

STEENWEG

Synthèse du diagnostic

Rapport commandé par :
perspective.brussels/perspectiveLab
Frédéric Raynaud

Et rédigé par :
Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory
Jean-Philippe De Visscher, USL-B, UCLouvain, coordinateur
Eric Corijn, VUB
Michel Hubert, USL-B
Aniss Mezoued, BSI-BCO, UCLouvain
Sofie Vermeulen, BSI-BCO
Benjamin Wayens, ULB

Bruxelles, Novembre 2020



TABLE DES MATIERES

- I. PRÉAMBULE**
- II. LE STEENWEG DANS LE CENTRE METROPOLITAIN**
 - Le centre métropolitain
 - Le Steenweg
 - Histoire du Steenweg
- III. ENJEUX TRANSVERSAUX**
 - Vers une magistrale piétonne et cycliste
 - Vers une magistrale écologique
 - Vers une magistrale inclusive
 - Vers une magistrale de transition économique
 - Vers une magistrale culturelle
- IV. STRUCTURE SPATIALE**
 - Une section de vallée où s'alternent quartiers et nœuds
 - Les quartiers
 - Les nœuds
 - La section de vallée
- V. SYNTHÈSE DES ENJEUX ET PISTES D'ACTION**
- VI. ANNEXES**

PREAMBULE

CONTEXTE

Ce rapport fait état des recherches actuellement menées sur l'axe historique du 'Steenweg' reliant Ixelles, la Ville de Bruxelles et Molenbeek en passant par les portes de Namur et de Flandre. Il est le fruit d'une collaboration entre perspective.brussels et le Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory [BSI-BCO], à laquelle se sont joints la Ville de Bruxelles, les Communes de Molenbeek et Ixelles, ainsi que Bruxelles Mobilité. Il résume les résultats de la première phase de diagnostic, et pose les bases des futures phases opérationnelles. Afin de bien en comprendre la nature, il est utile de rappeler le processus qui y a mené, et les suites qui en sont attendues.

Le BSI-BCO (originellement dénommé Observatoire du Piétonnier) est une plateforme de recherche multi-universitaire et pluridisciplinaire créée en 2015 à la demande de la Ville de Bruxelles pour étudier et objectiver les questions qui étaient alors liées à la mise en oeuvre de la piétonnisation des boulevards centraux. Une septantaine de chercheurs issus de multiples disciplines et des différentes universités bruxelloises y sont associés, sous l'égide du Brussels Studies Institute.

Fin 2017, en conclusion d'un premier cycle de recherches, publications et débats publics, le BSI-BCO a décidé d'élargir son objet d'étude pour couvrir l'ensemble du 'centre métropolitain'. A la suite de ce choix, début 2018, perspective.brussels -dans le cadre du PerspectiveLab- et le BSI-BCO ont décidé d'organiser conjointement une masterclass d'une semaine intitulée «ZoomIn-ZoomOut: From pedestrian area to urban project», dont l'objectif était à la fois de resituer le piétonnier dans une vision globale du centre métropolitain (zoom out) et d'identifier les opportunités d'actions locales permettant d'implémenter cette vision (zoom in). Cette masterclass a mené à la réalisation d'une grande maquette du centre métropolitain qui a ensuite été exposée et mise en débat au Bozar, à perspective.brussels et à l'exposition 'You are Here' organisée dans le cadre de la branche bruxelloise de l'International Architecture Biennale of Rotterdam.

Les réflexions menées dans le cadre de la masterclass ont notamment pointé l'intérêt de mener une réflexion plus approfondie sur l'axe historique du Steenweg. A cette fin, perspective.brussels, avec le soutien du BSI-BCO, a organisé fin 2018 une exposition et un cycle de conférences-visites intitulé 'De Haut en Bas' et dédié à l'histoire et aux enjeux du Steenweg. En parallèle, à la même période, l'adoption du nouveau plan régional de mobilité 'Goodmove' conférerait au Steenweg le statut de 'magistrale piétonne' traversant le centre d'ouest en est.

Enfin, en 2019, suite à l'adoption du plan GoodMove et aux résultats positifs de l'exposition, perspective.brussels a souhaité évoluer vers des objectifs plus opérationnels et a confié au BSI-BCO une mission d'accompagnement

scientifique dans la définition, l'encadrement et la valorisation de futures missions de conception de projets et/ou d'actions urbanistiques sur le Steenweg. Le présent rapport est la conclusion de la première phase de diagnostic réalisée dans ce cadre.

MÉTHODOLOGIE

Le diagnostic a été d'abord été mené de façon collaborative via l'organisation à perspective.brussels de trois workshops thématiques entre mai et septembre 2019: Les éléments de diagnostic qui ont émergé de ces workshops ont fourni la base du présent document.

- Le premier workshop a été consacré aux questions de mobilité. Sur base d'une analyse présentée par Aniss Mezoued et Michel Hubert, membres du BSI-BCO, la réflexion a été menée en présence de représentants de Bruxelles Mobilité, de la SNCB, de la STIB, d'urban.brussels, de visit.brussels et de la direction de Monuments et Sites.
- Le second workshop a été dédié aux enjeux de culture et d'événements, sur base d'une analyse présentée par Eric Corijn, membre du BSI-BCO. Le débat a ensuite été mené avec la participation de représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB et du RAB-BKO (Réseaux des Arts à Bruxelles).
- Le dernier workshop a été consacré aux enjeux de commerce et de logement, sur base d'une analyse présentée par Benjamin Wayens, membre du BSI-BCO à des représentants de hub.brussels, d'Unizo et de Bruxelles Mobilité.

Ces workshops ont permis de comprendre les enjeux généraux rencontrés le long du Steenweg. Cette approche collaborative a ensuite été complétée par un travail cartographique permettant de localiser les enjeux et d'anticiper leur traduction en projets concrets. Le tout a été synthétisé dans une version provisoire du rapport.

Enfin, entre juin et octobre 2020, cette version provisoire a été présentée et discutée avec la Commune d'Ixelles (le 19/06 en présence de l'Echevin et les Services de l'Urbanisme, du Patrimoine et de la Mobilité, ainsi que le Département Espace Public) la Ville de Bruxelles (le 08/07 en présence de la Cellule Planification, de la Cellule Espaces Publics, de la Cellule Patrimoine et de la Cellule Développement Durable) et la Commune de Molenbeek (15/09 en présence de l'Echevin et le Service des Travaux Publics, ainsi que le Département Infrastructures et Développement Urbain) et avec Bruxelles Mobilité (le 20/10 en présence de la Direction Stratégie). Au terme de ces présentations, chacun a marqué son intérêt pour construire une vision commune pour le Steenweg. Ces rencontres ont été l'occasion d'affiner le diagnostic et de mieux l'articuler aux politiques communales et de mobilité

PERSPECTIVE

Plusieurs actions sont actuellement envisagées pour poursuivre la dynamique initiée dans le cadre de cette première phase de diagnostic.

La première est la constitution d'une taskforce rassemblant au minimum des représentants de perspective.brussels, Bruxelles Mobilité, de la Ville de Bruxelles, des Communes de Molenbeek et d'Ixelles et du BSI-BCO. Le premier objectif sera de faire l'inventaire de moyens disponibles pour répondre aux enjeux soulevés dans ce rapport: inventaire des projets en cours ou programmés par les différents acteurs dans le périmètre d'étude, éventuels budgets supplémentaires disponibles, etc. Le second objectif est de déterminer la nature des actions à entreprendre. A titre d'exemple, plusieurs pistes ont été évoquées, depuis des actions 'événementielles' telles qu'une course à pied sur le Steenweg, jusqu'à des outils de planification plus formels tels qu'un 'Plan de Qualité Paysagère et Urbanistique' ou un guide thématique des actions à entreprendre, en passant par des actions d'urbanisme tactique'.

Parallèlement, il est apparu que certains points stratégiques nécessitent de poursuivre des recherches plus détaillées. A titre d'exemple, certains nœuds de mobilité tel que les portes de Namur et portes de Flandres méritent une réflexion plus approfondie et concertée avec les différents acteurs concernés. A noter également que, grâce à des financements internes à l'UCLouvain et à l'USL-B, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert dirigent actuellement une analyse socio-spatiale du domaine public réellement accessible autour du Steenweg (c'est-à-dire l'espace public augmenté des espaces de gares, stations, parkings, galeries, institutions publiques, etc.).

Enfin, même si ce diagnostic a été réalisé antérieurement à la crise du Covid-19, force est de constater que celle-ci n'a fait que renforcer les différents constats. L'accès à des espaces publics de qualité est plus que jamais une nécessité. Que ce soit pour se déplacer ou simplement pour le plaisir de prendre l'air et d'entretenir un minimum de vie sociale, les espaces publics doivent pouvoir accueillir le plus grand nombre dans le respect des distances de sécurité. Sur le plan social, la crise accentue dramatiquement les inégalités en termes de conditions de vie, de travail, de vulnérabilité économique et sociale. Lutter contre l'isolement et renforcer les solidarités est une urgence. Sur le plan économique, la crise révèle la vulnérabilité d'économies exogènes telles que le tourisme. Elle implique également une profonde réorganisation spatiale du travail dans le secteur tertiaire. Les effets s'en font surtout ressentir dans les quartiers hyperspécialisés. Inversement, la crise a rappelé l'importance de l'économie endogène dite 'essentielle'. Enfin, plus fondamentalement, la crise nous enseigne l'importance d'agir collectivement. Or, avec la fermeture de l'horeca et du secteur culturel, la crise

nous prive des lieux où s'inventent les imaginaires collectifs et où se crée des solidarités par-delà nos cercles personnels.

Bien entendu, ces différents problèmes frappent l'ensemble du territoire. Néanmoins, ils se manifestent le long du Steenweg avec une intensité, une diversité et une complexité d'interactions très particulière. Si la crise est globale et systémique, alors le Steenweg est un lieu où expérimenter comment l'affronter dans toute sa complexité.

Les pages qui suivent sont le fruit de ces multiples réflexions. Nous espérons qu'elles permettront à chacun de bien comprendre ce qu'est le Steenweg, pourquoi il est important de le valoriser et les façons d'y parvenir. Mais plus encore, nous espérons qu'elle susciteront de nouvelles envies de collaborer au redéveloppement du Steenweg et qu'elles ouvriront la voie à des actions et collaborations plus concrètes.

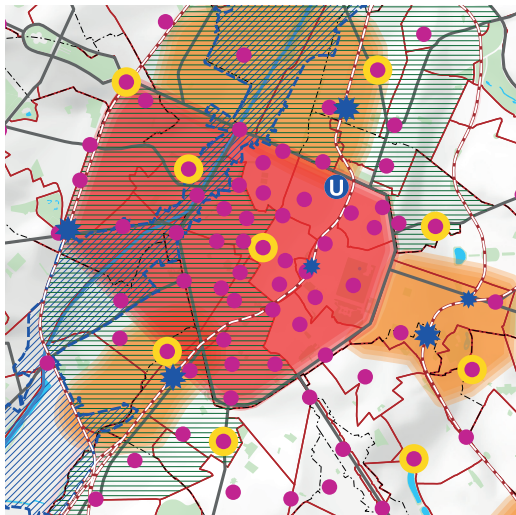
Bonne lecture !

LE STEENWEG DANS LE CENTRE METROPOLITAIN

L'objectif de ce chapitre est de :

- *définir les périmètres du 'centre métropolitain' et du 'Steenweg'*
- *définir les enjeux et opportunités générales qui justifient l'utilité de ce diagnostic.*

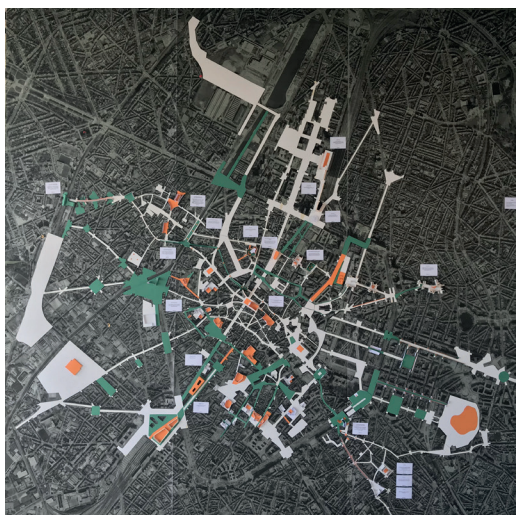
LE CENTRE MÉTROPOLITAIN



01. PRDD Carte O1 (extrait), Région de Bruxelles-Capitale, 2019



02. Plan d'embellissement (extrait), Victor Besme, 1834



03. Vision pour le centre métropolitain, BSI_BCO, 2018

DEFINITION

Conformément au PRDD [fig.01], le 'centre métropolitain' de Bruxelles est ici entendu comme un espace dépassant les limites du 'pentagone' pour inclure la boucle de métro, le canal, les quartiers de gare et les quartiers de portes.

Cette reconsidération du périmètre du centre prend appui sur les définitions de centre urbain proposées par les sociologues Jean Rémy et Henri Lefebvre. Selon Rémy, un centre urbain (européen) se caractérise par une grande mixité sociale et fonctionnelle, une densité bâtie élevée structurée par des espaces publics favorisant la marche, et une forte connectivité et accessibilité aux différentes échelles territoriales (autres quartiers, pôles urbains, périphéries, villes, pays, etc.). Selon Lefebvre, ces conditions de centralité et de simultanéité font du centre urbain : « une forme mentale et sociale, celle de la simultanéité, de la réunion, de la convergence, de la rencontre (ou plutôt, des rencontres). Cela est une qualité qui naît de la quantité (espaces, objets, produits). Elle est une différence, ou plutôt, un ensemble de différences » (Lefebvre, 1968, p. 93). De ce point de vue, le rôle socialement structurant d'un centre urbain repose sur la présence simultanée d'une quantité de différences sociales et fonctionnelles. Lorsque ces conditions sont réunies, l'accessibilité au centre urbain devient alors une composante essentielle du « droit à la ville ».

Partant de ces définitions, l'extension du périmètre du centre métropolitain permet de mieux inclure des différents lieux qui soutiennent structurellement la dynamique du centre-ville. A titre d'exemple, l'inclusion du centre de Molenbeek à l'ouest, et du quartier européen à l'est permet d'intégrer une diversité sociale plus représentative de la population bruxelloise. De même, l'intégration des quartiers de gare, de portes et de la zone du canal permet d'intégrer une plus grande diversité fonctionnelle. L'inclusion de la boucle de métro, des gares et du canal permet de réarticuler l'accessibilité du centre autour des infrastructures non-automobiles.

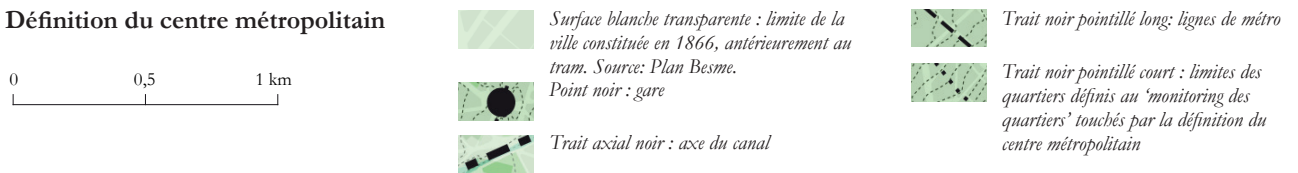
ENJEUX

Conformément aux objectifs politiques exprimés dans le PRDD et dans les déclarations de politique générale de la Région, de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek-Saint-Jean et d'Ixelles, cette extension du périmètre permet également de repenser le centre métropolitain dans une perspective de durabilité sociale, de transition économique et de réponses environnementale :

- **Mobilité** : Cette nouvelle définition du centre correspond au nœud d'infrastructures non-automobile formé par les chemins de fer, le canal et le métro. Historiquement, il correspond au périmètre de la ville fondée sur le rythme de la marche, avant l'introduction du tram [fig.02]. L'extension du périmètre permet de mieux rencontrer les enjeux de transition mobilitaire et de réduction de la dépendance à la voiture, tels qu'exprimés dans le projet de plan de mobilité Goodmove, dans le projet de généralisation des zones 30 à l'échelle régionale, dans le principe de la « ville à 10 minutes » ambitionné par la Ville de Bruxelles et de « ville de proximité » structurée autour des « noyaux d'identité locale » définis au PRDD.
- **Ecosystèmes** : L'extension du périmètre permet d'inclure les deux flancs de la vallée et de placer le canal au centre. Cette configuration est plus adéquate à une juste prise en considération des enjeux de gestion de l'eau, des îlots de chaleur et des continuités écologiques.
- **Droit à la ville** : L'extension permet d'inclure une plus grande diversité de populations dans la définition du centre. D'une part, cela permet une meilleure coordination des différentes



Définition du centre métropolitain



politiques d'inclusion sociale. D'autres part, cela ouvre la possibilité de développer de nouvelles synergies entre des dynamiques généralement considérées comme distinctes.

- *Transition économique* : L'extension du périmètre permet d'inclure une diversité maximale d'usages, notamment les fonctions productives autour du canal, les fonctions tertiaires et internationales dans les quartiers des gares, les commerces des quartiers de portes et le long des anciennes chaussées. Elle ouvre la porte à une approche 'circulaire' de l'économie, basée sur les synergies entre ces différentes dynamiques, leur ancrage dans le tissu urbain et le bénéfice réellement apporté aux Bruxellois

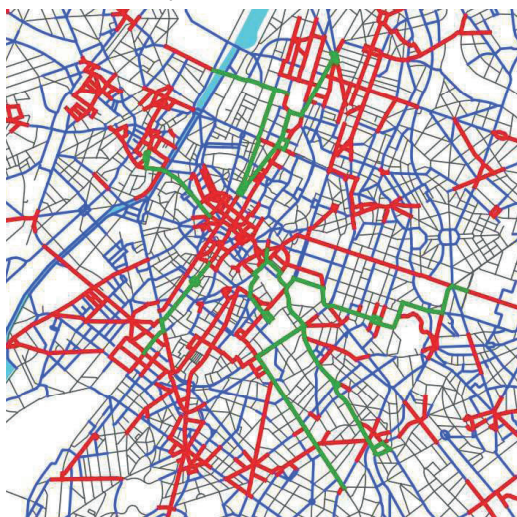
(foundational economy).

- *Imaginaire métropolitain* : l'extension du périmètre permet d'inclure une plus grande diversité de lieux et de dynamiques culturelles, plus en phase avec la réalité et la complexité de Bruxelles comme 'petite ville-monde'.

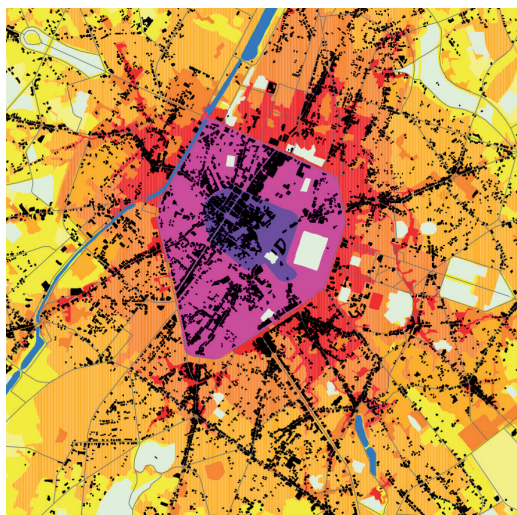
LE STEENWEG



01. Plan de Bruxelles, J. Blaeu, 1649



02. Plan GoodMove (extrait), Bruxelles Mobilité, 2019



04. Espaces commerciaux et noyaux historiques, IGEAT

DEFINITION

Le 'Steenweg' désigne ici la séquence d'espaces reliant la chaussée de Gand, la porte de Flandre, la Bourse, la Grand'Place, le Mont des Arts, la Place Royale, la porte de Namur, et les chaussées d'Ixelles et de Wavre.

