

# Ceria - Coovi Bruxelles

Le projet est situé le long du Ring Ouest autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Il profite d'une localisation privilégiée par sa proximité avec le ring, la future nouvelle gare CERIA, un itinéraire cyclable et l'un des deux accès à la station de métro CERIA desservie par la ligne 5 (Erasme - Herman-Debroux). A cela, il faut ajouter la présence de deux campus d'Etudes supérieures (CERIA, Erasme), des sites commerciaux d'échelle suprarégionale et plusieurs quartiers voisins en pleine mutation (Quartier de la Roue, ...).

Le nouveau parking offrira 1200 emplacements pour voitures privées, 150 emplacements pour motos/voitures partagées et 270 places pour vélos. Il s'inscrit dès lors dans une vision régionale de décongestion de la capitale tout en constituant un nœud multimodal accompagnant la densification de ces quartiers d'Anderlecht en offrant une mobilité plus durable.

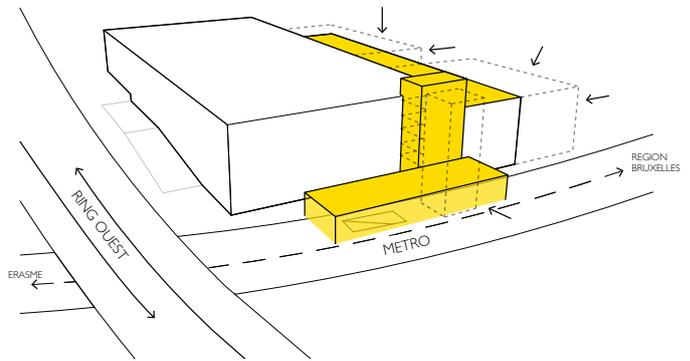
- Parking de transit (P+R)
- + 30.000 m<sup>2</sup>
- + Bruxelles Mobilité
- + Willemen Real Estate
- + Franki
- + Arcadis
- + Avant Garden

Lauréat marché public 2016



## Urbanité et qualité esthétique

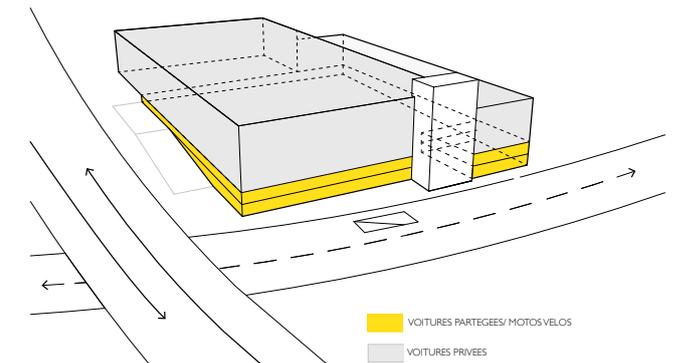
Visible depuis le ring, le projet se perçoit comme une entité visuelle unique. La façade en métal déployé sur les étages assure la perméabilité à l'air du bâtiment afin de répondre aux exigences de ventilation naturelle du parking; elle constitue un garde-corps mais aussi un système anti-intrusion. En travaillant sur deux mailles de métal, ce matériau joue avec la lumière et les reflets et apporte une vibration esthétique à l'ensemble de la composition. Un jeu de couleurs à l'intérieur du parking permet de différencier les étages et de générer une signalétique simple.



