









## DES CRITÈRES POUR ÉVALUER CES ESPACES

Chacun des espaces sélectionnés a été évalué avec attention en fonction des points de focale précédemment présentés : le vivre ensemble, la géographie et la mobilité. Comme dans l'analyse précédente, l'objectif était de relever les atouts thématiques de ces espaces publics. Cette fois-ci l'accent est mis sur le potentiel d'amélioration de ces espaces afin d'atteindre un rayonnement métropolitain.

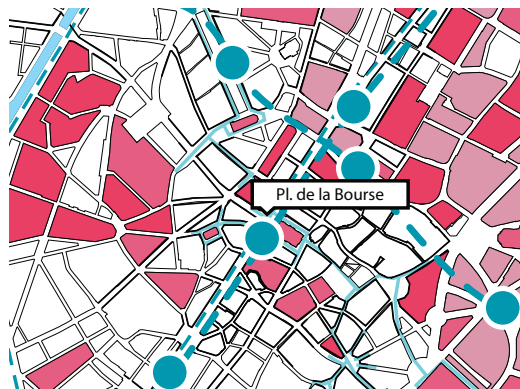
Les indicateurs et critères d'évaluation sont explicités ci-dessous :



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial

Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPÉCIFICITÉ



## N°1 PLACE DE LA BOURSE

À la conjonction de la Senne et des principaux axes traversants bruxelles, la Place de la Bourse constitue un des points névralgiques de la ville. Si aujourd'hui, les terminus des lignes de bus ont été reportés à Anneessens un peu plus loin sur le boulevard Anspach, elle contribue à distribuer d'importants flux d'usagers et accueille les grandes manifestations ou événements annuels et concentre à proximité une grande diversité d'activités. Malgré la présence incontournable d'une lourde infrastructure de voirie qui scinde deux quartiers à dominante piétonne, elle constitue un lieu symbolique de la ville fréquenté par les piétons comme par les automobilistes, les autochtones comme les touristes, les familles comme les travailleurs.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ
- SPÉCIFICITÉ











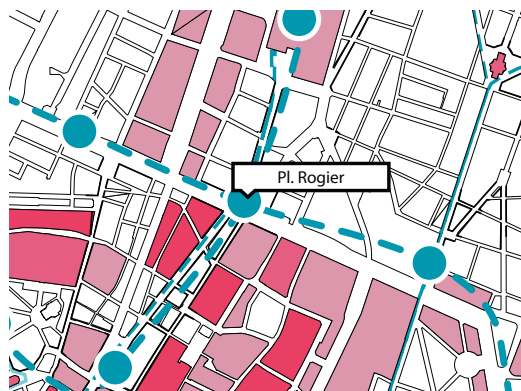
## N°2 ALBERT

Dans un tissu urbain à dominante résidentielle, la station de métro Albert est située à l'intersection de l'Avenue Albert et de la Chaussée d'Alseberg qui traverse successivement 6 communes avant d'aboutir à la section d'Alseberg où elle devient la Chaussée de Bruxelles. Cet espace public déstructuré tire parti de la présence du Bar du Matin dont les clients font vivre ce lieu tout au long de la journée. Sur un angle, le Royal Building résidence, communément appelé "tour Albert", le premier gratte-ciel construit dans le haut de la ville, constitue un signal fort dans le paysage urbain. De l'autre côté de l'Avenue Albert, une placette oubliée constitue le parvis d'un supermarché constituant la deuxième dynamique du lieu.

Des friches urbaines constituent la plupart des nez d'îlots formant les frontons du carrefour, principalement utilisés à des fins publicitaires. Desservi par le pré-métro, le tram et plusieurs lignes de bus, Albert se situe à seulement 5 minutes de la Gare du Midi mais un effort important doit être fourni sur la place du piéton et son environnement.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- PIÉTONNIER
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPÉCIFICITÉ











### N°3 PLACE ROGIER

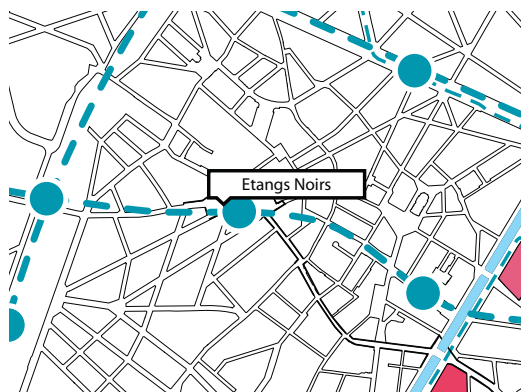
La place Rogier est un nœud de communication important aussi bien sur le plan routier que sur celui des transports en commun. De nombreux hôtels, bureaux et commerces la jouxtent. La rue Neuve, l'artère commerçante la plus fréquentée du pays, s'y termine. Cette place était autrefois animée par les transports en commun, qui aujourd'hui circulent pour la plupart en souterrain. La gare du Nord s'y tenait jusqu'au milieu des années 1950. Elle fut déplacée de plusieurs centaines de mètres vers le Nord lors de l'achèvement de la construction de la jonction Nord-Midi. Ce lieu marque un exemple frappant de la bruxellisation.

Le centre de la place est aujourd'hui en travaux. Au début de l'année 2008, a débuté un chantier de rénovation de la place, de ses souterrains, ainsi que d'une partie de la Petite Ceinture.

Le projet a fait l'objet d'un concours international d'architecture. Le souhait est de revitaliser la place en renforçant le lien entre le quartier Nord, le Pentagone et de mieux rencontrer des objectifs esthétiques, environnementaux et de mobilité. Le projet retenu a cette ambition : la place est dégagée de toute circulation de transit automobile et caractérisée par l'installation d'un auvent abritant les accès aux niveaux du sous-sol. La place accordée à l'automobile sur la chaussée attenante sera réduite pour réserver une desserte aux mobilités douces et améliorer le confort et la sécurité du piéton.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ











### N°4 ÉTANGS NOIRS

Dans le quartier populaire et cosmopolite de Molenbeek, le lieu dit "Étangs Noirs" fait référence à la présence d'un ruisseau (Beek molen) aujourd'hui vouté, qui traversait jadis la localité.

Ayant bénéficié de la rénovation de la Chaussée de Gand, Etangs noirs est aujourd'hui englobé dans le périmètre du contrat de quartier Rive-Ouest à Molenbeek qui prévoit la création de 300 nouveaux logements, d'un parc récréatif et d'équipements de proximité.

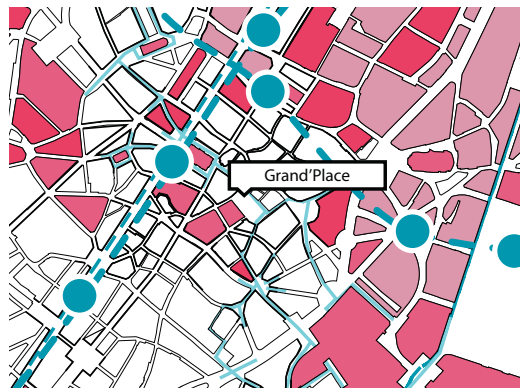
Située le long d'une voirie principale, desservie par le métro et plusieurs lignes de bus, la place des Étangs noirs accueille ponctuellement une section du marché de la Chaussée de Gand, et est bordée de petits commerces de proximité qui animent la vie du quartier, majoritairement résidentiel à hauteur de 15.000 habitants/km<sup>2</sup>, ce qui fait de Molenbeek l'une des communes les plus denses de Bruxelles. Si la place du piéton y est prise en compte, notamment par la prochaine installation de commodités d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la présence de l'automobile y est toujours prépondérante et mériterait une réflexion plus approfondie.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial

Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- PIÉTONNIER
- DENSITÉ
- SPECIFICITE

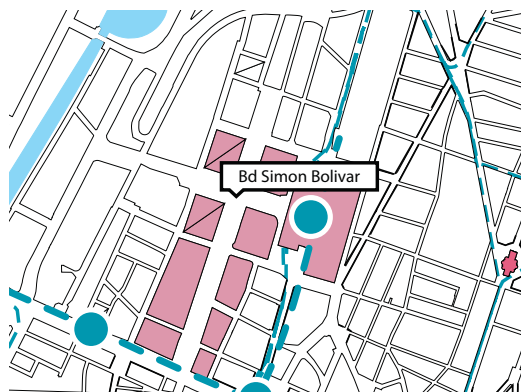


### N°5 GRAND PLACE

La Grand-Place est la place centrale de Bruxelles. Mondialement renommée pour sa richesse ornementale, elle est bordée par les maisons des corporations, l'Hôtel de Ville et la Maison du Roi (Broodhuis). Elle est généralement considérée comme l'une des plus belles places du monde. Elle a été inscrite en 1998 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Lieu historique, elle a vu se dérouler de nombreux événements heureux ou tragiques. De nos jours, de nombreux événements festifs ou culturels y sont organisés comme : le tapis de fleurs bi-annuel, l'Ommegang, le marché aux plantes quotidien et de nombreux concerts ou autres manifestations. Facilement accessible et entièrement piétonne, elle constitue, avec l'Îlot Sacré, le cœur touristique de la ville de Bruxelles. Cependant les bruxellois n'y vont guère.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial

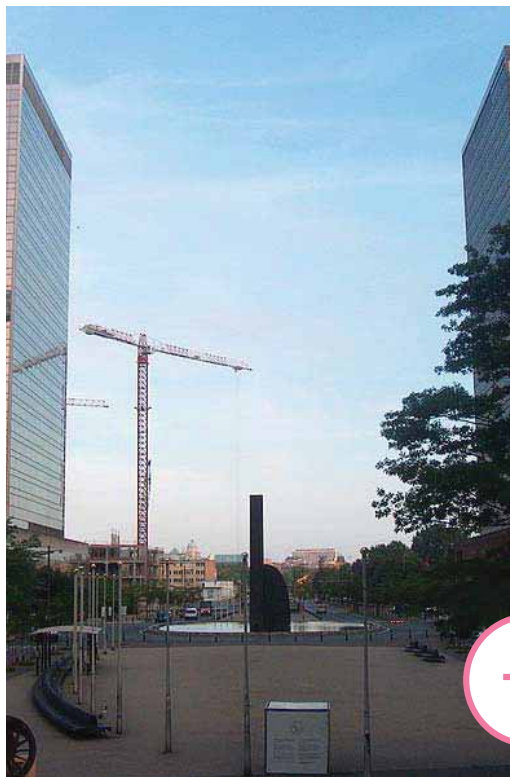










Atouts urbains :

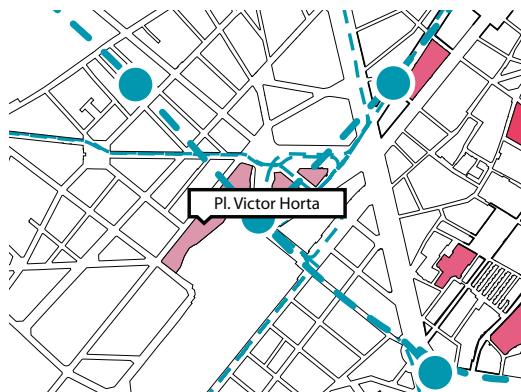
- ACCESSIBILITÉ
- DENSITÉ
- SPECIFICITÉ

### N°6 BD SIMON BOLIVAR

Le boulevard Simon Bolivar est une artère bruxelloise située sur le territoire de la commune de Schaerbeek et de Bruxelles-ville, qui va de l'entrée principale de la gare du Nord rue du Progrès au quai de Willebroeck en passant par le boulevard du Roi Albert II, la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport. Véritable autoroute urbaine avec ses 60 mètres de largeur, il relie la Gare du Nord au canal de Willebroeck et tirerait parti du nouveau tracé de tram qui générerait l'arrivée de nouvelles activités et d'une plus grande mixité pour devenir une large esplanade conciliant logements, commerces et espaces verts à la Cité administrative actuelle. En effet, la proximité du Canal en plein renouveau, et la présence de trois parcs faisant office de poumons verts dans le quartier pourrait générer une chaîne d'espaces publics de qualité générateurs d'échange et de vivre ensemble.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ

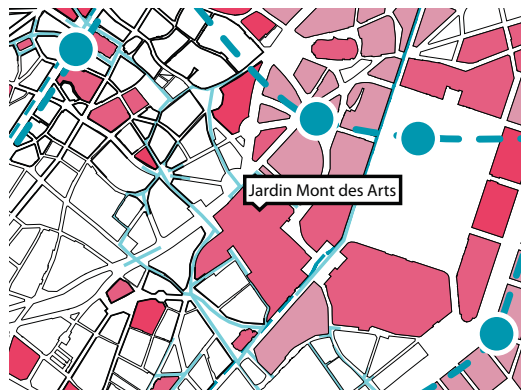
### N°7 PLACE VICTOR HORTA

Engoncée entre la Gare du Midi et des bâtiments administratifs, la place Victor Horta mise en place lors des rénovations de la gare dans les années 90 est une longue esplanade minérale plantée de quelques tilleuls et très peu traversée par les voyageurs. Ces derniers préférant utiliser les couloirs intérieurs de la gare, cette place est actuellement inusitée, à l'exception faite de son extrémité Nord, qui accueille une station de taxis fonctionnant avec les arrivées de Thalys ou d'Eurostar, d'un café et d'une station de location de vélos. La place Victor Horta fait partie d'un réseau d'espaces publics délaissés comprenant l'esplanade de l'Europe et les abords de la tour du Midi qui mériteraient d'être connectées à la Place Bara et à l'Avenue Stalingrad.





-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- PIÉTONNIER
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPÉCIFICITÉ

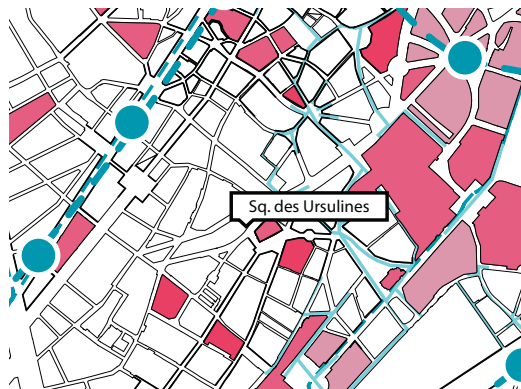


## N°8 MONTS DES ARTS

En préparation de l'Exposition de 1910, le roi Léopold II fit appel à l'architecte parisien Vacherot afin de réaliser un large boulevard descendant vers le centre avec un jardin public et un vaste temple consacré aux beaux-arts et ce à la place d'un ancien quartier à la réputation des plus mauvaise. Le jardin public est né sous le nom de square du Mont des Arts. Il était alors étagé sur le versant du Coudenberg. Ce jardin était à l'origine destiné à durer quelques mois, le temps de l'Exposition. En 1951, il fut question de supprimer ce jardin pour le remplacer par un parking. En 1955, on le rasa donc. Il connut cependant une nouvelle vie en 2009 avec la rénovation des Pavillons, qui accueillent désormais, en sus de la bibliothèque royale, le Palais des congrès et son entrée monumentale.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- PIÉTONNIER
- ACCESSIBILITÉ
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPECIFICITE

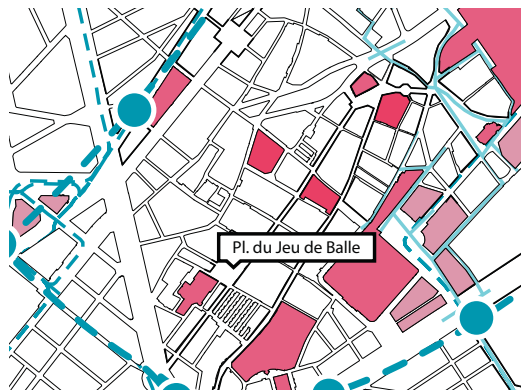


### N°9 SQUARE DES URSULINES

Espace public à finalité sportive, le square des Ursulines se situe sur le premier tronçon de la jonction Nord-Midi qui représente un traumatisme de plus d'un siècle pour la Ville de Bruxelles. Outre cet ancrage symbolique, le square s'inscrit dans un environnement complexe : chapelle des Brigittines, immeuble de logements sociaux, quartier des Marolles... Le projet dans son ensemble apparait comme un processus de réappropriation de l'espace urbain, mobilisant plusieurs acteurs : le collectif BRUSK, l'asbl Recyclart, l'IBGE, les paysagistes et les habitants du quartier. Il en résulte un espace à vivre, largement plébiscité par les habitants du quartier, et les jeunes des milieux défavorisés qui se mêlent à des populations plus aisées qui chinent chez les brocanteurs du quartier des Marolles.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- PIÉTONNIER
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPECIFICITE



