

bruxelles 2040

petite métropole

métropole mondiale

51N4E
l'AUC
Bas Smets
Mint
Transolar
Chôros
Urban Solutions

15.10.2010

Introduction

Le concours “une vision territoriale métropolitaine à l’horizon 2040 pour Bruxelles” propose un nouveau type de procédure, similaire à celle initiée il y a quelques années pour le concours du Grand Paris en France. Contrairement aux concours classiques, le but d’une telle procédure n’est pas de désigner un gagnant. Le but est de générer un éventail d’idées aussi vaste que possible, afin de créer un sol fertile sur lequel développer.

Notre équipe soutient entièrement cette stratégie: dans le contexte Bruxellois il peut être et sera sûrement très rafraichissant de mener un débat ouvert, un véritable dialogue autour du future de la ville. La vision que nous présentons tient compte des spécificités de cette procédure. Plutôt que tenter de proposer une vision qui se voudrait absolue et incluant tous les facteurs, nous avons construit un positionnement très spécifique qui nous permettra d’être un partenaire clair pour les discussions. Dans ce livret, nous avons défini notre façon spécifique de voir les choses, une façon de voir qui définit un agenda clair et qui peut s’attaquer à des problèmes d’un point de vue choisi avec réflexion. Cette spécificité permet deux choses: suivre un projet de recherche autonome, mais aussi – et sans doute avant tout – d’être différent et complémentaire à d’autres perspectives présentées par d’autres équipes participantes. Nous voyons la présente vision comme un base solide de débat.

**#1
vision**



Hormis ce que la similitude procédurale entre le Grand Paris et le concours Bruxelles 2040 pourrait suggérer, il est important de se rendre compte à quel point les réalités de ces deux villes sont différentes. La vision que nous proposons tient compte de cette différence et trouve son origine dans la réalité de Bruxelles, une réalité pouvant être résumée en tant que ville compacte dans un réseau diffus. En conséquence de cette réalité particulière, notre proposition pour Bruxelles 2040 est constituée de deux visions, et non pas une seule. Cette double vision nous permet d'embrasser la double réalité de Bruxelles. D'où le titre: petite métropole, métropole mondiale.



Contrairement à Paris (nous faisons référence aux réflexions que nous avons pu mener sur l'étude prospective sur le Grand Paris), il apparaît clairement que Bruxelles existe dans un système géographique étendu et dans un réseau territorial d'échelle européenne rendant sa condition territoriale très spécifique. Paris, au contraire, se place au centre d'un réseau national, hérité d'une colonisation lente qui a dessiné les frontières actuelles du pays, renforçant toujours la place de Paris. Bruxelles, qui compte 10 fois moins d'habitants, s'inscrit dans un paysage d'urbanisation quasi continu, qui la relie à de grands pôles économiques comme Rotterdam, Lille ou Essen et bien d'autres.



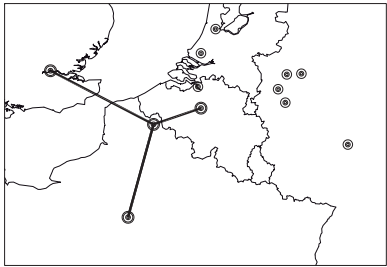
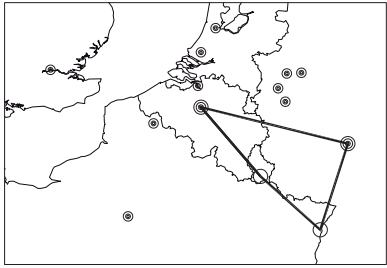
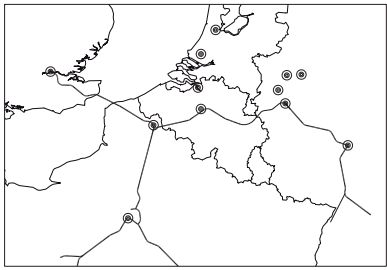
Ce « vaste espace habité à faible densité et haut niveau de bien-être collectif, toujours plus isotrope et utilisé par ses habitants dans son entièreté » caractérise un territoire homogène, où la pertinence du modèle traditionnel centre/périphérie et le rôle des frontières étatiques sont en déclin. Pour Bénédicte Grosjean, cette ville continue qui concentre les investissements et la plus grande part de la population, semble être née d'une même urbanisation en filet, dont les anciens villages figurent les nœuds et les kilomètres de routes faiblement urbanisées, la corde.

Ce territoire, EURODELTA, qui rassemble Bruxelles-Anvers-Gent-Brugge, Lille-Lens-Courtrai, Amsterdam-Den Haag-Delft-Rotterdam-Breda-Eindhoven et la Ruhr, Dortmund-Essen-Duisburg-Düsseldorf-Köln, est déjà aujourd'hui une aire de coopération économique.

Si l'on observe les relations d'import et d'export entre les différentes sous-régions politiques, les chiffres sont particulièrement éloquentes, les volumes d'échanges se situent entre 40 et 60%. De plus la condition trans-

frontalière caractérise déjà les pratiques quotidiennes, les entreprises comme les populations étant toujours en recherche des coûts les plus compétitifs et des rapports investissements/bénéfices toujours plus élevés. Cela se manifeste très clairement dans la problématique bruxelloise, avec la pertinence de la zone RER, territoire de déplacements et de flux des navetteurs parcourant tous les jours des distances plus longues entre domicile dans la cité diffusa et emploi dans la Ville. Pour Richard Florida, qui dresse une liste scientifique des principales méga-régions du monde, l'Eurodelta qui compte 60 millions d'habitants (= France) et pèse 1500 milliards dans l'économie mondiale (4e place mondiale) est une des méga-régions les plus influentes. Cette méga-région européenne dans laquelle Bruxelles tient une place plutôt intéressante notamment en termes de connectivité avec les autres grands pôles (voir schéma des lignes grande vitesse, installant Bruxelles au centre de ce réseau de villes mondes), est comparable à deux autres méga-régions dans d'autres continents tant en termes de surface du territoire, du nombre d'habitants que du PIB produit. Les exemples de BOSWASH (qui s'étend en un long corridor entre Boston et Washington, en passant par New York, Philadelphie et Baltimore) ou PRD – Pearl River Delta – (qui rassemble Hong Kong, Shenzhen, Canton et Macao) nous incite à penser que Bruxelles ville capitale doit se positionner dans ce réseau économique et valoriser ses atouts notamment ceux de connectivité. Bruxelles est un acteur parmi d'autres dans ce réseau, elle doit trouver tout à la fois les conditions d'une coopération avec les grands pôles de l'Eurodelta, et se construire en un lieu de compétition dans ce même réseau. Le terme de coopération + compétition, oblige Bruxelles à construire un projet de développe-

ment dépassant l'échelle régionale, cherchant un équilibre entre le rapport qu'elle dessine avec son hinterland (zone RER, plan START) et persévérer dans son inscription territoriale dans la grande échelle (en développant plus et mieux sa condition de nœud des transports et des mobilités à toutes les échelles: intra-urbaine, zone RER, échelle Eurodelta étendue aux grands pôles européens que sont Paris, Londres ou Frankfort.



Ville continue

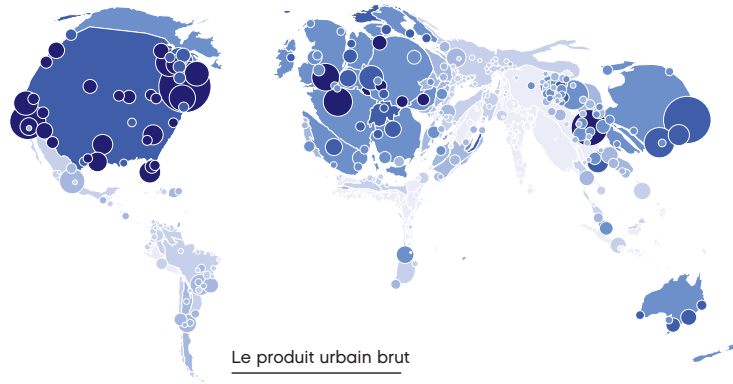
Bruxelles s'intègre dans un territoire à l'urbanisation continue. La diffusion de la culture urbaine n'est pas qu'une condition générique d'étalement urbain mais aussi une situation héritée (occupation agricole et réseau ferré à l'ère industrielle). Cette ville continue structure l'organisation et la perception du territoire, économiquement et culturellement.



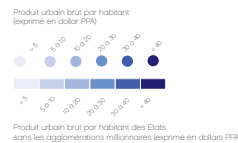
Réseau, connectivité et polarisation

L'atout particulier de Bruxelles au sein de l'Eurodelta réside dans son ouverture sur d'autres territoires. Le fait que Bruxelles se trouve sur l'axe Paris-Londres, qu'elle fasse partie des villes européennes institutionnelles et qu'elle soit desservie par un réseau ferré performant en fait une ville pivot au sein de l'Eurodelta et conforte sa condition d'ouverture.

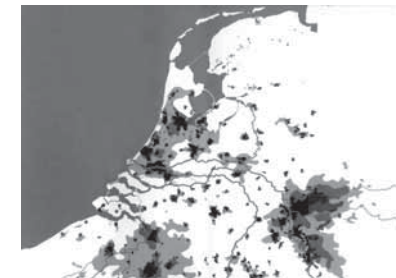
En tant que région urbaine de taille moyenne, la BMR (Brussels Metropolitan Region) combine le meilleur de deux mondes. Nous avons les facilités et les réseaux d'affaires d'une véritable métropole mais, dans le même temps, les dimensions humaines de la ville garantissent une bonne qualité de vie. Un facteur auquel les talents internationaux ne sont pas insensibles.



