

STATION DE METRO GARE CENTRALE

APPEL A PROJET ARTISTIQUE



Table des matières

1. LE CONTEXTE	2
INTRODUCTION	2
LE LIEU : LA STATION DE METRO GARE CENTRALE.....	2
CONCEPTION ARCHITECTURALE DU PROJET DE REAMENAGEMENT : OBJECTIFS VISES.....	4
2. L'OBJET DU PRÉSENT APPEL À PROJET	6
L'INTEGRATION DE TROIS ŒUVRES ARTISTIQUES DANS LES NOUVEAUX ESPACES DE LA STATION METRO	6
ENJEUX ARTISTIQUES	6
L'ARTICULATION DES 3 ŒUVRES D'ART DANS L'ESPACE	6
LES CONTRAINTES DE L'ŒUVRE.....	7
COMMUNICATION	7
3. PROCESSUS.....	8
ETAPE 1 - PRESELECTION	8
ETAPE 2 – SELECTION FINALE.....	8
ETAPE 3 - DESIGNATION	9
DEFRAIEMENT	9
CALENDRIER.....	10
BUDGET	10
COMITE DE CONCERTATION	11
COMITE TECHNIQUE	11
4. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET PRATIQUES.....	12
DISPOSITIONS GENERALES	12
DISPOSITIONS DE NON-CONFORMITES.....	12
DROITS D'AUTEURS	12
CLAUSE LINGUISTIQUE.....	12
CONFIDENTIALITE.....	13
EXAMEN DES DOCUMENTS	13
EXCLUSION DES CANDIDATS	13
ORGANISATION ADMINISTRATIVE	13
5. ANNEXES.....	14



1. LE CONTEXTE

Introduction

Bruxelles connaît une longue tradition d'intégration d'œuvre d'art dans les espaces publics des stations de métro et pré-métro bruxelloises. Le patrimoine artistique qui compte plus d'une centaine d'œuvres pérennes et éphémères, compose une vraie galerie souterraine mise à la disposition des voyageurs ou visiteurs venus du monde entier. Seulement quelques rares stations ne possèdent pas encore d'œuvre d'art.

Parmi elles, la station Gare Centrale, qui jouit d'un projet ambitieux de transformation afin de répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité : l'accessibilité pour tous, l'accueil du flux toujours plus important de navetteurs, l'intégration de nouvelles techniques et technologies, les commerces de proximité, etc. Cette transformation est, enfin, l'opportunité de valoriser l'espace public de la station Gare Centrale en y intégrant, non pas une mais, plusieurs œuvres d'art.

Le lieu : la station de métro Gare Centrale

La station de métro Gare Centrale dessert 2 des 6 lignes du réseau métro bruxellois, soit les lignes 1 et 5. Elle se situe au sud-est du cœur historique de la ville de Bruxelles dans une zone qui a fait l'objet d'une destruction massive, amorcée au début du 20^{ème} siècle, lors de la réalisation de la Jonction ferroviaire entre le Nord et le Sud de Bruxelles qui n'étaient jusqu'alors pas connectés. Cette destruction a été suivie par une reconstruction avec de larges boulevards donnant plus de place à l'automobile et aux nouveaux immeubles modernistes.





La station Gare Centrale fait partie du premier tronçon du métro bruxellois comportant 6 stations reliant la place Schuman à la place de la Monnaie, inauguré en 1969 en mode pré-métro et en 1976 en mode métro. Conçue par les architectes Maxime Brunfaut et Jean Petit, elle s'étend sur deux niveaux souterrains, et est reliée à la surface par plusieurs accès disposés autour du croisement des rues des Colonies, Ravenstein, Loxum, Cardinal Mercier, Putterie, et Cantersteen. Elle dessert le centre historique de la ville, l'important quartier des bureaux, ainsi que les hautes écoles, hôtels et résidences.



La station de métro doit sa position centrale régionale et nationale à sa connexion directe à la Gare SNCB de Bruxelles-Centrale, un monument historique, l'œuvre de l'architecte Victor Horta achevée par l'architecte Maxime Brunfaut.



Les deux espaces sont reliés via un couloir souterrain, récemment rénové par le bureau d'architecte Ma2 (2013-2014). L'habillage des murs intègre des photographies de Daniel Deltour imprimées sur le support en tôle émaillée.