### N°10 PLACE DU JEU DE BALLE

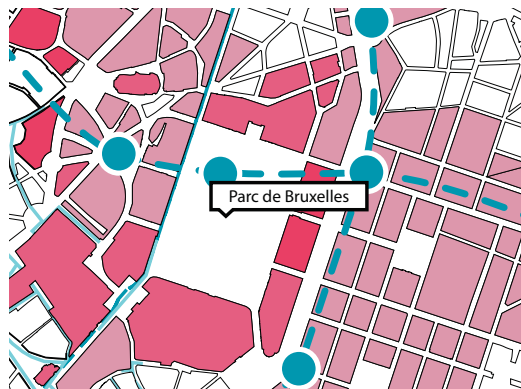
En 1873, le conseil communal décida de transférer place du Jeu de Balle le «marché aux vieilleries et nippes» qui occupait alors la place Anneessens et nuisait à l'aspect des nouveaux boulevards centraux. Aujourd'hui, si le marché aux puces anime ce lieu public de sept à quatorze heures, l'activité commerciale est relayée dans les rues Blaes et Haute pendant l'après-midi, et par les cafés-bistros traditionnels le soir. Terrain marécageux, le quartier des Marolles accueille depuis longtemps des populations peu aisées. Il est vrai que les choses changent aujourd'hui avec les flâneurs qui viennent faire des affaires après avoir arpenté les marchés des Sablons.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial









Atouts urbains :

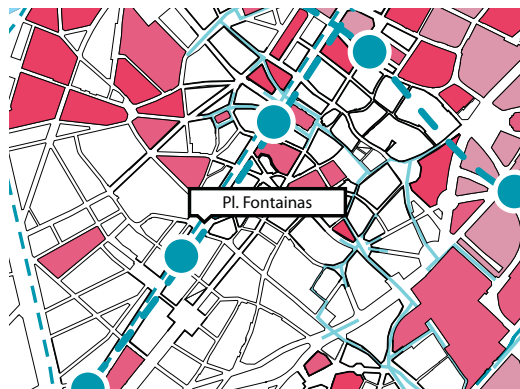
- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- PIÉTONNIER
- DENSITÉ
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPÉCIFICITÉ



### N°11 PARC DE BRUXELLES

Plébiscité par les touristes, comme par les Bruxellois, le Parc de Bruxelles ou Parc Royal constitue un des lieux emblématiques de Bruxelles à l'image des lieux et bâtiments qui le jouxtent : le musée de la Dynastie, le palais des Beaux-Arts, le Théâtre royal du parc, le square du Petit-Sablon, le jardin du Mont-des-Arts et le nouveau Musée Magritte. Il accueille régulièrement les événements et festivals estivaux, fréquentés à la fois des bruxellois et des touristes de passage.

-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial











Atouts urbains :

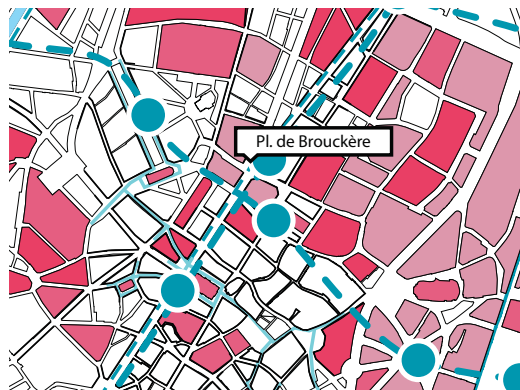
- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- SPÉCIFICITÉ

## N°12 PLACE FONTAINAS

Cette place a le même âge que les boulevards centraux bâtis sur le voutement de la Senne, l'avenue Anspach d'un côté et le boulevard Lemonnier de l'autre. Avant le voutement, cet endroit était appelé "Overmolen" ou plus généralement "Petite Ile", la Senne s'y divisant en deux branches qui se rejoignaient 65 m plus loin. L'île et tous ses abords furent rasés en 1869 et on donna à la nouvelle place, en 1871, le nom d'un bourgmestre bruxellois qui était mort en 1863, André-Napoléon Fontainas (Bruxelles, 23/12/1807 - Bruxelles, 19/07/1863). Véritable chancre urbain, le quartier fut surnommé le petit Sarajevo dans les années 90 suite aux opérations désastreuses de réhabilitation des anciennes usines Philips : des projets avortés et une cascade de décisions incohérentes firent de ce lieu un symbole de la déliquescence de Bruxelles à la fin des années 80. La Ville fit raser d'autorité les ruines et élabora un plan d'aménagement du site, prévoyant un parc, la construction d'un musée Tintin et de logements. Aujourd'hui, si la place n'est pas des plus accueillantes avec son flux de voitures incessants, le Parc Fontainas, quelques cafés, l'activité commerciale du boulevard Anspach et du reste du quartier constitue un potentiel pour lui insuffler une seconde vie.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial











Atouts urbains :

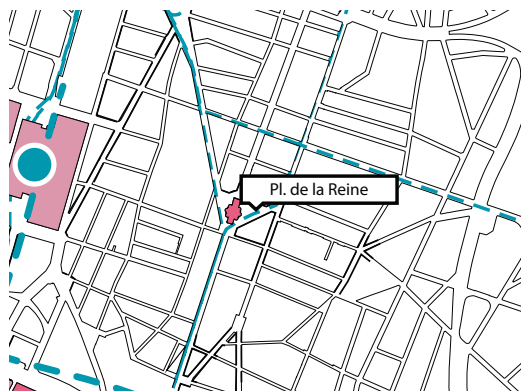
- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ

### N°13 PLACE DE BROUCKÈRE

Située dans la perspective du Boulevard Anspach, reliant les Gare du Midi et du Nord, la Place de Brouckère, terminus de nombreuses lignes de bus, et croisement de deux lignes de métro, constitue dans l'appréciation collective le "centre du centre". Aujourd'hui, si la place de Brouckère est un des pôles multimodaux les plus fréquentés de Bruxelles, ses cinémas et théâtres ne parviennent pas à en faire un lieu de loisir ou de bien être. En effet, malgré les larges esplanades piétonnes réparties part et d'autre de la chaussée, la place de Brouckère reste un endroit hostile, lieu de passage et d'activité, mais non pas d'échange. Un projet de réaménagement réduisant la place de l'automobile permettrait de transformer ce carrefour urbain en véritable plateforme urbaine, à la hauteur des ambitions de la capitale.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- PIÉTONNIER
- HÉTÉROGÉNÉITÉ
- SPÉCIFICITÉ



### N°14 PLACE DE LA REINE

Dans un quartier principalement résidentiel, la Place de la Reine, dominée en son centre par l'église Sainte Marie, de styles roman, gothique et byzantin est desservie par les tramways et bus. Elle est bordée de commerces de proximité qui activent l'échange et la rencontre sur l'espace public. Elle est située au point de convergence entre la vallée de la Seine et celle du Malbeek. Il s'agit d'un endroit très stratégique, sans doute pas assez mis en valeur.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ

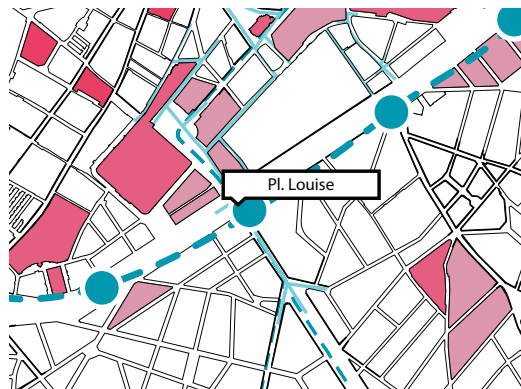
### N°15 PLACE ANNEESSENS

La place Anneessens est située le long du Boulevard Maurice Lemonnier. Avec les 7 rues qui en rayonnent, elle a été aménagée en 1639 sur le pré aux Foulons délimité par la rue d'Anderlecht, la Senne et la Petite Senne. Jusqu'au voûtement de la Senne, l'endroit accueillait le « vieux marché ». La création des prestigieux boulevards centraux ayant attiré une population plus aisée et les riverains se plaignant d'être incommodés par « sa pouillierie et ses puces », les étals de fripes et d'objets divers sont transférés dans le quartier populaire des Marolles. L'évolution du quartier dans la deuxième moitié du siècle dernier explique son délabrement. Pendant de nombreuses années, ce quartier a été délaissé par les pouvoirs publics, alors qu'il subissait de plein fouet le déclin des petites industries qui y étaient autrefois florissantes. Le ralentissement de l'activité économique a entraîné sa paupérisation. Le bâti, ancien et particulièrement dense, s'est lui aussi dégradé. Suite au premier contrat de quartier Notre Dame au Rouge, la Place Anneessens a été réaménagée avec une attention particulière et accueille un marché tous les mardis, qui participe à l'économie locale. Un deuxième volet de ce contrat de quartier s'engage à freiner l'embourgeoisement du quartier en posant des limites à la spéculation immobilière.





-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial

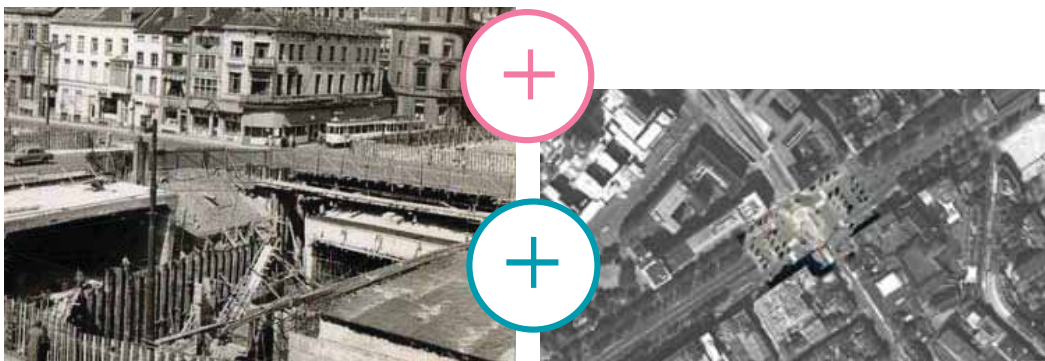










Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ
- SPÉCIFICITÉ

### N°16 PLACE LOUISE

Actuellement, la place Louise constitue un terre-plein central accueillant l'arrêt des trams 94, 92 et 97, et une liaison souterraine vers le métro. Etant donné la mauvaise réputation du goulet Louise, on ne peut sciemment dissocier la place de ses voiries attenantes. L'Avenue Louise et l'Avenue de la Toison d'Or qui constituent l'équivalent du triangle d'Or à Paris, regroupant les Champs Elysées, l'Avenue Montaigne et l'avenue Georges V. Ce qui caractérise le plus Louise dans l'esprit collectif, c'est probablement le manque de confort piétonnier, causé d'une part par la situation centrale de l'arrêt de tramway et d'autre part par les comportements sauvages des automobilistes et camions de livraisons qui mettent en danger les autres usagers. Certains voudraient faire de ce tronçon de l'Avenue Louise un large espace piétonnier, s'appuyant sur le fait que les tunnels existants peuvent gérer le trafic.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial











Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- DENSITÉ
- SPECIFICITE

### N°17 PLACE DU CHÂTELAIN

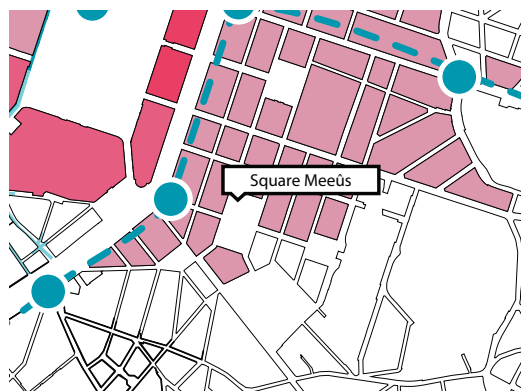
A l'écart de l'Avenue Louise, ce quartier est un véritable trésor caché. Le mercredi, la Place du Châtelain accueille un marché de produits alimentaires : fruits et légumes biologiques, fromages, gauffres liégeoises et autres douceurs peuvent y être achetés. Les nombreux bars, bistros et restaurants de la rue du Page profitent de l'animation générée. Toute proche, la rue du Bailli est également très fréquentée grâce à ses nombreux commerces attirant une clientèle plutôt aisée. Le quartier, bien desservi par les tramways et les bus, bénéficie de la proximité de l'Avenue Louise, mais reste relativement inusité en dehors de jours de marché, malgré son charme et ses airs de village. Si la place est agréable le mercredi, elle est en effet délaissée les autres jours de la semaine, au profit de voitures pratiquant le parking sauvage.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial

Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- PIÉTONNIER
- SPÉCIFICITÉ

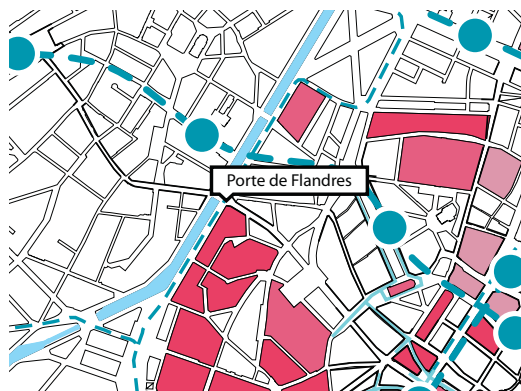


### N°18 SQUARE MEEÛS

Situé au cœur du quartier Européen et scindé en deux par la rue du Luxembourg, cet écrin de verdure ne vit que grâce à la proximité des immeubles administratifs dont les usagers s'octroient une courte pause dans la journée. Directement relié à la Place du Luxembourg, dont les nombreux bars attirent les travailleurs européens, elle peut aussi être fréquentée par les écoliers du quartier, qui s'approprient le lieu pour quelques heures d'école buissonnière. Une requalification des rez-de-chaussée en locaux commerciaux accueillant de l'HoReCa et une requalification des voiries (rue du Luxembourg) permettrait à ce petit square au grand potentiel urbain de devenir un véritable espace à vivre en dehors des heures de bureau, directement connecté au réseau des bus, aux grands ensembles de bureaux et à la gare du Luxembourg.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :









- ACCESSIBILITÉ
- DENSITÉ
- SPÉCIFICITÉ

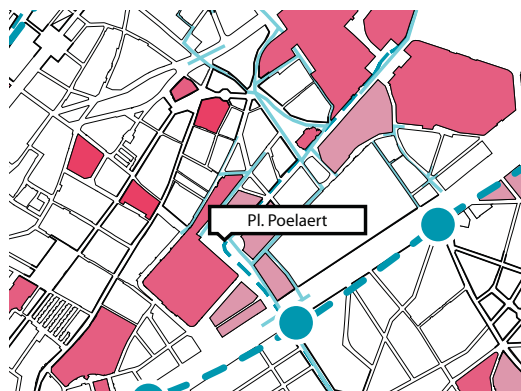


### N°19 PORTE DE FLANDRES

La Porte de Flandres faisait partie de la seconde enceinte de Bruxelles. Elle reliait la rue de Flandres à l'actuelle chaussée de Gand. Aujourd'hui elle est aussi le point de rencontre des rues de Flandres et Antoine Dansaert. Détruite en 1783, la porte de Flandres fit place aux nouveaux boulevards de ceinture construits à partir de 1810 sur le site des anciens remparts. Aujourd'hui, la placette formée par le nez d'îlot entre la rue de Flandres et la rue Dansaert accueille la terrasse d'un café fréquenté par les habitants. Il s'en suit une spéculation immobilière repoussant les habitants plus fragilisés vers d'autres quartiers populaires de la ville. La demande de logements dans ce quartier est souvent liée à du logement de type loft. On peut y voir une dichotomie flagrante entre les nouveaux ensembles d'habitation clôturés et sécurisés, et les immeubles délabrés occupés par des populations défavorisées. L'un des enjeux majeurs reste l'aménagement des berges du canal, qui rassemble divers atouts pour devenir un lieu de vie privilégié du quartier et de la métropole. Une mobilité douce, en site propre sur la berge du canal semble particulièrement propre à respecter la spécificité de ce lieu symbolique.



