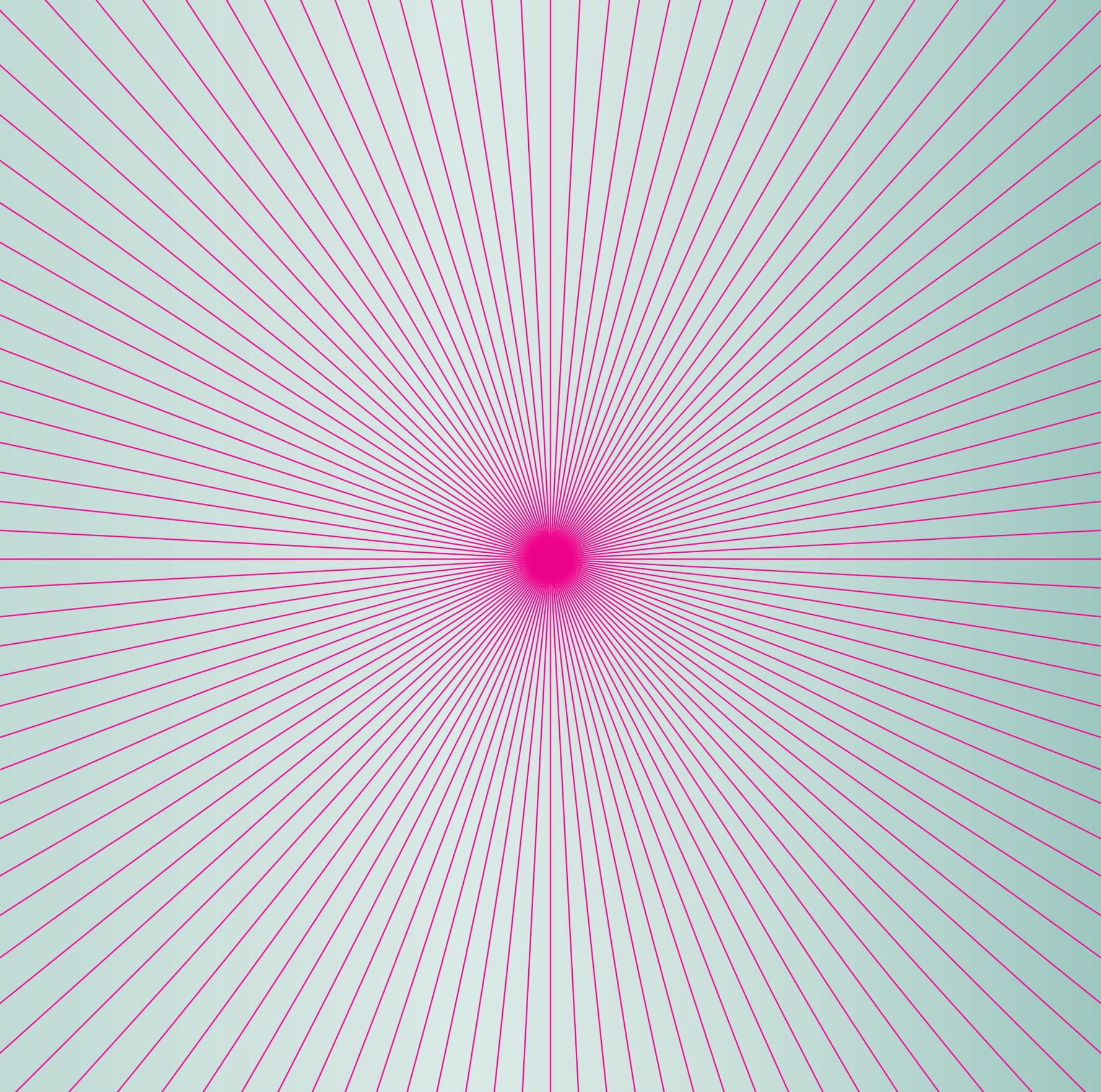


TROIS VISIONS POUR  
UNE MÉTROPOLE

# BRUXELLES — 2040



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE



# BRUXELLES

—

# 2040

# PRÉFACE

## CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

La métropole bruxelloise est une réalité. Vivier socio-économique du pays, elle est appelée à se développer davantage. L'inscription, dans les récents accords institutionnels, d'une communauté urbaine impliquant des territoires des deux autres Régions est la reconnaissance de cette réalité.

La Région de Bruxelles-Capitale est soumise à des défis majeurs. Afin de pouvoir y répondre, j'ai ouvert le chantier du Plan Régional de Développement Durable.

Quelle forme prendra Bruxelles en 2040 si la croissance démographique se poursuit? Comment se déplacer en ville si la voiture n'est plus un moyen de transport soutenable? Comment réduire la fracture sociale et la ville duale ? Comment fournir à chacun la possibilité d'habiter et de travailler dignement en ville ? Comment organiser le développement de Bruxelles avec son hinterland ?

La résolution des ces questions doit également être recherchée dans une analyse territoriale qui dépasse les limites institutionnelles de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est pourquoi j'ai souhaité ouvrir un large débat sur l'avenir de cette métropole en confiant la réflexion à trois équipes d'experts internationaux composées, entre autres, d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes.

Ces travaux vont nourrir l'élaboration du Plan régional de Développement Durable.

### BRUXELLES, VILLE-MÉTROPOLE

Bruxelles est considérée comme la « plus petite ville monde ».

L'exiguïté de son territoire et sa population sont inversement proportionnées à son poids économique et à sa notoriété internationale.

L'évolution de la Région suit à bien des égards l'évolution des grandes métropoles. Celles-ci sont au cœur d'une économie de marché caractérisée par la mobilité de plus en plus accrue des capitaux, des idées et des personnes. Elles sont également le réceptacle des tensions des sociétés contemporaines marquées par la pression sur l'environnement et sur la cohésion sociale quand la richesse produite par les villes s'accompagne d'un chômage important ou de difficultés sociales. Elles sont enfin porteuses d'avenir parce que c'est sur ces territoires innovants que se construit le futur.

### LA RÉALITÉ DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE BRUXELLOISE

Les trois bureaux sélectionnés pour le projet « Bruxelles Métropole 2040 » ont été invités à prendre comme base de travail la zone RER qui comprend les 135 communes qui seront directement concernées par la nouvelle desserte ferrée offerte par le RER. L'absence de données statistiques à l'échelle de la zone RER est cependant rapidement apparue comme une difficulté majeure à l'élaboration d'un diagnostic de fonctionnement de cette zone. Afin de combler cette lacune, un état des lieux a été réalisé conjointement par l'Institut de Conseil en Environnement et Développement Durable (ICEDD) et la KULeuven. Une synthèse de cette étude est présentée dans l'ouvrage.

Je voudrais relever quelques chiffres essentiels pour comprendre l'évolution de la zone métropolitaine.

La zone RER comprend près de 2.950.000 habitants et près de 1.400.000 emplois, répartis de façon égale entre Bruxelles et le reste de la zone. Si l'emploi s'est développé davantage dans les Brabant qu'à Bruxelles, c'est suite à une dilatation de l'espace métropolitain : la position centrale de Bruxelles et ses fonctions nationales et internationales ont rayonné sur des zones plus larges, que ce soit entre Bruxelles et Zaventem ou dans l'axe Bruxelles-Namur, la zone d'Ottignies-Wavre -Louvain-La-Neuve.

Les échanges entre Bruxelles et son hinterland sont évidemment nombreux : les chiffres de 2009 indiquent que la « navette » entrante s'est toutefois réduite quelque peu (de 362.000 à 358.000

entre 2000 et 2009) et que la navette sortante a augmenté (de 48.000 à 60.000 pour la même période) : signe avant-coureur d'un changement plus profond ? Je peux espérer que la Région devienne de plus en plus attractive pour y habiter, spécialement pour les jeunes dont la classe d'âge augmente fortement, et que les déplacements vers l'extérieur de Bruxelles s'avèrent plus faciles et plus agréables en « heures creuses ».

La réalité du bassin socio-économique bruxellois s'exprime au travers de quelques chiffres : 25 % des salariés habitant le Brabant flamand travaillent à Bruxelles, soit près de 120.000 personnes, et 32 % des salariés habitent le Brabant wallon, soit 50.000 personnes. Au total, plus d'un travailleur sur deux à Bruxelles est un navetteur : Bruxelles offre 696.000 emplois dont 234.000 sont occupés par des navetteurs provenant de Flandre et 123.000 de Wallonie. Il est important que Bruxelles puisse avoir un financement qui lui permette de faire face à ses charges et aux besoins de fonctionnement et d'investissements nécessaires pour une ville qui n'est pas financée fiscalement par plus de la moitié de ceux qui l'utilisent.

### UNE AIRE MÉTROPOLITAINE EN CROISSANCE

La périphérie a connu ces vingt dernières années une croissance plus élevée que la Région, tant en termes d'emplois que de résidences. Si la croissance de l'emploi s'est ralentie ces dernières années, le Brabant wallon a connu une croissance quatre fois supérieure à Bruxelles, et le Brabant flamand trois fois supérieure. Les nouvelles implantations d'entreprises se sont donc faites principalement là où des terrains disponibles et bon marché ont été mis à leur disposition, et dans des zones d'influence de Bruxelles (LLN, Wavre) et Louvain.

La moins bonne performance de Bruxelles n'est pas alarmante en soi : Bruxelles offre près de 700.000 emplois et avec un accroissement constant, pour une population active résidente de l'ordre de 512.000 personnes, mais avec un taux de chômage élevé.

En quinze ans, la structure de l'emploi a fortement évolué : l'industrie manufacturière a perdu 40%, le commerce de gros 30 %, le secteur financier 2%, tandis que les services aux entreprises ont vu leur

emploi croître de 33 %, la santé et l'action sociale de 46%, l'administration publique de 16%, le transport de 9%.

Bruxelles a mieux résisté à la crise de 2008 et à la récession de 2009, car elle a une structure moins sensible que les autres Régions (importance du secteur public et international). Le Bureau du Plan prévoit une croissance pour la période 2012-2016 de 1% par an, soit 7.000 emplois. Le taux de chômage diminuerait, mais lentement (19,5% en 2016).

Bruxelles poursuit la reconversion du secondaire vers un tertiaire diversifié : pour assurer une base productive compétitive au niveau européen et mondial, il est nécessaire de développer des alliances métropolitaines, avec des clusters complémentaires, comme l'industrie pharmaceutique du Brabant wallon avec la recherche universitaire et privée, ainsi que les hôpitaux universitaires bruxellois.

**PARTAGER LES EFFETS DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION**

La croissance de la population en Région bruxelloise a été bien plus rapide que dans les autres Régions, surtout ces dix dernières années : près de trois fois celle de la Région wallonne et plus de deux fois celle de la Région flamande.

Les chiffres par province montrent un dynamisme des Brabant . Ainsi, le Brabant wallon connaît une croissance de près de deux fois celle de la Région wallonne.

À voir les mouvements récents de population, je partage l'avis des équipes de Bruxelles 2040 que l'hinterland doit prendre sa part de la croissance démographique : le territoire dans son ensemble doit se rééquiper et accepter de nouvelles densités, tout en maintenant de grands espaces ouverts, qu'il s'agisse de terres agricoles, de parcs ou de forêts.

Les prévisions démographiques du Bureau du plan aux horizons 2040 et 2060 montrent que le mouvement enregistré à Bruxelles va se poursuivre, mais que la natalité est aussi en augmentation partout en Belgique, combinée à un allongement de l'espérance de vie. Les questions liées au vieillissement vont toucher principalement la Flandre, puis la Wallonie.

Bruxelles devrait connaître l'augmentation la plus forte (35 % d'ici 2060) mais aussi la plus rapide : près de 17 % d'ici 2020 et 24 % d'ici 2030, pour respectivement 7 et 12 % pour la Région flamande, et 6,5 et 12 % pour la Région wallonne. En chiffres ab-

solus, la Flandre devrait croître de 1.000.000 d'habitants d'ici 2040 et la Wallonie de 600.000 pour la même échéance. Le soutien à la construction de logements est un enjeu commun aux trois Régions, de même que la question de l'augmentation du prix du foncier, et de l'accès au logement. Les ménages à faibles revenus attendent des logements à caractère social, et les revenus moyens ont de plus en plus de difficultés à accéder à la propriété.

Au niveau des provinces, on constate une similitude dans l'importance de la croissance pour la Flandre orientale (Malines,...) et le Brabant wallon (Nivelles,) qui dépassent les autres provinces (le Brabant flamand est légèrement en-dessous).

L'inventaire des projets des Régions flamande et wallonne et des disponibilités foncières dans les deux Brabant pour le logement, les activités économiques et les commerces montre une capacité importante de développement : la Région flamande, au travers de divers programmes, a de grandes ambitions pour faire de Zaventem un pôle international d'affaires, pour développer la logistique au Nord et au Sud , pour créer de nouveaux pôles urbains et commerciaux.

En ce qui concerne les capacités résidentielles, la partie wallonne du territoire étudié en offre de très grandes. De nouvelles urbanisations sont possibles sur plus de 6.100 ha. Dans la partie flamande, un accroissement de la population se ferait avant tout par le biais d'une densification de l'existant, même si des zones d'habitat (capacité libre de 3.860 ha) et d'extension de l'habitat (3.850 ha) sont dès à présent prévues dans les plans d'aménagement.

**BRUXELLES MÉTROPOLE 2040 : UN EXERCICE DE PROSPECTIVE**

Imaginer Bruxelles dans son cadre métropolitain en 2040 n'est évidemment pas chose aisée. Nombre de facteurs peuvent influencer cet horizon: des progrès scientifiques et des évolutions technologiques, des modes de penser, d'habiter, de travailler, de se déplacer.

Nous ne réclamions pas un exercice de science-fiction.

D'une ville, on ne fait pas table rase. L'avant-gardiste est celui qui parvient avec le plus d'intensité à renouer les fils du passé, et dans ces liens construire un avenir. Je suis reconnaissant aux trois équipes d'avoir eu un souci constant de l'histoire de Bruxelles, de sa géographie, de son évolution.

Je voudrais évoquer quelques réflexions générales à la lecture de ces rapports, ainsi que relever des propositions innovantes des équipes.

**L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE ET LES ÉQUIPEMENTS**

Au niveau régional, toutes les équipes ont montré que nous devons être particulièrement attentifs à augmenter notre attractivité résidentielle, pour faire de Bruxelles une ville habitable pour tous. L'amélioration du cadre de vie constitue une réponse à la fois à la demande sociale croissante, par exemple les parcs sont les jardins de ceux qui n'ont pas de jardin privé, et une condition pour offrir un cadre de vie attractif pour les ménages qui cherchent aujourd’hui ailleurs un environnement plus propice. En particulier, l'enjeu d'une ville enfants admis, avec des infrastructures et des équipements en nombre et qualité suffisants, est crucial.

Les équipes ont aussi été attentives aux besoins nouveaux en matière d'équipements, et particulièrement des équipements scolaires, considérés comme leviers du renouveau des quartiers. De nouvelles implantations d'équipements de grande taille (écoles secondaires et supérieures, enseignement universitaire) devraient faire l'objet d'une programmation concertée avec les Communautés.

Il est tout-à-fait exact que le niveau d'équipements scolaires, sociaux, culturels, profite à tous les habitants et constitue souvent un filet de sécurité pour les populations fragilisées. Cette question implique une stratégie de coopération avec d'autres niveaux de pouvoir, et en particulier avec les communes qui connaissent bien les besoins locaux, et les Communautés et Commissions communautaires régionales. Il faut évidemment encore faire des efforts considérables pour l'école : il ne s'agit pas seulement du futur manque de places, mais aussi de garantir que l'école joue à nouveau son rôle d'ascenseur social et d'intégration. Une école de la réussite passe aussi par une nouvelle relation des écoles avec les quartiers, tant pour les contacts avec les familles que pour l'accès aux locaux et infrastructures pour les habitants des quartiers .

**LA DENSITÉ ET LA VILLE COMPACTE**

La recherche d’un haut degré d’habitabilité dans une Région en plein essor démographique implique une gestion parcimonieuse d'une ressource rare qui est le sol : il nous faudra inventer de nouvelles façon de faire la ville, à la fois dense mais avec une

nouvelle présence de la nature, bien desservie par un maillage efficace de transports publics performants, avec des pôles et centres d'intérêts renforcés tant au niveau local que métropolitain. Pour diminuer de 20 % l'usage de l'automobile, tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs, il faudra faire des investissements considérables. Mais la réduction de la place de la voiture en ville est aussi indispensable pour requalifier les espaces publics qui peuvent alors devenir des espaces de vie.

**UN TERRITOIRE POLYCENTRIQUE, UNE VILLE DE PROXIMITÉ**

Les travaux ont aussi évoqué le polycentrisme, à l'échelle métropolitaine avec le renforcement des villes moyennes qui fonctionneraient davantage en réseau, et à l'échelle régionale avec de nouveaux pôles en seconde couronne. Divers projets de redéveloppement du transport public renforcent cette polarisation multiple. A cet égard, nous devons rester vigilants quant aux effets du RER et la possibilité de départ des classes moyennes de la Région.

À l'échelle locale, une « ville de proximité » comprenant tous les services et aménités urbains à distance pédestre ou cyclable du domicile serait à même de fournir un cadre agréable et propice. Il est important de creuser cet objectif de disposer d'un espace vert public, de crèches ou de commerces de proximité à moins de 400 mètres du domicile, des infrastructures plus conséquentes comme les écoles primaires à 600 mètres, les centres de quartier à maximum un kilomètre. Les transports publics sont eux aussi accessibles à ces distances pédestres du domicile, puis organisés hiérarchiquement .

Toutes les équipes ont aussi relevé qu'il faudra imaginer de nouvelles formes de mixité fonctionnelle et sociale. La réhabilitation des quartiers doit se poursuivre, mais à une vitesse supérieure et la cohabitation des activités économiques urbaines et de la résidence doit être réinventée. Cette mixité généralisée doit être considérée comme un renfort de l'attractivité, et de l'intensité de la vie urbaine.

**UNE MÉTROPOLE ACTIVE ET RÉACTIVE**

Bruxelles, comme toutes les grandes agglomérations, va être confrontée à des chocs conséquents, dont les plus certains sont la raréfaction des ressources non renouvelables, - qu'il s'agisse du pic pétrolier ou des ressources minières- et les exigences de réduction des gaz à effet de serre pour contenir dans des limites raisonnables les

changements climatiques. Les trois équipes ont mis en évidence la nécessité d'augmenter la capacité d'adaptation de la ville à ces changements. D'autres perturbations d'ordre économique – la crise financière actuelle en est un bon exemple- ou d'ordre social – comme l'arrivée possible de « réfugiés climatiques » - montrent la nécessité de se préparer à dépendre moins des aléas externes. L'expérience des « villes en transition vers l'après pétrole » montre une voie intéressante.

Aujourd'hui, comme les trois bureaux l'ont bien indiqué, on ne peut plus ignorer la nécessité du caractère durable du développement, qui s'exprime par des objectifs transversaux qui se renforcent mutuellement. Il est nécessaire de viser des plus-values triples, à la fois économiques, sociales et environnementales.

De manière plus particulière, je voudrais relever, sans les commenter ici, des propositions plus spécifiques.