Conception architecturale du projet de réaménagement : objectifs visés

Le projet de transformation de la station Gare Centrale est confié au bureau d'architectes W.J. en M.C. Van Campenhout. Le concept repose sur quatre registres de l'architecture des gares: espace et lumière, lisibilité et transparence, confort et sécurité, et, modernité et propreté. L'objectif est de composer un espace qui, malgré sa nature souterraine, devient bien plus qu'un simple lieu de transit urbain (visuels en annexe).

Créer de l'espace et de la lumière chaleureuse

- Établir une représentation précise d'éclairage artificiel de la gare : mise en lumière « dramatique » des grands espaces principaux (hall de niveau -2, grand hall du niveau -1) et essayer de combler le déficit de lumière naturelle par un éclairage artificiel chaleureux.
- Les luminaires existants de l'architecte Brunfaut seront conservés autant que possible.

Améliorer la lisibilité et la transparence du complexe souterrain

- L'organisation du rassemblement et de la redistribution du public dans un grand hall central au niveau -1.
- Nouveaux accès à la gare depuis la rue Ravenstein et depuis la rue Cardinal Mercier (escalier), avec une vue directe sur le grand hall central au niveau -1 ; grâce à ces nouveaux accès, le grand hall sera mis en lumière par les ouvertures en surface, ce qui facilite la lecture de la station. Les accès au coin de la rue des colonies et de la rue Montagne du Parc sont supprimés.
 - Meilleure lecture des zones hors contrôle et des zones contrôlées, en séparant clairement les circulations internes (en zone contrôlée) des circulations qui remontent jusqu'en surface.
 - Concevoir un système d'information claire, logique et efficace. Le cheminement du voyageur est séquencé en quatre points:



Améliorer le confort et la sécurité objective

- Étude des zones de commerces afin de les rendre plus agréables, moins « écartées » de l'espace gare.
- Établir au niveau -1 une large zone publique;
- Prévoir un éclairage abondant et chaud dans les zones souterraines afin d'éviter les coins sombres. Tout est mis en œuvre afin de « voir et être vu » ; condition sine qua none de bien-être à l'intérieur d'un espace souterrain.
- Réaliser soigneusement l'acoustique dans les halls du niveau -1 et - 2 et au niveau des quais.

Modernité et propreté

- Définition des matériaux: matériaux clairs, robustes et d'entretien simple.
- Les sols et murs sont traités de la même manière: pierre chaleureuse claire. Cette pierre va réfléchir la lumière vers les espaces et venir contribuer à l'éclairage de la station souterraine.
- Les plafonds des espaces de circulation sont équipés de panneaux acoustiques insérés dans des plaques en aluminium. Les zones de plafond bas, le béton du plafond est traité mais laissé apparent.
- Prise en compte du projet de réaménagement du passage souterrain de la Gare de Bruxelles Central: la couleur du nouveau revêtement de sol en pierre naturelle de la station de métro correspond à la couleur du sol restauré du passage. Le nouveau revêtement est appliqué à partir du volet de fermeture. Pour assurer une transition entre les deux projets, le revêtement émaillé des murs est prolongé dans la station jusqu'aux niches des escalators et escaliers menant au quai direction Parc.
- Standardiser l'apparence des différents commerces et services, en les incluant dans l'image globale de la gare (éclairage, façades et fermetures des commerces, etc.).
- Munir les espaces commerciaux de cloisons vitrées qui adoptent des formes arrondies en association avec les arrondis que l'on retrouve dans le passage souterrain et la gare ferroviaire.
- Utiliser les murs le long des quais du niveau -2 et dans les espaces dégagés par les niches afin de mettre en scène un véritable « mur » de verre éclairé par derrière, sur lequel des images sont exposées et mises en lumière. Cela va constituer un élément moderne et vivant de la station.
- Offrir une image d'homogénéité à travers le mobilier. Les matériaux de finition des sièges et des bancs sont en parfaite symbiose avec les matériaux de finition de la gare et contribuent pleinement à l'organisation et à l'ambiance générale de la gare centrale.