Volumétrie

## Sécurité, fluidité et lisibilité

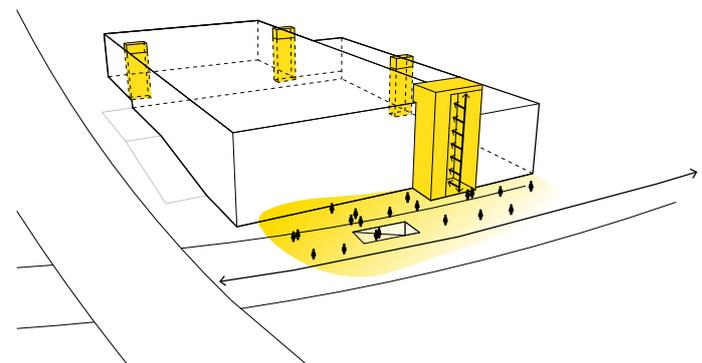
La force du projet réside dans la clarification des espaces afin de proposer un bâtiment adéquat à tous les utilisateurs. Le bâtiment évite le croisement entre les différents types d'utilisateurs et optimise la circulation interne du parking. Une distinction nette a été faite entre la zone pour les voitures privées aux étages, et la zone multimodale destinée aux motos, vélos et voitures à usage alternatif et/ou plus durable (co-voiturage, partagé, électrique...) au rez-de-chaussée. Le parking inclut une aire de stationnement réservée exclusivement aux voitures partagées et aux voitures électriques avec des emplacements équipés de bornes de chargement. En vue de garantir et de promouvoir l'utilisation de ces modes de déplacement plus durables, ils sont situés au rez haut, afin d'être visibles de tous et faciles d'accès. Une aire de parking exclusive pour les motos sera créée, ainsi qu'un parking vélo sécurisé en connexion directe avec la piste cyclable existante. Les relocalisations favorisent davantage les modes de déplacement luttant contre l'autosolisme. Afin de répondre aussi à une accessibilité pour tous, une attention particulière est portée sur l'accès pour personnes à mobilité réduite.