Pour les trois équipes, le redéploiement urbain prendra de multiples formes, depuis la restructuration de zones entières, comme l'axe du canal, en passant par la densification de certaines zones et la requalification de grands espaces publics. Elles se rejoignent pour proposer des sites d'intervention : la densification au pourtour des grands espaces verts comme le Scheutbos (SECCHI), le développement d'un quartier mixte avec du logement, des équipements et des universités au Quartier Nord (51N4E), la mixité logements/entreprises dans la zone du canal avec une forte densité (KCAP). L'équipe SECCHI propose une réhabilitation du quartier des « voitures de seconde main » en organisant le transfert de cette activité imbriquée dans le tissu urbain ancien de Molenbeek et d'Anderlecht vers le pôle logistique à créer à Schaerbeek Formation.

Les équipes ont mis en évidence des sites stratégiques, dont bien entendu les zones levier qui font l'objet de schémas directeurs, mais aussi des propositions nouvelles, comme la création d'un nouveau quartier à partir des abattoirs, en élargissant la zone de projets de l'autre côté du canal (51N4E) ou l'aménagement de grandes zones qui devraient faire l'objet de plans directeurs élaborés en collaboration avec la Région flamande, comme par exemple, la vallée du Molenbeek (voir 51N4E) ou le développement possible d'une grande coulée verte avec de nouveaux logements entre Schaerbeek et Zaventem (SECCHI), ou le quartier du Moensberg à Uccle (KCAP).

L'attention apportée à la géographie - les vallées, les crêtes et les cours d'eau - concerne à la fois le « grand paysage » et sa revalorisation, mais aussi

des questions comme la gestion des eaux et des inondations.

Pour les équipes, les changements à venir imposent un saut qualitatif : à un horizon de 30 ans, les ruptures avec ce que l'on connaît aujourd'hui seront à la fois indispensables et incontournables : de là, des propositions « radicales » comme le scénario « No car » de SECCHI-VIGANÒ, les Iconographic Urban Fabric de 51N4E qui supposent à la fois une mixité radicale et une combinaison inédite des ambitions locales et internationales.

**CONCLUSIONS**

Innovantes, pertinentes, voire radicales ou parfois incongrues, les propositions des équipes sur Bruxelles 2040 sont avant tout enrichissantes pour le débat que nous avons à mener dans le cadre du Plan Régional de Développement Durable.

Comme je l'ai déjà souligné, il faut chercher les formes de coopération qui sont « win-win ». Les Régions ont tout intérêt à développer la coopération pour augmenter «la taille du gâteau» des activités, richesses et revenus qu'elles peuvent attirer ou générer mais évidemment se trouvent en compétition ultérieurement pour le partage de ce gain. Cette « coopétition », mélange de coopération et de compétition, peut générer des plus-values qui proviennent de la mise en commun des forces pour atteindre une masse critique qui permet de repositionner favorablement cette Région sur le plan européen et international.

Il est évident qu'une nouvelle solidarité doit s'organiser au sein de l'aire métropolitaine. Bruxelles centrale restera, comme toutes les grandes villes, le lieu d'accueil des personnes démunies, à la recherche d'un emploi et des services urbains et sociaux, ainsi que la porte d'entrée des immigrants et primo arrivants souvent à la recherche des mêmes objectifs. Tout en contrôlant et encadrant mieux les flux migratoires, il faut que les communes périphériques qui bénéficient du rayonnement international de la ville participent aussi à l'effort de prise en charge de la croissance démographique que nous constatons aujourd'hui.

La question de l'avenir de la Communauté métropolitaine reste entière. Il convient de procéder de façon pragmatique, pas à pas, afin de démontrer l'utilité de la coopération pour rendre un meilleur service aux citoyens et augmenter les chances de réussite d'un développement durable et harmonieux.

CHARLES PICQUÉ

# INTRODUCTION

## LE CONTEXTE

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), il convenait de penser le territoire de la Région en lien avec son hinterland. La déclaration d'intention du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de modification totale du PRD souligne que «*dans une époque marquée par la globalisation et la mondialisation, on ne peut plus imaginer un plan qui ne tienne pas compte de l'échelle métropolitaine qui constitue le véritable bassin socio-économique régional. Il faudra tenir compte des évolutions et projets dans l'hinterland et tenter de dégager des perspectives de coopération avec les deux autres Régions dans tous les domaines possibles, tout en sachant que la compétition et la concurrence resteront vives dans des secteurs importants*». Ce même document relevait l'importance d'effectuer un saut d'échelle temporelle en déterminant les grandes priorités et les actions à mettre en œuvre à l'horizon 2020 mais dans une perspective évolutive d'un développement régional souhaitable en 2040.

La réalisation d'une étude sur l'avenir du territoire de la zone métropolitaine bruxelloise à l'horizon 2040 s'imposait. Dans ce but, le Ministre-Président a demandé à la Direction Études et Planification (DEP) de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), d'organiser une compétition internationale entre équipes pluridisciplinaires visant à «*l'élaboration d'une vision territoriale métropolitaine à l'horizon 2040 pour Bruxelles*». Cette compétition devait amener à la sélection de trois équipes lauréates. En effet, il s'avérait plus intéressant de pouvoir disposer de plusieurs visions métropolitaines et si possible les plus différentes possibles. Il fallait «*ouvrir un maximum de portes*» tout en restant réaliste au niveau de la faisabilité budgétaire de la compétition.

La zone RER, telle que définie dans le plan IRIS 2 de mobilité régionale bruxelloise, a été retenue comme zone métropolitaine de base. L'absence de données statistiques à l'échelle de la zone RER est cependant rapidement apparue comme une difficulté majeure à l'élaboration d'un diagnostic de fonctionnement de cette zone. Afin de combler cette lacune, un état des lieux a été réalisé conjointement par l'Institut de Conseil en Environnement et Développement Durable (ICEDD) et la KULeuven. Une synthèse de cette étude est présentée dans l'ouvrage.

## LA PROCÉDURE

Un avis de marché a été publié au Bulletin Belge des Adjudications ainsi qu'au Journal Officiel de l'Union Européenne. Plus d'une centaine de demandes d'informations sont parvenues à l'administration. Dix-sept équipes ont remis leur candidature. Afin d'appuyer l'administration dans la mission de sélection, un Comité d'Avis a été mis en place, composé de plusieurs experts internationaux et de représentants de chaque Région (un membre d'un corps académique et un représentant des administrations régionales).

Le Comité d'avis était placé sous la présidence de M. Bertrand Lemoine, *Directeur général de l'Atelier international du Grand Paris et des projets architecturaux et urbains* et était composé de :

- Philippe BARETTE, *Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC), Bruxelles-Mobilité (BM), Directeur ff de la Direction Stratégie (DS)* ;
- Christian BASTIN, *Service Public de Wallonie (SPW), DG04, Directeur de la Direction de l'Aménagement Régional (DAR)* ;
- Michel BEUTHE, *Professeur émérite aux Facultés Universitaires Catholique de Mons (FUCAM)* ;
- Philip BOOTH, *Professeur à l'Université de Sheffield (UK)* ;
- Vincent CARTON, *Bruxelles-Environnement (BE), Directeur de la Division Energie Air Climat (DEAC)* ;
- Joachim DECLERQ, *Professeur Institut Berlage (NL)* ;
- Ann GEETS, *Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC), Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), Directrice ff de la Direction Etudes et Planification (DEP)* ;
- Charlotte GELDOF, *Vlaams Gewest, Ruimtelijke ordening Wonen en Onroerend erfgoed (RWO)*;
- Luc MAUFROY, *Directeur de l'Agence de Développement Territorial (ADT)* ;
- Benoit Périlleux, *Cabinet du Ministre-Président Charles Picqué* ;
- Michel REY, *Professeur émérite à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) (CH)* ;
- Pierre VANDERSTRAETEN, *Directeur du bureau VIA, expert en développement durable* ;
- Bety WAKNINE, *Cabinet du Ministre-Président Charles Picqué*.

La phase de sélection qualitative déboucha sur la sélection de sept équipes appelées à remettre une offre dans le cadre de la phase d'attribution du marché :

COOPARCH-RU (B)  
51N4E (B)  
Xaveer De GEYTER Architects (B)  
KCAP (NL)  
Atelier Christian de PORTZAMPARC (F)  
STUDIO 010 SECCHI/VIGANO (I)  
AMENAGEMENT S.C. (B)

Les critères permettant d'attribuer la mission visaient à évaluer les différentes équipes sur base tant d'une première esquisse de vision territoriale métropolitaine à long terme, que de leur inscription dans une démarche de développement durable et de leur capacité à communiquer les résultats.

Le Comité d'Avis a auditionné les sept équipes. Au terme de deux jours de travail, il a proposé à l'Administration de retenir les équipes **51N4E**, **KCAP** et **STUDIO 010** pour mener à bien cette mission.

## LA MISSION

### LE DÉROULEMENT ET LE CONTENU

La mission a été subdivisée en 3 phases.

#### PHASE 1 : APPROPRIATION DU DIAGNOSTIC DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN BRUXELLOIS ET SA TRADUCTION SPATIALE

Cette étape visait à une traduction spatiale du diagnostic de l'état de l'espace métropolitain bruxellois mettant en évidence son fonctionnement (interrelations multiples, cohésions et concurrence intra et inter espace métropolitain), les atouts et les faiblesses de son territoire mais également ses opportunités et ses menaces.

#### PHASE 2 : ÉLABORATION DE LA VISION TERRITORIALE MÉTROPOLITAINE À LONG TERME (2040) À L'ÉCHELLE DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN BRUXELLOIS

L'objectif de cette deuxième phase était de définir une vision territoriale globale pour l'aire métropolitaine bruxelloise à long terme (2040), basée sur le diagnostic élaboré lors de la première phase. Elle se devait d'intégrer la dimension du développement durable (volets social, économique et environnemental) telle que soulignée à de nombreuses reprises dans les différentes déclarations du Gouvernement de la RBC et devait également apporter des réponses aux cinq défis relevés dans la déclaration d'intention du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mise en révision totale du PRD.

Cette vision territoriale devait également tenir compte des éléments de la situation existante mais aussi des projets adoptés ou en discussion (élargissement du ring, développement du plateau du Heysel, schémas directeurs approuvés par le Gouvernement...).

Cette vision territoriale métropolitaine à long terme devait dépasser la réalité institutionnelle de l'aire métropolitaine bruxelloise.

#### PHASE 3 : ÉTABLISSEMENT DE PROPOSITIONS DE MESURES À TRÈS COURT TERME (2014), À COURT ET MOYEN TERMES (2020) POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Chaque équipe devait concrétiser ses réflexions par des propositions de mesures stratégiques à mettre en œuvre à très court, court et moyen termes, ces

mesures étant indispensables pour atteindre la vision territoriale métropolitaine de long terme.

## LA MÉTHODOLOGIE

À plusieurs reprises, le Ministre-Président a affirmé sa volonté d'inviter et d'associer au maximum les acteurs de la zone métropolitaine tant politiques qu'administratifs ou d'opérateurs de terrain, à participer et à enrichir les réflexions et échanges menés, afin d'optimiser le déroulement de cette mission et d'en profiter pour tisser davantage de liens par-delà les frontières régionales.

Dans cette perspective, plusieurs ateliers thématiques de discussions et d'échanges ont été organisés. Ils réunissaient les différents partenaires impliqués dans une thématique au niveau de la zone métropolitaine. Ainsi, à titre d'exemple, la thématique mobilité a vu se réunir autour de la même table des représentants de la Direction Stratégie de Bruxelles-Mobilité, de la STIB, du Port de Bruxelles mais également du TEC Brabant wallon, de De Lijn et de la SNCB (Infrabel et Mobility).

Les premiers ateliers avaient pour but de nourrir les trois équipes et de les aider à s'approprier le diagnostic de l'espace métropolitain bruxellois. Dans un rapport inversé, les ateliers suivants ont permis aux équipes choisies de communiquer aux acteurs les résultats de leurs réflexions sur la vision territoriale métropolitaine afin de générer un débat entre les acteurs et les équipes.

Un Groupe d'Informations et d'Echanges (GIE) a également été mis en place. Il réunissait des membres des trois gouvernements régionaux, des Administrations flamande et wallonne de l'aménagement du territoire, de toutes les administrations bruxelloises, de l'Union européenne, du monde associatif bruxellois, des acteurs métropolitains de mobilité, les fédérations patronales et syndicales... Les trois visions territoriales métropolitaines ont été présentées aux membres du GIE qui ont également eu l'occasion d'apporter leurs réactions critiques.

La volonté de transparence et de communication autour de cette mission se traduit aujourd'hui par l'édition de cet ouvrage et l'organisation en parallèle d'un colloque international et d'une exposition de présentation des résultats de l'ensemble des travaux.

# ÉTAT DES LIEUX DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN BRUXELLOIS

Afin de se donner les moyens de réfléchir à son avenir dans un contexte élargi, la Région de Bruxelles-Capitale a fait réaliser une étude portant sur un état des lieux de l'espace métropolitain bruxellois, qui a pour objectif d'approfondir les connaissances sur un espace métropolitain extrarégional, en vue de les intégrer aux réflexions du PRDD et fournir une base de données aux équipes retenues pour le concours « Bruxelles métropole 2040 ». Les limites du territoire étudié ont été choisies en fonction de la définition de la « zone RER » du Plan IRIS 2 qui compte 135 communes et 2,9 millions d'habitants.

L'étude a été réalisée par l'ICEDD (Institut de conseil et d'études en développement durable) et la Katholieke Universiteit Leuven (KUL), en collaboration avec la Vrije Universiteit Brussel (VUB)<sup>1</sup>. Ce travail a pu être réalisé grâce aux données fournies par les autres Régions et institutions non bruxelloises.

Cet état des lieux<sup>2</sup> donne un aperçu des éléments qui caractérisent l'espace métropolitain bruxellois, avec sa population, l'activité économique qui s'y développe, le logement et les équipements que l'on y trouve. Sont également mis en exergue les différentes logiques territoriales, politiques et administratives qui coexistent dans cet espace. Enfin, un diagnostic est posé afin d'orienter les stratégies à mettre en place pour le développement de cet espace.

## INTRODUCTION

Les interrogations de cette étude portent sur l'étendue de l'agglomération morphologique et de la métropole fonctionnelle, leur organisation (polarités, flux...), leur fonctionnement... et sur les différentes logiques territoriales qui coexistent dans la zone RER.

La principale difficulté rencontrée par le bureau d'études a été de rassembler des données si pas homogènes, du moins comparables sur cet espace

où coexistent les trois Régions belges. Trente ans de régionalisation (vingt ans seulement pour la RBC) ont eu raison de l'homogénéité de la plupart des données sur le territoire belge, et la disparition du recensement national classique (qui aurait dû avoir lieu en 2011) symbolise le lien qu'ont la plupart des statistiques avec la gestion publique : les chiffres sont communautaires pour l'enseignement et la culture, régionaux pour l'aménagement, l'environnement ou l'économie. Seules les données fiscales et les données de population (registre national) sont encore fédérales.

## 1. L'ESPACE MÉTROPOLITAIN BRUXELLOIS EN CARTES

L'étude de l'ICEDD et de la KUL comporte deux cartes de la situation de droit et sept cartes de la situation de fait de la zone RER considérée comme l'espace métropolitain.

Élément indispensable de toute réflexion en matière d'aménagement du territoire, la **situation juridique** pour ce territoire spécifique est basée en Wallonie sur le Plan de secteur, en Flandre sur le Gewestplan et en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) sur le Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Ces trois plans relèvent d'une même approche, malgré des différences de glossaire et de prescriptions, ce qui a permis l'établissement d'une légende commune simplifiée. Cette carte fait bien ressortir le rôle structurant des zones d'habitat, bien différenciées dans les trois Régions, ainsi que l'axe du canal, concentrant les activités économiques. Les zones « rouges » d'habitat et d'activités diverses avaient été conçues très largement, permettant une urbanisation d'une partie de la campagne.

<sup>1</sup> Pour l'ICEDD : Renaud Naiken et Stany Debethune ; pour la KUL : Tim Cassiers et Maarten Loopmans et pour la VUB : Cosmopolis et E.Corijn

<sup>2</sup> L'intégralité de cette étude, ainsi que les cartes qui s'y rapportent, peuvent être consultées à l'adresse suivante : [http://www.urbanisme.irisnet.be/fr/pdf/hinterland/rapport/RapportFR\\_Bruxelles\\_metropolitain.pdf](http://www.urbanisme.irisnet.be/fr/pdf/hinterland/rapport/RapportFR_Bruxelles_metropolitain.pdf).

La carte d’**occupation générale du sol** au sein de l’espace métropolitain bruxellois permet de souligner la corrélation spatiale élevée entre situation de fait et de droit pour les zones bâties. Elle souligne la différence de compacité entre les trois Régions. Le contraste des surfaces boisées entre les trois Régions apparaît aussi clairement. Bien que seul l’aéroport de Zaventem soit dans la zone RER, celui de Charleroi « Brussels South » juste à la lisière sud de la carte fait partie intégrante du fonctionnement de cette zone RER. On observe encore deux concentrations importantes de parcs d’activités économiques : Zaventem-Machelen-Vilvoorde et Malines Nord (Willebroek, Puurs, Boom). Excepté pour ces deux concentrations, les parcs d’activités sont généralement plus petits et plus dispersés en Flandre qu’en Wallonie, où l’on trouve des parcs importants à Nivelles, Seneffe, LLN, Wavre.

La carte des **pôles d’activités économiques** vise à donner une image de l’importance de l’activité économique dans la zone RER en ajoutant aux parcs d’activités les pôles d’emploi (nombre d’emplois enregistrés par canton postal pour l’ensemble des entreprises de plus de 100 employés). Sur la base de ces données, Bruxelles est le plus gros pourvoyeur d’emplois. On identifie également les pôles d’activités importants de Zaventem-Machelen-Vilvoorde. Par ailleurs, on observe une distribution rayonnante des pôles d’activités le long des axes autoroutiers et du RER ou en couronne (Leuven-Mechelen-Dendermonde-Aalst et au nord de Mechelen un axe qui va de Willebroek à Duffel en passant par Boom et Rumst) mais non connectés au RER ou au réseau autoroutier. Du côté sud, on remarque LLN, Wavre, Braine l’Alleud, Nivelles, Tubize.

Le centre de gravité de la **densité de population** se situe au cœur même de la RBC (plus de 10 000 habitants/km² pratiquement généralisé au niveau de la première couronne). Ces hautes valeurs sont également atteintes mais seulement de manière isolée dans certains quartiers de Louvain, Malines et Louvain-La-Neuve (LLN). Globalement, les densités sont plus faibles en Wallonie, la carte exprimant clairement l’importance de l’habitat dispersé en Flandre. Les densités les plus importantes se développent le long des axes de pénétration, autoroutes et lignes de chemin de fer en direction de Bruxelles (futur RER) et autour des petites villes de province, traces évidentes du processus de suburbanisation

La carte des **disponibilités foncières** illustre les terrains constructibles en zone d’habitat, d’extension d’habitat ou en zone d’activités économiques et industrielles du plan d’affectation des sols (= zones urbanisables). La carte a été établie avec des méthodes de calcul spécifiques pour chacune des trois Régions.

Les disponibilités foncières de la RBC sont très rares. Par contre, en termes absolus, les disponibilités restent élevées, tant en Wallonie qu’en Flandre. En effet et bien que les données soient partielles pour la Flandre (50 communes sur 84), l’étude a mis en évidence la disponibilité foncière de près de *15 000 ha* de terrain dans les zones d’habitat au sens large (respectivement en zone d’habitat et en zone d’extension d’habitat, 6.098 ha et 2 175 ha en Brabant wallon, 3.867 ha et 2 529 ha en Brabant flamand) . Les potentialités d’accueil pour des activités économiques sont aussi élevées : les bureaux et les services peuvent aussi s’implanter en zone d’habitat, et les zones d’activités industrielles comprennent des réserves de 1 528 ha en Brabant wallon et 1 207 ha en Brabant flamand.