2. L'OBJET DU PRÉSENT APPEL À PROJET

L'intégration de trois œuvres artistiques dans les nouveaux espaces de la station métro

Enjeux artistiques

Le projet d'intégration d'œuvres d'art à la station Gare Centrale a plusieurs objectifs.

Premièrement, il s'agit de **valoriser l'espace public souterrain des transports publics** auprès des usagers en lui proposant une **expérience culturelle unique, globale et porteuse de sens** qu'il pourra appréhender au travers de ses déplacements. Une œuvre d'art est aussi un moyen de **tisser des liens avec le dehors** et ainsi **effacer ce sentiment d'oppression** que le navetteur peut ressentir dans ses déplacements en sous-sol, inhospitalier par nature.

Deuxièmement, l'intégration artistique permet **aux artistes de s'exprimer**, offrant une autre dimension à l'espace, et en même temps participant à la **création d'une identité propre**. Par ailleurs, la diversité des traitements des espaces (s'ils sont porteurs de sens et bien identifiés tenant compte des déplacements des personnes) **facilite l'orientation naturelle** dans l'espace souterrain.

Troisièmement, l'intégration artistique à la Gare Centrale de par sa **situation exceptionnelle** au cœur historique de la capitale européenne et de ses monuments représente une excellente opportunité pour Bruxelles Mobilité d'introduire les visiteurs venus du monde entier non seulement à l'une des plus grande galerie souterraine européenne d'art Belge, mais aussi aux autres activités culturelles de Bruxelles.

L'articulation des 3 œuvres d'art dans l'espace

Conformément aux procédures de sélection des œuvres d'art pérennes dans le métro bruxellois, l'opportunité de l'intégration artistique à la station Gare Centrale a été présentée au Comité de concertation qui réunit les experts en art urbain. A l'issue de plusieurs réunions successives, il a été **mis en évidence l'opportunité d'intégrer trois œuvres d'art dans les différentes parties du nouvel aménagement de la station**. Le Comité aura pour rôle d'articuler les différentes propositions artistiques sur base des avant-projet remis afin de proposer une **expérience culturelle unique aux navetteurs**. Pour sa part, l'architecte du projet doit intégrer ces projets artistiques dans le concept global de la stations, et dont il assure la cohérence.

Les zones d'interventions identifiées et soumises au présent appel à projet sont les suivantes (voir annexe récapitulative avec les plans d'aménagement et les visuels projetés) :

- **Zone 1** : les **parois murales du niveau quai** (niveau -2) qui seront habillées de panneaux en matériaux composites sur lequel, une impression est prévue.



- **Zone 2 : les parois murales et piliers de la mezzanine (niveau -1) et de l'espace commercial de transit (niveau -2).** Les parois murales sont composées des panneaux en matériaux composites sur lesquels une impression est prévue. Pour les piliers, seulement une couche de couleur est prévue. Un autre matériaux pourrait être proposé à condition de répondre aux normes exigées en terme de sécurité incendie, de résistance et entretien.
- **Zone 3 : Accès rue des Colonies** (actuellement, hors projet d'aménagement – mais possibilité de changement du support par les mêmes panneaux composites).

L'artiste **notifiera l'espace qu'il souhaite intégrer dans le dossier de candidature. Il peut présenter un même projet pour plusieurs espaces et peut également s'associer avec d'autres artistes (collectif/association).** Il ne peut pas présenter seul plusieurs projets. L'artiste ou le collectif qui ne spécifie pas d'espace dans sa note d'intention pourra se voir attribuer l'un des trois espace par le comité.

Ceci étant, le comité de concertation, en tant que curateur, se réserve le droit de sélectionner parmi le dossier de candidature, les éléments pertinents et d'exclure les éléments qu'il ne souhaitent pas intégrer.

Les contraintes de l'œuvre

Le choix des matériaux et le traitement qui leur est accordé doivent tenir compte des **exigences de pérennité de l'œuvre d'art.** Le traitement, la finition et l'assemblage doivent résister au vandalisme dans des conditions normales d'exposition dans un espace public où il y a un achalandage important, ou être inaccessibles (posées par ex. en hauteur).