-  station de métro
-  tracé du métro
-  tracé du tramway
-  chemins de la ville
-  zone administrative
-  équipement d'intérêt collectif
-  zone de forte mixité
-  liseré commercial



Atouts urbains :

- ACCESSIBILITÉ
- MULTIMODALITÉ
- SPÉCIFICITÉ



### N°20 PLACE POELAERT

C'est la plus vaste de Bruxelles. Elle est pour le Palais de Justice, un grandiose parvis. Son côté ouest forme une terrasse qui surplombe la ville basse et offre un très beau panorama. En 2002, la place subit un réaménagement complet, sans plantations ni recherches particulières sur les revêtements ou l'éclairage. Seul l'ascenseur reliant cette terrasse sur la ville au quartier des Marolles constitue une installation notable et très utilisée, qui conforte le panorama. Le centre de la place, quant à lui, au milieu du quel le tracé du tramway décrit une courbe élégante, reste vide de toute activité.



|                     | VivE | Géo | Mob |
|---------------------|------|-----|-----|
| Bourse              | +    |     |     |
| Albert              | +    |     | +   |
| Rogier              | +    |     | +   |
| Etangs Noirs        | +    | +   |     |
| Grand Place         | +    | +   | +   |
| Bd Simon Bolivar    | +    |     |     |
| Pl. Victor Horta    | +    | +   | +   |
| Mont des Arts       | +    | +   | +   |
| Ursulines           | +    | +   | +   |
| Pl. du Jeu de Balle | +    | +   |     |
| Parc de Bruxelles   | +    | +   | +   |
| Place Fontainas     |      |     | +   |
| De Brouckère        | +    | +   | +   |
| Place de la Reine   | +    | +   | +   |
| Anneessens          |      | +   | +   |
| Louise              | +    |     | +   |
| Châtelain           | +    | +   | +   |
| Square Meeûs        |      |     | +   |
| Porte de Flandres   | +    | +   |     |
| Place Poelart       |      | +   | +   |

## CONCLUSIONS

Ces éléments d'analyse nous montrent que les espaces publics précédemment étudiés n'ont pas la même dimension métropolitaine que ceux issus des 7 métropoles de référence. Il s'agit certes de lieux représentatifs et ou symboliques de la métropole bruxelloise mais ce ne sont pas pour autant de véritables espaces métropolitains.

Les conditions d'accessibilité, de densité, d'hétérogénéité des activités et particulièrement d'aménité des lieux ... doivent être renforcées. En d'autres termes, le potentiel métropolitain des espaces publics bruxellois existe véritablement mais il est pour l'instant en veille, et donc à consolider.

Espaces Métropolitains Bruxellois =  $\left( \text{VIVRE ENSEMBLE} + \text{GÉOGRAPHIE} + \text{MOBILITÉ} \right)^2$

**OBJECTIF > renforcer les spécificités de la métropole**

Au regard de cette conclusion, il convient de renforcer les spécificités de la métropole bruxelloise. Pour ce faire, les espaces à dimension métropolitaine doivent être confortés et la création de nouveaux espaces publics métropolitains anticipée. Leur connexion aux réseaux écologiques semble aussi indispensable. Enfin, cette ambition doit aussi s'accompagner d'une attention particulière en terme de mobilité.



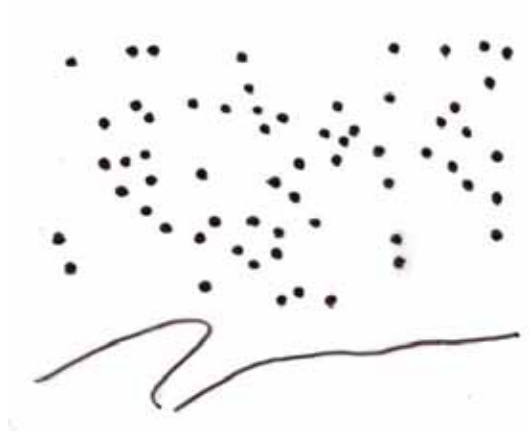
- CONFORTER les espaces publics métropolitains existants
- ANTICIPER la création des nouveaux espaces publics métropolitains



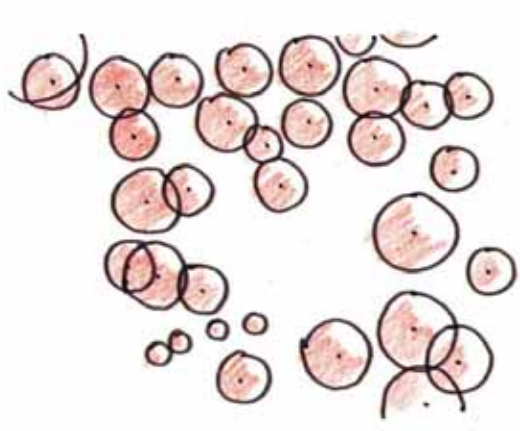
- CONSOLIDER les potentiels écologiques et paysagers
- STRUCTURER les espaces publics métropolitains par le paysage



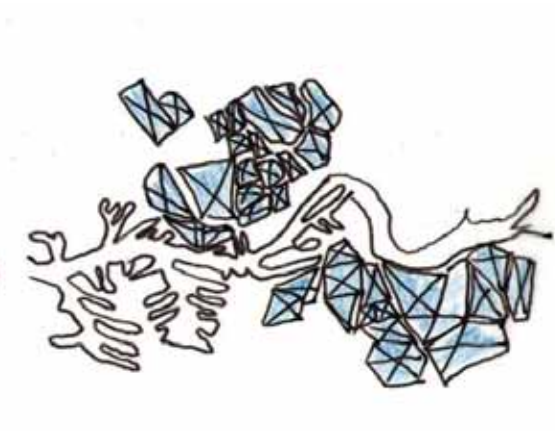
- UTILISER au mieux les TCSP pour anticiper les espaces métropolitains
- ACCENTUER la place et le confort du piéton au sein des espaces publics métropolitains



NOUVAUX ESPACES PUBLICS // BARCELONE



DENSIFICATION PAR QUARTIER // MILAN



GESTION DE L'EAU // ROTTERDAM



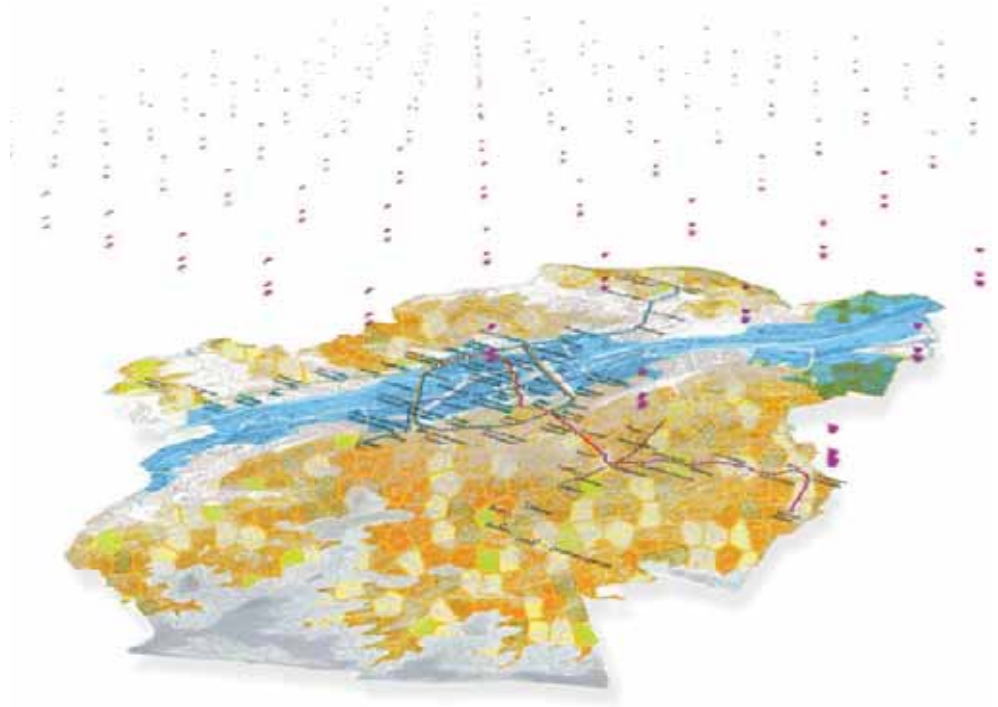
## STRATÉGIES RÉFÉRENTES

Ces différents niveaux d'ambition semblent à même de créer un véritable écosystème métropolitain. Pour ce faire, les stratégies urbaines de Barcelone, Milan et Rotterdam en matière d'espaces publics serviront de stratégies référentes et permettront de consolider les expériences déjà entamées.



### CRÉATION D'UN ÉCOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN

La suite de cette étude s'attachera à définir les conditions d'un écosystème métropolitain. Il s'agit pour ce faire d'informer les cartes, visions macro du territoire, par notre analyse de terrain, vision micro du territoire.





# III. PROPOSITIONS

AMÉNAGEMENT ET  
RÉAMÉNAGEMENT  
DES ESPACES PUBLICS  
MÉTROPOLITAINS

DÉVELOPPEMENT  
QUALITATIF ET  
QUANTITATIF DES  
ESPACES NATURELS

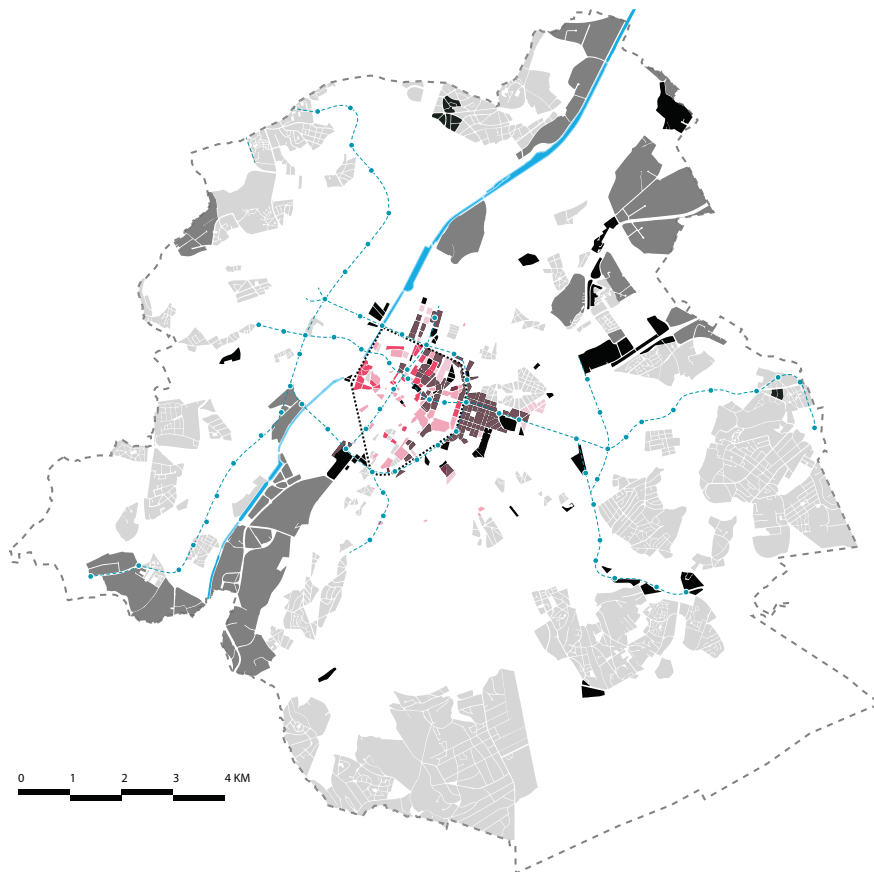
DÉVELOPPEMENT  
QUALITATIF ET  
QUANTITATIF DES  
MOBILITÉS



# DES ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS

## UNE VILLE À DEUX VITESSES

Alors que le centre de la métropole est souvent perçu comme le lieu de l'attractivité urbaine et métropolitaine, il n'en reste pas moins qu'il existe des quartiers où les espaces publics sont absents ou peu qualifiants. Il s'agit de zones monofonctionnelles. Comment inverser la tendance et faire en sorte que l'espace public soit un droit à la ville pour tous ?



### LÉGENDE

#### PENTAGONE

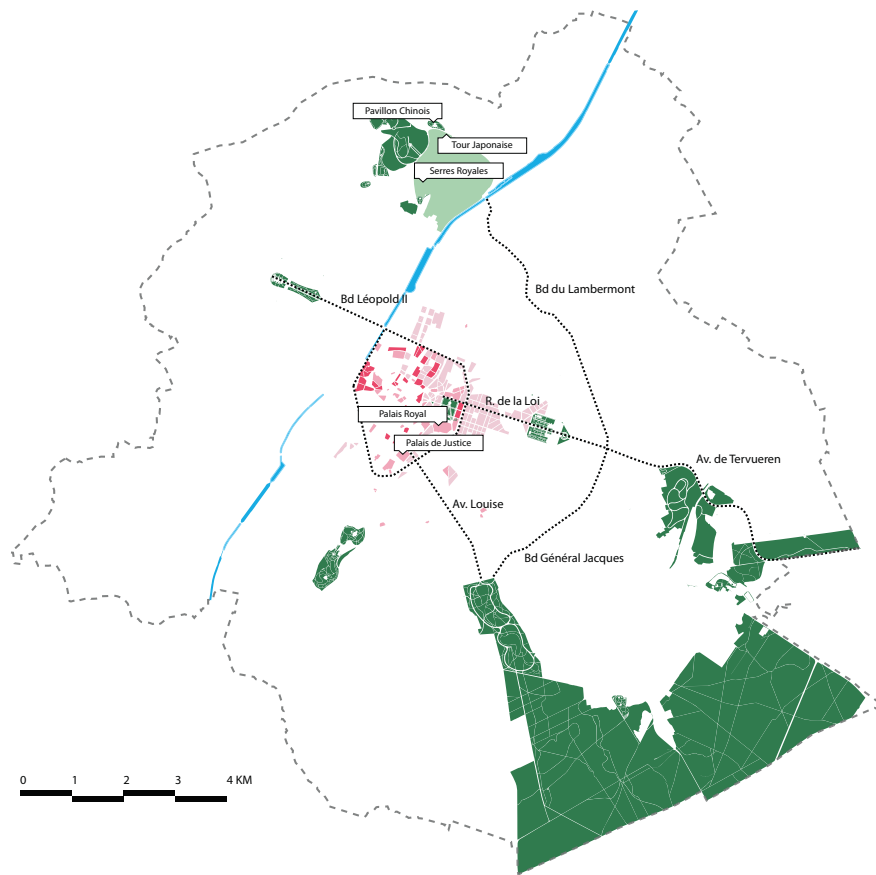
- zone administrative
- équipement d'intérêt collectif
- zone de forte mixité

