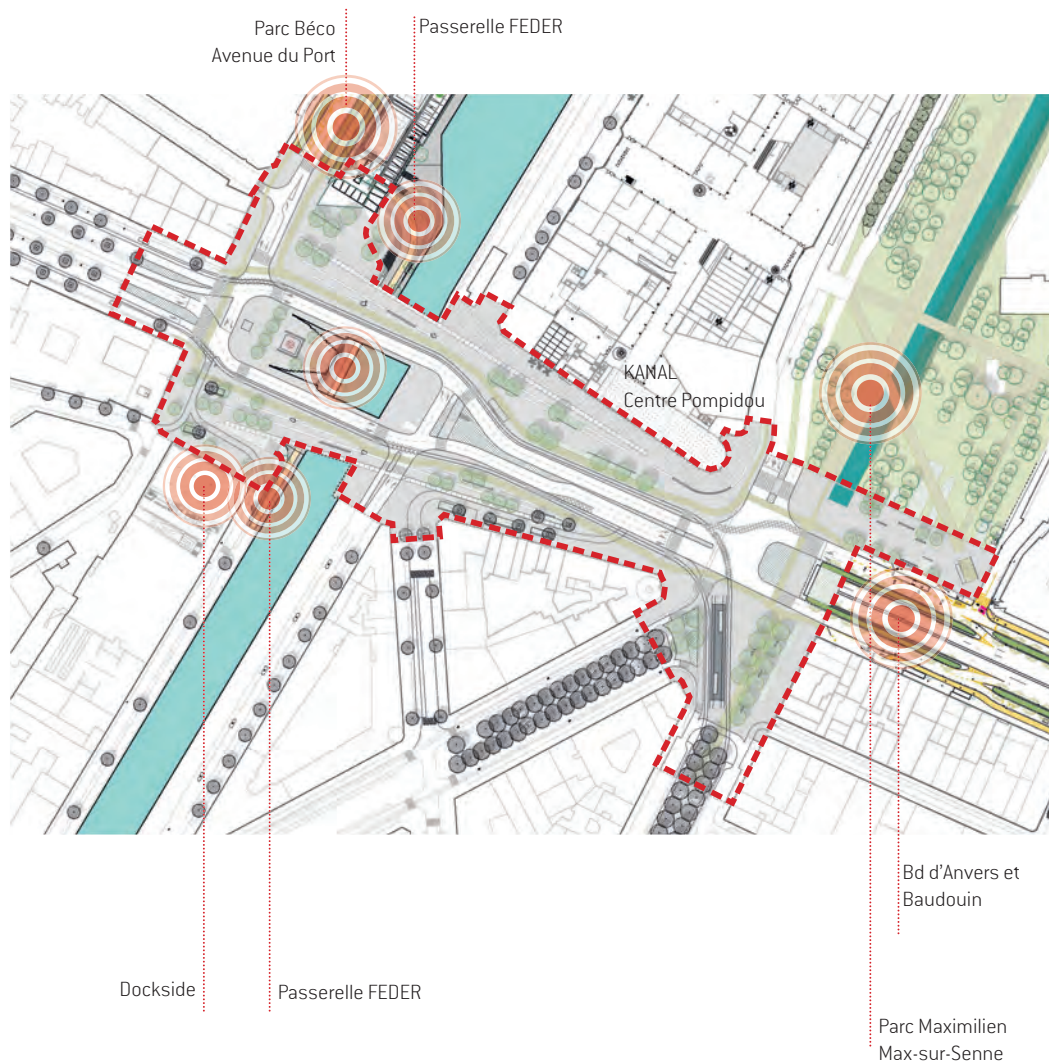
Les concessionnaires sont positionnés majoritairement le long des façades. Il y a quelques traversées au niveau du début du boulevard Léopold II, du canal (notamment des câbles

HT d'Elia), de la berme centrale du Square Saintelette (STIB, HT d'Elia, gaz). Un réseau d'assainissement est présent en trottoir le long des façades. A noter enfin la présence d'une sous-station de la STIB à hauteur du Quai des Péniches. La position des impétrants connus et dont les relevés sont dis-

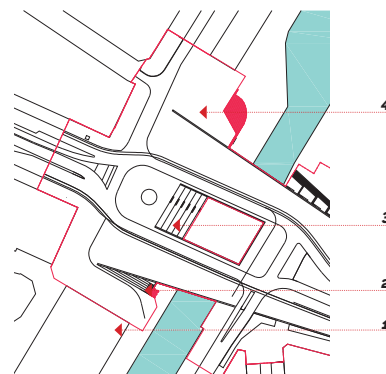
ponibles, est indiquée sur le plan d'implantation des concessionnaires en situation existante joint à la demande de permis [annexe 4 de la demande de permis d'urbanisme].



Périmètre d'intervention Avant projet



**Périmètre d'intervention Avant projet/ DPU
détail de coordination Saintelette/FEDER**



Passerelle FEDER

Conception de passerelles pour piétons et cyclistes sous les ponts Van Praet, Jules de Trooz et Saintelette, le long du canal a pour l'objectif l'intégration des liaisons piétonnes et cyclistes dans l'espace public environnant et la création d'un axe essentiel du réseau régional cyclable express et du réseau cyclable européen. Un abaissement et élargissement progressif des quais au niveau des trois ponts est créateur d'un nouvel espace public le long du canal. Ce dernier crée un passage facile sous les ponts existants. En travaillant avec plusieurs plans inclinés, il est possible d'intégrer naturellement ces passerelles dans l'espace public attenant.

Durant la phase d'avant-projet, un travail collégial a été mené avec l'équipe du projet de la passerelle afin de développer une proposition cohérente. Les deux projets étant en cours de développement simultané, ceux-ci forment un ensemble cohérent composé d'une place haute et d'un quai en contrebas. Plusieurs espaces ainsi dialoguent ensemble et formeront à terme des continuités :

la passerelle. Les deux niveaux sont ensuite reliés par un escalier. La limite de l'aménagement ici est la paroi existante du quai qui sera reprise dans le cadre de l'aménagement Feder, et dont le couronnement sera fini dans le cadre du projet Saintelette, ainsi qu'une éventuelle protection antichute.

- Quai des Charbonnages [1] : Dans le cadre du projet Feder, la piste cyclable actuelle sur les quais sera remplacée par une nouvelle piste bidirectionnelle. L'entrée du parvis Dockside et de la future passerelle depuis le quai des Charbonnages étant un espace relativement étroit et contraint, il est proposé de réaliser sur la voirie une zone en enrobé ocre, signalant un espace de mixité entre les voitures et les cycles. Ce dernier sera réalisé dans le cadre du projet Feder. Le projet Saintelette reprendra légèrement l'aménagement à l'entrée du quai des Charbonnages, dans l'objectif d'assurer une parfaite continuité du sol entre cette dernière et l'entrée de la piste cyclable de la passerelle.

- Quai des Matériaux : L'intervention Feder réalise un nouveau mur [terrassement et infrastructure] à la jonction avec la place Saintelette. [4]. Ce mur définit un espace aujourd'hui inexistant et qui sera aménagé dans le cadre du projet Saintelette. Le projet Saintelette réalisera également d'éventuels rehaussement ponctuels du nouveau mur, et son couronnement.

Le nouvel accès par escalier [2] qui reliera la place et la passerelle sera habillé dans le cadre de nos aménagements et équipé de garde-corps. Le niveau du palier de l'escalier sera repris en étude ou en réalisation selon le nivellement final du sol du parvis Saintelette.

Un soin particulier sera apporté à l'aménagement de la jonction entre le chemin piéton/cycles arrivant depuis la passerelle, et qui jouxte directement l'entrée sud du parc Béco. Partie intégrante de la place Saintelette, ce petit espace reprendra la matérialité du sol de la place (pavés en béton) et sera planté dans la logique générale de la place. L'objectif de l'aménagement de cet espace est d'offrir la plus grande fluidité de circulation aux piétons et aux cyclistes qui se croiseront sur cet espace relativement réduit. En même temps, il est important de maintenir une continuité de l'aménagement et l'appartenance claire à la place Saintelette. Un éventuel premier aménagement réalisé par Feder, si les temporalités des calendriers des travaux des trois projets connexes le nécessitent, sera à cet endroit transformé dans le cadre du projet Saintelette pour prendre sa forme finale.

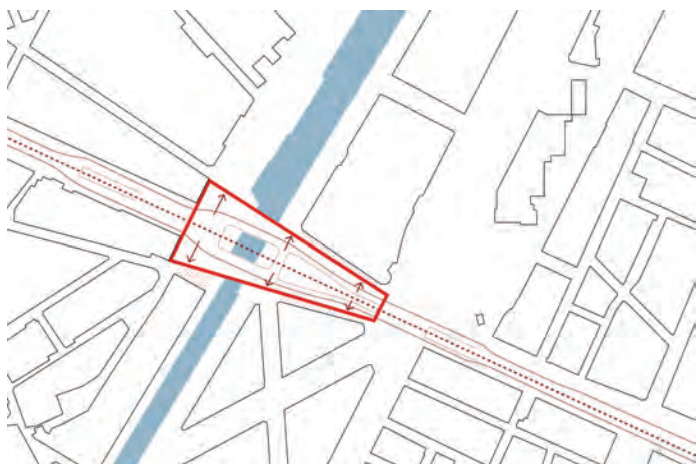
- Entre les ponts [3] : le quai existant est abaissé pour laisser place à une suite de terrasses plantées qui descendent vers

CONCEPT

De l'infrastructure à la place : la place-pont

Le projet propose une place qui franchit le canal et qui rapproche les deux berges. La «place-pont» est ainsi une intervention qui fait du franchissement un lieu et un espace. Elle associe les fragments d'espaces qui se sont éloignés avec le temps de part et d'autre du canal. La place-pont repositionne Saintelette comme à son origine : un espace à cheval sur le canal. Elle affirmera le canal comme un lien entre l'ouest et l'est de la ville, et non plus comme la barrière qu'elle représente aujourd'hui. L'aménagement de Saintelette prolonge l'histoire du boulevard Léopold II en réunissant les deux versants de la vallée et les deux communes, non plus seulement par la perspective mais aussi par un espace public continu et partagé.

Cette «place-pont» sera construite en repensant l'espace du boulevard, en augmentant l'emprise des ponts et en élargissant l'espace public jusqu'aux façades. Les architectures - parfois emblématiques - participeront à tenir l'espace et à «faire place» autour de Saintelette.



La «place-pont» comme un lien spatiale entre communes, entre berges, entre façades, entre quartiers. Au-delà de l'infrastructure du boulevard, l'espace sera défini par l'enjeux de réunir et de rassembler.



DPU - mai 2022 // IND 1 // Réaménagement de l'espace public de Saintelette

Affirmer 2 grandes promenades paysagères reliant les 2 berges

Deux grandes promenades associant paysage, composition urbaine et mobilités actives seront affirmées par la «place-pont». Elles accompagneront les déplacements urbains Est-Ouest avec des caractéristiques spatiales spécifiques s'inscrivant dans le prolongement des quartiers et paysages qu'elles jouxtent et relient.

Au sud, du côté de la ville historique, la promenade s'inscrit dans le prolongement des promenades plantées du centre-ville historique arrivant de Sainte-Catherine (Quai du Commerce, Boulevard de Dixmude...). Elle relie et associe les espaces sud du boulevard Léopold II. Au nord, du côté de la «ville productive» et du bassin Béco, une deuxième promenade assurera une connexion entre l'Est et l'Ouest de la ville tout en magnifiant le grand paysage du canal. Elle permet de connecter simultanément le futur Parc avenue du Port, au Quai des péniches, au Kaai Theater, au Musée Kanal et au futur parc Maximilien à l'est.

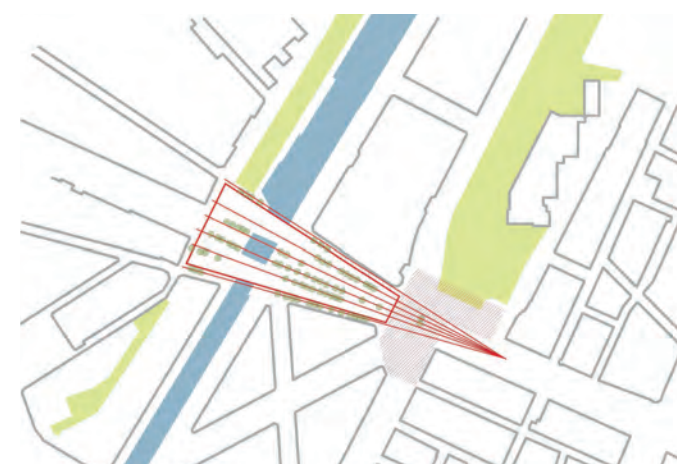


Deux promenades avec des caractères différents définiront la «place-pont» et assureront les liens avec les différents lieux des quartiers.



Articuler les alignements paysagers autour de l'agrafe centrale

Figures essentielles pour apprécier et vivre les paysages urbains, nous prêtons une grande attention à l'intégration de promenades au sein du projet. Véritables colonnes vertébrales, elles structurent la lecture des espaces pour ses usagers et permettent la découverte urbaine aux rythmes différenciés. Les espaces structurants de cette partie de Bruxelles ont été à l'origine conçus comme promenade : l'allée Verte, puis, quelques années plus tard, à partir de 1820, les boulevards de la petite ceinture, et, plus tard, le boulevard Léopold II. C'est pourquoi avec le développement de ces promenades, nous interrogeons l'alignement paysager traditionnel à Bruxelles. Véritables lignes directrices, ces alignements d'arbres s'articulent autour de la figure centrale de l'agrafe et forment un éventail le long de lignes imaginaires. Ces promenades deviendront des connexions substantielles des deux berges et de l'intra-muros au quartier nord.



Agence Ter_Karbon'_Arcadis_Egis_Concepto_Undo-Redo

PRINCIPES DE MOBILITÉ

Piétons et modes 'actifs' au coeur du projet urbain

Les espaces dédiés aux piétons et aux mobilités actives sont au cœur de l'aménagement de la place Saintelette. Les piétons et les cyclistes seront repositionnés au cœur d'un projet urbain qui assume à la fois l'ambition de lier qualitativement les polarités métropolitaines existantes, tout en créant une nouvelle centralité paysagère qui en tant que telle générera de nouveaux besoins et désirs de mobilité.

Le projet réinterroge de manière fondamentale la place dédiée à la voiture et celle dédiée aux modes actifs. Un travail de rationalisation de la place de la voiture et du transport en commun nous a permis de quasiment doubler les surfaces effectivement dédiées à l'usage du piéton qu'il soit résident, visiteur, employé, ou flâneur, et du cycliste.

13 600m²

Emprises actuelles dédiées au piéton et au cycle



23 800m²

Emprises futures dédiées au piéton et au cycle



Piétons et modes 'actifs' au coeur du projet urbain

Les axes structurant des déplacements piétons sont:

- les promenades Nord et Sud
- l'axe Quai du Commerce - Yser - parc Max-sur-Senne

Les points de franchissement piétons du système routier resteront concentrés aux traversées régulées des carrefours à feux, par impératif de sécurité. La mise en œuvre de carrefours plus compacts et coordonnés permettra d'améliorer les temps de franchissement.

Promenades Nord et Sud

En continuité douce au niveau de la place de l'Yser, la pente des deux promenades s'accroît de manière importante au seuil est du pont. Le cheminement est dans cette partie tributaire des pentes existantes très importantes. Dans le projet, ces dernières sont adoucies au fur et à mesure de l'éloignement avec la structure existante du pont et des locaux souterrains, avec toutefois des pentes de 4 à 5%. Une connexion PMR entre le quai du boulevard du gème de Ligne/ boulevard d'Yprès et le quai des Péniches est proposée,

permettant de relier par un système de rampe ces deux points par un cheminement PMR à sol continu (ligne bleu sur le schéma). L'aménagement de l'entrée de la promenade Sud depuis le quai gème du ligne sera précisé ultérieurement afin de supprimer la pente de 9% actuelle.

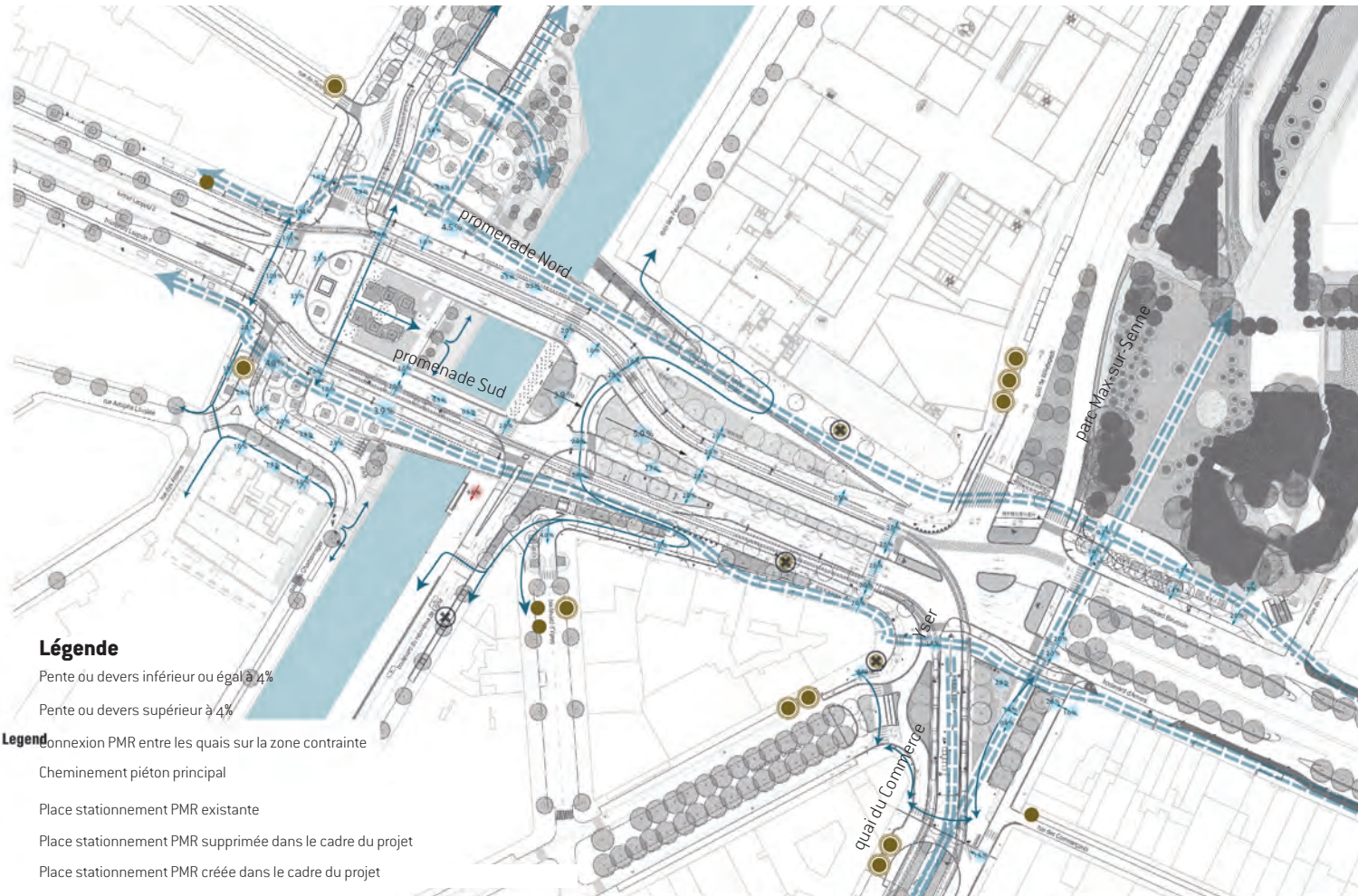
Axe quai du Commerce - Yser - parc Max-sur-Senne

A la sortie du Quai du Commerce, une continuité piétonne qui emprunte la station du tramway pour arriver sur la promenade Sud bénéficie d'un sol continu et d'un bon confort

piéton en termes du nivellement. Dans la direction du parc Max-sur-Senne le terrain ne présente pas de pentes ni de vers dépassant 2%.

Stationnement

Les fonctions de parking PMR, de dépôt-minute et de dépôt taxis/cars sont imaginées au niveau des entrées de la place Saintelette: emplacements existants le long du quai de Willebroeck (avec également un emplacement de livraison préservé pour Kaaitheater), boulevard de Dixmude, avenue du Port.



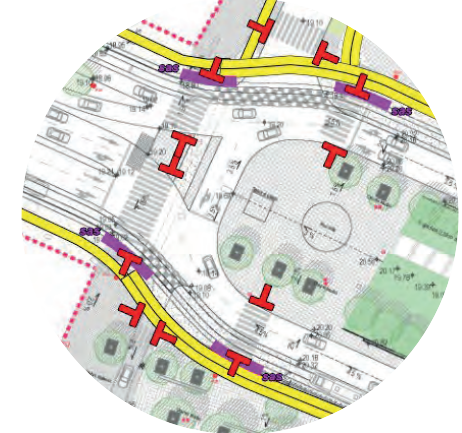
Ajustement pistes cyclables / sas secteur Yser



secteur gème de Ligne



secteur Saintelette Ouest



Piétons et modes 'actifs' au coeur du projet urbain

Pour les cyclistes, des pistes seront aménagées sur l'ensemble du projet, de sorte à assurer des continuités efficaces et sécurisées avec l'ensemble des voiries du secteur. Ainsi, dans le sens Est-Ouest, les cheminements piétons seront doublés de continuités cyclables, avec reprise du principe de pistes cyclables bidirectionnelles développées pour la Petite Ceinture.

Les continuités actives seront généralisées sur l'ensemble des branches des carrefours à feux. Les traversées piétonnes et cyclables seront faites côte à côte et ouvertes en même temps.

Les efforts de simplification menés au niveau de ces nœuds

automobiles (avec la déconnexion des entrées Quai du Commerce, du faisceau Lavallée/AteliersE) permettront de dégager le maximum de temps de traversées sécurisées, et de nouveaux espaces, aujourd'hui interdits aux piétons, seront rendus accessibles.

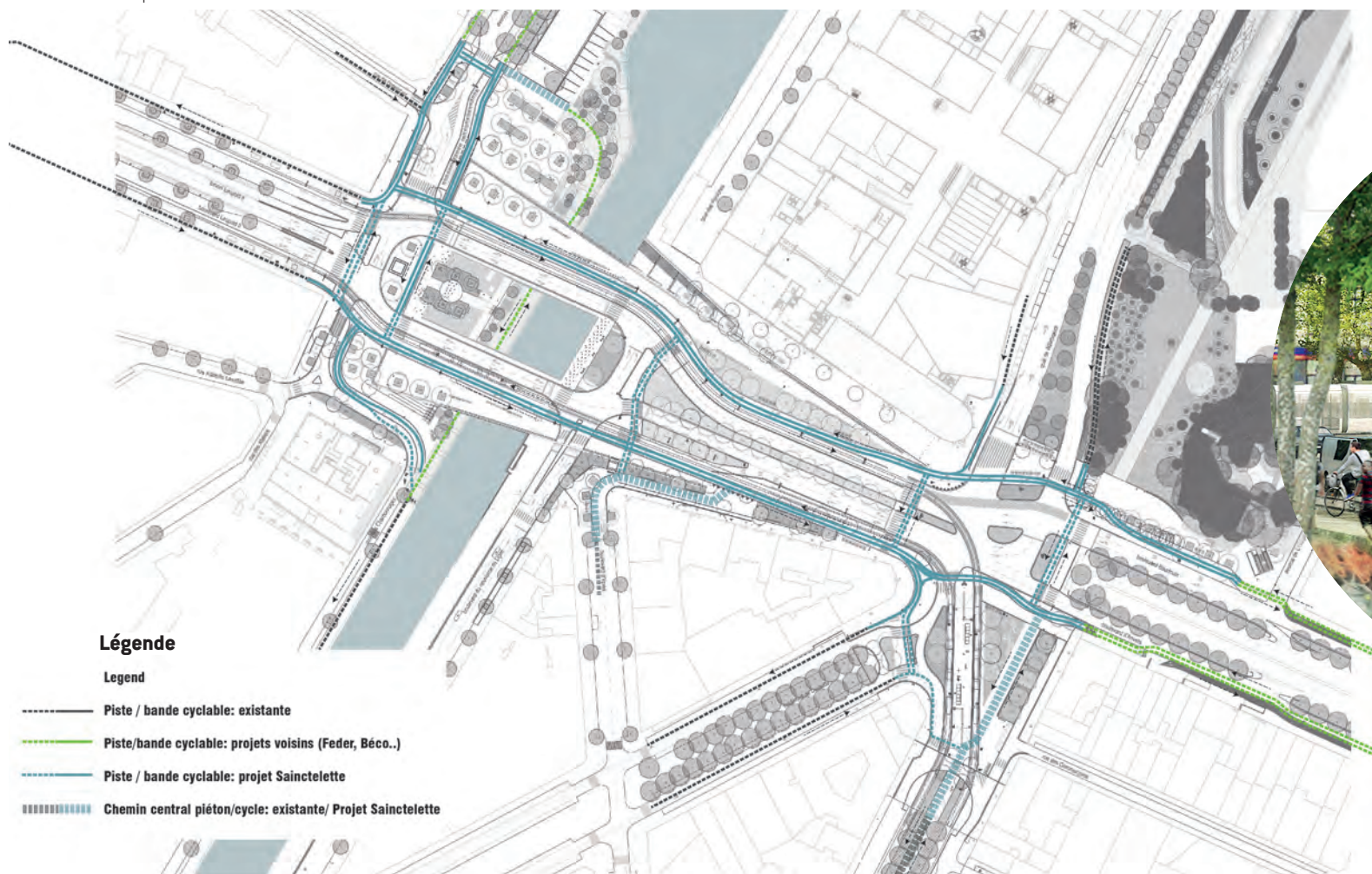
La gestion des dénivelés, impactante pour les circulations douces et prégnante dans un contexte de franchissement du canal, sera assurée, au niveau des points les plus contraints (accès au Quai des péniches et au Quai des Charbonnages) avec un double dispositif de rampes douces et d'escaliers, sachant que la mise en œuvre de la nouvelle passerelle cyclopiétonne prévue le long du canal côté « Saintelette Ouest »

renforcera ces enjeux de gestion des mobilités douces sur plusieurs niveaux avec, potentiellement, un faisceau cyclable « inférieur » imaginé pour les circulations « de transit » [affranchi du système de régulation principal] et un faisceau « supérieur » de desserte et d'activation des quartiers [soumis à régulation par feux]. L'aménagement du carrefour Ouest de la place Saintelette offrira des continuités cyclables « de surface », complémentaires avec l'aménagement prévu sur la berge ouest du canal.

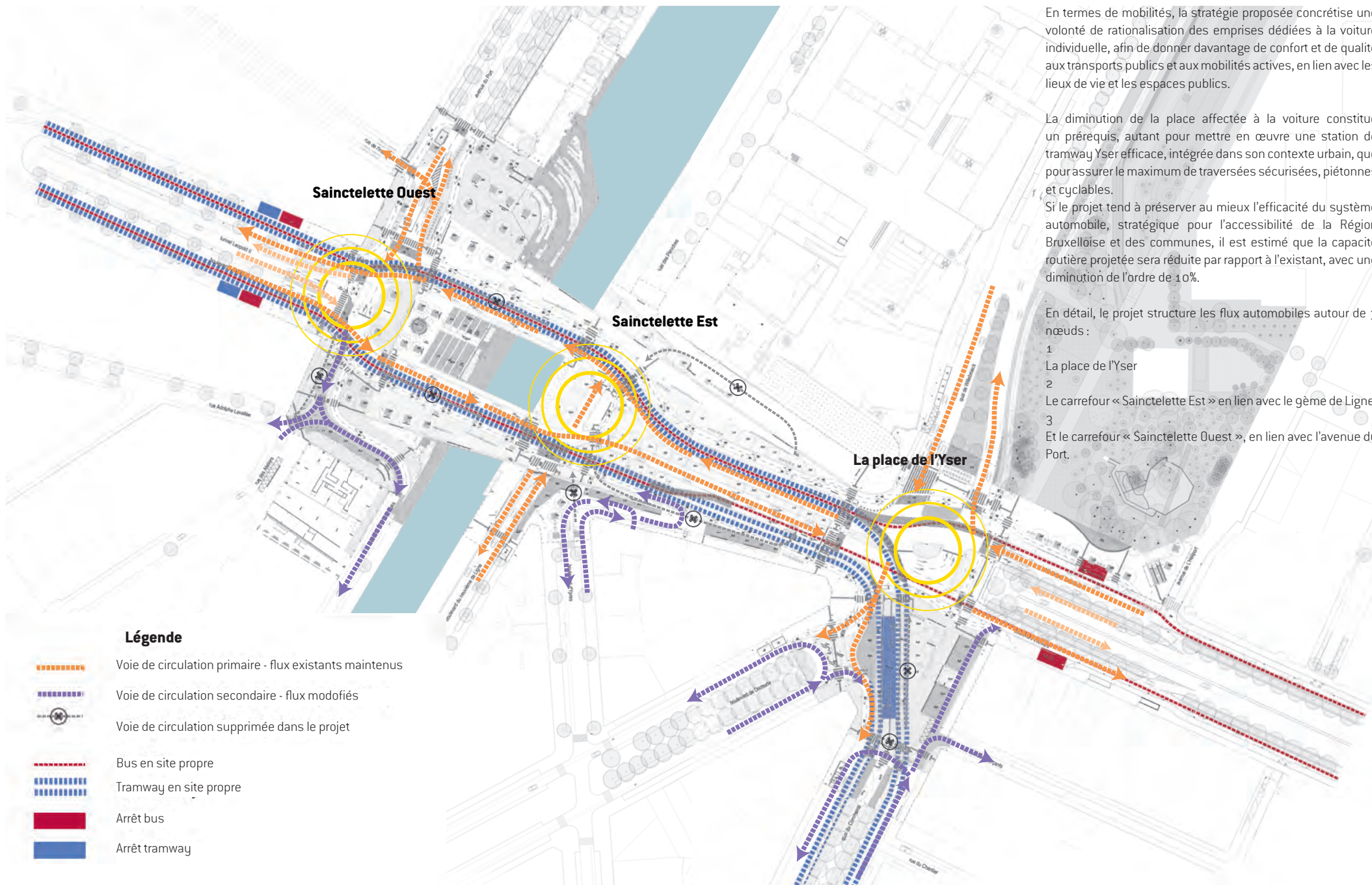
Pour compléter les axes de désir principaux, l'axe piéton entre le gème de Ligne et le Quai des péniches est doublé de traversée cyclable. Une traversée supplémentaire nord-sud

est également prévue à travers l'îlot central piéton côté ouest.

Des stationnements pour les vélos seront redéployés sur l'ensemble du site et renforcés à proximité des polarités (Kan/Kaaithheater, Yser, parc Béco). Deux emplacements possibles sont proposés pour l'implantation des stations Villio.



La piste cyclable bi-directionnelle rapide et protégée



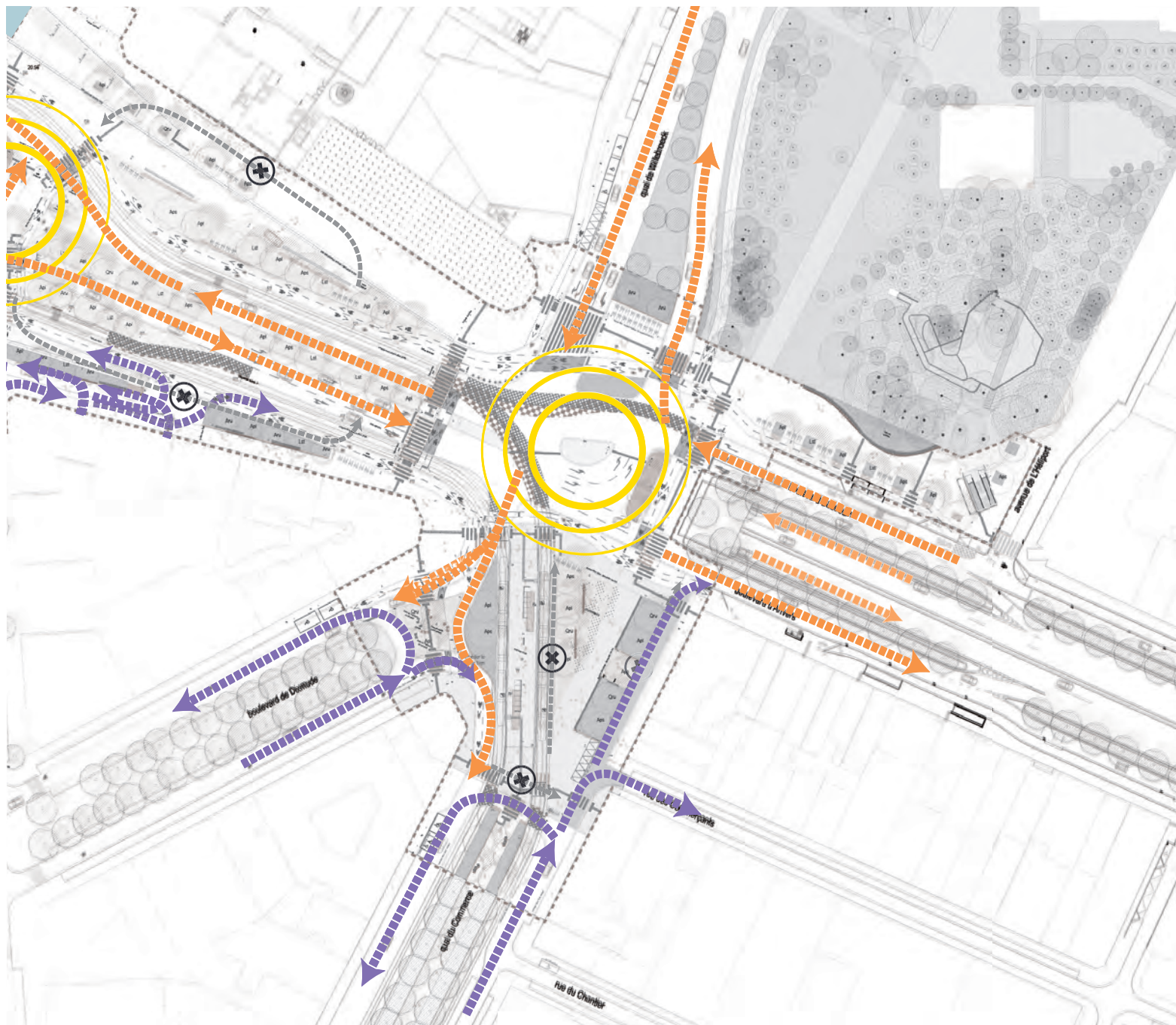
En termes de mobilités, la stratégie proposée concrétise une volonté de rationalisation des emprises dédiées à la voiture individuelle, afin de donner davantage de confort et de qualité aux transports publics et aux mobilités actives, en lien avec les lieux de vie et les espaces publics.

La diminution de la place affectée à la voiture constitue un prérequis, autant pour mettre en œuvre une station de tramway Yser efficace, intégrée dans son contexte urbain, que pour assurer le maximum de traversées sécurisées, piétonnes et cyclables.

Si le projet tend à préserver au mieux l'efficacité du système automobile, stratégique pour l'accessibilité de la Région Bruxelloise et des communes, il est estimé que la capacité routière projetée sera réduite par rapport à l'existant, avec une diminution de l'ordre de 10%.

En détail, le projet structure les flux automobiles autour de 3 nœuds :

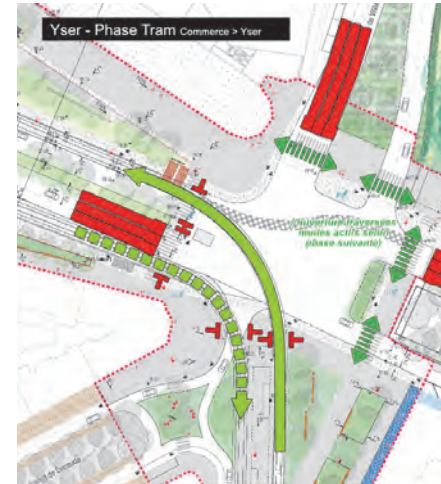
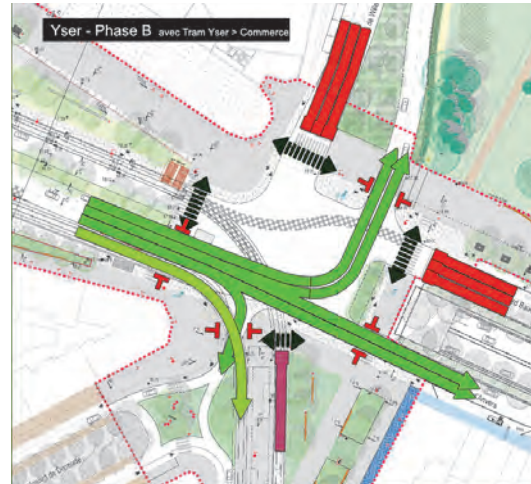
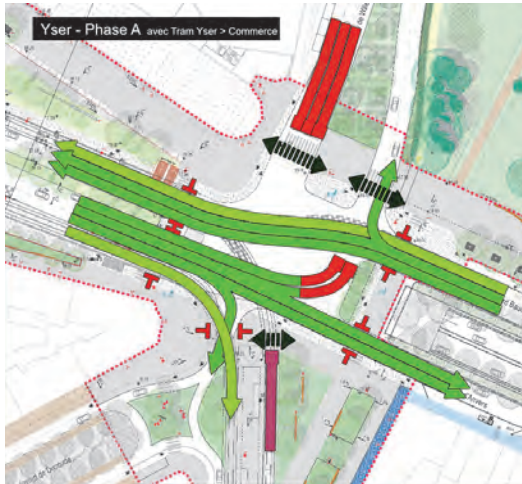
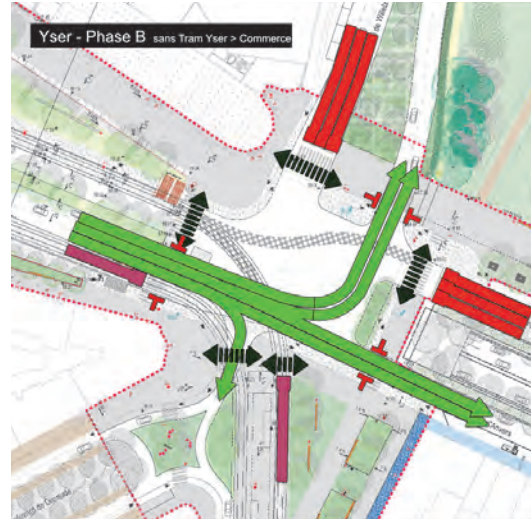
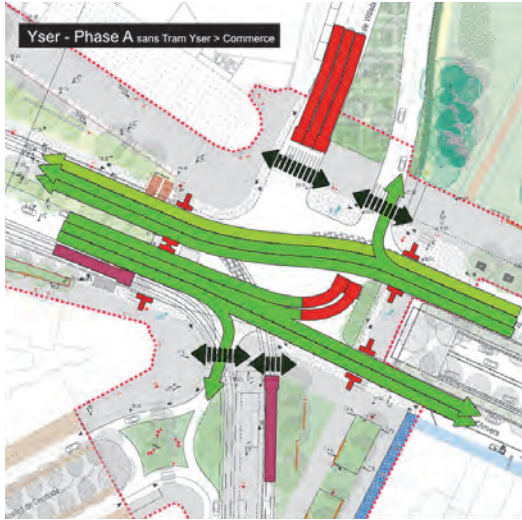
- 1 La place de l'Yser
- 2 Le carrefour « Saintelette Est » en lien avec le gènie de Ligne,
- 3 Et le carrefour « Saintelette Ouest », en lien avec l'avenue du Port.