Enfin, **les transports en commun** ont été cartographiés aux échelles de la zone métropolitaine et de la RBC.

On constate que la STIB ne sort pratiquement pas des limites régionales alors que De Lijn et le TEC ont des pénétrantes qui vont jusqu’au centre de la ville, dédoublant souvent des lignes STIB. Clairement les sociétés de transport en commun ne sont pas (encore) organisées en fonction de l’espace métropolitain, mais bien de leurs territoires institutionnels. Cette segmentation engendre une politique où chaque acteur cherche à éviter la rupture de charge au détriment de l’intermodalité. Dans le futur, une plus grande efficacité des transports publics passera probablement par la mise sur pied d’une société ou structure métropolitaine de gestion des transports en commun.

## 2. ANALYSE DE L’ESPACE SOCIAL À L’ÉCHELLE DE LA ZONE RER

#### DÉMOGRAPHIE

Entre 1991 et 2006, la grande majorité de la zone RER a enregistré une légère croissance de population en termes relatifs. Certains secteurs et certaines communes voient par contre leur densité de population diminuer, principalement dans la région d’Alost, au-delà de la RBC au sud-est et dans la deuxième couronne, avec des crêtes dans certaines communes autour de la Forêt de Soignes. Cependant, en RBC la croissance de la population est la plus importante en nombre absolu.

#### DES CONTRASTES EN MATIÈRE D’ÂGE

Il existe une forte dualité dans les classes d’âge, entre la population relativement jeune de la RBC et le reste de la zone RER. Au sein de la RBC, on constate deux groupes dominants pour la jeune population : le groupe des 0-17 ans, très présent dans la zone du canal et globalement issu de familles migrantes, et le groupe des 20-34 ans, installé dans les quartiers du sud-est du centre-ville et qui comprend des étudiants et des jeunes sur le marché de l’emploi qui, après leurs études, recherchent un logement à proximité de leur travail. Ce groupe des 20-34 ans nourrit une préférence marquée pour les centres villes, à Bruxelles mais aussi à Malines, Louvain et LLN.

Par contre, la carte des 35-64 ans révèle une importante sous-représentation dans la RBC, qui s’explique par un exode de cette tranche d’âge vers la périphérie et à l’extérieur des centres urbains où le prix du logement sont plus intéressants. Cela vaut pour Bruxelles, mais aussi pour Louvain, Malines ou encore LLN. Ce groupe des 35-64 ans est bien entendu accompagné par la population jeune (0-17 ans).

Quant à la tranche des plus des 65 ans, celle-ci est en forte sous-représentation à Bruxelles. Il existe une grande différence entre la Wallonie et la Flandre, cette dernière concentrant une importante population vieillissante, avec une localisation dans la deuxième couronne, dans les communes de la proche périphérie ou encore dans la Région d’Alost, eu égard à son passé de noyau industriel.

#### UNE PLURALITÉ DE NATIONALITÉS

Les communes bruxelloises accueillent un pourcentage assez important de non Belges, avec des dispersions dans le « rand » vers Wezembeek-Oppeem, Kraainem, Tervuren et les communes entourant la Forêt de Soignes. C’est également le cas pour certains quartiers du centre de LLN et de Louvain (avec un taux plus élevé d’étrangers dû à la présence d’universités), Malines ou Tubize.

En fonction des nationalités, on distingue deux groupes. Les Turcs et les Africains du Nord (Maroc, Algérie, Tunisie) sont concentrés dans la partie occidentale de la RBC, dans la première couronne et dans la zone du canal (dans la zone du « croissant pauvre »), avec des extensions vers le nord, en direction de Vilvorde. On retrouve aussi des quartiers à forte proportion de Turcs et de Nord-Africains à Malines, Louvain et LLN, ainsi que dans des communes comme Hamme et Zele. Dans la zone RER, ce groupe est généralement plus présent à l’ouest du canal.

Un autre groupe d’étrangers (Japonais, Canadiens, Américains) montre des concentrations au sud-est de Bruxelles et autour de la Forêt de Soignes, proches de la localisation des activités internationales, où ils peuvent trouver des logements de standing à proximité de leur lieu de travail. Ce même phénomène existe à Louvain ou encore à Soignies, à proximité du Shape. Dans la zone RER, ce groupe de population plus aisée est généralement localisé à l’est du canal.

#### QUEL NIVEAU D’ENSEIGNEMENT ?

La carte affichant la proportion de population hautement qualifiée (titulaire au minimum d’un diplôme de l’enseignement supérieur) et celle relative à la population faiblement qualifiée (titulaire au maximum d’un diplôme de l’enseignement secondaire inférieur),offrent une image inversée, avec toute la zone du canal où l’on retrouve un fort pourcentage de personnes faiblement qualifiées et le secteur sud-est de la zone RER, en miroir, où l’on trouve une population aisée, qui travaille dans le secteur de la connaissance et des services à valeur ajoutée à Bruxelles et dans la banlieue sud-est, à Louvain ou à LLN.

#### LE MARCHÉ DE L’EMPLOI ET LES REVENUS

Pour ce qui est du marché de l’emploi, l’espace métropolitain bruxellois est une fois de plus marqué par de forts contrastes entre la Flandre et la Wallonie : les quartiers présentant de 10 à 20% de demandeurs d’emploi sont nettement plus fréquents en Wallonie qu’en Flandre où ces pourcentages sont plus faibles (hormis dans les quartiers urbains de Louvain, Malines et Alost). En ce qui concerne Bruxelles, des pourcentages globalement plus élevés sont constatés, surtout dans le croissant de pauvreté où l’on trouve plus de 30% de demandeurs d’emploi.

Quant au nombre d’ouvriers dans le secteur privé, ils sont localisés de manière prépondérante dans l’ensemble de la zone du canal, de Tubize à Vilvorde (+25%, avec un pic à +35% pour le croissant de pauvreté à Bruxelles), ainsi que dans le demi-cercle qui va du sud-ouest au nord-est (de Lessines à la Flandre orientale, de la région autour de Malines à Begijnendijk). Des pourcentages nettement plus restreints sont enregistrés dans le quadrant sud-est de la zone RER.

L’axe du canal, de Tubize à Vilvorde, concentre les problèmes socio-économiques et divise la zone métropolitaine : c’est là que le taux de chômage est le plus élevé, surtout en RBC. Le triangle “d’or”

Bruxelles – Louvain-la-Neuve – Leuven est le lieu des hautes qualifications, des cadres et présente peu de chômage. Du côté de la zone occidentale (Alost et la province de Flandre orientale), l’on trouve des ouvriers moyennement qualifiés et peu de chômage. Cette situation est liée au passé industriel de la région. Enfin, dans la zone intermédiaire en arc de cercle autour de Bruxelles, depuis Silly et Soignies jusqu’au Pajottenland, en passant par le Nord-Brabant et la périphérie de Malines, on est en présence d’une zone intermédiaire, sorte de ceinture « classe moyenne » où les scores sont moyens pour tous les indicateurs.

Concernant l’indice de richesse (revenu fiscal moyen par habitant, standardisé selon la moyenne de la Belgique=100), seules les communes du centre de la RBC, Tubize, Drogenbos et quelques autres communes périphériques de la zone RER (Ecaussines, Soignies, Lessines, Hamme et Zele) enregistrent des chiffres inférieurs à la moyenne nationale. Le reste de la zone RER enregistre de meilleurs résultats que la moyenne belge. Les communes les plus riches sont situées autour de Louvain, à l’est de Malines, et plus loin à Meise, Rhode-Saint-Genèse et Lasne. L’évolution des revenus moyens par habitant montre une diminution principalement dans la partie centrale de la zone, mais aussi dans les villes de Louvain, Malines, Boom, Alost-Denderleeuw et Dendermonde, comme dans plusieurs zones du Brabant wallon. La plus forte augmentation s’observe autour de Louvain et à l’ouest d’Alost. Le Pajottenland enregistre également des résultats significatifs.

#### LE LOGEMENT

En ce qui concerne les prix des logements, les plus chers se situaient en 2008 dans le quadrant sud-est de la zone RER, ainsi que dans les communes situées au nord-est à proximité de Bruxelles. Ce sont les communes du sud-est de la RBC, avec Kraainem, Wezembeek-Oppem et Lasne qui sont les plus onéreuses. Les maisons les plus économiques se trouvent dans les provinces de Flandre orientale et du Hainaut.

#### LES ÉQUIPEMENTS

Étant donné leur localisation centrale en Belgique, l’ensemble des communes de la zone RER sont bien équipées en matière de transport. Seul l’extrême sud-est enregistre des résultats faibles.

Les installations sportives, de loisirs et horeca font de Bruxelles le point central d’activités, avec Louvain et Alost qu’il faut également mettre en évi-

dence. Un nombre relativement élevé de communes enregistre pourtant un faible résultat en la matière.

Concernant les fonctions médicales et sociales, Bruxelles et Louvain enregistrent toutes deux des résultats élevés. Des villes comme Alost, Malines et Duffel sont aussi bien placées.

À l’égard des services administratifs, les chefs-lieux administratifs jouent un rôle important de décentralisation : dès lors, certains centres émergent comme Nivelles, Wavre, Asse ou Dendermonde, aux côtés de Malines, Louvain et Alost. Dans la RBC, Bruxelles-ville concentre la grande majorité de ces fonctions.

Quand on envisage la fonction éducative, la présence d’une université est déterminante : Bruxelles, Louvain et LLN affichent la plus forte concentration. Malines et Alost sont des centres moins importants.

## 3. UNE SUPERPOSITION DE VISIONS ET DE PROJETS

La zone territoriale du RER ne constitue pas une unité politique unique. Elle s’étend sur plusieurs communes, provinces et régions. Elle représente donc des visions de développement territorial différentes pour chaque unité administrative.

Trois plans existent au niveau des régions :

- les plans régionaux de développement de la RBC, avec le PRD II qui représente actuellement la vision du développement territorial (jusqu’à l’adoption prochaine du PRDD). À cela, il faut ajouter le PDI (Plan de développement international de Bruxelles) qui articule le développement de la ville autour de sa vocation internationale et qui a mis en exergue dix pôles de développements stratégiques.

- le RSV flamand (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), en cours d’actualisation, qui définit les principes de base, ainsi que les plans d’aménagement provinciaux (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) qui en font une traduction plus territoriale.

- le SDER (Schéma de développement de l’espace régional) pour la Wallonie, lui aussi en cours d’actualisation, avec une traduction concrète au niveau des communes.

Il existe des logiques territoriales différentes au sein de l'espace métropolitain bruxellois. Dans la partie flamande de la zone RER densément bâtie, l'objectif visé est de conserver des espaces ouverts, ainsi que des espaces pour les terrains d'activités économiques et des unités de logements supplémentaires. Il s'agit de les concentrer dans les zones urbaines et les carrefours économiques avec pour instrument d'aménagement dynamique les RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplannen).

La partie wallonne possède pour sa part beaucoup plus d'espaces ouverts et de disponibilités foncières dans les plans. L'objectif visé est le développement économique au travers du Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Si l'on envisage une zone plus éloignée de Bruxelles, on trouve en attente beaucoup d'espaces en Flandre orientale, surtout dans la région d'Alost, prévu pour de nouveaux terrains d'activités économiques. À l'ouest de Malines (Porte de Brabant), de grands projets sont en cours (exploitation de la position intermédiaire entre Anvers et Bruxelles).

En Wallonie, on trouve de l'espace sans devoir créer de nouveaux zonings. La dynamique de cette zone est assez dépendante des développements de Bruxelles. Les freins sont notamment à trouver du côté de la mauvaise connexion actuelle avec Zaventem et de l'absence d'harmonisation au niveau de la planification. Du côté de LLN, il y a un dynamisme réel, en liaison avec les activités de l'université (économie de la connaissance, R&D, IT).

En ce qui concerne le logement, il y a encore de la place en Flandre, mais principalement dans les zones d'extension d'habitat et par des opérations de densification (autorisation de construire deux étages supplémentaires). En Wallonie, l'espace est abondant : il est surtout abordable à l'extrême sud et à l'ouest, mais les prix y augmentent également et plus vite qu'ailleurs. On peut également signaler : une zone résidentielle riche au sud-ouest de la zone RER mais qui présente un espace limité dans la partie flamande (à l'inverse de la Wallonie), des prix qui augmentent quand on s'éloigne de Bruxelles, des développements autour de Louvain et autour de LLN, en direction du sud-ouest et de Namur.

Plus spécifiquement, en ce qui concerne les **visions de développement pour la Flandre**, il faut tout d'abord citer le RSV dont les principes fondamentaux ne sont pas tant de stimuler le développement, mais bien de soulager la pression sur les espaces ouverts. « Vlaanderen, open en stedelijk » (la Flandre, ouverte et urbaine) illustre le fil conducteur de la politique actuelle en matière d'aménagement du territoire en Flandre, avec des

zones urbaines où le logement, les équipements et les activités économiques s'entremêlent et des domaines communaux périphériques où l'on s'efforce de conserver et de renforcer les espaces ouverts. L'élément le plus important au niveau structurel du RSV pour la zone RER est le Vlaamse Ruit (losange flamand) qui consacre le réseau urbain entre Louvain, Bruxelles, Gand et Anvers.

Les plans d'aménagement provinciaux (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan ou PRSP) du Brabant flamand, d'Anvers et de Flandre orientale donnent des orientations plus précisés en termes d'aménagement du territoire compris dans la zone RER. Pour le Brabant flamand, la maîtrise de la pression sur les espaces ouverts est une des principales motivations du Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Brabant (PRSPVB).

Pour ce qui est de la province d'Anvers, la fragmentation est une donnée de base du territoire et le contraste entre ville et campagne joue un rôle important. L'objectif principal du Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (PRSPA) est d'unifier cet espace fragmenté en l'associant à la structure physique des bassins du Rupel, de l'Escaut et de la Dyle. Les activités doivent être regroupées et reliées par des infrastructures de mobilité performante. La ville d'Anvers est le centre de gravité de cette zone. Son port revêt un intérêt particulier en termes de développement économique, mais d'autres zones peuvent et doivent se développer de manière autonome.

Pour ce qui est de la Flandre orientale et de son plan provincial d'aménagement du territoire (PRS-POV), une distinction est à faire entre les parties de la province qui font partie du losange flamand et celles qui englobent l'espace ouvert à l'extérieur de ce losange. Dans la première zone, c'est le développement économique qui prévaut, notamment avec le réseau urbain des « Dendersteden » ; dans la seconde, c'est la préservation et le renforcement de la structure naturelle et agraire.

Enfin, au sein du losange flamand, trois zones urbaines sont privilégiées : Malines, Alost et Louvain, avec pour chacune des dynamiques de développement spécifiques.

Autre instrument de planification : le **Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)** qui a été adopté définitivement par le gouvernement flamand fin 2011. Il repose sur une vision basée sur la qualité urbanistique et la préservation maximale des espaces ouverts existants. La priorité va à la reconversion des infrastructures existantes et les nouveaux développements doivent être associés aux transports publics.

Cette zone complexe est composée de trois sous-ensembles : le Grand Zaventem, Zellik – Grand Bigard et le sud de la zone du canal.

- Au niveau de la zone du Grand Zaventem, le VSGB vise à tirer un profit maximum, du point de vue économique, de la localisation stratégique de cette zone entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'aéroport. Le constat d'immobilité de cette zone est souligné alors qu'elle regorge d'infrastructures mais aucune solution n'est proposée, bien au contraire, le soutien apporté par VSGB au plan START (voir infra) et au développement du projet U-Place renforçant la saturation de ces infrastructures de transport. De nouveaux développements sont prévus dans la vallée de la Woluwe, hypothéquant la possibilité de créer un réseau qualitatif d'espaces verts transrégional. De plus, ces nouvelles localisations en matière d'activités économiques sont prévues indépendamment des lieux desservis par des futures gares RER.

- En ce qui concerne la zone Zellik-Grand Bigard, le VSGB constate le développement de cette zone, actuellement sans grande logique autre que celle basée sur les radiales routières et autoroutières en lien avec Bruxelles. La volonté du document est de stopper le mitage croissant du territoire en profitant de son caractère agricole encore marqué pour forcer une structure territoriale tout en autorisant ponctuellement le développement économique. L'objectif de structurer le territoire par ses vallées et d'en améliorer leur percolation à travers la frontière régionale (liaisons intéressantes au niveau du Scheutbos, du Laerbeekbos et le long des cours d'eau tels que le Molenbeek, le Kattebroekbeek et le Maalbeek) est également mis en avant. Les concentrations et densifications en matière économique sont planifiées en lien avec l'E40, la N9 et la ligne ferroviaire 50, même si la volonté affichée est de n'autoriser que des extensions de zonings existants ou d'en développer en lien avec la création d'un arrêt RER à Zellik.

- Pour la zone sud du canal, VSGB a la volonté affirmée de donner une nouvelle structure au territoire en renforçant d'une part, le logement au centre de la zone en lien avec les noyaux villageois historiques et d'autre part en revalorisant les clusters d'activités Nord et Sud, notamment en développant leur connectivité à la voie d'eau et en améliorant leur desserte depuis l'autoroute. Cela permettra le redéploiement d'activités de type logistique dans des zones aujourd'hui dévalorisées alors qu'elles possèdent une accessibilité bi- voire tri-modale. La mise en valeur du potentiel du canal comme un tout, à la fois d'un point de vue économique, mais également paysager et en termes de liaisons de loisirs est mise

en évidence et s'intègre aux actions en cours en RBC par rapport aux développements des relations entre la ville et le canal.

Plusieurs autres **projets stratégiques** doivent également être signalés au sein de l'espace métropolitain bruxellois.

Relevons le projet **START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Twerkstelling)** pour la reconversion et l'emploi de l'aéroport de Zaventem. Ce projet part du constat que l'économie ne cesse de s'internationaliser et de s'intégrer dans des réseaux. Dans ce contexte et à condition de disposer d'une logistique performante, Zaventem pourrait grâce à sa situation au sein du carré Francfort - Londres - Amsterdam – Paris devenir un aéroport beaucoup plus important. Cette évolution pourrait permettre une augmentation de l'emploi de 60 000 à 120 000 postes dans toute la région. Dans le même temps, la qualité de vie autour de l'aéroport doit être garantie, notamment en termes de nuisances sonores. En matière d'aménagement du territoire, le RSV est à la base des développements START. Zaventem y est indiqué comme porte internationale. À cet effet un RUP régional délimitant la zone de l'aéroport a été adopté en 2010.

**L'extension du Ring Ouest (RO)** est un autre projet qui s'inscrit dans le cadre des plans START et qui est considéré comme fondamental dans le RSV pour soulager les problèmes de mobilité sur le ring de Bruxelles : il s'agit d'une exécution par phases d'une augmentation des capacités de la section nord du RO.

**Le Plan global Malines-Vilvorde** a pour objectif d'exploiter au maximum les possibilités de développement de la zone industrielle vieillissante de Malines-Vilvorde grâce à une approche intégrée. Cette approche repose sur la coordination optimale des initiatives en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, d'assainissement du sol et d'emploi. L'objectif final vise à redonner vie à l'ensemble de la zone industrielle et à favoriser son développement en tant que site d'emploi de haute qualité capable d'accueillir des fonctions de bureau, des espaces de production nécessitant beaucoup de personnel, des activités de service, des commerces, des établissements horeca et des activités récréatives, le tout axé sur les développements propres aux grandes villes du VSGB. UPlace est présenté comme un des développements issus du Plan global Malines -Vilvorde : ce projet est situé notamment sur un terrain en jachère sous le viaduc de Vilvorde, sur le boulevard de la Woluwe. Il est localisé sur le territoire de Malines. L'objectif est de créer un complexe avec des restaurants et des cafés, plusieurs hôtels, des surfaces commerciales et de bureaux.

