TFE 2020 [LBARC2200] - LOCI Bruxelles:

Titre: **ROAD TO SOCIAL INCLUSION**

Travail de fin d'études de: *Pauline Cap et Magali Hertoghe*

Co-promoteurs: *Jean-Philippe De Visscher*
Basil Descheemaeker
Chiara Cavalieri
Pietro Manaresi

Expertes : *Pierre Vanderstraeten*

Parrain : *Frédéric Raynaud*

Résumé:

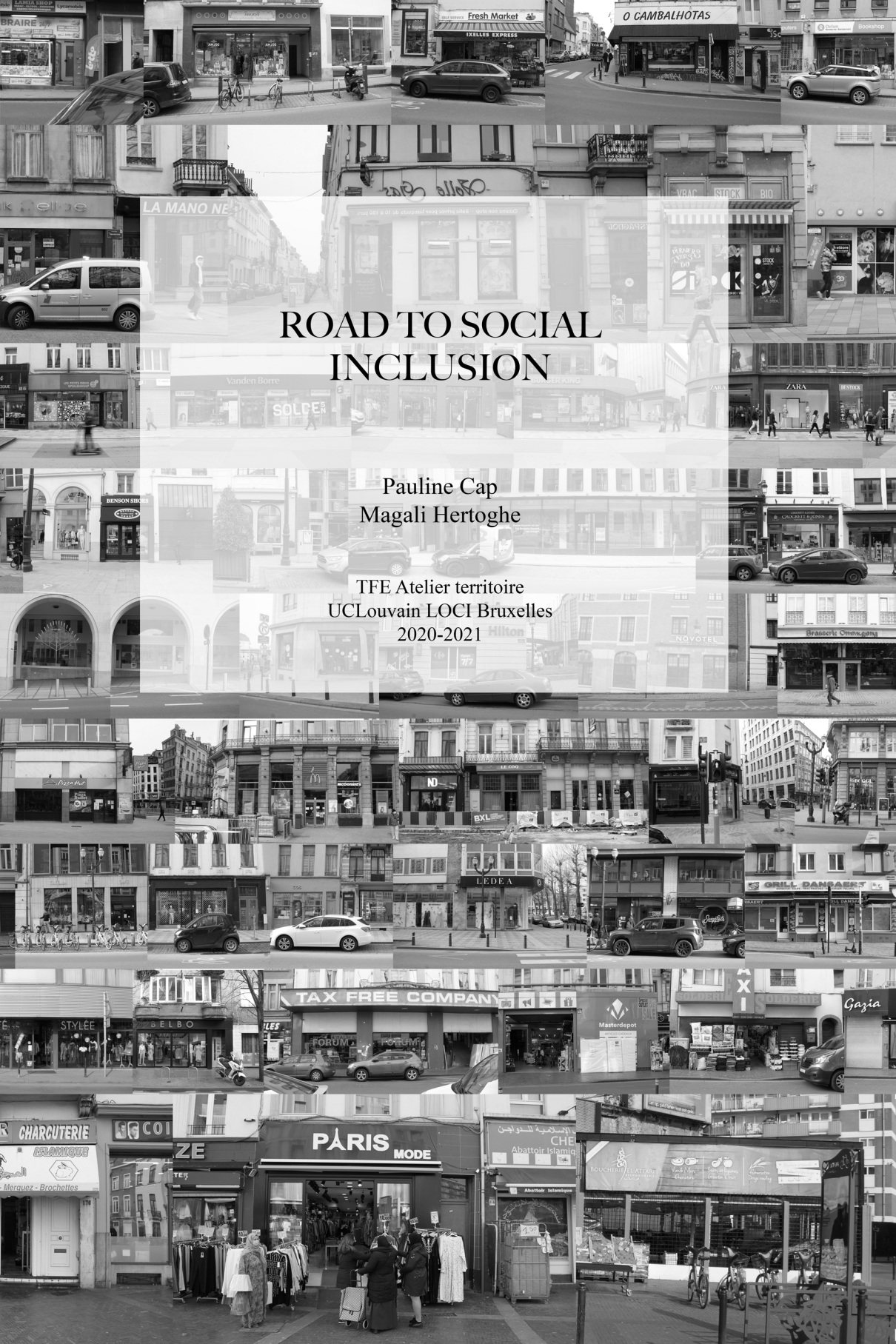
Ce travail révèle la richesse et les opportunités d'une lecture Est-Ouest de la ville à travers la valorisation d'une continuité spatiale telle que le Steenweg. Le Steenweg est une des plus anciennes voies pavées de Bruxelles seulement, elle a subi de nombreuses altérations au fil du temps et du développement de la ville. Aujourd'hui, les questionnements sur la ville marchable refont surface et offrent de nouvelles perspectives à la chaussée historique. En plus d'être un axe piéton clé à Bruxelles, le Steenweg est un axe qui met en valeur une grande partie de la diversité bruxelloise.

Le projet proposé dans ce travail vise à favoriser le développement de multiples identités grâce à l'outil de rénovation urbaine «contrat d'axe» qui tire parti des écarts socio-culturels pour générer une vision de ville inclusive. Cette mise en perspective à travers un axe, donne à chacuns des quartiers concernés la possibilité de proposer des interventions et ambitions contextualisées et inclusives considérant l'ensemble de la diversité bruxelloise comme acteur des projets.

Mots-clefs:

Axe; inlcusion; continuité; piéton; identité; sociale; spatiale; métropolitain; Nolli; chaussée; Steenweg; haut; bas; pôle; linéaire; noeud


CAFÉ SELIS
CHEZ TA MERE
181
Fuji Travel
farm
Microlab
FINTRO
KIKO
McDonald's
La Moule
polette.com
Maison De Greef 1848
DANSAERT
Optique
CAFE L'ATMOSPH
TURKISH GRILL KEBAP
BOULANGERIE - PÂTISSERIE
La Chaussée de Gand
BOUCHERIE
PHOTO ACCESS
Vente Smartphone & Accessoires
Photos Labo & Albums · Services Divers
COMPTOIR EXTR



ROAD TO SOCIAL INCLUSION

Pauline Cap
Magali Hertoghe

TFE Atelier territoire
UCLouvain LOCI Bruxelles
2020-2021

Road To Social Inclusion

Pauline Cap
Magali Hertoghe

Université catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de Bruxelles)

ROAD TO SOCIAL INCLUSION

Travail de fin d'étude de
Pauline Cap
Magali Hertoghe
Co-promoteurs
Jean-Philippe De Visscher
Basil Descheemaeker
Chiara Cavalieri
Expert
Pierre Vanderstraeten
Parrain
Frédéric Raynaud

Université catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de Bruxelles)

Nos remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier Pierre Vanderstraeten, expert de ce travail, qui nous a éclairées de ses précieux conseils et a suivi le déroulement de notre réflexion théorique et expérimentale.

Nous remercions également Jean-Philippe De Visscher, professeur de l'atelier territoire qui nous a aiguillé sur la piste du Steenweg et nous a permis d'en découvrir chaque jour d'avantage. Nous remercions aussi Chiara Cavalieri, Basil Descheemaeker et Pietro Manaresi, également professeurs de l'atelier territoire.

Enfin nous tenons à remercier particulièrement Frédéric Raynaud qui nous a aidées, guidées et soutenues tout au long de la rédaction et l'exploration de ce travail.

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION

1.1 Indice : Checkpoint Charlie
1.2 Le paradoxe d'une continuité fracturée
1.3 Les continuité Est-Ouest

2 VERS LA VILLE INCLUSIVE

2.1 La mixité sociale dans l'action urbaine
2.2 La ville duale
2.3 Un virage vers l'inclusion
2.4 L'inclusion sociale
2.5 Le contrat d'axe

3 LE STEENWEG, UNE CHAUSSÉE MAGISTRALE

3.1 Contextualisation
3.2 Le Steenweg, une continuité ?
3.3 Le Steenweg à travers le temps
3.4 Le Steenweg à travers les différences
3.5 Le Steenweg à travers des espaces hybrides
3.6 Le Steenweg, magistrale inclusive

4 L'ATLAS DU STEENWEG

4.1 Le périmètre
4.2 La référence à Nolli
4.3 Méthodologie
4.4 Le plan Nolli

5 UN CONTRAT D'AXE INCLUSIF SUR LE STEENWEG

5.1 Méthodologie
5.2 L'analyse de la structure urbaine
5.3 Les enjeux sur le Steenweg
5.4 Les logiques d'actions sur le Steenweg
5.5 Deux cadrages sur un axe
5.6 Molenbeek
5.7 Mont des Arts
5.8 Collaboration entre Molenbeek et Mont des Arts

6 CONCLUSION : ET MAINTENANT ?

7 ANNEXES

8 BIBLIOGRAPHIE



1 INDICE : CHECKPOINT CHARLIE



Checkpoint Charlie, Porte de Flandres, performance urbaine d'Emilio Lopez-Menchero, 2010 (photo M. Loriaux)



Checkpoint Charlie, Porte de Flandres, performance urbaine d'Emilio Lopez-Menchero, 2010 (photo M. Loriaux)

En octobre 2020, nous découvrons cette photo. Tout de suite, elle nous interpelle. Si radicale mais si juste. Pourquoi ?

Bruxelles est une ville souvent apparentée à la fracture, divisée entre flamands et francophones, entre une ville haute et une ville bassse, entre l'Ouest et l'Est du canal.... Et si on voyait les choses autrement ?

1 INTRODUCTION

Exacerbées par la crise de la COVID 19, les inégalités et les écarts sociaux se renforcent[1] dans un monde où nous allons être de plus en plus confrontés à l'autre et à ses différences. Le besoin d'inclusion et d'échanges entre les diversités devient primordial dans les villes qui sont le coeur de l'urbanité.

Ce travail de fin d'étude ambitionne de révéler la richesse et les opportunités d'une lecture Est-Ouest de la ville à travers la valorisation de continuité spatiale. Ces dernières étant un moyen de requestionner les rapports socio-économico-culturels bruxellois selon un modèle plus inclusif, favorisant le développement de **multiples identités autour d'un projet de ville commun.**

Débutant avec l'image forte du Checkpoint Charlie sur le pont de la Porte de Flandres, ce travail tentera, après une réinterprétation de la mixité sociale bruxelloise et ses outils, d'établir **une vision d'axe inclusif sur le Steenweg**. Celle-ci sera ensuite expérimentée sur deux cadrages : Molenbeek (Place des Etangs Noirs, chaussée de Gand et Porte de Flandres) et le Mont des Arts.

1.1 UN CHECKPOINT CHARLIE À BRUXELLES

"Le Checkpoint Charlie opère ici à Bruxelles comme une fiction. Il provoque toute une série de réflexions sur les contrastes de Bruxelles et sur l'actualité politique de la Belgique : Le canal est-il le mur de Bruxelles ? Le Checkpoint est-il en rapport avec l'ambiance séparatiste du pays ? Est-ce une frontière face à la gentrification ?"

(Emilio Lopez-Menchero, 2010)

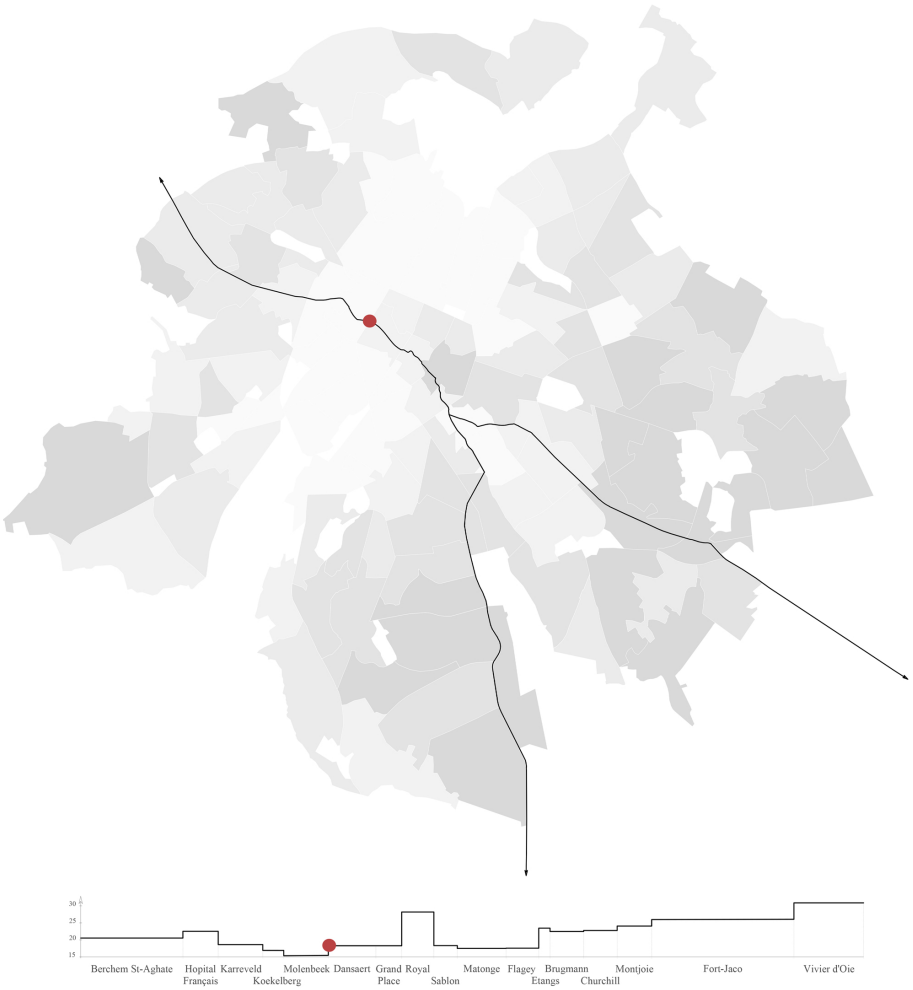
Septembre 2010, Emilio Lopez-Menchero, un artiste bruxellois habitant à Molenbeek, place une réplique exacte du Checkpoint Charlie[2] de Berlin sur le pont de la Porte de Flandres. Durant deux jours, un de ses amis et lui vont jouer le rôle de deux policiers U.S et arrêter chacune des voitures qui traversent le barrage.

L'objectif de la performance est de dénoncer la fracture à la fois spatiale et sociale qui se joue sur le pont. Bien que la performance artistique du Checkpoint Charlie date d'il y a maintenant 10 ans, elle résonne encore avec la situation socio-économique complexe dans laquelle se trouve la ville et plus précisément, au niveau du pont de la Porte de Flandres.

---

1 En savoir plus : BruPartners, «Impacts de la crise du COVID-19 sur les situations de pauvreté et de précarité en Région de Bruxelles-Capitale», Bruxelles, Janvier 2021

2 Le Checkpoint Charlie est l'un des postes-frontières de Berlin qui, lors de la guerre froide, permettait de franchir le mur qui divisait la capitale allemande entre le secteur Ouest et le secteur Est.



Les revenus médians par quartiers, le Steenweg (noir) et la Porte de Flandres (rouge)
(Source : Monitoring des quartiers)

1.2 LE PARADOXE D'UNE CONTINUITÉ FRACTURÉE

La Porte de Flandres est une des portes qui permettaient d'entrer ou sortir dans la cité médiévale qu'était Bruxelles au Moyen-Age. Elle avait la particularité de se trouver sur le Steenweg, une des voies commerciales les plus anciennes de la ville. Le Steenweg reliait, à cette époque, Bruxelles à Bruges et à d'autres grandes villes européennes telles que Cologne (CERAA et al., 1987). La Porte de Flandres était donc un noeud crucial pour la ville car elle était sa porte d'entrée sur l'Europe. Le Steenweg, qui traversait l'Est et l'Ouest de Bruxelles, a connu de fortes altérations avec l'arrivée de l'industrialisation[3] et puis de la bruxellisation[4]. Ces dernières et les infrastructures qui les ont accompagnées, ont créé des fractures urbaines à travers la structure viaire médiévale. Le pont de la Porte de Flandres est un des exemples les plus flagrants de ce phénomène.
Ce n'est une surprise pour personne, le canal est l'image des écarts socio-économiques bruxellois. Le pont de la Porte de Flandres est l'un des rares ponts qui permette de passer au delà de la barrière sociale et qui lie Molenbeek à Bruxelles-Villes. Cependant, la linéarité du canal a pris le dessus sur celle du Steenweg (chaussée fondatrice de Bruxelles). Ce constat se ressent très fort au vu de son aménagement : Le pont de la Porte de Flandres, qui était autrefois un noeud de connexions inter-cités le long d'une structure urbaine dédiée à la marche, est aujourd'hui un carrefour routier où les traversées piétonnes et cyclistes sont compliquées. La fracture socio-spatiale qui a lieu sur le pont de la Porte de Flandres, mise en exergue par la performance artistique d'Emilio Lopez-Menchero, nous interroge sur la place des logiques urbaines Est-Ouest dans la ville.

1.3 LES CONTINUITÉS EST-OUEST

Les logiques urbaines Est-Ouest, établies autrefois sur un modèle de ville marchable, ont été oubliées ces dernières années. Effacées par la présence d'un axe économique Nord-Sud dominant, elles sont réintroduites dans les débats urbanistiques depuis peu. Particulièrement depuis le projet de piétonnisation du Boulevard Anspach qui a été le support de reflexions sur de nouvelles façons d'aborder la ville et son vécu, plus lentes et résilientes. Des continuités Est-Ouest, telles que le Steenweg, peuvent être identifiées dans la ville selon différents critères morphologiques, spatiaux et fonctionnels.

Elles sont également une opportunité, aujourd'hui, pour opérer un changement de paradigme sur la vision de la diversité bruxelloise. La structure socio-spatiale de la ville est telle que la traverser d'Est en Ouest et donc du haut au bas de la ville offre une découverte exceptionnelle de la multitude de strates sociales et culturelles qui font de Bruxelles une ville unique.

---

3 L'industrialisation de Bruxelles commence à la fin du 18ème siècle et va se développer jusqu'à la fin du 19ème siècle.(en savoir plus : https://www.lafonderie.be/wp-content/uploads/2020/05/La-révolution-industrielle-Dossier_pedagogique_complet.pdf)

4 «*La Bruxellisation est un phénomène urbanistique pour désigner les bouleversements urbanistiques d'une ville livrée aux promoteurs au détriment du cadre de vie de ses habitants, sous couvert d'une « modernisation » nécessaire.*» (Wikipédia)



2 VERS LA VILLE INCLUSIVE



2 VERS LA VILLE INCLUSIVE

«Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre et le droit à l'appropriation s'impliquent dans le droit à la ville.»

(Lefebvre, 1968)

2.1 LA MIXITÉ SOCIALE DANS L'ACTION URBAINE

La mixité sociale est, depuis plusieurs années, un des mots d'ordre des actions urbaines à Bruxelles qui ont mené à toute une série d'initiatives politiques et urbanistiques plus ou moins fructueuses. Concrètement, c'est à la fin du 20ème siècle que les politiques bruxelloises s'emparent du sujet des inégalités sociales et mettent au point une série d'outils et programmes de rénovation urbaines qui, par la suite, ne cesseront d'évoluer.

Dans les années 80, le gouvernement reconnaît la présence de nombreux travailleurs immigrés à Bruxelles et le manque de perspectives qui s'offrent à eux. Dans un premier temps, celui-ci entame des actions en faveur de l'amélioration de leurs conditions sociales d'un point de vue essentiellement culturel (Lenel, 2013).

En 1984, la ZPR, «zone à protéger et à rénover»[5], est créée. Elle forme un périmètre (comprenant la plupart des communes de la première couronne et certaines de la deuxième) dans lequel les signes de dégradations physiques et sociales ont été identifiés comme les plus importants du territoire bruxellois. Dès lors, toutes communes souhaitant se lancer dans une opération de rénovation de logements insalubres bénéficieront de subventions à condition de se trouver dans la ZPR et de respecter les principes d'une rénovation légère et le maintien de ses habitants sur place (Berger, 2019).
Cependant, le projet de rénovation urbaine est beaucoup moins fructueux qu'espéré : seuls 10% des logements de la ZPR ont été rénovés. Il semblerait que «*le succès d'une politique de rénovation urbaine subsidiée à Bruxelles ne repose alors pas seulement sur l'engagement de l'Etat à octroyer des ressources financières aux communes. Il suppose que les acteurs trouvent un équilibre entre attentes mutuelles, s'entendent sur les conditions de l'accord et parviennent à identifier des objectifs et intérêts communs*»(Berger, 2019).

Les émeutes de mai 1991[6] ont été le déclencheur d'une nouvelle vague de réflexions et ont eu pour incidence de transformer l'angle d'attaque des préoccupations : il se focalise sur les conditions sociales et économiques des habitants. Trois ans plus tard (en 1994),

---

5 A l'étude depuis déjà 1979 (en savoir plus : Berger, 2019, p.46)

6 Entre le 10 et 12 mai 1991 des altercations entre jeunes et policiers ont éclatées d'abord à Forest puis dans d'autres communes bruxelloises (en savoir plus: RTBF Info, extrait du JT 1991 : https://www.rtbf.be/auvio/detail_emeutes-a-forest-extraits-du-jt-1991?id=2109766).



1984 : ZPR
(Pauline Varloteaux, source : Archives SPRB)



2002 : EDRLR
(Pauline Varloteaux, source : DRU)



1994 : EDRL
(Pauline Varloteaux, source : PRD 1995, AATL-Cooparch-RU)



2012 : ZRU
(Pauline Varloteaux, source : DRU)

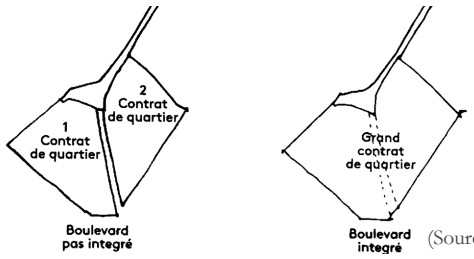
Evolution de la zone prioritaire de rénovation et revitalisation urbaine à Bruxelles.
(Source : «Le temps d'une politique, Chroniques des Contrats de quartier bruxellois, M. Berger, Bruxelles, 2019)

elles seront même intégrées au Plan Régional de Développement[7]. C'est ainsi qu'en 1993, l'EDRL, l'Espace de développement renforcé du logement, est créé dans le but de faciliter la lisibilité des actions entreprises grâce à son périmètre continu que l'on surnomme"le croissant pauvre". Cette fois-ci, l'enjeu devient «*la revitalisation visant à réinsérer des quartiers et des populations dans un processus de développement social urbain*» (Noël, 2009). Pour ce faire, le ministre-président de l'époque met sur pied l'outil «Contrat de Quartier».
Ce dernier est innovant essentiellement sur quatres points : l'intégration d'acteurs locaux dans le débat, en plus de la Région et les communes ; le périmètre d'intervention est élargit à celui du quartier ; la rénovation et la construction de logement doit se faire en dialogue avec l'espace public et dans un but de cohésion sociale ; et enfin, le contrat s'étalera sur une durée courte de quatres ans avec une prolongation possible de deux ans (Berger, 2019). L'EDRL devient l'EDRLR, l'Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation, en 2002, en même temps que la parution du second Plan Régional de Développement (PRD 2002).

«Contrats de Quartiers Durables : Dans beaucoup de quartiers bruxellois fragilisés, des politiques sont nécessaires pour améliorer la qualité de vie des habitants : logements, espaces publics, équipements, activité économique et un meilleur environnement. Les contrats de Quartiers Durables sont là pour renforcer les quartiers en apportant des réponses à ces besoins.»

(www.quartiers.brussels.be)

En 2012, près de vingt ans après les premiers Contrats de quartier, un bilan est fait et de nouvelles propositions et ambitions voient le jour[8]. L'EDRLR devient la Zone de Revitalisation Urbaine. La ZRU n'est plus qu'une seule et grande surface unifiée axée autour du canal qui pousse cette fois-ci à une plus grande collaboration entre les différents quartiers. Elle met l'accent sur la nécessité d'intégrer au périmètre d'actions, les espaces d'interfaces et de connexions entre les polarités. On voit alors apparaître trois nouveaux outils de rénovation et de revitalisation : le contrat de rénovation urbaine, le contrat d'îlot et le contrat d'axe.
Le contrat de rénovation urbaine est une sorte de «*gros contrat de quartier*» (Berger, 2019). L'idée ici est de pouvoir développer, par exemple, un contrat entre deux quartiers et ainsi bénéficier d'un budget plus élevé et aussi d'intégrer à l'action les espaces de connexions et d'interfaces qui les relient.



(Source : Plan Guide, RBC, 2013)

7 Le PRD (1994-2002) est le premier Plan Régional de Développement paru en 1994 à l'initiative de la Région.

8 En savoir plus : Ministère de la Région Bruxelles-Capitale, "Plan-guide de la rénovation urbaine", Rénovation Urbaine, Bruxelles, 2013



Le canal Bruxelles-Charleroi depuis le pont de la Porte de Flandres, une fracture paysagère.

Le contrat d'îlot propose, lui, une action très ciblée qui demande de «*travailler avec les contraintes d'achats fonciers et de donner lieu au rôle de l'aménageur*» (RBC, 2013).
Enfin, le troisième outil, le contrat d'axe fait lui l'objet d'un périmètre étendu qui vise à réunir plusieurs quartiers et communes autour d'une infrastructure urbaine. Seul le CRU[9] a jusqu'aujourd'hui été pleinement exploité, les autres ont été estimés trop compliqués à mettre en place.

2.2 LA VILLE DUALE

La zone de rénovation et revitalisation urbaine s'est donc unifiée au cours des années, motivée par la volonté de simplifier la lisibilité des actions, de concentrer les subventions dans les quartiers les plus précaires, etc. Nombreux ont été les avantages politiques et urbanistiques à cette unification, cependant, aujourd'hui, la figure spatiale qui en ressort et son appellation, «le croissant pauvre», nous posent question.

On peut se demander si cette lecture "noire/blanche"[10] de Bruxelles ne contribue pas à renforcer son image de ville duale. En effet, la formalisation d'un "*territoire vulnérable comme étant la principale source des inégalités*" (Lenel, 2013) laisse à penser qu'une zone bien ciblée nécessite une attention toute particulière face au reste de la ville, moins enclin aux inégalités et donc aux questions de mixité sociale.
La vision de Bruxelles divisée en deux zones à induit l'identification d'une fracture urbaine entre ces dernières qui a eu tendance à renforcer sa perception de ville duale : le canal[11]. Le canal est, dans l'imaginaire bruxellois, la représentation physique de la frontière entre la ville pauvre et la ville riche.

2.3 UN VIRAGE VERS L'INCLUSION

"A cette représentation binaire (noir/ blanc) d'une ville fracturée se superpose une autre image importante, et qui peut apparaître son contraire : l'image de Bruxelles comme ville mosaïque, plurirelle, cosmopolite. La ville aux 100 quartiers et aux 182 nationalités!" (Berger, 2019). Une autre lecture de la ville existe donc : celle de la ville mosaïque. Bruxelles est une ville faite de multiples identités qui est riche de sa diversité socio-économico-culturelle. Sa diversité peut se lire à travers les différentes communes et quartiers qui la composent.

---

9 Contrat de rénovation urbaine.

10 «*Politique de la tâche sombre*» (Berger, 2019)

11 Le canal, témoin du passé industriel de Bruxelles, est l'infrastructure majeure qui traverse la ZRU et par ailleurs, les quartiers présentant les conditions socio-économiques les plus précaires. C'est ce qui lui a valu d'être défini comme la fracture socio-spatiale de la ville et de faire l'objet d'un plan de revitalisation dédié entièrement à son territoire: le Plan Canal (Chemetoff & Associés, 2014) en 2014 , complété par le Bleedskwaliteitplan (Bas Smets, 2018) en 2018.

Le changement de paradigme qu'offre la vision de Bruxelles comme étant une ville mosaïque nous incite à remettre le concept de mixité sociale, lui-même, en question. Comme vu précédemment, la mixité sociale est un concept ancré dans les politiques urbaines depuis plusieurs années. Toutefois il est important de se rendre compte qu'elle est une réponse plus socio-économique que socio-culturelle à la question des disparités sociales en ville (Lenel, 2013). La mixité, qui a pour but de mélanger les conditions et les populations, fragilise la diversité culturelle puisqu'elle tend à unifier et neutraliser les habitants d'un quartier. Elle a finalement pour effet de favoriser le partage des conditions d'existence de chacun négligeant le caractère singulier de chaque individu et chaque population (Lenel, 2013). Alors que justement la magie de Bruxelles réside dans la coexistence de différents profils et groupes sociaux, il apparaît primordial de pouvoir les laisser exister tout en facilitant les échanges et interactions entre ces derniers. Le projet ne devient alors plus celui de la mixité sociale mais celui de la cohabitation et de l'inclusion sociale.

«La vie urbaine suppose rencontres, confrontations des différences, connaissance et reconnaissance réciproques (...) des façons de vivre, des patterns qui coexistent dans la ville.»

(Lefebvre, 1968)

2.4 L'INCLUSION SOCIALE

L'inclusion sociale est un terme que l'on voit apparaître dans le domaine de la sociologie aux alentours des années 80 en réponse à celui de l'exclusion sociale qui à cette époque devient une préoccupation dans les politiques sociales. L'exclusion sociale est définie comme étant un «*phénomène de relégation d'un individu ou d'une population qui ne répond plus ou pas au modèle dominant de la société*» (Wikipédia, 2021). Cette stigmatisation peut concerner des champs culturels, sociaux, économiques et autres.

L'inclusion sociale dans le milieu urbain vise donc à éviter l'isolement ou le sentiment de rejet d'individus ou de populations par rapport au reste de la ville et la vie sociale qui s'y développe. Elle prend place là où un ancrage peut avoir lieu, non pas dans un espace partagé de manière égale mais dans un lieu mêlant appropriations identitaires et confrontations entre ces dernières (Rémy, 2015).

La traduction urbanistique de l'inclusion sociale a donné naissance à la ville inclusive. Une ville dans laquelle l'espace urbain est une opportunité pour chaque individu de prendre part au monde commun, d'exister dans le même espace, d'utiliser des équipements similaires et d'en tirer des bénéfices comparables peu importe les différences culturelles (Berger & Moritz, 2018). Les infrastructures et espaces publics y jouent donc un rôle capital du fait qu'ils soient le berceau de l'urbanité. Tout particulièrement, les "*espaces de transitions*" (Rémy, 2015) entre les polarités qui deviennent les ponts entre les identités et mènent vers la ville inclusive.