La place de l'Yser

La place de l'Yser, principal point dur du système circulatoire actuel, verra son fonctionnement simplifié grâce à la suppression de l'entrée automobile en provenance du quai du Commerce. Cette suppression offre une double utilité :

- Elle permet de libérer des espaces pour aménager qualitativement la station de tramway Yser, dans une continuité paysagère entre le parc Maximilien et le centre-ville.
- Elle permet également de simplifier le principe de régulation des flux automobiles, avec un écoulement des véhicules en provenance de Willebroeck vers le boulevard d'Anvers qui s'effectuera sans flux routier antagoniste. La circulation qui empruntait le quai du Commerce en sortie de ville sera redéployée, en amont, vers l'axe AutoPlus du gème de Ligne, tandis que des bouclages seront organisés au niveau du boulevard de Dixmude et du Quai du Commerce pour assumer les besoins locaux.

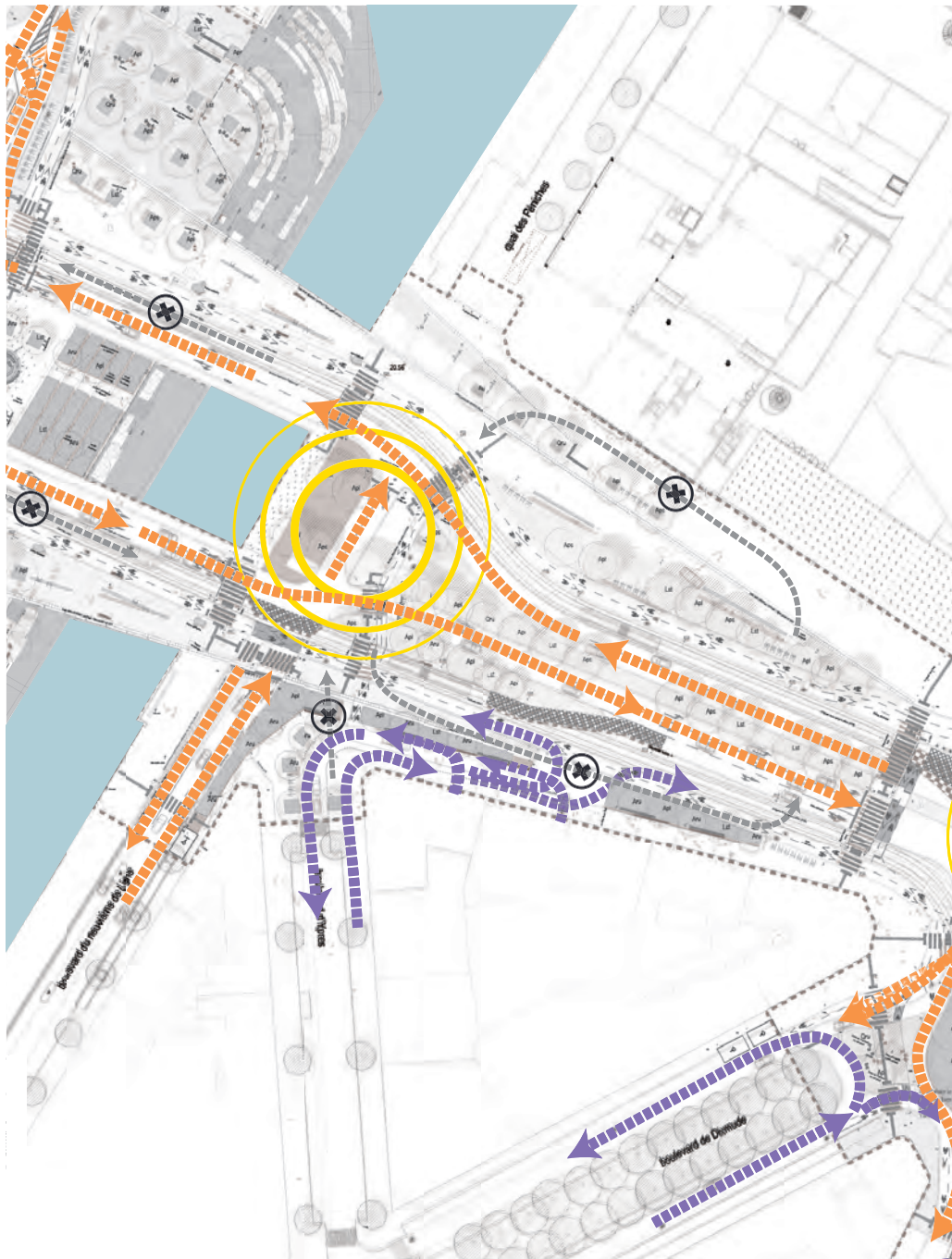


La place de l'Yser

En détail, il est proposé de réguler la place de l'Yser suivant un principe en trois phases automobiles, plus des phases tramway :

- Dans une première phase A, le faisceau automobile Ouest-Est sera libéré, avec un stockage des véhicules en Tourne-à-Gauche (sur 2 bandes) depuis le secteur Saintelette en direction de Willebroeck qui ne seront libérés que dans la deuxième phase, après fermeture de la ligne de feux Baudouin. L'actuel mouvement de Tourne-à-Gauche depuis Baudouin vers le quai du Commerce sera interdit et reporté vers le carrefour Saintelette Ouest.
- Dans une deuxième phase B, la ligne de feux Baudouin sera fermée, ce qui permettra de libérer le mouvement Saintelette vers Willebroeck.
- Dans une troisième phase C, c'est le flux en provenance de Willebroeck qui sera libéré.

À ce stade, pour limiter la dégradation de la capacité automobile globale est considérée l'option de maintenir compatibles les mouvements automobiles en Tourne-à-Droite avec les flux bus et tramway tangents.



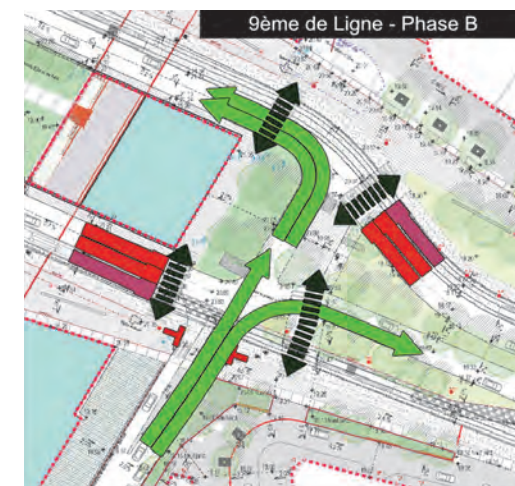
Sainctelette Est

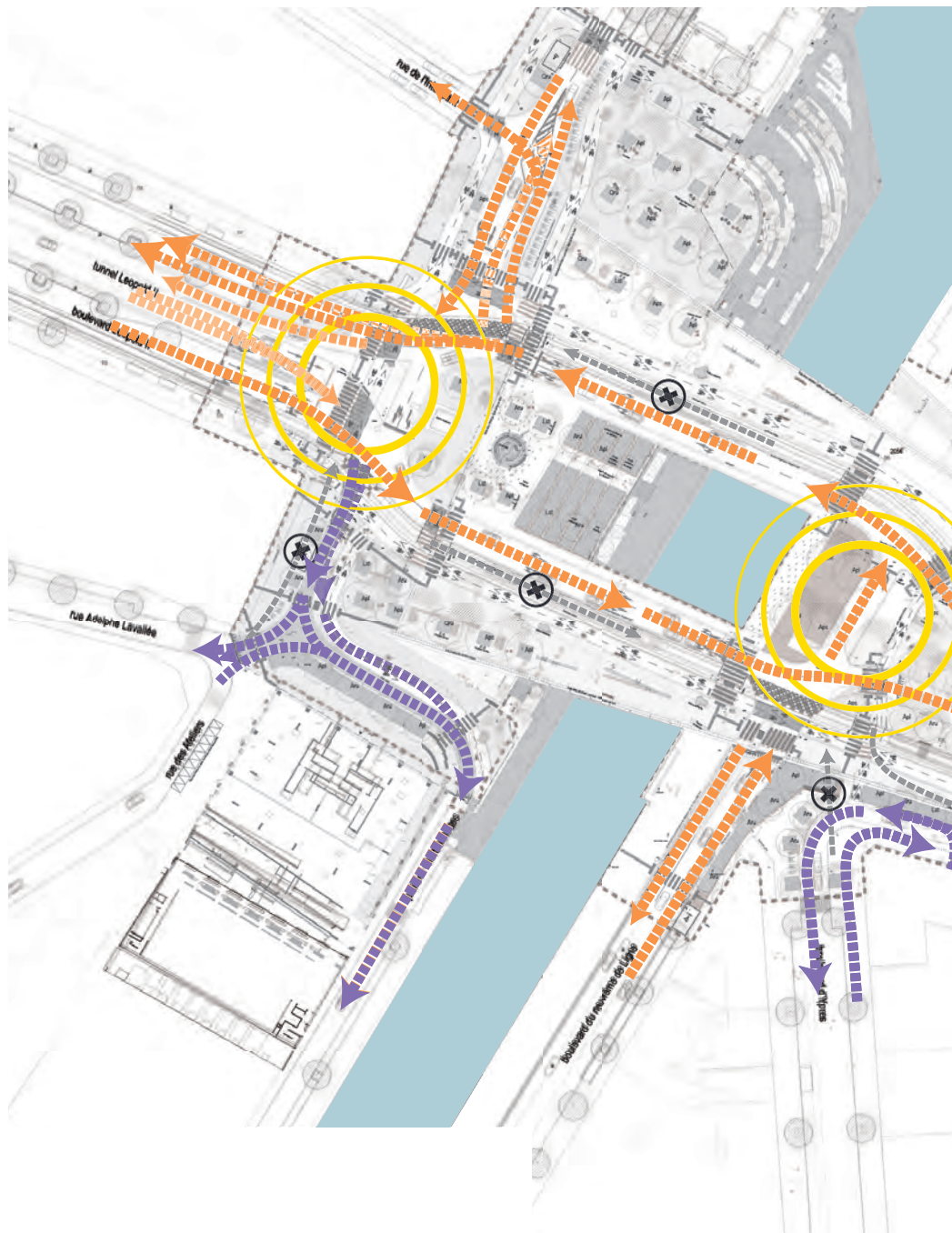
Le carrefour «Sainctelette Est» en lien avec gème de Ligne sera aussi rationalisé, avec l'intégration de nouvelles traversées piétonnes sécurisées et la déconnexion du boulevard d'Ypres. Ce dernier sera traité, avec la latérale résidentielle, en impasse à double-sens de circulation (avec porosité contrôlée vers l'axe principal préservée pour les services de secours et les véhicules lourds). De la même manière le quai des péniches sera déconnecté du système automobile principal, avec un renvoi des dessertes particulières via le quai de Willebroeck.

En détail, il est proposé de réguler le carrefour « Sainctelette Est » suivant un principe en deux phases automobiles :

- Dans une première phase A, le faisceau automobile Ouest-Est sera libéré. Tel qu'en situation de référence il n'y aura pas de possibilité de Tourne-à-Gauche direct depuis le secteur Yser vers le gème de Ligne, ce mouvement sera assumé en demi-tour au carrefour « Sainctelette Ouest » ;
- Dans une deuxième phase B, c'est la branche gème de Ligne qui sera libérée, sur deux bandes.

À ce stade, pour limiter la dégradation de la capacité automobile globale est considérée l'option de maintenir compatibles les mouvements automobiles en Tourne-à-Droite avec les flux bus et tramway tangents. La phase A est donc considérée compatible avec l'écoulement des transports publics.





Saintelette Ouest

Enfin, le carrefour « Saintelette Ouest », en lien avec l'avenue du Port, sera également simplifié : l'entrée automobile sud>nord depuis le faisceau rue des Ateliers/rue Lavallée sera supprimée, avec un report des itinéraires concernés en amont vers la latérale Léopold, ce qui permettra de simplifier la régulation globale par feux tout en mettant en œuvre des espaces qualitatifs en synergie avec le canal, autant en lien avec la place-pont qu'avec la passerelle prévue le long du canal.

La simplification de la régulation automobile par feux est ici particulièrement importante, puisqu'avec le projet, les emprises situées au cœur du système routier, non-activées en situation de référence, seront transformées en un véritable espace public que de nouvelles traversées piétonnes et cyclables devront rendre accessibles.

En détail, il est proposé de réguler le carrefour « Saintelette Ouest » suivant un principe en quatre phases automobiles :

- Dans les 2 premières phases A et B, le faisceau automobile Ouest-Est sera libéré, avec un stockage des

véhicules en Tourne-à-Gauche (sur 2 bandes) depuis le canal en direction du quai des Charbonnages ou en demi-tour vers le gème de Ligne. Dans une phase A, le flux Ouest>Est libéré concernerait la sortie de tunnel, tandis que dans une phase B, ce serait la latérale Léopold qui serait libérée (sur deux bandes de circulation en approche du carrefour)

- Dans une troisième phase C, le faisceau Est>Ouest serait préservé ouvert seul, avec une libération du feu pour l'accès au quai des Charbonnages et au gème de Ligne

- Dans une quatrième phase D, c'est le flux Nord>Sud en provenance de l'avenue du Port qui serait libéré
- À ce stade, pour limiter la dégradation de la capacité automobile globale est considérée l'option de maintenir compatibles les mouvements automobiles en Tourne-à-Droite avec les flux bus et tramway tangents. Les phases A et B sont donc considérées compatibles avec les circulations TC double-sens, sachant que la phase C serait également compatible avec l'écoulement TC Est>Ouest en provenance du pont.



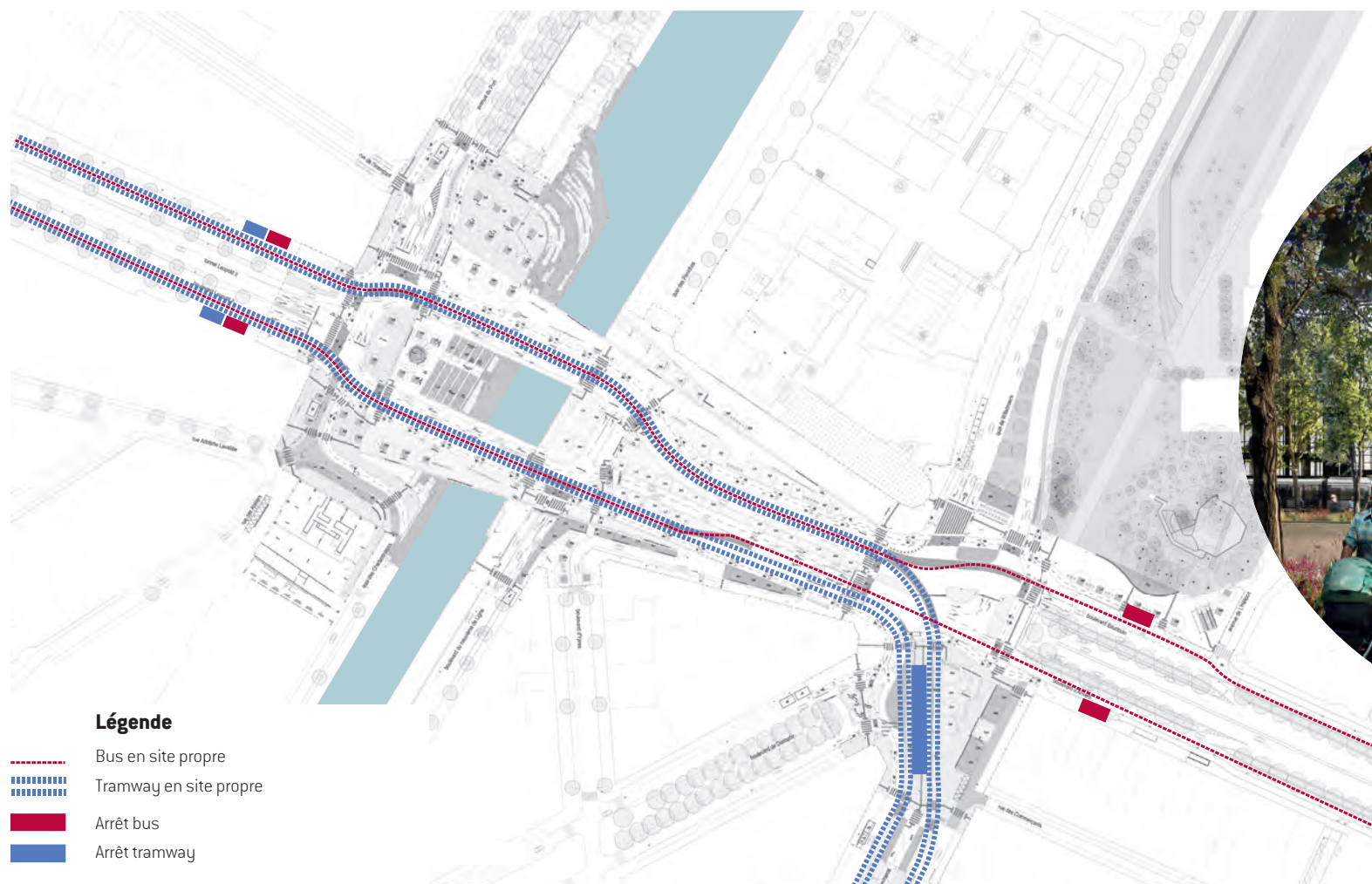
Transports collectifs en sites réservés

En ce qui concerne les transports collectifs, le projet adopte un principe de sites réservés unidirectionnels, partagés pour les tramways et les bus, pour lier la nouvelle station de tramway Yser, la station tram/bus Saintelette située à l'ouest du projet et la station bus Yser située à l'Est, au droit du parc Maximilien.

La station de tramway Yser sera complètement réinventée: D'une configuration existante exigüe, coincée au milieu d'une boucle automobile qui contraint à la fois son efficacité, son attractivité et sa sécurité, elle sera déployée dans des emprises libérées de la voiture, au cœur d'un dispositif paysager conçu pour conforter le mail qualitatif principal entre le parc Maximilien et le cœur de Ville.

Les accès depuis et vers les sites réservés tramway seront priorités dans le phasage global des feux, sachant qu'à ce stade, est considérée l'option de maintenir compatibles les circulations TC et voitures tangentes, avec telle qu'en référence une perte de priorité des automobilistes en Tourne-à-Droite en franchissement des sites tramway/bus. Cette option permet de limiter l'impact sur la capacité globale du système routier.

Au niveau de la place de l'Yser, où les circuits tramway et bus sont distincts, les impératifs de fonctionnement du dispositif automobile nécessiteront d'affiner les stratégies de gestion des circuits bus. Dans le cadre de la proposition AVP est considérée l'option de réintégrer dans la circulation générale en amont du carrefour à feux les bus en provenance du pont.



La station de tramway Yser

QUATRE HAUTS LIEUX DE LA PLACE

Le coeur et les promenades Nord et Sud

Les deux promenades structurent la place Saintelette et relient ensemble les deux côtés du canal : le côté Est bruxellois et le côté Ouest de Molenbeek. Sur une longueur de 250m et sur une largeur de 25m côté Nord et 15m côté Sud, elles offrent un espace 'de façade à façade' homogène et continu, capable d'accueillir une multitude d'usages à toutes échelles.

La promenade Sud, plus étroite et plus contrainte par la topographie des lieux, est dédiée prioritairement aux nouveaux espaces résidentiels au pied des immeubles habités, à la

petite échelle du quotidien, aux espaces d'usages multiples destinés aux riverains.

La promenade Nord, très large et confortable, est en lien avec le parvis de Kaaitheater et du Kanal Centre pompidou. C'est avant tout un espace d'usages multiples à l'échelle métropolitaine.

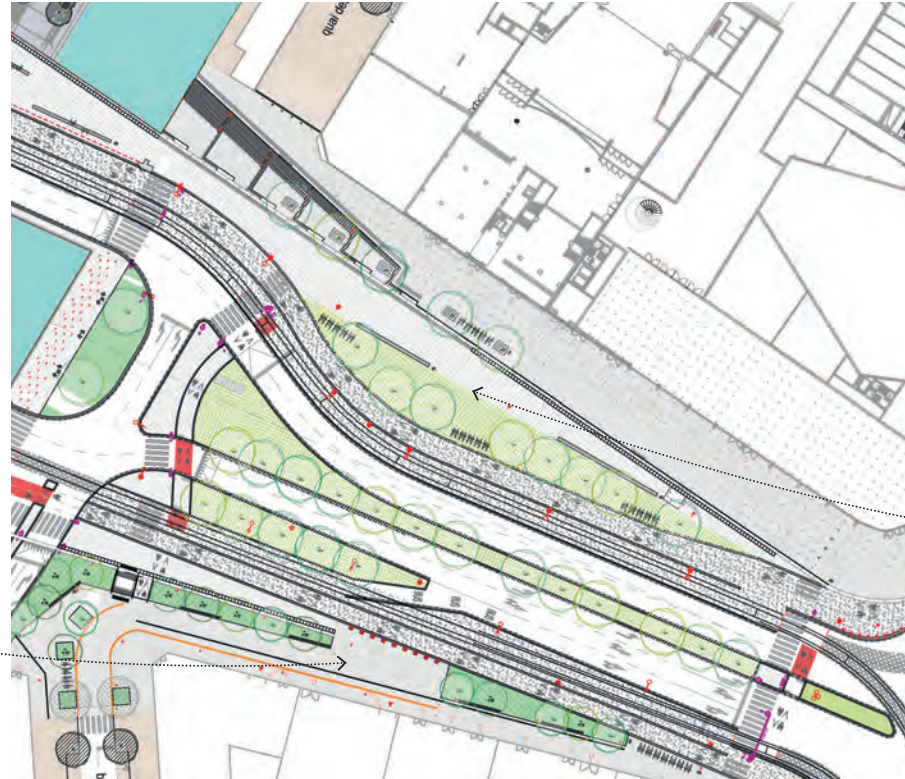
La circulation des véhicules occupe désormais un espace plus réduit situé dans l'axe de la place. Il est flanqué des deux côtés des voies dédiées aux transports publics et aux cycles.

Ce dispositif génère un certain nombre d'îlots et d'espaces intermédiaires qui ne sont pas directement utilisables par les piétons. Ceci nous a amené à développer l'idée de créer et de structurer autour de ces voies centrales des lanières d'un 'sol vivant'. Ce dernier se présente comme une fosse de plantation linéaire, pouvant accueillir dans de bonnes conditions des arbres et des plantes basses, tout en maintenant en grande partie une couverture minérale à joint végétalisé. Ce 'cœur vert' vient à la rencontre des espaces des promenades et se fond progressivement dans le dallage aux endroits d'un passage

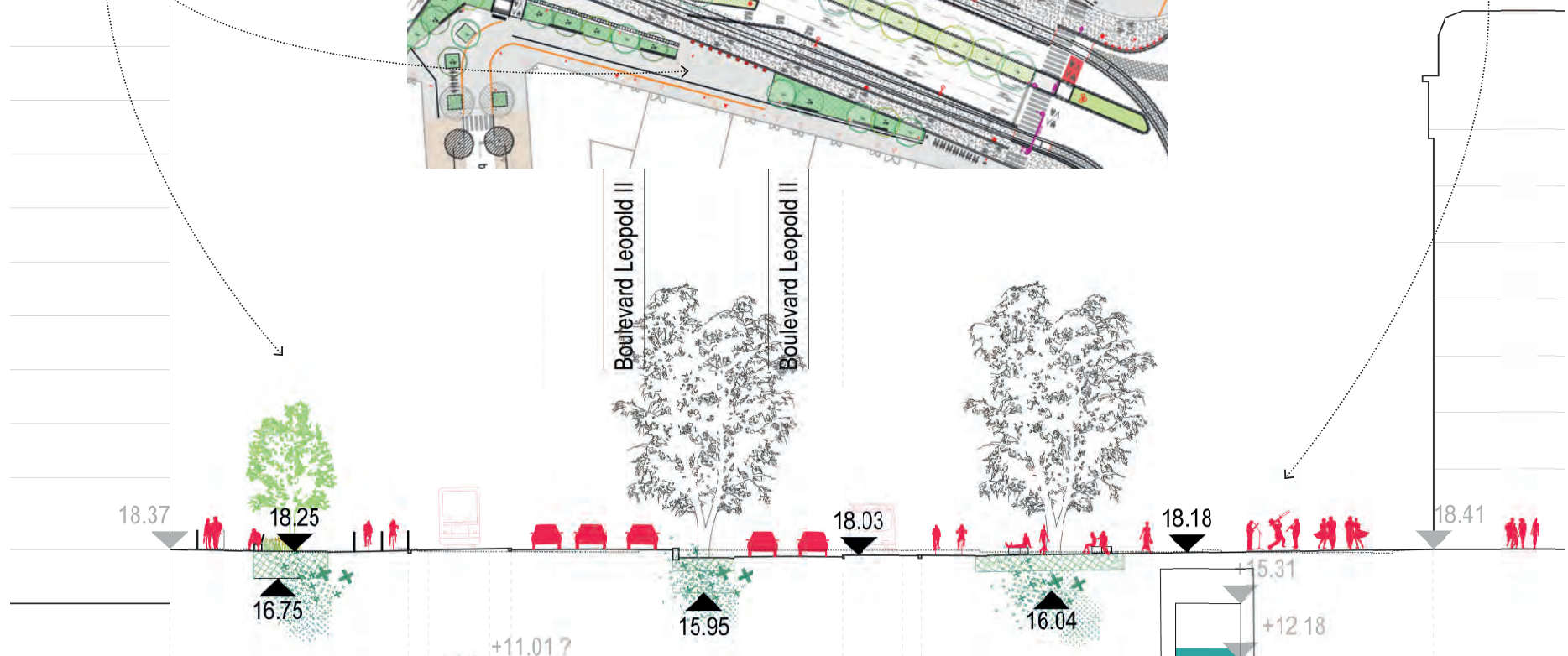
plus fréquent.



Promenade Sud, en lien avec les nouveaux espaces résidentiels au pied des immeubles habités, une petite échelle du quotidien, un espace d'usages multiples pour riverains.



Promenade Nord, en lien avec des espaces le parvis de Kaaitheater et Kanal, un espace d'usages multiples à l'échelle métropolitaine.



Le pont et Saintelette Ouest

Le pont Saintelette est le véritable point d'orgue de la composition de la place.

Les deux promenades Nord et Sud traversent le pont grâce aux emprises des élargissements latéraux. Le point central de la composition de la place se trouve dans 'l'entre les deux'. Dans l'axe de la grande perspective et en pente douce vers la surface de l'eau et la passerelle Feder, il est en même temps très présent visuellement, et en même temps pas immédiatement connecté aux deux grandes promenades. Véritable 'point de

départ' de la place, cet espace se développe sous 'l'égide' de la statue existante et accueille la grande boussole - l'objet identitaire de la place.

Le Saintelette Ouest se présente donc comme une suite de trois espaces en affilé : Le centre avec la grande boussole, et deux grandes placettes d'un côté et de l'autre qui accueillent le point de départ des grandes promenades.

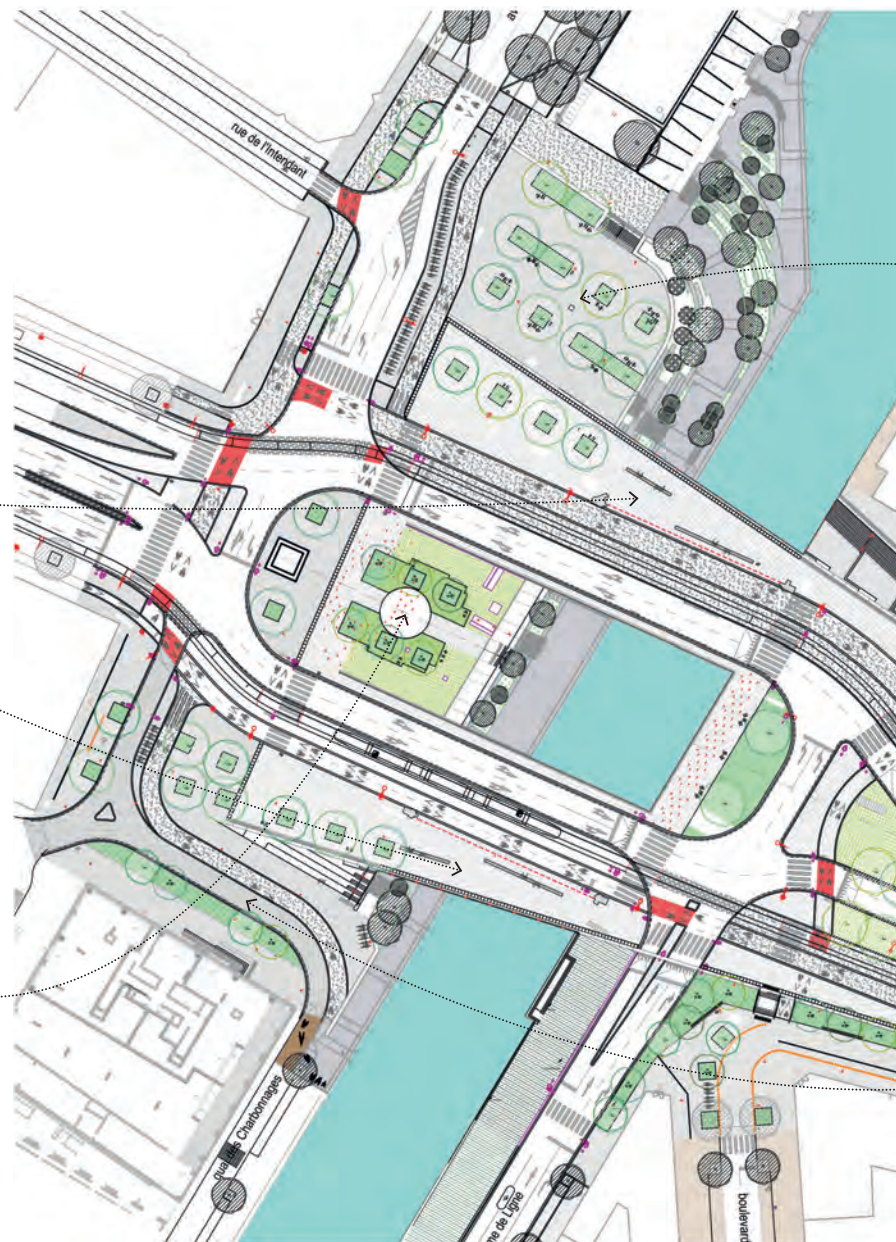
Nous avons souhaité de donner ici toute sa place à la

présence d'un sol minéral continu, qui souligne et qui met en exergue les lignes de force des grands arbres, les statues existantes, les rues et les avenues existantes de Molenbeek et les aménagements à venir de la passerelle Feder et du parc Beco.. Notre parti-pris ici est de réunir deux lieux par nature hétérogènes à travers un aménagement simple et épuré. Il s'agit également de créer un vide face à la présence du canal qui est et doit rester l'élément le plus remarquable du paysage.

Les arbres sont omniprésents et apportent la fraîcheur et la

douceur au paysage portuaire.





Les deux promenades Nord et Sud traversent le pont grâce aux emprises des élargissements latéraux.

Le point central de la composition de la place se trouve dans 'l'entre les deux'. Cet espace se développe sous 'l'égide' de la statue existante et accueille la grande boussole - l'objet identitaire de la place.

Les arbres sont omniprésents et apportent la fraîcheur et la douceur au paysage portuaire.

Le sol majoritairement minéral et continu souligne et met en exergue les lignes de force des grands arbres, les statues existantes, les rues et avenues existantes de Molenbeek et les aménagements à venir de la passerelle Feder et du parc Beco.

Le parvis du parc Maximilien

Le parvis du parc Maximilien est un espace nouvellement créé. Aujourd'hui inexistant, sa création est rendue possible par la conception itérative entre le projet de Saintelette et celui du parc Maximilien.

Le parti-pris urbain et spatial du parvis a été pour nous, dès la création du projet, la volonté d'ouvrir un axe piéton et visuel majeur depuis la sortie du métro vers la proue du bâtiment du Kanal. Sous forme d'un parvis piéton, cet espace devait au départ s'éteindre sur une emprise de 30m de large, en

repoussant vers le nord la limite avec le parc. La présence des arbres remarquables, notamment le grand bosquet autour du lac de la ferme, nous a amené à requestionner cette limite au profit du parc.

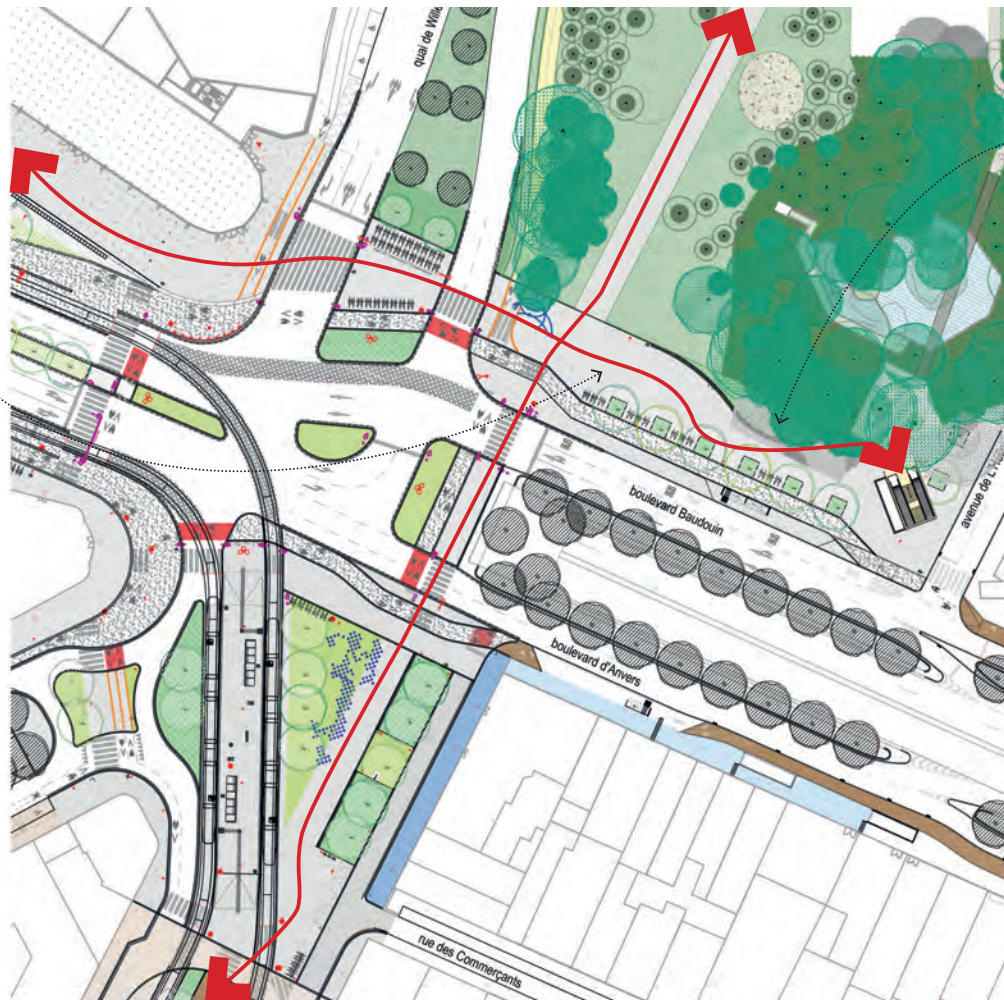
La sortie du métro étant orientée vers l'entrée du parc, nous avons fait le choix de proposer un grand banc linéaire qui créé une douce courbe le long du parvis. Accompagné d'un alignement d'arbres de haute taille du côté opposé du parvis, la courbe du banc accompagne le cheminement en direction

du Kanal. Sur une longueur de plusieurs dizaines de mètres, le banc est un 'événement', un élément étonnant qui attire le regard.

Le parc Maximilien s'ouvre à la fois visuellement et physiquement sur le parvis. Un contact direct s'établi entre le parvis et la pelouse accessible du parc. Le bosquet existant de grands arbres et arbustes trouve une continuité naturelle dans un grand massif planté d'arbres, de vivaces et de graminées, autour duquel 's'enroule' le grand banc.

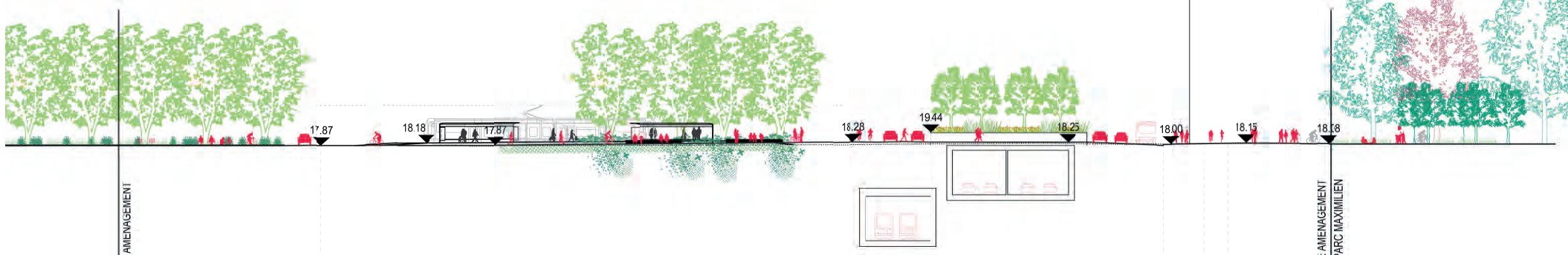
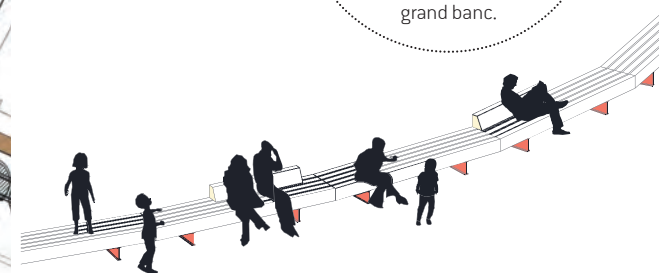


Le parvis est tout d'abord un axe piéton et visuel majeur depuis la sortie du métro vers la proue du bâtiment du Kanal. Il est également un nouvel entrée 'sud' du parc.