**Le plan cadre de la Porte de Brabant** concerne la zone provinciale de Boom et les pôles économiques de Willebroeck et Puurs et a été décidé par la province d'Anvers. Cette zone comprend cinq communes (Boom, Willebroeck, Puurs, Bornem et Niel), représente 1 400 ha de terrains d'activité économique et se base sur le potentiel de ce secteur en matière logistique (situation sur l'A12, bonnes infrastructures, intermodalité route-fleuve-chemin de fer). Pour exploiter ce potentiel de manière optimale, ce projet doit utiliser sa situation sur les axes Bruxelles-Anvers et Malines-Saint-Nicolas.

#### QU'EN PENSER ?

Aucun des plans existants ne considère la zone RER dans sa globalité. La SNCB l'envisage en invitant les différents partenaires de la zone RER, mais uniquement pour le volet mobilité et non dans une perspective d'aménagement intégral de la zone. En conséquence il n'existe actuellement aucun acteur susceptible de concrétiser la zone RER en tant que zone d'aménagement et aucun organe dédié à diriger le processus de négociation.

Bruxelles est clairement présente dans tous les plans, en tant que contexte d'aménagement, mais aussi comme partie prenante aux plans proprement dits. Bruxelles est l'un des angles du losange flamand. La gare TGV à Bruxelles Midi est reprise en tant qu'entrée de ville pour le RSV. Concernant la province du Brabant flamand, celle-ci reconnaît Bruxelles comme un moteur important et souligne que l'harmonisation est nécessaire. De son côté, la province de Flandre orientale, avec le réseau urbain des villes de la Dendre, a élaboré elle aussi une structure clairement orientée vers Bruxelles. Les dynamiques de Malines, Alost et, dans une moindre mesure, de Louvain sont également liées à Bruxelles. Du côté wallon, la RBC est également une composante essentielle des réseaux urbains internationaux dont le SDER dépend. Les provinces wallonnes n'élaborent pas comme en Flandre de plans d'aménagement, mais l'orientation vers Bruxelles est évidente.

Il est plus difficile d'inciter à l'harmonisation entre les contextes d'aménagement flamand et wallon. Les processus d'aménagement des deux côtés de la frontière linguistique tiennent compte de Bruxelles, mais pas de l'autre Région. Par ailleurs, un certain nombre de plans locaux d'aménagement contredisent le constat selon lequel la dynamique de Bruxelles serait une donnée pour tous les plans. En effet, c'est la préservation des espaces ouverts et le maintien des noyaux centraux en tant qu'entités indépendantes qui priment, avec des structures

territoriales s'écartant plutôt du territoire urbain de Bruxelles au lieu de s'y intégrer.

#### QUEL DIAGNOSTIC POUR BRUXELLES ?

Selon l'état des lieux de l'ICEDD et de la KUL, la morphologie de l'espace métropolitain bruxellois est déterminée par le développement historique qui procède par cercles concentriques, depuis le Pentagone, vers les première et deuxième couronnes et ensuite la banlieue, caractérisée par une urbanisation autour de petits noyaux très proches les uns des autres.

Autre caractéristique qui domine cet espace métropolitain : la zone d'habitation des navetteurs qui se structure autour des axes de mobilité dans la zone RER et qui présente une structure radiale à cinq doigts. On trouve au moins cinq villes ou conurbations: Alost, Malines, Louvain, Vilvorde et Louvain-La-Neuve/Ottignies/Wavre, avec cinq axes depuis Bruxelles :

- Bruxelles (Schaerbeek), Vilvorde, Malines en direction d'Anvers
- Bruxelles (Molenbeek), Alost, direction Gand
- Bruxelles (Anderlecht/Forest), Halle/Nivelles, direction Mons
- Bruxelles (Ixelles, Boisfort), LLN/Ottignies/Wavre, direction Namur
- Bruxelles (Zaventem), direction Louvain.

#### UN MANQUE D'IDENTITÉ PARTAGÉE

Autre constat dégagé : la grande disparité des cartes mentales dans et autour de Bruxelles. Les fonctions de la ville ont une légitimité partagée (capitale de la Belgique, de la Flandre, de la Communauté française, de l'Europe) .

On observe une très faible identification de l'hinterland vis-à-vis de Bruxelles, pour ne pas dire un rejet prononcé. Il est donc difficile de créer une trame, une identité et une vision supportées par les développements les plus dynamiques de la ville.

#### BRUXELLES COMME CENTRE DE GRAVITÉ

Selon les promoteurs de cette étude, les défis du boom démographique et du développement urbain durable imposent à la RBC un programme de densification et d'amélioration sensible de l'habitat. Le gradient de densité actuelle, avec une migration du centre vers la périphérie, devrait être revu. Et de citer notamment la zone du canal qui constitue

aujourd'hui une zone de séparation au cœur de la ville et qui devrait au contraire devenir un axe de liaison centrale au milieu du nouveau centre-ville. Il s'agit de concilier la dualité socioéconomique et culturelle de Bruxelles dans cette zone avec le développement de la vision d'un centre-ville cosmopolite rénové, pouvant offrir à sa population des opportunités économiques et sociales.

De façon plus large, il s'agit d'affirmer et d'exploiter la centralité de la RBC dans l'espace métropolitain bruxellois et de la développer de manière attractive afin d'associer le polycentrisme existant à un centre de gravité suffisamment fort.

Autre enjeu : le développement de quatre à cinq noyaux semi-périphériques, facilement accessibles dans la RBC (Heysel/Schaerbeek formation, Josaphat, Delta, gare de l'Ouest), portés par un projet de développement urbain durable et offrant une

combinaison fonctionnelle performante. Le nombre et surtout l'orientation de ces noyaux doivent être planifiés en tenant compte du développement en dehors de la RBC. Mais pour cela, il faut dépasser la situation actuelle d'une répartition non structurée, régulée par dix-neuf communes qui appliquent chacune une politique spécifique en matière de mixité sociale, d'équipements et de logements.

### UNE HARMONISATION À CRÉER

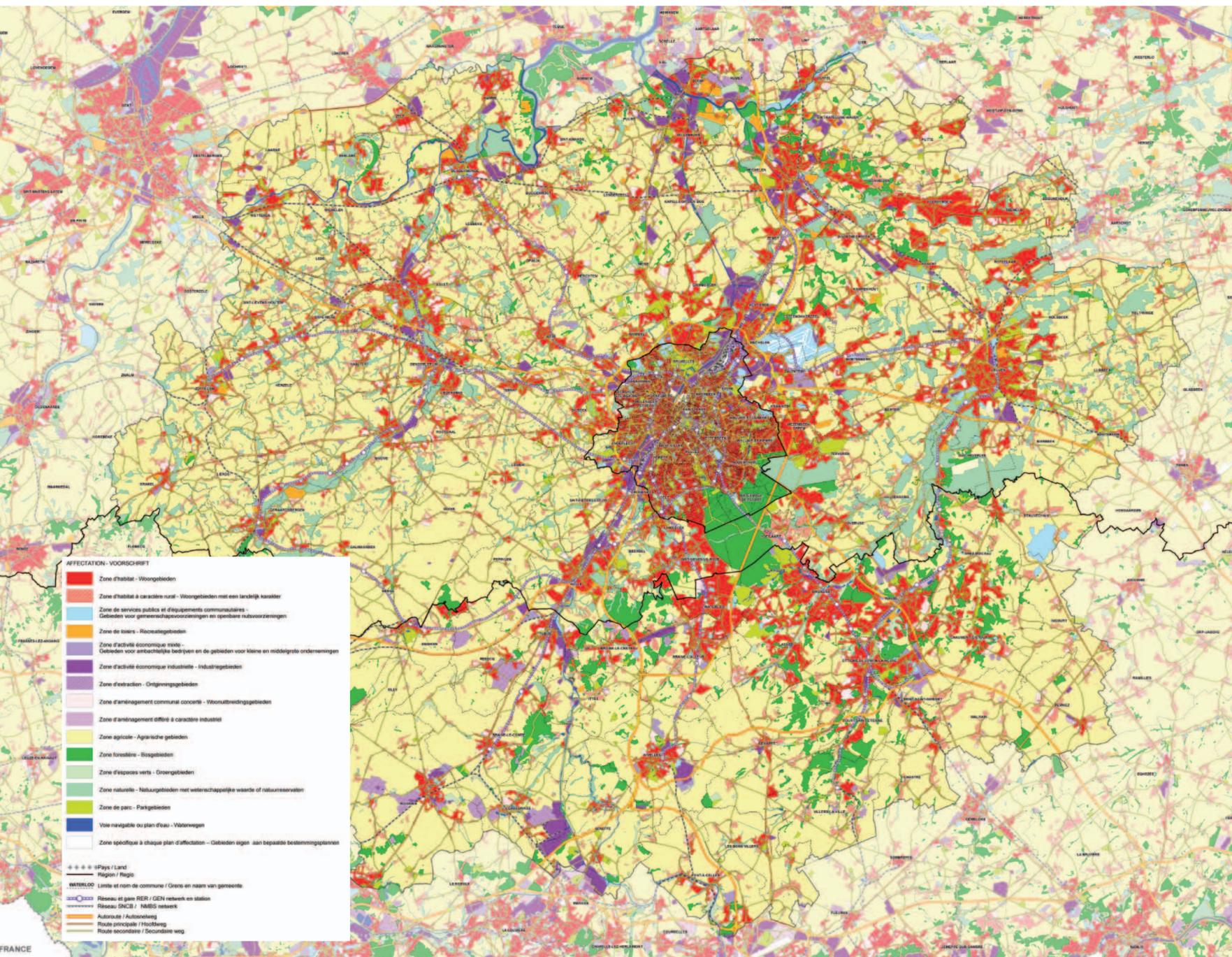
À l'heure actuelle, l'organisation du pays en Régions (Flandre, Wallonie, Bruxelles) ne permet pas de mettre en place un niveau de gestion spécifique pour l'espace métropolitain bruxellois car il ne constitue pas une unité politique. Il s'étend sur plusieurs communes, provinces et régions et comprend donc des visions de développement territorial différentes.

L'État fédéral n'a aucune compétence en matière de développement territorial et ne peut donc élaborer de directives générales ou schémas de base susceptibles de guider les autres niveaux de pouvoir. Le fait que la zone RER s'étende sur les trois Régions signifie aujourd'hui trois schémas de base différents, chacun avec sa propre logique, même s'il existe une intention d'harmoniser quelque peu les différents plans.

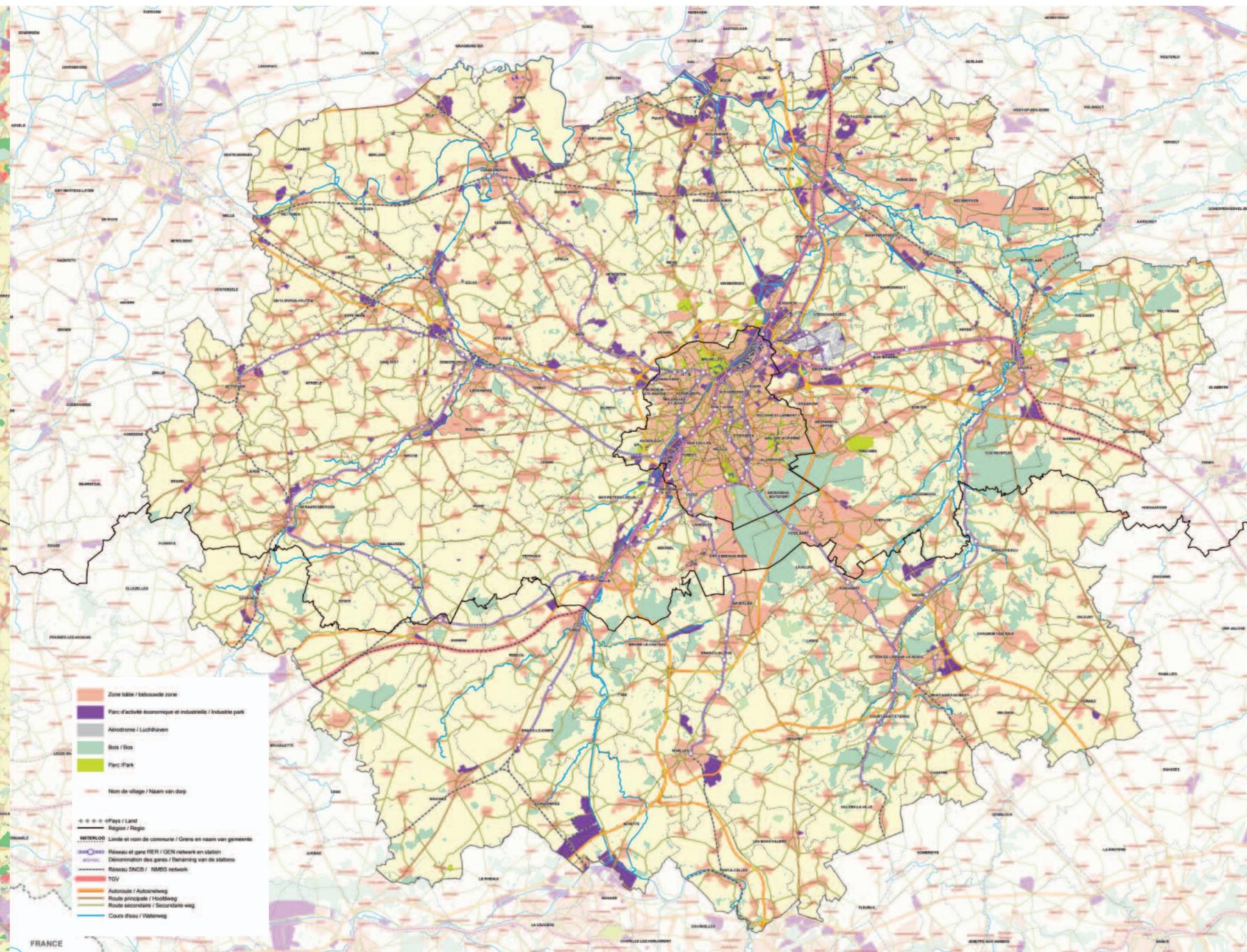
Pourtant, en fonction des axes de mobilité qui sont structurés notamment par le RER et les dynamiques spécifiques observées dans les zones périphériques, il semble indiqué de chercher les zones susceptibles d'être aménagées sur les axes de l'espace métropolitain bruxellois vers les autres noyaux urbains. Des synergies spécifiques doivent être élaborées avec des partenaires provenant de certaines parties de cet espace.



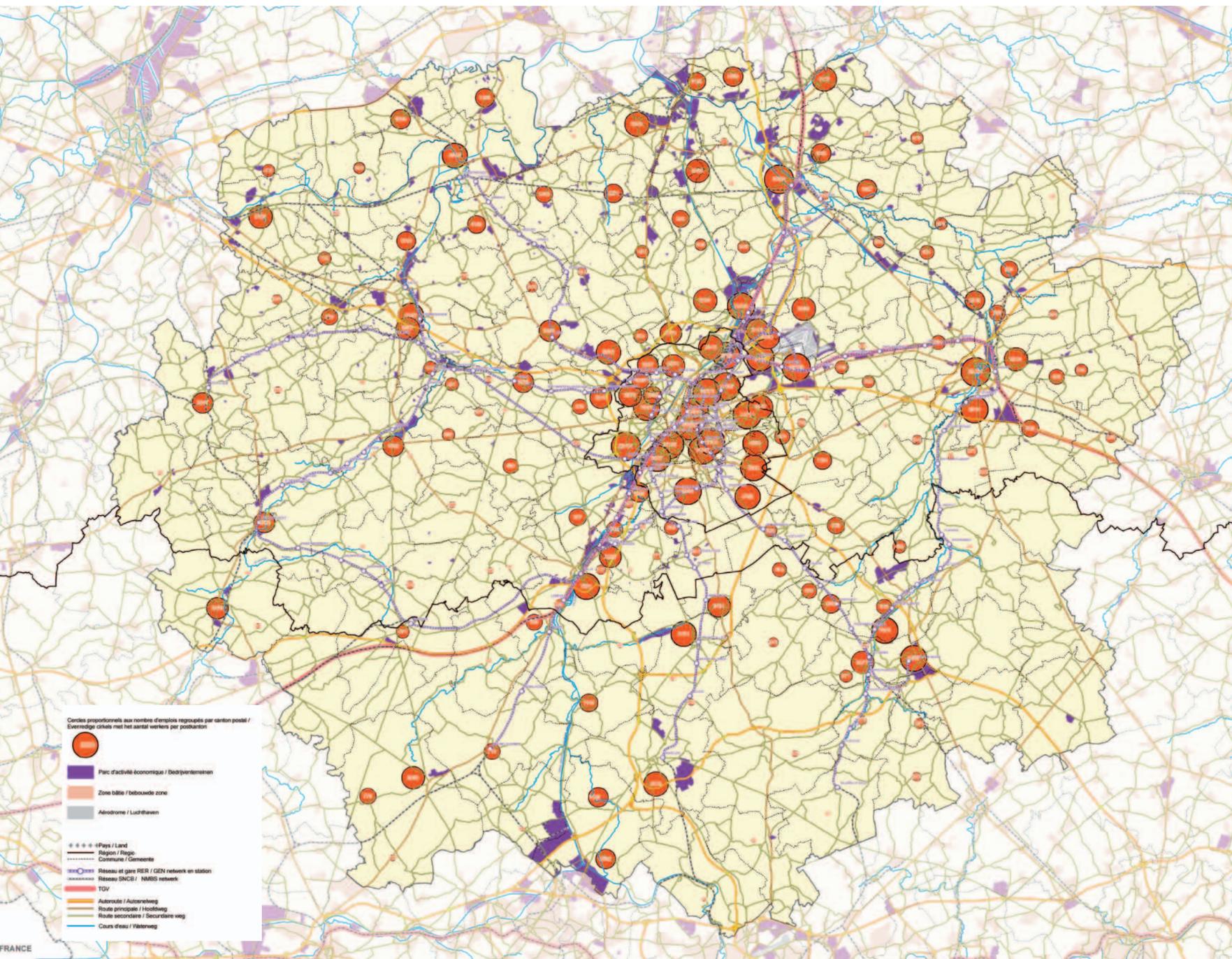
Limites administratives : communes, arrondissements, Provinces et Régions