Pour parler de ville inclusive, il est également important de s'attarder quelque peu à la question du centre-ville. Le centre d'une ville est «*un territoire commun où il n'est pas nécessaire d'habiter pour se sentir chez soi"* (Rémy, 2015) et le "*cœur de la vie urbaine*» (Lefebvre, 1968). Cependant, depuis plusieurs années, on assiste petit à petit à une perte de la centralité induite, dans un premier temps par l'industrialisation et puis par un système capitaliste monofonctionnel qui entame la capacité des villes à rassembler et faire se rencontrer toutes les classes sociales (Lefebvre, 1968). Le défi de la ville inclusive est donc aussi celui de l'appropriation du centre-ville pour tous ses habitants invoquant "*le droit à la ville comme forme supérieure de droit*" (Lefebvre, 1968).

2.5 LE CONTRAT D'AXE

Comme nous l'avons vu précédemment, le Plan Guide (RBC, 2013) fait référence aux espaces de transitions lorsqu'il propose l'unification de la zone de revitalisation urbaine et l'outil CRU[12]. En réponse à l'outil «contrat de quartier» qui a été jugé comme "*renforçant les polarités locales existantes*" (RBC, 2013), le «contrat de rénovation urbaine» invite à élargir l'étendue des actions aux espaces d'interfaces et de connexions entre les quartiers (RBC, 2013). On peut voir dans l'apparition de cet outil, un premier pas vers une nouvelle façon, plus inclusive, de revitaliser la ville. Toutefois, le périmètre d'un CRU reste, aujourd'hui, relativement restreint (un ou deux quartiers) et ne permet pas de sonder un grand nombre d'identités différentes[13].

Le contrat d'axe est un outil de rénovation et programmation urbaine qui avait été mis sur la table, en 2013, en même temps que le CRU mais qui, du fait de sa complexité à devoir réunir beaucoup d'acteurs différents, avait rendu les politiques assez frileuses (Berger, 2019). Toutefois, dans le cadre de ce travail de recherche, nous aimerions utiliser cet outil qui semble opportun pour interroger l'inclusion sociale à Bruxelles. En effet, le contrat d'axe, qui est une sorte de grand contrat de rénovation étendue le long d'une continuité urbaine, donne la possibilité d'allier, à la fois, des ambitions d'actions sur les espaces publics et sur l'ouverture des infrastructures. Les espaces d'interfaces font alors partie intégrante de la réflexion puisqu'ils sont les points précis où les questions spatiales et sociales (un axe à travers des quartiers, identités) se rencontrent.

Dans la perspective de faire évoluer Bruxelles vers un statut de ville plus inclusive, le «contrat d'axe» peut devenir l'outil de la revitalisation urbaine inclusive de demain. Cependant, il nécessite de pouvoir identifier une ou plusieurs continuités urbaines structurantes mettant en dialogue des conditions socio-spatiales multiples et variées.

---

12 Contrat de rénovation urbaine.

13 "L'action locale ne permet pas toujours de brasser l'hétérogénéité, les quartiers bénéficiaires étant le plus souvent composés d'une population homogène [Ansay et al., 2007] par la précarité et l'appartenance ethnique." (Lenel, 2013)



3 LE STEENWEG, UNE CHAUSSÉE MAGISTRALE


11
1
LE PORT
DU MASQUE
EST

3 LE STEENWEG, UNE CHAUSSÉE MAGISTRALE

«En complément des politiques menées à l'intérieur des quartiers inclus dans la 'zone de revitalisation urbaine', le redéveloppement du Steenweg ouvre la porte à une politique d'inclusion sociale fondée sur les synergies, porosités et mobilités inter quartiers.»

(De Visscher et al., 2021)

3.1 CONTEXTUALISATION

Bruxelles est une ville médiévale à travers laquelle se sont formées, au fil du temps, plusieurs continuités aussi bien spatiales que sociales. Bien que la ville fut construite autour d'un réseau de chaussées à une époque où la marche était le moyen de déplacement dominant, sa structure viaire a fortement changé, comme dans d'autres grandes villes, avec l'arrivée de l'industrialisation et de l'automobile.

D'abord le canal et le chemin de fer au 19ème siècle, puis, au 20ème siècle, l'apparition de la voiture, moyen de transport innovant et idéal de l'époque, ont eu un impact considérable sur la morphologie urbaine de la ville. Bruxelles a développé la plupart de ses grandes infrastructures industrielles et routières selon un axe Nord-Sud aujourd'hui dominant. Ce phénomène, produit de la ville industrielle et moderniste, ne fut pas sans conséquence car on lui reproche souvent d'être à l'origine de plusieurs fractures spatiales et urbanistiques à travers la ville mais également sociales comme par exemple, le canal (2.2.).

Cependant, les temps changent. Aujourd'hui, la voiture a perdu de son attrait (particulièrement en ville) et n'est plus adaptée aux préoccupations environnementales qui touchent notre société. Les grandes métropoles ont entamé, depuis quelques années, une campagne de diminution de la place de la voiture dans la ville au profit de l'accroissement des modes actifs (marche, vélo, running, etc). Ainsi, apparaît à Bruxelles, un attrait pour développer la mobilité douce (piétonniers, RER vélo, magistrales piétonnes, etc) avec la réinterprétation de la structure viaire de la ville médiévale, marchable.

3.2 LE STEENWEG, UNE CONTINUITÉ?

Comme nous l'avons énoncé dans le chapitre précédent, l'exploitation de l'outil «contrat d'axe» nécessite l'identification de continuités urbaines spatialement et socialement intéressantes au vu de l'inclusion sociale. Afin de s'inscrire dans les préoccupations actuelles bruxelloises, il apparaît très clairement que les réflexions sur l'espace public, surtout sur de futurs axes urbains, ne peuvent se faire sans une valorisation de la mobilité douce, qui est elle-même, vecteur d'interactions, de rencontres et d'échanges.

Le Steenweg, que nous avions évoqué lors de l'introduction (1. Indice) est l'une des deux plus anciennes voies pavées (avec la chaussée de Louvain) de Bruxelles. Elle traverse

Le Steenweg à travers la diversité bruxelloise



Les pôles identitaires le long du Steenweg (Source : PRDD)

0 .5 1

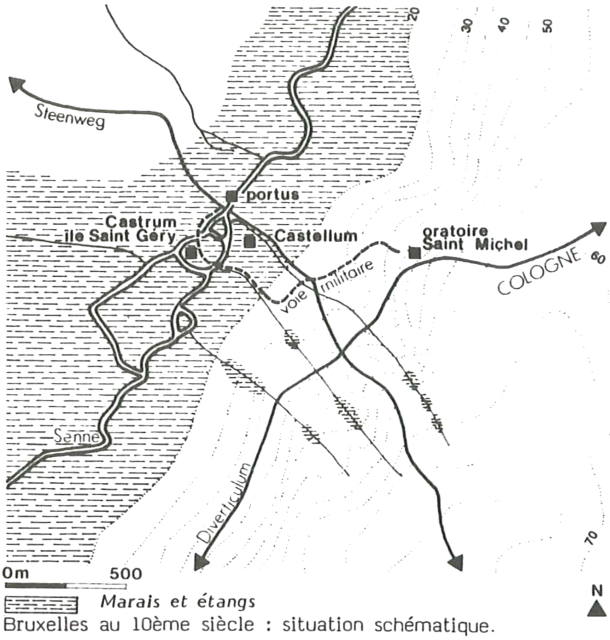
la ville d'Est en Ouest révélant une grande partie de son patrimoine social, culturel et économique. Le Steenweg fait aujourd'hui l'objet de plusieurs études et recherches qui l'ont amené à être reconnu comme magistrale piétonne[14].

Bien que le périmètre du Steenweg s'avère être, d'un premier abord, idéal à l'expérimentation d'un «contrat d'axe inclusif» grâce aux questions de mobilités et d'organisations socio-spatiales qu'il soulève, nous allons tenter d'en savoir plus en approfondissant les connaissances sur cette chaussée.

3.3 LE STEENWEG À TRAVERS LE TEMPS

La ville médiévale

Bruxelles apparait officiellement en 977 sur les cartes. Située sur des marécages, sa structure urbaine est, à cette époque, très sommaire. La Senne et sa vallée marquent le territoire d'une topographie singulière alors traversée par deux voies : le Steenweg (actuelle chaussée de Gand/Namur) et le Diverticulum (actuelle chaussée de Louvain/Alsemberg). Le Steenweg, principale route commerciale, accueille les artisans alors que le Diverticulum qui, lui, relie la Chapelle du Mont Saint-Michel au Castrum, est investi par le Duc et sa cour.



Bruxelles au 10ème siècle : situation schématique.

(Source : «Morphologie urbaine à Bruxelles», CERAA et al, Bruxelles, 1987)

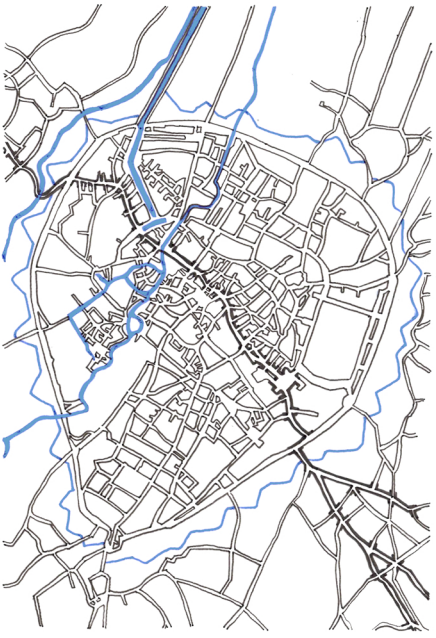
14 *«Un parcours piéton en lien avec une série de pôles (multi-)modaux de gares, de stations de métro.»* (Perspective.brussels, 2021)



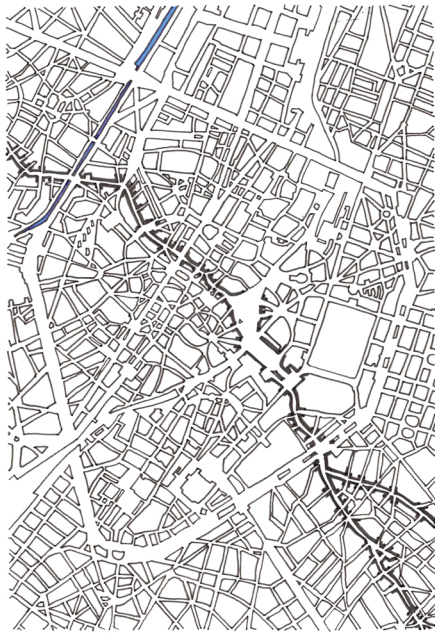
Le Steenweg en 977



Le Steenweg en 1357



Le Steenweg en 1777



Le Steenweg en 1980

L'évolution morphologique du Steenweg
(Redessiné par les autrices à partir de «Morphologie urbaine à Bruxelles», CERAA et al, Bruxelles, 1987)

Au 11ème et 12ème siècles, la ville, qui s'était développée dans le bas de la vallée, s'étend vers l'Est, sur la colline. Le Steenweg, alors pavé, prend de l'importance dans la structure viaire de la ville car il relie les éléments fondateurs de la cité médiévale : la forteresse, le marché et le port. Bruxelles continue sa croissance, attisée par le commerce de laine, draps, vins et bières (CERAA et al., 1987) dont le Steenweg est toujours l'artère principale. Une deuxième enceinte est érigée, elle triple la surface de la première et va rester ainsi pendant près de 500 ans. Avec son développement, Bruxelles voit également son urbanité grandir. *«Le lieu communautaire est celui de l'espace public de la rue parfaitement adapté aux besoins du piéton dans cet ensemble où tout est proximité.»* (CERAA et al., 1987)

En 1560, le canal de Willebroek est créé pour répondre aux nouveaux enjeux commerciaux. Bruxelles troque petit à petit son statut de ville artisanale pour celui de ville commerciale. Ensuite, à la fin du 17ème siècle, la ville engage de grands travaux d'embellissement, l'espace public devient *«la réalisation du programme urbain spécifique de la rue et de la place. Le lieu aménagé est celui de la pratique du souverain et de l'expression de sa personne.»* (CERAA et al., 1987)

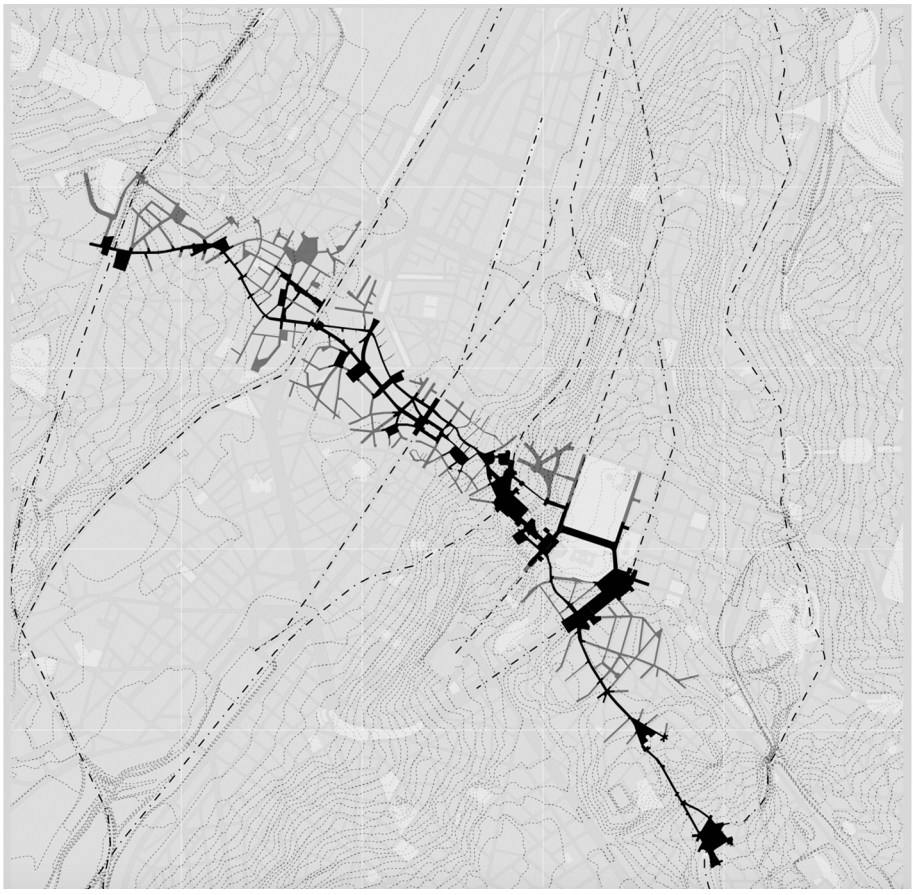
Au XIXème et XXème siècles

A partir du 19ème siècle, l'industrie se développe en Europe et également à Bruxelles, à l'Ouest de la ville, le long du canal. L'arrivée du chemin de fer en 1835 va donner un nouvel essor à la ville qui n'est dorénavant plus limitée, n'hésitant pas à *«sacrifier certaines de ses artères au développement de la circulation»* (CERAA et al., 1987).

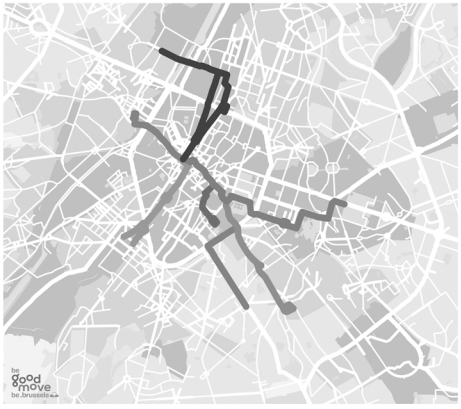
Le canal et la voie ferrée vont renforcer les relations Nord-Sud de la ville à tel point qu'elles deviendront dominantes dans l'aménagement du territoire. Ces dernières deviennent conditions de l'urbanisme de l'époque et induisent une nouvelle morphologie viaire de la ville au détriment du réseau médiéval et notamment de la chaussée Steenweg. En plus d'avoir perdu sa dominance, cette dernière se voit peu à peu effacer par les infrastructures nouvelles qui l'entrecoupent.

Les grands travaux d'assainissement et embellissement du centre-ville entre les années 1860 et 1930 (boulevards du centre, voûtement de la Senne, etc.) vont appuyer, une fois de plus, la puissance de l'axe Nord-Sud à Bruxelles. L'arrivée de l'automobile et les aménagements de voiries qui l'accompagnent vont être destructeurs pour "la ville marchable". La structure médiévale devient secondaire au réseau automobile de boulevards, reflet d'une époque du "tout pour la voiture".

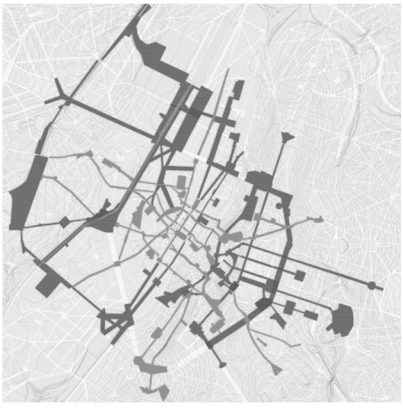
Enfin, dans les années 60, la jonction Nord-Midi est construite ainsi que la première boucle de métro et les tunnels de la petite ceinture. Ces gros travaux ont, une fois de plus, particulièrement transformé la morphologie de la ville et sont devenus, aujourd'hui, des fractures urbaines dans le paysage bruxellois.



Synthèse du diagnostic : Steenweg
(Source : «Synthèse du diagnostic», De Visscher et al., perspective.brussels, 2021)



Magistrales piétonnes
(Source : Plan Good Move, Bxl Mobilité, 2021)



Grands tracés et réseaux capillaires
(Source : «L'hypercentre de Bruxelles», De Visscher, Mezoued, Vanin, 2018)

Aujourd'hui

Aujourd'hui, le Steenweg tend à se redévelopper. Encouragés par des politiques de piétonnisation de la ville, les structures viaires Est-Ouest refont surface dans la planification urbaine.

En 2018, lors de la masterclass «ZoomIn-ZoomOut : From pedestrian area to urban project»[15] et les expositions qui l'ont suivie, un point d'intérêt particulier à été exprimé à l'égard du Steenweg, axe historique aux multiples identités. La chaussée Steenweg a alors été inscrite comme axe structurant dans le PRDD[16] élargissant le périmètre de l'hypercentre ville à la commune de Molenbeek.. Perspective.brussels a organisé, fin 2018, une exposition intitulée "De Haut en Bas" dédiée au Steenweg et à ses enjeux. Ce dernier a, en 2019, également été identifié comme "magistrale piétonne" par le plan "Good Move"[17].

Très récemment, un diagnostic faisant état de ces années de recherches sur le Steenweg, a été publié par Perspective.brussels, en collaboration avec le BSI-BCO et coordonné par Jean-Philippe De Visscher. Cette publication le révèle comme un axe "multidimensionnel" abordant des questions de mobilité mais aussi d'environnement, d'héritage culturel, de transition économique et d'inclusion sociale (De Visscher et al., 2021).

Il est important, pour la suite de ce travail, de noter que le diagnostic publié par perspective.brussels a servi de base à l'atlas et l'analyse du Steenweg qui vont suivre. Pour plus d'informations, nous vous invitons à aller le consulter sur le site de perspective.brussels : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/steenweg_rapport_de_synthese_201112_final_fr.pdf

3.4 LE STEENWEG À TRAVERS LES DIFFÉRENCES

En plus d'être "stratégique"(De Visscher et al., 2021) et structurant, le Steenweg est une continuité urbaine extrêmement hétéroclite sur le plan spatial et social.

Comme on peut le sentir à travers la lecture de la «cartographie de différences» qui suit (p.32-p41), il met en relation des conditions et situations socio-spatiales particulièrement différentes tout en passant par le centre-ville. Il met à jour une lecture nouvelle de la ville, perpendiculaire aux infrastructures majeures, qui traverse la topographie singulière de Bruxelles, souvent synonyme de disparités.

---

15 La masterclass «ZoomIn-ZoomOut : From pedestrain area to urban project» à l'initiative de perspective.brussels (PerspectiveLab) et le BSI-BCO avait pour objectif de proposer une vision global du centre métropolitain pour le piétonnier et identifier des opportunités d'actions locales.

16 Plan Régionale de développement durable (RBC, 2018)

17 *«Good Move est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité.»* (www.mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move)

Le steenweg et les chaussées

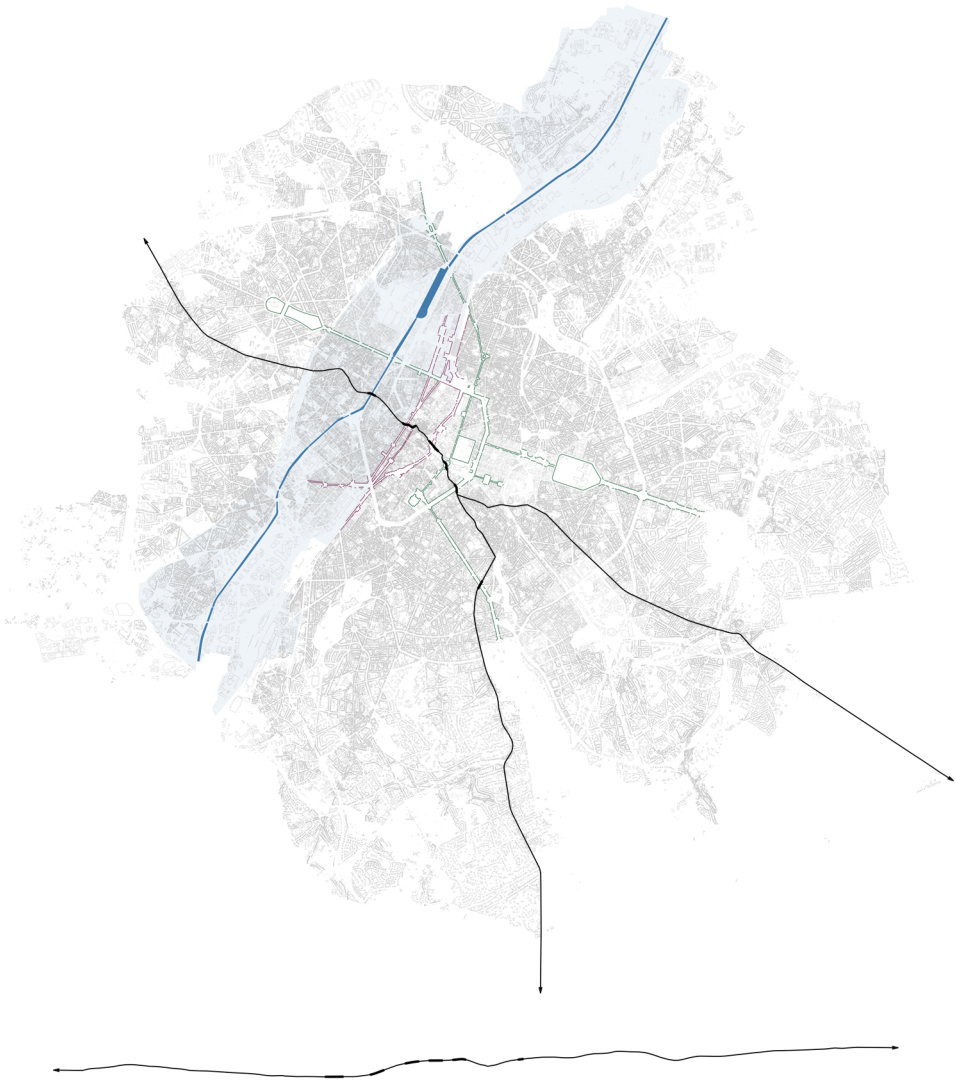


Le steenweg forme, avec l'actuelle chaussée de Louvain, le structure viaire primitive de la ville. La plupart des chaussées qui sont apparues par la suite se sont greffées à ces dernières. Le nom de "Steenweg" est d'ailleurs initialement utilisé pour designer le tronçon de voirie entre la chaussée de gand et de charleroi qui est le point de départ de toute les autres.

Steenweg *Chaussées historiques* *Canal*

0 .5 1

Le steenweg et les grandes infrastructures



Au début du 19ème siècle, Bruxelles est une ville importante en Occident, traversée par le Canal Anvers-Charleroi, un axe industriel stratégique. C'est dans ce cadre que vont être lancé les travaux d'embellissement de la ville avec le voûtement de la Senne, l'apparition des boulevards du centre, la constructions de bâtiments institutionnels remarquables comme le Palais de Justice, la Bourse de Bruxelles, l'église Sainte-Marie, et bien d'autres. Le Steenweg croise plusieurs de ces infrastructures.

Le steenweg et la vallée

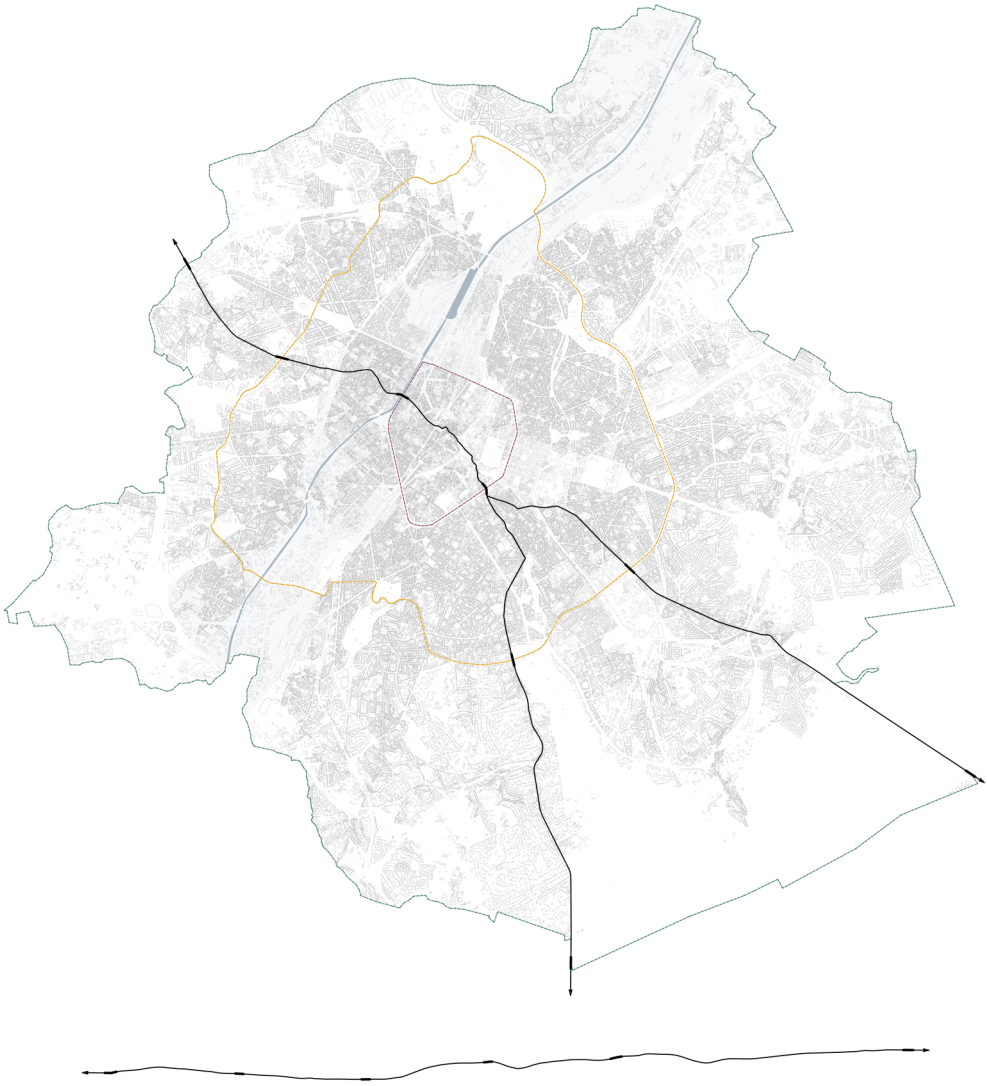


La répartition (haut/bas) de la ville a un impact social considérable. A l'époque médiévale, la cour se trouvait sur le haut de la colline et les artisans et ouvriers dans le bas de la vallée, sur les plaines marecageuses de la Senne régulièrement inondées. Cette structure sociale induite par la topographie a laissé des traces, encore aujourd'hui.

Steenweg *Courbes de niveaux*

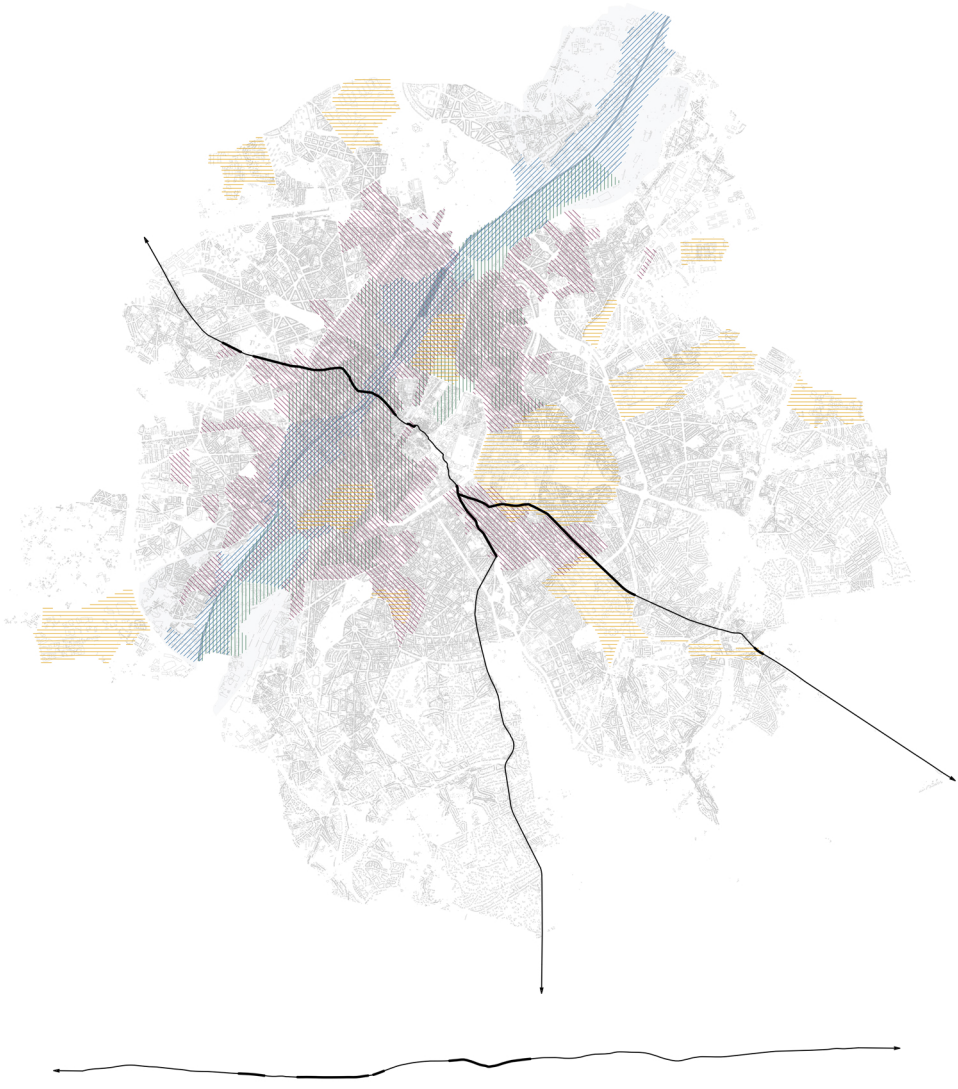
0 .5 1

Le steenweg et la région
(Source : PRDD)



Bruxelles, est une ville très complexe à laquelle l'organisation politique et administrative n'arrangent rien. La Belgique est un pays divisé entre flamands et francophones qui fait, depuis toujours, face à de nombreuses tensions politiques dont Bruxelles est le cœur. Le pays est fédéralisé en 1960, Bruxelles devient une région comprenant deux communautés qui mènent chacune leurs affaires et ne sont toujours pas représentatives de la diversité culturelle de la ville.

