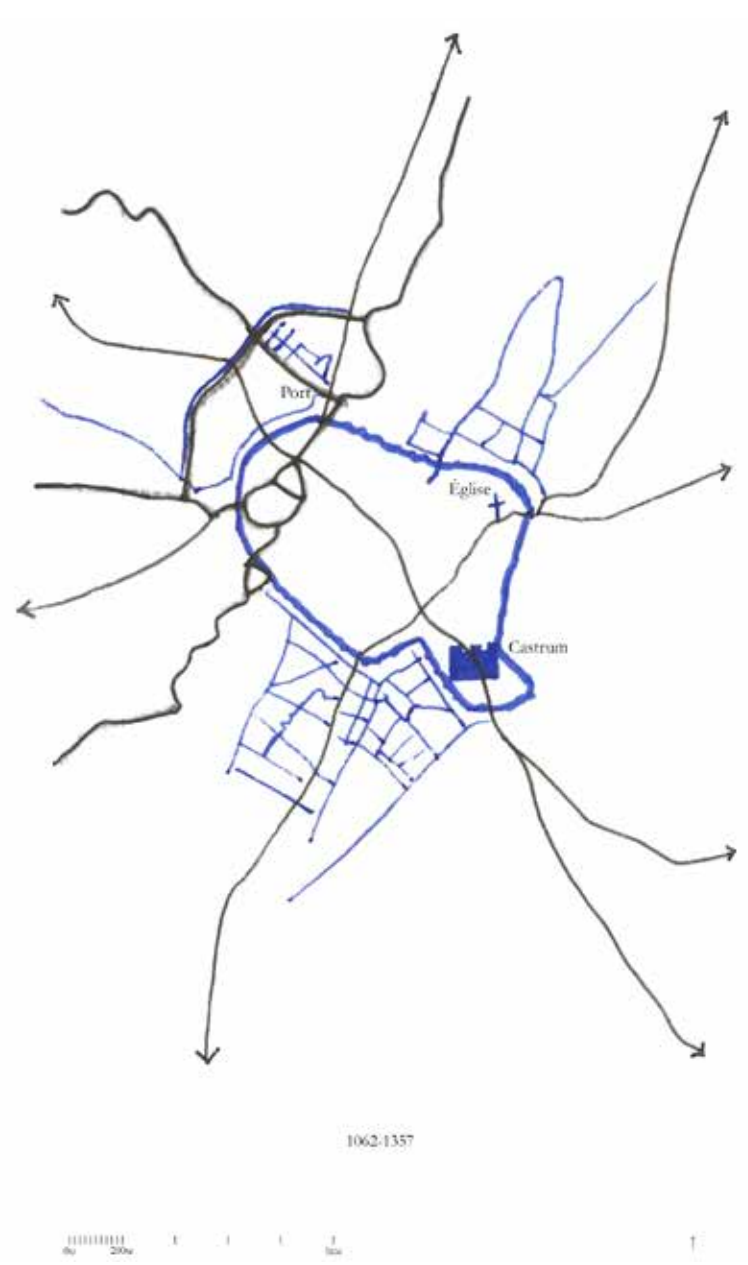
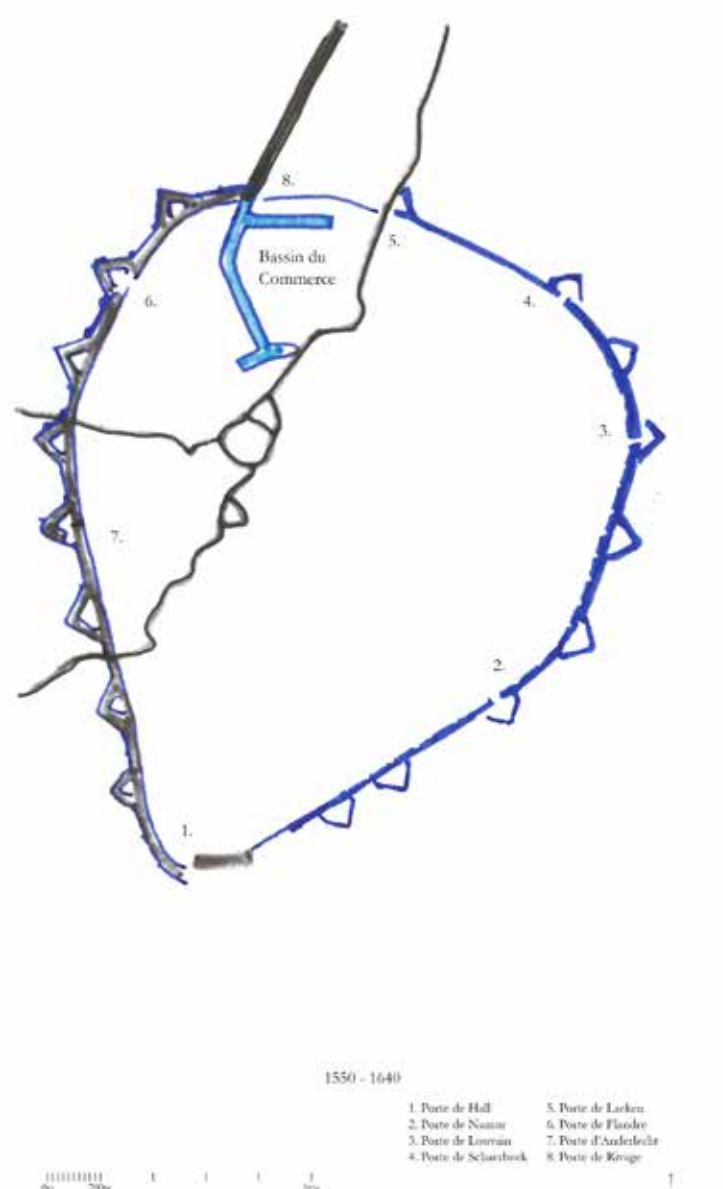


979 - 1062

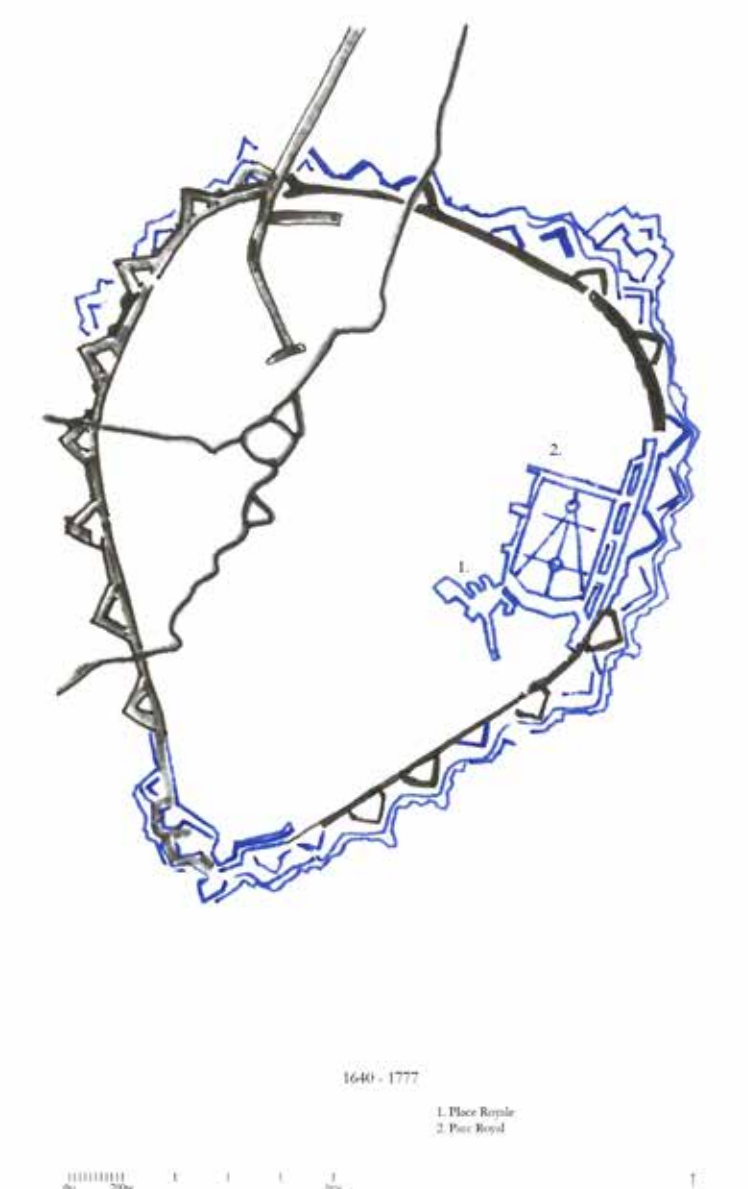


1062-1357



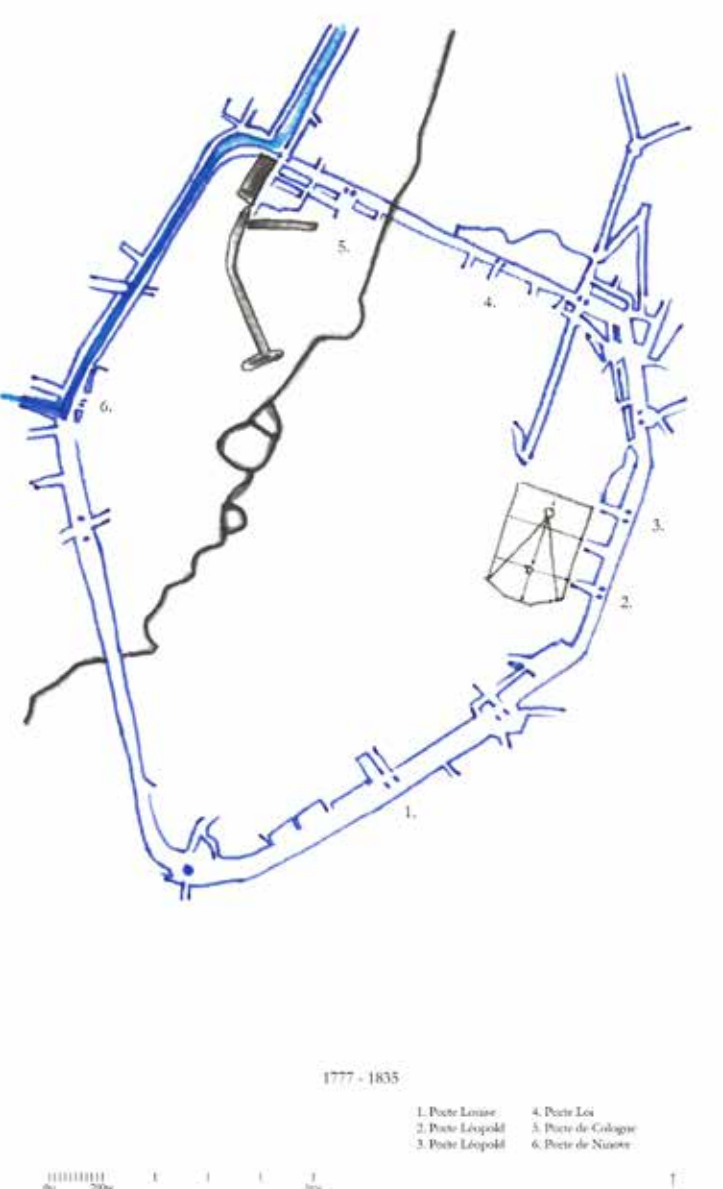
1550 - 1640

- 1. Porte de Hall
- 2. Porte de Neuman
- 3. Porte de Lorraine
- 4. Porte de Scharchock
- 5. Porte de Larken
- 6. Porte de Flouche
- 7. Porte d'Andrébelle
- 8. Porte de Rivage



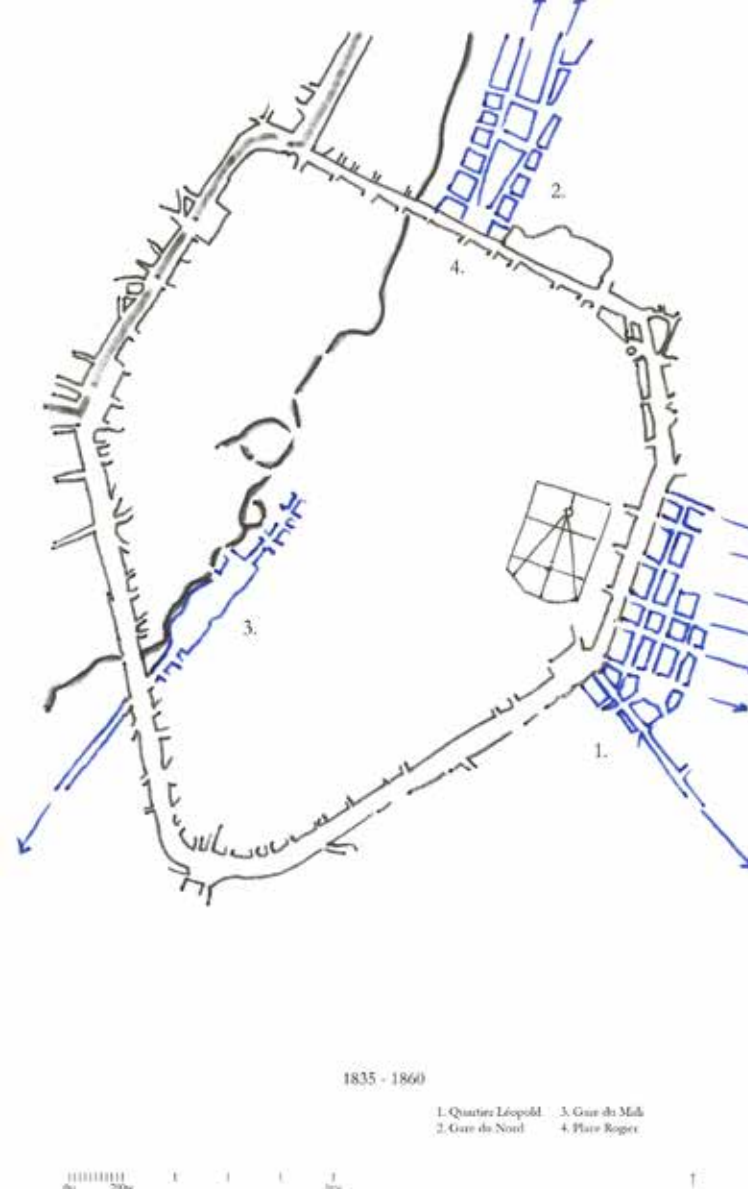
1640 - 1777

- 1. Place Royale
- 2. Port Royal



1777 - 1835

- 1. Porte Lorraine
- 2. Porte Léopold
- 3. Porte Léopold
- 4. Porte Les
- 5. Porte de Coligny
- 6. Porte de Neuman