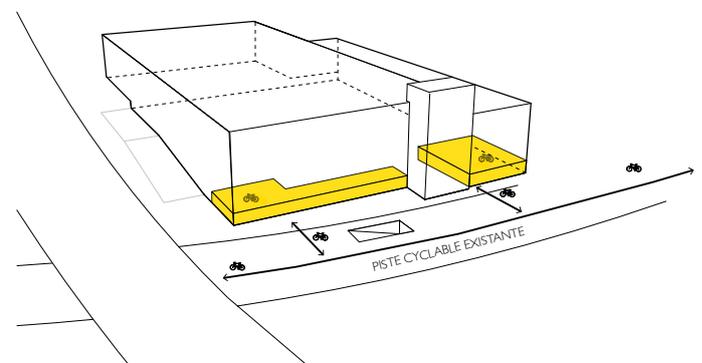
Fonctions

## Un projet durable et vert

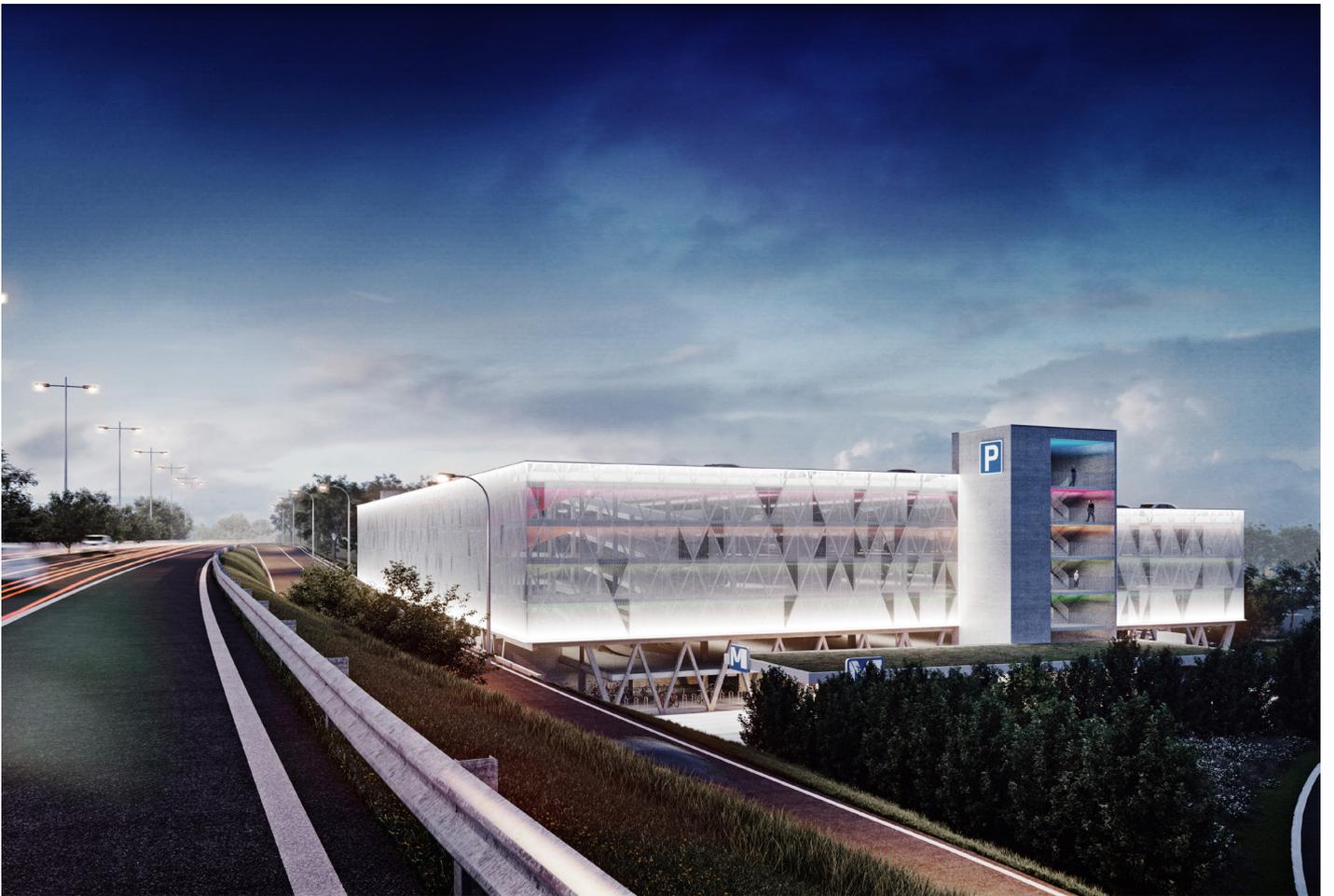
Dans un souci environnemental et une approche urbanistique de qualité, le projet propose une diminution conséquente de son emprise au sol, ce qui a pour résultat d'améliorer la perméabilité du sol et de réduire l'impact visuel depuis la Chaussée de Mons. L'espace qui en est dégagé est réattribué en zones vertes paysagères. L'organisation du bâtiment propose une qualité de l'espace dédié aux modes doux et une différenciation des flux d'usagers. Il propose d'optimiser l'espace piéton entre le parking et l'accès du métro en libérant cet espace de toute circulation automobile et moto. Cette placette dédiée aux piétons et aux cyclistes peut accueillir un ou deux petits commerces de type librairie ou point vélo, propices au trafic de navetteurs, afin de favoriser la convivialité tout en effectuant un contrôle social du lieu. Le bâtiment met en avant le côté végétal. Un nouveau talus végétalisé sert d'écran acoustique vis à vis des nuisances sonores du ring. La végétation et les arbres se chargent d'une adaptation climatique par la capture de particules et permet ainsi un rafraîchissement par évaporation et participe à l'embellissement du site. Les différents types de végétations sont adaptés à la localisation afin de soutenir au mieux la nidification des organismes biologiques locaux et le fourrage alimentaire. Des toitures végétales sont prévues. La gestion des eaux pluviales est réalisée de manière à favoriser l'infiltration des eaux directement sur le site. Ainsi, le projet propose un bassin d'orage infiltrant.