#### ZONES MONOFONCTIONNELLES

- zone administrative
- zone industrielle
- zone résidentielle

#### METRO

- tracé
- station
- petite ceinture

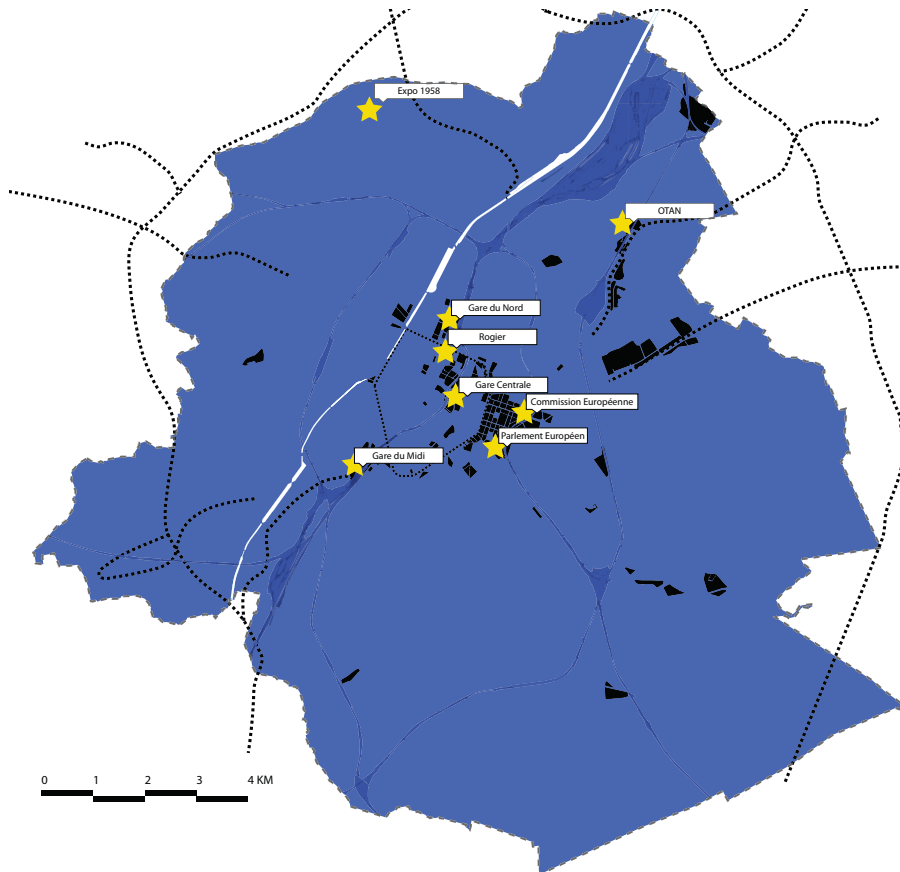


## BRUXELLES, VILLE ROYALE

Cette préoccupation d'aller au-delà d'une vision focalisée sur le centre n'est pas nouvelle. En ce sens, les grands travaux du roi Léopold II ont fortement marqué Bruxelles et ses espaces publics. La volonté était alors de transformer l'image de Bruxelles et par la même occasion d'aller au-delà de la seconde enceinte.

### LÉGENDE

- PENTAGONE**
- zone administrative
  - équipement d'intérêt collectif
  - zone de forte mixité
- PARCS ET TRACÉS LÉOPOLDIENS**
- parcs publics
  - domaine royal
  - édifices
  - grandes percées

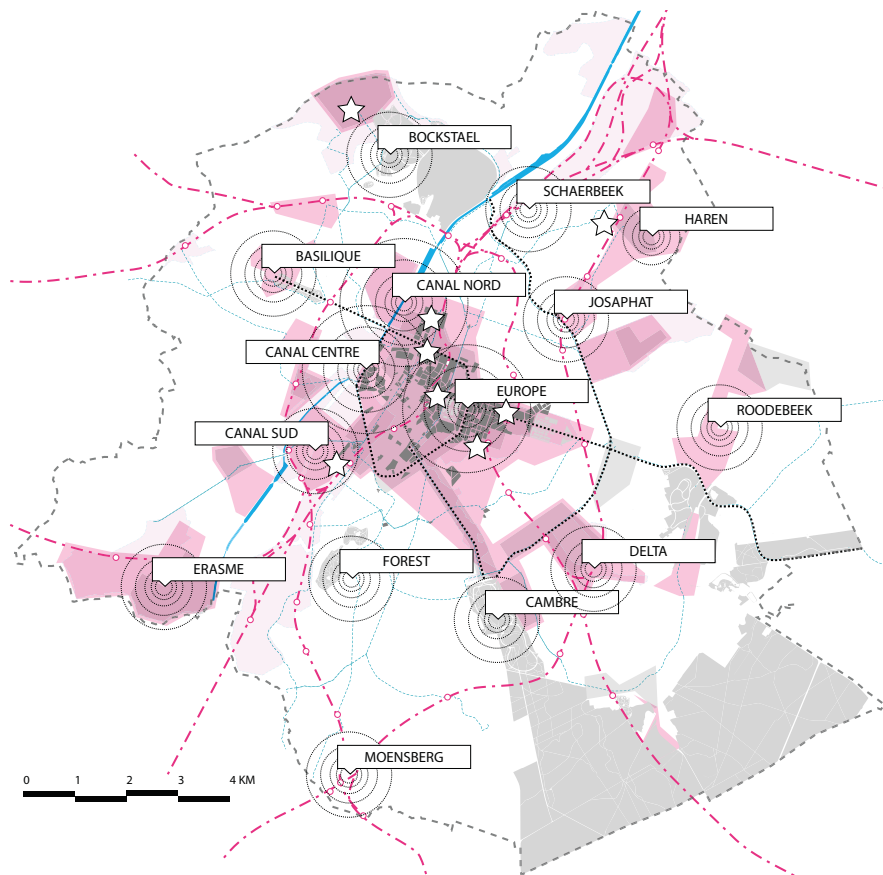


## BRUXELLES, CAPITALE EUROPÉENNE

La constitution de Bruxelles en tant que capitale européenne a aussi profondément modifié les espaces publics de la région. La création de grands quartiers d'affaire a notamment transformé l'image de la ville. Mais l'ouverture du centre vers les périphéries est encore timide.

### LÉGENDE

- ATTRACTIVITÉ EUROPÉENNE**
- zone administrative
  - ★ équipement d'intérêt européen
- ACCESSIBILITÉ**
- réseau ferroviaire
  - - - - réseau autoroutier
  - ..... petite ceinture



## AMBITION > BRUXELLES, MÉTROPOLITAIN SINGULIÈRE

Afin de poursuivre cette ouverture du centre vers le reste de la région et surtout d'intégrer la dimension contemporaine de la métropole, nous souhaitons ici esquisser les nouveaux espaces publics structurants de demain. Pour ce faire, nous avons fait émerger sur cette carte les grands tracés et parcs léopoldiens, les aménagements relatifs à la constitution de Bruxelles en tant que capitale européenne et les différents campus de projet en cours aujourd'hui. Il se dessine alors un panel de 15 ensembles d'espaces publics stratégiques à l'échelle de la métropole. Ces lieux de la future intensité urbaine et métropolitaine se doivent d'être consolidés en matière d'espaces publics. Des actions prioritaires seront développées en ce sens au cours de la dernière partie de ce rapport. (légende page ci-contre)

Les enjeux associés à cette ambition sont les suivants :

+ image extérieure / aménité



+ droit à la ville,

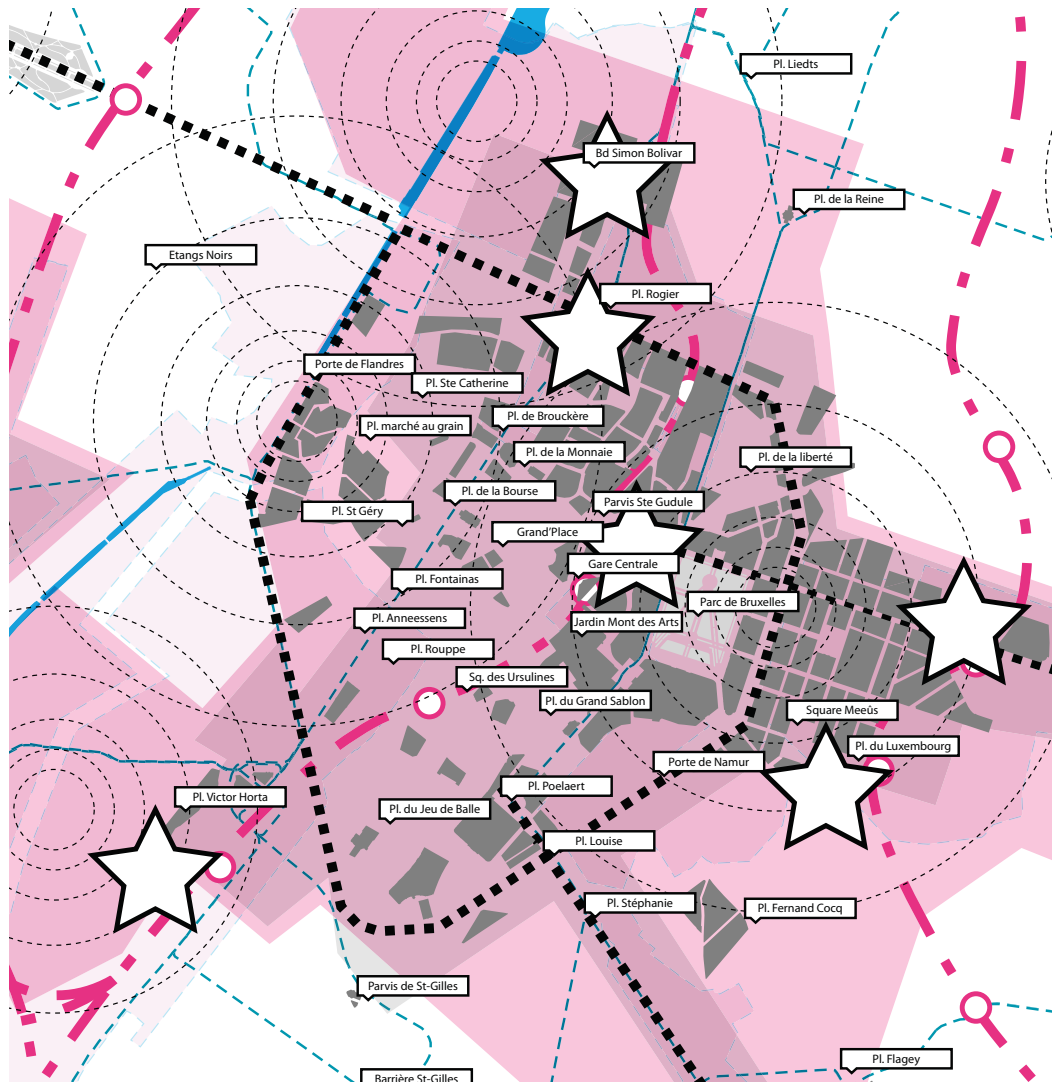


+ mixité urbaine



15 ENSEMBLES D'ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS  
À CONSOLIDER OU ANTICIPER





### ZOOM PENTAGONE

Afin de mieux visualiser la carte générale précédente, un zoom est ici proposé afin de souligner les enjeux urbains de telles ambitions. A l'aide de cette carte, on remarque alors que les espaces publics du Pentagone s'organisent en deux ensembles reliés et structurés par le boulevard allant de la gare du Midi à celle du Nord. L'un de ces ensemble (Europe) se situe de part et d'autre de la Petite Ceinture Ouest alors que le second (Canal centre) se situe de part est d'autre du Canal.

#### LEGENDE

##### ATTRACTIVITÉ

- zones en projet
- équipement métropolitain
- équipement d'intérêt européen
- espaces publics métropolitains
- centralités métropolitaines à considérer ou anticiper

##### ACCESSIBILITÉ

- tracé RER (projet)
- tracé métro
- tracé tram
- tracé léopoldien

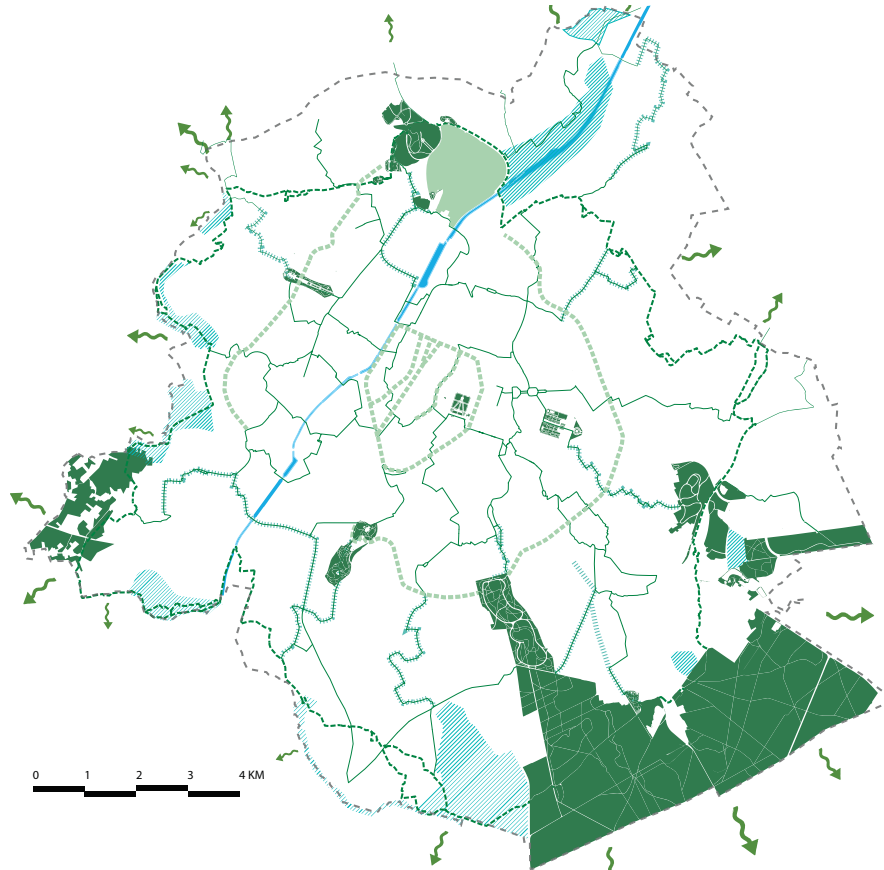
LES DEUX ENSEMBLES D'ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS DU CENTRE :  
L'ÉPICENTRE CANAL ET L'ÉPICENTRE EUROPE



# DES ESPACES NATURELS

## UN SYSTÈME D'ESPACES VERTS

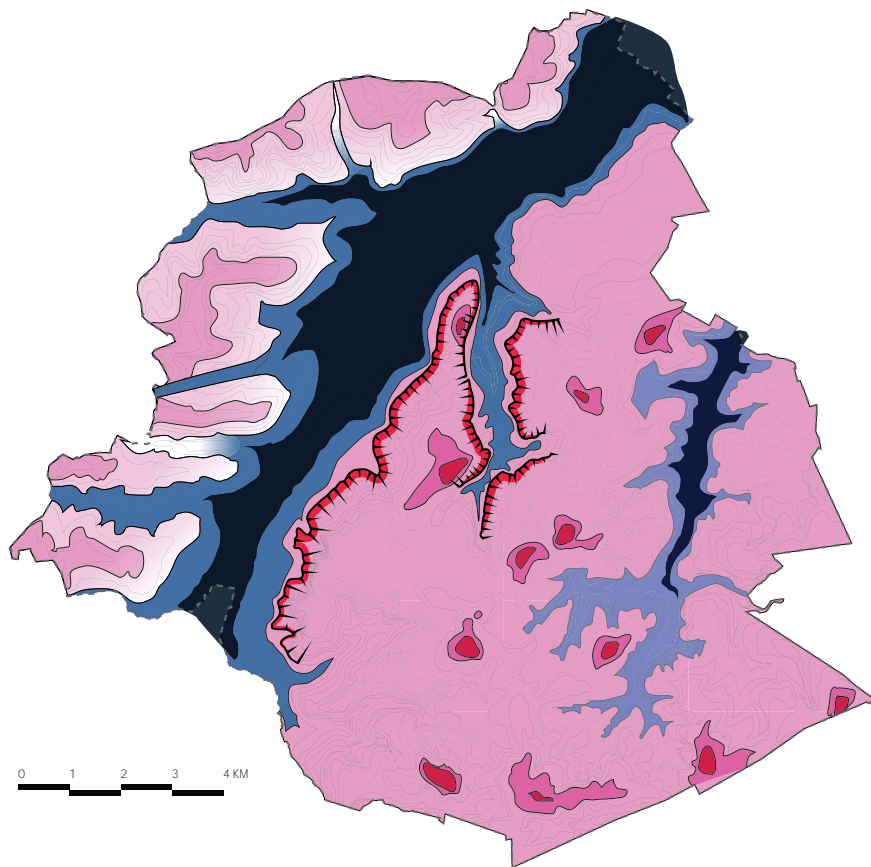
La forte présence d'espaces verts dans la région bruxelloise est incontestable. Cependant, ils ne se répartissent pas équitablement dans la ville. Il y en a très peu dans le centre ou le long du canal. De plus, il n'existe pas de hiérarchisation évidente de ce système vert. Enfin, une grande diversité d'usage les caractérisent. Ceux-ci sont parfois délaissés, tantôt sur-animés. Enfin, trois grandes entités vertes existent dans la région bruxelloise : au Nord, le parc de Laeken avec le domaine royal, au Sud, la forêt de Soignies et à l'Ouest une zone agricole. Celle-ci est particulièrement à protéger car sujette à l'étalement urbain.