Le produit urbain brut

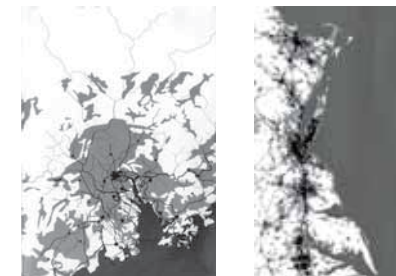


Source : FMI, données / Banque Mondiale / CIA World Factbook, 2008
 Conception : Marc Dumont
 Publication : Chronos, d'après « L'Urbanisation du Monde » - 11 Juin 2008



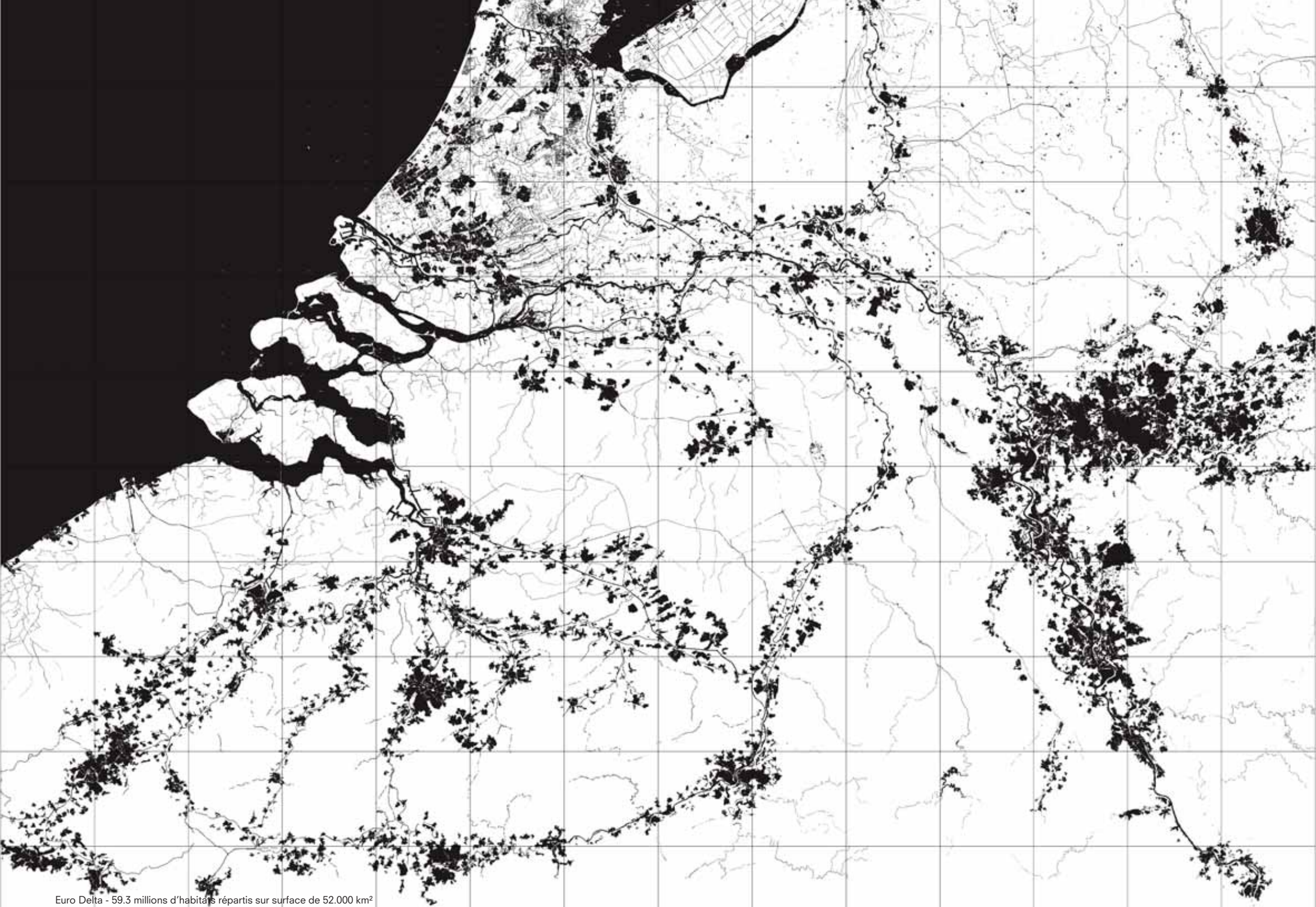
DESSERMENT

coopération
 compétition
 connection
 ouverture sur le monde



Deltas

L'échelle de l'Eurodelta propulse Bruxelles au sein de la compétition des plus puissantes mégarégions du monde. L'Eurodelta est comparable en terme de population et de PIB au corridor Boswash (Boston-New York-Washington) et au Pearl River Delta (Hong Kong, Shenzhen, Canton).



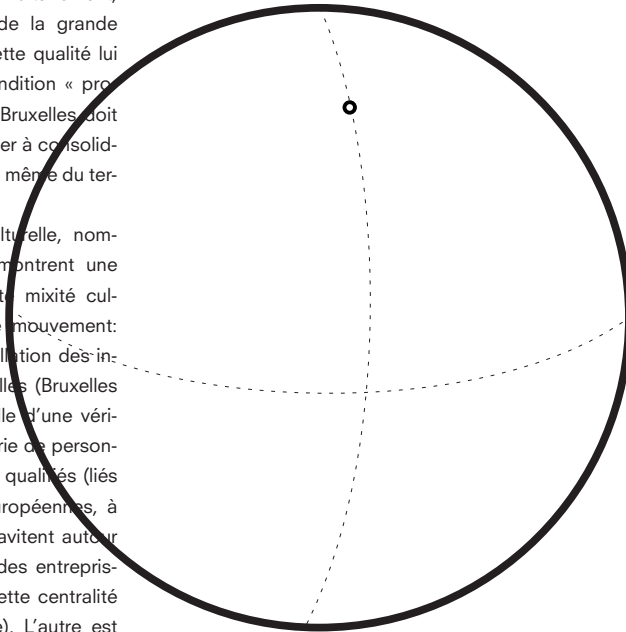
Euro Delta - 59.3 millions d'habitants répartis sur surface de 52.000 km²

métropole mondiale 100% étrangers + 100% bruxellois

Bruxelles est aussi dans le même temps une ville compacte dotée de toutes les qualités de la ville européenne: cosmopolite, dense, multiple, ouverte, avant-gardiste... Le devenir de Bruxelles dans le temps long et dans le futur et sa qualité globale et ouverte sur l'extérieur nous semblent une condition nécessaire à la survie du modèle bruxellois. Elle doit obligatoirement chercher à articuler simultanément, en tous lieux les conditions de la grande comme de la petite échelle; cette qualité lui permettant d'échapper à la condition « provinciale » qui pourrait advenir. Bruxelles doit chercher constamment s'attacher à consolider son rôle métropolitain au sein même du territoire de la Région.

Bruxelles est une ville multiculturelle, nombreux sont les quartiers qui montrent une véritable mixité culturelle. Cette mixité culturelle est le fruit d'un double mouvement: l'un est directement lié à l'installation des institutions européennes à Bruxelles (Bruxelles Internationale) qui a doté la ville d'une véritable attractivité d'une catégorie de personnes sinon d'emplois hautement qualifiés (liés directement aux institutions européennes, à l'ensemble des activités qui gravitent autour et aussi aux nombreuses grandes entreprises internationales misant sur cette centralité spécifique au sein de l'Europe). L'autre est un flux migratoire, des étrangers qui malheureusement comme c'est le cas dans de nombreuses villes occidentales sont concentrés dans certains espaces de la ville et stigmatisent ces territoires alors même que beaucoup d'entre eux possèdent de véritables atouts de développement.

Aujourd'hui, ce double mouvement est quasiment calqué dans la gouvernance de projet urbain et métropolitain avec d'un côté un document de planification s'intitulant le PDI (plan de développement international) et de l'autre côté des politiques plus proches des



populations défavorisées qui s'intitule Contrats de Quartiers.

C'est cette double condition que l'on voudrait voir être reformulée autrement, cela ne doit plus être les inclus contre ou à côté des exclus, ce n'est pas non plus les cols blancs contre les immigrés mais une force nouvelle montrant et dessinant une condition spécifique de la métropole mondiale; métropole sachant conjuguer les valeurs des uns et des autres comme vecteur d'une nouvelle politique s'exprimant sur un territoire en mouvement et vibrant à l'ensemble des échelles simultanément.

De nombreuses études et réflexions contemporaines en économie et géographie révèlent que le multiculturalisme présent dans les grandes villes est, pour une bonne part, un élément de la mondialisation au même titre que la finance internationale ou des institutions internationales. Ces mêmes études considèrent qu'à l'aube du siècle nouveau, la ville émerge une fois encore comme un site stratégique pour la compréhension des tendances majeures qui reconfigurent l'ordre social. La ville, avec la région métropolitaine, est un des espaces où les tendances macro-sociales majeures se matérialisent et peuvent, par conséquent, être constituées comme objet d'étude.

Les grandes villes et Bruxelles (de façon encore plus significative) est devenue le terrain sur lequel une multiplicité de processus de mondialisation prennent des formes concrètes et localisées. Si nous considérons qu'une part croissante des populations défavorisées est concentrée dans ces mêmes grandes villes, nous pouvons alors voir que les villes sont devenues des espaces stratégiques où s'est mise en place une série de conflits et contradictions. D'un côté Bruxelles concentre une part disproportionnée du pouvoir des institutions transnationales et en-

treprises et sont le lieu de la survalorisation du pouvoir; d'un autre côté, elle concentre une part disproportionnée des désavantagés et devient de fait un des sites-clés de leur dévalorisation. C'est cette présence conjointe, qui selon nous peut être porteuse d'un projet social et politique nouveau à Bruxelles: 100% étrangers + 100% bruxellois.

Alors que certains espaces publics monumentaux ou micro de la Ville de Bruxelles restent les sites puissants pour des rituels et des activités urbaines, la perception générale, si nous ne faisons rien, est de plus en plus celle d'une dérive depuis un espace civique vers un espace urbain politisé, avec des fragmentations accompagnant la multiplication des différences.

Comprendre les différences comme une série de processus grâce auxquels des éléments globaux sont localisés, des marchés de travail internationaux sont constitués, des cultures de tous les coins du monde sont déterritorialisées, puis re-territorialisées, voilà qui les place en plein centre, au même titre que l'internationalisation des capitaux ou des institutions, en tant qu'aspect fondamental de la globalisation.

Petite métropole mondiale, c'est un espace doté de potentialités économiques et politiques nouvelles, est sans doute un des espaces les plus stratégiques pour la formation de types inédits de politiques, d'identités et de communautés, y compris transnationales. Adopter le slogan 100% étrangers + 100% bruxellois, c'est aussi prendre la condition bruxelloise comme un tout et non comme des fragments, mais un tout qui reflète simultanément plusieurs échelles (de la plus petite à la plus grande).

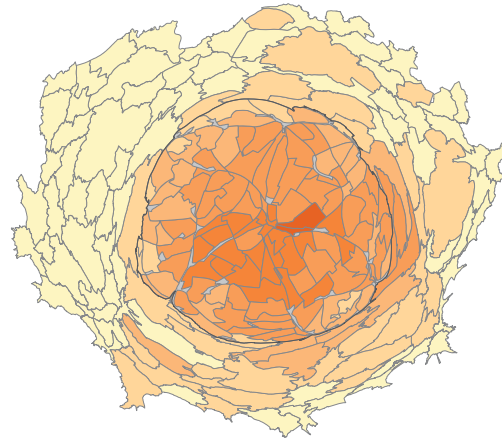
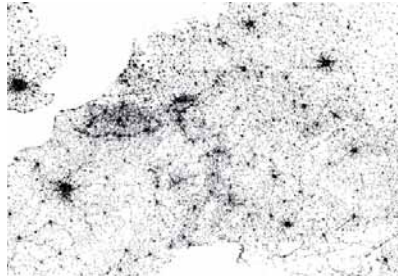
Echelles de Bruxelles mondiale

La mondialité de Bruxelles s'exprime à différentes échelles collaborantes :

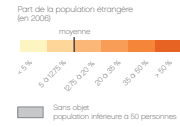
Bruxelles Internationale

Bruxelles des navetteurs

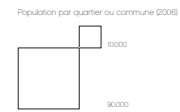
Bruxelles des forces vives.



