

TITRE : ~~PENTA~~ GONE. À la traversée des boulevards métropolitains de l'hypercentre bruxellois.

ETUDIANTE :

EPPE Elodie

CO-PROMOTEUR EXPERT :

VANDERSTRAETEN Pierre

DATE DE PRÉSENTATION :

25 juin 2020

RÉSUMÉ :

Ce travail de fin d'études se concentre sur la réintégration de l'ensemble des boulevards du centre métropolitain dans le tissu d'espace public bruxellois. Plus communément nommé comme « petite ceinture de Bruxelles », cette structure de plus de 50 hectares s'identifie comme une autoroute urbaine en plein cœur historique. Sa forme caractéristique, d'abord comme fortification, puis promenade piétonne et enfin, comme axe routier, est connue de tous. Les boulevards ont connu leur apogée lors de leur réaménagement urbain dans le courant du 19^e siècle. Promenade, flânerie, panoramas et espace de repos bordaient cet espace public. À l'Ouest, le canal donnait son identité aux boulevards, avec industries et bâtiments de superficie inédite pour un centre-ville. Les Portes d'entrée vers le centre avaient encore une symbolisation importante dans la traversée de la ville, chacune ayant leur identité propre. L'Exposition Universelle de '58 marquera un tournant et déclenchera un engouement à « l'automobilisation » ; promenades piétonnes dédièrent leur place à l'espace routier que nous connaissons aujourd'hui. L'actualité que nous traversons tend vers un rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités actives : mise en place du nouveau plan régional de mobilité Good Move, apparition du Covid-19 dans le monde et mesures de confinement instaurées. Ces éléments appuient le besoin d'une réintégration des boulevards dans les politiques de réaménagement territorial. Ce travail de fin d'études contribue donc à la création d'un imaginaire, utile à la revalorisation et réinsertion progressive des boulevards du centre métropolitain dans le paysage urbain bruxellois.

MOTS-CLEFS :

020 Analyse et théorie de l'Urbanisme Histoire de l'urbanisme Projet de l'urbanisme Analyse de l'urbanisme	099 Mots outil Morphologie Réseau Typologie Analyse
021 Aménagement urbain Urbanisme	Mobilité durable Déplacement doux Écomobilité
022 Aménagement et planification du territoire Aménagement du territoire	Morphologie urbaine Paysage urbain Analyse urbaine
090 Chronologie 20 ^e siècle 21 ^e siècle Antiquité Moyen Age Renaissance 17 ^e siècle 18 ^e siècle 19 ^e siècle	Métropole Métropole régionale Armature Urbaine
Voie urbaine Avenue Boulevard	Rocade Boulevard circulaire Voie rapide



PENTA GONE

Élodie Eppe

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

PENTA GONE

À la traversée des boulevards métropolitains de l'hypercentre bruxellois.

Travail de fin d'étude de
Élodie Eppe

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

Expert
Pierre Vanderstraten

Parrains
Wim Menten
Rien Van de Wall

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

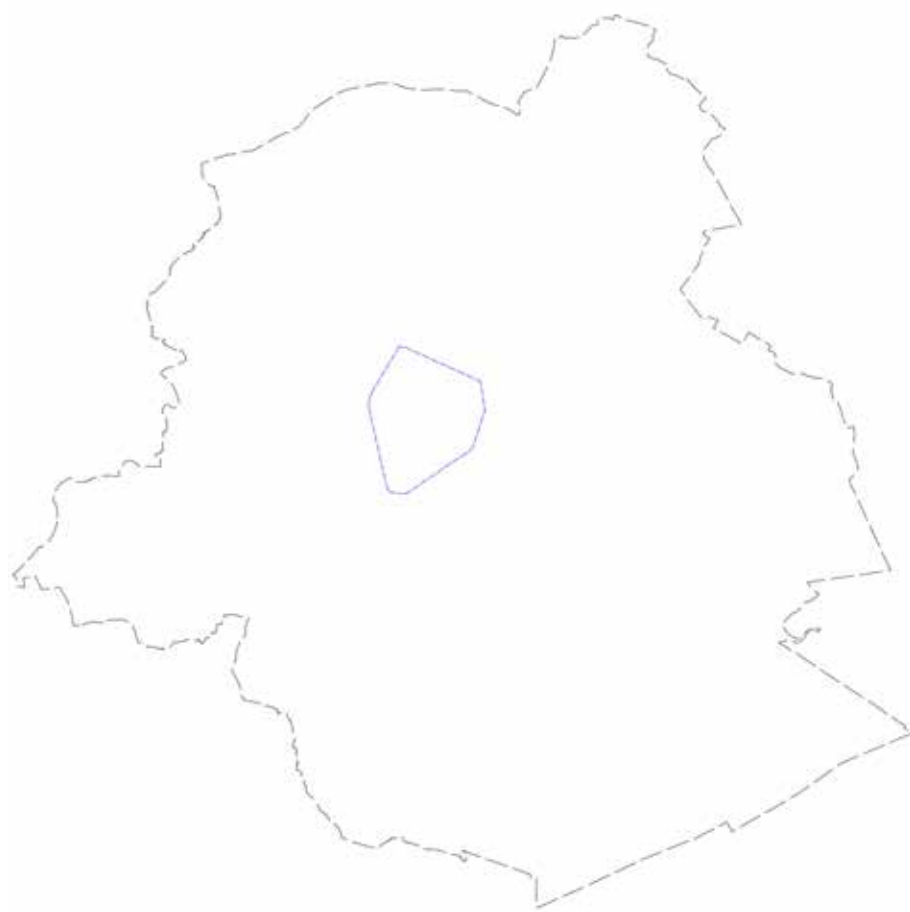
TABLE DES MATIÈRES

1	PRÉFACE	8
2	BOULEVARDS DU CENTRE MÉTROPOLITAIN	10
3	BRUXELLES COMME PALIMPSESTE _ Échelle temporelle	13
	3.1 De forteresse à boulevards	14
	3.2 De boulevards à autoroute urbaine.... et après?	68
	3.3 Bruxelles comme palimpseste	74
4	TRAVERSANTES ET PORTES _ Échelle trans-régionale	77
	4.1 Traversantes	79
	4.2 Portes	83
5	LEVIERS D’ACTIONS _ Échelle politique	95
	5.1 PRDD_Plan Régional de Développement Durable	97
	5.2 Typologies des projets bâtis	103
	5.3 GOOD MOVE	129
	5.4 Actualité COVID 19	151
6	PROJETS _ Échelle métropolitaine	161
	6.1 Stratégie de mobilité	163
	6.2 Stratégie territoriale	167
	6.3 Cas d’étude	173
7	VISION	209
8	RÉFÉRENCES DE PROJET	217
9	BIBLIOGRAPHIE	233

Remerciements:

Ce travail conséquent m'a permis d'enrichir mon approche sur la morphologie urbaine, notamment grâce aux conseils avisés de mes promoteurs, Jean-Philippe De Visscher, Basil Descheemaeker, Chiara Cavalieri et Pietro Manaresi ainsi que mon co-promoteur, Pierre Vanderstraeten. Ceux-ci m'ont poussé à dépasser mes limites, et je tiens donc à les remercier pour ce dernier quadrimestre académique, fort en émotions. Émotions due à la rédaction de ce travail, certes, mais notamment due l'actualité de confinement que nous avons vécu. Mes remerciements s'adressent également à Rien Van de Wall et Wim Menten, pour m'avoir soutenue dans mes démarches d'analyses et de projections : leur activisme est une source d'inspiration.

En dehors du cadre académique, j'aimerais notamment remercier toute personne m'ayant soutenue durant ces années d'études. Je pense à mes parents bien évidemment, constamment à mes côtés, ils m'ont assuré un cadre idéal dans mon parcours académique.



PETITE CEINTURE DE BRUXELLES

1 PRÉFACE

Je m'intéresse aujourd'hui au statut de la petite ceinture de Bruxelles, autoroute urbaine en plein cœur de notre ville. Sa forme caractéristique, connue sous la forme d'un pentagone, est une figure ancrée dans l'esprit des Bruxellois. Vitesse et trafic automobile élevé, difficulté à traverser la zone, et manque de définition claire des espaces sont des problématiques bien connues auxquelles je tente de faire face dans ce travail de fin d'études.

Je tiens à préciser que je m'appuie sur des études réalisées depuis 2014 par Rien van de Wall¹ et Wim Menten², tout deux initiateurs du projet « PetiteCeinture.be »³. Ce travail de fin d'études s'appuie également sur l'actualité inédite de ce début d'année 2020 : nouveau plan de mobilité « Good Move » approuvé⁴, apparition du virus Covid-19 dans le monde et mesures de confinement instaurées.

Nos habitudes de déplacements sont aujourd'hui mises à l'épreuve; une redéfinition et un rééquilibrage modal des lieux empruntés sont prioritaires dans l'aménagement de la Petite Ceinture de Bruxelles.

Ce travail se divise en chapitres s'intéressant chacun à une échelle particulière, et se termine sur l'échelle métropolitaine, dépendante des précédentes. Cette dernière propose des alternatives face aux enjeux sollicités.

1 Rien van de Wall, historien, urbaniste et Bruxellois, a créé PetiteCeinture.be dans le cadre d'un projet personnel, qui découle de sa recherche de fin d'études menée en 2014 à la VUB.

2 L'architecte et urbaniste bruxellois Wim Menten traduit en une série d'esquisses le volet spatial de la proposition de réaménagement.

3 Plus d'information sur le projet en annexe, page 218.

4 Approuvé le 5 mars 2020 : source : Reportage de LECLERCQ Valérie et DE HENAU Frédéric, *BX1*, «*Feux vers définitif pour le plan de mobilité Good Move*» 5 mars 2020 - en ligne : <<https://bx1.be/news/feu-vert-definitif-pour-le-plan-de-mobilite-good-move/>>

2 BOULEVARDS DU CENTRE MÉTROPOLITAIN

« Autoroute urbaine », « petite ceinture de Bruxelles », « kleine ring », sont les noms donnés à cet espace, qui connotent avec l'importance du trafic routier.

Ayant pour but de limiter ce trafic et de permettre une appropriation de cette structure historique, ce travail énoncera cette dernière comme «Boulevards du centre métropolitain».

Ces boulevards sont vus comme une entité à part entière dans le paysage bruxellois, mais de fait, ils se rattachent à des ensembles structuraux majeurs de la ville. Je parle de tous les axes rayonnants qui relient le centre métropolitain au reste de la région et au-delà (et vice versa). Ces traversantes ont aussi une identité forte, peut-être même plus forte...

Que représente l'ensemble des boulevards du centre métropolitain aujourd'hui et que représentera-t-il plus tard?

Espace inappropriable ou inapproprié?

3 BRUXELLES COMME PALIMPSESTE

Échelle temporelle

Afin d'identifier les différentes typologies des boulevards et des structures connexes, il est essentiel d'assimiler quelques notions de l'histoire de Bruxelles ; des premières pierres bâties jusqu'aux logiques structurantes de la ville.

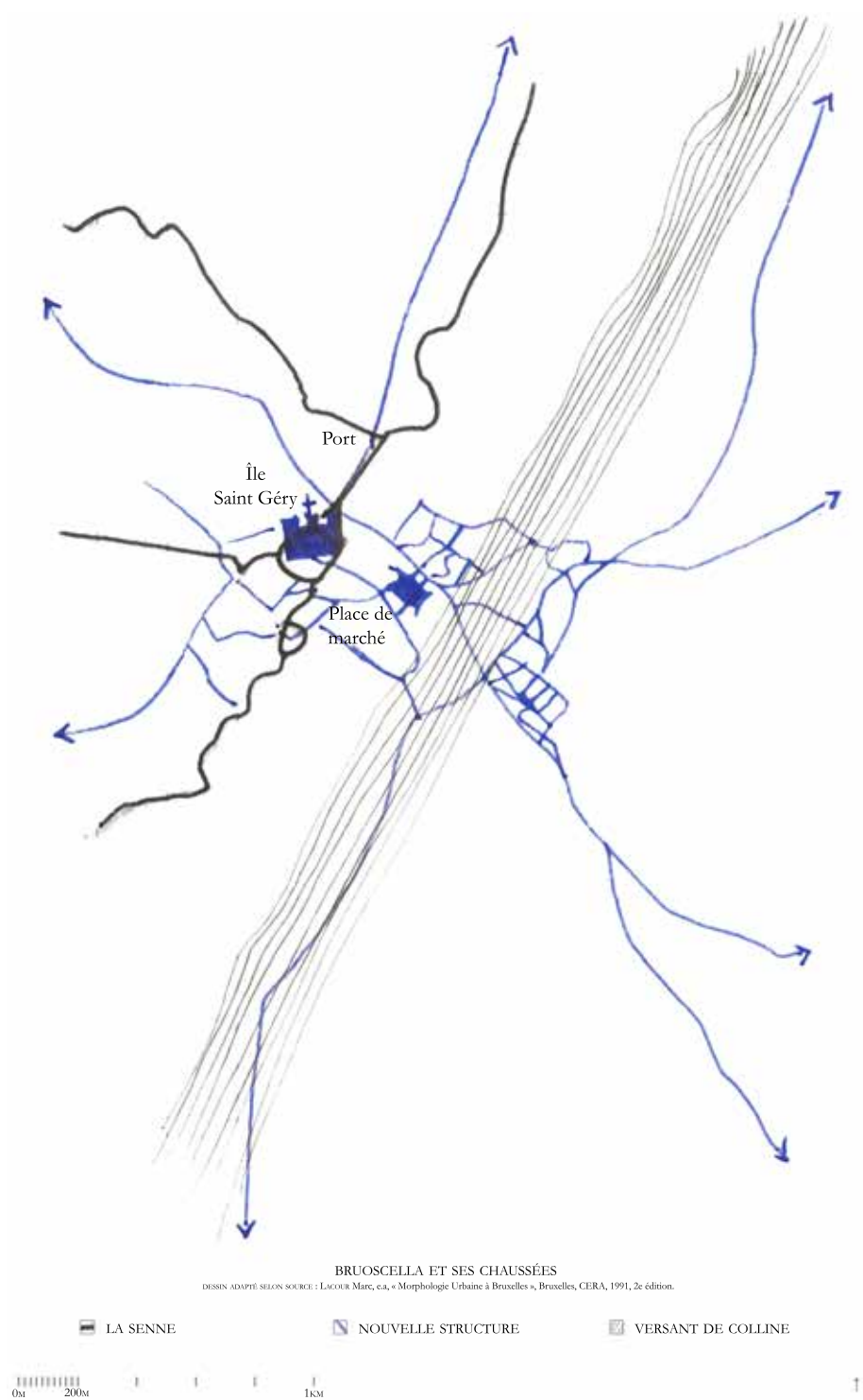
La forme actuelle du tracé des boulevards du centre métropolitain est directement héritée de l'implantation de la deuxième enceinte de Bruxelles construite entre 1360 et 1400⁵. Celle-ci fut considérablement remaniée et transformée à la fin du 17^e siècle, mais sans modifications majeures de son tracé. Lorsque les remparts furent démantelés au début du 19^e siècle, de larges boulevards destinés à la promenade furent aménagés en son emplacement.⁶ « L'automobilisation »⁷ engendrée à l'annonce de l'Exposition Universelle de 1958 fut le vecteur d'un aménagement principalement autoroutier : aménagement encore d'actualité.

Ces couches historiques successives ont chacune laissé des traces.

5 GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEP, Belgique, 2005

6 T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

7 Terme énoncé par HUBERT Michel dans *«L'Expo 58 et le « tout à l'automobile » Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?»*, Brussels studies 2008 et par PELGRIEMS Claire lors de sa soutenance de thèse le 24 février 2020.



3.1 De forteresse à Boulevard

Ce premier sous-chapitre marque l'aménagement de la deuxième enceinte fortifiée, en boulevard piéton majeur de la Capitale. Les structures connexes à l'ensemble polygonal feront également l'objet d'une étude.

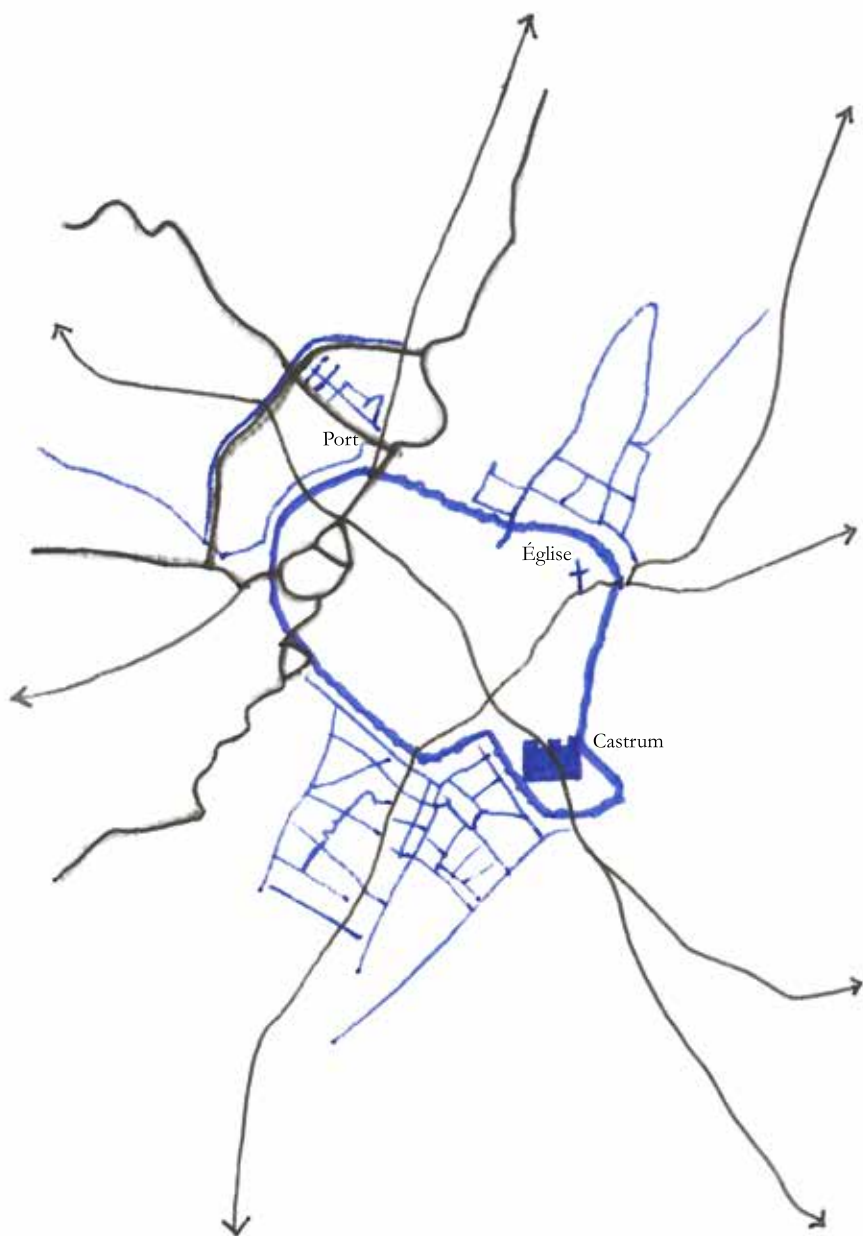
«Bruoscella»

[979 - 1062]

Bruxelles s'implante quelque part entre Flandre et Liège, sur une rivière secondaire et à peine navigable, la Senne. Ce site était caractérisé par des marécages, d'où le nom «Bruoscella»⁸ ; résidence des marais.

Bruxelles était donc caractérisée par la Senne coulant vers le nord rejoignant Anvers; l'île Saint-Géry habitée par un castrum et une église, ainsi qu'un port et un marché en fond de vallée.

8 NAKHLÉ Lise, RAYNAUD Frédéric, etc, «*Canal? Vous avez dis Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.*», ADT-ATO, Bruxelles, 2014, pp. 31



LA PREMIÈRE ENCEINTE

DESSIN ADAPTÉ SELON SOURCE : LACOUR MARE, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

 LA SENNE

 NOUVELLE STRUCTURE

 CHAUSSEE

0m 200m 1km



Première enceinte ⁹ **[1062 – 1357]**

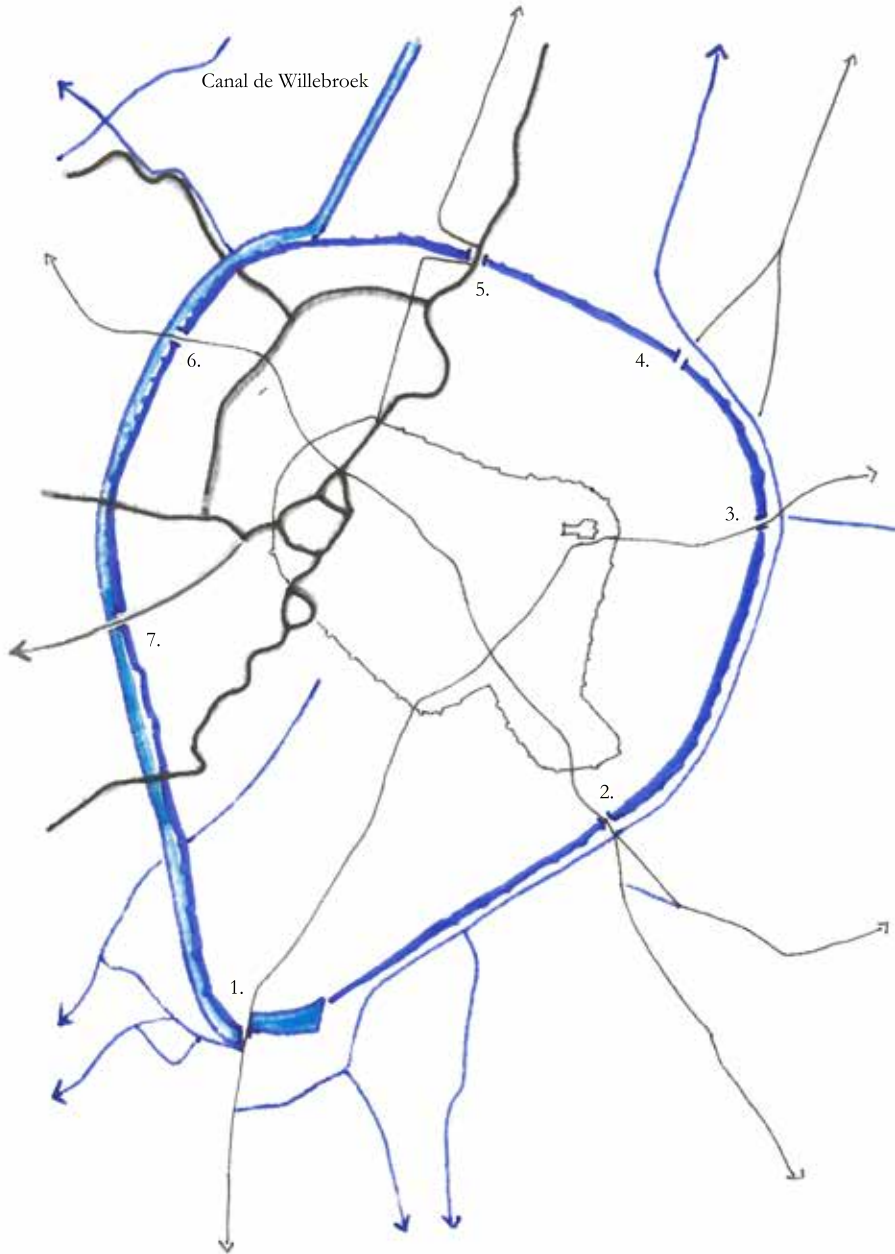
La ville se dote d'une première enceinte de terre et de pierres, d'une longueur d'environ quatre kilomètres. À l'extérieur de celle-ci se trouvaient les faubourgs populeux, ruraux ou industriels, ainsi que quelques couvents.

Très vite, église et château se déplacent sur les hauteurs de la ville, rendant la ville «bipolaire» avec d'un côté son port, la Senne, et de l'autre, la riche noblesse et l'Église. La petite ville se dote donc de deux coeurs: l'un au centre dans la vallée, et l'autre en hauteur sur les collines. ¹⁰

Au 14^e siècle, l'économie bruxelloise tournait à plein rendement grâce, entre autres, au commerce du drap de luxe qui était à son apogée. La ville renforça ainsi son rôle de centre résidentiel et politique important pour les ducs de Brabant; elle devient un lieu d'exil et jouit d'un apport de richesse des ambassadeurs de plusieurs nationalités.

9 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

10 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004, pp. 28 à 60.



LA DEUXIÈME ENCEINTE ET SES PORTES

DESSIN ADAPTÉ SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

LA SENNE

NOUVELLE STRUCTURE

- 1. Porte de Hall
- 2. Porte de Namur
- 3. Porte de Louvain
- 4. Porte de Schaerbeek
- 5. Porte de Laeken
- 6. Porte de Flandre
- 7. Porte d'Anderlecht

0m 200m 1km

Deuxième enceinte¹¹

[1357-1550]

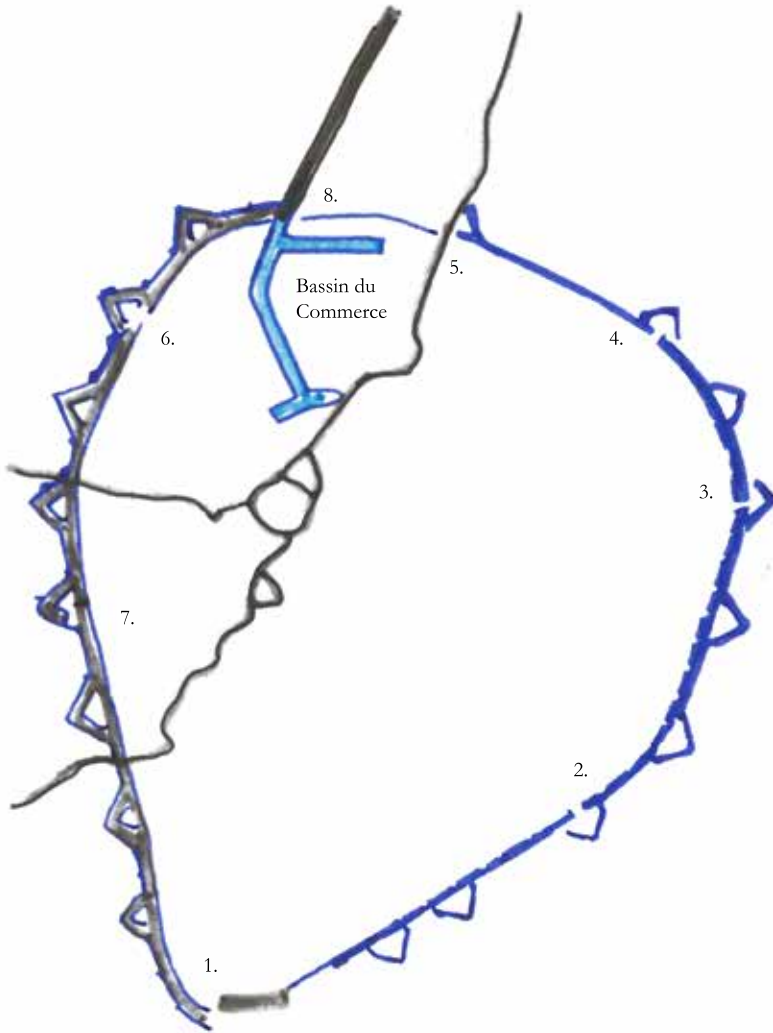
Les difficultés à défendre la ville, rencontrées lors de la prise de Bruxelles par les troupes du comte de Flandre Louis de Male en 1356, constituèrent certainement un des arguments décisifs pour entamer la construction de ce nouveau rempart dès 1357. La deuxième enceinte allait englober tous les faubourgs situés hors des murs de la première.

Le mode de construction de la deuxième enceinte est fort semblable à celui de la première : elle est entourée de larges fossés creusés dans les terrains sablonneux du haut de la ville (fossés secs) et dans les terrains marécageux du bas de la ville (fossés inondés). Les maçonneries mises en oeuvre sont faites principalement de briques habillées d'un parement de pierre blanche locale pour la face extérieure du rempart. Une septantaine de tours semi-circulaires rythmait la muraille qui intégrait également, à l'Est, deux tours circulaires nettement plus élevées que les autres et destinées particulièrement au guet.

Initialement, la muraille était également ouverte de sept portes : les portes de Hal, de Namur, de Louvain, de Schaerbeek, de Laeken, de Flandre et d'Anderlecht. Chacune était située dans le prolongement d'une des sept grandes chaussées établies au départ des sept portes principales de la première enceinte.

En 1477, Bruxelles dépendait alors de l'Empire espagnol et est devenu l'un des sièges des gouverneurs de Flandre.

¹¹ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008



UN CANAL EN VILLE

DESSIN ADAPTE SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

LA SENNE

NOUVELLE STRUCTURE

0m 200m 1km

- 1. Porte de Hall
- 2. Porte de Namur
- 3. Porte de Louvain
- 4. Porte de Schaerbeek
- 5. Porte de Laeken
- 6. Porte de Flandre
- 7. Porte d'Anderlecht
- 8. Porte de Rivage

Un canal en ville [1550 – 1640]

Au vu d'un besoin de transport de marchandises vers et depuis la ville de Bruxelles, et la Senne ayant un tracé trop aléatoire, il devint nécessaire de creuser un canal. Le creusement du canal de Willebroeck dans la vallée de la Senne commença en 1550 et se termina en 1561. Il relie Bruxelles à la mer, en passant par le village de Willebroeck, et se jette dans l'Escaut¹². Un bassin attenant au canal fut également creusé en 1639¹³ dans la partie nord-ouest de Bruxelles. Une huitième porte fut donc percée afin de permettre la sécurité de la ville en son percement : la porte de Rivage.

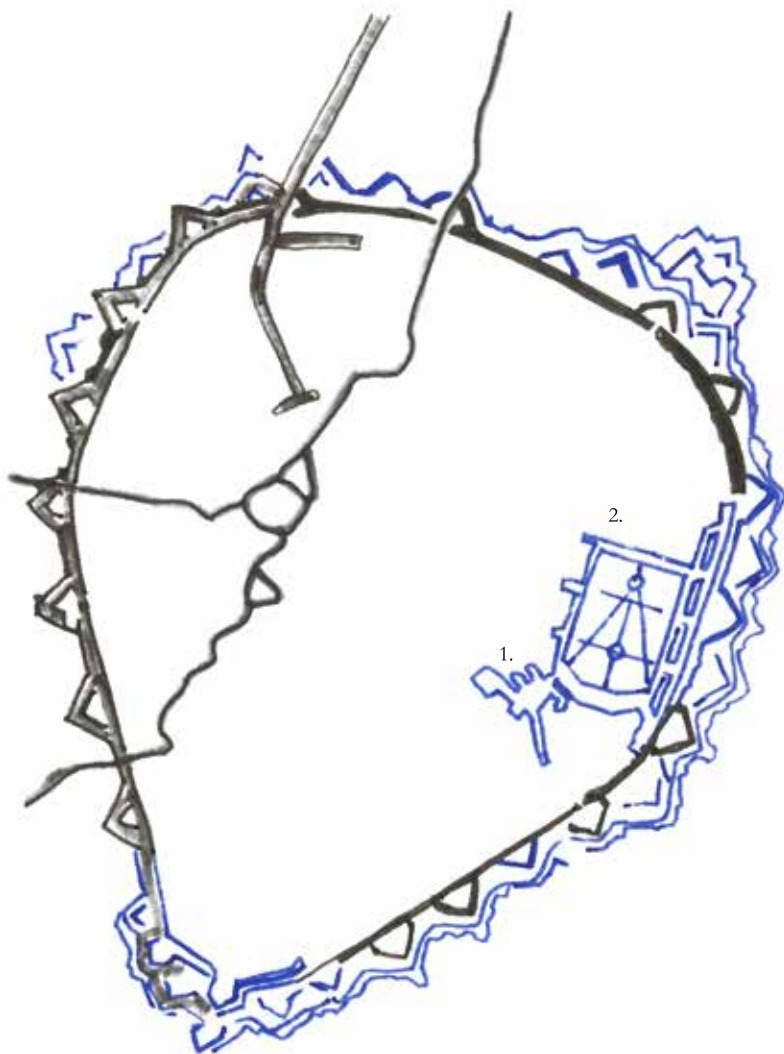
En 1609¹⁴, Bruxelles devient la capitale des Pays-Bas espagnols sous le règne de Charles Quint. La ville connaît un essor, qui sera mis à mal lors des Guerres de Religion (seconde moitié du 16e) et les guerres contre la France (seconde moitié du 17e). Ces deux périodes troublées déclenchèrent des phases de renforcement de la deuxième enceinte. Le régime de Guillaume d'Orange, pour donner suite à la révolte de Bruxelles déclenchée par les Guerres de Religion, décida de renforcer chaque porte et chaque tronçon de l'enceinte. Des défenses avancées en forme de demi-lune (constitués de levé de terre) ainsi qu'un élargissement des fossés furent aménagées. Enfin, la maîtrise des écluses, vannes et digues de la Senne et de ses affluents, permettait d'inonder la plaine à l'ouest des remparts afin de stopper l'assaillant.¹⁵

12 NAKHLÉ Lise, RAYNAUD Frédéric, etc, «*Canal? Vous avez dit Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.*», ADT-ATO, Bruxelles, 2014, pp. 31

13 HUBERTY Colette et VAENTE SOARES Paulo, «*Les Canaux bruxellois*», La fonderie, Belgique, 1998, pp. 32 à 33.

14 T'KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

15 *ibid*



LE QUARTIER ROYAL

DESSIN ADAPTÉ SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

LA SENNE

NOUVELLE STRUCTURE

- 1. Place Royale
- 2. Parc Royal

0m 200m

1km



Le quartier Royal¹⁶ **[1640 – 1777]**

Le renforcement de l'enceinte continue vers 1660 par la transformation des défenses en demi-lune en véritables bastions à l'Ouest, ainsi que la création de nouvelles défenses entre celles préexistantes.¹⁷

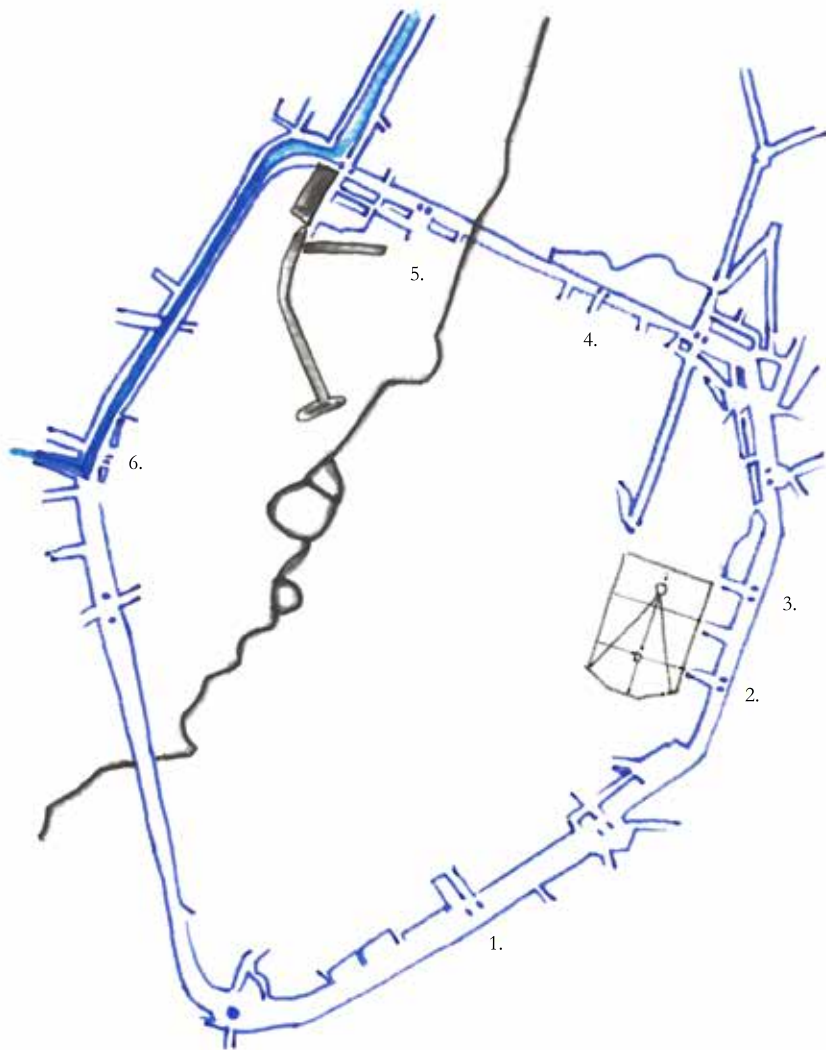
En cette période, Bruxelles connaît deux traumatismes qui expliqueront le traitement du patrimoine au 18^e et 19^e siècles, appelé «le syndrome de la perte d'identité de la ville»¹⁸. Le premier trauma s'explique par le bombardement de la Grand-Place de Bruxelles en 1695 par le roi de France, Louis XIV. Le deuxième, par un incendie involontaire du palais Royale de Bruxelles, en 1731, sur la colline du Coudenberg. Les ruines resteront sur place 40 ans... La place Royale de style néoclassique, ainsi que son Parc, fut édifiée à la place des ruines en 1775. Le Palais Royal quant à lui fut construit en 1829. Cet ensemble géométrique sera une des premières interventions urbanistiques majeures de Bruxelles, aplatissant le relief et niant la pente du relief. Ce lieu deviendra la nouvelle matrice des extensions bourgeoises.

Entre temps, en 1713, Bruxelles est passée de la souveraineté de l'Espagne à celle de l'Autriche par le biais du traité d'Utrecht.

16 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004, pp. 28 à 60.

17 T'KINT Sophie, «La deuxième enceinte de Bruxelles», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

18 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004, pp. 28.



LES BOULEVARDS ET LEUR CANAL

DESSIN ADAPTÉ SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

LA SENNE

NOUVELLE STRUCTURE

- 1. Porte Louise
- 2. Porte Léopold
- 3. Porte Léopold
- 4. Porte Loi
- 5. Porte de Cologne
- 6. Porte de Ninove

0m 200m 1km



Les boulevards et leur canal¹⁹ **[1777-1835]**

Dès la fin du 18^e siècle, l'empereur Joseph II (empereur du Saint-Empire romain germanique) ordonna le démantèlement des remparts, pour Bruxelles comme pour de nombreuses autres villes, qui ne participaient plus à la stratégie militaire de l'époque.

Les portes d'entrée de la ville furent assez rapidement détruites, à l'exception de la porte de Hal et de Laeken qui tenaient un rôle de prisons. Les remparts font place à des espaces vides ouverts à la promenade, jonchés de nombreux panoramiques sur Bruxelles et ses environs. Le démantèlement des remparts et leur remplacement en boulevards périphériques se poursuivront sous le régime napoléonien. La porte de Laeken fut alors détruite. Les boulevards étaient néanmoins longés, sur le côté extérieur, par une clôture, en bois ou en brique, ponctuée de portes d'octrois. Ces portes, identifiées par deux pavillons de style néoclassique, marquaient le lieu de perception de l'octroi; la taxe sur toutes marchandises entrant dans Bruxelles.

Lorsque l'octroi fut aboli en 1860, grilles et palissades furent détruites à grand fracas par une population euphorique.

C'est à partir de 1818 que les boulevards furent dessinés par l'architecte Jean-Baptiste Vifquain.²⁰ La promenade sur l'allée centrale était bordée d'arbres et ponctuée de nombreux points de repos, tels que des parcs, panoramas et places. Ces nouveaux boulevards étaient connectés à d'autres ensembles urbanistiques, tels que le Jardin Botanique, la rue Royale prolongeant le quartier Royal, et l'extension du canal.

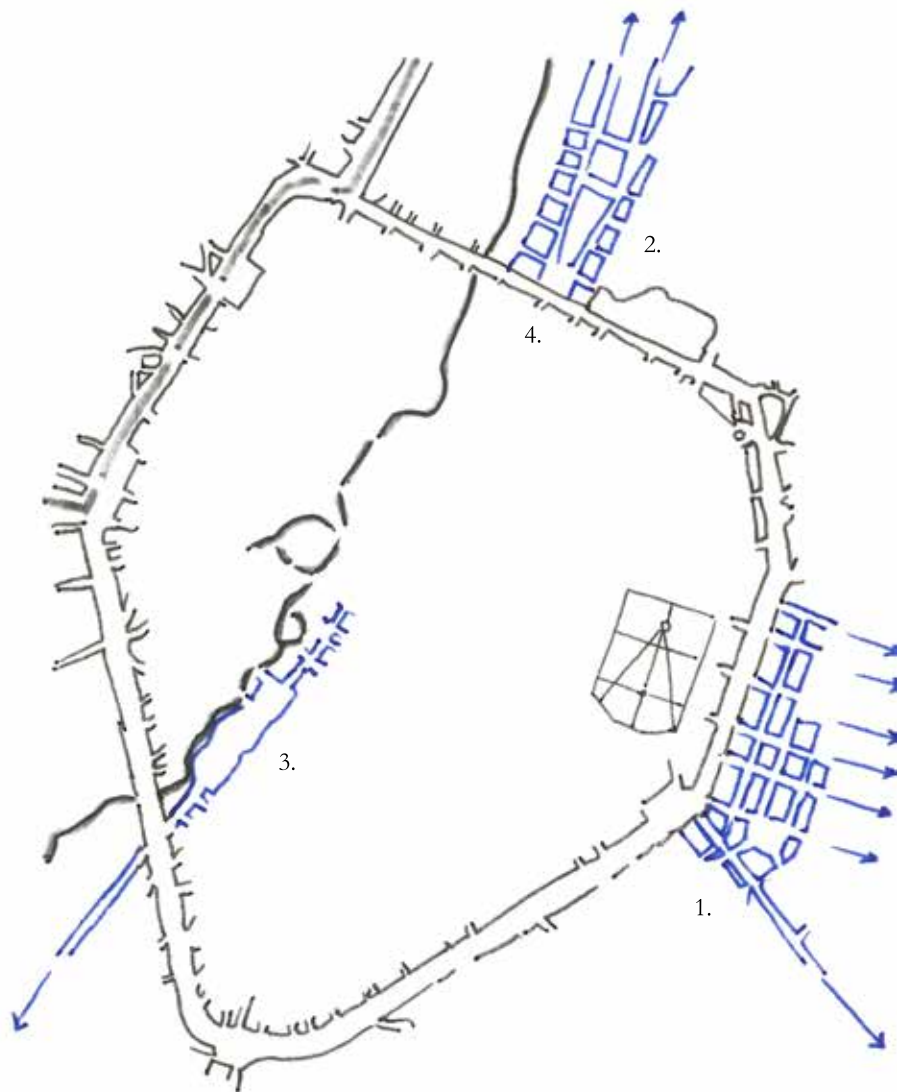
Le canal reliant Bruxelles à Charleroi fut creusé dès 1827²¹ dans les fossés du rempart démolì, suivant l'axe de la vallée de la Senne. Ce prolongement du canal de Willebroeck avait une fonction industrielle, qui induit le développement des quartiers avoisinants ; on les qualifiait comme le « Petit Manchester »²². Les deux guerres du 20^e siècle ont suscité un approfondissement du canal et une adaptation des ponts, écluses et autres ouvrages d'art liés à celui-ci.

19 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T^hKINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

20 Jean-Baptiste Vifquain né le 24 juin 1789 à Tournai (Belgique) et mort le 31 août 1854 à Ivry-sur-Seine (France), est un officier militaire, architecte, urbaniste et ingénieur-inspecteur en chef honoraire des Ponts et Chaussées, qui eut tour à tour les nationalités française, néerlandaise et belge.)

21 NAKHILÉ Lise, PUISSANT Jean, VAN PRAAG Yannick, *«Canal? Vous avez dit Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.»*, ADT-ATO, Bruxeles, 2014, pp. 31

22 T^hKINT Sophie, op. cit., pp45;



NOUVEAUX QUARTIERS

DESSIN ADAPTÉ SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

LA SENNE

NOUVELLE STRUCTURE

1. Quartier Léopold

3. Gare du Midi

2. Gare du Nord

4. Place Rogier

0m 200m 1km



Nouveaux quartiers²³ **[1835-1860]**

En 1830: Bruxelles devient la capitale d'un nouvel état. Elle imite les méthodes anglaises et devient la deuxième puissance industrielle.

Cette période se caractérise par la redéfinition de certains quartiers au-delà des boulevards du centre métropolitain.

Une extension vers l'est, avec le quartier Léopold ainsi qu'une extension nord et sud après l'arrivée des lignes de chemin de fer en 1837. Ces lignes de chemin de fer seront principalement réservées aux transports de marchandises.

Le clivage entre l'ouest et l'est de Bruxelles continue ; la bourgeoisie s'étend dans les communes de Schaerbeek, Ixelles et Saint-Gilles, se greffant au système royal. Les quartiers ouvriers quant à eux se retrouvent dans un tissu extrêmement dense le long du canal et des industries. D'un côté, on retrouve les tramways longeant des avenues arborées, des terrasses de cafés, et de l'autre des quais industriels longeant des usines, ateliers et dépôts de commerces.