Le steenweg et la planification urbaine
(Source : PRDD)



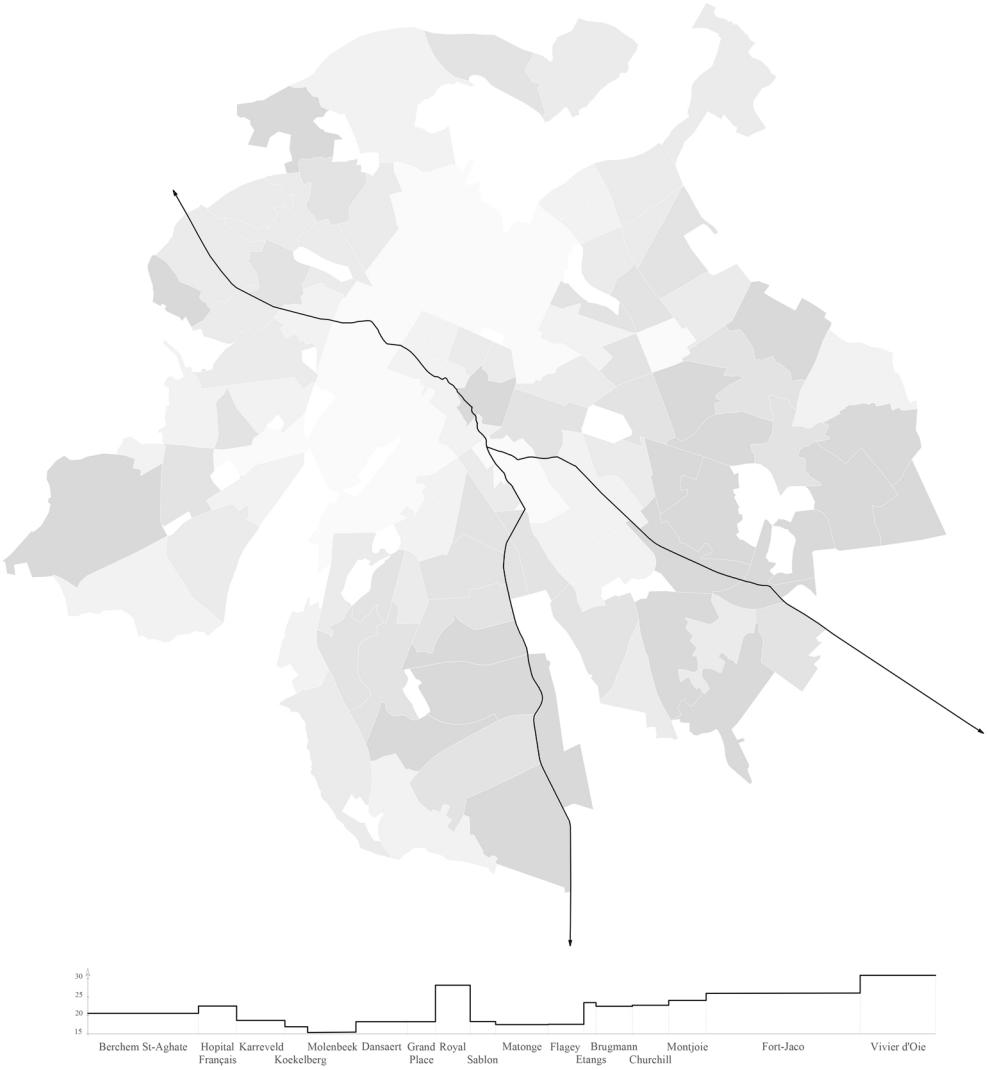
Il existe plusieurs zones prioritaires de rénovation à Bruxelles soutenues par la Région ou même l'Europe. La ZRU, appelée le «croissant pauvre» est la plus importante et représente les quartiers socio-économiquement les plus précaires. Le Steenweg traverse plusieurs de ces zones qui se situent essentiellement, sur un axe Nord-Sud, le long du canal.

Le steenweg et les réseaux de mobilité
(Source : STIB, SNCB)



Les lignes de chemins de fer et de métro ont fortement impacté la morphologie de la ville médiévalle. Cependant elles ont également été determinantes dans le développement de Bruxelles. Aujourd'hui, le Steenweg a été identifié comme «magistrale piétonne» notamment grâce au fait qu'elle relie toute une série de pôles de mobilité stratégique et qu'elle est propice aux développement de complémentarités entre ces derniers.

Le Steenweg et les conditions socio-économiques
Revenus médians par quartiers (Source : Monitoring des quartiers).

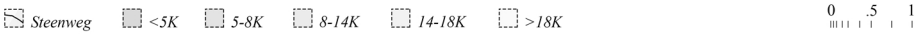


Bruxelles renvoie une image prospère alors qu'elle fait face à un accroissement significatif des écarts entre les classes sociales et économiques. La ville n'accueille presque plus que des activités professionnelles tertiaires (finance et administration) nécessitant des travailleurs très qualifiés et bilingues, voire même trilingues. Cela ayant pour conséquences, un taux de chômage et de pauvreté très élevé à Bruxelles alors que paradoxalement, cette même situation contribue à son renom international, cosmopolite et multiculturel.

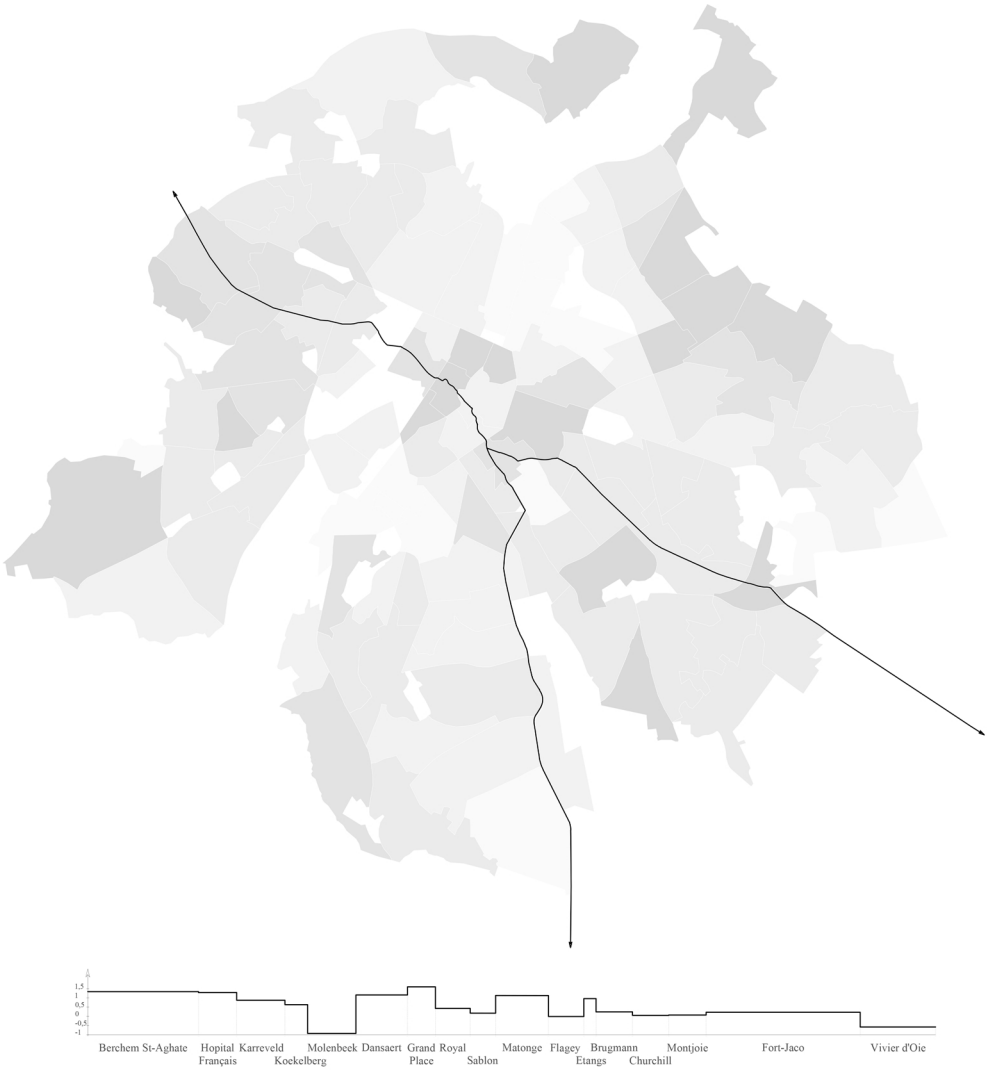
Le Steenweg et les conditions socio-économiques
Densité de populations par quartiers (Source : Monitoring des quartiers).



Après la guerre, contrairement aux autres grandes villes européennes, Bruxelles connaît une désaffection de son centre-ville due à un exode des populations de classes moyennes vers les campagnes et la périphérie de la région. Cette tendance ne fut pas sans incidence puisque qu'aujourd'hui, bien que cette dernière ait quasiment disparu, le centre-ville de Bruxelles est resté particulièrement populaire.



Le Steenweg et les conditions socio-économiques
Taux de croissance annuel de la population par quartiers (Source : Monitoring des quartiers).

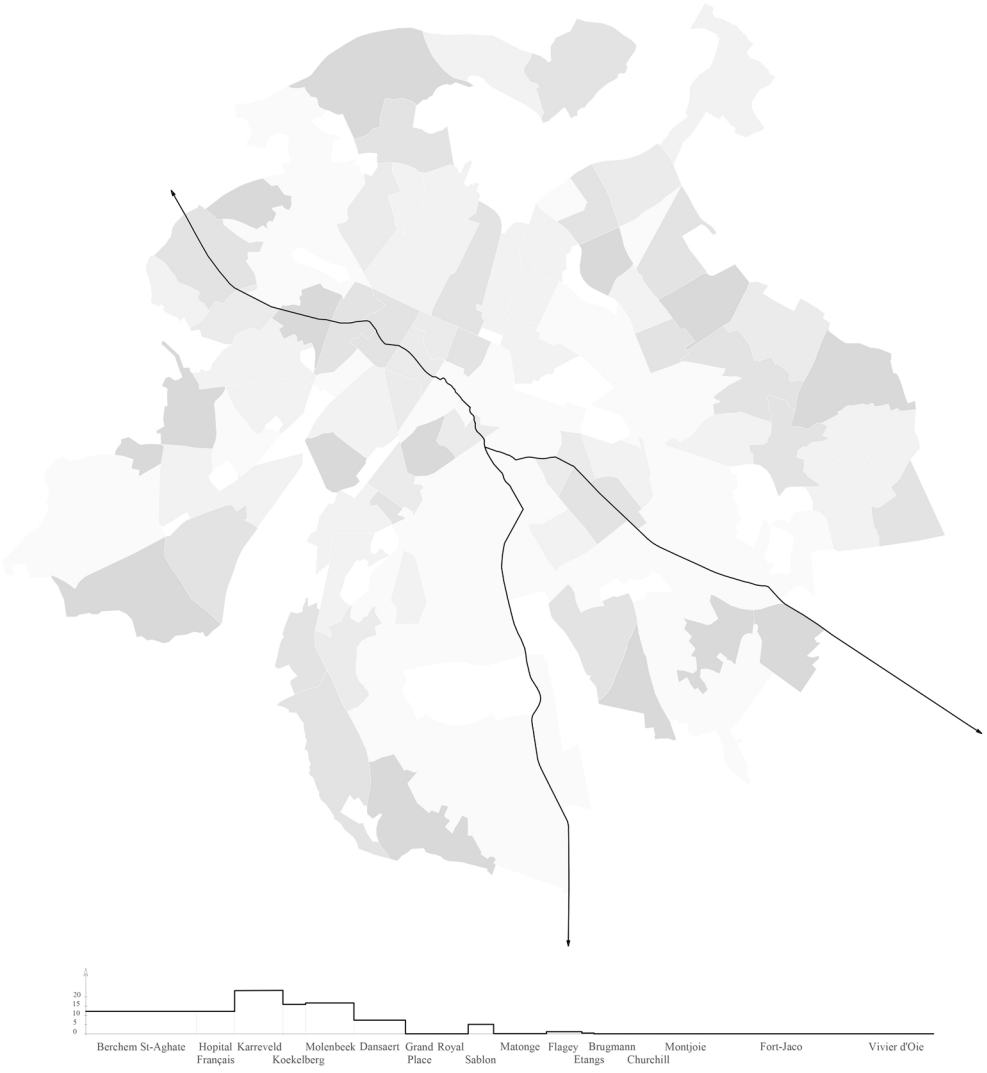


Les activités professionnelles tertiaires se sont fortement développées dans le centre de Bruxelles avec l'arrivée du quartier européens et la transformation du quartier de la gare du nord en un quartier de bureaux. Bruxelles accueille chaque année de plus en plus de travailleurs européens et autres.
«55% des emplois bruxellois sont occupés par des non-bruxellois.» (Devleeshouwer, Sacco, Torrekens, 2015)

Steenweg *<0%* *0-0,5%* *0,5-1%* *1-1,5%* *>1,5%*

0 .5 1

Le Steenweg et les conditions socio-économiques
Part de logements soicaux pour 100 habitants par quartiers (Source : Monitoring des quartiers).



Presque 10% (IBSA) des logements à Bruxelles sont des logements sociaux, ce qui est assez élevé par rapport à d'autres villes européeennes. Ils se situent essentiellement dans le «croissant pauvre» mais aussi dans d'autres quartiers en bordure de la région. Ces quartiers sont ceux dans lesquels les revenus médians sont les moins élevés.



Galerie Matonge, une galerie ancrange.



Galerie Toison d'Or, une galerie passage.



Galerie du Centre, une galerie ancrange et passage.

3.5 LE STEENWEG À TRAVERS DES ESPACES HYBRIDES

En septembre 2020, une étude sociologique des galeries commerciales le long du Steenweg a été lancée par l'UCLouvain[18]. Gabrielle Fenton, anthropologue, est chargée de rédiger un article qui révèle les galeries comme des lieux de transitions entre l'espace public et privé. Cette dernière fait alors état des comportements sociaux hybrides très particuliers qui s'y déroulent. Gabrielle Fenton identifie différents types de galeries liés à leurs usages: la galerie qui est un ancrage, la galerie qui est un passage et la galerie qui est un ancrage et un passage.
La galerie ancrage agit comme un refuge pour un groupe d'individus. Le caractère identitaire de l'espace est si fort qu'il est parfois exclusif.
La galerie passage n'est exploitée que pour sa fonction de liaison et commerciale. Souvent impersonnelle, elle évoque assez peu d'émotion chez ses utilisateurs.
La galerie qui allie ancrage et passage permet la cohabitation de différentes identités. Bien qu'elle soit un lieu de refuge pour un groupe, elle laisse la place à l'existence d'autres individus. Ce lieu est particulièrement propice à la rencontre.
Les notions de "transitions", "ancrages" et "passage" font écho à la définition de la ville inclusive énoncée précédemment (2.4.).

Les observations relevées dans l'article de Gabrielle Fenton ont donc joué un rôle important dans nos recherches : pour parler d'inclusion et de cohésion sociale en ville, notre vision de l'espace public doit s'étendre au delà des rues et des places. **L'urbanité se prolonge à l'intérieur de bâtiments semi-publics qui en sont les catalyseurs.** Cette approche offre une nouvelle lecture du Steenweg, qui une fois de plus, du fait de la présence de nombreux espaces «hybrides» sur son parcours, se révèle particulièrement riche d'un point de vue social et culturel.

3.6 LE STEENWEG, MAGISTRALE INCLUSIVE

Repenser le Steenweg aujourd'hui c'est repenser "la ville marchable", la perspective du piéton dans la ville et la structure urbaine qu'elle implique. Mais pas uniquement ! Le Steenweg c'est aussi l'histoire de Bruxelles, son patrimoine architectural, économique, culturel et social. S'il y a bien une chose qui ressort de la "cartographie des différences" c'est la diversité des conditions spatiales et sociales, particulièrement dans le centre de la ville (entre Osseghem et Flagey), que nous donne à lire cette chaussée historique.

Au vu de son inscription récente dans le plan Good Move, les enjeux contemporains qu'il approche et les travaux réalisés ou en cours à son sujet, le Steenweg présente de nombreux atouts donnant à penser qu'il peut devenir le vecteur d'une logique d'axe urbain inclusif dans la ville. **Un axe allant de haut en bas et de bas en haut, à travers lequel toute la diversité se côtoie, peu importe les profils sociaux.**

---

18 Sous la coordination de Jean-Philippe de Visscher (UCL LOCI) et Michel Hubert (UCL Saint-Louis).



4 L'ATLAS DU STEENWEG


Fresh Market
IXELLES EXPRESS
O CAMBALHOTAS
LA MANO NE
VRAC
STOCK
BIO
Vanden Borre
SOLDES
PRIMARK
BURGER KING
ZARA
BENSON SHORS
Hilton
NOVOTEL
Pizza Hut
LE COQ
LEDEA
GRILL DANSAERT
TAX FREE COMPANY
FORUM
Masterdepot
Gazia
CHARCUTERIE
PARIS
MODE
Abattoir Islamique

4 L'ATLAS DU STEENWEG

4.1 LE PÉRIMÈTRE

Pour initier le Steenweg dans un projet de «Contrat d'axe inclusif», la première étape est de définir le périmètre qui fera l'objet des recherches. C'est donc sur base du périmètre établi pour le diagnostic[19] publié par Perspective.brussels, renforcé des observations du chapitre précédent, que nous avons décidé de nous concentrer sur la partie de chaussée entre la station de métro Osseghem et la place Flagey.
Une fois le périmètre identifié, il s'avère primordial d'avoir une vision complète de la surface publique du Steenweg. C'est à cette fin que nous avons réalisé le plan Nolli qui suit. Il révèle de manière exhaustive la longueur et l'épaisseur de la chaussée.

4.2 LA RÉFÉRENCE À NOLLI

Le plan Nolli est un moyen unique de dévoiler l'espace public inventé en 1748, par Giambattista Nolli qui, à l'époque, avait réalisé un grand plan de la ville de Rome[20]. Il avait alors utilisé une méthode de représentation assez simple qui consiste à dessiner les espaces accessibles au plublic (rues, places, églises, etc.) en noir sur un fond blanc et le reste de l'espace, privé, poché en noir. Le plan Nolli permet de rendre compte de l'étendue de l'emprise de l'espace public dans la ville, même celui qui, du fait d'être à l'intérieur d'un bâtiment, n'est pas pris en compte dans l'imaginaire collectif.

4.3 MÉTHODOLOGIE

Motivées par le besoin d'établir un recensement de tous les espaces publics et semi-publics afin d'en avoir une meilleure connaissance, nous avons entrepris la réalisation d'un plan Nolli du Steenweg. Nous avons, avec l'aide d'autres étudiants, collecté puis dessiné les plans des espaces et rez-de-chaussées publics. Bien qu'elles ne soient pas reprises dans le plan Nolli de Rome, nous avons décidé d'ajouter les surfaces commerciales qui font partie de l'identité de la chaussée.

4.4 LE PLAN NOLLI

Le plan Nolli du Steenweg est divisé en huits planches accompagnées de commentaires et photos. Il s'agit ici d'image réduite des planches originales (format : 61,2 x 102,5 cm).

---

19 https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/steenweg_rapport_de_synthese_201112_final_fr.pdf (Perspecive.brussels, 2021)

20 Giambattista Nolli, «*Nuova Pianta Di Roma*», edizioni Intra Moenia, Rome, 1748.

Le Steenweg

Le périmètre du plan Nolli s'étend de la station de métro Osseghem à la place Flagey en passant par la chaussée de Gand, la Porte de Flandres, la rue Dansaert, la Bourse, la Grand-Place, le Mont des Arts, la place Royale, la Porte de Namur, la chaussée d'Ixelles, la place Fernand Cocq et enfinn la place Flagey.

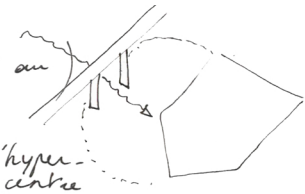



1:25 000
Steenweg


1:5 000

I. Osseghem, Chaussée de Gand, Place des Etangs Noirs

Molenbeek



- l'arrivée dans l'hypercentre se fait au niveau du pont



- Le pont symbolise l'arrivée dans l'hypercentre

- Le rassemblement de tout les moyens de transport urbain densifient le carrefour, plaçant le piéton sur l'arrière plan.

- Les commerces avoisinant le carrefour, impose leur présence sur le trottoir. Le piéton n'a d'autre choix de les remarquer.

- la diversité de l'activité emmène des situations propres au carrefour: des shoppeurs se font claxonner par une voiture d'où sort la dernière tune de l'été, sous le regard bienveillant des personnes plus âgées, posés sur les bancs le long du carrefour.

- Les commerces alimentaires jouxtent les magasins de vêtement : de quoi s'occuper une après midi.

- Les bouches de métro fragmentent d'avantage ~~l'espace~~ le trottoir, rendant pour, à échelle du piéton, toute possibilité de stationnement, moins agréable.



- À l'approche du carrefour, le résidentiel cède sa place au commercial.



Station de métro Osseghem



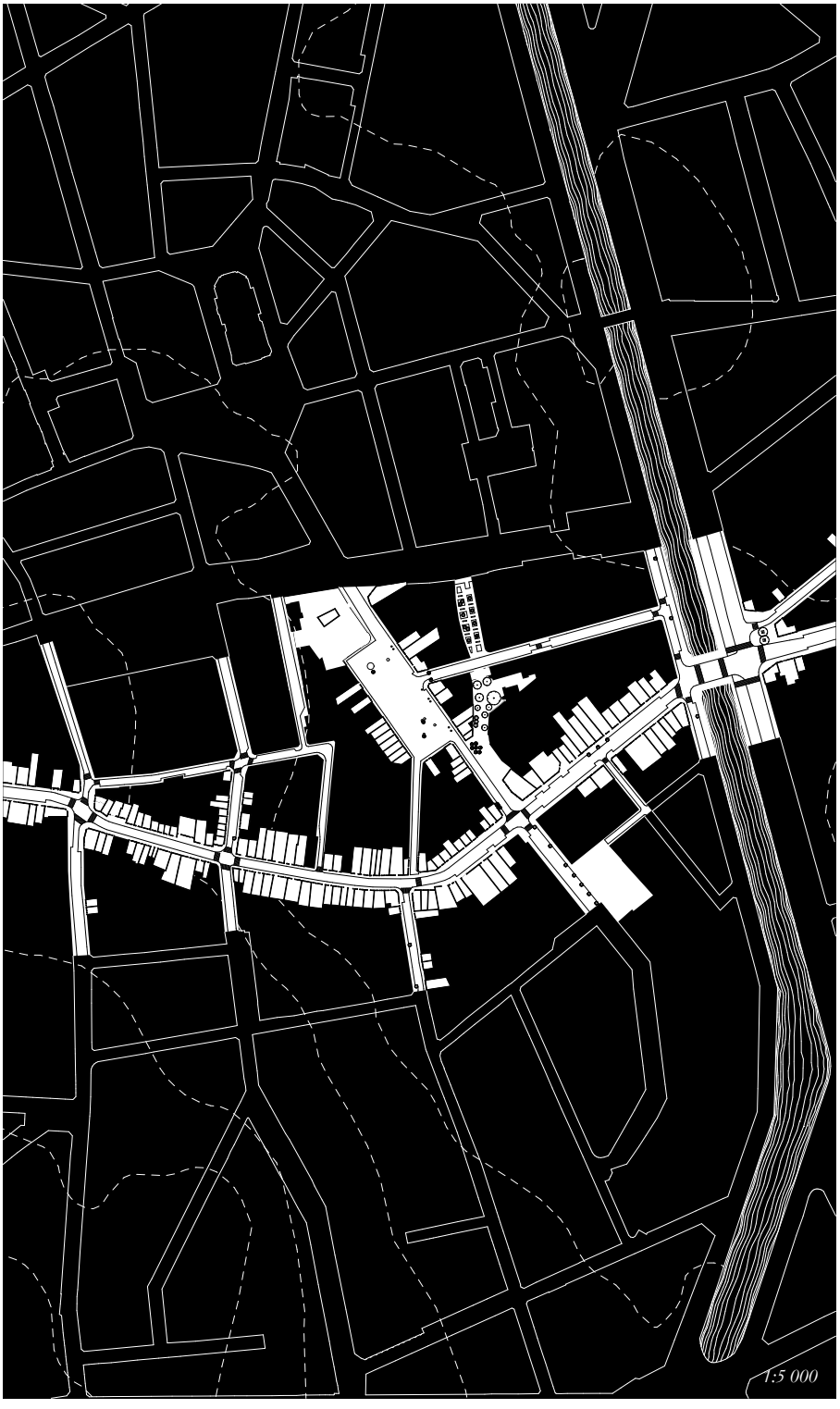
Chaussée de Gand



Place d'Etangs Noirs



Chaussée de Gand, Rue de Berchem


1:5 000

II. Chaussée de Gand, Place Communale de Molenbeek, Porte de Flandres

Molenbeek, Bruxelles

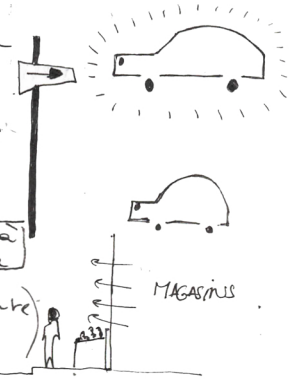
- Au delà du moyen de transport, la voiture représente le niveau social*

~~- Les rez sont envahis par les commerces qui~~

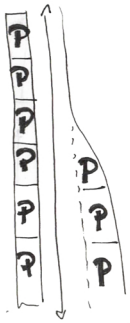
ils est coutume pour

- les magasins ~~n'hésitent pas~~ de à { franchir / étendre / au-delà / expandre } de leur vitrine : ils font du trottoir leur annexe

- sur la chaussée de Gand
- Leur piéton déborde facilement sur la route par manque de place

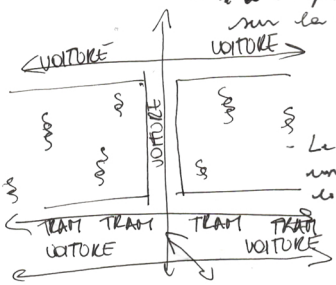


- Une piste cyclable est prévue, reste à voir si celle-ci est agencé/dessiné de manière ergonomique : les cyclistes s'approprient la route



- La voirie s'élargie en faveur d'une augementation du nombre de places de parking.
- Les commerces se concentre sur la chaussée de Gand, les résidences sur ~~les~~ sa périphérie.
- Les magasins typé s'adressent à un public spécifique : on remarque une uniformité dans l'estetique proposé
- Les alentours de la chaussée de Gand se différencie de cette dernière par leur calme et l'espace dédié au piéton.

- La conduite se fait agressive : bruiant & désagréable, pourtant ça n'empêche pas les enfants ~~à~~ d'occuper l'espace pour une journée ensoleillé
- ~~Ma~~ La proximité de la Porte de Flandre se remarque sur la chaussée de Gand par la formation d'embouteillage



- Le passage au niveau du Canal ~~se~~ caractérise par une brise { estivale / d'été } et une perspective imprenable sur les deux rives

- la rectitude des axes et des angles ne permet que des approches prontales autant la subtilité d'une approche anoncé
- ~~Le croisement entre le Canal & la ch. de Gand sa~~
- La Pd Flandre se définie principalement comme un passage, le dynamisme du lieu chasse le piéton
- (Les moulins à vent emmène une touche de couleur au paysage monochrome
  → une question se pose : à qui s'adresse ~~les bancs~~ ?