### LÉGENDE

#### TRAME VERTE

- parcs principaux
- priorité du maillage écologique
- promenade verte
- continuité verte
- axes (ibge)
- connexion au maillage vert (flandre)



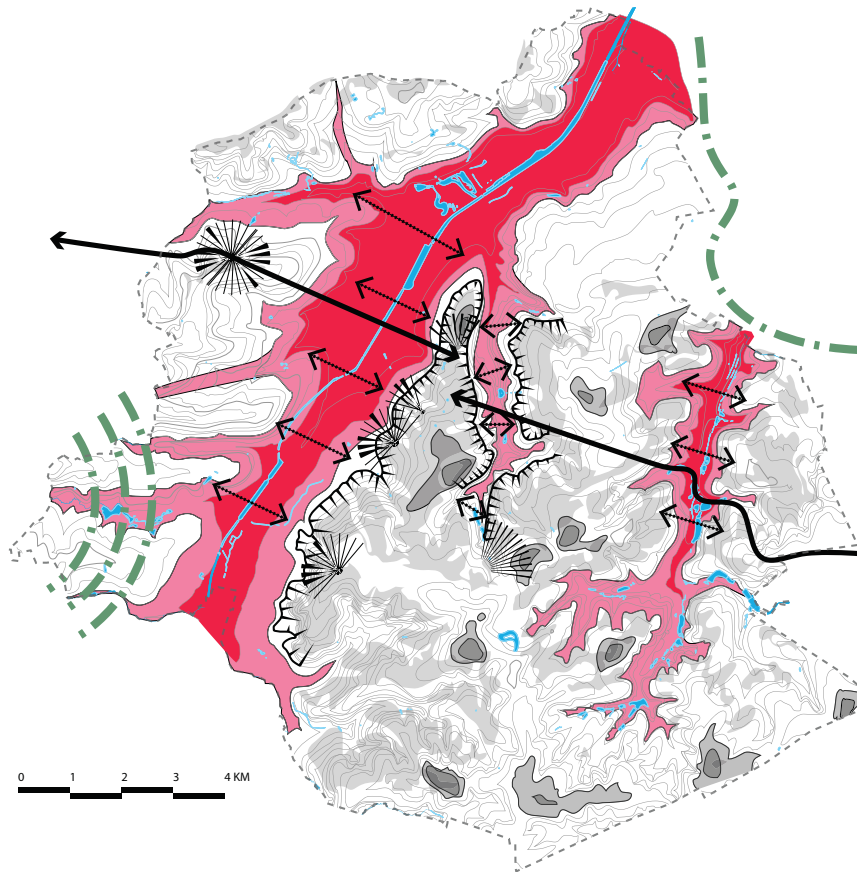
### UNE GÉOGRAPHIE PARTICULIÈRE

Vallées et affluents définissent la géo-morphologie de la ville. Leur lecture est délicate voire impossible. Des lignes de coteaux viennent l'animer. Leur lisibilité est souvent compromise. Il existe une dissymétrie à l'échelle de la région. Celle-ci repose sur le relief. En effet, à l'Ouest, on constate une série de monts séparés par de minces vallons. Par contre, à l'Est, il s'agit plutôt d'un réseau de petits monts espacés et situés sur un plateau.

#### LÉGENDE

##### GÉOGRAPHIE

- fond de vallée
- vallée
- haut plateau
- monts
- coteaux



## ENJEUX URBAINS ET MÉTROPOLITAINS

La métropole est victime de trop nombreuses inondations. Les pentes sont très nettement les zones à risque. Une solidarité métropolitaine doit être établie à ce sujet.

Il existe des espaces agricoles sur le territoire régional. Ceux-ci sont quasiment repoussés aux limites de la Région. On constate cependant une forte présence d'espaces agricoles à l'Ouest et au Nord-Est. Par contre, ces espaces, sans cesse repoussés par la ville qui s'étend, sont morcellés.

Il existe différents systèmes de cadrage de vue au sein de la métropole bruxelloise. En premier lieu il existe de nombreuses vues de vis-à-vis le long des vallées et de certains vallons. Dans un deuxième temps, on constate quelques percées visuelles linéaires. Enfin, on compte aussi quelques points panoramiques. Par contre, la vision de mont à mont est des plus délicate.

### LEGENDE

#### HYDROLOGIE

- fond de vallée
- vallée
- zone potentielle d'infiltration des eaux

#### VUES

- grandes percées visuelles
- vues panoramiques

#### AGRICULTURE

- limite
- porosité



## AMBITION > L'ARMATURE PAYSAGÈRE

En guise de synthèse, les grandes composantes du paysages sont ici rappelées. Il s'agit de renforcer la lisibilité de cette structure paysagère au travers des différents aménagements d'espaces publics. Il s'agit aussi d'assurer une gestion hydraulique pérenne et sécurisée. Cette gestion n'est pas sans lien avec l'aménagement ou la gestion des espaces publics existants et/ou projetés. Il convient en effet, d'infiltrer l'eau là où les sols le permettent, de ralentir l'eau dans les pentes et de prévoir des systèmes permettant de la stocker en cas de fortes pluies dans les vallées. Enfin, un autre enjeu associé soulève la question des rapports entre ville et campagne qui peuvent être renforcés dans certains lieux stratégiques. En définitive, l'armature paysagère se compose de trois grandes entités vertes : parc de Laeken, forêt de Soignes et zone agricole de la vallée de la Pede. C'est cette entité paysagère que nous souhaitons renforcer afin de constituer à terme un agro-vallon. Enfin, ces trois entités majeures sont connectées et mises en réseau par l'armature paysagère et urbaine de la vallée de la Senne et de ses affluents. Dans ce cadre, une importante chaîne d'espaces publics et de parcs doit être créée le long du canal. Celle-ci doit aussi assurer la fonction ambitieuse de coulée verte pour la région bruxelloise. (légende page ci-contre)

Les enjeux associés à cette ambition sont les suivants :

+ hydrologie



+ agriculture



+ vues / perspectives



ESPACES VERTS & TRAME VERTE AUGMENTÉE



## ZOOM PENTAGONE







Afin de mieux visualiser la carte générale précédente, un zoom est ici proposé. Il permet de souligner les enjeux urbains de telles ambitions paysagères. On constate alors que le Pentagone pourrait à terme être encadré par deux coulées vertes ou chaînes d'espaces publics, celle du canal et celle du Maelbeek. Les chemins de la ville et autres tracés de la trame permettraient de relier ces deux entités majeures.

### LÉGENDE



#### HYDROGRAPHIE

-  fond de vallée
-  vallée
-  monts
-  coteaux

#### TRAME VERTE

-  parcs principaux
-  priorité du maillage écologique
-  promenade verte
-  continuité verte
-  axes (lignes)
-  connexion au maillage (flandre)

#### TRAME VERTE AUGMENTÉE

-  renforcement du maillage paysager (coulée verte principale)
-  renforcement du maillage paysager (coulée verte secondaire)





# DES MOBILITÉS

## UNE VILLE À DEUX VITESSES

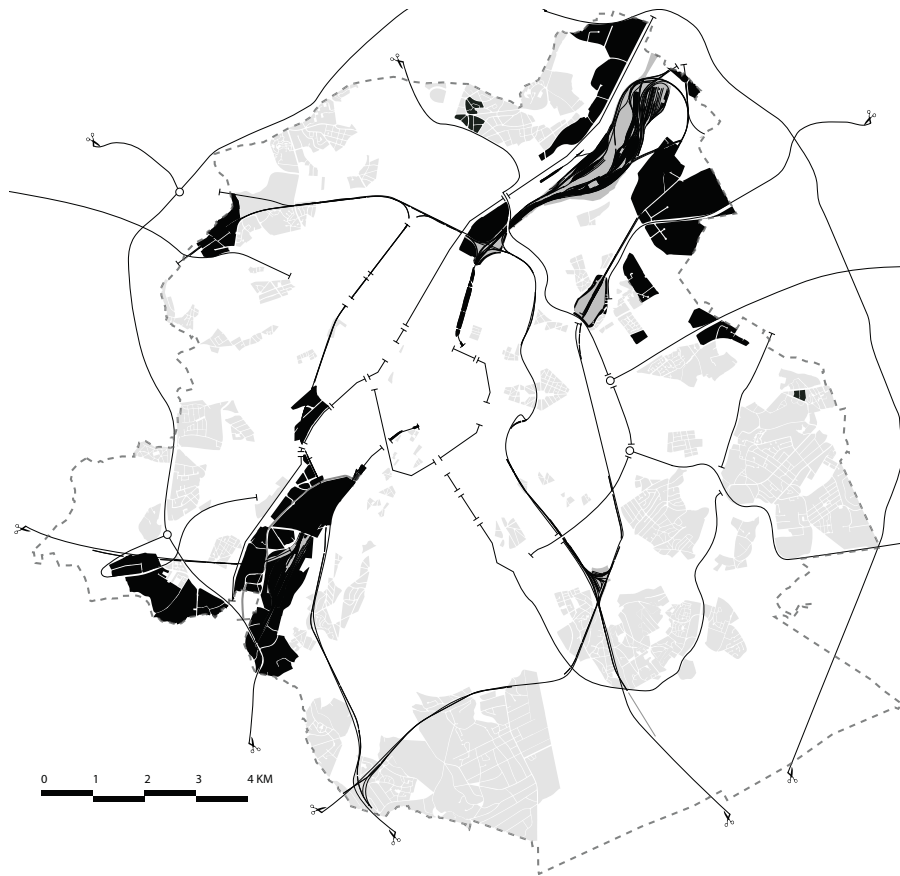
Malgré la grande diversité des plans et mesures en cours, la place du piéton et des mobilités douces n'est pas encore assurée. L'opération chemin de la ville est par exemple encore trop restreinte. Elle devrait être étendue à l'ensemble du Pentagone ainsi qu'aux centres villageois.



### LEGENDE

#### MOBILITE

- chemins de la ville
- voiries
- sites propres



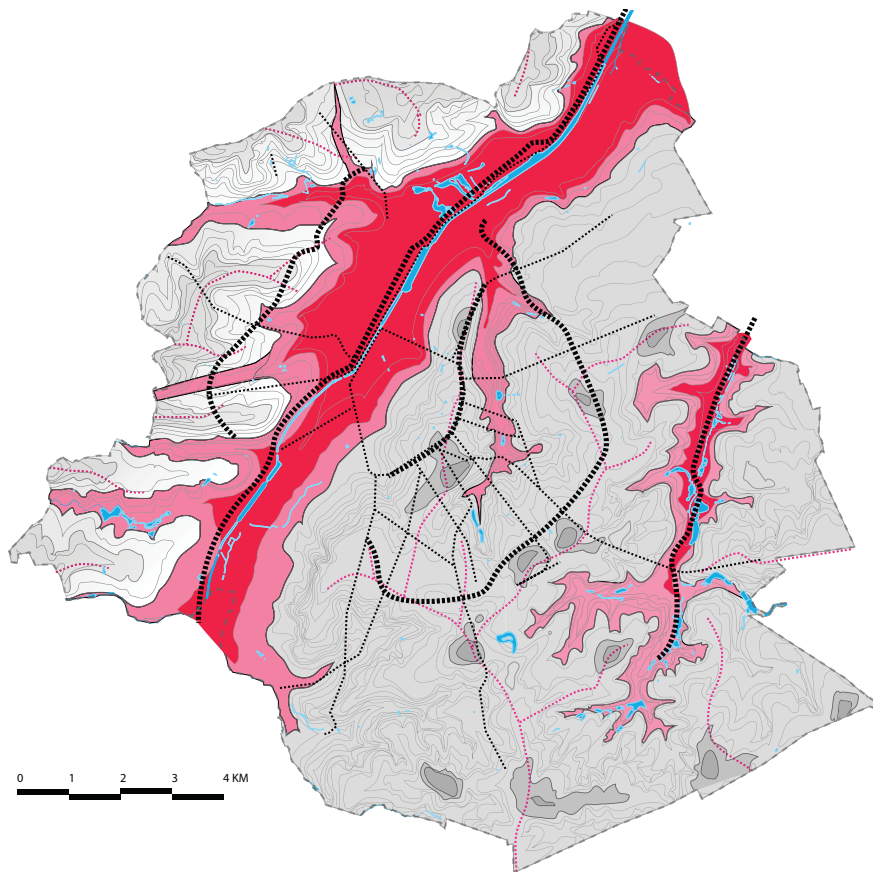
## FRONTIÈRES ET BARRIÈRES URBAINES

Les infrastructures sont des lieux de mobilité mais ce sont parfois aussi de véritables frontières dans la ville. Certaines zones industrielles font d'ailleurs elles aussi office de barrières urbaines.

### LÉGENDE

#### FRONTIÈRES URBAINES

-  zones résidentielles
-  enclaves urbaines
-  frontière urbaine
-  point de passage
-  rotule



## VERS UNE STRUCTURATION MÉTROPOLITAINE

Les axes structurants du PRD (représentés sur la carte ci-contre) nous semblent devoir être réinterprétés en fonction de la géographie et des vues qu'ils offrent. En ce sens, nous souhaitons mettre en valeur cinq infrastructures qui nous semblent déterminantes en ce sens. Celles-ci sont représentées en gras sur la carte ci-contre.