Le tronçon le plus mondain se situait donc à l'est et au nord de la ville. De ce côté, les imposantes demeures bourgeoises côtoyaient les cafés à la mode et les salons de consommation. Les boulevards situés à l'ouest de la ville, le long du canal, également dessinés pour la promenade, n'ont jamais été aussi prestigieux que ceux du haut de la ville. Quelques demeures bourgeoises et hôtels de maître y furent aussi construits dans les premiers temps, mais, très rapidement, la présence du port et du canal favorisa d'autres installations. Une multitude d'usines, d'ateliers, de dépôts et de commerces en gros s'établirent principalement sur les anciens terrains agricoles du côté de Molenbeek, mais également à l'intérieur même de la ville. La vocation de ces tronçons de la petite ceinture fut avant tout industrielle.²⁴

23 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «*Histoire et symptômes d'une ville en devenir*», Prisme édition, 2004, pp. 28 à 60.

24 T²KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008



VOUTEMENT DE LA SENNE ET EXTENSIONS DE BESME

DESSIN ADAPTE SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

 CANAL

 NOUVELLE STRUCTURE

0m 200m 1km

1. Boulevard Anspach
2. Gare du Midi
3. Palais de Justice
4. Avenue Louise
5. Boulevard Léopold II
6. Quartier Notre Dame aux Neiges

Voutement de la Senne et extension de Besme²⁵ **[1860-1894]**

Bruxelles, dépourvue d'identité à la suite des différentes transformations, mime les développements urbanistiques des grandes capitales de la future Europe. Pour assainir et valoriser le centre, la ville s'octroie un boulevard haussmannien, fermé par les deux gares du Nord et Midi (déplacée à l'extérieur du centre-ville), ponctué par une Bourse et une place de prestige. La Senne se voit donc voutée à partir de 1864, laissant sa place aux désirs politiques.

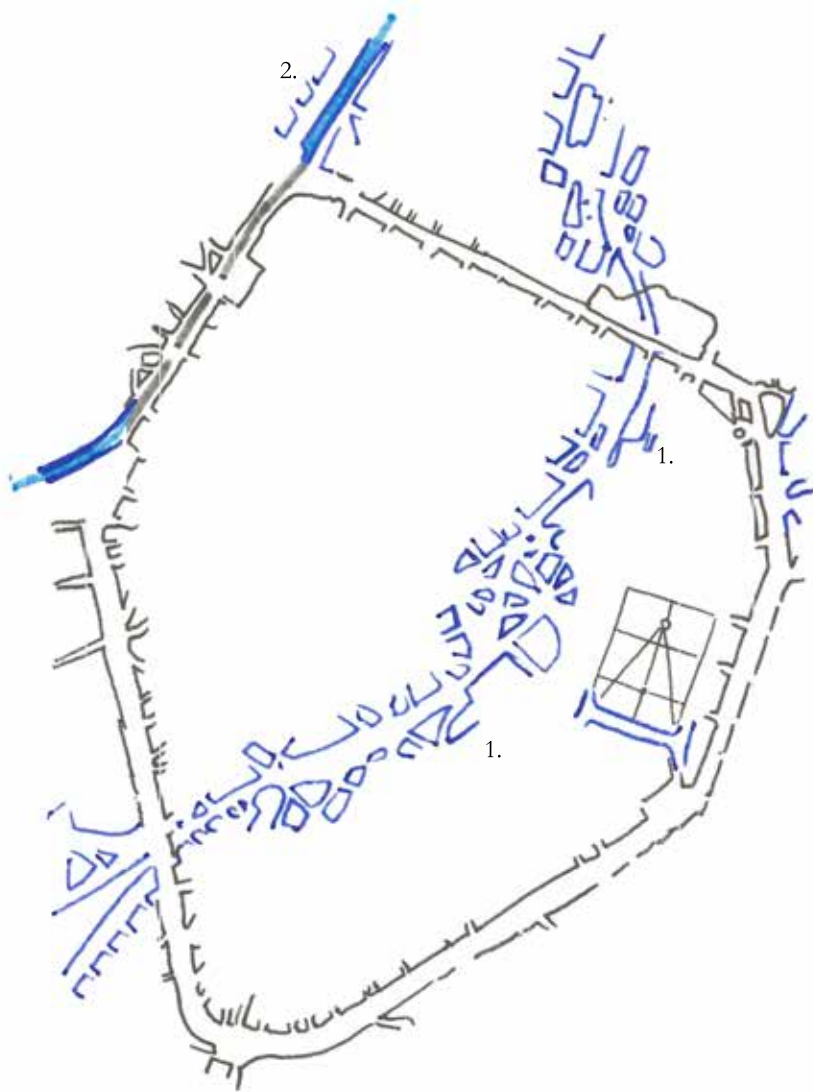
Le style londonien se retrouvera dans la construction du Palais de Justice (1866) posé sur son plateau, dans le prolongement du tracé Royal. Et plus tard, le quartier du Nord se verra habillé de tour et prénommé « le petit Manhattan »²⁶.

Le Palais de Justice est l'un des ensembles urbanistiques pensés par l'architecte et urbaniste belge, Victor Besme. Son *Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise* de 1866, présente un réseau cohérent d'avenues structurant les extensions bourgeoises vers l'est et le sud-est, chargé de symboliser la royauté sous Léopold II.

Ces changements provoquent une augmentation de l'opposition entre haut et bas de la ville et participent à l'identité contemporaine de Bruxelles.

25 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, « Histoire et symptômes d'une ville en devenir », Prisme édition, 2004, pp. 28 à 60.

26 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, op. cit., pp 56.



JONCTION NORD MIDI

DESSIN ADAPTE SELON SOURCE : LACOUR Marc, c.a., « Morphologie Urbaine à Bruxelles », Bruxelles, CERA, 1991, 2e édition.

 CANAL

 NOUVELLE STRUCTURE

1. Jonction Nord Midi
2. Nouveau tracé du canal

0m 200m 1km



Jonction Nord-Midi **[1894-1930]**

Une jonction ferroviaire partiellement souterraine fut tracée au travers du centre-ville entre 1903 et 1952²⁷ reliant directement les nouvelles gares du Nord et du Midi. Cette jonction fait encore polémique aujourd'hui, dû à l'éventrement de la colline, l'évacuation et la destruction de nombreux foyers dans les quartiers des Marolles notamment. Un boulevard est alors aménagé sur le tracé sous terrains de la ligne ferroviaire.²⁸

*« La pente niée, l'eau évacuée. Comme un bombardement, la jonction éventre la colline entre cathédrale et Grand-Place, du nord au sud. »*²⁹

27 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004, pp. 54 et 55

28 Pour plus d'informations sur la jonction ferroviaire Nord Midi, voir le travail de fin d'étude d'Armando Campos 2019-2020.

29 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, op. cit., pp. 54.



"PORTES" DE LA VILLE EN 1930

- | | | | | |
|---------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| 1. Porte de Hall | 4. Porte de Schaarbeek | 7. Porte d'Anderlecht | 11. Porte de la Loi | 15. Rogier |
| 2. Porte de Namur | 5. Porte de Laeken | 8. Porte de Rivage | 12. Porte Léopold | 16. Gare du Midi |
| 3. Porte de Louvain | 6. Porte de Flandre | 9. Trône | 13. Porte d'Anvers | 17. Neuvième Ligne |
| | | 10. Louise | 14. Porte de Ninove | 18. Sainctelette |

0m 200m

1

1

1

1

1km

1

Les portes d'entrée en ville [979-1930]

Ainsi, jusqu'en 1930 environ, les boulevards se sont donc dotés de nouveaux ensembles urbains traversants. Des structures marchandes, urbanistiques, ferroviaires et hydrauliques, ont vu le jour depuis 979 et participent encore à l'image que l'on a de la Capitale. Ces structures énoncées ont comme point commun d'avoir en leur intersection avec les boulevards, des portes d'entrée vers le centre-ville. Cet ensemble de « portes » est une somme entre portes médiévales de la seconde enceinte, porte d'octroi des taxes marchandes, entrée des gares ferroviaires Nord-Midi et traversées du canal Charleroi-Willebroeck. Celles-ci sont aux nombres de 18.

Elles se caractérisent chacune par leur histoire ; voici un aperçu de celles-ci jusqu'en 1930, date déterminante dans la vision actuelle des boulevards.³⁰

30 Suite au Sous chapitre 3.2 «*De boulevards à autoroute... et après?*» pp. 69



Carte postale, Belfius, «Porte de Hal», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Hall³¹

La porte de Hal est une des anciennes portes de la seconde enceinte permettant l'accès à la ville de Bruxelles. Comme les six autres portes, elle était ouverte la journée et fermée la nuit. Un pont-levis, une herse et une gigantesque porte en bois la fermaient. Elle est aujourd'hui l'unique vestige monumental de l'enceinte du 14^e siècle. Les larges boulevards qui aboutissent de chaque côté du bâtiment ont été aménagés à l'emplacement des remparts.

La chaussée de Waterloo, dès le Moyen Âge, reliait Bruxelles à Uccle et à la forêt de Soignes en traversant tout d'abord le village d'Obbussel, aujourd'hui la commune de Saint-Gilles. Le long de cette chaussée, plusieurs auberges pouvaient accueillir les voyageurs arrivés aux portes de la ville après la fermeture de celle-ci. La porte de Hall s'ouvrait également sur la rue Haute, artère médiévale de la ville. Les maisons qui bordaient cette rue se prolongeaient jusque contre la façade du bâtiment. L'aménagement des boulevards au 19^e siècle amena la destruction de ces quelques maisons et le rehaussement du sol de plusieurs mètres d'une partie du quartier.

31 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008



Photographie, IRPA, «Porte de Namur», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Namur³²

Autre porte de la ville, la porte de Namur, bordée par la chaussée de Wavre et d'Ixelles, menait vers la vallée du Maelbeek, l'abbaye de la Cambre et, au-delà, vers la forêt de Soignes et Namur. La rue de Namur, quant à elle, traversait tout le Bruxelles médiéval pour rejoindre la Porte de Flandre, à l'ouest de la ville ; cette rue était initialement appelée « la rue entre deux portes ».³³

Deux pavillons d'octroi, servant à percevoir les taxes sur les marchandises entrant dans la ville, prirent la place de la porte lors de la démolition des fortifications, jusqu'à l'abolition de l'octroi en 1860. Ces pavillons n'ont pas été démolis, mais déplacés à l'entrée du bois de la Cambre.

L'abolition de l'octroi engendra un réel essor du quartier ; cafés, théâtres et commerces luxueux attiraient la bourgeoisie de l'époque. Ce quartier s'est aujourd'hui démocratisé et popularisé, et s'identifie toujours comme un haut lieu de consommation.

32 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

33 Source : HAINAUT Michel, BOVY Philippe, *«À la découverte de l'histoire d'Ixelles : Porte de Namur»*, Ixelles, avril 2000, pp. 16



Carte postale, Belfius, «Porte de Louvain», avant 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Louvain³⁴

La porte de Louvain s'ouvrait sur la rue de Louvain du côté de la ville, et vers la chaussée de Louvain de l'autre côté. Cette dernière était très densément bâtie aux abords de la porte ; on y retrouvait cabarets et auberges. Au 15^e siècle, cette voie était principalement empruntée par la bourgeoisie voulant rejoindre leurs résidences de campagnes dans la vallée du Maelbeek et par les souverains allant chasser au domaine de Tervuren. Les fortifications du 16^e siècle de la seconde enceinte ont désormais laissé leur tracé en forme de coude à la rue de la Charité.

Le démantèlement des fortifications a donné lieu à la place Madou, nommé à la suite de la mort du peintre J-B Madou (1877) habitant le quartier.

³⁴Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL , Bruxelles, 2008



Carte postale, Belfius, «Porte de Schaerbeek et Boulevard du Jardin Botanique», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Schaerbeek³⁵

La porte, comme son nom l'indique, reliait la ville au bourg de Schaerbeek « Schaerrebeeck », menant vers le nord du Brabant, jusqu'à sa destruction en 1784. Elle portait initialement le nom de « Porte de Cologne » puisqu'elle donnait accès à la vieille route de Cologne.³⁶ De l'autre côté, la porte reliait la Cathédrale Saint-Michel et Gudule.

Le boulevard du Jardin Botanique s'est implanté légèrement plus au nord que les fortifications. Ce boulevard, prolongé par le boulevard Léopold II jusqu'à la Basilique du Sacré-Cœur, est l'une des plus importantes perspectives urbaines de Bruxelles. L'axe s'offrait des airs de boulevards parisiens avec ces hôtels, brasseries mondaines et grands magasins.

Le Jardin Botanique, inauguré en 1829, accompagnait les promeneurs sur ces boulevards et représentait un des hauts lieux de Bruxelles au 19^e siècle. Il est désormais devenu un parc public en 1939 dû aux travaux de la jonction Nord-Midi de 1911 à 1952 qui le divisa en deux. Le Jardin botanique proprement dit déménagea à Meise.

³⁵ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

³⁶ Source : en ligne https://fr.wikipedia.org/wiki/Porte_de_Schaerbeek (consulté le 6 avril 2020)



Carte postale, Nela, «L'ancienne porte de Laeken», (?)

Source : en ligne - <https://belgique-insolite-et-occulte.blogspot.com/2014/07/nostalgie-vues-de-bruxelles-la-belle.html>

Porte de Laeken³⁷

La porte de Laeken enjambait la Senne et rejoignait le village de Laeken, au nord de Bruxelles, passant par champs et marécages, allant jusque Vilvoorde. Elle était située à l'actuelle intersection du boulevard Émile Jacqmain et de la petite ceinture. Au 18^e siècle, elle servit de prison pour les militaires et abritait, aux étages du donjon central, une prison pour les comédiens et les musiciens de théâtre. Détruite en 1807, elle ne fut pas remplacée par une porte d'octroi comme la plupart des portes de la seconde enceinte. La porte d'octroi d'Anvers, située 200 mètres plus loin, prit cette fonction.

³⁷ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Porte_de_Laeken (consulté le 6 avril 2020)



Carte postale, Belfius, «Porte de Flandre», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Flandre³⁸

La porte donnait accès au village de Koekelbergh et plus loin menait vers Gand. Les fossés extérieurs de la ville étaient ici inondés.

Comme toute autre porte, la démolition de la deuxième enceinte au 19^e siècle amena la construction de la porte d'octroi en son lieu. Les pavillons furent détruits en 1860 également.

³⁸ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de HUBERTY Colette et VAENTE SOARES Paulo, «*Les Canaux bruxellois*», La fonderie, Belgique, 1998.



Carte postale, Belfius, «Porte d'Anderlecht», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte d'Anderlecht

« Au carrefour avec la rue d'Anderlecht et la chaussée de Mons se trouvent encore les pavillons d'octrois de la porte d'Anderlecht, édifiés en 1836 dans un style néoclassique. Ils se situent à l'emplacement de l'ancienne porte d'Anderlecht de la deuxième enceinte. Aujourd'hui, ils accueillent depuis 1988 le Musée des Égouts qui présente l'histoire du réseau d'égouttage bruxellois et donne accès au puits souterrain de la Senne qui coule sous les boulevards. »³⁹

Dans les années 1930⁴⁰, le tracé vouté de la senne, fut détournée, longeant le canal de Charleroi et passant ensuite sous les boulevards de l'Abattoir et du Midi. Afin de permettre les travaux, les portes d'Anderlecht furent démontées pierre par pierre, pour ensuite être remontées légèrement plus écartées de leur emplacement initial. Les travaux ne s'achevèrent qu'en 1955⁴¹.

39 T'KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008, pp.

40 GOMBERT Charles, «*Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier*», asbl CIDEF, Belgique, 2005, pp26.

41 *ibid*



PORTE DU RIVAGE. — Vue intérieure. (Collection de M. Th. Hippert.)

«Porte de Rivage»

Source : en ligne - http://cartophilie.be/modules.php?name=Galerie_d_images&pa=view&scrid=3&lang=Fr&dispq=6&viewid=100068987

Porte de Rivage

Cette porte permettait l'accès sécurisé dans le port intérieur de la ville, le Bassin de Commerce. « Pendant tout le 19^e siècle, ce bassin constitua le véritable port intérieur de Bruxelles et pouvait accueillir 150 bateaux ; il fut comblé au début du 20^e siècle, lorsque le nouveau port fut construit à l'extérieur de la ville. » ⁴²

Le nom des rues « Quai au Foin », « Quai Aux Pierres de Taille », « Quai aux Briques » et autres, rappelle l'époque où les bateaux y déchargeaient les différentes marchandises.

⁴²Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008



Carte postale, AVB, «Place du Trône et écuries du roi», vers 1910

Source : en ligne - <https://www.cairn.info/revue-cahiers-bruxellois-2015-1-page-377.htm>

Trône⁴³

La place du Trône s'ouvre sur le coude du côté est du Pentagone et se caractérise d'une statue de Léopold II, premier souverain de Belgique. La place porte ce nom étant donné les institutions qui l'entourent ; avec d'un côté le quartier Royal, son Palais (1829) et son Parc public prestigieux (1775) accessibles par la rue Ducale, et de l'autre, le Palais des Académies (1826) et ses dépendances. À l'est du boulevard, on situe le quartier Léopold, quartier aisé devenu l'emplacement de l'actuel quartier européen.

43 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004, pp. 28 à 60.



Carte postale, Belfius, «Place Louise et Boulevard de Waterloo», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Place Louise⁴⁴

La place Louise, créée en 1840, fut d’abord appelée « porte de Charleroi ». Elle constituait une des nouvelles portes de la ville, percée urbanistique et point de perception de l’octroi. En son emplacement, on y retrouvait une des plus hautes tours de guet de la seconde enceinte ; primordiale dans la défense de la capitale et la prévention d’incendie jusqu’en 1807 : la « Wollendriestoren », rebaptisée « Grosse Tour ».

Comme pour le quartier de la porte de Namur, la place Louise⁴⁵ fût un lieu d’attire pour la bourgeoisie, s’ouvrant sur l’avenue Louise, inaugurée en 1864. Cet axe relie la ville au bois de la Cambre, le plus grand parc urbain.

Porte de la Loi et porte de Léopold

Ces portes d’octrois se situaient au bord du quartier Léopold, aux extrémités du Parc Royal attenant.

44 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T^hKINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL , Bruxelles, 2008

45 Prénom de la première reine des Belges (1812-1850) source - en ligne : <https://www.dorleans.org/louise> (consulté le 16 mai 2020)



Carte postale, Belfius, «Porte d'Anvers», avant 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte d'octroi d'Anvers⁴⁶

Construite sous le régime français sous le nom de « porte de Napoléon » et renommé « porte de Guillaume » par les Hollandais, la porte d'octroi d'Anvers se vit remanier d'une arche monumentale en son milieu. La petite place quadrangulaire formée par l'élargissement de la rue de Laeken au carrefour avec le boulevard d'Anvers, constitue le dernier vestige de la porte qui disparu avec la suppression de l'octroi en 1860.

⁴⁶ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008



Carte postale, Belfius, «Porte de Ninove», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Porte de Ninove⁴⁷

La porte d'octroi de Ninove fut réalisée en 1816 à l'arrivée d'un nouveau percement du boulevard par la chaussée de Ninove en 1827. Les deux pavillons ont été conservés, mais ne se retrouvent pas exactement à leur emplacement d'origine étant donné les modifications apportées au canal et la déviation de la Senne.⁴⁸

47 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de HUBERTY Colette et VAENTE SOARES Paulo, *«Les Canaux bruxellois»*, La fonderie, Belgique, 1998.

48 GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEF, Belgique, 2005, pp29.



Carte postale, Belfius, «Place Rogier», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Place Rogier

« La place Rogier se situe à l'emplacement de l'enclos des pestiférés établis à l'extérieur de la ville peut-être déjà au Moyen Âge et remis en service aux 16^e et 17^e siècles avec le retour des épidémies. Le développement des fortifications avancées à cette même époque isola encore plus ces quelques masures avec leur chapelle, entourées d'un lopin de terre et d'un cimetière. Elles disparurent en même temps que les remparts avec l'aménagement des boulevards. Quant à la place Rogier proprement dite, elle vit le jour en 1839 lorsque la rue Neuve fut prolongée jusqu'au boulevard sur les plans de l'architecte J.-B. Vifquain. La gare du Nord y trouva place quelques années plus tard et y attira de nombreux grands hôtels pour voyageurs.» ⁴⁹

⁴⁹ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008, pp38



Carte postale, Belfius, «Place de la Constitution», 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Gare du Midi⁵⁰

À proximité du boulevard du Midi, dans le pentagone du centre-ville, se trouvait la petite station des Bogards, accueillant les voyageurs de la ligne de Tubize, ouverte en 1840. Ce modeste bâtiment sera remplacé une trentaine d'années plus tard par la première gare du Midi, inaugurée en 1869. Bâtie sur le territoire de la commune de Saint-Gilles, ses plans avaient été dessinés par Auguste Payen, architecte de la Ville de Bruxelles et premier architecte engagé par les Chemins de Fer belges. Elle surplombait une immense place, appelée place de la Constitution, et devint le lieu de développement du quartier. La gare représentait alors le terminus de la ligne Bruxelles-Tubize. Les travaux de la nouvelle jonction Nord-Midi, tracé entre 1903 et 1952, entraîna la démolition du bâtiment en 1949.

⁵⁰ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEP, Belgique, 2005, pp22 à 23..



Carte postale, Belfius, «Caserne du petit Chateau», avant 1920

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Petit Château ⁵¹

Le pont du « Petit Château », ancienne caserne militaire, tire son nom de l'ancien Château médiéval qui se trouvait à son emplacement. Cet ancien manoir délabré fût remplacé en 1848, par une nouvelle construction capable d'accueillir 1200 hommes de troupe. Ce tronçon fût le dernier aménagé lors du premier creusement du canal, achevé en 1840. Il accueillait également le grand entrepôt de douanes, construit en 1847 par l'architecte L. Spaak, et démoli en 1910.

⁵¹ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de HUBERTY Colette et VAENTE SOARES PAULO, «*Les Canaux bruxellois*», La fonderie, Belgique, 1998, pp. 30 à 31.



Photographie, Travaux Publics, «Avenue du Port», 1930

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

Saintelette⁵²

Dans les années 1900, lorsque les canaux de Willebroek et de Charleroi furent reliés, le pont Saintelette fût conçu afin de relier les rives droites et gauche du canal. La dénomination de ce pont rend hommage à l'avocat Charles Xavier Saintelette, qui fut notamment ministre des Travaux publics. (1825-1898)

Étonnement, un Luna Park⁵³ accueillait des visiteurs sur le quai des péniches en 1912. Celui-ci comprenait notamment une entrée monumentale et une vaste salle de fêtes de style des Beaux-Arts conçue en 1913. C'est finalement pendant la guerre que le lieu fut fermé par les allemands. Ce n'est qu'à la fin de la première guerre mondiale, que le quartier se verra aménagé d'immeubles.

52 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de HUBERTY Colette et VAENTE SOARES PAULO, *«Les Canaux bruxellois»*, La fonderie, Belgique, 1998, pp. 32 à 33.

53 Source : en ligne - http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Extension_Nord.Square_Saintelette.html (consulté le 01 juin 2020)

Ainsi, le récit de ces portes, accompagnées de leur photo, démontre l'atmosphère générale de Bruxelles vers 1930.

La ville a donc remanié ses fortifications médiévales en boulevards, caractérisés par une succession de parcs, allées vertes et places publiques. Des différenciations étaient présentes entre parties Ouest et Est de la ville, par le canal et les boulevards plus aisés. Tous ces boulevards étaient cependant considérés comme un espace partagé, où piétons, automobilistes et tramways se répartissaient l'espace. La marche était encore considérée comme le mode de déplacement principal, puisque la voiture était encore peu présente dans le quotidien des Belges.⁵⁴

On remarque tout de même une séparation au sol des modes de déplacements : des trottoirs sont mis en place, mais ne représentent pas une ségrégation nette entre piétons et usagers à moteurs. Le piéton possède encore une emprise sur la rue.⁵⁵

54 En Belgique, on comptait en 1930, 99 303 voiture particulière, pour : 8 092 004 habitants. Source : en ligne - <http://data-mobility.irisnet.be/resources/observatoire-de-la-mobilite-2.pdf> (consulté le 22 mai 2020) et STATBEL.FGOV.BE, SPF ÉCONOMIE « Recensement de la population et des logements - Statistiques et analyses » (archives)

55 Sur base de vidéos d'archives: *Toto et sa soeur en bombe à Bruxelles* en ligne - <https://weekend.levif.be/lifestyle/voyage/video-le-bruxelles-de-1900-au-fil-de-la-promenade-d-un-enfant/article-normal-350173.html> (consulté le 22 mai 2020) et « *Belgique, bruxelles 1927* » : en ligne - https://www.youtube.com/watch?v=G_kHhQm3wOg (consultée le 22 mai 2020)



TUNNELS ROUTIERS

0m 200m 1km

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. Porte de Hall | 6. Madou |
| 2. Louise | 7. Botanique |
| 3. Porte de Namur | 8. Rogier |
| 4. Trône | 9. Léopold II |
| 5. Arts-Loi | |

3.2 De boulevard à autoroute... et après?

C'est à partir de 1930 qu'arrive un engouement pour l'automobilité⁵⁶, la capacité de se déplacer de manière autonome par l'automobile. Cette ferveur va donc engendrer des changements importants sur la configuration de l'espace public.

Une autoroute au détriment des boulevards.

[1930-1970]

*« L'autoroute urbaine, pour envahir chaque matin et désertir chaque soir »*⁵⁷

Le premier basculement vient avec l'apparition d'une loi en 1936⁵⁸, donnant priorité à l'automobile et ségrégant ainsi l'espace public. Cette loi interdit aux piétons de circuler sur la chaussée ; ceux-ci sont alors déplacés sur les trottoirs. Dès lors, bien que la vitesse accrue et le stationnement en rue complexifient l'aménagement de l'espace public, l'apparition d'une bande de circulation sur les boulevards métropolitains n'empêcha pas la promenade agréable le long de ceux-ci.

C'est à partir de 1950 que les transformations urbanistiques et d'ingénieries prirent place, au détriment des piétons. À cette époque, des tunnels, appelés d'abord « sections couvertes »⁵⁹, furent percés. À l'annonce de l'Exposition Universelle à Bruxelles en 1958, le Ministère des Travaux publics avait pour ambition de faire de Bruxelles « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident »⁶⁰. L'inadaptation de l'infrastructure routière bruxelloise face aux nombres d'itinérants prévus était centrale. Dans les faits, il faut tout de même préciser que le parc automobile de l'époque était dix fois inférieur à ce qu'il est aujourd'hui, et qu'« on attendait à ce que seuls dix pour cent des visiteurs de l'Expo 58 s'y rendent en voiture ». ⁶¹

56 REMY J « *De l'automobilisme à l'automobilité* », dans LANNON P, RAMADIER T. ea , *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, 2007, pp. 21-40.

57 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, « *Histoire et symptômes d'une ville en devenir* », Prisme édition, 2004, pp. 56

58 LOIR Christophe, « *De l'espace partagé à la ségrégation modale : un long processus de transformation de l'espace urbain à Bruxelles* » pp4 et 5, dans ARAU « *Un boulevard tout piétonnier est dépassé* », 2015.

59 Source : Entretien avec Rien van de Wall et Wim Meten le 12 février 2020.

60 MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, « *Bruxelles, Carrefour de l'Occident* », Bruxelles, 1956, pp9. .

61 DEMEY T., « *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E.* », Bruxelles, Paul Legrain, 1992, pp329.



Photographie, Ministères des travaux publics, «Avenue des arts, Boulevard du Régent», 1956

Source : en ligne - <http://bruciel.brussels/#>

C'est seulement lors de l'inauguration de ces tunnels que les responsables reconnaîtront que « sans justifier à elle seule l'exécution des travaux dans l'agglomération bruxelloise, l'Exposition a contribué à rendre ceux-ci plus urgents et, en conséquence, à déterminer pour cette exécution un timing particulièrement rigoureux »⁶²

*« Alors qu'il fallut plus de quarante ans pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser les boulevards de petite ceinture (construction de plusieurs tunnels et réaménagement des voiries en surface), aménager ou réaménager une partie des boulevards extérieurs, construire la première partie du ring (entre les autoroutes d'Ostende et d'Anvers), reprofiler de nombreuses voies radiales (à commencer par le Boulevard Léopold II et son viaduc) et aménager des voies d'accès à l'Expo. Au total, ce sont 128 kilomètres de chaussées nouvelles ou modernisées, 119 carrefours aménagés, 36 ponts, 6 tunnels et 1 viaduc construits »*⁶³

L'Expo 58 est devenue le premier engrenage dans la politique de Bruxelles « tout à l'automobile »⁶⁴ : cette dépendance à l'automobile associée à l'individualisme croissant se définira comme « l'automobilisation »⁶⁵. Ainsi, l'espace public est devenu un espace de conflit entre les différents flux de circulation, voire même de classes sociales. Tout obstacle à la voiture est mis de côté. La traversée des boulevards devient limitée. C'est également à cette époque que Bruxelles se dote de son « petit Manhattan »⁶⁶ : ces tours de bureaux prenant la place de quartiers densément peuplés.

« Ce désert de tours, traverse la ville : du quartier Nord, à la zone Europe, une coulée continue de 3 km de bureau ».⁶⁷

On parle donc d'un désert qui a pris la place de la vie bruxelloise.

Ces transformations urbaines non sans conséquence, provoqueront une vague de changements majeurs dans les suites de la conception de la ville.⁶⁸

62 MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, «Bruxelles, Carrefour de l'Occident», Bruxelles, 1956, pp 75. .

63 DEMEY T., «Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E.», Bruxelles, Paul Legrain, 1992, pp29.

64 HUBERT Michel dans «L'Expo 58 et le « tout à l'automobile » *Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*», Brussels studies 2008

65 Terme énoncé par HUBERT Michel dans «L'Expo 58 et le « tout à l'automobile » *Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*», Brussels studies 2008 et par PELGRIEMS Claire lors de sa soutenance de thèse le 24 février 2020.

66 CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme édition, 2004, pp. 59

67 ibid, pp59.

68 Voir page suivante.

Redéfinition de l'espace public⁶⁹ **[1970-2000]**

Vers 1970, de plus en plus de voix s'élèvent contre les futurs projets d'autoroutes urbaines et de voies rapides ayant pour objectifs, au prix de la destruction de nombreux quartiers, de tenter une progression du flot croissant de l'automobile. Des projets émergent afin d'offrir des espaces aux piétons, sentis délaissés par les politiques d'aménagement.⁷⁰

La réalisation des Galeries Toison d'Or et du « piétonnier » en 1970, entre Louise et Porte de Namur, était une première à Bruxelles et devint, à nouveau, un espace de flânerie important. Cependant, ce projet avait pour rôle premier de déplacer les piétons hors du champ automobile, de ségréger clairement les deux pratiques : la rue appartient encore à l'automobile.⁷¹

À partir de 1970 également, les tunnels autoroutiers nouvellement creusés furent doublés de tunnels destinés au métro.⁷²

C'est en 1989, depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale, qu'une mise en place d'un régime « éthologique » fut introduite. La vision porte à réduire la pression automobile par un meilleur partage de l'espace public entre usagers. (Automobilistes, piétons, cyclistes, transports en communs, etc.) Cette politique d'aménagement sera basée sur trois principes essentiels.

- « la valorisation des espaces publics comme lieux de sociabilité urbaine, aptes par leur aménagement à améliorer les conditions de vie des habitants ;
- un meilleur partage des espaces publics avec une diminution de l'emprise de la voiture au profit des autres modes de déplacement (En particulier les trams en sites propres, les trottoirs élargis et les extensions au droit des traversées piétonnes).
- l'idée d'« Embellissement » de la ville que l'on pourrait décrire comme un imaginaire de références et de reconquêtes des outils d'aménagement de la ville héritée ou constituée (principalement des 18^e et 19^e siècle)»⁷³

Un questionnement se fera notamment quant à la prise en compte des usagers dans l'aménagement des espaces publics, aménagement à considérer comme « projet ». Ce questionnement sera enrichi par l'arrivée des Contrats de Quartiers en 1994.⁷⁴

69 Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de MORITZ Benoit, «*Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles*», Brussels Studies, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, 2011

70 LEBLICQ Yvon, «*Les transformations du paysages urbains*», Fonds Mercator, Anvers, 1979, pp 278

71 PELGRIEMS Claire lors de sa soutenance de thèse le 24 février 2020.

72 T'KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008.

73 Points Cités par MORITZ Benoit, 2011, op. cit., pp. 1 et 2

74 Pour plus d'informations sur les Contrats de Quartiers Durables, : BERGER Mathieu, *Le temps d'une politique. Chronique des Contrats de quartiers bruxellois*, Bruxelles, CIVA, 2019.

L'espace public comme projet ⁷⁵ **[2000-...]**

Commencée en 2002, la « saga Flagey » signifie l'émergence d'autres modèles d'aménagement de l'espace public pour certains.⁷⁶ Le réaménagement de cette place, à la suite des travaux de bassin d'orage sous celle-ci, fût marquée par 5 ans de revendications de la part des citoyens.⁷⁷ En effet, le rationalisme et le partage de l'espace public au profit des piétons ne suffisaient plus ; le projet devait s'ouvrir à d'autres optiques, comme stratégie de revitalisation du quartier, comme support pour une ambition architecturale (par l'organisation d'un concours) ou comme vecteur d'usages.

Apparaît donc une « nouvelle manière » de concevoir l'espace public. Manière qui prend en compte la complexité des différents usages par les habitants, et non plus juste le langage architectural unique revendiqué par la Région en 1989.

« Il me semble par ailleurs que la réussite de ces (nouveaux) projets résulte de la bonne adéquation entre la définition d'une ambition programmatique à travers la participation et l'inscription du projet dans une vision de politique générale de la ville. » ⁷⁸

De plus, l'établissement du Code de la rue en 2004⁷⁹, marqua un tournant important dans les comportements à adopter sur l'espace de rue. Ce code instaure la prudence envers les usagers dit faibles (piétons et cyclistes), les zones de rencontres, les trottoirs traversants et offre une généralisation du double sens cyclable. La rue n'est plus qu'un espace de circulation, mais devient un espace de vie.

⁷⁵ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de MORITZ Benoit, « *Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles* », Brussels Studies, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, 2011

⁷⁶ Pour MORITZ Benoit. op. cit.

⁷⁷ Pour plus d'informations sur la saga Flagey : « *De la participation urbaine - La place Flagey* », La Lettre volée / ISACF La Cambre, Bruxelles, 2005.

⁷⁸ MORITZ Benoit, 2011, op. cit., pp.8.

⁷⁹ Source : - en ligne (19 avril 2012) : <http://velobuc.free.fr/codedelaruebelge.html> (consulté le 16 mai 2020).

3.3 Bruxelles comme palimpseste

Ainsi, le patrimoine moyenâgeux de Bruxelles est peu existant à nos jours : incendies, guerres, transformations urbanistiques et politiques d'aménagement ont participé à l'image que nous avons de la ville. Des morceaux de ce patrimoine sont encore présents dans « l'îlot sacré »⁸⁰, et cette partie du territoire est aujourd'hui devenue totalement piétonne, au profit des nombreux flâneurs. Ces changements urbains au cours des époques nous poussent à croire que Bruxelles est une ville sans identité propre, ayant perdu une grande partie de son patrimoine.

Certes... Cependant, une structure, une forme géométrique, de 8 km et de plus de 50 hectares, nous vient tout droit du moyen âge. Ainsi, le pentagone bruxellois, et plus particulièrement les boulevards du centre métropolitain, participe à l'identité de Bruxelles depuis 1357. Sa forme caractéristique, d'abord comme fortification, puis promenade piétonne et enfin comme autoroute urbaine, est connue de tous. Cette structure prédominante dans le paysage, s'est vue raccordée à d'autres structures au cours des différents siècles. Besme et Vifquain ont participé à la vision que l'on a de Bruxelles, avec ces structures dessinées qui renforcent l'identité de la Capitale. Ces éléments urbains forment un tout urbanistique.

Les boulevards ont connu leur apogée lors de leur réaménagement urbain dans le courant du 19^e siècle. Promenade, flânerie, panoramas et espace de repos bordaient cet espace public. À l'ouest, le canal donnait son identité aux boulevards, avec industries et bâtiments de superficie inédite pour un centre-ville. Les portes vers le centre avaient une symbolisation importante dans la traversée de la ville, chacune ayant leur identité propre. L'Exposition Universelle de '58 marquera un tournant et déclenchera un engouement à « l'automobilisation »⁸¹ ; promenades piétonnes dédièrent leur place à une autoroute urbaine. Cette automobilisation engendra de nombreuses revendications de la part des bruxellois, et la tendance s'inversa avec, en priorité, une valorisation des espaces publics, offrant une identité selon les usages. Des projets de petites échelles s'implantent un peu partout dans la Région bruxelloise avec d'abord la transformation de parking en surface en des places piétonnes ou à mobilité partagée, alliant participation citoyenne et technique contemporaine de l'aménagement d'espace public.

Pourtant, depuis 1950, cette autoroute urbaine n'a pas été considérée dans les nouvelles politiques d'aménagement des espaces publics. Cet ensemble est exclu des nouvelles politiques d'aménagement et de mobilité aujourd'hui : elle paraît intouchable, inchangeable ; elle traverse le temps sous le même statut.

Ainsi se pose la question suivante :

80 L'îlot sacré est plus vieux quartier de Bruxelles, apparu dès la création de la ville en 979, et entourée plus tard, par la première enceinte de la ville, en 1062.

81 Voir note 65.

Une autoroute urbaine comme identité bruxelloise ?

4 TRAVERSANTES ET PORTES

Échelle trans-régionale

Le chapitre précédent⁸² introduit déjà ces notions de portes et de traversantes : ces dernières ont chacune comme point communs d'avoir en leur intersection avec les boulevards, des portes d'entrée vers le centre-ville.

L'intention ici, est de déconstruire provisoirement la vision que l'on a des boulevards métropolitains, en utilisant ces logiques de traversées et de portes dans la réalisation d'une stratégie d'aménagement à venir.⁸³

82 Voir sous chapitre 3.1 *De forteresse à boulevards*, dans 3. *Bruxelles comme palimpseste*, pp 15 à 67..

83 Voir Chapitre 6 *Projet*, pp 161 à 215

4.1 Traversantes

Les traversantes sont définies par les infrastructures qui relient le centre métropolitain au reste de la région et au-delà (et vice versa), formant un ensemble radioconcentrique. La carte en page suivante représente donc ces différentes structures attenantes aux boulevards du centre métropolitain, réparties en trois couleurs différentes.

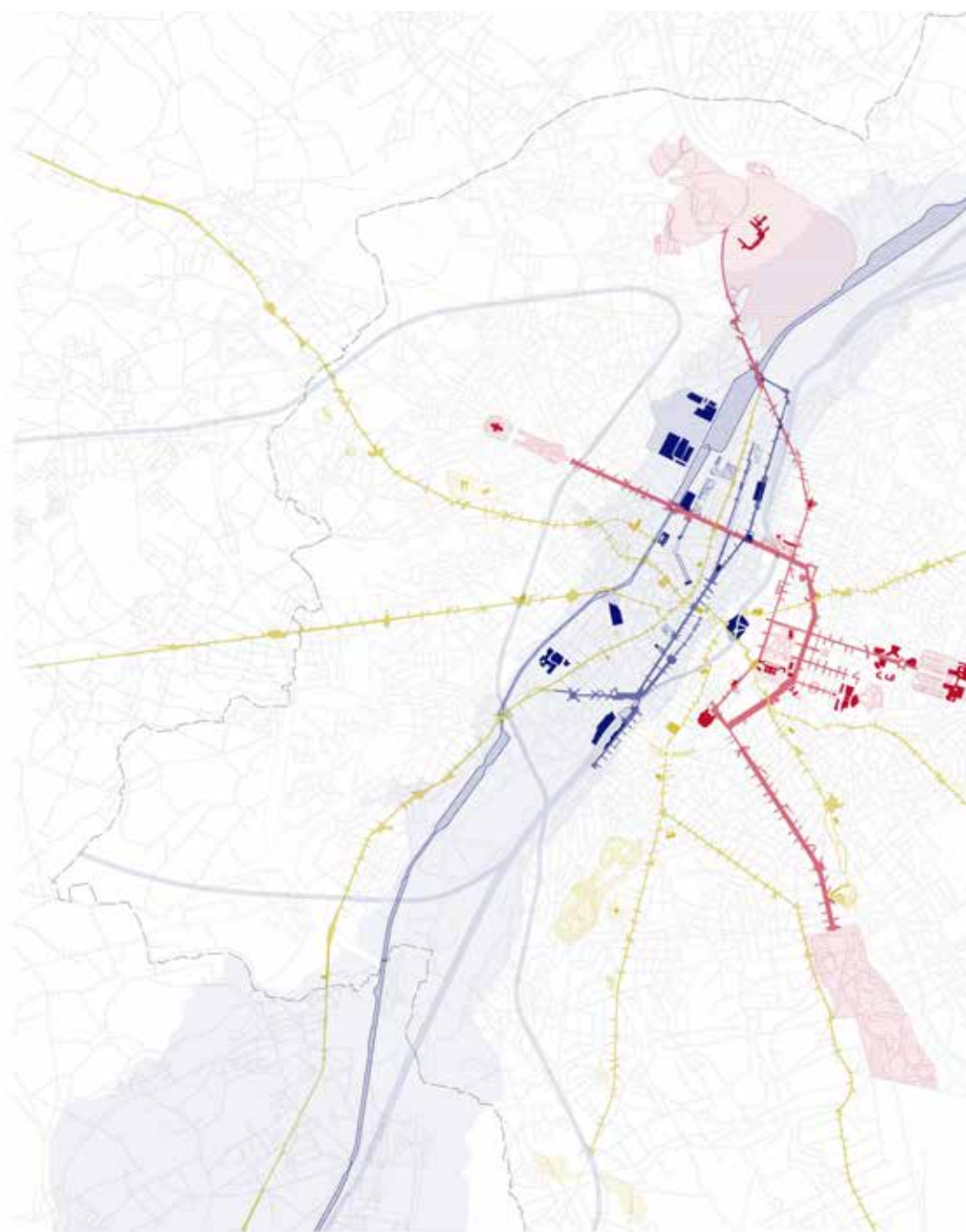
Le jaune marque les sept chaussées manifestées depuis la création de Bruxelles en 979⁸⁴. Les faubourgs se sont installés le long des celles-ci et ont participé aux premières extensions urbaines de la ville.

Le rouge représente l'ensemble d'avenues et de rues dessinées par l'architecte Victor Besme au 19^e siècle. Elles se caractérisent par un enchaînement de parcs urbains et d'avenues arborées. Ces parcs forment les poches vertes majeures de la ville.

Le bleu représente les intersections liées au bassin de la vallée de la Senne. La rivière, voutée et recouverte par des boulevards au 19^{ème} siècle, s'est vue remplacée de sa fonction par le Canal Willebroek-Charleroi. Le bassin de vallée continue d'être un élément caractéristique de Bruxelles, offrant ses collines et vues sur le bas de la ville. On attribuera également cette couleur pour les structures de voies ferrées, sur les plateaux et bassin de la Senne.

La figure des boulevards métropolitains se décompose sous ces trois logiques.

⁸⁴ Voir 3.1 *De forteresse à boulevard*, pp. 14.