Chaussée de Gand



Rue du Prado



Rue Compte de Flandres, Place communale de Molenbeek



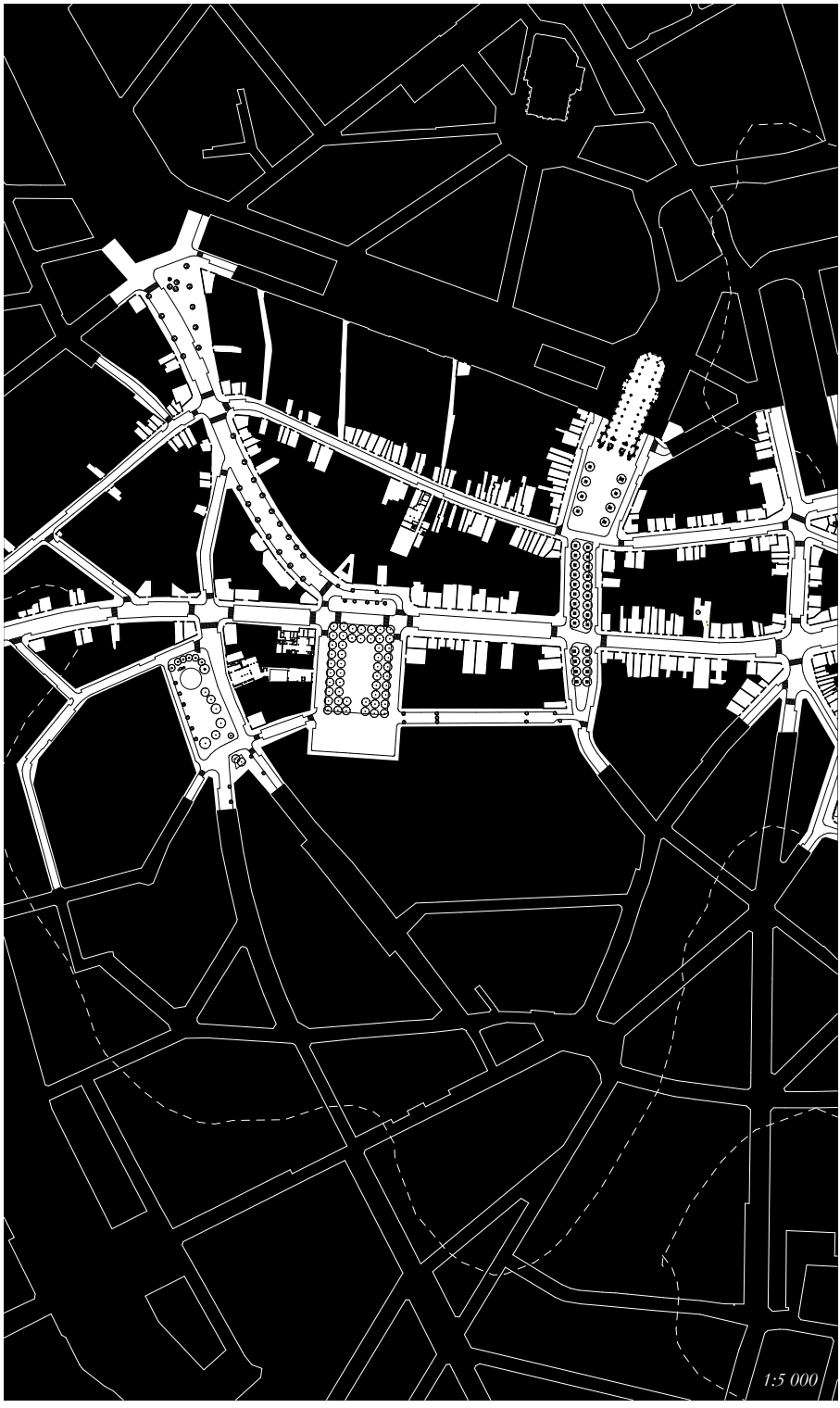
Rue de la Petite Senne



Chaussée de Gand

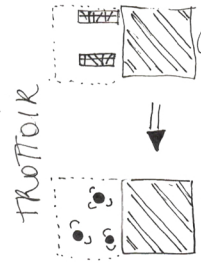


Pont de la Porte de Flandres

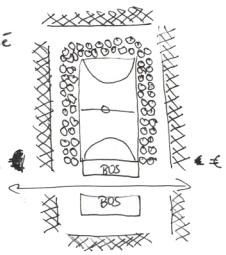

1:5 000

III. Rue Dansaert, Place Sainte-Catherine, Halles Saint-Géry

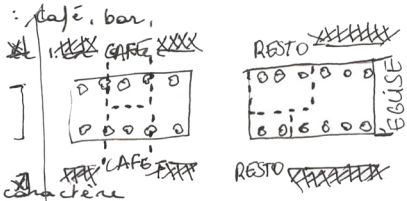
Bruxelles



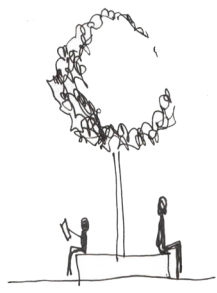
- Les annexes commercials se sont métamorphosées. En annexe de terrasses de bar & resto.
- à mesure de ~~A~~ l'avancée sur la rue A. Dansaert, en direction du centre ville, la clientèle des bars & resto's rajeuni
- vélo & trottinette fusent sur la rue Dansaert, zigzagant entre les voitures, toujours aussi présente.



- Le terrain de basket, sur la Place Nouveau marché aux Grains, est tant un lieu de rencontre que de division, réunissant les 2 parties qu'il sépare.
  → après cette place, la moyenne des prix de commerces monte considerablement
- La place St. Catherine fonctionne comme un pôle, attirant les gens de tout les horizons; les prix des cartes témoignent d'une aisance financière
- Le parvis de l'église 54 est majoritairement dédiée à des activités commerciales : café, bar, restaurant et échoppe temporaire, l'église ~~rompu~~ rompu.



- l'espace encerclé de façades, au caractère intime, s'avère être un lieu propice pour les manifestations spontanées.
- l'approximité du piétonnier es flagrante, le trafic automobile est quasi inexistant. La hiérarchie est inversé : le piéton domine les voitures.
  → cette absence se traduit par une nette diminution de la pollution sonore ; il est possible de parler à son voisin sans hurler :)
- On remarque l'apparition des premiers touristes du centre ville
- À partir de la Place N.M aux Grains, tous les bâtiments sont pourvus d'un rez commerciale. Le prix des articles emmène l'apparition d'une nouvelle activité : le lèche vitrine.
- La rue des Poissoniers est la dernière rue consolable. Il apparait une circulation dense, en parallele avec le piétonnier
- Pour le piéton, les bacs à plante ont été conçu comme bancs, on y retrouve un public varié grace au flux de transport (Place N.M. aux Grains)





Rue Antoine Dansaert, café Walvis



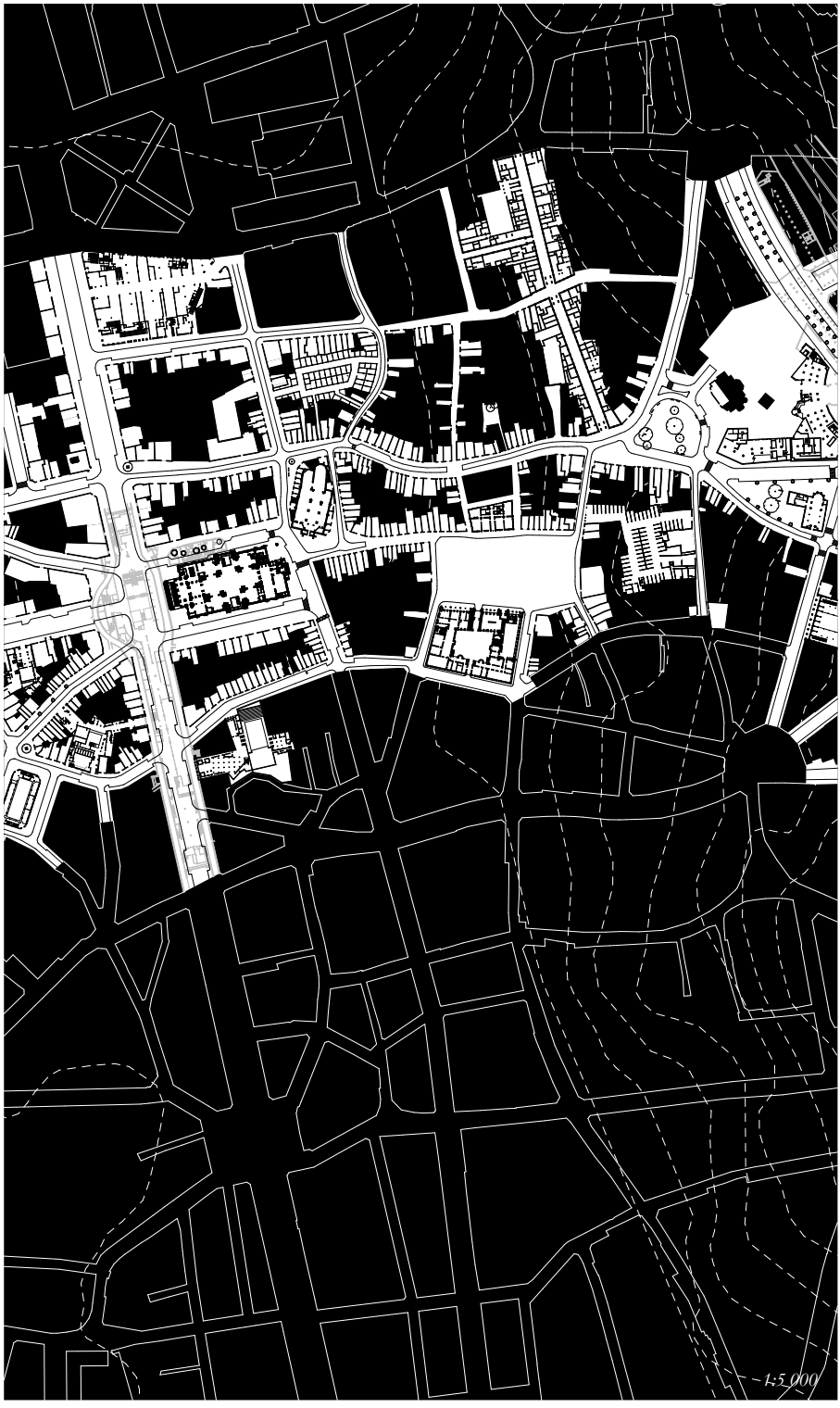
Cancha, terrain de basketball



Place Sainte-Catherine

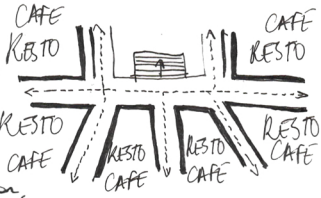


Rue Antoine Dansaert, bar de l'Archiduc


~ 1:5.000

IV. Bourse, Grand-Place, Galeries Royales Saint-Hubert, Square de la Putterie

Bruxelles



- L'espace public est divisé de façon entre le passage & les terrasses
- Le périmètre de la Bourse est rempli de resto & café
- Bien que les voitures ont été banni de ce tronçon, l'espace garde son allure de route



- Les escaliers de la Bourse fonctionne comme une tribune sur le piétonnier.
- La Bourse fonctionne comme un lieu de rdv, pour tout les Belges familier de la capitale
- Le tronçon entre la gare centrale & l'église st-Nicholas vise un public plus touristique que local. Ainsi on y retrouve des magasins de stéréotype Belge.
- La journée, la Grand Place appartient aux touristes, La nuit, aux locaux.

TOURISTES TOURISTES TOURISTES TOURISTES
LOCAUX LOCAUX LOCAUX LOCAUX

- La présence de la Gare centrale engendre des facilités touristiques tels : de hotels, magasin de souvenir, commerces stéréotype Belge.
- Par opposition à la Grand Place, toutes les rues qui y débouchent, prennent un caractère intime
- Un tronçon ~~est~~ teinté d'une ambiance folklore typiquement Bruxelloise.
- ~~Resto~~ Au plus qu'on s'éloigne de la Gare Centrale, dans le bas de la ville, au plus que ça devient local.
- L'absence de la voiture ~~est~~ donne naissance à une ambiance conviviale & spontanée.
- Le parc de l'église de la Madeleine est la première tache verte que l'on rencontre sur le Steenweg. ⇒ mise apport des quelques arbres sur les macadams.



- Passé la Bourse on observe une architecture d'époque Bruxelloise.
  → bien que son architecture est très locale, son utilisation est TRÈS générique.
- Par une journée ensoleillé, tous les bancs sont occupés, contrairement à ceux de la Porte de Flandre



Halles Saint-Géry, café Zebra



Parvis de la Bourse, Boulevard Anspach



Rue du Marché aux Herbes, Friterie Tabora



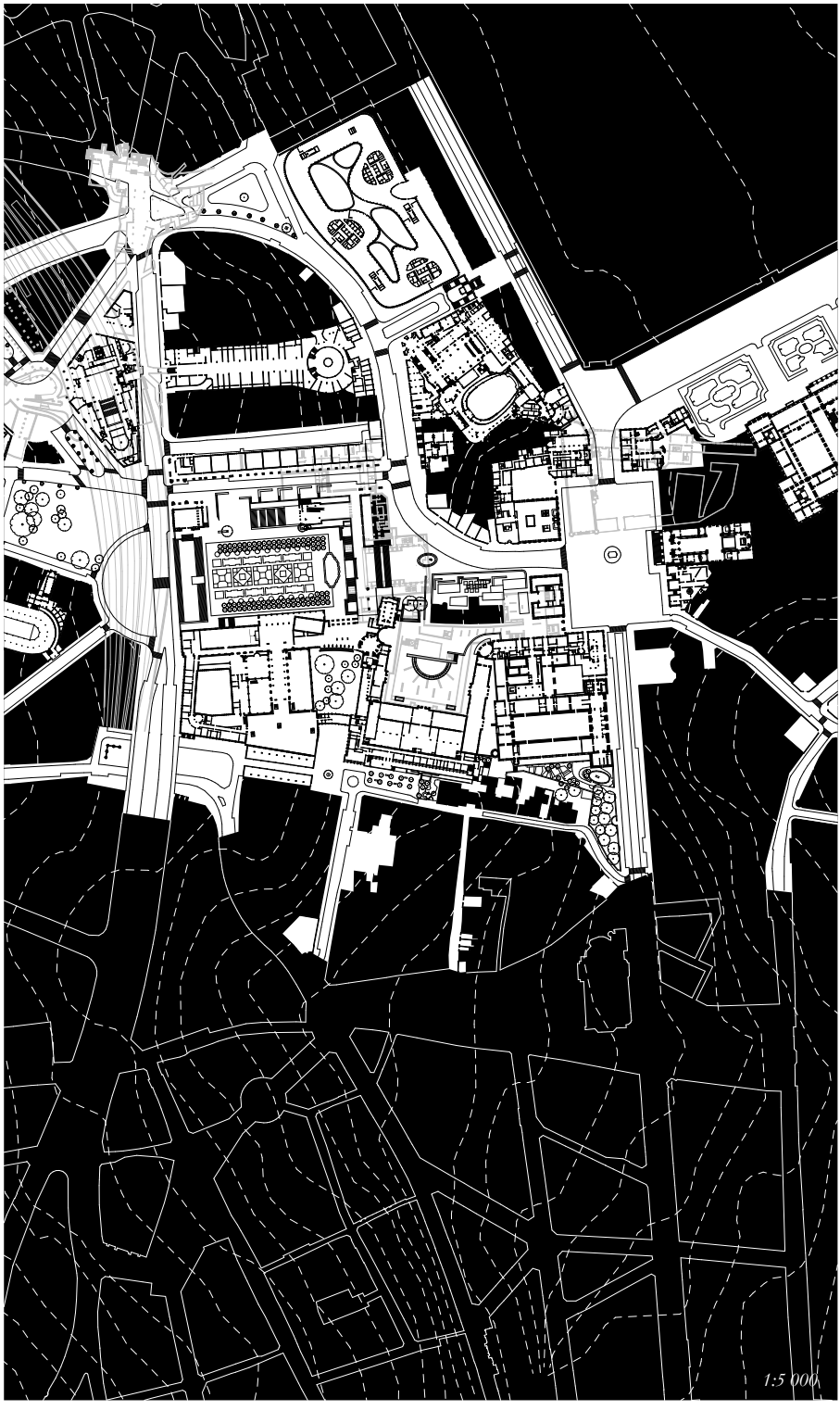
Galerie du Centre



Grand-Place de Bruxelles



Rue Infante Isabelle


1:5 000

V. Mont des Arts, Cour des Musées, Place Royale, Palais Royal

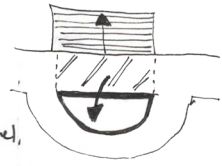
Bruxelles

-A hauteur de la Gare Centrale on rencontre les premiers espaces dédiés à l'art : les prémices du quartier des musées situées au dessus des Monts des Arts

-La jonction N-S comme cicatrice de la ville lumière

- La place de l'Albertine se résume à une dalle de macadam, dépourvue d'ambiance et de conception spatiale → toutefois elle en bénéficie dans sa flexibilité : capable d'accueillir différents évènements tels des festivals & manifestations, à condition de :





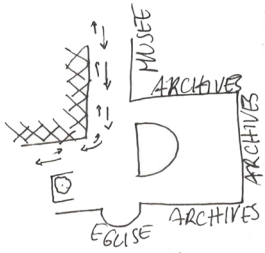
Bloquer le boulevard

- La Place Monts des Arts, malgré son côté très formel, se voit accueillir des activités moins nobles. Pourtant de son caractère majestueux (domine le regard / attire) provoque l'émerveillement.
- ~~Le tronçon~~ C'est un tronçon marqué par le relief.

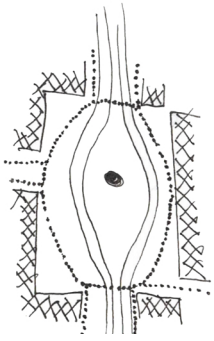


- Le Monts des Arts forme une porte d'entrée vers la partie formelle de la ville.
- On observe à nouveau une alteration dans le style architechturale avec l'apparition d'immeubles art nouveau

- Malgré son caractère isolé, la place des archives se charme par les piétons, qui l'utilise en grande partie comme un lieu de passage.
- Le relief offre une vue sur la ville que le piéton peut admirer depuis la place royale



- L'utilisation de MdA se détermine par le champ de vision du piéton : les extentions latérale sont vite oubliées.
- La réappropriation de la voiture après la rare piétonne se veut différente : un climat de conscience de l'embarras que cause la voiture est présent tant chez le piéton que chez l'automobiliste.



- Le tram réapparait à hauteur de la place royale, emmenant un flux supplémentaire et un trafic perpendiculaire aux Streenway
- La Place Royale est surdimensionné à l'échelle de la voiture. Le trottoir suit le cours des façades, créant de nombreux angle droits
- Il est toléré que le piéton raccourcis sa trajectoire en empruntant la route : même devant les policiers!
- Sur la rue de Namur, le caractère qu'on avait perdu depuis l'église de la Madeleine ressurgit de manière inattendue



Galerie Ravenstein



Mont des Arts



Mont des Arts



Patio de le Bibliothèque Royale



Terrasse panoramique de la Bibliothèque Royale



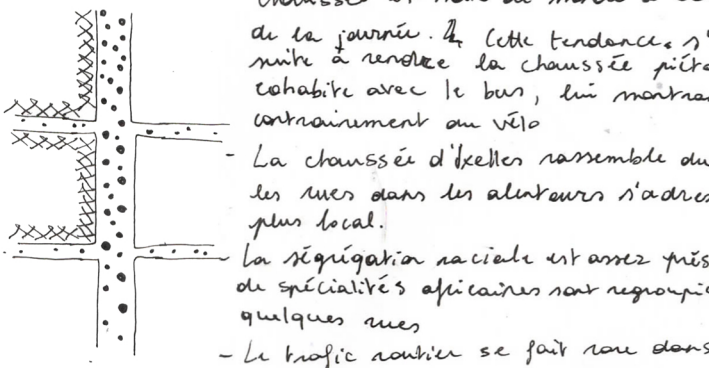
Place Royale


1:5 000

VI. Rue de Namur, Porte de Namur, Chaussée d'Ixelles

Bruxelles, Ixelles

- La rue est plus calme malgré qu'elle soit empruntée par plusieurs moyens de locomotion : la voiture, le vélo, la trottinette, les * et le bus.
- La rue de Namur fonctionne comme une connection entre la Place Royale et la Porte de Namur, deux univers complètement différent: un culturel, l'autre commercial. Toutefois la rue de Namur se définie comme une commençante, peut-être à son meilleur avantage: il semble que l'activité commerciale peine à fleurir.
- La porte de Namur illustre parfaitement l'est la synthèse que représente le rassemblement de tant de moyen de transport en grande quantité.
- Le square du Bastion n'est que le résidu de la bouche de métro, ce qui en fait un bien utile, certe, mais peu agréable.
- Le début de la chaussée d'Ixelles est marqué par une abondance de fonctions qui noie le piéton, seule la clientèle intéressée y trouve son bonheur.





- Jusqu'à hauteur de l'église St. Boniface, la chaussée est noir de monde à certains moments de la journée. Cette tendance s'est amplifiée suite à rendre la chaussée piétonne. Le piéton cohabite avec le bus, lui montrant du respect, contrairement au vélo
- La chaussée d'Ixelles rassemble du monde de partout: les rues dans les alentours s'adressent à un public plus local.
- La ségrégation raciale est assez présente: les commerces de spécialités africaines sont regroupés autour de quelques rues
- Le trafic routier se fait rare dans les alentours un signe que le piétonnier est un succès.



Rue de Namur



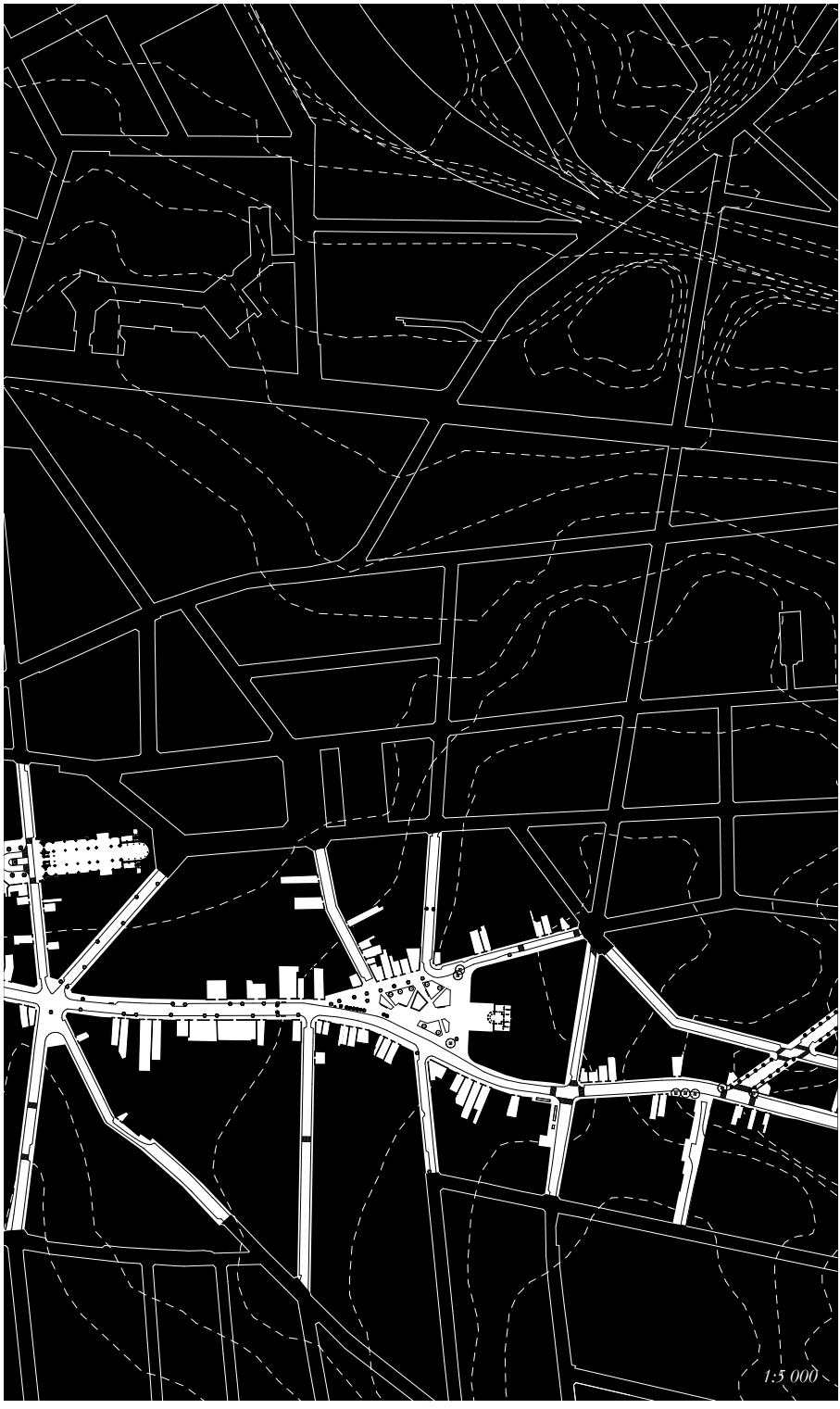
Porte de Namur



Rue de Namur, début de la Chaussée d'Ixelles



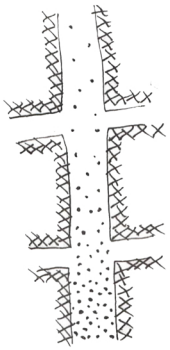
Chaussée d'Ixelles


1:5 000

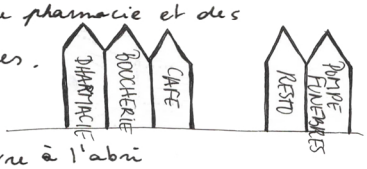
VII. Saint-Boniface, Place Fernand Cocq, Maison Communale d'Ixelles

Ixelles

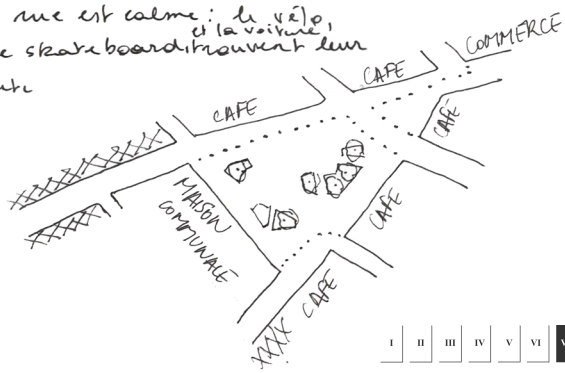
- Passée la hauteur de la place St-Boniface, la chaussée connait un tronçon plus calme avec des magasins locaux.
- La chaussée reste un lieu de passage
- Arrivé à la place Fernand Cocq, le monde se rassemble : discute, boit, mange, joue, lit, prends le soleil & et passe un bon moment.
- Le piéton prends possession de l'entièreté de l'espace mis à sa disposition



- Le choix des commerces ~~sss~~ le long de la place Fernand Cocq est éclectique : un snack, des cafés typique ~~Bxxxll~~ bruxellois, un boucher, la maison communale, une pharmacie et des pompes ~~funèbres~~ funèbres.



- La place donne l'impression d'être à l'abri du trafic automobile.
- La place Fernand Cocq marque la fin du piétonnier en offrant une place de rassemblement au public.
- La voiture se montre attentionnée à l'égard du piéton.
- Après Fernand Cocq, le Steenweg reprends l'apparence d'une rue classique à double sens Les batiments sont redestinés principalement au logement
- L'ambiance de la rue est calme : le vélo, la voiture et la trottinette et le skateboard trouvent leur place sur la route





Place Saint-Boniface



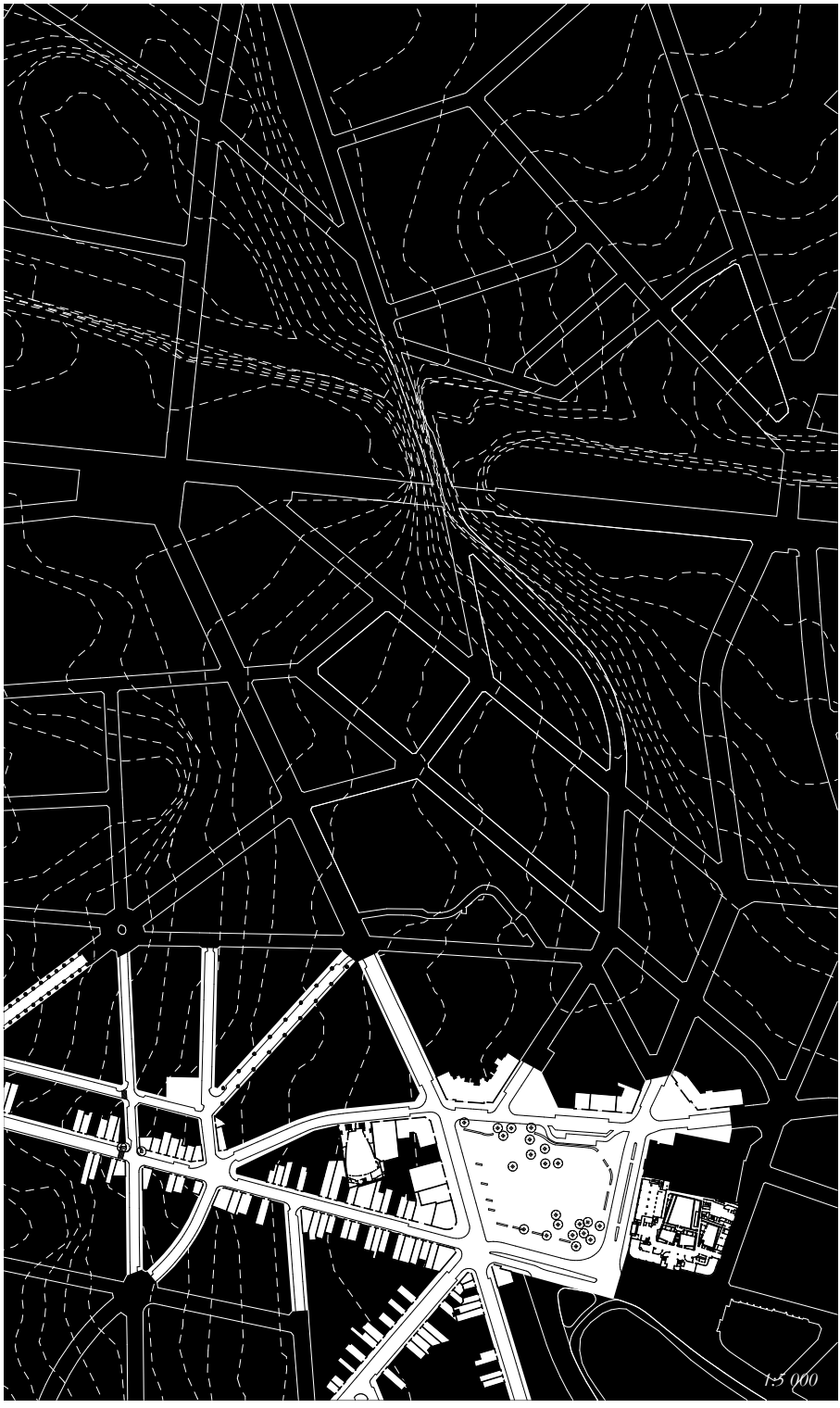
Chaussée d'Ixelles



Place Fernand Cocq

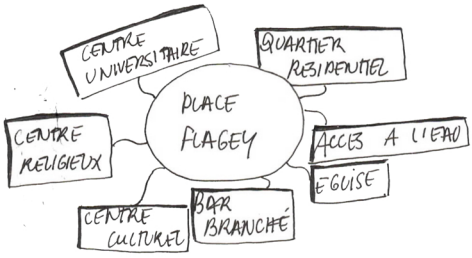


Chaussée d'Ixelles

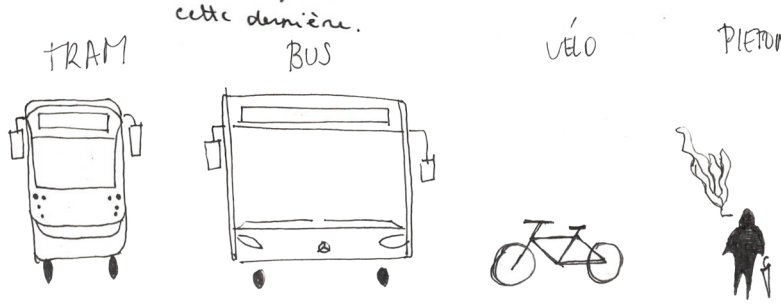

1:5 000

VIII. Chaussée d'Ixelles, Place Flagey, Maison de la Radio

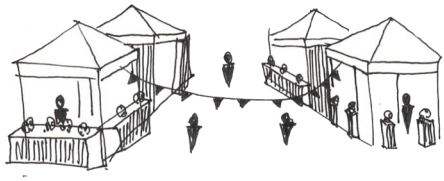
Ixelles



- La chaussée d'Ixelles débouche sur la Place Flagey, ~~comme~~
  ↳ comme la destination finale de la chaussée.
- La place Flagey se trouve dans une cuvette: la topographie emmène le piéton jusqu'à cette dernière.