Les étrangers



□ Région de Bruxelles Capitale
□ Quartiers (Région Capitale)
□ Communes (Zone ICR)



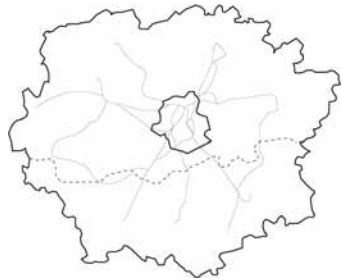
Source: SPF Finances, FN
Réalisation: CHoos, EC 2010



“Ce qui relie la ville et le Monde, c’est la notion d’environnement, définie comme une réalité englobante en interaction avec les réalités qu’elle englobe. La description du Monde ou d’une ville comme espace différencié passe par l’étude de divers environnements articulés de manière variées les uns aux autres, et pas forcément sur le mode de l’emboîtement mais aussi de la cospacialité (Lévy & Lussault, 2003) au sein d’un lieu unique.

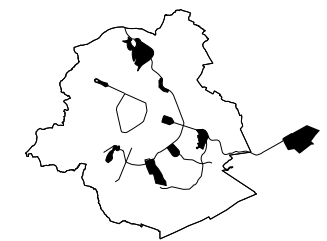
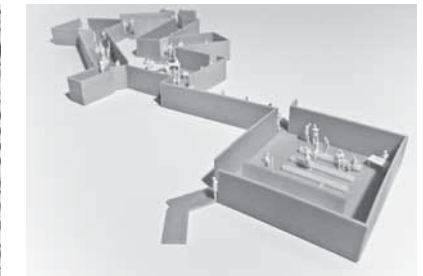
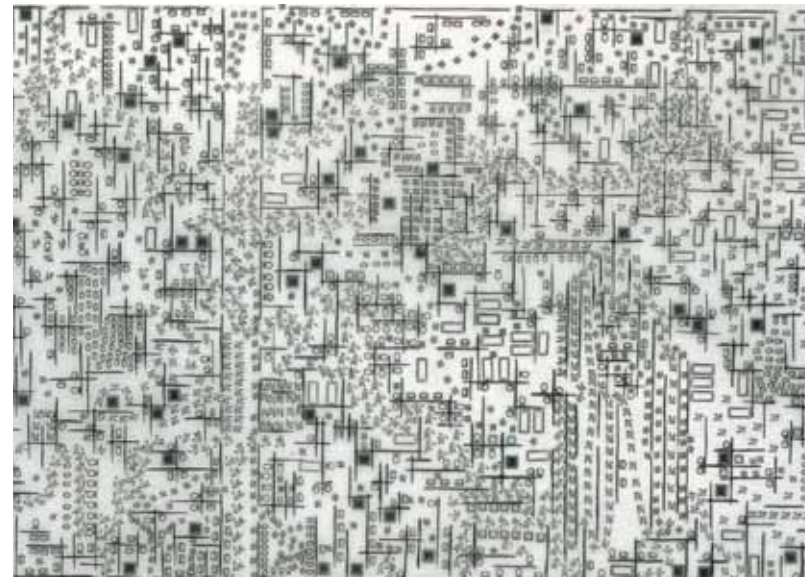
[...] Une des caractéristique de la relation Monde/ ville est qu’elle est symétrique - il y a des villes dans le Monde, il y a du Monde dans les villes - sans qu’on puisse la réduire à un emboîtement d’échelle.”

Source:



Cols blancs - Immigrés

Avec l’attractivité d’emplois hautement qualifiés liés à l’installation des Institutions européennes et les flux migratoires mondiaux et régionaux, Bruxelles résonne à l’échelle mondiale de différentes manières. Les deux sont des atouts qu’il est nécessaire de mobiliser pour conforter la place de Bruxelles sur la scène des grandes métropoles mondiales.



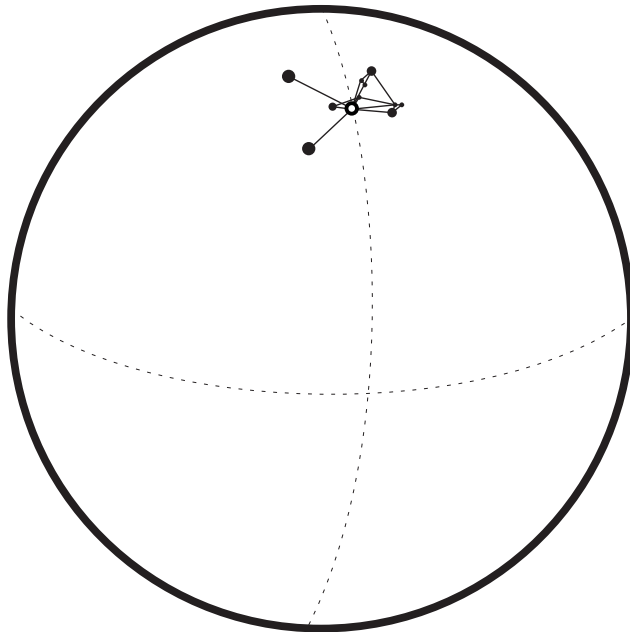
RECENTREMENT

- compacité
- mixité
- diversité
- multiculturalité

Négociation

Face aux contrats de quartiers et PDI, révélants les deux échelles de planification, une nouvelle force prospective est à inventer, conjuguant les valeurs des différentes mondialités, comme vecteur d’une politique s’exprimant sur un territoire en mouvement et vibrant à l’ensemble des échelles simultanément.





PETITE MÉTROPOLE MÉTROPOLE MONDIALE

Les deux conditions que nous venons de décrire, l'une renvoyant Bruxelles à son appartenance à un territoire plus grand (EURODELTA); territoire aujourd'hui qui est à l'échelle de grandes méga-régions mondiales comparable à celle de BOSWASH et PRD (Pearl River Delta), impliquant un objectif de DESSERREMENT, l'autre la renvoyant à sa compacité multiculturelle, impliquant un objectif de RECENTREMENT sur Bruxelles dans une situation schizophrène, pris entre la volonté de rentrer en coopération - compétition avec un très large territoire (flux de déplacements, flux de marchandises, flux d'informations, etc...) et celle de se recentrer sur sa compacité diverse, mixte et multiculturelle comme seule solution pour sa survie.

Définir Bruxelles, petite métropole mondiale, comme schizophrène entre ces deux échelles de lecture stratégiques ne doit pas être considéré comme un choix tragique ou comme une tension insoluble, mais comme le jeu multivoque, polyphonique, de choix parallèles, quelquefois antagonistes, qui ne vous laisse d'autres choix que celui de la recherche incessante d'une prospective du présent.

Bruxelles, petite métropole mondiale pourrait constituer la prospective du présent urbain et métropolitain européen: un métropole mondiale européenne à venir où le global serait un flux qui circule dans les situations locales, et non une enveloppe surdéterminante qui transcende tout choix de société.

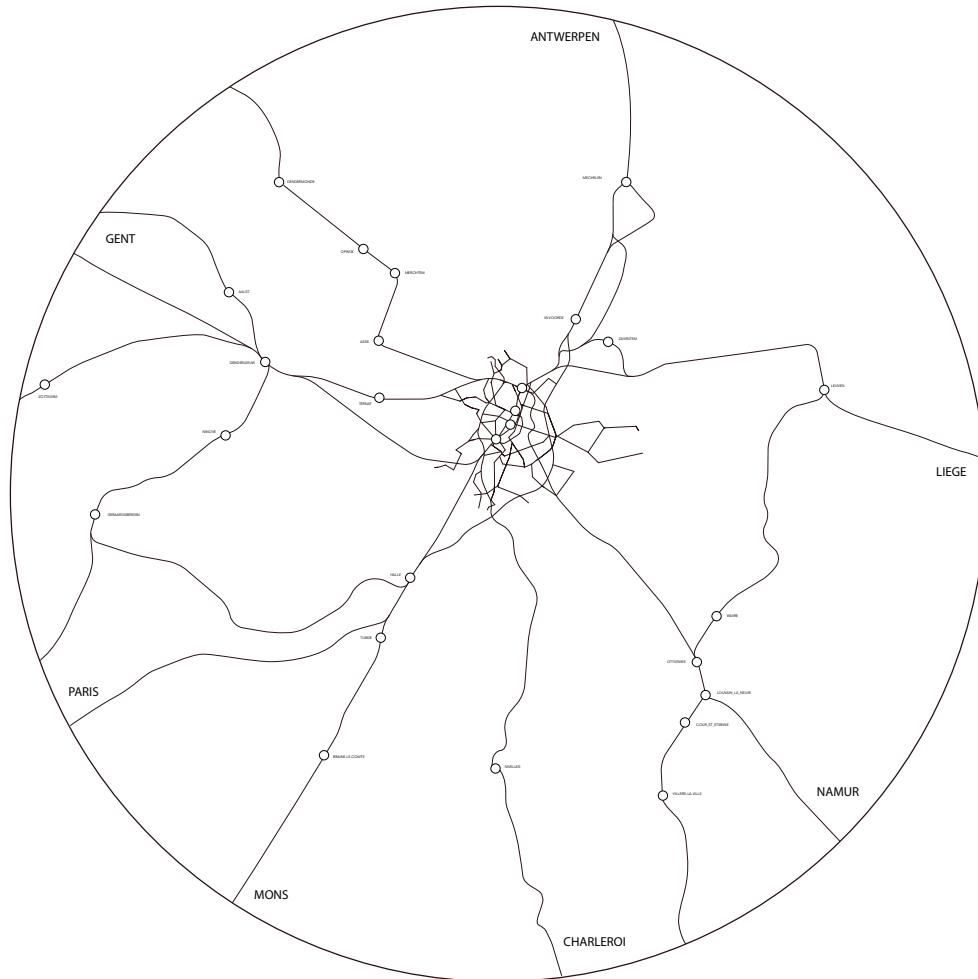
Les interventions que nous préconisons ont toutes pour objectif de tenir ensemble ces deux vocations qui ont l'air d'être impossible à articuler mais qui construisent tous les jours l'identité bruxelloise (une identité unique, singulière dans son territoire, mais ouverte sur le monde et sur l'extérieur).