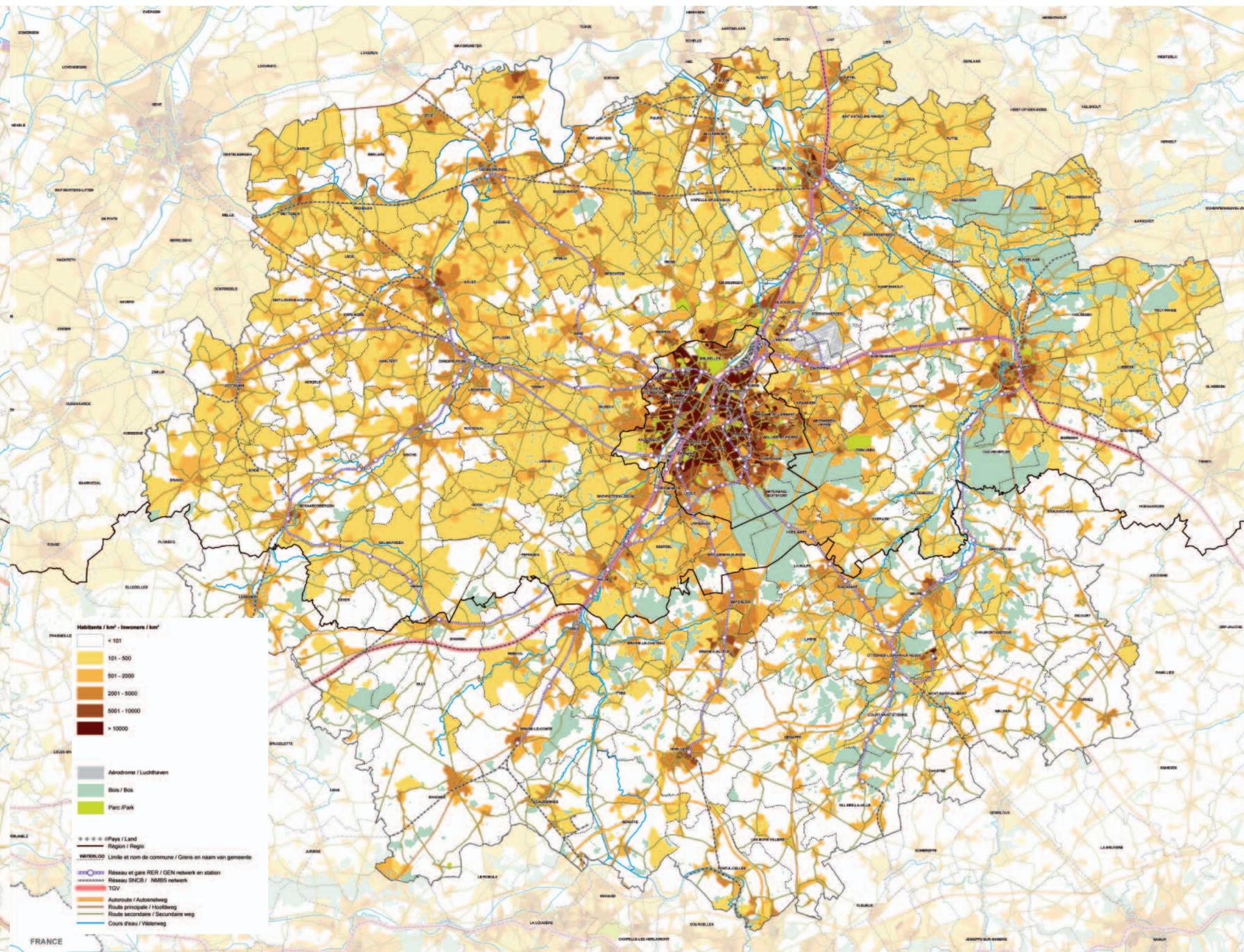
Affectations des sols prévues par les plans de secteur et le PRAS



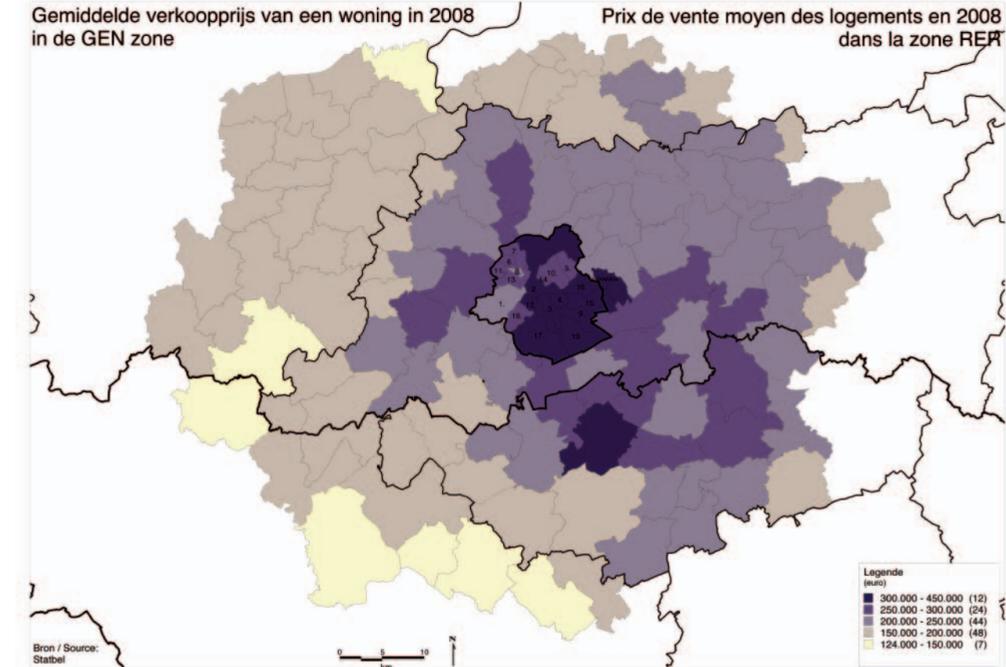
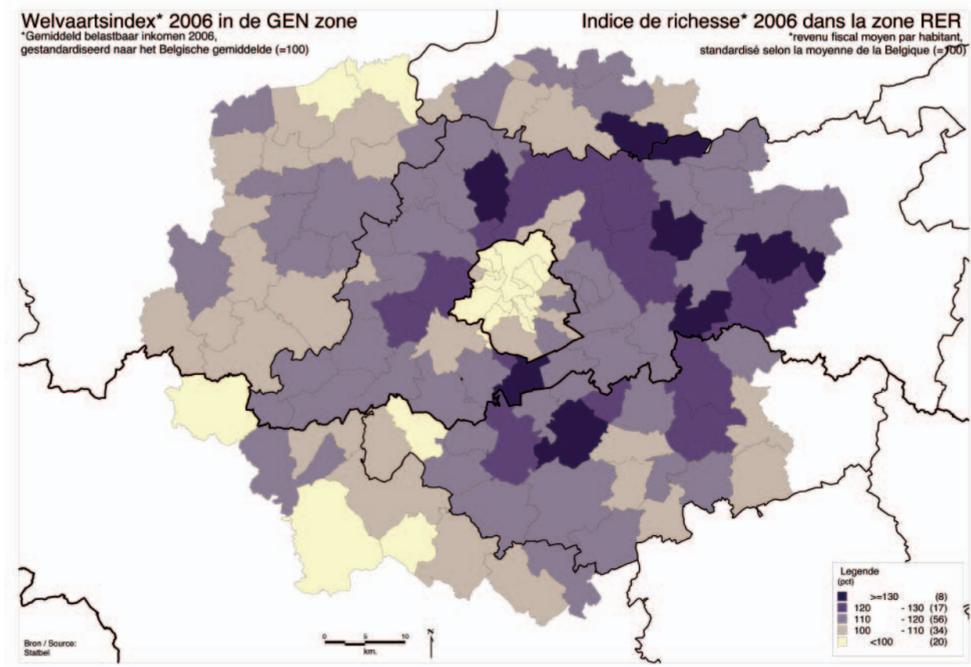
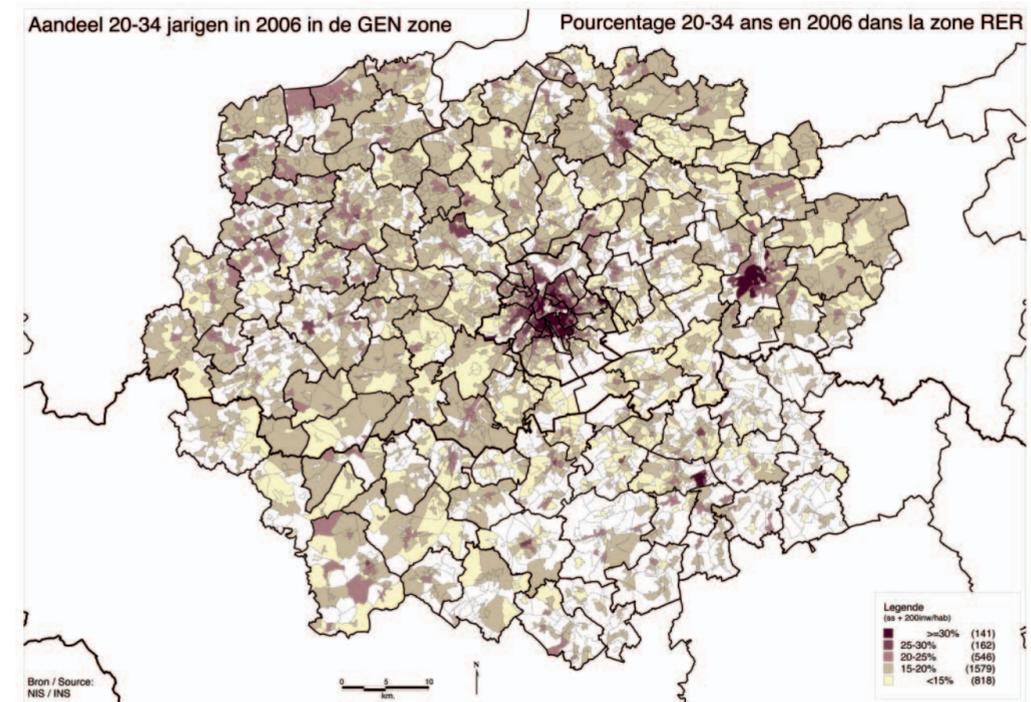
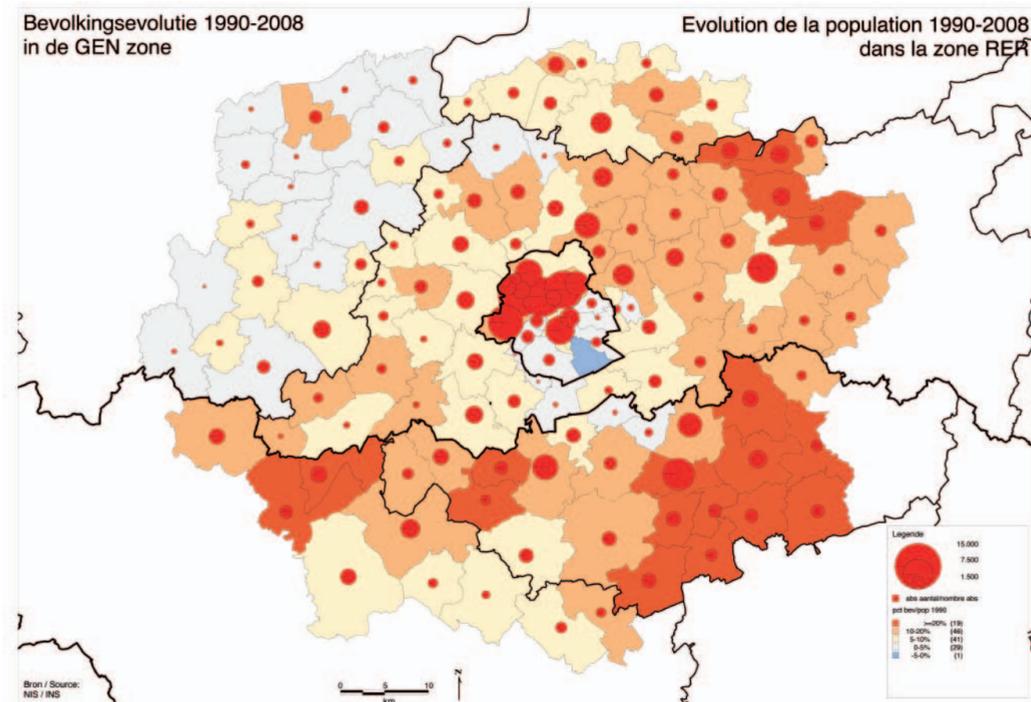
Occupation du sol de fait



Pôles d'emplois



Densité de population



Aandeel niet-Belgen in 2006 in de GEN zone

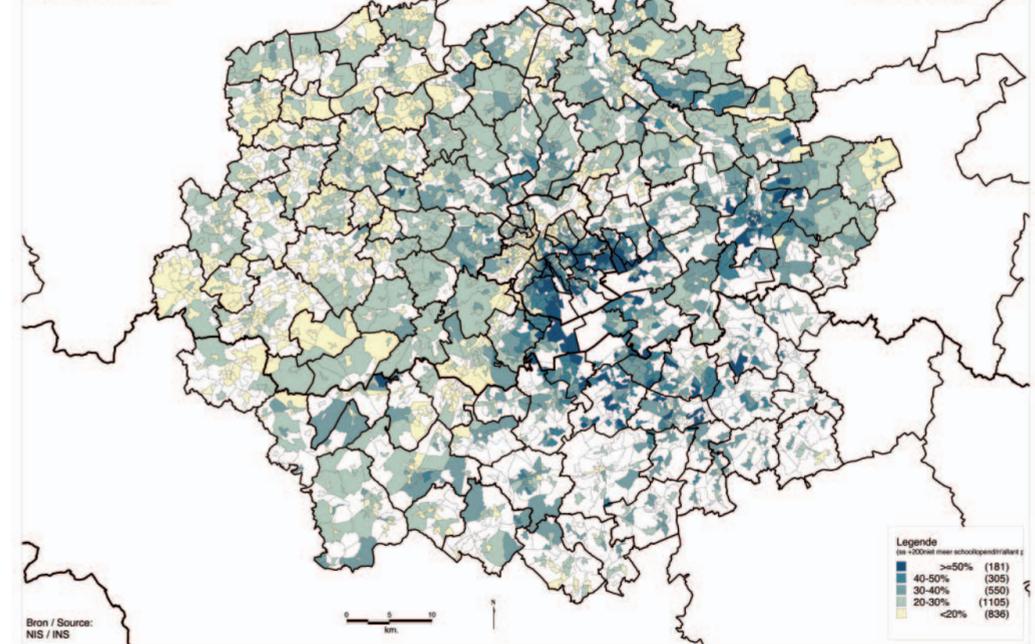
Pourcentage non-Belges en 2006 dans la zone RER



Bron / Source: NIS / INS

Aandeel hoggeschoolden in 2006 in de GEN zone

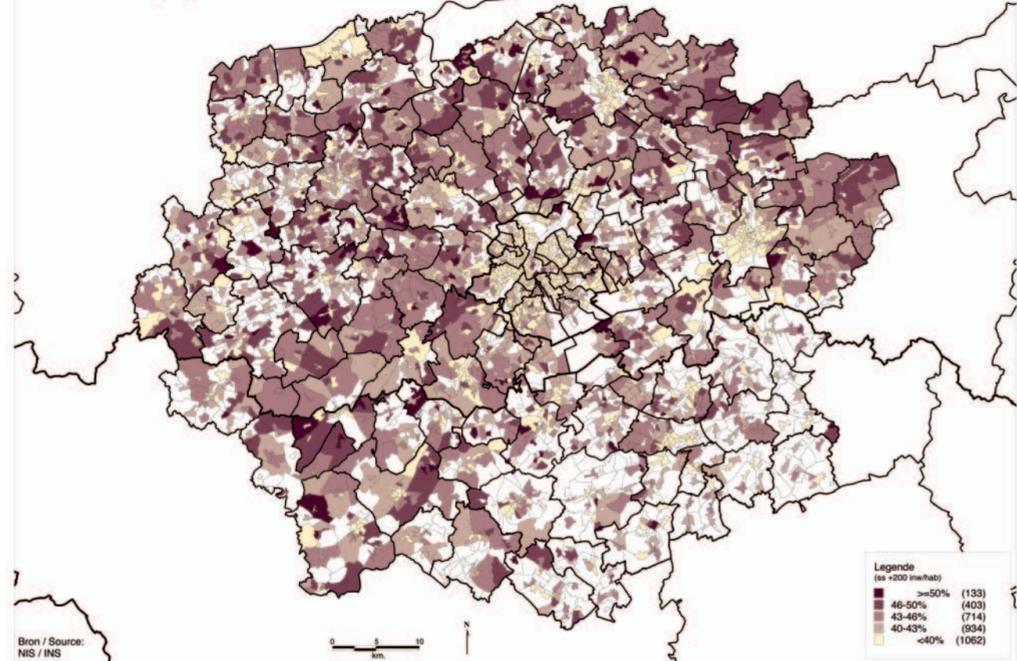
Pourcentage diplômés supérieurs en 2006 dans la zone RER



Bron / Source: NIS / INS

Aandeel 35-64 jarigen in 2006 in de GEN zone

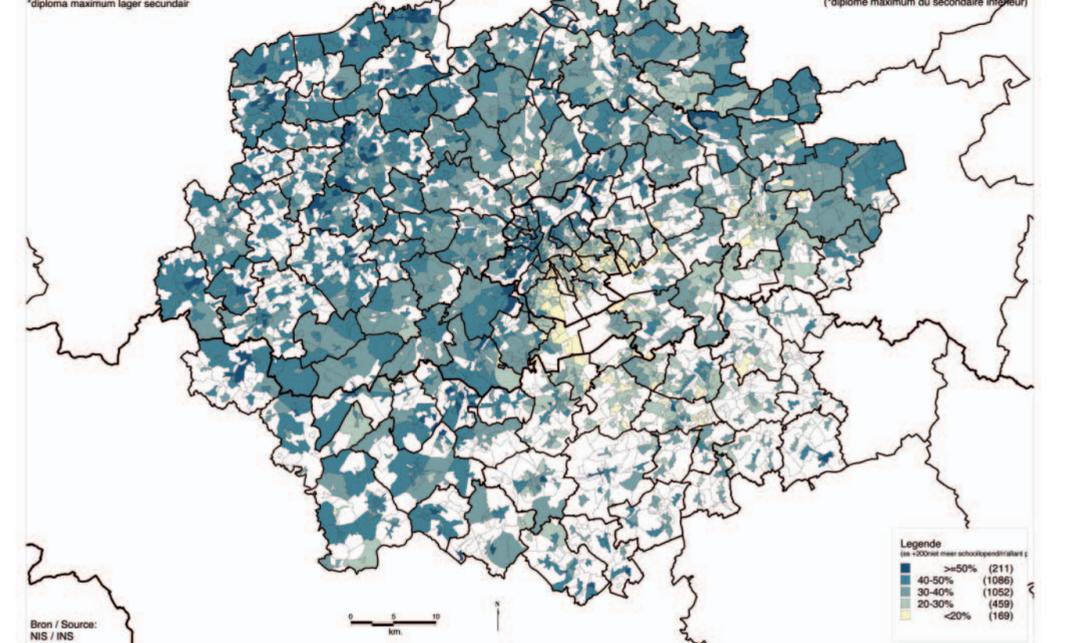
Pourcentage 35-64 ans en 2006 dans la zone RER



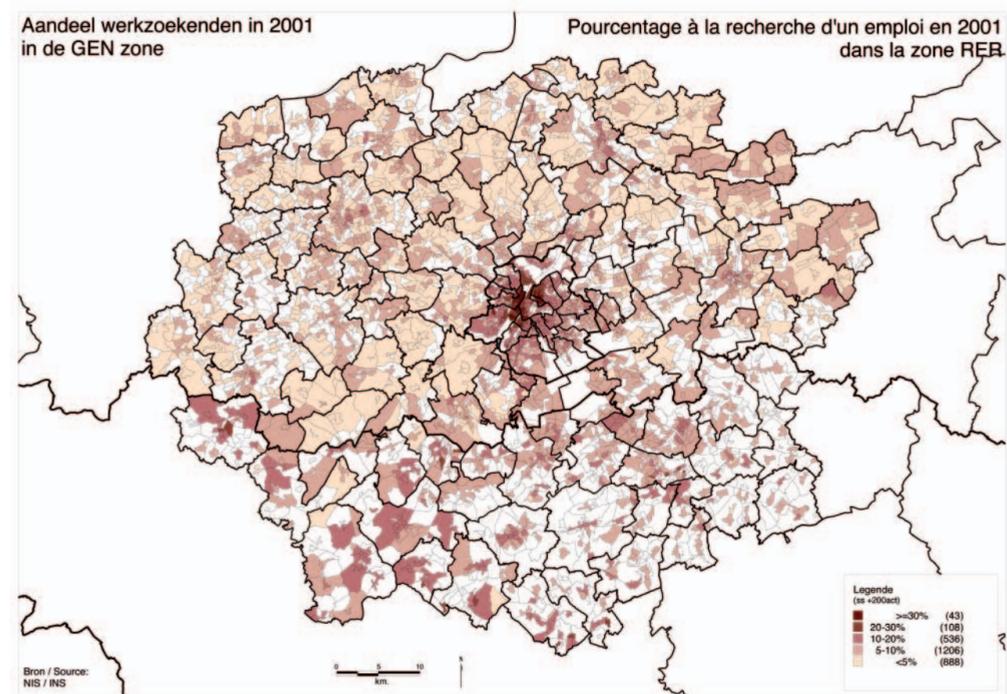
Bron / Source: NIS / INS

Aandeel laaggeschoolden\* in 2006 in de GEN zone

Pourcentage faiblement qualifiés\* en 2006 dans la zone RER



Bron / Source: NIS / INS



## QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DE CETTE CARTOGRAPHIE ?

**BRUXELLES EST AU CENTRE DE LA ZONE RER**, mais il y a d'autres endroits centraux qui ont un impact sur les structures spatiales de la zone RER : Louvain, LLN, Malines et Alost en premier lieu, mais aussi des plus petites villes comme Halle ou Nivelles. Seules Louvain et Malines génèrent une dynamique suffisante pour pouvoir fonctionner de manière presque indépendante de Bruxelles. Wavre, LLN et Halle se trouvent dans l'agglomération bruxelloise et sont des entités largement dépendantes de Bruxelles, comme Nivelles et Alost. En revanche, plusieurs communes du nord et du nord-est se trouvent sous l'influence des agglomérations d'Anvers, de Gand ou de Saint-Nicolas.