- La place connaît une multitude d'utilisateurs grâce à ses différents rôles : centre universitaire, quartier résidentiel, bar branché, Abbaye de la Cambre, accès à l'eau, centre religieux, ~~et cetera~~. centre culturel, et cetera ...
- La place est bien desservi en terme de transport de nombreuses lignes de bus et de tram.
- Le marché quotidien rassemble du monde des communes limitrophes.





Chaussée d'Ixelles



Place Flagey, les Etangs d'Ixelles



Place Flagey

Plan Nolli du Steenweg

Pauline Cap & Magali Hertoghe
Sous la direction de Jean-Philippe De Visscher
UCLouvain LOCI Bruxelles, 2020-2021

Format d'impression :
61,2 cm x 102,5 cm, échelle 1/1000

Ont participé à la réalisation des dessins :
Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Marie Akar, Maria Tabbal



5 CONTRAT D'AXE INCLUSIF



5 CONTRAT D'AXE INCLUSIF SUR LE STEENWEG

Le projet de «Contrat d'axe inclusif sur le Steenweg» a pour objectif de proposer une vision globale pour la chaussée alliant enjeux de mobilité et d'inclusion sociale : **le Steenweg est une magistrale piétonne à travers laquelle la diversité socio-culturelle se côtoie et se recontre peu importe les profils sociaux.**
Au vu de l'étendue de son périmètre (Ixelles, Bruxelles-Ville, Molenbeek), un tel projet suppose la participation d'une multiplicité d'acteurs : RBC, Bruxelles Mobilité, communes d'Ixelles, Bruxelles et Molenbeek, habitants, commerçants, etc. Ainsi, il apparait nécessaire de pouvoir coordonner les ambitions et champs de compétences de chacun autour d'une logique urbaine commune visant à la revitalisation des espaces publics et l'ouverture des infrastructures.

5.1 MÉTHODOLOGIE

Afin de faire du «Contrat d'axe inclusif» un outil de revitalisation urbaine bruxelloise, nous proposons d'initier la réflexion en deux temps et à deux échelles. Dans un premier temps, il sera question, au regard de l'analyse de la structure urbaine, d'établir des enjeux et actions systémiques à l'échelle de l'axe. Ensuite, nous contextualiserons et expérimenterons ces derniers sur deux tronçons de chaussées menant à la création de projets pilotes. Le passage d'une échelle à l'autre est un moyen de juger du caractère générique des ambitions énoncées.

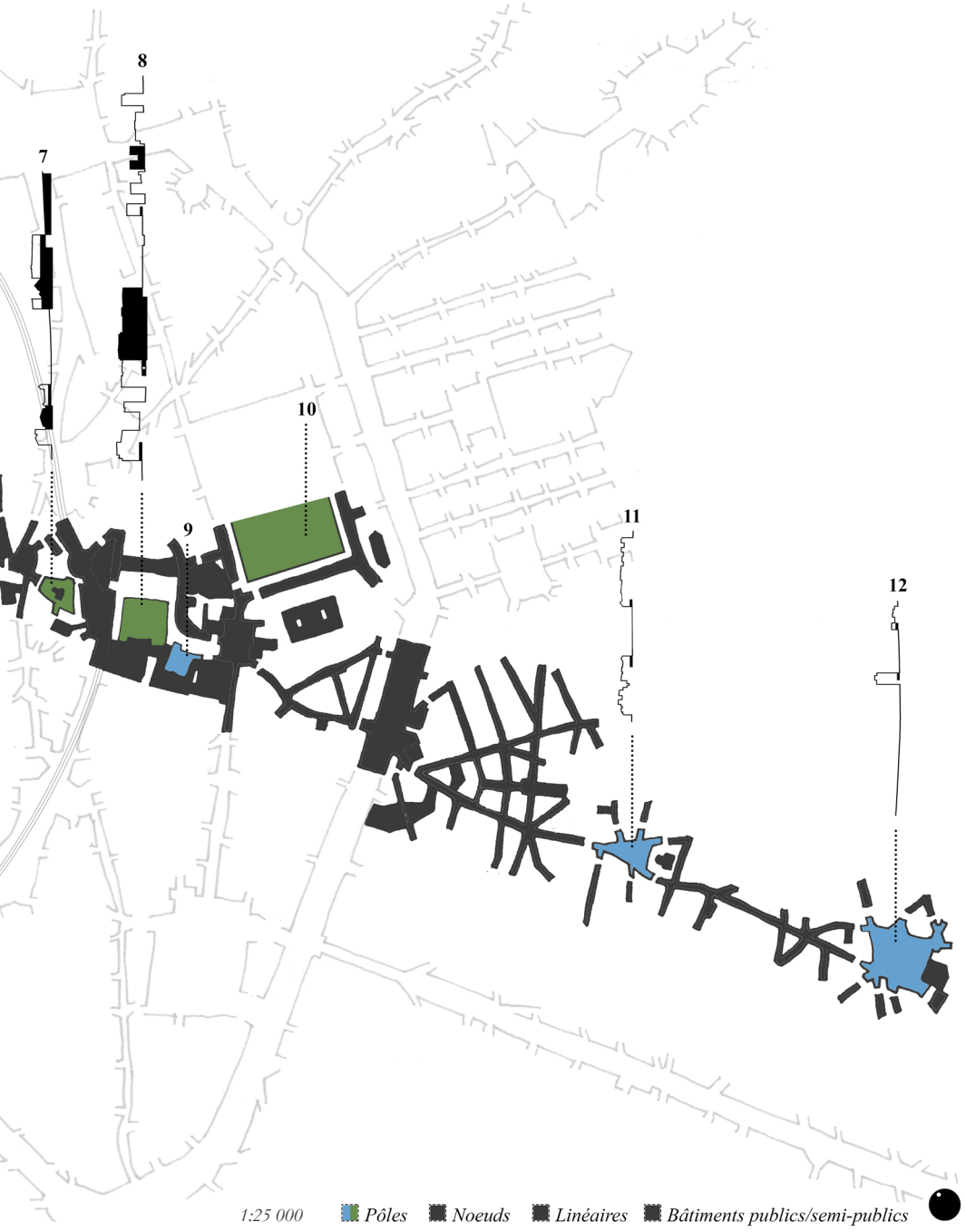
5.2 L'ANALYSE DE LA STRUCTURE URBAINE

La chaussée médiévale a connu de fortes altérations au fil du temps engendrées par le développement de Bruxelles et les préoccupations urbanistiques des différentes époques. La lecture spatiale et sociale du Steenweg, à travers le plan Nolli, révèle le complexité de sa structure urbaine. Cette dernière s'articule autour de pôles, noeuds et linéaires.
Les pôles (p.116-117) sont des points d'élargissement de la chaussée tels que les places, squares et parcs. Ils sont régulièrement associés à une identité marquée en lien avec un, ou plusieurs bâtiments publics et institutionnels.
Les noeuds (p.118-119) sont des points de rencontres entre la chaussée et des infrastructures majeures. Ces dernières ont entaillé la chaussée au fil de leur construction et ont eu tendance à compromettre sa continuité paysagère.
Les linéaires (p.120-121), essentiellement commerciaux, sont les tronçons de chaussée qui relient les pôles et les noeuds.
S'ajoutent à ces éléments, **des espaces "hybrides"** (p.122-123) semi-publics qui les agrémentent de programmations différentes. Ces espaces prolongent l'étendue de la surface publique à l'intérieur de bâtiments et contribuent à rendre la ville dynamique (Rémy, 2015).

Les pôles



1. Place Etangs Noirs
2. Place communale de Molenbeek
3. Square Jacques Brel
4. Place du Nouveau Marché aux Grains
5. Place Sainte-Catherine
6. Grand-Place
7. Square de la Putterie
8. Mont des Arts
9. Place du Musée
10. Parc Royal
11. Place Fernand Cocq
12. Place Flagey


7
8
9
10
11
12
1:25 000
Pôles
Noeuds
Linéaires
Bâtiments publics/semi-publics

Les noeuds



1. Osseghem - Lignes de chemin de fer
2. Porte de Flandres - Canal
3. Rue des poissoniers - Chaussée de Mons/Anvers
4. Piétonnier - Boulevard Anspach
5. Grasmarkt - Chaussée d'Alsemberg/Anvers/Louvain
6. Mont des Arts - Jonction Nord-Midi
7. Place Royale - Tracé Royal
8. Porte de Namur - Petite ceinture


5
6
7
8
1:25 000
Pôles
Noeuds
Linéaires
Bâtiments publics/semi-publics

Les linéaires



1. Chaussée de Gand
2. Chaussée de Gand
3. Chaussée de Gand
4. Rue Antoine Dansaert
5. Rue Antoine Dansaert et rue de Flandres
6. Rue Antoine Dansaert et rue de Flandres
7. Rue Auguste Orts
8. Rue de la Bourse
9. Rue du Marché aux Herbes
10. Rue Infante Isabelle
11. Rue Montagne de la Cour
12. Rue de Namur
13. Chaussée d'Ixelles
14. Chaussée d'Ixelles
15. Chaussée d'Ixelles

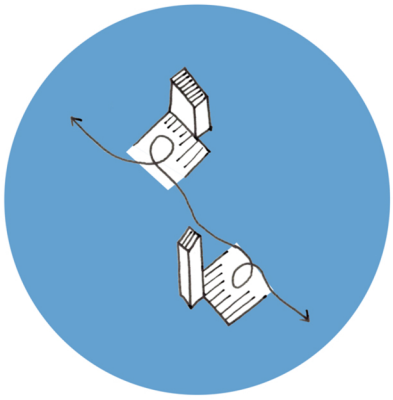

10
11
12
13
14
15
1:25 000
Pôles
Noeuds
Linéaires
Bâtiments publics/semi-publics

Les espaces hybrides

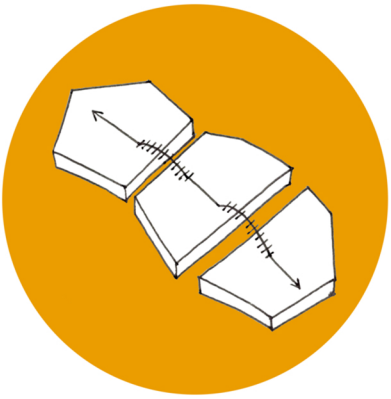


1. Station Osseghem
2. Station Etangs Noirs
3. Maison communale de Molenbeek
4. Eglise Sainte-Catherine
5. Halles Saint-Géry
6. Cinéma Palace
7. Station Debrouckère
8. Ancienne Belgique
9. Bourse de Bruxelles
10. Eglise Saint-Nicolas
11. Galerie du Centre
12. Hotel de Ville
13. Musée du Roi
14. Galeries Royales St-Hubert
15. Galerie Agora
16. Chapelle de la Madelaine
17. Galerie Bortier
18. Gare Centrale
19. Bibliothèque Royale
20. Galerie Ravenstein
21. Archives de la ville
22. Cinémathèque royale
23. Bozar
24. Musées Royaux des Beaux-Arts
25. MIM
26. Expérience Brussels
27.ING Art Center
28. Eglise du Coudenberg
29. Palais Royale
30. Perspective Brussels
31. Académie Royale
32. Galerie Toison d'Or
33. Station Porte de Namur
34. Galerie Matongé
35. Eglise Saint-Boniface
36. Association sociale
37. Maison communale d'Ixelles
38. Théatre Marni
39. Association sociale
40. Maison de la Radio


4
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
1:25 000
Steenweg
Institutions
Culture
Commerces
Equipements



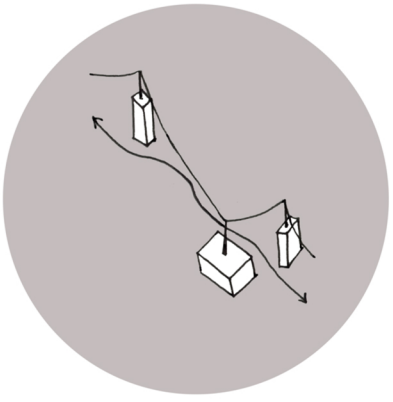
Les pôles sont des lieux de cohésion sociale liés à des équipements.



Les noeuds sont des ponts à travers les fractures sociales et spatiales.



La chaussée est une magistrale piétonne accessible à tous.



Les programmes le long de la chaussée sont complémentaires.

Les ambitions pour un «contrat d'axe inclusif sur le Steenweg» en fonction des enjeux.

Pôles *Noeuds* *Linéaires* *Lieux publics/semi-publics*

5.3 LES ENJEUX SUR LE STEENWEG

Prenant part à une logique d'axe inclusif, chacunes de ces catégories d'éléments qui composent la chaussée soulèvent une série d'enjeux spécifiques et d'acteurs potentiels.

Les pôles

Les pôles agissent comme des points de repères le long du Steenweg. Ils sont régulièrement assimiler à l'identité d'un quartier et sont les seuils d'équipements fédérateurs. Leur patrimoine socio-culturel contribue à faire de la chaussée un axe aux multiples identités. Toutefois, il est important de ne pas négliger la nécessité de cohabitation entres ces dernières sinon la diversité a peu d'intéret. Les pôles soulèvent donc des enjeux de **cohésion sociale et d'ouverture des équipements sur l'espace public**.

Acteurs : Région, Ixelles, Bruxelles-Ville et Molenbeek.

Les noeuds

Les noeuds s'apparentent, pour la plupart, à des fractures urbaines compromettant la continuité du Steenweg, mais aussi les connexions spatiales et sociales entre les quartiers. Ceci s'explique du fait que les infrastructures à l'origine de ces ruptures aient été construites dans le but de favoriser la voiture comme moyen de déplacement en ville, au détriment de la marche. Les noeuds soulèvent donc principalement des enjeux de **mobilité et de traversée** : la continuité spatiale de la chaussée ouvre la porte à la continuité sociale.

Acteurs : Région et Bruxelles Mobilité.

Les linéaires

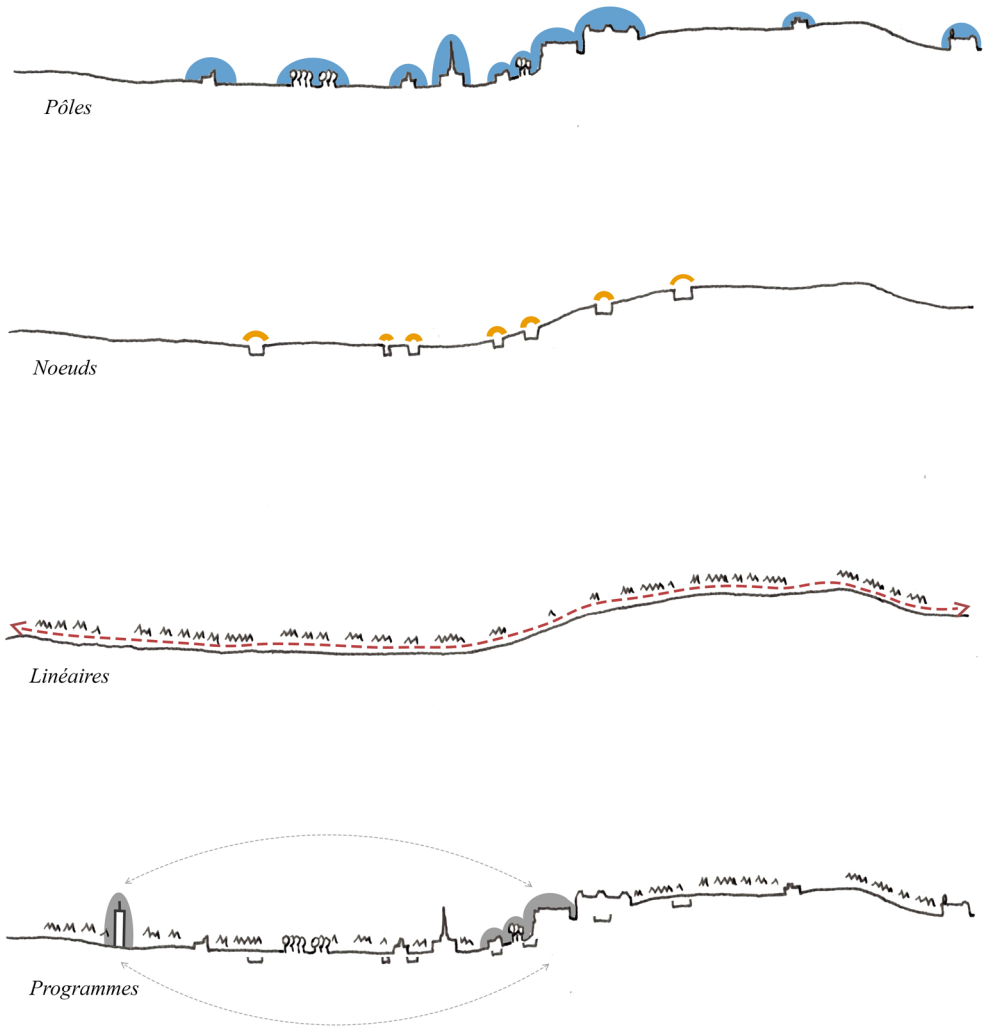
Les tronçons de chaussée entre les pôles et les noeuds ont gardé leur fonction commerciale bien que les aménagements de voiries aient fortement diminué la place du piéton le long du Steenweg. L'identification du Steenweg comme «magistrale piétonne» nécessite une réinterprétation de la surface publique commerciale dans laquelle le piéton est l'acteur principale. Il est également important d'inclure les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des vitesses piétonnes dans la réflexion. Les linéaires soulèvent donc des enjeux **d'aménagement de la voirie en dialogue avec les rez-de-chaussées commerciaux**.

Acteurs : Bruxelles Mobilité, Ixelles, Bruxelles-Ville, Molenbeek et les commerçants.

Les espaces hybrides

Les espaces hybrides jouent un rôle capital dans la pratique et l'utilisation du Steenweg car ils agissent comme des pôles attractifs à travers la chaussée et la ville. Leur singularité programmatique et spatiale (entre privé/public) en fait des lieux de rencontres et croisements de populations hybrides aux multiples identités «*où l'ont acquiert collectivement une compétence sociale avant de se présenter sur la scène publique*» (Rémy, 2015) Ils soulèvent des enjeux **programmatiques** déterminants dans les rapports sociaux de leurs usagers à l'échelle des quartiers, mais aussi de la métropole.

Acteurs : Région, Ixelles, Bruxelles-Ville et Molenbeek et les habitants.



Vision globale des logiques d'actions sur l'axe Steenweg.

Pôles *Noeuds* *Linéaires* *Lieux publics/semi-publics*

5.4 LOGIQUE D'ACTIONS SUR LE STEENWEG

Chacuns des enjeux révélés par les pôles, noeuds, linéaires et espaces hybrides nous permettent d'établier une série d'actions systèmiques qui feront du Steenweg, une magistrale piétonne et inclusive.

Les pôles

Les actions menées sur les pôles visent à préserver les identités locales tout en les intégrant à la **vision métropolitaine** :

- Etablir une vision et une réflexion programmatique à l'échelle de l'axe entier qui intègrent au débat l'ensemble des acteurs du Steenweg.
- Instaurer des équipements métropolitains dans tous les quartiers de l'hypercentre, tout en conservant des programmes locaux et le dialogue avec l'espace public.
- Renforcer les connexions entres les pôles et les stations de métro pour améliorer leur lisibilité depuis les souterrains.

Les noeuds

Les actions menées sur les noeuds visent à **renforcer les continuités** spatiales et sociales du Steenweg :

- Améliorer la lisibilité du Steenweg à travers la ville grâce à une diminution de l'impact fracturant des axes Nord-Sud, notamment, en réduisant les voiries dédiés à la voiture.
- Faciliter les traversées piétonnes et cyclistes à travers les infrastrures Nord-Sud.
- Valoriser la spatialité des noeuds grâce à l'aménagement d'espaces publics de qualité et leurs connexions intermodales.

Les linéaires

Les actions menées sur les linéaires visent à **favoriser la place du piéton** (marche, running, PMR) sur la chaussée tout en conservant son caractère commercial :

- Diminuer fortement la voiture et son empreinte au bénéfice des piétons et cyclistes.
- Favoriser les zones de partages des mobilités (comme ça a été fait sur la chaussée d'Ixelles).
- Aménager des espaces répondant aux besoins des commerçants afin de valoriser les commodités locales.

Les espaces hybrides

Les actions ménées sur le développement des espaces hybrides semi-publics visent à **élargir l'image de l'espace public et son urbanité** :

- Intégrer les espaces hybrides semi-publics (intérieurs) aux réflexions sur l'aménagement urbain.
- Ouvrir les infrastructures et équipements sur l'espace public pour qu'ils puissent atteindre une plus grande multitude d'identités.
- Proposer des complémentarités entre les programmes le long du Steenweg afin de créer des nouvelles interactions pluri-identitaires.

5.5 DEUX CADRAGES SUR UN AXE

Afin de contextualiser les ambitions du «Contrat d'axe inclusif sur le Steenweg», nous allons maintenant projeter les actions sur deux tronçons de chaussée, Molenbeek et le Mont des Arts, qui mèneront à la création de projets pilotes spécifiques et collaboratifs.

Les deux cadrages qui sont composés d'au moins un pôle, un noeud et un linéaire, ont été choisis car ils font actuellement l'objets de questionnements urbanistiques et permettent d'expérimenter, ensemble, l'intégralité des enjeux identifiés.

Molenbeek

Le tronçon «Molenbeek» s'étend de la Porte de Flandres à la Place des Etangs Noirs. La place des Etangs Noirs fait depuis peu l'objet d'un CRU (contrat de rénovation urbaine). De ce fait, il nous a semblé particulièrement pertinent de proposer une vision de ce tronçon à travers la logique de «contrat d'axe». En effet, ce travail vise à élargir les

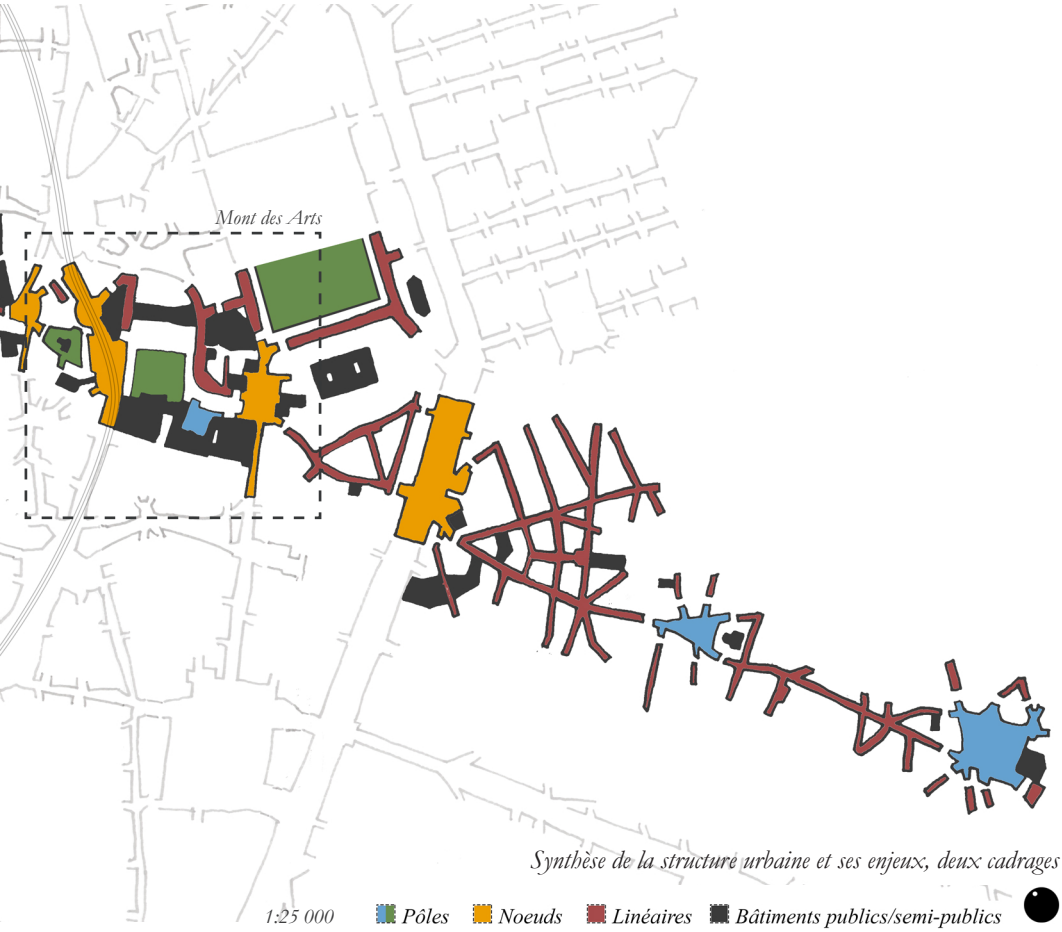


périmètres d'actions des outils de rénovation actuels tels que les CRU que nous jugeons trop restreints, du moins pour parler de ville inclusive.

Mont des Arts

Le bloc du Mont des Arts apparait comme une grande exception à Bruxelles. Sa construction et les aménagements qui ont suivi, ont fortement altéré la structure du Steenweg, à tel point qu'aujourd'hui, elle semble avoir presque disparu. A l'exception de la Chapelle Saint-Georges (dans la bibliothèque royale), il ne reste plus aucune trace de la chaussée. Le Mont des Arts est donc un point stratégique dans le projet de «contrat d'axe» car, malgré sa valeur patrimoniale, il met particulièrement à mal la lisibilité du Steenweg.

A noter également que les projets récents de réaménagement de la Place Royale et de la jonction Nord-Midi en font un point de questionnement.



Synthèse de la structure urbaine et ses enjeux, deux cadrages

5.6 MOLENBEEK

Molenbeek-Saint-Jean est une des communes les plus denses de la région bruxelloise (16 470 hab/km2)[21] mais aussi une des plus pauvres (taux de chomage : 31,5%)[22]. Cependant, son patrimoine socio-culturel est le reflet d'une partie de l'histoire de Bruxelles.

Jusqu'à la Première Guerre Mondiale, Molenbeek était une commune très importante pour le développement de l'économie bruxelloise, car un grand nombre d'industries s'y étaient implantées (d'abord chimie et textile, puis métallurgiques avec l'ouverture du canal Bruxelles-Charleroi). La crise économique des années 30 fut fatale pour la commune qui a vu partir, petit à petit, ses habitants ouvriers.

Dans les années 60, Molenbeek devient la terre d'accueil des travailleurs immigrés, venus essentiellement du Nord de l'Afrique, pour construire le métro ou la jonction Nord-Midi. Ils s'installent alors dans les logements ourvriers à bas prix (Demey, 1990).

Aujourd'hui, la bruxellisation et l'essor des activités tertiaires ont rendu les conditions d'accès au marché du travail particulièrement exigentes. Une grande partie de la population molenbeekoise, souvent peu qualifiée et dans des situations socio-économiques précaires, peine à trouver des emplois ce qui explique, en partie, la forte pauvreté du quartier (Devleeshouwer, Sacco, Torrekens, 2015).

Molenbeek a, depuis peu, acquis une rénomée médiatique internationale, grâce ou plutot malgré, les attentats de Paris et Bruxelles[23] dans lequels des molenbeekois étaient impliqués.

L'HYPERCENTRE

En 2018, le PRDD[24], dans le but de tenir compte d'une plus grande diversité et de favoriser les moyens de transports autres que la voiture (De Visscher et al, 2021), a étendu le périmètre du centre-ville métropolitain à l'entiereté de la boucle de métro intégrant donc la commune de Molenbeek. Cette extension, offre une vision nouvelle de la ville et surtout change considérablement le statut et les enjeux de la commune. Par ailleurs, le Steenweg devient un élément structurant important du fait qu'il soit la voie de liaison principale entre Molenbeek et le centre-ville (Grand-Place).



21 Monitoring des quartiers (2018)

22 Monitoring des quartiers (2013)

23 Le 13 novembre 2015 à Paris et 22 mars 2016 à Bruxelles.

24 Plan Régional de Développement Durable.

Le repli identitaire

Molenbeek est une commune qui accueille aujourd'hui une grande part de personnes étrangères ou d'origines étrangères, essentiellement issues du Nord de l'Afrique[25]. Bien que sa diversité contribue à la rendre culturellement riche, la commune de Molenbeek fait parfois face à une sorte de repli identitaire. Prenons par exemple le place des Etangs Noirs qui a une identité marocaine très marquée, tellement que pour quelqu'un qui n'en fait pas partie, il est difficile d'y légitimer sa présence.

Les liaisons avec le centre-ville

Comme nous le disions précédemment, l'artère principale qui relie Molenbeek au centre-ville historique est le Steenweg (actuelle chaussée de Gand). Cependant, la connexion ne se fait pas si facilement, la chaussée est très fréquentée par les automobilistes. Le piéton y a peu sa place et le pont de la Porte de Flandres, au dessus du canal, est une vraie fracture entre la commune de Molenbeek et Bruxelles-Ville.

Le pont est un point de fracture aussi bien spatiale que sociale. Il agit comme une frontière que les Molenbeekois et les Bruxellois ne traversent que difficilement, comme si de l'autre côté se trouvait un monde qui n'était pas le leur. Cela peut se comprendre, au vu des écarts socio-économique qui s'y jouent. Le pont est également une fracture spatiale engendrée par ses aménagements urbains cahotiques et désordonnés. Le manque de rationnalisation de la voiture et le non-aménagement du pont qui offre des perspectives incroyables sur le canal, découlent d'un défaut de coordination et collaboration entre les deux communes limitrophes. Chacune considère ne pas en être responsable.