Les 6 AXES de projet définis supra cherchent à construire ce devenir dans ce double mouvement de recentrement (compacité, mixité, diversité et multiculturelité) et de desserrement (coopétition = coopération + compétition, connexion, et ouverture sur l'Europe et sur le monde).

#2
stratégies
d'interventions

Pour cette vision, 6 stratégies d'interventions sont déterminées. Ces problématiques ne sont pas sélectionnées afin d'être englobantes de la situation bruxelloise, mais parce que nous sommes convaincus qu'elles sont essentielles pour réaliser la vision décrite plus haut. La question de la durabilité est considérée comme inhérente et ne fait donc pas sujet d'un chapitre à part entière: nous la considérons comme une partie intégrante de toute stratégie, se situant simultanément sur le plan social, économique ou environnemental.

- 1 - Enhanced Urban Movement
- 2 - Hybrid Business District
- 3 - Géographies Métropolitaines
- 4 - Habitat Total
- 5 - Iconographic Urban Fabrics
- 6 - Education = Ville



Une stratégie à deux échelles:

1. Se pencher sur la performance du système des transports en relation à toutes les échelles du réseau (quartier, ville, région, Eurodelta, monde). Cela signifie développer un positionnement concernant l'accessibilité par avion, métro, RER, transport logistique, flux cyclistes.

2. Mais aussi travailler les noeuds de ce même réseau de transport pour les développer comme nouveaux espaces collectifs de la ville, au-delà de leur caractère purement fonctionnel.

Une décision importante pour optimiser les capacités de réseau à Bruxelles, est de fondamentalement repenser le modèle actuel de transport et d'accessibilité. Ce modèle est radioconcentrique, basé sur l'image de Bruxelles comme capitale de Belgique, et devrait évoluer vers un réseau plus isotrope. Aujourd'hui, le centre est hyper-accessible par les transports en commun, avec par exemple trois gares IC à quelques kilomètres de distance les unes des autres. Le RER est également conçu principalement pour amener les navetteurs au cœur de la ville, n'ajoutant que peu aux possibilités de transport à l'intérieur-même de la région.

Améliorer la capacité du réseau sous-entend démêler et disséminer l'accessibilité sur une portion plus large du territoire de la région bruxelloise, ce qui équivaut à rendre de plus grandes parts du territoire bruxellois accessible et à trouver un meilleur équilibre avec le transport automobile. Démêler les flux de circulation signifie aussi offrir plus d'espaces aux mouvements des cyclistes et des piétons (le mode de transport idéal pour apprécier les qualités spatiales et sociales de l'environnement).

Pour ce faire, nous proposons de redéfinir un nombre plus approprié et réduit de gares IC (Bruxelles-Midi et la gare de Schaerbeek nouvellement développée) ainsi qu'un nombre limité de gares RER. En relation à cela, un système de métro très performant devra être développé. Au vu de la situation financière difficile de Bruxelles, nous proposons de le faire par une réutilisation maximale de l'infrastructure existante, en redéfinissant de lignes RER intra-régionales comme lignes de métro. La jonction Nord-Midi offre de nombreuses possibilités à cet égard. La redéfinition du RER améliore également l'accessibilité depuis la région: ceci permet d'avoir une relation plus égalitaire et mutuelle avec le territoire plus large, offrant la possibilité de vivre à Bruxelles et travailler en dehors, que ce soit dans la grande périphérie de Bruxelles (par exemple l'aéroport national ou dans les zones logistiques parsemée autour des limites de la Région) ou même au-delà, dans les villes faisant partie du réseau Eurodelta.

Une question tout aussi importante est celle du transport logistique. Dans un tissu urbain dense, il importe de trouver des solutions innovantes pour la logistique urbaine. La position stratégique du site de Schaerbeek formation (adjacente au canal, aux chemins de fer, à l'aéroport) devrait être développée. Relier ce site au réseau de tram ou de métro (faisant usage de trams ou de métros de cargo) peut rendre possible l'organisation de la question logistique dans une optique durable.

Le défi majeur est de trouver un bon modus operandi incluant tous les partenaires, afin d'aboutir à un projet commun.



Habiter la métropole

La ville et le logement sont deux expressions d'une même culture métropolitaine. Si le logement est dans la ville, la ville est aussi dans le logement. Le logement existe dès lors dans la ville sur deux plans parallèles : comme point de départ du quotidien et des pratiques, et comme projection individuelle de la métropole.

Flexibilité : la mobilisation de l'existant

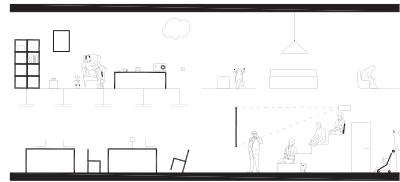
La co-action des nouveaux paradigmes de la ville (flexibilité) et du logement (diversification et malléabilité) permet d'envisager de façon renouvelée le recyclage urbain. La ville est une surface brute qui peut être adaptée par et pour le logement.



Habiter plus - Habiter mieux

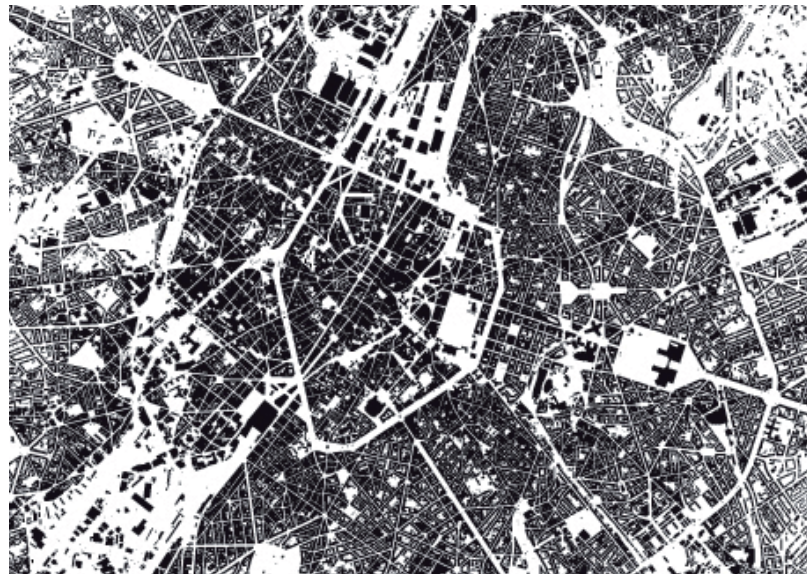
La diversification des modes de vies et l'évolution du travail comme condition culturelle déploie le logement vers plus de complexité. Il devient aujourd'hui plus flexible.

Habiter plus et habiter mieux, c'est imaginer un nouvel environnement, qui efface les limites entre l'architecture, le design, et les nouvelles technologies.



Le logement, substance de la ville

Les défis démographiques qui s'annoncent pour Bruxelles posent la question de la quantité, mais aussi la capacité du logement à faire métropole. La co-substantialité du logement et de l'espace public permet la construction de l'identité métropolitaine singulière de Bruxelles: urbanité, compacité, multiculturalisme.