C'est pourquoi, au niveau des Zone 1 et 2, sont privilégiés la piste d'une **conception originale qui sera imprimée sur le support prévu. Pour les piliers pour lesquels une peinture murale est prévue, les artistes sont libres de proposer un autre matériaux à condition d'apporter la preuve de leur résistance (incendie et vandalisme) et facilité d'entretien.**

Compte tenu du fait qu'il s'agit d'un espace « grand public », **l'exposition de messages se doit d'être neutre.** De ce fait, toutes connotations religieuses, politiques, homophobes, racistes ou sexistes, sont proscrites.

En même temps, l'aménagement des œuvres d'art ne pourra pas entraver la lisibilité et la visibilité de l'espace de la station et devra **tenir compte des normes d'accessibilité universelle et des directives de sécurité, anciennes et nouvelles, ainsi que de la signalétique au voyageur.**

Communication

Dans le cadre de cet appel à projet, il sera demandé aux artistes de collaborer avec les équipes de communication de la STIB et Bruxelles Mobilité pour s'intégrer dans une stratégie de communication spécifique sur les œuvres d'art qui sera déployée pendant le chantier.



3. PROCESSUS

ETAPE 1 - PRESELECTION

Les candidats préconisés par des experts en art urbain présentent leur dossier de candidature de façon à démontrer l'excellence de leurs réalisations et/ou de leurs compétences pour la réalisation du projet.

Les documents (en format PDF) à produire sont les suivants :

- Le **Curriculum Vitae** (maximum 1 pages recto-verso par artiste) ;
- Un **Portfolio** présentant les domaines de recherche de(s) l'artiste(s) au travers de maximum 5 projets réalisés et pertinents par rapport au présent appel ;
- Une **Note d'intention**, décrivant la démarche artistique d'intégration de l'œuvre d'art à la station Gare Centrale, éventuellement quelques croquis, et comprenant également les dimensions et les matériaux privilégiés (maximum 2 pages recto-verso) ainsi que la ou les zones visées ;
- Un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, un document équivalent.

Sur base des dossiers de candidature reçus, le comité de sélection se réunit pour présélectionner 3 candidats par zone, soit 9 candidats. Cependant, le comité de sélection se réserve le droit de sélectionner une candidature de plus ou de moins.

Les critères de présélection sont les suivants :

- **l'originalité de la note d'intention** – 20 points,
- **la prise en compte du contexte** – 10 points,
- **la faisabilité générale du concept proposé** – 10 points,
- **l'expérience et la qualité des projets présentés dans le portfolio** – 10 points.

ETAPE 2 – SELECTION FINALE

Les candidats finalistes sont invités à réaliser un avant-projet composé comme suit :

- une **maquette ou des images visuelles** (présentation en Power Point) présentant l'œuvre d'art dans son environnement immédiat ;
- un **texte de présentation** de l'œuvre exposant le concept et le parti choisi par l'artiste ;
- une **description technique** comprenant la liste des matériaux et les fiches techniques si nécessaire, le traitement choisi et la finition, ainsi que le mode de fabrication et d'assemblage. Cette description doit préciser la solution retenue pour les ancrages, validée par un ingénieur en structure (le cas échéant);
- un **échantillon** de chaque matériau qui composera l'œuvre ;
- un **budget détaillé** ;
- les **prescriptions de conservation** (entretien) de l'œuvre.



Cette étape est centrée sur la mise en forme plus détaillée du projet, sa réponse précise aux exigences du programme et sa faisabilité. Plus spécifiquement, les finalistes doivent démontrer la signifiante de leur projet sur le site, sa faisabilité technique et son adéquation avec l'enveloppe budgétaire proposée.

Les avant-projets sont évaluées sur base des critères suivants :

- la créativité et originalité de la démarche artistique (20 pts) ;
- l'intérêt de l'approche conceptuelle et des enjeux (10 pts);
- l'adéquation du projet avec son environnement (10 pts);
- impact visuel du projet (expérience de perception) (10 pts) ;
- l'adéquation des matériaux et médias utilisés avec le lieu (10 pts) ;
- la maîtrise des aspects fonctionnels et techniques (10 pts) ;
- la pérennité des matériaux et exigences d'entretien de l'œuvre (10 pts) ;
- l'adéquation du projet avec le budget (10 pts).

