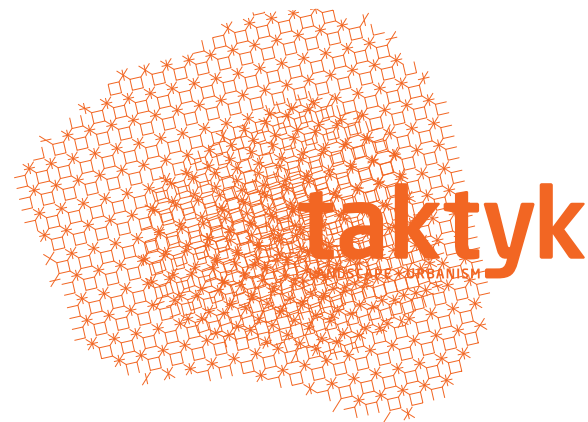


ESPACES PUBLICS BRUXELLOIS

Etude de définition d'un plan d'amélioration des espaces publics bruxellois

08 mars 2012



taktik
URBANISME
CORPORATISM

« L'intégration débonnaire, le vivre-ensemble direct, évident, le sentiment d'appartenance à une société dépendent en partie de la qualité de ces espaces publics, de ces lieux urbains. Ils expriment l'aménité et l'urbanité dignes d'une civilisation urbaine et contribuent à pacifier les interactions entre urbains ».

Thierry Paquot, L'espace public, 2009

ESPACES PUBLICS BRUXELLOIS

PRÉAMBULE

I. DÉFIS

- Un sujet négligé
- Un niveau d'ambition
- Un processus de travail

II. AMBITIONS

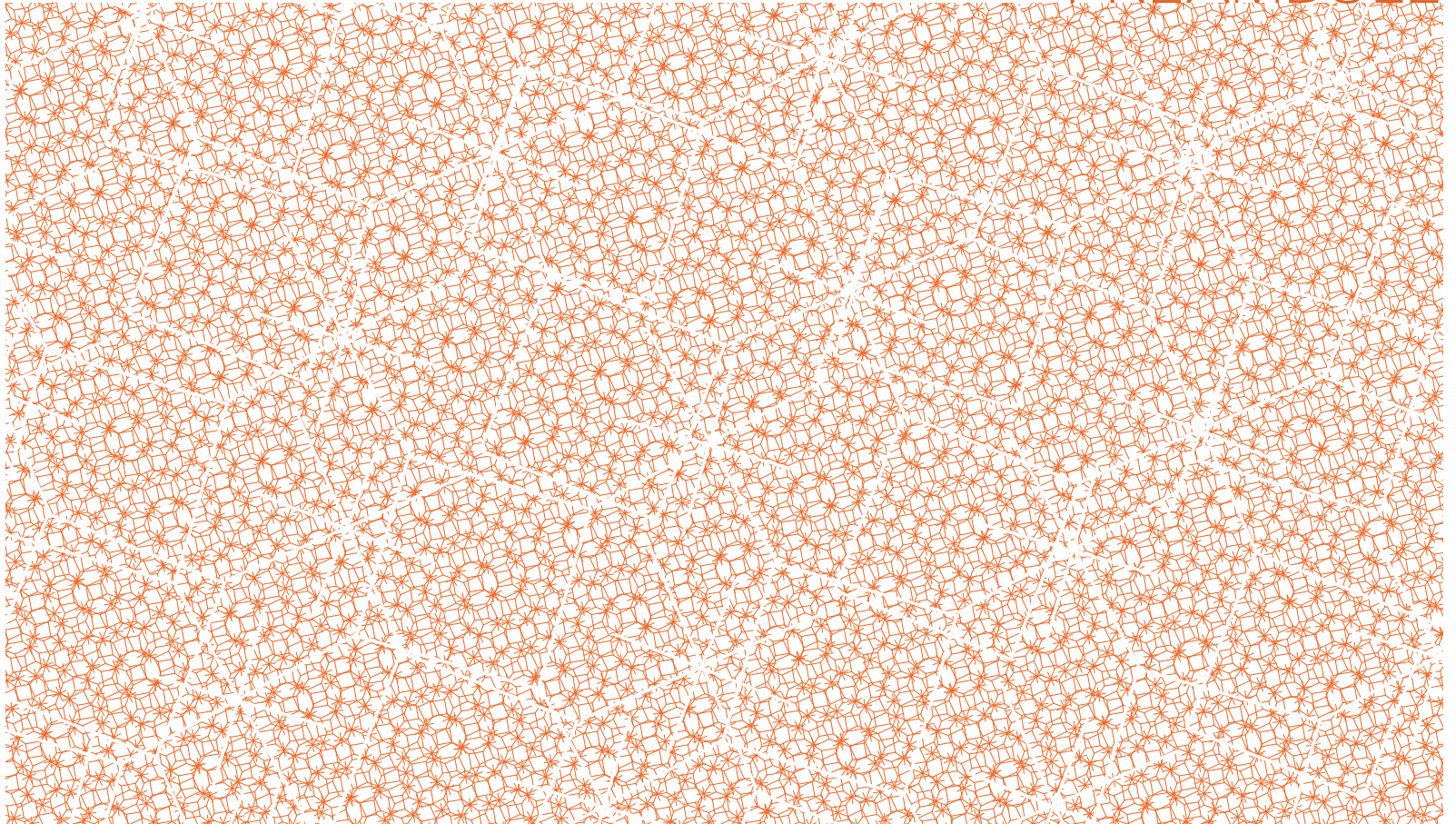
- Dépasser la logique d'infrastructure
- Adapter les stratégies en fonction du contexte du projet
- Renforcer les spécificités de la métropole bruxelloise

III. PROPOSITIONS

- Aménagement et réaménagement des espaces publics métropolitains
- Développement qualitatif et quantitatif des espaces naturels
- Développement qualitatif et quantitatif des mobilités

PRIORITÉS & OUTILS

PRÉAMBULE



DE QUOI EST-IL QUESTION ?

Que signifie oeuvrer à l'amélioration des espaces publics ? De quels espaces publics parle-t-on ? S'agit-il de l'espace symbolique ? De l'espace de l'ordinaire ? A quoi cela ressemble-t-il ? Quels sont les grands enjeux de telles questions ?



EXTRAIT DU FILM DE BÉRENICE GENTIL, TAKTYK, 2011

I, DÉFIS

UN SUJET
NÉGLIGÉ

UN NIVEAU
D'AMBITION

UN PROCESSUS
DE TRAVAIL

UN SUJET NÉGLIGÉ

UNE CULTURE DE L'ESPACE PUBLIC À CRÉER

L'espace public est bien souvent à Bruxelles le parent pauvre du projet. Il s'agit d'un sujet négligé. Mais comment faire du canal le nouveau lieu de la centralité métropolitaine si celui-ci n'est pas aménagé en tant qu'espace public bruxellois majeur ?





Un exemple parmi d'autres : Peterbos Park

Les huit bâtiments fonctionnalistes du Peterbos Park à Anderlecht ont fait l'objet de lourdes réhabilitations ces deux dernières années. Le projet architectural a fait l'objet de hautes ambitions architecturales et a débouché sur la rénovation très basse énergie de l'ensemble des unités d'habitation.

Dans le cadre de cette amélioration du cadre de vie des habitants, il est étonnant que les espaces ouverts, espaces publics, de partage et d'échange par conséquent, n'aient fait l'objet d'aucune réflexion. Le confort de l'usager, du passant et de l'habitant n'a pas du tout été pris en compte.

En effet, les espaces publics donnent ici la part belle aux voitures, les pieds d'immeubles débouchent sur des bennes à ordures ou des décaissements, tandis que les matériaux de sol s'ils sont variés, n'en sont pas pour autant qualitatifs... Que dire encore des espaces de jeux cloisonnés, grillagés et abandonnés ou des abords d'immeubles occupés par du parking sauvage ? Pourtant le site conserve un très beau potentiel en terme d'espace vert. La région bruxelloise a donc des efforts à faire en termes d'espaces publics et ce à deux échelles : celle de la métropole (ex : le canal) et celle domestique (ex : Peterbos Park).

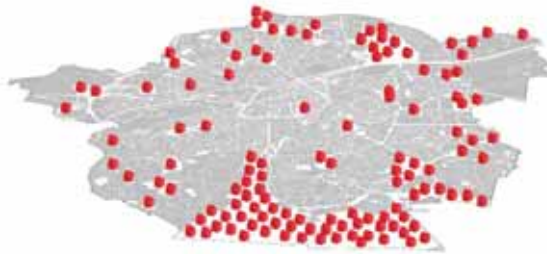


UN NIVEAU D'AMBITION

ACCUEILLIR LES NOUVEAUX HABITANTS


La pensée des espaces publics existants et de demain ne peut être dissociée de celle de l'accueil des nouveaux habitants. A l'heure actuelle, si aucun objectif de densification n'est porté par la région, il ne sera pas possible de garantir la pérennité des espaces publics bruxellois (sc1 et sc2). Au contraire, si des objectifs sont clairement définis (sc 3), alors il sera possible d'anticiper la création de nouveaux espaces publics stratégiques et d'améliorer en parallèle les espaces publics existants. Les schémas ci-dessous montrent de manière caricaturale ce lien étroit entre densification et espaces publics.

 + 200 000 EN 2040 ?



 * 2 500 / km²
Sc1 // Faible ambition de densification
(Ex: Watermael-Boitsfort)



 * 12 000 / km²
Sc1 // Moyenne ambition de densification
(Ex: Ixelles)



 * 20 000 / km²
Sc3 // Forte ambition de densification
(Ex: St-Josse)





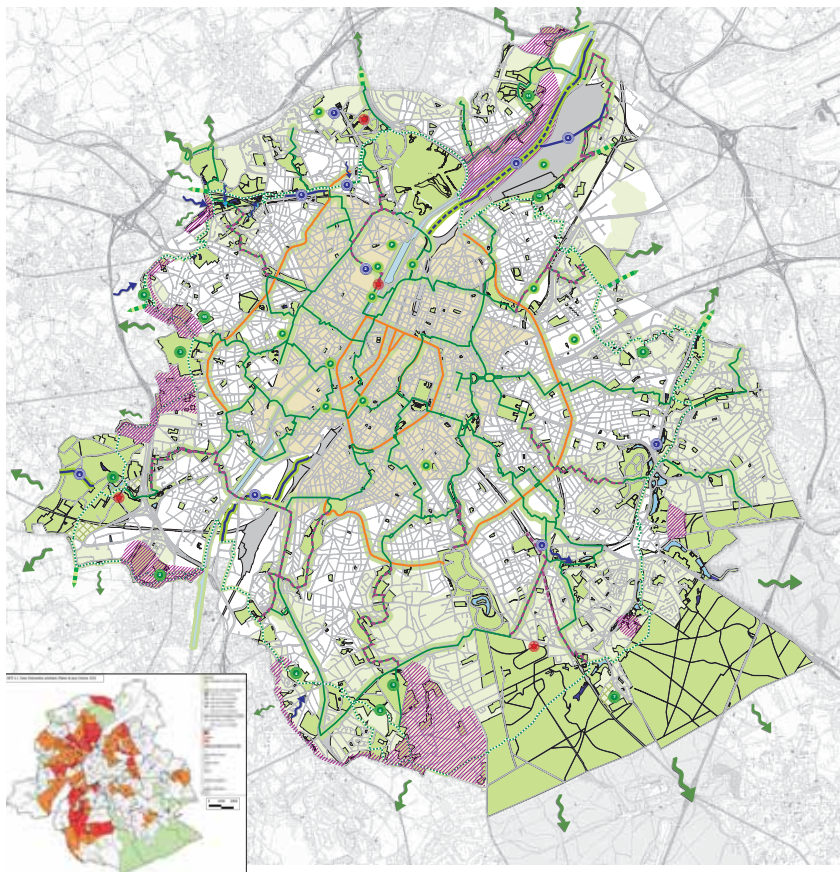
RÉDUIRE LES DÉSÉQUILIBRES

Tout travail sur les espaces publics se doit aussi d'aller à l'encontre des déséquilibres préjudiciables au vivre ensemble métropolitain. En ce sens, le canal est aujourd'hui une frontière urbaine préjudiciable au devenir urbain de la région. Il s'agit à l'heure actuelle d'une fracture urbaine, d'un non-lieu public, où la cohabitation métropolitaine n'est pas permise.

LÉGENDE

- fort taux de chômage
- taux de chômage moyen
- faible taux de chômage

< LE CANAL COMME FRONTIÈRE URBAINE



PARTICIPER À L'ÉCOLOGIE URBAINE

L'une des ambitions de ce travail sur les espaces publics est aussi de participer à l'écologie métropolitaine. Pour ce faire, les espaces publics doivent prendre en compte la dimension durable de la métropole. L'idée défendue ici est de constituer à terme un réseau d'espaces publics qui soit véritablement un écosystème métropolitain.

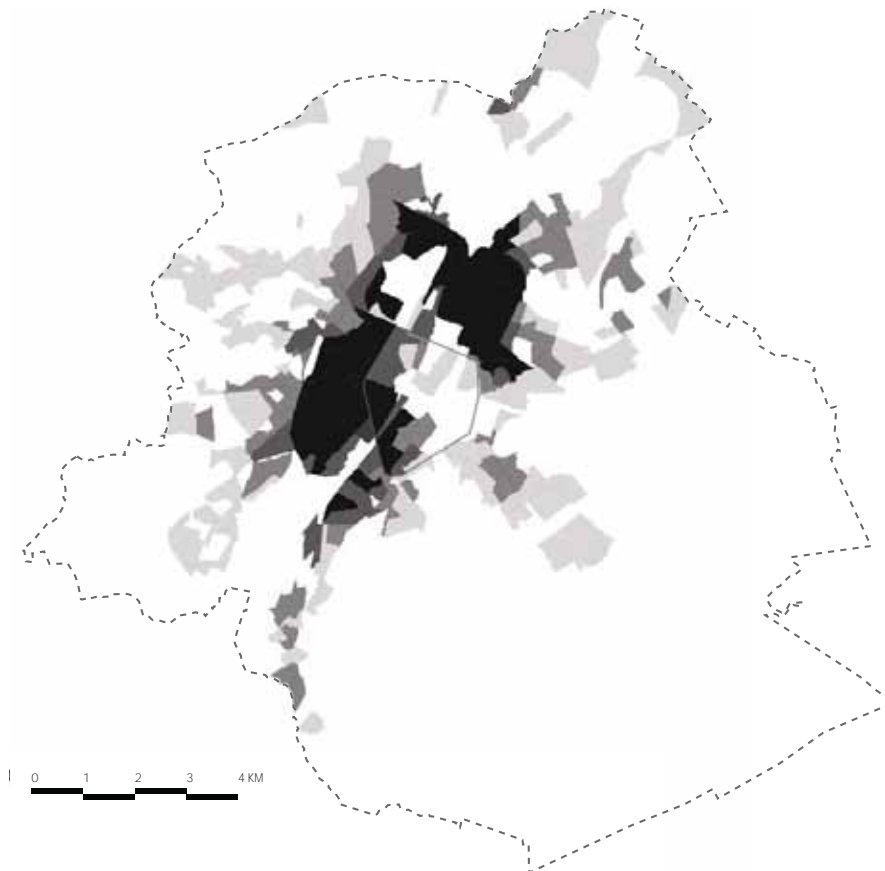
LÉGENDE

Le réseau prioritaire du maillage vert

- Continuité verte
- Promenade verte

Focus du maillage vert représentés sur carte de synthèse

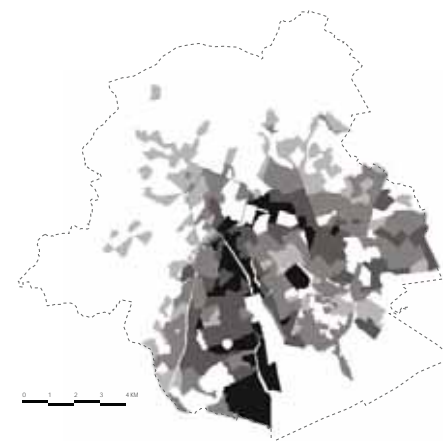
- Zone de verdoiemement prioritaire
- Sites semi-naturels
- Espaces verts (PRAS)
- Protection de la ville verte de seconde couronne
- Chemin de fer (PRAS)
- Axes structurants
- Eau (rivières à l'air libre, plan d'eau et marais)
- Canal
- Axes ...
- pôle récréatif régional
- augmenter les débits en eau de surface
- connexion Maillage vert (paysager et écologique) a)
- connexion entre la Promenade Verte RBC et Fietsknooppuntennetwerk
- priorité du maillage bleu
- priorité du maillage écologique
- priorité commune aux maillages vert et écologique
- nouvel espace vert



RENFORCER LA VOCATION INTERNATIONALE & INCLURE LES BRUXELLOIS

Un des objectifs doit aussi répondre à la volonté de la région d'assurer la vocation internationale de Bruxelles. Cette ambition ne saurait être atteinte sans un important travail au niveau des espaces publics.