TPOLOGIES D



AVENUE



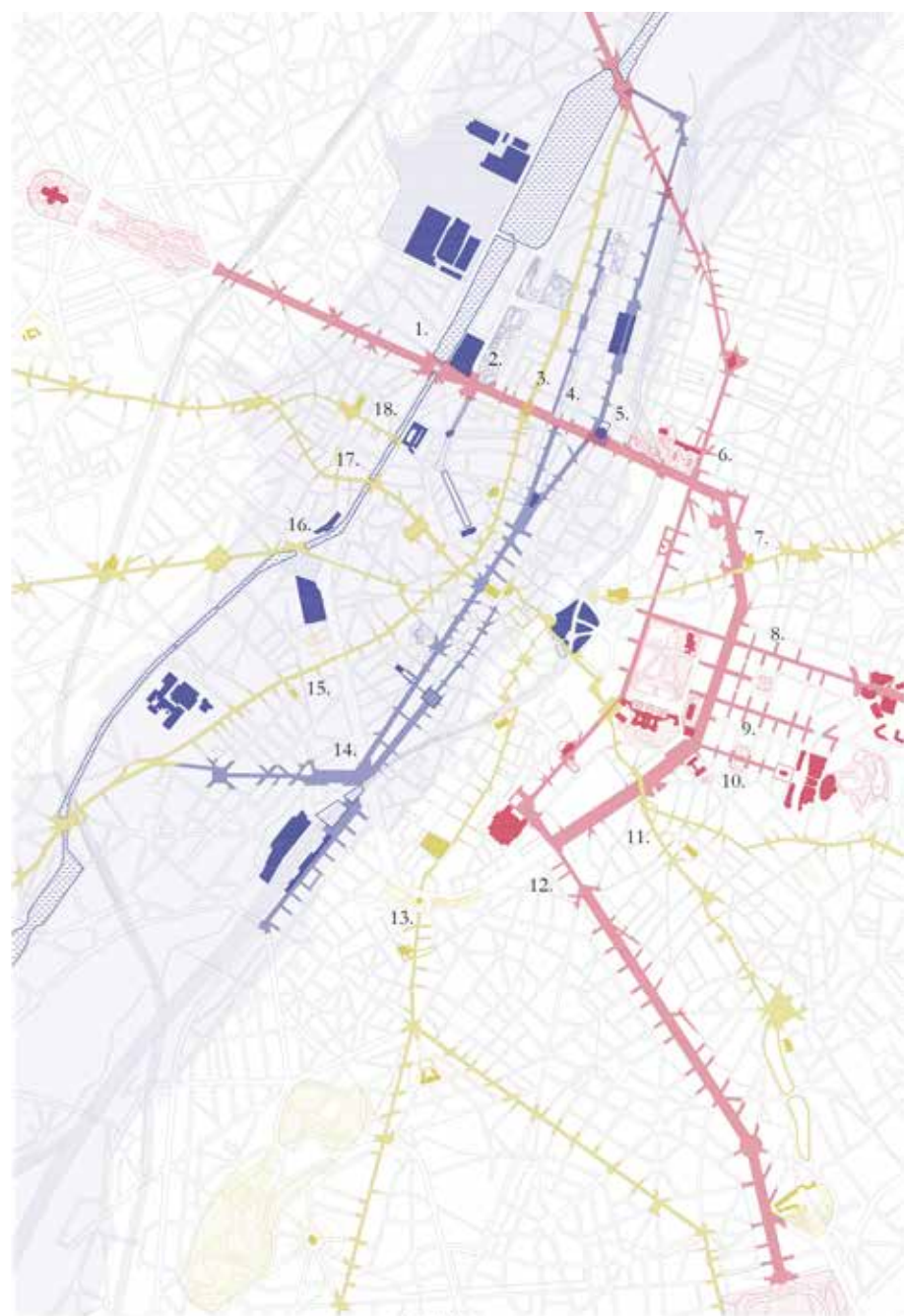
DES TRAVERSANTES

■ BASSIN DE VALLÉE



RÉGION BRUXELLES-CAPITALE





- PORTES
- | | | |
|---------------------|--------------------|---------------------------|
| 1. Saucelotte | 8. Arts Loi | 15. Porte de l'Anderlecht |
| 2. Yser | 9. Porte Léopold | 16. Porte de Ninove |
| 3. Porte de Laeken | 10. Trône | 17. Porte de Flandres |
| 4. Porte d'Auvers | 11. Porte de Namur | 18. Nieuport |
| 5. Roger | 12. Louise | |
| 6. Botanique | 13. Porte de Hall | |
| 7. Porte de Louvain | 14. Gare du Midi | |
- 0m 400m 200m

4.2 Portes

Les portes sont, quant à elles, les portes d'entrée vers le centre-ville, situées aux intersections des boulevards et des traversantes. Cet ensemble de portes est une somme entre portes de la seconde enceinte médiévale, porte d'octroi des taxes marchandes au 19^e siècle, entrée des gares ferroviaires Nord-Midi et points de traversée du canal.

Avec l'apparition des tunnels routiers en 1950, et les tunnels de métro en 1970, les boulevards et leurs portes, ont subi des changements radicaux dans leur perception morphologique et urbanistique. L'entrée en ville ne se fait plus aussi distinctement ; on se déplace en surface, en sous-sol, en voiture, à vélo, à pied. Ces couches participent également à l'image que l'on a de ces espaces ; en effet, la dénomination de certaines portes aujourd'hui fait référence au nom de station de métro, ou de tunnel routier qui rythment notre expérience de la ville.

Une coupe schématique longitudinale⁸⁵ suivant le tracé des boulevards métropolitains, permet de prendre connaissance des différentes couches urbaines caractéristiques de chaque porte; comprenant relief, sol, sous-sol, et gabarit d'immeubles. Cette coupe fait apparaître quatre types de tronçons au sein des boulevards métropolitains. Cette division permet de regrouper certaines portes selon leur rapport avec les boulevards, et d'identifier des similitudes et enjeux communs.⁸⁶

1. Vallée de Tours

Le paysage ici est assez particulier, puisqu'on se trouve dans le bassin de vallée de la Senne, surplombée de tours et de constructions lourdes. La Senne est encore présente sous le parc Maximilien.

2. Plateau de Besme

Le tronçon ici fût l'objet du Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise de l'architecte Victor Besme. Il est structuré par une suite de tunnels routiers et de stations de métros.

3. Vallée de la Senne

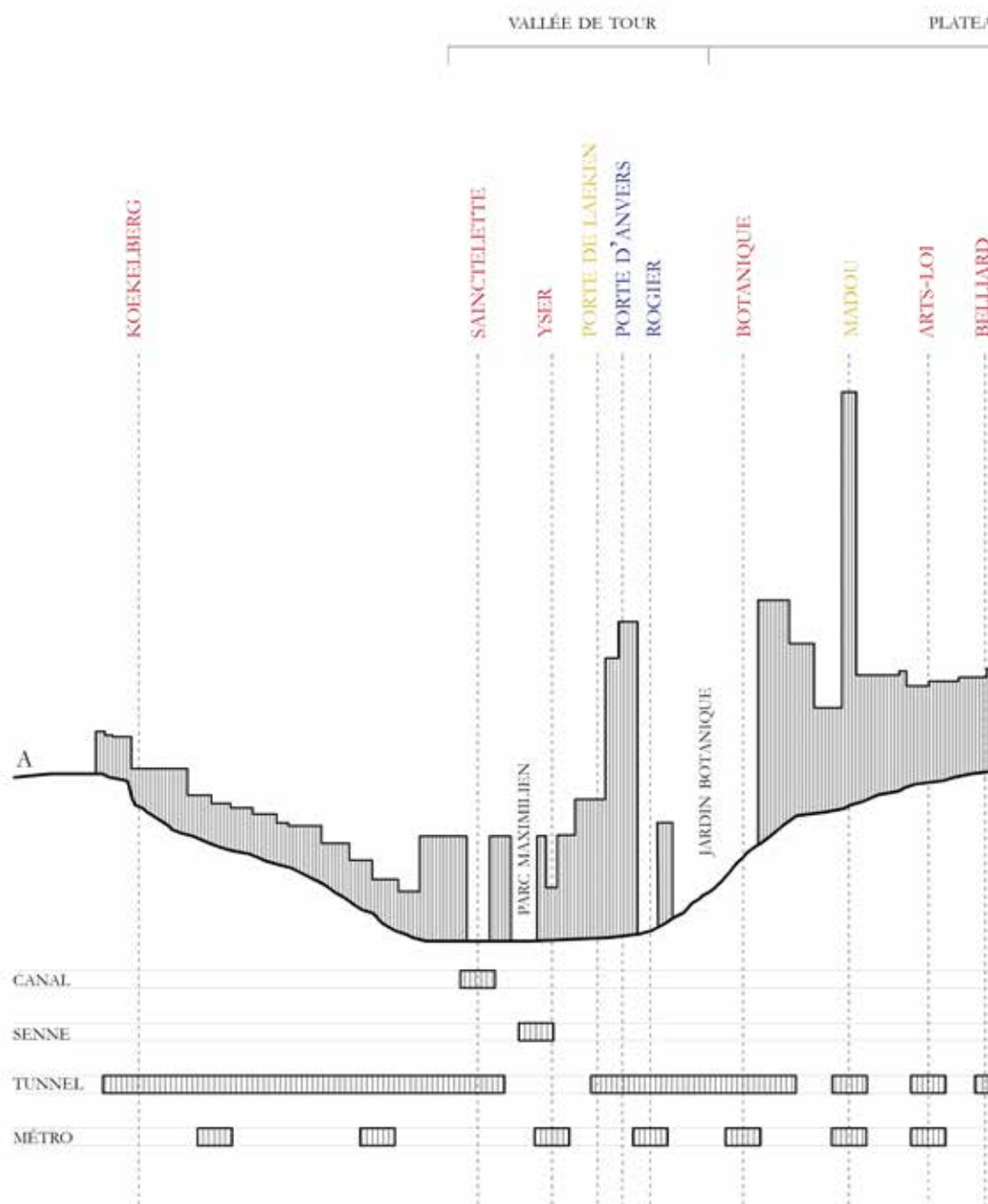
La Senne coule encore en sous-sol, longeant les boulevards, à 7 m de profondeur.

4. Site Canal

Ce tronçon est longé par le canal Charleroi-Willebroeck.

⁸⁵ Sur la page suivante.

⁸⁶ Les observations qui suivent, sont des observations personnelles du paysage, aidées par les sources utilisées dans le Chapitre 3. «*Bruxelles comme palimpseste*» pp 13 à 75.

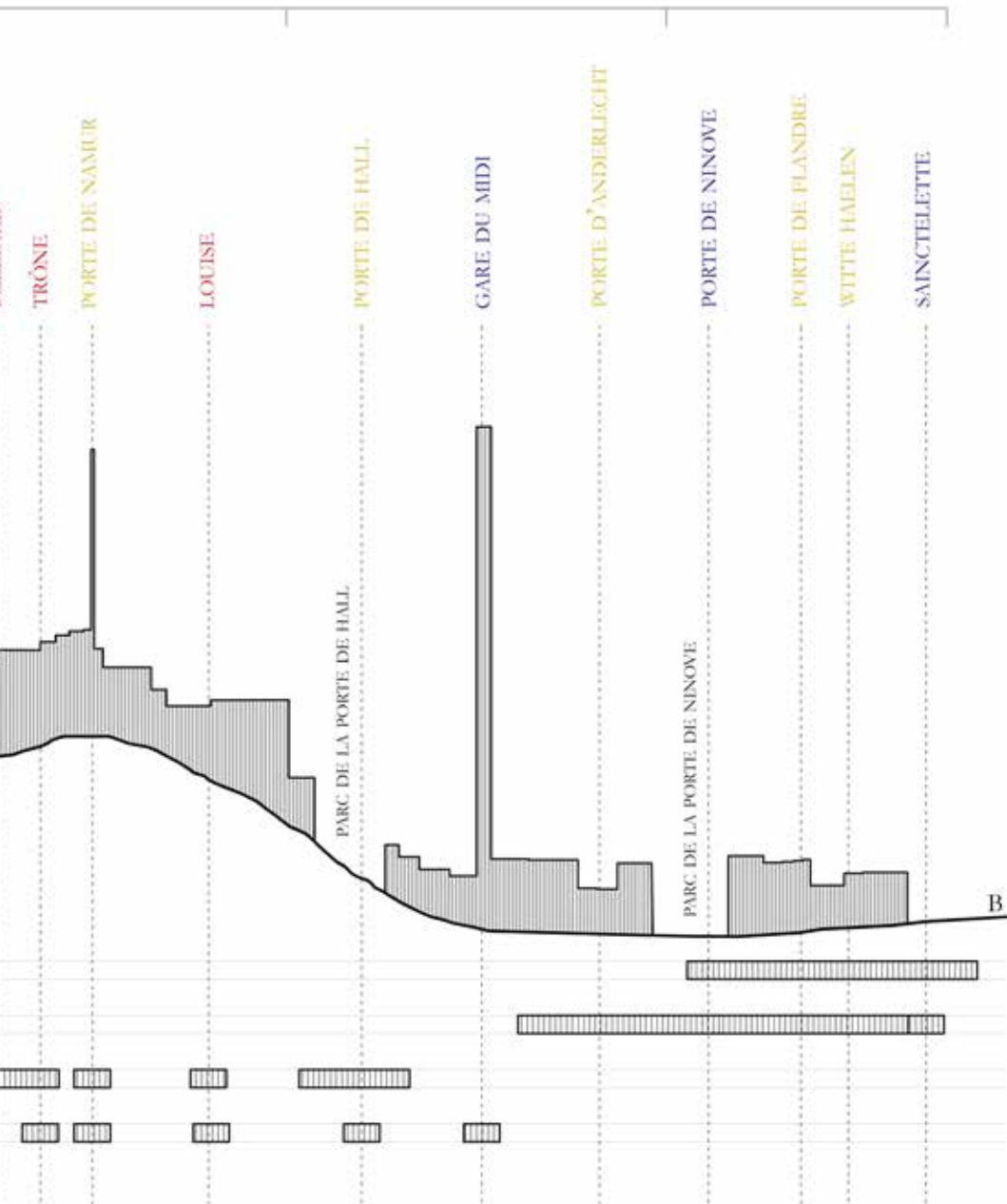


COUPE LONGITUDINALE SCHEMATIQUE

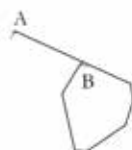
EAU DE BESME

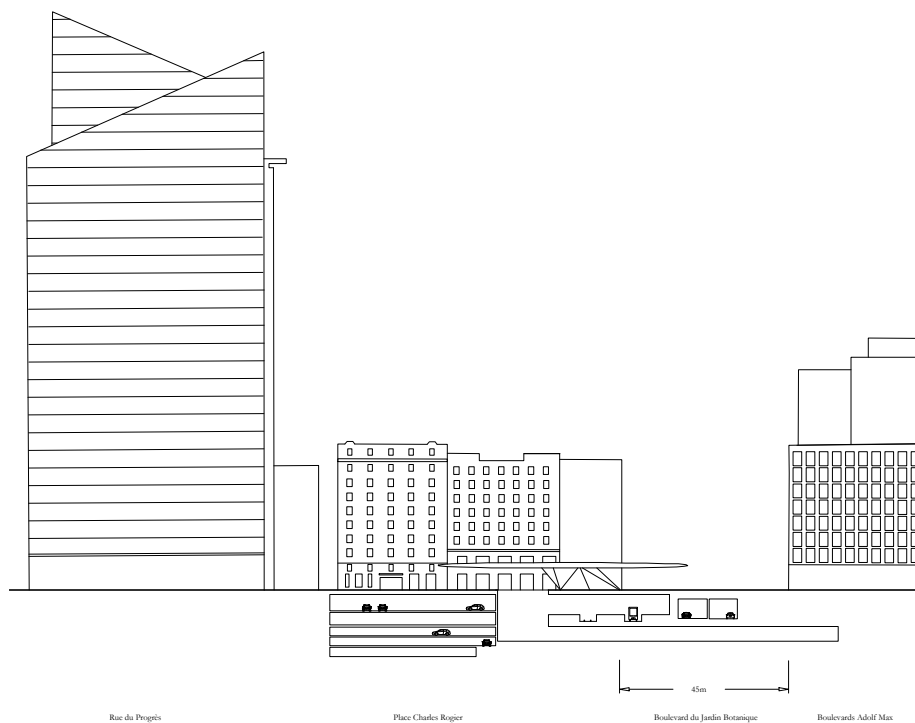
VALLÉE DE LA SENNE

SITE CANAL



DES BOULEVARDS MÉTROPOLITAINS





VALLÉE DE TOURS : PLACE ROGIER

0m 20m 1km

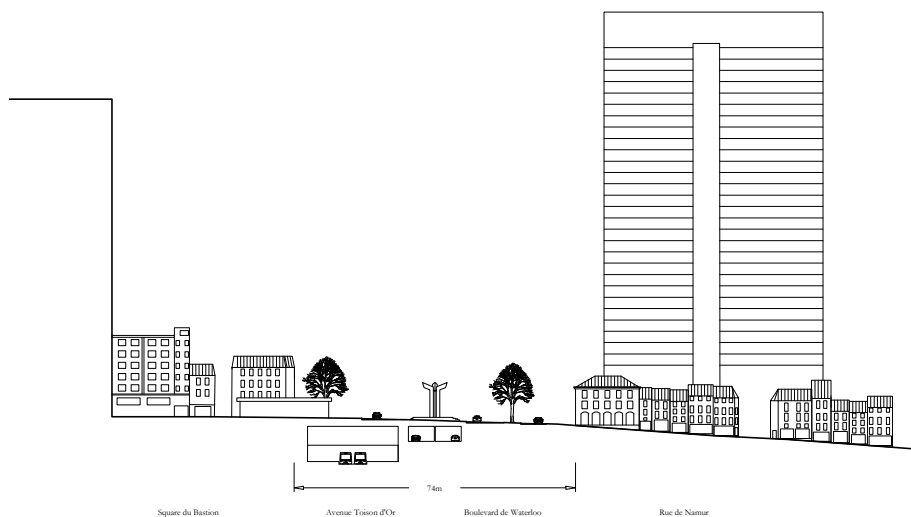


VALLÉE DE TOURS

Ce tronçon est caractérisé par une succession de tours imposantes, implantées dans les anciens quartiers populaires du nord, dans le bassin de la Senne. Le boulevard n'est pas très large comparé aux autres sections, mais est bordé d'esplanade et de places. Ces «aérations» offre des perspectives intéressantes le long des boulevards, segmentant les parcours. La place Charles Rogier ci-contre, utilise ce jeu de perspective, en introduisant son auvent circulaire⁸⁷, débordant sur le boulevard du Jardin Botanique.

En plus d'être un paysage de tour au sol, cette section est longée d'espaces sous terrains de dimensions remarquables, enchainant espaces de parkings, stations de métro et tunnels routiers. Le tronçon apporte néanmoins des espaces verts de grandes envergures dans le paysage bruxellois, tel que le parc Maximilien, le parc du Boulevard Roi Albert II, et le Jardin Botanique en son extrémité.

87 Plus d'explication sur ce projet, dans 5.2 *Typologies des projets bâtis*, pp. 104 et 105.



PLATEAU DE BESME : PORTE DE NAMUR

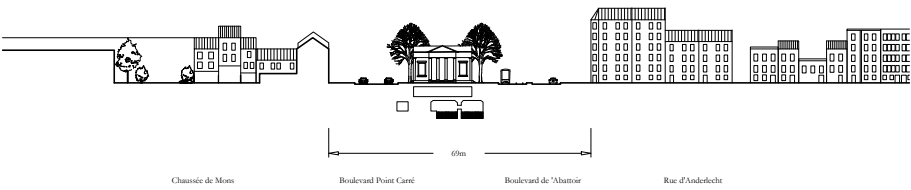
0m 20m 1km



PLATEAU DE BESME

Les boulevards sur ce tronçon, sont doublés par des avenues, formant un ensemble atteignant une largeur de plus de 75 mètres. Ces avenues, sont définies par des rangées d'arbres interrompues aux portes, donnant généralement leur place à une tour de bureaux, jouant un rôle de signal sur la section. On retrouve ces tours, au niveau de la porte de Namur sur le square du bastion, de Madou, et de Botanique. La section s'identifie également par la succession de station de métro et de tunnels routiers.

Ce plateau offre des perspectives et des accès direct sur le bas de la ville et donc sur le centre historique bruxellois.



VALLÉE DE LA SENNE : PORTE D'ANDERLECHT



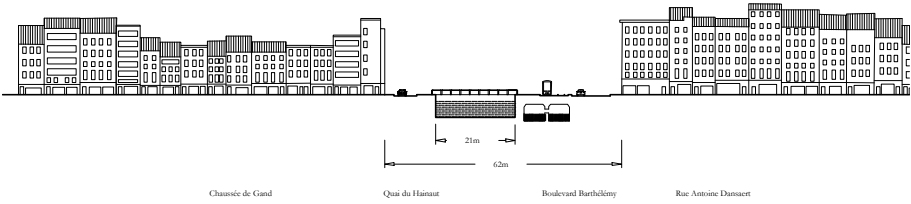
VALLÉE DE LA SENNE

Ce tronçon, se caractérise par un boulevard assez large, atteignant une dimension de 70 mètres. Ce boulevard est scindé en deux parties, offrant un espace central, appelé berme centrale. Ces bermes accueillent la Foire du Midi durant la période estivale de juillet à août : le reste du temps, ces bermes sont utilisées comme parking à ciel ouvert.

En sous-sol, on retrouve encore aujourd'hui, une déviation de la Senne, encadrée dans deux pertuis en béton, d'une dimension de 4 mètres de haut sur 5.5 mètres de largeur chacun, situés à 7 mètres de profondeur⁸⁸. Il est possible de se rendre au bord de la rivière sous-terrainne, par l'intermédiaire du Musée des égouts, situé dans les deux anciens pavillons d'octrois de la porte d'Anderlecht. Étant donné les conditions sombres en sous-sol, la rivière ne représente pas un foyer de biodiversité, contrairement à la partie émergente au nord et sud de Bruxelles.⁸⁹

88 Source : en ligne - <http://tchorski.morkitu.org/8/senne.htm> (consulté le 20 mai 2020)

89 Source : «*Un jour des poissons traverseront Bruxelles*» dans *Pag'Tour* : en ligne (29 juin 2017) - <https://pagtour.info/un-jour-des-poissons-traverseront-bruxelles/> (consulté le 20 mai 2020)



SITE CANAL : SQUARE SAINCTELETTE



SITE CANAL

Le tronçon ici est effectivement parcouru en son centre par le canal Charleroi-Willebroek, creusé à partir de 1827.⁹⁰ Celui-ci est doublé par un pertuis de la Senne depuis 1950.⁹¹

Le canal a une largeur de 21 mètres, et est bordé d'un côté, par des boulevards, et de l'autre, par des rues nommées « Quai de ... » en souvenir des quais de débarquements. On y retrouve encore quelques bâtiments industriels, mais la tendance se tourne vers la création de logements.

Un ligne de tram dessert le tronçon « vallée de la Senne » jusqu'à l'extrémité du tronçon « canal »

90 NAKHILÉ Lise, PUISSANT Jean, VAN PRAAG Yannick , *«Canal? Vous avez dis Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.»*, ADT-ATO, Bruxelles, 2014, pp. 31

91 GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEF, Belgique, 2005, pp26.

5 LEVIERS D' ACTIONS

Échelle politique

Après avoir identifié les différents tronçons, portes, et intersections des boulevards métropolitains, leurs identités et leurs similitudes, il est temps de s'interroger sur les stratégies politiques mise en place en ces différents endroits.

Il sera question du PRDD approuvé en 2018, des projets dernièrement conçus le long des boulevards métropolitains et du plan de mobilité « Good Move » approuvé récemment le 5 mars 2020⁹². Ce chapitre sera également l'occasion de considérer les mesures de confinement dans la prévention du Covid-19 : mesures qui risquent de chambouler nos usages et notre imaginaire.

92 Reportage de LECLERCQ Valérie et DE HENAU Frédéric, *BX1*, «*Feux vers définitif pour le plan de mobilité Good Move*» 5 mars 2020 - en ligne : <<https://bx1.be/news/feu-vert-definitif-pour-le-plan-de-mobilite-good-move/>> (consulté le 5 mars 2020)

5.1 PRDD

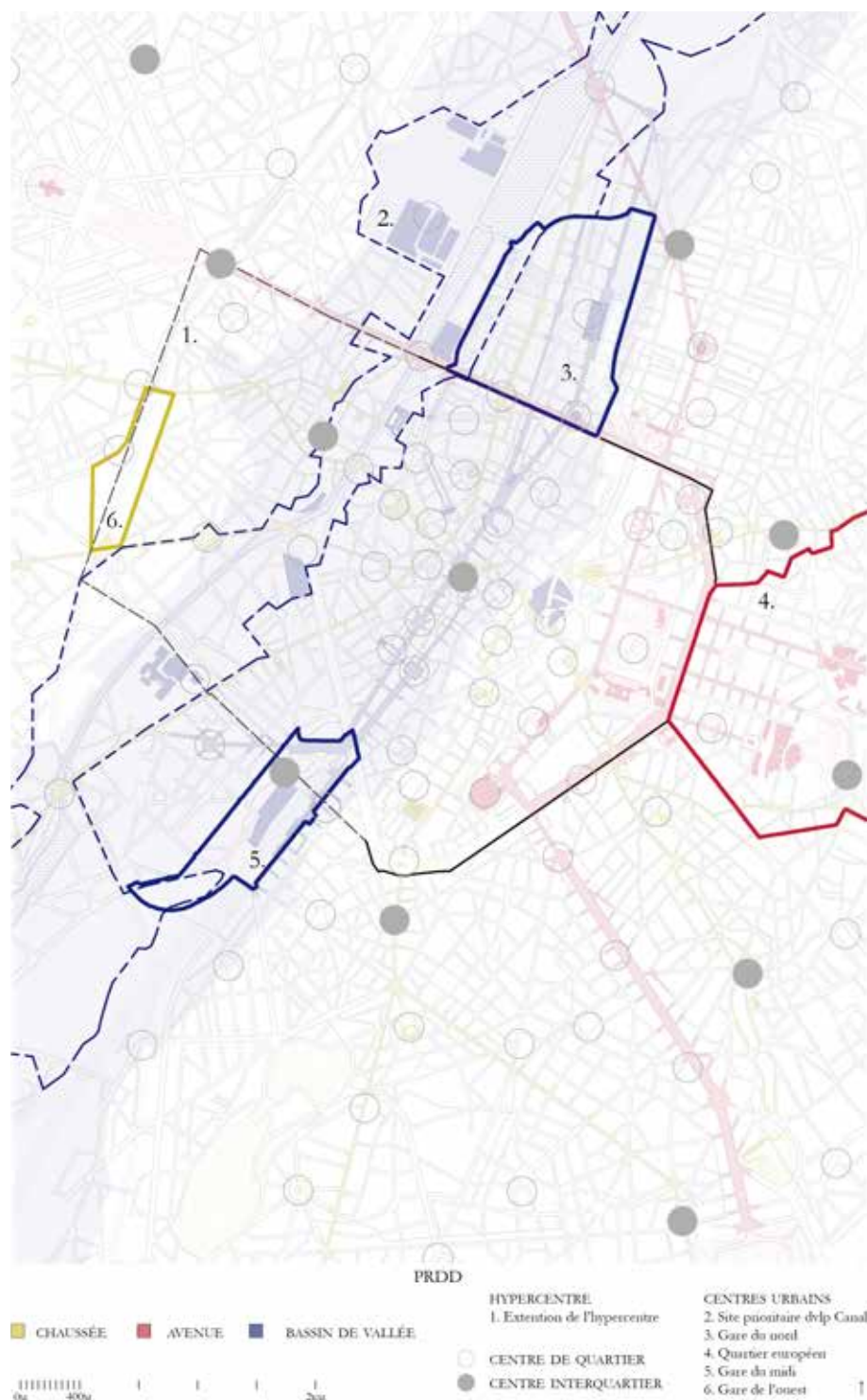
Premièrement, « Le Plan Régional de Développement (PRD) est le plan le plus important dans la hiérarchie des plans fixant le développement de la Région et l'aménagement de son territoire. Défini par le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), le PRD est l'instrument de planification globale du développement régional dans le cadre du développement durable. Le PRD a une valeur indicative et non réglementaire. Les plans de rang inférieur ou les plans communaux doivent s'y conformer. »⁹³

En 2009, la région Bruxelloise décide d'ajouter la dimension du développement durable dans son Plan Régional, le PRD devient le PRDD. (Plan régional de développement durable).

Quatre grands thèmes sont alors abordés dans le PRDD approuvé en 2018, à horizon 2040 :

- 1° Construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.
- 2° Développer un cadre de vie durable, agréable et attractif.
- 3° Développer l'économie urbaine.
- 4° Favoriser le déplacement multimodal. (Multiplié les types de transports)

⁹³ PRDD : en ligne : <<http://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd>>



Focalisons-nous sur le premier point, illustré par une adaptation personnelle de la Carte 1 : « *Armature spatiale et vision pour Bruxelles.* »⁹⁴

CENTRE MÉTROPOLITAIN ET HYPERCENTRE.⁹⁵

L'hypercentre est communément connu comme circonscrit dans le « pentagone ». Cependant, les développements qu'a connus Bruxelles, poussent à reconsidérer cette dénomination. La vision tient à inclure les quartiers du plan Canal, jusqu'à la gare de l'Ouest dans cet hypercentre, autant que les zones des trois autres gares (Midi, Luxembourg et Nord). Cette nouvelle image du centre est donc basée sur la structure du territoire formée par les paysages, la socio-géographie et la structure de la mobilité.

L'hypercentre offre une structure spatiale multipolaire. Les zones canal et gare de l'Ouest ne deviennent plus frontières, mais deviennent incluses dans une dynamique de rassemblement.

L'hypercentre joue un rôle à l'échelle internationale, métropolitaine, régionale et locale : il concentre des lieux d'intérêt diversifiés (institutionnels, culturels, sociaux, économiques, commerciaux, récréatifs, etc.).

CENTRE URBAIN ADJACENT AU CENTRE MÉTROPOLITAIN⁹⁶

Ici, sont strictement représentés les centres urbains adjacents aux boulevards métropolitains. On retrouve le site prioritaire de développement du Canal, ainsi que les pôles de développement prioritaire urbains aux abords des gares.

Ces centres urbains forment des points de repère, par leur apport de mobilité métropolitaine (trains, RER, métro). Ils ont chacun un rôle fonctionnelle qui définit des ambiances et des opportunités propres.

CENTRE INTERQUARTIER⁹⁷

Les centres interquartiers jouent un rôle à l'échelle intercommunale. Formés sur un centre historique, ils possèdent un haut niveau de service (santé, culture, sport, éducation, etc.). Ce centre historique est également un lieu de rencontre, et d'échange, par son marché hebdomadaire (mensuel, quotidien), sa vie nocturne et des dessertes de STIB de haut niveau. Le PRDD ajoute que les équipements au niveau interquartier sont basés sur des activités de recyclage : avec à disposition, des parcs de recyclage, des magasins de seconde main, des ateliers de réparation, des centrales de production d'énergie renouvelable, etc.

94 PRDD : en ligne : <<http://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd>>

95 RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp22.

96 RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp23.

97 RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp23.

CENTRE DE QUARTIER ⁹⁸

Ces limites entre quartiers ont été identifiées par la Monitoring de quartiers : on en compte 145, dont plus d'un tiers sont transcommunaux. Il s'agit de l'échelle de base de la ville, déterminée par des éléments géographiques (centre, axes, limites) et des éléments symboliques (nom, monuments, fonctions).

Le développement de ces quartiers est principalement géré par les Contrats de Quartier Durables, contrats instaurés entre les communes et la Région pour la revitalisation d'un espace particulier. (espace public, création de logements, etc.) Ces centres de quartier ont aussi leurs caractéristiques propres : ils participent à l'organisation d'événements occasionnels, privilégient de commerces de proximité, sont considérés comme noyaux structurant la « walkable city » avec une desserte de la STIB à haut ou moyen niveau de service.

Notons que les boulevards sont peu pris en considération dans l'apport de noyau à identité métropolitaine, urbain et interquartier. Les centres urbains développés prennent comme limites ces boulevards, et ne les incluent pas dans leur plan. Aucun centre interquartier n'apparaît également sur les axes routiers. Pourtant, le PRDD indique clairement que « *le tissu urbain de grand intérêt historique dont la structure radiocentrique datant d'avant la motorisation, doit être restaurée.* »⁹⁹. Le propos fait sûrement allusion aux boulevards du centre métropolitain, mais cette allusion sera la seule. Cette difficulté vient notamment du fait que les boulevards constituent une somme de limites communales¹⁰⁰, complexifiant les décisions d'aménagements. On peut s'apercevoir tout de même que des centres de quartiers sont représentés sur le pourtour du Pentagone; ces noyaux constituent des projets basés sur les bords des boulevards, projets architecturaux et urbanistiques, apparus depuis 2015.

⁹⁸ RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp23.

⁹⁹ RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp22.

¹⁰⁰ Communes identifiées en ligne <https://mybrugis.irisnet.be/brugis/>

5.2 Typologies des projets bâtis

Ces projets, on le remarquera assez vite, sont ponctuels ; c'est-à-dire qu'ils ne font pas partie d'un ensemble de conceptions urbanistiques préétablies sur les boulevards. Sans conteste, ces projets ont des atouts architecturaux et urbanistiques majeurs et font, pour la plupart, parties de ce qu'on appelle « la nouvelle manière » de faire l'espace public¹⁰¹, manière encore en évolution.

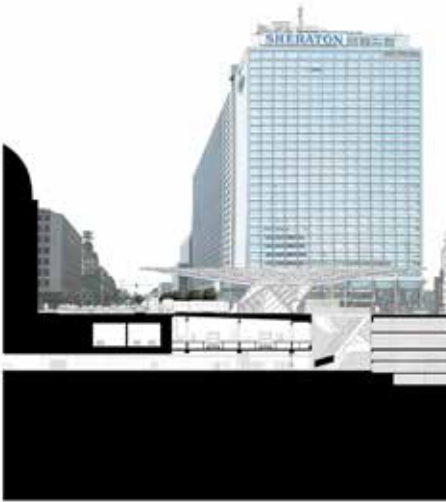
Une interprétation de ces projets est donc essentielle.

101 Voir sous chapitre 3.2 «*De Boulevard à autoroute urbaine, et après?*», pp. 72.

Lieu : Place Charles Rogier 3, 1210 Saint-Josse-ten-Noode

Architecte : XDGA

Date : 2015



PLACE ROGIER

Source image : <http://xdga.be/gallery/place-rogier/>



PLACE ROGIER

Le réaménagement de la Place Rogier en 2015, a suscité quelques débats avant sa réalisation et a fait partie d'une longue lignée de projets qui a confronté ambition architecturale et espace public à Bruxelles.¹⁰²

Un auvent circulaire de 66m de diamètre¹⁰³, couvre une partie de la place Rogier, hébergeant en son pied, un espace Horeca se prolongeant jusqu'en sous-sol, où il accompagne les piétons vers un réseau dense de transport en commun et vers les galeries commerciales City2. La place est également en lien avec la Gare du Nord située 500m plus loin. Cette couverture circulaire représente ainsi un lieu d'échange et de transit important, participant aux différentes couches modales de la ville.

Architecturalement, ce champignon¹⁰⁴ offre un abri imposant sur la place, abris pour les piétons en temps de pluie, mais également pour les arrêts de bus situés en dessous.

Le pied du champignon, hôte un Starbucks, qui, même si l'environnement bureaucratique et commerçant est propice aux cafés et espace de repos, offre une fonction peu convaincante puisqu'il fait doublon avec un autre Starbucks dans la galerie souterraine, un étage plus bas. La descente vers les galeries sous-terraines est accompagnée d'une lumière naturelle permise par cet immense double escalier et escalateur. L'entrée vers et depuis la ville souterraine est imposante.

Notons que les autres entrées vers les sous-sols à Rogier (notamment l'entrée en face de la Rue Neuve) sont loin d'être magnifiées, voire même qualifiées de vétustes. Une coordination quand à la mise en œuvre de toutes les entrées en sous-sol auraient été bienvenues.

La Place Rogier participe donc à relier toutes les couches de la ville, et est, selon moi, une avancée dans la prise en considération des sous-sols de mobilité, véritables entrées vers et sur la ville.

102 MORTIZ Benoit, *«Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles»*, Brussels Studies, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, 2011, pp.9

103 ibid pp. 9.

104 Appelons le ainsi par sa forme et ses connexions denses en sous sol

Lieu : Esplanade Madou, 1210 Saint-Josse-ten-Noode

Architectes : Cabinet du ministre Pascal Smet

Date : 2018



ESPLANADE MADOU

Source image : <https://pascalsmet.prezly.com/a-madou-la-place-devient-esplanade>



ESPLANADE MADOU

La Place Madou, anciennement appelée porte de Louvain, est l'entrée vers la commune de Saint-Josse Ten Node, depuis les boulevards métropolitains. Le réaménagement de cette place en esplanade, tient donc à faire remémorer cette idée d'entrée en ville, l'esplanade devient la place devant la tour Madou, et non plus devant une citadelle.¹⁰⁵ La Chaussée de Louvain s'est vue également réaménagée en un espace réservé aux piétons, cyclistes et bus de 7h à 19h. Un travail intensif a été réalisé quant à la mobilité en et vers l'esplanade ; des nouvelles voies de bus ont été aménagées, le rond-point au centre des boulevards s'est vu remplacé par un carrefour à deux feux, le détour sur les boulevards n'est donc plus possible.¹⁰⁶

C'est donc entre ces réseaux denses, de bus, de piéton et d'automobiles, que ce trouve l'esplanade. Ce petit bout de place dallée semble irréel face aux galeries de métros délabrées, où l'on ne se sent pas en sécurité et une circulation routière encore chaotique.

Lors de ma première promenade sur place, personne n'était installé sur les larges bancs en face de la circulation. L'endroit ne semble pas propice à la détente à la pause ; mais est davantage un espace de rendez-vous pour poursuivre son chemin plus loin dans la ville. C'est lors de ma troisième visite, en temps de dé-confinement le 22 mai, que j'ai surpris quelques personnes, assises sur les bancs, regardant les gens passés. Il faut noter que le trafic routier était beaucoup moins dense, et que les parcs publics de Saint Josse Ten Node étaient fermés pour éviter les rassemblements ; chaque banc devient une aubaine lorsqu'on veut sortir de chez soi.

Le réaménagement de cette esplanade devrait se poursuivre, en s'appuyant sur des scénarios de déplacements quotidiens en, vers et à travers Madou, créant des solutions adaptées aux différents couches de mobilités présentes.

« Plus convivial, mais souvent désertée. Qui aurait envie de venir s'installer là pour écouter les bruits de toutes ces voitures et humer l'air pollué par le bon monoxyde du carbone ? »¹⁰⁷

105 Définition esplanade : Place devant une citadelle source - en ligne : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Esplanade> (consulté le 26 mai 2020).

106 Source : en ligne <https://pascalsmet.brussels/madou-2/> (consulté le 16 mars 2020)

107 Source des propos : en ligne - <https://1210sjtn.blogspot.com/2017/06/walking-madou.html> (consulté le 16 mars 2020)

Lieu : Chaussée d'Ixelles, 1050 Ixelles

Architectes : Cabinet du ministre Pascal Smet

Date : 2018



CHAUSSÉE D'IXELLES

Source image : <https://pascalsmet.prezty.com/la-chaussee-dixelles-repensee>



CHAUSSÉE D'IXELLES

Depuis mars 2018, la chaussée d'Ixelles s'est vue réservée aux piétons, cyclistes et bus de 7h à 19h. La chaussée a été réaménagée¹⁰⁸, supprimant la différence de niveau entre route et trottoirs, facilitant ainsi l'accès à tous. Ce réaménagement se prolonge jusque la place Fernand Cocq, située en face de la Maison Communale d'Ixelles.

Ce réaménagement est une opportunité pour les commerces locaux de cette artère interquartier. Celle-ci a été scindée en trois zones distinctes¹⁰⁹, en fonction des priorités et enjeux.

Une première zone, allant de la porte de Namur à la rue du Prince Royal, prévoit un large espace partagé entre bus, piéton et cyclistes, avance comme but principal, la revalorisation des commerces. Un travail sur la porte de Namur permet également une traversée piétonne plus courte et plus rapide des boulevards.

La deuxième zone s'étend jusque la rue Souveraine, zone où écoles, commerces, cultures et horeca se mélangent, et participent à la transition vers la place Fernand Cocq. Cette dernière zone fonctionne comme un espace multifonctionnel, avec des espaces verts et de repos sur la place centrale, de larges trottoirs permettant l'installation de terrasses, donnant une vraie atmosphère de quartier.

La chaussée d'Ixelles avait besoin d'un tel aménagement, il a cependant fallu un peu de temps avant de voir une diminution des infractions d'automobiliste sur la chaussée.¹¹⁰ On notera également le contraste avec la Chaussée d'Ixelles, et l'attenante Chaussée de Wavre, avec son problème de déchets clandestins, de trottoirs trop étroits, et de circulation dense.¹¹¹

108 Source : en ligne <https://pascalsmet.prezly.com/la-chaussee-dixelles-repensee> (consulté le 16 mars 2020)

109 ibid

110 Source : en ligne - https://www.rtb.be/info/regions/detail_des-centaines-de-voitures-en-infraction-chaque-jour-a-la-chaussee-dixelles-qui-devront-payer-l-amende?id=10060587 (consulté le 26 mai 2020)

111 Source : en ligne - http://www.vivreici.be/article/detail_ixelles-fait-le-bilan-d-une-importante-operation-proprete-a-matonge?id=383028 (consulté le 26 mai 2020)

Lieu : Avenue de la Toison d'or, 1000 Bruxelles

Date : Second semestre 2020



PROJET PASCAL SMET



PROJET LALLEMAND

Source image:

<https://pascalsmet.prezly.com/avenue-de-la-toison-dor-boulevard-de-waterloo-autoroute-urbaine-aux-champs-elysees-bruxelles-projet-au-commerce-de-prestige>
et

<https://theworldnews.net/be-news/reamenagement-de-la-toison-d-or-le-monde-politique-bien-embarrasse-par-le-projet>

AVENUE TOISON D'OR



AVENUE DE LA TOISON D'OR

Un concours international d'architecture pour l'Avenue Toison d'Or, a mené les bureaux Bruno Fortier, Polo et Arcadis, a concevoir le projet, sous la direction de l'ancien Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics. Ce projet vise à faire de cette zone, les «Champs Elysées»¹¹² bruxellois, symbolisant le luxe et le prestige. En effet, nombreux commerces luxueux se trouvent sur cette avenue, et la priorité réside dans la transformation de ces parkings à ciel couverts, en espace de promenade, de flânerie, propice au commerce.¹¹³ « Le projet prévoit la réfection des revêtements de sol, la réorganisation des circulations automobiles, cyclistes, piétonnes, du stationnement (voiture et vélo), de nouvelles plantations, de nouvelles propositions pour l'éclairage, une réflexion sur l'installation d'une ou plusieurs œuvres d'arts et la création de nouveaux espaces de convivialité. (...) En ce qui concerne la circulation automobile, l'ambition du projet vise à séparer le trafic de transit et le trafic local ou de destination.»¹¹⁴ Le permis d'urbanisme a été déposé par la Région bruxelloise le 10 mai 2019,¹¹⁵ cependant, commerçants, acteurs économiques¹¹⁶, et riverains, unis par des intérêts convergents, ont fait appel au bureau d'architecture Pierre Lallemand et Partners, pour concevoir un contre-projet de celui annoncé par Pascal Smet. Ce projet prévoit également des voiries latérales de transit sur les côtés du boulevard, avec son centre, un véritable jardin botanique, avec ces jardins d'hiver structurés de verres et de bois. L'accent est mis sur l'attractivité du lieu pour amener le plus de touristes possibles sur l'artère.¹¹⁷

Le projet de Lallemand pose question quant aux mandateurs pro-automobilistes présents et à l'utilité de la serre géante, mais pose tout de même un regard neuf sur la nature du boulevard, en proposant une construction au centre de celui-ci. Notons qu'ici on atteint une largeur de boulevard de 75m en ce lieu, et qu'il est tout à fait possible de rééquilibrer l'espace différemment. Le permis d'urbanisme de ce projet a été déposé en septembre 2019, ce qui compliquera la mise en œuvre du tronçon. Il faudrait peut-être réfléchir à un nouvel accord, en respectant les enjeux du nouveau plan de Mobilité Good Move, et prenant en considération la nouvelle Ministre de la Mobilité, des Travaux public, Elke Van den Brandt.