Un grand banc linéaire créé une douce courbe le long du parvis. Long de plusieurs dizaines de mètres, le banc est un 'événement', qui attire le regard et structure le parvis.

Le bosquet existant de grands arbres et arbustes trouve une continuité naturelle dans un grand massif planté d'arbres, de vivaces et de graminées, autour duquel 's'enroule' le grand banc.



Yser: la place - oasis

La place de l'Yser devient une véritable centralité du quartier. Son aménagement est composé autour des deux axes piétons. Le premier axe connecte le Quai du Commerce au parc Maximilien. Le deuxième axe part en direction du cœur de Saintelette.

Tout en maintenant sa fonction de carrefour, quoique sous forme apaisée, le centre de la place apparaît comme une oasis de verdure. Les voies circulées s'inscrivent doucement dans un paysage d'îlots de verdure ; on se promène au milieu de l'arrêt du tramway, à l'ombre d'arbres ; piéton et cycliste, on

partage le même espace central où chacun fait attention à l'autre.

Les deux grands alignements de platanes en provenance du cœur historique de la ville trouvent leur continuité sur la place. Arbres de grand développement accompagnent les deux axes structurants et s'ouvrent pour encadrer la nouvelle vue sur le parc Maximilien, dont la perspective visuelle s'ouvrira grâce aux nouveaux aménagements.

La présence de la végétation est mise en exergue par le

choix de la palette végétale : les arbres choisis ont des couleurs automnales variées, les graminées et les vivaces sont présentes toute l'année et apportent des nuances saisonnières de couleur et du mouvement dans le vent.

Des brumisateurs intégrés au sol animent le centre de la place et contribuent à son confort d'été. Une fontaine à boire complète l'équipement.

La séquence circulée de la place donne la possibilité de

stationnement des food-trucks. Un large espace au pied des bâtiments peut accueillir des terrasses permanentes ou éphémères. Deux longues assises dans la partie centrale permettent de s'installer : s'asseoir, s'allonger à l'ombre des arbres.

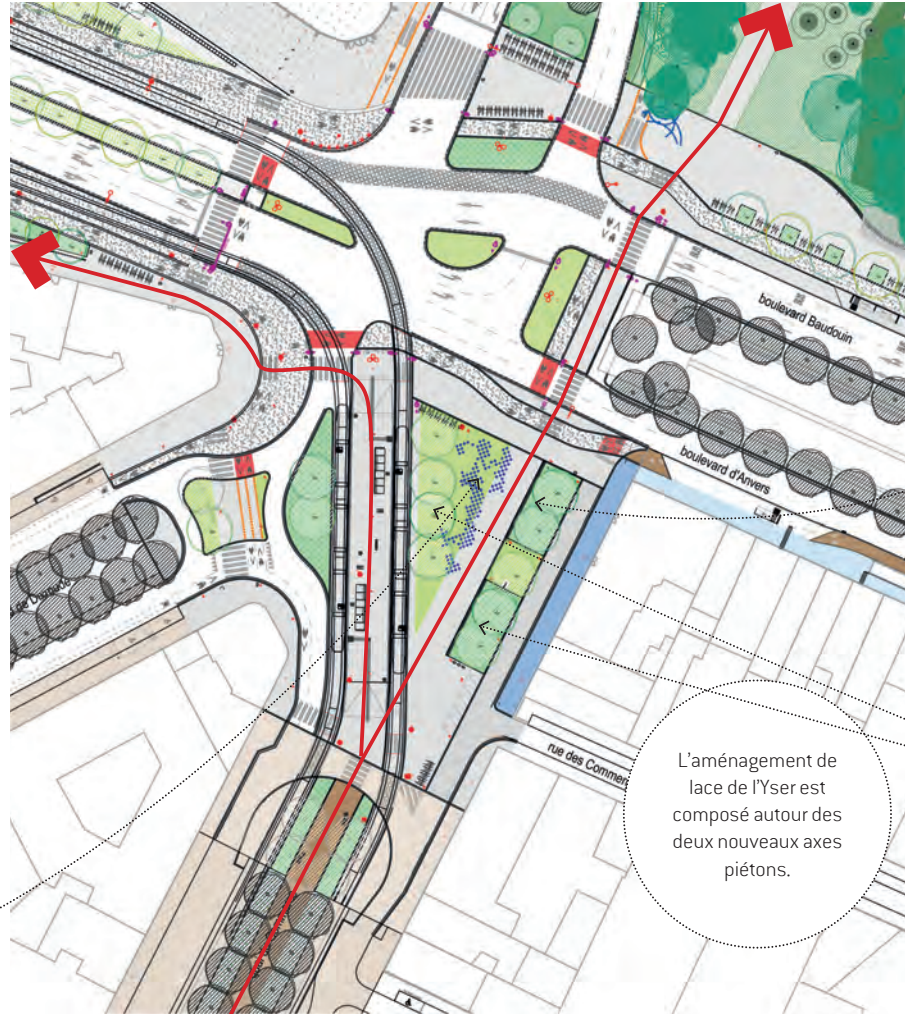




Réf: Cours Marigny, Vincennes, France

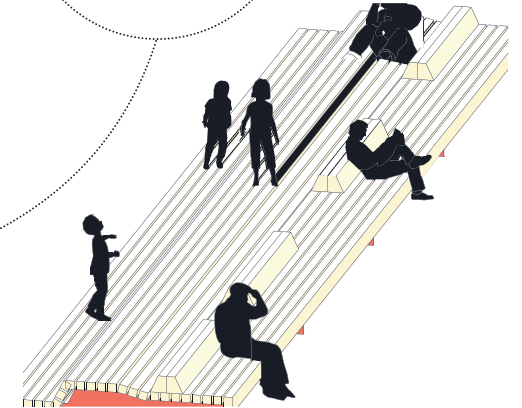


Des brumisateurs intégrés dans le pavage animent le centre de la place.

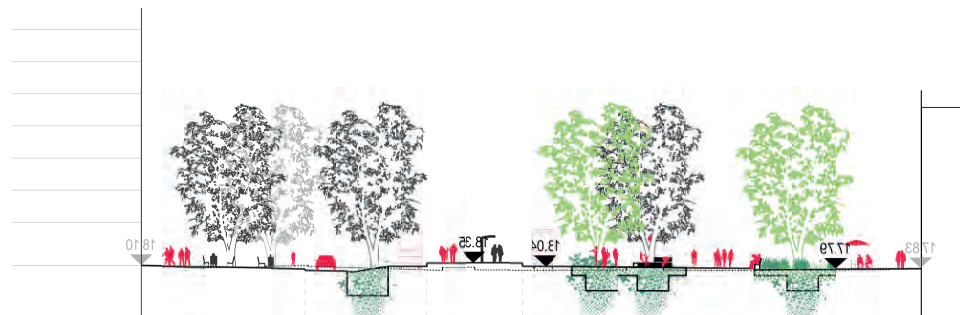


L'aménagement de lace de l'Yser est composé autour des deux nouveaux axes piétons.

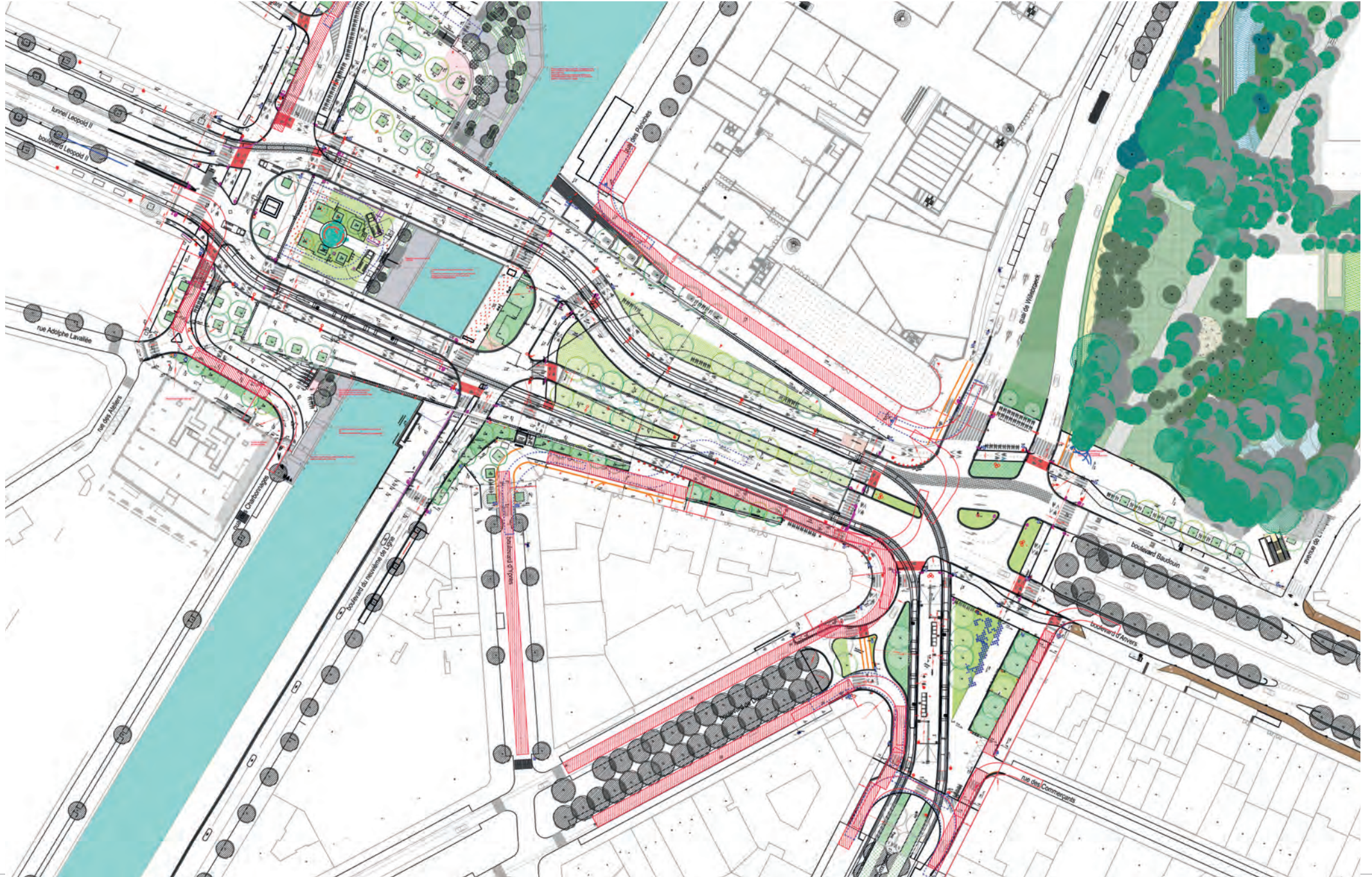
Deux longues assises dans la partie centrale permettent de s'installer : s'asseoir, s'allonger à l'ombre des arbres.

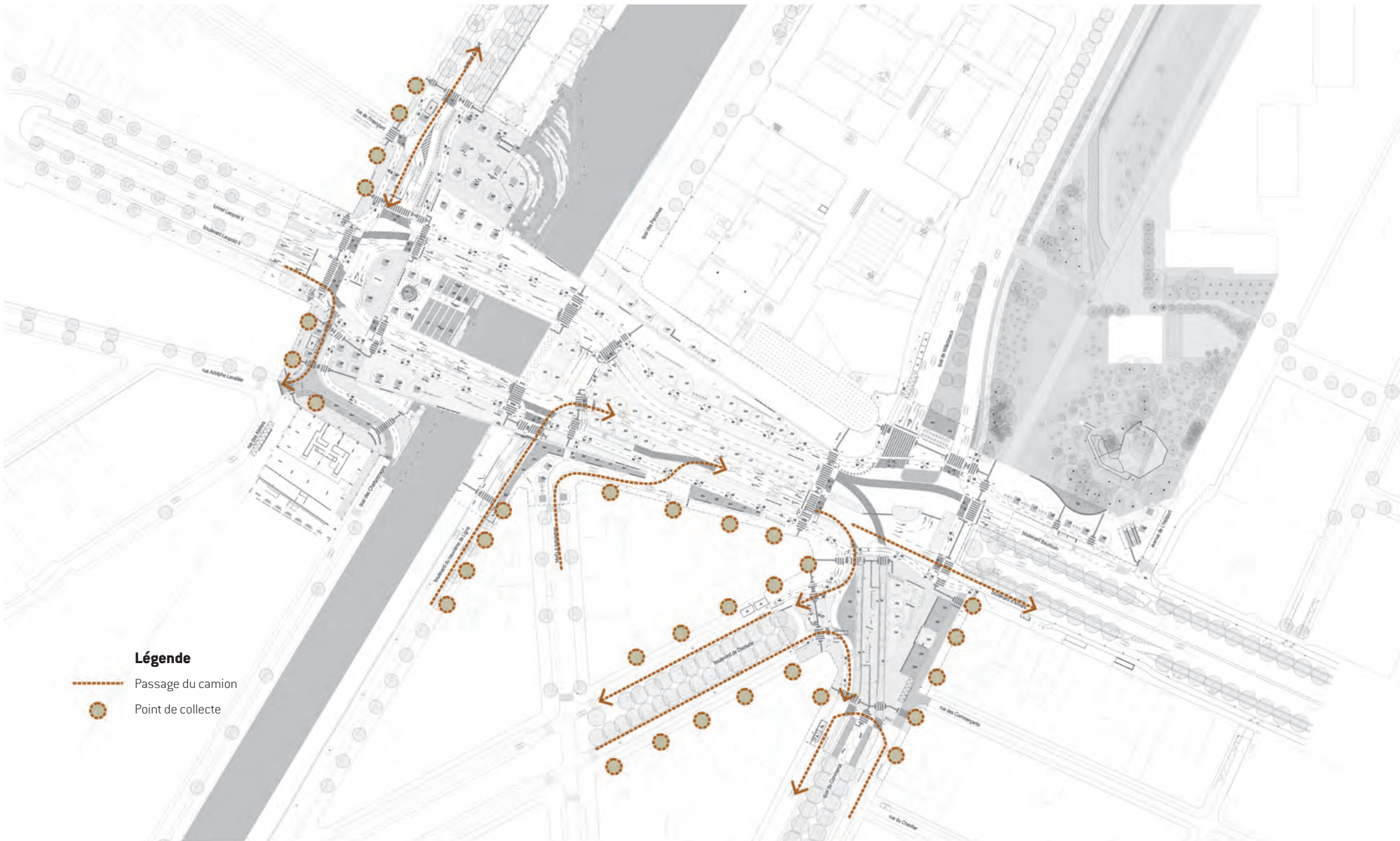


Un double alignement d'arbres anime la partie centrale de la place et encadre la nouvelle perspective sur le coeur du parc Maximilien.



FONCTIONNEMENT





REVÊTEMENTS DES SOLS

La planéité et la continuité du sol

Le travail sur la planéité et la continuité du sol de la place constitue un des objectifs majeurs du projet. Il s'agit, en effet, non seulement de travailler avec les **contraintes topographiques existantes** pour améliorer le confort des déplacements à pied et à vélo, mais également de créer, à travers les aménagements, un **espace de continuité physique et visuelle**, permettant d'accueillir les différents usagers de la place et éviter les conflits d'usage.

La planéité maximale du sol permet également d'accueillir des usages variés, qui pour certains sont déjà existants (terrasses des cafés, parvis des équipements), pour certains désirés et attendus (espaces de vie pour les riverains) et pour certains pas encore connus. Un espace plan, continu, correctement dimensionné, est le plus à même d'accueillir tout les usages

demandés.

Il est garant de **sa longévité et de sa capacité d'évolution future**.

La planéité des sols et le travail fin du nivellement des espaces minéralisés, sont également des vecteurs décisifs dans le travail des sols vivants de la place. En effet, permettre autant que possible, le recueil de l'eau pluviale dans les fosses de plantation, est une des conditions de vie pour les plantes dans le milieu urbain.

La question du choix des sols (revêtements) et des limites (bordures, signalétique au sol, mobilier) est au cœur de cette démarche.

La sobriété des matériaux comme élément identitaire de la place

Le choix d'un matériau de sol pour l'ensemble de la place est pour nous un choix identitaire. Nous souhaitons travailler avec **un matériau majoritaire, décliné selon différentes situations rencontrées**:

- Inscrire au sol l'agrafe (la partie centrale de la place en forme de trapèze) : dalles de plus grand format, 60cm x 60cm

- Décliner le calepinage central sous forme des formats plus petits, de 30cm x 30cm et de 20cm x 20cm, aux abords de l'agrafe centrale - plus maniables pour la gestion des pieds des façades, plus adaptés à la 'petite échelle du voisinage' et aux

continuités avec les revêtements existants limitrophes

- Intégrer des joints végétalisés.

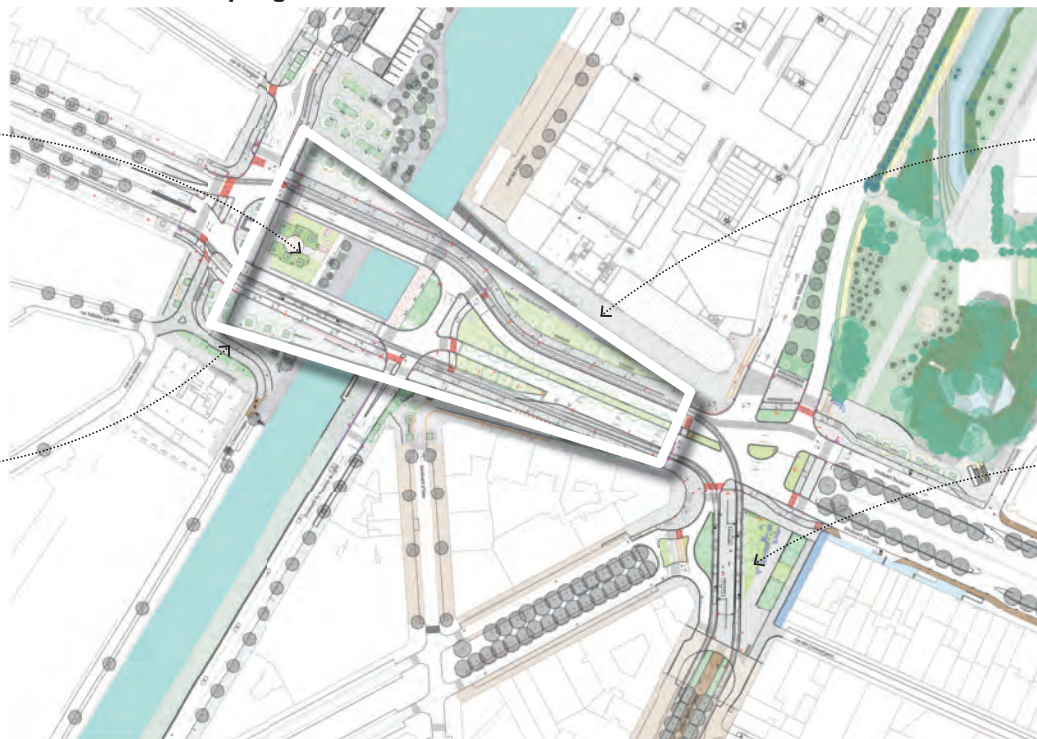
Trois déclinaisons des calepinages selon lieux sont proposées:

- parvis du Kanal et Kaaitheater

- place de l'Yser

- côté ouest Molenbeek.

Déclinaisons des calepinages selon lieux



L'AGRAFE CENTRALE

grande dalle
60cm x 60cm

CÔTÉ OUEST MOLENBEEK

pavés
20cm x 20cm
calepinage
ambiance 'quai'

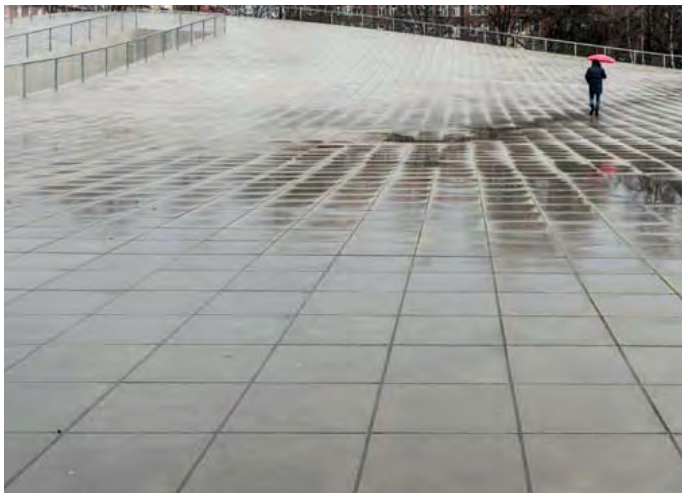
PARVIS KANAL KAAITHEATER

pavés
30cm x 30cm
continuité
avec sol Citroën

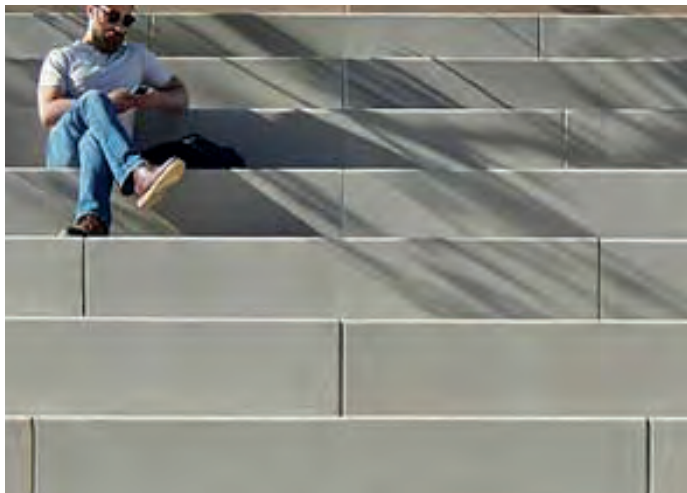
PLACE DE L'YSER

pavés
20cm x 20cm
ambiance
'jardin-oasis'

Matériau majoritaire



dalles et pavés béton
agrafe centrale et ses abords



blocks en béton prefabriqués
marches et gradins

Structures des voiries envisagées

(liste non exhaustive)

Dalle 60x60: béton / PN: piétons

Couche de pose de sable-ciment, min 3 cm
Fondation en sable ciment, 10 cm
Géotextile (*)

Dalle 20x20: voitures

Couche de pose en mortier de ciment, 5 cm
Fondation en béton maigre, 20 cm
Géotextile / Sous-fondation type 2, 20 cm (*)

Béton

Béton: 20 cm
Fondation en empierrement type IIA, 25 cm
Géotextile / Sous-fondation type 2, 20 cm (*)

Dalle 20x20: piétons

Couche de pose en mortier de ciment, 5 cm
Fondation en empierrement type II, 20 cm
Géotextile (*)

Asphalte

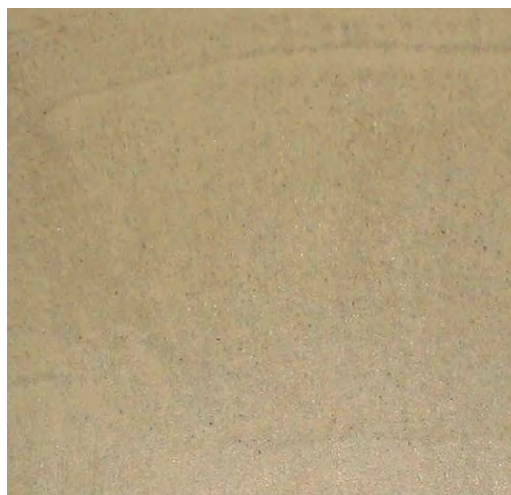
Couche de roulement & sous-couches: 18 cm (4+7+7)
Fondation en empierrement type IIA, 25 cm
Géotextile / Sous-fondation type 2, 20 cm (*)

(*): uniquement sur ordre du fonctionnaire dirigeant

Matériaux complémentaires



béton coulé clair
voie tram/bus



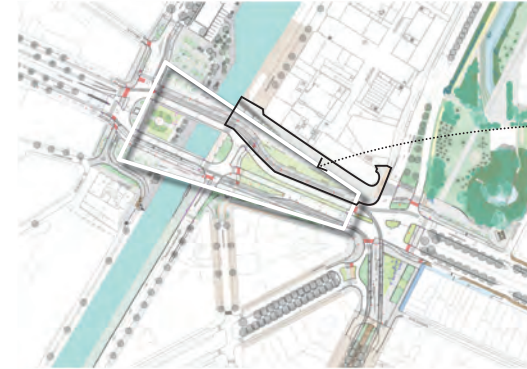
béton coulé teinté beige ocre
pistes cyclables



pavé pierre bleu, pavé porphyre
continuités avec les sols existants



enrobé simple et enrobé grenailé
voies



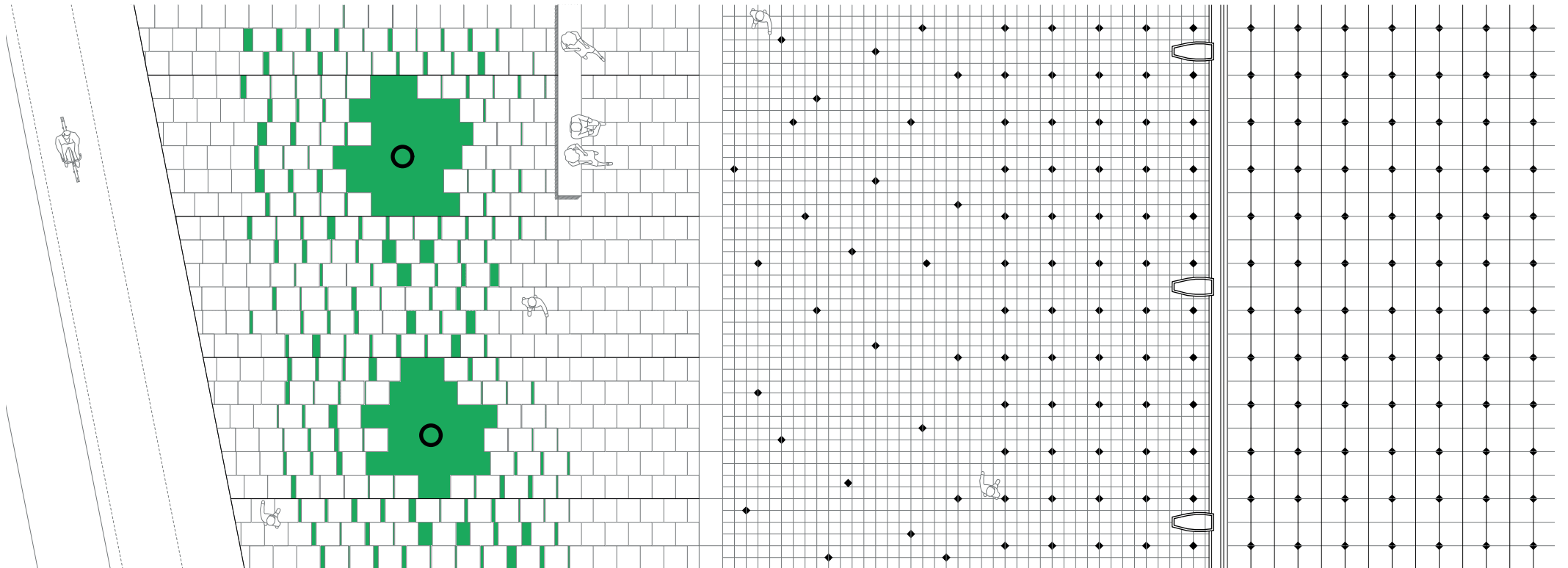
**PARVIS KANAL
KAAITHEATER**
pavés
30cm x 30cm
continuité
avec sol Citroën

Piste cyclable

Agrafe centrale

Parvis du Kanal et du Kaaithheater

Sol historique reconstitué de la nef du bâtiment Citroën

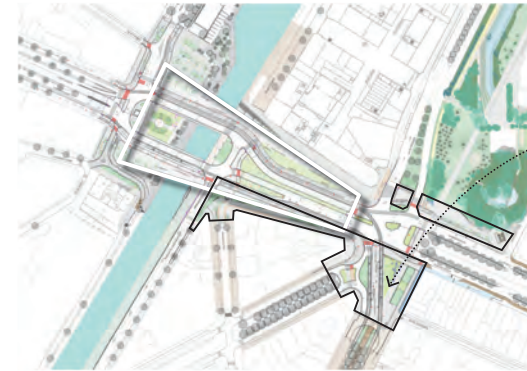


béton lavé

Dalles en béton
600 x 600 mm

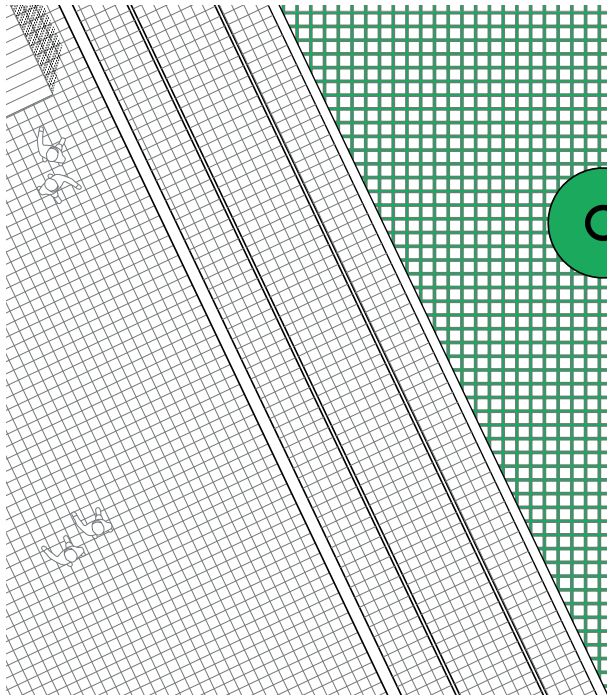
Dalles en béton / pierre bleu
300 x 300 mm
Inserts en béton foncé / pierre bleu
150 x 150 mm

Dalles en Terrazzo gris
600 x 600 mm



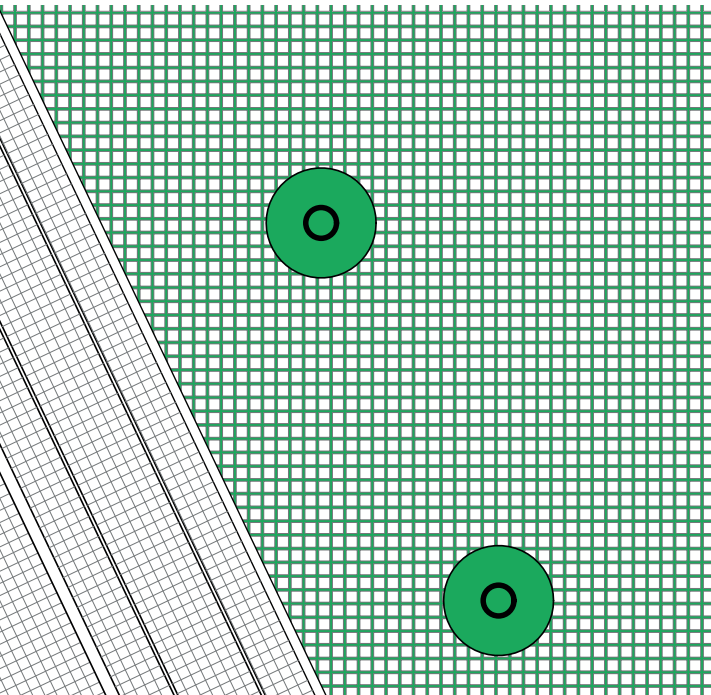
PLACE DE L'YSER
 pavés
 20cm x 20cm
 ambiance
 'jardin-oasis'

Tramway en site propre



Pavé en béton
 200 x 200 mm

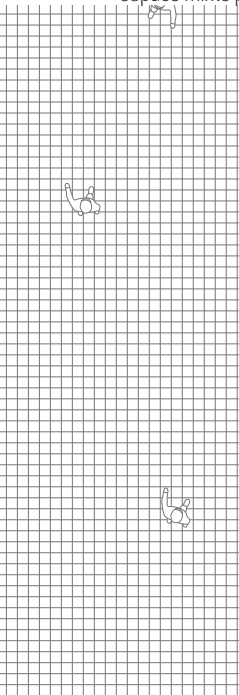
Jardin oasis



Pavé en béton
 200 x 200 mm

pavé en béton avec
 joint enherbé
 200 x 200 mm

Axe de promenade
 Quai des matériaux/ Parc Maximilien
 espace mixte piéton/cycle



Pavé en béton
 200 x 200 mm

Massif arboré

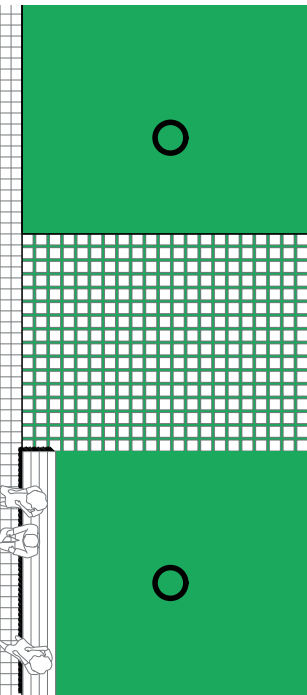
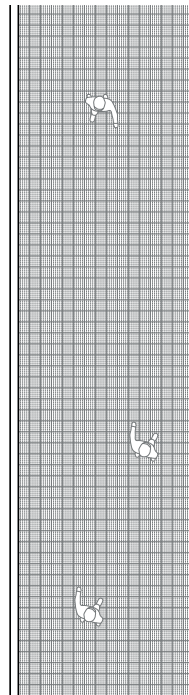


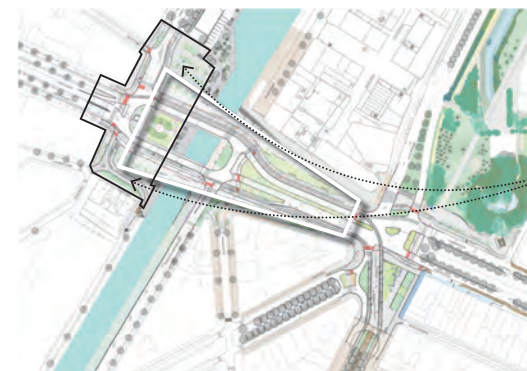
Plate-bandes plantées
 Pavé en béton avec joint ouvert
 200 x 200 mm

Trottoir élargi



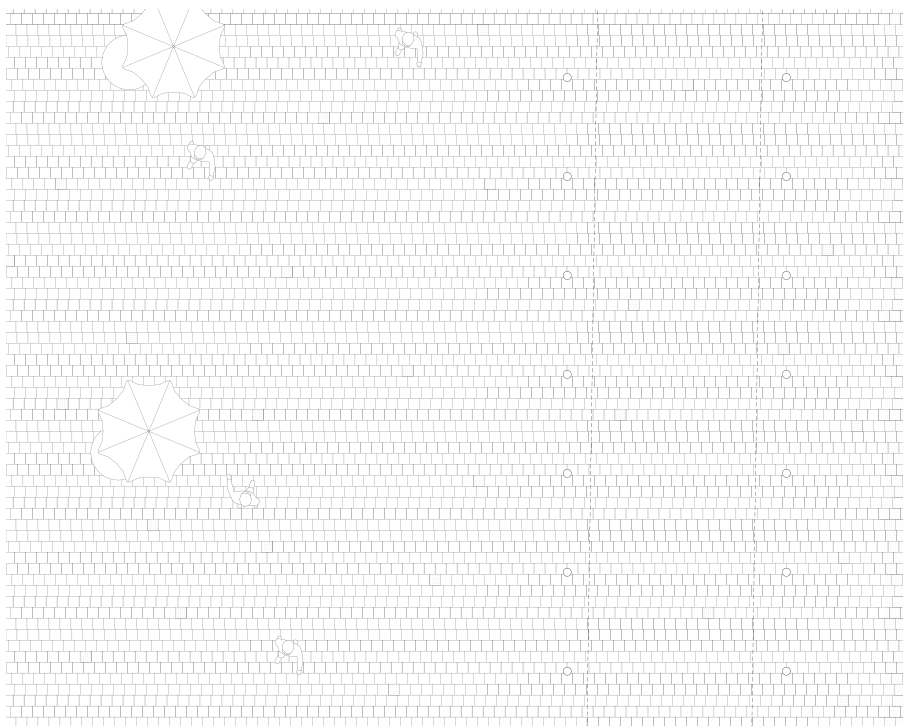
Pavé en béton
 200 x 200 mm

Pavé en pierre bleu
 200 x 200 mm



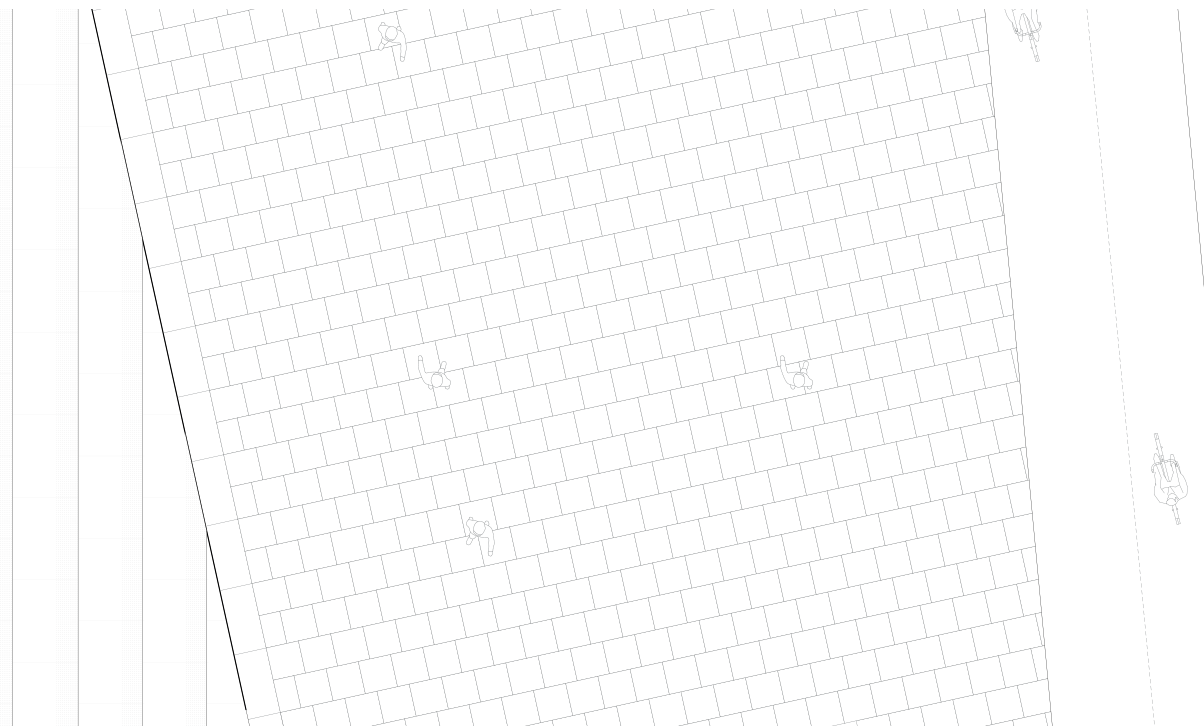
**CÔTÉ OUEST
MOLENBEEK**
pavés
20cm x 20cm
calepinage
ambiance 'quai'

Quai



Pavé en béton avec insert de pierre
200 x 200 mm

Gradins



Agrafe centrale

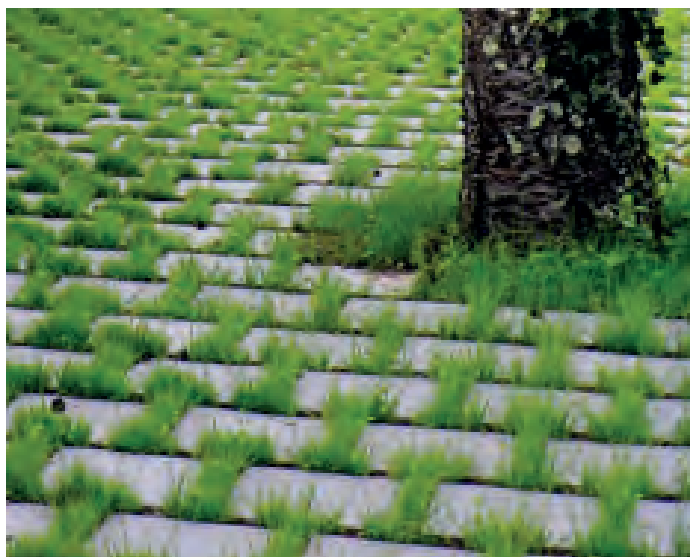
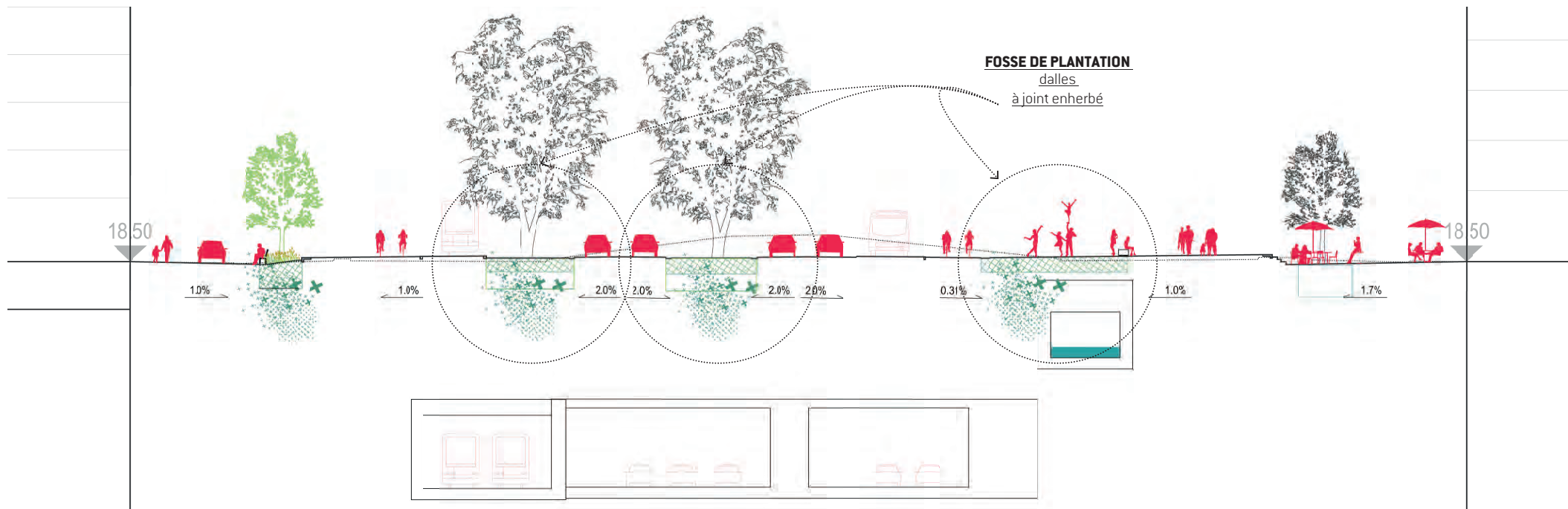
Gradins
elements prefab en Béton /

Dalles en béton
600 x 600 mm

Piste cyclable

béton lavé

Coupe transversale du secteur Est de la place - les emprises minérales à joint enherbé dans le coeur de l'agrafe centrale



Images de référence des joints enherbés

BOULEVARD DU GÈME DE LIGNE

dalles multifomat pierre bleu/granit



Le calepinage sera reconstitué à l'identique sur les emprises reaménagées du trottoir du quai.