Depuis les origines jusqu'au XIX^{ème} siècle, il a été le principal axe de circulation reliant le quartier du port, du marché et du palais [fig.01], ainsi que le cœur du vaste réseau de chaussées reliant Bruxelles aux villes avoisinantes d'Alost, Malines, Leuven, Wavre, Genappe, Hal, Ninove, et aux autres principales villes belges que sont Gand et Bruges, Anvers, Hasselt, Liège, Namur et Luxembourg, Charleroi, Tournai (et encore au delà). Le Steenweg a ensuite été profondément altéré par les grands travaux des XIX^{ème} et XX^{ème} siècle : déviation et prolongation du canal, création des boulevards du Centre, de la jonction Nord-Midi et du Mont des Arts, aménagements autoroutiers des boulevards. Il reste néanmoins la principale séquence spatiale permettant de traverser le centre métropolitain d'est en ouest.

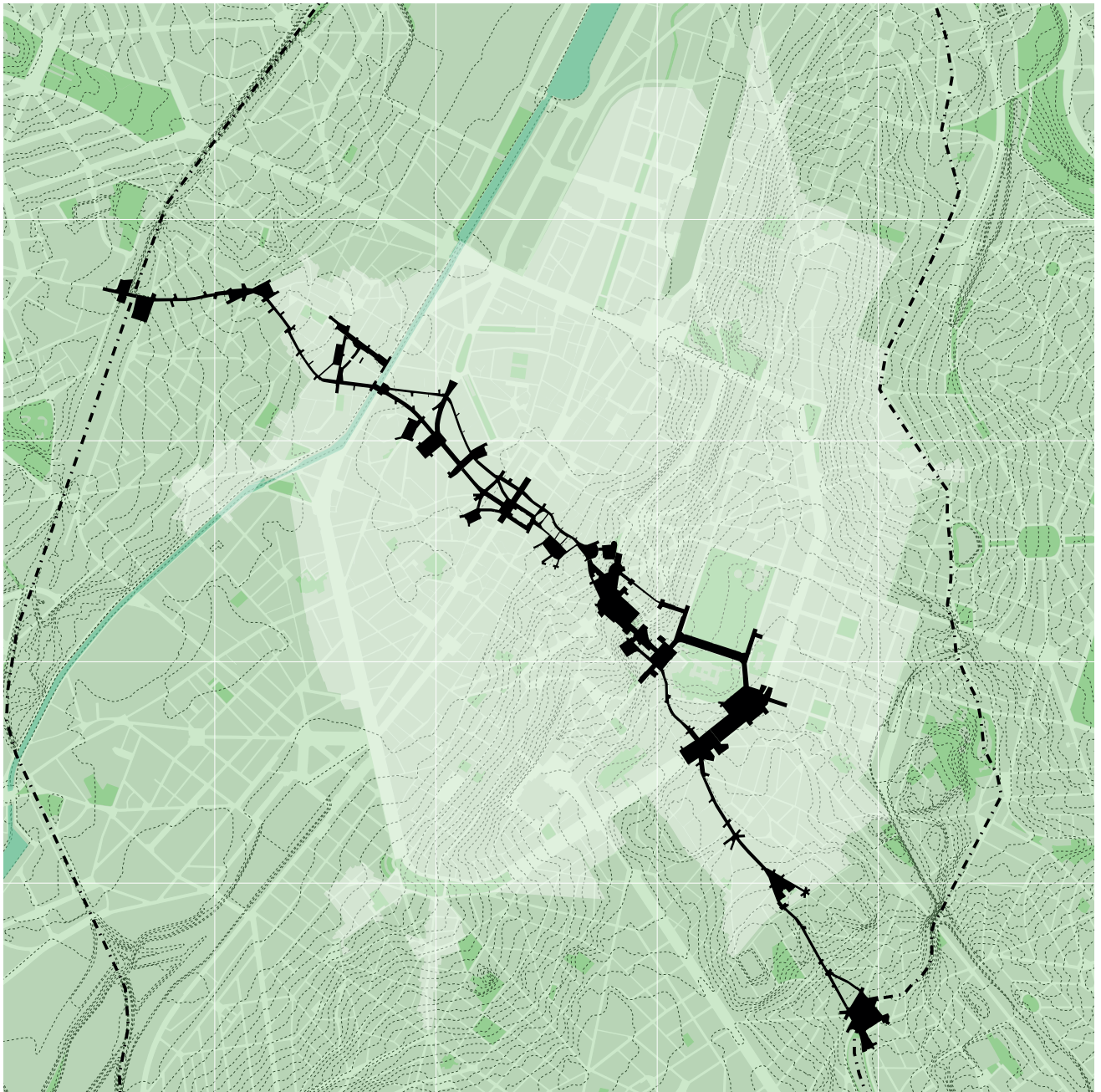
Dans le cadre du présent diagnostic, le périmètre du Steenweg sera considéré comme suit :

- *Longueur* : la réflexion est menée sur la séquence d'espaces reliant la station de métro Ossegem (croisement entre chaussée de Gand et la ligne de métro/train L28) jusqu'à Flagey (croisement entre chaussée d'Ixelles et vallée du Maelbeek), de façon à articuler la réflexion sur le centre aux réflexions sur les espaces structurants de la première couronne. Au sein de cette séquence, une attention plus particulière sera portée à la séquence reliant la station de métro Etangs Noirs à la place Fernand Coq ; ce tronçon correspondant à l'emprise historique de la ville 'marchable' du début du XIX^{ème} siècle.
- *Largeur* : au fil de l'histoire, le tracé originel du Steenweg a connu plusieurs dédoublements et épaississements tels que : rue Dansaert/rue de Flandre ; rue Marché aux Herbes/rue Marché au Beurre ; place Agora/square de la Putterie/place d'Espagne/gare Centrale ; Mont des Arts/galleries Ravenstein, rue de la Montagne de la Cour/rue du Musée ; porte de Namur/place du Trône ; chaussée de Wavre/chaussée d'Ixelles. Tous ces espaces sont inclus dans le périmètre d'étude.

ENJEUX

Le Steenweg est un espace stratégique pour le développement durable du centre métropolitain :

- *Mobilité* : le plan GoodMove [fig.02] institue le Steenweg comme principale 'magistrale piétonne' traversant le centre d'est en ouest. Il est en outre soutenu par la ligne de métro qui lui est parallèle.
- *Ecosystèmes* : le Steenweg forme une 'section de vallée' reliant les plateaux, les pentes et le marais et permet d'intégrer les interrelations entre ces écosystèmes. Par analogie avec le concept de 'magistrale piétonne' développée dans le plan Goodmove, le Steenweg a également le potentiel de devenir une 'magistrale écologique'.
- *Droit à la ville* : le Steenweg relie les quartiers socialement les plus diversifiés, des plus pauvres aux plus riches, en passant par les quartiers les plus internationaux. Il a le potentiel de devenir une 'magistrale inclusive'.
- *Transition économique* : le Steenweg relie les quartiers économiquement les plus diversifiés, tout en étant le cœur du réseau commercial [fig.03]. Il a le potentiel de devenir une 'magistrale de transition économique'.



Définition du Steenweg

0 0,5 1 km



Surface blanche transparente : limite de la ville constituée en 1866, antérieurement au tram. Source: Plan Besme.



Surface noire : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic



Trait axial noir : ligne ferroviaire ouest et axe de la vallée du Maelbeek.

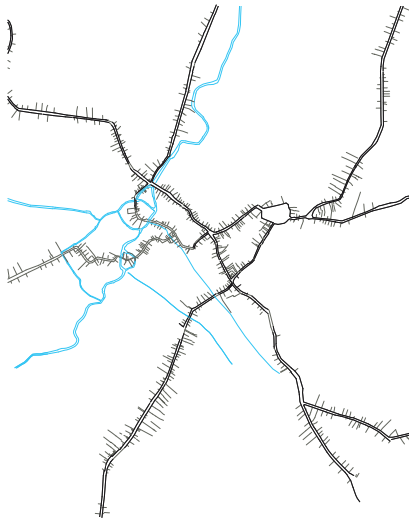
- *Imaginaire métropolitain* : le Steenweg concentre une grande densité d'institutions culturelles et d'ensemble patrimoniaux. Il a le potentiel de devenir une 'magistrale culturelle'.

HISTOIRE DU STEENWEG



Réseau de chaussées rayonnant depuis Bruxelles vers le duché de Brabant en 1830

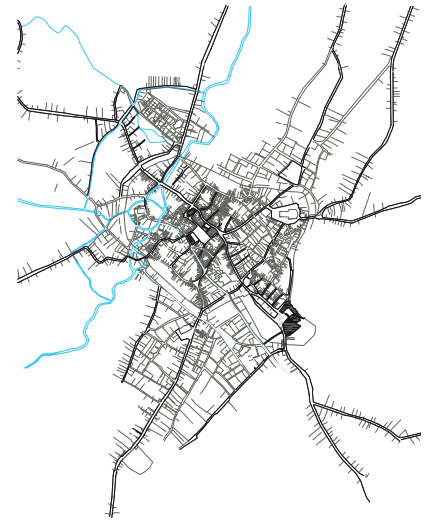
Source: Brabant méridional, divisé en arrondissemens et cantons de justice de paix dressé et gravé par C. van Baarsel et Fils, Weygand, Amsterdam, 1830.



977



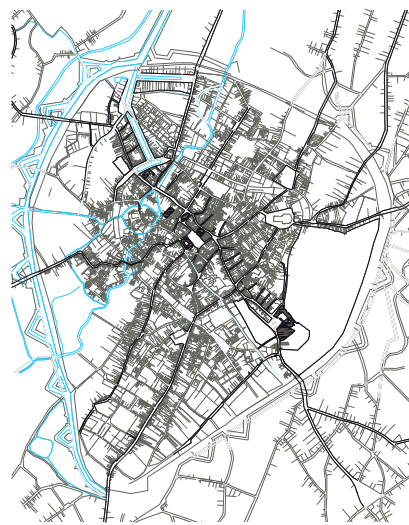
1052



1357



1550



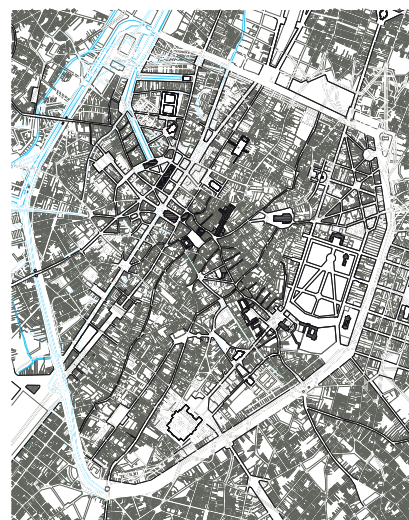
1640



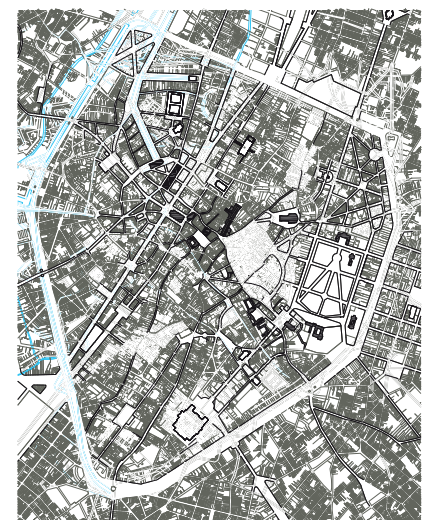
1777



1835



1895



1930

Morphogenèse du Steenweg 977-1930

Source: Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013

Surfaces noires : monuments le long du Steenweg
 Traits noirs épais : tracé du Steenweg
 Traits noirs fins : limites viaires et parcellaires



2009

Morphogenèse du Steenweg 2009

Source: Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013

Surfaces noires : monuments le long du Steenweg

Traits noirs épais : tracé du Steenweg

Traits noirs fins : limites viaires et parcellaires actuelles

Traits blancs : limites viaires et parcellaires disparues



2009

**Morphogenèse du Steenweg,
tronçon Bourse - Place Royale, 2009**

Source: Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013

Surfaces noires : monuments le long du Steenweg

Traits noirs épais : tracé du Steenweg

Traits noirs fins : limites viaires et parcellaires actuelles

Traits blancs : limites viaires et parcellaires disparues

BIBLIOGRAPHIE

- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Paris: Éditions Anthropos.
- Remy, J. (2015), *L'espace, un objet central de la sociologie*, Toulouse: Érès, « Sociétés urbaines et rurales ».
- Corijn, E., Vanderstraeten, P. (2018). *Le piétonnier, l'hypercentre et les multiples centralités de Bruxelles*, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (eds.), *Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*, Brussels : BSI-BCO.
- De Visscher, J.P., Mezoued, A., Vanin, F. (2018). *L'hypercentre de Bruxelles : du piétonnier au projet urbain*. Masterclass Zoom In – Zoom Out, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (eds.), *Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*, Brussels : BSI-BCO.
- Corijn, E., Vloeberghs, S. (2009), *Bruxelles!*, Bruxelles: VUB-Press.
- Corijn, E. (2019), *Une ville n'est pas un pays, Plaidoyer pour la révolution urbaine*, Bruxelles: Samsa ed.
- 2019 *Une ville n'est pas un pays, Plaidoyer pour la révolution urbaine*, Samsa ed.
- Dessouroux, Ch. (2008), *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles et Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.
- De Visscher, J.P. (2013). *Indivision* [PhD Dissertation], Louvain-la-Neuve: Presses Universitaires Louvain.
- Région de Bruxelles Capitale et Collège réuni de la Commission communautaire commune, *Déclaration de politique générale commune, législature 2019-2024*, <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/declaration-de-politique-generale-commune-au-gouvernement-de-la-region-de-bruxelles-capitale-et-au-college-reuni-de-la-commission-communautaire-commune>
- Ville de Bruxelles, *Accord de majorité 2018-2024. Une ville internationale apaisée et solidaire*, https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/Accord_de_majorite_Ville_de_Bruxelles_2018-2024.pdf
- Molenbeek-Saint-Jean, *Déclaration de politique communale 2018-2024*, <http://www.molenbeek.irisnet.be/fr/fichiers/conseil/note-orientation-politique/declaration-de-politique-communale.pdf>
- Ixelles, *Accord de majorité 2018-2024*, <http://www.ixelles.be/site/fr/download/declaration-politique-generale.pdf>
- Région de Bruxelles Capitale (2018), *Cartes 01 Armature Spatiale et Vision pour Bruxelles*, in Plan régional de Développement durable, retrieved from https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_carte_01_180712.pdf
- Bruxelles Mobilité (2019), *Projet de Plan Régional de Mobilité Annexes*, p85, <https://goodmove.brussels/fr/plan-regional-de-mobilite/#plan-telechargement>
- Bruxelles Mobilité (2019), *Projet de Ville 30 document de travail n.2019-12-16*, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/kaart.pdf>

ENJEUX TRANSVERSAUX

L'objectif de ce chapitre est d'établir les enjeux transversaux qui guideront ultérieurement l'analyse des différents espaces constitutifs du Steenweg.

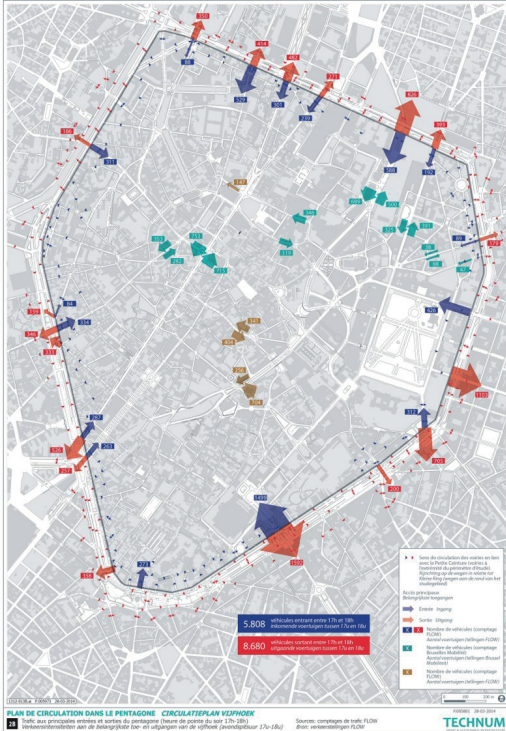
Il mettra plus particulièrement en lumière le caractère stratégique du Steenweg en tant que potentielle :

- *Magistrale piétonne et cycliste*
- *Magistrale écologique*
- *Magistrale inclusive*
- *Magistrale de transition économique*
- *Magistrale culturelle*

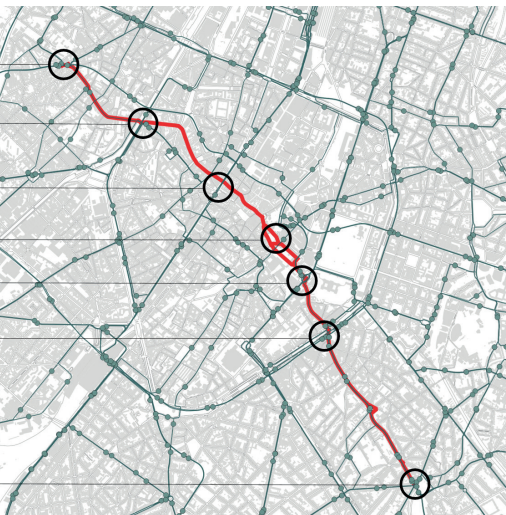
Les éléments de diagnostic contenus dans ce chapitre sont issus de trois workshops thématiques qui se sont tenus à perspective.brussels :

- *07.06.2019 : Mobilité*
- *25.06.2019 : Culture et événements*
- *13.09.2019 : Dynamiques économiques et résidentielles*

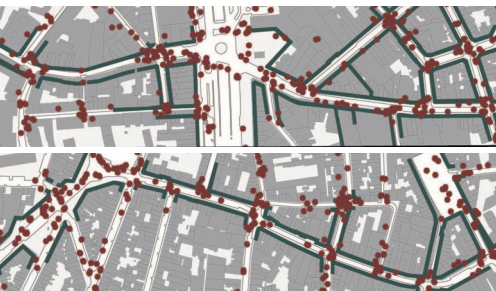
VERS UNE MAGISTRALE PIÉTONNE ET CYCLISTE



01. Flux automobiles entrantes et sortants, Technum 2014



02. Nœuds de transports en commun sur le Steenweg, A. Mesqued, 2019



03. Infractions au PAVE (extraits), CES USL-B, 2019

FORCES

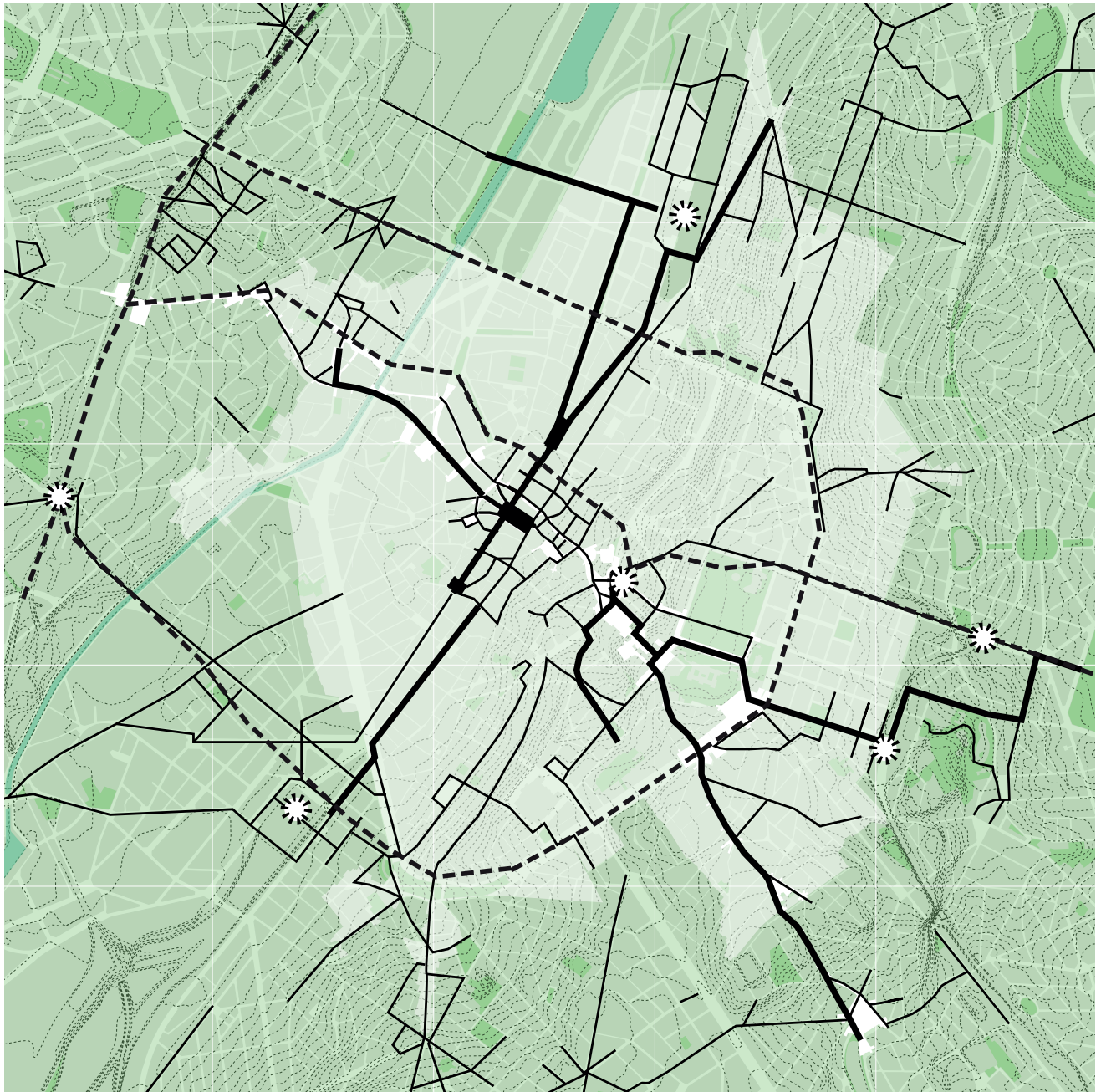
Le plan GoodMove institue le Steenweg comme principale ‘magistrale piétonne’ traversant le centre d’est en ouest. Plus largement, le Steenweg possède de nombreux atouts pour devenir un axe majeur en termes de mobilité douce :