112 Source : en ligne - <https://www.lesoir.be/223415/article/2019-05-10/avenue-de-la-toison-dor-le-permis-durbanisme-ete-depose-pour-son-reamenagement> (consulté le 16 mars 2020)

113 Source : en ligne - https://toisondorguldenvlies.brussels/sites/default/files/webform/Naamsepoort-Louiza_ndvr_singlepagesFR_deelnemers%201205-compressed.pdf (consulté le 16 mars 2020)

114 Source : en ligne - <https://pascalsmet.prezly.com/avenue-de-la-toison-dor--boulevard-de-waterloo--dau-toroute-urbaine-aux-champs-elysees-bruxellois-propice-au-commerce-de-prestige> (consulté le 16 mars 2020)

115 Source : Voir note 112

116 Acteurs économiques: associations de commerçants, BECI, BEL, Touring, Fédération belge du Stationnement, etc.

117 Source : en ligne - <https://www.lachronique.be/article/un-projet-alternatif-pour-reinventer-le-boulevard-de-waterloo-et-l-avenue-de-la-toison-d-or.21724> (consulté le 16 mars 2020)

Lieu : Le Tri Postal, 48 Avenue Fonsny, 1060 Saint-Gilles

Architectes : OMA

Date : 2018 - en cours



SNCB HEADQUARTER

Source image: <https://oma.eu/projects/sncb-headquarters>



SNCB HEADQUARTER

Le projet¹¹⁸ de rénovation du bâtiments administratifs de la SNCB, dessiné par le groupement d'architectes OMA, Jaspers & Eyers et Assar, d'une longueur de 290 mètres et d'une superficie brute de 75.000 m², prévoit de garder et de rénover les trois bâtiments existants le long de l'avenue Fonsny et de leur adjoindre une extension du côté des voies. Ce bâtiment regroupera toutes les directions de l'entreprise ferroviaire ainsi que le personnel du HR Rail. Le bâtiment sera divisé en trois zones, avec, une première zone accessible au public, qui regroupera les espaces de ventes, visibles depuis la rue Fonsny, insufflant une nouvelle vie dans le quartier. Une deuxième zone, située dans l'ancien bâtiment du Tri-Postal, sera réservée à un espace d'auditorium, un centre de remise en forme et un restaurant, alors que la troisième zone, réservée aux salariés de la SNCB, offrira des espaces de bureaux. Le toit accueillera un jardin.¹¹⁹
Les travaux devraient débuter en 2022 et s'achever en 2024.¹²⁰

Le projet s'inscrit dans le PAD¹²¹ Gare du Midi. En effet, le réaménagement du bâtiment appartenant à la SNCB était dans les préoccupations premières : une équipe et un budget était alors manquant. De plus Bruxelles qui s'étoffe d'un bâtiment de OMA accentue la valeur métropolitaine et internationale de la gare. Notons que toute la zone de la gare va être réaménagée, en donnant une attention particulière aux réseaux de mobilité, aux liens sol et sous-sol de la gare, au réaménagement de l'espace public, à l'introduction de nouveaux logements, et à la traversée des boulevards métropolitains vers le centre-ville. Il est également question de la réaffectation des quadrilatères, ces espaces non utilisés, retrouvés sous les rails, entre la gare du Midi et les boulevards du centre métropolitains. Le Plan y prévoit une hall alimentaire, des parkings vélo, des espaces dédiés aux organisations locales.¹²² Ce schéma offre des perspective à vision 2022 et 2030.¹²³

118 Informations du projet provenant de : en ligne - <https://oma.eu/projects/sncb-headquarters> (consulté le 15 mars 2020)

119 ibid

120 Source : en ligne - <https://www.lesoir.be/282088/article/2020-02-21/sncb-voici-quoi-ressemblera-la-nouvelle-gare-du-midi-photos> (consulté le 16 mars 2020)

121 Plan d'Aménagement Directeur

122 Source : en ligne - https://perspective.brussels/sites/default/files/BXLMIDI_1AUC_Schemadirecteur-jan2016.pdf (consulté le 16 mars 2020)

123 Toutes les informations sur le PAD Midi se trouvent sur : <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/quartier-midi>

Lieu : Rechthoekstraat 13, 1080 Molenbeek Saint-Jean

Architectes : Suède 36 - Base

Date : 2016- 2020



PARC DE LA PORTE DE NINOVE

Source image : <http://www.suede36.be/fr/content/un-parc-%C3%A9volutif-%C3%A0-la-porte-de-ninove>



PARC DE LA PORTE DE NINOVE

« La concertation a fait ressortir le besoin de protection par rapport aux nuisances routières environnantes tout en maintenant un espace ouvert et visible de toutes parts. Ce double objectif nous incite à travailler le parc en une succession d’anneaux inclinés, permettant, par un jeu de gradins, de se protéger des nuisances tout en offrant un espace ouvert. Le dessin des différents anneaux est ainsi directement issu du relevé archéologique de l’écluse, permettant d’inscrire le parc dans l’histoire plus ancienne du site. Lors des ateliers, plusieurs groupes ont également souligné l’intérêt de développer des « accroches » plus urbaines sur le pourtour du parc. Ces placettes ont l’objectif de lier l’espace vert à son environnement par l’intermédiaire des traversées. Elles marquent les « entrées » du parc, deviennent des repères, des lieux de rendez-vous identifiants. Au croisement des quartiers, proche du pont de l’écluse, la placette sera animée par un kiosque. Les entrées le long de la petite ceinture et au bout de la rue Heyvaert fonctionneront comme des petits salons urbains. Le long du canal, quai de l’industrie, un espace plus communautaire avec des tables de pique-nique : des grandes tables pour se rassembler, manger ensemble ou encore accueillir des classes pour une animation autour de l’écluse en profitant d’une vue sur le canal. »¹²⁴

Ce quartier d’Anderlecht manque cruellement d’espace vert, et ce parc apporte enfin une identité dans ce coude de la zone du canal, chargé d’histoire. Le projet de ce parc s’est réalisé en concertation avec les citoyens, néanmoins certains se plaignent de cet espace comme étant « une pelouse verte sans intérêt » : je répondrai à cela qu’il faudra attendre la fin des travaux, l’arrivée du kiosque et des mobiliers urbains prévus, afin de se rendre compte des usages réellement obtenus. Ce parc était dans l’attente depuis de nombreuses années, et un écrin de vert d’a jamais fait de mal à personne. En effet, le gazon vient à peine de pousser en mars : juste à temps pour la période de déconfinement rencontrée.¹²⁵ Il existe aussi des inquiétudes quant aux arrivées de squat, de déport et de vandalisme au sein du parc... Des mesures seront à prendre si des premiers cas désagréables feront leur apparition. La concertation et participation citoyenne seront peut-être un levier au maintien propre et agréable du parc ... Des observations seront de mises.

D’autre part, l’arrivée d’une future tour de logement de 90m de hauteur aux abords du parc dans le cadre du PAD Porte de Ninove est au centre des préoccupations. Ce projet ambitieux génère une crainte chez les citoyens puisqu’il pourrait provoquer un changement microclimatique dans le parc, couper les perspectives, diminuer la luminosité et provoquer des ombres désagréables. L’augmentation du trafic automobile pourrait également être en jeu.¹²⁶

124 Description des architectes : en ligne - <http://www.suede36.be/fr/content/un-parc-%C3%A9volutif-%C3%A0-la-porte-de-ninove> (consulté le 13 mars 2020)

125 Voir 5.4 *Actualité Covid 19*, pp 151 à 157.

126 Remarque du comité PorteNinovePoort: en ligne - <http://www.porteninovepoort.be/docs/Remarques%20du%20comit%C3%A9%20PNP%20sur%20le%20projet%20de%20PAD%20Porte%20de%20Ninove.pdf> (consulté le 16 mars 2020)

Lieu : Gare de l'Ouest, Chaussée de Ninove, 1080
Molenbeek-Saint-Jean

Architectes : 1010 architecture et urbanisme

Date : 2019 - en cours



MOLENWEST

Source image : <https://naa.brussels/fr/actualites/permis-delivre-pour-occupation-temporaire-molenwest>



MOLENWEST¹²⁷

Certes, la gare de l'Ouest ne se trouve pas aux abords directs des boulevards du centre métropolitain, elle participe cependant à l'extension de l'hypercentre selon le PRDD, et deviendra donc une gare représentant l'une des entrées en ville, structurant le réseaux modale interne.

Molenwest, est un projet d'occupation temporaire, permettant d'activer le terrain avant le réaménagement définitif du CRU 3 Gare de l'Ouest, et du Contrat de quartier Durable « Autour du Parc de l'Ouest ». Ce terrain de 4.500 m² situé au coin de la chaussée de Ninove et de la rue Alphonse Vandenpeereboom, juste à côté de l'entrée de la station de métro Gare de l'Ouest, sera bientôt aménagé en un nouvel espace public qui accueillera des activités pour tous et pour toutes¹²⁸. La Région planche encore sur la définition de sa future occupation définitive.

En attendant, pour une période actuellement prévue pour trois ans, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) et la commune de Molenbeek ont collaboré pour y permettre une occupation temporaire. Avec comme objectif de répondre à des besoins du quartier qui entoure cet important pôle de transports publics. Il a été décidé d'y aménager des espaces provisoires pour que les associations actives dans le quartier puissent y mener leurs activités, sur base du programme du Contrat de quartier Durable « Autour du Parc de l'Ouest » et du diagnostic du Contrat de rénovation urbaine « Gare de l'Ouest ». Le projet MolenWest prévoit la création d'espaces pour des activités sportives, des containers aménagés pour les animations ludiques et créatives d'associations du quartier à destination d'un public jeune, un fablab accessible aux riverains.

Les travaux ont commencé ce 9 mars 2020.¹²⁹

127 Données du paragraphe venant de : Source : en ligne - <https://sau.brussels/fr/actualites/molenwest-une-nouvelle-occupation-temporaire-cote-de-la-gare-de-louest-molenbeek> (consulté le 16 mars 2020)

128 Activités proposées par des associations du quartier : SamenVoorMorgen, Centrum West, La Rue, Sport2Be, le Fabwest de la MCCS et l'ABEF

129 Source : en ligne - [https://www.facebook.com/pg/Molenwest-115717403203043/about/?ref=page_in-](https://www.facebook.com/pg/Molenwest-115717403203043/about/?ref=page_internal)
ternal (consulté le 16 mars 2020)

Lieu : Avenue du port, 1000 Bruxelles

Maitre d'ouvrage : Pascal Smets

Date : en cours de concertation



AVENUE DU PORT

Source image : <https://pascalsmet.brussels/clemenceau-fontein-2/>



AVENUE DU PORT

L'avenue du port, attenante au Square Saintelette¹³⁰, va également être réaménagée¹³¹, avec deux pistes cyclables et une plantation d'arbres supplémentaires, créant une voie connectée avec le futur parc Beco¹³².

Les habitants ont cependant lancé une pétition pour la préservation des pavés emblématiques de l'avenue, vestige non négligeable d'une mise en œuvre de qualité à Bruxelles, et en voie de disparition à la vue des nouveaux projets. Les pavés permettent également un ralentissement du trafic automobile sur l'avenue. La protection des pavés par le classement de l'avenue a échoué sous le gouvernement de Pascal Smet, mais les citoyens ont relancé l'action face au nouveau gouvernement. Le permis d'urbanisme a cependant été accordé le 12 avril 2019, la bataille est toujours en cours.¹³³

130 Projet en page suivante

131 Source du projet : en ligne - <https://pascalsmet.prezly.com/avenue-du-port-le-permis-octroye-par-la-region> (consulté le 15 mars 2020)

132 Projet page 122.

133 Source : en ligne - <http://www.avenueduport.be/> (consulté le 15 mars 2020)

Lieu : Square Saintelette, 1000 Bruxelles

Architectes : AgenceTer – Karbon – Arcadis

Date : Début de travaux au second semestre 2020.



SQUARE SAINCTELETTE

Source image : <https://pascalmet.precizy.com/saintelette-de-carrefour-a-la-place-pont-pour-re-connecter-les-rives-du-canal>



SQUARE SAINCTELETTE

Un concours architectural fût lancé à l'été 2017 pour une reconstruction architecturale de la zone entre Saintelette et Yser. C'est la proposition des cabinets d'architectures Agence'Ter, Karbon' et Arcadis, qui fût lauréate.¹³⁴

Le projet maintien la capacité existante de la circulation automobile, tout en redessinant ses voies et sa largeur. Une priorité se tient dans la diminution de la circulation en zone de quartier. Il sera également impossible de se rendre sur le Boulevard de Dixmude en voiture, permettant la création d'un large arrêt de tram en son entrée. La suppression de la pelouse centrale, permet de recentrer le trafic automobile, et d'élargir les trottoirs. Le pont Saintelette se verra également élargit, permettant promenade et vue moins encombrée sur le canal. Une large piste cyclable prendra passage sous le pont, pour rejoindre les quais du canal.¹³⁵

Le Square participera à la promenade urbaine, avec des jeux de pentes et d'escaliers, reliant des espaces de repos auprès de l'eau. Il sera désormais possible de se reposer auprès du canal, action impossible à Bruxelles, contrairement à d'autres villes voisines, comme Paris, Lyon et même Gand.

Ce nouveau Square s'inscrit et lie les espaces et projets en cours de concertation, notamment le parc Beco¹³⁶, le Parc Maximilien¹³⁷, l'aménagement du musée Kanal et du Kaiiteater.

134 Informations sur le projet : en ligne : <https://pascalsmet.prezly.com/saintelette--de-carrefour-a-la--place-pont--pour-re-connecter-les-rives-du-canal> (consulté le 14 mars 2020)

135 Source : en ligne - <https://pascalsmet.brussels/fr/project/saintelette-2/> (consulté le 14 mars 2020)

136 Projet pp. 122

137 Projet pp. 124

Lieu : Parc Beco, Quai des Matériaux, 1000 Bruxelles

Maitre d'ouvrage : Beliris - Tractebel

Date : 2018 - en cours



PARC BECO

Source image : <http://www.beliris.be/projets/quais-matériaux.html>



PARC BECO

« Au quai des Matériaux, un parc régional mixant détente, sport, jeu et loisirs urbains va voir le jour.

Le futur parc de 28.000 m² s'étendra depuis la place Saintelette, le long de l'avenue du Port. Les plans reposent sur un processus de consultation dans lequel les adultes, enfants et jeunes ont pu donner leur opinion et répond donc concrètement aux attentes du quartier. Le projet est une large promenade longeant le canal avec un éclairage ludique qui conduit le promeneur vers diverses zones récréatives. L'ensemble est bordé d'arbres de toutes formes et tailles.

On y trouvera 2 terrains de sport, un grand jardin avec bancs, tables, bac à sable et jeux d'eau, un skatepark avec un espace pour organiser diverses activités, des pelouses, une terrasse en bois... La zone est également un maillon important dans le réseau des parcs régionaux. »¹³⁸

138 Source : en ligne - <http://www.beliris.be/projets/quais-materiaux.html> (consulté le 15 mars 2020)

Lieu : Parc Maximilien, 21 Quai de Willebroeck, 1000
Bruxelles

Appel à projet lancé par le BMA



MAX SUR SENNE

Source image : <https://bma.brussels/fr/2019/12/02/appel-max-senne/>

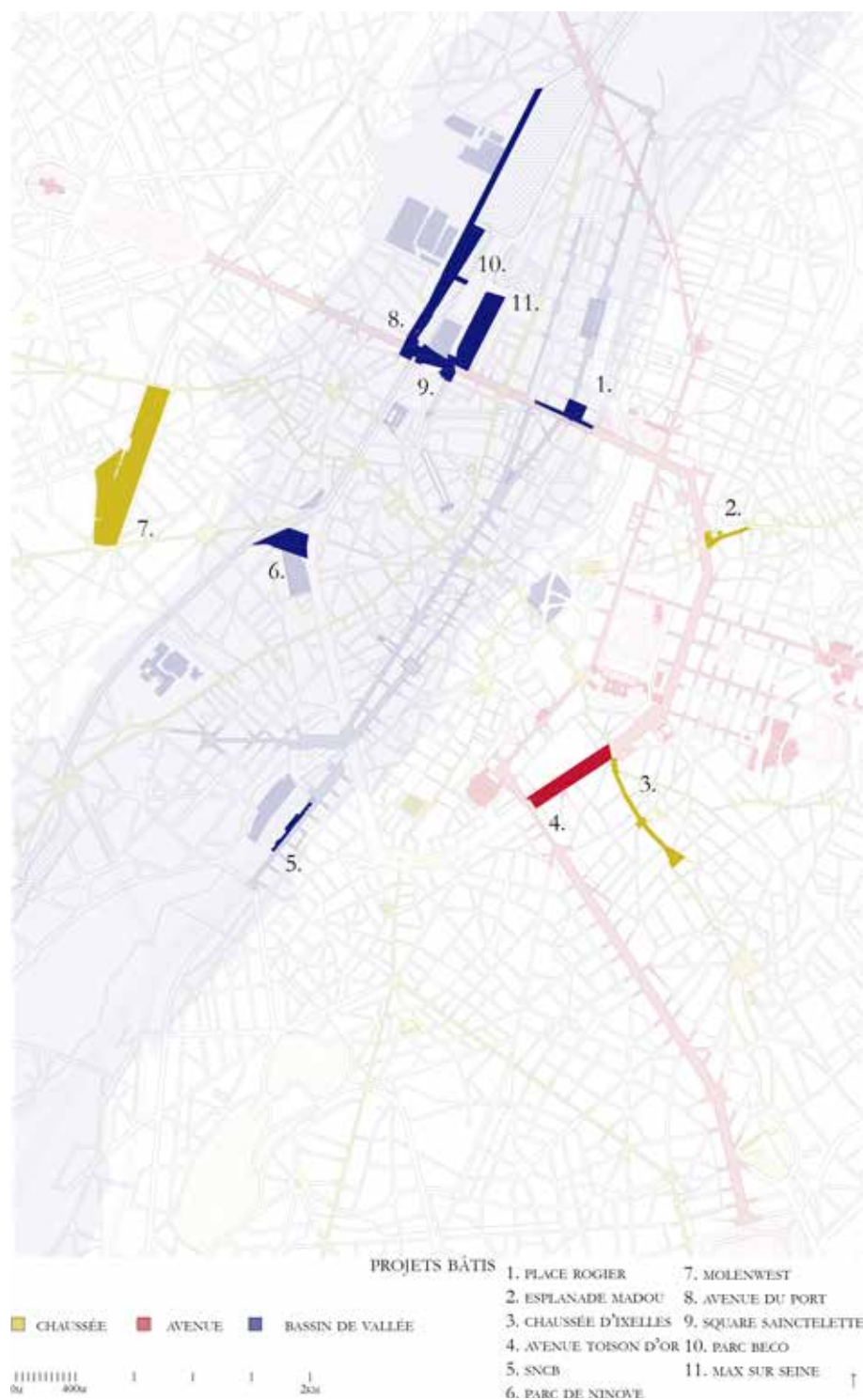


MAX SUR SENNE

Le BMA a lancé un appel à projet pour le parc Maximilien. Les candidatures se sont terminées le 6 janvier 2020 ; il nous tarde donc de connaître le projet lauréat.

Les enjeux importants de la mission se retrouve dans : l'ouverture de la Senne dans le parc, un nouveau bâtiment pour l'intégration de la ferme Maximilien, le réaménagement du Boulevard Bolivar et le carrefour Armateurs ainsi que le réaménagement du parc Maximilien même. L'objectif est également de construire un parc pour tous, sans distinction d'origine, de statut ou de culture, en amenant un volet participatif dans la conception.¹³⁹

139 Source : en ligne - <https://bma.brussels/fr/2019/12/02/appel-max-senne/> (consulté le 15 mars 2020)



Ainsi, comme abordé plus haut, les boulevards sont aujourd'hui ponctués de projets urbanistiques. Une autre particularité vient du fait que la majorité des projets se retrouvent dans la zone Canal, zone en plein aménagement depuis quelques années¹⁴⁰, faisant en effet partie du site prioritaire de développement dans le PRDD.¹⁴¹ Ce site profite alors d'une logique d'aménagement urbanistique ; la zone des boulevards de l'hypercentre ne devrait-elle pas recevoir également une telle priorité ? L'actualité tend vers ce questionnement.

140 Source : en ligne : <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-directeur-pour-la-zone-du-canal-1> (consulté le 20 mars 2020)

141 RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE «PRDD», 2018, pp22.

5.3 GOOD MOVE¹⁴²

Le Plan Régional de Mobilité (PRM), élaboré par les communes, administration régionale et intervenants multiples¹⁴³, a une valeur réglementaire. Ce plan a donc été approuvé en mars 2020, et sera révisé tous les 10 ans. Le plan prône une participation active de la citoyenneté dans le développement des principes et des projets prochainement en cours.¹⁴⁴

Le PRM se compose de deux parties distinctes : La CITY VISION et la MOBILITY VISION. La première partie se concentre sur les enjeux urbains de la métropole auxquels la politique de mobilité doit répondre ; elle se compose de sept dimensions. La partie suivante propose des visions et ambitions répondant à ces enjeux.

142 BRUXELLES MOBILITÉ, «*Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 04 avril 2019.

143 Intervenant dans le plan Good Move: Commune 25% ; Administration régionale 18% ; transports en commun 5% ; politique 8% ; entreprises 12%, chercheur 3% ; journaliste 1% ; syndicat 1% ; association 19 % ; fédération d'entreprises 8%.

144 Pour participer, il suffit de signer la charte en ligne : <https://goodmove.brussels/fr/contexte/>



GREEN

DIMINUER LES IMPACTS DES MOBILITÉS SUR L'ENVIRONNEMENT

SOCIAL

OFFRIR DES MOBILITÉS QUI PERMETTENT À TOUS DE SE DÉPLACER EFFICACEMENT ET AGRÉABLEMENT

PLEASANT

CONCILIER LES BESOINS DE MOBILITÉ AVEC UNE BONNE QUALITÉ DE VIE POUR LES HABITANTS

HEALTHY

PROMOUVOIR DES MOBILITÉS QUI IMPACTENT POSITIVEMENT LA SANTÉ PHYSIQUE ET MENTALE

PERFORMANT

CONCEVOIR DES MOBILITÉS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET À L'APPROVISIONNEMENT DE LA RÉGION

SAFE

ASSURER DES MOBILITÉS SÛRES ET SÉCURISANTES

EFFICIENT

DÉVELOPPER DES MOBILITÉS QUI OPTIMISENT LES RESSOURCES

CITY VISION

SOURCE : BRUXELLES MOBILITÉ, «PLAN REGIONAL DE MOBILITÉ 2020-2030. PLAN STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL», BRUXELLES, 30 AVRIL 2020, PP 33.

5.3.1 CITY VISION¹⁴⁵

Ainsi, ces enjeux sont divisés en sept dimensions. Celles-ci reprennent chiffres et constatations au sein de toute la Région bruxelloise : je me permets d'utiliser ces enjeux, et de les mettre en relation directe avec les boulevards métropolitains étudiés ici. Deux dimensions sont, à priori, caractéristiques de ces boulevards : GREEN et PLEASANT. Il est donc judicieux de les détailler ci-après.

GREEN¹⁴⁶

Le trafic routier génère une série d'impacts sur l'environnement : gaz à effet de serre, émissions de polluants atmosphériques, imperméabilisation des sols, eaux de ruissellement polluées, bruits, etc. Sur les boulevards métropolitains, deux faits sont irréfutables. Le premier, concerne l'émission de polluants atmosphériques NO₂ (dioxydes d'azotes) La concentration de ces particules fines aux abords des boulevards, est encore alarmante. En effet, depuis 2010, la concentration en dioxyde d'azote sur les grands axes bruxellois dépasse la norme européenne d'une moyenne annuelle de 40µg/m³...(voir figure 1 pp.132) On remarque une concentration de ces dioxydes aux sorties de tunnels. Une nette évolution est à constater depuis 2014, mais cette diminution reste encore insuffisante.¹⁴⁷

Le deuxième point concerne l'imperméabilisation des sols sur ces boulevards. « *En ce qui concerne le seul territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ce taux d'imperméabilisation est passé de 27% en 1955 à 47% en 2006, soit près de la moitié de la surface du sol, ce qui a de multiples incidences sur les masses d'eau et l'environnement.* »¹⁴⁸. On remarque sur la figure 2, page 133, que les boulevards, représenté en blanc, ne se retrouve pas dans une couleur représentant un pourcentage d'imperméabilisation : une situation dramatique donc.

Le bruit engendré par le trafic, et par l'accélération de la vitesse au sein des tunnels, est également caractéristique de cette zone.

145 BRUXELLES MOBILITÉ, «Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 04 avril 2019, pp 24 à 36.

146 BRUXELLES MOBILITÉ, «Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 04 avril 2019, pp 27,28.

147 Source : en ligne - <https://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/history/evolution> (consulté le 26 février 2020)

148 BRUXELLES MOBILITÉ, «Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 04 avril 2019, pp.27.

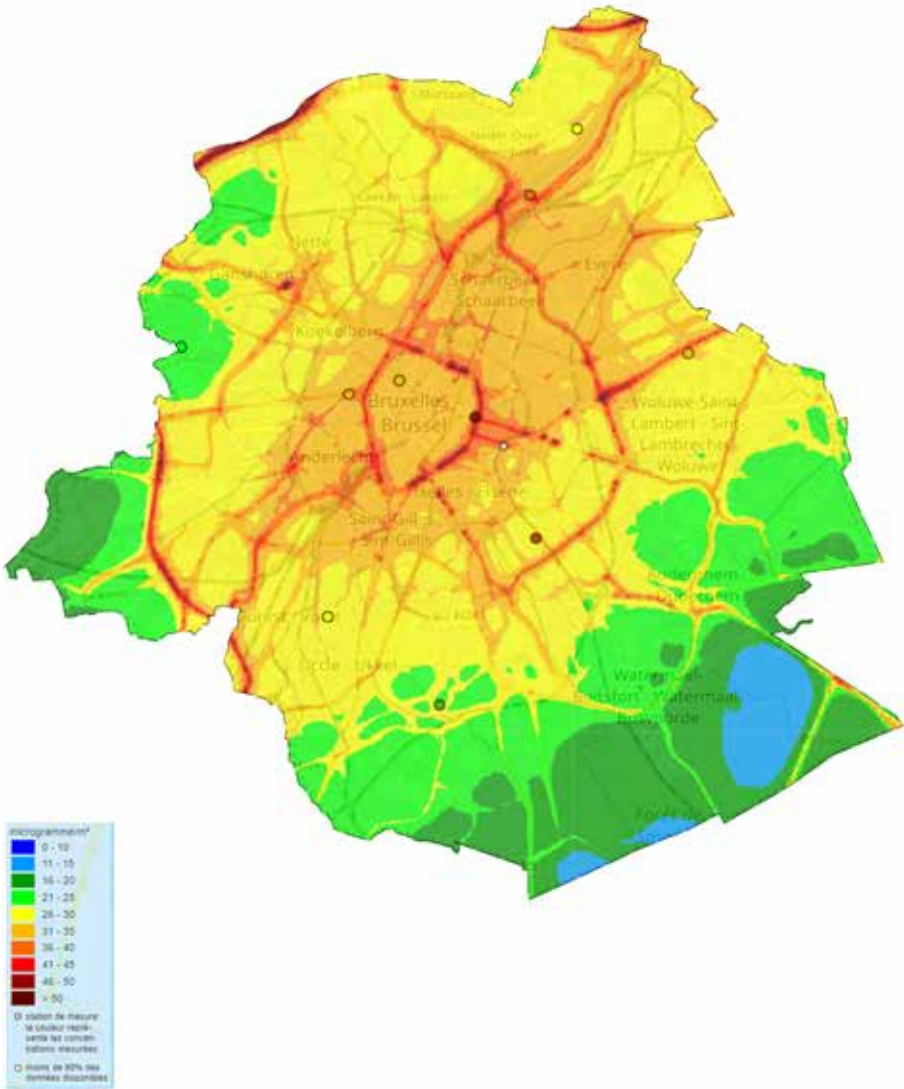


FIGURE 1

MOYENNE ANNUELLE DE DIOXYDE D'AZOTE (2017)

Source : https://www.ascelne.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-d-azote/history/no2_aanneau_no2fdm

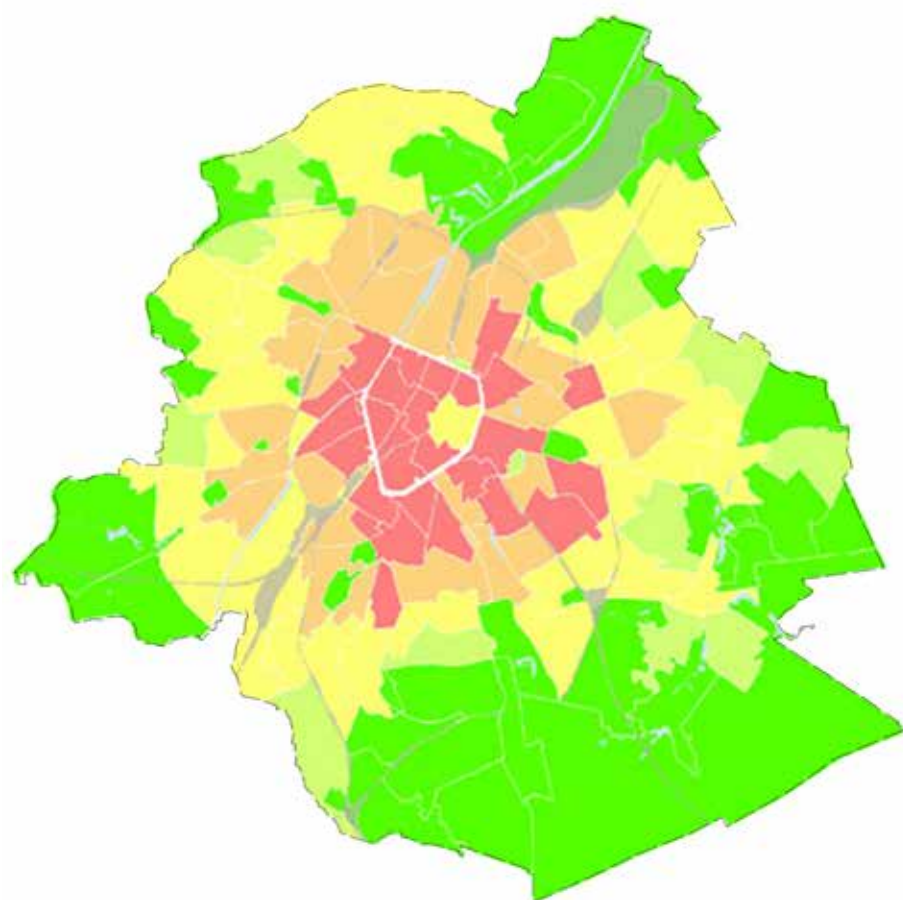
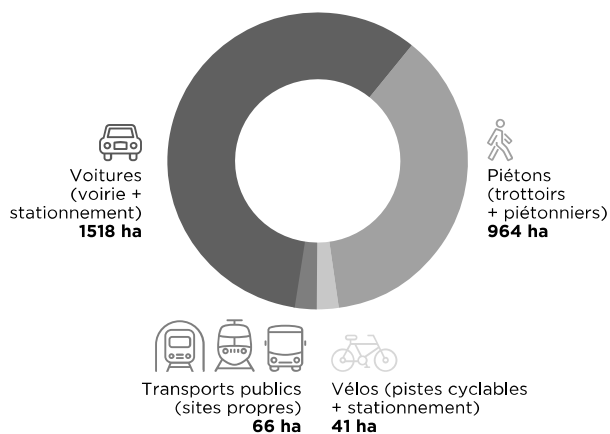


FIGURE 2
PART DE SURFACES IMPERMÉABLES (2006)





ESPACE RÉSERVÉ EN VOIRIE PAR TYPE D'USAGE DE L'ESPACE PUBLIC (UNITÉ: HA), EN 2014 POUR LA RBC

Source : Cahier n°5 de l'Observatoire bruxellois de la mobilité – Calcul Thomas Ermans USL-B CES)

PLEASANT¹⁴⁹

L'espace public sur les boulevards métropolitains est majoritairement dédié au trafic routier (en surface et sous-sol) et aux espaces de stationnement. La tendance vient à rééquilibrer cet espace en faveur des cyclistes, piétons et transports publics, depuis 1989. Toutefois, un rééquilibrage est encore à développer plus loin, en vue des objectifs à atteindre selon Good Move.

149 BRUXELLES MOBILITÉ, «*Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 04 avril 2019, pp. 30,31.

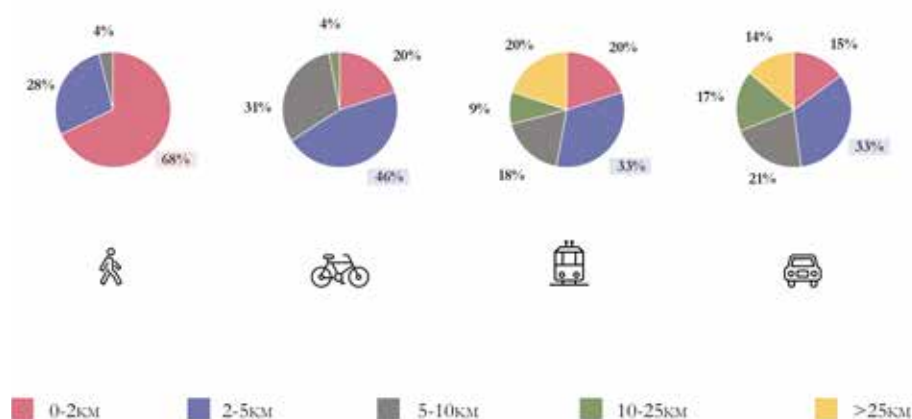


FIGURE 5

RÉPARTITION DES DISTANCES DE DÉPLACEMENT EN FONCTION DU MODE.

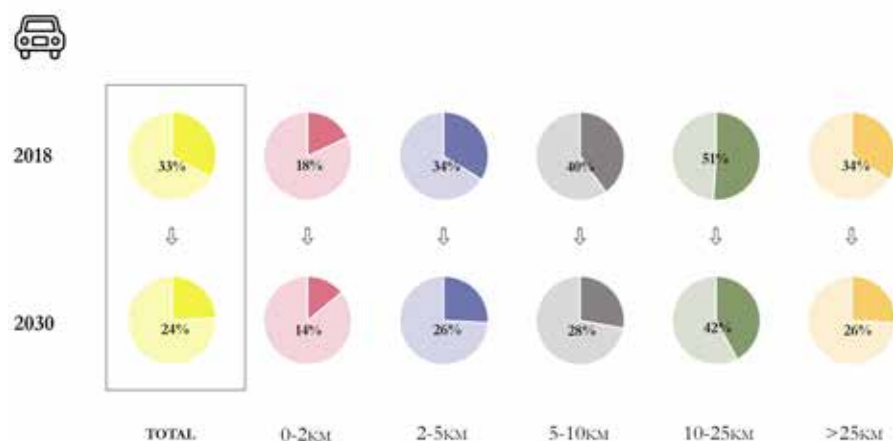


FIGURE 6

ÉVOLUTION VISÉE DE LA PART MODALE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE SELON LES DISTANCES

DIAGRAMMES GOOD MOVE

SOURCE: BRUXELLES MOBILITE, «PLAN REGIONAL DE MOBILITE 2020-2030: PLAN STRATEGIQUE ET OPERATIONNEL», BRUXELLES, 30 AVRIL 2020, PP 63 ET 65

5.3.2 MOBILITY VISION¹⁵⁰

Cette Mobility Vision se décline autour de 6 ambitions, détaillées en fonction de leur importance dans ce travail.

INFLUER SUR LA DEMANDE GLOBALE DE DÉPLACEMENTS

Good Move ambitionne une réduction des besoins de se déplacer, en réduisant les distances de déplacement de l'ordre de 3%. Il souhaite également encourager une meilleure répartition des déplacements dans le temps, évitant la mise en sous pression et saturation des réseaux de transports routiers et en commun. Une désynchronisation des horaires de travail et scolaire est à encourager.

VISER UNE DIMINUTION DE L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Aujourd'hui, la part modale de déplacement en voiture individuelle, dans et en lien avec la Région, est de 33%. Le PRM souhaite diminuer cette part et donc obtenir une part modale pour la voiture de 24% d'ici 2030 (ce qui fait une diminution du trafic automobile de 28%).

La diminution de l'utilisation de la voiture doit s'appliquer à tous les types de distances parcourues, en valorisant les alternatives. (*figure 6*) En effet, Good Move indique que « l'usage de chaque mode varie selon la longueur des déplacements. La marche est majoritairement utilisée pour les courtes distances (moins de 2 km). Le vélo (et nouvelles micromobilités) est un mode adapté pour les distances de 2-5 km avec un potentiel encore important pour des distances allant jusqu'à 10 km, voire plus grâce à l'assistance électrique. Le transport public répond quant à lui à une demande de déplacement sur des courtes, moyennes et longues distances. »¹⁵¹

La valorisation de ces modes de déplacements propre aux types de distance, permettra donc une diminution de la part modale automobile. Cette diminution s'affirme/s'affiche/aux alentours des 20% pour chaque distance ; notant une diminution plus importante pour celle de 5-10 km utilisée en moyenne par tous les modes alternatifs (*figure 5*)

Le plan de mobilité s'axe donc sur une utilisation majoritaire des modes actifs pour les déplacements allant de moins de 2km (la marche) à 5-10km (vélo et micromobilité), et l'utilisation des transports publics pour des distances allant de 5 km à plus de 10km.

150 BRUXELLES MOBILITÉ, «*Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 04 avril 2019, pp.37 à 80.

151 BRUXELLES MOBILITÉ, «*Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 30 avril 2020, pp.63.

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT DE SERVICE INTÉGRÉS POUR L'USAGER

Cet objectif se réalise via le concept de MaaS, Mobility as a Service. Une interface vient regrouper tous les différents opérateurs de mobilité ; ainsi l'utilisateur se retrouve face à une multitude de modes de déplacements alternatifs en un seul système. La MaaS intègre les offres des opérateurs, leur billetterie, les tarifications, et les préférences de l'utilisateur. La concrétisation d'un tel système permettra tant une amélioration des services, qu'un renforcement de l'accessibilité universelle à la mobilité.

La STIB¹⁵² vient justement de lancer le projet pilote MaaS¹⁵³. Ce projet est en phase de test : la société a lancé un appel en mars 2020 afin de trouver 2000 volontaires prêts à tester l'application.¹⁵⁴ Cette dernière devrait être opérationnelle fin 2021.

*“Ce test permettra d'une part d'analyser les comportements de mobilité des utilisateurs: propension à moins utiliser son véhicule privé, conscientisation au budget consacré à la mobilité, test de nouvelles formes de mobilité, etc. Le test a également pour objectif d'avoir une vue précise de la gestion de l'application: ergonomie, gestion des flux, échange de données entre les opérateurs, ...”, explique la Stib dans un communiqué.*¹⁵⁵

OPTIMISER LA LOGISTIQUE URBAINE

Un Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises fait l'objet d'une évaluation. Ce plan aura comme objectif de réduire et optimiser le mouvement de véhicules marchands, de reporter les mobilités sur la route vers la voie d'eau et le rail ainsi que faciliter la vie des livreurs.

MENER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DE STATIONNEMENT

En rendant le stationnement en voirie moins attractif, et diminuer l'emprise de la voiture stationnée sur l'espace public.

152 Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

153 Plus d'information sur <https://maas.stib.brussels/>

154 Source : bx1 «La STIB recherche 2000 personnes pour tester son application MaaS»: en ligne (3 mars 2020) - <https://bx1.be/news/la-stib-recherche-2000-personnes-pour-tester-son-application-maas/> (consulté le 20 mai 2020)

155 ibid

GARANTIR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT BIEN STRUCTURANT ET EFFICACES

Cet objectif est une priorité dans la rédaction de ce travail. La mise en place des différents services cités ci-dessus, doit passer par une réorganisation des transports, en les rendant lisibles, performants et structurés. Ces réseaux constituent « l'épine dorsale sur laquelle se greffent une multitude d'autres services de mobilité. Ils doivent être cohérents entre eux et dans leur capacité à s'intégrer dans le tissu urbain. »

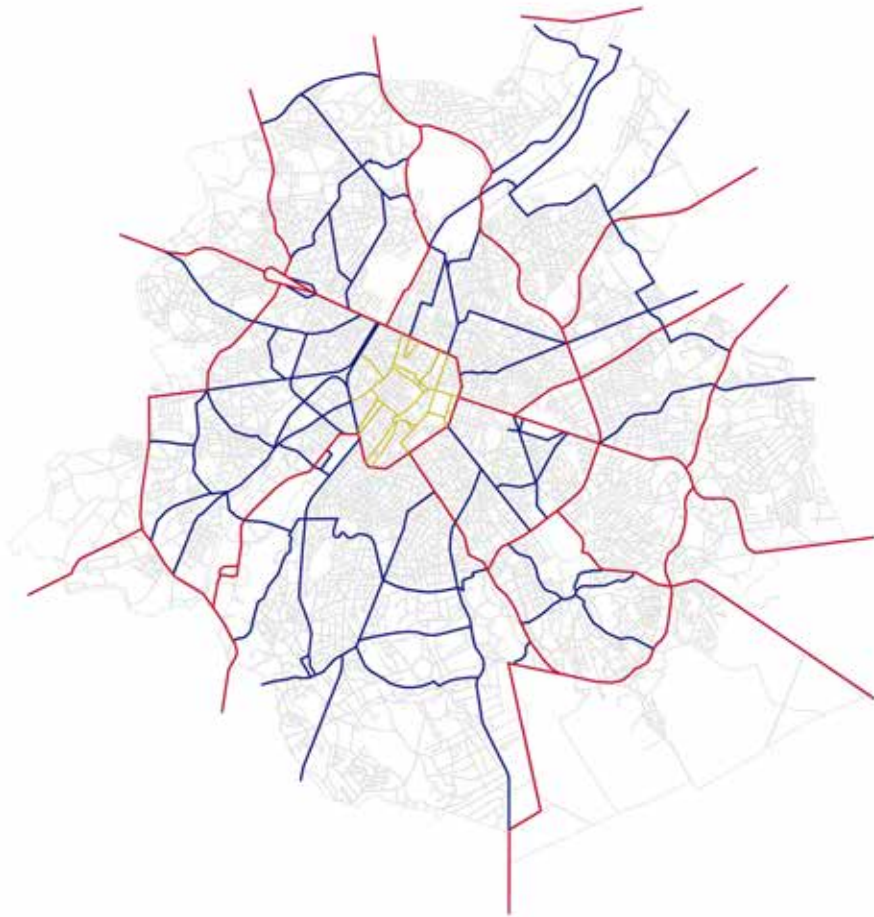
Les réseaux définis s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

PLUS « les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer »

CONFORT « les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux »

QUARTIER : « des “mailles” apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux. »

Voici un aperçu des différents réseaux conçus par Good Move.



RÉSEAU AUTOMOBILE

■ PLUS ■ CONFORT □ QUARTIER ■ COLLECTEUR DE QUARTIER DU PENTAGONE

0m 1.5km 3km 4.5km 6km

RÉSEAU AUTOMOBILE.

NOTE: Le plan Good Move finalisé a été approuvé le 5 mars 2020, cependant, celui-ci fût mis en ligne le 30 avril 2020 ; antérieurement, on trouvait une version non approuvée sur le site web du PRM.¹⁵⁶

La grande différence entre les deux versions se trouve ici ; en effet, ce travail de fin d'étude se basait premièrement sur la version antérieure qui désignait tout le réseau de la petite ceinture, comme un réseau automobile PLUS. Ce fait, amenait des questionnements quant à la viabilité du centre-ville sur tout le pourtour de ces boulevards ; difficile d'imaginer une restructuration de l'espace public dans un environnement PLUS.

Cependant, le version finalisée et approuvée,¹⁵⁷ mise en ligne plus tard, montre que le réseau automobile, allant de la gare du Midi, au Square Saintelette, devient un réseau CONFORT : une belle avancée donc, dans la qualification du réseau. Un morcellement plus « radical » sera cependant proposé dans le chapitre suivant.¹⁵⁸

«Le réseau régional est constitué des voiries :

AUTO PLUS, constitué du ring et des grands axes métropolitains. Ce réseau canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région ;

AUTO CONFORT qui complètent le maillage du réseau PLUS pour l'accessibilité de la Région et limitent l'effet de dispersion du trafic dans les quartiers ;

AUTO QUARTIER:représentant l'immense majorité du réseau. La circulation automobile y est possible, mais uniquement pour l'accessibilité locale et à vitesse réduite.»¹⁵⁹

La carte ci-contre, met aussi en avant les collecteurs de quartier situés dans la Commune de Bruxelles, à l'intérieur du Pentagone. Ce réseau prend en charge la circulation en provenance ou a destination de quartier du centre-ville. On remarque que la traversée du Pentagone est possible par se réseau, et qu'il crée une sorte de rocade en plein cœur de la ville, entourant l'Ilot Sacré de Bruxelles.. Cette rocade est-elle encore utile dans une logique de minimiser les flux de passage?

156 Nouvelle version consultée le 24 mai 2020 (BRUXELLES MOBILITÉ, «*Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 30 avril 2020

157 Version représentée sur la carte ci-contre.

158 Chapitre 6 : *Projet*. pp. 162

159 Source: BRUXELLES MOBILITÉ, «*Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel*», Bruxelles, 30 avril 2020, pp 96. .



RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

« Les axes TP PLUS permettent des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées.»¹⁶⁰

Le réseau TP plus deviendrait donc l'armature du système de mobilité régionale. L'ambition est de restructurer ce réseau dans une logique radiocentrique : on observe une organisation en rocade, reliés par des axes radiaux. Ce système est également envisagé dans les réseaux AUTO PLUS et VELO PLUS

« Les axes TP CONFORT complètent le maillage du réseau PLUS et permettent les déplacements entre les quartiers. Assurant des déplacements à moins grande échelle et circulant sur des voiries de gabarit plus restreint que le réseau TP PLUS, le réseau CONFORT n'a pas vocation à assurer le même type de performance en matière de temps de parcours. En revanche, l'enjeu de la régularité y est essentiel.