Part des français, anglais et allemands dans la population globale (ci-contre) & part des français, anglais et allemands dans la population globale (ci-dessus)

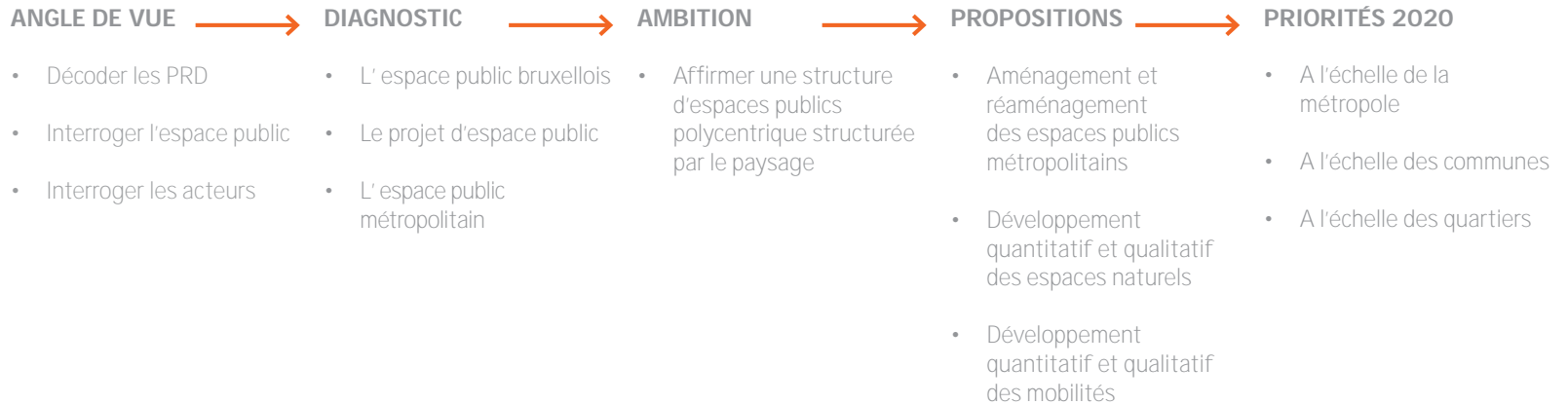


< BRUXELLES,
UNE CAPITALE ET SES HABITANTS

UN PROCESSUS DE TRAVAIL

DU DIAGNOSTIC AUX PRIORITÉS

Afin d'atteindre ces ambitions, un travail a été mené sur plusieurs mois afin de faire émerger les priorités et les outils de l'amélioration des espaces publics bruxellois.



1950

1960

1970

CADRES INSTITUTIONNEL
ET RÉGLEMENTAIRE

- plan routier (1950)
- plan Tekhne (1955-1962)

- loi de l'aménagement du territoire (1962)
- autoroutes urbaines

- agglomération bruxelloise (1971)
- réponse aux tensions issues des visions fonctionnalistes

DÉCODER LES STRATÉGIES RÉGIONALES

Les différentes stratégies régionales en matière d'espace public ont retenu notre attention. Entre patrimonialisation et modernisation excessive, un équilibre est aujourd'hui à trouver.

VISIONS URBAINES

FONCTIONNALISME

PATRIMONIALISATION

RADIO-CONCENTRISME

PLANS RÉGIONAUX



PLAN APLPHA



PLAN TEKHNE



PLAN DES AUTOROUTES URBAINES

PRINCIPAUX PROJETS D'ESPACE PUBLIC

- Cité modèle
- Petite Ceinture
- gares du Midi, du Nord et Centrale
- jonction
- Cité administrative
- Rogier

- tour Madou
- espace nord

- Marolles
- île St Géry
- rue Neuve piétonne
- place de la Monnaie piétonne
- place du Marché aux Poissons

SOCIÉTÉ CIVILE

- contestations massives
- association pour la protection du patrimoine

- quartier des arts
- Marolles

- charte urbaine

d'après la recherche de Sarah Lévy

1990

2000

2010

- plan de secteur
- commissions de concertation

- autonomie régionale de Bruxelles (1989)
- création état fédéral (1993)
- approches transversales des nouvelles politiques urbaines
- manuel des espaces publics (1995)
- contrats de quartier
- ordonnance de la planification et de l'urbanisme
- plan iris (1998)

- pras 2
- zone d'intérêt régional
- zones stratégiques
- arrêté adoptant le code bruxellois de l'aménagement du territoire
- plan logement
- zones d'intervention prioritaires
- plans de développement international

- ADT
- contrats de quartier durable
- bouwmeester + pyblik
- plan iris 2

DÉCODER LES STRATÉGIES RÉGIONALES

Les différents PRD soulèvent des défis distincts qui ne sont pas sans lien avec le niveau d'intervention sur l'espace public. Le futur prdd s'inscrit pour sa part dans une tendance polycentrique et durable.

SECTORISATION



PLAN DE SECTEUR

- centre sportif à Soignes
- Bruparc
- tunnels
- parlement européen
- parc Baudouin

- charte des espaces publics bruxellois

CENTRALISME IDENTITAIRE



PRD1

- contrat de quartier - Courtois
- rue de Laeken
- entrées de ville
- chemins de la ville

- émeutes Forest, Saint-Josse, Molenbeek, Schaerbeek
 - émeutes à Cureghem

ZONING



PRD2

- Bruxelles 2000
- schéma directeur leopold schuman
- rempart des moines
- place Rogier
- promenade verte
- schéma directeur cité administrative
- schéma directeur quartier européen
- schéma directeur reyers
- schéma directeur tour & taxi

- appel à idées "flagey"
 - bm 2018, aire métropolitaine
 - plan culturel

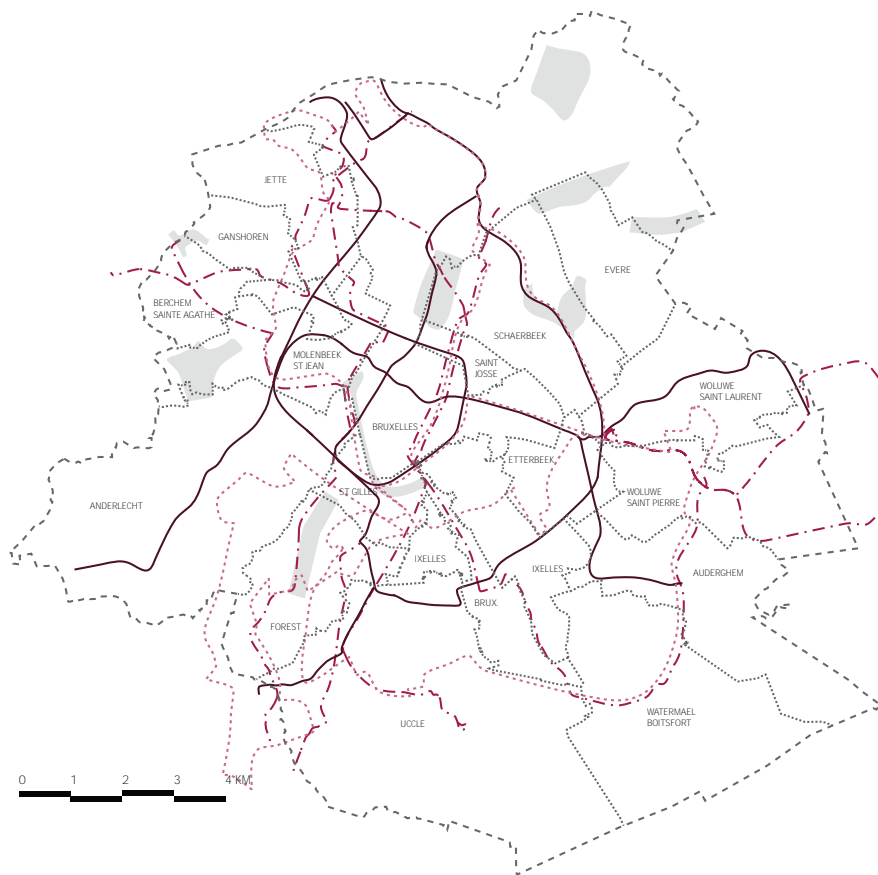
POLYCENTRISME



PLAN RER

- place Flagey
- square des Ursulines
- Tivoli
- Bruxelles 2040
- aménagement canal

d'après la recherche de Sarah Lévy



INTERROGER LES ESPACES PUBLICS

L'une des premières actions réalisées lors de cette étude a été de parcourir la région bruxelloise afin de comprendre les enjeux d'un tel travail sur les espaces publics. La métropole est un ensemble urbain contemporain et complexe. De nouveaux enjeux ont de plus émergé en même temps que la constitution des villes en tant que métropoles. La question de la durabilité des aménagements urbains fait partie intégrante de ces nouvelles questions. Penser la métropole aujourd'hui, c'est se confronter pleinement à ces interrogations. Les conclusions de ces arpentages seront présentées dans la partie suivante (II ambitions).

LÉGENDE

2 SEMAINES

de reportage en transport public

lignes empruntées :

— metro 1 / 5 / 6

- - - tram 3 / 4 / 7 / 19 / 39 / 44 / 51 / 81 / 82 / 92 / 94 / 97

1 SEMAINE ET DEMIE

de reportage à vélo

1 SEMAINE

de reportage en marchant



VIVRE ENSEMBLE

mixité des usages, mixité sociale,
économie du territoire, patrimoine, culture...

GEOGRAPHIE

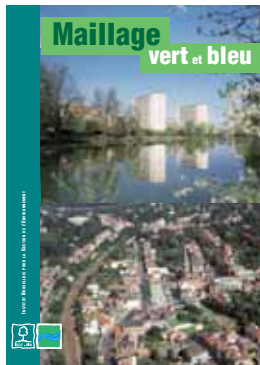
relief, hydrographie, vallées,
zones d'infiltration des eaux pluviales,
espaces verts, biodiversité...

MOBILITÉ

piétons, vélos, transports en site propre,
transports en commun, automobiles...

POINTS DE FOCALÉ

Trois thématiques ont retenu notre attention lors de ces pérégrinations: le vivre ensemble, la géographie et la mobilité. Ces thématiques qui serviront par la suite d'indicateurs nous semblent pertinentes pour retranscrire la complexité des espaces publics d'une métropole.

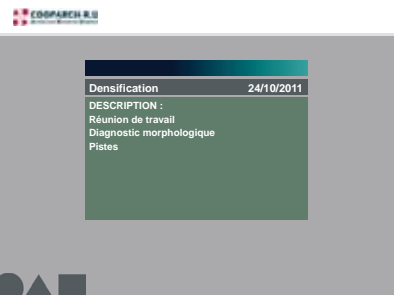


< ACTEURS PUBLICS

bruxelles 2040
petite métropole
métropole mondiale



< BRUXELLES 2040



< ETUDES PRDD

INTERROGER LES ACTEURS

Au-delà de notre approche du territoire construit et concret, nous sommes partis à la rencontre des différents acteurs de l'espace public de la métropole bruxelloise. De nombreuses réunions ont été organisées dans ce cadre et nombre d'informations ont été récoltées.

Une réunion de débats et d'échanges autour du thème des espaces publics bruxellois a été organisée par l'agence Taktyk au Wiels. Cette rencontre réunissant architectes, urbanistes, chercheurs et artistes a permis à la fois de rassembler les différents points de vue et de mettre de nouveau en branle le sujet. Quels sont les enjeux de l'espace publics bruxellois? Sur quelles structures reposit-ils ? Quelles pratiques permettent-ils ? Et enfin, quels projets les remettent en question ou devraient les remettre en question ?

Au cours de cette étude, résolument itérative, les productions issues de la mission de prospective territoriale "Bruxelles 2040" ont également été mises en débat. Nous avons cherché dans les différents projets ce qui pouvait faire l'objet de consensus ou de débats par rapport à l'espace public.

Dans l'optique de nourrir le futur PRDD, deux autres études sont développées en parallèle de celle sur les espaces publics. Il s'agit d'une étude sur les potentiels de densification de la région bruxelloise et d'une étude sur la construction de grande hauteur. Des croisements ont été opérés avec ces deux études afin d'oeuvrer à la mise en cohérence de ces approches distinctes.

BRUXELLES STUDIO⁰¹



< STUDIO 01

STRATÉGIE

long ou court terme, globale, partielle,
ponctuelle, thématique, ...

ACTEURS

région, cabinets, communes, investisseurs
privés, adt, ibge, groupements divers...

OUTILS

plan cadre, protocole, processus, concours,
investissement privé, ...

POINTS DE FOCALÉ

Durant nos rencontres et nos analyses de documents prospectifs, trois entrées ont guidé notre diagnostic : la question des stratégies pouvant mettre en jeu les espaces publics, la nature des réseaux d'acteurs impliqués dans ces stratégies et les outils mobilisés pour de telles démarches.