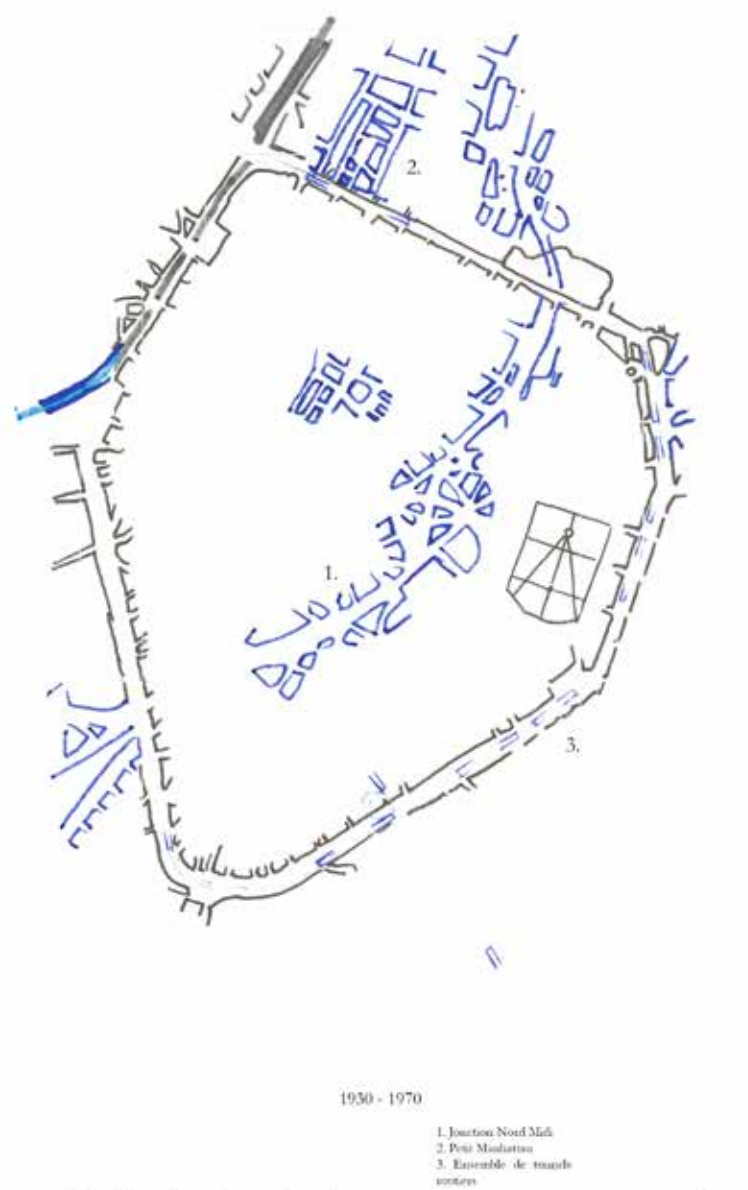
1835 - 1860

- 1. Quartier Léopold
- 2. Gare du Nord
- 3. Gare de Metz
- 4. Place Rogier



1860 - 1894

- 1. Boulevard Ampère
- 2. Gare de Metz
- 3. Palais de Justice
- 4. Avenue Louise
- 5. Boulevard Léopold II
- 6. Quartier Notre Dame aux Neiges