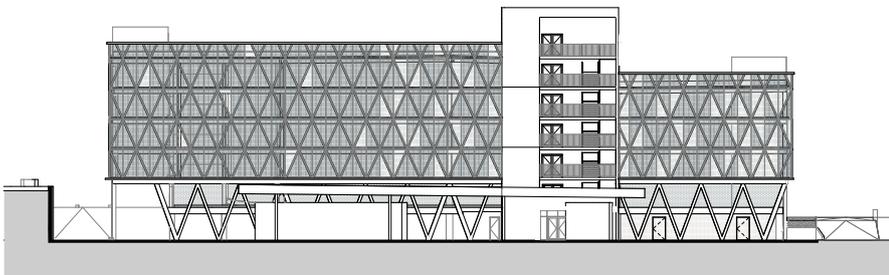
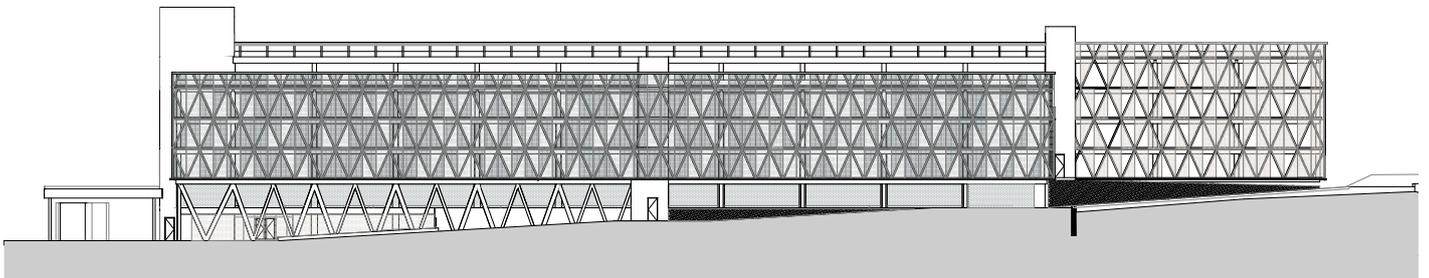
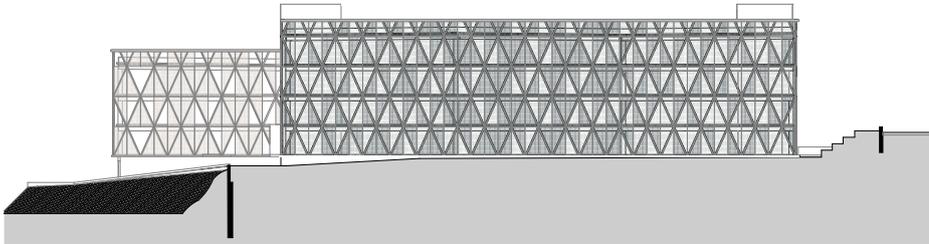
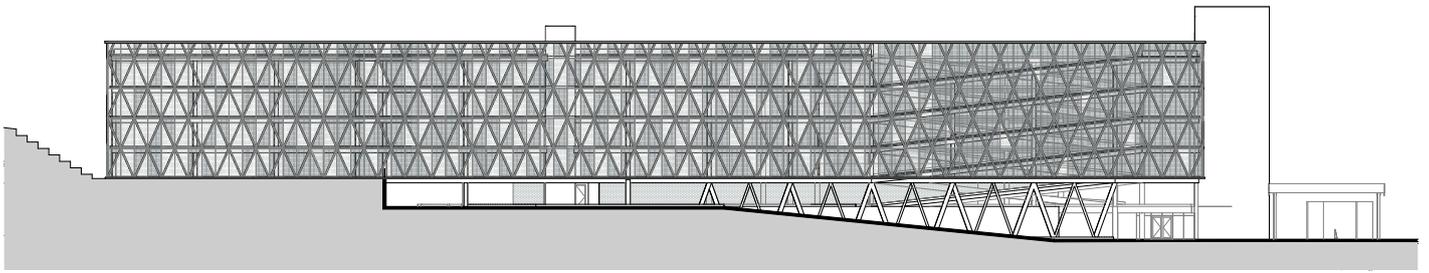


Circulation des piétons



Circulation des vélos





Localisation	Bruxelles (Anderlecht), Belgique
Intervention	Nouvelle construction
Affectation	Parking
Surface	30.000 m <sup>2</sup>
Nombre d'unité	1.200 voitures privées, 150 motos et voitures partagées, 270 vélos
Statut	Lauréat marché public 2016
Pouvoir adjudicateur	Bruxelles Mobilité
Maître d'ouvrage	Willement Group
Architecte	DDS+
Collaborations	Franki Arcadis Avant Garden