**LA ZONE CENTRALE DU CANAL** fait figure d'axe structurant du sud au nord dans toute la partie centrale de la zone RER. Il s'agit d'une zone industrielle dont la population compte principalement des ouvriers et des personnes peu qualifiées. Le centre de cette zone (le croissant de pauvreté) de Bruxelles est la zone la moins fortunée de toute la zone RER. Elle concentre les travailleurs migrants mais également le plus haut pourcentage de demandeurs d'emploi et le plus faible pourcentage de revenu imposable moyen. Cette zone du canal présente également des extensions vers le nord et le sud où règnent une industrie vieillissante et un manque de cohérence territoriale. Au nord, il existe des possibilités grâce à la présence de l'aéroport, mais cette zone nécessite une politique de reconversion dynamique. Au sud, la situation est plus problématique car il s'agit de rechercher une qualité territoriale et de mettre l'accent sur l'industrie et la logistique, en lien avec la mobilité fluviale.

Le quadrant sud-est de la zone RER représente la région la mieux nantie, tout comme l'agglomération de Louvain. La population y est hautement qualifiée, compte peu d'ouvriers et affiche un revenu imposable moyen élevé.

La région autour d'Alost et le reste de la Flandre orientale représentent une autre unité, qui dépend en partie de Bruxelles pour l'emploi. Un grand nombre d'ouvriers, une population relativement peu qualifiée, des revenus relativement faibles et un nombre limité voire nul d'étrangers caractérisent cette zone.

Enfin, une zone intermédiaire va de Silly-Soignies au sud du Pajottenland et se prolonge vers le nord autour de Bruxelles, de Malines et de Louvain, elle présente des résultats moyens pour tous les indicateurs.

**LE POTENTIEL DES VILLES** flamandes et wallones est réel, avec Louvain et sa dynamique spécifique (florissante, riche, avec un degré d'équipement le plus élevé hormis Bruxelles, un espace de logements limité au sein de Louvain, mais des possibilités dans les communes avoisinantes, une économie dynamique), Malines et son attrait basé sur son caractère urbain (développement culturel, shopping, loisirs, développement économique avec de petits bureaux flexibles), Vilvorde/Malines/Zaventem en tant qu'agglomération à part entière, Alost et les Dendersteden, au passé industriel manifeste et aux possibilités de développement local, notamment grâce au RER. Les villes wallones sont quant à elles sous l'influence de Bruxelles : elles présentent une centralité et des équipements limités. Nivelles connaît une légère relance en tant que petite ville résidentielle. Ottignies-LLN-Wavre présente un important potentiel grâce à la présence de l'université et étant donné leur situation sur l'axe Bruxelles-Namur. Enfin Tubize, comme Halle, ne joue qu'un rôle local restreint.

STUDIO 012 :  
BERNARDO SECCHI  
PAOLA VIGANÒ

synthèse

## LA MÉTROPOLE HORIZONTALE

### STUDIO 012 : BERNARDO SECCHI/PAOLA VIGANÒ

MYRON DEVOLDER, MICHELE GIRELLI, CHUNXIAO LIANG, CARLO PISANO, ANA RAFUL, VERONICA SADDI, ANI TAFILICA,  
RÉMI VAN DURME, WIM WAMBECQ, QINIY ZHNAG

### EN COLLABORATION AVEC :

- LE CREAT (CENTRE D'ÉTUDES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE) DE L'UCL
- EGIS MOBILITÉ (SOCIÉTÉ D'INGÉNIERIE SPÉCIALISÉE DANS L'OPTIMALISATION DES DÉPLACEMENTS)
- L'UNIVERSITÉ TECHNIQUE DE MUNICH  
(DEPARTMENT OF BUILDING CLIMATOLOGY AND BUILDING SERVICES)
- IDEA CONSULT (BUREAU DE CONSEIL EN RECHERCHES SOCIO-ÉCONOMIQUES APPLIQUÉES)
- KARBON' (BUREAU D'ARCHITECTES ET D'URBANISTES)
- ILAN WEISS, PHOTOGRAPHE.

### FICHE D'IDENTITÉ :

**STUDIO 012** (011 pour 2011 : chaque année, le studio change de suffixe)

Bureau d'architecture et d'urbanisme italien (Milan) créé en 1990 et qui dispose d'une équipe permanente à Bruxelles

Fondateurs : Bernardo Secchi (professeur émérite d'urbanisme à l'Université Iuav de Venise, Grand Prix spécial de l'Urbanisme 2004)  
et Paola Viganò (architecte-urbaniste, professeur d'urbanisme à l'université Iuav de Venise)

Projets : coordination de nombreux plans régulateurs de grandes villes et de réaménagements de centres historiques italiens (dont Bergame, Sienne).  
Lauréats de concours pour des projets phares tels que le Spoor Noord et le Theaterplein (Anvers), la ville-port de Saint Nazaire, La Courrouze (Rennes),  
Atelier du Grand Paris.

Connaissance de l'espace métropolitain bruxellois pour avoir travaillé sur des villes comme Malines et Anvers pour laquelle ils ont conçu le schéma  
d'aménagement stratégique. À Bruxelles, ils sont en charge du Schéma directeur pour Schaerbeek-Formation

C'est d'un projet radical et innovant que le Studio 012 parle d'emblée lorsqu'il entame son rapport sur l'avenir de Bruxelles à l'horizon 2040. Avec en point de mire les défis de l'essor démographique, de l'emploi, de la formation et de l'enseignement, mais aussi de l'environnement, des inégalités sociales et de l'internationalisation.

L'objectif est de proposer une vision spatiale, une structure des réseaux de mobilité ainsi qu'une manière de faire de l'urbanisme adaptée au contexte de l'espace métropolitain bruxellois. Au programme : donner la capacité à cet espace d'assurer de la cohésion sociale, dans un espace plus habitable, avec une multiplication des équipements collectifs, une mixité des couches sociales, l'augmentation de la présence de la nature et de la biodiversité en ville et en créant une richesse mieux répartie. Bref, une métropole plus inclusive, redistributrice et émancipative.

Cette étude s'articule en quatre étapes.

Tout d'abord, un état des lieux de Bruxelles resitue, selon plusieurs échelles, l'évolution de la métropole qui se développe selon le modèle de ville dispersée et s'inscrit au sein d'une mégarégion, dont elle occupe une place centrale sans en être pour autant le centre.

Davantage axée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la deuxième partie explore une série de concepts évolutifs permettant de lire et d'interpréter ce territoire en révélant des analyses transversales et interprétatives des évolutions qui le traversent.

La troisième étape explicite la vision de métropole horizontale qui valorise les éléments d'un territoire dispersé, tout en mettant en avant un modèle de ville durable, notamment basé sur une réinterprétation en profondeur de la mobilité.

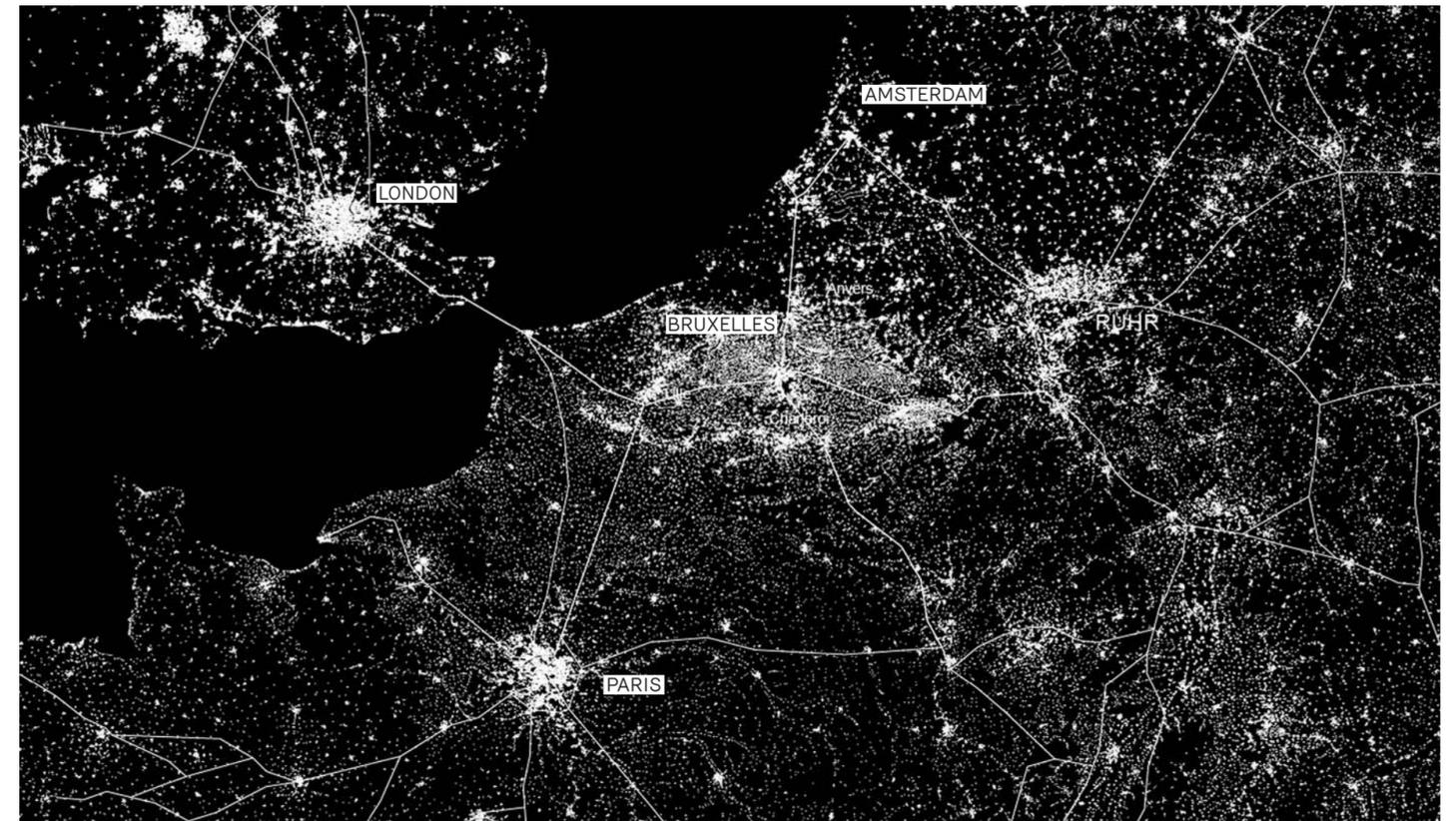
Enfin, l'équipe élabore des stratégies de mise en œuvre de cette vision, dans plusieurs lieux choisis et explicités comme permettant de nouvelles façons d'occuper l'espace.

## I. UN ÉTAT DES LIEUX DE BRUXELLES ET DE SES TERRITOIRES

Lorsque l'on évoque Bruxelles et ses territoires, il est avant tout question de lieux et de gens qui les habitent. Le parti pris du Studio 012 a été de commencer son approche d'en bas, en arpantant la métropole à la recherche de ses traits les plus caractéristiques et en donnant la parole aux habitants et aux usagers de la ville. Les récits de vie qui en découlent s'articulent autour du fait d'arriver à Bruxelles, d'en partir, d'y vivre ou de ne plus y vivre, de s'y déplacer,...

Autre regard sur la métropole : les activités qui s'y développent. Au-delà des activités d'excellence (économiques, culturelles, artistiques,...) sont mises en lumière des activités insolites, comme le marché des légumes à Mabrou ou celui des abattoirs, le commerce des voitures de « dernière main » (venues de toute l'Europe et en partance pour l'Afrique) ou encore l'entreprenariat ethnique qui se développe à Bruxelles. C'est aussi de cette complexité d'activités que pourront naître d'autres manières de concevoir la métropole.

Autre point de vue encore : celui de la pratique de l'espace en lien avec le repli communautaire de certains quartiers. Avec en filigrane, la question de la dualisation sociale entre l'est et l'ouest.

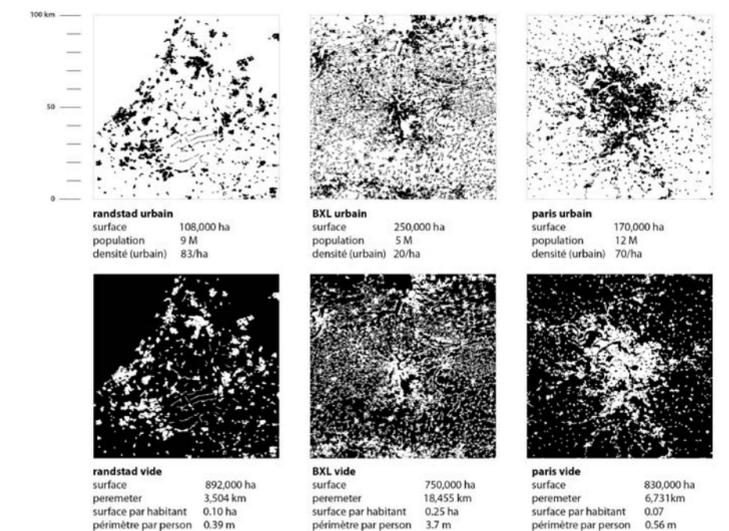


### UNE VILLE QUI SE MUE EN MÉTROPOLE

Au-delà de ces premières observations de terrain, Bruxelles, pour Bernardo Secchi et Paola Viganò, est en premier lieu une ville, mais son expansion depuis près de deux siècles l'a transformée en métropole. Une métropole qui se situe au milieu d'un vaste territoire d'urbanisation dispersée. Le départ de classes aisées et moyennes de la ville compacte et l'occupation des parties centrales de la métropole par l'immigration internationale ont mené à la création d'une immense ville diffuse où l'on peut désormais vivre et travailler partout. Il s'agit aussi d'une entité qui se fragmente via des processus de spécialisation spatiale. Cette fragmentation et cette spécialisation présentent un caractère cumulatif, avec des villages qui ont été englobés, des vieux quartiers, d'autres plus neufs où se développent des phénomènes de gentrification ou de dégradation, une pauvreté importante et croissante de certaines communes, des densités très différentes, une verdure et une offre commerciale répartie de manière peu équilibrée, des anciennes zones d'activité le long des voies d'eau et des zones de nouvelles économies qui cherchent l'infrastructure autoroutière, aéroportuaire et ferroviaire à grande vitesse.

### NWMA (NORTH WESTERN METROPOLITAN AREA)

À une échelle plus large que celle de la métropole diffuse, Bruxelles constitue une partie importante de la *North Western Metropolitan Area* (NWMA), une



nouvelle megacity au cœur de l'Europe qui s'est développée entre deux extrêmes : au nord, une région riche, mais devant faire face à des problèmes liés au changement climatique, au sud, une région plus pauvre liée à la fin de l'exploitation minière et en attente d'une impulsion capable de redynamiser l'économie et la société.

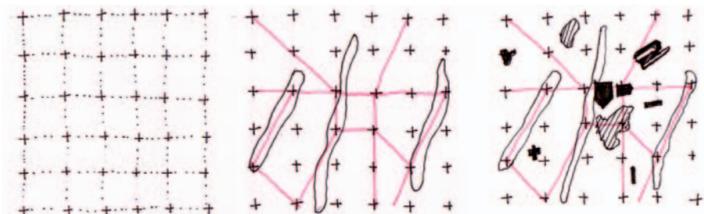
Bruxelles se situe au cœur de cette megacity, mais n'en est pas pour autant le centre car la NVWA n'a pas de centre, ni de périphérie. Bruxelles y jouit néanmoins d'une position privilégiée du fait de son accessibilité et de sa centralité par rapport au réseau de trains à grande vitesse qui structure ce territoire.

### QUELS DÉFIS POUR BRUXELLES ?

Au cœur de cette megacity, les défis pour Bruxelles se situent sur le plan de la mobilité, de l'équité et de la cohésion sociale car la métropole dispersée doit, grâce à un réseau de transports publics dense et performant, devenir l'occasion de construire un cadre de vie de plus haute qualité pour ses habitants, en visant la mixité sociale, ainsi qu'une distribution cohérente et plus équitable des emplois, des logements et des équipements. Autre défi pour Bruxelles : devenir une ville-monde, nœud important au sein d'un réseau de relations politiques, diplomatiques, économiques, européennes et mondiales. L'attractivité de Bruxelles et la forte croissance attendue de population à l'horizon 2020-2040 devront être gérées, tout comme l'évolution de son économie, entre une croissance de l'économie résidentielle et celle basée sur de nouvelles activités technologiques d'avant-garde.

### LA MÉTROPOLÉ HORIZONTALE COMME VISION

Par rapport à cette première esquisse d'une métropole qui s'organise à différentes échelles, est mise en avant la notion de « métropole horizontale » afin de rendre compte d'un territoire urbain élargi, isotropique, typologiquement varié et bien équipé. Il est structuré par les trois vallées qui le traversent ainsi que par un réseau dense et maillé de transports collectifs, et s'articule autour d'une série de figures urbaines et territoriales (des centres anciens, des nouvelles centralités, des parcs, des forêts) qui en seraient les repères. Il ne s'agit pas de générer un espace homogène : la vision de métropole horizontale n'élimine pas les différences ; elle valorise au contraire les qualités multiples des lieux qui la composent, en interrogeant leurs connivences et leurs complémentarités et en dépassant les clivages.