Pont de la Porte de Flandres

25 Molenbeek compte 25 839 habitants d'origine marocaine.(IBSA, 2015)

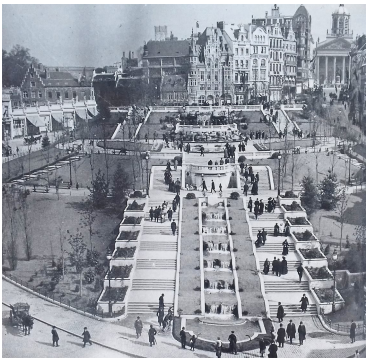
5.7 MONT DES ARTS

Le Mont des Arts est un projet urbanistique dessiné dans les années 50 par René Pechère. Celui-ci comprend un jardin auquel sont intégrés plusieurs bâtiments : la Bibliothèque Royale[26], les Archives du Royaume, le Palais des Congrès, etc.

Le Mont des Art est un lieu particulier à Bruxelles qui relie la Place Royale et ses musées, au centre-ville historique à travers une grande pente. Autrefois un quartier habité (Saint-Roch), le Mont des Arts a fait l'objet de très nombreux projets avant de devenir ce qu'il est aujourd'hui.



Destruction du quartier Saint-Roch en 1898
(KIK/IRPA)



Le Mont des Arts en 1910
(www.wikimédia.org)

Principal quartier des musées de Bruxelles, le Mont des Arts est le seuil de nombreuses institutions culturelles. Bien que son jardin soit fortement investi par les Bruxellois, il apparait comme un gros bloc fermé réservé aux érudits. Les batiments institutionnels comme par exemple la Bibliothèque Royale s'ouvrent très peu sur l'extérieur et ne communiquent pas avec le jardin alors qu'il s'y trouve des lieux tout à fait exceptionnels comme de grands patios, une terrasse panoramique, etc.

Aujourd, hui, le Mont des Arts offre une vue panoramique sur toute la ville mais semble fermé à cette dernière. Bien qu'il soit le lieu du savoir et de la culture, il est finalement très peu représentatif de la diversité sociale et culturelle de Bruxelles.

Monofonctionnalité

Le Mont des Arts est, comme nous l'avons dit, le centre névralgique des musées bruxellois. Cependant, sa monofonctionnalité est un frein au développement d'une vie de quartier. Actuellement, habiter sur le Mont des Arts semble compliqué, alors que le développement d'activités commerciales comme des cafés, restaurants, magasins locaux (pas de gadgets pour touristes) pourraient tout à fait être un vecteur de dialogue entre la monofonction culturelle et la vie bruxelloise.

---

26 Jules Ghobert et Maurice Houyoux en 1954.

Lien avec le Sablon

La place du Sablon, autre grand patrimoine bruxellois, se trouve juste à côté du Mont des Arts, seulement aujourd'hui, la liaison entre les deux est compliquée. Ces deux lieux emblématiques de Bruxelles gagneraient à être connectés dans le but de faciliter les traversées piétonnes à travers la ville. La place de la Justice, en contre bas du boulevard de l'Empereur, prolongation du quartier du Sablon, est totalement isolée de la logique urbanistique du Mont des Arts.

La jonction Nord-Midi

Le Mont des Arts fait, lui aussi, face à une fracture urbaine importante : la jonction ferroviaire Nord-Midi. Le boulevard de l'Empereur a été construit en même temps que les nouvelles lignes de trains à une époque où la voiture était reine. Aujourd'hui, le trafic sur cet axe a fortement diminué grâce, entre autre, à la piétonnisation de la Place de l'Europe, face à la Gare Centrale. Mais le boulevard reste toujours aussi large et n'a pas été adapté aux nouveaux flux.

En plus de son manque de rationnalisation, le boulevard de l'Empereur est également diffcile à franchir du fait qu'il y ait peu d'infrastructures qui le permettent (seulement un passage piéton avec feux de signalisation). Réflechir aux connexions entre le haut et le bas de la ville demande donc de porter une attention particulière sur ce noeud qui est le point clé entre la nouvelle et l'ancienne ville.ee



Boulevard de l'Empereur, au dessus de la jonction Nord-Midi.



Molenbeek fait partie du paysage métropolitain.

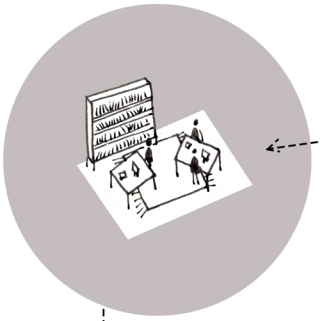
5.8 UNE COLLABORATION ENTRE MOLENBEEK ET LE MONT DES ARTS

Les deux cadrages sont confrontés à un contexte historique et culturel différent qui les amènent à questionner des enjeux également différents. Cependant, ils se trouvent, tous les deux, le long du Steenweg et se décomposent selon la lecture de la structure spatiale (pôles, noeuds et linéaires) vue précédemment. Bien qu'ils révèlent chacun des enjeux spécifiques qui demandent une réflexion et intervention ciblées, il existe un point qui les rassemble : leur rapport au centre métropolitain. Molenbeek qui fait depuis peu partie du centre métropolitain, a besoin de s'inscrire concrètement et définitivement dans ce dernier. Pour ce faire, il est essentiel que Molenbeek puisse proposer une fonction métropolitaine dans sa commune. Celle-ci doit lui permettre d'être visible dans l'imaginaire du paysage métropolitain et d'être vécue et investie par l'ensemble des Bruxellois. Le Mont des Arts, lui, a besoin de s'ouvrir sur la ville et ses habitants. Grâce à l'intégration de fonctions écrans entre l'espace public et semi-public, les institutions pourraient paraitre plus abordables et rompre avec leur caractère trop «intellectuel». **Molenbeek doit accueillir une «institution» alors que le Mont des Arts doit s'ouvrir sur la diversité.**

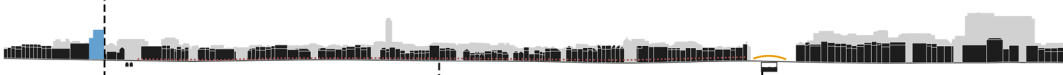
La première étape des projets s'inscrivant dans le «contrat d'axe inclusif sur le Steenweg» vise à trouver une collaboration entre Molenbeek et le Mont des Arts sur les questionnements programmatiques exposés ci-dessus. *«Proposer des complémentarités entre les programmes le long du Steenweg afin de créer des nouvelles interactions pluri-identitaires»* (5.4, Les espaces hybrides). A cette fin, nous proposons d'implanter **la Médiathèque de Bruxelles** à Molenbeek, sur la Place des Etangs Noirs. Pôle multimédia de la ville, la Médiathèque résonne alors avec **la Bibliothèque Royale dont elle est une extension ouverte sur l'avenir**. De l'autre côté, le Mont des Arts peut accueillir, dans les patios des bâtiments institutionnels qui le bordent (Archives de Bruxelles, Bibliothèque Royale, Place Royale, etc.), **le Musée de la Décolonisation**. Celui-ci propose une vision critique du passé colonial de Bruxelles à travers la mise à disposition d'espaces de rencontres, échanges et débats au sein des institutions. Ainsi, **Bruxelles donne la parole à l'ensemble de sa diversité et l'inclut à son histoire.**

Cette vision globale reflète exactement ce que le «contrat d'axe inclusif» apporte de nouveau à une ville comme Bruxelles: une réflexion qui va au dela des frontières communales ou des quartiers, pour proposer des projets intégrés à leur contexte métropolitain. Ceci permet de **valoriser les identités dispersées et également la grande indentité commune bruxelloise en ne cherchant pas à unifier, mais à vivre ensemble**.

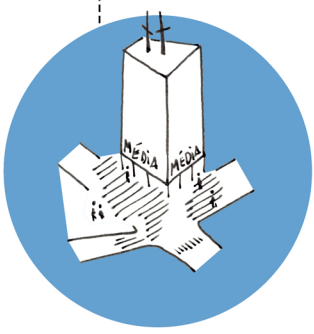
Au delà de la réflexion «supra» programmatique, chacun des deux cadrages est composé d'un pôle, d'un noeud et d'un linéaire qui révèlent des enjeux spécifiques s'inscrivant également dans la vision «contrat d'axe». La suite du travail visera à proposer, sur base des «logiques d'actions sur le Steenweg», des actions locales offrant des perspectives à l'échelle des quartiers et à l'échelle du Steenweg.



Place d'Etangs Noirs
La médiathèque de Bruxelles est un équipement métropolitain.



Molenbeek



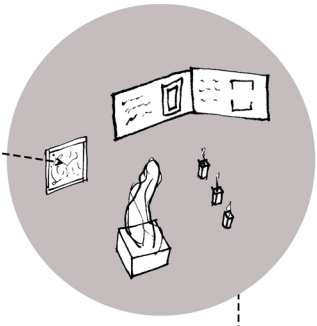
Place d'Etangs Noirs
Le rez-de-chaussée est une extension de l'espace public.



Pont de la Porte de Flandres
Le pont est une place publique sur le Canal.



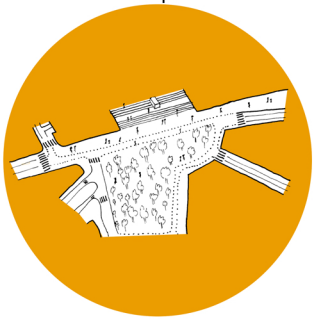
Chaussée de Gand
La rue inclut l'ensemble des vitesses piétonnes.



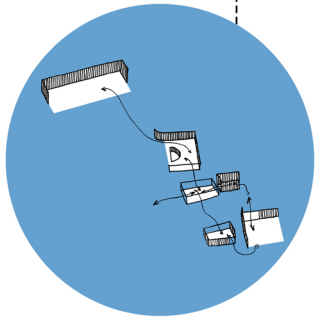
Patio de la Bibliothèque Royale
Le musée de la décolonisation s'ouvre sur le diversité.



Mont des Arts



Boulevard de l'Empreur
Le parc de la Putterie s'étend au delà de la jonction.



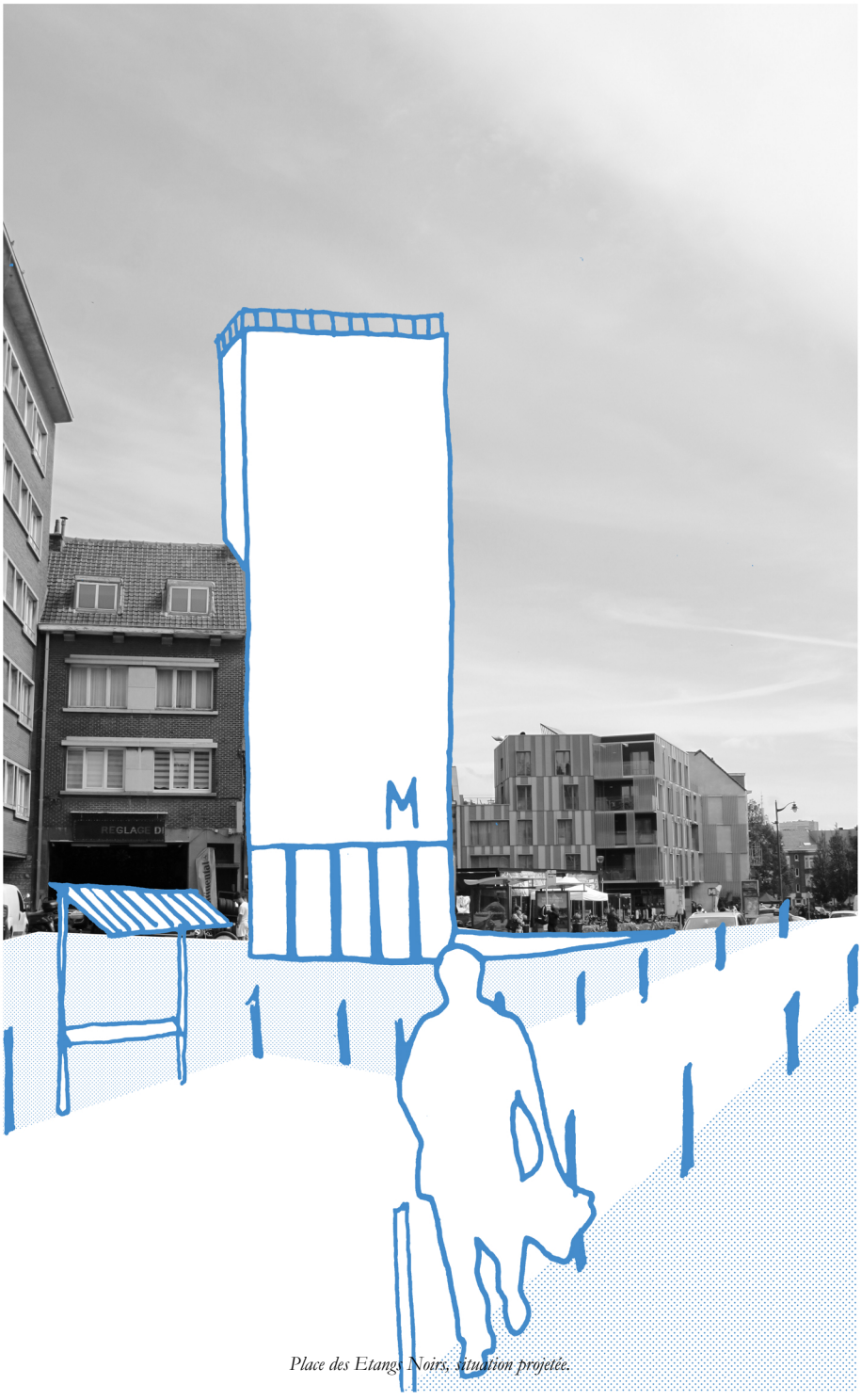
Patios des institutions
Les patios s'ouvrent sur l'espace public et se relient.



Rue Mont des Arts
La rue des bars et des cafés.

Un projet collaboratif entre Molenbeek et le Mont des Arts.

Pôles *Noeuds* *Linéaires* *Lieux publics/semi-publics*



Place des Etangs Noirs, situation projetée.

Place des Etangs Noirs

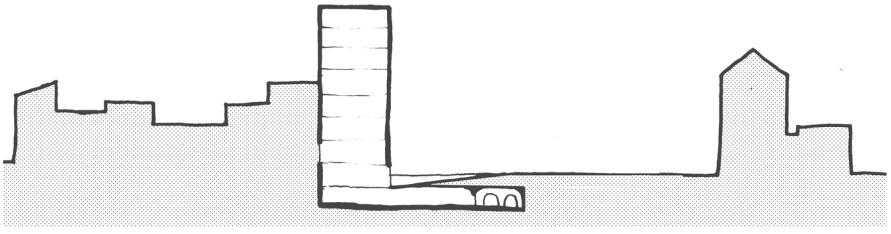
La Place des Etangs Noirs est une place triangulaire qui a été fortement défigurée par l'arrivée du métro. Certaines parties des ilots qui la bordent ont été démolis ou transformés, ce qui a altéré sa morphologie initiale (voir annexes : «Place des Etangs Noirs, av. 1920») à tel point qu'aujourd'hui il est parfois difficile d'y voir une place. D'ailleurs, sur Google Maps, elle ne porte plus le nom de «Place des Etangs Noirs», elle porte le nom de la station de métro qui la dessert «Etangs Noirs».

La Place des Etangs Noirs a également la particularité de ne pas avoir d'équipement ou bâtiment institutionnel qui s'y attache ce qui a tendance à renforcer son isolement identitaire à connotation marocaine.

Le projet proposé sur la Place des Etangs Noirs vise à lui redonner son statut de place et l'inscrire, concrètement, dans le périmètre métropolitain grâce à l'implantation de la Médiathèque de Bruxelles. Cet équipement métroplitain qui pourra également accueillir des programmations locales comme une école des devoirs et des locaux associatifs, agira comme un signal dans le paysage bruxellois.

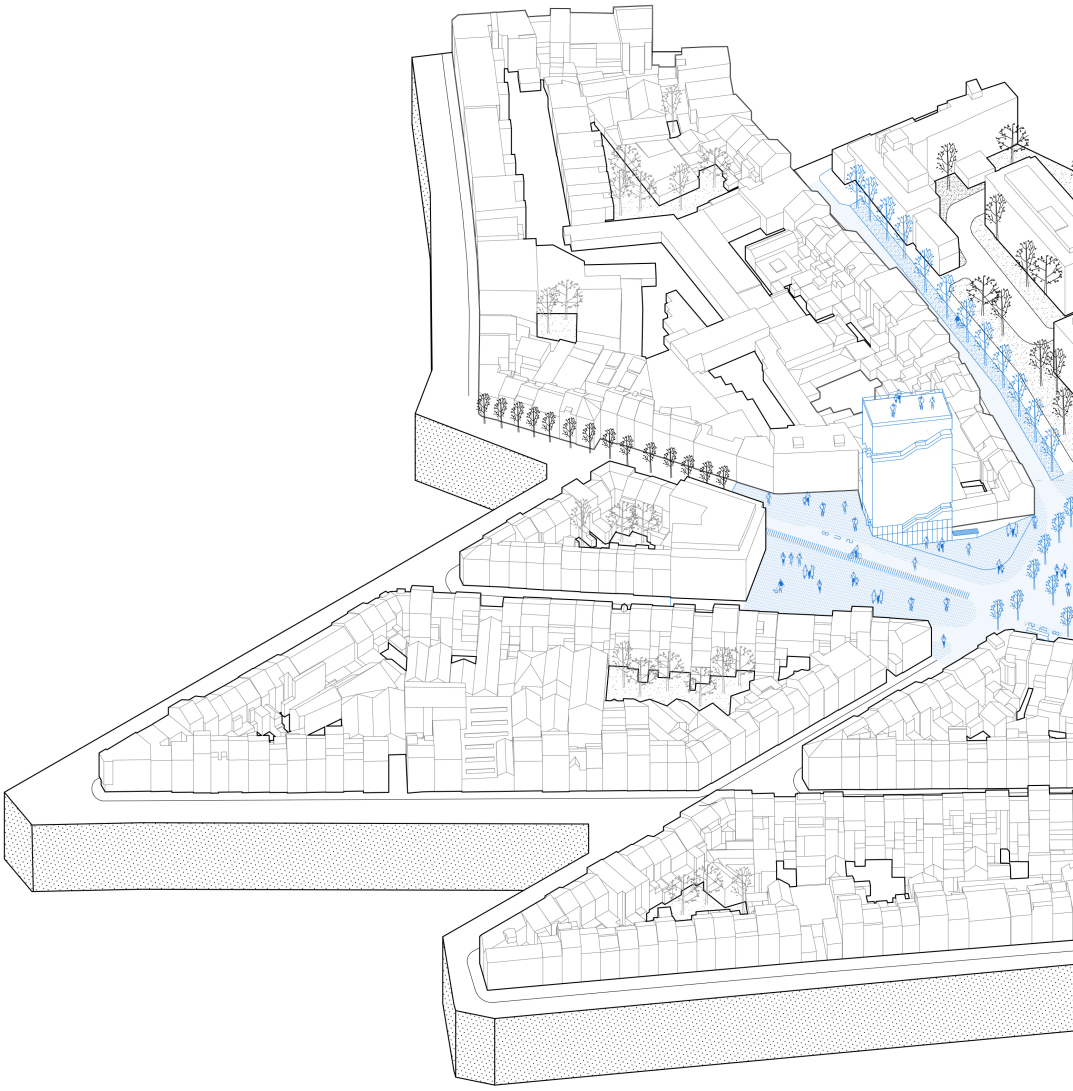
La création du nouveau bâtiment public permettra également d'établir un lien entre la station de métro Etangs Noirs et la place grâce à l'ouverture de son rez-de-chaussée.

Enfin, une régulation du trafic routier et l'aménagement des espaces publics dont le piéton deviendra l'acteur principal, permettra d'en faire un lieu convival, vecteur de rencontres et d'échanges entre les multiples identités molenbeekoises, mais aussi bruxelloises.



Shéma de la connexion avec le métro.

Place des Etangs Noirs







Chaussée de Gand, situation projetée.

Chaussée de Gand

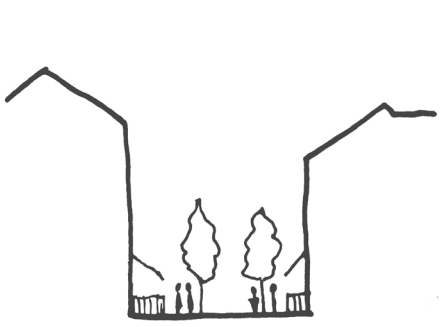
La chaussée de Gand est une artère commerciale particulièrement fréquentée par les Molenbeekois, mais aussi par des habitants de l'ensemble de la Région. Son identité marquée nord-africaine en fait un lieu unique à Bruxelles, mais sa convivialité est altérée par la forte présence de la voiture. Entre les étals des magasins sur les trottoirs, les voitures en double file et les camions de livraison qui déchargent, il est souvent difficile pour le piéton d'y trouver sa place.

La projet proposé pour la chaussée de Gand vise à favoriser les flux de mobilités douces tout en conservant son caractère commercial mutliculturel à travers le réaménagement de la voirie.

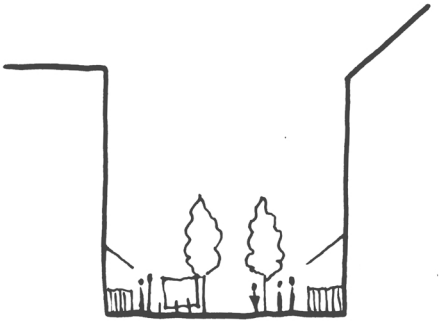
La chaussée deviendra, grâce une rationnalisation de la place de la voiture, qui ne peut de toute facon pas rouler plus vite que 30km/h[1], une zone de mobilité partagée dont le piéton sera le principal usager. Le sol sera unifié pour en faire un lieu accueillant les différentes vitesses piétonnes (marche, running, PMR).

Les places de parkings seront fortements réduites au bénéfice de places de stationnements minute permettant de décharger marchandises et personnes.

La diminution de la voirie permettra également d'élargir les «trottoirs» afin d'y installer des structures légères et modulables pour les étals des commerçants sans être une barrière à la déambulation.



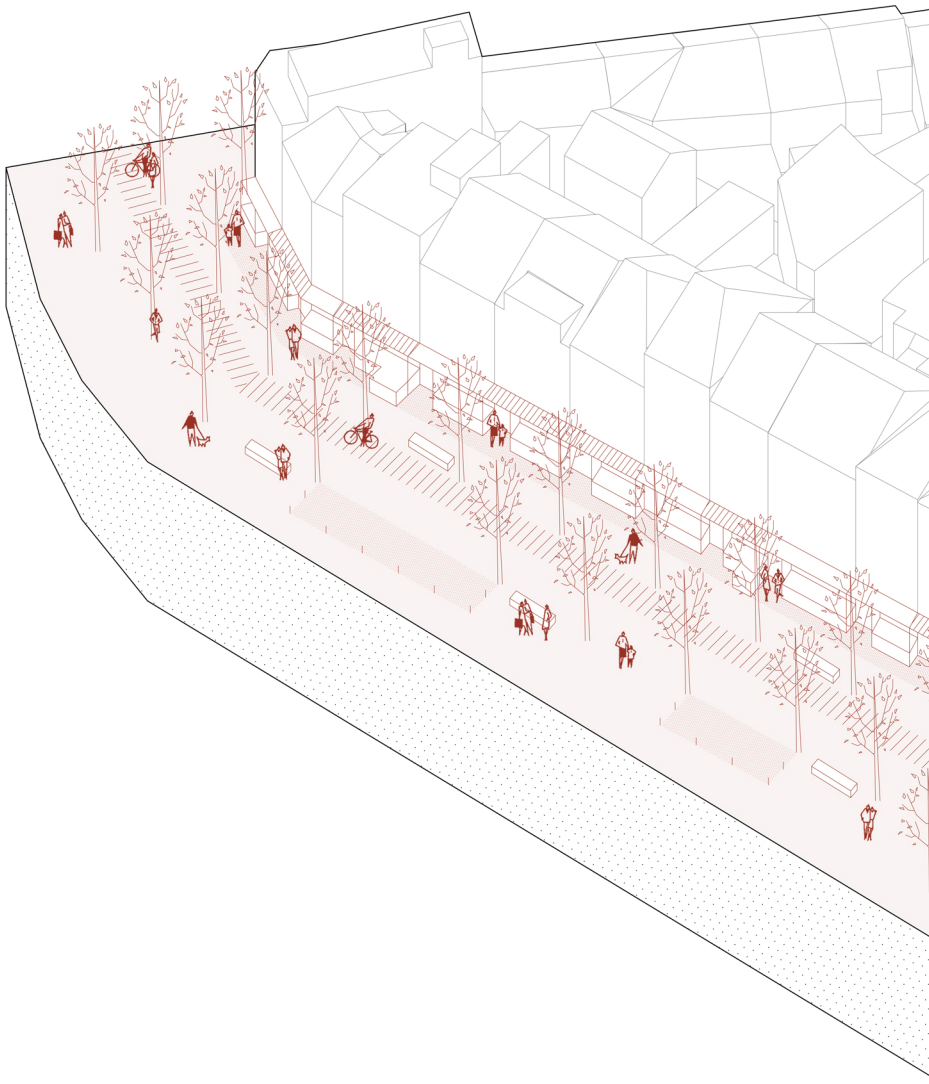
Situation projetée : tronçon le plus étroit (11m).

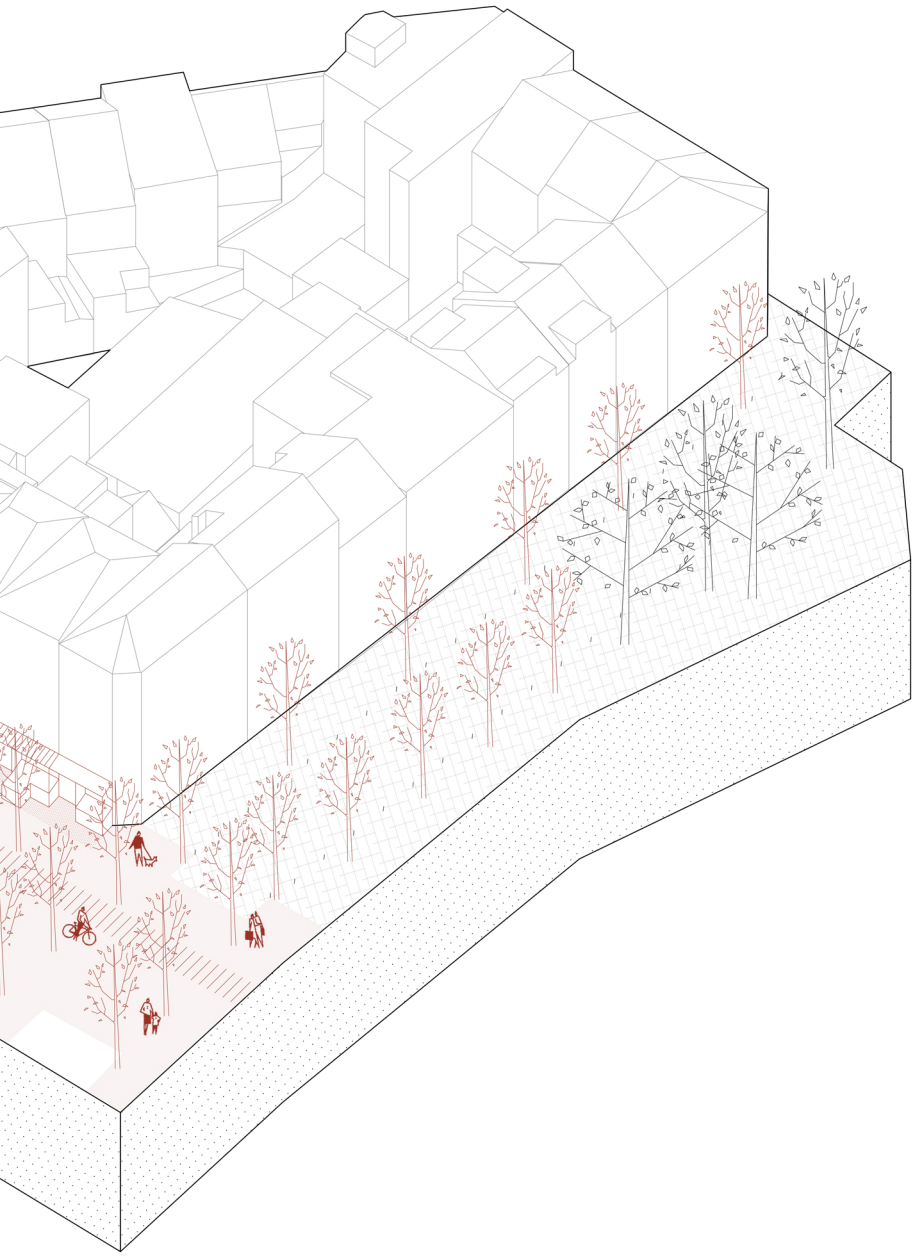


Situation projetée : tronçon le plus large (17m).

1 Depuis janvier 2021, Bruxelles est passée en zone 30km/h généralisée.

Chaussée de Gand







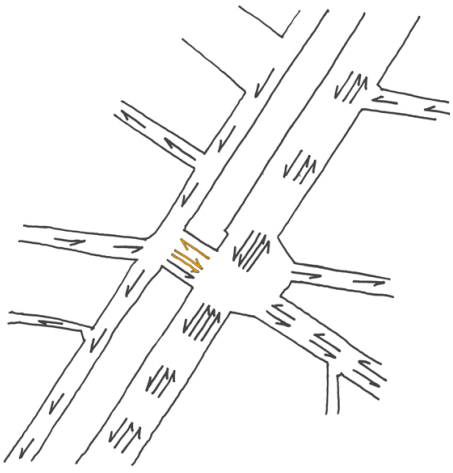
Pont de la Porte de Flandres, situation projetée.

Pont de la Porte de Flandres

Le pont de la Porte de Flandres est un des rares ponts qui permet de traverser le canal. Connexion entre Molenbeek et Bruxelles-Ville, le pont comporte aujourd'hui 4 bandes de circulation routière. Alors que la chaussée de Gand est à sens unique, une telle place pour les voitures semble démesurée. D'autant plus que ce trafic important nuit à la lisibilité des liaisons entre les deux communes et contribue à renforcer les écarts socio-économiques entre ces dernières.

Tout comme les projets de passerelles piétonnes[1] qui voient le jour au dessus du canal, le pont de la Porte de Flandres peut s'inscrire dans cette démarche d'hyperconnectivité entre les deux rives et même devenir le point de ralliement principal. En effet, avec l'extension du périmètre métropolitain, le centre de la figure s'est déplacé vers l'Ouest, si bien que le pont pourrait être considéré comme le nouveau centre métropolitain.
Le projet proposé sur le pont de la Porte de Flandres vise à requalifier cet espace qui deviendra un point d'inter-connection essentiel entre la rive Ouest et Est du canal. Il aura pour but d'en faciliter la traversée tout en profitant du caractère iconique du lieu.