- Le Steenweg forme la séquence spatiale la plus continue pour traverser le centre métropolitain d’ouest en est, de la ville basse vers la ville haute.
- Plusieurs tronçons sont déjà piétonnisés (chaussée d’Ixelles, Mont des Arts, marché aux Herbes et rue Sainte Catherine). En outre, du fait de leur faible largeur, les flux automobiles de transit sur les rues de Namur et de Flandres sont quantitativement nettement moins importants que ceux mesurés au niveau des avenues Louise, Loi ou Bélliard par exemple [fig.01]. Par conséquent, réduire les flux automobiles sur le Steenweg n’aura que peu d’impact sur la fluidité du trafic régional. Dans cet esprit, les récentes réflexions menées par Bruxelles Mobilité au sujet de la généralisation des zones 30 km/h sur l’ensemble de la région propose d’appliquer ce ralentissement à la chaussée de Gand. D’une façon générale, les besoins logistiques sur le Steenweg sont limités (véhicules de sécurité, livraisons de détail, pas de poids lourds). Pour ces différentes raisons, de nouveaux partages de l’espace public sont envisageables.
- Le Steenweg est fortement connecté au réseau de transports en commun [fig.02]. Il est parallèle au tronçon central des lignes de métro 1 et 5, croise plusieurs arrêts de tram et de nombreuses lignes de bus. Il est desservi en son centre par la gare Centrale.
- Le Steenweg est le cœur du réseau de chaussées bruxelloises, lesquelles ont un fort potentiel en termes de réseau cycliste à l’échelle métropolitaine.
- Sur le plan sociodémographique, les populations habitants actuellement autour du Steenweg ont un profil potentiellement compatible avec une réduction de l’usage de la voiture (population très jeune à l’ouest, population plus âgée, mais avec peu d’enfants, à l’est).

FAIBLESSES

Néanmoins plusieurs problèmes persistent :

- Les voitures parkées et le non-partage des espaces de voiries laissent un espace limité pour la marche et le vélo. En dehors des places, l’espace dédié au séjour et aux activités de rue est très limité.
- Les nœuds routiers au niveau des portes de Namur, place Royale Cantersteen, rue des Poissonniers et porte de Flandres rendent les traversées difficiles.
- La continuité de l’ensemble du parcours est peu lisible, de même que les connexions aux gares, stations de métro trams et bus.
- La forte pente entre le bas et le haut de la ville rend la montée physiquement éprouvante, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes.
- Des nombreux micro-obstacles obstruent le parcours des piétons et cyclistes [fig.03].
- En l’état actuel, le bus 33 ne permet pas de soutenir le Steenweg. Son tracé est peu lisible car les deux sens de circulation emprunte des tracés différents au niveau du Sablon (boucle rue de Namur - Poelaert) et dans le bas de la ville (rue du Lombard dans un sens, rue des Bogards dans l’autre). En outre, il est régulièrement pris dans la congestion des rues du Midi, de Namur, de la Régence, Van



Steenweg et axes structurants piéton-méto

0 0,5 1 km

Surface blanche transparente : limite de la ville constituée en 1866, antérieurement au tram. Source: Plan Besme.

Surface blanche : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic

Trait noir pointillé : lignes de méto

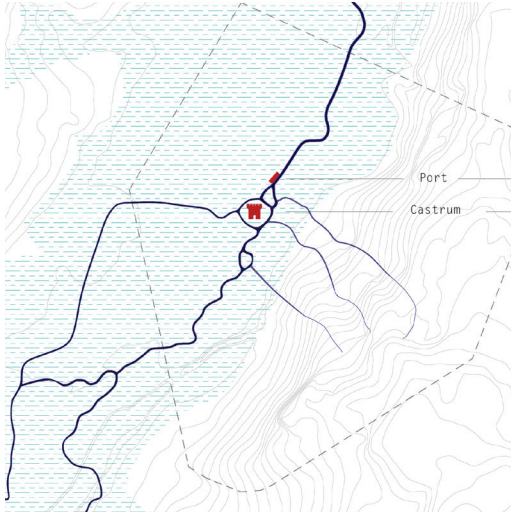
Trait noir épais : espaces publics à aménager comme «magistrales piétonnes», source : GoodMove

- Artevelde, etc. Il n'emprunte quasi aucun site propre, ni zone de rencontre ou rue piétonne, alors que le code de la route l'y autorise et que son gabarit y est approprié.
- La viabilité de certains commerces semble liée aux déplacements automobiles de leurs clients (par exemple, dans le cas des commerces de luxe proches de la rue de Namur).
 - Tel qu'exprimé dans le cadre des enquêtes menées sur le piétonnier, il est difficile pour des petits commerçants indépendants d'organiser les livraisons en dehors des heures normales d'ouverture (augmentation de leur temps de travail ou coût salarial).

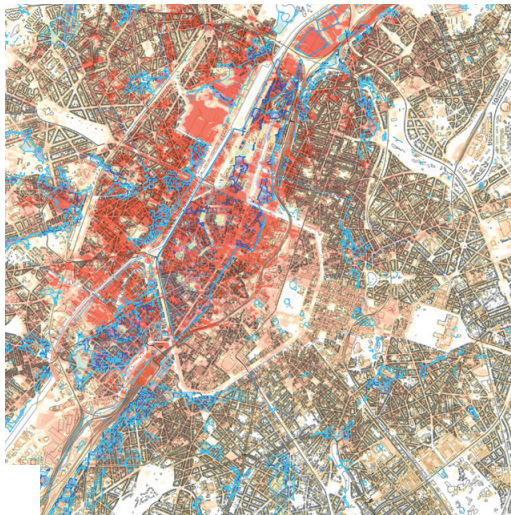
ENJEUX

- Aménager les nœuds selon le principe STOP (marche > vélo > transport en commun > transport privé) et faciliter les continuités est-ouest.
- Améliorer l'hospitalité des espaces publics à toutes les vitesses piétonnes (be running), au vélo, ainsi qu'aux activités de rue (jeux d'enfants, course à pied, etc.).
- Améliorer les connexions aux gares, stations de méto et arrêts de tram. Repenser le tracé du bus 33.
- Développer une alternative logistique pour les commerçants et entreprises.

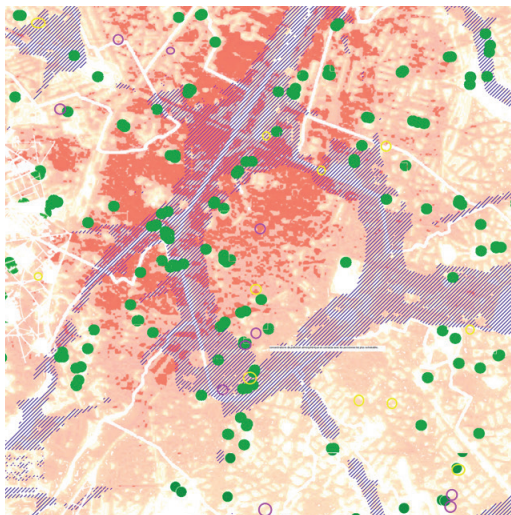
VERS UNE MAGISTRALE ECOLOGIQUE



01. Topo-hydrographie et origine de Bruxelles, A. Grassin, 2019



02. Îlots de chaleur et aléas d'inondation, A. Vandecasteele, 2019



03. Îlots de chaleur et pollution de l'air, A. Vandecasteele, 2019

FORCES

Vu en coupe, le Steenweg forme une 'section de vallée' traversant les différentes conditions topo/hydrographiques caractéristiques du paysage bruxellois [fig.01]. La chaussée de Gand descend depuis le plateau du Pajottenland jusque dans la vallée de la Senne. Depuis la porte de Flandre, le Steenweg remonte jusqu'au Coudenberg et la porte de Namur. La chaussée d'Ixelles atteint le sommet de la colline au niveau de la place Fernand Coq, avant de rejoindre la vallée du Maelbeek au niveau de Flagey. Elle se prolonge ensuite jusqu'à rejoindre les plateaux de la forêt de Soignes.

Cette configuration particulière confère au Steenweg un potentiel écologique particulier, fondé sur les synergies à développer entre les différentes configurations topo/hydrographiques :

- Gestion de l'eau : le Steenweg permet de mettre en œuvre le principe de 'solidarité par bassin versant' qui est au centre du 'Plan pluie 2008-2011' de Bruxelles-Environnement. Ce principe consiste à développer une gestion intégrée de l'eau depuis les sommets jusqu'au fond de vallée, de façon à éviter que les aménagements urbains réalisés en haut n'accroissent les problèmes d'inondation dans le bas. Dans le cas du centre de Bruxelles, la forte densité bâtie dans les zones inondables du fond de vallée rend cette approche particulièrement nécessaire [fig.02].
- Îlots de chaleur : le Steenweg connecte les quartiers denses de la vallée aux espaces aérés du haut de la ville, ainsi qu'aux couloirs de vent formés par les grands tracés Nord-Sud (canal, boulevards, jonction, tracé royal, petite ceinture) [fig.02,03].
- Qualité de l'air : le fort potentiel de diminution de la présence de la voiture sur le Steenweg (voir 'Vers une magistrale piétonne et cycliste') permet de potentiellement l'envisager comme un espace pionnier dans l'amélioration de la qualité de l'air en ville [fig.03].

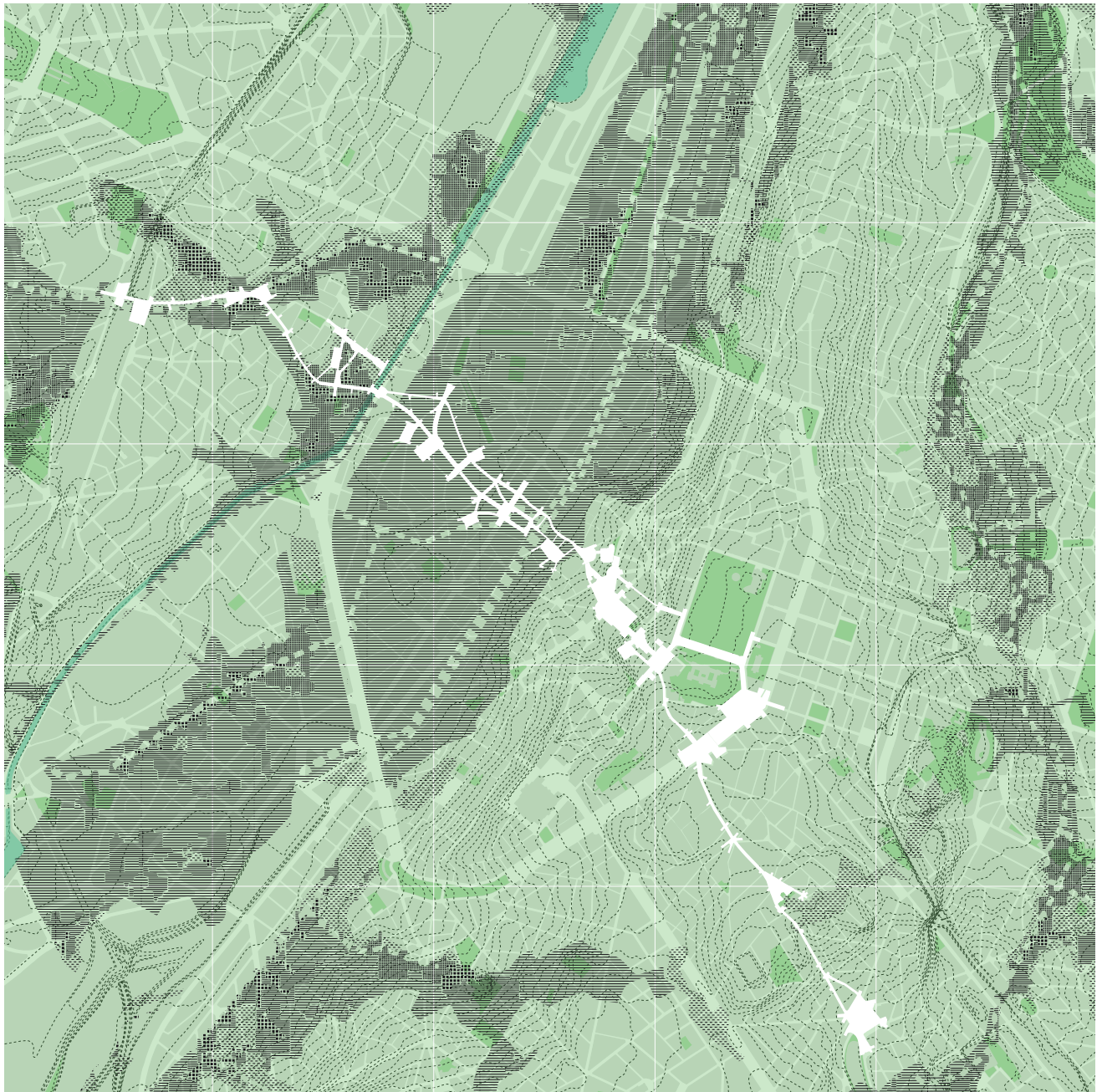
FAIBLESSES

Néanmoins, en raison de son caractère majoritairement minéral, le Steenweg n'est actuellement pas intégré dans la planification des systèmes de réseaux écologiques principalement fondés sur les continuités hydrologiques et végétales existantes.

ENJEUX

Favoriser une libération d'espace via la diminution de places de parking en voirie en vue de renforcer les plantations de nouveaux arbres. Ceux-ci seraient bénéfiques à plusieurs niveaux :

- Infiltration/évaporation des eaux de ruissellement et lutte contre les inondations durant les pics orageux.
- Rafraîchissement de l'air via l'ombre et l'évapotranspiration des arbres.
- Absorption de CO².
- Création de nouveaux couloirs écologiques offrant une végétation diversifiée selon les variations de conditions topographiques, géologiques et hydrographiques depuis les plateaux jusqu'au fond de vallée.
- Amélioration de l'hospitalité des espaces publics au séjour et activités de rue (voir 'Vers une magistrale piétonne et cycliste').
- Esthétique et caractère ludique des espaces publics intégrant les chemins de l'eau, les zones d'infiltration ou de stockage, d'éventuelles fontaines, etc. .



Steenweg et zones d'aléas d'inondation

0 0,5 1 km



Surface blanche : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic



Surface hachurée noire claire : zone d'aléa d'inondation faible, source : Bruxelles Environnement.

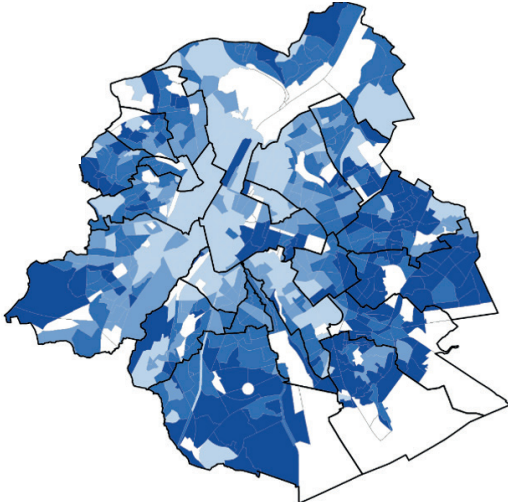


Surface hachurée noire moyenne : zone d'aléa d'inondation moyenne, source : Bruxelles Environnement.

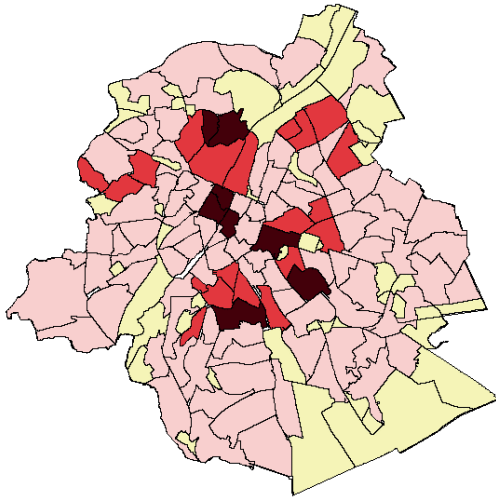


Surface hachurée noire foncée : zone d'aléa d'inondation forte, source : Bruxelles Environnement.

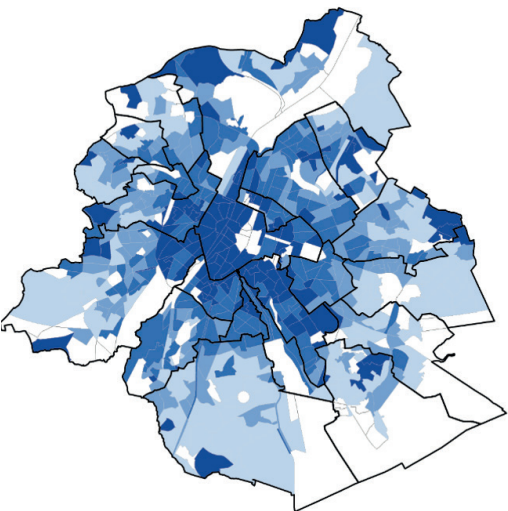
VERS UNE MAGISTRALE INCLUSIVE



01. Revenus médians, Observatoire de la santé et du social, 2015



02. Croissance et forte croissance des loyers 2004-2018. Strb-bghm.brussels



03. Proportion de locataires, Observatoire de la santé et du social, 2015

FORCES

Le PRDD fonde la politique sociale sur le ‘droit à la ville’ entendu comme vecteur d’ ‘empowerment’ et d’ ‘inclusion’ grâce à la présence d’espaces et d’équipements ouverts à tous.