La « Métropole horizontale » peut être représentée schématiquement à partir d'une grille couvrant le territoire (1), sur laquelle sont dessinées les trois vallées et les lignes ferrées principales en rouge (2) et enfin les concentrations d'activités ainsi que les grands équipements (3).

Cette métropole horizontale peut être l'occasion de développer un modèle durable original. Dans le passé, le système des eaux et le chemin de fer ont joué un rôle fondamental dans la construction de la ville diffuse. Aujourd'hui, ces éléments

sont à réinterpréter, notamment dans le cadre d'un scénario « No Car ». En donnant plus d'espace à l'eau, on peut la placer au centre d'une réflexion sur la nature dans l'espace public. Quant à l'infrastructure ferroviaire, celle-ci pourrait permettre de développer des aménités au cœur de la ville diffuse et permettre un espace d'échanges entre la partie dense de la métropole et la ville diffuse. La métropole horizontale doit aussi devenir un territoire intégré, où les espaces verts et cultivés pourraient être considérés comme le véritable connectif qui percole et structure l'espace métropolitain.



Maquette du territoire métropolitain, avec les vallées et les pôles de loisirs.

Enfin, dans la perspective d'une mise en œuvre de cette vision de métropole horizontale, seules des stratégies d'amélioration profonde du cadre de vie dans la partie dense de la métropole pourront éviter que le projet RER ne se transforme en levier d'abandon de la ville par les classes moyennes.

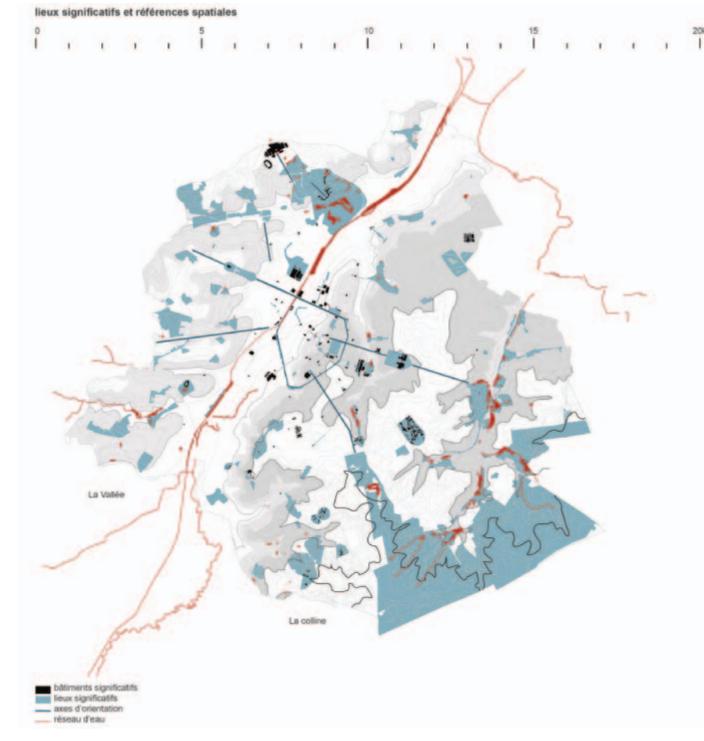
## II. DES CONCEPTS EN RELATION DYNAMIQUE POUR ANALYSER LA VILLE

Pour aider à la lecture et à la compréhension de cette vision de métropole horizontale, des concepts unis entre eux par une relation dynamique ont été établis. Ces couples de concepts ont pour vocation d'aider à construire une interprétation pertinente de la métropole et d'approfondir le diagnostic à propos de ce territoire. Ils signalent des évolutions qui traversent le territoire bruxellois.

### TOPOGRAPHIE VERS TOPOLOGIE

Les eaux ont dessiné Bruxelles, avec des vallées, des coteaux, des points hauts et des points bas. Or ces éléments naturels qui relèvent d'une analyse topographique ont une signification importante pour les habitants. En effet, ces éléments spatiaux rendent compte d'une structure sociale, avec les plus aisés dans la partie haute du territoire et les plus démunis et les activités, en bas, le long du canal. Les lieux iconiques en haut, les tissus ordinaires en bas. Selon que l'on se situe aux points hauts ou aux points bas, le tissu urbain et la morphologie du bâti changent : en bas, une occupation du sol plus forte, des blocs de bâtiments à l'intérieur desquels plusieurs activités se sont développées, en haut, des typologies plus ouvertes, installées dans les restes de la forêt brabançonne, des jardins et un contact plus intime avec la nature. Au centre de la

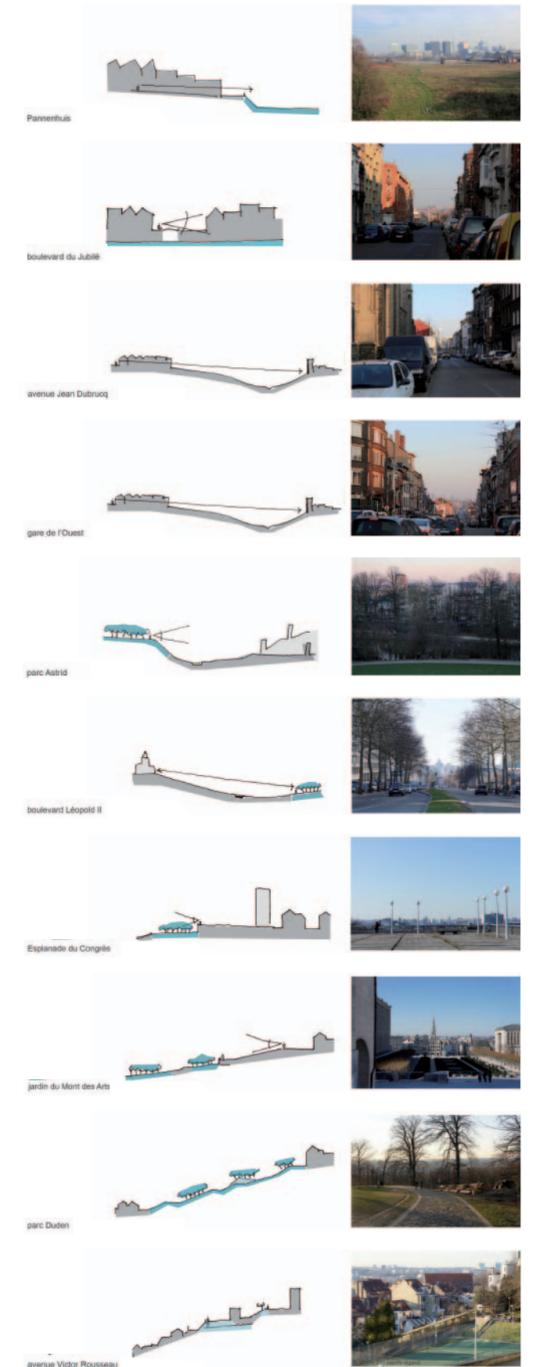
région capitale : une ville dominée par la continuité ; à l'extérieur, la métropole horizontale discontinue et fragmentée, dans une continuité de paysage. D'une analyse topographique, on passe à une topologie qui a pour objet l'étude des lieux, dans les liens qui les unissent et des limites qui les caractérisent.



Dans la ville, des espaces significatifs avec des dimensions, typologies et/ou fonctions différentes assurent la connexion entre le haut et le bas. Souvent, en plus de la mise en scène d'une relation visuelle forte entre les lieux hauts et bas, leur situation dans la topographie a été rendue lisible.

La topographie a également dessiné des dispositifs spatiaux, le long de courbes de niveau. Tout au long de ces lignes, des parcours offrent des vues vers le bas. Un exemple : le parcours de la rue Royale vers la rue de la Régence, de la place de la Reine jusqu'au Palais de justice, avec toute une série de fenêtres, comme le jardin Botanique, la place Royale, les Sablons ou la place Poelaert. Ce dispositif qui établit des distances et qui, sur le plan visuel, lie le haut et le bas, se répète à plusieurs endroits à Bruxelles. Les parcs à Bruxelles sont autant de fenêtres panoramiques qui permettent de voir la ville depuis les hauteurs et font aussi le lien entre le haut et le bas.

On trouve aussi des icônes à la terminaison des grands axes qui organisent l'espace urbain : des monuments (le Palais de justice, la basilique du Sacré Cœur,...), mais aussi des espaces publics (la Grand-Place, la place Flagey, la place du Jeu de Balle,...).



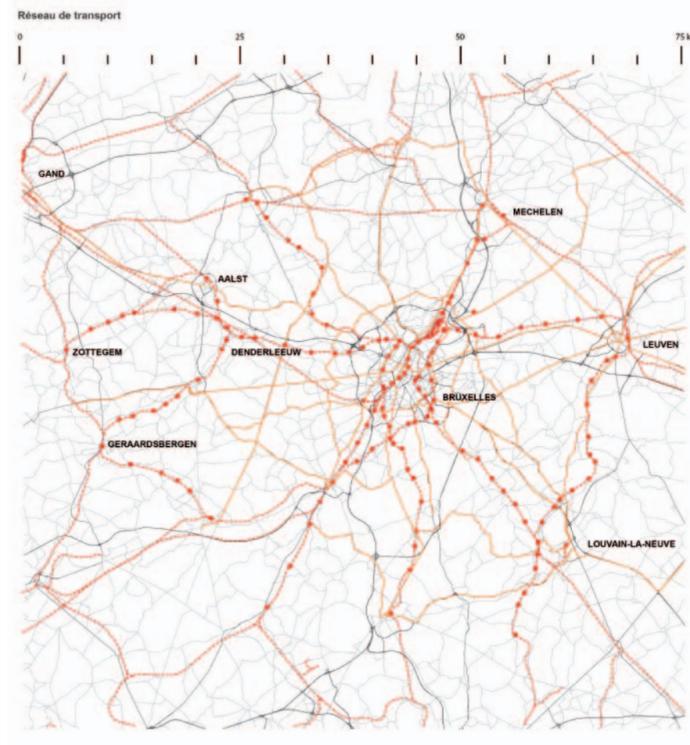
Par sa topographie accidentée, la ville offre à de nombreux endroits des vues et perspectives ou « fenêtres » qu'il faut valoriser.

## MIXITÉ VERS PERCOLATION

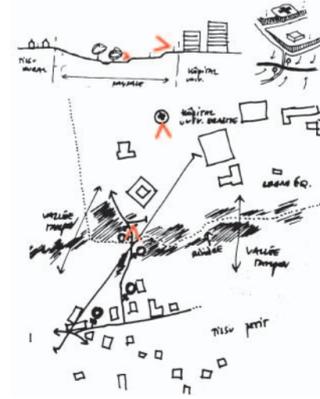
Comme c'est le cas pour toutes les grandes villes, l'accent est mis sur les inégalités sociales et la nécessité de leur atténuation. Un défi qui est au cœur du projet Bruxelles 2040.

Pour combattre les inégalités sociales qui s'inscrivent dans une injustice spatiale, il faut certes s'appuyer sur les politiques traditionnelles de l'emploi et de la formation, du logement et des équipements, mais également sur celles de l'urbanisme, de la mixité sociale et fonctionnelle et du transport.

Le Studio 012 constate le déficit de logements sociaux à Bruxelles, mais aussi des tendances à la gentrification dans plusieurs parties de la ville, notamment le long du canal. Ce double constat pourrait conduire à un certain degré de percolation des groupes sociaux au travers des multiples tissus urbains. Les plus aisés percolent dans les zones traditionnellement pauvres qui offrent de grandes opportunités de renouvellement de la ville et les plus pauvres trouvent l'opportunité de s'insérer dans des zones plus favorisées grâce aux programmes de construction de logements sociaux dans les réserves foncières de la deuxième couronne. À la difficulté de faire aboutir ces projets de logements sociaux en périphérie plus aisée répond un dynamisme immobilier privé spectaculaire dans la partie basse de la ville, en particulier le long du canal.



Réseau de transport public principal actuel, avec les lignes et gares RER potentielles.



Exemple « d'effet de frontière » néfaste : une vallée sert de tampon entre l'hôpital Érasme et la Flandre, mais la route traversant la limite régionale est interdite au trafic.

## FRAGMENT VERS PATCH

La ville contemporaine est composée de patches qui supposent l'idée de pièces différentes, juxtaposées à l'intérieur d'une trame (le patchwork), davantage que de fragments qui évoquent l'idée de fracture. Chaque pièce est à mettre en relation avec les autres pièces du puzzle. L'ensemble des patches permet une lecture alternative de la structure spatiale de Bruxelles, qui ne fait pas uniquement référence aux axes et aux monuments, mais à un réseau de conditions, d'espaces bâtis et ouverts. Si l'on superpose les conditions socio-économiques aux patches ainsi définis, on comprend comment les qualités spatiales du territoire influencent profondément la société bruxelloise.

## RÉSEAU VERS ESPACE DE RELATION

Pour ce couple de concepts, l'on part du constat que le territoire de la métropole horizontale est densément et fortement infrastructuré, ce qui permet d'être ambitieux en imaginant une réduction sévère du trafic automobile et en développant un transport public performant, confortable et organisé sans hiérarchisation (ou isotrope). Dans le même temps, il s'agit de profiter des infrastructures de la mobilité pour créer des espaces de relation et de sociabilité. Il faut penser le réseau, les stations et arrêts comme faisant partie d'un système d'espaces publics – les patches – qui structurent l'espace métropolitain. Un certain nombre de gares RER, comme la gare de l'est ou la gare de Moensberg, pourraient jouer ce rôle de pôles publics dans la ville. Autre exemple : celui de la gare de l'ouest et du marché hebdomadaire des abattoirs d'Anderlecht, où des mesures pourraient être prises pour la connexion de ce pôle de transport aux activités avoisinantes.

## HIÉRARCHIE VERS ISOTROPIE

Tout projet d'amélioration des infrastructures de mobilité dans la RBC aurait plutôt tendance à établir une nouvelle hiérarchie. Or, cette hiérarchisation entraîne la congestion (tout le monde recherche l'infrastructure la plus rapide et au plus haut niveau de la hiérarchie). C'est le cas du Ring, d'une partie du métro et de la Jonction.

L'idée est de se diriger vers un système de mobilité isotrope, c'est-à-dire un système qui rayonne dans toutes les directions. Un tel système de mobilité serait donc plus efficace, surtout dans une métropole largement dispersée comme la métropole horizontale. Il s'agit dès lors de garantir la continuité des réseaux sur le territoire, d'éviter de concentrer les destinations finales sur un centre unique et de répartir les points d'arrêt de chaque réseau afin d'éviter les congestions dues aux transferts de charge.

## POLITIQUE VERS FONCTIONNEL

Lieu de concentration d'idées et d'opportunités, Bruxelles, comme les autres grandes métropoles, est un lieu de tensions pour lesquelles il est nécessaire de faire projet, afin de rendre cette métropole fonctionnelle. Pour Secchi et Vigano, le Groene Gordel, dispositif d'espaces verts autour de la capitale n'est-il pas une tentative de limiter l'expansion naturelle de Bruxelles en Région flamande ? Il s'agit là d'une contrainte à tout projet de développement pour la métropole car cet effet de frontière crée des dysfonctionnalités évidentes. Or, le projet Bruxelles 2040 a justement le rôle de tester les possibilités d'évolution de ces rigidités contradictoires.

# III. QUELLE VISION POUR BRUXELLES ?

La troisième partie de l'étude développe cette vision de métropole horizontale, en tant que territoire aux limites évolutives, à la condition urbaine élargie, typologiquement varié et bien équipé et qui n'a pas vocation à devenir homogène. Un territoire qui nécessite de réfléchir sur une histoire longue de dispersion et sur ses mécanismes passés et actuels. Dans cette métropole horizontale, il s'agit de gérer l'équilibre entre Bruxelles et les villes qui l'entourent car le développement de l'espace métropolitain suppose une stratégie à plusieurs échelles.

## UN MODÈLE DURABLE ORIGINAL

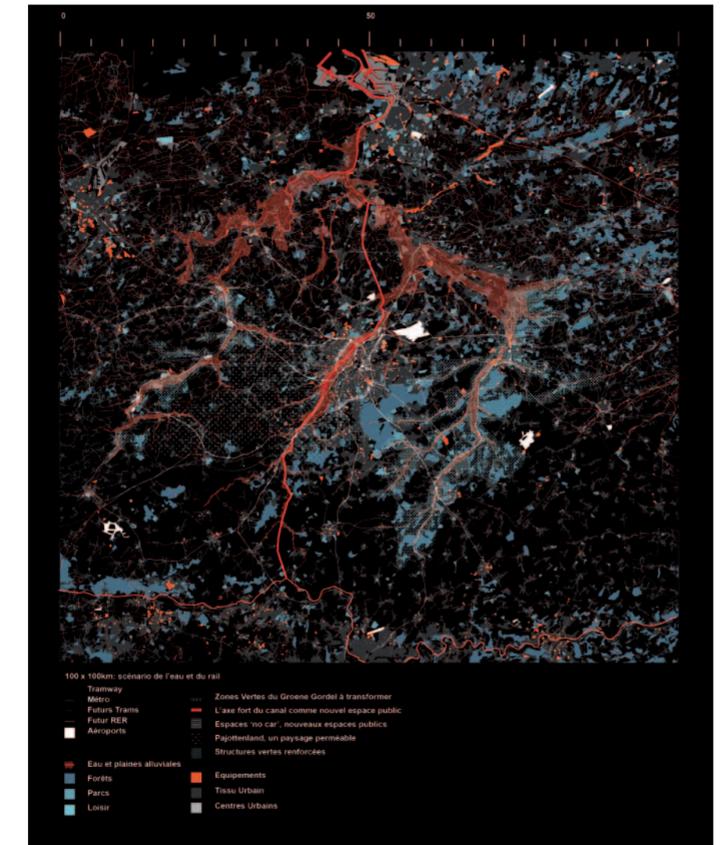
La métropole horizontale constitue un espace d'écologies multiples et concentre un maximum de biodiversité. Dans les trois vallées de la Senne, de la Dendre et de la Dyle, se trouvent traditionnellement les populations les plus pauvres, mais aussi les lieux potentiellement les plus riches en biodiversité. Il s'agit de proposer un projet écologique qui prenne en compte le risque d'inondation, la restauration des zones humides, la construction et la restauration de la biodiversité et la requalification des lieux de vie.

La vallée de la Senne, par exemple, a complètement été bouleversée par les transformations du réseau hydraulique en privant le territoire de son épine dorsale majeure, sa rivière de référence. En créant des ponts entre ces écologies, selon une logique de connexion et de nouvelles relations, on peut remodeler le territoire. Le paysage de la métropole horizontale est dessiné par la topographie : la superposition de la carte des connexions écologiques dans la Région de Bruxelles-Capitale, avec la lecture des points hauts et des parcs existant sur pente, montrent les possibilités de relations entre les différentes parties de la métropole.