Une continuité de pavés sera réalisée à la jonction avec le quai des Péniches

QUAI DES PÉNICHES

pavés porphyre



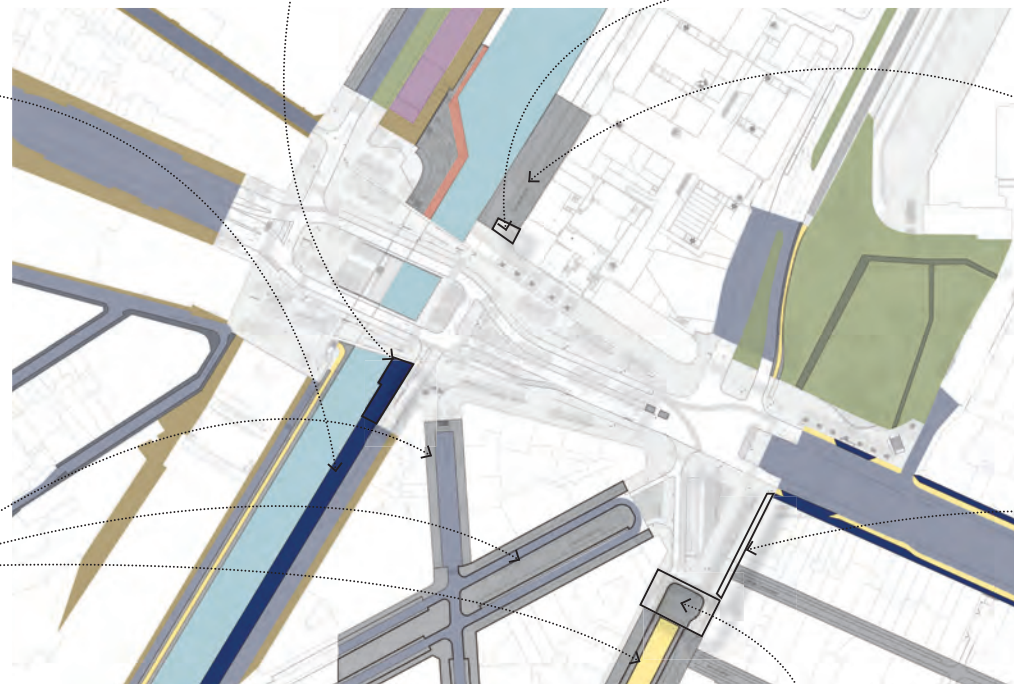
BOULEVARD D'YPRES
BOULEVARD DE DIXMUDE
QUAI DE COMMERCE

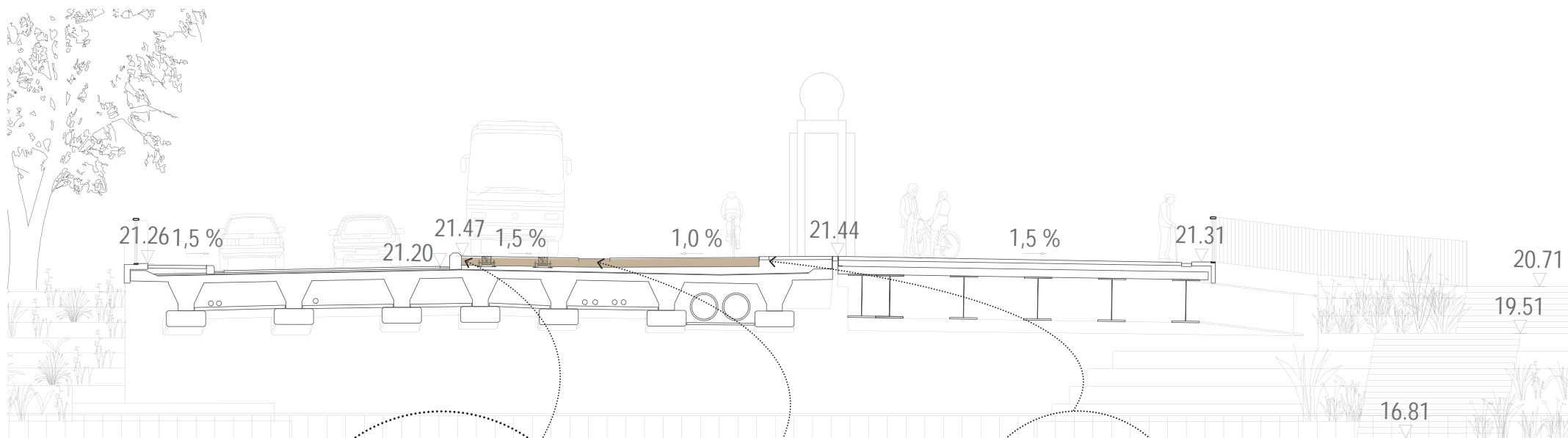
pavés porphyre



Une continuité de pavés sera réalisée à la jonction avec le quai de Commerce

Un trottoir en pavés en pierre bleu sera réalisé dans la continuité des aménagements futurs du boulevard d'Anvers





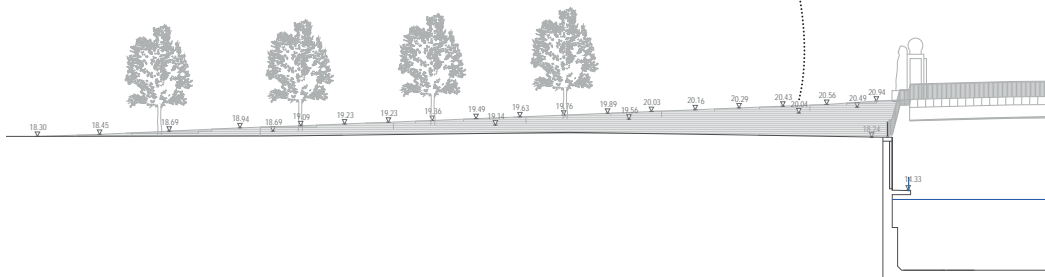
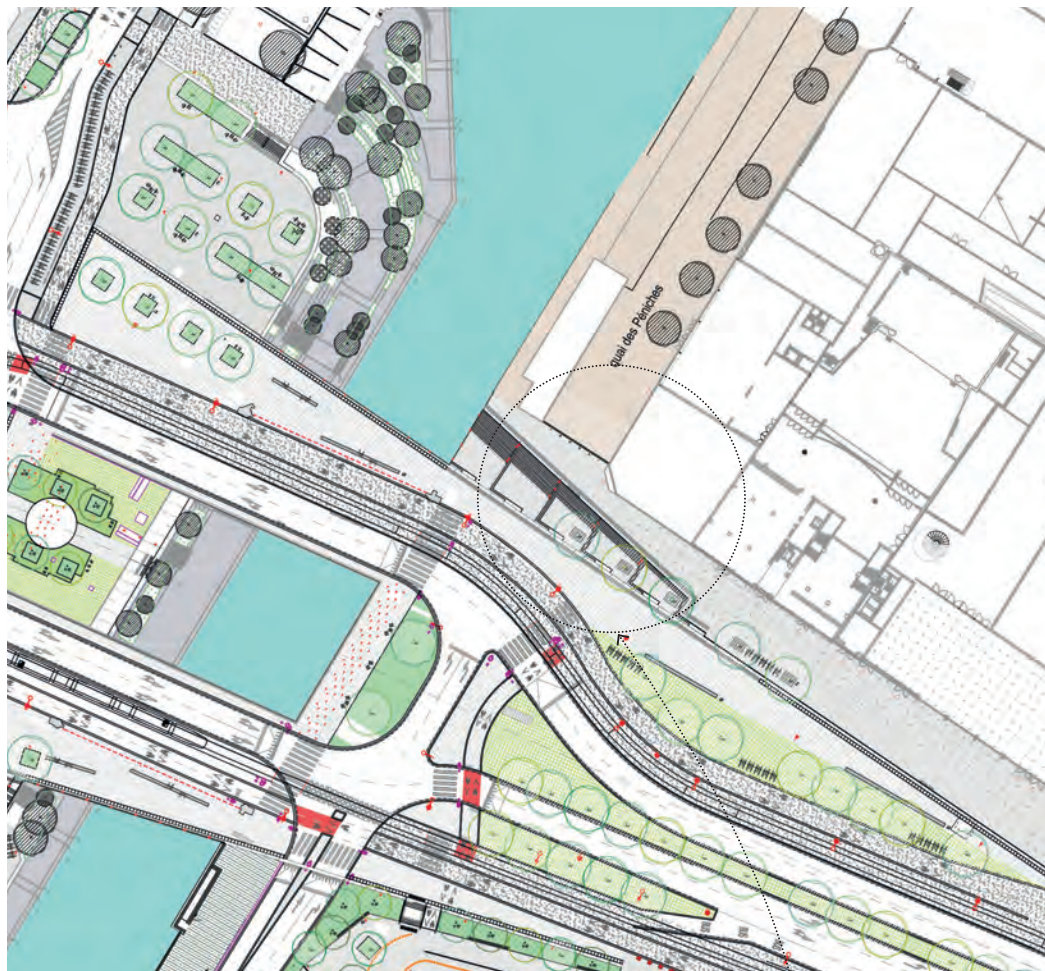
La limite entre le site propre Tram/ Bus et les voies est matérialisée:

- par une bordure chasse roue à définir au niveau du pont
- par une bordure de 8cm de vue côté voirie hors le pont

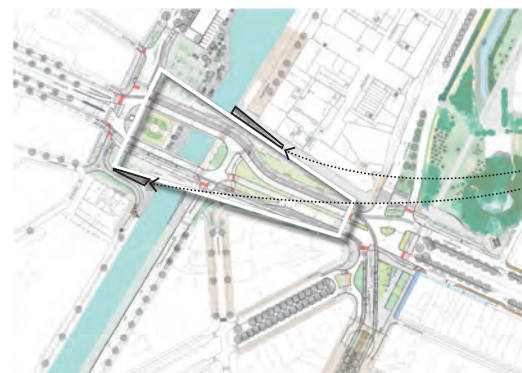
La limite entre le site propre et la voie cyclable est matérialisée:

- par un caniveau continu au niveau du pont
- par une bordure continue avec vue de 2cm hors le pont

La limite entre la voie cyclable et l'emprise piétonne est matérialisée par une bordure continue avec vue de 2cm



Côté Nord/Est: une 'pièce urbaine' de marches linéaires et de paliers.



FRANCHISSEMENTS
gradins et marches

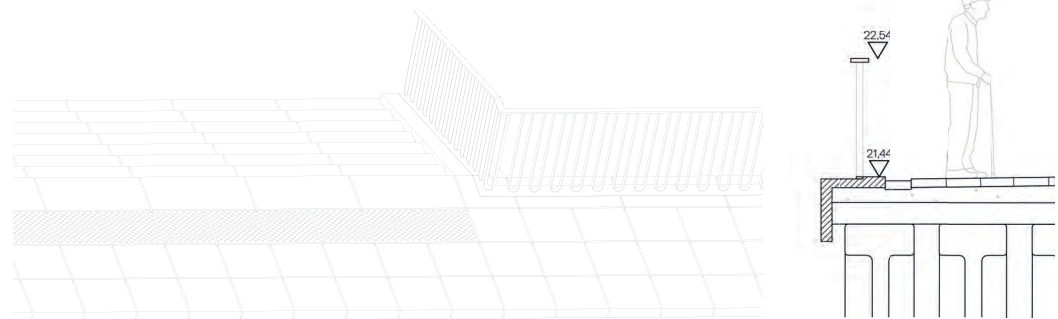
L'agrafe centrale se pose au sol en épousant la topographie existante et en 'lissant' autant que possible sa forme bombée côté est. Les connections avec les quatre bas-côtés créent 4 situation spatiales distinctes dont l'aménagement proposé tire un parti :

- **Du côté Nord/Ouest, une continuité de nivellement et du sol** permet de profiter d'une connexion piétonne et cyclable de grand confort entre la place, l'entrée du parc Béco et l'avenue du Port.
- **Du côté Sud/Est, la montée** du quai du boulevard du gême de Ligne, et le dénivelé existant entre le boulevard d'Yprès et la place nous obligent de maintenir une partie des cheminements piétons avec une pente avoisinant 6%. Un système de jardinières englobant les cheminements piétons en provenance de ces deux boulevards nous permet de créer **une continuité piétonne PMR qui connecte ce bas-côté avec l'agrafe centrale.**
- **Du côté Nord/Est, le dénivelé** est important entre l'agrafe

centrale, le parvis du Dockside et la passerelle Feder. Les gradins et les marches accompagnent le côté de l'agrafe, tout en offrant des assises dans la continuité du nouvel aménagement de la passerelle Feder.

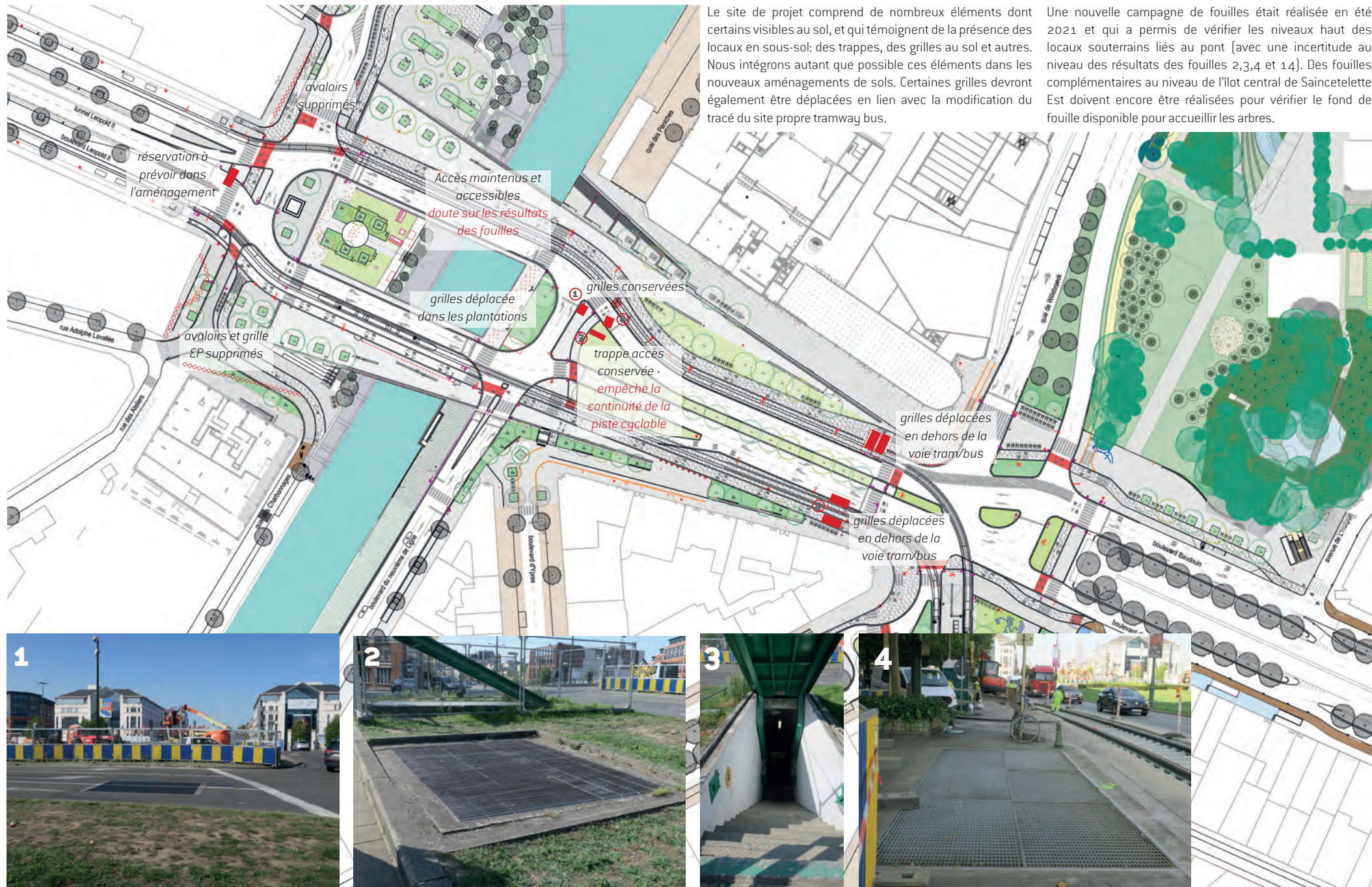
- **Du côté Nord/Est, un escalier** existant descend vers le quai des Péniches. La présence des locaux souterrains et la proximité des pieds des bâtiments, contraignent le nivellement entre l'agrafe centrale et son bas côté, avec une rupture de niveau entre le côté canal et l'entrée du Kaaitheater qui s'allonge sur 50m. Le parti pris du projet est celui de proposer **un franchissement très progressif, sous forme des marches** descendant de manière douce et ménageant des paliers généreux pouvant servir d'assises et accueillant des arbres.

Les bords de l'agrafe centrale seront tenus par **un élément spécial en forme de 'U'** qui saura s'adapter à toutes les situations et connections rencontrées: une continuité franche, l'abord du pont, le pied de l'escalier, le pied de gradins, le bord d'un massif de plantation.



Une bande podotactile sera intégrée le long du bord de l'agrafe dans le même matériau que le sol.

Relevé des grilles d'aération / avaloirs / trappes d'accès sous-sol significatifs



GARDE CORPS DU PONT SAINCTELETTE

Garde corps existants et projetés en lien avec le projet

La balustrade du 'Pont Saintelette'

Le pont historique du XIXème siècle a été remplacé dans l'entre-deux-guerres par les deux ponts actuels, lors des travaux d'approfondissement du canal de Charleroi et de l'agrandissement des installations du port maritime. Construits plus haut que le pont historique, seules les quatre statues d'Ernest Wynants demeurent aujourd'hui les témoins historique d'origines.

Les balustrades des ponts, alliant pierre bleue massive et éléments horizontaux capotés en inox, renvoient donc à la période de années trente. Son état aujourd'hui est inégal, certaines parties de l'habillage métallique sont déformés et endommagés. Le garde-corps du type 'art-déco' protège les flancs du pont sur les quatre côtés et assure la continuité avec le garde-corps typique des quais du canal. Il accompagne l'ensemble du quai du gême de ligne.

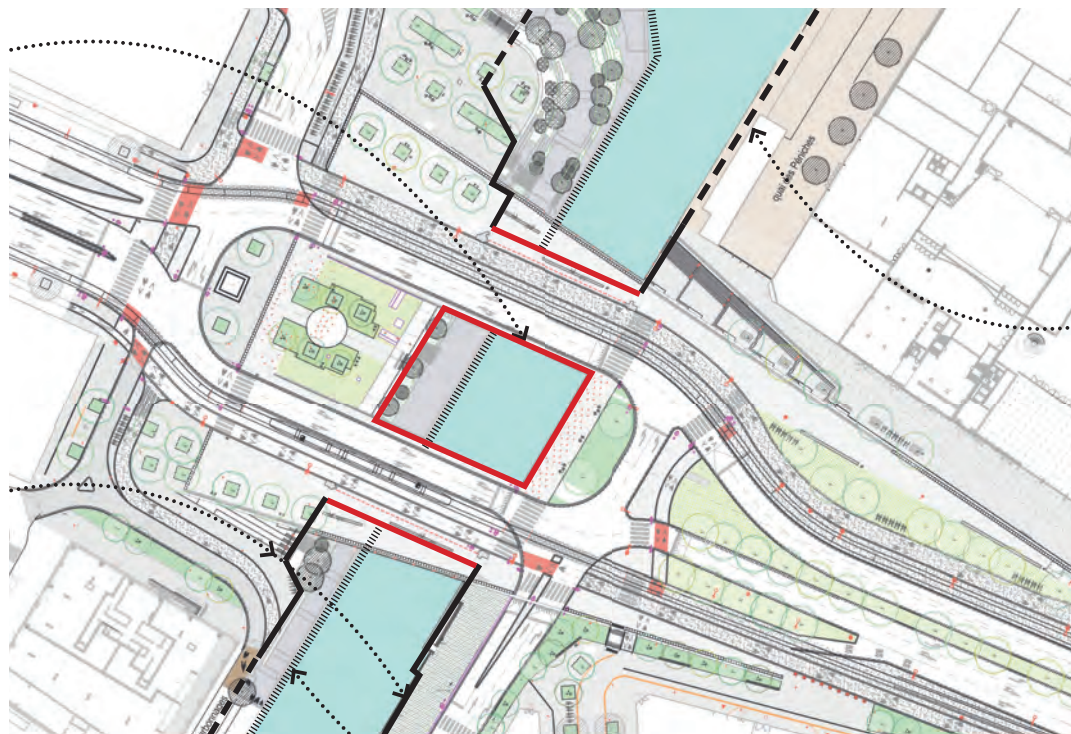


Schéma d'implantation des garde corps existants



Balustrade 'Pont Saintelette'



Type art Déco

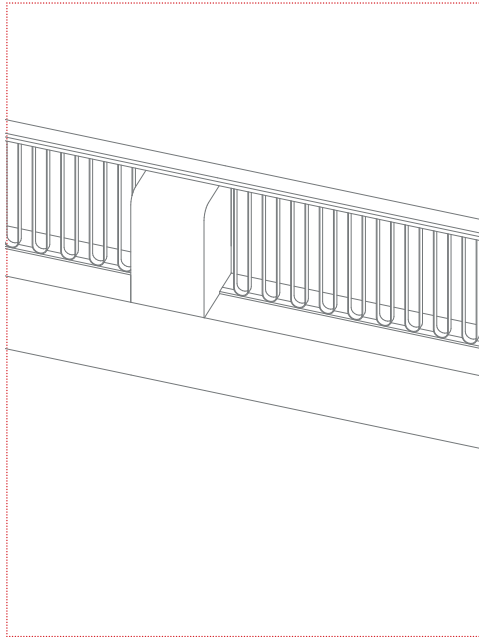


Type 'K'



Garde-corps projet passerelle Feder

Nouveau garde-corps 'Pont Saintelette'



Le nouveau garde-corps du 'Pont Saintelette'

A l'issue de l'élargissement latéral du pont, et des aménagements prévus côté Molenbeek, une partie des balustrades et des garde-corps existants sera supprimée ou remplacée. Ainsi, le projet FEDER introduira une nouvelle continuité du garde-corps issue du système existant des quais.

Nouveau garde corps 'Pont Saintelette'



Type art Déco

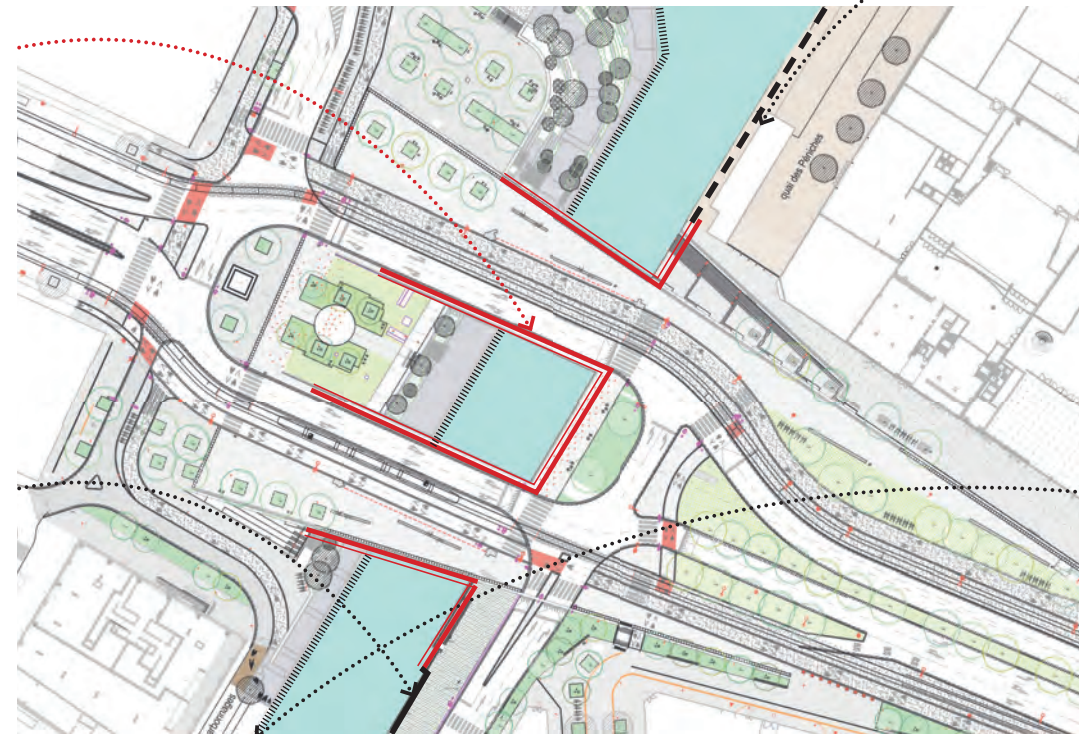


Schéma d'implantation des garde corps projet

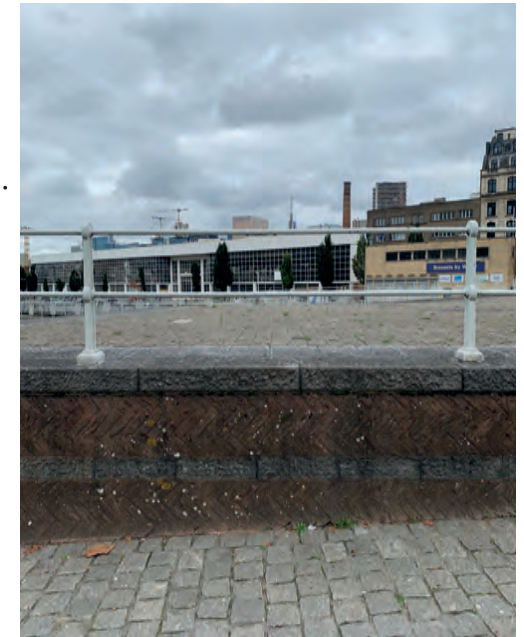
- un seul garde-corps sur le pont et sur ses flancs pour diminuer la disparité existante, décliné également sur les mains courantes des escaliers
- un garde-corps adapté à la protection des piétons et répondant aux normes PMR en vigueur
- un dessin spécifique au pont Saintelette, comme c'est le cas pour les autres ponts sur le canal (Witte de Haelen, Armateurs,

Les continuités du garde-corps 'art-déco' côté Molenbeek seront remplacées par des murêts bas ou des gradins. Côté Bruxelles, les abords du pont seront repris et feront disparaître les connexion 'art-déco'. L'ensemble du linéaire de la balustrade du pont sera également impacté par les travaux. Dans cette situation, le choix d'un remplacement complet apparaît comme la solution la plus adaptée et présentant de nombreux avantages...

Chaussée de Gand], un élément identitaire de la place-pont

- un garde-corps parfaitement adapté pour s'intégrer dans le calepinage du sol de l'agrafe centrale, simple à reproduire et durable dans le temps

- un élément support de l'éclairage

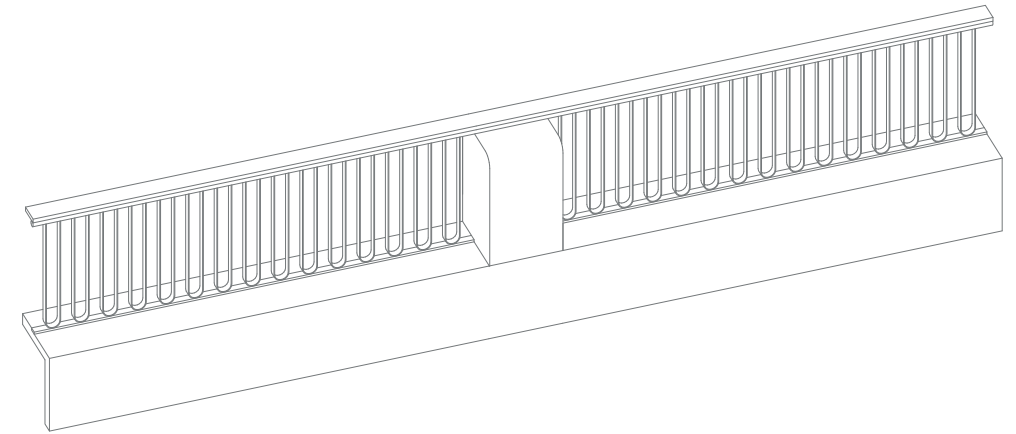
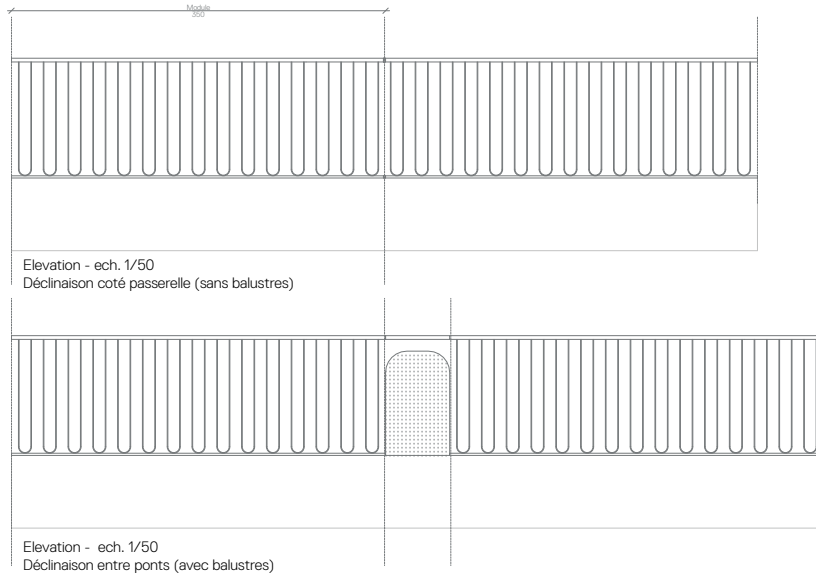


Type 'K' et sa déclinaison future sur la passerelle Feder

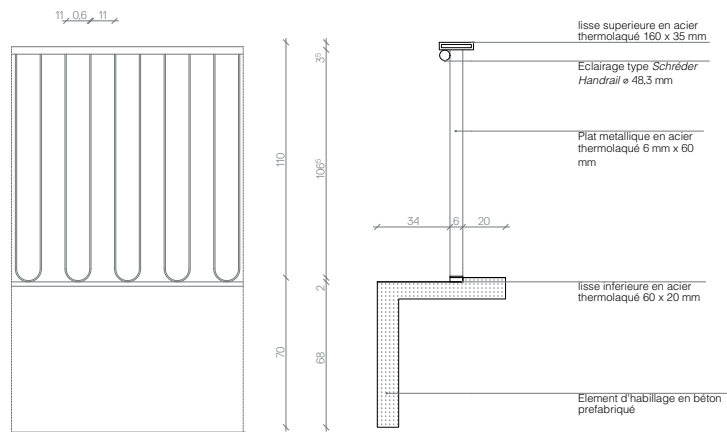


Garde-corps projet passerelle Feder

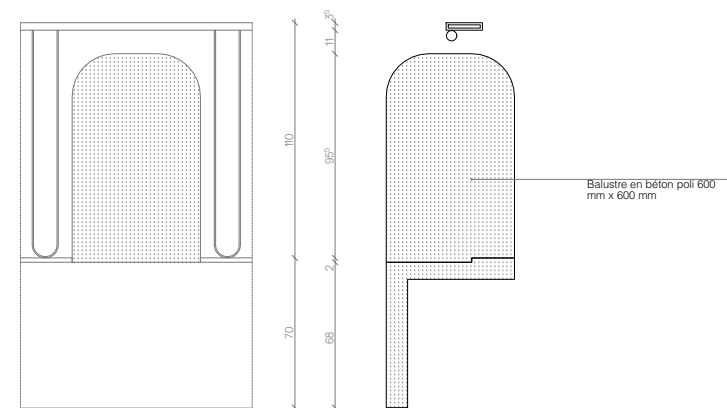
Garde-corps Option A



Vue axonometrique - ech. 1/50

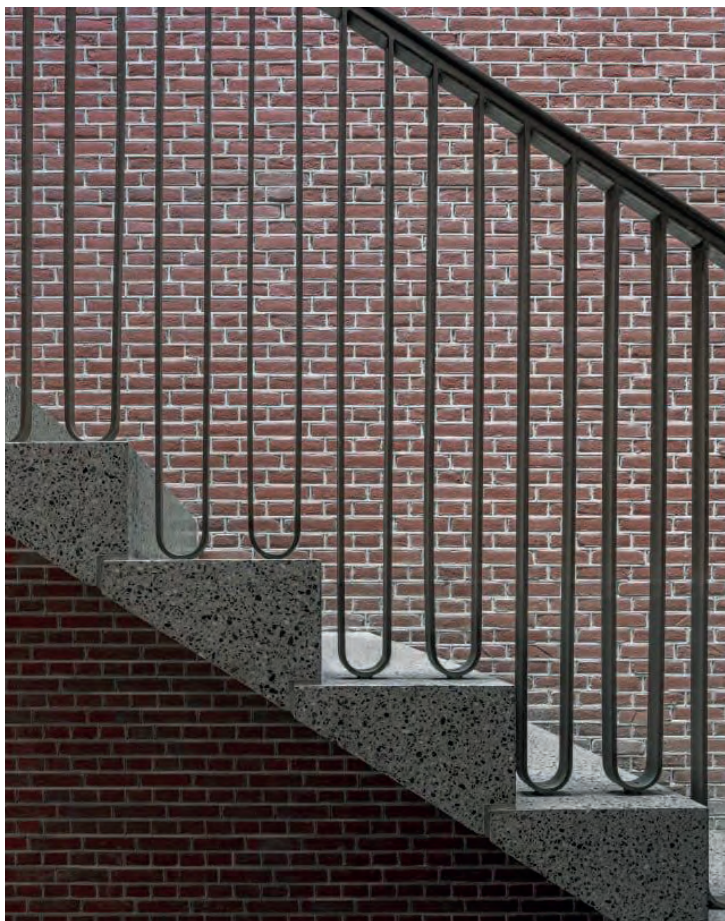


Elevation et coupe - ech. 1/25



Elevation et coupe - ech. 1/25

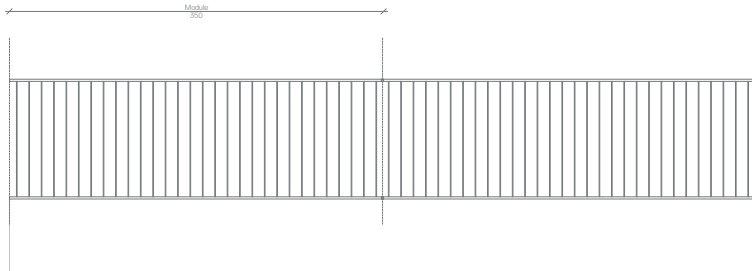
Garde-corps
Option A
References



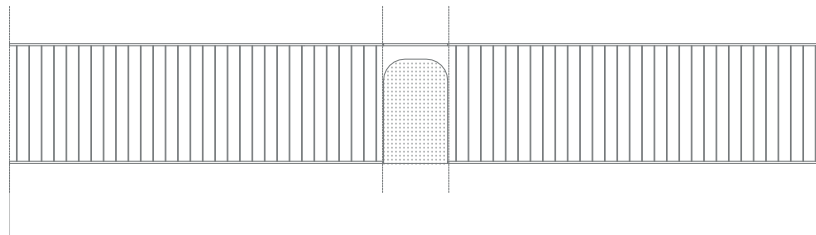
Happel Cornelisse Verhoeven, Julian Harrap Architects