Les candidats finalistes présenteront cet avant-projet en deux reprises : devant un comité technique et aux membres du comité de sélection. Ils reçoivent une invitation écrite précisant le jour et l'heure de leur présentation.

ETAPE 3 - DESIGNATION

Sur base de l'avant-projet déposé par les candidates finalistes, un comité technique émet un avis sur la faisabilité, les avantages et les inconvénients techniques de chaque dossier présenté.

Finalement, le comité de concertation, sur base des avant-projets déposés, des présentations des projets par les candidats et l'avis du comité technique, sélectionne les trois œuvres d'art qui seront proposées pour validation au Ministre de la mobilité et travaux publics de la RBC.

DEFRAIEMENT

Les candidats finalistes non retenus sont défrayés à hauteur de **4.000,00 EUR TVAC** pour la remise d'un avant-projet **à condition d'avoir respecté les exigences requises sur la totalité du parcours, et donc ayant obtenus minimum la moitié des points.**



CALENDRIER

Contact des candidats	Décembre 2021
Envoi du règlement aux candidats	Décembre 2021 – janvier 2022
Dépôt du dossier de candidature (note d'intention)	31 mars 2022
Pré-sélection de 9 notes d'intention (3 par zones)	Avril 2022
Rencontre des candidats retenus	Mai 2022
Dépôt des dossiers d'avant-projet	1er octobre 2022
Présentation devant le Comité technique	Octobre 2022
Présentation devant le Comité de Concertation	Octobre 2022
Envoi des résultats aux candidats	Novembre 2022
Élaboration du contrat par Bruxelles Mobilité + Signatures	Janvier - Juin 2023
Conception	Juin 2023 - Juin 2024
Réalisation	2025 – 2027

Outre la date limite du dépôt des candidatures, le calendrier proposé est sujet à modifications.

BUDGET

Le budget prévisionnel destiné à la conception de chaque œuvre d'art est fixé à **75.000,00 EUR, TVAC**.

Ce montant comprend :

- les honoraires liés à la conception de l'œuvre et les droits d'auteur de l'artiste ;
- les frais de production des plans, maquette/images 3D, devis et estimations de coûts (provisaires et définitifs) de l'œuvre;
- les frais d'élaboration du dossier complet de l'œuvre comprenant les plans conformes à l'exécution, des photographies des différentes étapes de la fabrication pour des fins non commerciales ;
- Le suivi des tests, les optimisations et ajustages éventuels des images ;
- Le suivi de l'installation de l'œuvre ;
- les honoraires des collaborateurs professionnels pour l'étude ;
- les frais relatifs à la participation aux rencontres de coordination avec le maître d'ouvrage;

Dans le cas d'une reproduction du concept artistique sur les matériaux de parachèvement de la station (impression sur panneaux composites), uniquement le coût d'impression est imputable au budget d'exécution de l'œuvre (et pas de conception). Les matériaux seront quant à eux imputables sur l'enveloppe budgétaire des travaux généraux de la station.



COMITE DE CONCERTATION

Le **Comité de Concertation** est composé des membres suivants :

- un représentant du Ministre de la Mobilité et des travaux Publics ;
- un représentant de la Ville de Bruxelles ;
- un représentant du Maître de l'ouvrage ;
- un représentant de la Cellule Art & Architecture de la DITP ;
- un ou plusieurs représentant de de la STIB ;
- l'architecte responsable du projet d'aménagement ;
- des experts externes en Art public urbain.

COMITE TECHNIQUE

Le **rôle du comité technique** consiste à effectuer une analyse de certains éléments techniques des prestations des finalistes.

Il évalue notamment :

- les estimations de coût du projet en regard du budget prévisionnel ;
- la faisabilité technique du projet ;
- la compatibilité avec les équipements techniques et sécuritaires de la station ;
- la faisabilité du projet en regard de la réglementation existante ;
- l'entretien et la durabilité des éléments compris dans le projet.

Un rapport sommaire du comité technique sera présenté au Comité de Concertation lors de la sélection et l'attribution.



4. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET PRATIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

Le projet désigné doit être approuvé par Bruxelles Mobilité et la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière.