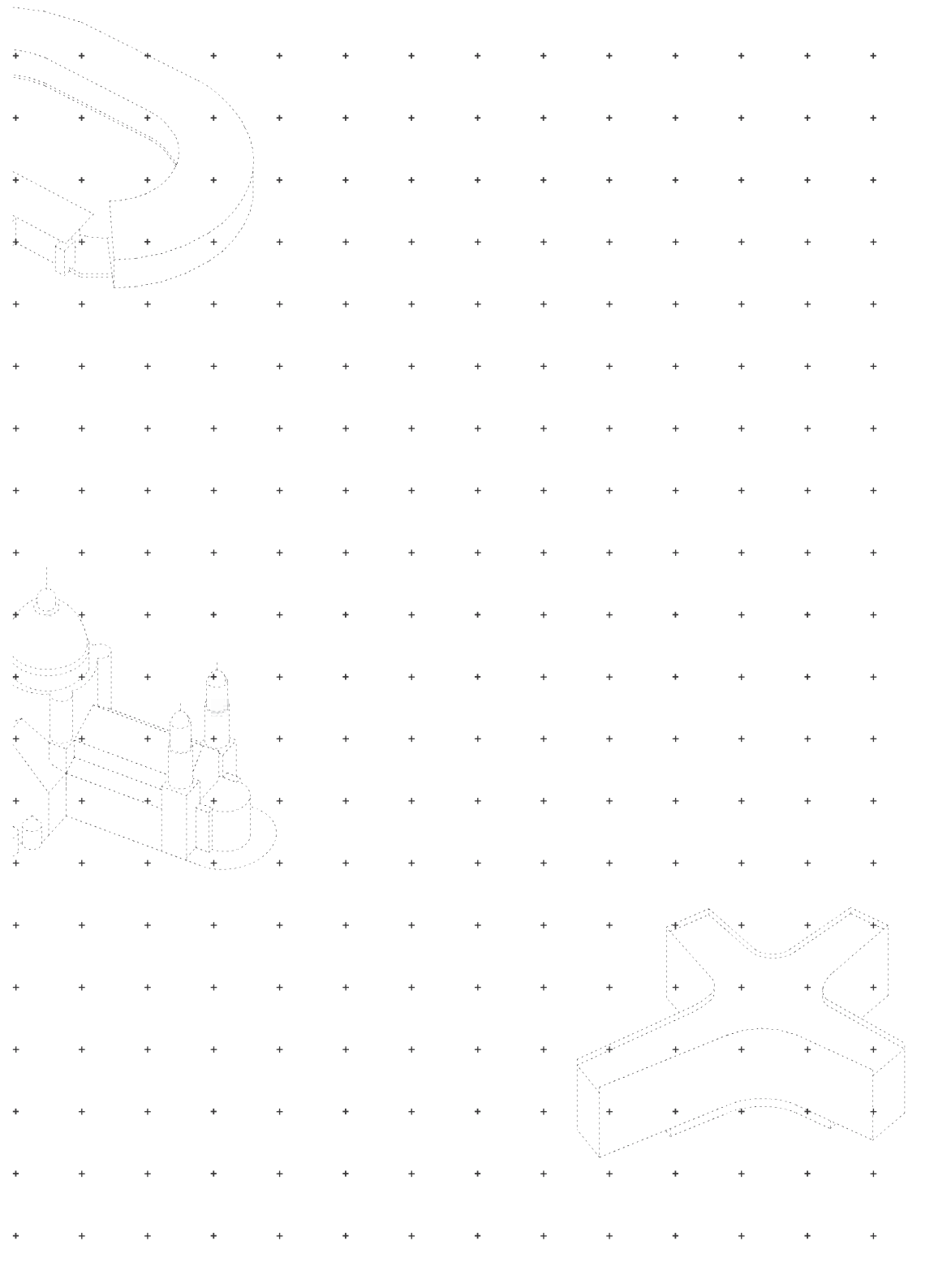
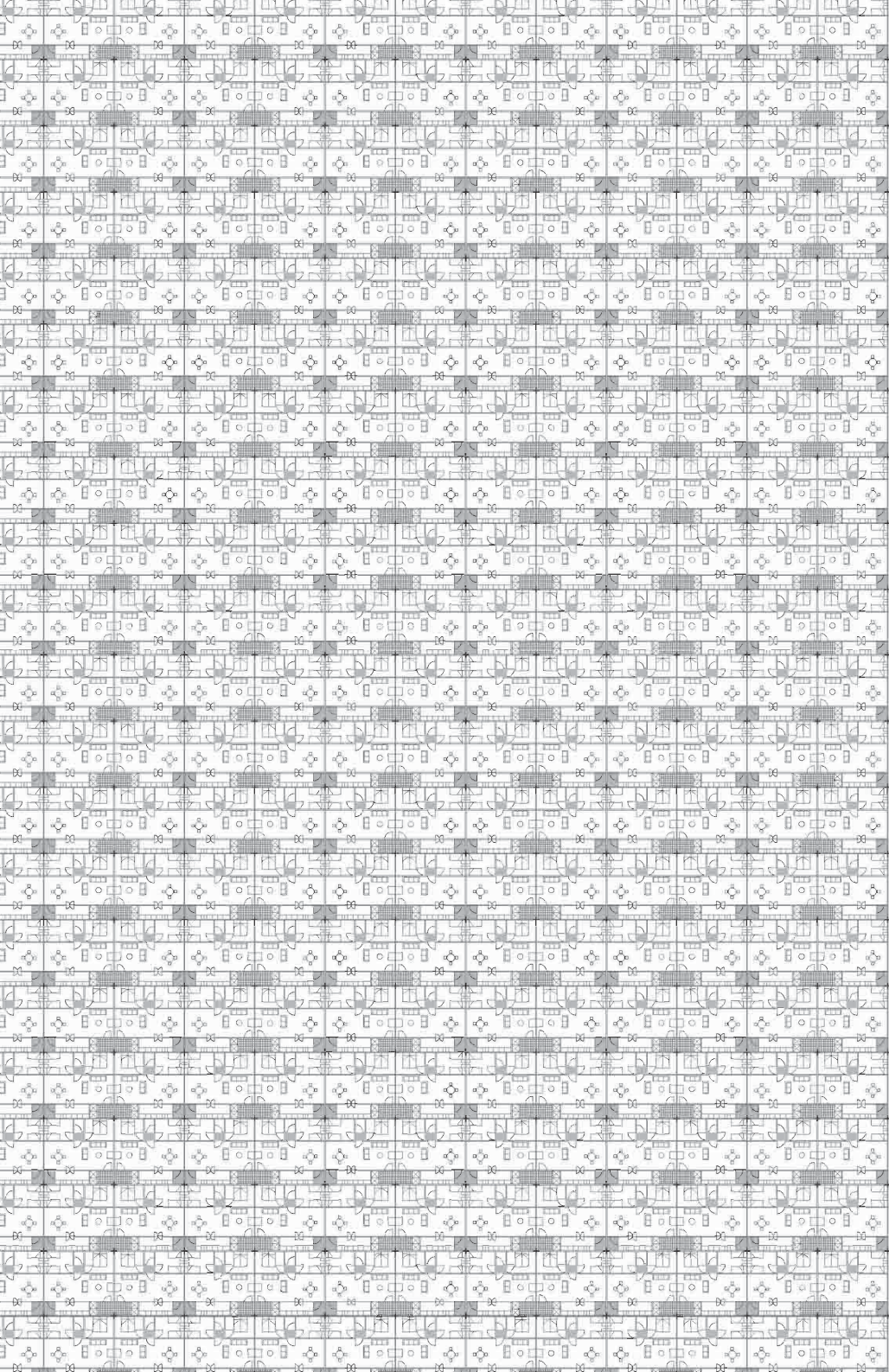
Cette stratégie propose de voir le logement comme une condition omniprésente et multiforme, et donc en conséquent de voir l'entièreté du territoire de la ville comme un cadre de vie potentiel: fusionner avec des bureaux, des écoles, un hôpital, un centre commercial, un stade de football, une gare... Ce point de vue offre une distinction des autres environnements dans le cadre urbain de l'Eurodelta. Comparé aux autres points du réseau, nous pensons que l'atout majeur de Bruxelles est son contexte urbain : son habitat et la mentalité que celui-ci engendre.

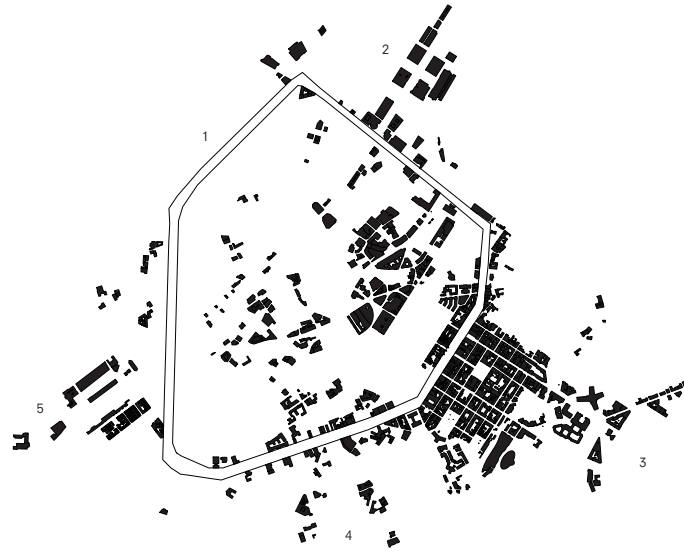
Contrairement aux grands clusters monofonctionnels éparpillés sur la totalité de son hinterland, Bruxelles a le potentiel d'offrir ces services non pas en tant que fragments isolés, mais lié à un cadre de vie urbain. Dans cette optique, il est important de ne pas se concentrer sur la quantité mais sur la qualité. Bruxelles n'a plus à offrir en termes d'hôpitaux, centres d'affaires, zones économiques... que la Flandre ou la Wallonie, par contre elle offre cela d'une complète autre façon : dans un environnement qui peut faire la différence en termes de qualité, d'expérience et de potentiel social. Cette ambition entraîne un questionnement ainsi qu'une évaluation critique de l'idée de zonage fonctionnel de la ville.

Habitat Total crée une situation d'enrichissement mutuel: d'une part il s'agit de ce que le logement peut offrir pour modifier le climat et l'atmosphère des services à grande échelle, d'autre part il s'agit de ce que ces espaces métropolitains ont à offrir au logement: ils peuvent le rendre spécifique et lui ajouter une valeur (celle de la localisation). Cette façon de voir les choses permet d'étendre grandement la diversité des typologies de logement imaginables, étendant à son tour les possibilités d'attirer une popula-

tion diverse et multiple. Un lien clair avec un cadre bâti spécifique donne une valeur ajoutée immédiate aux unités de petite échelle, offrant une simultanéité de différentes échelles et créant des possibilités de développer une grande variation de logements bon marché et attrayants. Les projections futures de population (400.000 de plus d'ici 2040) font de la question du logement un facteur critique ainsi qu'un réel outil de développement de la ville et de son environnement.

Cette démarche reconnaît le besoin d'un regard différent sur ce que le logement à Bruxelles devrait offrir. Afin d'en augmenter la qualité, il nous faut le considérer comme plus intégré dans l'environnement urbain, mais aussi comme quelque chose qui se devrait d'être plus diversifié, s'adressant aux nécessités de plus en plus divergentes de la population. Ce qui revient à voir le logement plus comme une question collective, adressant les changements des différentes configurations (célibataire, petite famille, grande famille, habitat en communauté) pendant la vie des habitants.