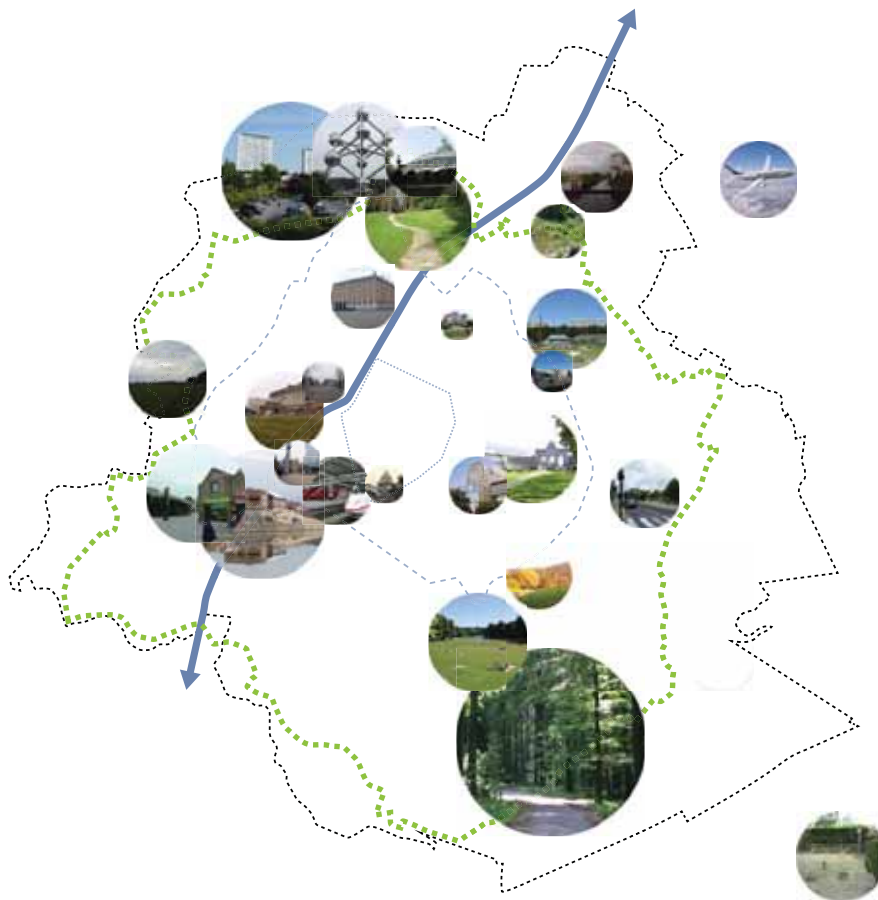
II. AMBITIONS

DÉPASSER LA
LOGIQUE D'INFRA-
STRUCTURE

ADAPTER LES
STRATÉGIES AU
CONTEXTE DU
PROJET

RENFORCER LES
SPÉCIFICITÉS DE
LA MÉTROPOLÉ
BRUXELLOISE

DÉPASSER LA LOGIQUE D'INFRASTRUCTURE



UN PANEL DE 20 ESPACES OUVERTS POUR PRENDRE LE POULS DE LA MÉTROPOLE

Afin de rendre compte de nos reportages de terrain et d'analyser la nature des espaces publics à Bruxelles, un panel de 20 espaces ouverts, publics ou potentiellement publics, a été déterminé et analysé pour informer un diagnostic objectif. La sélection n'a pas été effectuée sur des critères de symbolique territoriale. Il s'agissait plutôt de choisir des espaces représentatifs de la métropole sans a priori esthétique.

Les espaces publics retenus sont :

- ... tantôt au **centre** tantôt en **périphérie**
- ... tantôt **en projet** tantôt **laissé pour compte**
- ... tantôt **plein d'histoires** tantôt **sans passé**
- ... tantôt **minéraux** tantôt **végétaux**
- ... tantôt **singuliers** tantôt **représentatifs**
- ... tantôt de **grande envergure** tantôt de **petite taille**
- ... tantôt **connectés à la ville** tantôt **exclus**
- ... tantôt en zone **modeste** tantôt en zone **aisée**
- ...

Sélection :

- | | |
|---|---|
| 1 La Cité Modèle | 11 Gare de l'Ouest |
| 2 Le palais de justice | 12 Parc du cinquantenaire |
| 3 Le domaine royal et l'atomium | 13 Quartier européen |
| 4 La Senne | 14 Centre historique de St Guidon |
| 5 La réserve naturelle de Het Moeraske | 15 Biestebroek et le canal |
| 6 Les rond-points | 16 Gare du Midi |
| 7 Tour & Taxi | 17 Campus universitaire |
| 8 Gare de Josaphat et aéroport | 18 Etangs d'Ixelles et forêt de Soignes |
| 9 Place de la Duchesse de Brabant | 19 Autours du musée du Tram |
| 10 Domaine agricole à Molenbeek St-Jean | 20 Canisites |

VIVRE ENSEMBLE
Economie du territoire, niveau social, organisation d'événements

GÉOGRAPHIE
Forêts, rivières, topographie, terres agricoles, biodiversité ...

MOBILITÉ
Automobiles, transports en commun, transports en site propre, vélo, marche

de grande qualité

de grande qualité

de grande qualité

> à valoriser

> à valoriser

> à valoriser

> à créer

> à créer

> à créer

DES CRITÈRES POUR ÉVALUER CES ESPACES

Chacun des espaces sélectionnés a été évalué avec attention en fonction des points de focale précédemment présentés. Cette évaluation est des plus délicate et nous amène à nous questionner sur la nature même des indicateurs choisis. Par exemple, que signifie en définitive la notion de vivre ensemble ? De plus, faut-il évaluer les espaces tels qu'ils sont aujourd'hui ou faut-il tenir compte des projets en cours ?

On voit par ailleurs qu'il n'est pas toujours possible d'évaluer les espaces selon l'ensemble des critères énoncés. Parfois la géographie ou la mobilité est sans objet.

Ci-dessous, une évaluation explicitée :

> Vivre ensemble : à valoriser

Il existe un potentiel important dans le domaine du vivre ensemble. Ce potentiel pourrait cependant être davantage mis en valeur.

> Géographie : à valoriser

Il existe un potentiel important dans le domaine de la géographie du territoire. Ce potentiel pourrait être mis en valeur.

> Mobilité : à créer

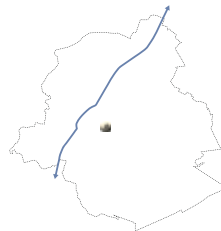
La relation entre ce quartier et le reste de la métropole est délicate ou entièrement focalisée autour de l'automobile. Un effort important doit être fait dans ce domaine.



N°1 LA CITÉ MODÈLE

La Cité Modèle fut fondée à l'initiative de Fernand Brunfaut qui voulait ainsi illustrer la politique belge du logement social à l'occasion de l'Expo 58. Le Foyer Laekenois entama 50 ans plus tard une rénovation en profondeur de ces infrastructures : un vaste projet de rénovation et la construction de 378 logements de type social, étalé sur 15 ans. En 2005, la création des jardins a été conjointement pensée par Coloco et Gilles Clément sur la base d'un escalier-Jardin, à la fois nouvel accès majeur pour la Cité et nouveau jardin. Ce projet de 30ha a été inauguré en 2007. C'est de nouveau Gilles Clément qui dessinera les espaces publics au pied des nouveaux logements.





N°2 PALAIS DE JUSTICE

Le palais de justice domine le paysage bruxellois et la place se trouve être le plus grand balcon urbain de la capitale. Ce bâtiment était à l'époque le plus grand du monde. Il fait aujourd'hui face à différents problèmes de sécurité, de fonctionnalité, de prestations énergétiques, de stabilité... Tous ces problèmes sont particulièrement difficiles à résoudre surtout si l'on veut respecter le caractère de ce bâtiment. Organisé par la Régie des Bâtiments et le Service Public Fédéral Justice, le concours international d'idées, intitulé «Brussels Courthouse - Imagine the Future!». Aucune décision n'a été prise suite à ce concours mais la question de l'avenir du bâtiment est lancée. Par contre, c'est l'aménagement de l'espace public devant le Palais qui est évalué ici. Le confort du piéton n'est pas à la hauteur de la situation exceptionnelle de ce site.

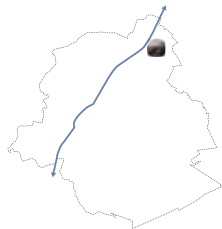




N°3 PARC DE LAEKEN ET HEYSEL

Situé au Nord de la ville entre les domaines royaux de Laeken et du Stuyvenberg le palais des expositions a été construit en 1926 pour le centenaire de l'indépendance de la Belgique. Il remplace le cinquantenaire devenu trop exigü. Les foires et salons s'y succèdent dont l'expo Universelle de 58. Aujourd'hui, il est complété par de nouveaux bâtiments. Relié à la ville par 2 stations de métro, trams et de bus et au reste du pays par le ring, le plateau du Heysel est un endroit de grande affluente. On y trouve aussi le complexe Bruparck et le parc d'Osseghem qui abrite des manifestations culturelles. En 2010, la Ville de Bruxelles lançait le projet Néo de réaménagement du plateau du Heysel. Ce projet prévoit la réalisation d'un centre de congrès, d'une salle de concert, d'un centre commercial et de logements.

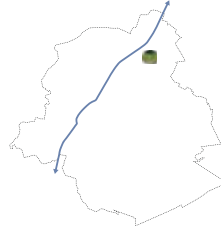




N°4 LA SENNE

La ville de Bruxelles est née dans la vallée de la Senne. C'est à partir de cette rivière, de ses méandres et de ses bras que s'est développé un réseau de rues étroites accueillant des commerces, des ateliers, des moulins à papier et à grain, des tanneries, un grand nombre de brasseries, des blanchisseries et autres entreprises industrielles. Au XIXe siècle, cette ville à l'allure médiévale était surpeuplée et cette rivière accusée de tous les maux, en particulier de propager le choléra. C'est dans ce contexte que les autorités de la ville décidèrent de son voûtement. La Senne est aujourd'hui un collecteur d'eaux usées plutôt qu'une artère vitale. Pourtant en amont de Bruxelles, la rivière a conservé tout son charme ainsi qu'une faune et flore remarquable. En aval de Bruxelles, les eaux usées de la capitale sont épurées avant d'être rejetées.

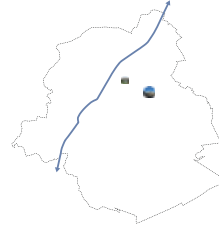




N°5 RÉSERVE NATURELLE DE HET MOERASKE

La réserve du Moeraske est située sur le territoire de la commune d'Evere entre la gare de formation de Schaerbeek côté Nord, le Parc du Bon Pasteur au Sud et à l'Est et des jardins potagers vers l'Ouest. Les 2 ha et demi du marais proprement dit sont réserve RNOB depuis 1984, mais l'espace vert dans son ensemble (Vallée du Kerkebeek & Parc Walckiers) représente quelques 12 ha. On peut considérer le marais du Moeraske comme un témoin résiduel d'un biotope autrefois bien plus généralisé en vallée de Senne.

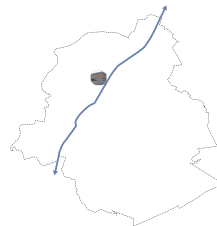




N°6 LES RONDS-POINTS

Il existe un grand nombre de ronds-points sur Bruxelles. Ces derniers sont de nature très différentes mais sont globalement des espaces publics peu qualifiants à l'échelle de la métropole. La place Eugène Verboekhoven de la commune de Schaerbeek est organisée comme un rond-point, en son centre des voies de chemin de fer. Des bancs arc en ciel accueillent les habitants du quartier qui sont nombreux à s'y retrouver. Bordé de voitures et du tram, cette place est très utilisée malgré les 9 artères qui s'y rencontrent engendrant bruit, enclavement et l'absence de plaine de loisir ou d'étendue d'herbe. Elle fait partie du périmètre du contrat de quartier Navez-Portaels 2009-2012. A l'opposé, la place Meiser, espace public de la commune de Schaerbeek où aboutissent 8 artères. Un terre plein central accueille les descentes du tram. Les abords d'ilots servent de parking... Malgré sa taille imposante et sa fonction de pôle multimodal, cette place, ce rond-point est totalement déserté par les bruxellois.

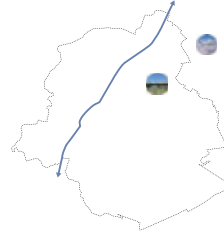




N°7 TOUR & TAXIS

Située au bord du canal, entre le centre historique de Bruxelles et le plateau du Heysel, la Zone-Stratégique de T&T représente un enjeu majeur pour le développement de la Région. Depuis les années 90, suite au déclin de l'activité industrielle du canal, la zone a été sujette à de multiples spéculations. De nombreux projets, tous avortés, ont été envisagés pour sa reconversion. Le rachat du site par Project T&T en décembre 2001 permet aujourd'hui la rénovation de l'Entrepôt Royal et des Sheds, transformés en bureaux de luxe. Ce projet est prolongé par celui du réaménagement de l'avenue du Port et par la construction d'une tour "mixte". A la fois Zone Levier et Zone d'Intérêt Régionale, le schéma directeur prévoit un espace public dessiné par M. Desvigne dans le respect du patrimoine et accueillant des grands équipements accessibles au public.

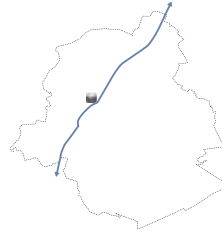




N°8 GARE DE JOSAPHAT ET LIEN À L'AÉROPORT

La gare de Schaerbeek-Josaphat, située à cheval sur les communes de Schaerbeek et d'Evere, entre la gare de Meiser et la gare d'Evere. Fermée en 1994 et réduite aujourd'hui à 2 voies, elle en comptait initialement 6. Actuellement la zone de la gare est composée de voies de chemin de fer, de terrains de stockage, de bâtiments industriels, de jardin. Une grande partie est actuellement en friche. Elle se trouve sur le trajet du futur RER bruxellois et son grand terrain de 25 ha est proche de l'aéroport international. Elle pourrait à terme jouer un rôle stratégique.

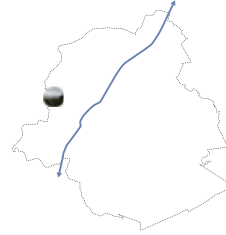




N°9 PLACE DE LA DUCHESSE DE BRABANT

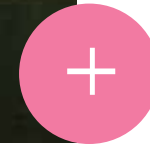
La Place de la Duchesse de Brabant ponctue la Chaussée de Ninove à Molenbeek-Saint-Jean. En tout 7 rues y aboutissent. Elle constitue la plus vaste place de la commune. Érigée en 1847 sur les terrains des Hospices de Bruxelles, il ne reste aujourd'hui que la façade avant du bâtiment. En 1869, l'église, Sainte Barbe, du culte catholique a été érigée. L'ensemble de la place est assez hétéroclite et un important contrat de quartier a récemment embelli la place. Toutefois, la place accordée à la voiture reste très importante.

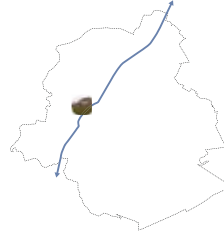




N°10 PARC DU SCHEUTBOS ET LIEN AVEC LA PROMENADE VERTE

Le parc du Scheutbos de Molenbeek Saint Jean se trouve en frange de ville. Ses alentours présentent différents aspects. Cette zone se déploie entre le boulevard Louis Mettwie et le ring. Le front bâti de ce boulevard est composé d'IGH entourés de grands espaces verts résidentiels. La Cité Joyeuse, résidence très fermée, de bungalows abritant différentes associations pour l'insertion d'enfants en difficulté jouxte aussi le parc du Scheutbos. Il s'agit d'un espace dont la topographie est importante, parfois plantés d'arbres parfois vide de tout aménagement. Il donne accès à la promenade verte qui surplombe la ville et fonctionne comme un balcon naturel. L'agriculture occupe aussi les lieux et cette étendue verte apparait parfois dans la ville comme un appel vers la campagne.