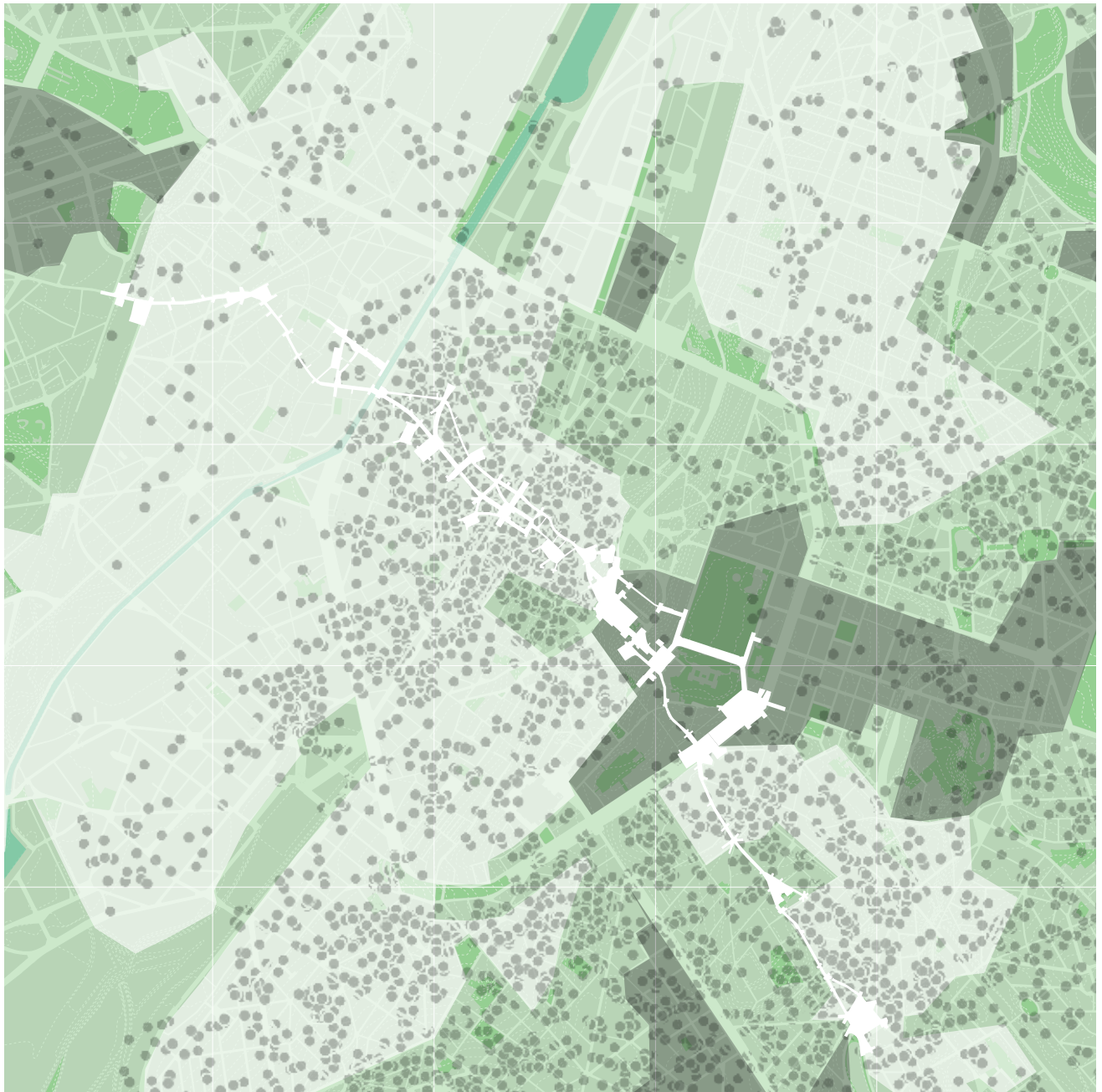
De ce point de vue, le Steenweg est un espace stratégique car il relie directement les quartiers du bas de la ville (où les revenus médians par habitant sont les plus faibles), les nombreux équipements et espaces publics du centre historique, et des quartiers où les revenus moyens sont plus élevés tels que le quartier européen [fig.01]. En complément des politiques menées à l’intérieur des quartiers inclus dans la ‘zone de revitalisation urbaine’, le redéveloppement du Steenweg ouvre la porte à une politique d’inclusion sociale fondée sur les synergies, porosités et mobilités inter quartiers.

FAIBLESSES

- Le tronçon à l’est du canal concentre une grande quantité d’équipements culturels. Inversement, le tronçon à l’ouest du canal en est très peu équipé. Les inégalités en termes d’accès aux équipements sont donc très fortes.
- L’étude ‘Jeunes en ville, Bruxelles à dos ?’ [IEB, 2008] a révélé une forte dissymétrie dans les mobilités des adolescents habitant à l’est ou à l’ouest du canal : les adolescents de l’est se déplacent dans l’ensemble de la région alors que les adolescents de l’ouest restent principalement à l’ouest. Cette étude révèle donc que l’accessibilité aux équipements du centre n’est pas qu’une question d’infrastructures de mobilité, mais aussi une question socio-culturelle (voir ‘magistrale culturelle’).
- L’augmentation des loyers dans le centre historique tend à repousser les populations à faible revenu hors du centre [fig.02].
- La forte concentration de logements ‘Airbnb’ dans le centre historique et la présence de logements vides au-dessus des commerces crée un ‘no man’s land’ résidentiel renforçant la fracture entre quartiers est et ouest.
- La majorité des habitants et des commerçants des quartiers autour du Steenweg sont locataires [fig.03]. Ils sont donc très sensibles aux effets de la pression immobilière (voir ‘magistrale de transition économique’). Ils sont aussi généralement moins impliqués dans la vie de quartier.
- La reconfiguration du commerce de biens quotidiens sous la forme de grandes enseignes franchisées renforce la fuite des commerçants habitant le centre.
- La faible mixité sociale se reflète dans le caractère très spécialisé des différents tronçons commerciaux.



ENJEUX



- Maintenir un parc de logements économiquement accessibles tout le long du tracé et lutter contre les effets négatifs de la spéculation immobilière générée par les locations de courte durée type Airbnb.
- Soutenir la présence de services et de commerces de biens quotidiens tout le long du tracé (voir ‘magistrale de transition économique’).
- Favoriser spatialement les mobilités est-ouest (voir ‘magistrale piétonne et cycliste’).
- Profiler les différents quartiers et les institutions culturelles comme des destinations complémentaires, ouvertes à des publics plus diversifiés et reliées par le Steenweg.
- Développer des équipements à échelle métropolitaine côté ouest (voir ‘magistrale culturelle’).



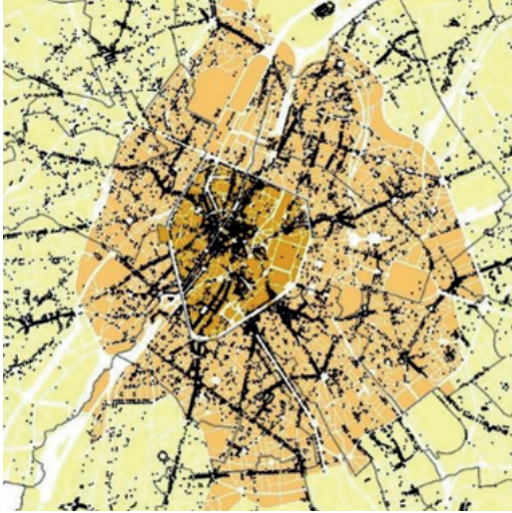
Steenweg, revenus moyens par habitant et logements en location de courte durée

0 0,5 1 km

 Surface blanche : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic
 Surface grise transparente : revenu annuel médian par habitant supérieur à 20300 euros. Source : Observatoire de la Santé et du Social à bruxelles, 2014

 Surface blanche transparente : revenu annuel médian par habitant inférieur à 17100 euros. Source : Observatoire de la Santé et du Social à bruxelles, 2014
 Points gris transparents : logements en location courte durée type Airbnb 2018, source insideairbnb

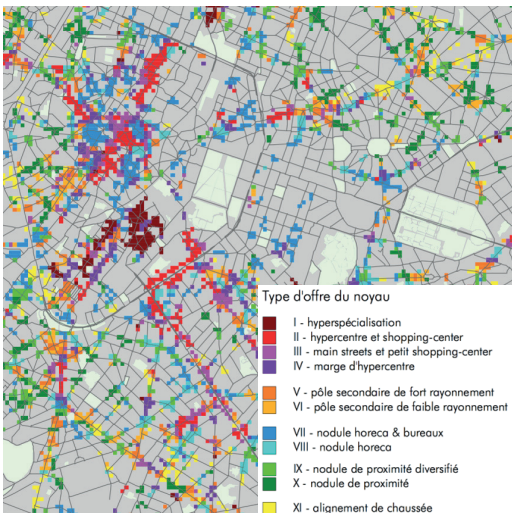
VERS UNE MAGISTRALE DE TRANSITION ECONOMIQUE



01. Points de vente, Hub.brussels, 2017



02. Pictures by tourists vs locals, E. Fischer



03. Typologies commerciales, Wayens, IGEAT

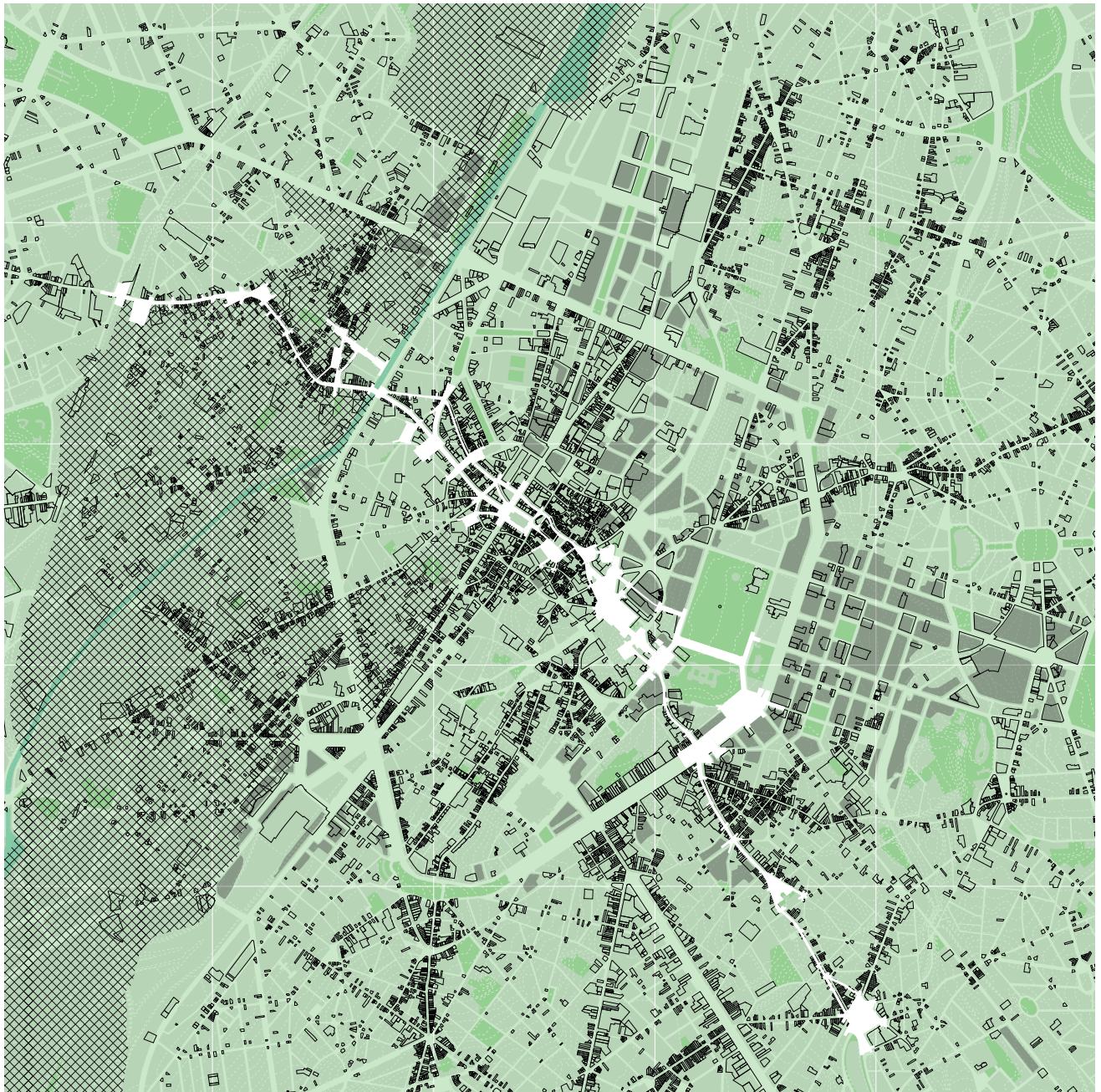
FORCES

Le PRDD exprime la volonté de renforcer les complémentarités entre une économie 'endogène' (ou 'foundational economy') centrée sur les besoins quotidiens des habitants et le tissu local de PME, et une économie 'exogène' porteuse du rayonnement national et international de la ville. Pour ce faire, il est nécessaire de développer une planification systémique et 'circulaire', favorisant les externalités positives et limitant les externalités négatives entre économies endogènes et exogènes. A titre d'exemple d'externalités négatives générées par les économies exogènes, on peut citer les nuisances liées au trafic automobile de travailleurs périurbains, les problèmes de contrôle social dans les quartiers de bureaux et d'institutions en dehors des heures de travail, la réduction du nombre de logements accessibles aux résidents liée au développement de logements touristiques de courte durée type Airbnb, la hausse des baux commerciaux au détriment des commerces de proximité, etc. A l'inverse, les externalités positives concernent les infrastructures, espaces publics, équipements, services, commerces, etc. qui trouvent leur viabilité sociale et économique dans l'usage partagé plutôt que concurrentiel qu'en font les deux publics résidentiels et travailleurs/visiteurs (tels que les transports en commun par exemple). Plus généralement, les externalités positives concernent la façon dont chacun contribue à la création d'une 'atmosphère' urbaine particulière, considérée comme un avantage tant par les habitants que les entreprises.

Le Steenweg est un axe stratégique pour repenser ces synergies. D'une part, en tant que coeur du réseau de chaussées, il est le point de convergence des espaces où se concentre l'économie endogène bruxelloise [fig.01]. D'autre part, au fil de son parcours, le Steenweg croise les lieux où se concentrent les principales économies exogènes : activités industrielles le long du canal ; économie créative dans le bas de la ville ; économie touristique, récréative et culturelle autour de la séquence Sainte Catherine, Grand'Place, Place royale [fig.02] ; secteur tertiaire et administratif autour des gares et de la petite ceinture.

FAIBLESSES

- Les différentes économies 'exogènes' sont généralement concentrées dans des quartiers spécialisés. De même, les linéaires commerciaux sont divisés en tronçons spécialisés destinés à des publics très spécifiques (le luxe 'classique' porte de Namur-Louise, les produits touristiques dans l'îlot sacré, le luxe 'créatif' rue Dansaert, les produits 'communautaires' chaussée de Gand et à Matongé) [fig.03]. Les synergies entre ces différentes dynamiques sont actuellement faibles, voire inexistantes.
- La majorité des commerçants de détail sont les locataires de propriétaires privés, et sont donc très sensibles aux effets de la pression immobilière (voir 'Magistrale inclusive'). Ils sont aussi généralement moins impliqués dans la vie de quartier.
- Les réaménagements d'espaces publics entraînent des hausses de loyers supportables uniquement par les commerçants dont le chiffre d'affaire augmente avec les flux passants. De même, les pertes de revenus durant les travaux sont dangereux pour les commerçants possédant peu de liquidité.
- En raison de la structure parcellaire ancienne, les surfaces commerciales sont généralement très petites. La corrélation entre petite surfaces et baux élevés est défavorable au maintien de commerces de biens quotidiens.
- Le développement incontrôlé des logements type Airbnb a un impact négatif sur la dynamique résidentielle/endogène.



Steenweg et secteurs économiques

0 0,5 1 km



Surface blanche : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic



Surface quadrillée : zone d'entreprises en milieu urbain selon le PRAS.



Surface hachurée : zone de bureau selon le PRAS



Périmètres noirs : parcelles avec fonctions commerciales. source: Hub.brussels

- L'emprise spatiale du secteur tertiaire est actuellement volatile, en raison notamment des fortes restructuration du secteur bancaire.

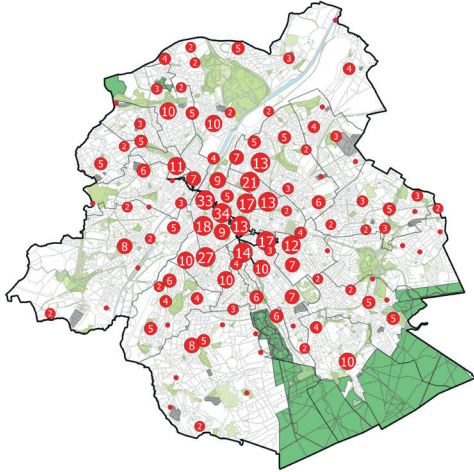
ENJEUX

- Garantir l'équilibre entre dynamiques exogène à haute valeur économique et dynamiques endogènes à haute valeur socio-culturelle (foundational economy), notamment via la valorisation des espaces commerciaux souterrains (train, métro) et la politique foncière publique.
- Renforcer les synergies : clarifier/arbitrer les identités et complémentarités commerciales des différents

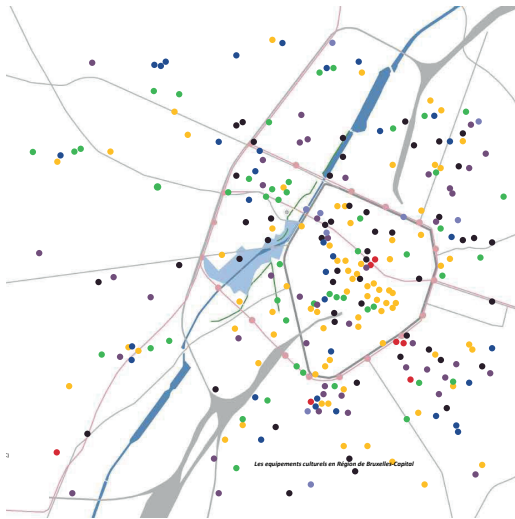
quartiers, améliorer la lisibilité spatiale des continuités interquartiers, profiler les quartiers pour des publics plus diversifiés.

- Soutenir les nouvelles économies émergentes, par exemple via une politique d'occupation temporaire des espaces inoccupés.