Museum de Lakenhal

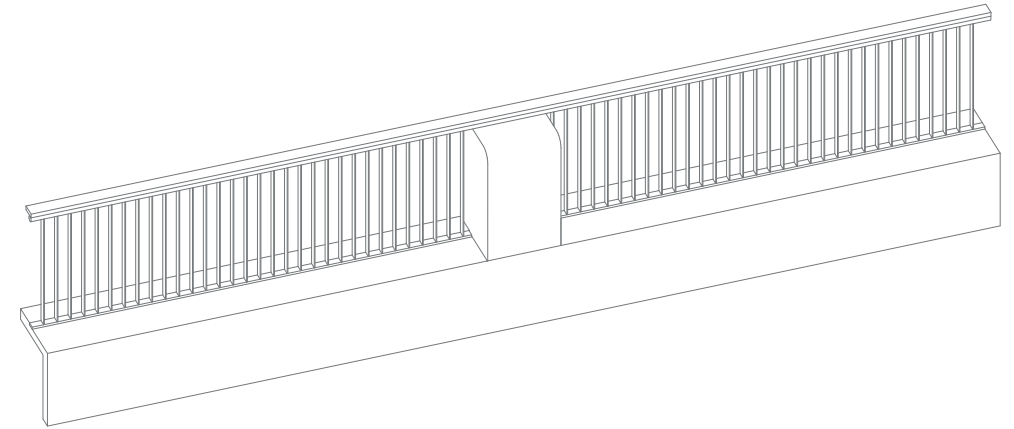
Garde-corps Option B



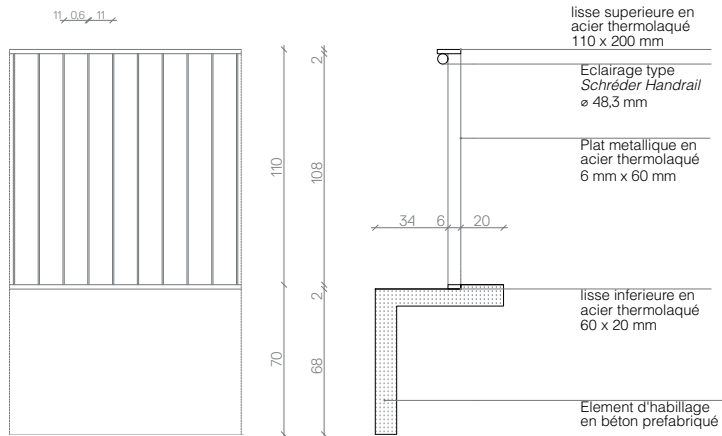
Elevation - ech. 1/50
Déclinaison coté passerelle (sans balustres)



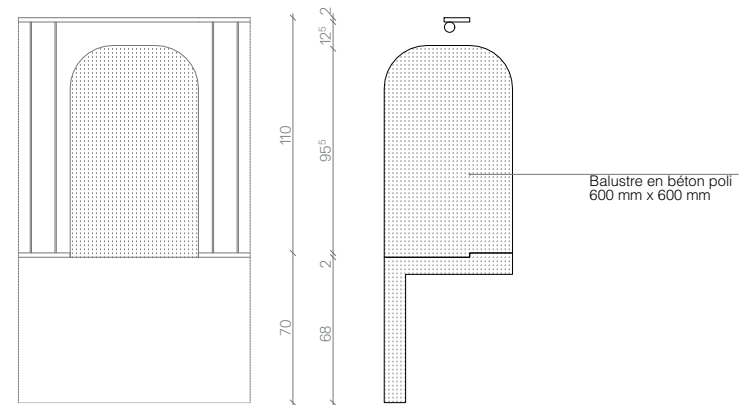
Elevation - ech. 1/50
Déclinaison entre ponts (avec balustres)



Vue axonometrique - ech. 1/50



Elevation et coupe - ech. 1/25

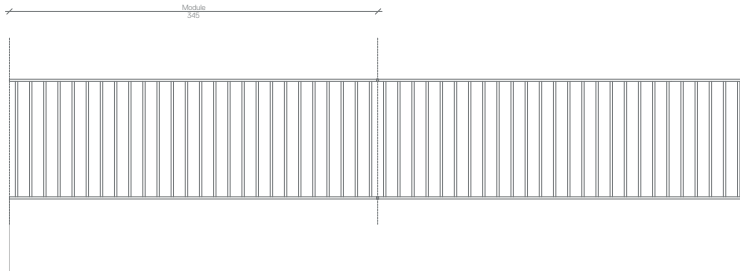


Elevation et coupe - ech. 1/25

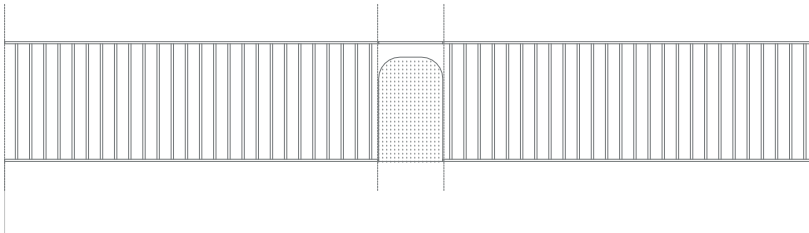
Garde-corps
Option B
References



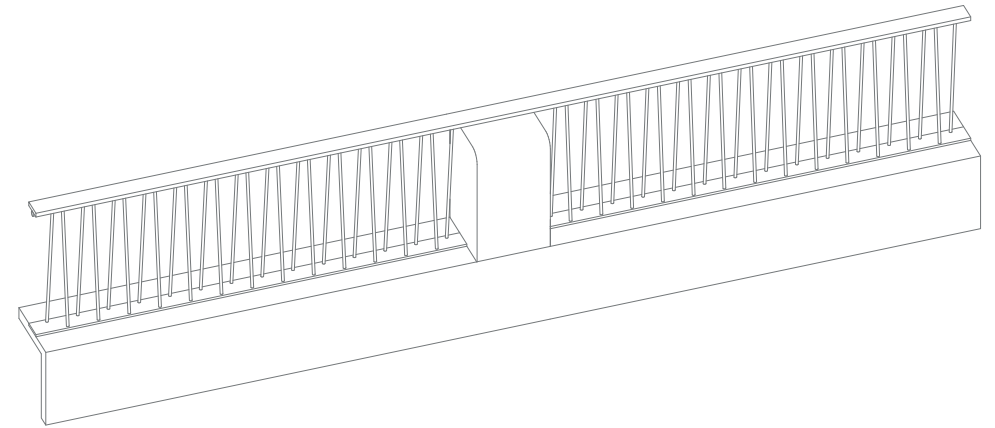
Garde-corps Option C



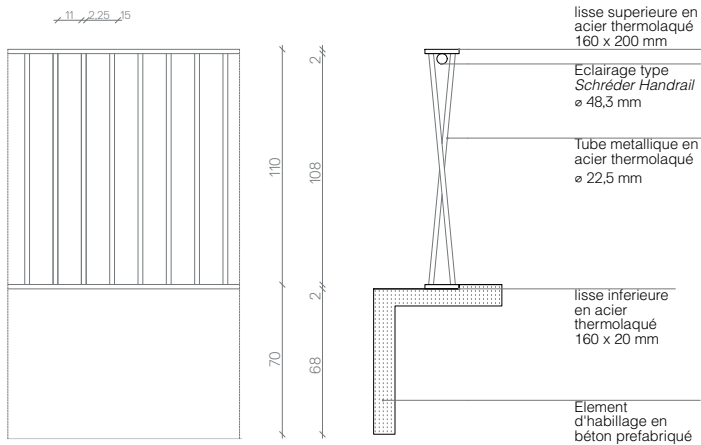
Elevation - ech. 1/50
Déclinaison coté passerelle (sans balustres)



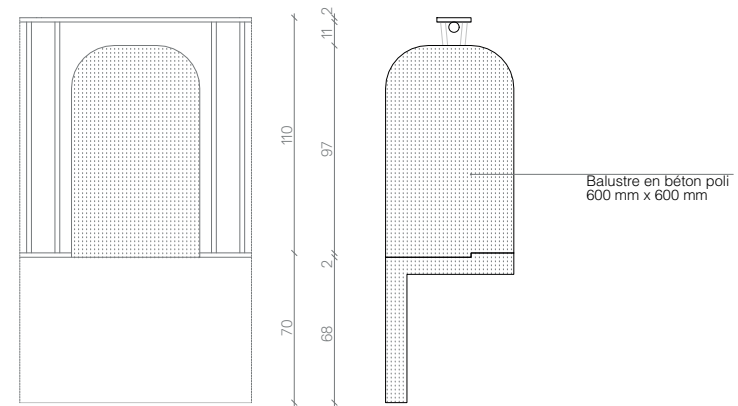
Elevation - ech. 1/50
Déclinaison entre ponts (avec balustres)



Vue axonometrique - ech. 1/50



Elevation et coupe - ech. 1/25



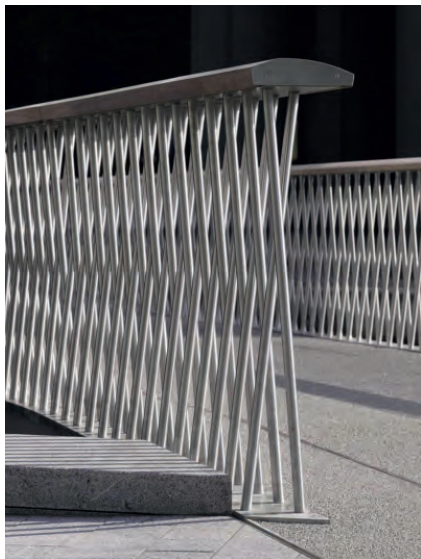
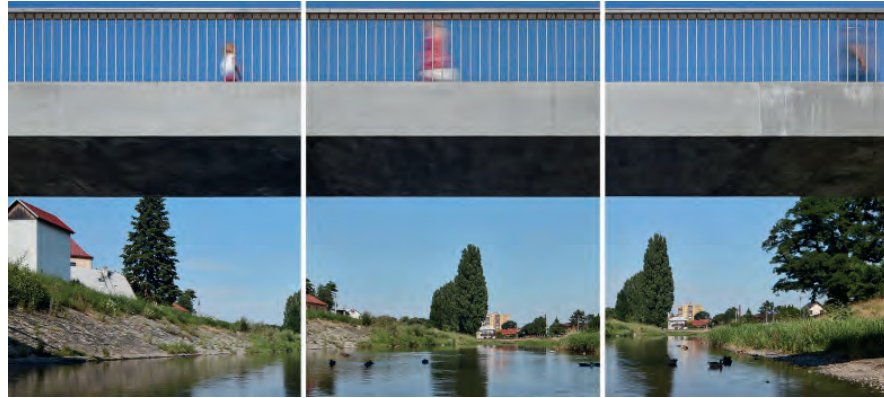
Elevation et coupe - ech. 1/25

Garde-corps Option C References



Bank Mourek

Footbridge in prigor



Knight Architects

Merchant Square Footbridge



MOBILIER

Le mobilier de la place Saintelette

Le parti pris du mobilier urbain pour la place Saintelette travaille avec deux catégories:

- **Le mobilier 'usuel'** qui offre une palette complète d'assises, de corbeilles de propreté, de potelets, d'arceaux vélos, de grilles d'arbres et de dispositifs podotactiles. La palette proposée réunit des choix à la fois très fonctionnels, dont la longévité était confirmé dans nos projets, et qui permettent des choix des matériaux identiques ou similaires (parties métalliques en acier thermolaqué ou inox, bois exotique). En variante, des modèles issus du catalogue de BM. Cette palette est une base à partager et à discuter. D'autres modèles peuvent être proposés au besoin pour mieux répondre à la fois à la fonctionnalité attendue, au prix, à la matérialité, et au souhait de présenter une palette cohérente et qualitative du mobilier.

- **Le mobilier 'identitaire'**

En parallèle de la palette usuelle, nous souhaitons développer un mobilier spécifique qui participera à l'identification de la Place-pont. Sous forme de bancs monolithes

linéaires, et dont la longueur varie entre 7m et 20m, ces objets s'installent au sein de la forme régulière de la place, en soulignant les lignes de fuite qui s'ouvrent dans le sens est-ouest. Les bancs se positionnent le long de ces grandes lignes qui guident les passants au sol.

Ces bancs linéaires répondent aux attentes de détente, de rencontre, de flux, de lieux d'intensité... Ils sont privilégiés devant les grands équipements et lieux de regroupement (Kaaithheater, Centre Pompidou Kanal, parvis du Parc Maximilien et Place de l'Yser) ainsi qu'au sud de la place Saintelette.

Deux matérialités sont envisagées pour ces bancs linéaires :

- Le béton préfabriqué pour celles situées sur les deux grandes promenades et dont la surface déclinera celle des grandes dalles au sol.

- Le bois massif pour celles qui animent les bas-côtés de l'agrafe centrale: les parvis et les pieds d'immeubles, la place de l'Yser, le parvis du parc Maximilien. Ici, le bois

nous permet de travailler la surface et la composition des banc afin d'offrir des assises plus au moins hautes (plus hautes pour le confort des personnes âgées), des dossiers et des appuis, des 'chaises longues' orientées vers les massifs des plantations... Ils pourront également accueillir la signalétique, servir de support des exercices de fitness tels qu'étirement, adresse, aux jeux d'enfants. Cette vocation de 'multi-usage' pourra être davantage développée avec les résidents, les enfants, les associations, en cours de l'étude plus détaillée.

Le banc en bois est ici associé aux espaces plus fortement plantés, appuyant le caractère jardiné. Une certaine forme de répétitivité devient ici source de lien, non pas via l'utilisation stricte d'un même objet mais plutôt en ponctuant les parcours d'éléments au vocabulaire identique.

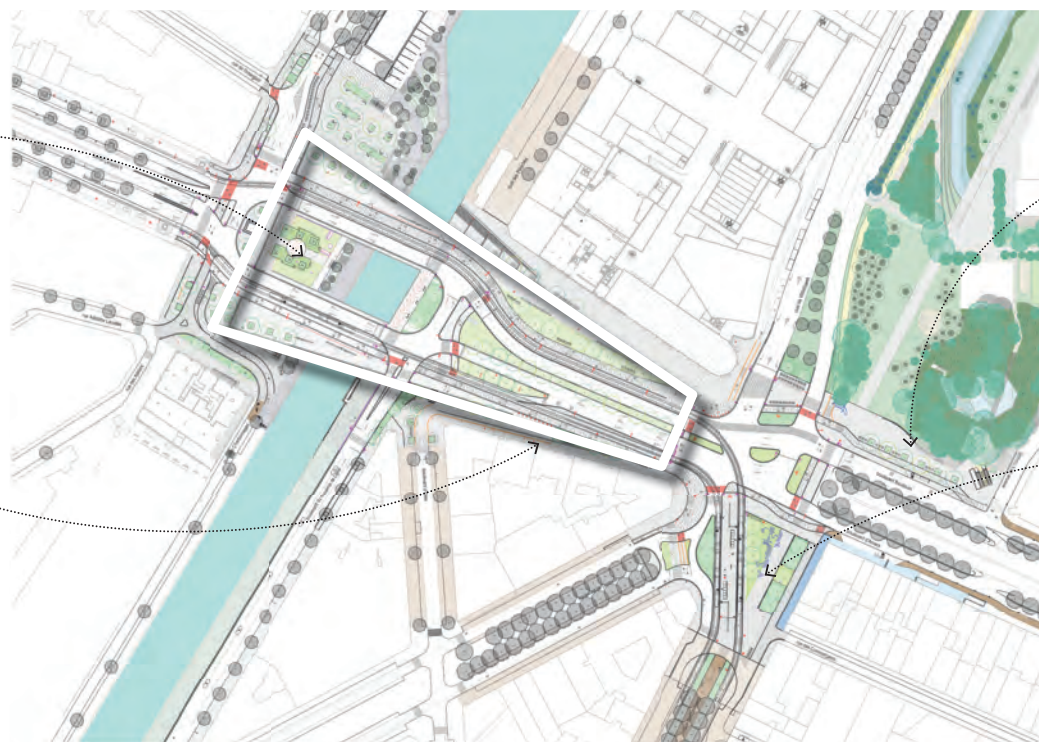
Le mobilier identitaire

L'AGRAFE CENTRALE

bancs linéaires
en béton
8 x 15 - 20m

PROMENADE SUD

bancs linéaires
en bois
5 x 7,5m



PARVIS PARC MAXIMILIEN

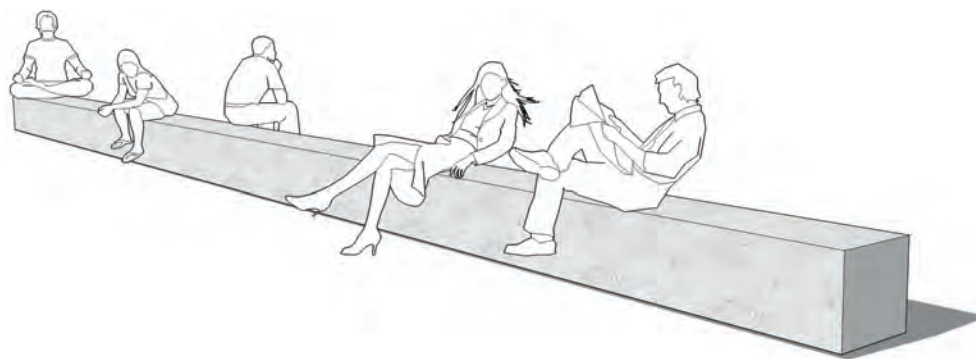
grand
banc courbe
en bois
150ml

PLACE DE L'YSER

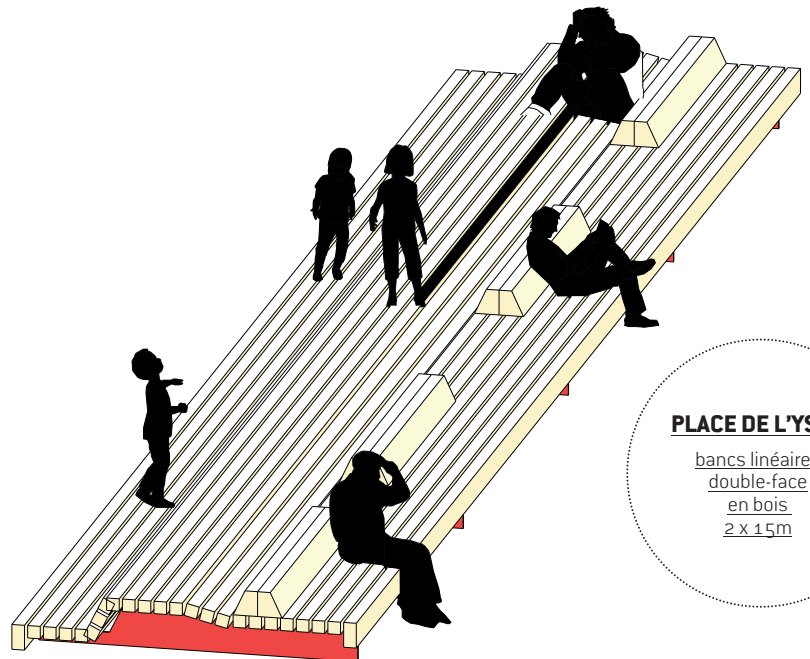
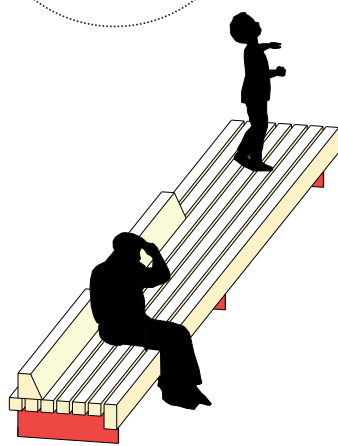
bancs linéaires
double-face
en bois
2 x 15m

L'AGRAFE CENTRALE

bancs linéaires
en béton
8 x 15 - 20m

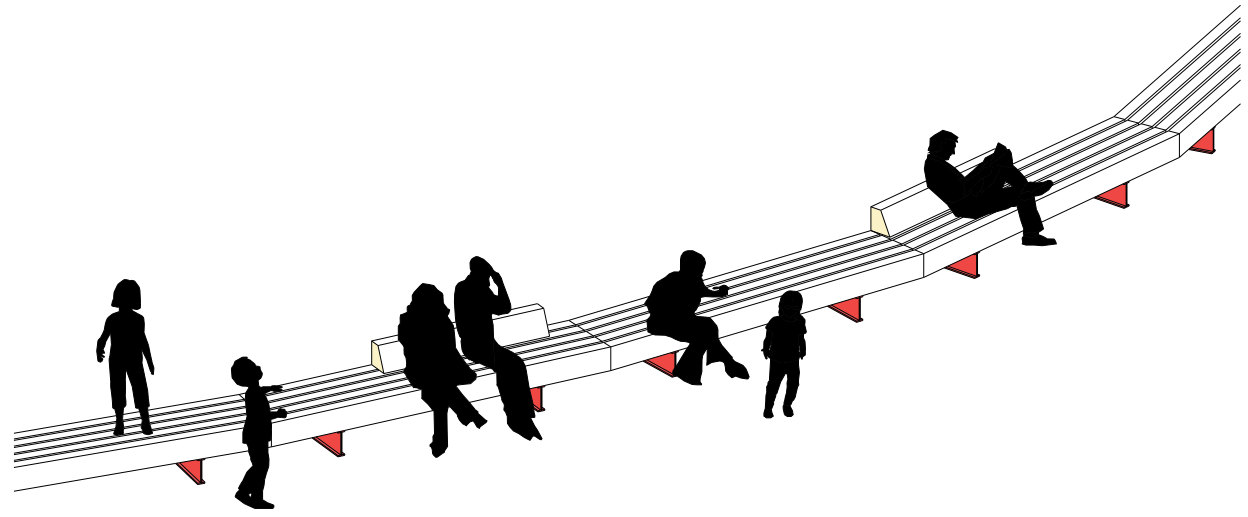


PROMENADE SUD
bancs linéaires
en bois
5 x 2,5m



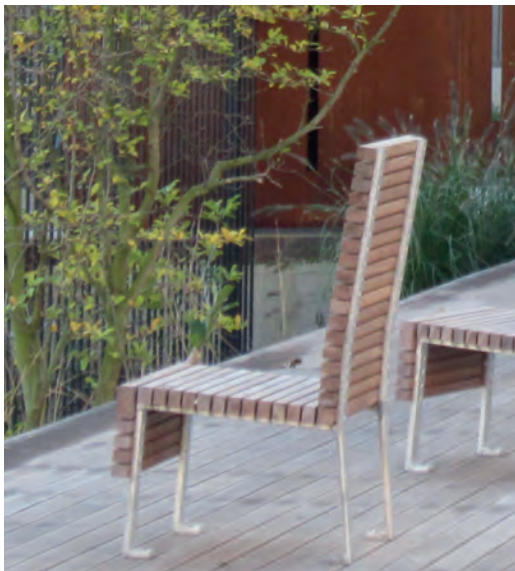
PLACE DE L'YSER
bancs linéaires
double-face
en bois
2 x 1,5m

**PARVIS
PARC MAXIMILIEN**
grand
banc courbe
en bois
150ml



CHAISE

côté Molenbeek, place de l'Yser, quai du Commerce



chaise Maria / acier galva + bois exotique

CHAISE HAUTE

côté Molenbeek - vue sur le canal



chaise haute Maria / acier galva + bois exotique

CORBEILLE DE PROPRETÉ

ensemble du site



option 1: corbeille METALCO Box



option 2: corbeille AREA Marguerite



en option: chaise Catalogue BM
chaise Sante et Cole Néoromantico

pas de modèle identifié de chaise haute
dans le catalogue BM



en option: chaise Catalogue BM
corbeille Urbs Design type VBBGW

POTELET FIXE ET AMOVIBLE

ensemble du site



potelet Univers et Cité Tiby - acier thermolaqué

FONTAINE A BOIRE

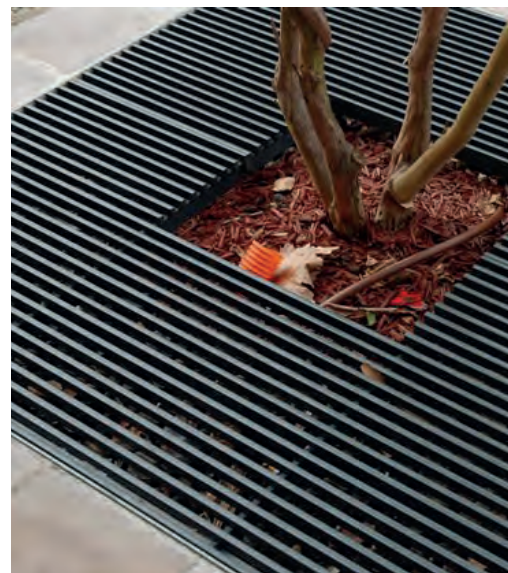
place de l'Yser



en option: chaise Catalogue BM
potelet Velopa

GRILLE D'ARBRE

ensemble du site



grille AREA Baltimore
dimensionnement sur mesure possible

pas de modèle identifié dans le catalogue BM

catalogue BM:
les dimensions des grilles du catalogue ne
s'intègrent pas bien dans le calepinage des dalles.
Sur mesure est-il possible?
Au besoin, massif planté à privilégier en
remplacement

ARCEAU VÉLO

ensemble du site

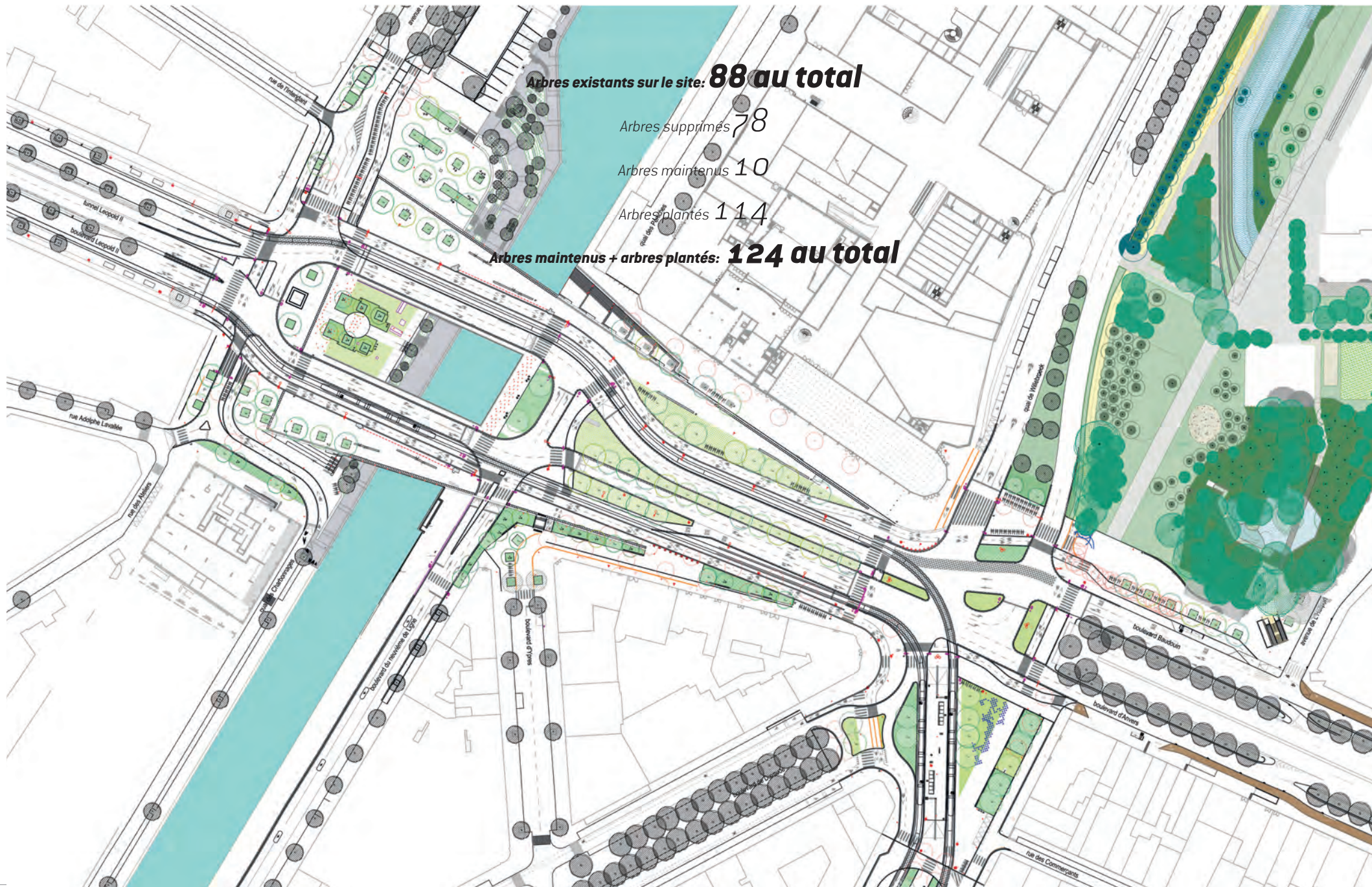


Arceau vélo Univers et Cité Cinéo
- acier thermolaqué



en option: arceau Catalogue BM
Cam Flex Danny

PLANTATIONS



Arbres existants et arbres nouveaux.

L'ensemble des arbres dans l'emprise de l'aménagement de la place Saintelette sont aujourd'hui « hors-sol » puisqu'intégrés dans des jardinières maçonnées de 70 cm de haut en moyenne. Le niveau de référence de arbres (le collet) est ainsi déconnecté de 70 cm au-dessus du sol existant.

La modification des niveaux aux abords d'arbres existants n'est pas sans conséquences pour les plantations. Ainsi, si l'on souhaite maintenir les arbres existants sans conserver un principe de jardinière avec un sol fini à +70 cm du sol, on

porterait atteintes aux arbres. Le décapage du sol provoquerait des blessures directes aux racines et tronc. De plus, la plupart des racines actives qui assurent la nutrition de l'arbre sont situées dans les 20 à 30 premiers centimètres du sol.

Les jardinières existantes offrent un volume disponible pour le développement racinaire qui n'est pas dimensionné selon les exigences permettant un bon épanouissement d'arbres, et raccourcissent de fait la vie de ces derniers.

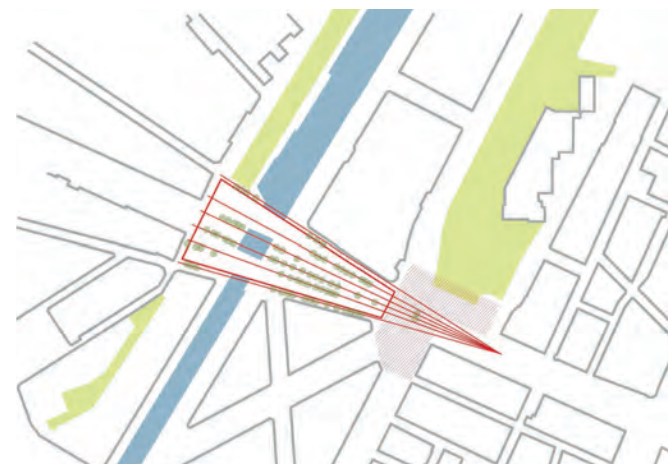
Ainsi, plutôt que de prévoir d'intégrer les arbres existants dans de nouvelles jardinières hors sol pour pouvoir les conserver, nous proposons de les remplacer intégralement par des arbres nouveaux, bénéficiant des bonnes conditions de vie, de plein pied par rapport au sol et donc connectés naturellement au ruissellement de l'eau pluviales. Ces derniers seront autant que possible plantés au sein de fosses de plantation communes à plusieurs arbres, et complétés par la strate intermédiaire et basse.

Cette démarche nous permet également de travailler une composition et une palette arborée qui accompagne la figure urbaine de l'agrafe et ses axes majeurs, et qui crée des alignements ouvrants et encadrant des vues sur les perspectives stratégiques.

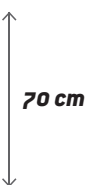
Implantation « hors-sol » des arbres existants



Articuler les alignements paysagers autour de l'agrafe centrale



Niveau collet arbre



70 cm

Niveau fini sol existant

Strate arborée haute (20m et plus) - Alignements paysagers de l'agrafe centrale

Les arbres accompagnent la place-pont et participent au rapprochement des deux berges. Les alignements s'articulent en éventail pour guider les déplacements urbains Est-Ouest. Ils s'inscrivent dans la continuité des alignements existants.

Les arbres de haut jet (de 20m et plus) s'articulent autour de la figure centrale de l'agrafe et donnent à la place-pont une échelle métropolitaine. Leurs couronnes sont remontées pour créer un espace ouvert et unifié, dégager la vue et faciliter la circulation.

Le choix de la strate arborée haute est guidé par les principes suivant :

- Des arbres à grandes feuilles qui accompagnent et englobent les platanes existants avoisinants
- Des strates arborées hautes de 20m et plus
- Des essences adaptées aux conditions de Bruxelles et au réchauffement climatique
- Des arbres adaptés à l'esthétique de l'alignement et qui supportent le revêtement
- Des essences diversifiées pour limiter la propagation de maladies
- Des espèces indigènes mélangées à des essences non locales ornementales
- Des habitats et ressources variés aux animaux
- Des couleurs d'automne
- Des couronnes ovoïdes a arrondies
- Des branches basses remontées pour dégager la vue et faciliter la circulation

Jalons structurant des alignements: arbres locaux



Acer platanoides - Érable plane



Acer pseudoplatanus - Érable sycomore



Liquidambar styraciflua 'Worplesdon' - Copalme d'Amérique



Quercus rubra - Chêne rouge d'Amérique



Strate arborée moyenne (entre 8m et 20m) - feuillage et floraison colorés

En complément, au Sud et au Nord, les deux promenades sont plantées d'arbres de moyen développement, en tige et en cépée, qui étirent l'espace public jusqu'aux façades en lui conférant une échelle de quartier.

Leurs feuilles sont grandes pour créer une continuité visuelle avec celles des platanes existants avoisinants. A l'automne, ils inondent la place de leurs couleurs flamboyantes, allant du jaune au rouge vif, attirantes et visibles de loin.

Plus que le choix d'un arbre 'parfait', les essences sont mélangées pour s'apporter et se protéger en limitant la propagation des maladies devenue si fréquente dans les alignements monospécifiques. Des espèces locales se mêlent à des essences introduites, toutes adaptées aux conditions climatiques de Bruxelles, au réchauffement climatique, et source d'habitats et de ressources variés pour la faune locale.

Arbres tiges à développement moyen



Acer rubrum 'Red Sunset' - Érable rouge
(suivant le PH du sol - en option l'Acer freemanii)



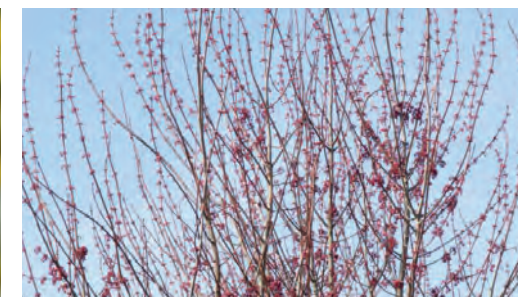
Liquidambar styraciflua 'Worplesdon' - Copalme d'Amérique



Acer platanoides multitrunc - Érable plane



Acer rubrum 'Red Sunset' - Érable rouge
(suivant le PH du sol - en option l'Acer freemanii)



Calendrier de floraison

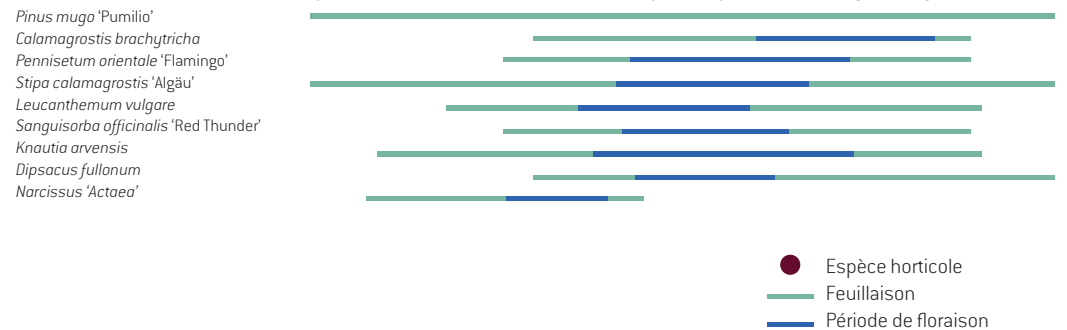


Image e référence de l'ambiance souhaitée des massifs

La strate arborée se conjugue à des plantations basses pour rendre à la ville des services bioclimatiques, jouer entre autres le rôle de climatiseur naturel et d'infiltrateur des eaux de pluie. Cette strate basse omniprésente est composée de joints végétalisés intégrés à la matérialité du sol et de massifs plantés.