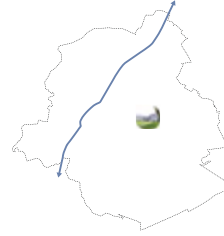


N°11 GARE DE LOUEST

Œuvre de l'architecte bruxellois Alexandre Mahieu, la station gare de l'Ouest peut être vue comme un véritable modèle en matière d'intermodalité. Elle est le carrefour entre divers modes de transports publics : quatre lignes de métro et une gare RER en souterrain ainsi que des trams et bus Stib et De Lijn en surface.

Le développement de ce site, en bordure du Pentagone, permettra de relier les deux rives de Molenbeek grâce à l'aménagement d'espaces publics conviviaux de qualité. Le Plan de Développement International prévoit d'y créer un quartier mixte. Pour ce faire, un Schéma Directeur est en cours d'élaboration. Il rassemble les différents acteurs concernés par l'avenir du site, la Région de Bruxelles-Capitale, la Commune de Molenbeek et la SNCB qui en est propriétaire.

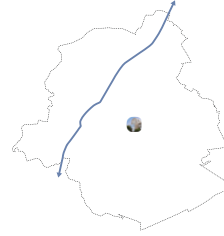




N°12 PARC DU CINQUANTENAIRE

À la fin du XIXe siècle, la Belgique nouvellement indépendante est en plein essor économique et industriel. Le roi Léopold II a eu dans ce cadre la volonté de doter Bruxelles d'infrastructures, de parcs et de monuments prestigieux dignes d'une capitale. À l'approche du cinquantième anniversaire de l'indépendance, le choix est fait pour un terrain situé sur le territoire de la commune d'Etterbeek. Le Parc du Cinquantenaire est créé. Ce parc restera un lieu de foires et d'expositions jusque dans les années 1930 et la construction des Palais du Heysel. Le parc abrite aujourd'hui de nombreux musées ainsi que la plus grande mosquée de Belgique. L'esplanade du Cinquantenaire sert régulièrement à l'organisation d'événements: départ et arrivée des 20 km de Bruxelles, fête de l'environnement, fête du vélo, concerts, festivals, manifestations, et drive-in movie l'été.



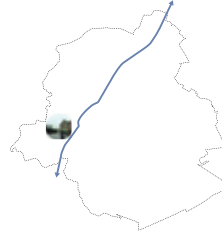


N°13 QUARTIER EUROPÉEN

Le Quartier Leopold est situé à l'Est du centre-ville. Il est entouré de quartiers résidentiels ainsi que de deux parcs métropolitains. Développé à partir de 1837, le Quartier Léopold fut pensé à l'origine comme un quartier résidentiel de standing. Le parlement européen y fut construit. Le projet commença en 1988 par la construction de l'hémicycle. Afin de développer le quartier dit Européen, beaucoup d'hôtels de maître ont été détruits, laissant place à un quartier mono-fonctionnel.

Ce quartier a fait l'objet d'un schéma directeur qui développe 5 fondamentales : la réalisation d'un éco-quartier, une gestion durable de la mobilité, un retour de la mixité fonctionnelle, une plus grande urbanité du quartier, un renforcement du rayonnement touristique et culturel. Dans ce cadre les espaces publics ont un rôle majeur à jouer.





N°14 CENTRE HISTORIQUE DE SAINT GUIDON

Saint Guidon est le cœur historique d'Anderlecht. On y trouve La Collégiale Saints-Pierre-et-Guidon, une église de style gothique brabançon construite au XIVe siècle, ainsi que l'ancien béguinage, la maison d'Erasmus et le métro. Autrefois très dynamique, grâce au nœud commercial de la rue Wayez, le centre perdit peu à peu son image de marque. Actuellement, le quartier est entaché par la présence de la voiture, bien trop importante, aussi bien en terme de stationnement que de passage. Ainsi, le caractère accueillant de ce centre villageois est très dégradé.

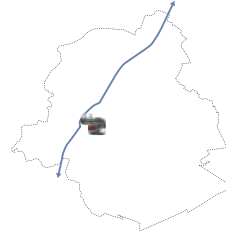




N°15 BIESTEBROECK, LE CANAL

Le Bassin de Biestebroek se trouve au centre de la commune d'Anderlecht, proche du stade Astride, entre la gare du Midi et la gare de l'Ouest. Il est desservi par plusieurs lignes de tram et bus. Il est devrait accueillir une station de RER. Les rails en hauteur et la présence d'entreprises urbaines en transition autour du bassin créent une double rupture entre au Nord le cœur ancien de Saint Guidon et au Sud le quartier de Cureghem. Actuellement, la zone fait l'objet du contrat de quartier Canal-Midi.

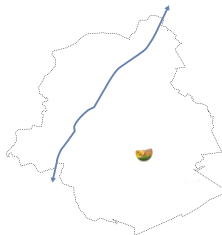
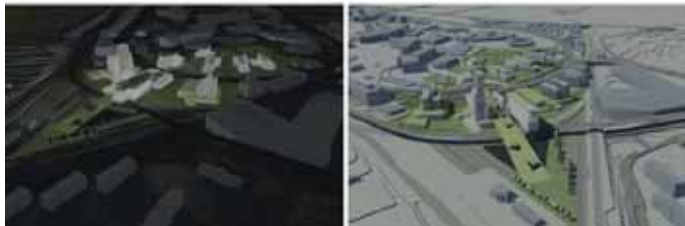




N°16 LA GARE DU MIDI ET SON QUARTIER

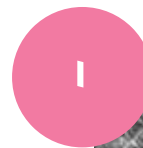
La gare du Midi est la plus grande gare du réseau ferroviaire belge. Porte internationale de Bruxelles, elle est le lieu de départ et d'arrivée du Thalys, du TGV et de l'Eurostar. Elle compte plus de 250.000 voyageurs par semaine. Son accès est optimal vers le Heysel, le Quartier Européen ou le centre ville. Elle se situe dans un quartier populaire qui s'est partiellement vidé de sa population via de grandes politiques d'expropriations. Peu chaleureux le quartier gare fait l'objet d'un contrat de quartier durable. Il est prévu de sécuriser et de rendre convivial cet environnement tout en y créant du logement. L'idée est aussi de profiter de son potentiel d'influence économique internationale en y implantant des entreprises et des bureaux. Ce projet rassemble les représentants de l'aménagement du territoire de la Gare du Midi et de ses abords : la Région bruxelloise, la SNCB Holding, les Communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, Beliris, la SA Eurostation / Euro Immo Star.

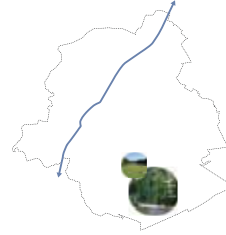




N°17 DELTA, LE CAMPUS UNIVERSITAIRE

Delta, entrée sud-est de la Région bruxelloise, bénéficie d'une localisation stratégique: proximité immédiate des campus universitaires de l'ULB et de la VUB, trois gares, une station de métro et accès au Ring. Néanmoins, son accessibilité n'est pas optimale. Elle nécessite des aménagements importants: parkings de dissuasion, ligne de métro, haute fréquence des transports permettant l'intermodalité, et à terme desserte par le RER. Par ailleurs, situé au carrefour des communes d'Auderghem, d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort, le site devrait également favoriser la mobilité douce permettant de développer son rôle de liaison inter-quartier. Enfin, l'implantation d'un grand hôpital de 500 lits – le CHIREC – y est envisagé ainsi que celle d'un nouveau quartier mixte logements et bureaux. Le schéma directeur, de l'association Aménagement sc / Valode & Pistre, devra réaliser la synthèse de ces enjeux et déterminer les grandes options d'intervention.





N°18 LES ÉTANGS D'IXELLES ET LA FORÊT DE SOIGNES

La séquence paysagère allant des étangs d'Ixelles à la forêt de Soignes inclut la place Flagey, les étangs, l'abbaye de la Cambre, le Bois de la Cambre lui-même connecté à la forêt de Soignes liée elle à la promenade verte. En 2003, le projet de réaménagement de la place Flagey (qui jusqu'alors était un gigantesque parking à ciel ouvert) donna lieu à un exemple de participation spontanée. La nouvelle place inaugurée en 2008 accueille aujourd'hui divers événements ainsi qu'un nœud de transports en communs. Le Bois de la Cambre a été conçu en 1862 sur une partie enclavée dans la forêt de Soignes. Il hébergeait notamment une laiterie, un vélodrome, le Théâtre de Poche, un lac artificiel, un hippodrome, et des promenades pour cavaliers. Aujourd'hui encore, il représente un important « poumon vert ».



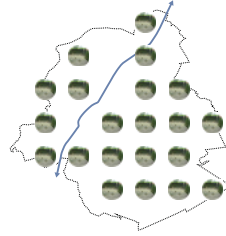


N°19 LES ALENTOURS DU MUSÉE DU TRAM

Woluwe a accueilli durant de nombreuses années un important dépôt où étaient stockés bon nombre de tramways alimentant plusieurs des lignes desservant les quartiers de Bruxelles.

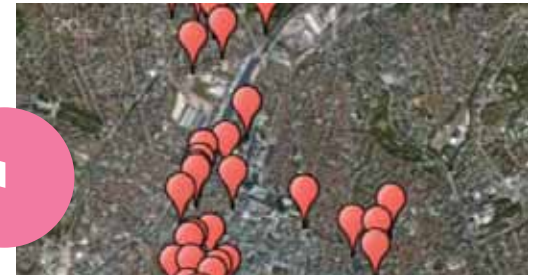
Au fil des années et suite à la construction du métro, l'importance de ce dépôt a diminué. De la place s'est donc naturellement libérée. C'est ainsi que depuis 1982, le Musée du Transport Urbain Bruxellois s'est installé. Entre 2007 et 2009, le site a subi une importante rénovation tout en gardant l'aspect historique qu'il présentait au préalable. Il s'agit maintenant, d'une porte de ville proche de la forêt de Soignes, bordée par des parcs ouverts. L'intermodalité y est importante, claire et fluide.





N°20 LES CANISITES

Bruxelles aborde le problème des déjections canines sur les trottoirs et pelouses en mettant en place un grand nombre de canisites. Ces lieux sont généralement entourés d'une barrière en rodins de bois et donnent une allure étrange aux places et rues où ils sont installés. Les chiens et leurs propriétaires y sont parqués. Cependant quasiment toujours vides, ils font office de vérrues dans le paysage des espaces publics bruxellois.

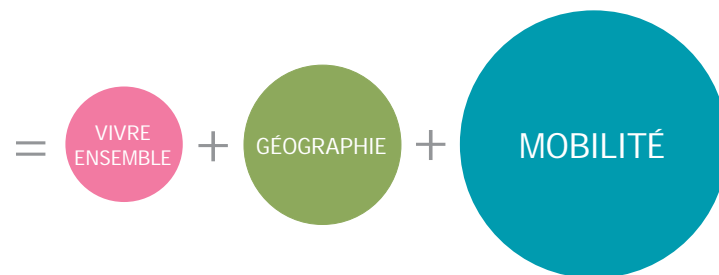


	VivE	Géo	Mob
La cité modèle	+	+	-
Le palais de justice	-	+	+
Le domaine royal et l'atomium	+	+	+
La senne	-	-	-
La réserve naturelle	+	+	
Les rond-points	-		+
Tour & Taxi	-	-	+
Gare de Josaphat et aéroport	-	-	+
Place de la duchesse de Brabant	+		-
Molenbech St-Jean	+	+	+
Gare de l'Ouest	-		++
Parc du cinquantenaire	++	+	
Quartier européen	-		+
Centre historique de St Guidon		-	-
Biestebroeck et le canal	-	-	+
Gare du midi	-		+
Campus universitaire	-		+
Etangs d'Ixelles et forêt de Soignes	+	+	+
alentours du musée du Tram		+	++
Canisites	-		

CONCLUSIONS

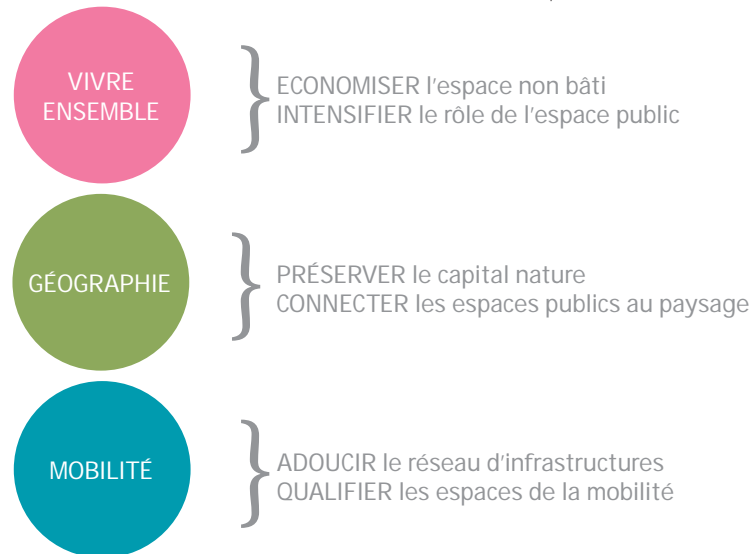
Ces premiers éléments d'analyse montrent notamment que le principal investissement en terme d'espaces publics a été jusqu'à présent relatif aux questions de mobilité. Si la qualification des infrastructures reste toujours un sujet, tout comme le développement des mobilités douces, d'autres thématiques méritent d'être approfondies. Le fort potentiel géographique de la métropole est à valoriser. Trop souvent laissés pour compte, forêts, rivières, topographie etc. peuvent être des atouts très importants pour la construction de Bruxelles en tant que métropole durable. La pensée des espaces publics de demain se doit donc d'intégrer les composantes géographiques de la métropole. Enfin, cette analyse nous apprend aussi que la dimension de vivre ensemble peut elle aussi être développée à l'avenir. Beaucoup d'événements ponctuent la vie bruxelloise. C'est un de ses atouts. Mais sont-ils vraiment pour tous et partout ?

Espaces
Publics



OBJECTIF > dépasser la logique d'infrastructure

Afin de répondre à ce diagnostic, il est important d'agir dans les trois champs de l'espace public et ce conjointement. L'espace ouvert est une qualité urbaine, une condition métropolitaine, il faut le préserver, le développer même et en faire à terme un espace public de l'urbanité et de l'intensité. La métropole ne saurait se construire sur une fracture sociale apparente. Il y a des lieux où on est à peine logé. Les espaces publics doivent remplir pleinement leur rôle et devenir les lieux de l'intensification de la vie urbaine. Le capital nature doit être préservé dans ce cadre et des objectifs de connection des espaces publics poursuivis. Enfin, la ville est encore très axée autour de l'automobile et de la vitesse. Une place plus importante doit être accordée au transports en commun, aux vélos et marcheurs. Un peu plus de lenteur en somme.