### LÉGENDE

#### GEOGRAPHIE

- fond de vallée
- vallée
- lignes de crêtes

#### MOBILITES

- infrastructures métropolitaines
- autres infrastructures structurantes (prd)

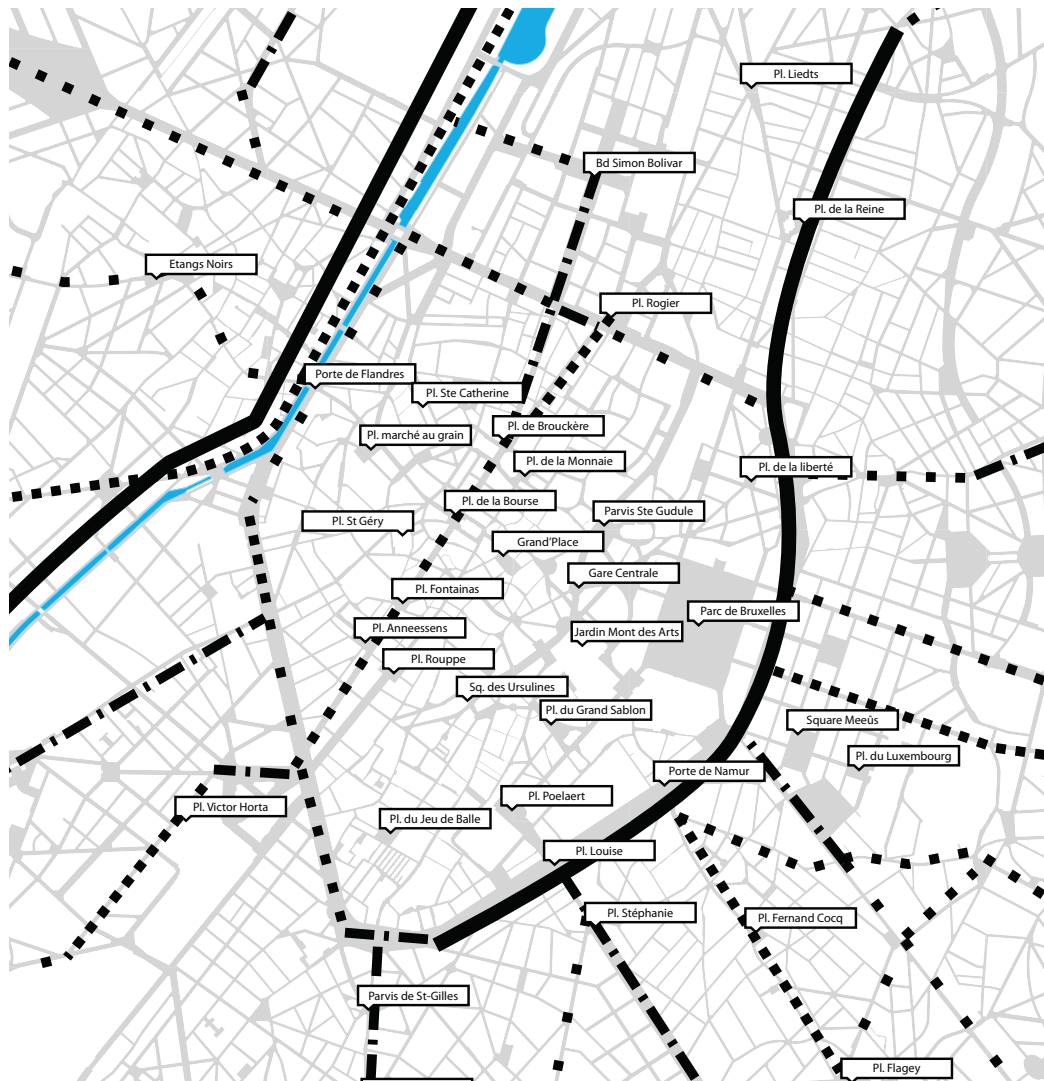


## AMBITION > SYSTÈME DE MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES

A partir de cette analyse, nous souhaitons mettre en avant une nouvelle interprétation du réseau d'infrastructures existant. celui-ci se diviserait alors selon trois échelles : métropolitaine (traçes continus), communale (traçes en pointillés) et de quartier (traçes en gris clair). Dans ce cadre, l'aménagement des infrastructures de mobilité le long du canal (traçé métropolitain) relève de la Région alors que les chaussées sont des traçes dont l'aménagement devrait être pris en compte à l'échelle de regroupements communaux. Enfin, les voiries de quartier portées par les communes se doivent de favoriser la place du piéton et des mobilités douces. Il s'agit par là d'étendre l'ambition des chemins de la ville et ce tout particulièrement dans les centres villageois. (légende page ci-contre)



INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINES,  
COMMUNALES ET DE QUARTIER



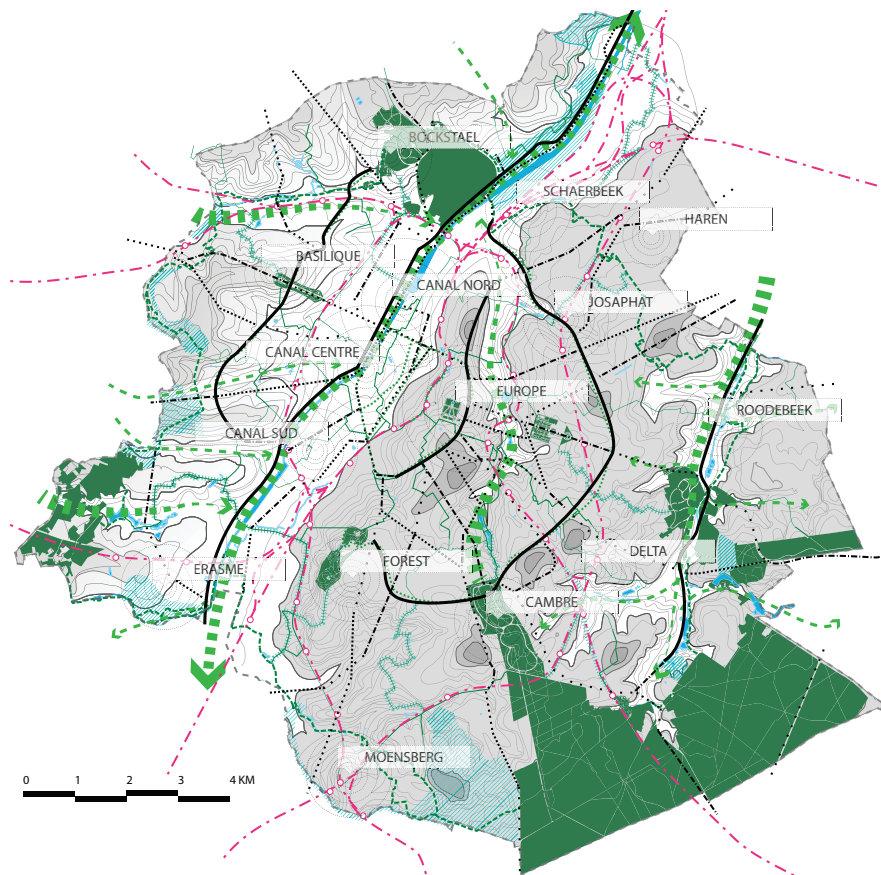
## ZOOM PENTAGONE

Afin de mieux visualiser la carte générale précédente, un zoom est ici proposé. Il souligne les enjeux de telles ambitions en termes de mobilité. Les voiries représentées en gras sont portées par la Région alors que celles en pointillés relèvent de la compétence de regroupements communaux. Enfin, en gris clair les rues plus ordinaires où une attention toute particulière doit être accordée à la place du piéton. L'opération chemins de la ville pourrait ainsi être très largement étendue.

### LEGENDE

-  VOIRIES METROPOLITAINES
-  VOIRIES INTER-COMMUNALES
-  VOIRIES INTER-QUARTIERS

RUES, AVENUES ET BOULEVARD  
DU CENTRE



## SYNTHÈSE > ÉCOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN

Les trois échelles d'étude se trouvent ici rassemblées en une même carte afin de révéler une structure polycentrique d'espaces publics organisée par un paysage naturel et infrastructurel singulier.

### LÉGENDE

#### ACCESSIBILITÉ

- voieries métropolitaines
- - - - - voieries inter-communales
- voieries inter-quartiers
- - - - - tracé RER (projet)

#### ATTRACTIVITÉ

- espaces publics métropolitains
- centralités métropolitaines à renforcer ou anticiper

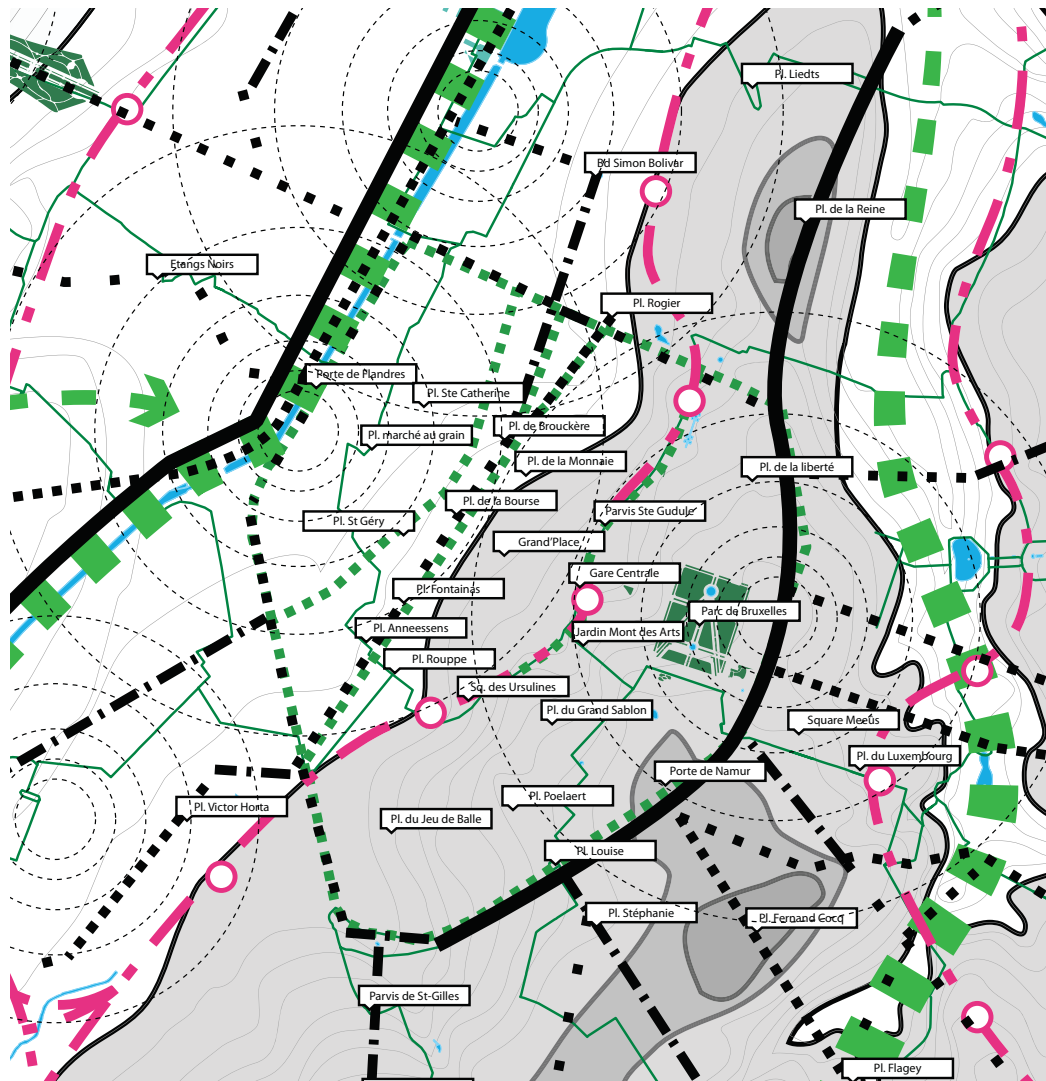
#### HYDROGRAPHIE

- fond de vallée
- monts
- plateaux

#### TRAME VERTE

- parcs principaux
- priorité du maillage écologique
- - - - - promenade verte
- continuité verte
- axes (lbgc)
- - - - - connexion au maillage (flandre)

ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS  
ARMATURE PAYSAGÈRE ET MOBILITÉS



## ZOOM

Afin de mieux visualiser la carte générale précédente, un zoom est ici proposé. Il permet de souligner les enjeux de telles ambitions.

### LÉGENDE

#### ACCESSIBILITÉ

- voiries métropolitaines
- voiries inter-communales
- voiries inter-quartiers
- tracé RER (projet)

#### ATTRACTIVITÉ

- espaces publics métropolitains
- centralités métropolitaines à renforcer ou anticiper

#### HYDROGRAPHIE

- fond de vallée
- monts
- plateaux

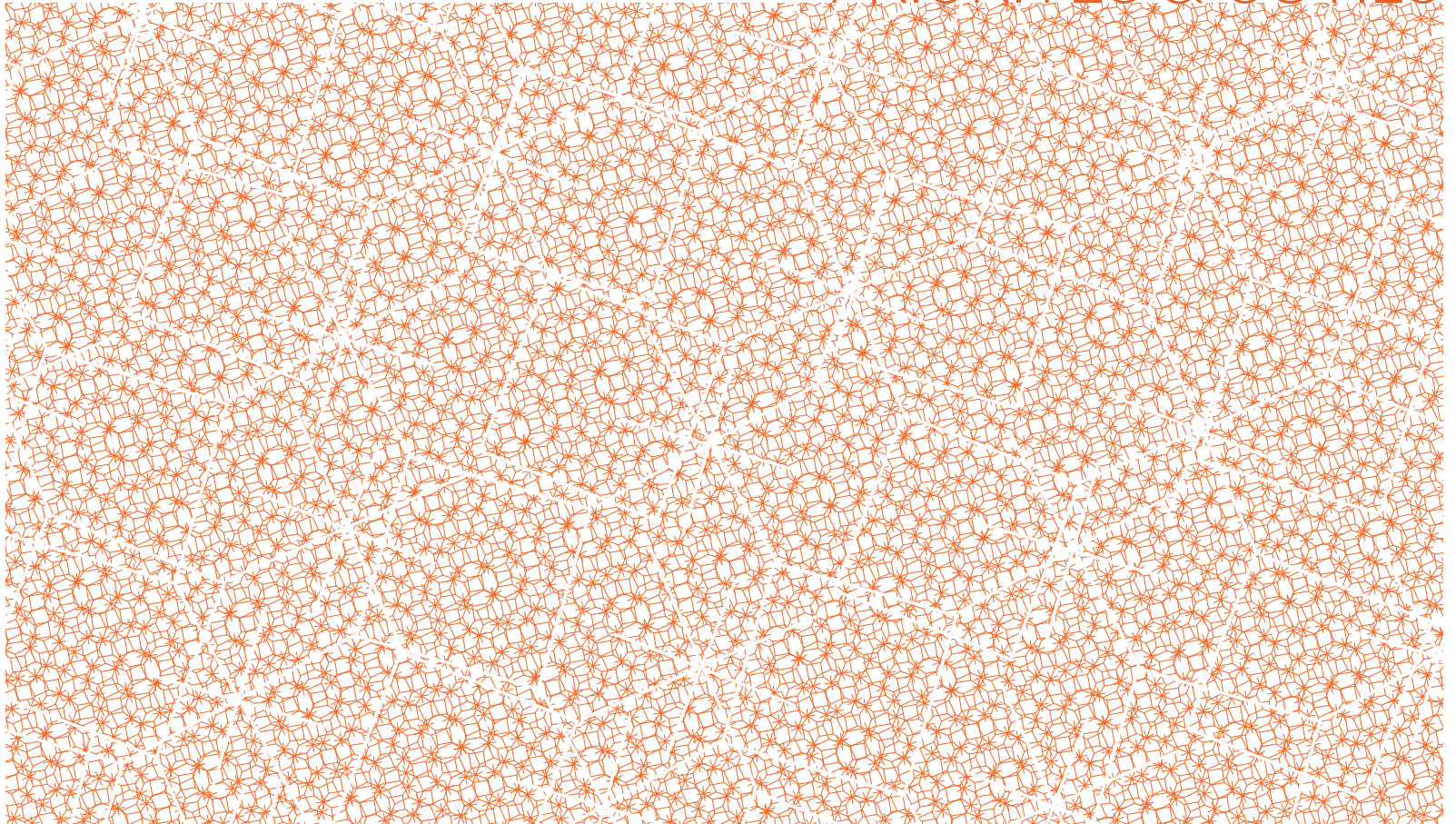
#### TRAME VERTE

- parcs principaux
- priorité du maillage écologique
- promenade verte
- continuité verte
- axes (lbg)
- connexion au maillage (flandre)





# PRIORITÉS & OUTILS

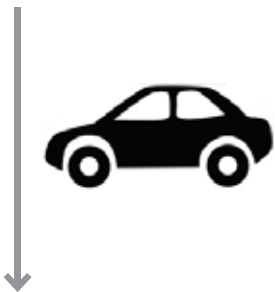




# PRD 95

## ESPACES STRUCTURANTS

Espaces publics porteurs de lisibilité et d'identité de la structure urbaine.