1930 - 1970

- 1. Quartier Nord Metz
- 2. Petit Madras
- 3. Ensemble de grands immeubles

HISTORIQUES DES EXTENTIONS AUX ABORDS DES BOULEVARDS

PENTA-GONE

Eppe Elodie

LBARC2231_ Atelier de recherche en et sur l'architecture

LOCI _ Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme _ Année 2019/2020



TYPOLOGIES DES STRUCTURES TRAVERSANT LES DES BOULEVARDS MÉTROPOLITAINS

ENSEMBLE DE CHAUSSÉES

ENSEMBLE D'AVENUES

ENSEMBLE DU BASSIN DE VALLÉE DE LA SENNE

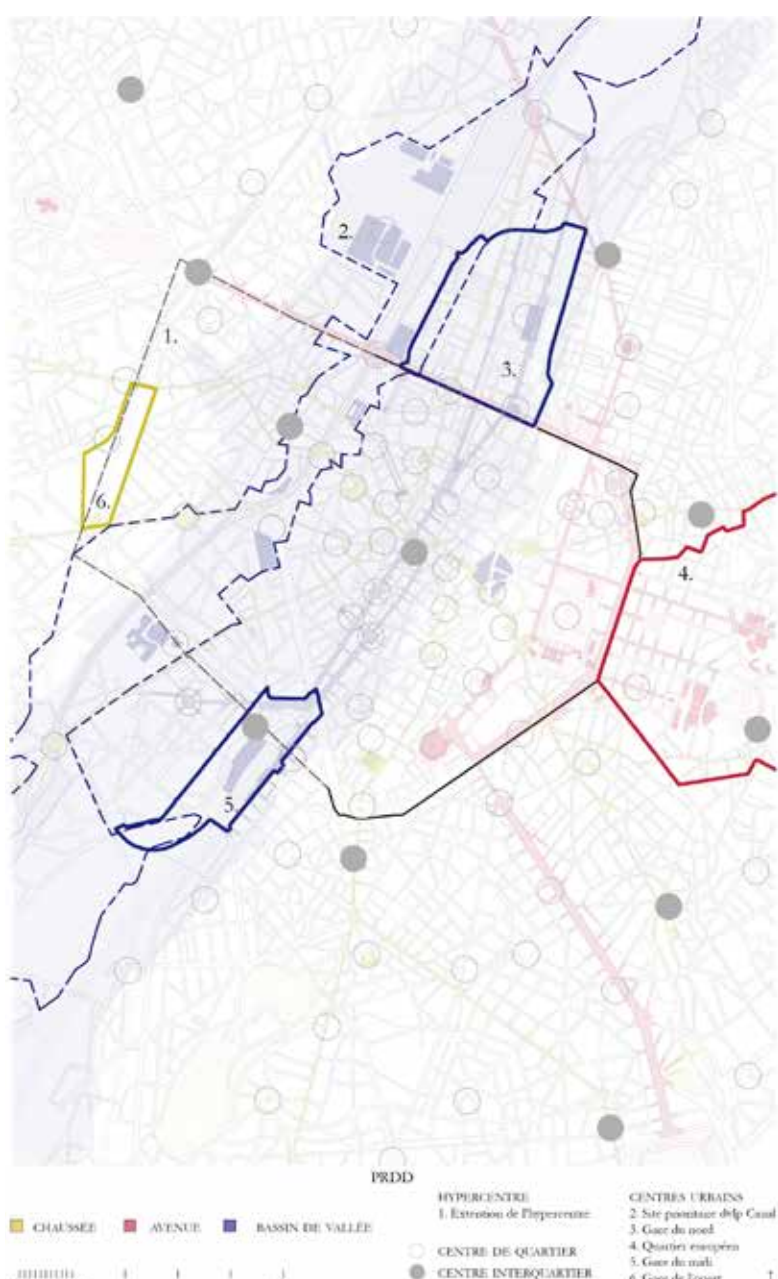
0 200m 1km

PENTA-GONE
Eppe Elodie

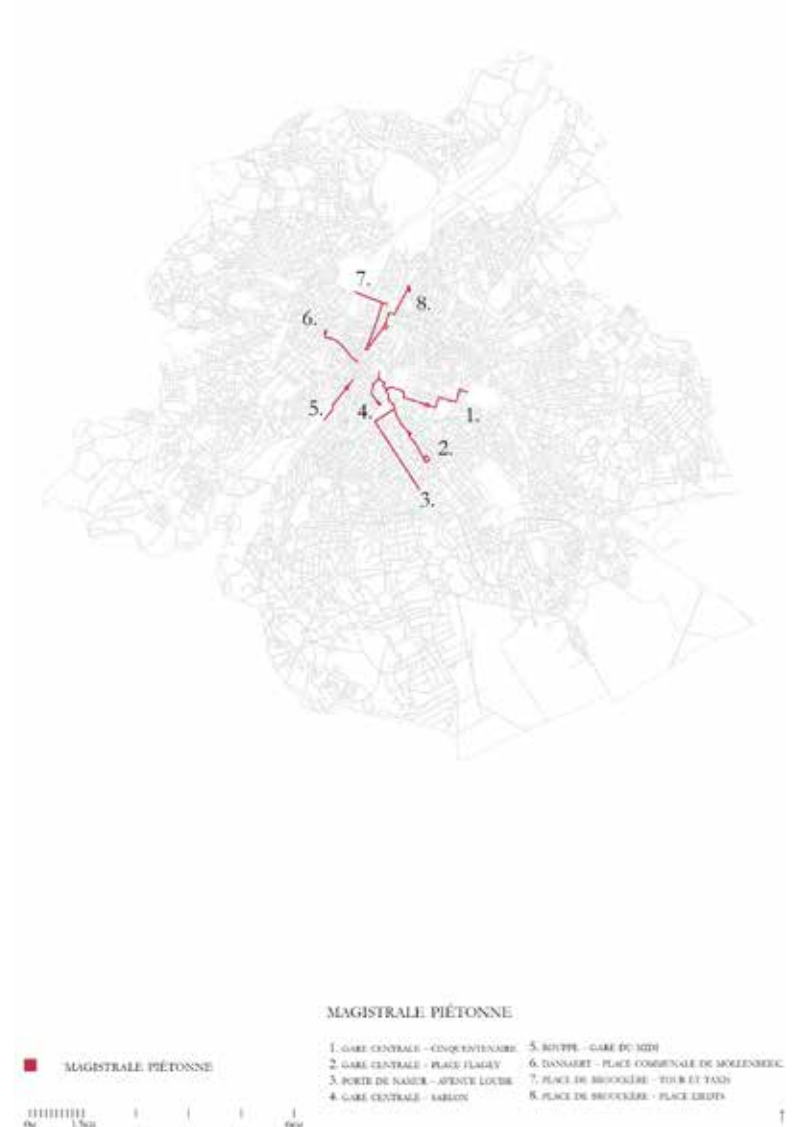
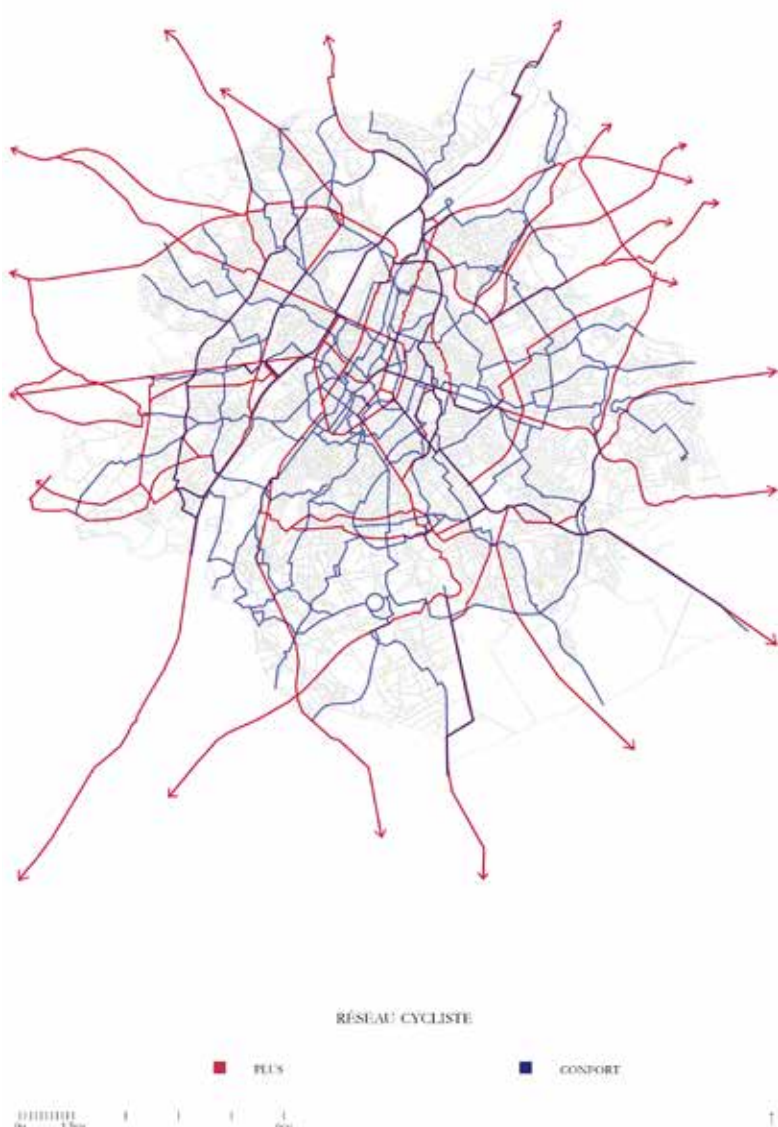
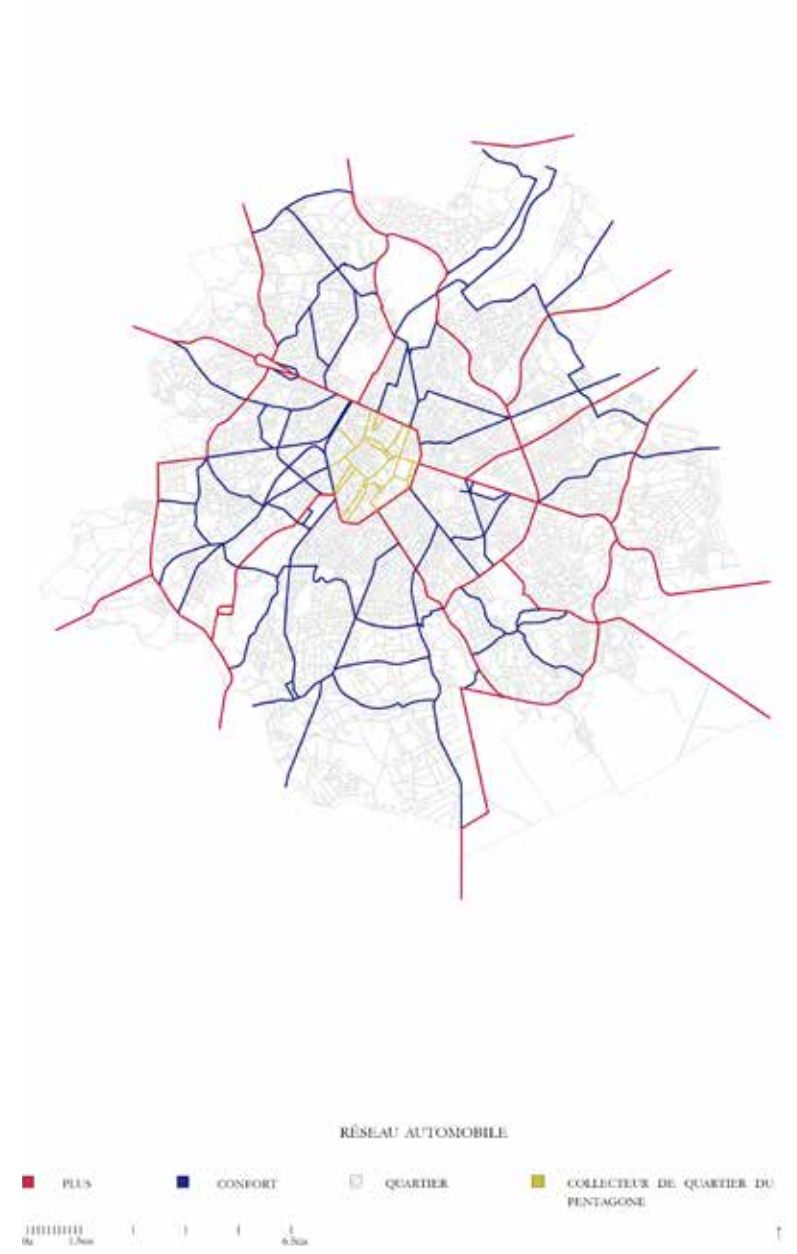
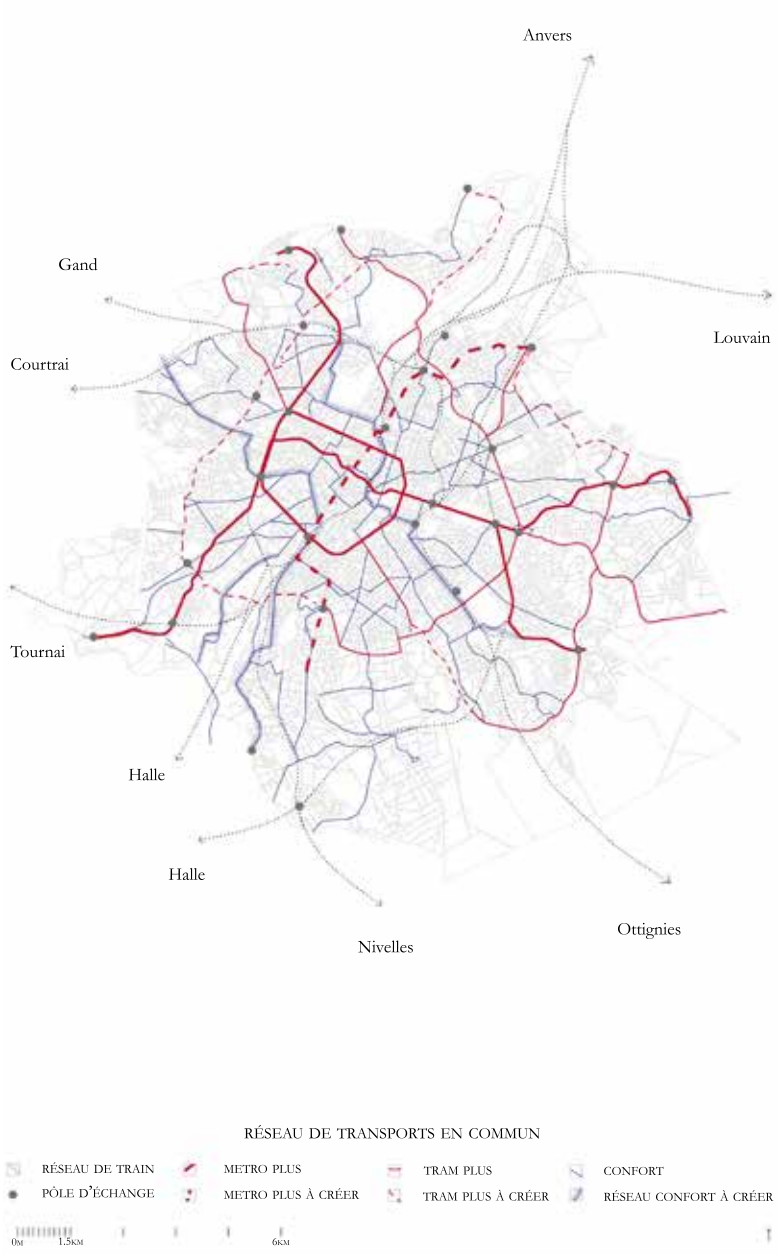
LBARC2231_ Atelier de recherche en et sur l'architecture
LOCI _ Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme _ Année 2019/2020



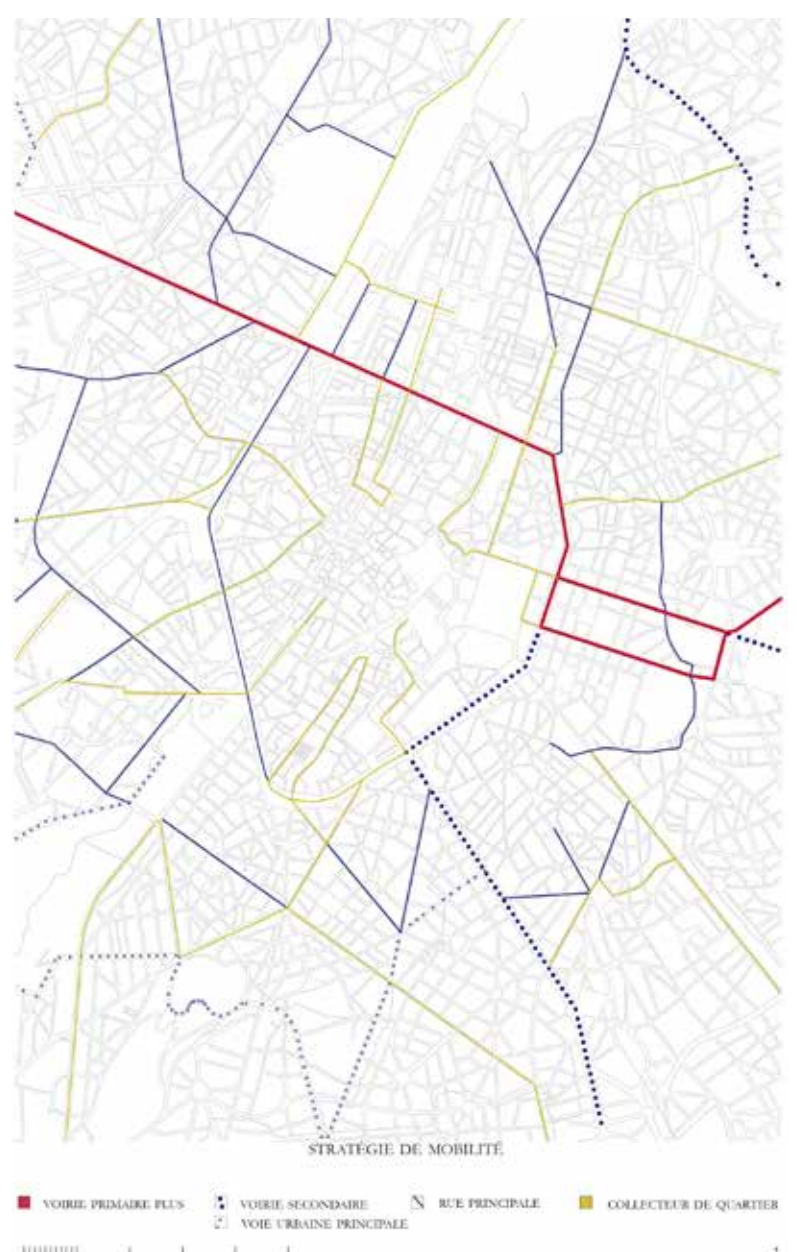
STRATÉGIES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT