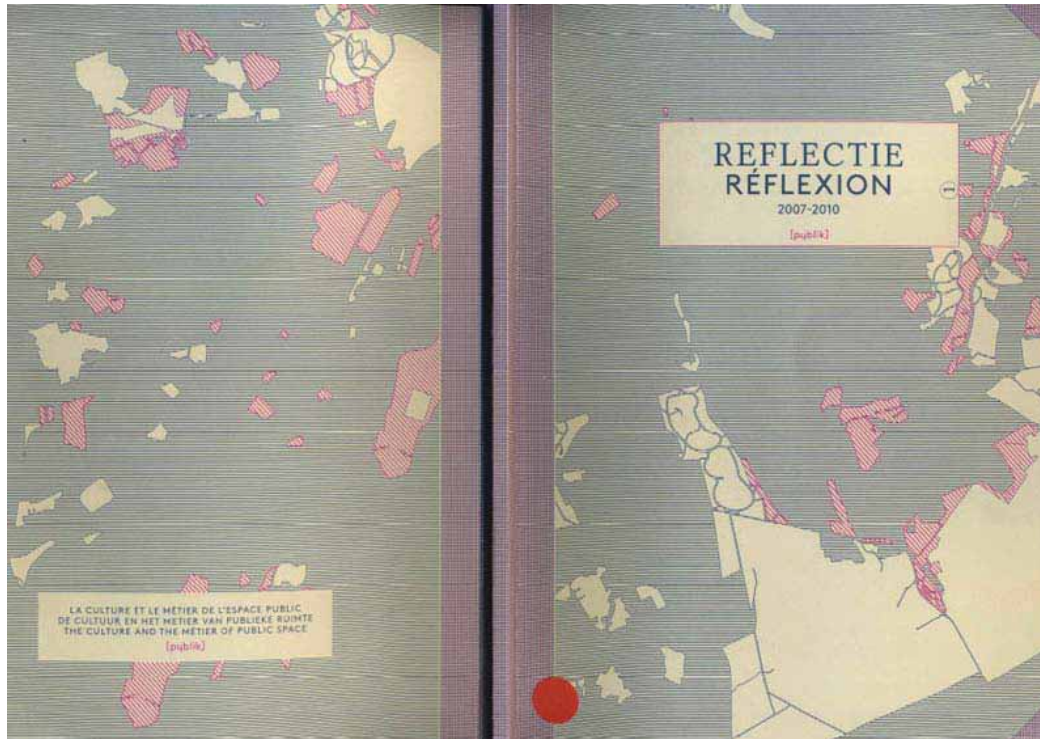
ADAPTER LES STRATÉGIES AU CONTEXTE

LE RENOUVEAU DE L'ESPACE PUBLIC BRUXELLOIS

L'espace public semble aujourd'hui retenir l'attention des concepteurs et aménageurs bruxellois. Les modes de fabrication de l'espace public sont d'ailleurs en train d'évoluer et différentes tendances ont d'ores et déjà émergés. Ces dernières dessinent le devenir des espaces publics bruxellois.

Sélection :

- 1 La place Flagey
- 2 Le square des Ursulines
- 3 La promenade verte



PYBLIK // LA CULTURE DE L'ESPACE PUBLIC

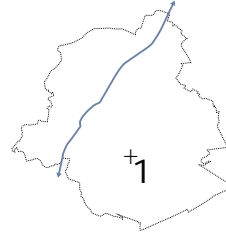
Pyblik a été conçu par la Région de Bruxelles-Capitale, avec pour objectif de centraliser les savoirs-faire et les expertises en matière d'espace public. Des formations s'adressant aux concepteurs et aux administrations actifs sur le territoire de la Région bruxelloise sont organisées dans ce cadre. Pyblik a été confié aux deux écoles d'architecture Faculté d'architecture de l'ULB La Cambre Horta et Sint-Lucas Architectuur. Pyblik a pour objectif d'améliorer la qualité de l'espace public en Région bruxelloise. La création de Pyblik est tout à fait représentative de l'émergence d'une attention commune en matière d'espaces publics.

DES CRITÈRES POUR ÉVALUER CES PROJETS

Chacun des projets décrits ci-après ont été sélectionnés pour mettre en avant les innovations en terme de stratégie de fabrication, innovations sans lesquelles de tels projets n'auraient pu voir le jour.

Ci-dessous, une évaluation explicitée :

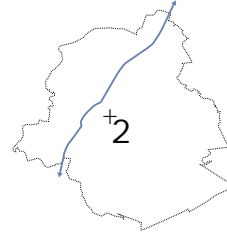




N°1 PLACE FLAGEY

La place Flagey a longtemps été un gigantesque parking à ciel ouvert. C'est pourtant l'une des plus grandes places de Bruxelles. Elle se trouve à Ixelles, au croisement de plusieurs axes importants. C'est un pôle majeur d'échange de transport en commun, tramway et bus. Le projet de réaménagement de la place a donné lieu à un concours international d'architectes, outil peu habituel pour les projets d'espaces publics bruxellois. Le programme a pour sa part été élaboré en concertation avec les habitants. Il se constitue entre autres d'un bassin d'orage de 33 000 m³, indispensable en raison des nombreuses inondations subies. La réflexion s'est de plus étendue à trois zones : place Sainte-Croix, place Flagey et les berges des étangs. Cette entité forme ainsi un ensemble cohérent.

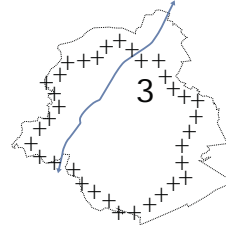




N°2 LE SQUARE DES URSULINES

Le projet, situé sur la jonction Nord-Midi, a été engagé en 2003 par l'IBGE. Il s'agissait alors d'un concours d'idées lancé aux jeunes de moins de 25 ans et à tous les étudiants des écoles d'art, d'architecture et d'urbanisme. L'objectif était d'aménager un espace public de qualité ouvert à tous publics, à caractère sportif. Une fois les lauréats désignés, une agence d'architecture a encadré le projet en vue de sa réalisation. L'ouverture du square a été célébrée le 30 avril 2006 avec une programmation festive : démonstration de skate, musique, ... Depuis lors, le square des Ursulines fait régulièrement l'objet d'appels à projet artistique. Le square des Ursulines est devenu un lieu phare de la culture urbaine et surtout l'une des plus belles réalisations participatives de la Région Bruxelloise.





N°3 LA PROMENADE VERTE

La promenade verte est une balade de plus de 60km qui permet aux piétons et aux cyclistes de faire le tour de la Région et de traverser de nombreux parcs et des espaces de nature préservée. La promenade verte traverse des paysages divers. Il s'agit à certains endroits de vrais paysages de campagne. Parfois, ce sont des parcs aménagés, des bosquets, des marais, ... D'autres fois, des parties de ville très urbaine. La promenade verte ouvre tout un ensemble d'espaces auparavant inaccessibles au public. Si le tracé est encore parfois à réaliser, un balisage a été mis en place entre 2007 et 2009.

De plus, la promenade verte fait partie intégrante du Maillage Vert régional, une trame paysagère et durable. Il s'agit aussi d'un projet qui mobilise un grand nombre de communes bruxelloises, ce qui est remarquable.



OBJECTIF > adapter les stratégies au contexte

Les tendances que nous avons analysées retranscrivent différentes orientations qu'il nous semble important de prendre en compte. Les projets étudiés montrent notamment l'urgence de développer et de mettre en avant des stratégies plus globales, mises en place sur des durées plus longues tout en restant souples. Nous avons qualifié ces stratégies de processus ouverts. Pour mettre en place de telles approches, une attention doit être portée aux jeux d'acteurs participant à la fabrique de l'espace public. Une gouvernance élargie et raisonnée doit dans ce cadre être mise en place. Enfin, les outils à la disposition des acteurs de la fabrique sont divers et variés. L'ensemble du panel d'outils de l'aménageur doit être employé et ce en fonction des enjeux de l'espace public existant et/ou projeté. Pour aller dans ce sens, différents outils seront explicités à la fin du rapport.



RENFORCER LES SPÉCIFICITÉS DE LA MÉTROPOLE



BRUXELLES

ENTRE VILLE GLOBALE ET VILLE SINGULIERE

Un lien étroit est à établir entre la nature d'une métropole, d'une ville et celle de ces espaces publics. Un panel de villes a donc été choisi afin de comparer Bruxelles à d'autres métropoles et ainsi de comprendre le lien qui unit espaces publics et métropoles. Il s'agira aussi à travers l'étude de ces exemples de faire émerger les possibles de venir des espaces publics bruxellois.

Les deuxièmes sont des villes globales ayant des caractéristiques similaires à Bruxelles. Il s'agit de Toronto, de Milan et de Zurich. Francfort et Berlin mériterait sans doute aussi de nourrir cette réflexion. Les secondes peuvent être qualifiées de villes voisines. Parfois, elles font partie d'une même aire géographique (Lille et Rotterdam), parfois elles présentent des singularités similaires (Strasbourg et le parlement européen par exemple). Là encore, l'étude pourrait être plus exhaustive. Lisbonne pourrait notamment être une étude de cas intéressante en raison de son relief vallonné, assez semblable à celui de Bruxelles.

Enfin, Barcelone, métropole de troisième type, a aussi servi de référence. Barcelone, à la fois ville globale et singulière, nous a en effet paru incontournable et ce notamment pour son rapport innovant au patrimoine.

Milan

} Milan 2030
Ceinture Verte
Expo Parc

Zurich

} Plan climat
GlattalBahn
Marche urbaine

Toronto

} Quartier transculturel
Ville générique
Parc hydrolique

Lille

} Parc de la Deûle
Condition Publique
Bois habité

Strasbourg

} Tramway
Plan vélo
Quartier européen

Rotterdam

} waterplan
bateau-taxi
place du marché

Barcelone

} Gracia
Gare de Sants
Front de mer

TROIS PROJETS PAR MÉTROPOLE

Chacune des métropoles choisies pour l'étude a été examinée à travers trois espaces publics ou projets d'espaces publics. Ces espaces peuvent servir de références ou de contre références afin de constituer une boîte à outil pour le devenir des espaces public métropolitains. Pour ce faire, chacun de ces espaces a été évalué.

Ci-dessous, une évaluation explicite :



} le vivre ensemble
comme atout



} la géographie
comme atout



} la mobilité
comme atout



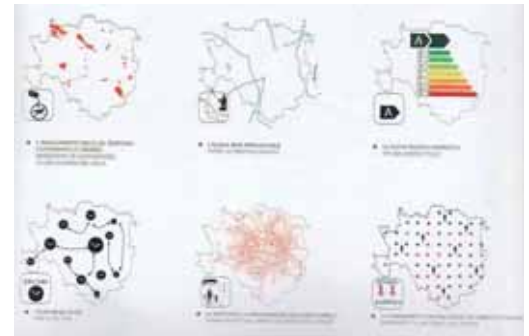
MILAN, BIO-DIVERSE METROPOLIS

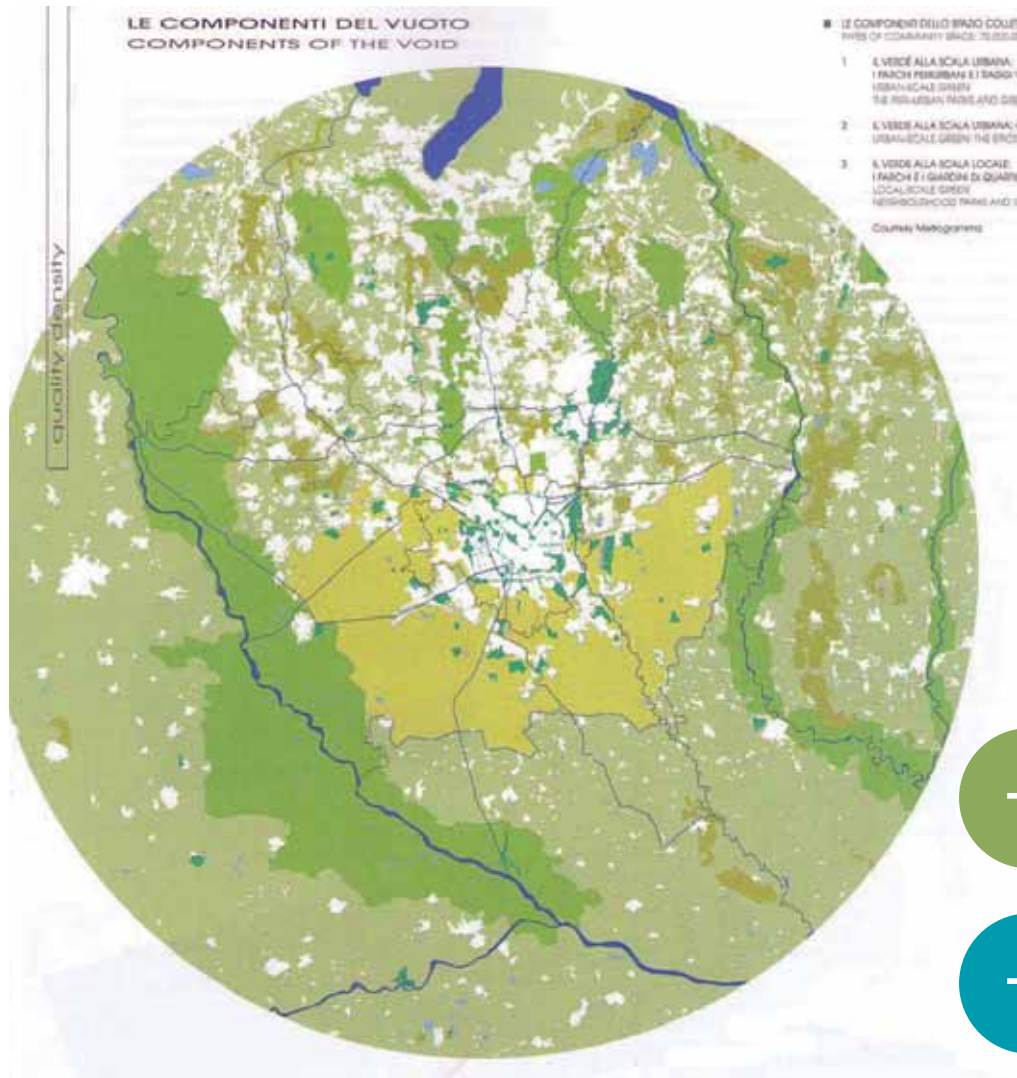
Milan fait figure de cas à part en Italie. On dit d'ailleurs que Milan est plus proche de Vienne ou de Budapest que de Naples ou Rome. Milan est le cœur économique de l'Italie. Cette métropole de 4 millions d'habitants dispute de plus à Rome le titre de capitale médiatique et intellectuelle du pays : quatre quotidiens nationaux et de prestigieuses maisons d'édition y ont leur siège. Avec Armani, Gucci ou Dolce & Gabbana, Milan rivalise de plus avec les grandes maisons de mode parisiennes ou new-yorkaises. Milan est donc une métropole internationale. Et aujourd'hui les immigrés venus d'Afrique, d'Asie ou d'Amérique latine succèdent à ceux venus du Mezzogiorno. Milan est une ville cosmopolite, ouverte sur le monde, un "dédale" métropolitain. Dans ce cadre, Milan a développé à travers différentes études une vision métropolitaine de grande envergure. Cette vision se base sur une approche privilégiant la densité sans toutefois laisser de côté la qualité de vie urbaine. Une attention particulière a de plus été accordée aux questions rurales et végétales. La thématique agricole fait même l'objet d'un développement singulier visant à prendre en compte l'agriculture en tant que composante urbaine à part entière. Bruxelles a fort à apprendre des politiques urbaines milanaises.