Le réseau TP QUARTIER assure la desserte fine des quartiers et le service de proximité à la population. Constitué aujourd'hui de lignes de bus à vocation de desserte locale, l'exploitation de ce segment de l'offre peut être amenée à évoluer progressivement vers d'autres types de modalité, sans préjudice de la nécessité de maintenir une offre de transport public accessible à tous : fonctionnement à la demande, autres types de véhicule, etc.»¹⁶¹

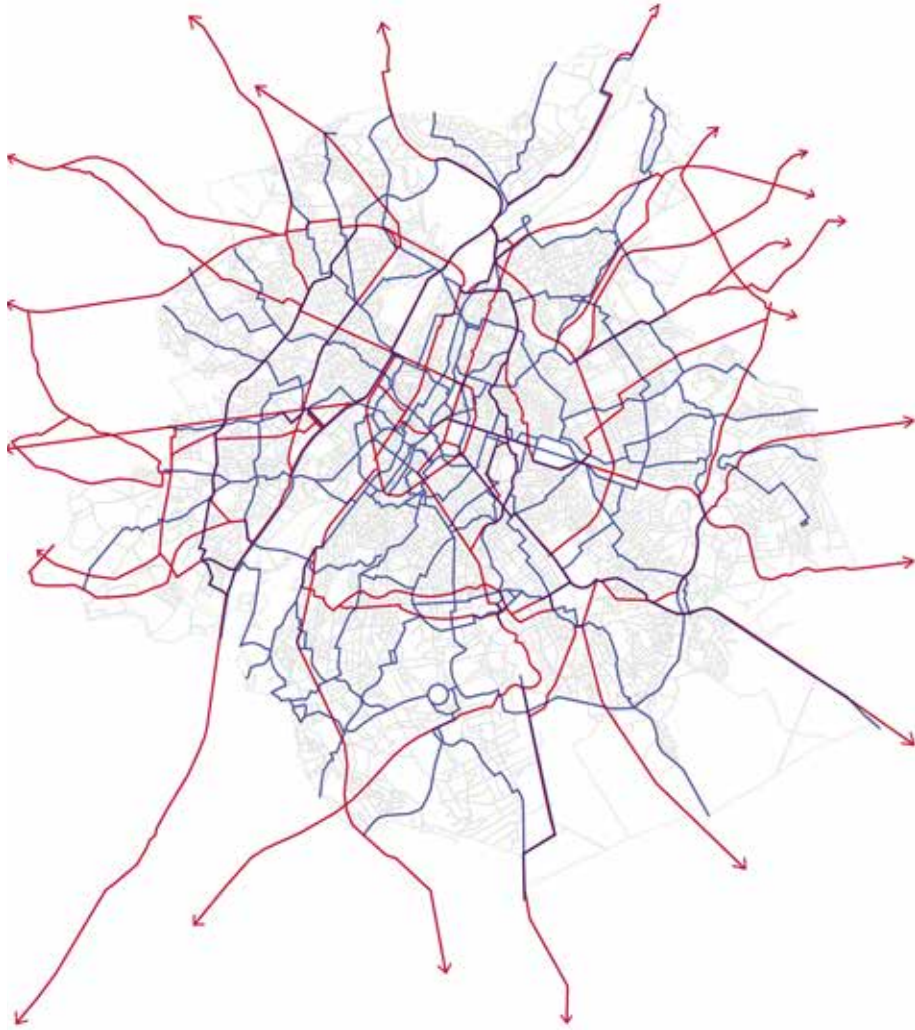
« Au-delà de la fonction « transport », les axes et pôles du réseau métropolitain, existants ou à créer, constituent le support d'un développement urbain dense et mixte. Les gares, stations et pôles d'échange notamment, constituent des points de centralité à part entière dont l'aménagement fait l'objet d'une attention particulière. Elles dépassent la seule fonction « technique » : insertion dans le tissu urbain, diversité des fonctions, qualité des itinéraires d'accès à pied et à vélo. L'implantation des fonctions urbaines dépend du niveau d'accessibilité proposé, mesuré sur la base de l'offre en transport public, mais aussi de l'offre de services de mobilité au sens large : réseau cyclable, mobilité partagée et taxis»¹⁶².

La priorité est basée sur la mise en place efficace des pôles d'échanges stratégiques, qui sont représentés par ces interconnexions entre réseaux ferroviaires, réseaux PLUS, réseaux CONFORT et réseaux QUARTIER. Les nœuds de croisement entre ces différents axes, sont prioritaires dans l'aménagement de la ville. Mobilité et stratégie territoriale sont fortement liées.

160 BRUXELLES MOBILITÉ, «Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 30 avril 2020, pp 86.

161 BRUXELLES MOBILITÉ, «Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 30 avril 2020, pp 86 à 88.

162 BRUXELLES MOBILITÉ, «Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 30 avril 2020, pp 94.



RÉSEAU CYCLISTE

■ PLUS

■ CONFORT

0 0.5 1 1.5 km

1

RÉSEAU CYCLISTE

Le réseau cyclable est conçu selon deux approches. Les conditions de sécurité doivent être appliquées sur tout le réseau, selon le type de rue et les fréquences de trafic. La Région prône la mixité modale sur tous les réseaux à trafic apaisé auto quartier, avec la présence d'une signalisation claire pour les cyclistes, mais pas d'aménagement particulier, contrairement aux axes de flux importants de plus de 30km/h, ou un aménagement distinct pour cyclistes est nécessaire.

Ces deux types d'aménagement, correspondent donc aux deux catégories du réseau cyclable, VELO PLUS et VELO CONFORT.

«La catégorie Vélo PLUS est destinée prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine. Le caractère direct et la limitation des conflits avec les autres usagers sont particulièrement importants. Les aménagements cyclables séparés y sont privilégiés par rapport à la circulation mixte. Ils sont dimensionnés de façon à permettre la circulation des vélos-cargos ;

La catégorie Vélo CONFORT (qui reprend et complète les tracés des ICR¹⁶³) est destinée à desservir l'ensemble des quartiers en privilégiant autant que possible les voiries locales au trafic apaisé. La sécurité et l'agrément des itinéraires y sont particulièrement importants. Les voiries locales empruntées par le réseau Vélo CONFORT seront priorisées dans la mise en œuvre de mesures de dissuasion du trafic automobile de transit et d'atteinte des vitesses de circulation limitées à 30 km/h effectifs, pour garantir la mixité des types de circulation.»¹⁶⁴

Aujourd'hui, la priorité se trouve dans l'aménagement de ces différentes catégories. Certaines pistes cyclables existent, mais ne sont pas aménagées selon les standards de qualité ; on parle de deux tiers pour le réseau plus, et moins de 50% pour le réseau confort.¹⁶⁵ L'ambition est de proposer un réseau d'itinéraires cyclables structurants qui couvriraient l'ensemble du territoire régional par la présence d'un itinéraire structurant à une distance maximale de 250 à 500 m¹⁶⁶ de tout point du territoire.

163 Itinéraires Cyclables Régionaux.

164 BRUXELLES MOBILITÉ, «Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel», Bruxelles, 30 avril 2020, pp 82.

165 ibid

166 ibid



MAGISTRALE PIÉTONNE



MAGISTRALE PIÉTONNE

0m 400m 200m

1. GARE CENTRALE - CINQUENTENAIRE
2. GARE CENTRALE - PLACE FLAGHEY
3. PORTE DE NAMUR - AVENUE LOUISE
4. GARE CENTRALE - SABLON
5. ROUTTE - GARE DU MIDI
6. DANSAERT - PLACE COMMUNALE DE MOLLENBEEK
7. PLACE DE BROUCKÈRE - TOUR ET TAXIS
8. PLACE DE BROUCKÈRE - PLACE LIEDTS

RÉSEAU PIÉTON : MAGISTRALES PIÉTONNES¹⁶⁷

Le Plan piéton se divise également en catégories PLUS, CONFORT et QUARTIER, où les deux premières demandent un standard d'aménagement élevé, avec entre autres, un dimensionnement adapté aux flux, un cheminement piéton sans détour, planéité et adhérence.

Ce travail attire l'attention plus particulièrement sur la notion des magistrales piétonnes introduites dans le plan Piéton. Ces magistrales font parties du réseau PLUS, et se définissent comme un réseau de grands itinéraires, rejoignant un point intra-muros à un point extra-muros ; ces structures traversent donc les boulevards métropolitains, et s'affranchissent des limites historiques de l'hypercentre.

Que représente ces magistrales plus précisément ?

Elles constituent un réel réseau d'une distance assez longue, de 2 à 3 km. Ces magistrales ne sont pas synonymes de piétonnier ; elles constituent un espace de marche agréable dans un espace de mobilité partagée ; Bruxelles mobilité parle de large trottoir sur un côté de la rue, ou d'un espace au centre d'un boulevard. On retrouve donc une continuité dans les mouvements au sein de ces magistrales, avec des traversées claires, accessible par tous, « des revêtements agréables, des bancs régulièrement répartis, des lieux de séjour connectés au trajet et des interventions artistiques et botaniques pour en assurer l'attractivité ». ¹⁶⁸ Les lieux de séjours, sont principalement définis comme des lieux repères dans l'espace public, des points d'attractivité différentes, assurant un lien social, économique, culturelle. Ces pôles, peuvent avoir un rôle métropolitain, structurant la ville, ou un rôle plus local, en lien avec les noyaux des centres de quartier, introduits par des zones apaisées, en cohérence avec le maillage vert et bleu.

Les magistrales piétonnes structurent donc l'espace piéton, mais auront également des conséquences sur les autres réseaux de mobilité ; en effet, elles ont pour rôle de donner à l'automobiliste l'envie de renoncer à sa voiture, et de marcher pour flâner le long de cette magistrale, se rendre à son commerce, admirant œuvres d'arts en rue, ou s'asseoir en terrasse pour observer les passants.

Pour résumer, « l'aménagement de ces espaces est réalisé sur la base des principes suivants : Garantir que le grand nombre de piétons en séjour et en mouvement prime localement sur la performance des autres modes ; Faciliter les cheminements des piétons, des joggeurs et des cyclistes, en privilégiant les traversées en une seule fois et garantir l'accessibilité universelle ; et Favoriser l'accès aux transports publics et à l'intermodalité. » ¹⁶⁹ Bruxelles est encore en pleine recherche quant aux manières d'aménager les axes des magistrales piétonnes ; la ville peut compter sur les exemples déjà réalisés dans d'autres villes du continent européen, notamment à Strasbourg depuis 2013. ¹⁷⁰

¹⁶⁷ Données et informations utilisées pour la rédaction du paragraphe venant de BRUXELLES MOBILITÉ, « *Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel* », Bruxelles, 30 avril 2020, pp 81.

¹⁶⁸ *ibid*

¹⁶⁹ *ibid*

¹⁷⁰ Projet à Strasbourg résumé en annexes pp. 224



Photo prise par l'auteur, «*Piste cyclable en travaux le long du canal*», Bruxelles, 22 mai 2020.

Ainsi, le Plan Régional de Mobilité Good Move, est, à priori, un plan complet, offrant des ambitions claires, avec comme priorité, une revalorisation de l'espace public par les mobilités dites « actives »¹⁷¹. La vision envisage une diminution du trafic automobile de 30% d'ici 2030. Ces chiffres seront ensuite remis à jours tous les 10ans.

Qu'en est-il des boulevards métropolitains dans ce plan ?

Le RER vélo est déjà en pleine concertation et création, les boulevards métropolitains seront pleinement cyclables d'ici fin 2020 selon BRUZZ.¹⁷² Ces aménagements, ainsi que ceux transversaux, seront un atout dans l'utilisation grandissante du vélo.

L'introduction des magistrales piétonnes offre une opportunité idéale pour la redéfinition de l'espace public ; de ce qu'il a à offrir comme perspectives urbaines et comme incitateur à la marche, à la flânerie. Cependant, une question se pose quant à la valeur de ces magistrales aux intersections avec les boulevards, étant donné le statut que le PRM consacre à ces derniers. En effet, la majorité des boulevards, maintiendra son état d'autoroute urbaine, accompagnée de ces tunnels ; incitant vitesse, trafic, et ne résolvant pas les enjeux GREEN ET PLEASANT par exemple. La traversée des boulevards semble donc difficilement convaincante. À noter également que, lors d'une balade guidée par l'experte Sonia Lavadinho¹⁷³, organisée à l'occasion d'un workshop¹⁷⁴ sur les magistrales piétonnes, celle-ci a prouvé que cette autoroute urbaine est un frein à la balade et à la traversée, et qu'un réaménagement réfléchi était à envisager. La redéfinition urbanistique des boulevards, passe donc par une redéfinition de la mobilité dans son ensemble. La diminution du nombre de voiture n'est pas la seule solution dans le cas de cet ensemble urbanistique, même si nécessaire aux changements. Une discussion avec Pierre Vanderstraeten¹⁷⁵ met en question la projection d'un plan de mobilité sur une courte durée de 10 ans ou 20 ans, sachant que la configuration d'un profil d'espace public est installée pour 70 à 80 ans. Une réflexion sur 10 ans paraît donc faible ; si l'on imagine une augmentation de 25% de la part modale du vélo d'ici 70 ans, la réflexion de l'espace public changerait radicalement. Difficile d'imaginer des travaux d'envergure tous les 20 ans, en fonction des chiffres annoncés par Good Move. Est-on capable d'être aussi prospectiviste? Difficile de répondre. Notons tout de même qu'une réflexion intelligente sur la mise en place d'espace partagé, permettrait d'offrir une grande flexibilité d'usage et de profil.

171 Mobilité active = Mobilité qui stimule l'activité humaine et promeut l'intelligence sociale. Cette mobilité s'adapte facilement à son environnement. Définition traduite de l'anglais par l'auteure, venant de : BENDIKS Stefan, DEGROS Aglaée, «*Traffic space, Public space*»

172 BRUZZ «*7,6 miljoen voor extra fietspaden Kleine Ring*» - en ligne (09/04/2020) : <https://www.bruzz.be/mobiliteit/76-miljoen-voor-extra-fietspaden-kleine-ring-2020-04-09?fbclid=IwAR3g7v3zxShAXiMyC7PtN_UH_PlkZAZKa6hIjsO402Ixl14AvVgU9cNQSTg>

173 Sonia Lavadinho, géographe, est chercheuse associée au Centre de Transports de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse) et fondatrice de Bfluid, un cabinet spécialisé dans la recherche & prospective en mobilité et développement territorial durables.

174 Workshop entre Rien Van de Wall, Bruxelles Mobilité, Pierre Vanderstraeten, et autres. Information recueillie lors de mon entretien avec Rien van de Wall et Wim Menten le 13 février 2020.

175 Le 4 mai 2020



Photo prise par l'auteure, «*Porte de Namur vidée par le confinement*», Bruxelles, 30 mars 2020.

5.4 Actualité COVID19

Cette « nouvelle manière » de faire l'espace public énoncée plus haut¹⁷⁶, est aujourd'hui en pleine évolution. La crise mondiale provoquée par le Coronavirus risque bien d'impacter l'urbanisme et les transports. Pour exemple, si l'on se concentre sur les chiffres en avril 2020, le trafic routier a diminué de 70% en région bruxelloise¹⁷⁷ (et de 40% lors de la première semaine de confinement¹⁷⁸). Le PRM Good Move propose lui, une diminution de 30% d'ici 2020. Des chiffres qui font réfléchir...

Le confinement force la population à rester chez soi, mais elle doit pouvoir aller à l'hôpital, faire des courses, et prendre l'air de temps en temps, en toute sécurité. L'espace public doit donc pouvoir accueillir cette population tout en permettant une distanciation stricte. Berlin et Bogota¹⁷⁹ ont créés des espaces cyclistes temporaires sur les voiries automobiles. A New York et Barcelone¹⁸⁰, des rues ont été fermées à la circulation afin de permettre la balade piétonne en toute sécurité. Ces réponses urbanistiques temporelles ont un nom : « l'urbanisme tactique ». Chez nous, les rues le long des étangs d'Ixelles ont également été fermées au trafic routier, d'abord avec des barrières nadar, puis avec de bacs à fleurs. Le collectif 120/0¹⁸¹, à Saint-Josse-ten-Noode, demande que des mesures soient prises pour permettre aux riverains de profiter de l'extérieur. En effet, tous les parcs de la commune ont été fermés afin d'éviter les rassemblements statiques en un lieu. Le besoin de s'aérer devient d'autant plus important. La largeur des trottoirs est aussi remise en question pour la gestion des files convenable devant les magasins d'alimentation.¹⁸²

Ainsi, un rééquilibrage des espaces publics se fait, en introduisant de nouvelles zones de rencontres piétonnes ; actions soutenues par les communes et même par le gouvernement régional (qui lui-même réfléchit à accorder plus de place au mobilité douce). Le Plan Good Move subirait donc une accélération de son processus, et certains, dont Elke Van den Brandt¹⁸³, se disent d'autant plus convaincu par son introduction.

176 Voir sous chapitre 3.2 « *De Boulevard à autoroute urbaine, et après?* », pp. 72.

177 <https://bx1.be/blogs/mobilite/le-traffic-automobile-a-bruxelles-a-diminue-de-55-a-75-en-mars/?theme=classic>

178 <https://bx1.be/blogs/mobilite/pres-de-moitie-moins-de-voitures-sur-les-routes-depuis-les-mesures-de-confinement/?theme=classic>

179 <https://www.lecho.be/dossiers/coronavirus/comment-le-coronavirus-va-impacter-l-urbanisme-et-les-transports/10221171>

180 *ibid*

181 <https://bx1.be/saint-josse-ten-noode/le-collectif-1210-0-propose-la-fermeture-des-rues-de-saint-josse-aux-voitures/?fbclid=IwAR1yKysmt5-w-R-quJPzimHjcgLwhx-7RgtXeUmV2cGCcj6fCkZTjCEBDv8>

182 *ibid*

183 Ministre bruxelloise de la Mobilité et des Travaux Publics. source des propos : Source des propos: voir note 181.



Photo prise par l'auteure, «*Parc de la Rosée fermée pendant le déconfinement*», Bruxelles, 22 mai 2020.

La crise du coronavirus impacte la conception de la ville, et l'impactera encore dans le futur. Il n'est pas sans rappeler, que l'histoire de l'urbanisme est liée aux épidémies depuis le 19^e siècle.¹⁸⁴

Lors des crises sanitaires, liées au choléra et à la peste, quand la médecine n'était pas capable de freiner ces crises, on faisait appel à l'espace et à l'environnement pour les résoudre de manière préventive. L'aménagement des villes a pu endiguer des épidémies meurtrières. Ce fût le cas notamment à Paris lors des crises de choléra en 1838 et 1842. Napoléon III revient de Londres avec une idée : ventiler la ville afin de lutter contre la maladie. Il était commun de dire que l'air stagnant était porteur de maladie, et qu'il fallait donc ouvrir la ville afin d'évacuer le « mauvais » air. Les ensembles haussmanniens sont donc principalement une manière d'éradiquer les petites rues étroites et « malades » et d'offrir un air plus pur. Cette idée était bien sûre fausse, puisque la science nous apprendra plus tard que le choléra se propage par l'eau. D'autres travaux ont cependant permis d'éradiquer cette maladie, notamment les égouts ; en séparant les eaux usées des eaux potables. Notons cependant que les égouts avaient comme premier but, d'évacuer les mauvaises odeurs, odeurs soi-disant porteuses de maladies et mortelles : un pur hasard donc.

Ainsi, la question de santé et de climat a toujours été déterminante dans l'architecture, jusqu'en 1950, où on se focalisait sur les questions de culture, de signification et non plus de santé. Avec l'arrivée des vaccins, des antibiotiques et du pétrole, l'humain est sorti de ses conditions naturelles, en enlevant la « matérialité » de sa conscience. Sa durée de vie s'est vue doublée, son environnement s'est transformé à la suite de ses activités ; le changement climatique est en conséquence. Ces 50 dernières années ont été portées par un changement du comportement de l'humain, et les aléas de la nature, jusque-là oubliés, reviennent de manière spectaculaire. Il est évident que la crise sanitaire de 2020 aura marquer les esprits, tant au niveau national qu'internationale et qu'elle aura sans nul doute des conséquences notre manière d'expérimenter la ville.¹⁸⁵

La situation amplifie les problématiques urbaines que l'on connaît à Bruxelles ; les quartiers denses manquent d'espaces pour respecter les distanciations physiques, les trottoirs sont trop étroits, et le gouvernement met en garde d'un problème de mobilité sans impliquer de solutions spatiales. En effet, l'utilisation des transports en commun doit être limité pendant la période de confinement et de post confinement ; l'emprise de la voiture pourrait donc dangereusement augmenter pour une durée indéterminée.

Une lettre ouverte¹⁸⁶ met en garde, et demande la rédaction de lignes directrices permettant la distanciation sociale. Il s'agit notamment d'augmenter la capacité des pistes cyclables

184 Données et informations du paragraphe suivant venant de : Emission sur FranceInter, « *Comment l'histoire de l'urbanisme est liée à la lutte contre les épidémies* », dans *Emission au carré*, 3 avril 2020. Invité : Philippe Rahm, architecte suisse, diplômé de l'école Polytechnique Fédérale de Lausanne en 1993. en ligne (3 avril 2020) - <https://www.franceinter.fr/emissions/le-virus-au-carre/le-virus-au-carre-03-avril-2020?fbclid=IwAR08H2HHfeLusJc2OqAsDNGCaWJ5-NsavdpEhAb3JE1guMk076-j5aKZfg> consulté le 18 avril 2020.

185 Données et informations du paragraphe venant de : *ibid*

186 VERDICKT Annekatrinen et al., « *Une nouvelle feuille de route pour une nouvelle mobilité* » dans *Le Soir* : en ligne



Photo prise par l'auteure, «Nouvelle piste cyclable sur la rue de la Loi», Bruxelles, 22 mai 2020.

et des trottoirs, d'inclure des parking « Car&Bike » en périphérie des villes, de créer des zones de rencontres, woonerfs et zones piétonnes réfléchis dans le réseau de mobilité.

*« Supprimer les places de parking devant les magasins ou rendre les rues commerçantes piétonnes permet de ne pas avoir à choisir entre la santé et la sécurité routière quand les files d'attente sur les trottoirs s'imposent. »*¹⁸⁷

C'est également dans cette optique, que la Ville de Bruxelles (1000) a décidé de rendre tout l'intérieur du Pentagone bruxellois comme étant une zone résidentielle de rencontre¹⁸⁸, à l'exception de la Rue Royale. Piétons et cyclistes sont prioritaires, où véhicules motorisés sont limités à 20km/h – 30 km/h. Cette mesure est appliquée depuis le 11 mai 2020, et pour une durée de 3 mois minimum. Cette phase pourrait donc être prolongée, s'inscrivant dans la politique du nouveau plan Good Move. De plus, Elke Van den Brandt annonce que 40 km de pistes cyclables vont être aménagés dans les prochains mois¹⁸⁹, la rue de la Loi par exemple s'est dotée d'une nouvelle piste cyclable de 3 mètres de large, diminuant l'espace de circulation automobile d'une bande. Ainsi, une accélération de la mise en place du nouveau plan de mobilité à donc bien lieu.

*« Le Covid-19 bouleverse les équilibres existants, ce qui amène la population à se comporter et à se déplacer différemment. Ce changement de paradigme mérite une gestion spatiale rapide et décisive qui permette d'éviter le chaos et donne à l'économie et à la société toutes les chances de bien redémarrer. »*¹⁹⁰

Plusieurs organisations vont donc dans ce sens, en ayant comme objectif de faire de l'espace pour les usagers des mobilités actives. Pour exemple, le BRAL a mis en ligne¹⁹¹ les étapes administratives pour faire de sa rue un espace résidentielle à trafic limité, un compte Instagram « Make Space For People »¹⁹² a vu le jour dans l'optique de mettre en lumière les possibilités d'aménagements d'un urbanisme tactique dans le monde, et bien plus encore : l'imagination est d'ordre dans cette crise sanitaire et ses répercussions.

(12 mai 2020) - <https://plus.lesoir.be/300076/article/2020-05-12/une-nouvelle-feuille-de-route-pour-une-nouvelle-mobilite?fbclid=IwAR35EDnlKkXVFxV-OunqLi6tm6agAUFjjJas63FkotrObRUhz7kPNuuRABY> (consulté le 28 mai 2020).

187 *ibid*

188 Source : en ligne (8 mai 2020) - <https://bx1.be/bruxelles-ville/la-ville-de-bruxelles-veut-limiter-le-pentagone-bruxellois-a-20km-h-pour-le-deconfinement/> (consulté le 8 mai 2020)

189 Source : en ligne (29 avril 2020) - <https://bx1.be/blogs/mobilite/deconfinement-40-kilometres-de-pistes-cyclables-supplementaires-crees-dans-les-prochains-mois-a-bruxelles/?theme=classic> (consulté le 28 mai 2020)

190 Voir note 186

191 Voir https://bral.brussels/nl/artikel/leg-eens-een-speelstraat-voor-je-deur?fbclid=IwAR2XWazaaQxa7IQbLz7bEOLdLPmb2P3phUrtRcjARb82gq0cRT_Ru4Ns (consulté le 28 mai 2020)

192 Voir : Make Space For People : <https://www.instagram.com/makespaceforpeople/> (consulté le 5 mai 2020)

SPORT ET JEUX



DÉTENTE



HORECA



MOBILITÉ



FAUNE ET FLORE



ÉCHANTILLON DU CHALLENGE

Les trois filtres sont disponibles sur :

<https://www.instagram.com/ar/642662963220162/>

<https://www.instagram.com/ar/3676591465746569/>

<https://www.instagram.com/ar/1325860874469723/>

Ainsi, dans le cadre de ce travail de fin d'étude, et dans une perspective de participation citoyenne vers une programmation urbaine, j'ai lancé un défi sur les réseaux sociaux le 2 avril 2020. J'ai créé trois filtres Instagram reprenant des espaces vidés pendant la période de confinement : la rue de la Loi, le tunnel à porte de Namur et le Canal de Bruxelles. J'ai choisi ces espaces étant donné leur notoriété dans la vision mentale des boulevards du centre métropolitain. Le défi est très simple ; il suffit de se mettre en scène grâce au filtre et outils de dessin, et ainsi, proposer de nouvelles activités dans les espaces vidés par le trafic automobile. J'ai reçu une cinquantaine d'images, plus originales les unes que les autres. Les participants ont une moyenne d'âge de 16 à 27 ans ; ceci ne représente donc pas toute la complexité d'une population, mais permet néanmoins de dégager quelques conclusions.

Cinq thèmes ont été identifiés pour les 53 photos reçues.

Sport et jeux (35% des images) : Avec une préférence pour les sports nautiques sur le canal, et l'utilisation des pentes des tunnels routiers comme jeu de glisse. J'interprète également les positions de yoga comme une possibilité de traverser le canal, de l'enjamber.

Détente (32% des images) : Cette catégorie se divise en deux sous-catégorie, avec la première étant identifiée comme une « détente par la balade », où visite des lieux, photos et flânerie sont possible, et la seconde comme « détente statique », identifiés par des événements de pause, par la lecture d'un livre, le repos sur un transat, ou un bain dans le canal.

HORECA (15%) : Cette catégorie reprend les idées de consommations, de musiques et de fêtes.

Mobilité (10%) : Deux groupes se distinguent ici, avec d'un côté, une envie de passer à des mobilités actives, par l'interdiction du trafic routier, ou la mise en place d'une distanciation entre cycliste, et de l'autre, un retour à l'utilisation de l'automobile ; une demande étonnante étant donné la question de l'exercice.

Faune et flore (8%) : La catégorie ici sort d'un imaginaire extravagant, mais a pour mérite d'exister, et de faire référence à ce « retour de la nature » (même si le « retour » d'une sirène est improbable).

Cet exercice démontre la valeur de l'imaginaire collectif, les possibilités encore invisibles aux yeux de certains politiques, usagers, citoyens. Il appartient à tous de repenser l'espace public de demain, et d'utiliser les moyens de communication les plus convaincants et adéquats. Les questionnements rencontrés ici existent depuis bien plus longtemps que l'arrivée du Coronavirus, mais ce dernier poussera certainement à des résolutions jugées jusque aujourd'hui, difficile de mise en œuvre.

5.5 Vers une réintégration des boulevards du centre métropolitain.

Cette décennie risque de bousculer notre manière de voir, de concevoir et de faire l'espace public. La crise sanitaire que nous traversons se voit comparée aux épidémies historiques de choléra, et ses conséquences affecteront tout autant nos usages. Les décisions en faveur des mobilités actives se voient multipliées et s'appuient notamment sur le nouveau plan de mobilité, approuvé à peine une semaine avant le début de confinement. Les opérations en faveur du rééquilibrage de l'espace public se voient accélérées: on le voit notamment avec la mise en place de zone résidentielle dans l'intérieur du Pentagone historique.

Le PRDD quant à lui, offre les grandes lignes dans l'aménagement urbain bruxellois. Actuellement, le plan se concentre sur les zones de développement, et notamment sur le site de revitalisation du canal, qui pourrait devenir un exemple dans l'aménagement territorial de la Capitale. La qualité des projets à Bruxelles peut être, selon moi, saluée, particulièrement depuis l'apparition des concours d'architectures et des Contrats de Quartier Durables. La participation citoyenne au sein de projet devient également une source de qualité architecturale¹⁹³ puisque celle-ci dévoile des usages invisibles ou devient moteur d'une appropriation de l'espace public. Nous l'avons vu dans certains exemples de projets¹⁹⁴, que la participation citoyenne apporte tout son sens à l'espace vécu.

Ainsi, l'actualité tend vers une prochaine «nouvelle manière» de faire l'espace public; Bruxelles est capable d'accueillir ce nouveau mode de concevoir la ville. Le plan de mobilité tend vers un rééquilibrage, et l'engagemen se met en place depuis l'approuvemen du plan Good Move.

Revenons en à notre espace de 50 hectares; quelle perspective d'aménagement pourrait lui être consacrée, sur bases des directives des plans d'aménagements réglementaires? Offrons lui un statut intégré dans la figure de l'espace public bruxellois.

193 BERGER Mathieu, *Le temps d'une politique. Chronique des Contrats de quartiers bruxellois*, Bruxelles, CIVA, 2019.

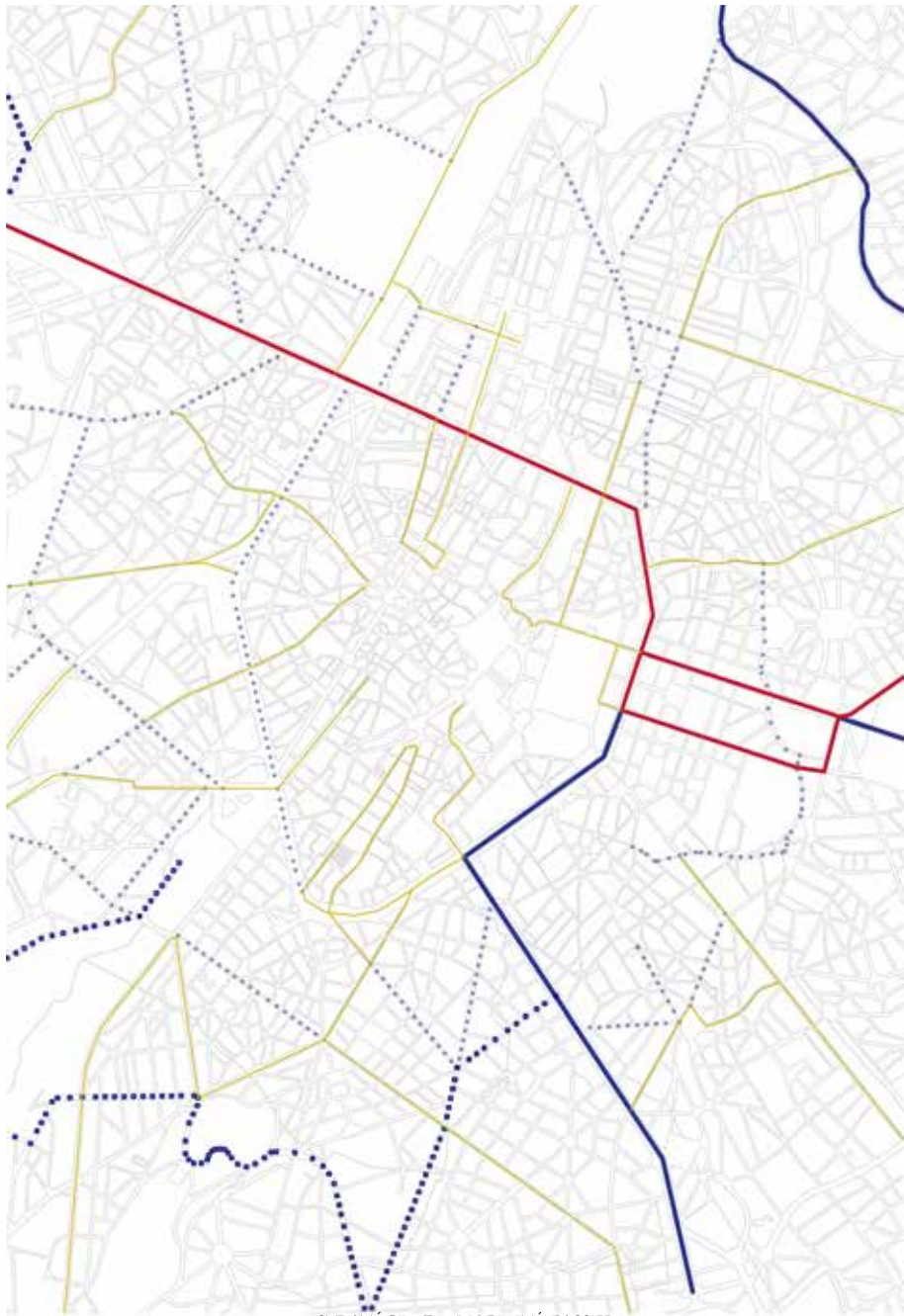
194 Projets énoncés dans 5.2, *Typologies des projets bâtis*, pp 103 à 127.

6 PROJETS

Échelle métropolitaine

La réintégration des boulevards dans l'espace public bruxellois, passe donc par un rééquilibrage des flux de mobilités actives et passives et par la mise en place d'une stratégie d'ensemble prenant en compte le territoire dans lequel les boulevards s'inscrivent.

Le réaménagement du territoire se base donc sur les notions de traversantes et de portes exposée plus haut : cette déconstruction de la vision des boulevards, permet d'identifier des stratégies d'aménagements, et permet d'offrir une nouvelle carte mentale des espaces identifiés.



STRATÉGIE DE MOBILITÉ PASSIVE



6.1 Stratégie de mobilité

MOBILITÉ PASSIVE

Nous l'avons vu, le plan de mobilité a un impact direct sur l'aménagement de l'espace public. Le statut d'autoroute urbaine en plein cœur d'une ville est difficile à envisager dans une logique de rééquilibrage de l'espace de boulevards.

Je m'appuie sur les propos de Wim Menten et Rien van de Wall, dans leur étude «petiteceinture.be»¹⁹⁵. En plus d'une rationalisation de l'utilisation de la voiture, d'une optimisation du partage de l'espace public et du réseau de transports cohérents (enjeux exploités dans le plan Good Move à présent), ceux-ci proposent une déconstruction de cette autoroute urbaine, par la mise en place d'une segmentation plus nuancée du réseau automobile. La structure automobile des boulevards métropolitains, s'affranchit de la notion de rocade, et la remplace par une nouvelle organisation du trafic, limitant les déplacements de transit dans l'hypercentre. Le ring remplit à lui seul la fonction de drainage et de distribution de la circulation pour l'agglomération. Vient ensuite une succession des voies, inspirées du modèle du « portemanteau » du plan de mobilité des villes flamandes, d'Anvers, Gand, Louvain et Malines¹⁹⁶

Le réseau AUTO PLUS, se traduit ici par la voirie primaire qui constitue un axe est/ouest, raccordé au grand échangeur du ring¹⁹⁷ passant par les quartiers Nord et Européen, constituant le principal bassin d'emploi du pays.

Le réseau AUTO CONFORT se reflète par la somme de trois voiries.

Le réseau routier secondaire tient une fonction de rassemblement au niveau de la région métropolitaine.

Les voies urbaines principales relient les quartiers entre eux ainsi qu'avec des destinations situées en dehors de la ville.

Les rues principales sont quant à elles, des rues remplissant une importante fonction résidentielle, commerciale et de séjour au sein d'un quartier.

Les collecteurs de quartiers prennent en charge la circulation en provenance ou à destination d'un quartier de la ville. Ici, il est donc impossible de traverser le Pentagone sur toute sa longueur: le petit ring autour de l'îlot sacré n'est plus d'actualité.¹⁹⁸

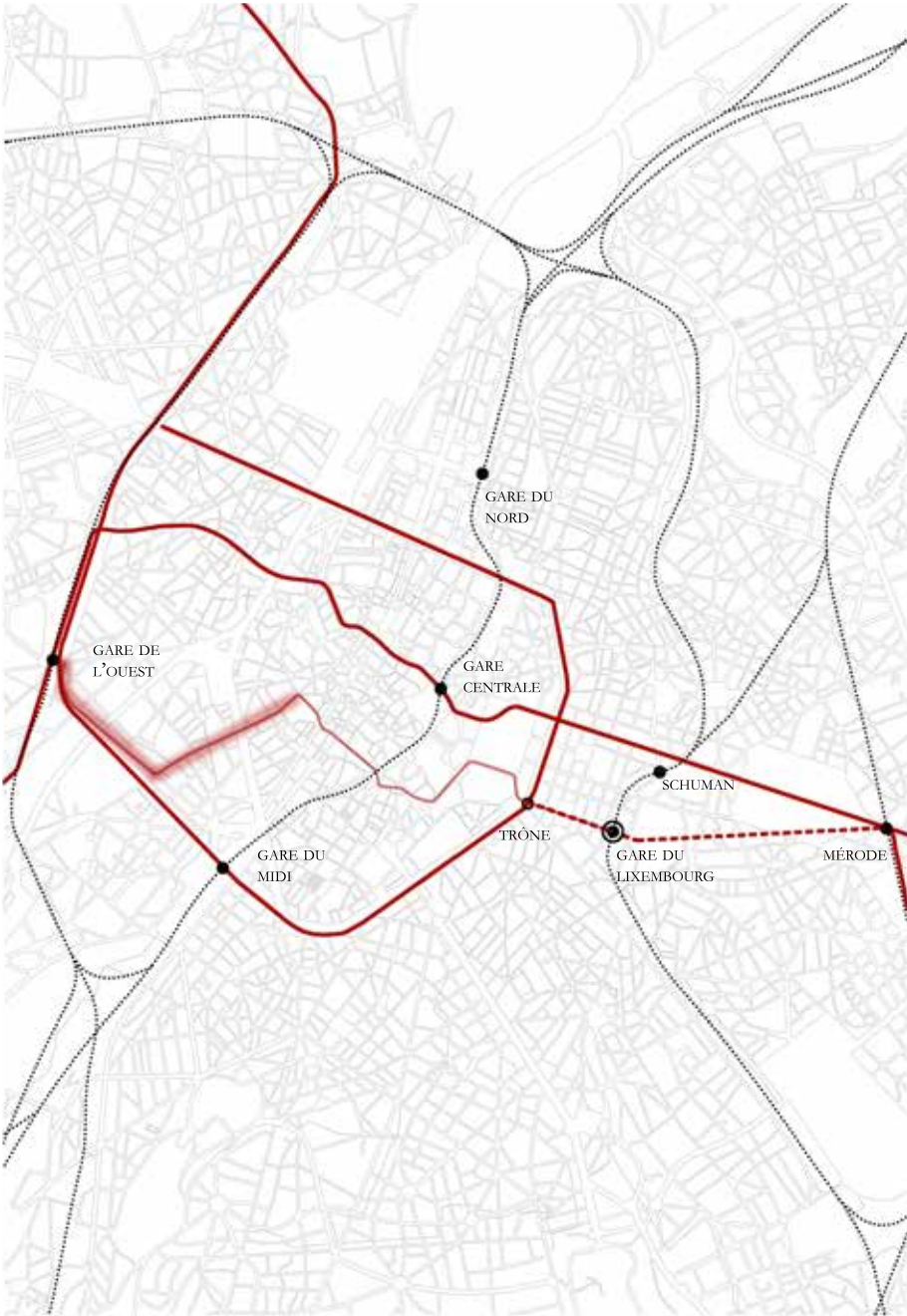
Les boulevards du centre métropolitains ne deviennent plus un ensemble strictement réservés au trafic automobile élevé, mais deviennent aussi des canalisateurs et des zones apaisées.

195 Informations sur l'étude en annexe page 218.

196 Source : en ligne - <http://www.petiteceinture.be/la-circulation-automobile/> (consulté le 05 mars 2020).

197 Échangeur du Grand Bigard et de Woluwe Saint Étienne

198 Voir carte dans 5.3 *Good Move* pp 140



STRATÉGIE DE MOBILITÉ ACTIVE



Mobilité actives

Le plan de mobilité Good Move, prévoit un nombre importants de nouvelles connexions, dans une logique de rocade et d'axes rayonnants ; ce qui participera à raccourcir les temps de parcours, et offrir des connexions mieux desservies entre réseaux PLUS et CONFORT.

En vue de compléter ce plan, je rejoins petiteceinture.be, dans l'implantation d'un ancien plan de la STIB : le projet TRIAS, proposé le 11 décembre 2008 par la STIB.¹⁹⁹

Ce plan mettait en évidence le besoin de décongestion de la ligne 2 et 5, sur le tronçon Mérode et Arts-Loi, et du besoin de faire face à l'augmentation de la capacité de manière structurelle. Un dédoublement de la ligne viendrait par la création d'un axe Mérode-Trône. Cette ligne participerait également à une amélioration de l'accessibilité du Quartier européen, passant par la gare du Luxembourg. Cette dernière deviendrait une plaque tournante pour les transports en communs.

Petiteceinture.be propose à cela, de créer une ligne de tram à haute fréquence, reliant les stations de trains et de métro Gare de l'Ouest et Luxembourg.²⁰⁰

Dans cette logique de relier de nouveaux pôles urbains en plein développement, une magistrale piétonne entre bourse et gare de l'Ouest, passant par la porte d'Anderlecht, viendrait compléter le réseau rayonnant PIÉTON PLUS.²⁰¹

De plus, la montée en vitesse de l'utilisation du vélo²⁰² (avec un taux de croissance annuel de 14% entre 2014 et 2019), notamment liée au déconfinement²⁰³, est à prendre en considération, par la mise en place de structures suffisantes, tant par la qualité du réseau, que par la capacité et entretien des infrastructures.

199 Source : en ligne - https://www.stib-mivb.be/trj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/Grands_projets_FR.pdf (consulté le 22 mai 2020)

200 Remarque : je modifie le tracé initiale de l'étude, et passe par la porte d'Anderlecht et les Abattoirs, et non pas par la porte de Ninove.

201 Voir carte dans 5.3 *Good Move* pp 146

202 Source : en ligne - https://bx1.be/news/le-velo-a-le-vent-en-poupe-tous-motifs-de-deplacements-confondus/?theme=classic&fbclid=IwAR2Uzrl3lOL4X_WW0PpkOoEq11UGNHahU3QShmvV4CZkRRjr-FwLrwGL3ySs (consulté le 2 juin 2020)

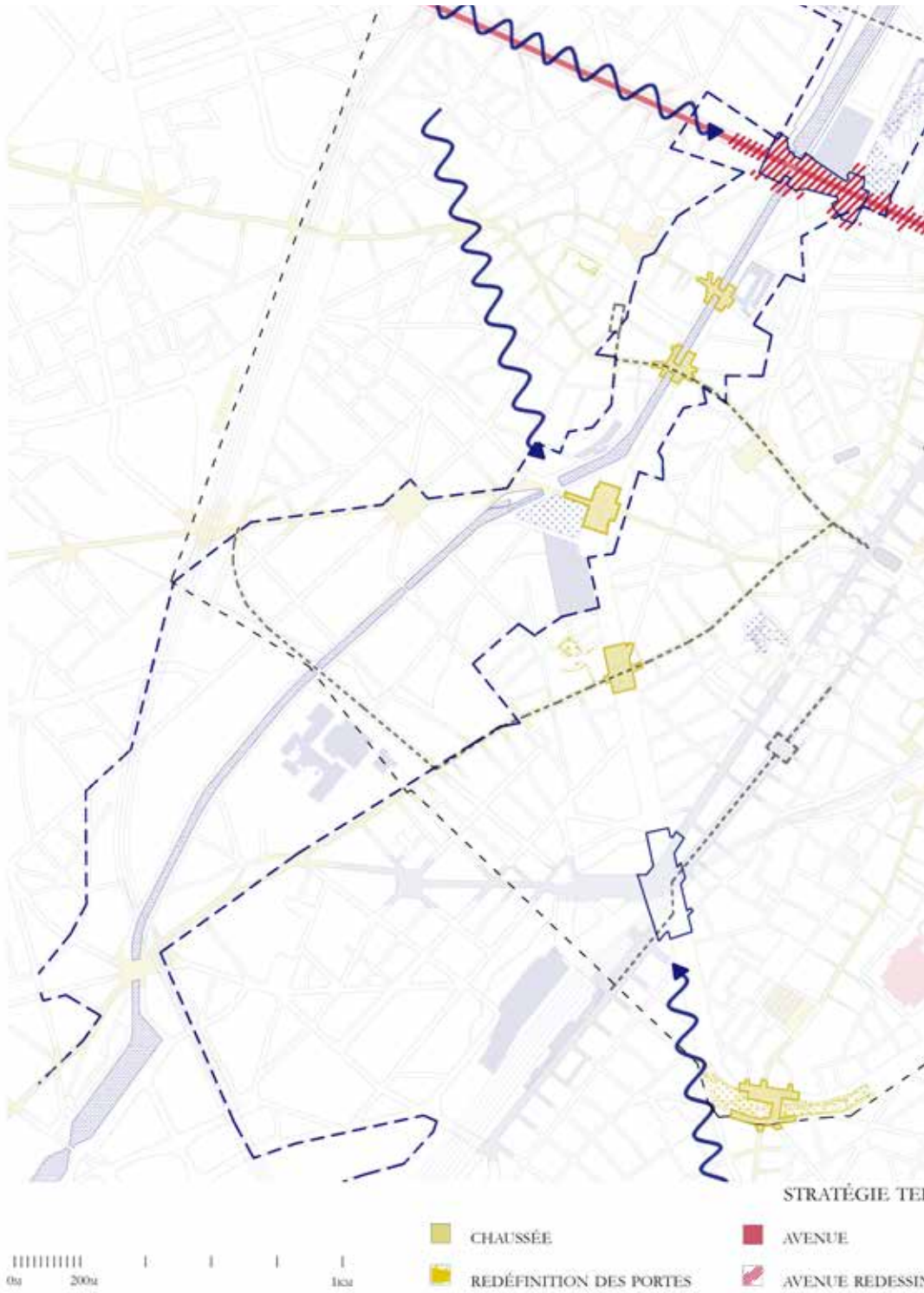
203 Source : en ligne - <https://bx1.be/news/39-des-belges-ne-veulent-plus-prendre-le-metro/?theme=classic&fbclid=IwAR3Fg7WO73C8zMNcjZ6NRIguyDstIcfc6Wo7vGp7eGUjWoRWxwCN1GOc4ug> (consulté le 2 juin 2020)

6.2 Stratégie territoriale

Dès lors qu'une logique modale du territoire est avancée, il est temps de revenir vers une suite logique de l'aménagement du territoire. Cette stratégie prend source dans la déconstruction des boulevards, faite à partir des structures de traversantes. Elles permettent de situer le fonctionnement de chaque portes et les valeurs territoriales à inclure dans la réintégration des boulevards dans le paysage bruxellois.