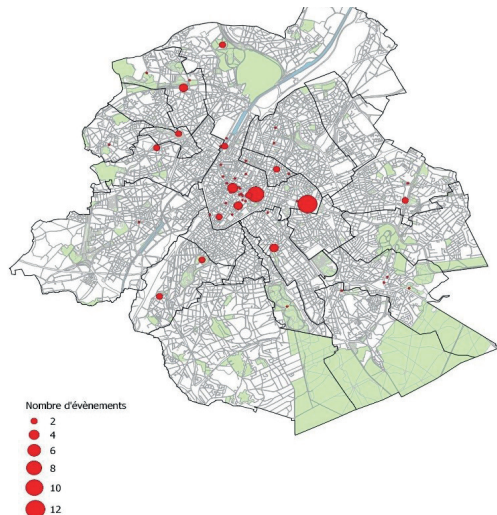
VERS UNE MAGISTRALE CULTURELLE



01. Localisation des équipements culturels, Perspective.brussels, 2019



02. Equipements culturels, CdQ Petite Senne, PTA, 2014



03. Localisation des événements, perspective.brussels, 2019

FORCES

Le Steenweg est à l'origine l'axe de liaison entre les pôles structurant de Bruxelles : les quartiers productifs autour du port, les quartiers commerçants autour de la Grand Place et les quartiers du pouvoir sur le Coudenberg. Au fil du temps, de nombreux espaces symboliques ont continué d'y être implantés, de telle sorte que :

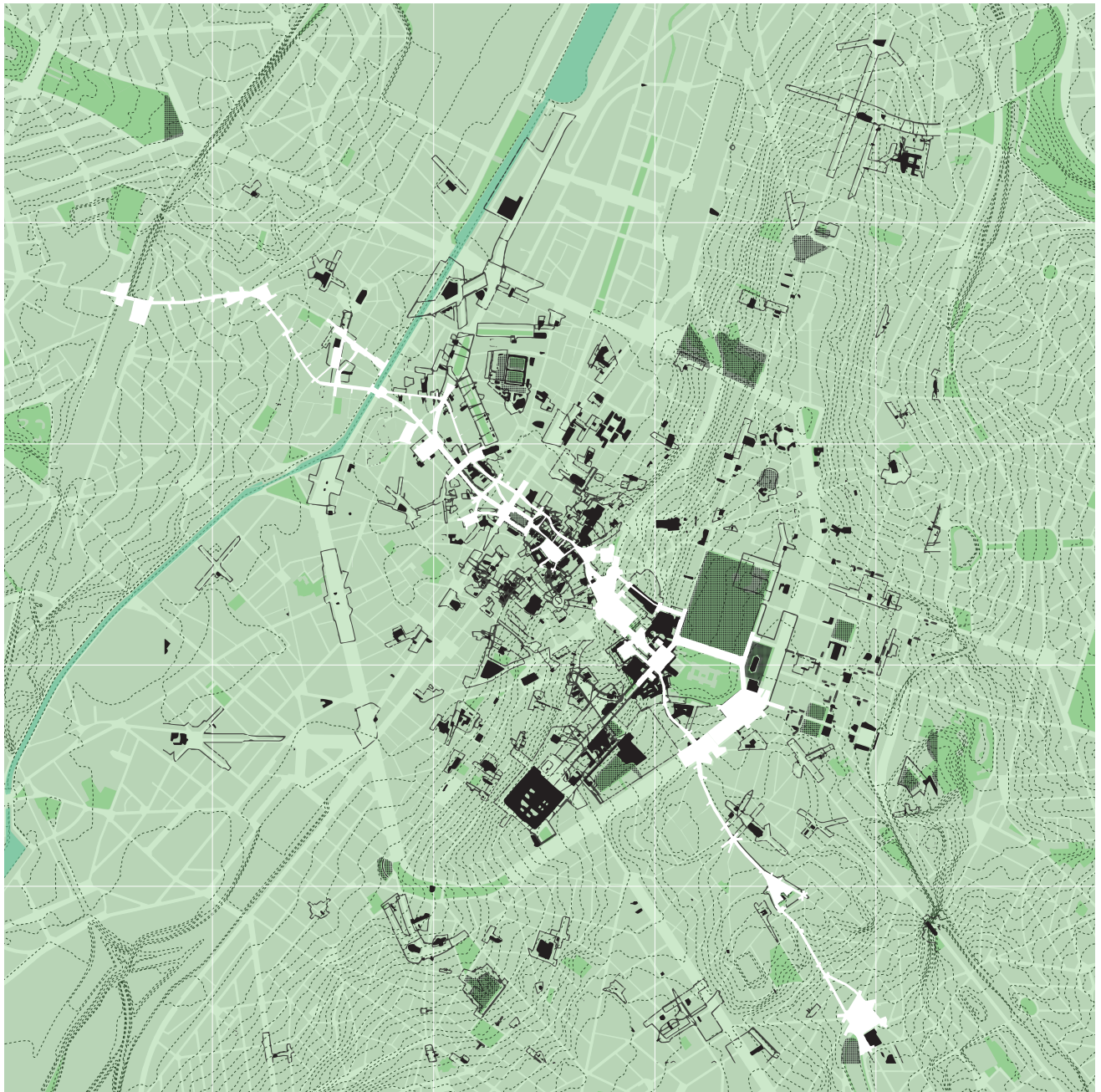
- Le Steenweg concentre une grande densité et diversité d'équipements culturels [fig.01, fig.02]. Il est aussi le lieu de nombreux grands événements [fig.03].
- Le PRDD fait apparaître le Steenweg comme une séquence continue de noyaux d'identité locaux.
- Le Steenweg comprend de nombreux ensembles patrimoniaux remarquables, issus de quasiment toutes les époques historiques ayant marqué Bruxelles.
- Le Steenweg est un 'paysage culturel' où se superposent les traces d'une histoire urbaine riche, longue et complexe.
- Le Steenweg traverse une grande diversité de quartiers qui, pris dans leur ensemble, sont le miroir de la richesse culturelle bruxelloise.
- Pour toutes ces raisons, le Steenweg est le lieu où un 'imaginaire métropolitain' peut être exprimé et expérimenté de la façon la plus riche et la plus lisible.

FAIBLESSES

- La politique patrimoniale est centrée sur la protection d'ensembles remarquables, plutôt que sur la lisibilité du 'paysage culturel' comme trace de l'histoire bruxelloise et support des futures innovations.
- Les programmations culturelles et événementielles ne semblent pas suffisamment mobilisées comme leviers de réponses aux enjeux urbains.
- Les espaces intérieurs accessibles gratuitement dans les institutions culturelles publiques (cours, galeries, terrasses, etc.) ne sont pas conçus et aménagés comme une promenade s'intégrant dans la continuité des réseaux d'espaces publics.
- Les grandes institutions culturelles publiques ne sont pas spatialement connectées aux quartiers où émergent les nouvelles dynamiques créatives, artistiques et manufacturières.
- Au niveau du Mont des Arts surtout, les équipements culturels sont déconnectés des espaces commerciaux et de loisirs.
- Il manque d'équipements et d'événements métropolitains sur le tronçon ouest.



ENJEUX



- Rendre lisible le Steenweg comme 'paysage culturel' où la richesse, la complexité et le dynamisme de l'histoire de Bruxelles sont rendus visibles.
- Faire du Steenweg le laboratoire et le symbole de la culture métropolitaine de Bruxelles «petite ville-monde».
- Mobiliser les acteurs culturels et événementiels pour activer et rendre visible cette richesse culturelle.
- Intégrer les institutions culturelles dans le réseau d'espaces publics et développer les synergies locales avec des programmes connexes (commerces, horeca, lieux de création, etc.)
- Rééquilibrer les tronçons ouest et est en termes d'équipements culturels métropolitains et de grands événements.



Steenweg et patrimoine

0 0,5 1 km

 Surface blanche : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic
 Lignes grises : périmètres de protection du patrimoine

 Surface noire : biens et ensembles classés et protégés
 Surfaces hachurées : sites classés et protégés

- Profiler les différents quartiers et leurs institutions culturelles comme des destinations ayant une identité forte, rendues lisibles via une série de parcours thématiques reliés par le Steenweg.

BIBLIOGRAPHIE

- Sotiaux, A., Stralle, M. (2018), *Enjeux logistiques du piétonnier et des réaménagements connexes. Synthèse des résultats d'une enquête auprès des professionnels*, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (eds.), *Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*, Brussels : BSI-BCO.
- Egeb-sgwb, (2017), *Bassin versant et solidarité de bassin versant*, <https://www.egeb-sgwb.be/rubrique56.html>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Paris: Éditions Anthropos.
- Samarcande A.M.O., Inter-Environnement Bruxelles, SOS Jeunes Quartier Libre, Caillez, J., Bailly O. (2008). *Jeunes en ville, Bruxelles à dos ? L'appropriation de l'espace urbain bruxellois par des jeunes de différents quartiers*. Bruxelles : Inter-Environnement Bruxelles.
- Foundational Economy collective (2018), *Foundational Economy*, Manchester : Manchester University Press.
- Lofgren, O. (2015), *Sharing an atmosphere, spaces in urban commons*, in Borch, C. Kornberger, M., *Urban commons, rethinking the city*, New York: Routledge.
- Grimmeau, J.-P., Wayens, B., (2016), *Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015)*, in CRISP Courrier hebdomadaire n° 2301-2302.
- Noizet, H. (2013), *Fabrique urbaine*, in Levy, J., Lussault, M, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris:Belin.
- Douieb, K. (2019), *Brussels Diversity*, <http://brussels-diversity.jetpack.ai/>
<https://monitoringdesquartiers.brussels/>
<https://logement.brussels/decouvrez-aussi/publications>
<https://hub.brussels/fr/publications/>
<http://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/economie-urbaine/observatoire-des-bureaux>
<https://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/economie-urbaine/observatoire-des-activites-productives>
- Région de Bruxelles Capitale et Collège réuni de la Commission communautaire commune, *Déclaration de politique générale commune, législature 2019-2024*, <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/declaration-de-politique-generale-commune-au-gouvernement-de-la-region-de-bruxelles-capitale-et-au-college-reuni-de-la-commission-communautaire-c-commune>
- Ville de Bruxelles, *Accord de majorité 2018-2024. Une ville internationale apaisée et solidaire*, https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/Accord_de_majorite_Ville_de_Bruxelles_2018-2024.pdf
- Molenbeek-Saint-Jean, *Déclaration de politique communale 2018-2024*, <http://www.molenbeek.irisnet.be/fr/fichiers/conseil/note-orientation-politique/declaration-de-politique-communale.pdf>
- Ixelles, *Accord de majorité 2018-2024*, <http://www.ixelles.be/site/fr/download/declaration-politique-generale.pdf>
- Région de Bruxelles Capitale (2018), *Cartes 01 Armature Spatiale et Vision pour Bruxelles*, in Plan régional de Développement durable, retrieved from https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_carte_01_180712.pdf
- Bruxelles Mobilité (2019), *Projet de Plan Régional de Mobilité Annexes*, p85, <https://goodmove.brussels/fr/plan-regional-de-mobilite/#plan-telechargement>
- Bruxelles Mobilité (2019), *Projet de Ville 30 document de travail n.2019-12-16*, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/kaart.pdf>

STRUCTURE SPATIALE

Ce chapitre analyse la structure spatiale du Steenweg comme une séquence de 'quartiers' et de 'nœuds' occupant chacun une position spécifique dans une 'section de vallée'.

Les quartiers sont caractérisés par une identité forte, un tissu urbain globalement bien constitué, et un maillage d'espaces publics à échelle humaine structurés autour du Steenweg. Les quartiers identifiés sont : Gare de l'Ouest, Molenbeek historique, Dansaert, Grand-Place, Quartier Royal et Sablon, Matongé, Flagey-Malibran.

A l'inverse, les nœuds sont des espaces formés par les croisements entre le Steenweg et les grand tracés Nord-Sud. Leur identité et leur spatialité sont fortement marquées par la nature des infrastructures qui traversent le Steenweg. Ils sont généralement perçus comme des limites entre les quartiers plus que comme des lieux de destination. Les nœuds identifiés sont : Osseghem, Etangs Noirs, Porte de Flandre, Bourse, Mont des Arts, place Royale, Porte de Namur et place du Trône, Fernand Coq, Flagey.

Plus particulièrement, la nature des enjeux et opportunités varient selon que ces quartiers et nœuds occupent les plateaux, les flancs de vallée ou l'ancien marais, à l'ouest ou à l'est. Actuellement, la gestion des ces différences, complémentarités ou éventuelles concurrences ne semblent pas faire l'objet d'une planification explicite.

Partant de cette distinction entre 'quartiers' et 'nœuds', l'objectif du présent chapitre est de spécifier comment les enjeux transversaux se traduisent en problématiques concrètes appelant des moyens opérationnels particuliers. En retour, la notion de 'section de vallée' fournit un cadre pour analyser la cohérence et la complémentarité des actions envisagées à l'échelle de chacun des 'quartiers' et 'nœuds'.

UNE 'SECTION DE VALLÉE' OÙ S'ALTERNENT 'QUARTIERS' ET 'NŒUDS'



01. Maquette du Steenweg, Perspective.brussels, 2018

QUARTIERS ET NŒUDS

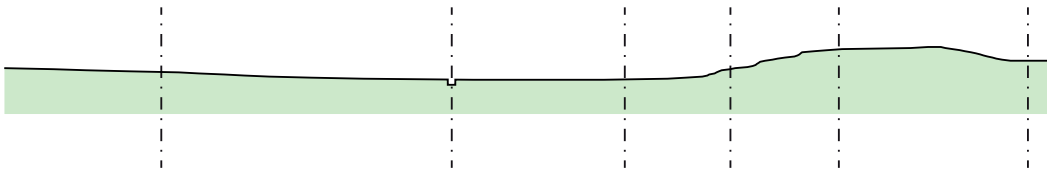
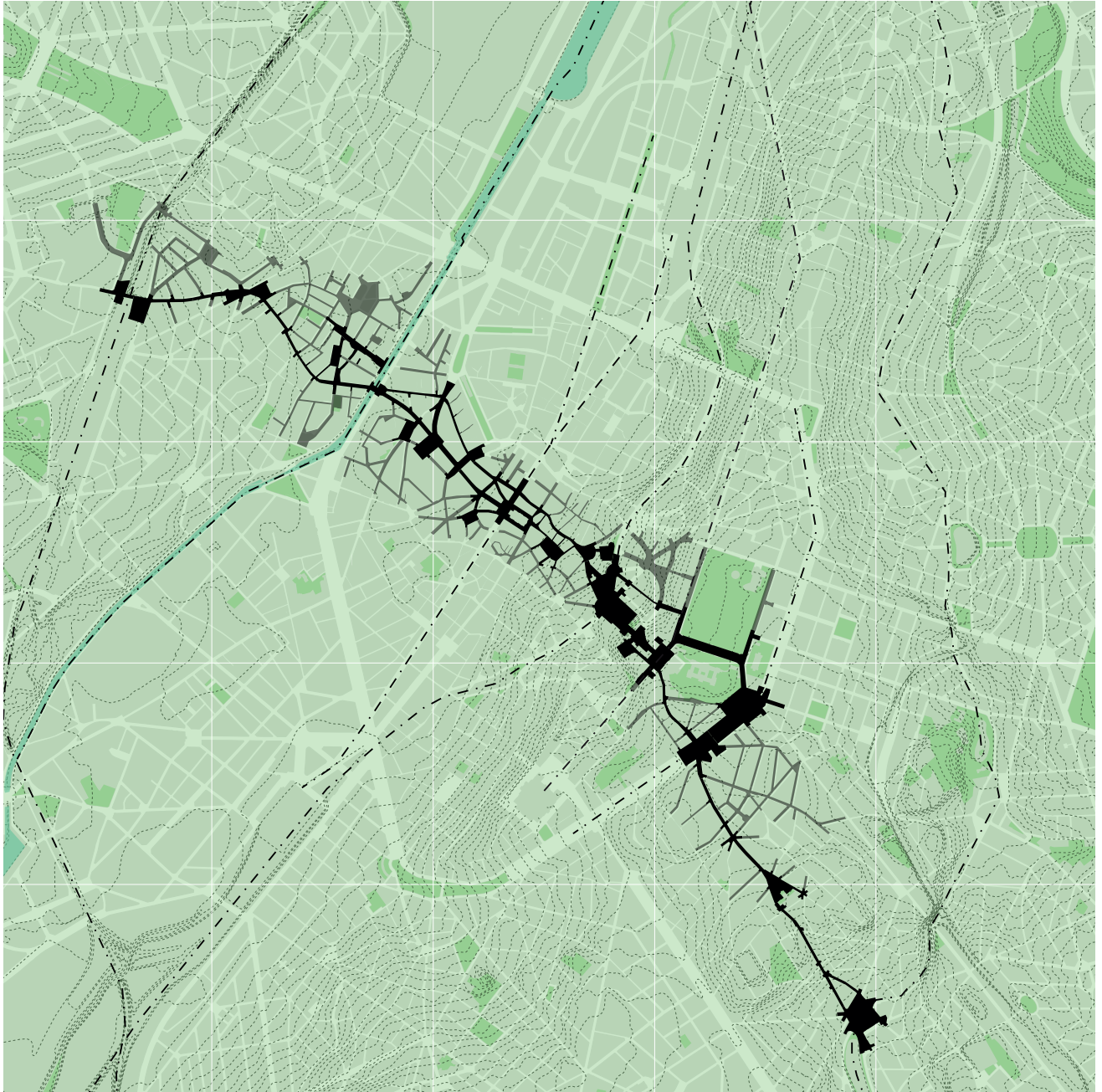
Le Steenweg n'est pas un espace homogène. Au contraire, il est formé par une séquence d'espaces de natures différentes. Néanmoins, par-delà leur unicité, ces différents espaces peuvent être rassemblés en deux grandes catégories d'espaces. Vu en plan, les espaces constitutifs du Steenweg apparaissent comme un succession de *quartiers* et de *nœuds*.

- *Quartiers* : Les quartiers sont structurés par un maillage d'espaces publics diversifiés dont le Steenweg forme l'épine dorsale. Ces espaces sont globalement bien structurés, donnant un sentiment d'espaces à l'échelle humaine. Les quartiers possèdent chacun une identité très forte sur les plans sociaux, culturels et économiques.
- *Nœuds* : Les nœuds sont formés par le croisement entre le Steenweg et les grands tracés nord-sud. Ces espaces sont fortement marqués par l'échelle des infrastructures qui les traversent. En l'état actuel, ils sont plutôt perçus comme des frontières. Ce sentiment a également été objectivé par le *monitoring des quartiers* qui considère systématiquement ces espaces comme une limite entre quartiers. Néanmoins leur relation aux espaces de grande échelle leur confère un fort potentiel paysager. En termes d'usage, les nœuds sont actuellement des lieux fragmentés où coexistent des portions d'espaces bien structurés accueillant des fonctions fortes, des espaces de flux automobile et des espaces résiduels peu pratiqués (voire posant des problèmes de sécurité).

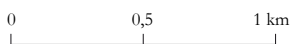
SECTION DE VALLÉE

Vu en coupe, ces différents quartiers et nœuds se recomposent pour former ensemble une *section de vallée*. Les différents points d'inflexion topographique de cette vallée sont marqués par les *nœuds*. Entre ces points d'inflexions, les *quartiers* occupent une altitude et une pente spécifique conditionnant à la fois leur caractère propre et leur fonction dans l'écosystème de vallée.

Les pages qui suivent présentent d'abord la nature des enjeux internes aux quartiers et nœuds, avant de présenter les enjeux liés à leur complémentarité à l'échelle de la section de vallée.



Quartiers et nœuds



Surface noire : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic
Surfaces grises : emprise des espaces publics des quartiers structurés par le Steenweg



Lignes axiales noires : axes de grandes infrastructures nord-sud

LES QUARTIERS

IDENTIFICATION DES QUARTIERS

Conformément à la terminologie du *Monitoring des Quartiers*, les différents quartiers traversés par le Steenweg sont : *Gare de l'Ouest, Molenbeek Historique, Dansaert, Grand-Place, Quartier Royal et Sablon, Matongé, Flagey-Malibran*.

Au sein de ces quartiers, le maillage d'espaces publics structuré par le Steenweg a été défini de la façon suivante (voir carte en vis-à-vis):

- ne pas dépasser la limite d'un quartier tel que défini par le *Monitoring*.
- ne pas s'étendre au-delà d'un autre axe structurant que le Steenweg

MODALITÉS D'ACTION

Pour l'essentiel, les quartiers sont des lieux spatialement bien constitués et possédant déjà une identité très forte portée par des acteurs ancrés durablement. Dans ce contexte, l'efficacité de la réponse aux différents enjeux dépendra principalement de leur acceptation, intégration et développement par les différents acteurs publics, associatifs et privés actifs dans chacun des quartiers.

En d'autres termes, plus qu'une planification spatiale et programmatique, le développement des quartiers nécessite de mettre en place des méthodes participatives et des modèles de gouvernance favorisant la co-production et la co-gestion de la transition environnementale, sociale et économique des quartiers. A titre d'illustration, les propositions touchant aux nouveaux partages de l'espace public, à la protection de l'économie endogène, au remembrement parcellaire, au maintien de logements accessibles et à l'encadrement des logements en location courte durée ne pourront être réalisés qu'en impliquant fortement les acteurs locaux.

Afin d'enclencher un processus d'apprentissage collectif relatif à ces nouveaux modes de co-production et co-gestion, il sera impératif de proposer de actions-pilotes réalisables à court terme.

ENJEUX GENERAUX

Les quartiers sont des lieux où certains objectifs généraux du PRDD et des déclarations de politique générale de la Région, de la Ville de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean et Ixelles sont particulièrement importants :

Magistrale piétonne et cycliste

- Aménager les espaces publics de façon à accorder la priorité aux piétons (marche, course, PMR), cyclistes et activités de séjour sur les tronçons pas encore piétonnés.
- 'Ville à 10 minutes' : réduire au minimum la dépendance des habitants à la voiture privée via le renforcement de l'offre locale de services et commerces.
- Développer un système logistique libérant au maximum l'espace public, mais adapté aux besoins des commerces et entreprises.

Magistrale écologique

- Améliorer la qualité de l'air via la réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

- Augmenter massivement la présence de végétation dans les espaces publics.
- Améliorer le drainage, le stockage et l'évaporation des eaux de pluie, particulièrement durant les pics orageux.