N°1 MILAN 2030, LA DENSITÉ COMME QUALITÉ

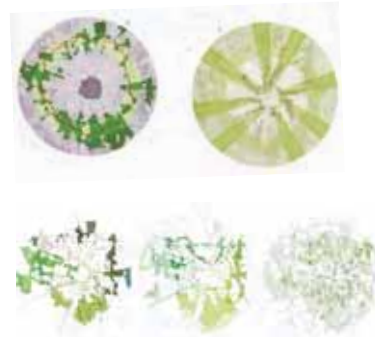
Une vision stratégique pour Milan a été élaborée pour l'horizon 2030. Cette stratégie repose sur la densité comme gage de qualité urbaine. A partir de là différents principes sont énoncés dont une décomposition de la métropole en polarités organisées autour des quartiers.





**N°2 CEINTURE VERTE,
 CEINTURER ET PÉNÉTRER**

Le projet de ceinture verte de Milan est à la fois une enceinte et une pénétrante dans la métropole. La ceinture se décompose à toute les échelles et définit une réelle armature métropolitaine. Elle permet aussi de gérer les limites entre l'urbain dense, le périurbain et le rural.





N°3 EXPO-PARC, RURALITÉS URBAINES

L'exposition qui se tiendra à Milan en 2015 aura pour thème l'alimentation : comment nourrir la planète? Quelle énergie pour la Vie ? Les architectes Stefano Boeri, Richard Burdett, Mark Rylander et Jacques Herzog ont conçu une exposition bouleversant le concept de monumentalité. Aucune structure monumentale ne sera construite telle une Tour Eiffel. Par contre, dans une optique environnementale, un paysage inédit sera façonné et donnera à terme une accroche naturelle à la ville de Milan. En définitive, l'exposition sera semblable à un grand jardin botanique planétaire ouvert d'abord aux visiteurs puis aux habitants. Ce lieu est le symbole d'une réflexion inédite sur une nouvelle fusion entre l'agriculture et la ville.



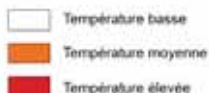
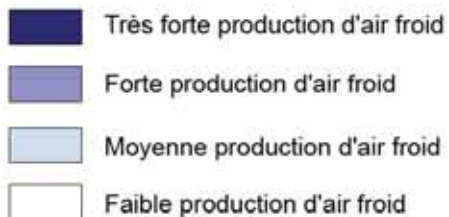
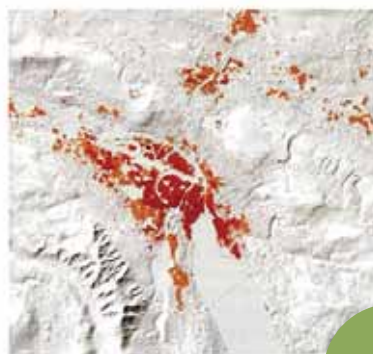
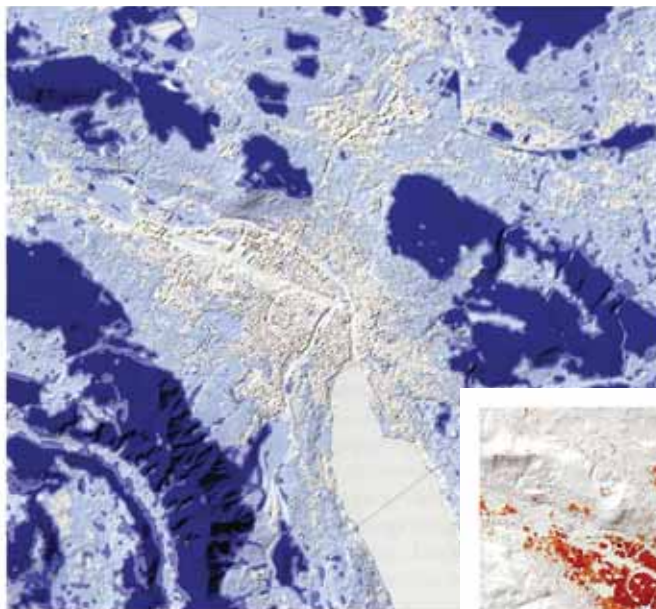


ZURICH, HYPERVILLE DURABLE

Zurich est une métropole alémanique de Suisse, capitale du canton de Zurich, première ville du pays par son nombre d'habitants. C'est une ville très cosmopolite, comptant 30 % d'étrangers.

Alors que Berne est la capitale administrative de la Confédération helvétique, Zurich en est le pôle économique, financier, scientifique et artistique international. Elle fait partie des villes mondiales.

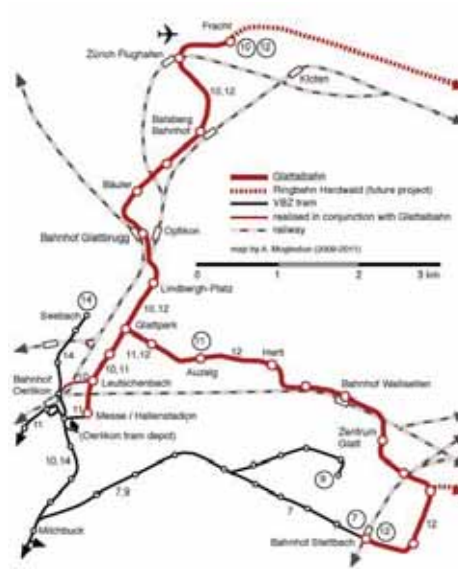
La gare centrale de Zurich est la plus grande gare de Suisse où plus de 360 000 passagers y transitent quotidiennement. Le train permet de rejoindre directement l'Aéroport de Kloten 48, le principal aéroport du pays. Le réseau de transport public urbain est très dense avec 287 km de lignes en centre-ville et 217 km en agglomération. Les lignes sont desservies par tramways, trolleybus et bus. En outre, le réseau de transports comprend la navigation sur le lac et la rivière, des funiculaires, et même un téléphérique. À Zurich, plus de 40 % des déplacements s'effectuent à l'aide des transports en commun et 19 % des déplacements se font à pied ou à l'aide d'un véhicule personnel non-motorisé. Un objectif à atteindre pour Bruxelles.



N°1 PLAN CLIMAT, VENTILATION & DÉPOLLUTION

Dès 1986, la ville de Zurich accordait une signification importante au climat urbain. Les requêtes formulées comprenaient une densité de construction faible, le renoncement à l'édification de grands bâtiments compacts sur les coteaux, la préservation des voies de renouvellement de l'air et des passages de l'air frais ainsi que le maintien d'espaces ouverts entre les zones boisées et les zones bâties. Le microclimat et par là le climat ressenti étaient appelés à être améliorés par l'aménagement de nouveaux espaces verts, la végétalisation des cours intérieures, des toits et des façades ainsi que la plantation d'allées. Ces mesures demeurent jusqu'à aujourd'hui incontestées. Face au réchauffement climatique et à une forte densification des constructions, elles gagnent encore en signification. Des facteurs environnementaux positifs contribuent à la bonne qualité de vie actuelle dans la ville de Zurich: en effet, la pollution atmosphérique et le surchauffement sont peu importants à Zurich.





N°2 GLATTALBAHN, CONNEXION FERROVIÈRE

La ligne 10 du Glattalbahn assure la liaison entre l'aéroport de Zurich et la gare centrale via Glattpark, Zurich-Oerlikon, Milchbuck et Irchel. La ligne relie la gare d'Oerlikon Est à l'aéroport sur un tracé propre et circule donc sans encombre – toutes les 7,5 ou 15 minutes – même lorsque le trafic est dense. La nouvelle ligne 12 reliera dans le futur l'aéroport à la plateforme intermodale centrale de Stettbach via Glattbrugg et la gare de Wallisellen, véritable hub de transports publics. Elle circulera toutes les 15 minutes et offrira de nombreuses correspondances ainsi qu'une desserte optimale. La ligne 12 du Glattalbahn permettra d'atteindre la vallée de la Glatt rapidement sans avoir à changer de zone : l'ensemble du tracé de la ligne 12 du Glattalbahn est accessible avec un simple billet.





N°3 MARCHÉ URBAINE, UN VRAI RÉSEAU PIÉTON

Objectifs et mesures prises pour le développement du trafic piétonnier :

- structurer le réseau
- offrir des qualités urbaines et jouer sur l'agrément des parcours
- communiquer, responsabiliser : travailler sur l'image que la marche véhicule, ... acceptation, communication, sensibilisation...

Dans la planification de Zurich, des mesures spécifiques pour les personnes en situation de handicap, ou connaissant des difficultés particulières, viennent compléter la stratégie de développement du trafic piéton.

Objectifs et mesures prises pour l'amélioration des conditions pour handicapés, personnes âgées et enfants :

- travailler à un domaine public sans obstacles
- travailler à donner à tous un sentiment de sécurité
- communiquer, responsabiliser...

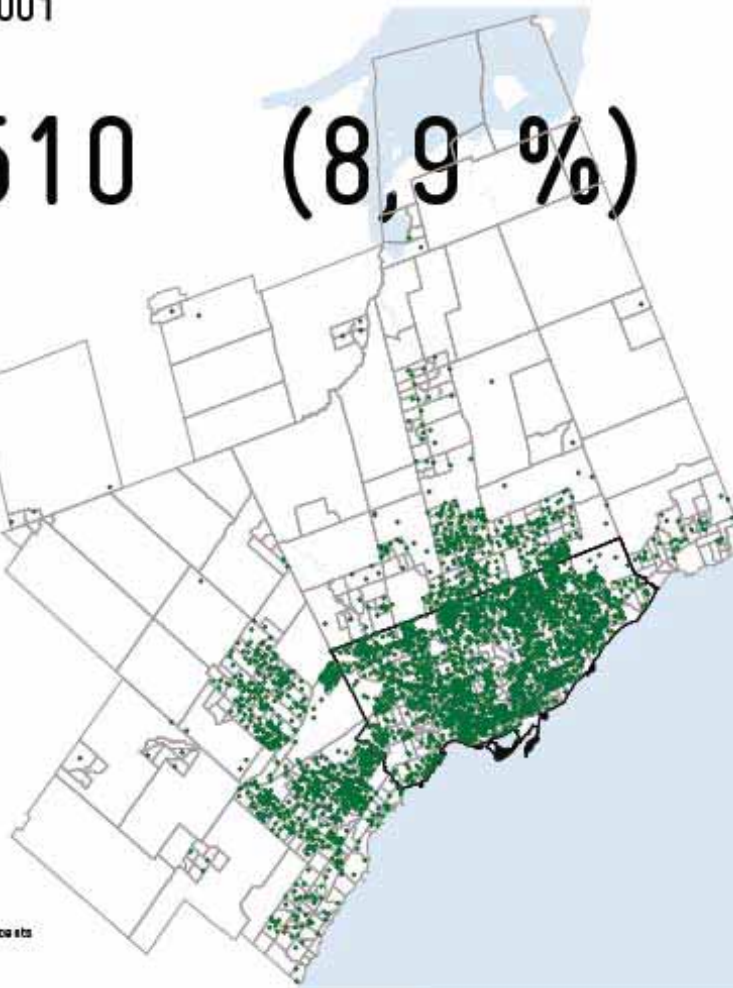


Immigration entre 1996 et 2001

415 510 (8,9 %)



13 %
12 %
7 %
6 %
5 %
4 %
4 %
3 %
3 %
2 %



* 1 point représente 100 immigrants récents

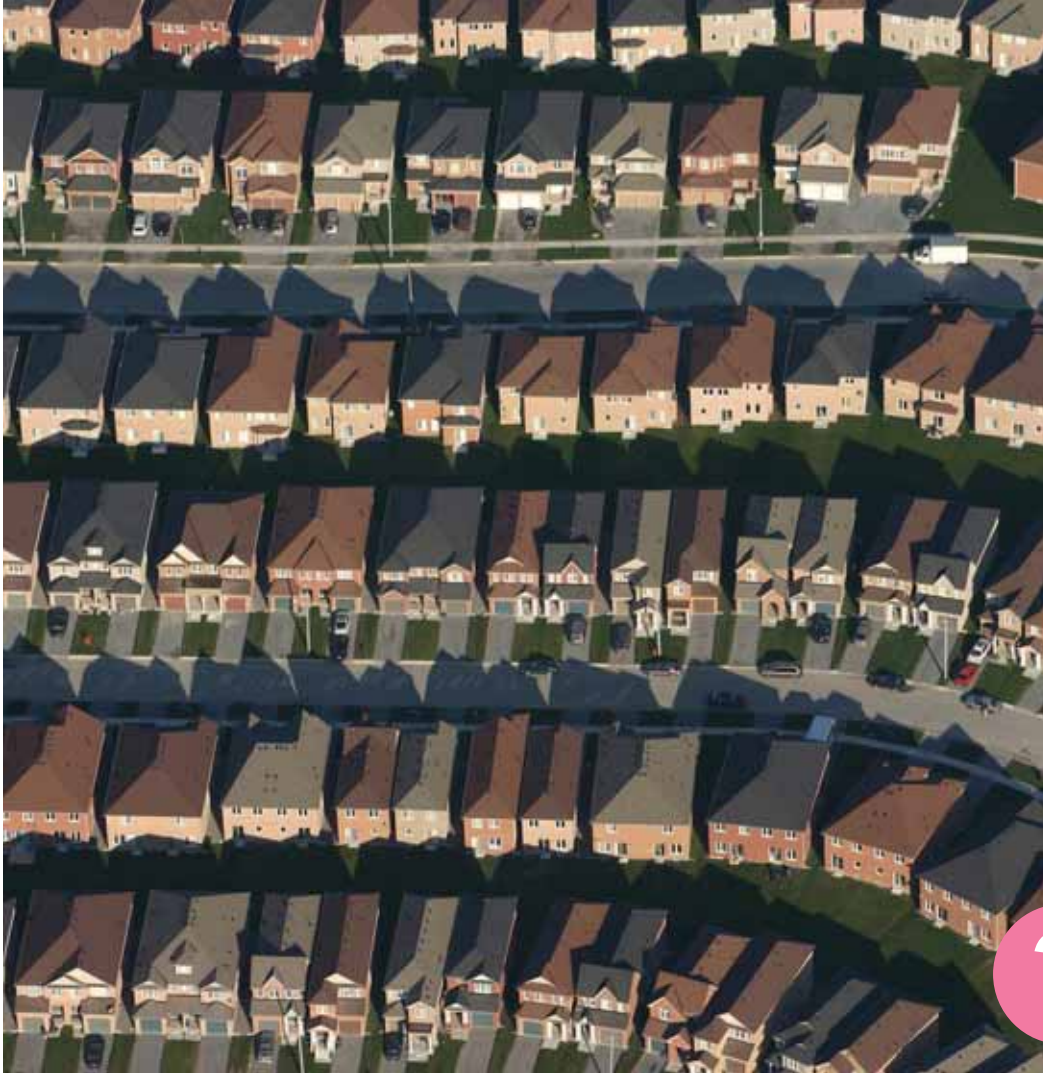
TORONTO, MÉTROPOLE TRANSCULTURELLE

Avec 45,7% de la population née à l'étranger, Toronto a été déclarée « ville la plus diversifiée au monde » par l'ONU. C'est une ville globale, post-moderne, dont la diversité culturelle est extrême. Toronto est également considérée comme la ville la plus agréable à vivre à l'heure actuelle. L'image de marque de Toronto repose sur son caractère cosmopolite et tolérant vis à vis de toutes les cultures. L'exemple de Toronto, son transculturalisme est une alternative à la question de l'identité culturelle unique. Le transculturalisme résultant de deux phénomènes – la déculturation du passé et le métissage avec le présent, le mélange de personnes interculturelles – suggère que l'identité n'est pas strictement unidimensionnelle mais définie et reconnue en rapport à l'autre. Elle ne connaît donc pas de barrière et s'avère multiple. Incapable de se définir en termes économiques, politiques, géographiques et raciaux, cette multiplicité, ce transculturalisme est aujourd'hui devenu l'image de marque de Toronto. Mais ceci révèle l'ambiguïté d'une telle position. Cette étude de cas a fort à nous apprendre pour Bruxelles.