Ces massifs où se mélangent des arbustes structurants et des herbacées ornementales d'une hauteur maximale de 1.20m créent des sous-espaces à l'échelle proche de celle du jardin. Les végétaux sont choisis pour leur robustesse, leur origine locale et leur

longue saison d'intérêt ou de floraisons. L'entretien y sera limité au maximum.

Cette palette à l'ambiance naturelle et douce participe aux sensations sonores et sensorielles du promeneur. Elle met en avant les sensations de bords de l'eau, de paysage ouvert à la lumière et aux vents. Les graminées en particulier, se balanceront au rythme des mouvements d'air donnant corps au vent et à l'imaginaire portuaire.

Arbustes structurants



Pinus mugo 'Pumilio' / Persistant / H 1m

Matrice de graminées ornementales



Calamagrostis brachytricha / Caduc / H 1m / Fa,s,o / S-MO



Pennisetum orientale 'Flamingo' / Caduc / H 0.9m / F,j,j,a,s / S

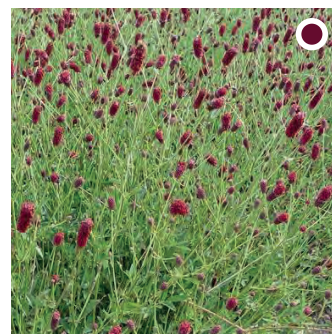


Stipa calamagrostis 'Algäu' / Persistant / H 1m / F,j,a,s / S

Vivaces à longue saison de floraison



Leucanthemum vulgare / Caduc / H 0.8m x 0.6m / F m,j,j / S - MO



Sanguisorba officinalis 'Red Thunder' / Caduc / H 1.2 / F,j,j,a / S



Knautia arvensis / Caduc / H 0.8m / F m,j,j,a,s / S

Accents hauts



Dipsacus fullonum / Caduc / H 1.8m x 0.5m / F,j,j / S

Pieds d'arbres et joints vegetalisés

Calendrier de floraison

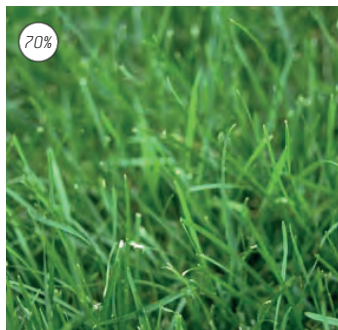


— Feuillaison
— Période de floraison

Semis joints enherbés



Image de référence



Lolium perenne Ray-grass Persistant / H 0,2m / **70%**



Trifolium hybridum / Caduc / 0.20-0.50 m / F,j,a / S - MO / **30%**

Vivaces et graminées pour pied d'arbre



Image de référence de l'ambiance souhaitée: massifs



/ F m,j,j,a / S



Hordeum jubatum / Caduc / H 0.5m x 0.3m / F,j,j,a,s,o / S



Achillea millefolium / Semi-persis / F,j,a,s / H 0.8 x 0.6m / S

Arbres de pluie - stratégie de gestion des eaux e pluie

Le projet met en place une stratégie de gestion des eaux pluviales visant à réduire considérablement la quantité d'eau envoyée à l'égout et lutte ainsi contre les effets d'îlot de chaleur grâce à l'évapotranspiration.

La stratégie générale consiste à faire transiter, autant que possible, l'eau pluviale à l'air libre et la diriger vers les plantations. Ainsi l'eau pluviale est considérée comme une ressource, car sert à abreuver les plantes et la petite faune, et contribue à accentuer l'évapotranspiration des arbres, qui à son tour atténue la chaleur de l'air. En développant les principes d'"arbres de pluie", notre stratégie s'inscrit pleinement dans les préconisations d'IBGE et de Bruxelles Environnement.

Afin que la place Saintelette devienne une véritable 'machine hydraulique à ciel ouvert', les principes suivants sont à l'étude :

- Les pentes et les devers des surfaces minérales sont autant que possible dirigées vers les zones perméables plantées.

- Des connections entre les caniveaux et les zones de stockages sont réalisées permettant de déverser l'eau pluviale dans une zone de stockage, si le nivellement du sol ne le permet pas directement.

- Les sols minéraux et les sols perméables sont situés au même niveau, les bordures des zones perméables ne présentent pas d'obstacle à l'écoulement de l'eau vers les plantations.

- Les zones perméables sont de formes allongées et suivent, autant que possible, la géométrie des surfaces imperméables. Une bonne répartition entre les deux augmentera l'efficacité du système.

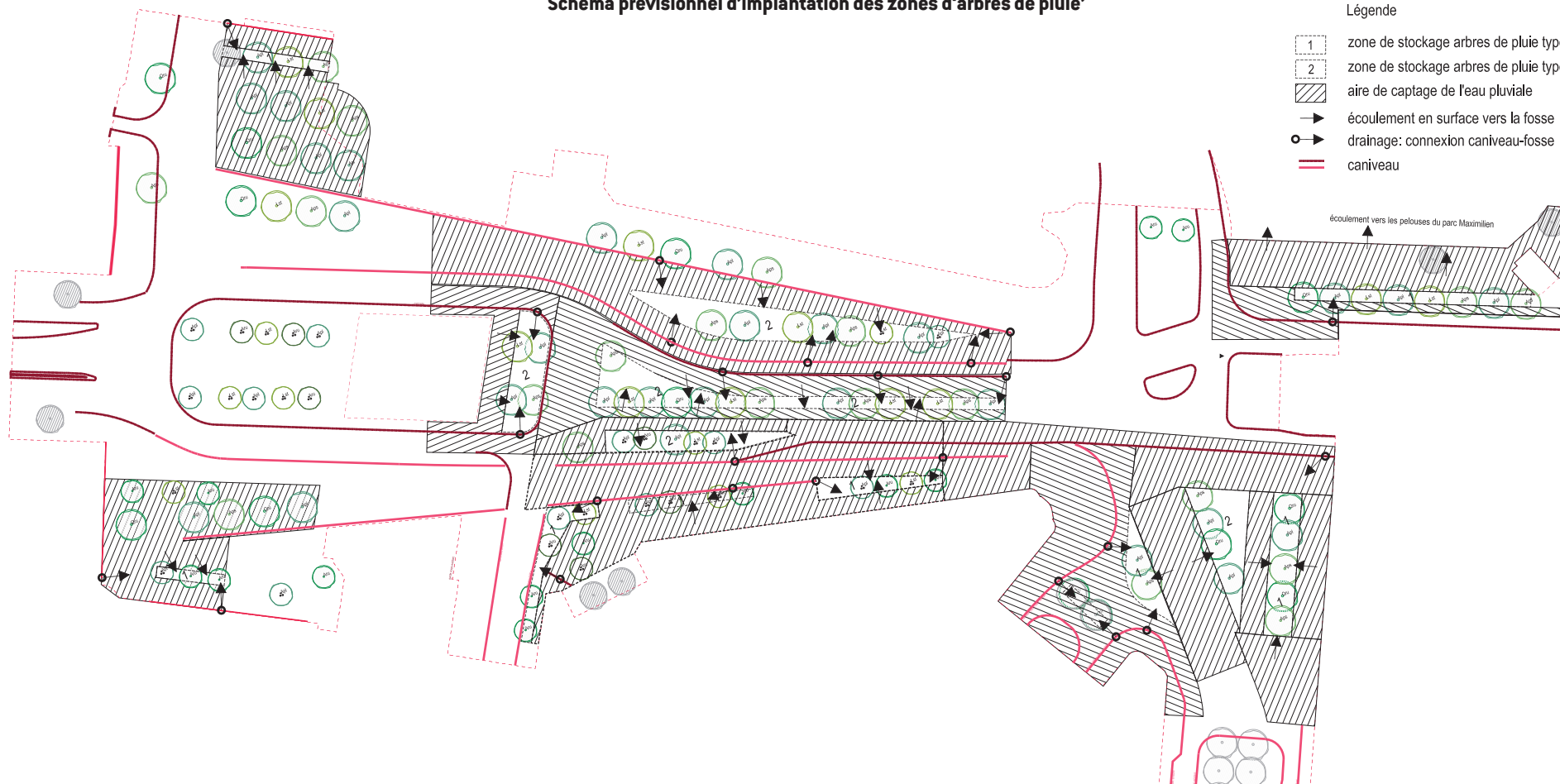
- L'évacuation excédentaire des eaux directement dans la Senne ou le Canal est priorisée.

Deux types de zone recueil et de gestion de l'eau pluviale par les arbres de pluie sont à l'étude :

1 Zones perméables en pleine terre ou en mélange terre-pierre, plantées d'arbres et de massifs. De forme linéaire, ces zones correspondent à des fosses de plantation commune, conçues de manière à recevoir, à stocker et à traiter les eaux de ruissellement. D'une profondeur constante (1,5m pour arbres de moyen et 2,0m pour arbres de grand développement), les fosses seront reliées à la canalisation. Un trop-plein dont la position exacte en "z" est à définir avec les services techniques, empêchera la 'noyade' des racines lors de la saturation du volume disponible de la zone.

2 Zones semi-perméables en terre-pierre recouvertes de dalles à joint végétalisé, et plantées d'arbres. Dans ces zones, la profondeur de la couche perméable varie. Des volumes plus importants avec une profondeur de 2,0m sont implantés au droit des arbres. Reliés ensemble par un dispositif de tranchées, ils sont accompagnés d'une couche plus superficielle du substrat, de 30cm d'épaisseur, assurant la vie des joints végétalisés et contribuant au stockage et à la distribution au sein de la zone de l'eau de pluie. Un trop-plein dont la position exacte en "z" est à définir avec les services techniques, empêchera la 'noyade' des racines lors de la saturation du volume disponible de la zone.

Schéma prévisionnel d'implantation des zones d'arbres de pluie'



Légende

- 1 zone de stockage arbres de pluie type 1
- 2 zone de stockage arbres de pluie type 2
- aire de captage de l'eau pluviale
- écoulement en surface vers la fosse
- drainage: connexion caniveau-fosse
- caniveau

CONCETION ET STRATÉGIE LUMIÈRE

Enjeux et concept lumière

La conception lumière de l'aménagement de la Place Saintelette se doit de concilier les forts enjeux de mobilité présents sur site avec la mise en place d'une atmosphère nocturne pensée pour le piéton, tantôt douce et chaleureuse, tantôt festive.

Le projet développé propose ainsi un éclairage homogène adapté aux mobilités motorisées sur le boulevard principal (Axe Est-Ouest). Cet éclairage est discret, intégré et ciblé sur les espaces à éclairer. L'objectif est de minimiser l'impact de l'éclairage fonctionnel des chaussées sur les espaces piétons et de mobilités douces afin d'y développer des

ambiances spécifiques.

Sur le parvis du bâtiment Kanal, un éclairage scénographique et coloré répond à la vie culturelle du site engendrée par le Théâtre et le musée. Il est également propice à des événements spécifiques ponctuels.

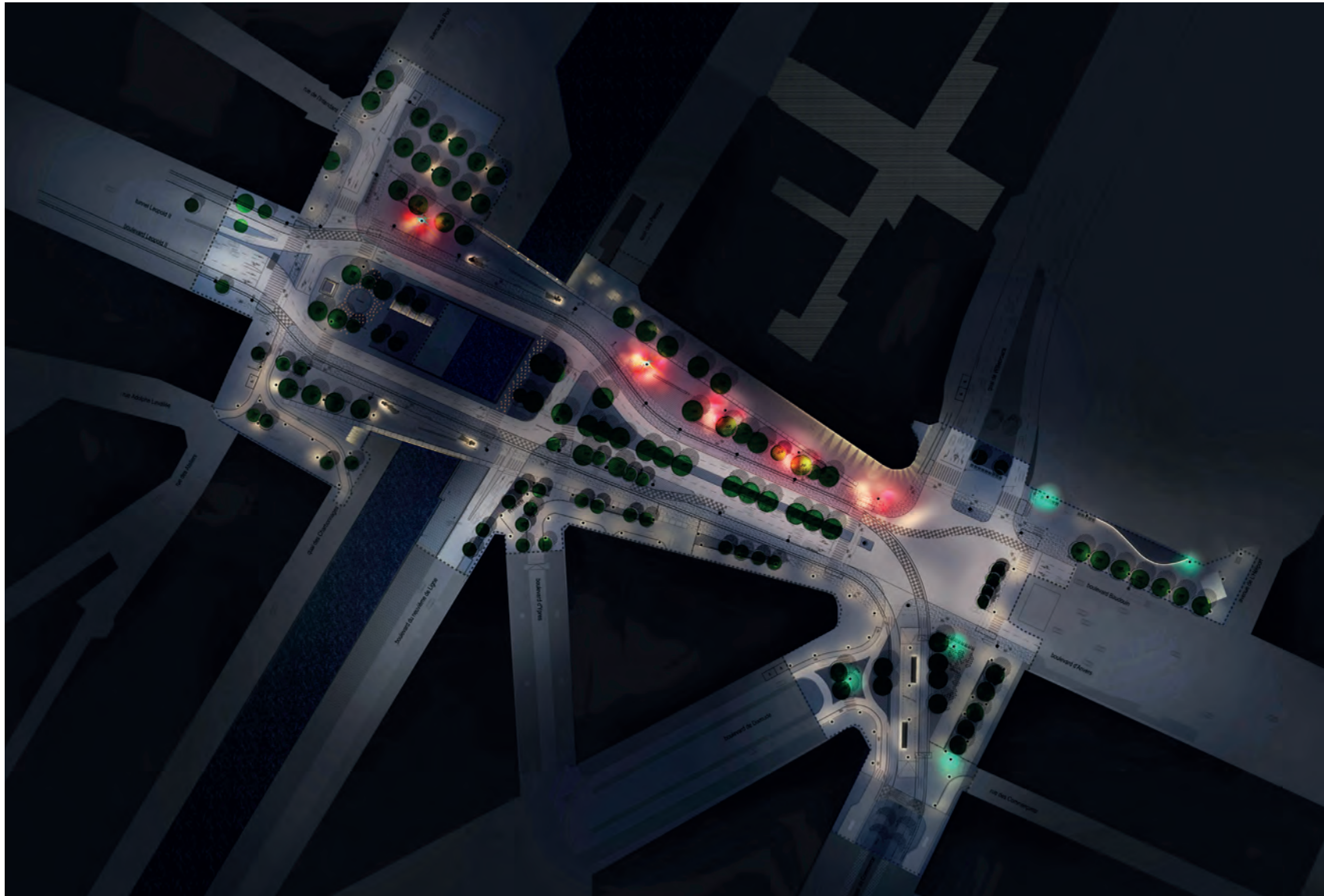
Hors parvis, la trame de cheminements piétons offre de nuit une atmosphère douce et chaleureuse, intime, propice à la promenade.

Les enjeux de mobilité et de sociabilité nocturne doivent ici également se conjuguer avec

l'enjeu de préservation de l'obscurité du canal et de l'écosystème qu'il constitue à grande échelle.

Ainsi, le pont se présente comme un espace de lumière apaisée et de pénombre bienveillante. Au-delà de répondre à un enjeu de préservation, cette pénombre permet d'offrir une respiration au milieu de cet espace en mouvement. Elle transforme ainsi un nœud de passage en espace de pause, d'arrêt et d'observation du paysage nocturne.

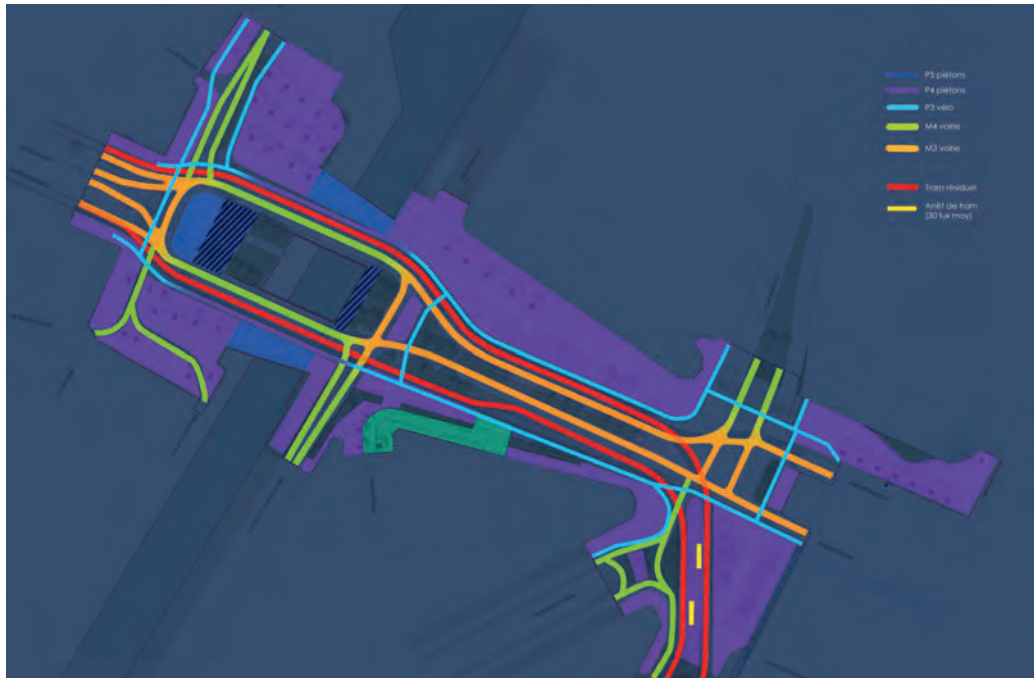
Cette pénombre en cœur de place est ainsi la clé de composition du paysage nocturne sur ce projet.











Objectifs de niveaux lumineux

Les niveaux lumineux ont été déterminés après échange avec Bruxelles Mobilité, en accord avec la norme Européenne EN13201-2 (mars 2016) et le plan lumière de 2017. Les niveaux déterminés sont issus de la recherche d'un juste équilibre avec la norme NBN EN 18004-2012 afin de respecter les enjeux du projet.

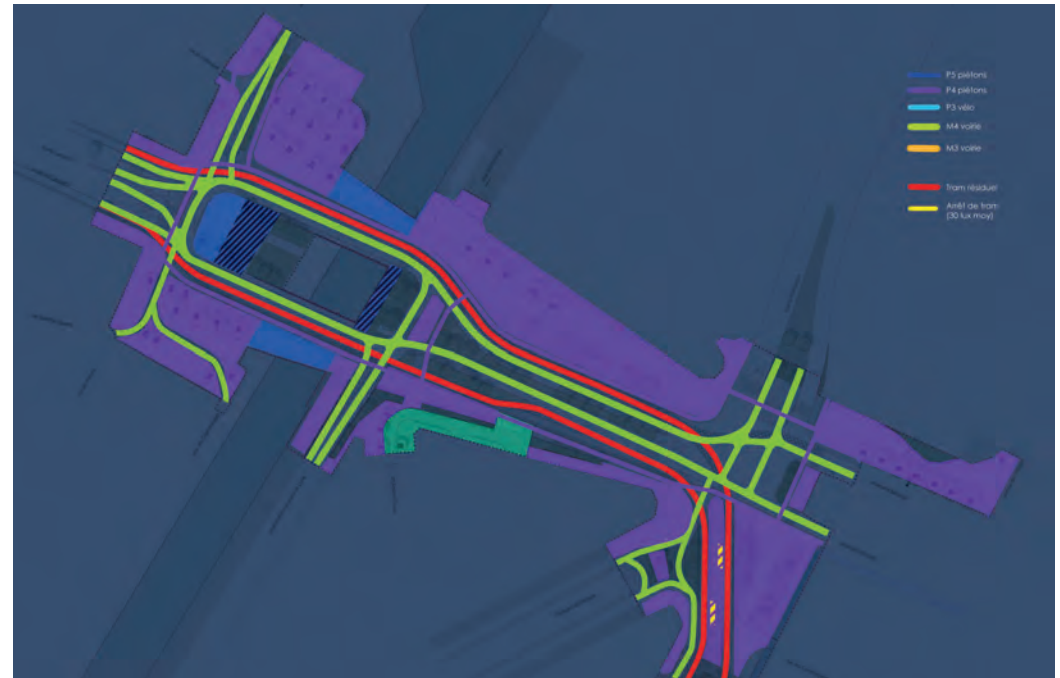
En début et fin de nuit









Niveaux lumineux moyens dépréciés au sol

 M3 : 1 cd/m^2 , $U=0.4$ (soit environ 18lux moyen) > Boulevard Leopold II	 P3 : $E=7.5 \text{ lux}$ moyen, $E_{\text{min}}=1.5 \text{ lux}$ > Pistes cycle
 M4 : 0.75 cd/m^2 , $U=0.4$ (soit environ 14lux moyen) > Rues adjacentes au Boulevard + Passage du pont	 P4 : $E=5 \text{ lux}$ moyen, $E_{\text{min}}=1 \text{ lux}$ > Trottoirs > Traversée cycle du pont
 Flux résiduel > Tram	 P5 : $E=3 \text{ lux}$ moyen, $E_{\text{min}}=0.6 \text{ lux}$ > Traversée piétonne du pont
 30lux moyen Selon préconisations STIB > Arrêt tramway	 Balisage

En coeur de nuit (Plage horaire à déterminer)



Niveaux lumineux moyens dépréciés au sol
Lors d'un fonctionnement à gradué et/ou partiel de l'éclairage

 M4 : 0.75 cd/m^2 , $U=0.4$ (soit environ 14lux moyen) > Boulevard Leopold II + Rues adjacentes + Passage du pont	 P4 : $E=5 \text{ lux}$ moyen, $E_{\text{min}}=1 \text{ lux}$ > Trottoirs
 Flux résiduel > Tram	 P5 : $E=3 \text{ lux}$ moyen, $E_{\text{min}}=0.6 \text{ lux}$ > Traversée piétonne du pont
 Gradation ou extinction partielle (30lux moyen d'origine) > Plateforme tramway	 Balisage

Extrait du plan lumière 2017

L'idée principale est de couvrir, à terme, l'ensemble du territoire par de la lumière blanche, au très bon indice de rendu des couleurs (IRC), contrairement aux anciennes sources jaunes ou orangées (sodium haute et basse pression).

Le principe général de composition est d'utiliser un blanc chaud (+/- 3000 K), pour l'ensemble du territoire habité : en effet, cette tonalité est généralement reconnue pour procurer un éclairage confortable pour tous les types d'usagers en zone urbaine. Cependant, pour certaines voiries, un blanc légèrement plus froid peut être utilisé afin de les différencier légèrement en soulignant une certaine dynamique au sein du territoire (mais aussi parce que leur usage est plus automobile que piéton) : il s'agit du blanc neutre (+/- 4000 K), recommandé pour les trois ceintures (Petite/Moyenne/Grande) mais aussi pour les voiries plus fonctionnelles (zones d'activités, industrielles, etc.)

Proposition de CONCEPTO

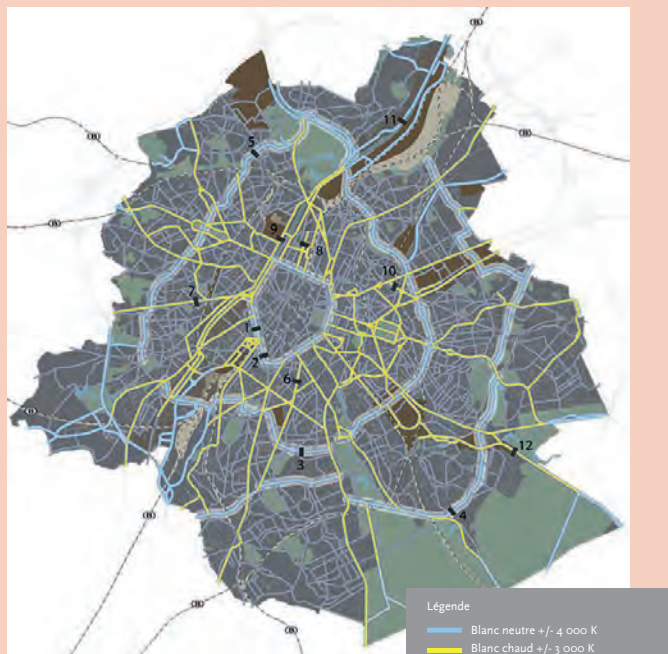
Selon le plan lumière de 2017, l'axe de la place (intégré à la «Petite Ceinture»), pourrait être traité en 4000K et non pas en 3000K. C'est-à-dire dans une tonalité de température de couleur plus froide. Ce choix était proposé en raison de «l'usage plus automobile que piéton».

Il est à noter que le plan lumière a été réalisé en 2017. Il est donc antérieur à la conception du projet de la Place Saintelette par l'Agence TER. Le projet développé par les paysagistes vise à développer des espaces piétons de qualité sur cet espace aujourd'hui principalement routier. Il convient que la lumière accompagne ce choix. CONCEPTO propose donc de réaliser l'ensemble des voiries en température de couleur de lumière 3000K. Ce choix permet à la fois de prioriser le piéton et les mobilités douces en développant une atmosphère lumière confortable, mais

également de garder une homogénéité de façade à façade sans différencier la voirie des espaces publics piétons.

La voirie, la station de tram, les pistes cyclables et une partie des espaces piétonniers est traitée en tonalité 3000K.

CONCEPTO propose d'ajouter quelques ponctuations colorées sur certains espaces piétonniers majeurs du projet : le parvis du bâtiment Kanal et la Place de l'Yser. Ce geste permettra de créer une accentuation sur ces espaces et de développer une atmosphère nocturne chaleureuse.



💡 RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS POUR LES PARCOURS CYCLISTES

A. Implantation

- Sur voirie : éclairage par luminaires de voirie
- < 2 m de la voirie : éclairage par luminaires de voirie ou spécifiques (placés dans la berme de séparation)
- > 2 m de la voirie : éclairage spécifique

B. Tonalités de sources :

- Blanc chaud (+/- 3000 K) en contexte urbain

C. Modèles

- Choix suivant la typologie de la voirie concernée (voir catalogue des modèles du Plan Lumière)

D. Niveaux lumineux (exigences)

- Si nombreuses zones de conflit : classes CE4 ou inférieures
- Absence de zones de conflit : classes S2 ou inférieures

CE4 : 10lux moyens, u=0.4

S2 : 10lux moyens, 3 lux mini

S3 : 7.5lux moyens, 1.5lux mini

💡 RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS POUR LES ESPACES PIÉTONS

A. Tonalités de sources :

- Blanc chaud (+/- 3000 K)

B. Modèles

- Soit modèle de luminaire suivant la typologie de la voirie concernée
- Soit modèle du catalogue Espaces singuliers

C. Niveaux lumineux

- Classes S2 ou inférieures (possibilité de niveaux au sol très bas lorsque de nombreuses verticalités sont illuminées aux alentours)

S2 : 10lux moyens, 3 lux mini

S3 : 7.5lux moyens, 1.5lux mini

S4 : 5lux moyens, 1lux mini

S5 : 3lux moyens, 0.6lux mini

LES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN EN SURFACE

Les arrêts de transport en surface (trams, bus) sont autant de repères pour les usagers de la ville. Or, la nuit ces derniers manquent parfois de confort ou de lisibilité (au niveau visuel).

Concernant les niveaux lumineux nécessaires au confort et à la sécurité, la Région étant responsable de l'éclairage des arrêts, la cellule lumière de Bruxelles Mobilité et la STIB se sont mis d'accord sur des valeurs minimum à atteindre (voir ci-dessous).

Concernant la signalétique, il est évidemment recommandé d'appliquer un langage unitaire et facilement identifiable à l'ensemble des stations mais cela dépasse le cadre du Plan Lumière régional. Ce travail devrait faire l'objet d'une étude, une sorte de Plan Lumière pour le réseau de transport, à imaginer en coordination avec les volontés du Plan Lumière de la région de Bruxelles-Capitale.

OBJECTIF :

- Confort et sentiment de sécurité pour les usagers

RECOMMANDATIONS :

- Appliquer un niveau d'éclairement moyen de 30 lux
- Utiliser la lumière blanc chaud (3000 K) avec un IRC 85 minimum
- Si nécessaire, ajouter des luminaires complémentaires à ceux pour l'éclairage des voiries (en l'absence de Plan Lumière spécifique : modèle similaire à celui de la voirie - type bas)



Les principes d'éclairage: le parvis du bâtiment Kanal

Une lumière à l'échelle du site

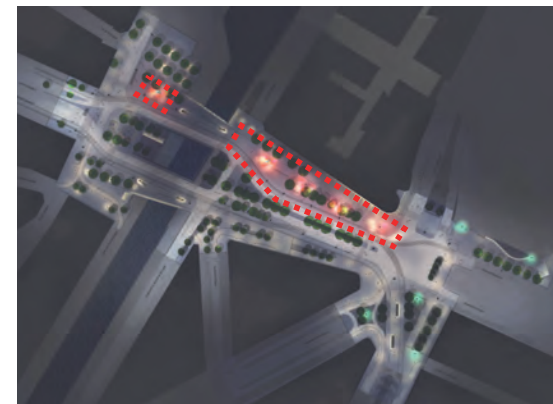
De grands mâts de 12m implantés sur le parvis du bâtiment Kanal permettent un éclairage de longue portée, assurant ainsi une place praticable la nuit tout en évitant une multiplication des supports. En plus de répondre à un besoin d'éclairage homogène et fonctionnel de l'espace, ils offrent une qualité d'éclairage scénographique dotée d'un fort potentiel, et dessinent des ponctuations colorées sur le parcours piéton.

Ces mâts répondent, par leur échelle, à la monumentalité de l'espace et du bâti, et s'insèrent ainsi en juste proportion dans le paysage urbain du site. Leur dessin vise à faire écho aux colonnes du garage Citroën. Dans la continuité de la démarche, les formes des projecteurs sont similaires à celles d'un phare.

Affirmer la perspective

L'implantation des grands mâts en alignement accentue le ligne de fuite du boulevard, reliant les deux rives des du canal.

Deux mâts, situés de chaque côté du canal, sont dotés d'une balise lumineuse en tête de mât, liant ainsi les deux rives dans le paysage nocturne.



Extrait du plan lumière



CONCEPTO, Saclay, France

CONCEPTO, Caen, France



CONCEPTO, Rennes, France



Extrait de coupe nocturne

Coupe nocturne, Boulevard Baudouin / Boulevard d'Anvers



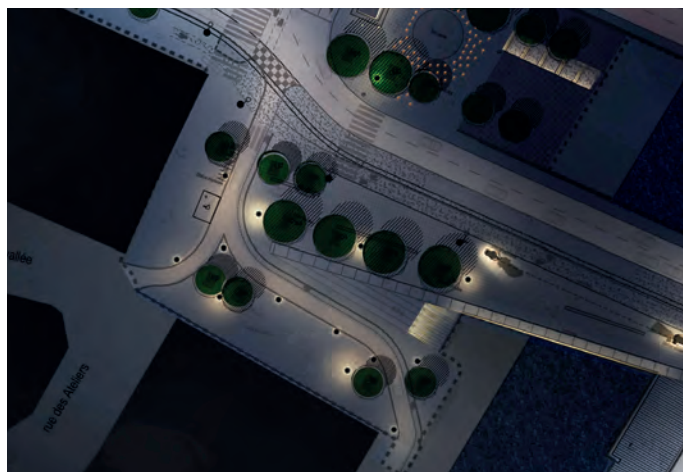
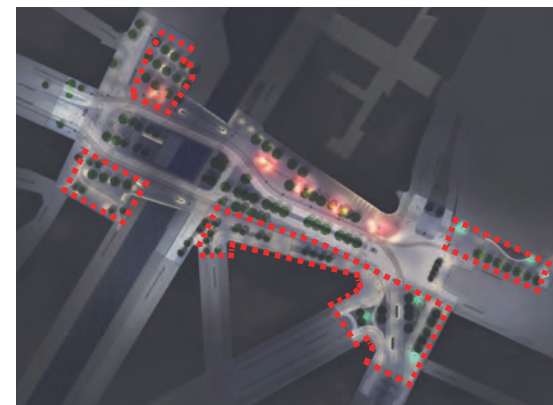
Eclairage du parvis
Mât spécial / Hauteur 12
Projecteurs blancs et filtres colorés
> Fonctionnel et scénographique

Les principes d'éclairage: la trame des cheminements piétonniers

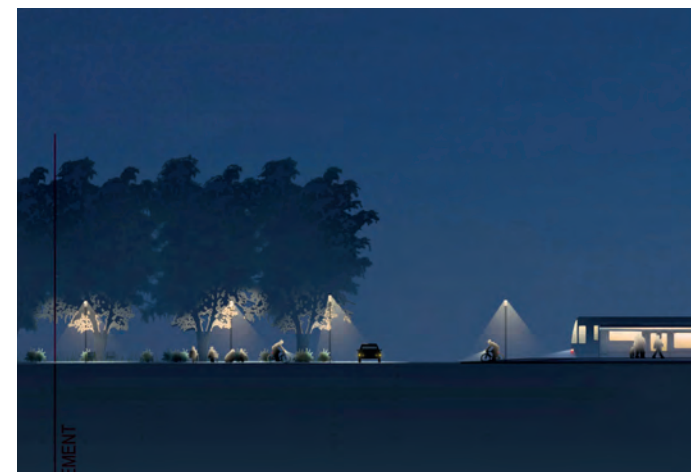
Une promenade nocturne piétonne apaisée

Un éclairage doux et chaud se développe le long des axes piétons, affirmant ainsi la trame des cheminements sur le site.

Des candélabres de plus petite échelle - 4,5, échelle du piéton - guident le piéton et le cycle le vers les placettes du site. Cette petite échelle ambitionne d'offrir une rupture avec l'agitation du boulevard et l'évènementiel du parvis, en proposant une promenade plantée chaleureuse et apaisée.



Extrait du plan lumière



Extrait de coupe nocturne



CONCEPTO, Vincennes, France



Agence Lumière, Cannes, France

Les principes d'éclairage: la place de l'Yser

Un évènement spécifique sur la place de l'Yser

Une lumière colorée signale chaque entrée de la place, affirmant sa forme et sa présence, et l'inscrivant ainsi au sein du périmètre Saintelette.

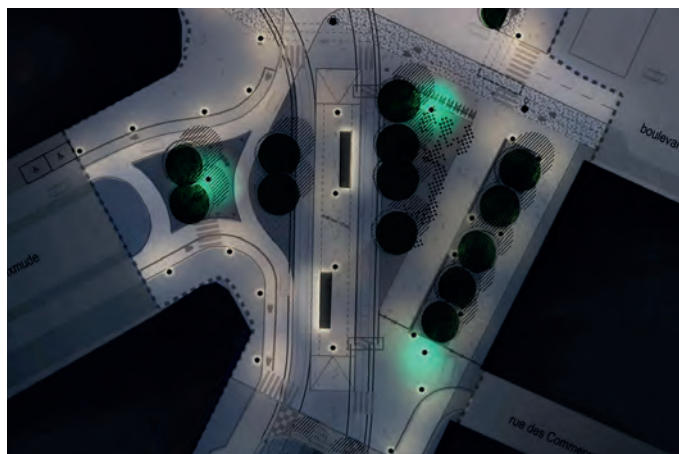
La couleur bleu vert choisie se détache des tons rouges du parvis Kanal, donnant à la place d'Yser son identité propre et son autonomie.

Liée au végétal, ce signal coloré s'étend de l'entrée sud de la place de l'Yser, la traverse et la lie également au parc Maximilien. Une deuxième promenade nocturne s'affirme.

Dans le cas où la proposition de brumisateurs sur la place serait retenue, le travail de la lumière en complément de ce jeu d'eau permettrait de créer un évènement nocturne fort sur la place.



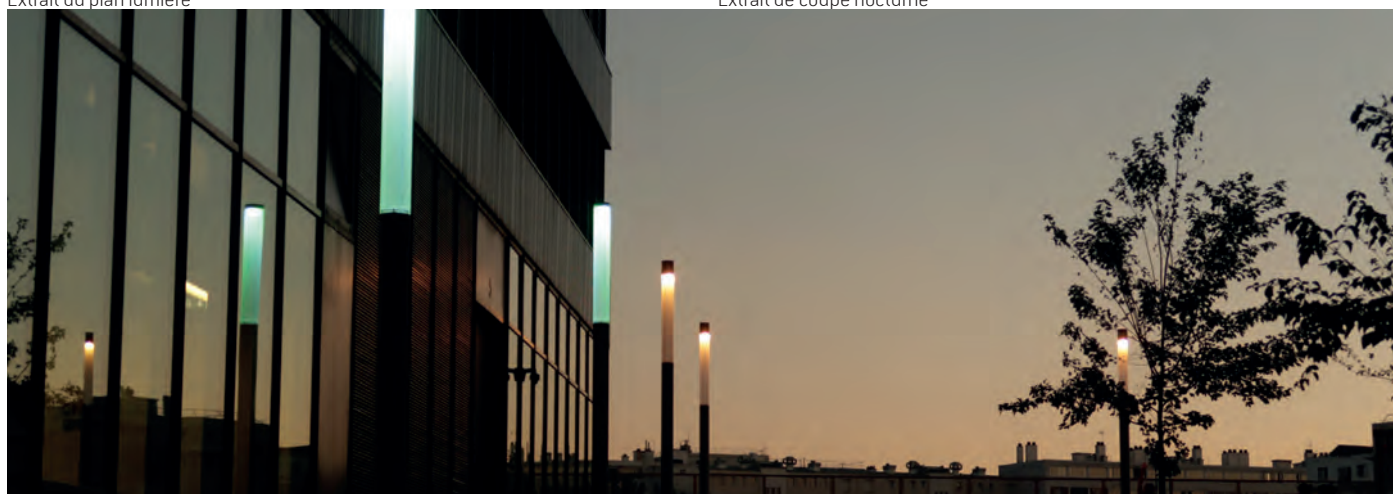
L'intervention lumineuse serait alors de l'ordre du geste, de la touche de lumière avec justesse et minimalisme pour rester fidèle à l'esprit local et intime de la place.