STRATÉGIES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT



STRATÉGIES DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES PROPOSÉES



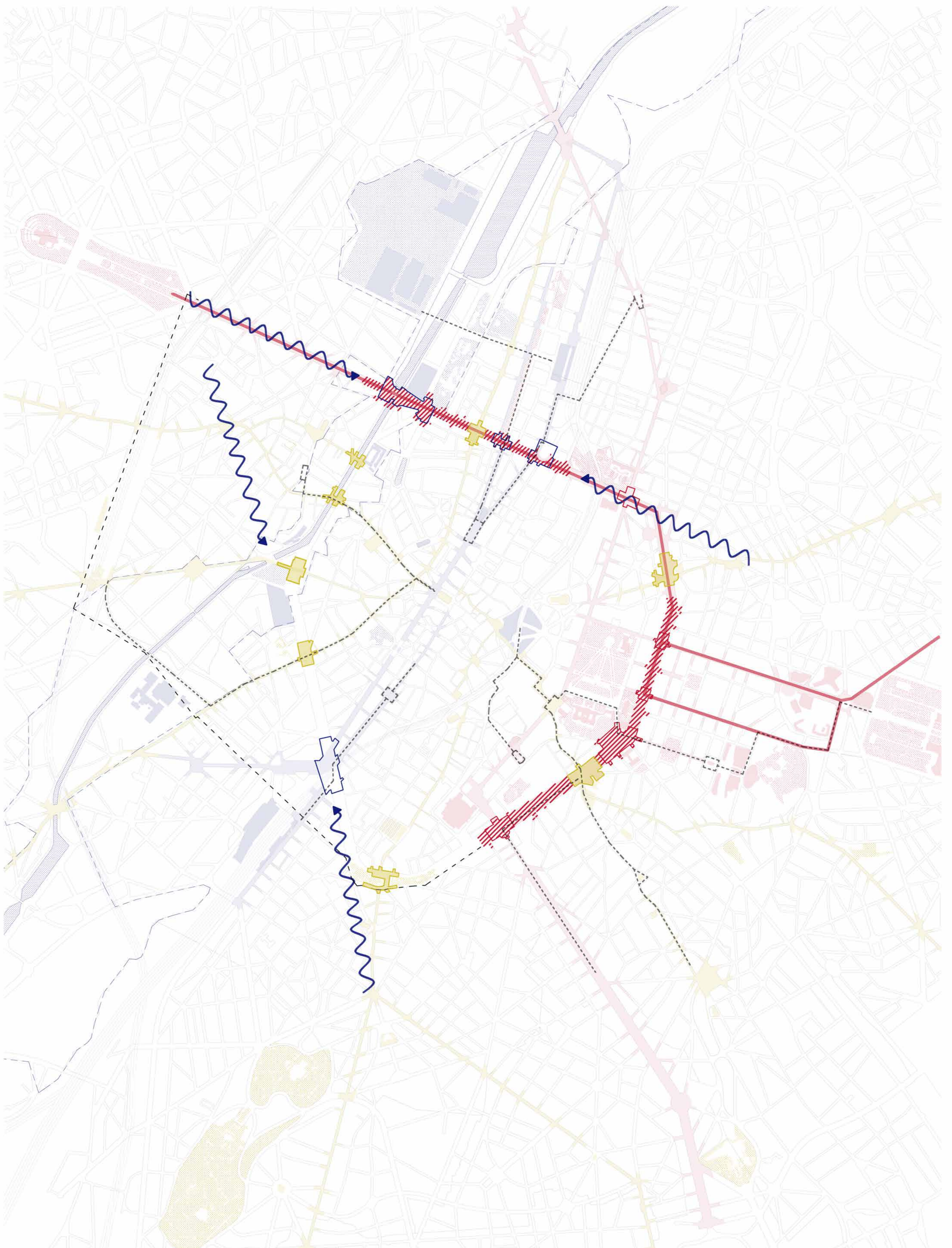
LEVIERS D'ACTION À L'ÉCHELLE POLITIQUE

PENTA-GONE

Eppe Elodie

LBARC2231_ Atelier de recherche en et sur l'architecture

LOCI _ Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme _ Année 2019/2020



STRATÉGIE TERRITORIALE

ENSEMBLE DE CHAUSSÉES
ÉCHANGEURS URBAINS

ENSEMBLE D'AVENUES
CONNECTEURS URBAINS

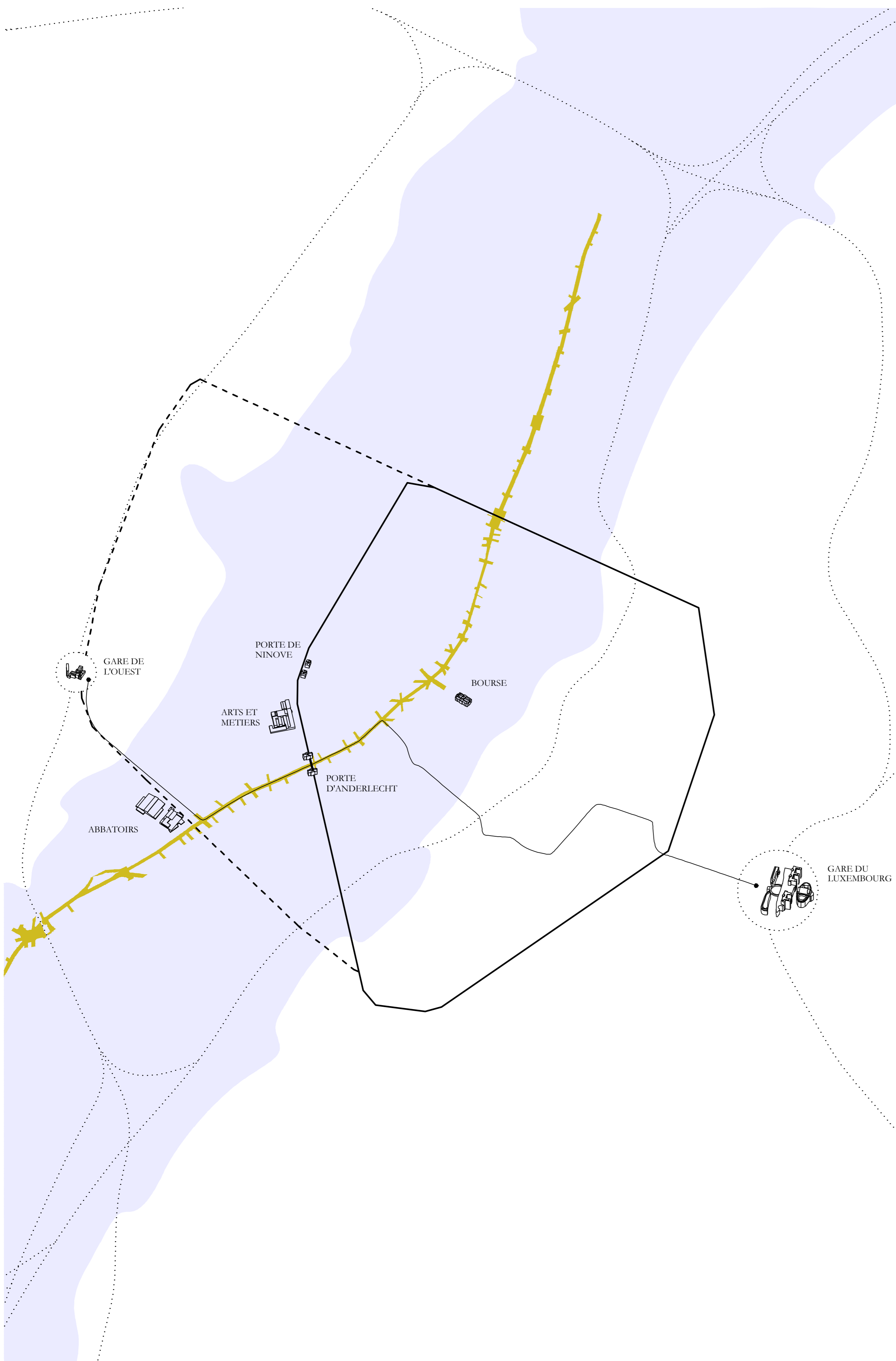
ENSEMBLE DU BASSIN DE VALLÉE DE LA SENNE
ÉCOULEMENT DES EAUX

0 100m 500m

PENTA-GONE
Eppe Elodie

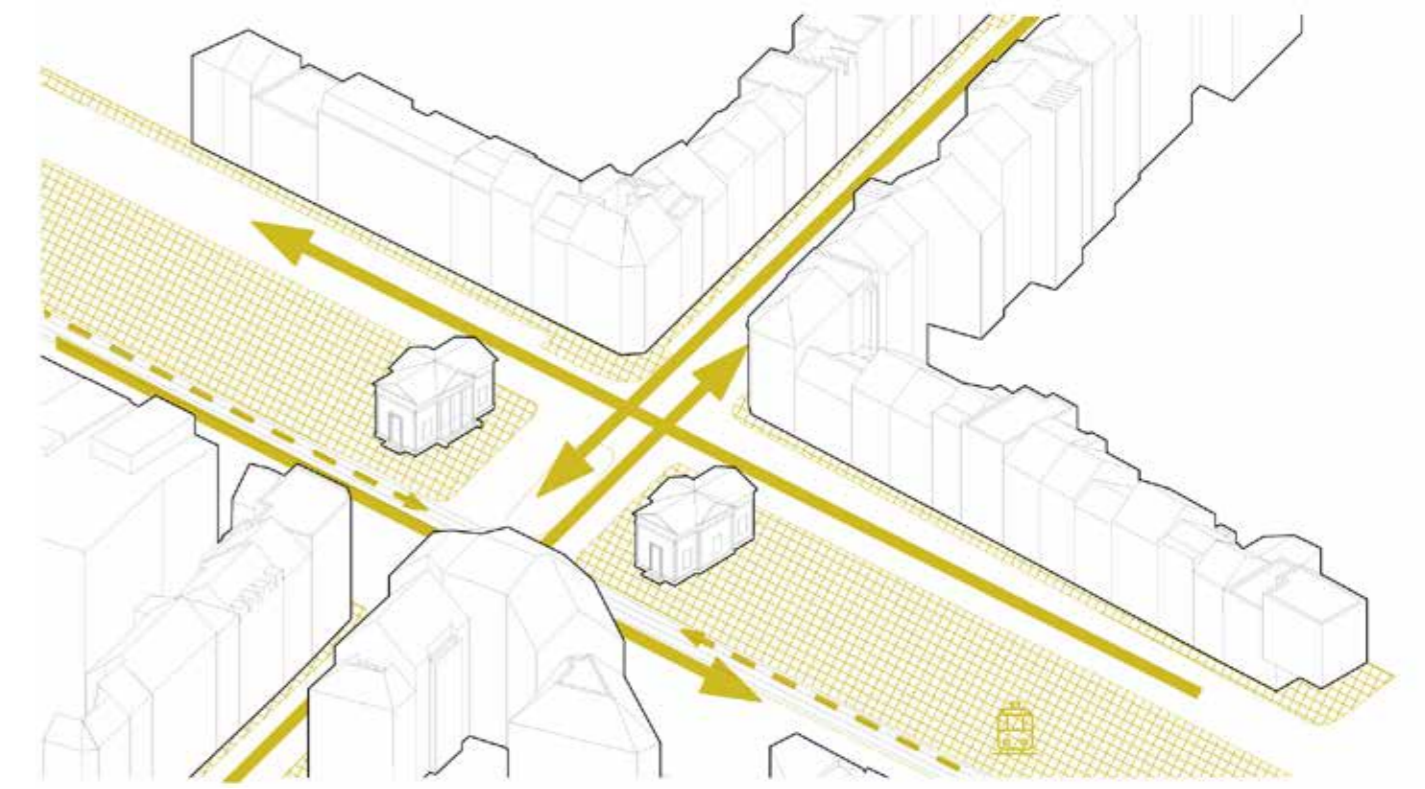
LBARC2231_ Atelier de recherche en et sur l'architecture
LOCI _ Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme _ Année 2019/2020



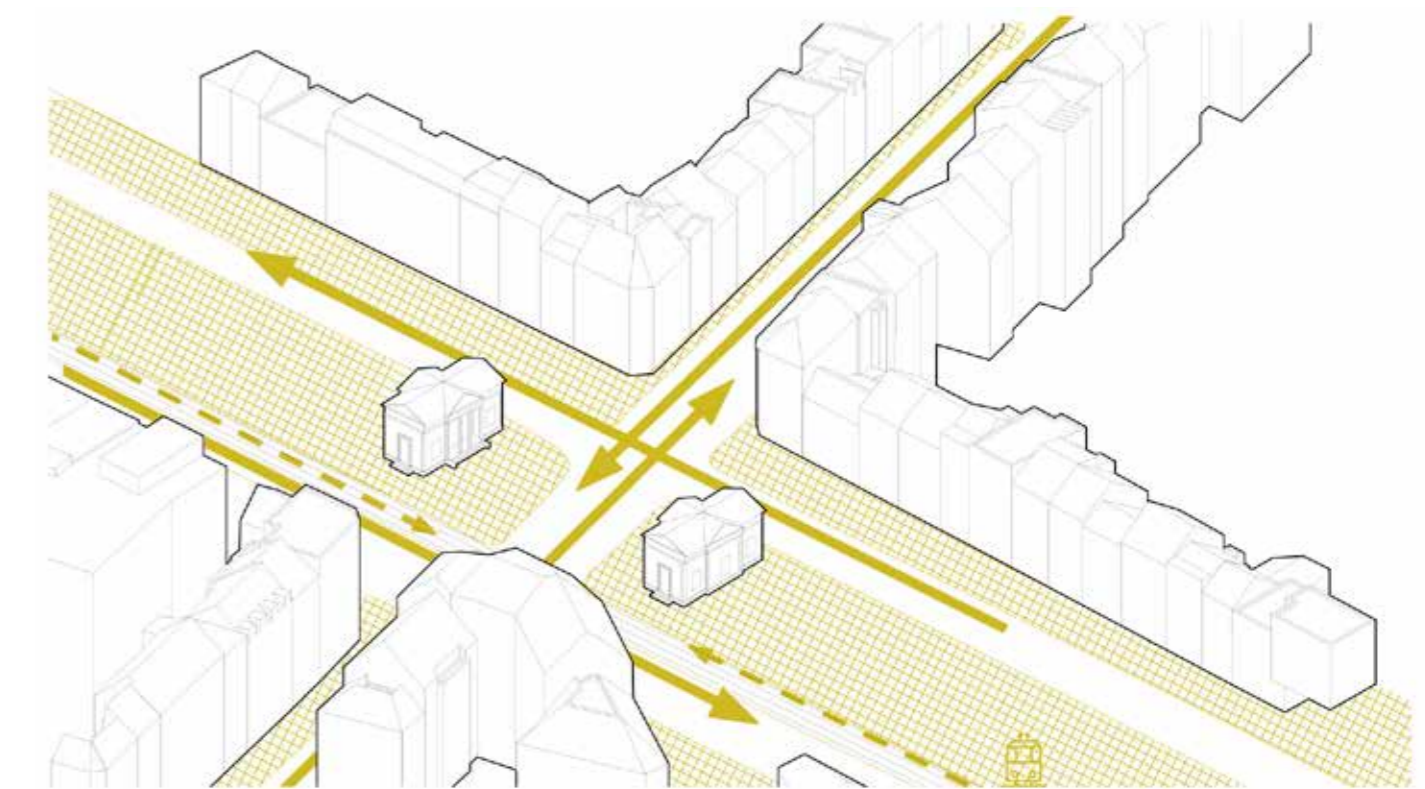


La porte d'Anderlecht, située dans la continuité de la chaussée de Mons, s'inscrit dans un des tronçons les plus apaisés du trafic routier. Son emplacement est intéressant, puisque celle-ci se retrouve au centre de l'hypercentre métropolitain induit par le PRDD. L'ajout d'une magistrale piétonne, accompagnée d'une ligne de tram, reliant la gare de l'Ouest à la Bourse, offre une continuité commerciale essentielle ainsi qu'un lien structurant vers et depuis le centre. Cet axe relierait des sites en pleine mutations aujourd'hui : la gare de l'Ouest et son aménagement temporaire, le CRU 5, englobant les Abbatoirs, la Porte de Ninove, le Site des Arts et Métiers et la Porte d'Anderlecht également.