Les 4 bandes de circulation présentes sur le pont actuellement, pourront être rationnalisées et réduites à une seule. Grâce à la diminution du trafic sur la chaussée de Gand et la déviation des voitures par le boulevard Barthélémy, le pont ne serait plus que très peu fréquenté par les voitures. Une régulation des feux de signalisation permettra également d'éviter l'arrêt de voiture ou bus sur le pont. Ainsi, la vue incroyable sur le canal depuis le pont de la Porte de Flandres pourrait être mise en valeur par l'élargissement de l'espace public sur celui-ci.



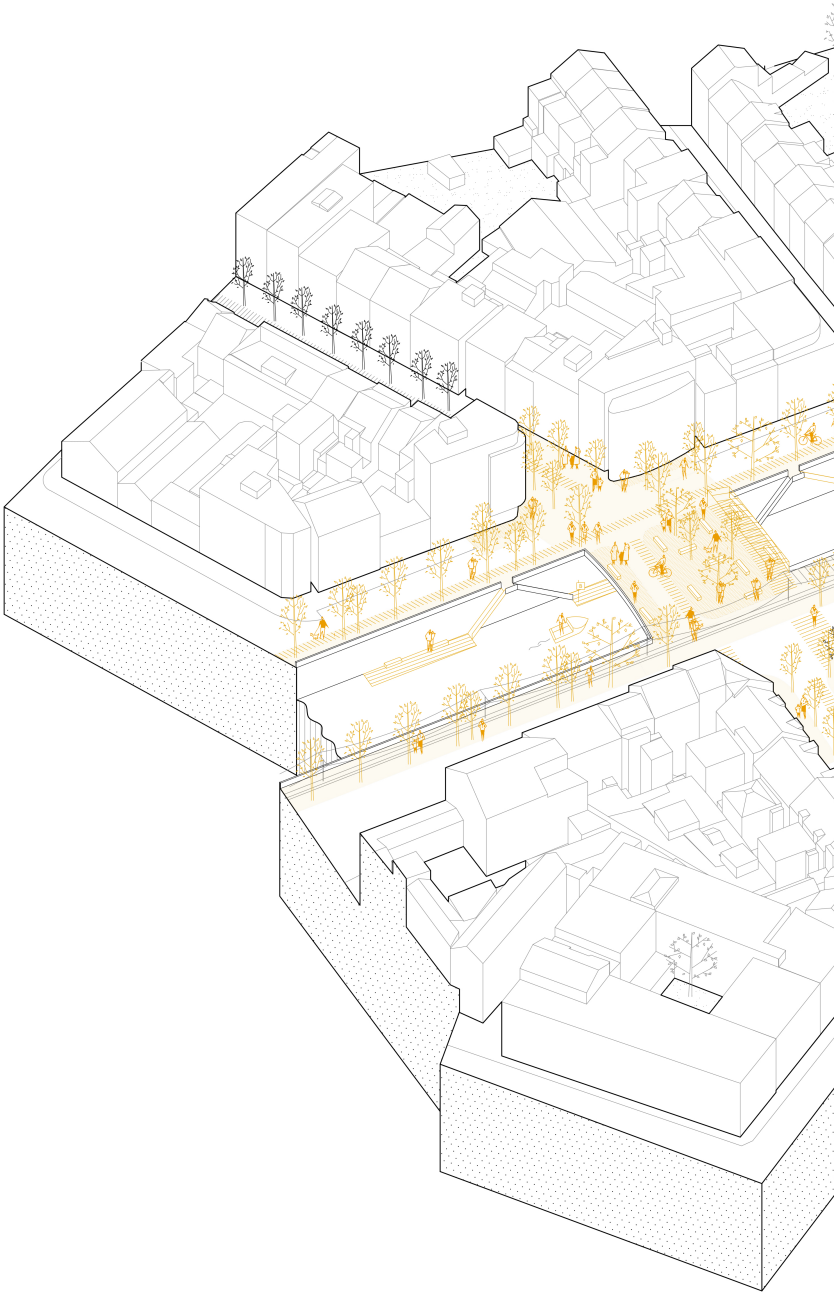
Diminution du trafic routier sur le pont.

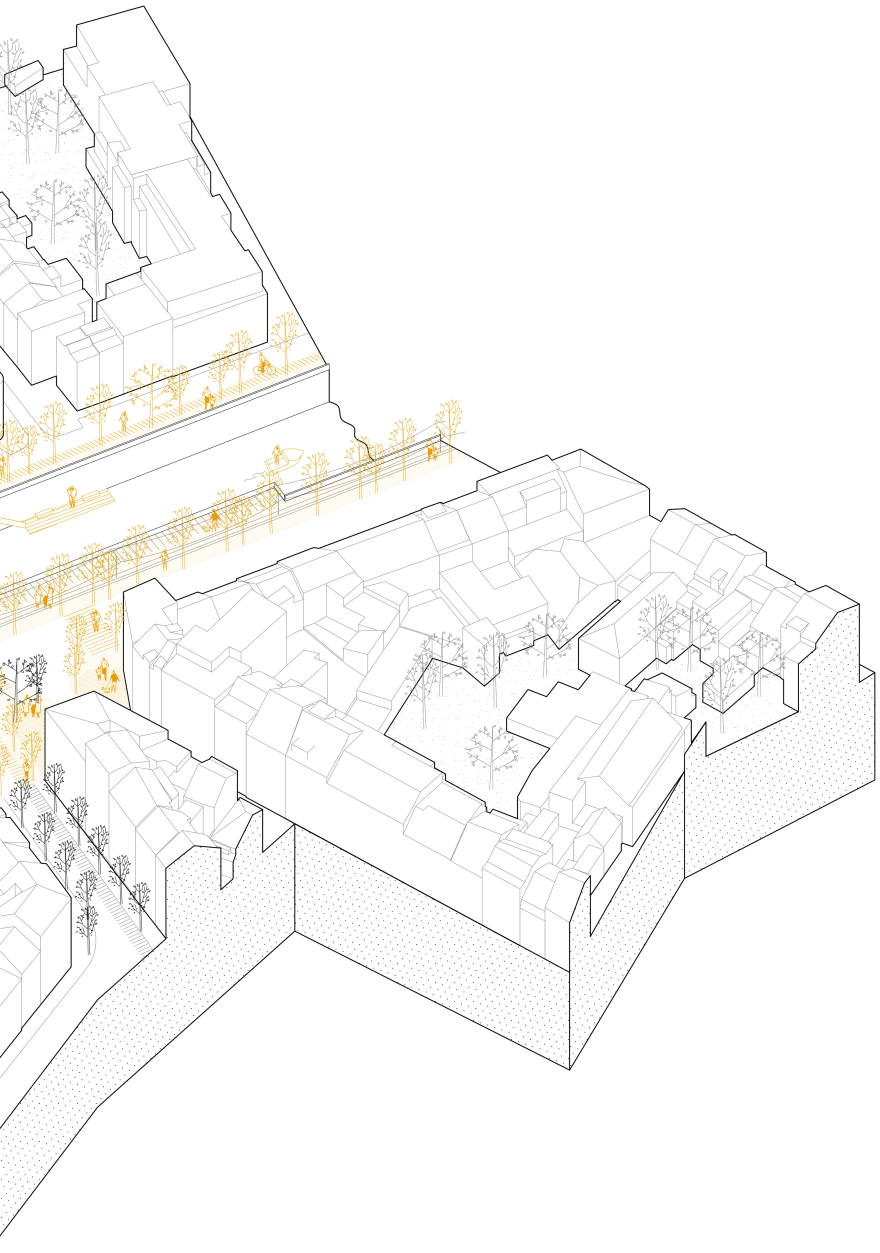
Le pont deviendra alors une place publique sur le canal en permettant la rencontre des Molenbeekois, Bruxellois et autres. Le grand espace ouvert qui sera créé deviendra alors un lieu unique à Bruxelles, profitant des courants d'air frais pendant l'été tout en offrant la plus longue perspective de la ville.

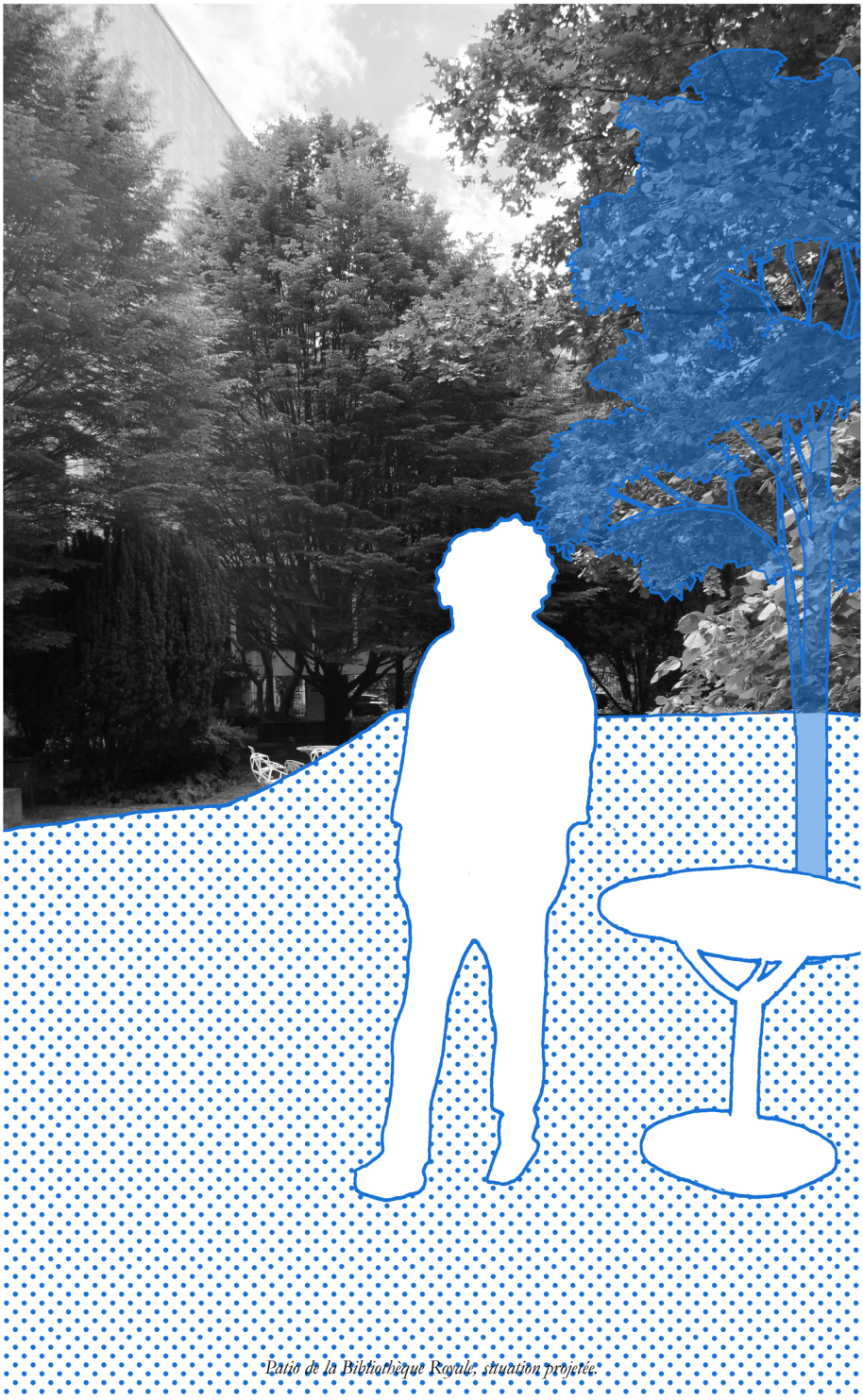
Enfin, les rez-de-chaussées sur les coins de la chaussée de Gand pourront s'étendre et devenir des bars, restaurants ou cafés. Ils entreront alors en dialogue avec ceux de la rive opposée et inviteront à franchir le canal.

1 Exemple : passerelle Compte de Flandres (https://www.beliris.be/projets/passerelle-comte-flandre.html)

Pont de la Porte de Flandres







Patio de la Bibliothèque Royale, situation projetée.

Les Patios des institutions

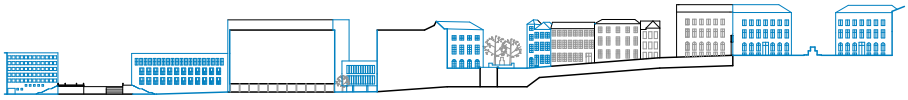
Plusieurs bâtiments possèdent une cour intérieure accessible au public. Cependant leur conception empêche le piéton naïf de prendre le temps d'admirer les lieux et de se les approprier. De plus, les places géographiquement rapprochées, n'expriment aucun trait de caractère interconnecté ou dépendant. Les façades, fabuleux décors des places, et les bâtiments derrière structurent ces dernières mais ne s'impliquent que timidement dans la création d'une ambiance : une interaction entre la place et les bâtiments adjacents n'est pas tangible.

Nos interventions s'inscrivent dans la continuité des idées du projet qui dessine le nouveau visage de la place royale : la recherche d'une équité au niveau de la place donnée aux différents moyens de transport.

La proposition suivante rendra les patios plus accessibles en valorisant les espaces aujourd'hui déserts. L'enfilade des différentes places est signifiante et permettra de développer une relation de subordination entre-elles. Chaque patio a le potentiel de devenir un lieu en tant que tel, proposant une forme, des façades, des activités et un sentiment qui lui est propre.

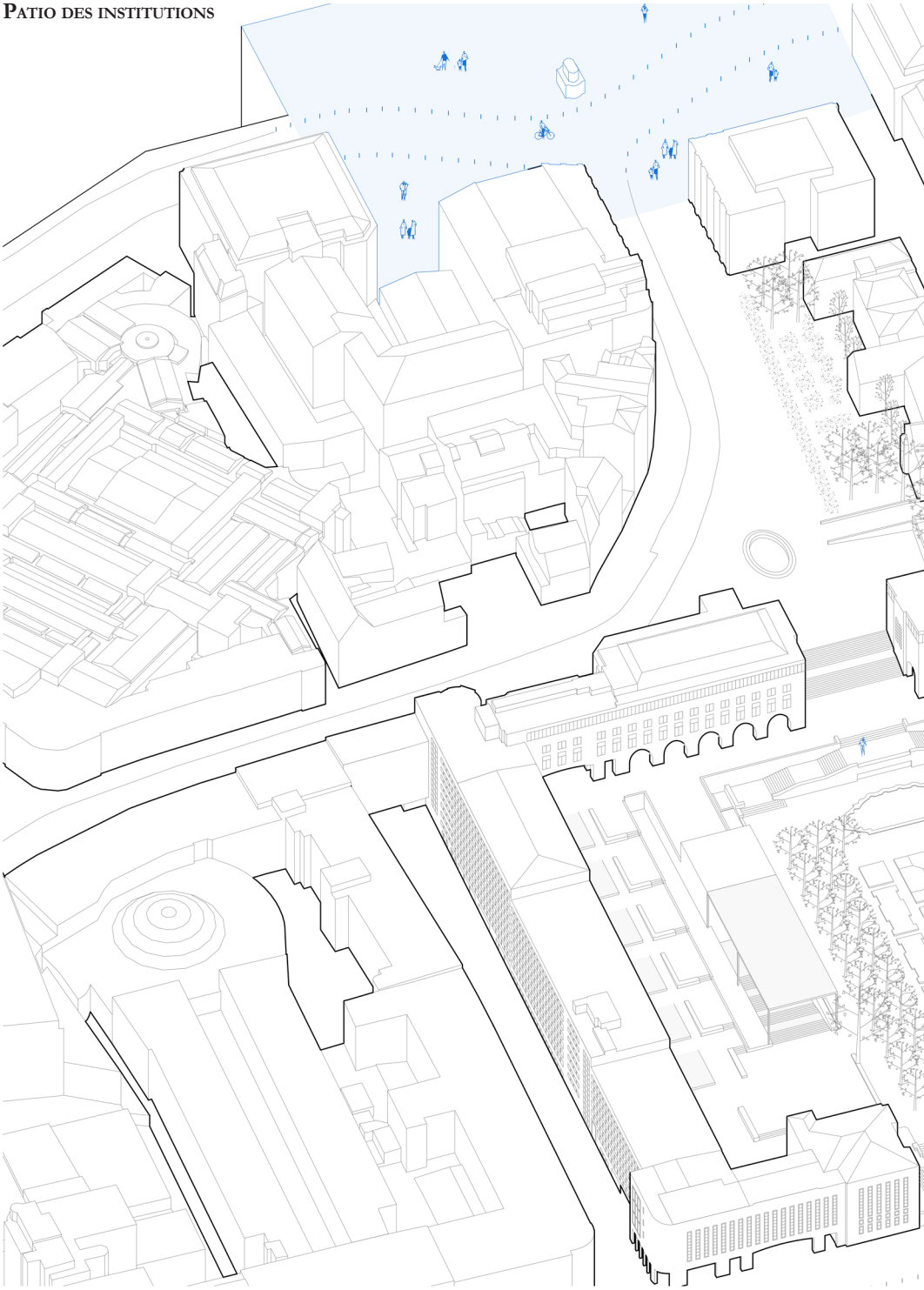
A cette fin, deux interventions sont prévues. Premièrement, la permutation des fonctions dans les bâtiments qui bordent la place des musées : ce dernier, au sous-sol, sera interchangé avec les archives, situées en surface. Deuxièmement, l'implantation d'un Musée de la Décolonisation au sein des bâtiments érigés sous le règne de Léopold II. Ces lieux auront pour but de célébrer la diversité en offrant à tout un chacun la place nécessaire pour s'exprimer. Ces espaces bienveillants à l'égard de tous sont inattendus dans cette zone dédiée à la monarchie.

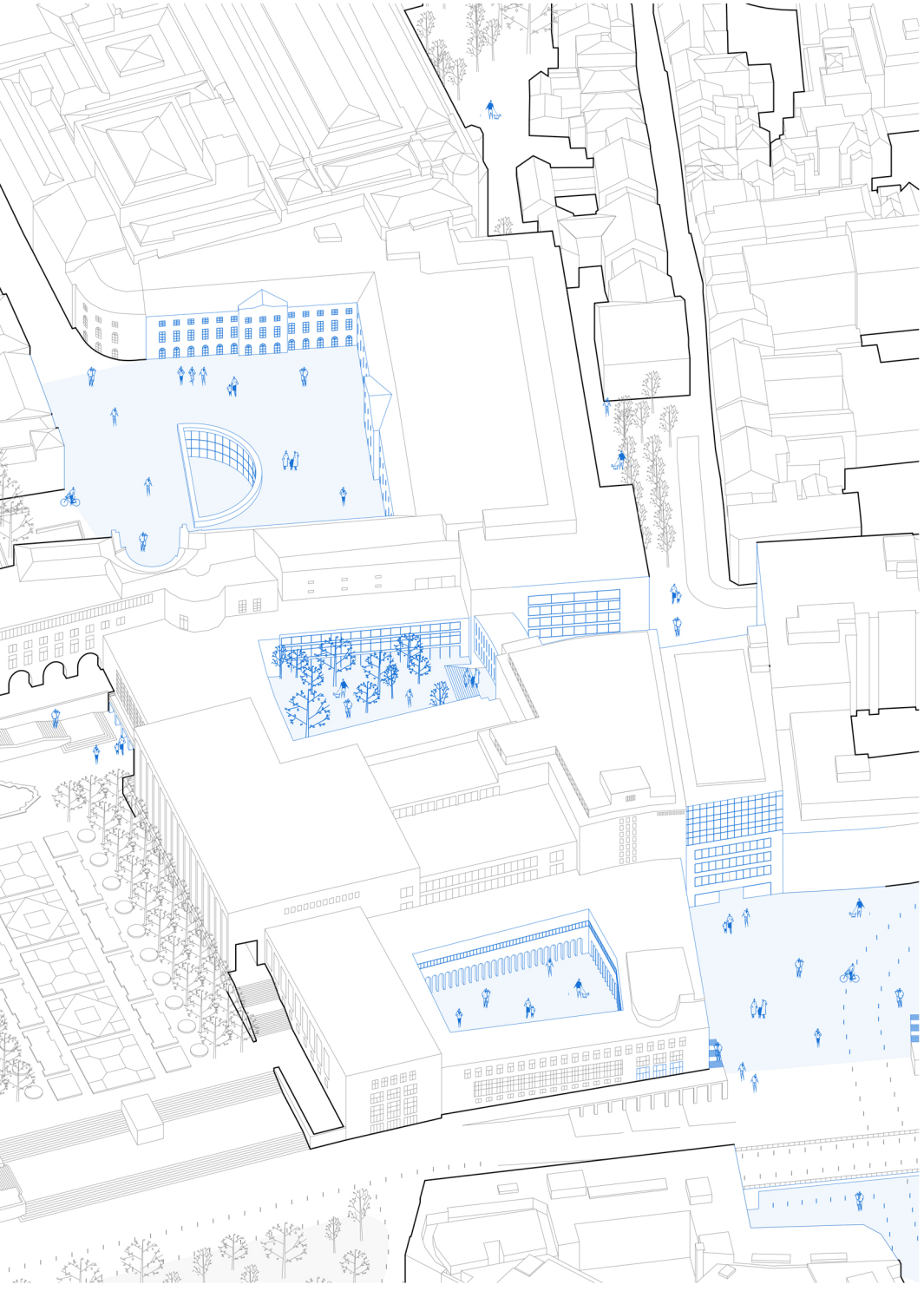
Ainsi ces interventions transformeront le site en un pôle qui rayonnera à échelle métropolitaine, rassemblant des personnes tant du haut que du bas de la ville. Un lieu de partage et de convivialité.

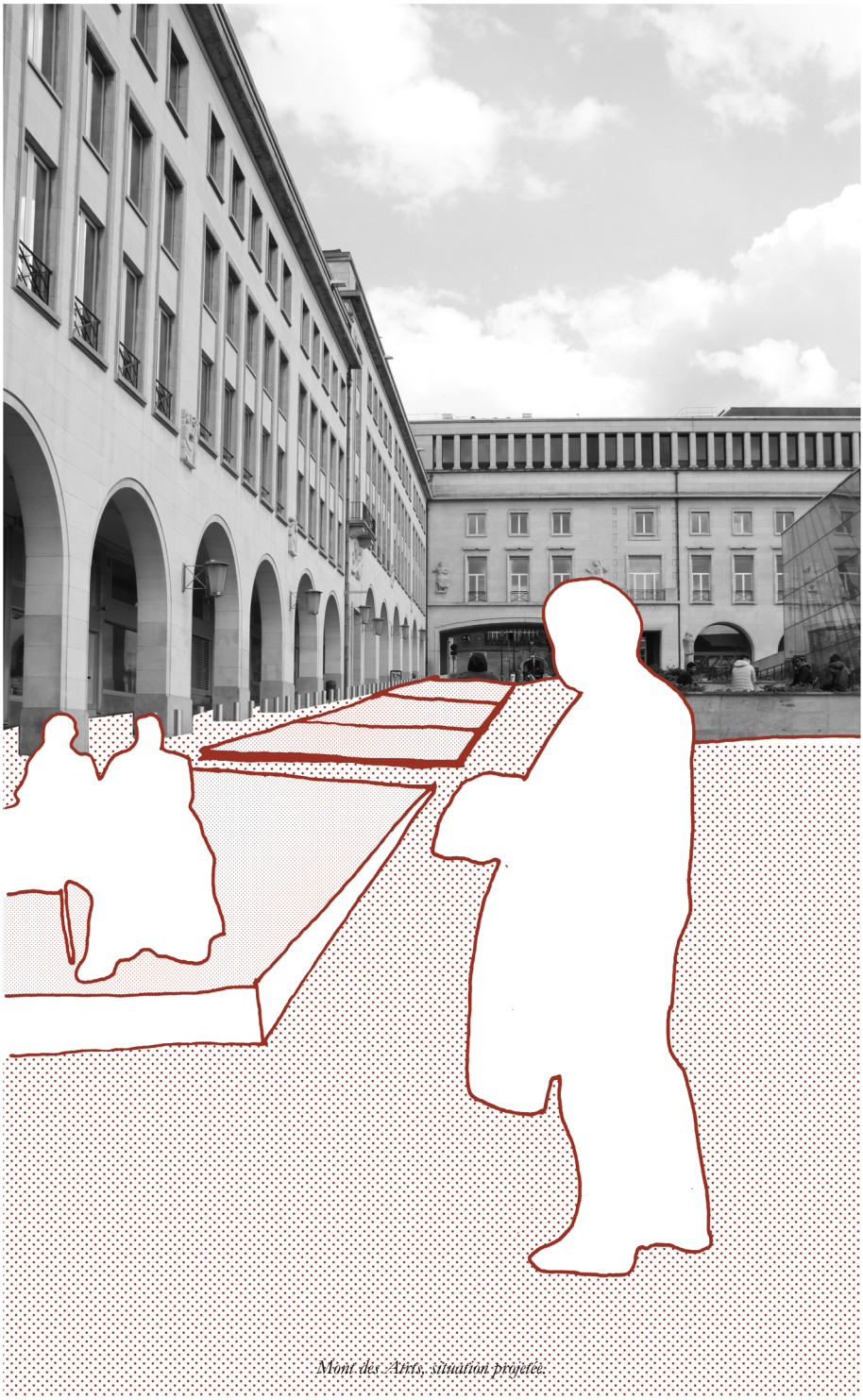


Coupe longitudinale à travers l'ensemble des Patios.

Patio des institutions







Mont des Arts, situation projetée.

Rue Mont des Arts

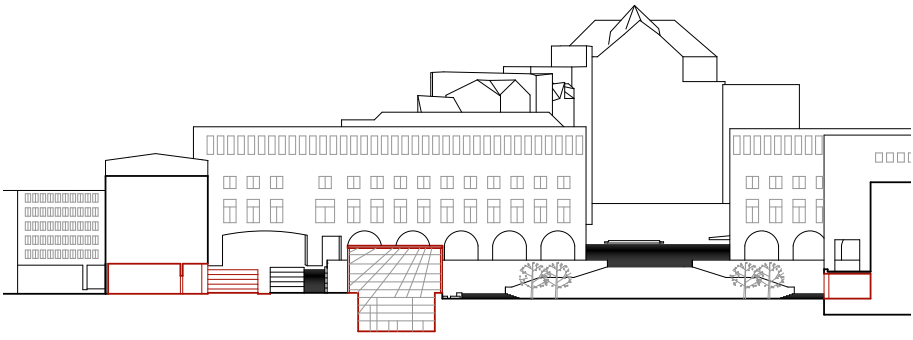
L'accent de la recherche est mis sur la Place du Monts des Arts. Cette dernière apprivoise la topographie par le biais d'escaliers qui offrent au piéton une vue agréable sur le bas de la ville. Les façades qui délimitent la place restent quant à elles assez anonymes. L'activité se concentre principalement dans le cadre défini par l'axe de la vue proposé depuis la Place Royale. Une rue initialement commerçante, typée par une colonnade, traverse la place sans empiéter sur son utilisation par les piétons. Le boulevard forme la quatrième façade de la place : sa présence marque la frontière avec la Place de l'Albertine.

Actuellement, des projets existent mais sont toujours au stade embryonnaire et sans proposition concrète concernant les problématiques observées.

Nous proposons d'intervenir afin de réactiver la périphérie de la place qui constitue un axe de connexion entre les deux parties de la ville, en rendant la place intéressante à 360° pour tous les publics.

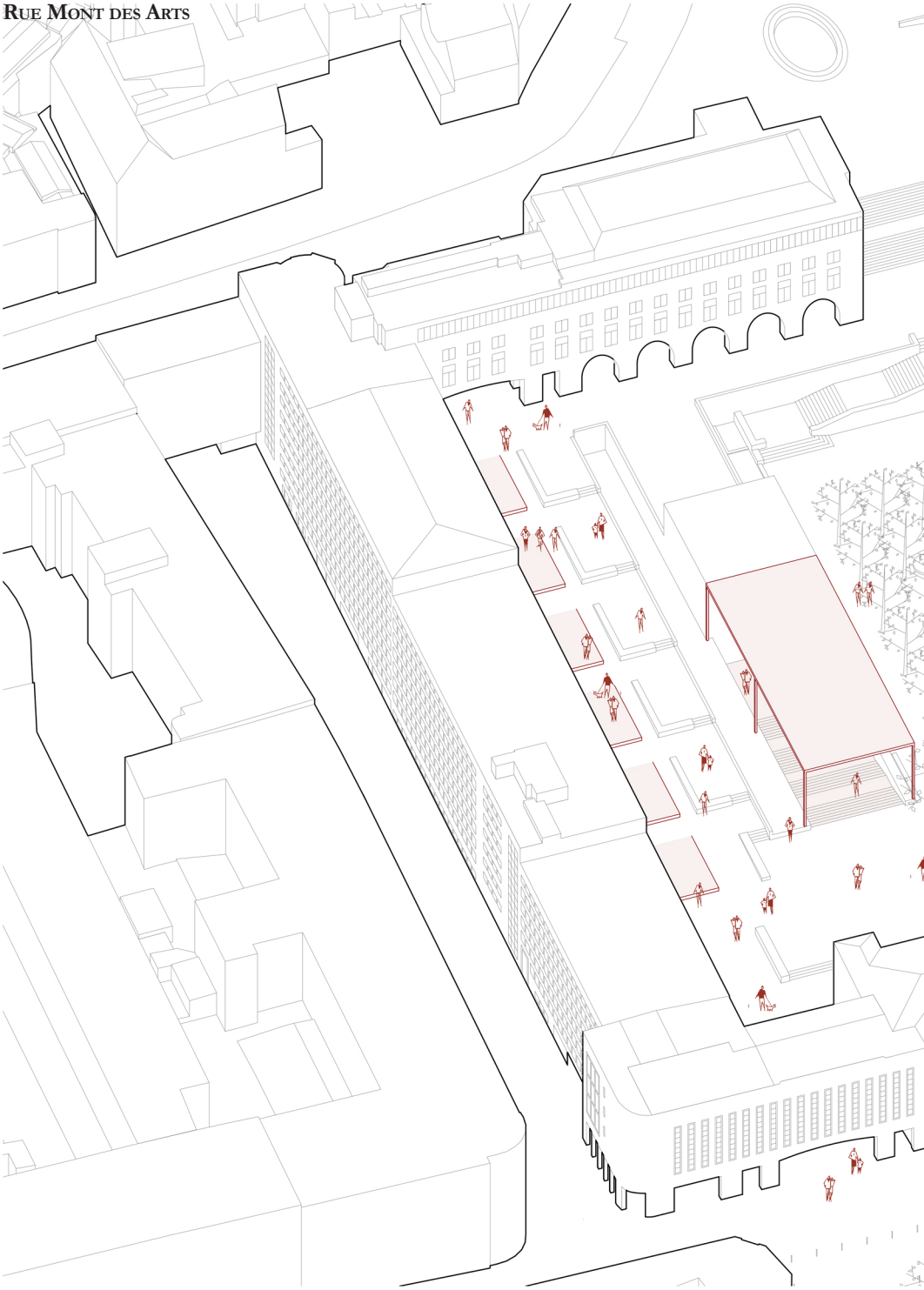
Dans ce cadre, trois réalisations sont proposées : premièrement nous suggérons de couvrir les escaliers qui mènent à l'entrée du Palais des Congrès à l'aide d'une structure flexible et mobile. Ainsi un espace informel de (re)présentation verra le jour. Deuxièmement, nous proposons d'introduire des espaces de commerces au pied de la Bibliothèque Royale. Troisièmement, nous envisageons de réhabiliter les espaces prévus à l'origine pour des commerces et utilisés aujourd'hui par des services administratifs. Les cafés et restaurants qui y naitront pourront alors bénéficier de terrasses grâce aux espaces libérés par la suppression de la circulation automobile.