La carte en page suivante, propose donc des enjeux territoriaux à appliquer selon que l'on se trouve dans une intersection de type «bassin de vallée», «chaussée» ou «avenue». ²⁰⁴

204 Types identifiés dans le chapitre 4. *Traversantes et portes*, pp. 79.





RRITORIALE

■ BASSIN DE VALLÉE

□ SITE PRIORITAIRE CANAL

□ EXTENSION HYPERCENTRE

ÉE ? ÉCOULEMENT DES EAUX

□ MAGISTRALE PIÉTONNE



BASSIN DE VALLÉE

Cette zone a une importance territoriale majeure, puisqu'elle reprend environ la moitié du territoire des boulevards métropolitain : la partie ouest se retrouve dans le bassin de la vallée de la Senne, mais ironiquement, est la partie la plus densément bâtie, incluant une proportion d'espace verts moindre.²⁰⁵ L'enjeu est donc de rééquilibrer ce manque puisque le bassin de vallée constitue, à l'origine, un haut lieu de biodiversité, et l'imperméabilisation des sols pose donc problème, tant au niveau environnemental que social. La stratégie dans ces zones encerclées par les ondulations bleues pourraient donc s'apparenter aux stratégies inculquées par Brusseau. Le projet Brusseau vise la réduction des risques d'inondations dans les bassins de vallée des affluents de la Senne, en favorisant l'infiltration, le stockage et l'écoulement des eaux pluviales vers le réseau hydrographique plutôt que vers les canalisations d'égouts. Le projet s'élabore entre habitants, chercheurs et acteurs de terrains.²⁰⁶

Le bassin de la Senne ne se retrouve pas dans les aléas d'inondations les plus importants²⁰⁷, étant donné la déviation de celle-ci sous des poutres bétonnées²⁰⁸, mais un rapport conscient au maillage bleu et vert est une démarche utile dans l'aménagement du territoire. Le site prioritaire du Canal se retrouve dans cette zone d'écoulement, et constitue déjà une zone d'intervention en cours.²⁰⁹

STRATÉGIE DES CHAUSSÉES (ÉCHANGEUR URBAIN) : Ces axes traversants forment les structures les plus anciennes ; l'entrée en ville se faisait en leur lieu. Aujourd'hui ces portes n'ont plus la même signification ; la ville s'est étalée, densifiée, et l'entrée en ville devient une « banalité » dans nos déplacements quotidiens. Néanmoins, certains croisements ont gardé leur nom de porte d'enceinte ou d'octroi, et participent à la carte mentale de nos déplacements : la porte de Hall, de Ninove, de Flandre, de Namur et d'Anvers par exemple. Ces lieux regroupent aujourd'hui une multitude de modes de déplacements, en surface ou souterrain. L'idée est donc de retrouver cette identité de porte, où croisement entre différents flux de mobilité se réorganisent en ces lieux. Les caractères commerçants des chaussées induit également cette intermodalité.

205 Monitoring des quartiers : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/webservice/fr/map/districts?indicator=part-de-la-population-proximate-dun-espace-vert&year=2012> (consulté le 10 mai 2020)

206 Source : en ligne - <http://brusseau.be/> (consulté le 10 mai 2020)

207 Source : en ligne - <https://environnement.brussels/l'environnement-etat-des-lieux/rapports-sur-letat-de-lenvironnement/rapport-2011-2014/eau-et-9> (consulté le 15 mai 2020)

208 GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEF, Belgique, 2005, pp29.

209 Voir 5.1 PRDD pp. 98.

STRATÉGIE D'AVENUES (CONNECTEUR URBAIN)

Ces systèmes viennent donc du *Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise* de 1866 de Besme. Ces avenues sont des rues dessinées, suivant une logique régulière d'allées plantées, connectant des parcs de style classique. Ce système participe donc au maillage vert, induisant une connexion visuelle, territoriale et végétale. Il se chevauche avec l'axe routier primaire ouest/est, et se confirme comme étant un haut lieu de passage et de circulation entre deux points donnés. La stratégie vient donc renforcer cette identité de connecteur²¹⁰ urbain, en soulignant cet axe, limitant les points d'entrées du trafic routiers vers les quartiers avoisinants les boulevards. Les intersections quant à elles, deviennent des lieux de croisement intermodaux, puisque deviennent lieux d'un croisement entre deux connecteurs urbains. Ces intersections se doteront de lieux fonctionnels, intégrés dans les usages.

Ces stratégies offrent ainsi une base dans l'aménagement de l'ensemble des boulevards métropolitains, elles offrent une lecture simplifiée des différentes portes et des enjeux à reconsidérer. Notons que chaque porte tient une identité particulière et qu'il advient de mener une addition entre stratégie et particularité propre. Je mentionnerai également le fait qu'une porte peut assembler en son lieu deux stratégies territoriales. Pour exemple, le square Saintelette se trouve en zone de bassin de vallée, mais s'offre également le statut d'intersection en avenue ; une reconnaissance de l'eau est envisagée dans une structure de connecteur urbain, chose faite il me semble, dans le projet de réaménagement de Karbon²¹¹, et du parc Maximilien adjacent²¹². Ce projet n'est pas le seul s'articulant dans la stratégie; la porte de Ninove par exemple, suit également ce cheminement.

210 Le terme «connecteur» tire sa définition du jargon de telecommunication le définissant comme un organe d'une central téléphonique assurant la liaison entre deux lignes, entre deux postes. Source :en ligne - <https://www.cnrtl.fr/definition/connecteur> (consulté le 10 mai 2020)

211 Voir 5.2 Typologies de projets bâtis, pp. 120.

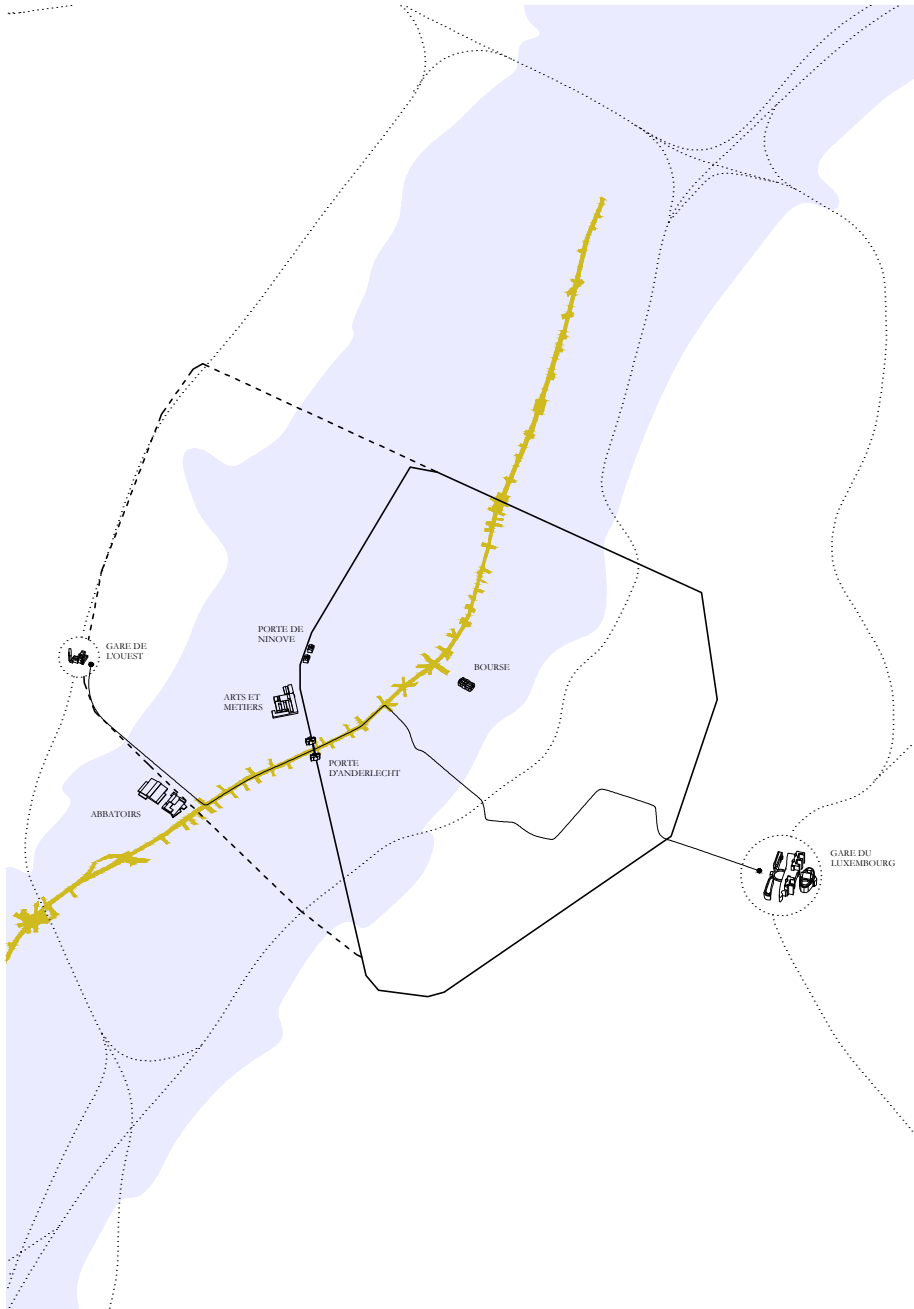
212 Voir 5.2 Typologies de projets bâtis, pp. 124.

6.3 Cas d'étude

Pour illustrer les différentes stratégies, trois cas d'études seront analysés plus amplement. Étant donné la concentration des projets dans le site prioritaire du Canal induit par le PRDD²¹³, les cas d'études ne se focaliseront pas sur les portes situées sur ce site.

Chaque cas d'étude présentera la structure suivante: une introduction posera les enjeux du site étudié. De là, plusieurs scénarios possibles seront analysés brièvement, afin d'expliquer un des scénarios, jugé le plus favorable. Ce dernier sera complété d'un récit personnel, sur les nouveaux usages induits.

213 Voir 5.1 PRDD pp. 98.



MISE EN SITUATION DE LA PORTE D'ANDERLECHT

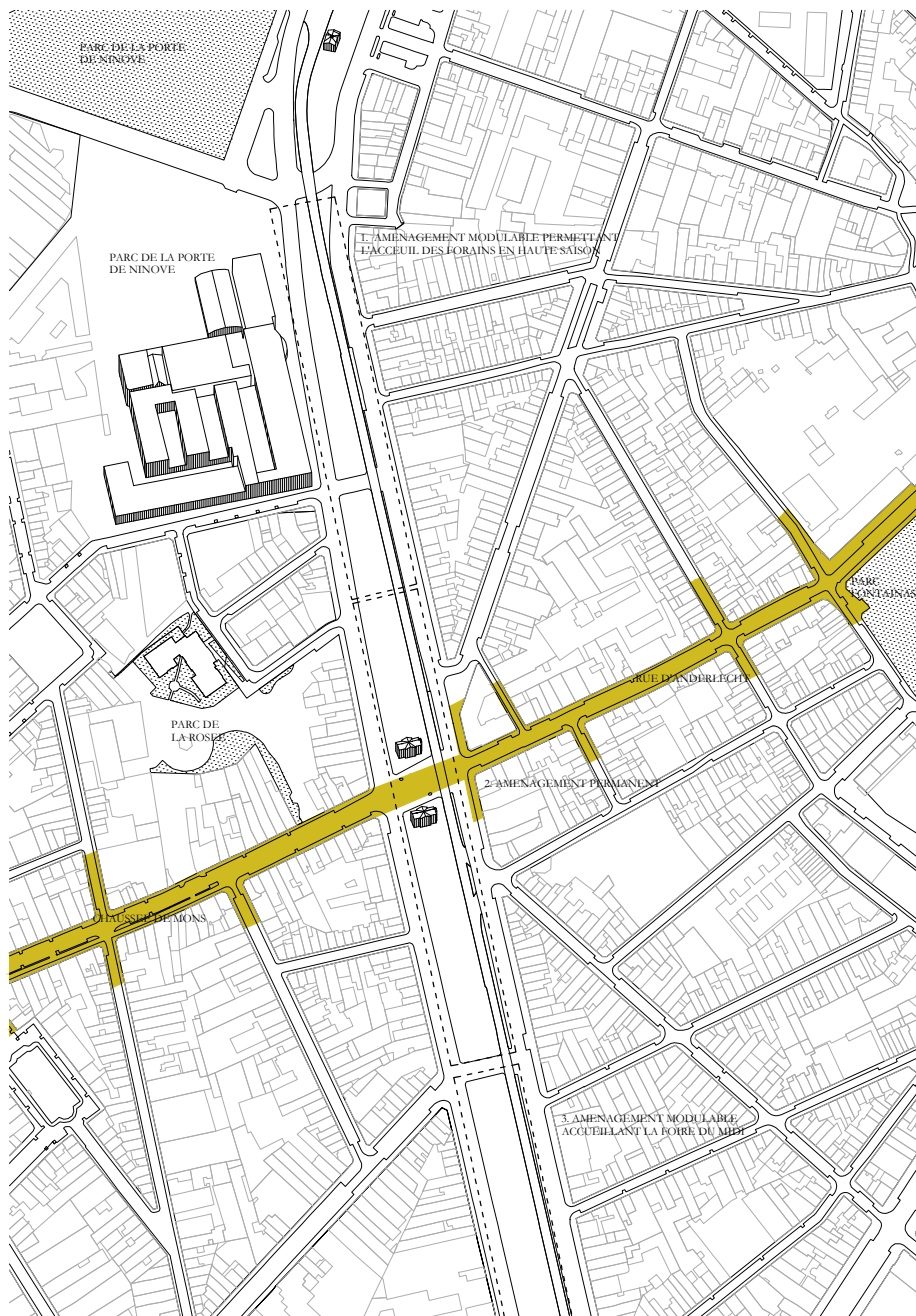


PORTE D'ANDERLECHT

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 reliait des sites en pleine mutations aujourd'hui : la gare de l'Ouest et son aménagement temporaire²¹⁴, le CRU 5²¹⁵, englobant les Abattoirs, la Porte de Ninove, le Site des Arts et Métiers et la Porte d'Anderlecht également.

214 Voir 5.2 Typologies de projets bâtis, pp. 116

215 CRU 5 situé en page suivante.



MISE EN SITUATION DE LA PORTE D'ANDERLECHT

■ CHAUSSEE DE MONS - RUE D'ANDERLECHT

■ CRU 5

0m 50m 250m



Dans les stratégies d'aménagement, la porte combine deux stratégies : celle du bassin du vallée et celle de chaussée. En effet, la porte d'Anderlecht fait partie des sept premières portes de la deuxième enceinte de Bruxelles, construite en 1357²¹⁶. La porte médiévale n'existe plus, mais l'on retrouve en son emplacement, les deux pavillons érigés lors de la reconversion des fortifications en boulevard. Ces deux pavillons abritent aujourd'hui le Musée des égouts de Bruxelles, et sont reliés entre eux par un tunnel en sous-sol, accessible au public du musée. Il est également possible de descendre jusqu'à un des puits en béton de la Senne, et se rendre compte du trésor que l'on a sous nos pieds, à 7 mètres de profondeur.²¹⁷ Ce puits forme une déviation de la rivière, servant autrefois à inonder les fossés de la seconde enceinte. La stratégie du bassin de vallée, prend ici tout son sens. Le site fait néanmoins face à un manque d'espace vert, avec une part de la population à proximité d'un espace vert en dessous de la moyenne régionale²¹⁸, et une moyenne de 80% de part de surfaces imperméables²¹⁹. La traversante formée par la chaussée de Mons et la rue d'Anderlecht dispose néanmoins deux parcs : le parc Fontainas et le parc de la Rosée. Ceux-ci offrent des espaces verts de qualité, mais sont pourvues d'heures de fermeture afin d'éviter toutes dégradations ou rassemblements en temps inopportun; ces parcs ont également été fermés lors des phases de confinement et de déconfinement dans l'actualité de ces derniers mois.²²⁰ Aucune alternative existe donc, dans ces quartiers denses, où peu d'habitants ont accès à des espaces extérieurs personnels²²¹. On retrouve le parc de Ninove plus loin, ouvert en tout temps, et accessible par les lignes de tram 51 et 82, longeant les boulevards du Midi.

Une autre particularité : Le site de la porte d'Anderlecht, dont les pavillons et bornes centrales des boulevards, sont inclus dans le CRU5²²². Les bornes forment aujourd'hui un espace résiduel, servant de parkings à ciel ouvert, ou comme espace accueillant la foire du Midi de juillet à août. Le CRU vise à sectionner les bornes centrales, de la porte de Ninove, à la gare du midi, en trois catégories. Le premier et troisième tronçon deviennent des espaces éphémères, accueillant respectivement le village des forains, et la foire de midi. La deuxième partie devient quand à elle un espace public permanent, accueillant des activités pour enfants et un pavillon de petite restauration. Les scénarii proposés, s'inscrivent donc dans le CRU 5, tout en questionnant les stratégies de mobilité et d'aménagements proposées.

216 T'KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL, Bruxelles, 2008

217 Source : en ligne - <http://tchorski.morkitu.org/8/senne.htm> (consulté le 20 mai 2020)

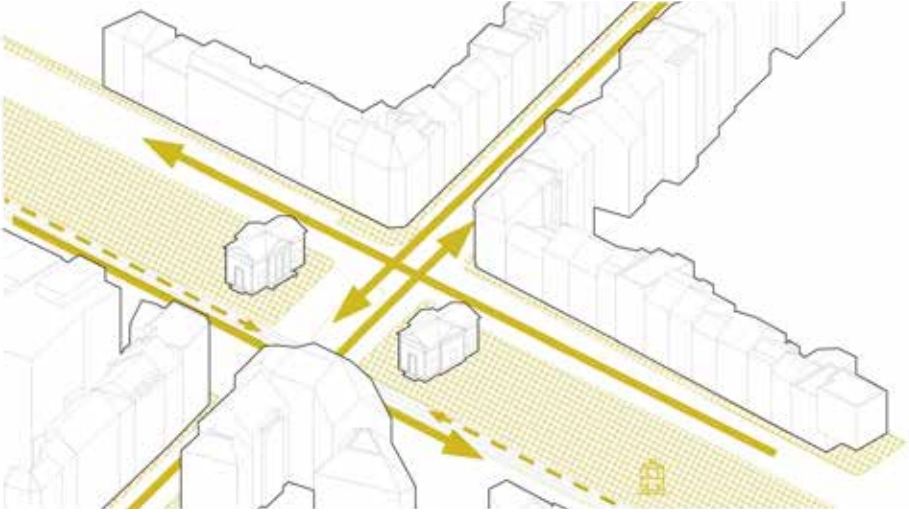
218 Source : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-environnement-bruxelles/espaces-verts-region-bruxelloise/part-de-la-population-proximite-dun-espace-vert/1/2012/> (consulté le 10 mai 2020)

219 Source : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-environnement-bruxelles/espaces-verts-region-bruxelloise/part-des-surfaces-impermeables/1/2006/> (consulté le 10 mai 2020)

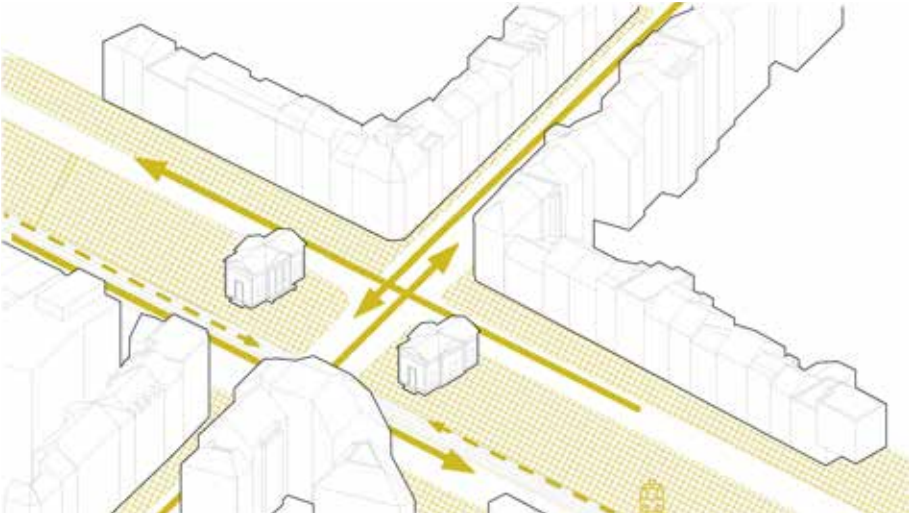
220 Voir 5.4 *Actualité Covid*, pp. 151.

221 Le taux d'occupations des bâtis en îlots dépasse 70%, pour une moyenne régionale de 26% en 2013. Source : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-bati-et-equipements-bruxelles/caracteristique-du-bati-region-bruxelloise/taux-doccupation-du-bati-des-ilots/1/2013/> (consulté le 10 mai 2020)

222 Contrat de revitalisation urbaine Heyevaert Poincaré.



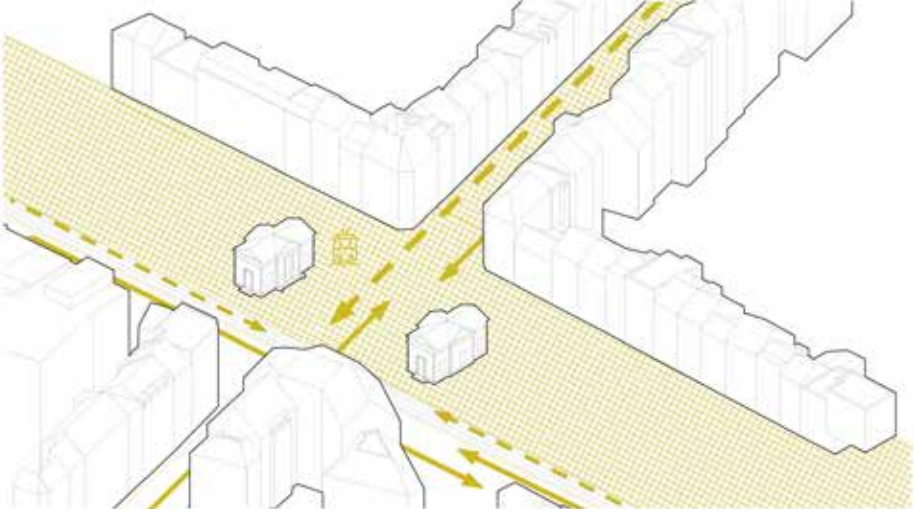
1. Proposition CRU : Le CRU propose d'aménager la borne centrale comme un espace public offrant des activités permanentes. Une question se pose quant à la viabilité de l'espace, bordé de deux boulevards automobiles



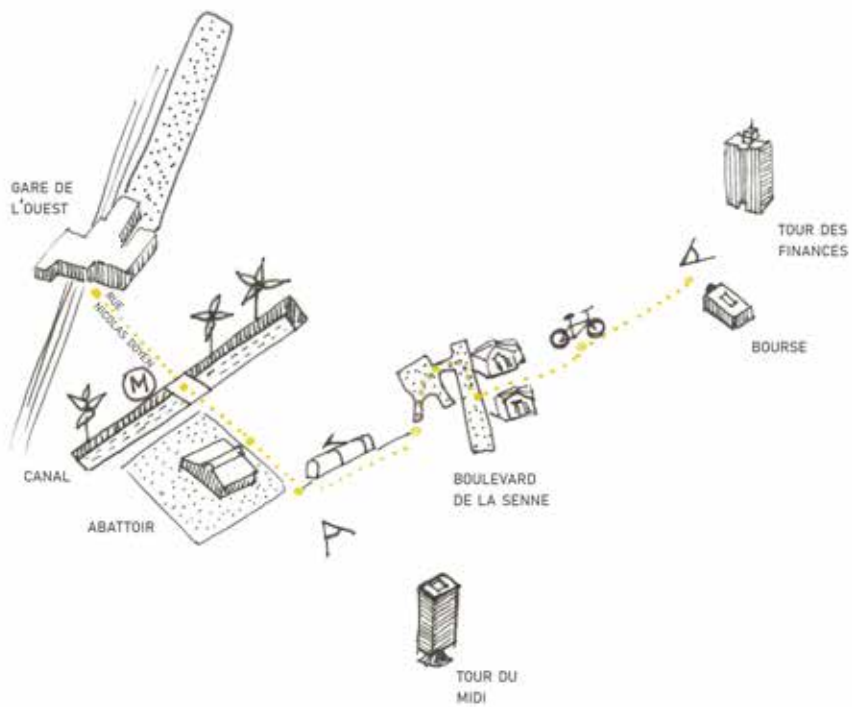
2. Élargissement des trottoirs: Ce geste permettrait de diminuer la circulation d'une bande de chaque côté, et provoquerait indéniablement la diminution du trafic routier.²²³

²²³ Source : en ligne (25 mai 2020) - https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657&fbclid=IwAR3kbFRVX7xmzGCIF77WCX07_ncW2ntBHqhExU1f5pGZxeWyAT6nnzRqvR0 (consulté le 25 mai 2020)

Ce cas, accompagné des stratégies de dissuasion de l'autosolisme, participerait aux objectifs de Good Move.



3. 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.



CARTE MENTALE: LA TRAVERSÉE DE LA PORTE D'ANDERLECHT

J'ai choisi d'étudier le scénario numéro trois, qui prolonge l'espace de borne centrale jusqu'aux façades, s'associant à la chaussée de Mons et au parc de la Rosée. Je décide de mettre en contexte la description de ce lieu, en m'identifiant comme un guide bruxellois datant de 2040.

À la sortie de la gare de l'Ouest, vous remarquerez une ville débordante de vie, regroupant des cafés, des initiatives de quartiers, avec le parc de la gare derrière vous. Ce parc est idéal pour y rester une journée entière, étant donné la multitude d'activité à y faire, surtout accompagné de vos enfants. De nombreux jeux sont installés, et des espaces de restauration vous sont proposés.

Continuons notre visite, et à la recherche du petit déjeuner royal. Vous longerez la rue Nicolas Doyen, et remarquerez au loin, deux rangées de petits moulins à vent multicolores signalant le canal bruxellois. Celui-ci, creusé en 1834, porte le nom de canal de Bruxelles-Willebroek. Au début du 21^e siècle, son tracé en zone bruxelloise, fut considéré comme un site prioritaire d'aménagement du territoire. Vous remarquerez les nouveaux projets de logements, ainsi que les différents espaces de détente proposés le long de celui-ci. Vous entendrez alors le bruit du métro qui traverse le canal par une passerelle fraîchement rénovée. Vous continuez votre chemin, en direction de la Tour de Midi vue au loin. Cette tour borde la gare de Midi, à correspondance Internationale. Il vous suffira de marcher 200m pour atteindre le marché des Abattoirs de Bruxelles : marché incontournable de la Capitale. Vous l'aurez sûrement déjà aperçu depuis le pont, étant donnée son imposante structure métallique et ses berges aménagées en face du canal. Vous serez fascinés face à cette fourmilière urbaine ; des stands viennent de tout horizon, ou participent à la mise en valeur des riches terres belges. Des acteurs locaux réussiront à vous refaire découvrir des produits de qualité. Un endroit idéal pour se ressourcer de vitamines le matin. N'hésitez pas à faire un tour sur la ferme urbaine sur le toit de la hall alimentaire FoodMet !

Après s'être ressourcé convenablement, continuons notre visite, passant par la chaussée de Mons. Depuis le début de votre parcours, vous aurez remarqué l'aménagement du tramway. Cette ligne rejoint la gare de l'Ouest, jusque la gare du Luxembourg, situé à l'est de l'hypercentre bruxellois. Cette dernière se trouve dans le quartier européen de la ville. L'aménagement du tram, a permis de restructurer la chaussée de Mons et d'aménager des trottoirs plus larges, embellissant les nombreux commerces de proximité situés le long de cet axe historique. Cet aménagement fut possible également, grâce à un rééquilibrage du trafic automobile ; on compte une diminution du trafic routier de 40% depuis 2020 sur l'ensemble de la région bruxelloise.

Rendons-nous au parc de la Rosée à présent : son entrée est identifiable par cet arc en cuivre imposant, reliant les façades au bord de chaussée. Ce parc a une signification importante, puisqu'il représente l'un des premiers parcs du site: en effet, en 2020, il représentait à lui seul, l'espace vert du quartier de la Rosée, ici à Anderlecht. Aujourd'hui cet espace urbain participe pleinement au maillage vert et bleu bruxellois. Traversons-le et rejoignons la rue de la Poterie ; vous remarquerez le même type d'arc en cuivre affichant l'entrée et la sortie. Vous serez étonnés alors de voir que le parc ne s'arrête pas là. En effet, l'effet de surprise est imminent : l'espace vert est prolongé sur tout

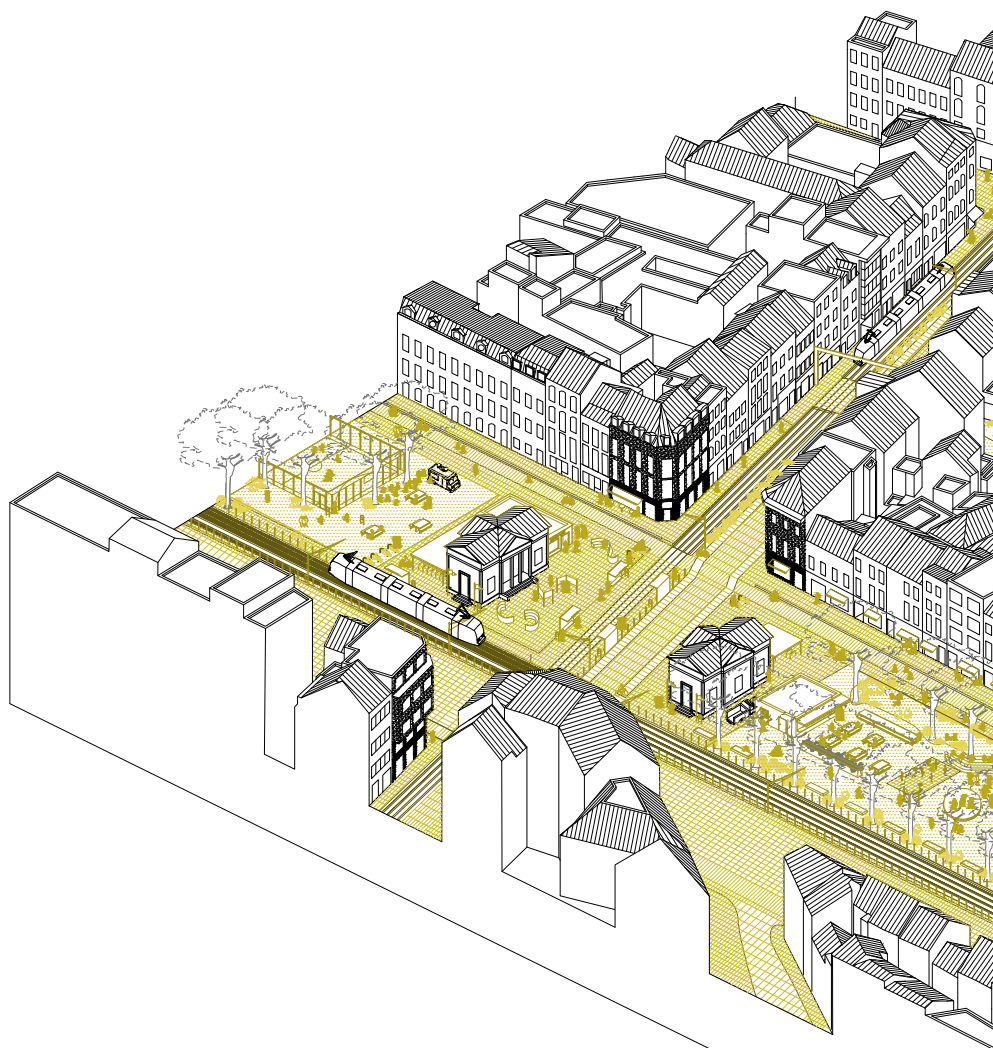
un tronçon des boulevards métropolitains bruxellois, où fut anciennement aménagée la deuxième enceinte de Bruxelles. Ce large espace, fut jusqu'en 2025, un espace réservé au stationnement de voiture en plein air, encadré des deux côtés, par des boulevards de trois bandes de circulation. Aujourd'hui, ce boulevard, renommé, boulevard de la Senne, se profile comme un réel espace public, associant espace de promenade, jardins publics, espace de repos et de ravitaillement. Un long banc délimite les espaces et offre des possibilités d'usages multiples : il s'élargit, se rétrécit, devient un théâtre en plein air, ou table à pique-nique. Les arbres viennent aussi délimiter différentes zones, espaces de circulation active d'un côté, et de l'autre, les rames de tramways à double sens, doublé par les deux bandes de circulation limitées à 30 km/h.

Au centre de l'espace public, des points d'eau ça et là, ainsi que des signalisations, interpellent les usagers sur l'histoire du Boulevards, et de la Senne se trouvant sous nos pieds, ici même. En effet, ce boulevard ne porte pas son nom par hasard, la rivière bruxelloise, fut déviée dans des pertuis en béton en 1930, et coule à présent sous nos pieds. Curieux ? Je vous propose alors de vous rendre dans un des pavillons situés au centre du boulevard, qui n'est rien d'autre, que le Musée des égouts bruxellois. Ce petit musée en surface, se déploie en sous-sol, où il vous sera également possible de descendre dans un des pertuis de la rivière. Une ouverture sur l'espace public de la Senne fut envisagée, mais étant donné sa profondeur, et le besoin urgent d'un espace pouvant accueillir des aérations dans le tissu urbain, il fût décidé, de garder la senne dans son pertuis, étant accessible par le musée. Une ouverture de la Senne fût cependant réalisée, au nord de la ville, dans le parc Maximilien.

À la sortie du Musée, des espaces de restaurations multiples vous sont proposés tout le long de la chaussée. Un pavillon est également présent derrière le Musée, offrant de petits encas.

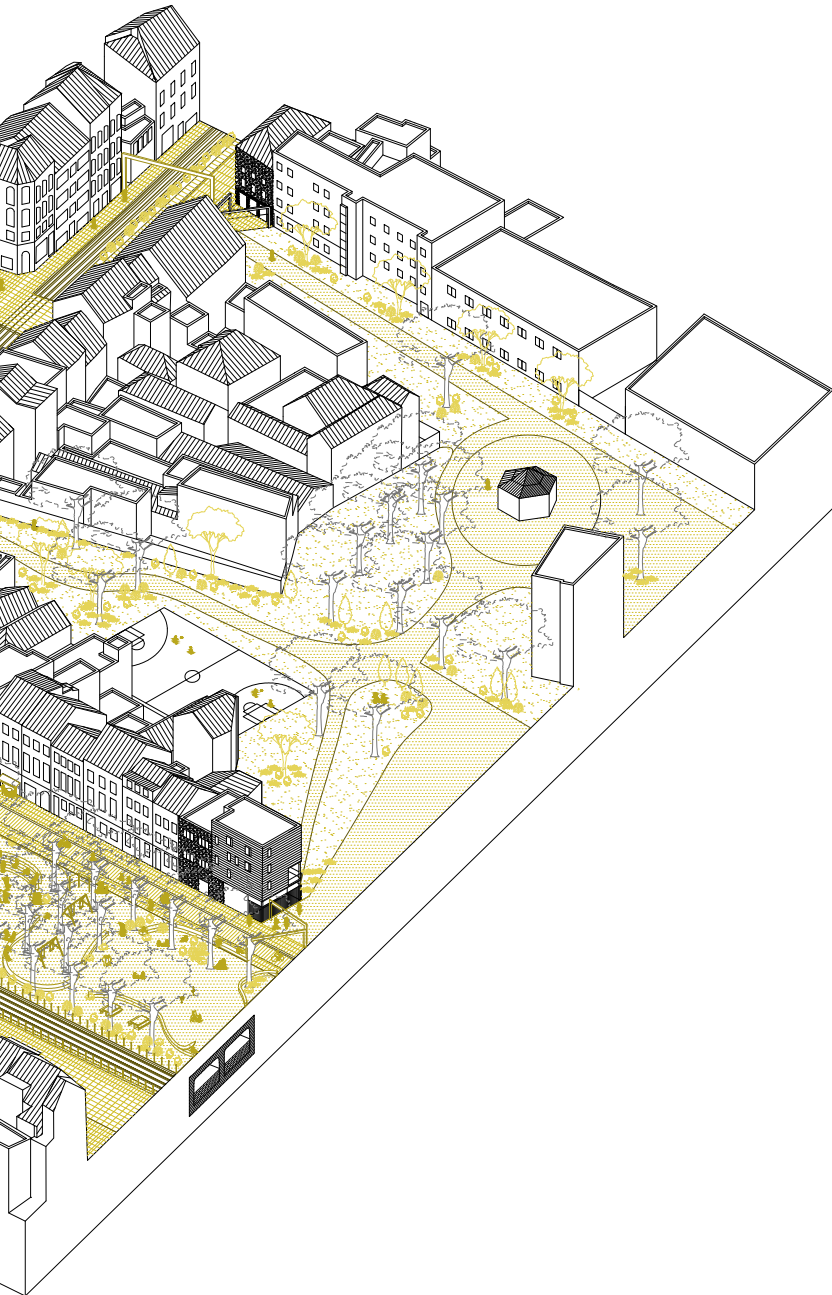
À présent, je vous propose de prendre un vélo pour continuer la visite. La porte d'Anderlecht, tirant son nom d'une des portes médiévales, est, vous le remarquerez, un échangeur urbain important dans le tissu ; pour rejoindre le centre par exemple, arrivant en tram jusque la porte, vous pouvez louer à un prix démocratique un vélo, et rejoindre l'îlot sacré en une fraction de seconde, évitant le trafic, et vous assurant une liberté de mouvement. La ville se dote de nombreux vélo stations pour déposer votre deux roues à tout moment, et pour tout petit couac en route, pas de panique, un espace de réparation de type « repair café » se trouvera tous les 300 à 500m. Notamment, si la haute tour de la gare du midi vous intrigue, n'hésitez pas à y faire un tour à vélo, en tram, ou à pied depuis la porte d'Anderlecht.

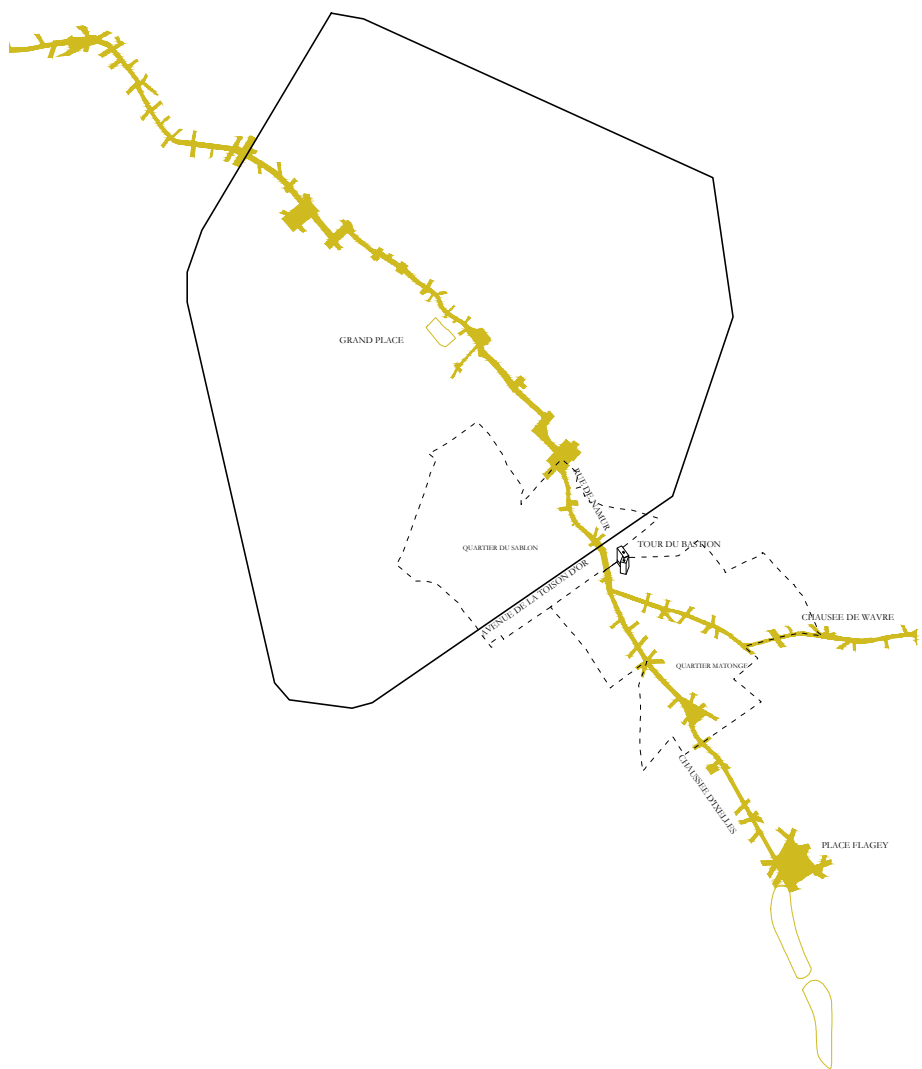
Ici, je vous propose de suivre la rue d'Anderlecht vers le centre-ville. Vous apercevrez de loin, la tour de Finances. Et oui, Bruxelles aussi, se dote de tours de bureaux, signalisant certains pôles de la ville. Il ne vous faudra que deux minutes, pour atteindre aisément la Bourse de Bruxelles, située sur le piétonnier central. Je vous propose de vous rendre dans un des points infos, qui se tiendront de vous conseiller des nouveaux parcours prônant des mobilités actives.



LA PORTE D'A







MISE EN SITUATION DE LA PORTE DE NAMUR

■ AXE HISTORIQUE OUEST/EST

📍 MONITORING DE QUARTIER

0m 300m 600m



PORTE DE NAMUR

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'Ixelles²²⁴ 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.

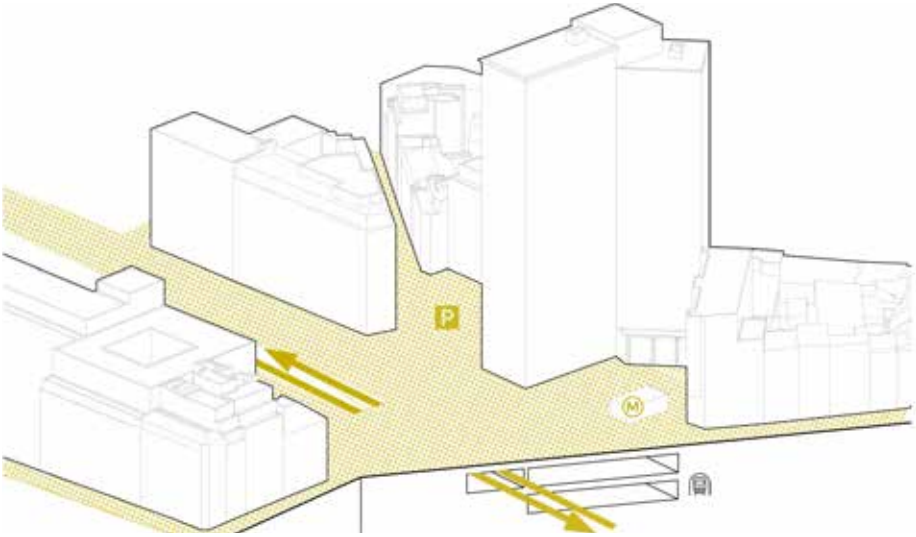
Le square et la tour du Bastion trônant sur la porte tirent leur nom des fortifications bastionnées construites au 17^e siècle. Ils s'identifient comme lieux de croisement entre les chaussées commerçantes de Wavre et d'Ixelles à l'est, la rue de Namur commerçante à l'ouest et l'Avenue de la Toison d'Or au sud, reconnue comme une avenue commerçante de haut standing.

En plus du réseau de métro, six lignes de bus, additionnées de lignes nocturnes, se connectent aux quatre coins de la zone. Des parkings en plein air et en sous sol, bordent la porte et participent aux vagues constantes des automobiles sur le territoire. De nombreux taxis viennent s'accumuler au pied de la tour, et viennent couper le square en deux parties distinctes. À cela, s'additionnent neuf bandes de circulation sur les 75 mètres des boulevards: concluant que 80% de la largeur est utilisée au trafic motorisé.