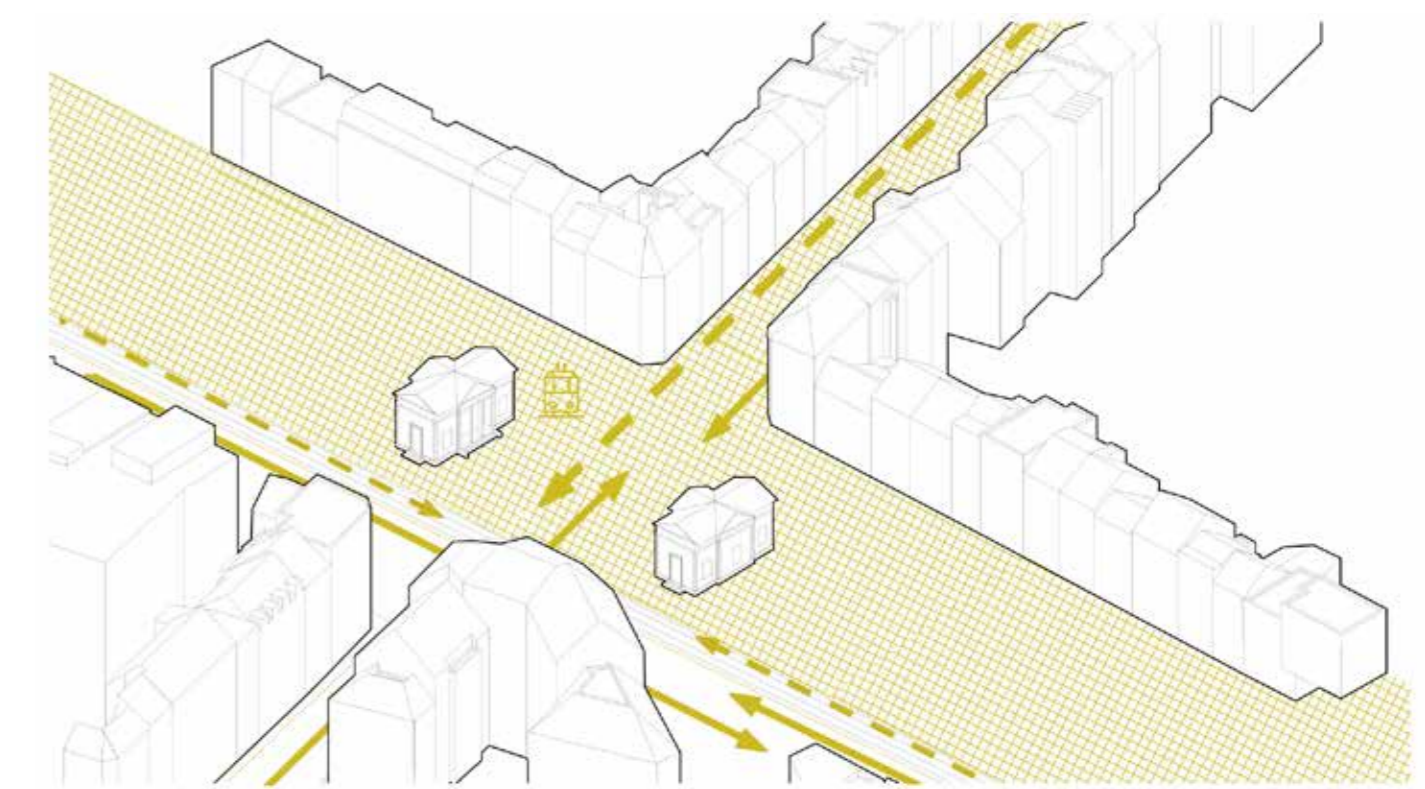
SCÉNARIOS ÉTUDIÉS



PROPOSITION DU CRU
Le CRU propose d'aménager la borne centrale comme un espace public offrant des activités permanentes. Une question se pose quant à la viabilité de l'espace, bordé de deux boulevards automobiles



ÉLARGISSEMENT DES TROTTOIRS.
Ce geste permettrait de diminuer la circulation d'une bande de chaque côté, et provoquerait inévitablement la diminution du trafic routier.
Ce cas, accompagné des stratégies de dissuasion de l'autosolisme, participerait aux objectifs de Good Move.



ÉLARGISSEMENT BORNE.
Un geste plus fort dans la poursuite du deuxième scénario, serait de limiter le nombre de traversées et de prolonger l'espace public jusqu'aux façades : l'espace public vient donc s'intégrer à la chaussée de Mons. Une connexion directe entre le parc de La Rosée devient possible : la traversée devient un espace partagé. Les circulations devenues limitées, sont réparties sur un côté du boulevard. La ligne de tram viendrait accompagner l'aménagement de la traversée.



La place du Trône, vidée du trafic automobile.

Photographie prise par E. Eppe, le 20 mai 2020



L'intersection entre la chaussée de Mons et la rue d'Anderlecht

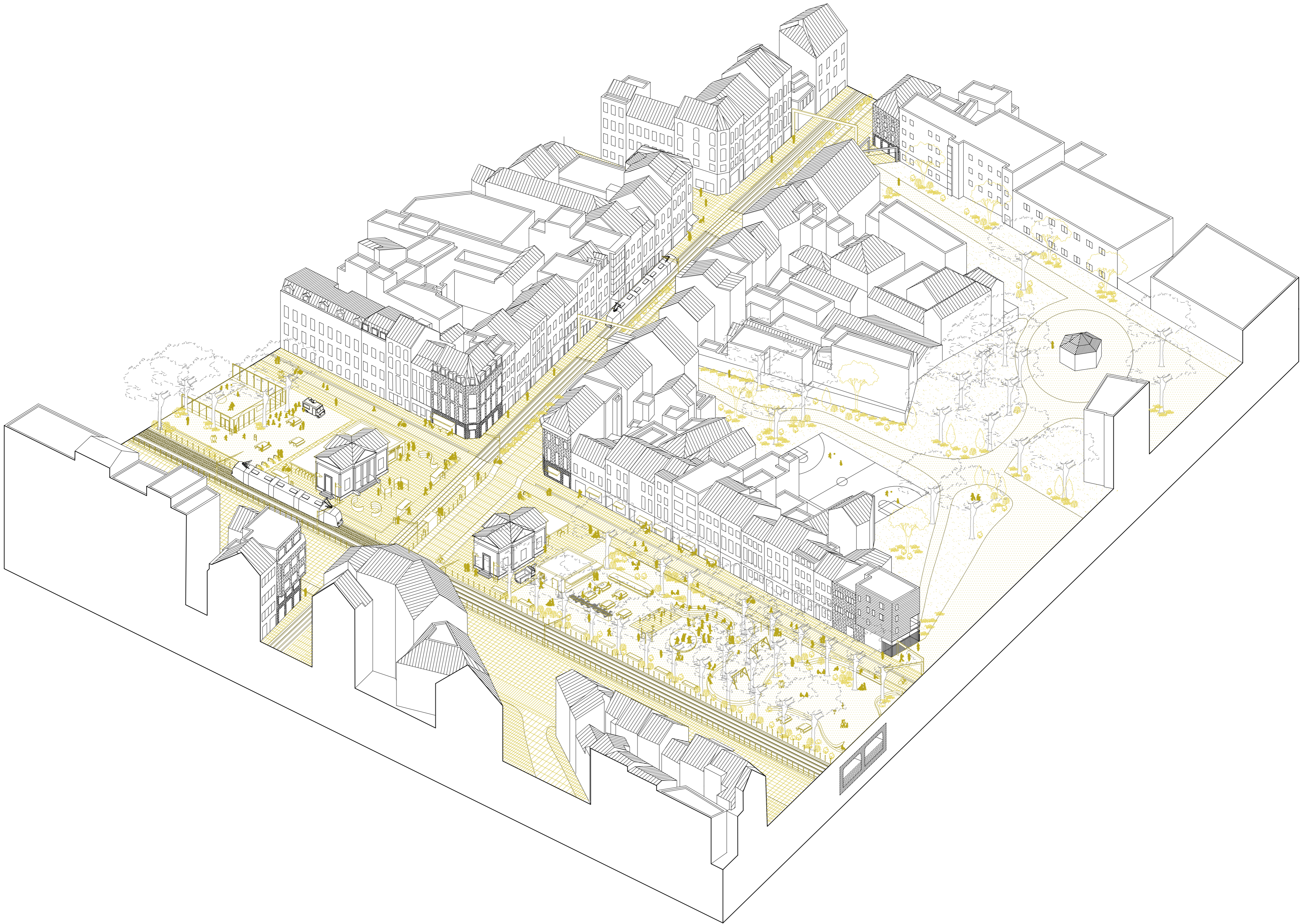
Photographie prise par E. Eppe, le 20 mai 2020



Pertuis de la Senne sous la porte.

Source : <http://tchoeski.morkitu.org/8/senne-09.htm>

STRATÉGIE D'ÉCHANGEUR URBAIN EN ZONE DE VALLÉE : LA PORTE D'ANDERLECHT



LA PORTE D'ANDERLECHT

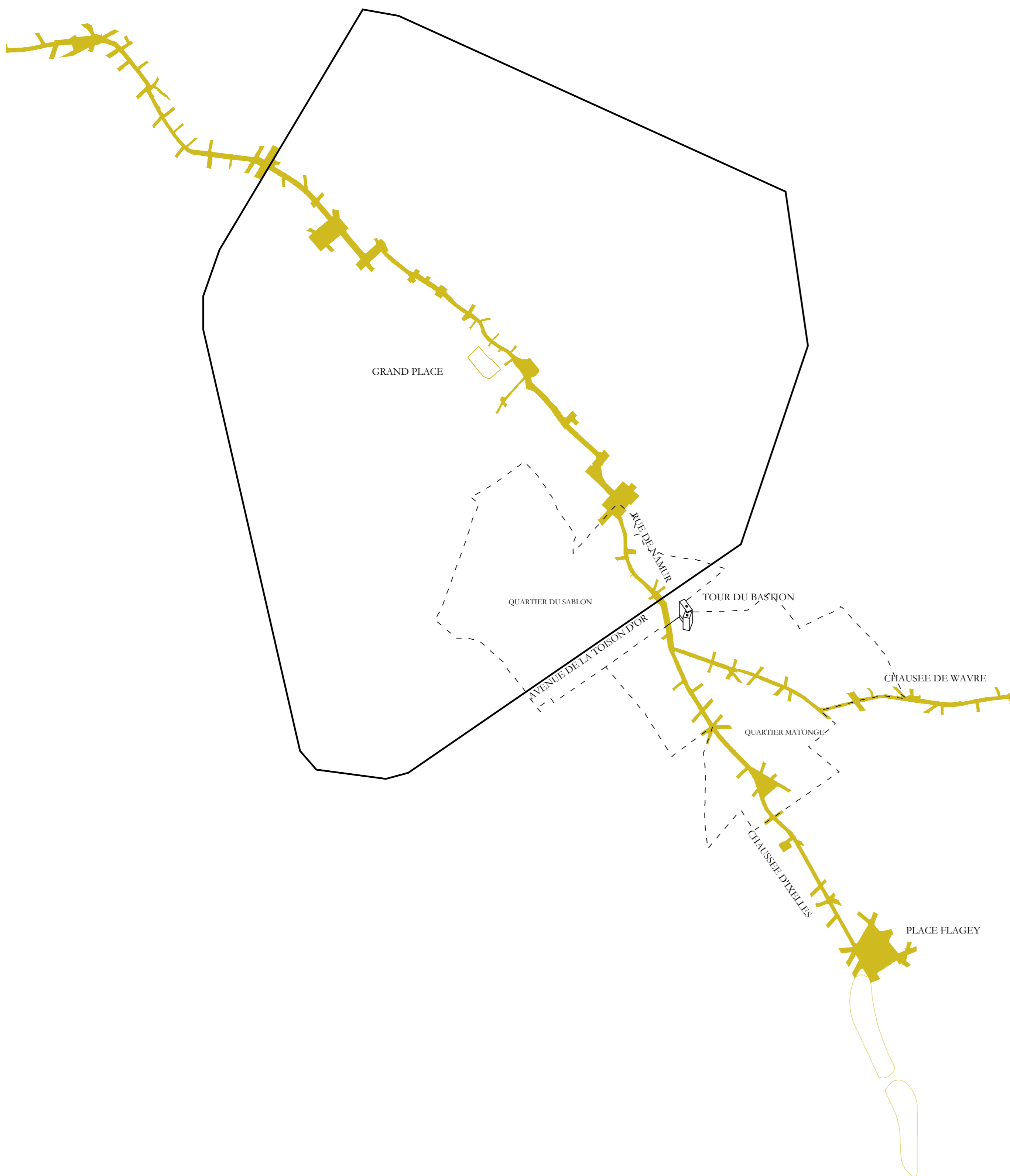
0 5M 25M

PENTA-GONE

Eppe Elodie

LBARC2231_ Atelier de recherche en et sur l'architecture

LOCI _ Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme _ Année 2019/2020



La porte de Namur se trouve dans la continuité de l'axe ouest/est le plus ancien de Bruxelles. Cet axe aujourd'hui reprend toute son importance, avec notamment, la piétonnisation partielle de la chaussée d'Ixelles et la mise en place d'une magistrale piétonne reliant la place Flagey à la Gare Centrale. Ce cas d'étude vient s'appuyer sur une stratégie d'échangeur urbain, dans une zone commerçante importante de la ville.