La Direction de l'Infrastructure des Transports Publics, par voie de ses instances décisionnelles, prépare le contenu de la convention avec le lauréat.

DISPOSITIONS DE NON-CONFORMITES

L'une ou l'autre des situations suivantes peut entraîner le rejet d'une candidature ou d'une prestation :

- l'absence de l'un ou l'autre des documents requis dans le dossier de candidature,
- le non-respect de toute autre condition indiquée comme étant essentielle dans les instructions remises aux candidats.

DROITS D'AUTEURS

Chaque candidat accepte, de par le dépôt de sa prestation, de réserver son concept à Bruxelles Mobilité et de ne pas en faire ou permettre d'en faire quelque adaptation que ce soit aux fins d'un autre projet, jusqu'à la sélection du lauréat.

Tous les documents, prestations et travaux, quels que soit leur forme ou leur support, produits ou réalisés par le candidat ayant conçu la proposition dans le cadre du présent appel, demeureront la propriété entière et exclusive de Bruxelles Mobilité qui pourra en disposer à son gré si le contrat de réalisation du projet est confié au lauréat.

Le candidat dont le projet est retenu garantit à Bruxelles Mobilité qu'il détient tous les droits lui permettant d'accorder cette cession. Il se porte garant contre tout recours, poursuite, réclamation ou demande de la part de toute personne qui contredirait une telle garantie ou les représentations qui s'y trouvent.

CLAUSE LINGUISTIQUE

La rédaction des documents doit être effectuée en français et/ou en néerlandais.



CONFIDENTIALITE

Les candidats doivent considérer comme strictement confidentiel le contenu des études effectuées dans le cadre de cet appel à projet et ne devront, sans accord écrit préalable, communiquer ou divulguer à des tiers privés ou publics les renseignements globaux ou partiels. Les membres du personnel de Bruxelles Mobilité, de même que les membres du comité de suivi sont tenus à la confidentialité durant toute la procédure.

EXAMEN DES DOCUMENTS

Par l'envoi et le dépôt de sa candidature, le candidat ou le candidat sélectionné reconnaît avoir pris connaissance de toutes les exigences du règlement et il en accepte toutes les clauses, charges et conditions.

Bruxelles Mobilité se réserve le droit d'apporter des modifications, sous forme d'addenda, aux documents de prestation des candidats avant l'heure et la date limite du dépôt des prestations et, le cas échéant, de modifier la date limite de ce dépôt. Les modifications deviennent partie intégrante des documents de prestation et sont transmises par courriel aux candidats.

EXCLUSION DES CANDIDATS

Bruxelles Mobilité se réserve le droit d'exclure, s'il y a lieu, tout candidat pour non-respect partiel ou total des dispositions et des règles du présent appel à projet.

Motifs d'exclusion obligatoire (art. 67, § 1 de la loi du 17 juin 2016)

Sauf motifs impérieux d'intérêt général ou mesures correctrices jugées suffisantes, seront exclus du présent appel à projet, les candidats qui ont fait l'objet d'une condamnation prononcée par une décision judiciaire ayant force de chose jugée pour l'une des infractions suivantes :

- participation à une organisation criminelle,
- corruption,
- fraude,
- infractions terroristes, infractions liées aux activités terroristes ou incitation à commettre une telle infraction, complicité ou tentative d'une telle infraction ;
- blanchiment de capitaux ou financement du terrorisme,
- travail des enfants ou autres formes de traite des êtres humains,
- occupation de ressortissants de pays tiers en séjour illégal.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

La responsabilité administrative de cet appel à projet est assurée par la Cellule Art et Architecture de la Direction de l'Infrastructure des Transports Publics.



Toutes les demandes de documents et d'informations doivent être adressées à l'intention de Mme Tiffany Hernalesteen via le courriel : thernalesteen@sprb.brussels

Tous les documents remis dans le cadre de cet appel à projet sont soumis à une vérification préalable quant au respect des éléments à fournir et à leur conformité au présent règlement. Les candidatures non conformes ne sont pas soumises à l'analyse du Comité de concertation.

5. ANNEXES

Annexe récapitulative avec les plans d'aménagement et les visuels de la situation projetée.

Lien vidéo : <https://vimeo.com/411421659/5b9e7518c0>