N°1 KENSINGTON,
LE TRANSCULTURALISME COMME IDENTITÉ PUBLIQUE
Kensington est un quartier multi-culturel au centre de la ville de Toronto. Il s'agit de l'un des quartiers les plus anciens et les plus connus de la ville. En novembre 2006, il est devenu lieu historique national du Canada. De nos jours, le quartier est devenu une attraction touristique et est l'un des centres de la vie culturelle de Toronto.

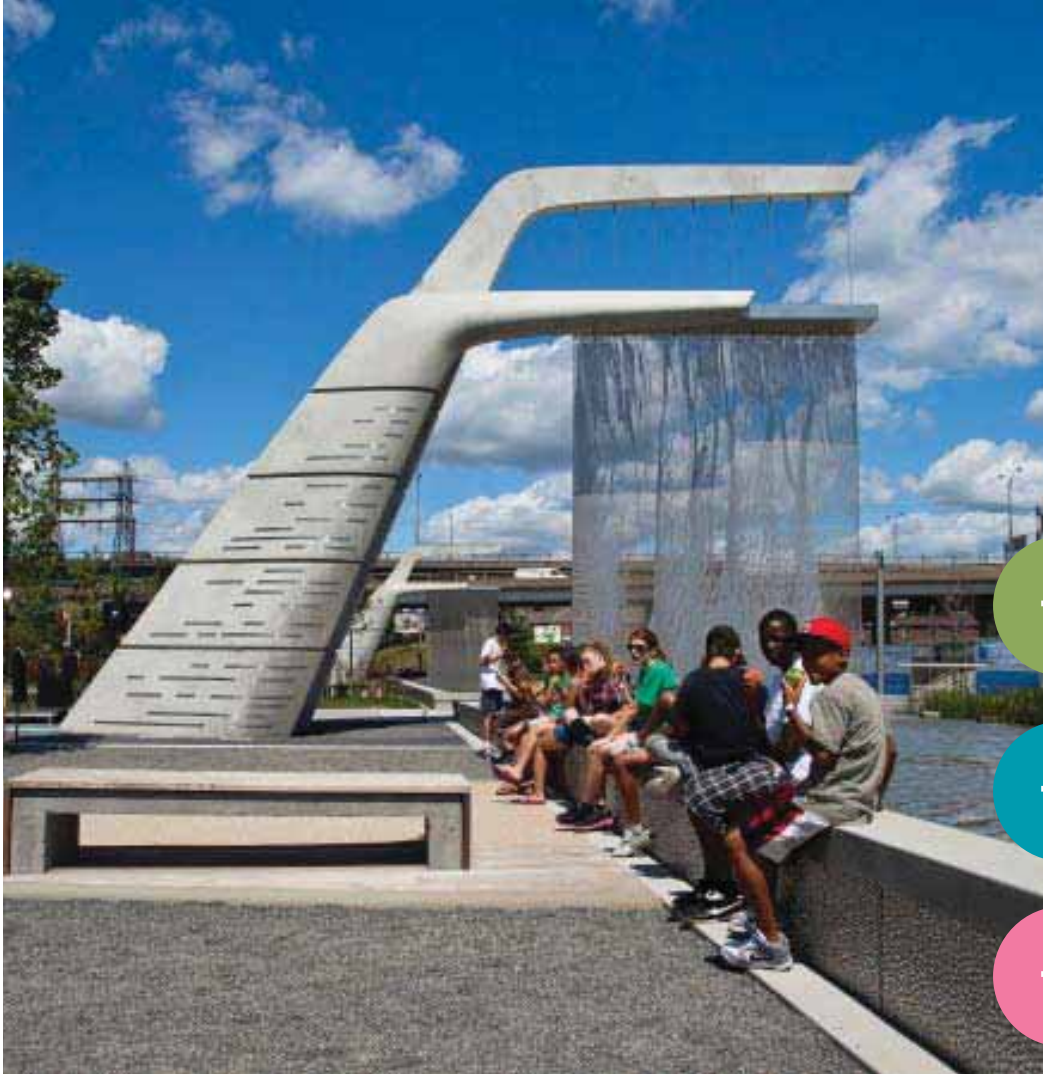




N°2 MARKHAM, LA VILLE GÉNÉRIQUE

Markham est une ville qui fait partie de l'aire métropolitaine de Toronto. Bien que sa population soit très diversifiée (presque 60% des habitants sont nés à l'étranger), l'uniformité des habitations et des espaces est frappante. Elle rend imperceptible toute différence.





N°3 SHERBOURNE COMMON, INFRASTRUCTURE DURABLE

Achevé en 2011 et situé au cœur du nouveau quartier East Bayfront – ancien quartier industriel et historique de Toronto, Sherbourne Common est le principal parc du quartier mais c'est aussi le premier parc du Canada à intégrer dans sa conception une installation de traitement des eaux de ruissellement de tout le voisinage.

Les eaux de ruissellement et les eaux pluviales sont traitées aux ultraviolets dans l'installation de traitement des eaux située dans le sous-sol du pavillon du parc, du côté Sud. Puis, les eaux traitées sont déversées par voie souterraine du côté Nord du parc, par trois remarquables tours, des sculptures de 9 m de haut. Les eaux s'écoulent du haut des sculptures dans un canal de 240m de long. Cette rivière urbaine débouche dans le lac Ontario.





LILLE, MÉTROPOLE AU-DELÀ DES FRONTIÈRES

Lille, commune de 225 784 habitants du Nord de la France, et surnommée la « Capitale des Flandres », est la principale ville d'une métropole transfrontalière notamment composée de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq... Cette intercommunalité regroupe 85 communes et compte plus d'un million d'habitants. A une échelle plus large, la métropole lilloise appartient à une vaste conurbation formée avec les villes belges de Mouscron, Courtrai, Tournai et Menin. L'Eurométropole Lille Kortrijk Tournai totalise près de deux millions d'habitants. Avec les villes de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, l'aire urbaine de Lille compose un ensemble métropolitain de plus de 3,5 millions d'habitants. La politique de la ville en matière d'aménagement urbain est fortement marquée par cette dimension métropolitaine. La dimension métropolitaine de Lille s'exprime à différentes échelles et de diverses manières. Il existe bien sûr des visions stratégiques à grande échelle comme par exemple celle développée par l'Agence des espaces naturels de la métropole. De nombreux projets ponctuels inscrivent de plus Lille en tant que métropole et ceux au-delà des frontières – entre urbanité et ruralité, entre action sociale et développement économique, ...



N°1 PARC DE LA DEÛLE, QUAND L'URBAIN ET LE RURAL SE RENCONTRE

L' idée de départ du parc, dont la genèse remonte à 1968, consiste à créer une connexion paysagère de plus de mille hectares entre la métropole lilloise et le bassin minier, le long de la Deûle, rivière alors extrêmement polluée. Faute de moyens suffisants, ce premier projet ne se concrétise que très partiellement. Dans les années 90, la communauté urbaine lilloise et diverses autres communes reprennent le projet. Un vaste territoire est alors redessiné en 1995 par les architectes paysagistes Jacques Simon, Jean-Noël Capart et Yves Hubert. Il abrite, entre autres, le jardin des cultures Mosaic mais se compose principalement de zones agricoles. Un partenariat de longue durée a donc été mis en place avec les agriculteurs locaux. L'idée est de faire connaître et de valoriser l'agriculture périurbaine.





N°2 LA CONDITION PUBLIQUE, SOUPLESSE ET MODULARITÉ

La Condition Publique, autrefois dédiée à la laine et aux soies, abrite aujourd'hui une véritable « manufacture culturelle ». C'est un lieu où spectacle vivant, arts de la rue, musiques actuelles, expositions, bals, mais aussi botanique ou conférences se côtoient au quotidien. La programmation, événementielle ou régulière, repose sur des partenariats forts avec des compagnies, structures et associations locales et métropolitaines. La Condition Publique est un lieu de travail et de diffusion artistique, un lieu de vie et de fêtes, comprenant des salles de spectacle, des studios de répétition, une maison pour les artistes, un café-restaurant, des salles d'exposition, une rue couverte et des terrasses sur les toits. La Condition Publique est un projet porté depuis la fin des années 90 par la Ville de Roubaix : il s'agissait au départ de sauver le conditionnement du quartier du Pile. En 1999, le projet culturel de la Condition Publique est acté puis labellisé « maison Folie » dans le cadre de Lille 2004, Capitale européenne de la Culture. Le lieu est aujourd'hui le symbole contemporain d'un nouvel art de vivre métropolitain : un lieu de vie et de fêtes rassemblant artistes, habitants et générations.





N°3 BOIS HABITÉ, DENSITÉ & QUALITÉ

Euralille 2 créé en 2000 s'étend sur 22 hectares au Sud de Lille Grand Palais dans la continuité de l'opération Euralille 1. Autrefois enclavé par le périphérique, ce territoire est aujourd'hui intégré au cœur de la ville de Lille grâce aux transports collectifs et à la dynamique d'Euralille 1. Le site a été aménagé afin de minimiser l'impact des nuisances routières et ferrées périphériques. Le quartier ainsi créé est un lieu calme pour l'habitat en ville. Si ce territoire accueille aujourd'hui de grands équipements métropolitains tels que le siège de la région Nord-Pas-de-Calais, il définit aussi une nouvelle entrée de ville et propose une forme originale d'habitat métropolitain. Le Bois habité est le cœur géographique de ce projet. Il s'agit d'une opération mixte aux ambitions architecturales, sociales et environnementales fortes. Le quartier est aussi ponctué de commerces et de services tels qu'une crèche, des restaurants, ...





STRASBOURG, NON-MÉTROPOLE EUROPÉENNE

Strasbourg, située dans l'Est de la France sur la rive gauche du Rhin, est le chef-lieu de la région Alsace et du département du Bas-Rhin. La ville est aussi le siège du Conseil de l'Europe depuis 1949, du Parlement européen depuis 1992 et de la Cour européenne des droits de l'Homme au sein du Palais des Droits de l'Homme depuis 1998. A ce titre, la ville porte les titres de capitale européenne et de capitale de l'Europe. Malgré ce statut et celui de ville étudiante, Strasbourg est la seule métropole française à perdre des habitants.

La dimension métropolitaine de Strasbourg reste très discrète malgré plusieurs quartiers dynamiques : le quartier européen, le campus universitaire, deux pôles de compétitivité – celui autour de l'automobile ainsi que celui autour des sciences de la vie et de la santé. La qualité de vie urbaine est toutefois excellente et le développement des mobilités douces très avancé.



N°1 TRANSPORTS EN SITE PROPRE, INTÉGRATION URBAINE DU TRAMWAY

La création du réseau de tramway strasbourgeois a donné l'occasion de repenser les déplacements urbains mais aussi de faire un vrai travail de requalification d'espaces publics. Les situations sont très variables : boulevards et avenues, grandes places, grands ensembles et faubourgs... Outre la plateforme et la voirie, des zones piétonnes ont été aménagées ainsi que des pistes cyclables, parkings, ouvrages d'art... Le coût de l'opération représente plus de 600 millions d'euros pour 50 km de tramway, et plus de 15 ans de travail. L'exemple présenté ici retrace la démolition d'un ouvrage d'art et le désenclavement d'un quartier stratégique.





N°2 VOIES CYCLABLES EN VILLE, DU TOUT AUTO AU TOUT VÉLO

Le boulevard de la Victoire, artère strasbourgeoise majeure proche des campus universitaires, a longtemps été perçue comme une coupure entre deux parties du campus. Ce boulevard a été réaménagé en « remblas » avec une promenade centrale pour les piétons et cyclistes, le tramway circulant de part et d'autre des rangées de platanes existantes. Sur tout le réseau de transport, un kilomètre de ligne de tramway équivaut à un kilomètre de piste cyclable. Strasbourg est ainsi devenue la capitale française du vélo.





N°3 LE QUARTIER EUROPÉEN & LE PÔLE DE SANTÉ, AU-DELÀ DE L'INSTITUTIONNEL

Le quartier européen de Strasbourg a récemment subi des modifications dues au passage de nouvelles lignes de tramway. De plus, un pôle de compétitivité autour du thème des sciences de la vie et de la santé vient de s'implanter en son coeur. Ce dernier est ainsi devenu partie intégrante de la ville de Strasbourg.





ROTTERDAM, MÉTROPOLE INTENSIVE

Rotterdam est une ville portuaire néerlandaise de 607 460 habitants. Son agglomération fait partie de la conurbation de la Randstad Holland.

Rotterdam, seconde ville des Pays-Bas après Amsterdam, représente le cœur industriel des Pays-Bas, et jouit d'une position géographique stratégique, à l'embouchure du Rhin et de la Meuse. Elle est ainsi le débouché économique de toute l'Allemagne de l'Ouest, la région la plus dynamique d'Europe.

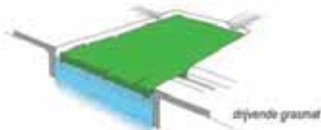
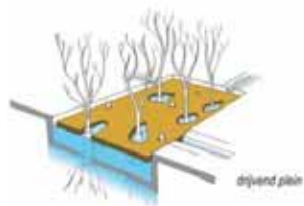
Son activité est donc principalement maritime, elle possède des infrastructures portuaires sur près de 30 kilomètres. Cet ensemble lui a permis de s'affirmer comme le troisième port mondial et le premier européen.

Néanmoins la métropole de Rotterdam est aussi un lieu de vie. La cohabitation entre activités et habitations est très étroite et nécessite de nombreux aménagements spécifiques.



N°1 WATERPLAN, PETITE ET GRANDE PLUIE

Il a été calculé que d'ici 2015, 600 millions de litres d'eau supplémentaires vont pleuvoir sur Rotterdam. C'est l'équivalent de 150 piscines olympiques, taille du centre de Rotterdam ! L'enjeu est de répartir ce volume dans toute la ville afin de soulager la ville en temps de fortes intempéries. Les urbanistes Florian De Boer en association avec les architectes Marco studio et Mark Vermeulen proposent de dessiner des places d'eau aux lieux stratégiques. Ils jouent du potentiel paysager des bassins de rétention. Leur projet d'appui sur une combinaison large de modules carrés utilisant chacun à leur manière l'eau. Les eaux pluviales sont -avec toute la saleté des rues- pompées et rejetées dans les égouts et purifiées, puis le surplus de cette eau propre rejetée aux lieux choisis à travers un dernier filtre. En période sèche, les carrés deviennent des aires de jeux ou des terrains de sport. Ainsi ces places deviennent des indicateurs forts des temporalités des espaces publics de la ville.