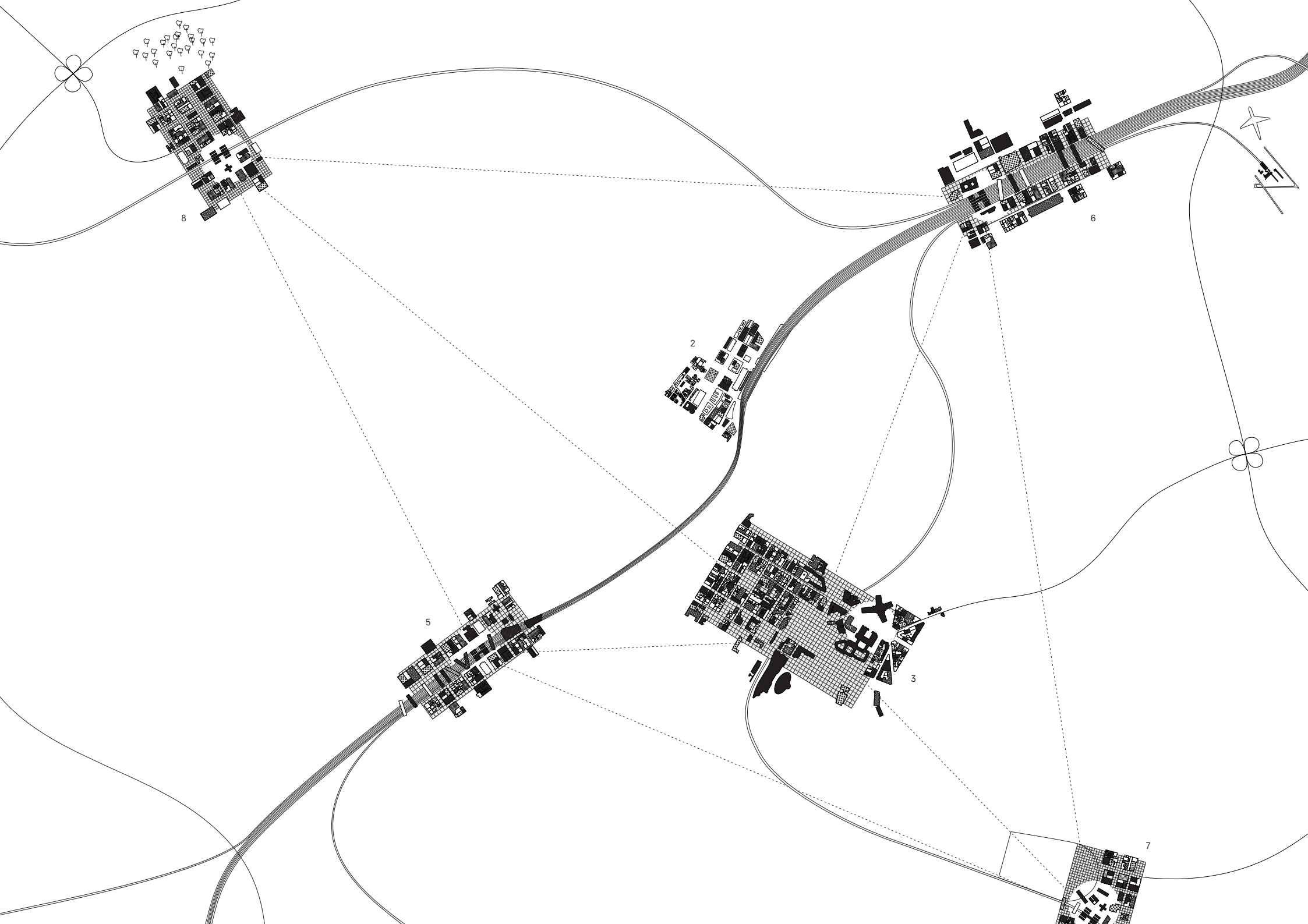


Les centres d'affaire actuels de Bruxelles sont grandement dépendant de leur accessibilité, par transports publics et privés. Etant donné que l'accessibilité faiblit graduellement, et le développement de grands centres d'affaires tant en Flandre qu'en Wallonie (Airport Village par exemple) le moment est venu de développer une stratégie pour le tertiaire qui prend plus de paramètres en compte. Même si l'accessibilité est aujourd'hui et restera toujours de première importance, nous sommes d'avis qu'il est crucial d'élargir et de développer le CBD de Bruxelles – actuellement compressé dans le centre de la ville – et d'en redévelopper des parties dans un nouvel agencement à l'intérieur du territoire de la Région de Bruxelles Capitale.

Cette stratégie permet de diminuer la pression sur le centre et devra être mise en application en relation étroite avec le réseau des transports urbains. Une bonne accessibilité multimodale restera une condition critique, mais la possibilité d'offrir un environnement de travail attrayant (également en dehors des heures de bureau) sera un facteur de plus en plus décisif sur un marché de plus en plus compétitif. Dans cette optique une étude de benchmarking du BAK indique que la qualité de vie sera un facteur essentiel du développement économique de Bruxelles, en partie dû à la nécessité de compensation pour les impôts élevés sur le personnel hautement qualifié. Cette stratégie de relocalisation et redéveloppement crée deux possibilités. D'une part, redéfinir les quartiers d'affaires existants et garder (voire augmenter) leur densité mais les rendre plus mixtes et attrayants (par exemple, en réadaptant des bureaux en logements et autres fonctions, créant des quartiers qui présentent un caractère plus ouvert et créatif. Voir aussi 'Habitat Total'). D'autre part, créer de nouveaux points ou pôles d'attraction, à

l'échelle, l'accessibilité, l'image et l'efficacité optimisées. Le choix de relocalisations possibles semble très large et fera partie intégrante de futures recherches : Schaerbeek gare, Josaphat, Berchem, Heysel, Delta, Anderlecht gare, Gare de l'Ouest (abbatoir), la région Zaventem/Diegem...

Tant les quartiers existants que les nouveaux se doivent d'être hybrides. La demande présumée en logement est un moteur important pour cette stratégie de l'hybride : le parc immobilier de bureaux existant à Bruxelles est de 12.5 millions de m², la demande en nouveaux logements est estimée à 12.8 millions de m².



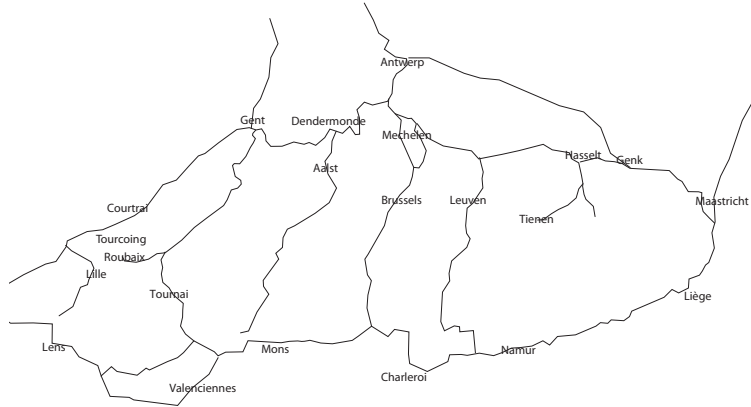
Espaces géographiques comme aménités

La stratégie présentée ici se joue sur l'échelle de la région: définir de nouvelles méta-structures (telle que l'est déjà la forêt de Soignes) qui redéfinissent des connexions et deviennent des zones d'échappées. Celles-ci pourraient être de nature multiple, et ignorent souvent les frontières politiques.

Le potentiel le plus frappant réside dans l'idée du développement de la vallée et du canal. Il peut autant constituer une méta-structure qu'intégrer de nombreux et divers projets à l'échelle locale. En tant que présence locale qui est également notable à l'échelle de l'Eurodelta, il peut offrir une lecture macro et une cohérence dans un développement graduel par succession d'interventions locales. La plupart des zones stratégiques d'intervention se situent au cœur de la vallée de la Senne. Il devient ainsi évident que toutes ces interventions séparées pourraient être, ensembles, profitables à l'émergence d'une vision globale de la vallée. Certains sites insolites comme celui de Tour & Taxis pourraient réintégrer la vallée comme élément de développement urbain, en utilisant les structures de cette vallée pour faire émerger le dessin de ses 12 hectares d'espace libre. Il en va de même pour considérer le développement de toutes les 'Zones Leviers' situées au cœur de la vallée de la Senne.

La lecture et le développement général de la vallée du canal peut intégrer des propositions telles que la création d'une 'Place de l'Europe' aux abattoirs d'Anderlecht (une complétion contemporaine de la structure Léopold II, introduisant une nouvelle échelle dans un ensemble de quartiers résolument introvertis) ou l'organisation d'accès à la ceinture verte flamande (à utiliser en tant que nouveau type

d'aménité métropolitaine). Même la jonction Nord-Midi, située stratégiquement sur la topographie de la vallée, peut être considérée comme une partie de ce méta-système.



Identité hydrographique

La Belgique et les Pays-Bas, dépourvus de variations topographiques significatives, sont néanmoins caractérisés par un réseau subtil de voies navigables. La plus grande partie du territoire belge est drainé d'Est en Ouest par une série de vallées parallèles. Au cœur de celles-ci, les rivières Dijle, la Senne, l'Escaut et Leie connectent la plupart des villes belges entre elles, et ont été à l'origine de leur création comme de leur rapide prospérité économique. De nos jours, ces vallées regroupent un certain nombre d'éléments au sein d'un système de structures parallèles, tels que des routes nationales, des autoroutes et des voies ferrées.

Dans la plupart des villes belges, la rivière a été au fil du temps réduite à des dimensions minimales en canalisant le passage de l'eau. A Bruxelles, ce principe a été poussé encore plus loin, au point d'enterrer la rivière sous la ville.

Certains travaux d'infrastructures plus récents sont également liés à la structure de la vallée. La jonction Nord-Sud passe d'abord à travers plusieurs courbes de niveaux situées entre la ville haute et la ville basse. Puis, suivant une même courbe de niveau, son tracé fait des méandres sous le centre ville telle une rivière souterraine.

Le sol surmontant ce tunnel ferroviaire offre l'opportunité de créer un important maillage vert piétonnier. Il pourrait raconter la perte de la rivière bruxelloise, en créant une structure végétale contemporaine serpentant depuis le Jardin Botanique vers la Kapellekerk. Le développement de la jonction Nord-Midi en une plate-forme urbaine paysagère, même basée sur des mécanismes de partage horaire (trafic durant la semaine, aire de jeu urbaine les weekend) accordera une logique à cet espace urbain étrangement dimensionné: arrêter de le considérer comme une anomalie dans le tissu urbain, mais comme partie d'un ancrage plus territorial de la vie dans la métropole.

La vallée de la Seine

Bruxelles se situe au cœur de la vallée de la Senne mais a donc perdu sa rivière. Cependant, de nombreux éléments se réfèrent encore à la topographie de la vallée.

Le tracé des interventions urbanistiques effectuées par Léopold II illustre bien comment le système des avenues et des parcs révèle la structure de la vallée. En effet, les Avenues Centrales et l'Axe Royal sont parallèles aux courbes de niveaux, et l'avenue Léopold II menant à la cathédrale du Koekelberg est perpendiculaire à la vallée et en révèle les différences topographiques.

Stratégie Spatiale

La vallée a façonné une partie importante de la structure spatiale de Bruxelles pour plusieurs siècles, mais souvent de façon inconsciente.

En examinant les logiques suivant lesquelles la vallée se rapporte à ces structures, et en lien avec l'idée d'un Bruxelles au pivot entre le nord et le sud de l'Europe, cette étude pourrait être utilisée comme point de départ à la création d'un nouvel espace public. L'intégration des différentes pratiques d'usage de l'espace public (du nordique au méditerranéen) offre le possible développement d'un système paysager incorporant et réalisant le véritable potentiel d'une simultanéité d'échelles.

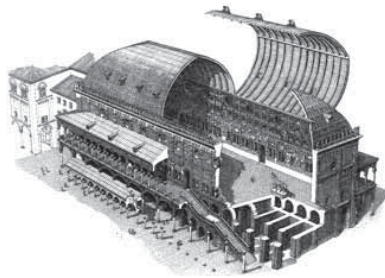
1. parc de Woluwe
2. observatoire
3. bois de la Cambre
4. abbaye de la Cambre
5. plaine des manoeuvres
6. parc Duden
7. palais de Justice
8. parc warande
9. quartier de Squares
10. parc Léopold
11. Cinquantenaire
12. Josaphat quartier & parc
13. gare de Schaerbeek
14. parc et palais royal de Laeken
15. basilique de Koekelberg





Espace public continu

L'espace public, conçu comme la structure continue de la nouvelle condition bruxelloise, devient le support d'une articulation accrue entre les différentes échelles, les déplacements et les architectures publiques. Investir l'espace public, somme des multiples formes de coprésences qu'offre la ville, est un moyen efficace de redéfinir son image.