GRANDES INFRASTRUCTURES  
VIAIRES ET VERTES

# PRD 2002

## ESPACES STRUCTURANTS À INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCÉE

- TYPE 1: Espaces publics (voiries, anciennes chaussées, ...) où l'on vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée.

-TYPE 2: Espaces publics (rocares et grandes voiries dans l'axe du Canal, ...) où l'on vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité).



GRANDES INFRASTRUCTURES  
VIAIRES ET VERTES

## PRD > PRDD : NOUVEAU PARADIGME

Le passage du PRD au futur PRDD exige un changement de paradigme. Si la notion d'espaces structurants est conservée celle-ci est à réinterpréter en fonction des enjeux d'une métropole durable. Dans ce cadre, la constitution d'un écosystème métropolitain est une nécessité.

# PRDD

## ESPACES STRUCTURANTS DURABLES ET MÉTROPOLITAINS

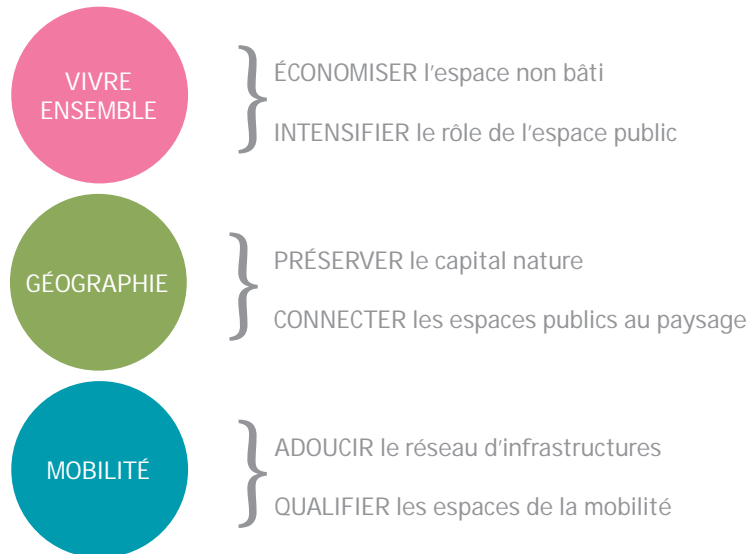


ECOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN

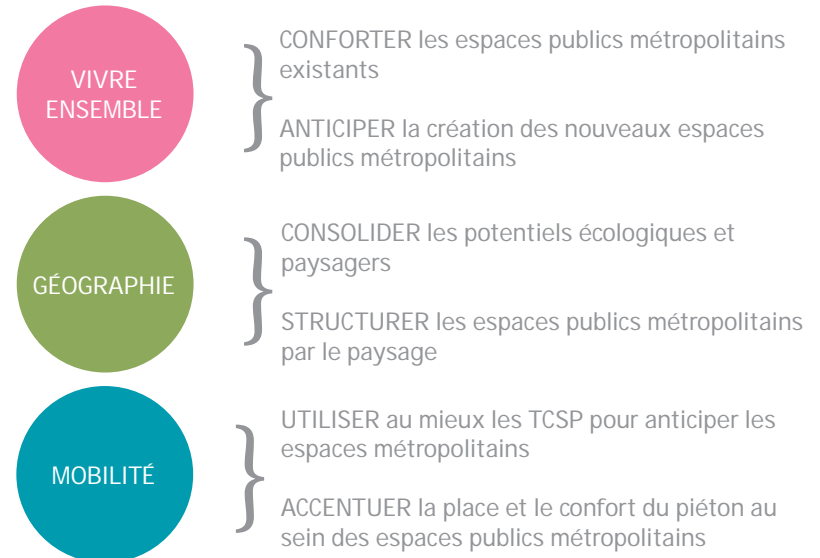
### PRD > PRDD : NOUVELLES AMBITIONS

De nouvelles ambitions ont été esquissées au vu de ce changement de paradigme. Nous souhaitons les rappeler ici avant de passer à l'opérationnalité de tels objectifs.

#### DÉPASSER LA LOGIQUE D'INFRASTRUCTURE



#### RENFORCER LES SPÉCIFICITÉS DE LA MÉTROPOLE BRUXELLOISE



## PRD > PRDD : NOUVEAUX OUTILS

Les objectifs en matière d'espaces publics du PRD sont réinterprétés et reformulés pour le prochaine PRDD en mettant l'accent sur la création d'un écosystème métropolitain.

# PRD 2002

# PRDD

## AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET EMBELLISSEMENT

### 1. RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES STRUCTURANTS

Aménagement de l'espace public / Protection et mise en valeur du patrimoine architectural et naturel sur l'espace public et le bâti / Réhabilitation architecturale du bâti riverain des espaces structurants

### 2. PROTECTION DES PATRIMOINES ARCHÉOLOGIQUE, INDUSTRIEL ET SOCIAL

Extension de la protection du patrimoine à la mise en valeur et à la protection de leurs abords / Patrimoine archéologique / Ensembles architecturaux / Patrimoine industriel et social / PICHEE / Patrimoine immobilier exceptionnel

### 3. PROTECTION DES ESPACES VERTS ET MISE EN ŒUVRE D'ACTIONS PRIORITAIRE DE VERDOIEMENT

Nouveaux parcs (création) / Maillage vert (réalisation) / Promenade verte (réalisation) / Verdoiement 1ère couronne / Protection de la ville verte de la seconde couronne

## CRÉATION D'UN ÉCOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN

### 1. AMÉNAGEMENT ET RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS

Aménagement et réaménagement des places / Protection et mise en valeur du patrimoine architectural et naturel des places / Création et réhabilitation architecturale du bâti riverain des espaces structurants

### 2. DÉVELOPPEMENT QUALITATIF ET QUANTITATIF DES ESPACES NATURELS

Nouveaux parcs (création) / Maillage vert (réalisation) / Promenade verte (réalisation) / Maillage bleu (réalisation) / Protection de la ville verte de la seconde couronne, des espaces agricoles

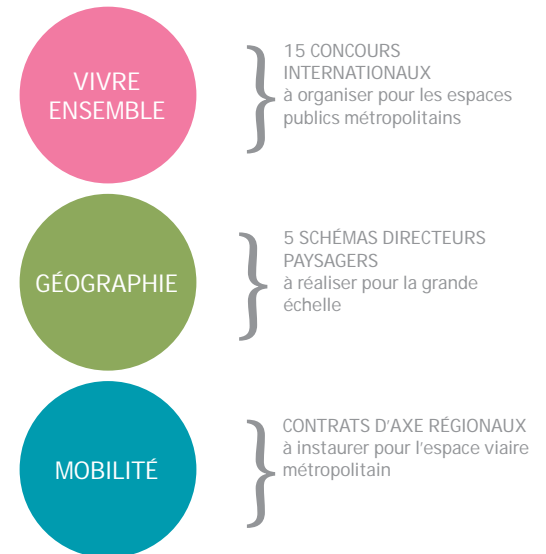
### 3. DÉVELOPPEMENT QUALITATIF ET QUANTITATIF DES MOBILITÉS

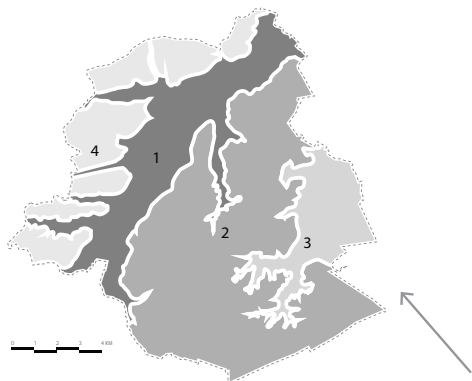
Aménagement et réaménagement de l'espace public de voirie / plan Iris 2 (réalisation) / Protection et mise en valeur du patrimoine architectural et naturel de l'espace public de voirie / Création et réhabilitation architecturale du bâti riverain des espaces structurants

## OUTILS MÉTROPOLITAINS

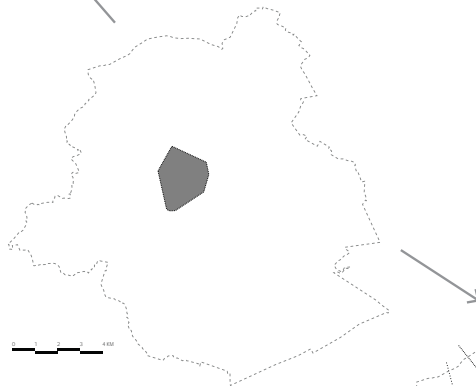
Afin de mettre en place cette stratégie la mise en place de schémas directeurs paysagers est indispensable. Ces derniers devront donner des indications quand aux futurs contrats d'axe régionaux et concours internationaux.

### À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

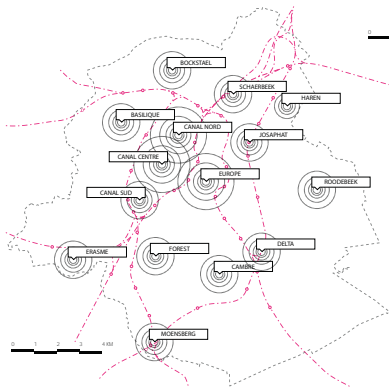




5 SCHÉMAS DIRECTEURS PAYSAGERS



0 1 2 4 km



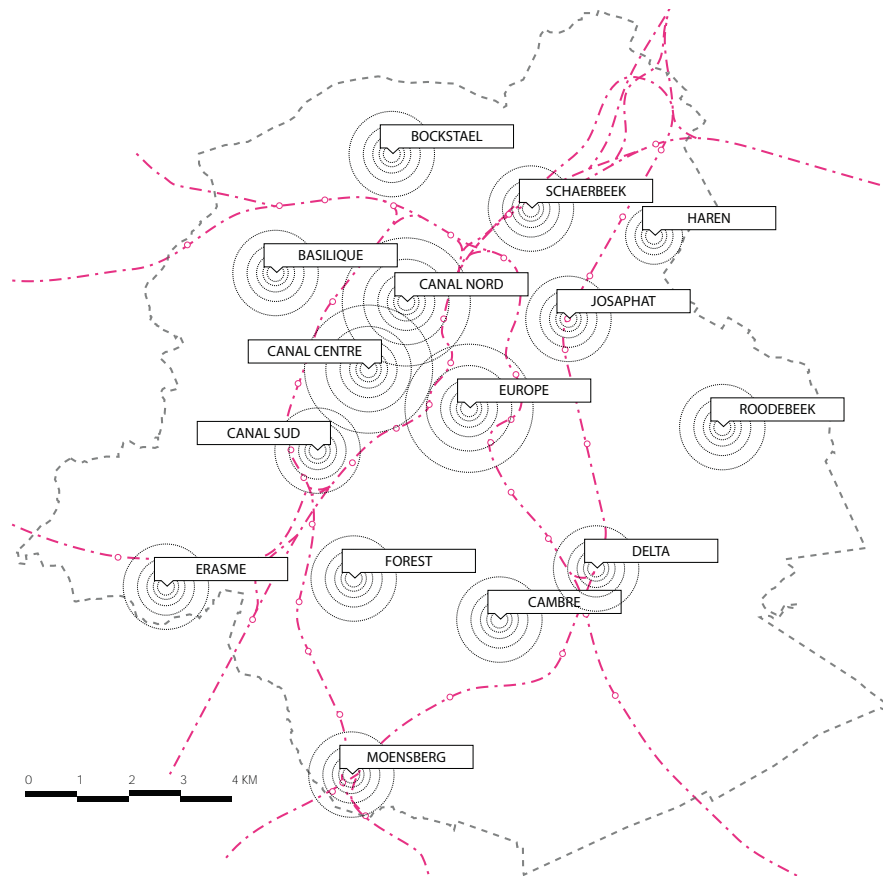
15 CONCOURS INTERNATIONAUX



CONTRATS D'AXE RÉGIONAUX

## OUTILS MÉTROPOLITAINS

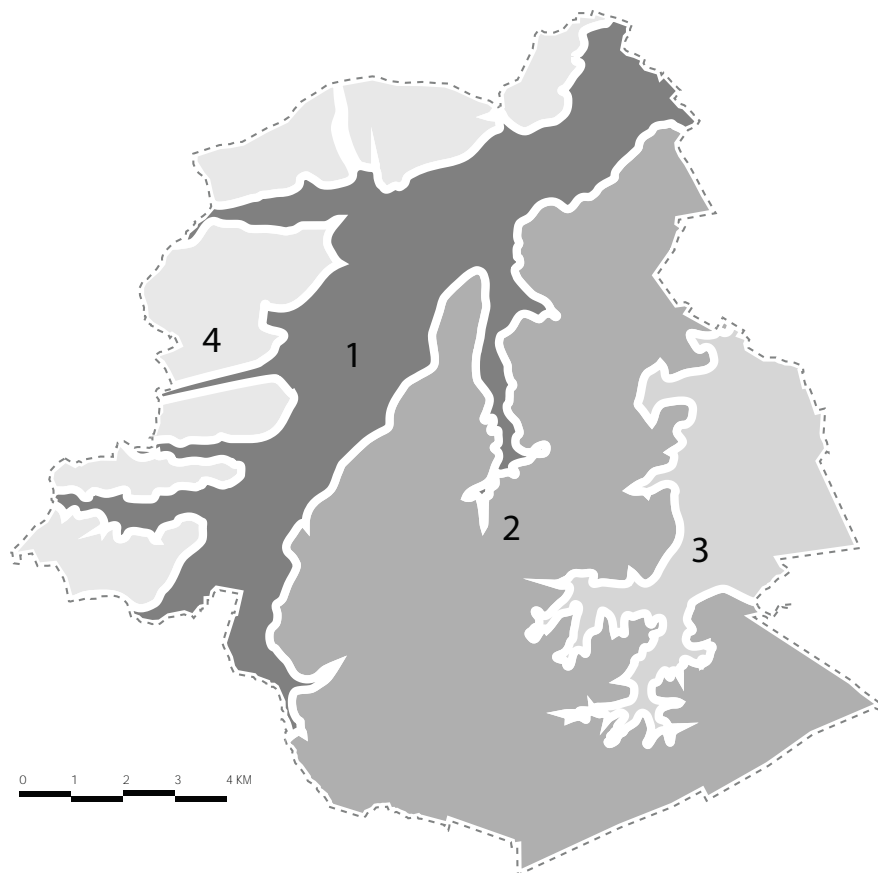
Les trois outils proposés permettent d'aller au delà des frontières communales tout en maintenant leurs spécificités. De la même façon ces outils proposent une nouvelle lecture de l'espace régional, ce dernier n'est plus dès lors radio-concentrique mais polycentrique.



### CONCOURS INTERNATIONAL

Quinze espaces publics ou groupements d'espaces publics ont été repérés dans la région bruxelloise. Ces derniers nous semblent être véritablement stratégiques pour l'aménagement de la métropole. Il convient donc de soumettre l'aménagement de ces lieux à des procédures de concours international d'urbanisme. Les périmètres de ces 15 sites ouverts aux concours doivent être définis à l'aide des schémas directeurs paysagers présentés ci-après.