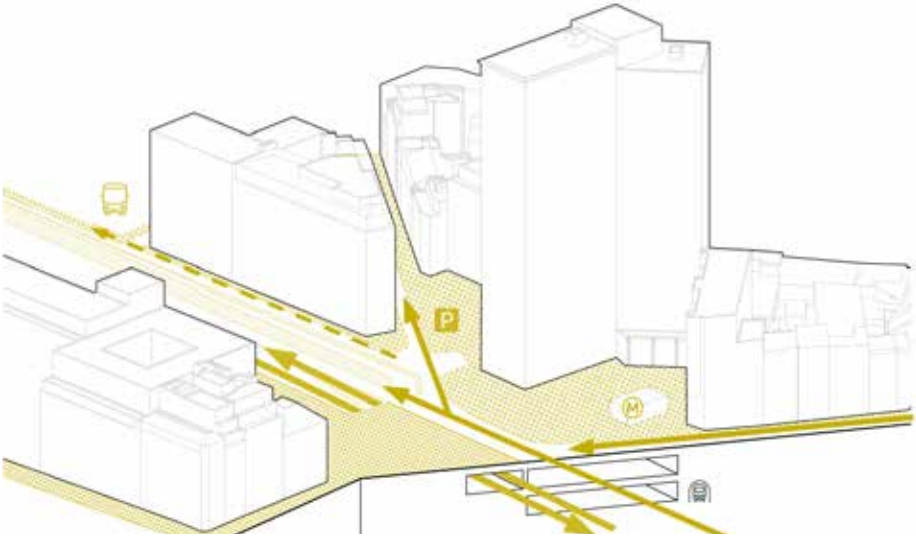
La porte de Namur s'identifie par une densité et une multitude de flux importants, de part son rôle commerçant et historique mais également par la densité des quartiers avoisinants: sur la chaussée de Wavre, le quartier Matonge accueille une densité de population double de la moyenne régionale annoncée en 2019²²⁵, contrairement au quartier du sablon, à l'ouest, qui s'affirme d'une densité sous la moyenne régionale.

224 Voir projet dans 5.2 Typologies de projets bâtis, pp. 108.

225 Source : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-bati-et-equipements-bruxelles/mixite-urbaine-region-bruxelloise/densite-de-population/1/2019/> (consulté le 10 mai 2020)



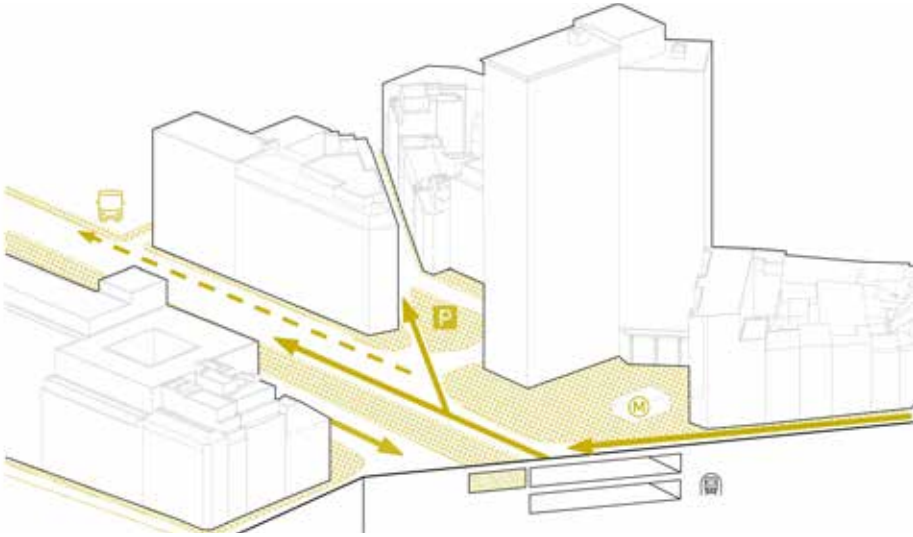
1. Tunnel exclusif au trafic automobile. Cette configuration permet une traversée directe pour piéton et cycliste, mais limite les accès aux résidents des rues accessibles depuis la porte de Namur. Notons également qu'en cas d'entretien des tunnels des accès en surface devront tout de même être créés.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



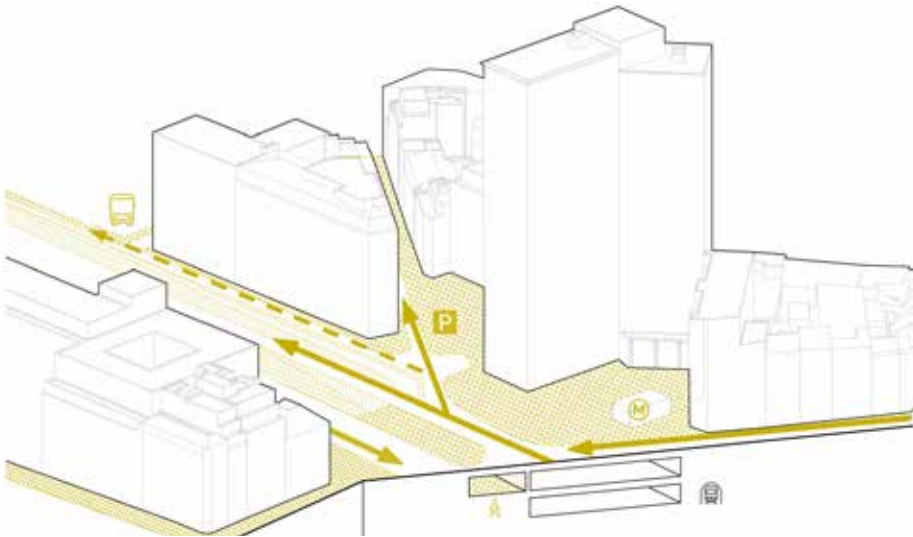
2. Ce scénario induit une bande de circulation réservée au transit vers les chaussées de Wavre et Ixelles, et vers les parkings situés sur le square du champs de Mars. Le bus aurait également son espace de circulation propre.

SCHÉMAS DE SCÉNARIOS

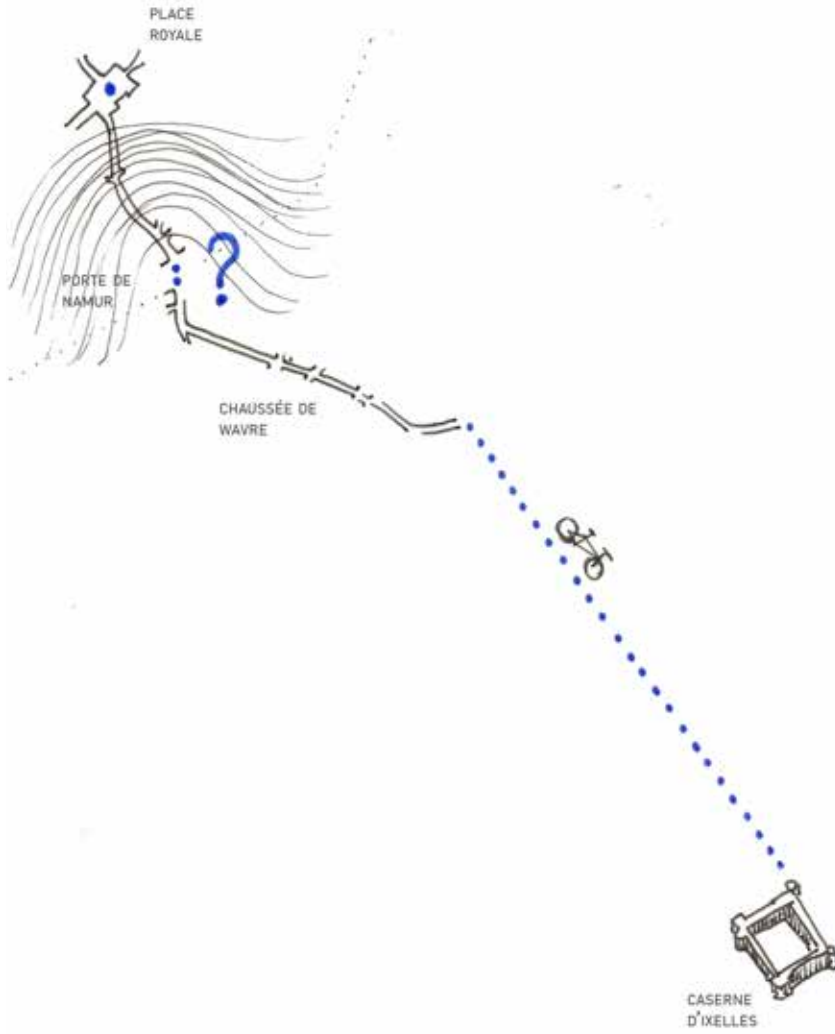
0m 20m 100m



3. 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.



4. 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.



CARTE MENTALE: LA TRAVERSÉE DE LA PORTE DE NAMUR PAR JULIEN

Pour offrir à la porte de Namur, un statut d'échangeur urbain, le cas d'étude détaillé ci-après, vient du scénario numéro quatre, scénario induisant une réaffectation des tunnels.

Le cas d'étude, est introduit ici, par le biais d'une anecdote vécue par mon frère.

Lors d'un job d'été, Julien avait pour mission de remplacer les batteries de vélos dans tout Bruxelles. Armé de son vélo électrique, il devait tirer un chariot de plus de 30kg, où se trouvaient batteries et outils nécessaire à sa mission. Cycliste passionné au quotidien, la tâche lui semblait assez facile, surtout aidé par l'électricité. Les livraisons de boîtiers se déroulaient bien, jusqu'à ce que son pneu éclate en plein centre-ville, à hauteur de la Place des Palais. Impossible de rouler ; le poids du vélo compliquait la situation délicate. Il appela l'entreprise, mais personne n'était en mesure de venir le chercher, la camionnette étant en déplacement. On lui demanda donc de revenir seul jusqu'au point office, situé dans les anciennes Casernes d'Ixelles. Il suffit d'aller tout droit, me direz-vous, mais cela est sans compter la pente abrupte de la rue de Namur vers la Porte de Namur, le passage par les rues commerçantes étroites et bondées de la chaussée de Wavre. Il revint à la maison exténué, fatigué par la charge du vélo et de sa cargaison.

Il est certain que ce genre de situation délicate, tel qu'un crevage de pneu, est arrivée à de nombreux cyclistes en ville, dépourvus de tout équipement, pris par surprise. La qualité des pistes cyclables et des infrastructures est donc remise en question par ce simple évènement. Qu'elle aurait été la situation, si Julien eut l'occasion de déposer le vélo de grande valeur (étant donné le chargement) dans un espace sécurisé, clos, où un responsable aurait pu venir le chercher plus tard dans la journée ? Ou s'il disposait d'un endroit pour colmater la cavité le temps de rentrer à la centrale ?

Cet événement s'implante parfaitement dans la stratégie envisagée sur la porte de Namur. Un bâtiment central, surmonté d'une toiture ovale, viendrait centralisé les flux des cyclistes et des nombreux réseaux de bus. La toiture déborderait sur les arrêts de bus et les espaces de stationnements vélo extérieurs²²⁶. Quant au corps de la bâtisse, celui-ci accueillerait un espace de réparation vélo, un espace d'informations sur le MaaS²²⁷ et des accès aux vélostations sous terraines. En effet, les pertuis du tunnel, seront aménagés en larges espaces de stationnement vélo. Cet espace offrirait un cadre sécurisé de pointe, inspiré par les vélostations suisse²²⁸. Une liaison directe entre les vélostations et la galerie de métro de la porte de Namur sera tout à fait envisageables, étant donné la proximité entre les deux structures. La descente sera possible par l'intermédiaire de la pente redimensionnée des anciens tunnels ou par l'intermédiaire d'ascenseurs. Cette structure sera bordée de larges pistes cyclables de plus de 3 mètres, suivant les axes structurants du plan régional de mobilité.

226 Référence de projet en annexe, pp. 226.

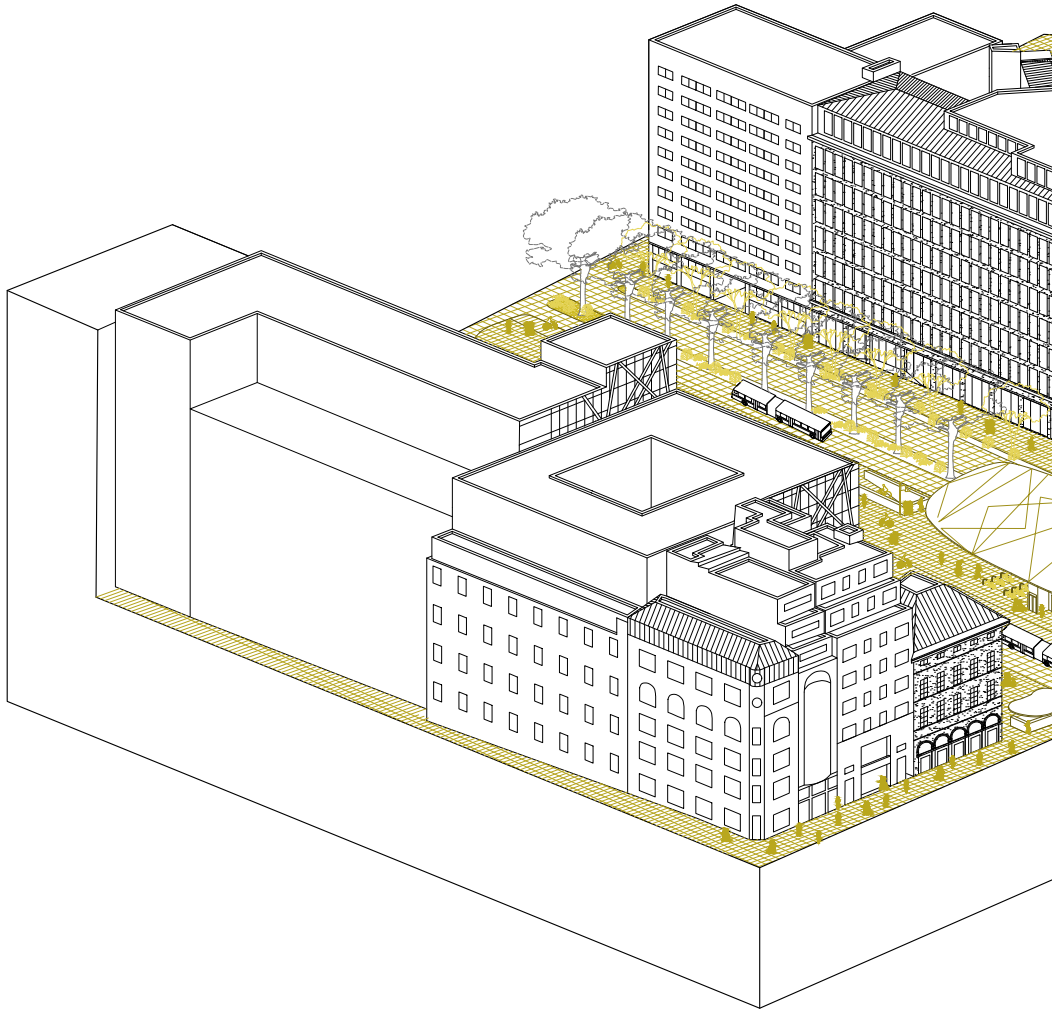
227 *MaaS, Mobility as a Service*, expliqué en page 138.

228 Référence de projet en annexe, pp. 230.

Le trafic automobile sera également restructuré sur trois bandes de circulation limité à 30km/h. Le nombre de bandes pourra être redéfini au profit des cyclistes, étant donné le profil plane sur toute la largeur du boulevard. Un phasage dans la restructuration de l'espace public sera tout à fait envisageable.

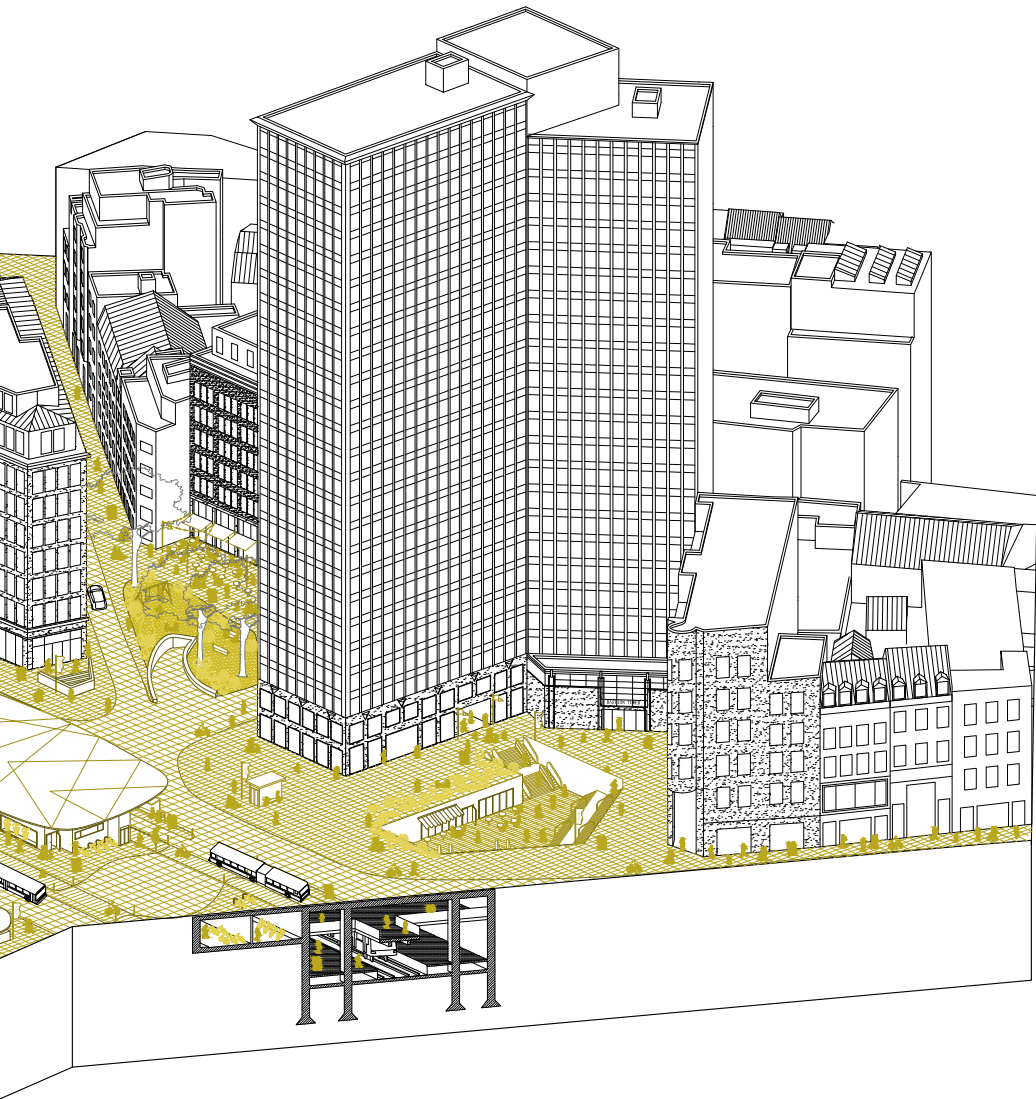
Suivant le plan de mobilité passive en page ... le trafic de transit au sein des quartiers sera limité, permettant de rendre la rue de Namur piétonne, à l'image de la chaussée d'Ixelles située sur la continuité de son axe historique. La rue de champs de Mars, deviendra quant à elle, une zone à trafic limité, permettant l'aménagement d'un espace public, en relation direct avec la place du Bastion, accessible par la galerie au rez-de-chaussée de la tour du même nom. L'accès aux parkings sous terrains sera toujours envisageable, en centralisant l'accès d'entrée et de sortie.

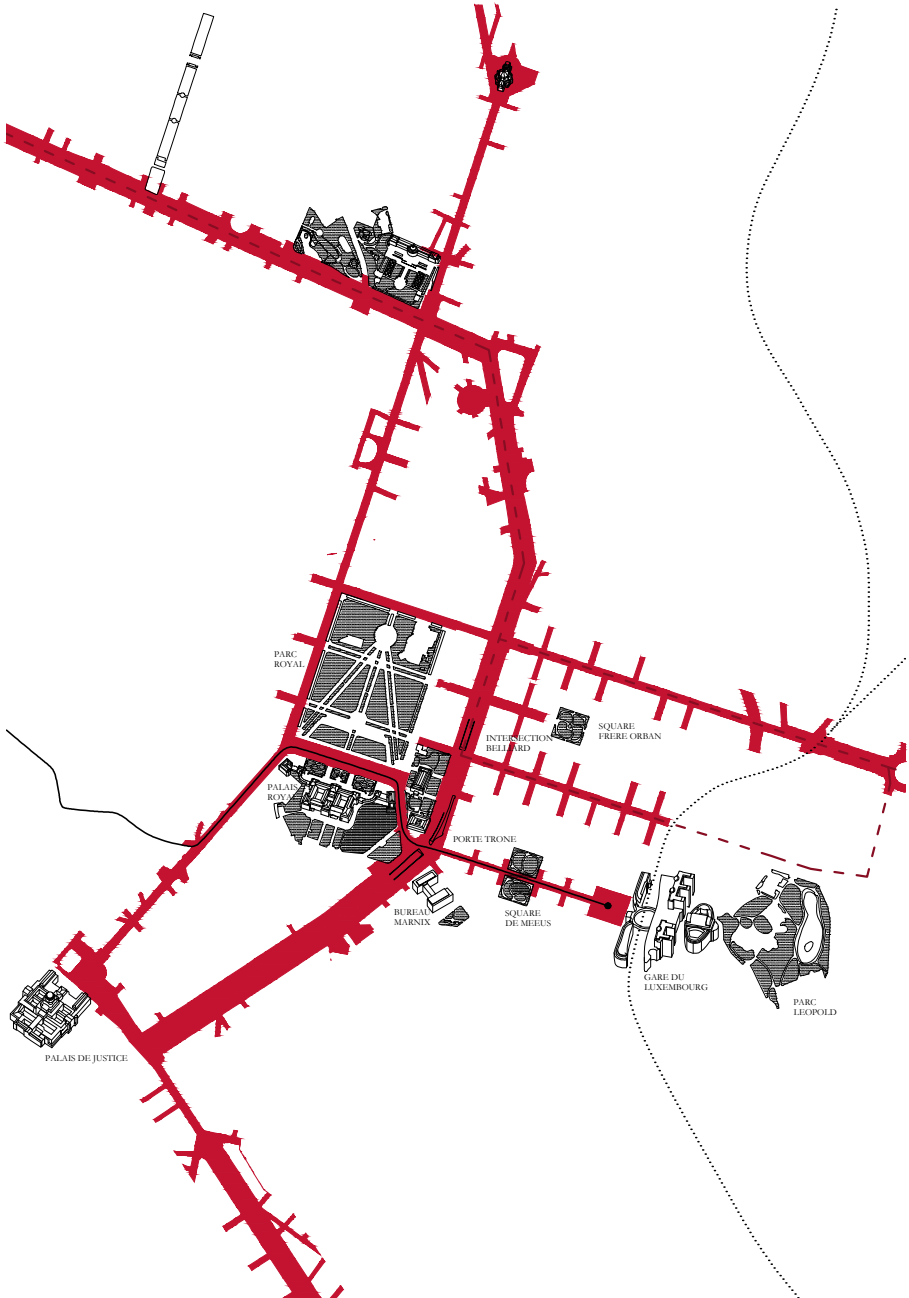
Sur la place du Bastion, l'entrée au métro se voit métamorphosée. Celle-ci s'ouvre sur l'espace public, ce qui renforce l'unité d'ensemble. De nouvelles façades viendraient s'insérer dans l'espace urbains souterrain. Le métro représentant le lien entre les différents flux, il paraît évident de l'insérer en plein cœur de cette plaque tournante intermodale.



LA PORTE D

0 10m 50m





MISE EN SITUATION DE LA PORTE DE TRÔNE



TRÔNE

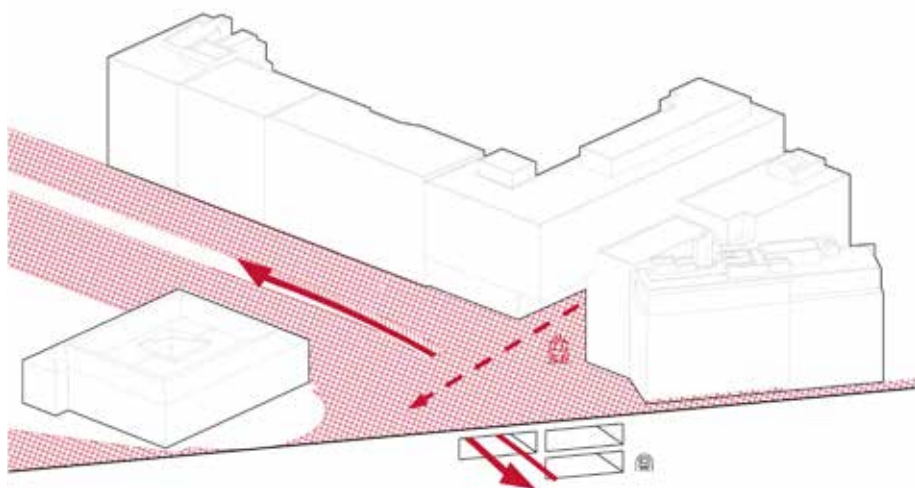
Suivant les différentes stratégies modales, la porte de Trône deviendrait le haut lieu métropolitain formant une liaison directe entre la gare du Luxembourg et le bas de la ville. Son rôle de connecteur urbain est idéal. Ce coude des boulevards, deviendrait un espace de destination, desservi par une ligne de tram, de métro et de lignes de bus.

Sa situation est également caractérisée par une abondance de parcs dessinés du 18^e, 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.

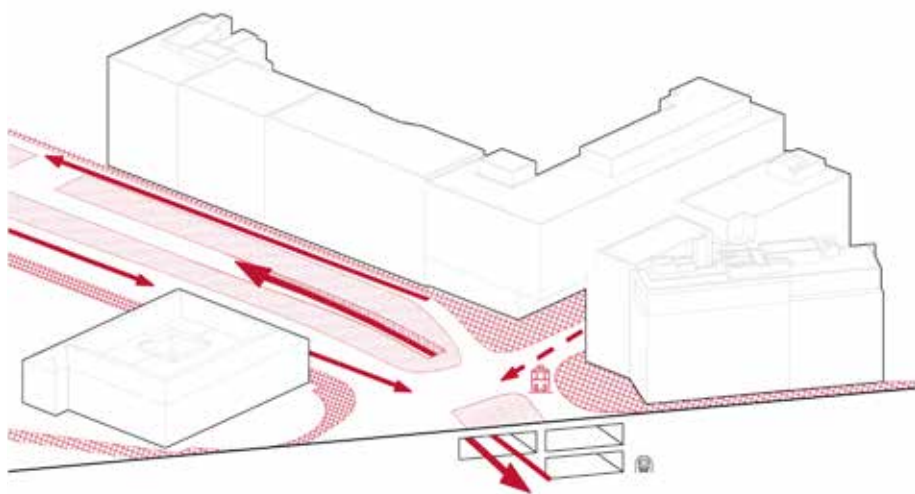
La porte de Trône incarne une stratégie de type « avenue », mais n’a pourtant jamais profité de ce statut. En effet, son emplacement est idéalement situé, entre les quartiers royaux et les institutions européennes. La valeur métropolitaine de cette place est annoncée dès le départ, mais aucun aménagement n’est réfléchi en ce lieu: elle s’identifie comme un espace résiduel inchangé depuis le réaménagement du quartier Royal au 18^e siècle.

Depuis les années 1950, cette zone incarne trafic routier abondant, avec six bandes de circulations en surface, et cinq bandes de circulation réparties sur deux trémies sous terraines. La première trémie traverse le carrefour, tandis que la deuxième, longue de plus de 400 mètres, atteint le croisement Belliard, provoquant de nombreux embouteillages au croisement, étant donné les flux de passage trop importants²²⁹ La zone est également traversée par neuf réseaux de bus dans la rue du Luxembourg. La place prise par le trafic routier est donc en première ligne de questionnement dans la stratégie de rééquilibrage de l’espace public de ce coude du Pentagone. Les scénarios proposés prennent position face aux tunnels.

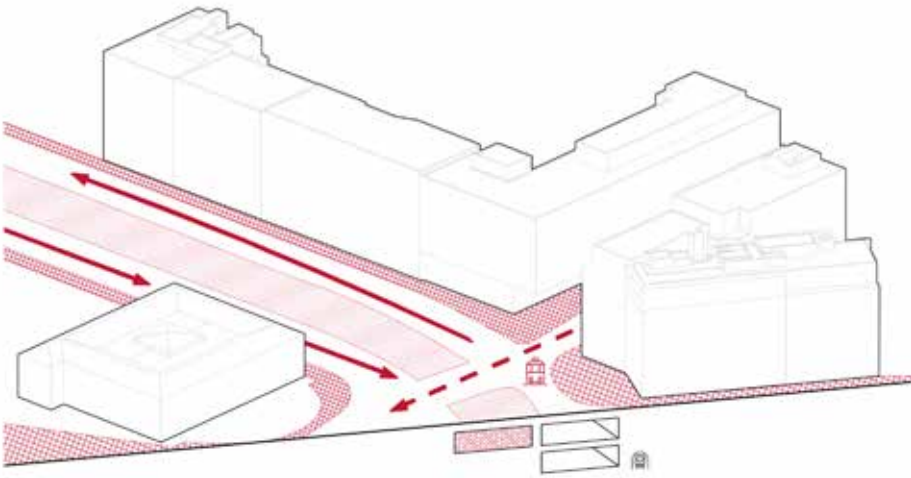
229 Informations récoltées lors de mon entretien avec Wim Merten et Rien van de Wall, le 13 février 2020.



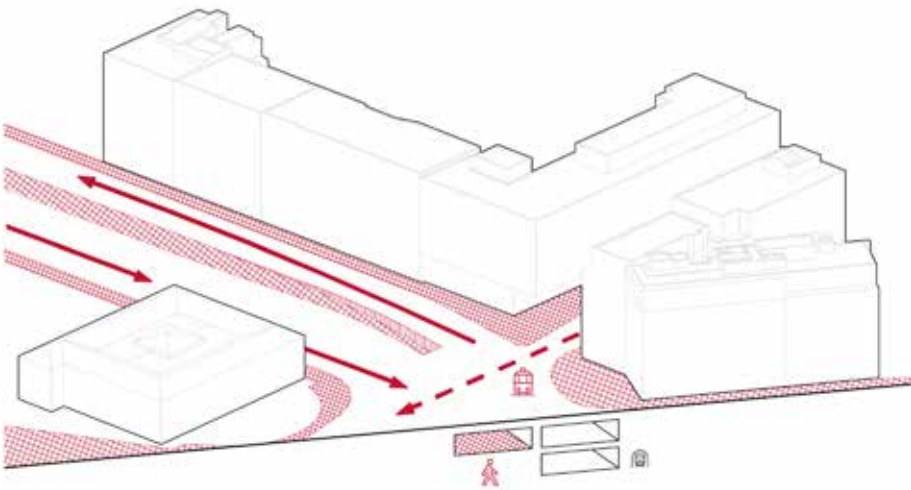
1. Tunnel exclusif au trafic automobile. Cette configuration permet une traversée directe pour piétons, cyclistes et lignes de tram et limiterait les accès dans les rues de quartier. Notons également qu'en cas d'entretien des tunnels des accès en surface devront tout de même être créés. Les tunnels posent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



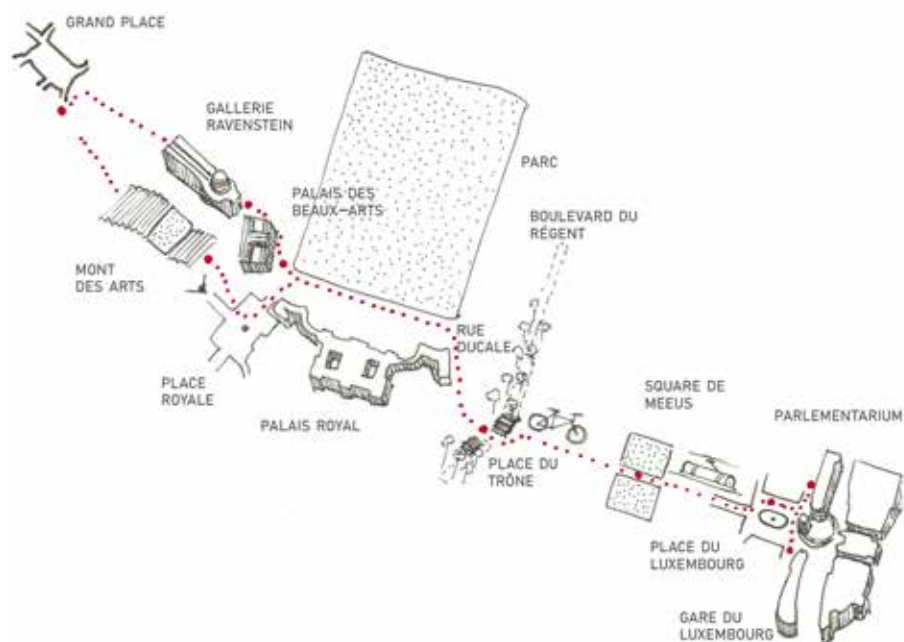
2. Ce scénario induit des bandes de circulation réservées au transit en surface, et des circulations rapides dans les tunnels. Cette configuration résume celle que l'on vit aujourd'hui, et une ligne de tram supplémentaire dans ces conditions, compliquerait d'autant plus les différents flux.



3. 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. .



4. 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. De nouvelles activités pourraient y voir le jour, entraînant un nouvel engouement pour la porte de Trône dépourvue d'identité métropolitaine.



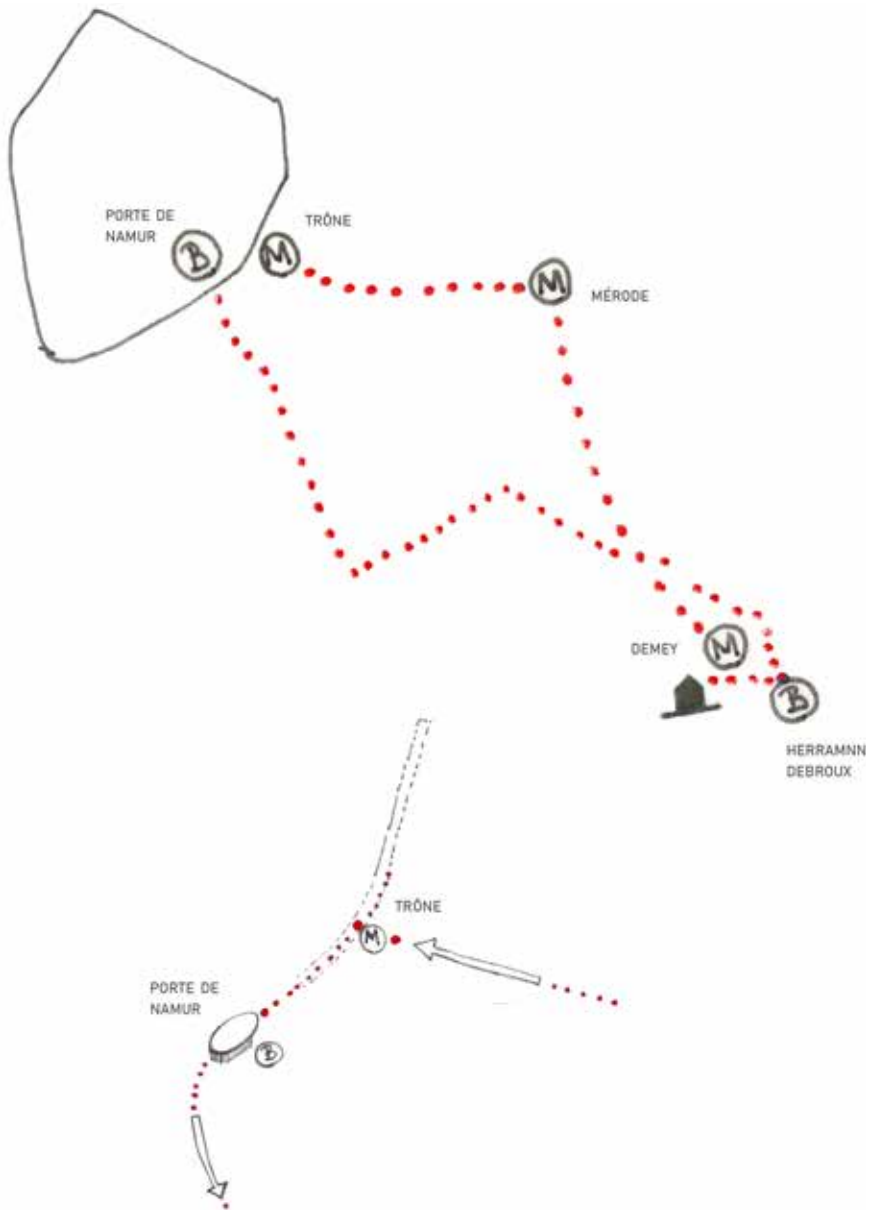
CARTE MENTALE: LA TRAVERSÉE DE LA PORTE DU TRÔNE

Le scénario proposant une réaffectation du tunnel, offre de nombreuses possibilités dans le rééquilibrage spatiale de la porte de Trône, comme connecteur urbain. Ce cas d'étude sera décrit par l'intermédiaire de Julien, un français habitant Namur, et de Louise, habitante de la commune d'Auderghem à Bruxelles.

JULIEN

Julien, français d'origine, vient habiter à Namur et prend l'initiative de visiter le plus de villes du pays ; il commence instinctivement par Bruxelles. Il convient de prendre le train à 11h du matin, afin de dîner dans la Capitale ; 40 min lui suffise pour arriver de la gare de Namur à la gare du Luxembourg, dans le quartier européen de Bruxelles. Arrivé à bon port, il décide premièrement, d'aller visiter le Parlementarium ; le musée retraçant l'histoire de l'Union Européenne et ses défis quotidiens. Après une bonne heure de visite, l'ambiance des cafés environnants l'entraîne vers une petite restauration, situé sur la place du Luxembourg. Ne connaissant pas très bien Bruxelles, il décide de prendre le tram, et de rejoindre directement le centre-ville. De sa fenêtre, il aperçoit le square de Meeus, et s'intrigue ensuite face à cet immense espace, bordé d'arbres, alliant de multiples escaliers vers les sous-sol ; intrigué, il décide d'y revenir plus tard, après sa visite planifiée. En effet, le jeune garçon descend à l'arrêt BOZAR, pour se rendre à une visite guidée organisée depuis quelques jours au Palais des Beaux-Arts. Il passe ensuite dans la galerie Ravenstein et termine sa première balade sur la Grand-Place de Bruxelles. Le temps passe, et il se résout à revenir sur le haut de la ville. Il escalade les Monts des Arts, prend une photo panorama depuis la Place Royale, longe le Palais et son Parc Royal et, depuis la rue Ducale, revient sur cet espace qui l'avait intrigué auparavant. En face du bâtiment central, des affiches indiquent qu'il se trouve sur la site de la porte de Trône, à hauteur du Boulevard du Régent, constituant un ancien tracé des fortifications du 14e siècle. L'affichage interactif lui fait comprendre l'existence d'un musée d'arts contemporains en lieu des anciens tunnels routiers ; la fin de sa visite risque d'être la plus étonnante. Il descend par le premier escalier venu, passe par des espaces de petites restaurations et de cafés remplis de monde, et arrive sur l'immense espace d'accueil. Des faisceaux de lumière zénithale apparaissent ici et là, donnant une atmosphère idéale à cet espace vêtu de blanc. La lumière vient surement des drôles de dômes (voir ref) , sur lesquels les enfants grimpaient. Depuis l'espace d'accueil également, il sent une très légère vibration sous ses pieds ; l'hôtesse le rassure, et lui explique la présence de la station de métro attenante au bâtiment sous terrains. Julien salue la proximité directe avec le métro et s'empresse de rentrer dans le musée. La visite était mieux qu'espérée ; l'exposition s'étalait sur plusieurs demi-niveaux, utilisant l'atmosphère sombre des anciens tunnels. D'immense fresque était également peinte à même les murs, et un visite sonore était également proposée. Le thème de l'exposition tournait autour des bruits de la ville. À la sortie du musée, Julien aperçu l'entrée d'une boîte de nuit dans une partie des anciennes trémies ; il reviendra sûrement, en compagnie des ses amis.

Pris de court par le temps, ayant réservé un ticket de train à l'avance, il enfourcha un vélo à la sortie, et s'empressa vers la gare, visible depuis la place du Trône. Ni une ni deux, il arriva à destination, et revint chez lui, l'appareil photo rempli d'images insolites.



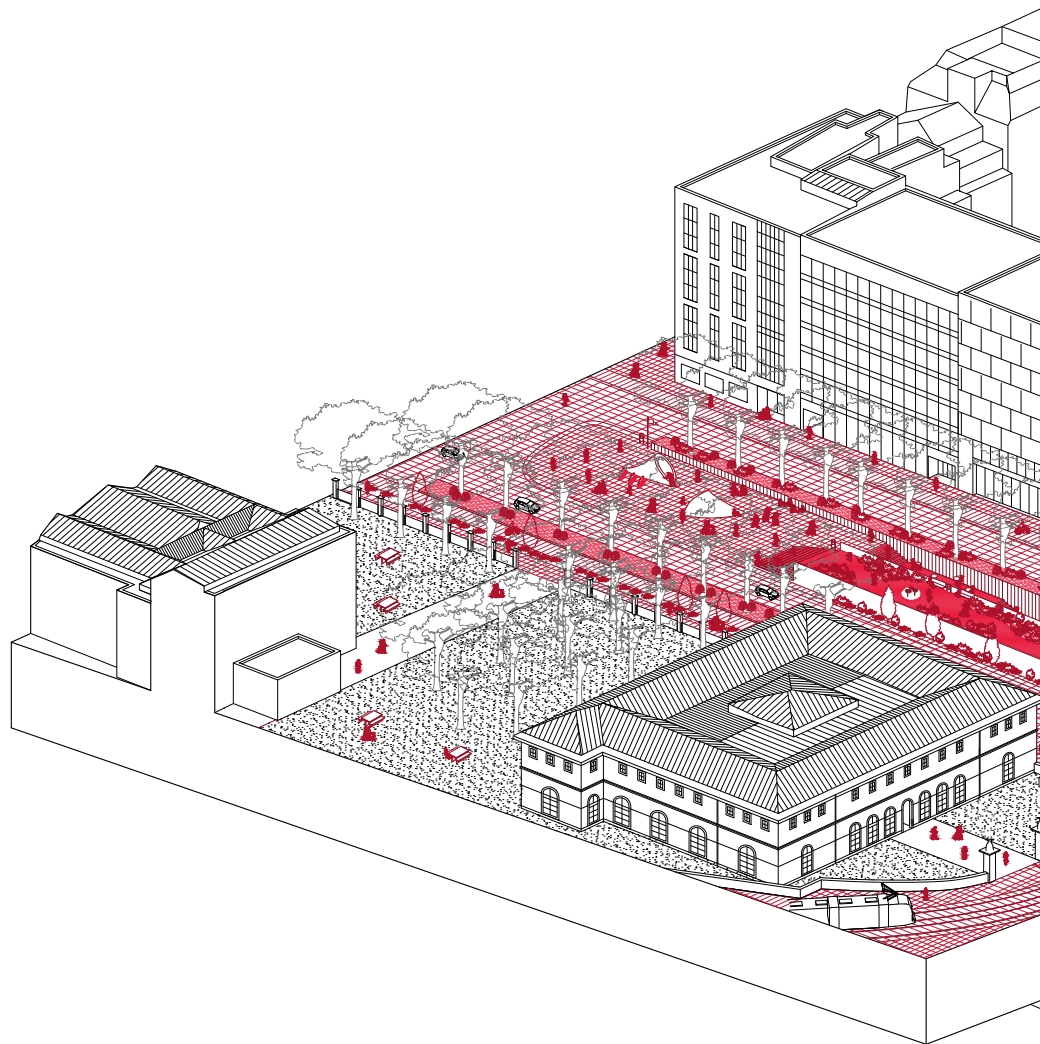
CARTE MENTALE: DE AUDERGHEM À TRÔNE

LOUISE

Louise est une habituée des soirées nocturnes à Bruxelles. Elle n'a pas de problème à traverser toute la ville, pour se rendre à une soirée spécifique ; cependant, le manque de connexion de transports en communs nocturnes avec certains endroits, limite ses possibilités de sorties : elle tient à éviter un maximum de marcher sur de longues distances seule la nuit. Une nouvelle vient donc égayer ses habitudes de soirées : les travaux de réaménagement des tunnels à Trône sont enfin terminés, la boîte de nuit intitulée « la Taupe » va ouvrir ses portes ce week-end.