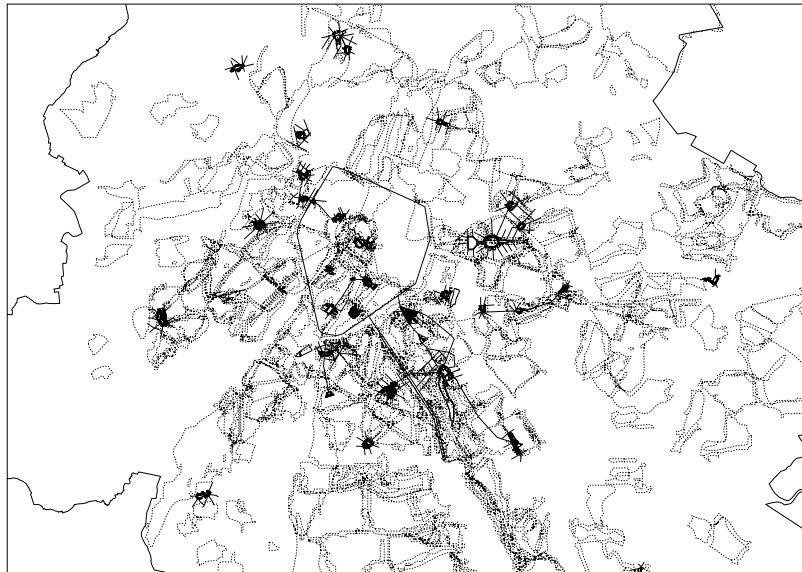


Un réseau de petits espaces pour une mixité exacerbée

Mobiliser le réseau des multiples espaces publics, en renforçant leur rôle dans la pratique de l'espace bruxellois, est un levier pour une ville plus mixte. Déjà aujourd'hui vecteur de transculturalisme, ces espaces d'échanges peuvent être réinvestis, notamment grâce à des programmes publics, pour une plus grande ouverture et plus de résonance à grande échelle.

Constructions ambiguës et composites

La nécessité pour une métropole de se définir à travers ses icônes doit être accompagnée d'une réflexion sur la fabrication de son caractère public. Des programmes métropolitains pensés conjointement avec l'espace public pourront établir des relations avec leur contexte de petite échelle tout autant qu'avec l'échelle territoriale de la ville.



Une façon très tangible de réaliser la vision est l'idée des Iconographic Urban Fabrics, ou tissus urbain iconographiques: il s'agit d'une proposition pour de nouvelles centralités urbaines, qui pourraient être liées à des services (centre culturel, salle de concert, stade de football, centre de congrès, place de marché...) ainsi qu'à des arrêts de transports publics. Ces points d'attraction ne devraient pas s'affirmer en tant qu'icônes architecturales, mais se fondre dans le tissu de la ville et le transformer. Nous considérons la Grand Place comme étant l'exemple prototype de cette stratégie. Elle offre une expérience d'ensemble et crée son propre cycle de vie caractérisé par un usage quotidien mêlé à des événements plus rituels, résultant en un espace à pluridimensionnel qui vit à toutes heures de la journée ou de la nuit. Un exemple moins connu des touristes est la place Flagey: un ensemble urbain intégrant un centre culturel, une école, du logement, des commerces, des étangs et une place de quartier: cet exemple montre les mêmes dynamiques que l'on retrouve à la Grand place, à une échelle plus locale.

Le choix des types d'équipements à grande échelle à localiser dans la région même se doit d'être fait avec ce potentiel comme étant un facteur important: vérifier les possibilités de développer ces services de façon intégrée, servant de catalyseur pour le développement de programme et d'espace public qui s'y rattache. Les services n'offrant pas ce potentiel, peuvent tout autant être localisés hors du territoire de la région, tant qu'ils restent bien connectés par transports. Les services situés dans la région se doivent de soutenir le développement de la qualité de la ville comme environnement intégré. Une étape importante de cette démarche est d'évaluer de manière critique les potentialités que les bâtiments existants ont à offrir : quel potentiel

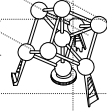
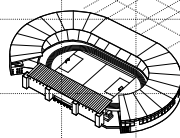
les églises non-utilisées peuvent-elles avoir? Peuvent-elles redevenir les points de gravitation des quartiers? Quelles sont les potentialités de constellations particulières comme le complexe Citroën au canal? Comparé à des exemples comme le Cesc à Sao Paulo de Lina Bo Bardi, ce complexe a le potentiel pour être redéveloppé en un mix informel de culture, sport, détente et vie, partant des possibilités métropolitaines autant du canal que de la population grandissante qui l'entoure. Le plus grand défi pour l'idée des tissus urbains iconographiques est probablement lié au réseau de transport. Là où les gares RER en Flandre sont développées comme de grands arrêts de bus, et ceux de Wallonie de plus en plus comme pôles d'affaires, les gares RER à Bruxelles se doivent d'être absolument urbaines. Ces arrêts seront les futurs espaces collectifs de la ville: afin de concrétiser la vision décrite dans le premier chapitre, il est important de trouver une stratégie dans laquelle les gares de RER et de métro ainsi que les arrêts de tram et de bus outrepassent leur simple agencement fonctionnel et s'intègrent dans l'environnement, devenant des pôles de la vie urbaine. Pour activer les potentialités urbaines des arrêts, un projet intégrant une multitude de points de vues est nécessaire: une approche comprenant de la programmation, des usages sociaux, de l'architecture, du paysage... L'usage des transports publics à des fins logistiques peut avoir un effet bénéfique dans le processus d'urbanisation de ces arrêts. En tant que lieux où se croisent les flux logistiques et de personnes, ces endroits peuvent se transformer en petits pôles, pouvant être des places de marché, points de collecte... Mieux intégrer le transport public dans la vie urbaine améliorera grandement son attractivité. A Bruxelles, le transport public doit devenir espace public.

Site potentiel

Expo

Les expositions universelles successives ont dessinées l'image bruxelloise : une métropole mondiale investie d'une mission humaniste.

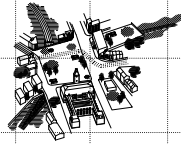
La concentration de lieux emblématiques (stade, parc des expositions, atomium) appelle à la formulation d'un discours sur l'espace public qui les rassemblent mais qui pourrait encore plus les articuler.



Site potentiel

Citroën

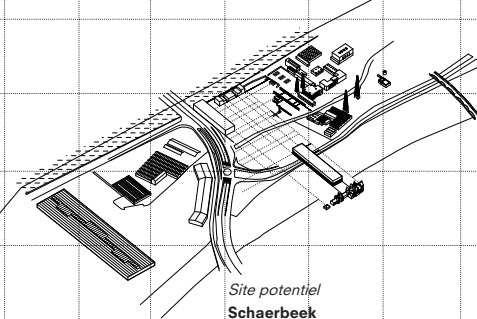
La mobilisation des sites industriels à 'forte valeur iconique ajoutée' peut servir de structure à un développement urbain qui s'appuie sur la culture singulière de la ville. Pensé comme un espace ouvert et programmé pour le public, le bâtiment Citroën articule la densité, la géographie, le patrimoine et la culture.



Site potentiel

Schaerbeek

Situé entre le canal et le faisceau ferré de la gare du Nord, le site de Schaerbeek doit être investi vers plus de mixité, d'ouverture sur la géographie de Bruxelles, autour des développements infrastructurels nécessaires à un desserrement du centre ville.

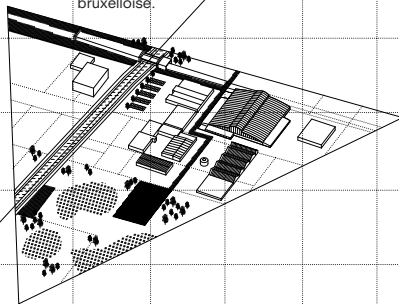


Site potentiel

Place de l'Europe

Le site des abattoirs pose la question de la reprogrammation des enclaves industrielles.

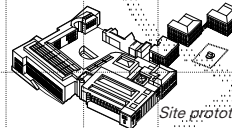
Envisagé selon une lecture à double échelle, celle des architectures fonctionnelles recyclables et celle de leur organisation quasi-urbaine, le site des abattoirs a les capacités de devenir une polarité de la culture urbaine bruxelloise.



Site prototype

Grand Place

Définie par deux grands bâtiments publics, la Grand Place est le prototype médiéval de l'Iconographic Urban Fabric. Les architectures spectaculaires trouvent, dans leurs traitements, une négociation avec la petite échelle, substance de la ville.



Site prototype

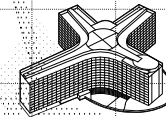
Mont des Arts

Le Mont des Arts pourrait être défini, selon l'expression de Colin Rowe comme une 'construction ambiguë et composite'. Ici, des bâtiments classiques s'articulent autour d'un espace public flexible, jouant de leurs échelles disparates et de la discontinuité des façades.

Site potentiel

Berlaymont

Icône du modernisme héroïque, le Berlaymont peut devenir une véritable polarité de la culture métropolitaine bruxelloise s'il est développé par des espaces publics et des programmes publics. Le sens de son caractère unique existe aujourd'hui à travers l'expérience de la diversité.

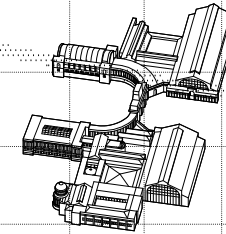


Site prototype

Cinquantenaire

Le parc du Cinquantenaire, construit à l'intérieur des arcades de musées nationaux est aujourd'hui un site majeur de la vie bruxelloise.

La capacité de l'architecture classique à organiser l'espace vide n'est pas contradictoire avec la volonté de puissance métropolitaine de la rue de la Loi (tunnel + tours modernes).

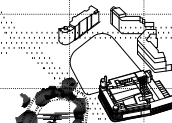


Site prototype

Flagey

Récente revitalisation d'une micro-polarité métropolitaine bruxelloise, la place Flagey se définit par sa diversité programmatique et son intensité.

Elle illustre la capacité de ces espaces publics à être extrêmement structurant à l'échelle globale lorsqu'ils sont réhabilités vers plus de publicité (publicness).

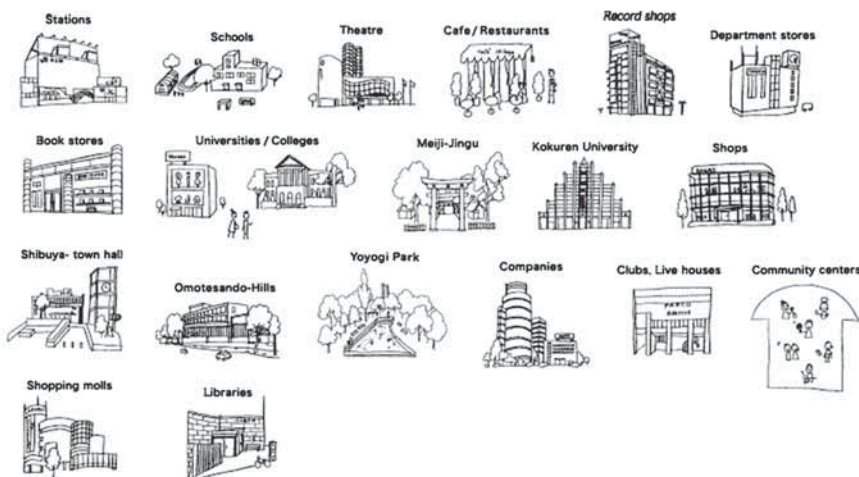


Shibuya University Japan

Il n'y a pas de campus, la ville entière est une salle de cours.