### SCHÉMA DIRECTEUR PAYSAGER

Afin de valoriser et de protéger le patrimoine paysager, notamment les trames vertes et bleues, il convient de formuler par grandes entités géographiques des recommandations et des outils de gestion à court, moyen et long terme. En continuité du travail mené par l'Ibge, l'élaboration de 5 schémas directeurs paysagers est nécessaire pour la région Bruxelles Capitale. Axe stratégique du PRDD, ces schémas directeurs doivent faire partie intégrante du projet d'agglomération. Leur principale fonction est de s'assurer de la prise en compte de la préoccupation paysagère en tant que composante de toute intervention d'aménagement de l'espace communautaire : projet de voirie, de requalification environnementale, de construction ou d'urbanisation. Les schémas directeurs paysagers devront permettre de définir les actions concrètes à mettre en place dans les différents projets d'aménagement. Leur objectif est de rendre opérationnel les ambitions suivantes :

- Préserver les grands paysages tout en favorisant la création de paysages urbains différenciés.
- Créer une trame verte et bleue à l'échelle de la métropole
- Stopper l'urbanisation linéaire et ou périurbaine inféodée aux grandes voies de desserte et la requalifier.



### CONTRAT D'AXE RÉGIONAL

Le contrat d'axe est une démarche négociée entre les autorités organisatrices des transports et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs. L'autorité organisatrice des transports s'engage sur un projet de transport (TCSP), les communes et la région s'engagent sur des moyens de favoriser la densité urbaine autour du TCSP et l'accessibilité aux stations. Les outils et la méthode de mise en place de tels contrats doivent s'adapter à la problématique locale de chaque territoire et de chaque projet. En d'autres termes, il s'agit de rendre opérationnelle la mise en œuvre de la cohérence entre urbanisme et transport.

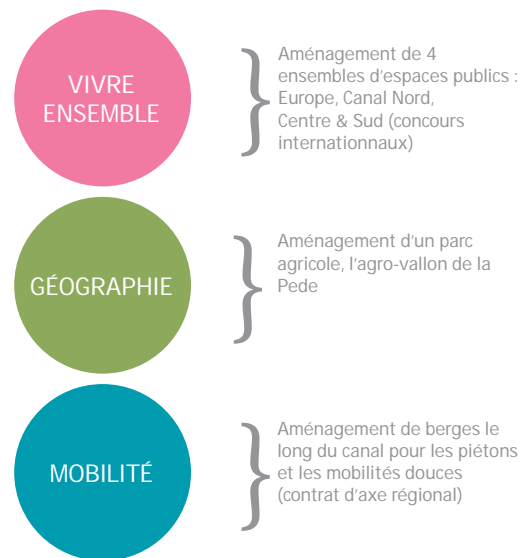
Le contrat d'axe doit permettre de changer cette relation et d'initier une dynamique vertueuse, où les autorités organisatrices de transport investissent pour améliorer les transports en commun et les collectivités agissent sur l'urbanisme de sorte que l'investissement ait une certaine efficacité économique et puisse bénéficier au maximum de personnes pour un coût acceptable pour la collectivité dans son ensemble.

Cet outil doit permettre de répondre aux objectifs du PRDD : en développant simultanément urbanisation dense et transports en commun, on peut espérer limiter l'usage de la voiture particulière en milieu urbain et développer l'usage des modes doux (la marche à pied est le principal mode d'accès aux transports collectifs). Elle doit aussi constituer une mise en œuvre du PRDD dans le respect des valeurs du développement durable, en favorisant notamment une gestion économe de l'espace, une meilleure intégration des populations, une meilleure préservation de l'environnement, en particulier en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.



## PRIORITÉS MÉTROPOLITAINES

Afin de rendre opérationnelle cette approche, différentes priorités à l'échelle de la métropole ont été déterminées. Ces objectifs sont à développer en parallèle des ambitions explicitées ci-après à l'échelle des communes et des quartiers.





#### ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE : PLACE DE LA BOURSE

La place de la Bourse est un des principaux lieux du centre ville bruxellois. Traversée tant par des touristes que par les Bruxellois eux-même, elle laisse cependant la part belle à l'automobile. L'aménagement de la place, particulièrement daté, n'est de plus plus adapté aux usages contemporains (événements divers). Son réaménagement est stratégique à l'échelle de la métropole.



#### ÉCHELLE METROPOLITAINE : PLACE DE LA BOURSE

Sous la forme d'un collage, nous souhaitons ici engager la réflexion sur un futur aménagement pour la place de la Bourse. Celui-ci aurait pour objectif de permettre la libre circulation des piétons. Il s'agirait aussi d'anticiper l'installation de nombreux événements bruxellois tout en garantissant la sécurité des passants. La mobilité urbaine serait aussi actualisée. L'image de la place pourrait ainsi être transformée.



#### ÉCHELLE METROPOLITAINE : AGRO VALLON DE LA PÈDE

A l'heure actuelle, les zones agricoles en frange de ville subissent des pressions urbaines considérables. La ville n'a donc cessé d'avancer sur la campagne et les terres agricoles sont de moins en moins nombreuses. La région Bruxelloise doit se positionner fortement par rapport à ce problème et garantir l'installation pérenne des exploitations agricoles, notamment celles se trouvant le long de la Pède.



#### ÉCHELLE METROPOLITAINE : AGRO VALLON DE LA PEDE

Pour garantir cette activité agricole, nous pensons que la mise en place d'un agro-parc, l'agro vallon de la Pède, pourrait être utile. De plus, ce parc viendrait créer des conditions de vie en ville exceptionnelle. La préservation des zones agricoles est non seulement une urgence mais c'est aussi un gage de qualité urbaine. En ce sens, l'aménagement de ce parc nous semble être une priorité métropolitaine.



#### ÉCHELLE METROPOLITAINE : QUAI DU CANAL

Les quais le long du canal sont à ce jour des espaces urbains très peu qualitatifs. La voiture y occupe notamment une place considérable. En ce sens, il ne fait pas bon se promener ou vivre le long du canal. Pourtant le canal est l'un des principaux atouts du développement bruxellois. L'une des priorités métropolitaine doit être le réaménagement des quais du canal via le contrat d'axe et les concours d'urbanisme proposés.





#### ÉCHELLE METROPOLITAINE : QUAI DU CANAL

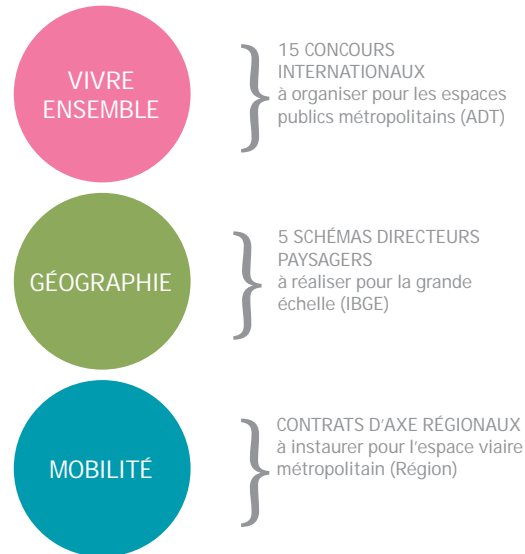
L'image de réaménagement que nous proposons ici permet de se rendre compte du niveau d'ambition à atteindre. Le contrat d'axe doit permettre d'intégrer la question des transports à celle de l'urbanisme par la création du chaîne d'espaces publics qualitatifs. On remarque aussi que l'espace public du canal fortement minéral est ici partiellement végétalisé. Cet aménagement doit en effet s'inscrire dans la politique de trame verte et bleue portée par la Région.



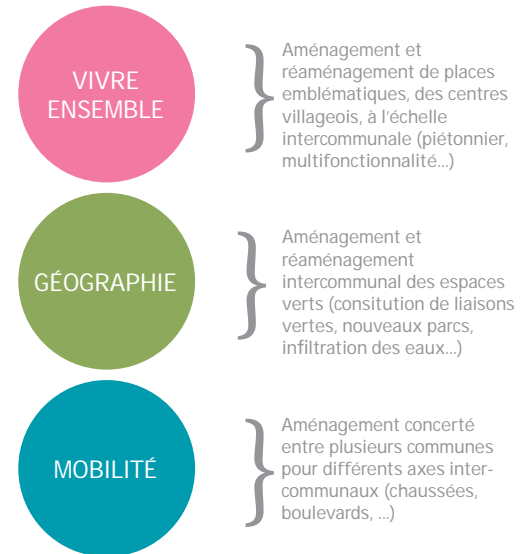
## PRIORITÉS & OUTILS INTERCOMMUNAUX

L'approche à l'échelle de la métropole n'est cependant pas suffisante. Il convient d'associer des objectifs en termes d'espaces publics à l'échelle des différentes communes. Le développement de projets intercommunaux doit être privilégié et la mutualisation de moyens encouragée.

### À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE



### À L'ÉCHELLE DES COMMUNES





#### ÉCHELLE INTER QUARTIER : PLACE DE LA DUCHESSE DE BRABANT

La place de la Duchesse de Brabant est une place historique de la région bruxelloise. Elle a subi au cours de son histoire de nombreuses modifications. Aujourd'hui elle est traversée par différents modes de transport et l'automobile y occupe une place considérable. Cet aménagement n'est pas propice au vivre ensemble métropolitain.



#### ÉCHELLE INTER QUARTIER : PLACE DE LA DUCHESSE DE BRABANT

L'objectif de ce réaménagement est de modifier l'usage de ce lieu afin d'accorder plus de place aux piétons et cyclistes. Les événements à l'échelle des communes ou des quartiers doivent ainsi pouvoir y prendre place régulièrement. La place de la Duchesse de Brabant pourrait accueillir de manière moins ponctuelle un marché. D'autre part, la plantation d'arbres est à encourager.



#### ÉCHELLE INTER QUARTIER : PARC DE FOREST

Le parc de Forest est un lieu très prisé des habitants des communes limitrophes. Aujourd'hui il remplit une fonction récréative à l'échelle de la métropole. Nous pensons qu'il pourrait aussi prendre une place dans la future trame verte métropolitaine.



#### **ECHELLE INTER QUARTIER : PARC DE FOREST**

Le collage ci-dessous souligne la possibilité de travailler avec l'eau dans l'espace public. En effet, il faut penser à l'infiltration des eaux de ruissellement lorsque la qualité de sol le permet tout comme la mise en place de dispositifs de ralentissement des écoulements des eaux dans l'espace public en pente. Ces dispositifs sont détaillés dans le plan pluie et doivent faire partie intégrante de l'aménagement des espaces publics.



#### ÉCHELLE INTER QUARTIER : AVENUE LOUISE

L'avenue Louise est une avenue particulièrement importante pour la métropole burxelloise. Cependant, lorsqu'on la regarde avec attention, il ne s'agit pas d'une artère agréable. Au contraire, les trottoirs sont étroits, la circulation est difficile, le stationnement encombrant.





#### ÉCHELLE INTER QUARTIER : AVENUE LOUISE

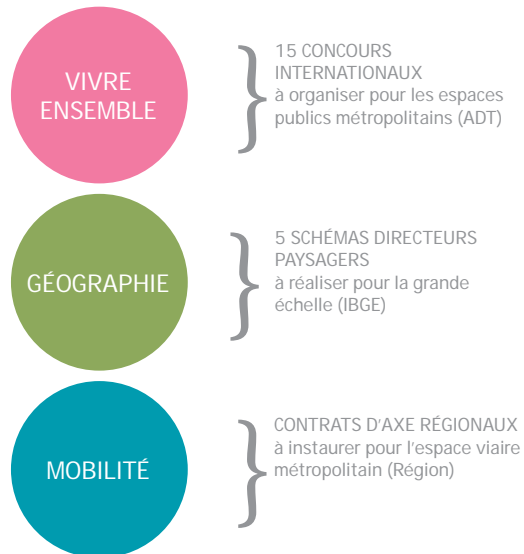
Le réaménagement de cette avenue au travers d'un contrat d'axe nous semble indispensable pour la métropole bruxelloise. Celui-ci pourrait permettre de créer un espace de partage entre différents usagers. Transports en commun, piétons et cyclistes y auraient la part belle.



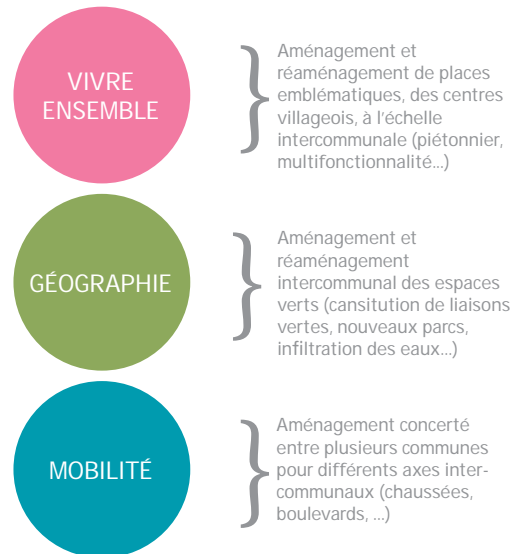
## CHARTRE DE QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

En intégrant une nouvelle échelle, celle des quartiers, on obtient alors une charte de qualité des espaces publics bruxellois aux ambitions métropolitaines et communales.

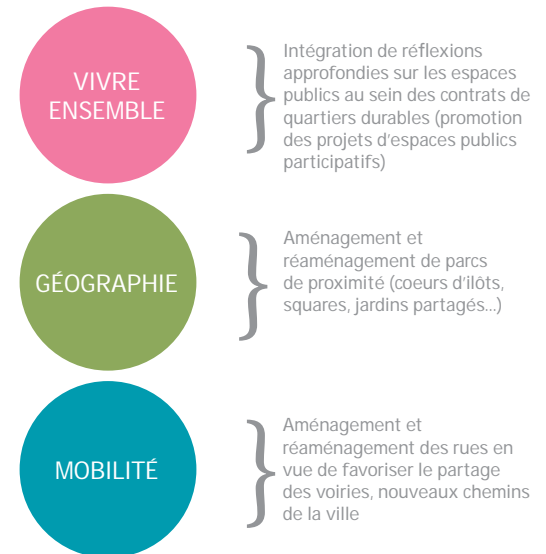
### À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE



### À L'ÉCHELLE DES COMMUNES



### À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS





#### ÉCHELLE DU QUARTIER : PLACE SAINT MICHEL

La place Saint Michel est représentative des aménagements de square de quartier développés dans la région bruxelloise. On constate que l'accès au cœur de la place est rendu difficile par un système de grilles. Les aménagements ne sont pas accessibles à tous les publics.



#### ÉCHELLE DU QUARTIER : PLACE SAINT MICHEL

L'aménagement proposé ici favorise l'aspect ludique de l'espace. Il s'agit ici d'ouvrir la place sur la rue tout en offrant une nouvelle dimension au lieu et à ses usages. Une attention particulière est aussi accordée à la végétation. Cette démarche s'inclut en effet dans l'ambition de végétalisation du centre ville.



#### ÉCHELLE DU QUARTIER : DENT CREUSE

Les rues bruxelloises sont parfois ponctuées de dents creuses, en attente de réhabilitation, de transformation, de devenir immobilier. Ces espaces en friches peuvent le rester pendant de nombreuses années. ce sont souvent des espaces de non droit.



#### **ÉCHELLE DU QUARTIER : DENT CREUSE**

Une politique de jardin partagé telle que développée notamment à Paris permettrait de venir occuper, même temporairement, ces espaces en friche. Ils pourraient alors devenir de véritables lieux de vie à l'échelle du quartier.



#### ÉCHELLE DU QUARTIER : RUE DE 8M DE LARGE

La rue la plus commune de la métropole bruxelloise est large de 8 m. Souvent elle est encombrée par du stationnement des deux côtés de la chaussée. La circulation automobile et piétonne y est délicate. L'aménagement et la pratique de ces rues doit être modifié dans le cadre du prochain PRDD où la place de l'automobile est fortement à réduire.





#### ÉCHELLE DU QUARTIER : RUE DE 8M DE LARGE

L'idée de ce collage est de montrer la possibilité d'aménagement de rues aux usages partagés. Il est certes toujours possible de circuler en voiture mais la vitesse est restreinte et la chaussée est essentiellement occupée par les piétons. Des arbres peuvent aussi occasionnellement être plantés.





**taktyk**

LANDSCAPE + URBANISM