Extrait du plan lumière



Extrait de coupe nocturne

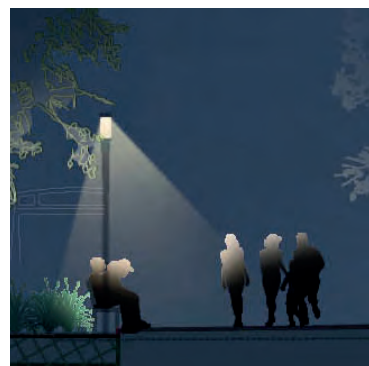


CONCEPTO, ZAC Clichy Batignolles, Paris, France

Coupe nocturne, Boulevard Baudouin / Boulevard d'Anvers



Coupe nocturne, Place de l'Yser



Eclairage des cheminements
Piétonnier, optique asymétrique
> Fonctionnel piéton



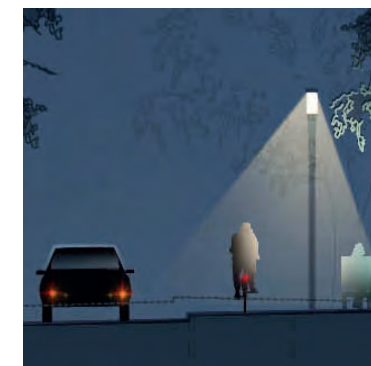
Signal
Piétonnier, optique symétrique
Filtre coloré
> Scénographique



Eclairage de la station
Sources intégrées à l'abri
> Fonctionnel



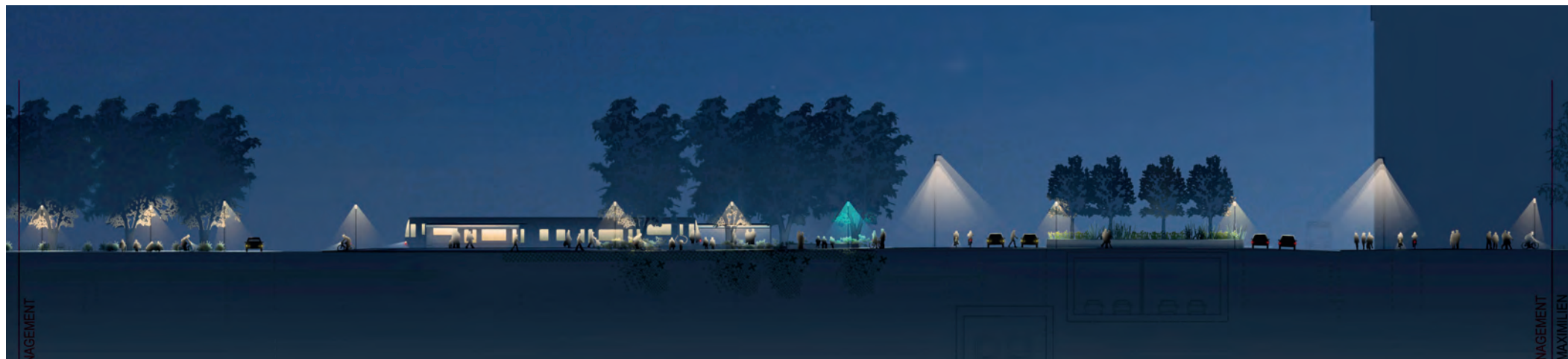
Eclairage de la plateforme
Piétonnier, optique asymétrique
> Fonctionnel piéton



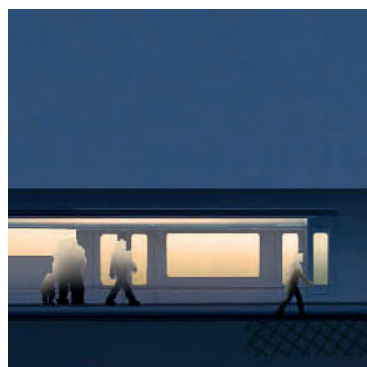
Eclairage de la chaussée
Piétonnier, optique asymétrique
> Fonctionnel voirie

Les principes d'éclairage: la place de l'Yser

Coupe nocturne, Place de l'Yser



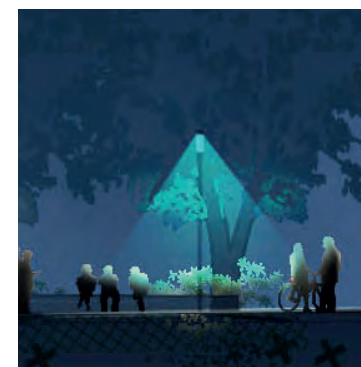
Eclairage de la chaussée
Piétonnier, optique asymétrique
> Fonctionnel voirie



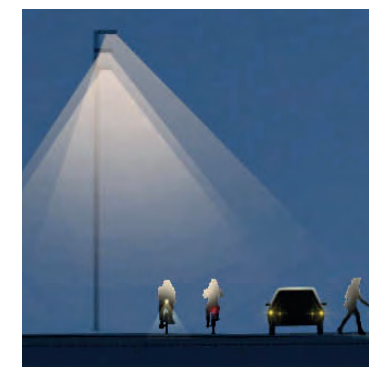
Eclairage de la station
Sources intégrées à l'abri
> Fonctionnel



Eclairage des cheminements
Piétonnier, optique asymétrique
> Fonctionnel piéton



Signal
Piétonnier, optique symétrique
Filtre coloré
> Scénographique



Eclairage de la chaussée
Candélabre voirie, 3 lanternes, optiques
asymétriques
> Fonctionnel voirie

Le pont, une pénombre maîtrisée au coeur de la place

Une pénombre maîtrisée

Le concept lumière dessine l'espace du pont comme un espace d'apaisement, d'observation et d'arrêt à destination du piéton.

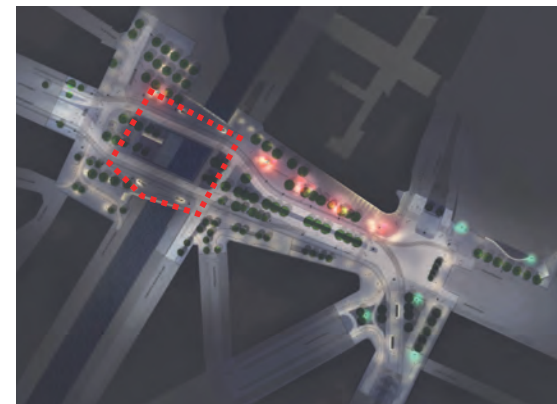
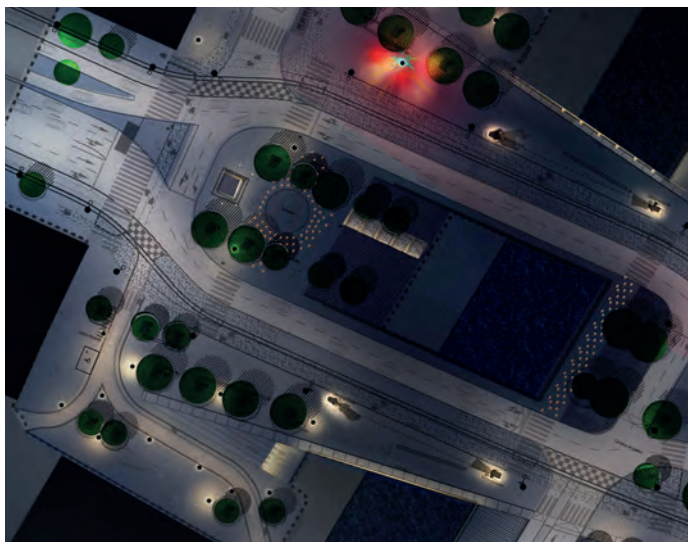
Des sources lumineuses intégrées au garde corps permettent d'assurer une promenade continue éclairée de chaque côté du pont (Nord et Sud).

Au cœur de la plateforme, l'éclairage est limité, proposant des niveaux lumineux très bas, et offrant ainsi une respiration au cœur de ce site en mouvement. Dans ce contexte de lumière apaisée et de pénombre bienveillante, les œuvres d'art éclairées constituent des émergences verticales lumineuses. La mise en valeur de ces statues crée ainsi 5 repères visuels majeurs dans la nuit et participe à la composition d'une image nocturne spécifique.

Les balises solaires encastrées au sol guident le piéton à travers la place, et autour de la boussole, offrant ainsi un paysage à la fois poétique et ludique.

Le choix d'instaurer une pénombre maîtrisée sur l'espace du pont est une prise de position forte qui permet de mettre en place une composition nocturne.

Ce parti-pris doit être étudié avec précision et discuté avec les différents services afin de trouver un juste équilibre entre la pénombre permettant la pause et l'ouverture sur le paysage, et les niveaux lumineux liés à la forte mobilité au sein de cet espace.



Un balisage au sol en coeur de place pour une pénombre bienveillante

Extrait du plan lumière



Dessiner un espace nocturne propice à l'arrêt piéton

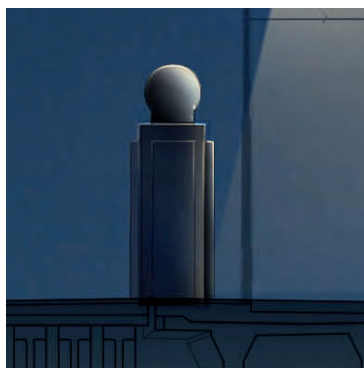


Mise en lumière des statues, mettre en place des repères lumineux verticaux

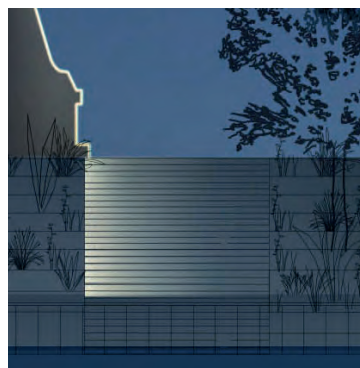
Coupe nocturne, Pont Saintelette



Luminaire intégré à la lisse du garde -corps
> Fonctionnel piéton



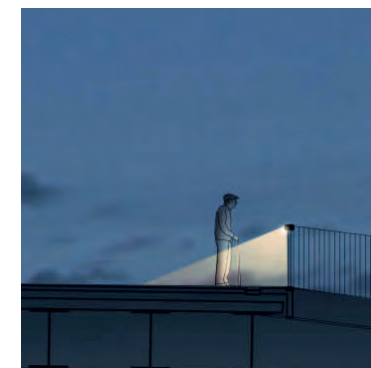
Mise en valeur de la statue par projecteur
gobo
> Illumination



Luminaire intégré à la lisse du garde -corps
> Fonctionnel piéton



Mise en valeur de la statue par projecteur
gobo
> Illumination



Luminaire intégré à la lisse du garde -corps
> Fonctionnel piéton

Assurer un éclairage voirie fonctionnel

La place Saintelette constitue un nœud majeur de mobilité au sein de la ville.

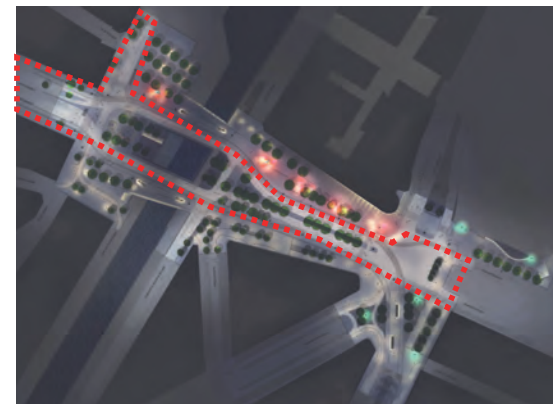
Le projet lumière veille donc à assurer la fluidité des circulations nocturne, en proposant un éclairage homogène et avec des niveaux plus élevés sur les voies primaires.

Afin de limiter les émergences verticales sur le projet, **l'éclairage est intégré sur les supports mâts LAC**. Cette mutualisation entre lumière et LAC permet de réduire les mâts implantés sur site.

Cette approche permet d'ainsi proposer un paysage plus ouvert aux habitants, mais également de résoudre certaines problématiques d'implantation dues à une occupation des sols déjà importante aujourd'hui (tunnels, réseaux, eau,...).

Des mâts équipés de lanternes voiries (standard Bruxelles Mobilités) sont implantés en supplément lorsque le tracé des mâts LAC ne permet pas d'assurer un éclairage homogène (par exemple, autour du carrefour).

L'objectif est de proposer une continuité du traitement de l'éclairage des chaussées depuis le boulevard Baudouin / d'Anvers pour permettre une meilleure intégration des supports et une homogénéité dans l'éclairage.



Mutualiser le mobilier d'éclairage et les mâts LAC



Eclairage existant de rues adjacentes

Le périmètre du projet inclue l'amorce de certaines rues adjacentes à la Place Saintelette.
 Une analyse du matériel existant a été menée de manière à déterminer quel mobilier pouvait être conservé et en quel endroit.

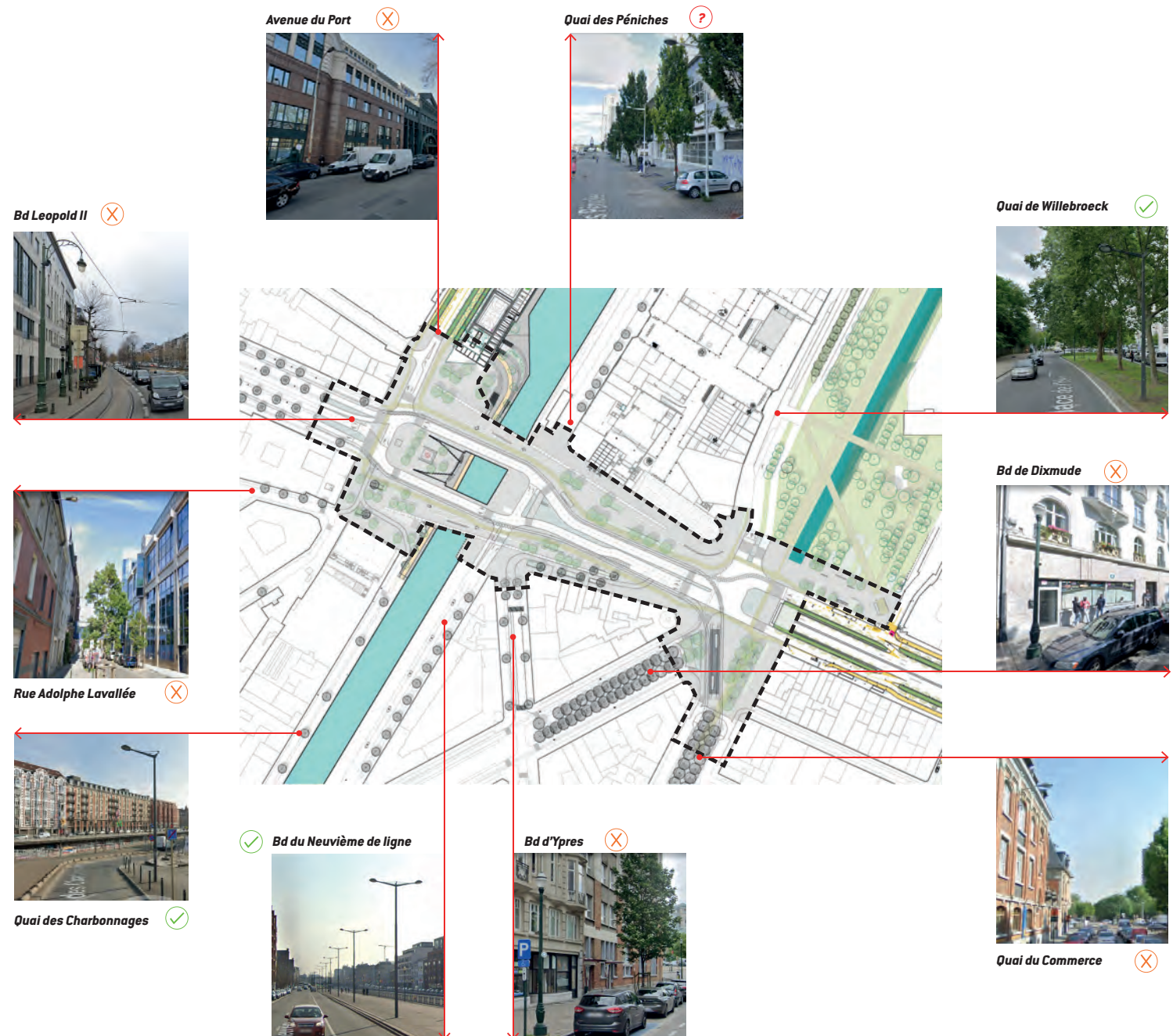
Lorsque cela est possible, afin de permettre une continuité, le matériel existant est conservé aux amorces des rues. C'est le cas par exemple du Quai de Willebroeck et du Boulevard du Neuvième de Ligne.

La Place Saintelette s'intègre dans une dynamique de réaménagement plus générale sur le secteur. De nombreux projets en cours sont ainsi accolés au périmètre d'intervention sur la place.

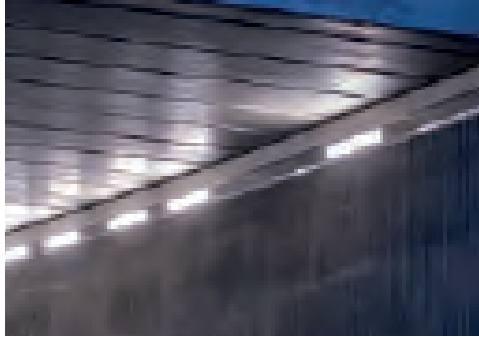
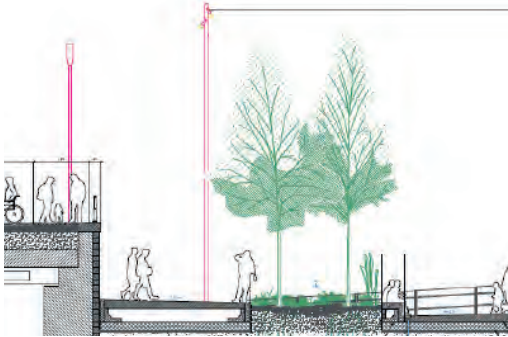
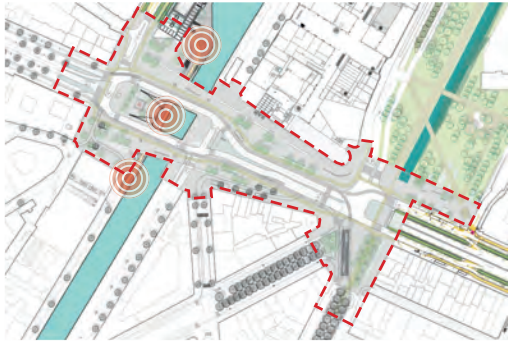
C'est pourquoi il a semblé nécessaire de s'assurer de la compatibilité des projets au regard de l'image nocturne d'ensemble qui sera créée à l'issu de ces interventions.

Après échange avec les différents acteurs, il semble que le mobilier d'éclairage sur l'ensemble des sites en projet soit compatible avec l'émergence d'une image nocturne cohérente.

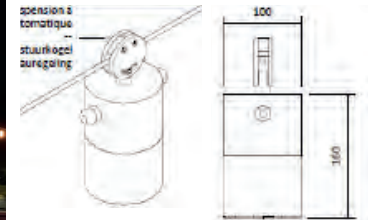
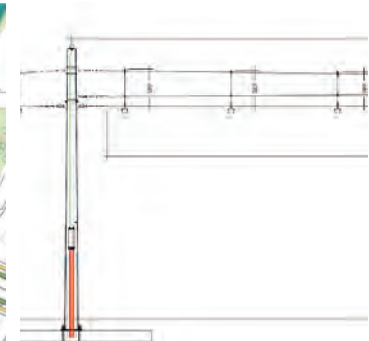
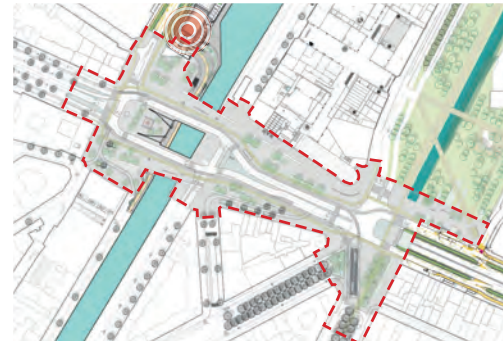
- ✓ Matériel existant récent
> Possibilité de ré-utiliser
- ✗ Matériel existant vétuste (?)
> Pas de possibilité de ré-emploi
- ? Manque d'information



PASSERELLE FEDER



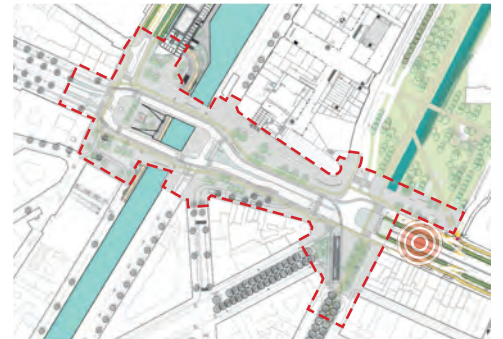
PARC BECO

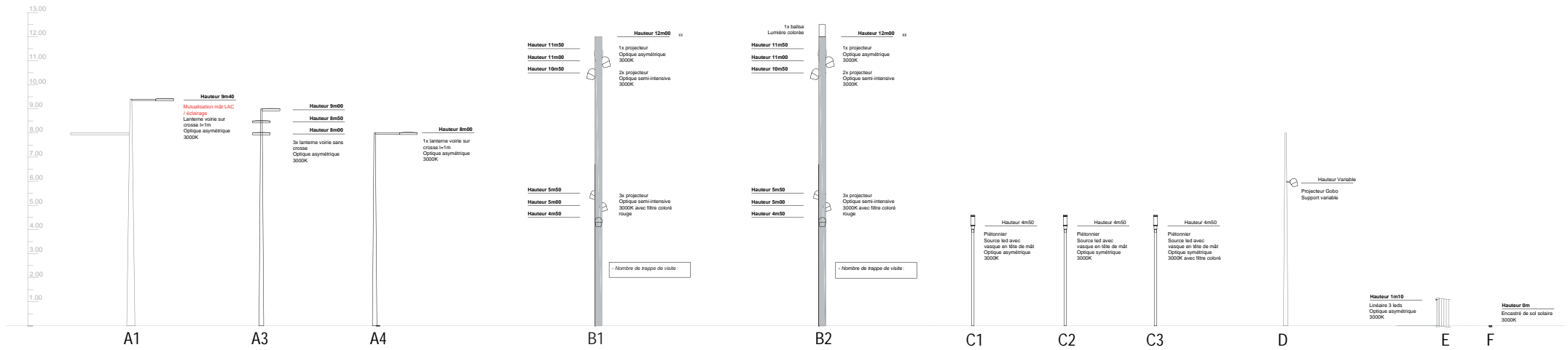


PARC MAXIMILIEN



BD D'ANVERS ET BAUDOUI





VOIRIE

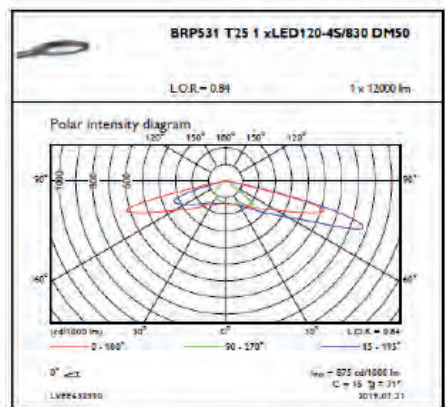
PARVIS KANAL

CHEMINEMENTS PIÉTONS

PONT

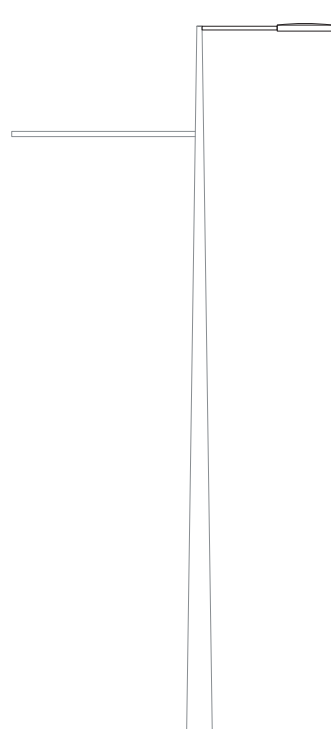
LANTERNE

- Dimensions : $\varnothing 735\text{mm} / h=1000\text{mm}$
- Poids : ?
- Matières : Aluminium
- Puissance : entre 50W & 90W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : entre 6000 et 10000 lumens
- Optique asymétrique routière
- IRC > 80
- Indices de protection : IP66 / IK08
- Alimentation DALI



MÂT A1

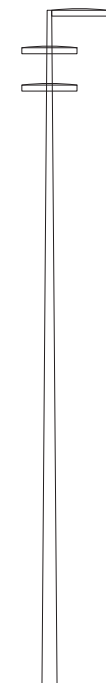
- Mutualisation avec mât LAC (STIB)
- Intégration à h=9.4m selon standard STIB



A1

MÂT A3

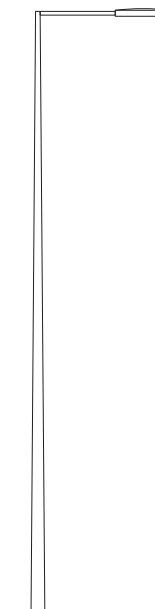
- Hauteur H=9m
- Mât cylindroconique
- Design : voir standard Bruxelles Mobilités
- 3 lanternes en top sans crosse h=9m/8.5m/8m



A3

MÂT A4

- Hauteur H=8m
- Mât cylindroconique
- Design : voir standard Bruxelles Mobilités
- 1 lanterne en top avec crosse de longueur 1m à h=8m



A4

PROJECTEURS TAILLE LARGE (X3)

- Dimensions : Ø275mm / h=320mm
- Poids : 10kg
- Matières : Aluminium
- Puissance : 39W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : 3600 lumens
- Optique asymétrique routière (x1) & optique semi-intensive (x2)
- IRC > 80
- Indices de protection : IP67 / IK08



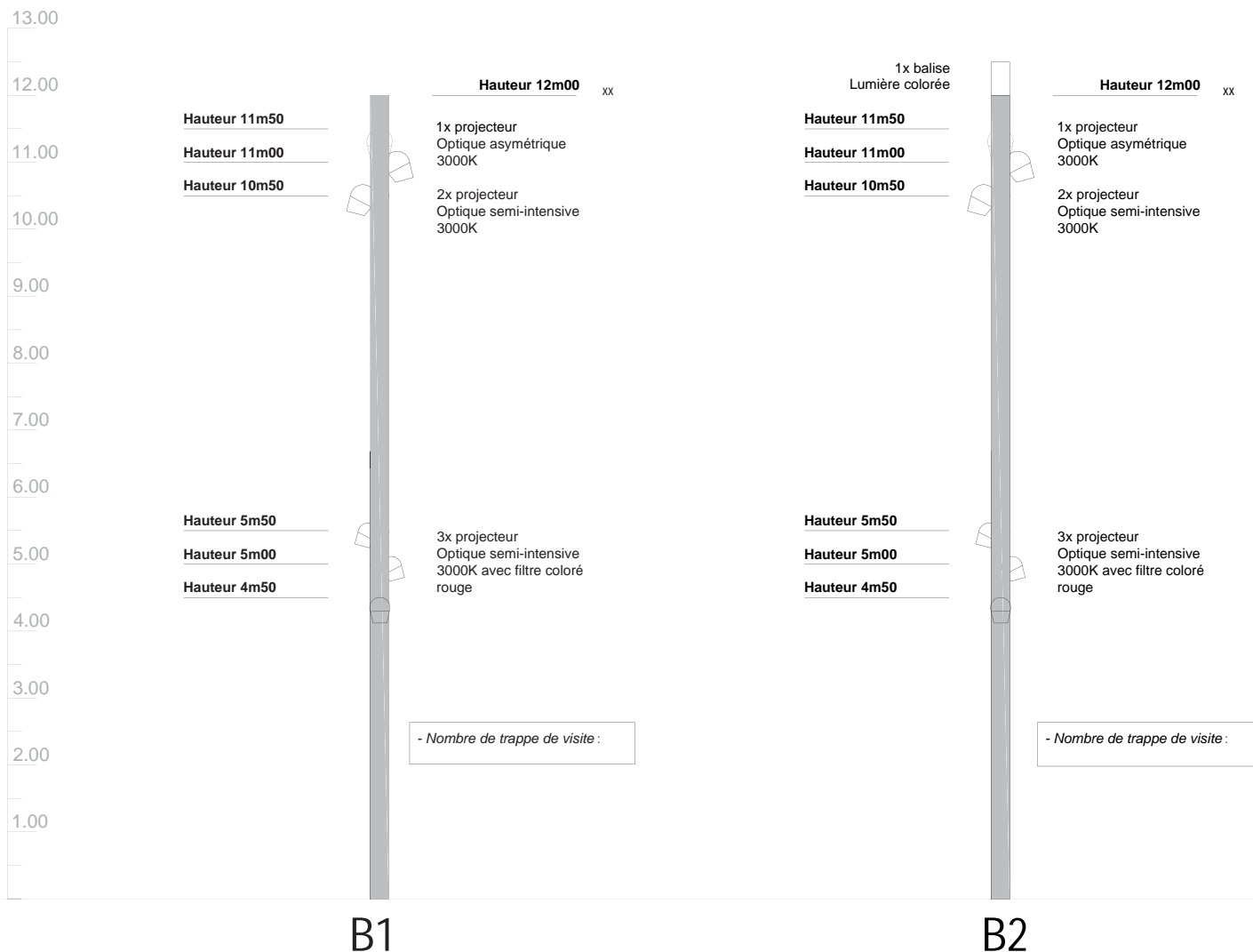
PROJECTEURS TAILLE MEDIUM (X3)

- Dimensions : Ø220mm / h=260mm
- Poids : 6kg
- Matières : Aluminium
- Puissance : 27W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : 3000 lumens
- Optique semi-intensive
- IRC > 80
- Indices de protection : IP67 / IK08
- Équipé d'un filtre coloré rouge



MÂT SPÉCIAL (hors catalogue Bruxelles)

- Dimensions : Ø273mm / h=12m
- Matières : Aluminium
- 6 niches découpées pour fixation des projecteurs
- Certains mâts équipés d'une balise lumineuse en top



LANTERNE EN TÊTE DE MÂT / C1

- Dimensions : $\varnothing 170\text{mm}$ / $h=388+260\text{mm}$
- Poids : 5.4kg

- Matières : Aluminium

- Puissance : 20W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : 1700 lumens
- Optique asymétrique routière
- IRC > 80
- Indices de protection : IP66 / IK09

LANTERNE EN TÊTE DE MÂT / C2

- Dimensions : $\varnothing 170\text{mm}$ / $h=388+260\text{mm}$
- Poids : 5.4kg

- Matières : Aluminium

- Puissance : 20W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : 1700 lumens
- Optique symétrique
- IRC > 80
- Indices de protection : IP66 / IK09

LANTERNE EN TÊTE DE MÂT / C3

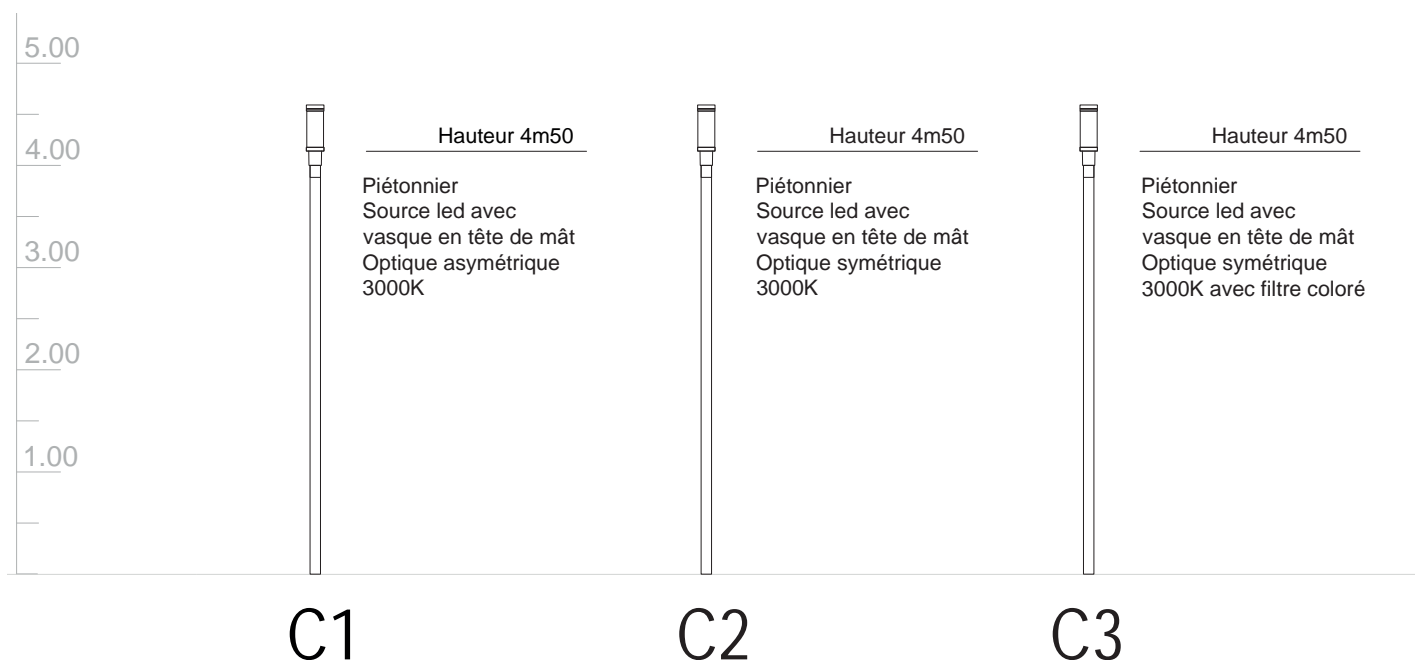
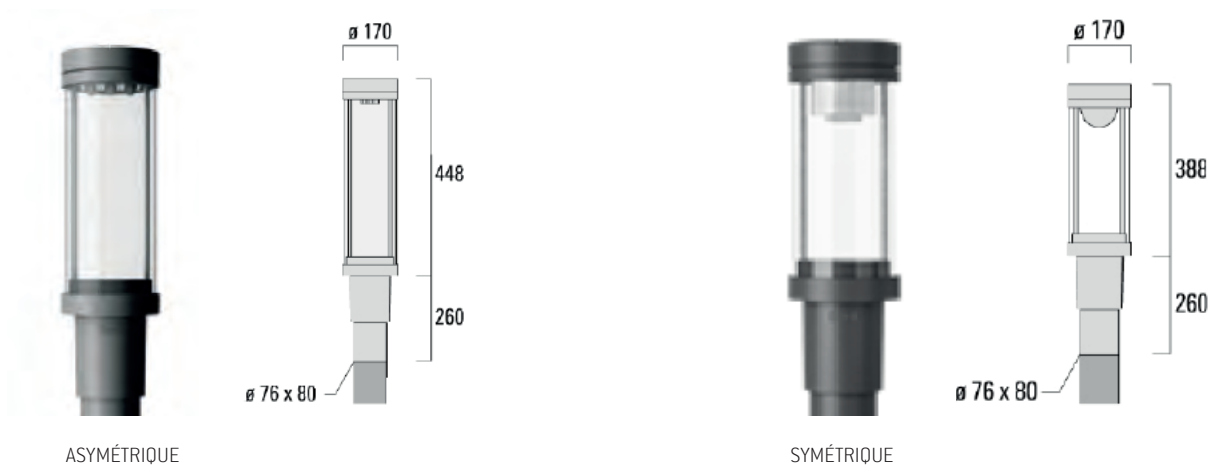
- Dimensions : $\varnothing 170\text{mm}$ / $h=388+260\text{mm}$
- Poids : 5.4kg

- Matières : Aluminium

- Puissance : 20W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Flux sortant : 1700 lumens
- Optique symétrique
- IRC > 80
- Indices de protection : IP66 / IK09

- Accessoire filtre coloré

Prévoir une alimentation DALI avec les piétonniers

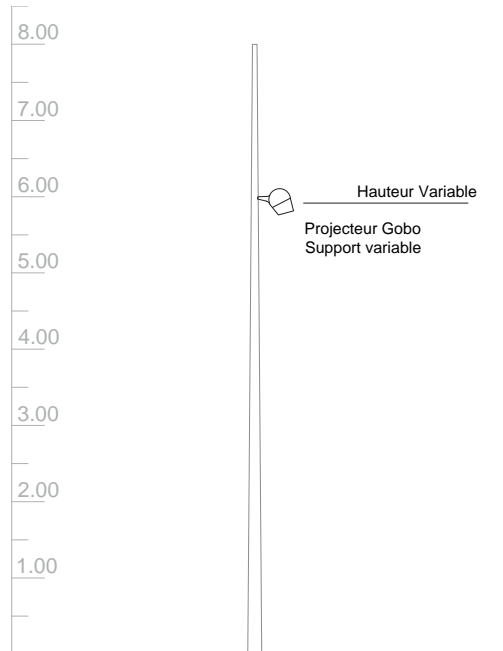


MISE EN VALEUR DES STATUES

SUR SUPPORT MÂT LAC



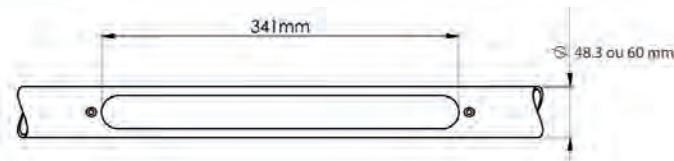
- Dimensions : Ø205mm / h=304mm
- Poids : 10kg
- Matières : Aluminium
- Puissance : 49W
- Température de couleur de lumière : 6500K
- Focale à confirmer
- IRC > 80
- Indices de protection : IP67 / IK07



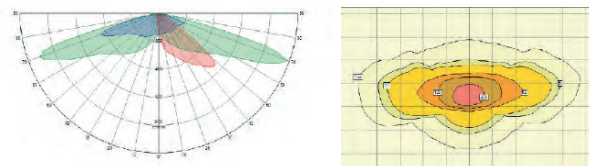
D

LUMINAIRE INTÉGRÉ

LISSES DE GARDE-CORPS & ESCALIERS



- Dimensions : Ø48,3mm / l=341mm
- Poids : 0.5kg
- Matières :
- Nombre de leds: 3 leds
- Puissance : 3.5W
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Optique asymétrique avec coupe flux arrière
- IRC > 80
- Indices de protection : IP66 / IK10



Hauteur 1m10

Linéaire 3 leds
Optique asymétrique
3000K



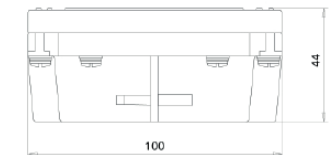
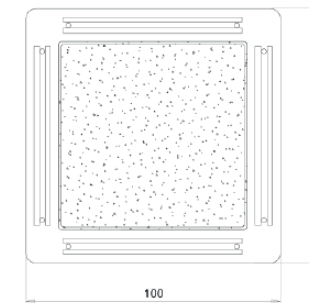
E

BALISE SOLAIRE (hors catalogue Bruxelles)

ENCASTRÉ DE SOL EN COEUR DE PLACE



- Dimensions : 100 x 100 x 44mm
- Poids : 330g
- Matières : Polycarbonate, Aluminium
- Température de couleur de lumière : 3000K
- Indices de protection : IP68 / IK10



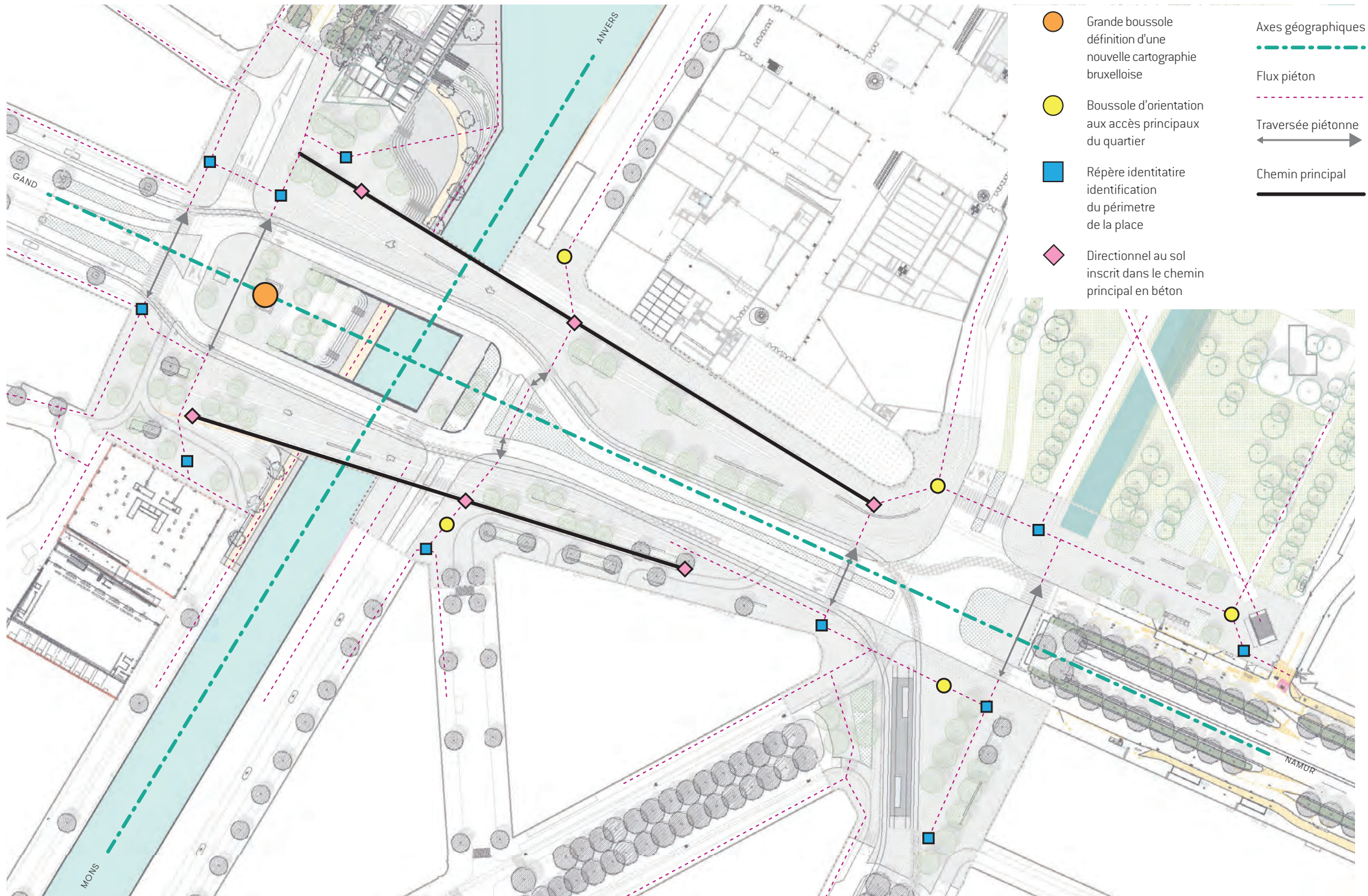
Hauteur 0m

Encastré de sol solaire
3000K

F

SIGNALÉTIQUE

Système signalétique - principe d'implantation



Mots clés

Fluidité
•
Mouvement
•
Orienter
•
Concentrer
•
Parcours
•
Flux
•
Eaux courantes
•
Croisement d'expériences
•
Intersections
•
Rencontre des territoires

Intentions

Suggérer une autre géographie du territoire
avec Saintelette comme point de départ
•
Proposer une expérience individuelle
et collective, à destination des piétons
•
Inviter à s'arrêter sur ce lieu
pour l'instant de passage
•
Créer un parcours invitant
à la déambulation, la balade
•
Ponctuer la place en créant
des espaces de partage,
de contemplation, d'orientation
•
Créer un vocabulaire graphique identitaire
de la place pour attirer l'attention des passants

Système signalétique - Concept - Trame des contenus

Un vocabulaire graphique Identitaire

Nous avons imaginé un projet de signalétique qui puisse valoriser et affirmer l'identité de la place Saintelette. Cette réponse passe à travers la conception d'un logotype et d'une famille de supports de signalétique qui vont jaloner le périmètre de la place.