Magistrale inclusive

- Maîtriser l'augmentation des coûts du logement et le maintien d'un nombre important de logements qualitatifs et accessibles. En particulier, limiter la captation privée des plus-values générées par l'investissement public dans les espaces publics et équipements.
- Soutenir la présence et la qualité des commerces/ services de proximité.
- Développer les aires de jeux et de séjour dans l'espace public.
- Soutenir les initiatives citoyennes contribuant à la qualité de la vie de quartier.

Magistrale de transition économique

- Encadrement des loyers et politique foncière en faveur de la 'foundational economy'.

ENJEUX PARTICULIERS

Outre ces enjeux généraux, les quartiers soulèvent une série d'enjeux plus spécifiques :

Magistrale piétonne et cycliste

- Renforcer les liens entre Steenweg et stations de métro-tram-bus.

Magistrale inclusive

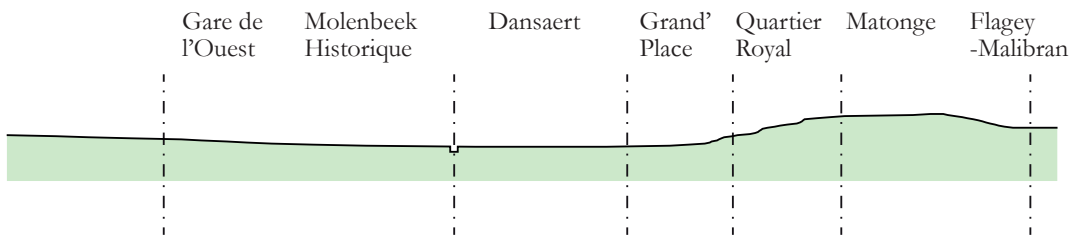
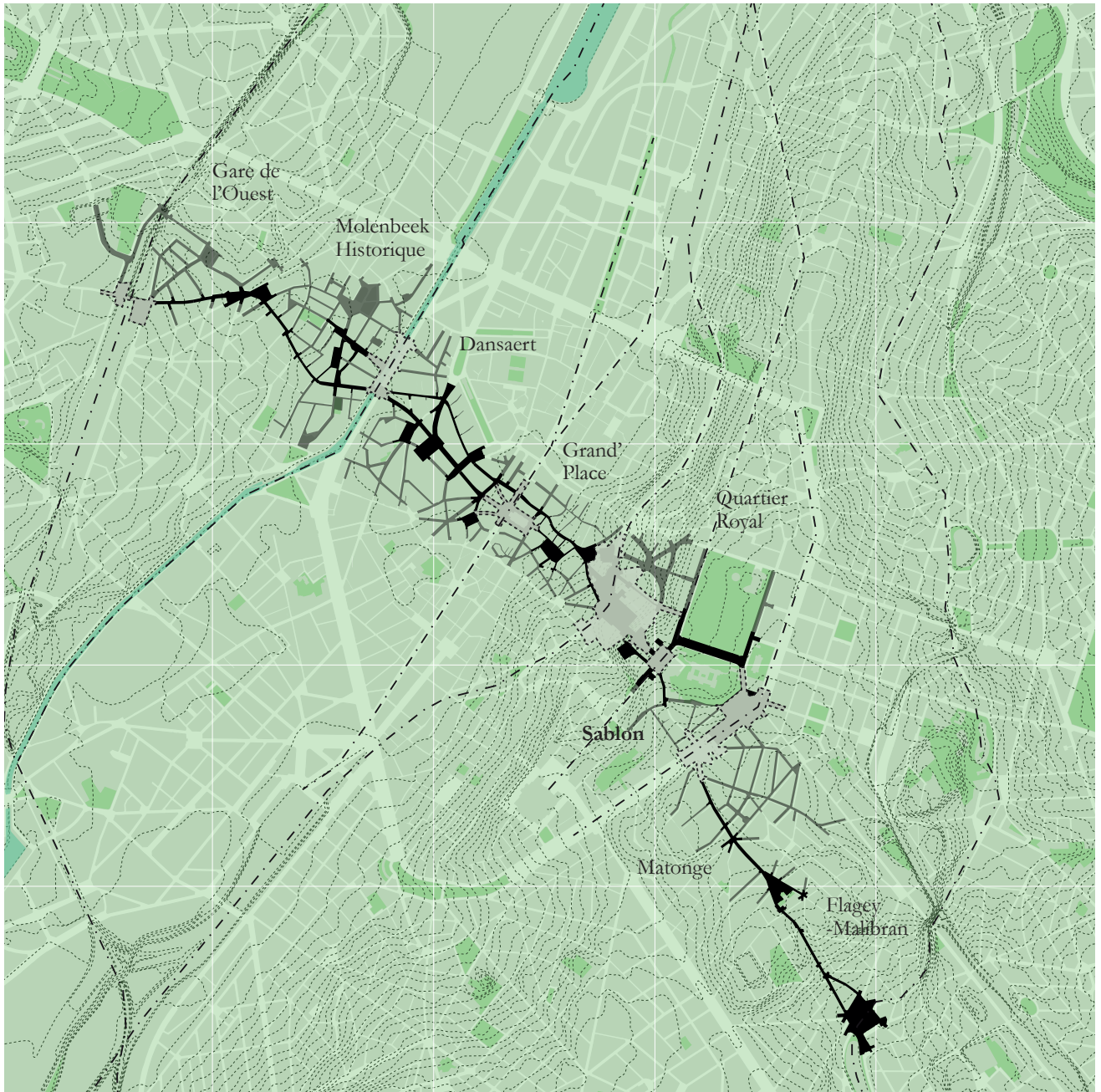
- Assurer la présence d'activité à rayonnement métropolitain dans chaque quartier.
- Lutter contre la prolifération des logements en location de courte durée type Airbnb.

Magistrale de transition économique

- Développer les complémentarités et synergies locales entre économie exogène, économie endogène (foundational economy) et nouvelles économies émergentes.
- Améliorer la viabilité économique des commerces via des remembrements parcellaires agrandissant les surfaces commerciales.
- Valoriser les prolongations intérieures du domaine public telles que les galeries, cours, rez-de-chaussée d'institutions, etc.

Magistrale culturelle

- Valoriser la richesse, la complexité et le dynamisme de l'histoire bruxelloise en mettant en valeur la superposition des différentes strates paysagères qui ont constitué et constitueront le paysage urbain bruxellois.
- Renforcer les synergies entre les grandes institutions culturelles publiques et le tissu privé/associatif de commerces, horeca et activités culturelles.
- Renforcer la thématisation des quartiers afin de les rendre plus attractifs pour des publics plus diversifiés. De ce fait, contribuer à mieux répartir les flux touristiques sur un territoire plus large et plus diversifié.



Quartiers traversés par le Steenweg

0 0,5 1 km



Surface noire : emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic
Surfaces grises : emprise des espaces publics des quartiers structurés par le Steenweg



Lignes axiales noires : axes de grandes infrastructures nord-sud
Surfaces blanches : emprise du Steenweg au noeud avec les infrastructures nord-sud

LES NŒUDS

IDENTIFICATION DES NOEUDS

Les différents nœuds sont : *Gare de l'ouest, Porte de Flandre, Bourse, Mont des Arts, Place Royale, Porte de Namur-Place du Trône, Flagey.*

MODALITÉS D'ACTION

A la différence des quartiers, le développement des nœuds nécessite des actions fortes portées prioritairement par les acteurs publics. En effet, renforcer les continuités piétonnes et cyclistes dans le sens est-ouest, et inversement, diminuer l'effet 'barrière' des infrastructures de mobilité nord-sud nécessitent des adaptations des plans de mobilité (GoodMove, PCM) et de l'aménagement des espaces publics. De même, conférer une identité forte aux nœuds nécessite de développer de nouveaux programmes et d'inviter de nouveaux acteurs capables de valoriser des lieux aux caractéristiques très particulières. A titre d'illustration, la transformation de la place de la Bourse en un pôle attractif aura nécessité des actions très fortes sur ces trois volets : plan de mobilité, aménagement des espaces publics et développement de nouveaux programmes.

Par conséquent, la première nécessité consiste à développer une planification intégrant ces trois aspects. Celle-ci aura pour objectif de renforcer les partenariats entre les acteurs communaux, régionaux, fédéraux et opérateurs de mobilité (stib, snecb). Pour le volet programmatique, cette planification pourra également servir de base pour développer des partenariats entre acteurs publics, acteurs culturels, acteurs de 'niche' développant des solutions innovantes et académiques.

Enfin, au vu du temps nécessaire à l'aboutissement d'un tel processus, il serait judicieux de prévoir des actions réalisables à court terme permettant d'expérimenter partiellement la vision à long terme.

ENJEUX PARTICULIERS

Les nœuds sont des lieux très particuliers où les objectifs généraux du PRDD et des déclarations de politique générale de la Région, de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek-Saint-Jean et d'Ixelles se traduisent de façon particulière.

Magistrale piétonne et cycliste

- Valorisation des stations de train/métro/tram/bus et connexions intermodales.
- Diminution de l'emprise spatiale du trafic automobile nord-sud.
- Aménagement des carrefours selon le principe STOP.
- Accessibilité aux PMR.

Magistrale écologique

- Utiliser les couloirs de vent et les masses d'air souterraines/d'eau pour lutter contre les îlots de chaleur et améliorer la qualité de l'air.

Magistrale inclusive

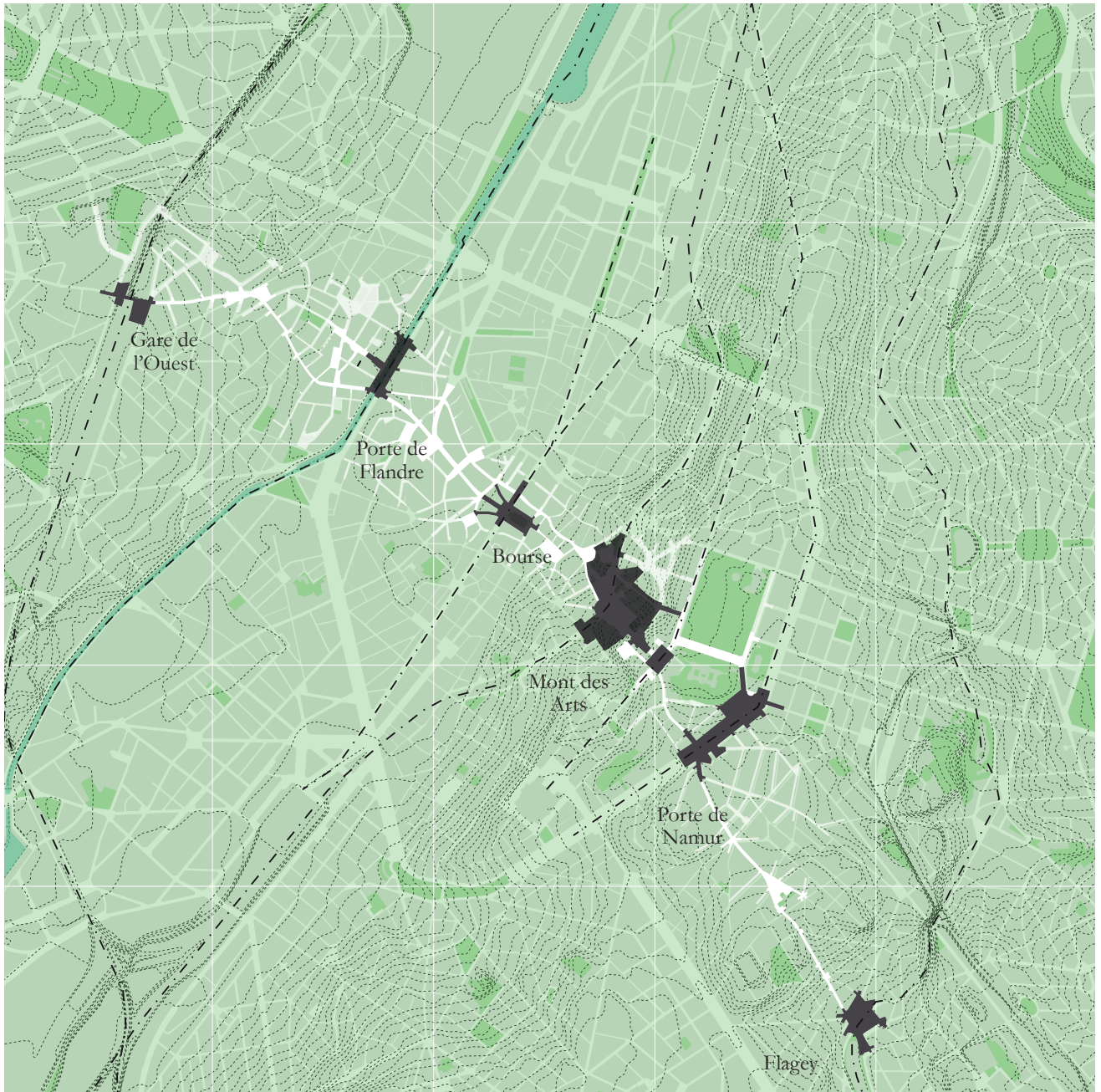
- Favoriser spatialement les perméabilités interquartiers.
- Soutenir l'émergence de nouveaux programmes fédérateurs dans les espaces sous-utilisés.

Magistrale de transition économique

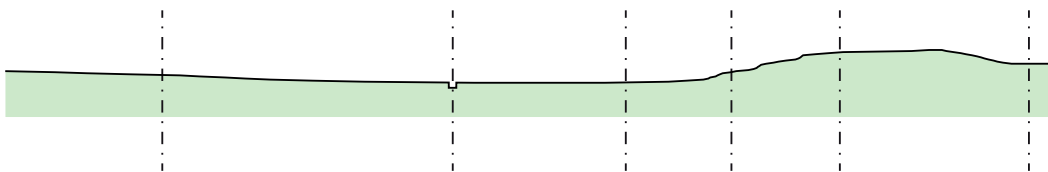
- Valoriser les espaces commerciaux souterrains (métro, gares).
- Expérimenter de nouvelles formes d'économies dans les espaces atypiques et sous-utilisés, notamment via des occupations temporaires.

Magistrale culturelle

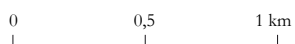
- Rendre lisible le paysage à grande échelle.
- Expérimenter de nouveaux programmes culturels fédérateurs à l'image de Bruxelles 'petite ville-monde' via des occupations temporaires des espaces sous-utilisés.



Osseghem Porte de Flandre Bourse Mont des Arts Porte de Namur Flagey



Noeuds traversés par le Steenweg



Surfaces blanches : emprise du Steenweg dans les quartiers



Surfaces grises claires : emprise des espaces publics des quartiers structurés par le Steenweg



Lignes axiales noires : axes de grandes infrastructures nord-sud



Surfaces noires : emprise du Steenweg au noeud avec les infrastructures nord-sud

UNE SECTION DE VALLÉE

IDENTIFICATION DES COMPOSANTS

La section de vallée formée par l'ensemble du Steenweg est rythmée les différents noeuds. Ceux-ci forment des points d'inflexion qui marquent un changement de condition topographique.

- *Étangs Noirs* marque la limite entre la pente du flanc ouest et le marais.
- *Porte de Flandre* est le croisement avec le canal et le cœur de la vallée.
- *Bourse* marque l'ancien lit de la Senne et l'articulation entre la fin du marais et les premiers bancs de sable en pente légère.
- *Mont des Arts* occupe la pente la plus abrupte
- *Porte de Namur* marque la fin de la pente et le début du plateau horizontal.
- *Fernand Coq* marque la fin du plateau et le début de la descente vers le Maelbeek.
- *Flagey* est le croisement avec la vallée du Maelbeek.

Entre ces points d'inflexions, les quartiers occupent chacun une condition topographique spécifique:

- *Gare de l'ouest* occupe un plateau intermédiaire sur le flanc ouest de la vallée
- *Molenbeek historique* occupe la partie ouest de l'ancien

marais

- *Dansaert* occupe la partie est de l'ancien marais
- *Grand-Place* occupe les premiers bancs de sable au-dessus du marais, en pente légère.
- *Quartier Royal* occupe le plateau du Coudenberg, tandis que le *Sablon* occupe la pente menant jusqu'au sommet de la colline.
- *Matongé* occupe le sommet du plateau entre les vallées de la Senne et du Maelbeek.
- *Flagey-Malibran* occupe les flancs de la vallée du Maelbeek.

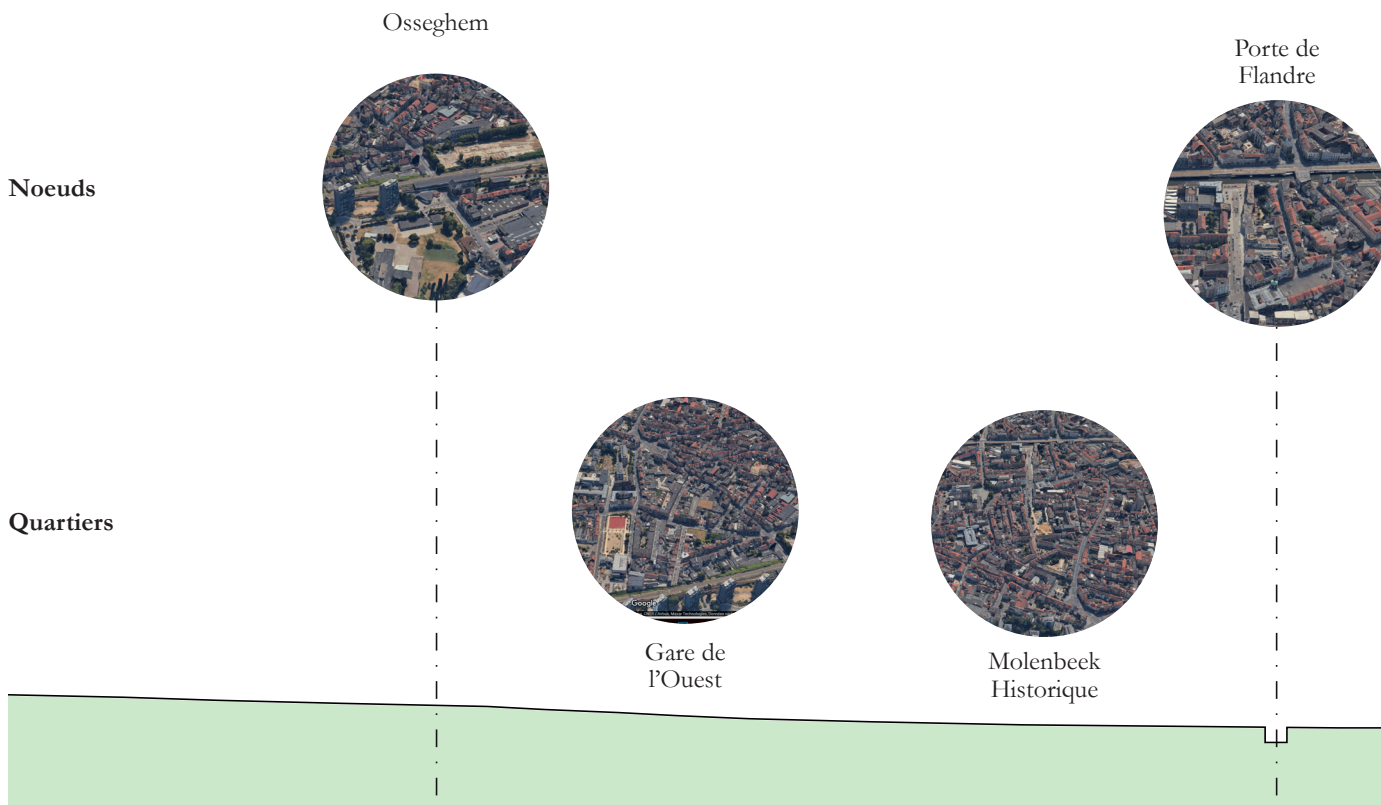
La section de vallée est marquée par un forte dissymétrie entre les deux flancs :

- Une pente douce et continue côté ouest.
- Une alternance de plateaux et fortes pentes côté est.

MODALITÉS D'ACTION

La notion de 'section de vallée' permet de mettre en lumière le caractère spécifique de chacun des quartiers et nœuds qui la composent. Mais il permet surtout de comprendre les complémentarités et interdépendances entre ces différents composants.