N°2 BATEAU-TAXI, MOBILITÉ MARITIME

Deux manières d'utiliser l'eau comme moyen de transport à Rotterdam : les taxis ou les bus.

D'une part les Watertaxi Rotterdam propose deux services de transport à Rotterdam même et dans la région. Les bateaux-taxis classiques HNY assurent la navette entre Hôtel New York et les ports Leuvehaven et Veerhaven. Et les Maas Taxis ultrarapides assurent un service entre divers points d'embarquement à Rotterdam et dans la région.

D'autre part, le ferry rapide Waterbus est une bonne idée pour une excursion dans la région de Rotterdam. Il relie Rotterdam (Willemsskade) aux villes de la région de Dordrecht.

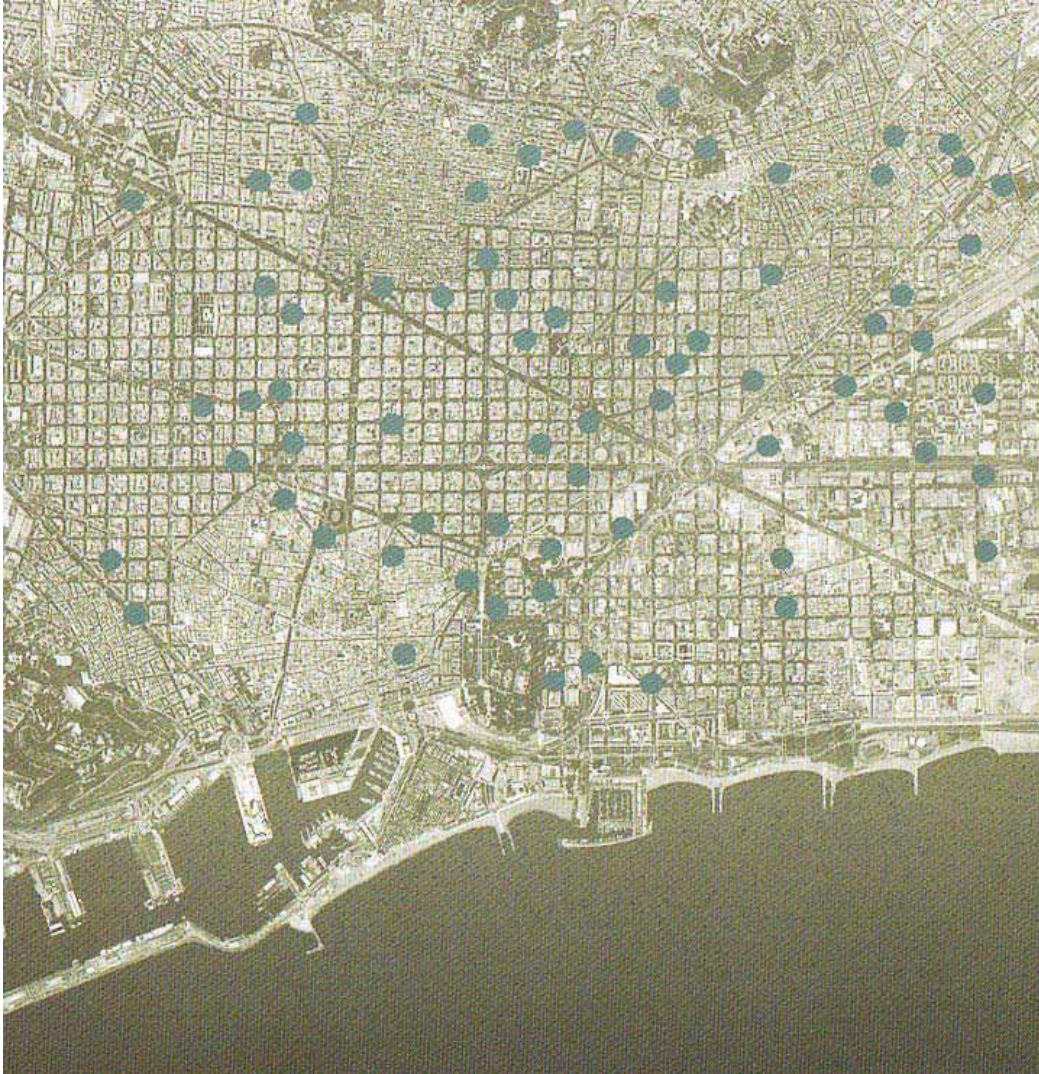




N°3 PLACE DU MARCHÉ, 24 HOURS A DAY

La Bibliothèque de Rotterdam est un bâtiment largement ouvert sur une place centrale où se tient le grand marché hebdomadaire. La Bibliothèque centrale date de 1983 (Van den Broek & Bakema), elle compte 105 000 adhérents, soit 40% de la population de la ville. La superficie totale est de 24 000 m², dont 12 000 m² ouverts au public, sur 6 étages desservis par des escalators et des ascenseurs. On trouve dans ce bâtiment : un théâtre de 250 places, un café restaurant, et une discothèque gérée par une association, ainsi que le service aux collectivités.





BARCELONE, PATRIMOINE DU FUTUR

L'espace public a servi à Barcelone d'outil de rénovation urbaine à grande échelle, c'est à dire à l'échelle métropolitaine. Barcelone est une ville compacte. Cette compacité est historique et découle entre autres de sa situation géographique entre mer et montagne. C'est à Barcelone que l'urbanisme a été imaginé et le plan Cerdà est un patrimoine urbain majeur. Au-delà de cette approche par les grands tracés d'infrastructure viaire, le travail de Forestier est venu pour sa part instaurer l'idée d'un réseau d'espaces verts.

Enfin entre 1979-1994, Barcelone a développé une stratégie à grande échelle de rénovation urbaine. Cette dernière a fait de l'espace public son cheval de bataille. Dans ce cadre de nouvelles centralités ont été créées. Echappant à la volonté d'un plan logique ou général, une attention tout particulière a été accordée à l'espace public de petite taille. Cette démarche s'est appuyée sur les initiatives locales et a été induite tant par le manque de moyens du gouvernement que par l'urgence d'intervenir au sein des espaces défavorisés et délaissés.

En définitive, plus de 200 espaces publics, petits parcs, avenues et boulevards ont été réaménagés. Ceci transforma la nature même de la métropole de barcelonaise.



N°1 GRACIA, PATRIMOINE REVISITÉ

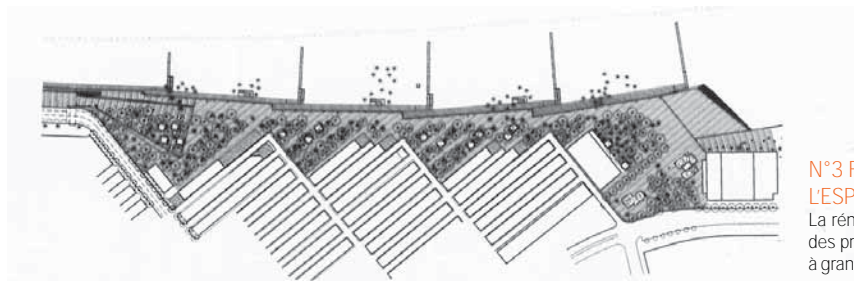
Le quartier de Gracia est un quartier historique de Barcelone. Le tissu urbain y est dense et compact. Laissé quasiment à l'abandon pendant un grand nombre d'années, le quartier de Gracia a aujourd'hui fait peau neuve. Un panel d'interventions sur l'espace public ont permis une telle mutation.





**N°2 GARE DE SANTS,
LE VIVRE ENSEMBLE ENTRE MOBILITÉ ET IMMOBILITÉ**
La place de la gare de Sants a été réaménagé par Pinon + Viaplana en 1983. Leur idée était de faire de cette place une place "moderne" à même d'absorber les désordres environnants. « Imaginez l'esplanade qui fait face à la nouvelle gare Montparnasse à Paris sans la tour, entourée de bâtiments hétéroclites, une vaste dalle sous laquelle passent les voies de chemins de fer, vous aurez ainsi une idée du site à partir duquel Pinon et Viaplana ont conçu ce remarquable projet moderne ». AMC fragments de ville, octobre 1983





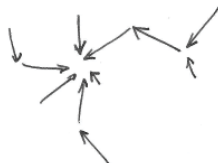
N°3 FRONT DE MER, L'ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN

La rénovation et l'aménagement du bord de mer ont constitué une des priorités de la ville de Barcelone ces dernières années. Ce projet à grande échelle se réalise progressivement sur le long terme. Les espaces publics de cette zone ont retenu l'attention de l'ensemble des aménageurs. Le bord de mer qui renvoyait auparavant à une image négative dégage aujourd'hui une image toute autre. Il s'agit même de la nouvelle façade de la métropole, sa vitrine.

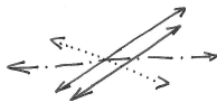




polarisation



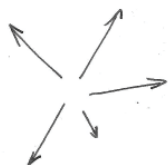
accessibilité



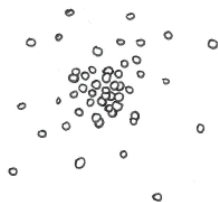
multimodalité



piéton



dissémination



densité



hétérogénéité



spécificité



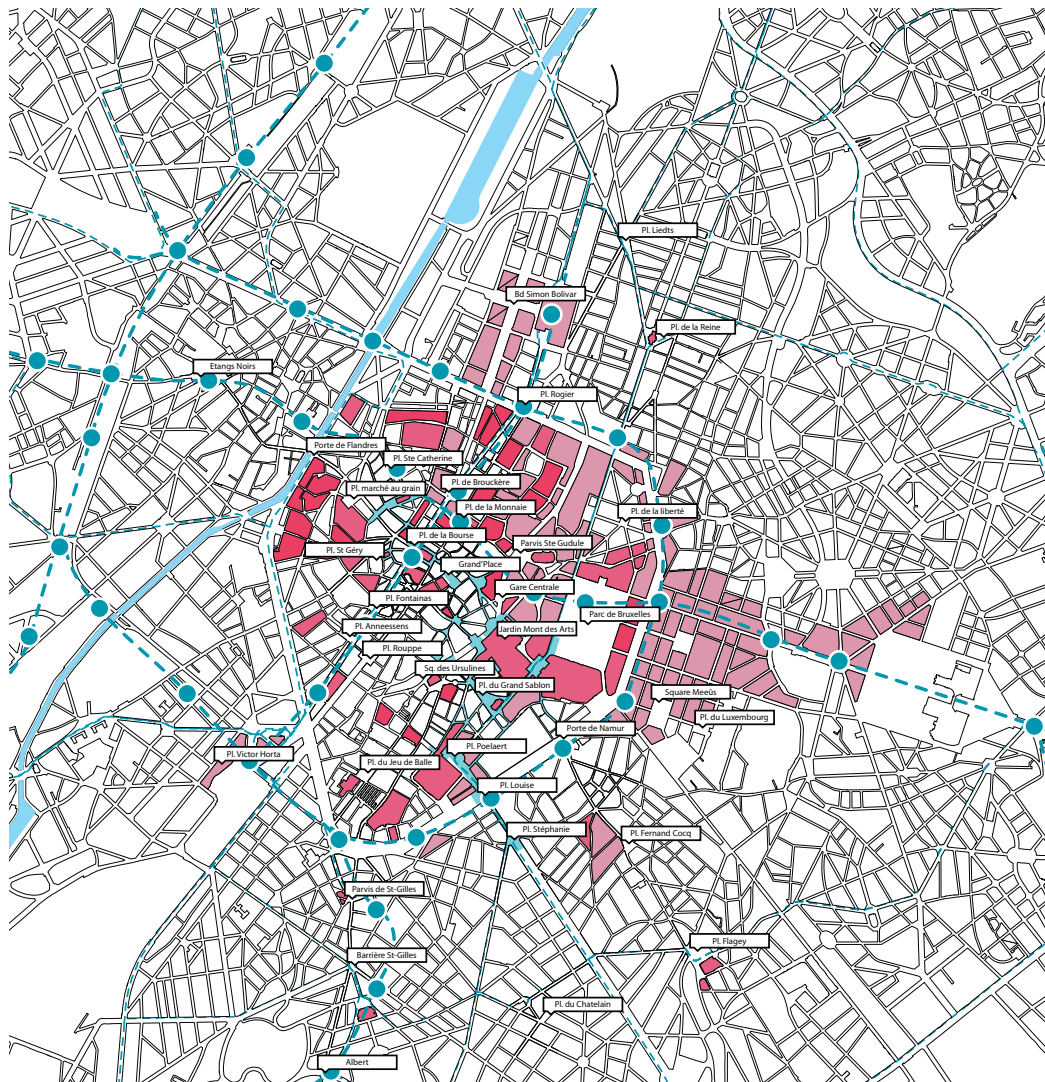
identité

CONCLUSIONS

Chacune de ces démarches étudiées développe une stratégie particulière. Cependant, au regard de notre analyse, nous comprenons que l'accent est toujours mis sur le caractère métropolitain des interventions et des lieux créés. Cette dimension métropolitaine, que nous souhaitons à terme définir, est à renforcer dans la région métropolitaine.

A travers ce diagnostic, les critères qui nous semblent essentiels à la constitution de centralités métropolitaines sont les suivants : la densité d'habitants, l'hétérogénéité des usages, la spécificité du lieu au regard de la métropole, l'accessibilité de l'espace en question, sa multimodalité et le confort du piéton. En réunissant ces six critères relatifs à la mobilité et au vivre ensemble, le rayonnement de l'espace se trouve alors renforcé. Le lieu est alors à même de polariser les publics et les activités, de les disséminer aux espaces alentours et de constituer un élément constitutif de l'identité métropolitaine.

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



UN PANEL DE 20 ESPACES PUBLICS POUR PRENDRE LE POULS DE LA MÉTROPOLE

Afin d'évaluer le caractère métropolitain des espaces publics bruxellois, 20 d'entre eux, symboliques du centre historique de Bruxelles, ont été analysés. Il s'agit par là d'appréhender la dimension métropolitaine de Bruxelles. Existe-il comme dans les autres métropoles précédemment étudiées des espaces publics à dimension métropolitaine ? Quelles sont les spécificités propres à la métropole bruxelloise en matière d'espace public ?

Les espaces publics retenus pour l'analyse ont été choisis pour leur appartenance à la symbolique de la métropole et au quotidien des habitants. Ils sont :

- ... tantôt en zone de commerce
- ... tantôt en zone administrative
- ... tantôt en zone de forte mixité
- ... tantôt à proximité d'un équipement d'intérêt collectif

Sélection :

- | | | |
|----------------------|---------------------------|----------------------|
| 1 Bourse | 8 Jardin du Mont des Arts | 15 Place Anneessens |
| 2 Albert | 9 Square des Ursulines | 16 Place Louise |
| 3 Rogier | 10 Place du Jeu de Balle | 17 Pl du Châtelain |
| 4 Etangs noirs | 11 Parc de Bruxelles | 18 Square Meeûs |
| 5 Grand Place | 12 Place Fontainas | 19 Porte de Flandres |
| 6 Bd Simon Bolivar | 13 De Brouckère | 20 Place Poelaert |
| 7 Place Victor Horta | 14 Place de la Reine | |

- 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