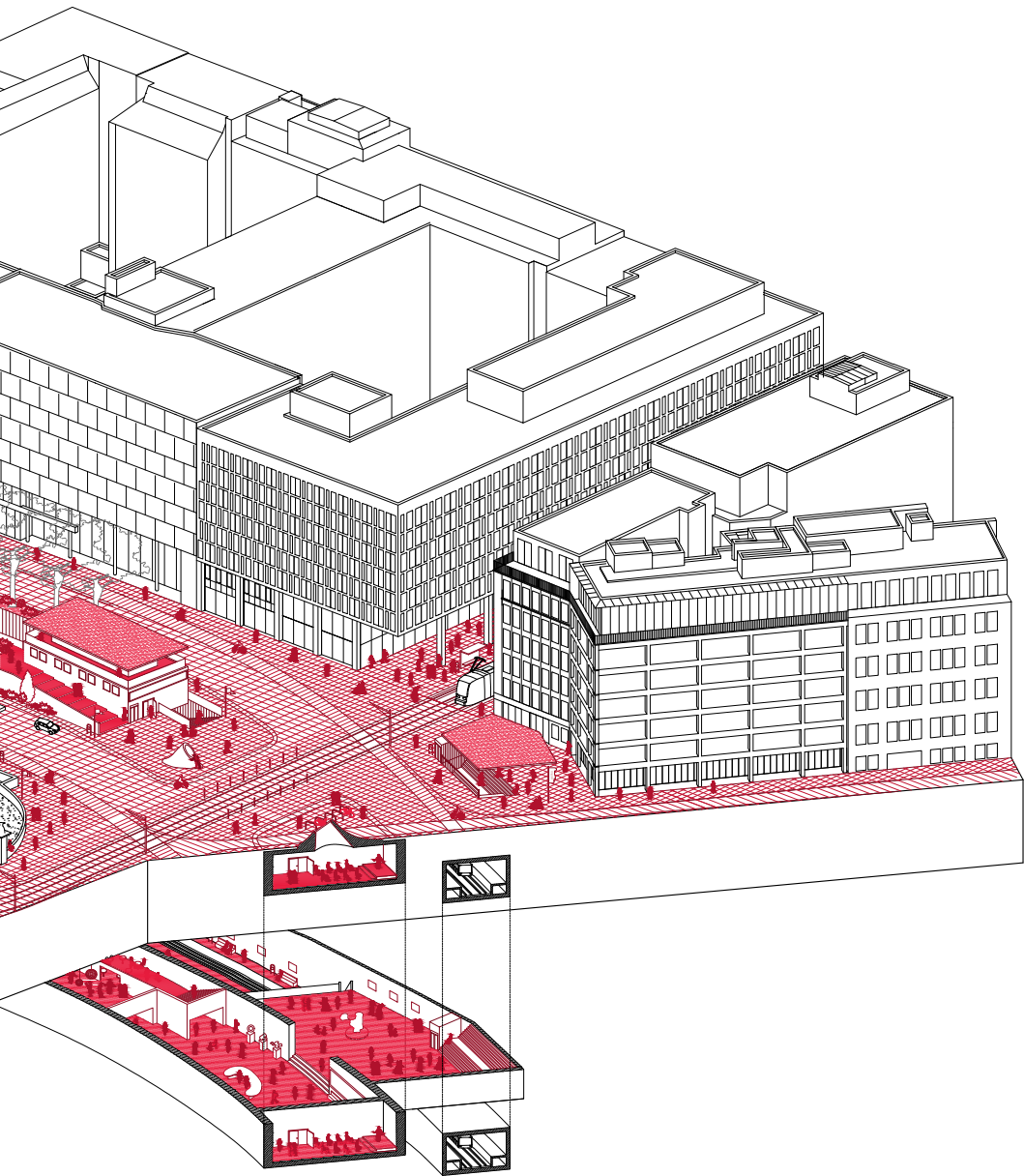
Il est samedi soir, la jeune fille se prépare à rejoindre ses amis aux terrasses du Trône, avant d'aller se déhancher sur les pistes. Habitant en face de l'arrêt de métro Demey, elle prend facilement le transport jusque Mérode, et change de ligne, pour arriver directement à Trône. Elle décide de passer par l'accueil central lié aux galeries de métro, et de monter directement vers les terrasses. Et dire que celles-ci se trouvent à l'ancien emplacement d'une des trémies. Les larges terrasses sur demi-niveaux, sont bordées de verdure, et s'apparentent comme un cocon urbain, à 1.7 mètres sous la surface.

L'ambiance bat son plein, et « la Taupe » ouvre ses portes. L'espace conçu sur plusieurs niveaux attire une foule incroyable. Jamais personne ne vu le quartier avec autant de monde grouillant sur tous les niveaux. La soirée continue jusque 2h30 du matin : il est temps pour Elodie de rentrer sereinement, grâce au bus de nuit Noctis, passant à 200m de Trône, à l'échangeur de porte de Namur. Le Noctis N09 la ramènera directement, à Herrmann Debroux ; elle n'aura plus qu'à marcher 5 min pour atteindre le pas de sa porte. La soirée fut un succès.



LA PORTE D





En plus d'un rééquilibrage de flux et une restructuration de l'espace public, les boulevards deviennent des lieux de destinations, comme échangeur ou connecteur urbain: ils se réinsèrent pleinement aux identités des différentes structures historiques traversantes et déploient des possibilités d'aménagement multiples.

Ainsi:

La porte d'Anderlecht devient un centre interquartier inséré dans une structure dense de projets,

La porte de Namur s'appuie sur l'intermodalité et propose une concentration de flux canalisés en un point,

tandis que la porte du Trône devient la plaque tournante d'un espace public à valeur métropolitaine, associant tous les couches urbaines établies.

Ces cas d'études participent à la réinsertion des boulevards métropolitains, et deviennent des exemples dans le rééquilibrage des différents noeuds. Le chapitre suivant vient développer ces propos.

7 VISION

Pour finir, revenons aux questions posées en début de ce travail.²³⁰

Que représente l'ensemble des boulevards du centre métropolitain aujourd'hui et que représentera-t-il plus tard?

Espace inappropriable ou inapproprié?

À présent, découpons-les afin d'y répondre le plus efficacement.

Que représente l'ensemble des boulevards du centre métropolitains aujourd'hui ?

Cette question fût l'objet des chapitres précédents le chapitre 6. *Projet*. Il ne sera donc pas nécessaire de revenir sur ce point ici pour corroborer mon propos.

Que représentera-t-il plus tard ?

La carte mentale des boulevards métropolitains en page suivante vient répondre à cette question, offrant une reconstruction de la figure des boulevards du centre métropolitain, intégrés dans le paysage de la Capitale.

²³⁰ Questions posées en page 11.



CARTE MENTLE DES BOULEVARD



On remarque plusieurs points :

- Il n'est plus question de structures traversantes, segmentant les boulevards en des points fixes, mais bien d'une multitude de chapelets, intégrant les identités des structures rayonnantes sur les boulevards métropolitains. La figure polygonale s'intègre dans le paysage de vallée, de bassin, de plateau, de canal : paysage d'une importance majeure, étant donné son intemporalité.
- Les gares rayonnent, et prennent une place plus importante, dans nos habitudes de déplacement, dans la structuration de l'espace. Elles désignent des pôles majeurs, participant aux liaisons interquartiers, donnant un sens particulier à la traversée des boulevards. Elles structurent les magistrales piétonnes, les flux intermodaux et les points d'entrée en ville au niveau national et international. Elles forment à elles seules, cette double identité de connecteurs et d'échangeurs urbains.
- Naturellement, des similitudes se créent entre plusieurs chapelets. Identifions-les.

La Porte de Namur et l'esplanade Madou, s'identifient comme des nœuds intermodaux; les traversantes deviennent partiellement piétonnes, constituant un réseau continu vers le bas de la ville. Les flux de transports en communs étant importants, les deux zones tiennent le rôle d'échangeur urbain. Les tunnels deviennent lieux de parking pour automobiliste et/ou des vélo stations. Tel un échangeur autoroutier, la logistique est importante, et même plus complexe, étant donné la multitude de flux modaux et la situation urbaine.

Le cas d'étude de Trône, pourrait également s'appliquer au niveau de la place Louise, de Botanique et Arts-Lois. Ces portes deviennent des connecteurs urbains; croisement entre structure d'avenues. Leur position et configuration permettent d'accueillir des fonctions urbaines, impliquant le lieu dans les usages urbains, et non plus comme un lieu de passage routiers. Le nœud à Arts-Loi me pose tout de même question, étant un croisement de flux AUTO PLUS. C'est pour cela qu'un désengorgement y est nécessaire.

La situation au niveau de la Porte d'Anderlecht, s'apparente aux chapelets de la Porte de Ninove, de la porte de Hall, et de la Porte de Rivage (Maximilien). Échangeurs urbains, ils se raccordent aux anciennes chaussées, et participent au maintien de l'environnement de vallée, introduisant de nouveaux ensembles d'espaces verts à l'échelle de la ville. La mobilité se concentre en surface, avec une attention particulière sur les lignes de trams rayonnant vers le centre et le haut de la ville. La diminution des flux d'automobiles pour les courtes distances, induit l'utilisation grandissante pour le vélo, et des structures pouvant l'accueillir.

La gare du Midi et la place Rogier, attenante à la gare du Nord, s'apparente également à la Porte d'Anderlecht, mais à une toute autre échelle, étant donné le statut de Gare Nationale rayonnante, explicité plus haut.

La porte de Gand et du Château, ont un rôle d'échangeur de plus petite échelle. Ici, la mise en valeur du canal, et des connexions claires vers et depuis le centre-ville, constituent des enjeux importants. Le vélo viendrait en priorité sur ces sites, étant donné la mise en place d'une mobilité particulièrement lente et active dans ce tronçon. Bien-sûr, utiliser le canal comme espace de loisir, est une possibilité à approfondir, mais ceci n'est plus de l'ordre de ce travail.

Enfin, la porte de Saintelette, a dès le départ, été identifiée comme une porte particulière, mixant stratégie d'avenue et de bassin de vallée. Je la définirai comme un chapelet associant un rôle de connecteur urbain vu à Trône et un échangeur de mobilité, étant donné le secteur culturel fort présent, connecté par le réseau de métro, de tram, de bus, et de futures pistes cyclables sous le pont. De plus, l'omniprésence d'espace vert et du canal, font de cet endroit, une zone particulière, pouvant devenir un pôle d'échange social. Je ne cache pas mes attentes pour le futur projet s'y implantant prochainement.

Ces différents chapelets ont comme point commun, de révéler l'invisible, ou plutôt les invisibles. L'invisible comme étant premièrement, le potentiel qu'offre cet espace de 50 hectares de boulevards. Ce *no man's land* bruxellois²³¹ est une source incommensurable pour la création d'une nouvelle manière de faire l'espace public. Il forme à lui seul un palimpseste de l'histoire de Bruxelles, ayant changé d'identité au cours des siècles. Il s'est vu raccordé par des chaussées commerçantes, des avenues remarquables dessinées, des parcs urbains, des connexions hydrauliques et des voies ferrées. Cette vision s'appuie sur la mise en valeur spatiale et historique.

L'invisible se marque aussi par les structures oubliées, tel la rivière de la Senne voutée en 1864. Présente sous certains quartiers, elle attise la curiosité aujourd'hui et risque de rejaillir à certains endroits stratégiques de la ville.

Enfin, l'invisible se traduit par les potentiels des infrastructures routières, ayant modifiés le statut des boulevards depuis 1950. L'actualité tend vers une diminution du trafic automobile, vers un rééquilibrage de l'espace public ; tant pour des raisons sociales, que pour des raisons sanitaires et environnementales. Les tunnels routiers deviendraient donc une base dans la redéfinition de l'espace public de boulevard, et porteraient fièrement une identité propre selon les stratégies. Les tunnels, doublés par les stations de métros, seront associés à celles-ci. Les stations participent à l'entrée en villes; deviennent portes et constituent un lien indéniable entre les différents flux de mobilité, les nouveaux usages métropolitains et le rapport avec la ville en surface.

231 De part son statut de limite communale.

Espace inappropriable ou inapproprié?

Inapproprié.

La réponse me semble évidente aujourd'hui. Nous l'avons vu, les boulevards ne sont pas assez pris en considération dans les objectifs des Plan de Mobilité et de Développement Durable. La complexité vient notamment du fait que les boulevards constituent des limites communales : les décisions politiques y sont donc plus difficiles.

Il est également insensé de considérer un espace public comme étant inappropriable ; la définition même de l'espace public y répond :

«Un espace public est un espace conçu et aménagé pour accueillir une large palette d'activités. C'est un espace appropriable dans le respect des codes de conduite instaurés. La longévité de cet espace est donc assurée par la participation active des usagers.» selon [pyblik]²³²

On remarque donc un terme centré sur la population, ses désirs et ses besoins.

Ainsi, rendre les boulevards du centre métropolitains appropriés pour les usages urbains actuels, viendrait premièrement, dans la conception d'une stratégie d'aménagement comme proposé dans ce travail de fin d'étude par exemple, et ensuite dans l'utilisation de l'expertise citoyenne dans la conception finale de l'ensemble territoriale. La mobilisation et la participation citoyenne, deviennent clé dans l'aménagement de telles structures. Je ne suis bien évidemment pas la seule à considérer la participation comme élément majeur de la conception de la ville. Rien van de Wall et Wim Merten se sont basés sur des balades et ateliers de co-constructions pour amener des possibilités de projets au sein de la petite ceinture dans le projet « Bye Bye Petite Ceinture »²³³.

Ce travail de fin d'étude s'insère dans une demande citoyenne actuelle, et participe à la création d'un imaginaire, utile à la revalorisation et réinsertion progressive des boulevards du centre métropolitains dans le paysage urbain bruxellois.

232 [pyblik] a été conçu par la Région de Bruxelles-Capitale en 2007 avec pour objectif de centraliser les savoir-faire et les expertises en matière d'espace public à Bruxelles

233 « BBPC » collabore également avec toute une équipe interdisciplinaire : on y retrouve BRAL, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels, IRIB (Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles), pyblik, ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) et Brussels Studies Institute.

8 RÉFÉRENCES DE PROJET



Photographie de la maquette réalisée lors des ateliers Bye Bye Petite Ceinture, tronçon Louise-Trône

Source : en ligne (28 août 2018) -<https://twitter.com/ccinturebru/status/1034446504361189378/photo/1>

8.1 PetiteCeinture.be

De part ces caractéristiques, la petite ceinture est sujette à plusieurs études, dont une particulièrement développée et soutenue : « PetiteCeinture.be » et corolairement « Bye Bye Petite Ceinture ». Ces deux unités sont à l'initiative de Rien van de Wall²³⁴ et Wim Menten²³⁵. La première unité reprend un constat sur la mobilité, une analyse détaillée des enjeux ainsi qu'une feuille de route énumérant les étapes de reconversion de cet espace public. Elle critique entre autres, la mobilité à Bruxelles, et propose des solutions visant la redistribution du trafic automobile, par la mise en valeur du potentiel des transports publics, la mise en place de mesures de stationnement radicales, etc. Cette étude se base sur des systèmes de mobilité réalisés à Louvain, Gand, Anvers et Malines.²³⁶

« Bye Bye Petite Ceinture » quant à elle, développe des possibilités de projets. Une attention particulière a été prise au niveau de la concertation publique : en effet, étant donné la valeur historique et d'usage de la petite ceinture, l'enjeu fut d'intégrer une participation citoyenne dans l'étude du terrain. Des balades et des ateliers de co-constructions sont à la base des études de faisabilité proposées. « BBPC » collabore également avec toute une équipe interdisciplinaire : on y retrouve BRAL, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels, IRIB (Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles), pyblik, ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) et Brussels Studies Institute. C'est lors de ces ateliers, proposés en 2017, que des étudiants, menés par Michel Hubert, ont arpenté les quartiers des boulevards et proposé des « Fact Sheet » par tronçons.

234 Rien van de Wall, historien, urbaniste et Bruxellois, a créé PetiteCeinture.be dans le cadre d'un projet personnel, qui découle de sa recherche de fin d'études menée en 2014 à la VUB.

235 L'architecte et urbaniste bruxellois Wim Menten traduit en une série d'esquisses le volet spatial de la proposition de réaménagement.

236 L'étude se trouve en ligne : <petiteceinture.be/defis-bruxellois/>



Photographies prises sur place par MILLET Arthur, «*Cours des 50 Otages en période de confinement*», 20 mai 2020

8.2 Cours des 50 Otages, Nantes.

Le cours des 50-Otages est une des principales artères de la ville de Nantes, aménagée dans les années 1930 et 1940 sur l'ancien cours de l'Erdre. À l'époque, le cours avait un caractère autoroutier, s'organisant sur huit bandes de circulation, limitées à 50km/h et atteignant 44 000 véhicules par jour. Les accidents étaient très fréquents.²³⁷ C'est en 1990, à l'occasion des travaux de prolongement de la deuxième ligne de tramways sur le cours, que la ville organise un concours d'architecture afin de concevoir le réaménagement complet du tronçon. Le projet retenu est celui de Bruno Fortier et Italo Rota. La circulation se structurera par deux bandes de circulations limités à 30km/h, d'une voie de bus et de larges trottoirs piéton. Le flux d'automobiliste s'est vu diminuer de moitié. Vingt ans plus tard, la partie sud du cours devient la première ZTL de France²³⁸ : cette zone à trafic limité devient strictement accessible aux piétons, cyclistes, bus, chronobus, trams et véhicules d'intervention. Les riverains, commerçants et livreurs en voiture, possèdent un accès limité en possession d'une autorisation.²³⁹ Depuis, la partie sud est devenue piétonne, et réservée aux trams, tandis que le prolongement nord s'est transformé en ZTL, avec deux bandes de circulation étroites, et deux larges pistes cyclables en son centre. Notons que cet axe se trouve en plein centre historique entièrement piétonnier.

237 Source : en ligne - <https://auran.org/dossiers/avant-apres-naissance-et-renaissance-du-cours-des-50-otages> (consulté le 11 mai 2020)

238 Source : en ligne : https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/resources/ZTL-et-Nantes_1.pdf (consulté le 11 mai 2020)

239 <https://www.nantes.fr/files/PDF/Guides-pratiques/ZTL-zone-traffic-limite-2012.pdf> (consulté le 11 mai 2020)



Image du bureau d'architecture et d'urbanisme PCA STREAM, «*Avenue des Champs Élysées*», 2019

Source : en ligne - <https://www.pca-stream.com/fr/projets/etude-champs-elysees-48>

8.3 Avenue des Champs Élysées, Paris.

Lors d'une visite à Paris, j'ai eu l'occasion de me rendre à l'exposition «Champs Élysées, Histoire et Perspectives» au Pavillon de l'Arsenal, le 28 février 2020.²⁴⁰

L'avenue, conçue premièrement comme un espace de promenades pour les Parisiens, est aujourd'hui fréquentée à 68%²⁴¹ par des touristes venant du monde entier. Cette autoroute intra-muros est donc désertée par les principaux usagers concernés de base. Le projet à horizon 2030, tend à rendre cette partie de la ville « durable, inclusive et durable » selon l'architecte en charge du projet, Philippe Chiambaretta.²⁴²

L'aménagement se base sur une diminution drastique de la place de la voiture (-52%), par la piétonnisation de la Concorde et la réduction du nombre de bandes de circulation. Les jardins bordants l'Avenue seront rénovés, et cette dernière sera bordée de 1.132 nouveaux arbres. Cette autoroute urbaine se dévoilera comme un espace partagé de grande envergure. Pour ce faire, l'architecte s'est doté d'une équipe de cinquantaine d'experts, d'artistes et d'entreprises, dans une démarche transdisciplinaire et participative.

Le projet est donc une référence dans la transformation d'une autoroute urbaine, et dans la configuration d'une méthodologie d'analyse et de conception.

240 Plus d'informations sur l'exposition: <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/expositions/11463-champs-elysees.html> (consulté le 16 mars 2020) et exposition virtuelle sur <http://expochampselysees.com/> expo virtuelle (consulté le 11 mai 2020)

241 Source : en ligne - <https://www.20minutes.fr/paris/2716787-20200212-champs-elysees-moins-voitures-plus-abres-vaste-projet-renovation-participatif-presente-public> (consulté le 11 mai 2020)

242 *ibid*



Dessin du bureau d'architecture et d'urbanisme ENJEUX, «*La magistrale piétonne*», 2012

Source : en ligne - <http://www.enjeux-architectes.fr/index.php/realisations/item/54-la-magistrale-pietonne-le-plan-pieton>

8.4 La Magistrale piétonne de Strasbourg.

En 2012²⁴³, Strasbourg a mis en place son réseau de magistrale piétonne : longue de 4km, elle relie la gare du centre à la place du Marché de Neudorf. Cette magistrale est alors une première en France. En 2013 déjà, deux tronçons clé ont été réaménagés, notamment la rue de la Brigade d'Alsace Lorraine, qui met la réduction d'une bande de circulation routière, au profit d'une végétalisation et de trottoir plus large. En novembre 2019, la rue commerçante du 22 Novembre²⁴⁴, fut finalisée comme tronçon piétonnier. Au total, six interventions le long de la magistrale ont eu lieu, conçues par le bureau d'architecture et d'urbanisme, Enjeux Jean Houssement.²⁴⁵

Cette première magistrale est un test, à l'approche d'un réseau plu complet, intervenant sur tout le territoire de la ville.²⁴⁶

243 Source : en ligne - <https://www.strasbourg.eu/plan-pieton> (consulté le 11 mai 2020)

244 Source : en ligne - <https://pokaa.fr/2019/11/20/les-premieres-images-de-la-nouvelle-rue-du-22-novembre/> (consulté le 11 mai 2020)

245 Source : en ligne : <http://www.enjeux-architectes.fr/index.php/realisations/item/54-la-magistrale-pietonne-le-plan-pieton> (consulté le 11 mai 2020)

246 Source : en ligne - https://www.ecomobilite.org/IMG/pdf/magistrale_pietonne.pdf (consulté le 11 mai 2020)



Photo aérienne du projet de TILLNER and WILLINGER (à gauche) et de la librairie nationale (à droite)
Source : en ligne - <https://www.tw-arch.at/index.php?inc=projectSelection&id=:3076>

8.5 Urban Loritz Platz, Vienne.

Voici le descriptif des architectes, venant de leur site officiel.²⁴⁷

« L'Urban Loritz Platz sur le Gürtel (note) est un espace public central et considéré comme une plaque tournante des transports publics, où plusieurs tramways et métros se connectent. Transformant cet espace peu attrayant et enchevêtré en un espace urbain attrayant et contemporain, le nouveau design de l'Urban Loritz Platz annonce la revitalisation de toute la région de Gürtel. Le projet a réorganisé les flux de circulation des tramways, des cyclistes et des piétons pour créer un espace public ordonné. Une structure en acier légère et aérée avec un toit en membrane abrite les voies principales et les zones d'attente. La couverture globale protège non seulement la place des éléments, mais souligne également un sentiment d'unité générale et d'orientation urbaine. Le toit en membrane mène à la base du grand escalier public de la nouvelle bibliothèque centrale principale, achevé par la ville de Vienne un an plus tard. »

La structure permet donc de centraliser les flux, sur la partie centrale du boulevard de 77 mètres de larges.

247 Source : en ligne - <https://www.tw-arch.at/index.php?inc=projectSelection&id=:3076> (consulté le 11 mai 2020)



Photographie prise par UUSHEIMO Tuomas, date inconnue

Source : en ligne - <https://ideat.thegoodhub.com/2018/12/10/architecture-a-helsinki-bien-plus-quun-musee/>

8.6 Amos Rex Museum, Helsinki

Cette référence est intéressante, même si n'elle s'applique pas à un boulevard urbain.

Le musée d'art Amos Rex, conçu en 2013²⁴⁸ par le bureau finnois JKMM, fut implanté sous la place du Latsipalasi.²⁴⁹ Sa particularité vient dans la relation entre le musée en sous-sol, et l'espace public. Les dômes incurvés en béton armé, disposent de tailles différentes, permettant une multitude d'activité en leur surface. Ils servent de tribunes, de scènes, ou de plateforme. Ils attirent la curiosité et servent de terrains de jeux pour enfants et adultes.

Ces structures, utiles à l'éclairage de certaines zone du musée, participent aux paysages urbains.

248 Source : en ligne <https://amosrex.fi/en/about-us/architecture/> (consulté le 11 mai 2020)

249 Le Lasipalatsi («palais de verre» en finnois), abritant des locaux commerciaux, des restaurants et un cinéma, a été achevé en 1936, à l'origine comme un bâtiment temporaire pour servir les visiteurs des Jeux Olympiques.



«Vélostation à Centralbahnplatz, Bâle»

Source : en ligne - <https://www.velostation.ch/fr/velostations/basel-2/>



«Entrée de la nouvelle Vélostation à Genève»

Source : en ligne - <https://rue-avenir.ch/rencontre-dinformation-velostations-et-bikesharing-repoussee-au-16-novembre-2020/>

8.7 Velostation, Suisse.

Depuis 1996,²⁵⁰ la Suisse accueille le « Forum Velostationen Schweiz », traduit comme «de Forum de vélostations suisses ». Ce forum prône la construction de vélo stations, en offrant des informations claires et centralisées pour les usagers. Il propose également des fiches d'informations pour les autorités intéressées par la construction de ces stations ; cela explique donc leur qualité de service.

Mon attention se porte sur les stations de Bâle et de Genève.

À Bâle, les trois stations se caractérisent par une entrée directe depuis l'espace public; une pente douce amène les cyclistes en sous-sol ; ils y retrouvent des places de stationnement, des espaces de réparation, des toilettes, et même des espaces de restauration.²⁵¹

Le 22 novembre 2019²⁵², eut lieu l'inauguration de la plus grande vélostation de Suisse, basée à Genève, en lien direct avec la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge. On y trouve 1 100 places de vélos. Trois autres espaces devraient voir le jour en ville prochainement.

Ce type d'infrastructure favorise la complémentarités entre réseaux ferroviaires et cyclistes, assurant sécurité, efficacité et facilité d'usages.

250 Source : en ligne - <https://www.velostation.ch/de/> (consulté le 11 mai 2020)

251 Source : en ligne - <https://www.velostation.ch/fr/velostations/basel-2/> (consulté le 11 mai 2020)

252 Source: en ligne - <https://www.geneve-parking.ch/fr/actualites/la-plus-grande-v%C3%A9lostation-de-suisse-romande-est-%C3%A0-gen%C3%A8ve> (consulté le 11 mai 2020)

9 BIBLIOGRAPHIE

Soutenance de thèse de Claire Pelgrims le 24.02.2020

Entretien avec Wim MENTEN et Rien VAN DE WALL le 13 février 2020.

Entretien avec Michel HUBERT le 19 février 2020.

Entretien avec Florence LEPOUDRE le 11 février 2020.

9.1 BRUXELLES COMME PALIMPSESTE _ ÉCHELLE TEMPORELLE

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

CARTUYVELS Vincent, LOZE Pierre, *Change Brussels Capital of Europe*, «Histoire et symptômes d'une ville en devenir», Prisme edition, 2004.

«*De la participation urbaine - La place Flagey*», La Lettre volée / ISACF La Cambre, Bruxelles, 2005.

DEMEY T., «*Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E*», Bruxelles, Paul Legrain, 1992.

GOMBERT Charles, «*Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier*», asbl CIDEP, Belgique, 2005

HAINAUT Michel, BOVY Philippe, «*À la découverte de l'histoire d'Ixelles : Porte de Namur*», Ixelles, avril 2000.

HUBERT Michel dans «L'Expo 58 et le « tout à l'automobile » *Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*», Brussels studies 2008

HUBERTY Colette et VAENTE SOARES Paulo, «*Les Canaux bruxellois*», La fonderie, Belgique, 1998.

LACOUR Marc, DELHAYE Isabelle, DUMONT Martine e.a, « *Morphologie Urbaine à Bruxelles* », Bruxelles, Centre d'études, de recherche et d'action en architecture, 1991, 2e édition.

LEBLICQ Yvon, «*Les transformations du paysages urbains*», Fonds Mercator, Anvers, 1979.

LOIR Christophe, « *De l'espace partagé à la ségrégation modale : un long processus de transformation de l'espace urbain à Bruxelles* » pp4 et 5, dans ARAU « *Un boulevard tout piétonnier est dépassé* », 2015.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, «Bruxelles, Carrefour de l'Occident,» Bruxelles, 1956.

MORITZ Benoit, «*Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles*», Brussels Studies, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, 2011.

NAKHLÉ Lise, RAYNAUD Frédéric, etc, «*Canal? Vous avez dis Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.*», ADT-ATO, Bruxelles, 2014.

REMY J «*De l'automobilisme à l'automobilité*», dans LANNON P, RAMADIER T. ea , *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, 2007

T'KINT Sophie, «*La deuxième enceinte de Bruxelles*», Hayez, P. Crahay, AATL , Bruxelles, 2008.

Références web :

Bruciel : en ligne - <http://bruciel.brussels/#> (consulté le 10 février 2020)

Dorleans : en ligne : <https://www.dorleans.org/louise> (consulté le 16 mai 2020)

Irismonument : en ligne - http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Extension_Nord.Square_Saintelette.html (consulté le 01 juin 2020)

Velobuc : en ligne (19 avril 2012) : <http://velobuc.free.fr/codedelaruebelge.html> (consulté le 16 mai 2020).

Wikipedia : en ligne - https://fr.wikipedia.org/wiki/Porte_de_Schaerbeek (consulté le 6 avril 2020)

Wikipedia : en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Porte_de_Laeken (consulté le 6 avril 2020)

9.2 TRAVERSANTES ET PORTES _ Échelle trans-régionale

GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEP, Belgique, 2005.

NAKHLÉ Lise, PUISSANT Jean, VAN PRAAG Yannick , *«Canal? Vous avez dis Canal? état des lieux illustrés du territoire du canal à Bruxelles.»*, ADT-ATO, Bruxelles, 2014.

Références web :

Pag tour : *«Un jour des poissons traverseront Bruxelles»* dans *PagTour* : en ligne (29 juin 2017) - <https://pagtour.info/un-jour-des-poissons-traverseront-bruxelles/> (consulté le 20 mai 2020)

Tchorski Morkitu : en ligne - <http://tchorski.morkitu.org/8/senne.htm> (consulté le 20 mai 2020)

9.3 LEVIERS D’ACTIONS _ Échelle politique

BENDIKS Stefan, DEGROS Aglaée, *«Traffic space, Public space»*, /.

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

BRUXELLES MOBILITÉ, *«Projet de plan régional de mobilité. Plan stratégique et opérationnel»*, Bruxelles, 04 avril 2019.

BRUXELLES MOBILITÉ, *«Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel»*, Bruxelles, 30 avril 2020.

MORITZ Benoit, *«Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles»*, Brussels Studies, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, 2011.

RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE *«PRDD»*, Bruxelles, 2018.

Références web :

1210 sjtn : en ligne - <https://1210sjtn.blogspot.com/2017/06/walking-madou.html> (consulté le 16 mars 2020)

Avenue du Port: en ligne - <http://www.avenueduport.be/> (consulté le 15 mars 2020)

Beliris : en ligne - <http://www.beliris.be/projets/quais-materiaux.html> (consulté le 15 mars 2020)

BMA: en ligne - <https://bma.brussels/fr/2019/12/02/appeel-max-senne/> (consulté le 15 mars 2020)

BRAL : https://bral.brussels/nl/artikel/leg-eens-een-speelstraat-voor-je-deur?fbclid=IwAR2XWazaaQxa7lQbLz7bEOLdLPmb2P3phUrtRcjARb82gqq0ejRT_Ru4Ns (consulté le 28 mai 2020)

BX1 *«La STIB recherche 2000 personnes pour tester son application MaaS»*: en ligne (3 mars 2020) - <https://bx1.be/news/la-stib-recherche-2000-personnes-pour-tester-son-application-maas/> (consulté le 20 mai 2020)

Bx1 : Reportage de LECLERCQ Valérie et DE HENAU Frédéric, *BX1, «Feux vers définitif pour le plan de mobilité Good Move»* 5 mars 2020 - en ligne : <https://bx1.be/news/feu-vert-de-finitif-pour-le-plan-de-mobilite-good-move/> (consulté le 5 mars 2020)

BX1: en ligne - <https://bx1.be/blogs/mobilite/le-traffic-automobile-a-bruxelles-a-diminue-de-55-a-75-en-mars/?theme=classic>

BX1 : en ligne - <https://bx1.be/blogs/mobilite/pres-de-moitie-moins-de-voitures-sur-les-routes-depuis-les-mesures-de-confinement/?theme=classic>

BX1 : en ligne - <https://bx1.be/saint-josse-ten-noode/le-collectif-1210-0-propose-la-fermeture-des-rues-de-saint-josse-aux-voitures/?fbclid=IwAR1ykYsmt5-w-R-quJPzimHjcgLwhx-7RgtXeUmV2cGCej6fCkZTjCEBDv8>

BX1 : en ligne (8 mai 2020) - <https://bx1.be/bruxelles-ville/la-ville-de-bruxelles-veut-limiter-le-pentagone-bruxellois-a-20km-h-pour-le-deconfinement/> (consulté le 8 mai 2020)

BX1 : en ligne (29 avril 2020) - <https://bx1.be/blogs/mobilite/deconfinement-40-kilometres-de-pistes-cyclables-supplementaires-crees-dans-les-prochains-mois-a-bruxelles/?theme=classic> (consulté le 28 mai 2020)

Brugis : en ligne <https://mybrugis.irisnet.be/brugis/> (consulté le 20 février 2020)

BRUZZ*«7,6 miljoen voor extra fietspaden Kleine Ring»* - en ligne (09/04/2020) : <https://>

www.bruzz.be/mobiliteit/76-miljoen-voor-extra-fietspaden-kleine-ring-2020-04-09?fbclid=IwAR3g7v3zxShAXiMyC7FtN_UH_PlkZAZKa6hIjsO402IxJ14AvVgU9cNQSTg

France Inter: Emission , « *Comment l'histoire de l'urbanisme est liée à la lutte contre les épidémies* », dans *Emission au carré*, 3 avril 2020. Invité : Philippe Rahm, architecte suisse, diplômé de l'école Polytechnique Fédérale de Lausanne en 1993. en ligne (3 avril 2020) - <https://www.franceinter.fr/emissions/le-virus-au-carre/le-virus-au-carre-03-avril-2020?fbclid=IwAR08H2HHfeLusIjc2OqAsDNGCaWJ5-NsavdpEhAb3JE1guMk076-j5aKZfg> (consulté le 18 avril 2020)

Irceline : en ligne - <https://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/history/evolution> (consulté le 26 février 2020)

La chronique : en ligne - <https://www.lachronique.be/article/un-projet-alternatif-pour-reinventer-le-boulevard-de-waterloo-et-l-avenue-de-la-toison-d-or.21724> (consulté le 16 mars 2020)

LECHO : en ligne <https://www.lecho.be/dossiers/coronavirus/comment-le-coronavirus-va-impacter-l-urbanisme-et-les-transports/10221171>

Le Soir : en ligne - <https://www.lesoir.be/282088/article/2020-02-21/sncb-voici-quoi-ressemblera-la-nouvelle-gare-du-midi-photos> (consulté le 16 mars 2020)

Le Soir : en ligne - <https://www.lesoir.be/223415/article/2019-05-10/avenue-de-la-toison-dor-le-permis-durbanisme-ete-depose-pour-son-reamenagement> (consulté le 16 mars 2020)

MaaS : en ligne - <https://maas.stib.brussels/> (consulté le 20 mai 2020)

Make Space For People :en ligne - <https://www.instagram.com/makespaceforpeople/> (consulté le 5 mai 2020)

Molenwest : en ligne - https://www.facebook.com/pg/Molenwest-115717403203043/about/?ref=page_internal (consulté le 16 mars 2020)

OMA : en ligne - <https://oma.eu/projects/sncb-headquarters> (consulté le 15 mars 2020)

Pascal Smet : en ligne <https://pascalsmet.brussels/madou-2/> (consulté le 16 mars 2020)

Pascal Smet : en ligne <https://pascalsmet.prezly.com/la-chaussee-dixelles-repensee> (consulté le 16 mars 2020)

Pascal Smet : en ligne - <https://pascalsmet.prezly.com/avenue-du-port-le-permis-oc->

troye-par-la-region (consulté le 15 mars 2020)

Pascal Smet : en ligne - <https://pascalsmet.prezly.com/avenue-de-la-toison-dor--boulevard-de-waterloo--dautoroute-urbaine-aux-champs-elysees-bruxellois-propice-au-commerce-de-prestige> (consulté le 16 mars 2020)

Pascal Smet : <https://pascalsmet.prezly.com/saintelette--de-carrefour-a-la--place-pont-pour-re-connecter-les-rives-du-canal> (consulté le 14 mars 2020)

Pascal Smet : en ligne : <https://pascalsmet.brussels/fr/project/saintelette-2/> (consulté le 14 mars 2020)

PorteNinovePoort: en ligne - <http://www.porteninovepoort.be/docs/Remarques%20du%20comit%C3%A9%20PNP%20sur%20le%20projet%20de%20PAD%20Porte%20de%20Ninove.pdf> (consulté le 16 mars 2020)

Perspective Brussels : en ligne - https://perspective.brussels/sites/default/files/BXL-MIDI_IAUC_Schemadirecteur-jan2016.pdf (consulté le 16 mars 2020)

Perspective Brussels : en ligne - <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/quartier-midi> (consulté le 16 mars 2020)

PRDD : en ligne : <http://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd> (consulté le 20 février 2020)

RTBF : en ligne - https://www.rtb.be/info/regions/detail_des-centaines-de-voitures-en-infraction-chaque-jour-a-la-chaussee-d-ixelles-qui-devront-payer-l-amende?id=10060587 (consulté le 26 mai 2020)

SAU: en ligne - <https://sau.brussels/fr/actualites/molenwest-une-nouvelle-occupation-temporaire-cote-de-la-gare-de-louest-molenbeek> (consulté le 16 mars 2020)

Suede 36 : en ligne - <http://www.suede36.be/fr/content/un-parc-%C3%A9volutif-%C3%A0-la-porte-de-ninove> (consulté le 13 mars 2020)

Toison d'or : en ligne - https://toisondorguldenvlies.brussels/sites/default/files/web-form/NaaampoortLouiza_ndvr_singlepagesFR_deelnemers%201205-compressed.pdf (consulté le 16 mars 2020)

Urbanisme irisnet: en ligne : <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-directeur-pour-la-zone-du-canal-1> (consulté le 20 mars 2020)

Vivre ici : en ligne - http://www.vivreici.be/article/detail_ixelles-fait-le-bilan-d-une-im-

portante-operation-proprete-a-matonge?id=383028 (consulté le 26 mai 2020)
Wikipedia : en ligne : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Esplanade> (consulté le 26 mai 2020).

9.4 PROJETS _ Échelle métropolitaine

GOMBERT Charles, *«Les Boulevards extérieurs. De la Porte de Hall à la place Rogier»*, asbl CIDEP, Belgique, 2005.

T'KINT Sophie, *«La deuxième enceinte de Bruxelles»*, Hayez, P. Crahay, AATL , Bruxelles, 2008

Références web :

BRUSSEAU : en ligne - <http://brusseau.be/> (consulé le 10 mai 2020)

BX1 : en ligne - https://bx1.be/news/le-velo-a-le-vent-en-poupe-tous-motifs-de-deplacements-confondus/?theme=classic&fbclid=IwAR2Uzrl3lOL4X_WW0PzkOoEq11U-GNHahU3QShmvV4CZkRRjrFwLrwGL3ySs (consulté le 2 juin 2020)

BX1 : en ligne - <https://bx1.be/news/39-des-belges-ne-veulent-plus-prendre-le-metro/?theme=classic&fbclid=IwAR3Fg7WO73C8zMNcjZ6NRIguyDstIcfc6Wo7vGp7eGU-jWoRWxwCN1GOc4ug> (consulté le 2 juin 2020)

CNRTL: en ligne - <https://www.cnrtl.fr/definition/connecteur> (consulté le 10 mai 2020)

Environnement.brussels : en ligne - <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/rapports-sur-letat-de-lenvironnement/rapport-2011-2014/eau-et-9> (consulté le 15 mai 2020)

Monitoring des quartiers : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/web-service/fr/map/districts?indicator=part-de-la-population-proximite-dun-espace-vert&year=2012> (consulté le 10 mai 2020)

Monitoring de quartiers : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-bati-et-equipements-bruxelles/mixite-urbaine-region-bruxelloise/densite-de-population/1/2019/> (consulté le 10 mai 2020)

Monotoring de quartiers : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-environnement-bruxelles/espaces-verts-region-bruxelloise/part-des-surfaces-impermeables/1/2006/> (consulté le 10 mai 2020)

Monitoring de quartiers : en ligne - <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/sta->

tistiques-bati-et-equipements-bruxelles/caracteristique-du-bati-region-bruxelloise/taux-doccupation-du-bati-des-ilots/1/2013/ (consulté le 10 mai 2020)

PetiteCeinture.be : en ligne - <http://www.petiteceinture.be/la-circulation-automobile/> (consulté le 05 mars 2020).

RTBF: en ligne (25 mai 2020) - https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657&fbclid=IwAR3kbFRVX7xmzGC1F77WCX07_ncW2ntBHqhExU1f5pG-ZxeWyAT6nnzRqvR0 (consulté le 25 mai 2020)

STIB : en ligne - https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/Grands_projets_FR.pdf (consulté le 22 mai 2020)

Tchorski Morkitu : en ligne - <http://tchorski.morkitu.org/8/senne.htm> (consulté le 20 mai 2020)

9.5 VISION

Pyblik: en ligne - www.pyblik.brussels (consulté le 25 mai 2020)

9.6 RÉFÉRENCE DE PROJET

20 minutes : en ligne - <https://www.20minutes.fr/paris/2716787-20200212-champs-elysees-moins-voitures-plus-abres-vaste-projet-renovation-participatif-presente-public> (consulté le 11 mai 2020)

ARCH : en ligne - <https://www.tw-arch.at/index.php?inc=projectSelection&id=:3076> (consulté le 11 mai 2020)

Amos Rex : en ligne <https://amosrex.fi/en/about-us/architecture/> (consulté le 11 mai 2020)

AURAN : en ligne - <https://auran.org/dossiers/avant-apres-naissance-et-renaissance-du-cours-des-50-otages> (consulté le 11 mai 2020)

Ecomobilité : en ligne - https://www.ecomobilite.org/IMG/pdf/magistrale_pietonne.pdf (consulté le 11 mai 2020)

Enjeux architectes : en ligne : <http://www.enjeux-architectes.fr/index.php/realisations/item/54-la-magistrale-pietonne-le-plan-pieton> (consulté le 11 mai 2020)

Genève Parking : en ligne - <https://www.geneve-parking.ch/fr/actualites/la-plus-grande-v%C3%A9lostation-de-suisse-romande-est-%C3%A0-gen%C3%A8ve> (consulté

le 11 mai 2020)

Nantes : en ligne - <https://www.nantes.fr/files/PDF/Guides-pratiques/ZTL-zone-traffic-limite-2012.pdf> (consulté le 11 mai 2020)

Pavillon Arsenal : en ligne - <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/expositions/11463-champs-elysees.html> (consulté le 16 mars 2020)

PetiteCeinture.be : en ligne - <http://www.petiteceinture.be/la-circulation-automobile/> (consulté le 05 mars 2020).

Rue Avenir : en ligne : https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/resources/ZTL-et-Nantes_1.pdf (consulté le 11 mai 2020)

Strasbourg : en ligne - <https://www.strasbourg.eu/plan-pieton> (consulté le 11 mai 2020)

Velostation : en ligne - <https://www.velostation.ch/de/> (consulté le 11 mai 2020)

Velostation : en ligne - <https://www.velostation.ch/fr/velostations/basel-2/> (consulté le 11 mai 2020)



Ce travail de fin d'études se concentre sur la réintégration de l'ensemble des boulevards du centre métropolitain dans le tissu d'espace public bruxellois. Plus communément nommé comme « petite ceinture de Bruxelles », cette structure de plus de 50 hectares s'identifie comme une autoroute urbaine en plein cœur historique. Sa forme caractéristique, d'abord comme fortification, puis promenade piétonne et enfin, comme axe routier, est connue de tous. Les boulevards ont connu leur apogée lors de leur réaménagement urbain dans le courant du 19e siècle. Promenade, flânerie, panoramas et espace de repos bordaient cet espace public. À l'Ouest, le canal donnait son identité aux boulevards, avec industries et bâtiments de superficie inédite pour un centre-ville. Les Portes d'entrée vers le centre avaient encore une symbolisation importante dans la traversée de la ville, chacune ayant leur identité propre. L'Exposition Universelle de '58 marquera un tournant et déclenchera un engouement à « l'automobilisation » ; promenades piétonnes dédièrent leur place à l'espace routier que nous connaissons aujourd'hui.

L'actualité que nous traversons tend vers un rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités actives : mise en place du nouveau plan régional de mobilité Good Move, apparition du Covid-19 dans le monde et mesures de confinement instaurées. Ces éléments appuient le besoin d'une réintégration des boulevards dans les politiques de réaménagement territorial. Ce travail de fin d'études contribue donc à la création d'un imaginaire, utile à la revalorisation et réinsertion progressive des boulevards du centre métropolitain dans le paysage urbain bruxellois.