La place regorgeant de potentiel sera ainsi exploitée dans son entièreté, de jour comme de la nuit. La totalité de l'aire de la place sera valorisée et appréciée par le public.



Coupe dans le Mont des Arts, rue Mont des Arts, entrée du Palais des Congès et rez-de-chaussée de la Bibliothèque Royale..

Rue Mont des Arts







Boulevard de l'Empereur, situation projetée.

Le Boulevard de l'Empereur

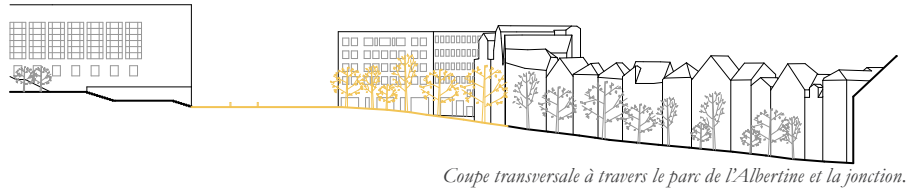
Le boulevard de l'Empereur est une partie visible de la cicatrice laissée par la jonction Nord-Midi dans le paysage bruxellois. Au delà de l'aspect visuel, cet axe constitue une barrière physique à l'égard du piéton dans sa descente naturellement suggérée par le relief vers le centre-ville. Le faible trafic routier sur le boulevard ne justifie en aucun cas sa largeur qui avoisine les 35m. La Place de la Justice en contre-bas du boulevard reste un espace indéfini si ce n'est que comme l'entrée d'un gigantesque parking urbain souterrain : les drapeaux plantés selon une quadrillage strict ont l'allure d'une tentative de définition à bon marché. Aucune amélioration dans le caractère de la place n'a été observée depuis leur ajout. La place de l'Albertine, elle aussi, subit les conséquences de la présence du boulevard. Cette dernière se résume à une dalle de macadam insipide : comme une île déconnectée de son entourage.



Coupe longitudinale dans le boulevard de l'Empereur, lien avec la place de la Justice.

À l'instar du projet signé par le bureau Bas Smets[1], un de nos chevaux de bataille est l'amélioration de la qualité des espaces verts. Notre intention est d'atténuer la présence du boulevard dans l'appropriation du lieu par le piéton, en dotant le boulevard d'une perméabilité absente aujourd'hui. Ceci grâce à trois interventions : Premièrement, réduire la surface du boulevard dédiée à la voiture de deux tiers ; Deuxièmement inclure la Place de l'Albertine au Square de la Putterie en l'habillant de vert ; Troisièmement inclure la Place de la Justice au projet : lui offrir un accès privilégié en compensant le dénivelé avec le boulevard.

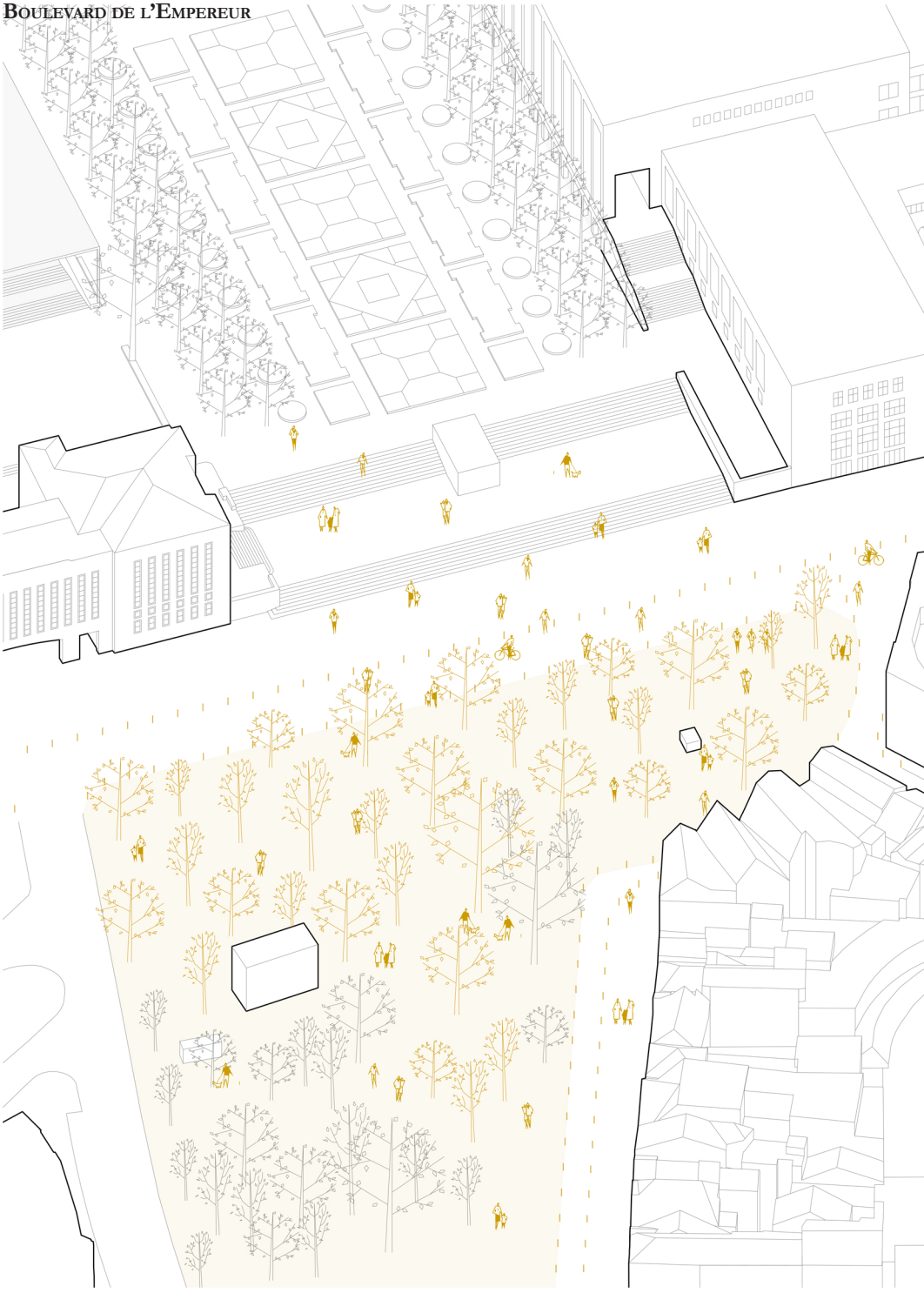
L'intervention se concentrera sur le piéton en modifiant la situation en sa faveur : trottoirs plus larges, diminution du flux automobile et extension des espaces verts auront pour but de rendre cette zone plus accueillante à son égard.
Des fonctions de loisir seront implantées dans les rez-de-chaussées afin de les dynamiser.

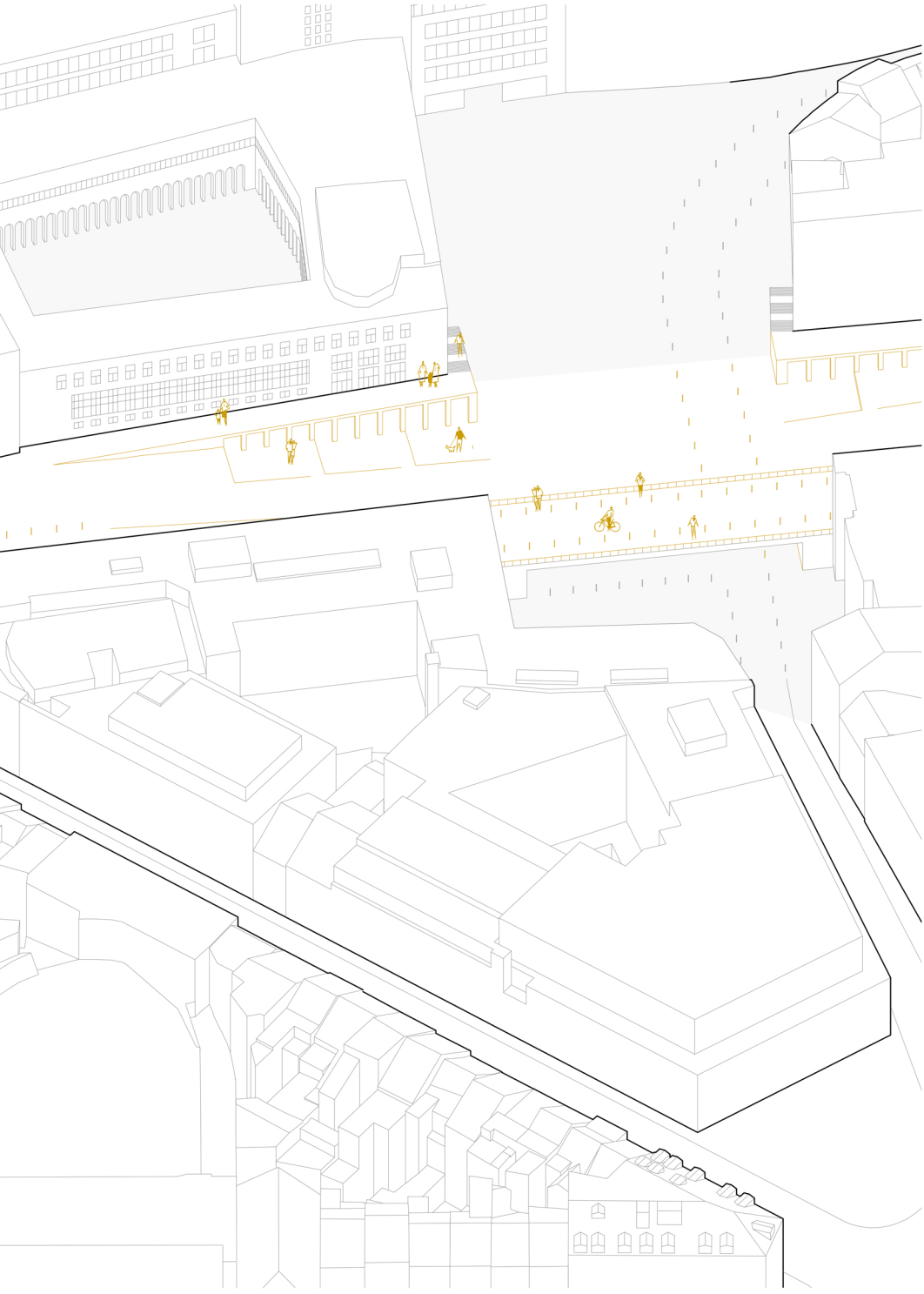


Coupe transversale à travers le parc de l'Albertine et la jonction.

1 «Haut-Bas», Bureau Bas Smets et al., Bruxelles, 2021 (https://bma.brussels/app/uploads/2021/04/FACTSHEET-HAUT-BAS-2.pdf)

Boulevard de l'Empereur







6 CONCLUSION : ET MAINTENANT ?



6 CONCLUSION : ET MAINTENANT ?

L'expérimentation par le projet sur les cadrages «Molenbeek» et «Mont des Arts» révèle tout l'intéret d'une lecture Est-Ouest de la ville. Se détachant d'une vision «par zones», l'étendue du périmètre du Steenweg et de ses champs d'actions ont permis d'établir des coopérations inattendues entre les quartiers comme, par exemple, le Musée de la Décolonisation dans les patios de la Bibliothèqe Royale ouvrant un dialogue entre le haut et le bas de la ville.
Les dynamiques et échanges établis entre les quartiers grâce à la vision du «contrat d'axe inclusif sur le Steenweg», renforcent la pertinence des interventions ciblées et contribuent à les inscrire dans une vraie logique urbaine allant au delà de la simple frontière du quartier. Cette mise en perspective à travers un axe, donne à chacun la possibilité de proposer des interventions et ambitions contextualisées et inclusives considérant l'ensemble de la diversité bruxelloise comme acteur des projets.

Ainsi, le «contrat d'axe» devient un moyen de favoriser le développement de multiples identités autour d'un projet de ville commun tirant parti des écarts socio-culturels.

Si il est possible d'identifier aujourd'hui le Steenweg comme une continuité inclusive, il est également envisageable d'étendre cette réflexion à l'ensemble de l'hypercentre et même de la région. D'autres axes existent et pourraient faire l'objet d'une même démarche qui permettrait d'inscrire ce travail de fin d'études dans une vision globale et d'en développer un projet de ville.

Le Steenweg aujourd'hui

Au delà des interventions proposées en amont, le Steenweg peut être, dès à présent, le support d'une vision commune pour toute une série de projets qui sont en cours de réalisation aujourd'hui à Bruxelles. La carte suivante nous montre la possibilité d'élargir la démarche analytique proposée dans le cadre de ce travail en incluant les projets en cours de développement le long du Steenweg.

Les réflexions et échanges sur le Steenweg ne cessent d'évoluer. Les initiatives pour le faire connaitre et reconnaitre continuent de se multiplier au travers d'expositions, études, promenades commentées, etc, initiées essentiellement par Perspective.brussels et le BSI-BCO.
Nous espérons que ce travail pourra contribuer à faire reconnaitre le Steenweg comme un axe aux multiples identités représentatives de la diversité bruxelloise. Il pourra ainsi servir de support spatial à l'implication des multiples acteurs dans les débats et réflexions.
Le Steenweg est avant tout un axe vivant qui se nourrit de la diversité sociale qu'il traverse.

Les projets en cours le long du Steenweg



***1. Gare de l'Ouest**, Taktyk + Alive Architecture + 51N4E + Tarctebel + ABO et/en les Eclairagistes Associées + Idea Consult + Caroline Claus, 2017*
***2. Contrat de Quartier "Rives Ouest"**, 2008-2011*
***3. Contrat de Quartier "Etanges Noirs"**, 2021-2025*
***4. Contrat de Quartier "Cinéma Bellevue"**, 2009-2013*
***5. PAD Porte de Ninove**, 2018*
***6. Sainctelette**, Agence Ter + Karbon' + Arcadis, 2019*
***7. Piétonnier,** Sum Project + Greish, 2017*
***8. Belgian Beer Palace,** Robbrecht en Daem + Baneton Garrino + Popoff, 2020-2022*
***9-10. Masterplan Haut-Bas,** Bureau Bas Smets, 2020*
***11. Place Royale,** Grontmij + West 8 + Cerau, 2014*
***12. Toison d'Or,** Arcadis + Polo Architects + Bruno Fortier et/en Citytools, 2016*
***13. Porte de Namur,** Projet étudiant, Elodie Eppe, 2020*
***14. Piétonnier de la Chaussée d'Ixelles,** Arter, 2017*
***15. Place Fernand Cocq,** ,Arter, 2017*



«Je me suis dis qu'on devrait faire un giga piétonnier qui traverse la ville. Ce n'est pas un boulevard important, mais c'est un super axe pour les piétons.»

«Maintenant, l'inclusion ce n'est pas que habiter, c'est aussi échanger, se cultiver. La partie ixelloise du Steenweg est activée par une offre culturelle très importante qu'il n'y a pas sur le reste de la chaussée. Même pas dans le centre ville. Nous avons des cinémas et des théâtres. Le Steenweg n'est pas juste un axe commerçant, il est aussi un axe culturel. (...) Et donc là nous pouvons être un pôle d'attraction.»

«(...) tout un travail qu'on mene sur le patrimoine. Donc on a, par exemple, accompagné une série de commerçants, demandeurs de faire des projets plus respectueux de la chaussée. Le plus bel exemple est le magasin Levis. Le Levis store a reconstitué la façade d'origine dont le rez de chaussée avait été transformé en une boutique Levis un peu « cowboy » . Ils ont retrouvé les plans d'origine et refait la façade à l'identique.»

Yves Rouyet, 3ème Echevin de la commune d'Ixelles (Extrait d'interview, 21 mai 2021)

«Le piétonnier n'était pas le seul axe structurant, il ne faut pas réfléchir à la ville uniquement dans un sens. (...) Le Steenweg est un axe complètement développé depuis toujours et répond à une logique structurante du haut vers le bas. (...) Les objectifs de la Master Class était de définir les traversées du haut vers le bas et du bas vers le haut de la ville.»

«On aimerait se faire rencontrer les multiples identités, que les gens d'un certain quartier aillent dans d'autres. Il y a un fossé socio-économique de plus en plus important entre les gens et ça va être de plus en plus dur de les faire se rencontrer.»

«Tout s'inscrit dans la logique de ville marchable, mais évidemment quand on parle de ville marchable c'est pour y trouver des fonctions, sinon il y a peu d'intérêt de marcher. (...) Le long du Steenweg, on a une série de thématiques et d'identités qu'il faut faire cohabiter et des nœuds problématiques qu'il faut résoudre. On va donc plus loin que cette logique de mobilité, on développe une série de fonctionnalités.»

Frédéric Raynaud, Perspective.brussels, Direction générale (Extrait d'interview, 24 mai 2021)

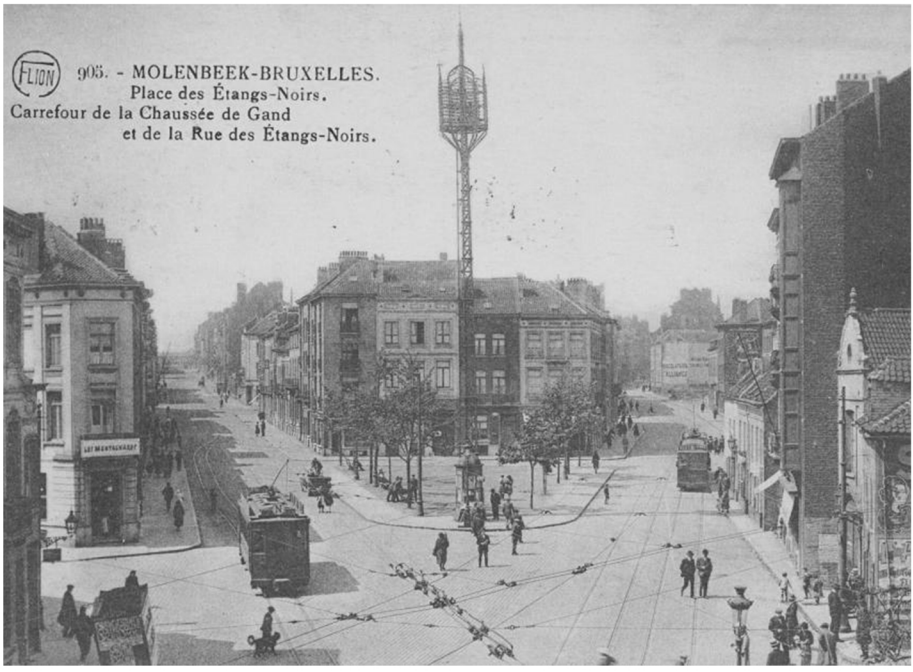
«Ce qui était aussi déterminant dans le réaménagement c'est qu'on a pu mettre à jour un puits de fond d'impasse. Il y avait des points d'eau dans le fond des impasses le long du Steenweg, dans lesquels, jusqu'à la fin du 19e siècle, les gens allaient s'approvisionner en eau.»

«Il peut y avoir des gens assez sensibles au fait de vivre dans ce quartier là (...). Je l'ai beaucoup fréquenté pendant le confinement (...) avec les enfants qui étaitent à la maison (...), j'aillais m'isoler ou télétravailler dans cette maison là. Il y avait moins d'animation que d'habitude mais j'aime bien ce quartier. C'est un quartier qui a une identité et une vie propre en fait. »

«Et la vie de quartier est assez compatible avec le fait d'avoir un logement sur le Steenweg. (...) je sais qu'il y a quand même des familles que vivent sur place, mais en terme de mobilité, d'accès à la voiture, c'est une autre vie. »

Sébastion Morineau, Propriétaire d'un gîte dans l'impasse Saint-Nicolas (Extrait d'interview, 21 mai 2021)

7 ANNEXES

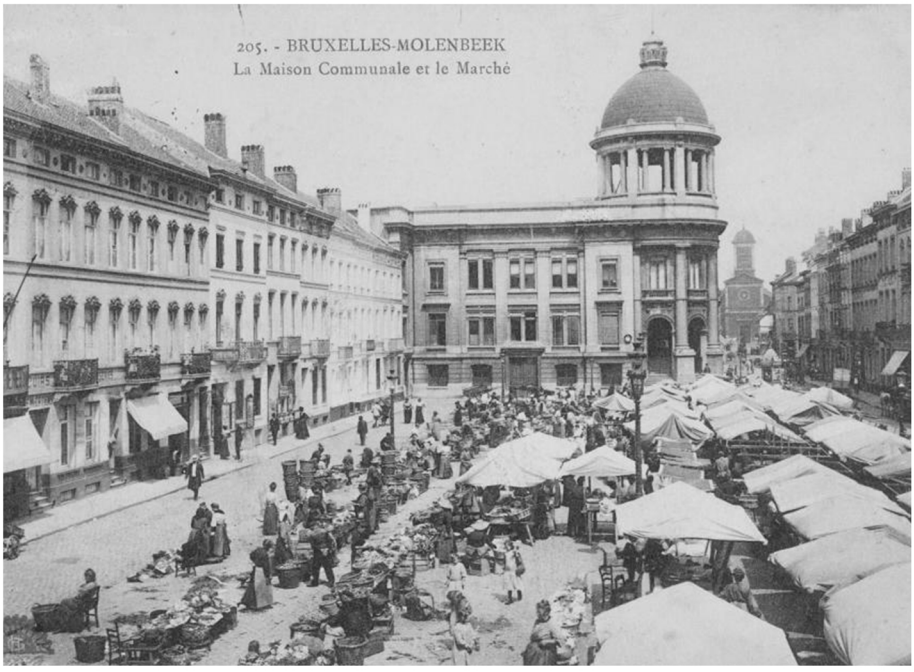


Place des Etangs Noirs, av.1920



Chaussée de Gand, av.1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Place de Molenbeek, av.1920

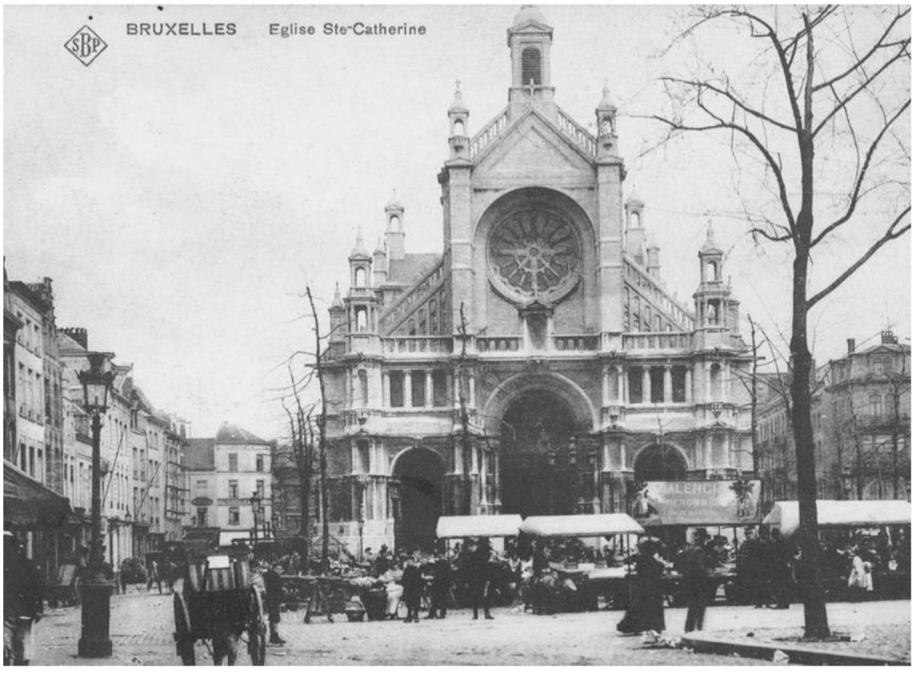


Pont de la Porte de Flandres, av.1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Rue de Flandres, av.1920



Place Sainte-Catherine, av.1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Boulevard Anspach, av.1920



Grand-Place de Bruxelles, av.1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Rue du Marché aux Herbes et Galerie Royale, av.1920



Rue de la Madeleine, av.1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Mont des Arts, av.1920



Place des Musées, av. 1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Rue Montagne de la Cour, av. 1920



Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards





Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Chausée d'Ixelles, av. 1920



Place Fernand Cocq, av. 1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards



Chaussée d'Ixelles, av. 1920



Place Flagey, av. 1920

Source: bruciel.brussels, Belfiuspostcards

8 BIBLIOGRAPHIE

BAS SMETS et al. *Haut-Bas*. Bruxelles. 2021. https://bma.brussels/app/uploads/2021/04/FACTSHEET-HAUT-BAS-2.pdf

BERGER, Mathieu. *Le temps d'une politique, chroniques des Contrats de quartier bruxellois*. CIVA. Bruxelles. 2019.

BERGER Mathieu. MORITZ, Benoit. *Designing Urban Inclusion*. Métrolab. Bruxelles. 2018. http://metrolab.brussels/publications/designing-urban-inclusion

BUCIEL.BRUSSELS. http://bruciel.brussels/

BRUXELLES MOBILITE. *Plan Régional de Mobilité 2020-2030*. begoodmove. Bruxeles. 2020. https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf

BSI-BCO. PERSPECTIVE.BRUSSELS. *ZoomIn-ZoomOut : From pedestrain area to urban project*. Bruxelles. 2018. https://journals.openedition.org/brussels/1563?lang=en

CEERA et al. Morphologie urbaine à Bruxelles. Secrétarait d'Etat à la Région bruxelloise. Bruxelles. 1987.

CHEMETOFF & ASSOCIES. *Plan Canal (livre 1 & 2)*. Bruxelles Developpement Urbain. Bruxelles. 2014. https://canal.brussels/sites/default/files/documents/PlanCanal-Kanaalplan-2_0.pdf

CORIJN Eric. VANDERSTRAETEN, Pierre. *Qu'est ce qu'un espace public ? Portfolio 1*. BSI-BCO. Bruxelles. 2016.

DE VISSCHER Jean-Phillipe et al. *Steenweg, synthèse du diagnostic*. Perspective.brussels/PerspectiveLab. Bruxelles. 2020. https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/steenweg_rapport_de_synthese_201112_final_fr.pdf

DEVLEESHOUWER, Perrine. SACCO, Muriel. TORREKENS, Corrine. *Bruxelles, ville mosaîque*. EUB. Bruxelles. 2015.

EPPE Eoldie. *Penta(gone)*. TFE. UCLouvain LOCI. Bruxelles. 2020. https://dial.uclouvain.be/downloader/downloader_thesis.php?pid=thesis:24881&datastream=PDF_02&key=47fe9ac003a930e2f2230ff70156c0f4

FENTON Gabrielle. *Observing inclusion along the Steenweg: the case* of commercial galleries. UCLouvain. Article en cours de rédaction.

GHEL Jan. *Pour des villes à échelle humaine*. Ecosociété. Montréal. 2012.

GIAMBATISTA Nolli. *Nuova Pianta Di Roma.* edizioni Intra Moenia, Rome, 1748.

LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville.* Anthropos. France. 1968.

LENEL, Emmanuelle. *La mixité sociale dans l'action publique urbaine à Bruxelles : projet ou langage politique ?*. Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 65, mis en ligne le 25 février 2013, consulté le 12 mai 2021. URL : http://journals.openedition.org/brussels/1129 ; DOI : https://doi.org/10.4000/brussels.1129.

LOPEZ-MENCHERO, Emilio. *Checkpont Charlie*. Bruxelles. 2010. https://www.emiliolopez-menchero.be/CHECKPOINT-CHARLIE

MINISTERE DE LA REGION BRUXELLES-CAPITALE. *Plan-guide de la rénovation urbaine.* Rénovation Urbaine. Bruxelles. 2013.

MONITORING DES QUARTIERS. http://monitoringdesquartiers.brussels/

NOËL, Françoise. *La politique de revitalisation des quartiers : à la croisée de l'action urbanistique et sociale.* dans Coll., Bruxelles dans 20 ans, Bruxelles, ADT, 2009

PENAFUERTE, José-Luis. KHARROUBIR Chergui. *Molenbeek, génération radicale ?* ARTE. Bruxelles. 2016. https://www.arte.tv/fr/videos/066388-000-A/molenbeek-generation-radicale/

REMY, Jean. *L'espace, objet central de la sociologie.* Eres. France. 2015.

REMY, Jean. BLANC, Maurice. FOUCART, Jean. STOESSEL-RITZ, Josiane. VAN CAMPENHOUDT, Luc. *La transaction sociale, un outil pour penser et dénouer la complexité de la vie en société.* Erès. France. 2020.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE. *Plan Régional de Développement Durable.* be.brussels. Bruxlles. 2018. https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_2018_fr.pdf

SITTE, Camillo. *L'art de bâtir les villes.* Edition du Seuil. France. 1996.

VAN HAMME, Gilles. WERTS Isabelle. BIOT, Valérie. *La croissance économique sans le progrès social : l'état des lieux à Bruxelles.* Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n°48, mis en ligne le 28 mars 2011, URL : https://journals.openedition.org/brussels/850

Iconographie :

L'ensemble des photos et dessins non sourcés ont été réalisés par les auteures.

Ce travail de fin d'étude est le fruit d'une collaboration entre Magali et moi-même. Bien qu'aucune de nous deux n'avait prévu de réaliser cet exercice en binôme, nos intérets et réflexions nous ont menées à nous lancer dans la co-rédaction de notre mémoire «Road To Social Inclusion». Les longues heures de questionnements, recherches, dessins et débats qui ont nourri ce travail, ont également abouti à la création d'une belle amitié.

Pauline