La gestion de la cohérence de la section de vallée nécessite une planification et la constitution d'un taskforce 'Steenweg'



en charge du suivi, à l'instar du 'Plan de Qualité Paysagère et Urbanistique Canal' et de l'usage qui en est fait par l' 'Equipe Canal'. Un tel document doit être suffisamment clair pour fournir un cadre de référence pour prendre des décisions cohérentes à l'échelle des nœuds et quartiers. Inversement, il doit être suffisamment souple et évolutif pour pouvoir être adapté au fur et à mesure des expériences menées localement.

ENJEUX

La lecture du Steenweg comme 'section de vallée' a pour objectif de mettre en lumière les actions capables de renforcer les complémentarités et la cohérence entre les différentes parties qui le constitue.

Magistrale piétonne et cycliste

- Restructuration de la ligne de bus 33 comme véritable navette est-ouest.
- Attention pour les usagers faibles et cyclistes dans les pentes.
- Centres de dépôt dans les souterrains des nœuds et système de distribution par petits véhicules vers les quartiers.

Magistrale écologique

- Solidarité par bassin versant: gestion intégrée des cycles

de l'eau depuis les sommets jusqu'au vallées.

- Renforcement de la biodiversité par différenciation de la végétation selon la situation hydro/topographique.
- Synergies entre îlots de chaleurs et îlots de fraîcheur.

Magistrale inclusive

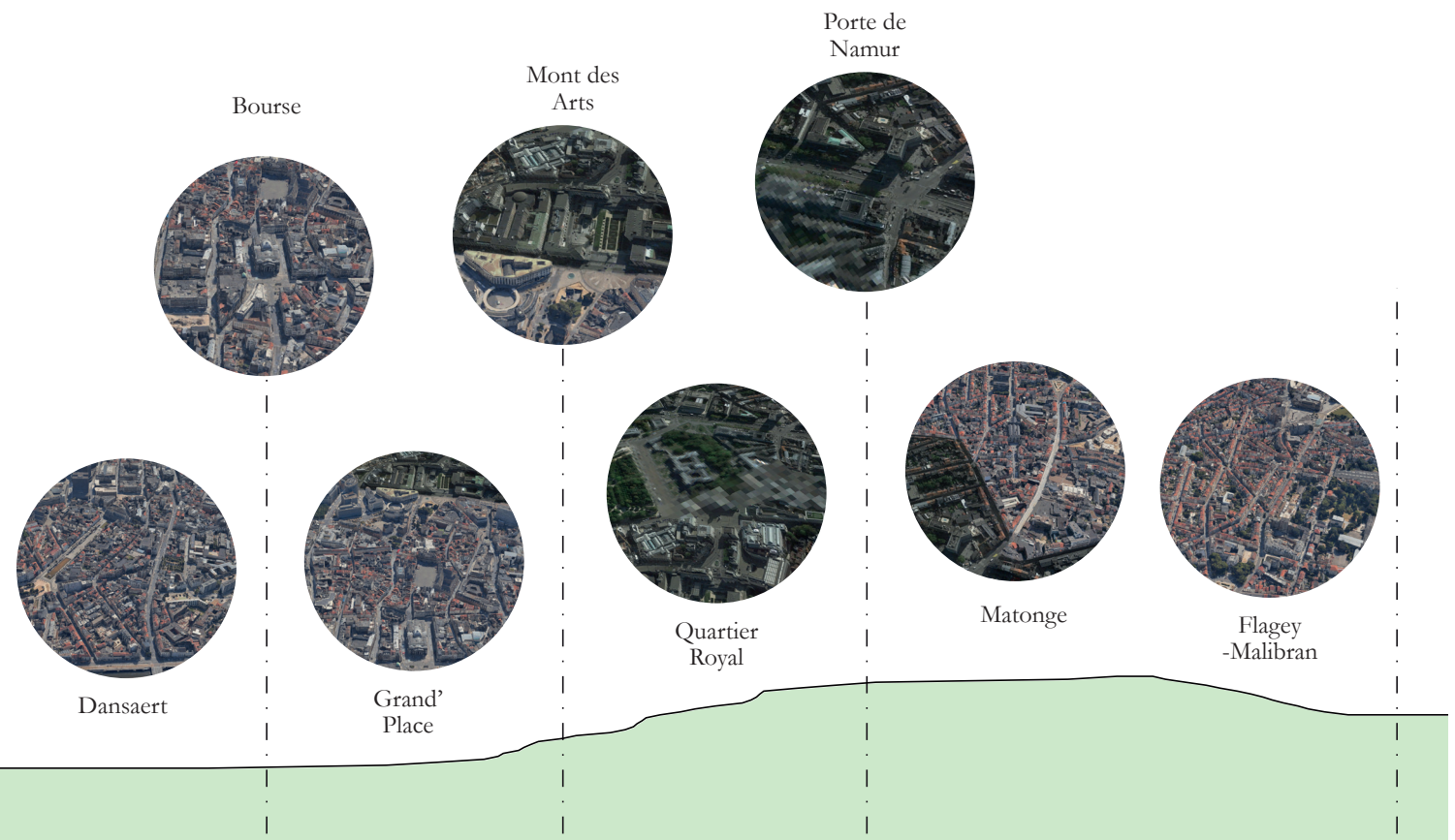
- Coordonner/arbitrer l'identité des quartiers pour renforcer les complémentarités et ouvrir à des publics plus diversifiés.
- Renforcer des mobilités interquartiers sur le plan spatial, social et imaginaire.
- Encadrer les loyers résidentiels et commerciaux pour limiter la spéculation et maintenir une diversité sociale.

Magistrale de transition économique

- Rétablir la continuité des fronts commerciaux au niveau de noeuds.
- Renforcer les complémentarités entre les économies exogènes localisées dans les différents quartiers (tertiaire, touristique-culturel-loisir, mode-design, production).
- Inscire les pôles commerciaux 'ethniques' dans cet écosystème.

Magistrale culturelle

- Rééquilibrage des deux flancs de vallée en termes de qualité paysagère et d'équipements culturels.
- Rôle des nœuds dans le désenclavement culturel des quartiers.



SYNTHÈSE DES ENJEUX ET PISTES D'ACTION

A titre de conclusion provisoire, ce chapitre propose une synthèse des enjeux détaillés dans les chapitres précédents. Il comprend en outre une série d'exemples des moyen d'action à court et long terme pour les différents types de situation.

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET PISTES D'ACTION

PRDD, GOOD MOVE et déclarations de politique générale de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek et d'Ixelles

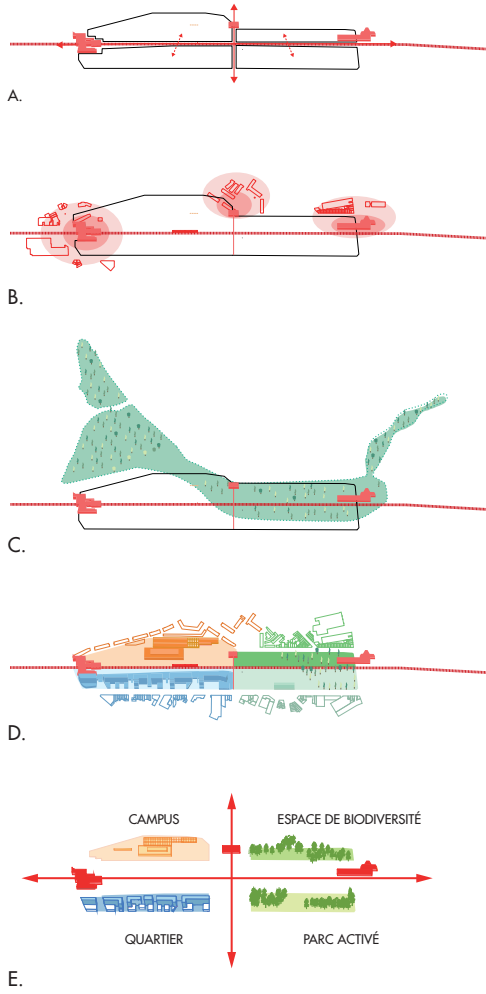
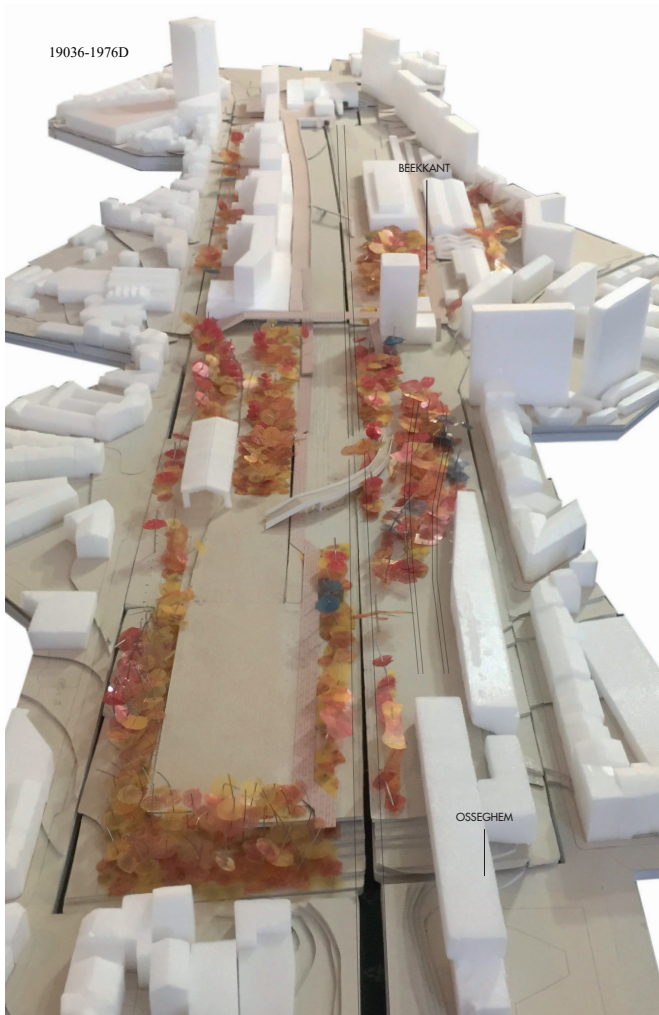
QUARTIERS

	PRDD, GOOD MOVE et déclarations de politique générale de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek et d'Ixelles	QUARTIERS
Vers une magistrale piétonne et cycliste	<ul style="list-style-type: none"> Hospitalité généralisée des espaces publics à toutes les vitesses piétonnes (be running), vélos et activités de rue. 'Ville à 10 minutes', 'Ville de proximité' : présence de services et commerces de proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> Forte diminution du parking de voitures privées à durée illimitée en surface. Liens avec les stations de métro, trams et bus. Aide aux commerçants vers une transition logistique.
Vers une magistrale écologique	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la qualité de l'air via la réduction du trafic automobile. Végétalisation des espaces publics (écosystèmes urbains, gestion de l'eau, îlots de fraîcheur, esthétique). 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de jardins collectifs dans l'espace public.
Vers une magistrale inclusive	<ul style="list-style-type: none"> 'Droit à la ville' : logements financièrement accessible et de qualité, accessibilité aux commerces et services de proximité, accessibilité aux équipements et espaces publics. 	<ul style="list-style-type: none"> Lutte contre le développement incontrôlé de locations de courte durée type Airbnb. Mobilisation des ressources foncières publiques. Gestion de l'impact de la rénovation urbaine sur les loyers.
Vers une magistrale de transition économique	<ul style="list-style-type: none"> Équilibre et synergies entre économies exogènes et endogènes (foundational economy). 	<ul style="list-style-type: none"> Restructurations parcellaires favorables aux commerces de proximité. Valorisation des prolongations intérieures du domaine public: galeries, cour de musées, rez-de-chaussée d'institutions, etc.
Vers une magistrale culturelle	<ul style="list-style-type: none"> Protection et valorisation du patrimoine. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement des synergies entre institutions culturelles, commerces et initiatives citoyennes.
Exemples d'actions-pilotes à court terme		<ul style="list-style-type: none"> 'Leefstraten' : expériences temporaires d'auto-gestion du parking, de la végétation, des activités de rue et d'espaces collectifs.
Exemples d'outils opérationnels à moyen/long terme		<ul style="list-style-type: none"> 'Communs urbains' : partenariats public-citoyens pour la co-gestion des espaces communs ; Plateforme locale de gestion peer-to-peer de l'hébergement touristique.

NŒUDS	SECTION DE VALLEE
<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du trafic de transit N-S, valorisation des continuités piétonnes et cyclistes E-O, aménagement de carrefours selon le principe STOP. • Connexions intermodales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité et cohérence du réseau d'espaces piétonnés. • Restructuration du trajet du Bus 33. • Stocks dans les nœuds pour 'last mile delivery' dans les quartiers.
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des couloirs de vents et espaces souterrains dans la lutte contre les îlots de chaleur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des inondations en aval par le stockage/infiltration/évaporation en amont. • Renforcement de la biodiversité par la différenciation des plantations selon la topographie.
<ul style="list-style-type: none"> • Expérimentation de nouveaux programmes fédérateurs interquartiers via des occupations temporaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des mobilités interquartiers sur le plan spatial, social et imaginaire. • Encadrer les loyers résidentiels et commerciaux pour limiter la spéculation et maintenir une diversité sociale.
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des espaces souterrains (métro, train) pour les commerces de proximité et la logistique. • Expérimentation de nouvelles synergies programmatiques via des occupations temporaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profilage/arbitrage de l'identité des quartiers pour renforcer les complémentarités commerciales. et ouvrir à des publics plus larges • Continuité spatiale des linéaires commerciaux.
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du paysage à grande échelle. • Expérimentation de nouveaux programmes culturels fédérateurs à l'image de Bruxelles 'ville-monde' via des occupations temporaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation de la diversité culturelle et de la complexité du paysage urbain. • Équilibrage ouest et est en termes d'équipement et événements culturels.
<ul style="list-style-type: none"> • Occupations temporaires des espaces sous-utilisés (souterrains, etc.). • Événements dans des lieux habituellement inaccessibles, ou piétonnant temporairement des espaces de voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de parcours culturels, commerciaux ou sportifs (running) sur le Steenweg • Soutien au RAB-BKO comme activateur du réseau d'espaces publics.
<ul style="list-style-type: none"> • Plans directeurs et plans de mobilité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de qualité paysagère et urbanistique + équipe Steenweg.

INVENTAIRE DES PROJETS

Cet inventaire des plans et projets sur le Steenweg (passés ou en cours) n'est pas un relevé exhaustif. Il permet néanmoins d'illustrer la quantité d'opportunités d'action concrète qui se présentent, ainsi que la nécessité de fédérer les multiples projets autour d'une vision partagée.



Extraits du Projet de PAD Gare de l'Ouest, 2019



Contrat de quartier Autour de la gare de l'Ouest, P.T.A, 2018

Molenbeek-Saint-Jean / Sint-Jans-Molenbeek

Contrat de Quartier RIVES OUEST / Wijkcontract WEST OEVERS

Les Contrats de Quartier sont des programmes de rénovation des quartiers. La Région de Bruxelles-Capitale aide la Commune à financer des projets dans un quartier défini. Ces contrats durent 4 ans et visent à rendre le quartier plus agréable.

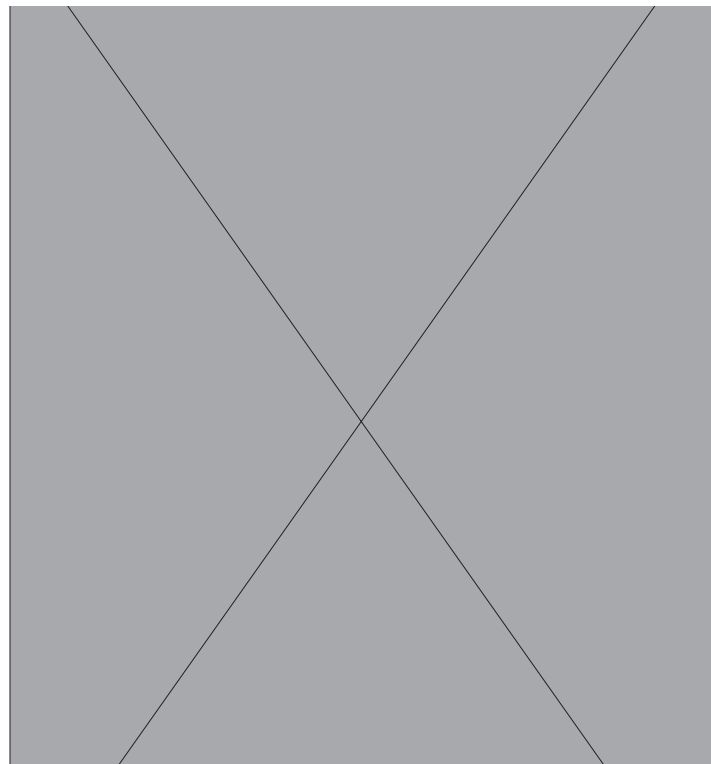
De Wijkcontracten zijn programma's voor de renovatie van wijken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest helpt de Gemeente om projecten te financieren in een welbepaalde wijk. Deze contracten duren 4 jaar en zijn er om de wijk aangener te maken.

2007 - 2011

beliris
POUR PROJETS
POUR BRUXELLES

Service des Projets Subsidés / Dienst Gesubsidieerde Projecten
rue du Comte de Flandre 20 Grosfven Vlasinderenstoaar
Molenbeek-Saint-Jean 1000 Sint-Jans-Molenbeek
T: 02 / 600 49 24 • accueil.k33@molenbeek.brinet.be

Contrat de quartier Rives Ouest, 2020.




Annnonce du futur Contrat de quartier Etangs Noirs, www.jefvandamme.be, 2020.



Molenbeek : marché s'oriente dans la direction du Canal
 Renforcer les commerces et horeca de la Place du Canal
 Petit Château s'ouvre vers la place
 Saintelette : renforcer l'interaction entre pôle culturel et quartiers

Canal : transport de personnes et marchandises
 Porte de Ninove
 Canal couvert entre Porte de Flandre et rue de l'Avenir » devient Place du Canal

Bye-by petite ceinture, North-West, 2018


 COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
 KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

M.R.B.C. - A.A.T.L.
 Direction des Monuments et des Sites
 M. P. CRAHAY
 Directeur
 C.C.N. - Rue du Progrès, 80, bte 1
 1035 Bruxelles

VIRÉF : /
 N°RAF : AVL/AB/XXL-2.1083/428
 Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES / MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Proposition de classement comme ensemble des trois ponts situés sur le tronçon du canal Bruxelles-Charleroi situé entre l'écluse de Molenbeek et le bassin Beco, à savoir :

- le pont de la Porte de Flandre, reliant la rue Dansaert à Bruxelles à la chaussée de Gand à Molenbeek,
- le pont situé devant le petit château, reliant la rue de Witte de Haelen à Bruxelles à la rue de l'Avenir à Molenbeek,
- les éléments décoratifs du pont de la place Saintelette.

Conformément à l'article 222 § 2 du COBAT nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 6 février 2008, notre Assemblée a proposé le classement comme ensemble des trois ponts sur le tronçon du canal de Bruxelles-Charleroi entre l'écluse de Molenbeek et le bassin Beco, en raison de leur valeur historique, esthétique et sociale.

Réalisé dans les années 1930, cet ensemble mérite une protection légale comme élément important du patrimoine portuaire et urbain. Il s'agit de trois ouvrages d'art emblématiques pour la modernisation de cette partie du canal qui a eu lieu pendant l'Entre-deux-guerres. Ils témoignent également du soin qui était, à l'époque, apporté par les autorités publiques à l'élaboration des grands projets de travaux publics.