Le dessin du logo (encore en étude) représente le 'S' de Saintelette et évoque graphiquement la présence de l'eau comme élément important du contexte urbain du projet, utilisée comme métaphore pour exprimer l'idée de transition, de passage, de fluidité. Les mêmes formes graphiques seront développées et déclinées sur l'ensemble du mobilier signalétique.

Suggérer une autre géographie du territoire

L'élément principale du projet de signalétique est la création d'une grande boussole positionnée au croisement des axes directionnelles majeures du site. Cet objet

va proposer une cartographie alternative de la ville de Bruxelles et de sa région en intégrant des distances temporelles à partir de ce nouveau point zéro qui est la place Saintelette.

Cette narration est composée de trois niveaux des lectures et des contenus qui vont se croiser et se superposer : les lieux/quartiers [premier niveau], les attractions de la ville et de la région [deuxième niveau], le tracé du réseau des voies navigables [troisième niveau].

Ponctuer la place en créant des espaces de partage, de contemplation, d'orientation

Nous préconisons que cette boussole ne soit pas seulement un support de signalétique, mais qui puisse fonctionner également comme objet d'aménagement urbain. Avec des éléments au sol et d'autres en volume, on imagine que le public puisse interagir, s'approprier de cette espace et identifier davantage la place

Saintelette aussi grâce à cette intervention urbaine.

Proposer une expérience individuelle et collective, à destination des piétons

Le contexte actuelle de la place Saintelette ne privilégie pas la présence ou le passage du public piétons. Notre proposition s'inscrit dans la même démarche du projet de valorisation et réhabilitation du site et vise à : marquer une identification graphique forte du périmètre de la place, créer un parcours invitant à la déambulation, stimuler le passant à s'arrêter à plusieurs endroits en créant des espaces de contemplation et d'orientation.

Lieux / Quartiers Résidence — Point du départ



Attractions Centres d'intérêts — Point d'arrivée



Réseau des voies navigables Mobilité — Connexions

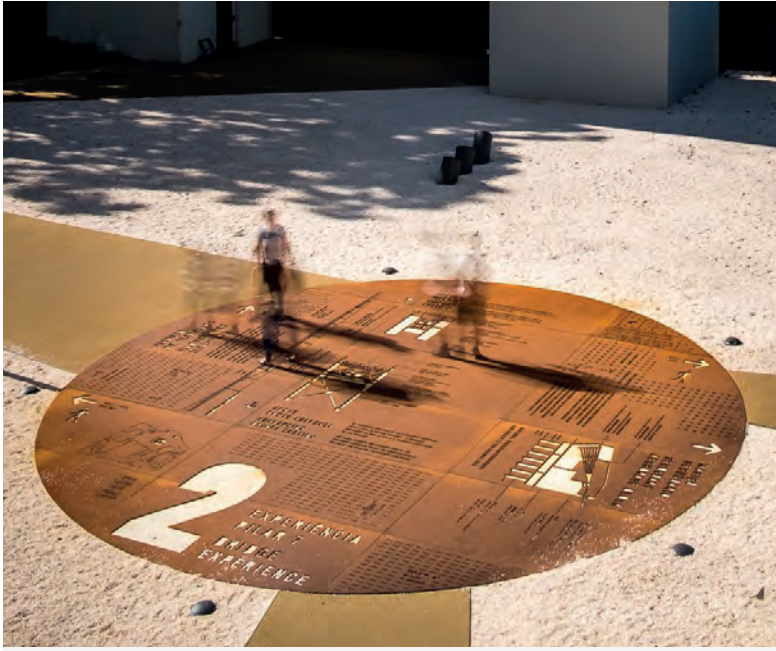




**L'évocation de l'eau,
comme élément important du contexte urbain du projet
comme métaphore de transition,
de passage,
de fluidité.**



**L'évocation de l'eau,
comme élément important du contexte urbain du projet
comme métaphore de transition,
de passage,
de fluidité.**

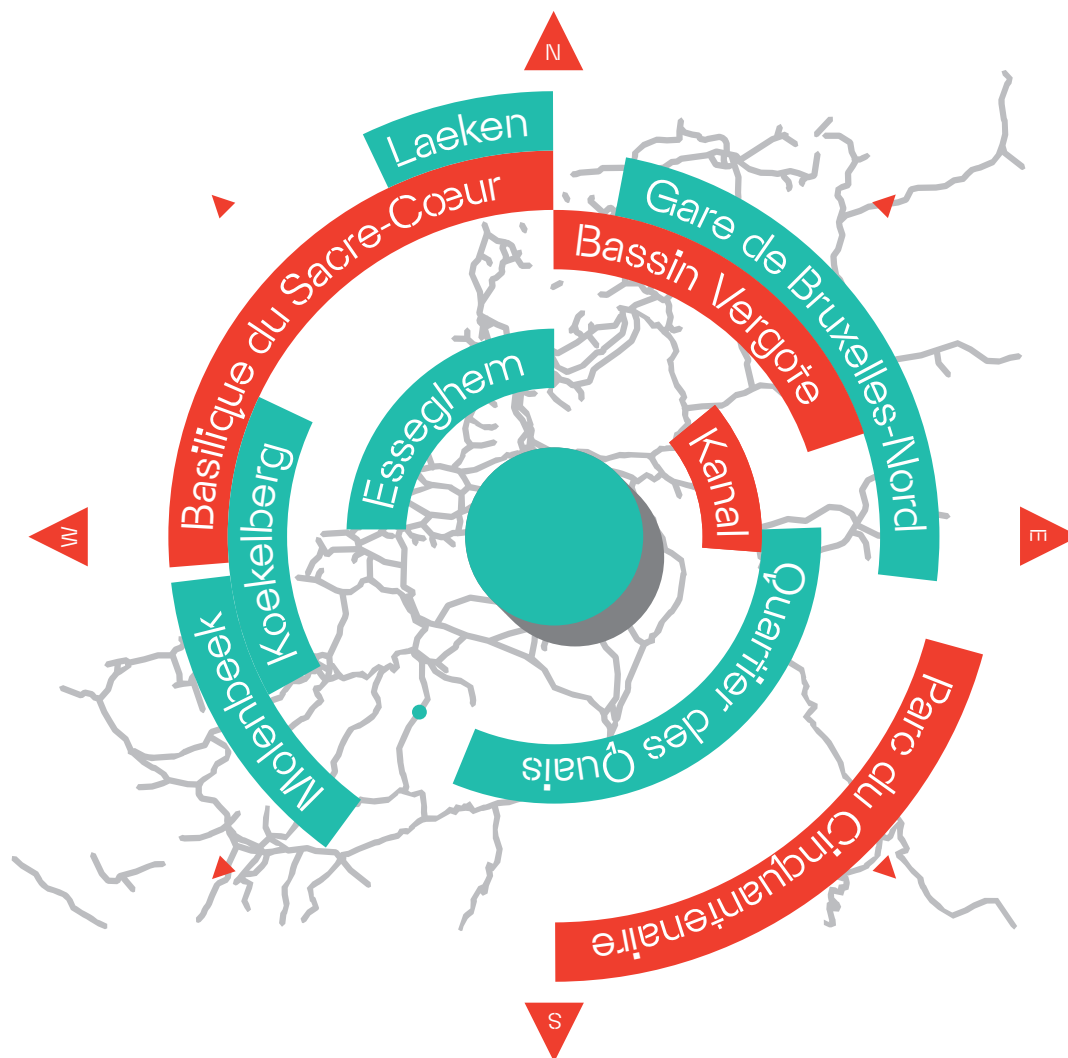


 Lieux / Quartiers

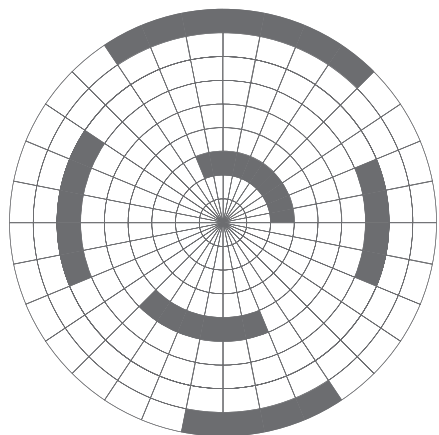
 Attractions

 Réseau des voies navigables

**Principe de représentation
graphique des contenus**

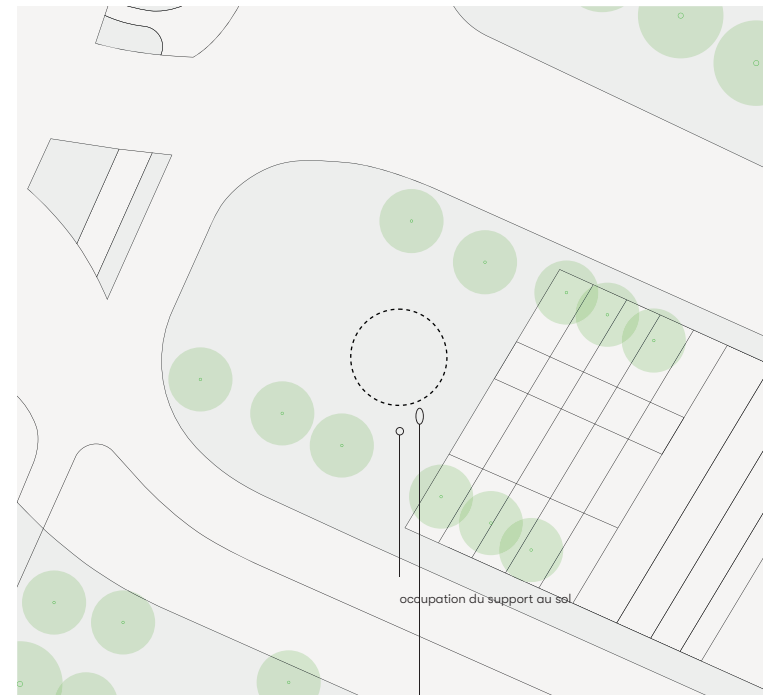


vue en plan



Principe de représentation graphique des contenus

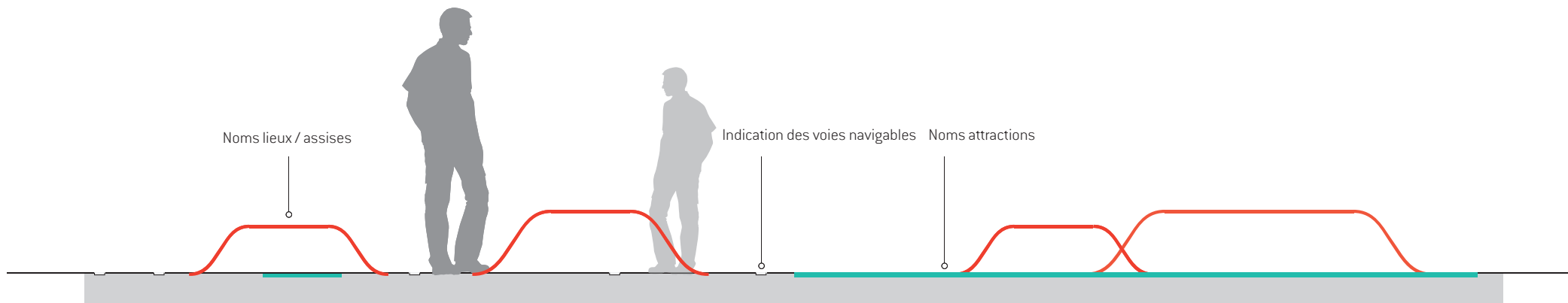
900 cm



Implantation de la grande boussole

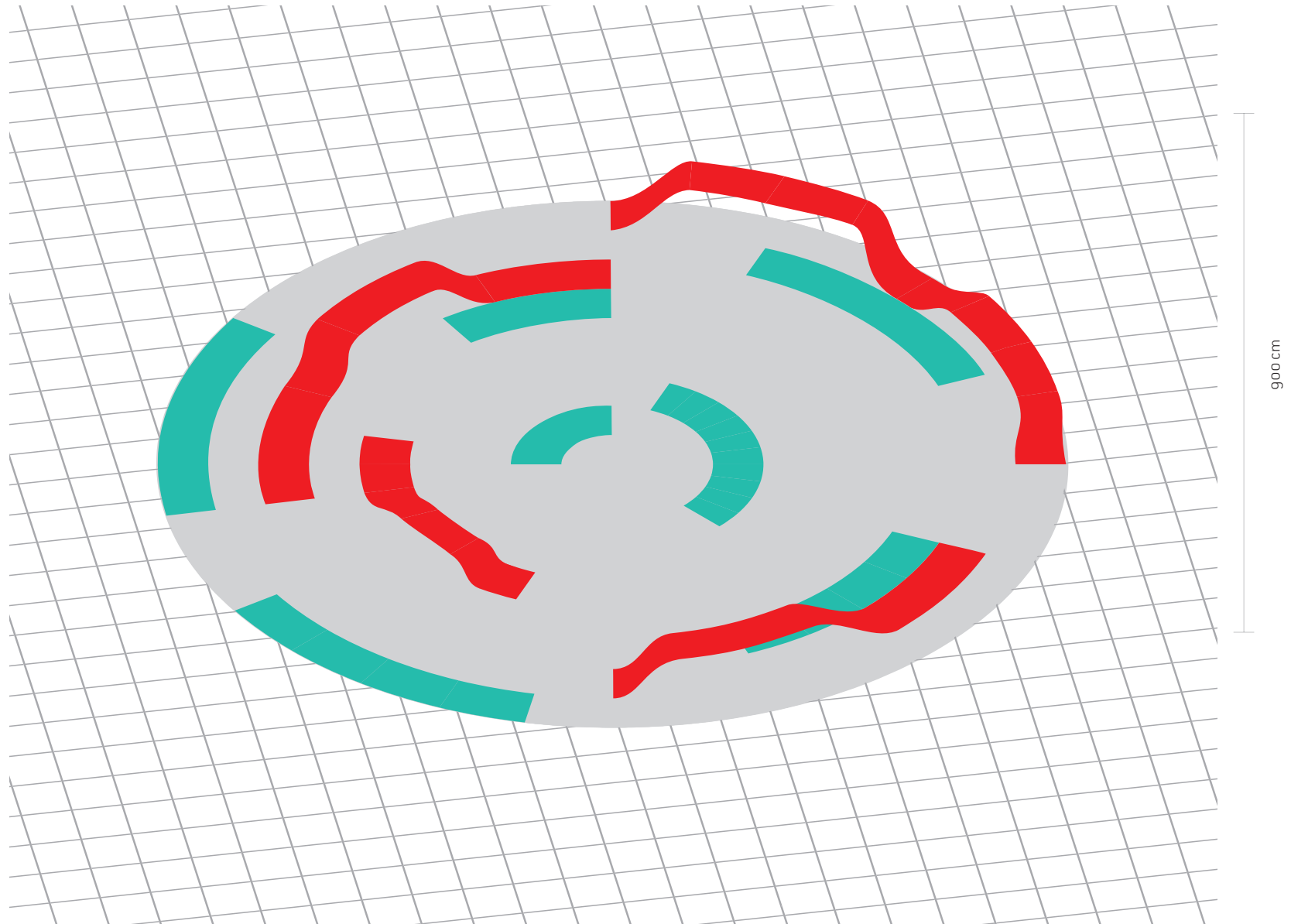
Noms lieux / assises

Indication des voies navigables Noms attractions

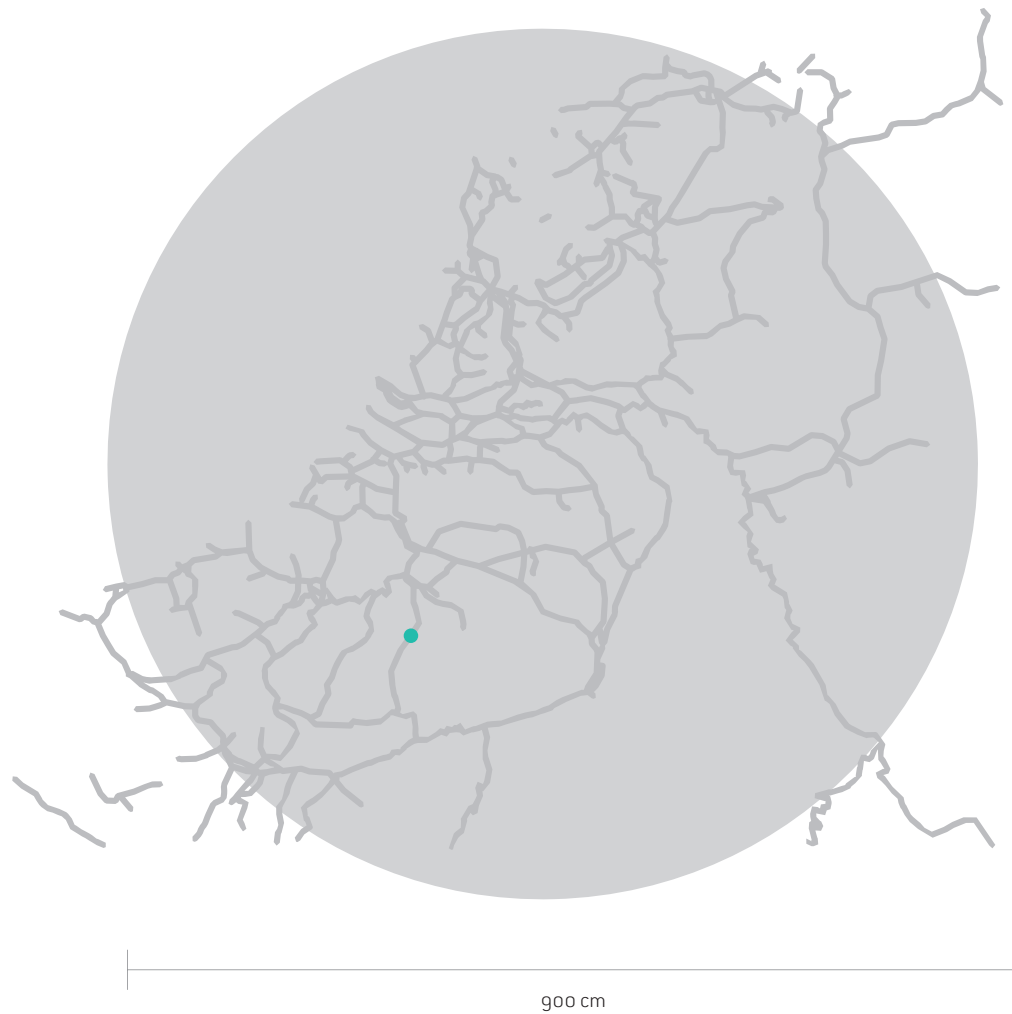


vue en élévation

900 cm



axonométrie



Fabrication:

Traits creusés au sol
Tracé des lignes 2 cm de largeur creusés sur la base d'un sol en béton

Descriptif

Plaques au sol
Support en tôle en acier ou aluminium peint
1 couleur et fixé au sol. Textes évidés.
8 exemplaires au total, dimensions variées



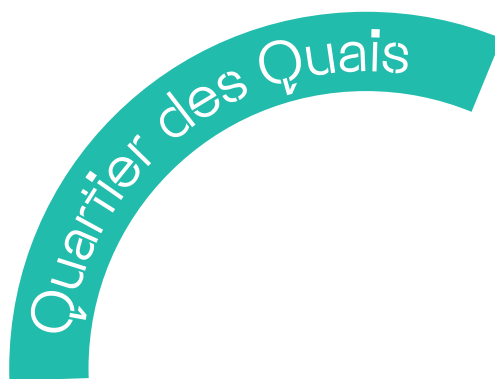
200 cm

Quantité
2 exemplaires,
2 typologies de textes différentes



240 cm

Quantité
2 exemplaires,
2 typologies de textes différentes



370 cm

Quantité
2 exemplaires,
2 typologies de textes différentes



360 cm

Quantité
2 exemplaires,
2 typologies de textes différentes



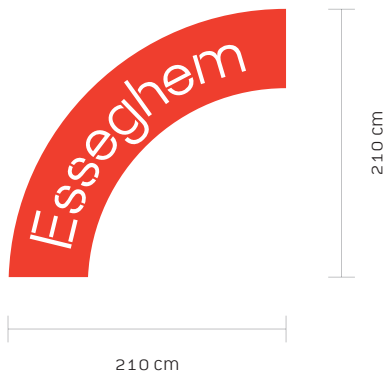
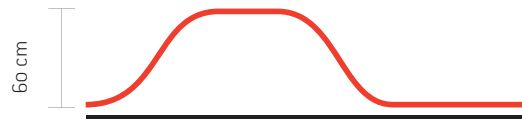
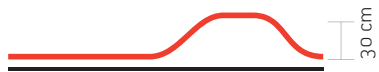
Système signalétique - Grande Boussole - Planche graphique et de fabrication

Descriptif

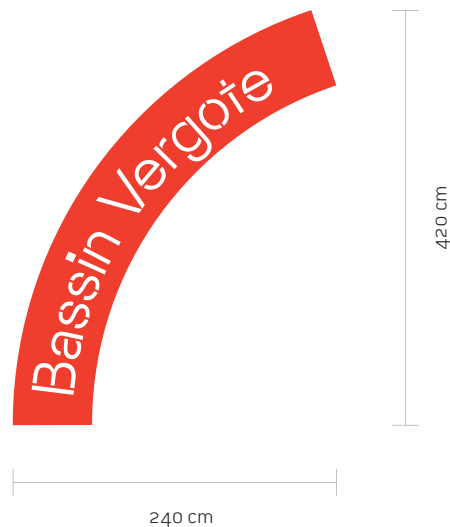
Plaques pour assises

Support en tôle en acier ou aluminium plié, peint 1 couleur et fixé au sol. Textes évidés.

4 exemplaires au total, dimensions variées

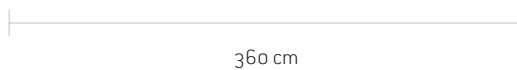
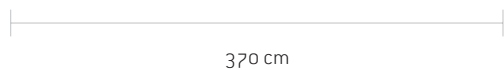
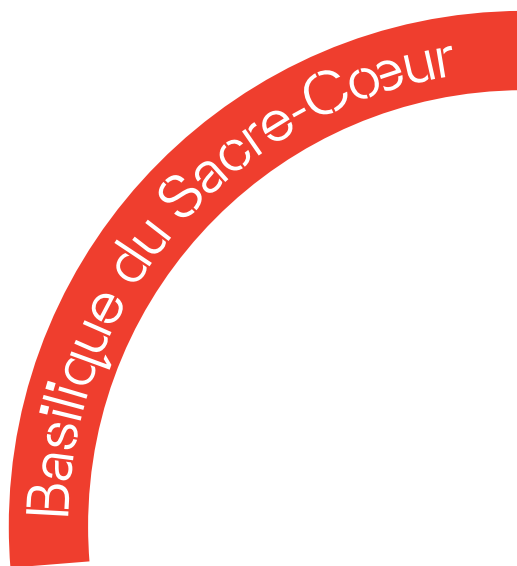
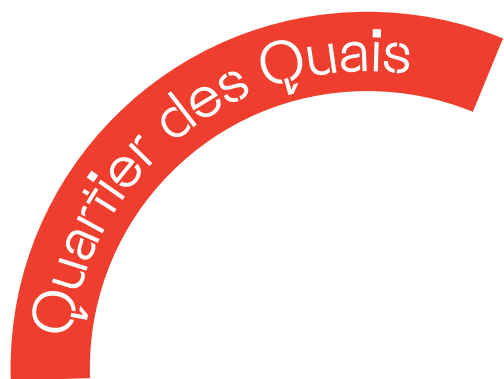
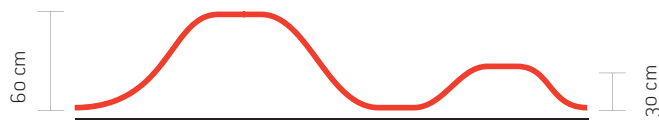


Quantité
1 exemplaire



Quantité
1 exemplaire





Quantité
1 exemplaire

Quantité
1 exemplaire



16 cm

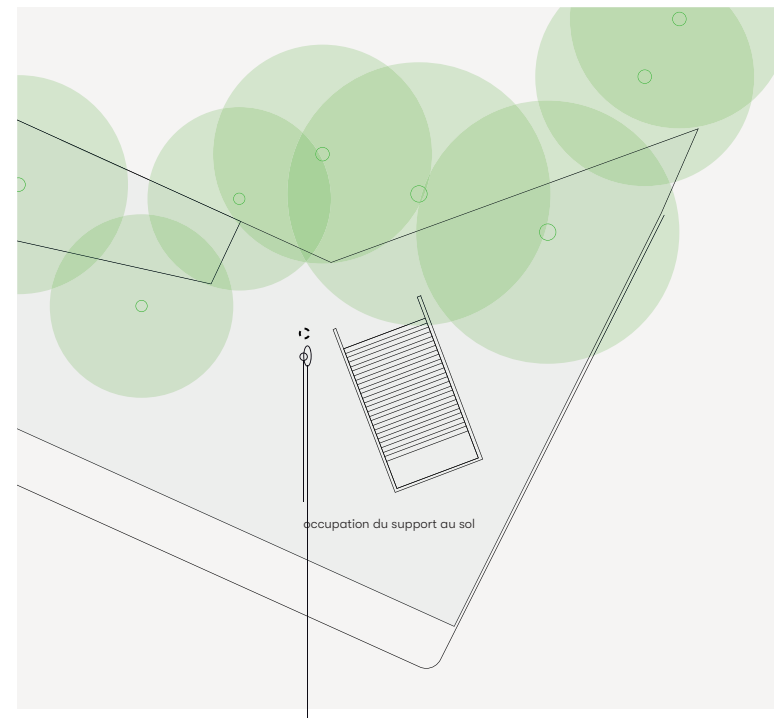
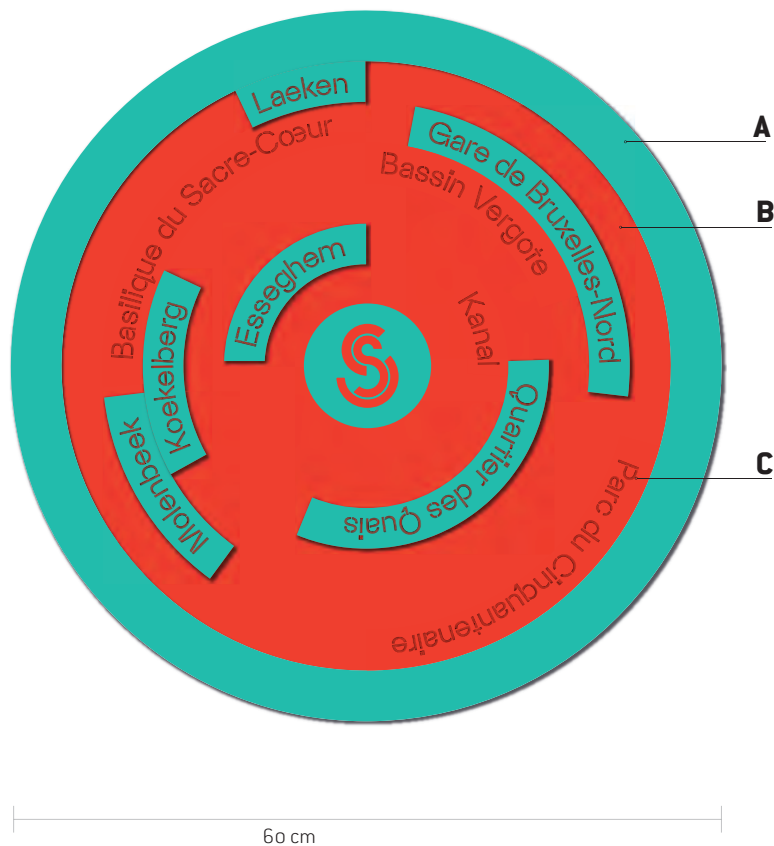
Échelle 1

Principe de représentation graphique des contenus

Descriptif

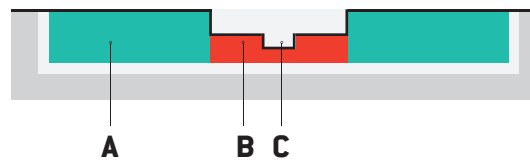
Boussole d'orientation
 Support en tôle en acier ou aluminium,
 peint 2 couleurs et fixé au sol.
 Textes gravés sur 1 niveau.
 5 exemplaires au total

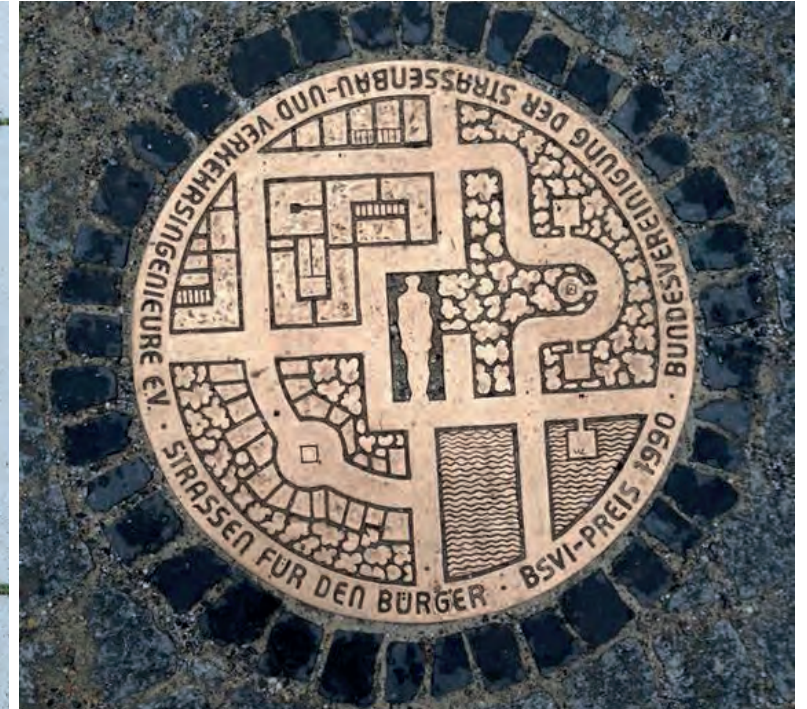
vue en plan



Implantation d'une des boussoles d'orientation - sortie du Métro

- A — Lieux / Quartiers
- B — Réseau des voies navigables
- C — Attractions





Principe de représentation graphique des contenus

Descriptif

Repère identitaire
Support en tôle en acier ou aluminium,
peint 2 couleurs et fixé au sol.
Textes gravés sur 1 niveau.
11 exemplaires au total

vue en plan





Principe de représentation graphique des contenus



**Implantation du support au sol
en accompagnement de l'agraffe**

vue en plan



Principe de représentation graphique des contenus

Descriptif

Motif directionnel au sol
Support en pierre, motif gravé sur 1 niveau.

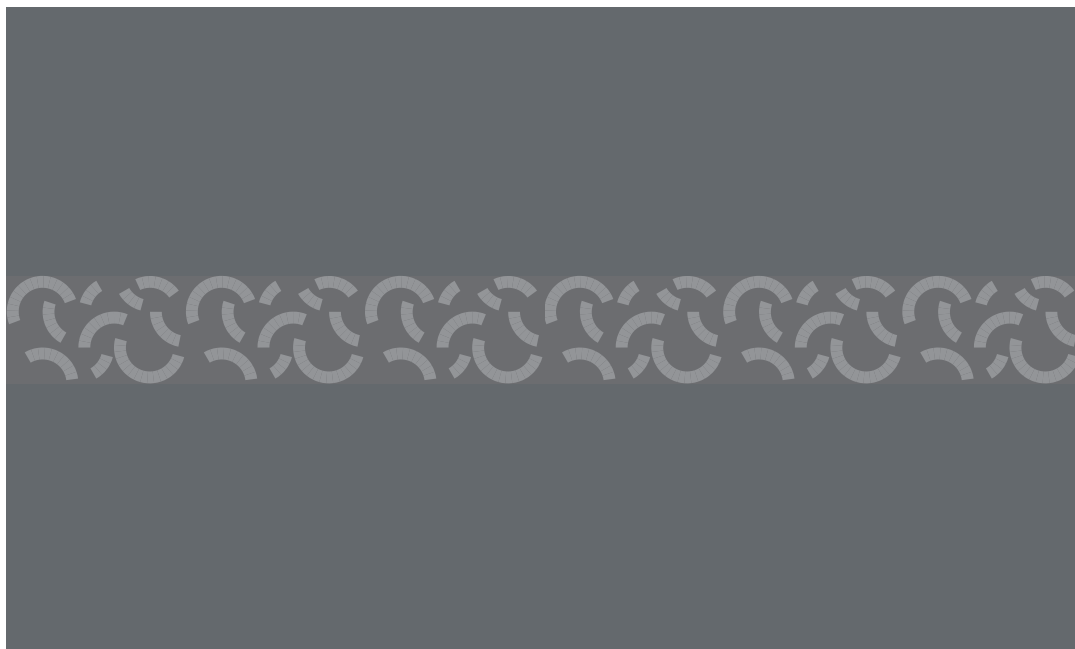
Variante possible: Support en tôle en acier ou aluminium,
peint 1 couleur et encastré au sol.
Motif gravé sur 1 niveau.

1 modèle reproduit sur 75 dalles ou 150 dalles

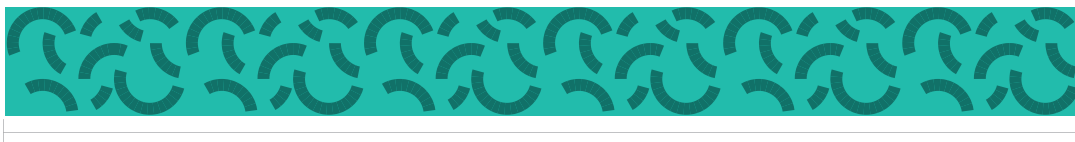
vue en plan

Support pierre

images de référence



25 cm



25 cm

250 cm

Variante possible: Support tôle acier ou aluminium