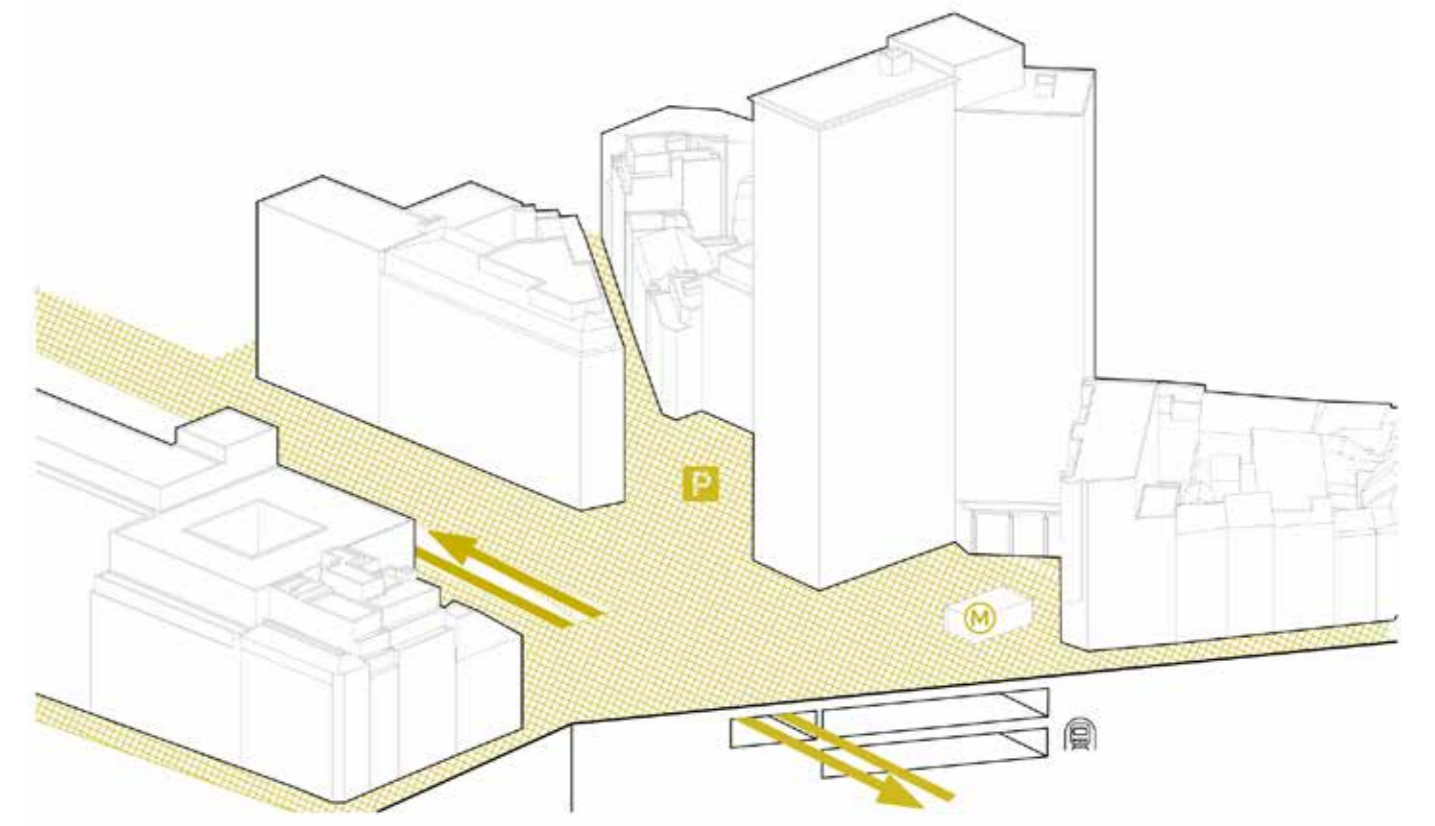
La place de Namur, vidée du trafic automobile.

Photographie prise par E. Eppe, le 20 mars 2020



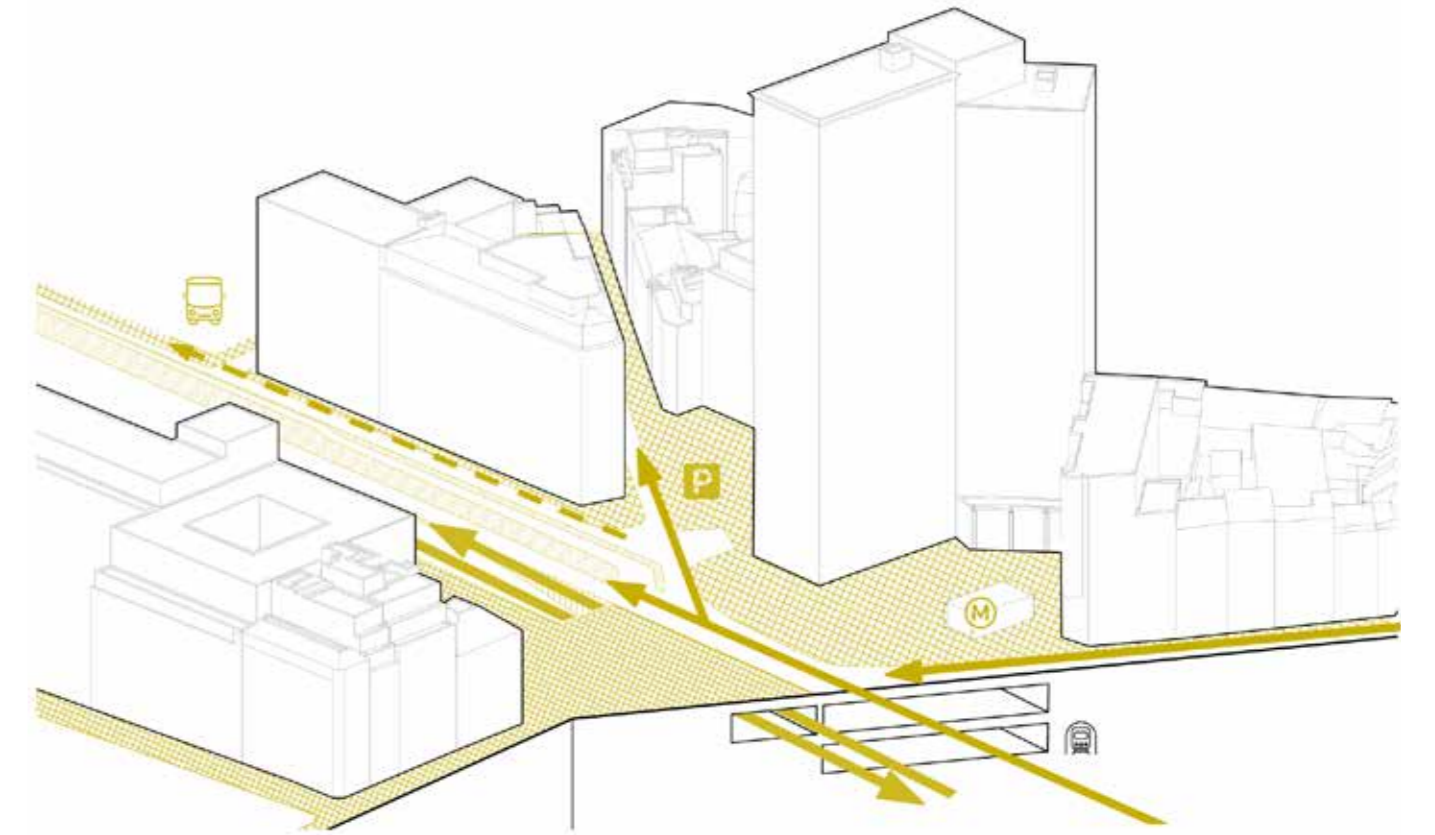
La rue de Namur, vidée du trafic automobile.

Photographie prise par E. Eppe, le 20 mars 2020



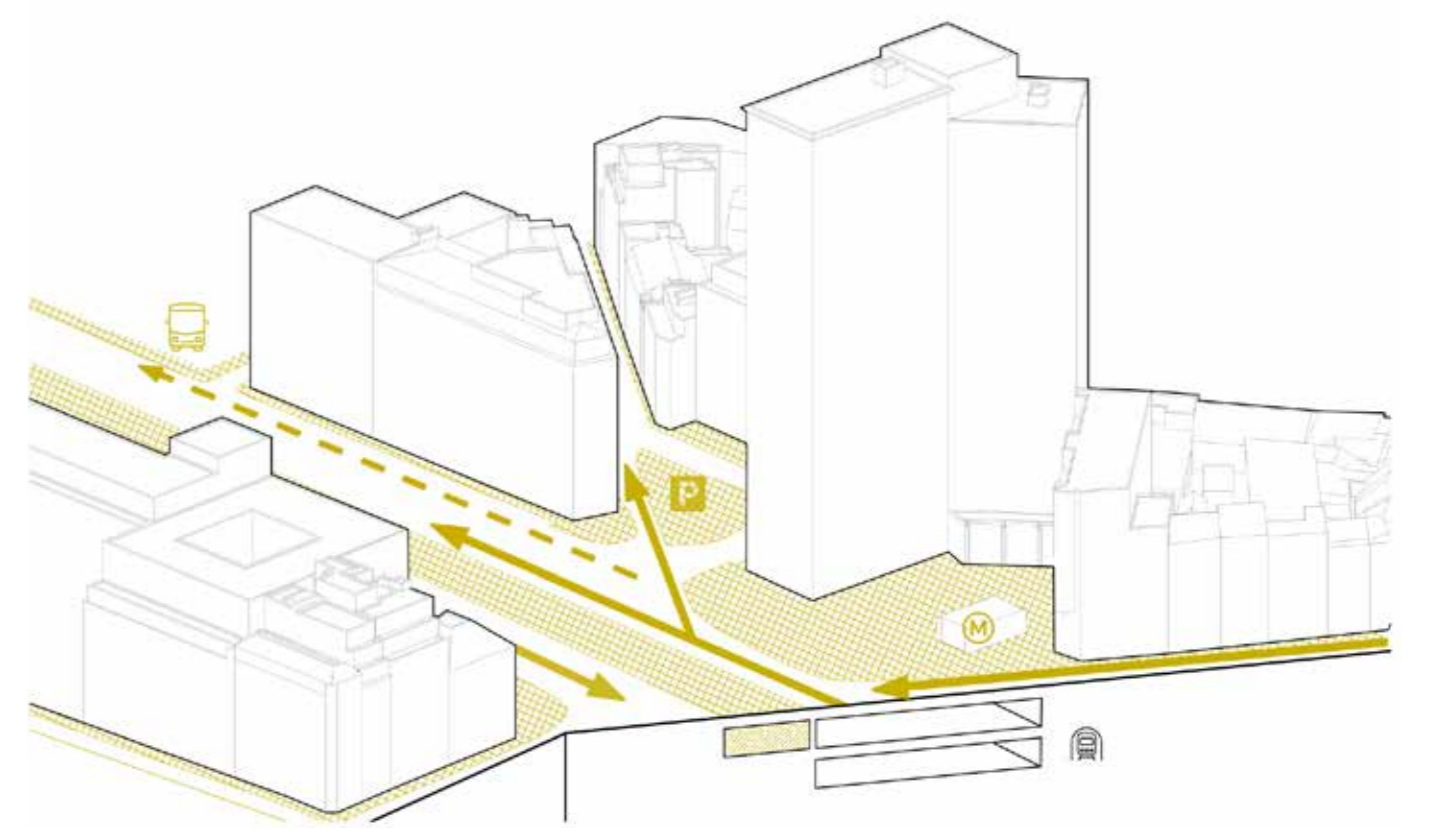
TUNNEL EXCLUSIF AU TRAFIC AUTOMOBILE.

Cette configuration permet une traversée directe pour piéton et cycliste, mais limite les accès aux résidents des rues accessibles depuis la porte de Namur. Notons également qu'en cas d'entretien des tunnels des accès en surface devront tout de même être créés. Les tunnels poseront toujours question face aux enjeux climatiques et de confort (Dioxyde d'azote et bruits engendrés)