Parfois dans une université, parfois dans un magasin, parfois dans un temple...

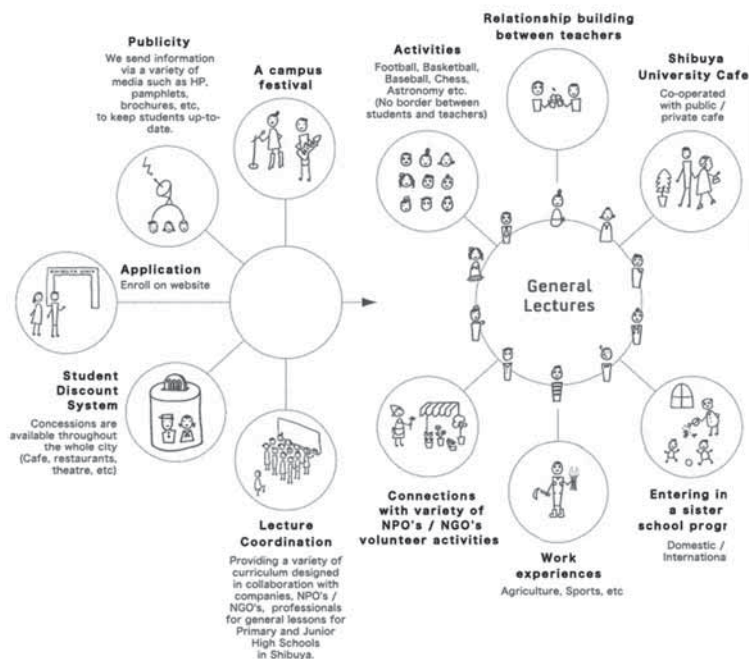
Les salles de cours changent continuellement en fonction du curriculum. L'université collabore avec une large variété d'institutions dans tout Shibuya. Ainsi, elle a le campus le plus étendu du Japon.

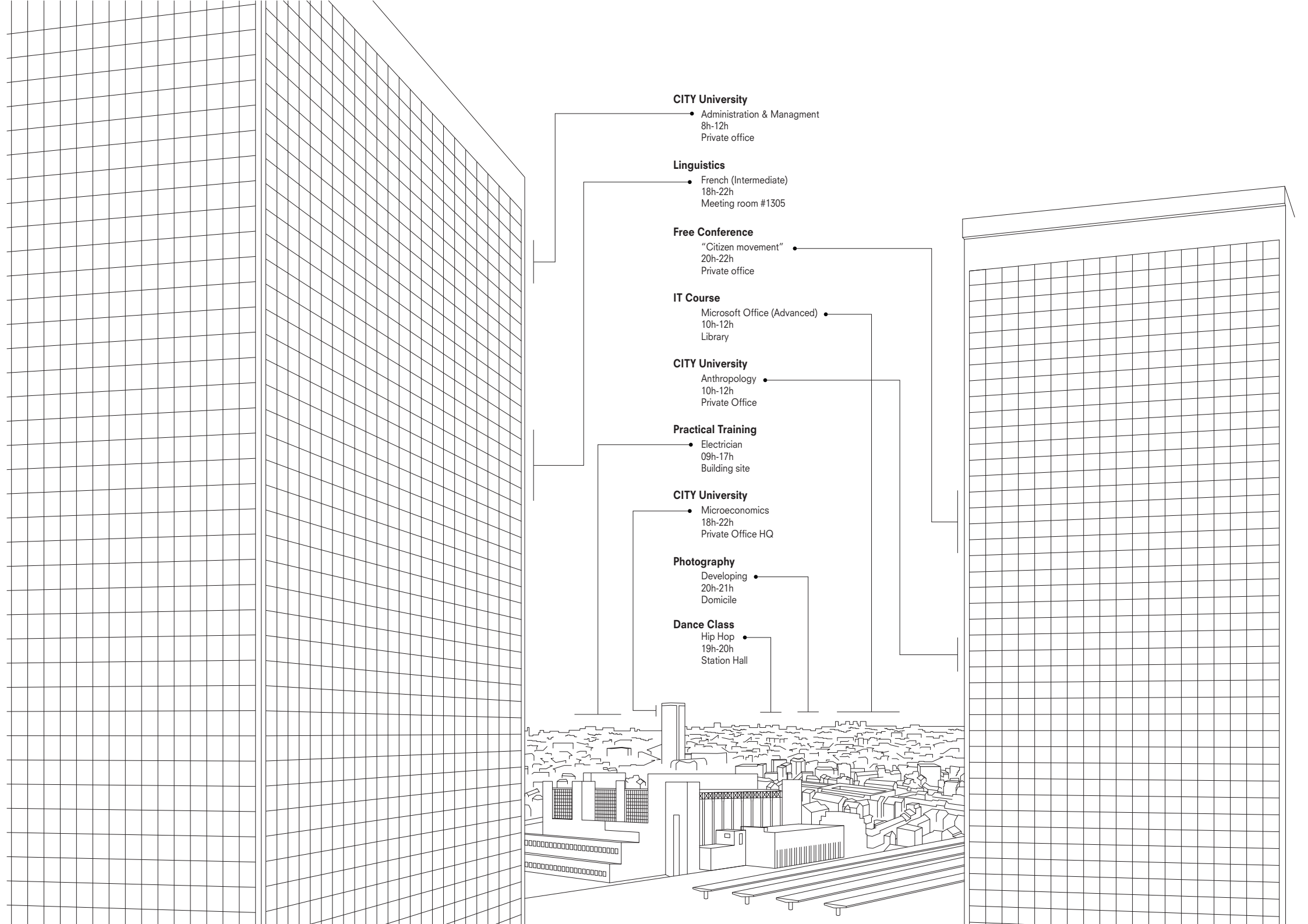


#6 Education = Ville

La constatation étant que l'éducation sera l'un des enjeux majeurs d'ici 2040, nous proposons de voir la ville comme un campus. Cette stratégie est basée sur la conviction que la meilleure école est l'école de la vie et l'expérience que l'on acquiert, ainsi que la ville est le meilleur environnement pour créer ces expériences. Mais aussi que l'apprentissage est perpétuel, et qu'il est donc logique de voir l'éducation non pas comme un secteur disposant de ses propres espaces définis dans la ville, mais comme quelque chose d'omniprésent. Le lien entre ville et éducation devrait se dérouler au niveau le plus élitiste autant qu'au plus populaire. Même pour les emplois ne nécessitant pas de hautes qualifications, une éducation permanente devient de plus en plus importante. L'apprentissage à vie doit devenir une seconde nature. Cette stratégie engendre une variété de projets : créer des alliances entre les entreprises et les programmes de formation (le travail comme indissociable du parcours éducationnel), le développement d'écoles en tant que centralités de quartier, l'intégration d'universités ou de facultés dans des quartiers etc.

Le multilinguisme est un atout de poids : la présence des différentes langues dans l'espace public (autant parlée qu'écrite) est une valeur à mettre en évidence pour développer le potentiel métropolitain de Bruxelles.





CITY University

- Administration & Management
8h-12h
Private office

Linguistics

- French (Intermediate)
18h-22h
Meeting room #1305

Free Conference

- "Citizen movement"
20h-22h
Private office

IT Course

- Microsoft Office (Advanced)
10h-12h
Library

CITY University

- Anthropology
10h-12h
Private Office

Practical Training

- Electrician
09h-17h
Building site

CITY University

- Microeconomics
18h-22h
Private Office HQ

Photography

- Developing
20h-21h
Domicile

Dance Class

- Hip Hop
19h-20h
Station Hall

#3

annexes

annexe 1

Methodologie

Manifeste pour une culture de projet dialogique

Aujourd'hui les disparités socio-économiques qui pourraient émaner des deux identités caractéristiques de Bruxelles servent de trame à une fabrication segmentée de la ville. Les approches top-down et bottom-up qui correspondent à priori respectivement à l'échelle internationale et à l'échelle des quartiers sont toutes deux envisageables et intéressantes en ce qu'elles constituent des innovations dans la production de la ville.

Néanmoins, développer dans un même territoire deux approches de projet si antagonistes, et de manière systématique, ne fait que confirmer la condition fragmentée de Bruxelles. Ces modes d'action disparates sur la ville traduisent les difficultés d'échapper à une vision simplificatrice du territoire.

Nous considérons la superposition de ces deux échelles comme le caractère spécifique de Bruxelles. Il apparaît que pour donner une vision lisible du futur bruxellois, il faut faire de ces deux échelles un atout et non plus un motif de fracture sociétale et spatiale.

De fait, l'attitude de projet qui dresserait un plan général composé de projets émanant des deux cultures n'est donc pas un compromis mais plutôt un mode de faire projet spécifiquement à Bruxelles, intégrant la nécessité et le sens des deux approches.

Cette méthodologie ne vise pas à affaiblir une logique en faveur d'une autre ni à les nuancer concomitamment. Au contraire, définir Bruxelles, petite métropole mondiale, permet de décomposer les problématiques d'une logique de la ville en les reformulant dans d'autres logiques, ce qui permet de les enrichir et formuler des réponses plus complètes qui joueraient de la multiscalarité bruxelloise.

La vision prospective pour Bruxelles 2040 doit permettre d'associer les deux logiques qui divisent aujourd'hui la ville - à la fois dans sa lecture et dans ses modes de production, dans un principe qui n'absorbe pas leurs identités ou leurs originalités.

La stratégie que nous développerons pour la phase ultérieure de développement du projet Bruxelles 2040 s'appuiera sur une méthode de travail qui mettra systématiquement en vis-à-vis les deux logiques, quelle que soit l'échelle de la question (transport, recyclage urbain, espace public, etc).

51N4E Delaunoestraat 58 B-1080 Brussel	Aménagement du territoire / Urbanisme / Planification
I'AUC 206 rue La Fayette F-75010 Paris	Aménagement du territoire / Urbanisme / Planification
Bas Smets Vlaamse Steenweg 198 B-1000 Brussel	Paysage
Mint Hendrik Consciencestraat 1b B-2800 Mechelen	Mobilité
Transolar Curiestrasse 2 D-70563 Stuttgart	Développement durable
Laboratoire Chôros/Inter/Enac BP 2240, Station 16 École polytechnique fédérale de Lausanne CH-1015 Lausanne	Système informatique géographique
Urban Solutions Speigelstraat 17 B-1741 Ternat	Analyse financière / économique / environ- nementale