Les éléments proposés au classement comme ensemble sont :

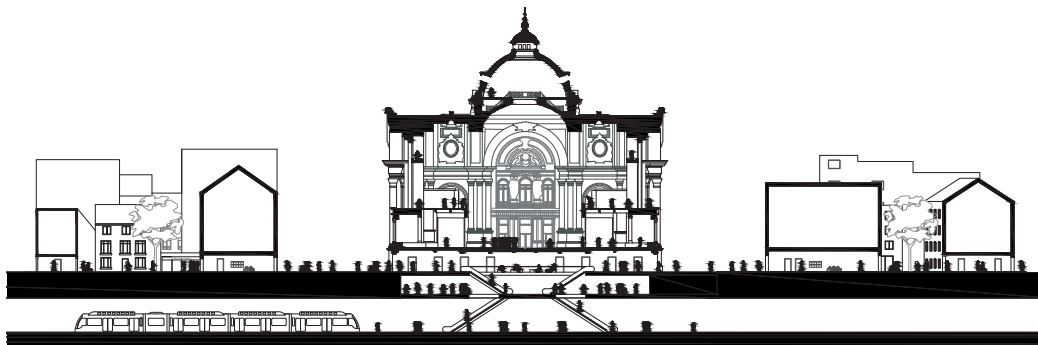
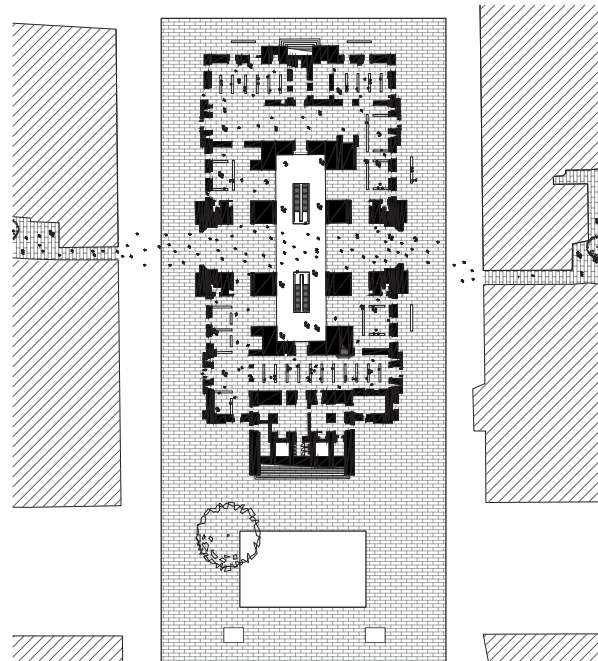
- le pont de la rue de Flandre :
 - les quatre massifs d'angle et leur retour en pierre bleue,
 - les parapets en pierre bleue et en bronze,
 - les deux escaliers de halage ainsi que les dalles en pierre bleue marquant l'accès à ceux-ci,
- le pont devant le petit château :
 - les quatre massifs d'angle et leur retour en pierre bleue,
 - les parapets en pierre bleue et en bronze
 - les deux escaliers de halage ainsi que les dalles en pierre bleue marquant l'accès à ceux-ci,
- les quatre massifs d'angle du pont de la place Saintelette.

Proposition de classement des trois ponts centraux sur le Canal, CRMS, 2008



Piétonnier, principe d'aménagement, SUM project

Projet d'ouverture du socle de la Bourse, Robbrecht&Daem.

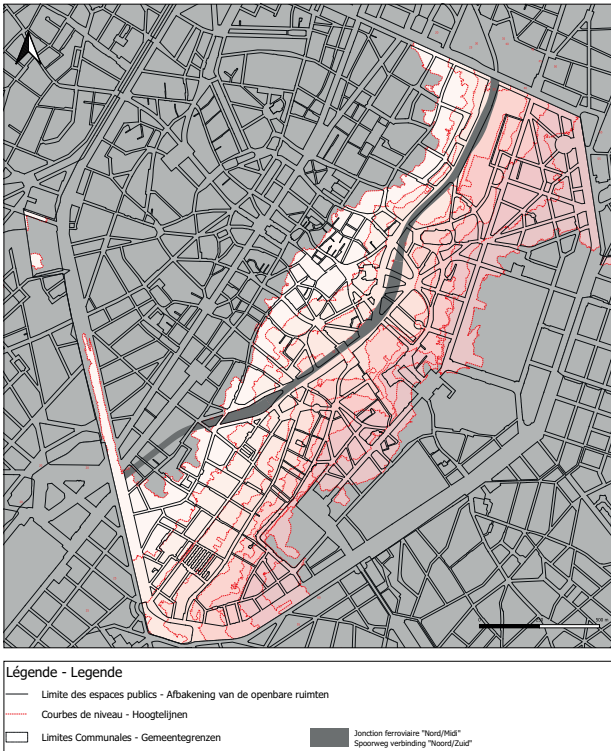


Le socle de la Bourse, Di Pompeo, Master thesis, UCLouvain, 2018



MISSION D'AUTEUR DE PROJET RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN MASTERPLAN DE REVALORISATION DES ESPACES PUBLICS SUR LES CÔTEAUX DANS LE PENTAGONE ET LE RÉAMÉNAGEMENT DE DEUX ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLE.
 ONTWERP MISSIE MET BETREKKING TOT DE UITWERKING VAN EEN MASTERPLAN VOOR DE OPWAARDERING VAN DE OPENBARE RUIMTE OP DE HELLINGEN VAN DE VIJFHOK EN DE HERINRICHTING VAN TWEE OPENBARE RUIMTEN IN HET HART VAN DE STAD.

Annexe 1 - Carte du relief
 Bijlage 1 - Reliëfkaart

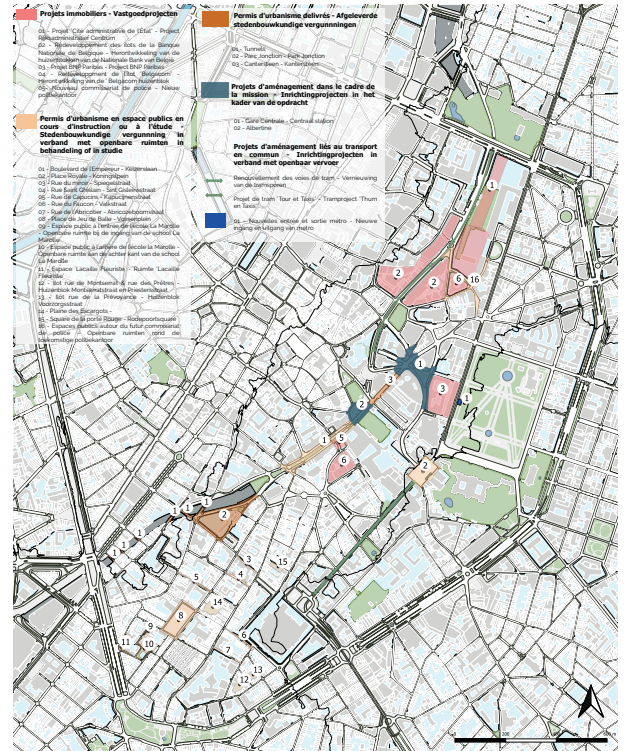


Périmètre de l'appel à auteur de projet pour le développement d'un Masterplan pour les Coteaux du Pentagone, Ville de Bruxelles, 2020.



MISSION D'AUTEUR DE PROJET RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN MASTERPLAN DE REVALORISATION DES ESPACES PUBLICS SUR LES CÔTEAUX DANS LE PENTAGONE ET LE RÉAMÉNAGEMENT DE DEUX ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLE.
 ONTWERP MISSIE MET BETREKKING TOT DE UITWERKING VAN EEN MASTERPLAN VOOR DE OPWAARDERING VAN DE OPENBARE RUIMTE OP DE HELLINGEN VAN DE VIJFHOK EN DE HERINRICHTING VAN TWEE OPENBARE RUIMTEN IN HET HART VAN DE STAD.

Annexe 2 - Carte des projets en cours
 Bijlage 2 - Kaart van de lopende projecten



Carte des projets en cours le long de la Jonction Nord-Midi, Ville de Bruxelles, 2020.

À la une | Fil Info | Coronavirus | Élection US | Belgique | Régions | Monde | Économie | Société

Direct | CQFD (Ce Qui Fait Débat) | A Votre Avis

Régions | Bruxelles | Brabant Wallon | Hainaut | Liège | Namur | Luxembourg | Flandre

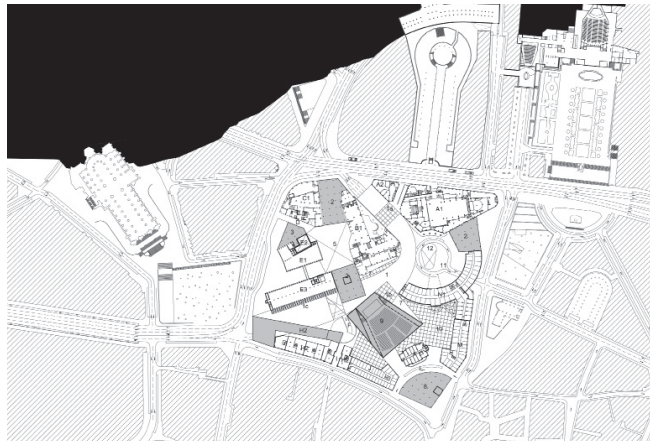
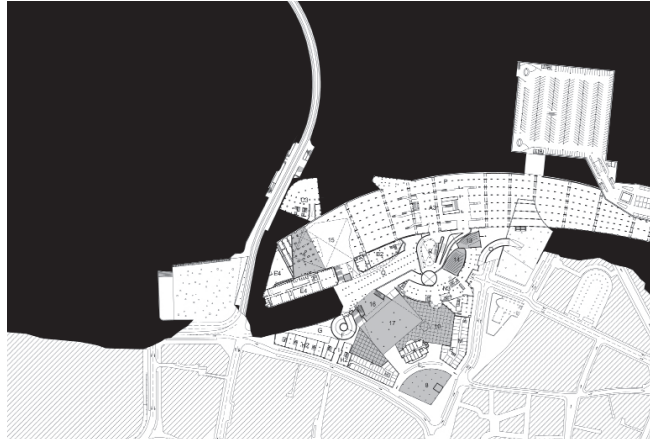
La Bibliothèque royale devient la KBR et reçoit 7 millions d'euros pour se moderniser



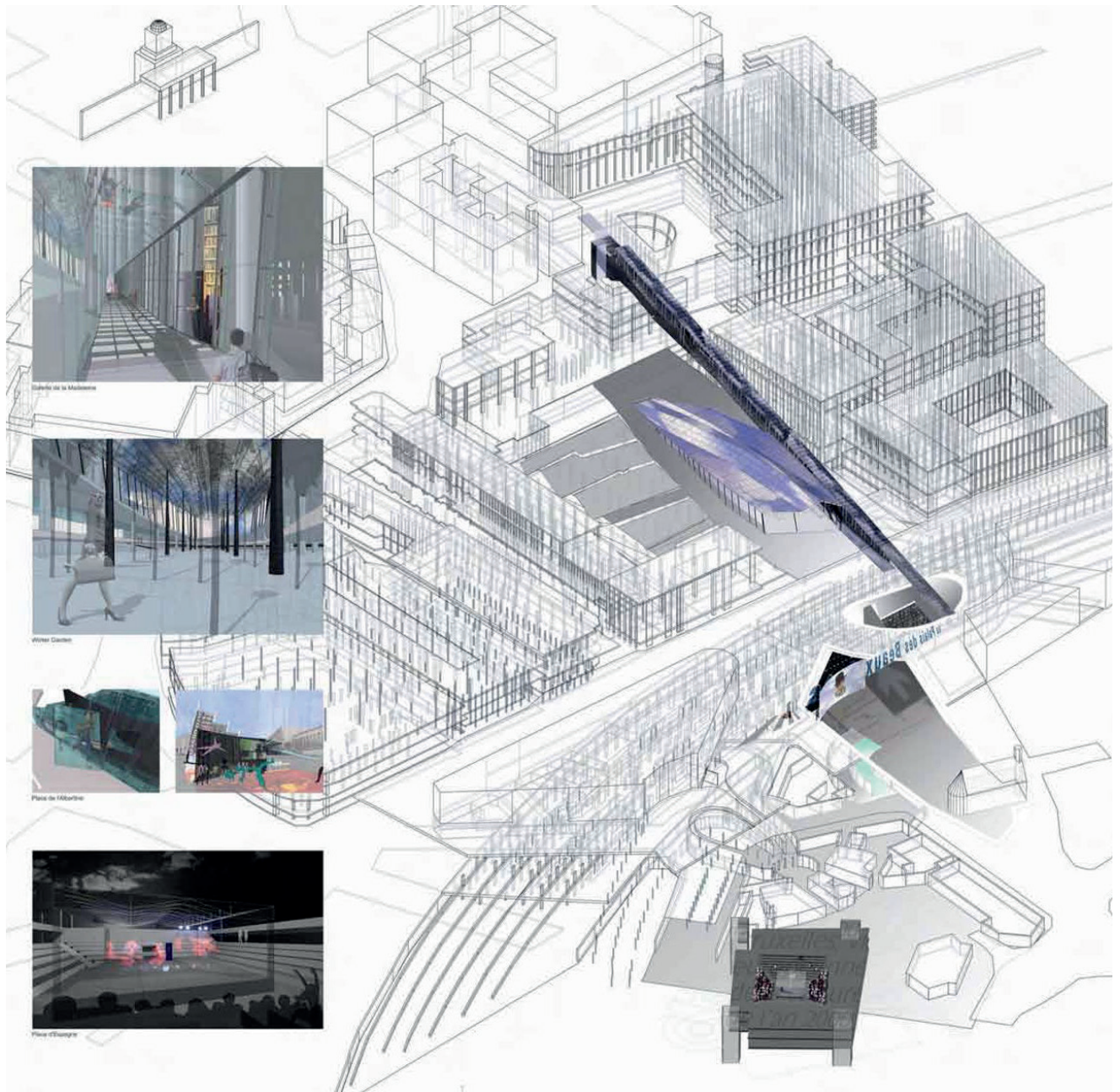
Belga

Publié le jeudi 14 mars 2019 à 14h14

Annonce du budget pour la rénovation de la KBR, 2019.



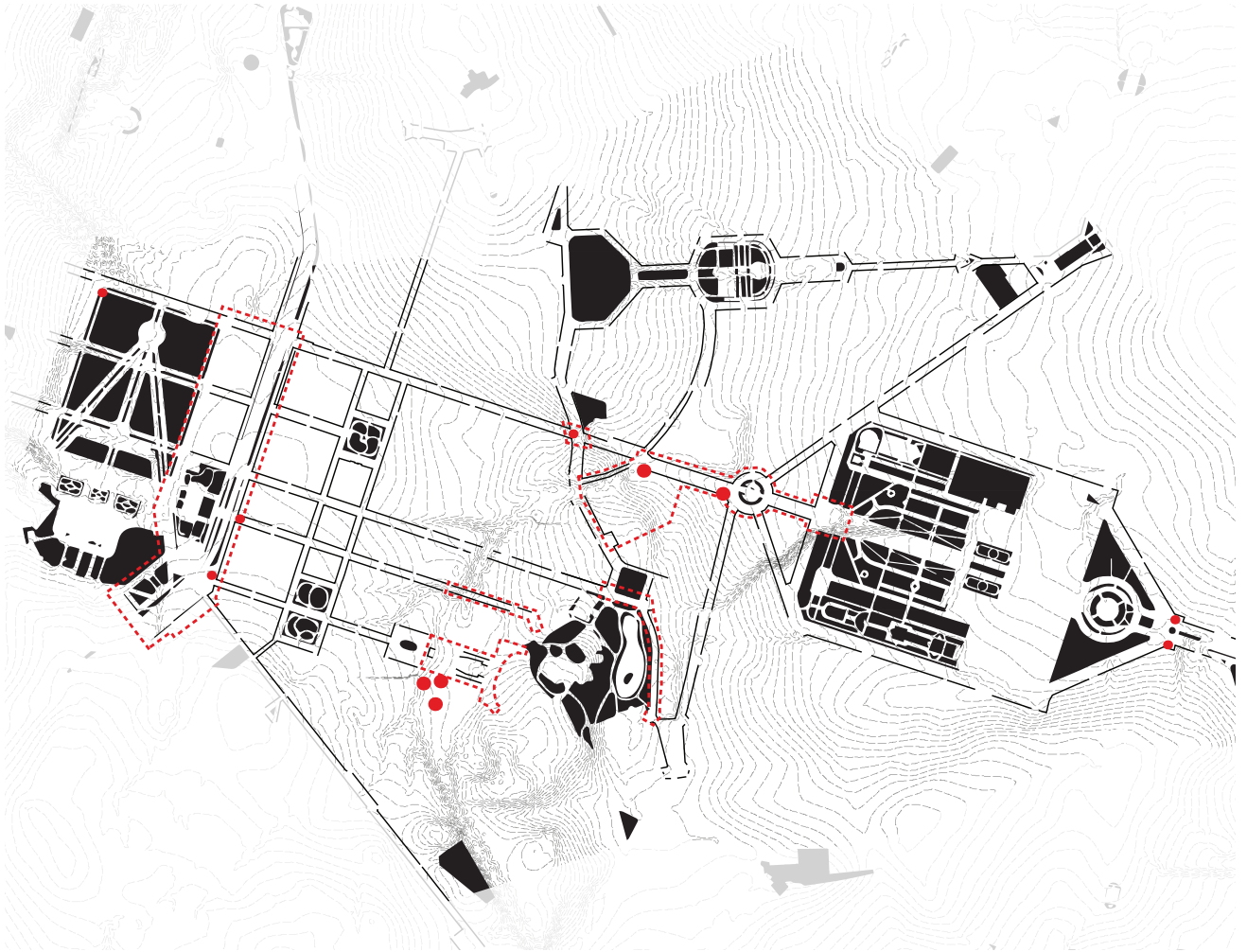
Projet pour le Carrefour de l'Europe, XDGA, 2005



Vacant City: Mont des arts reconsidered, NAI, 2000



Réaménagement de la place Royale, Sweco-West8, projet lauréat 2014



Vision pour le Quartier Européen, UCLouvain-Citytools, FQE, 2015



Vision pour la rue Montoyer, UCLouvain-Citytools, FQE, 2015



Vision pour la rue Guimard UCLouvain-Citytools, FQE, 2015



Bye-by petite ceinture, Southeast, 2018



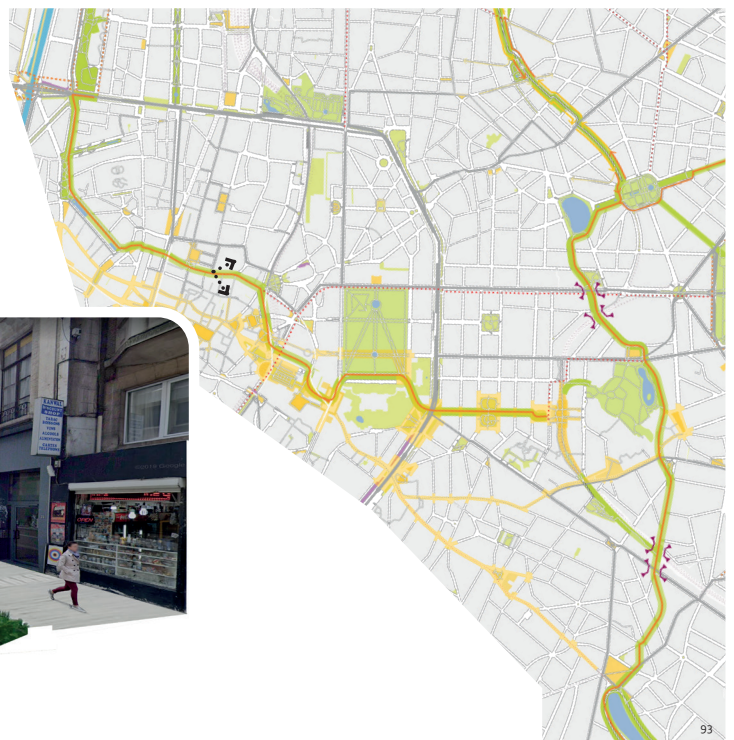
Toison d'or, Bruxelles-Mobilité / P. Lallemand



Plan de réaménagement de la chaussée d'Ixelles, Arter, 2017

3. GREEN ARTERIES center (Schildknaapstraat)

This street is converted to the green backbone of the Steenwegband. A green bicycle street also creates a more pleasant pedestrian environment. The green verge can contain seating areas. The street becomes cooler in the summer and water is collected naturally and flows into the green zone.



be running, perspective.brussels, 2020, p 93