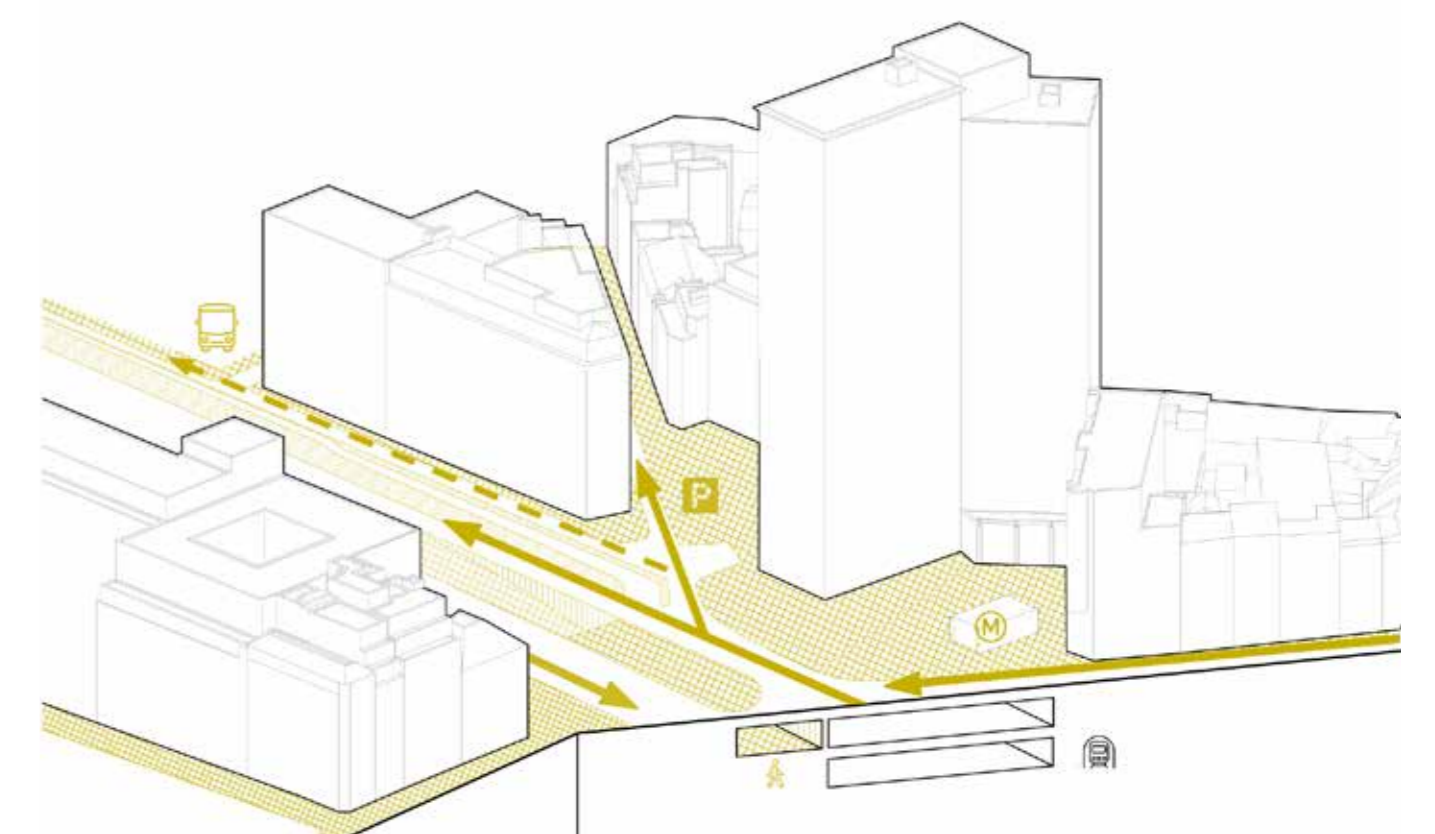
TRAFIC DE TRANSIT

Ce scénario induit une bande de circulation réservée au transit vers les chaussées de Wavre et Ixelles, et vers les parkings situés sur le square du champs de Mars. Le bus aurait également son espace de circulation propre.



LE REMBLAI DES TUNNELS

Le remblai permettrait une restructuration des flux en surface, accompagnée d'une allée plantée au centre des boulevards. Une question se pose quant à la perte d'un espace pouvant être judicieusement utilisé. Cette optique ne tient pas en compte la stratégie d'échangeur urbain avec cette nouvelle avenue centrale plantée.

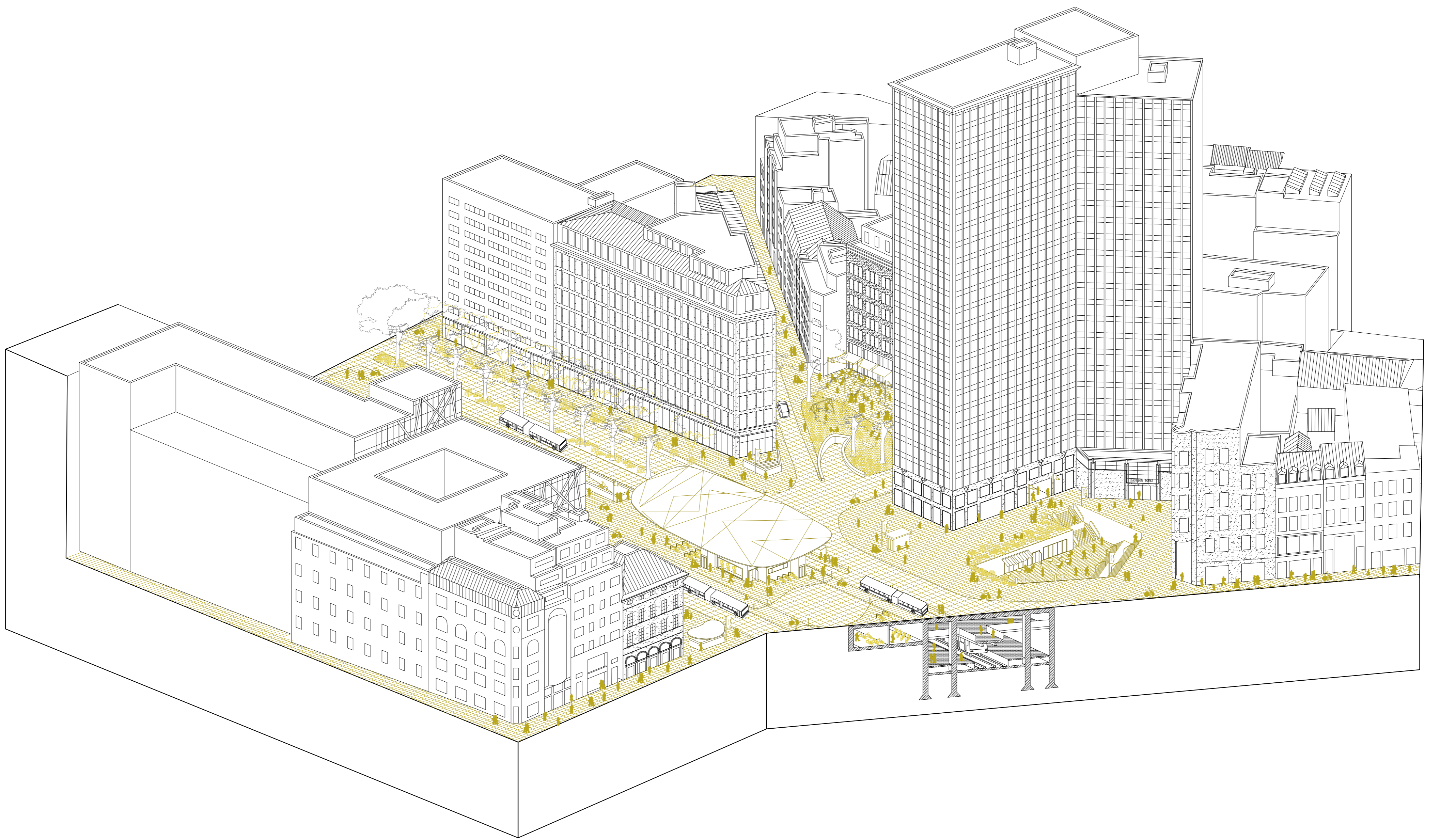


RÉAFFECTATION DES TUNNELS

On observerait une réorganisation de l'espace en surface, et une possibilité d'optimiser les espaces des tunnels en lieu d'échange, connecté facilement au métro.



STRATÉGIE D'ÉCHANGEUR URBAIN: LA PORTE DE NAMUR

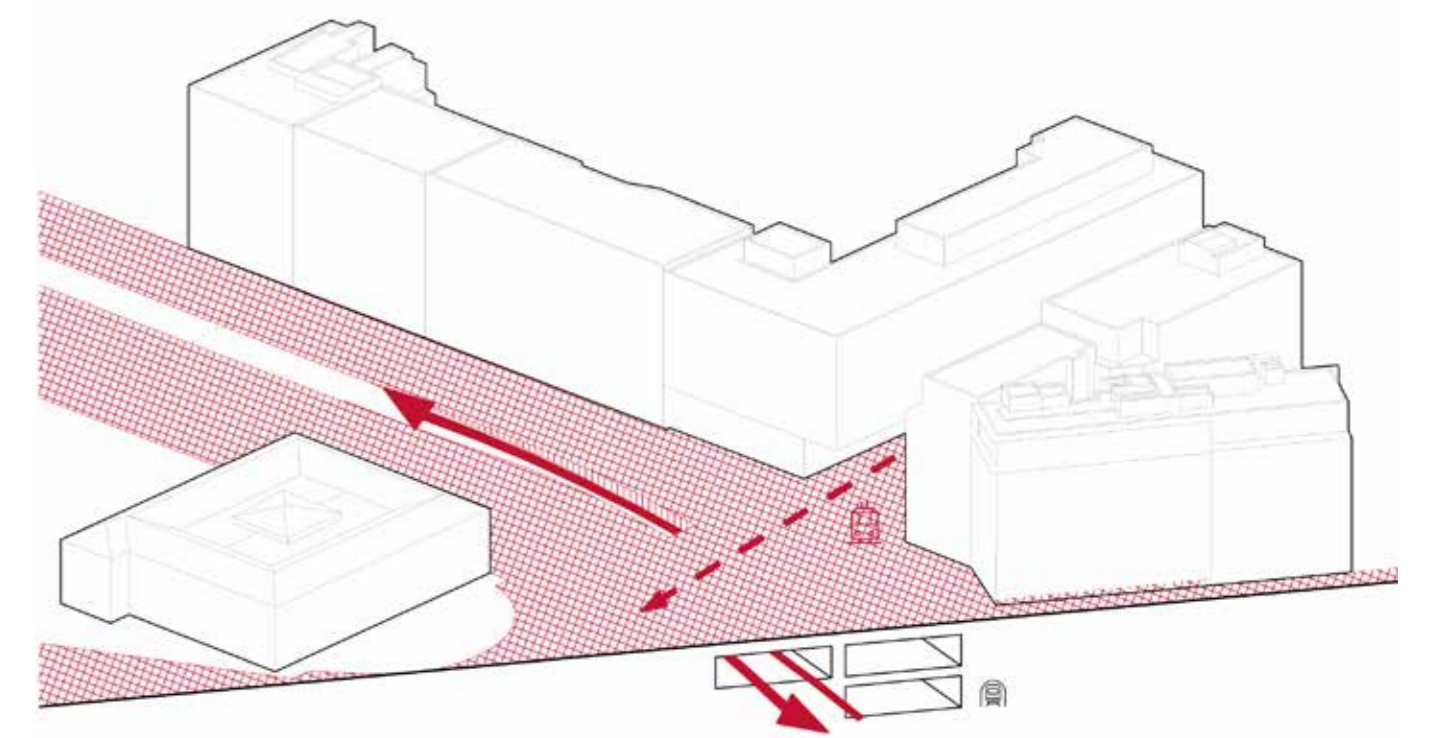


LA PORTE DE NAMUR

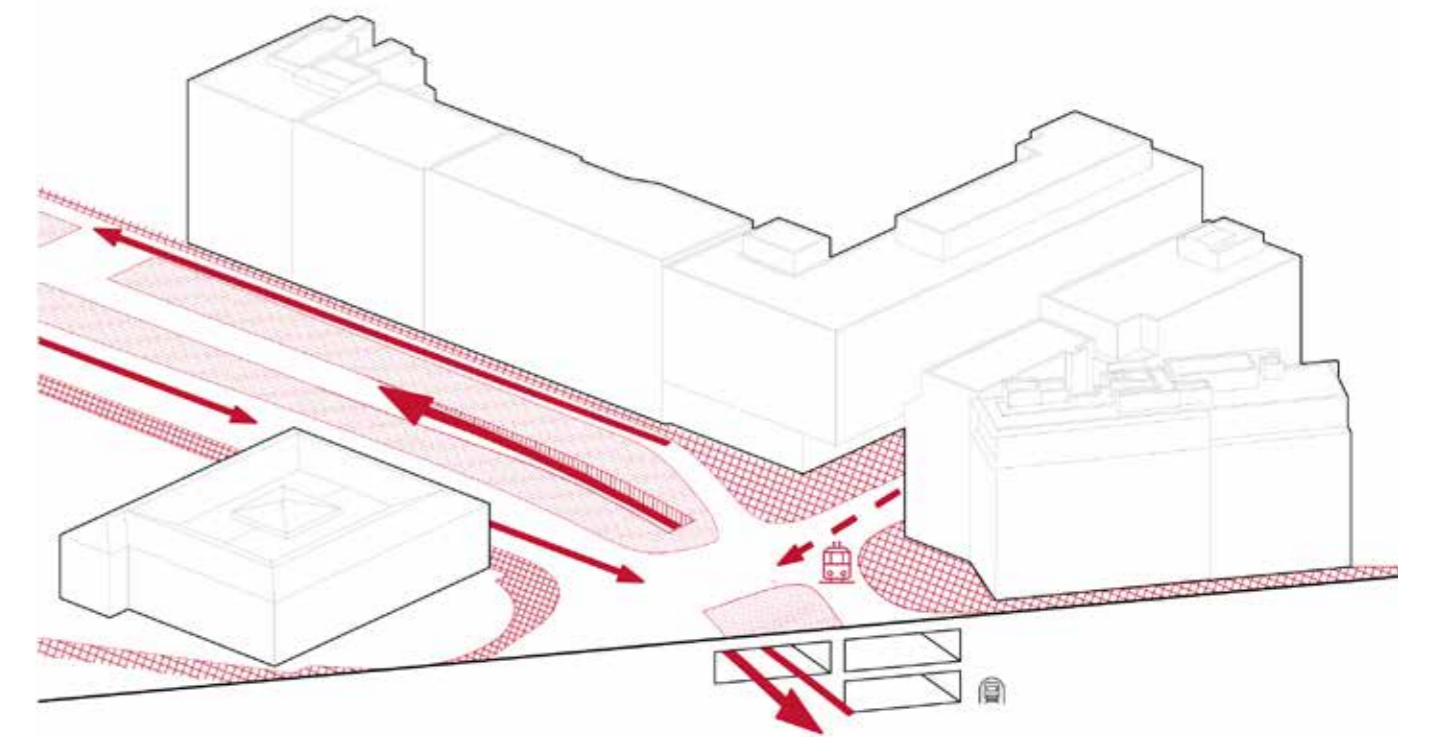
0 5m 25m



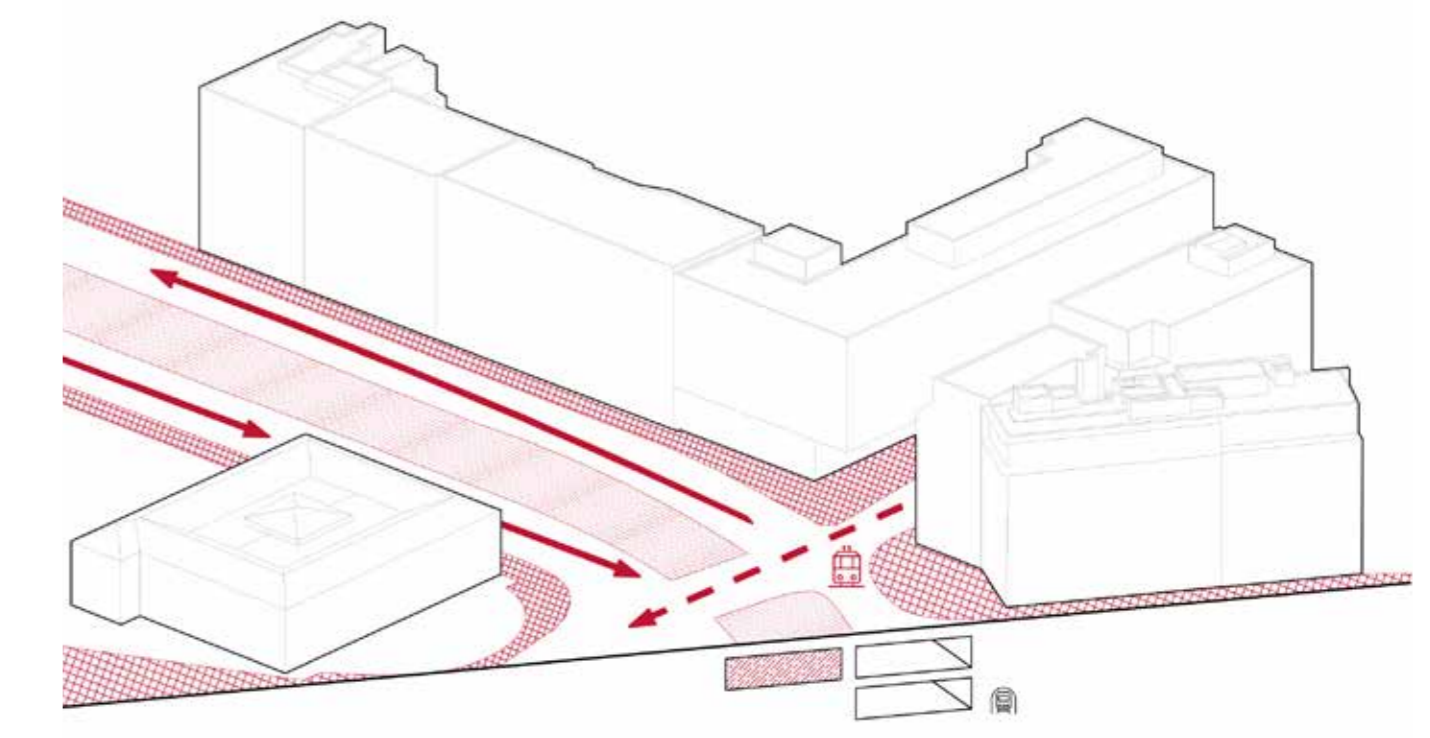
SCÉNARIOS ÉTUDIÉS



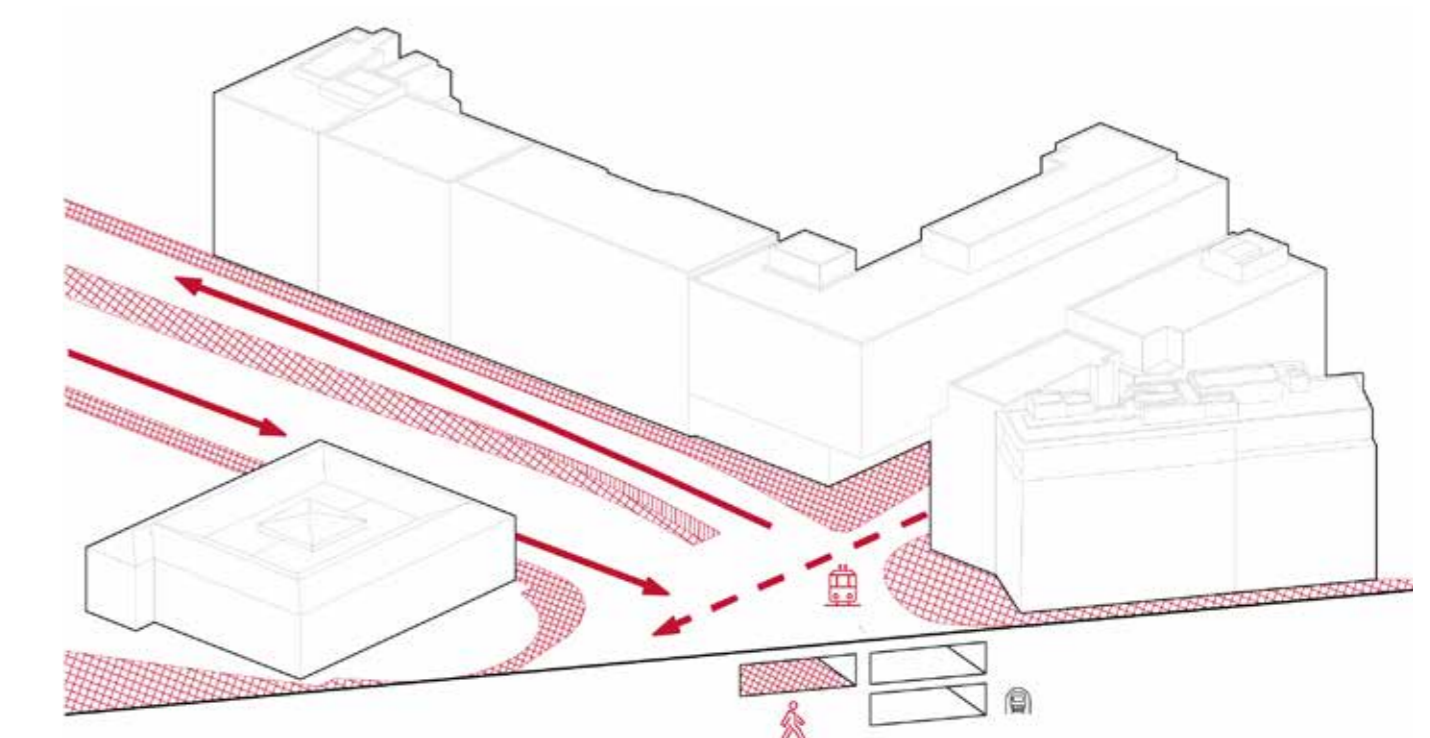
TUNNEL EXCLUSIF AU TRAFIC AUTOMOBILE
 Cette configuration permet une traversée directe pour piétons, cyclistes et lignes de tram et limiterait les accès dans les rues de quartier. Notons également qu'en cas d'entretien des tunnels des accès en surface devront tout de même être créés. Les tunnels posent toujours question face aux enjeux climatiques et de confort (Dioxyde d'azote et bruits engendrés)



TRAFIC DE TRANSIT
 Ce scénario induit des bandes de circulation réservées au transit en surface, et des circulations rapides dans les tunnels. Cette configuration résume celle que l'on vit aujourd'hui, et une ligne de tram supplémentaire dans ces conditions, compliquerait d'autant plus les différents flux.



LE REMBLAI DES TUNNELS
 Le remblai permettrait une restructuration des flux en surface, accompagnée d'une allée plantée au centre des boulevards. Ceci diminuerait nettement les flux routiers. Une question se pose tout de même quant à la perte d'un espace pouvant être judicieusement utilisé dans une stratégie de connecteur urbain.



REAFFECTION DES TUNNELS
 On observerait une réorganisation de l'espace en surface, et une possibilité d'optimiser les espaces des tunnels en lieu d'échange, connecté facilement au métro. De nouvelles activités pourraient y voir le jour, entraînant un nouvel engouement pour la porte de Trône dépourvue d'identité métropolitaine.

Suivant les différentes stratégies modales, la porte de Trône deviendrait le haut lieu métropolitain formant une liaison directe entre la gare du Luxembourg et le bas de la ville. Son rôle de connecteur urbain est idéal. Ce coude des boulevards, deviendrait un espace de destination, desservi par une ligne de tram, de métro et de lignes de bus. Sa situation est également caractérisée par une abondance de parcs dessinés du 18e, pouvant favoriser le maillage vert bruxellois. Situé au-delà de la zone AUTO PLUS, la porte obtiendrait un statut de zone AUTO CONFORT permettant un rééquilibrage drastique des flux instaurés.



La place du Trône, vidée du trafic automobile.

Photographie prise par E. Eppe, le 20 mai 2020

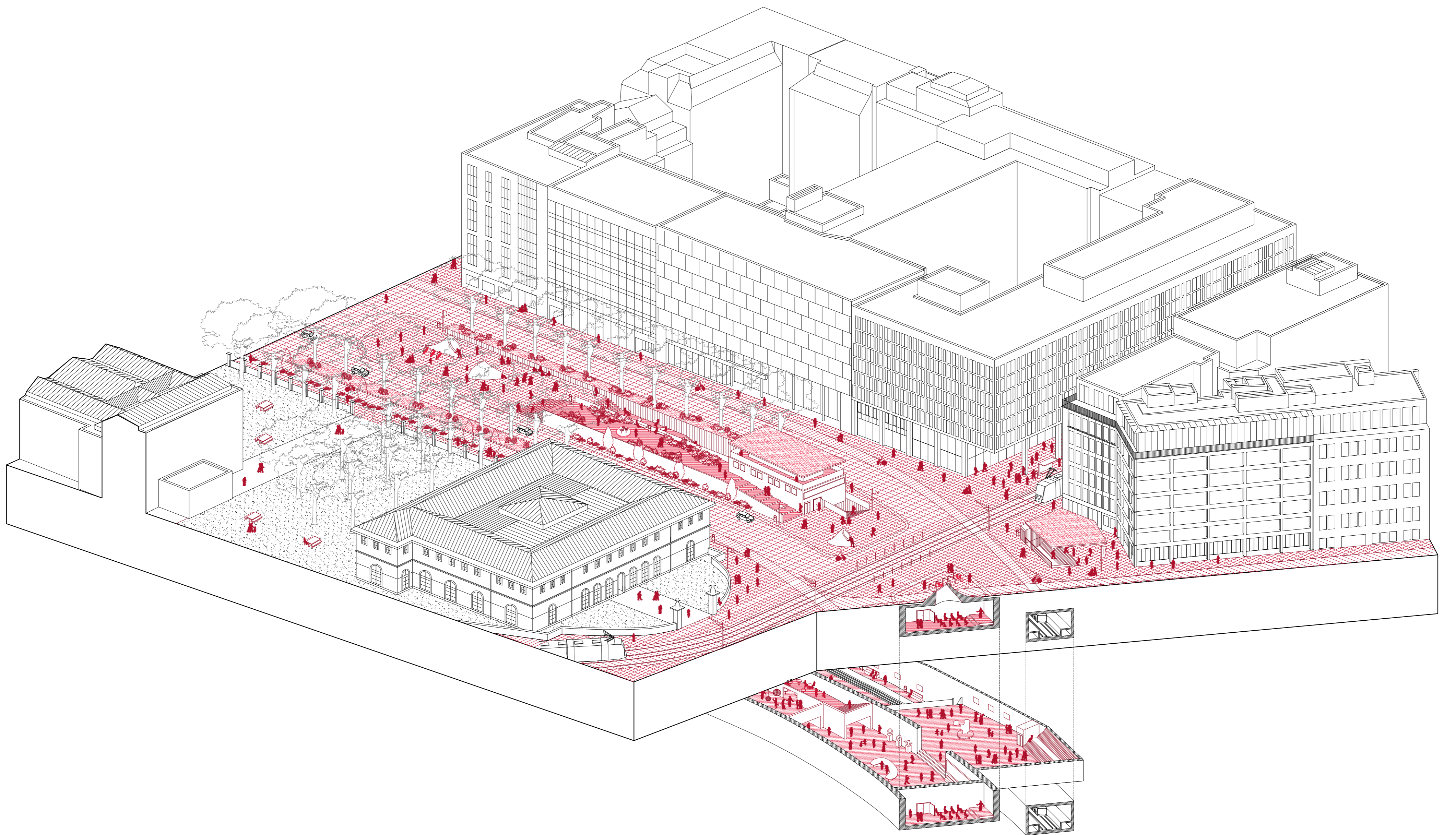


Le coude du Pentagone.

Photographie prise par E. Eppe, le 20 mai 2020



STRATÉGIE DE CONNECTEUR URBAIN : LA PORTE DE TRÔNE



LA PORTE DE TRÔNE

0 5m 25m



CARTE MENTALE DES BOULEVARDS DU CENTRE MÉTROPOLITAIN

0 100m 500m