## LES ESPACES VERTS ET CULTIVÉS COMME CONNECTEUR

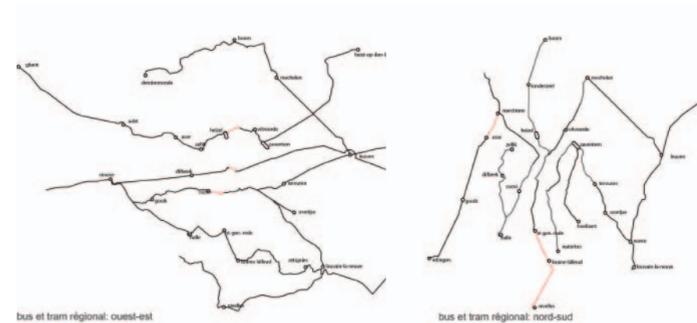
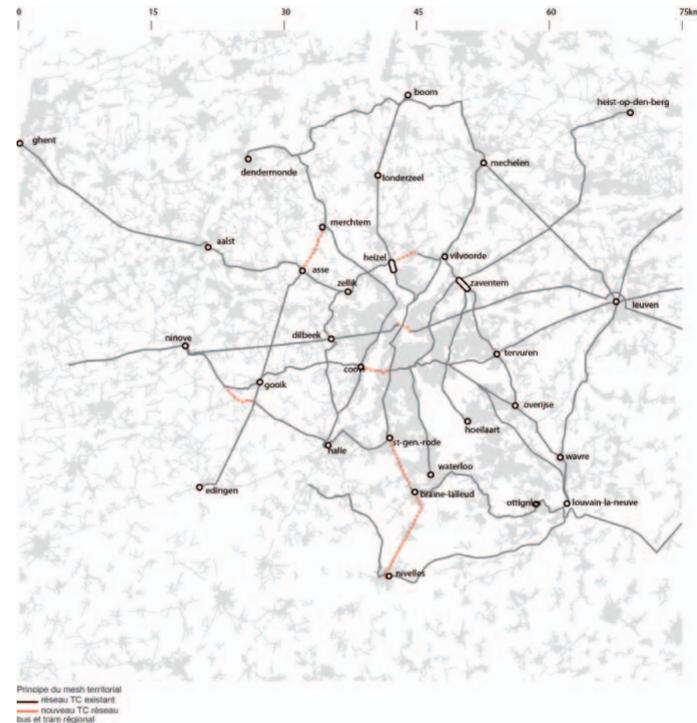
Très peu de villes et de métropoles en Europe disposent du capital naturel dont jouit Bruxelles. Si, par le passé, la structure spatiale de la ville a été fabriquée par les enceintes, le chemin de fer et les infrastructures routières, le Studio 012 imagine de structurer la métropole contemporaine et durable par le réseau hydrographique et les espaces verts, en mettant en exergue le rôle que ces éléments ont à jouer dans la constitution d'une séquence d'espaces publics. Il s'agit tout d'abord de dessiner la structure écologique du territoire : en passant d'une notion de zones protégées à celle d'éco-services, on peut valoriser les caractéristiques naturelles du sol. Surfaces d'infiltration des eaux à l'est, présence de sols fertiles à l'ouest : il s'agit de tirer parti de l'existant et créer des valeurs de situation. Sur cette base et à partir des différentes vallées, on peut ensuite dégager des pistes de développement et de support de la croissance économique, avec des sous-structures, des villes horizontales dans la métropole horizontale.

La Vallée de la Dyle aligne deux grands pôles économiques et scientifiques : Louvain et Louvain-La-Neuve. Avec une mobilité qui respecte les valeurs topographiques et naturelles, la densification de quelques pôles et une collaboration économique plus intense entre ces deux pôles, on peut créer un cluster



performant à l'échelle européenne. Vers le sud, le développement de nœuds à Rixensart, Waterloo, La Hulpe organisés autour des gares RER peut renforcer le fonctionnement interne de ces villes et les liens avec Bruxelles.

La Vallée de la Senne ou la zone du canal doit étendre sa logique vers le nord, en renforçant le fonctionnement logistique durable à l'échelle de la zone RER, et vers le sud, en redéployant les friches industrielles le long du canal vers des zones mixtes, pour accueillir de l'habitat et des activités industrielles modernes. Dans la zone du Pajottenland, le parti pris est de conserver cette réserve agricole ouverte et de développer quelques pôles villageois, en respectant leur caractère.



Enfin, la Vallée de la Dendre développe une logique plus locale, avec des villes qui profitent du potentiel de développement de la zone RER, notamment sur le plan de l'habitat, et le développement d'axes économiques déjà présents.

### UN SCÉNARIO « NO CAR »

Le pari pour Bruxelles est de développer un espace habitable de haute qualité environnementale : la métropole horizontale est l'occasion de proposer un modèle de développement durable novateur, en explorant toute la gamme des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

L'idée est donc celle d'une métropole où, à terme, l'on n'utiliserait plus la voiture, non pas parce qu'elle y serait interdite, mais parce qu'elle n'est plus intéressante par rapport aux déplacements en transport en commun. Il s'agit également de modifier les habitudes du « tout à la voiture » qui ne sont pas forcément rationnelles puisqu'il est mis en évidence que 25% des déplacements en voiture concernent des trajets de moins d'un kilomètre. Dès lors, les seules voitures (électriques ou roulant au moyen de motorisations alternatives) seraient les taxis, les ambulances et les services d'urgence, avec une logistique organisée de façon à éviter les camions en ville. Une très grande superficie d'espaces publics, aujourd'hui occupée par les voitures et les parkings, serait libérée et pourrait être redessinée.

le Grand Sablon sans voitures



La voiture occupe l'espace urbain pour environ deux à quatre fois sa dimension réelle ; dans le parking privatif (s'il existe) au lieu de résidence, dans le parking du lieu de travail, dans le parking au lieu des courses (shopping mall) et le soir dans les lieux de loisir. Ce qui veut dire qu'aujourd'hui, les investissements et les coûts d'entretien des espaces publics privilégient les automobilistes au détriment de ceux qui ne possèdent pas de voiture, renforçant les inégalités sociales.

Pour le Studio 012, ce scénario n'a rien d'une utopie : avec la congestion routière, le renchérissement du coût de l'énergie et les limites imposées d'émissions de CO<sup>2</sup>, on peut s'attendre à une modification radicale des modes de transport. On voit déjà fleurir les termes « sans voiture », « à circulation modérée », « avec peu de voitures »,... qui caractérisent des immeubles ou des quartiers entiers et qui se multiplient partout en Europe. Un essor corroboré par les chiffres puisque dans l'UE, 40% des ménages des grandes villes n'ont pas de voiture (50% à Berlin, 55% pour Paris intra-muros).

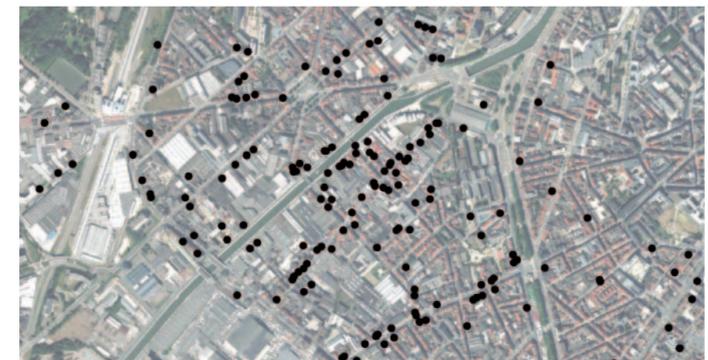
La vision de ce bureau implique donc une stratégie en trois points : une réduction radicale du trafic automobile par étapes, la solution des problèmes de la logis-

tique d'une manière innovante et la construction d'une maillage fin de transports collectifs et des points d'échange entre les différents modes de transport, appelé le Mesh (réseau en anglais). La politique suggérée s'appuie sur une stratégie de l'espace, en éliminant progressivement le trafic voiture dans des zones de plus en plus larges. Ce scénario aura bien sûr des conséquences en matière de logistique et de livraison : il faut prévoir l'approvisionnement des magasins et entreprises, mais dans des créneaux horaires stricts et avec des véhicules propres. Il faudra par ailleurs créer des centres de distribution urbains situés en périphérie, le long du Ring, du canal ou de la voie ferrée, avec des centres d'approvisionnement locaux. L'utilisation des trams en dehors des heures d'exploitation (cargo tram) est aussi envisageable. Enfin, il s'agit de développer un maillage toujours plus fin des transports publics. Le Mesh, cette nouvelle grille structurante d'espaces publics desservis par les transports en commun, doit englober la métropole toute entière.

### À L'ÉCHELLE DU DÉTAIL

À l'intérieur de la ville dense, la qualité de l'espace nécessite une amélioration radicale pour éviter que le projet RER n'entraîne l'abandon de la ville par les classes moyennes. Cette amélioration du cadre de vie et de l'habitat passe par la valorisation de la structure territoriale. Les tissus industriels de la vallée de la Senne sont considérés comme des zones à enjeux : il s'agit de retrouver une perméabilité de l'espace en relation avec différents usages, en donnant une nouvelle possibilité de percolation et de traversée pour améliorer le cadre de vie des habitants.

Il faut tout d'abord travailler la relation entre espace bâti et non bâti : en effet la relation avec l'espace public, vert, accessible et équipé a un impact important sur la qualité de vie dans les agglomérations. C'est pourquoi le Studio 012 préconise pour la partie la plus dense et la plus pauvre de la métropole de profiter de la mutation des tissus industriels et mixtes pour atteindre à nouveau une porosité de l'espace.



Localisation des sièges sociaux des entreprises de logistique et de commerce de voiture dans la rue Heyvaert.

Dans les parties moins compactes, l'espace ouvert est varié : sa transformation doit tenir compte des fonctionnalités multiples (agriculture, équipements, parc, espace naturel).

Cette transformation du tissu urbain est également une occasion formidable pour améliorer les performances énergétiques. On peut améliorer l'enveloppe

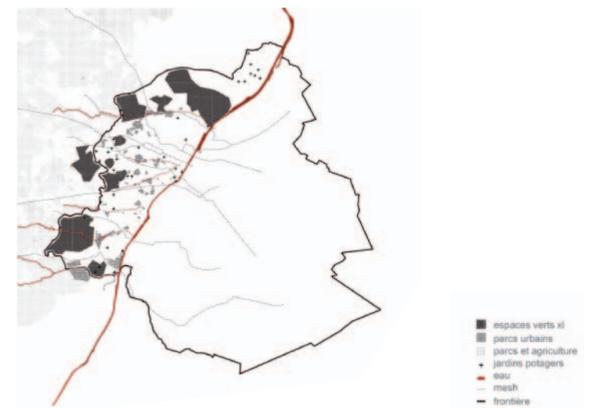
du bâti (isolation), mais aussi travailler sur la restructuration des îlots en créant des structures plus compactes, en éliminant les constructions en intérieur d'îlots qui réduisent les gains solaires et avec une mise à hauteur des bâtiments qui peut être favorable au développement d'installations solaires de grande taille. Les nouvelles constructions offrent quant à elles de plus larges opportunités d'optimisation énergétique (standards très basse énergie). L'action sur l'approvisionnement énergétique est elle aussi essentielle : dans les zones moins denses, ce sont des solutions individuelles qui sont privilégiées (géothermie superficielle et solaire thermique). Là où la densité thermique est plus élevée, les réseaux de chaleur sont plus appropriés. Autre possibilité : la cogénération, avec la production de biogaz par méthanisation de résidus de biomasse. L'utilisation de la chaleur résiduelle de l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek ou celle des eaux usées sont aussi des pistes à explorer.

## IV. DES ESPACES STRATÉGIQUES À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

À partir de l'état des lieux de Bruxelles et de ses territoires, des concepts dynamiques d'analyse et de cette vision explicitée de territoire isotropique, Secchi et Vígano ont mis en lumière des exemples de **stratégies**, soit des espaces implémentant de manière concrète la vision de la métropole horizontale et qui envisagent des nouvelles façons d'occuper l'espace. Une telle approche suppose des choix, la mise en avant de priorités, une sélection de scénarios pour modifier la structure spatiale de la capitale. Ce que proposent ici Secchi et Vígano, ce sont des projets tests, à l'intérieur d'un cadre de 20 km x 20 km, qui permettent de mieux saisir les potentialités reconnues et d'élaborer des pistes de réflexion sur les possibilités concrètes de mise en œuvre.

### LE JARDIN DE L'OUEST

L'hypothèse est de valoriser les terrains fertiles et la tradition du maraîchage à l'ouest de Bruxelles. Des opportunités sont offertes par la topographie, avec les



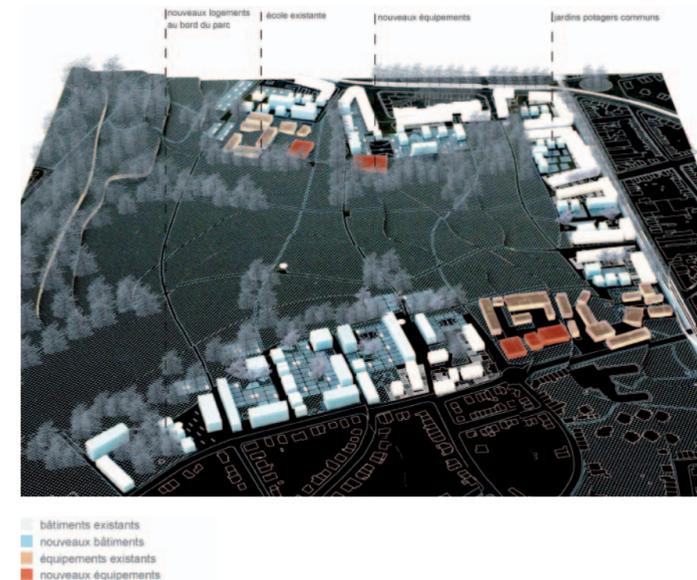
Un schéma pour un nouveau système urbain le long des abords du Scheutbos

anciennes vallées, ainsi que les rivières enfouies dans le sol. Différentes déclinaisons de la thématique des doigts verts pourront prendre forme où l'idée de jardin cultivé est une des formes intéressantes, tantôt avec des aménagements plus minéraux et urbains, tantôt plus similaires à des parcs.

La frontière ouest de la région est physiquement définie par la promenade verte, séparant la région flamande et la région bruxelloise. Ce système est constitué de grands patches verts (parcs ou terrains agricoles). Cet environnement est la condition de base d'un compromis entre des styles de vie urbain et rural. Or, aujourd'hui, les parcs sont séparés, déconnectés du système des grands espaces cultivés. Il s'agit d'un système vert déconnecté du réseau principal des espaces publics. Dans cette zone, on trouve également des jardins cultivés. Les jardins collectifs sont intéressants car il sont des lieux d'échanges sociaux, présentent l'avantage d'être en ville, mais avec des espaces pour les activités de plein air et de loisirs. Ils peuvent aussi être utilisés comme raccourcis entre les îlots.

Autre thématique à développer : celui des établissements scolaires et des équipements. Par rapport au reste de la région, le manque de classes se fait sentir à l'ouest, ainsi que les infrastructures à destination des adolescents et des jeunes adultes. L'hypothèse est de renforcer les écoles existantes en créant des clusters d'une taille suffisante pour permettre d'assurer une mixité sociale, le public scolaire dépassant l'échelle du quartier, et ainsi de jouer le rôle de levier de la requalification. Cela peut commencer avec des actions assez simples, comme le fait de rationaliser l'utilisation d'équipements sportifs, afin de libérer de l'espace pour de nouvelles salles de classe.

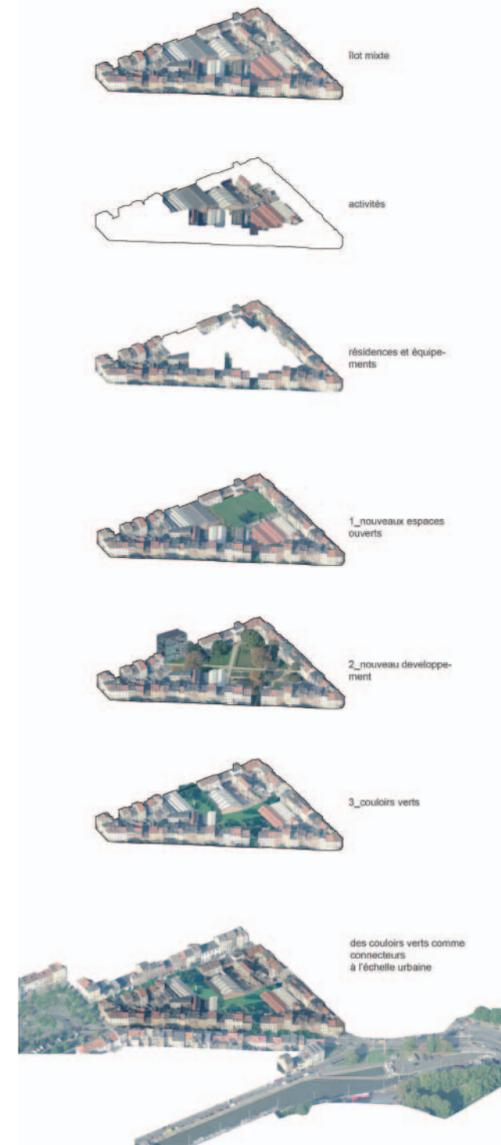
Un travail de réflexion pour un nouveau système urbain a été réalisé le long du bord sud du Scheutbos, comprenant un travail sur les clusters, les jardins potagers et la restructuration des îlots.



Ce projet test comprend également un travail sur les zones de densification et une estimation des possibilités de nouveaux logements dans cette hypothèse.

## LA VALLÉE DE LA SENNE ET LE CANAL HABITÉ.

L'hypothèse est de redonner un rôle écologique à la Senne, lien fondamental entre la Meuse et l'Escaut et de jeter un regard nouveau le long du canal et à l'intérieur de ses tissus à transformer. Le canal habité devient un grand espace public à l'échelle métropolitaine.



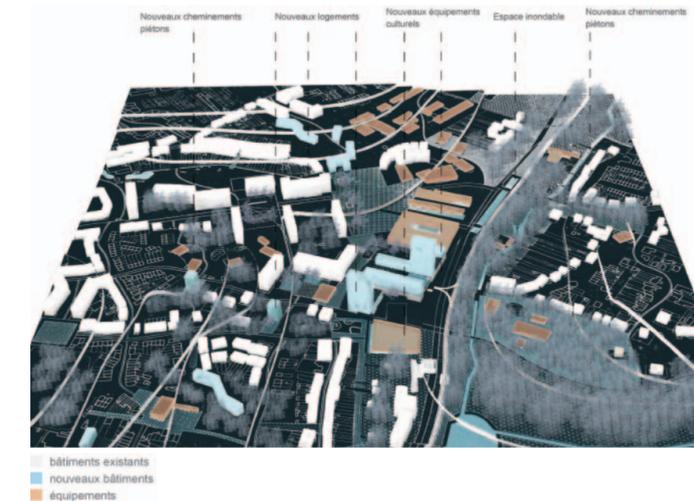
Transformation du tissu urbain existant par une restructuration améliorant à la fois les qualités résidentielles (espaces verts) et les performances énergétiques (structures compactes et ensoleillement).

Dans le centre-ville, il s'agit de requalifier les rives du canal et de rouvrir la Senne dans certaines rues et sur certains sites industriels le long du canal, afin de donner plus de place à l'eau. En termes de mobilité, le Mesh suit les axes urbains. Dans la direction nord-sud, il se superpose à l'espace continu du canal et transversalement, il relie les quartiers entre eux. Les croisements du Mesh le long du canal définissent les nœuds de transport, mais aussi des espaces publics importants dans la structure de la ville, en tant que connecteurs entre l'est et l'ouest du cours d'eau.

Le bord du canal est la partie la plus dense de Bruxelles. Beaucoup de friches doivent trouver une nouvelle destination, car elles réduisent la qualité du cadre de vie et donnent une image très négative de certains quartiers. En considérant les industries en cours de mutation, il est possible de réorganiser la structure du tissu urbain en créant des espaces publics et en y intégrant des programmes pour l'éducation, des terrains de jeux ainsi que des clusters scolaires. Il s'agit pour certains quartiers de s'ouvrir sur le canal. Il est aussi possible d'insérer des espaces verts pour prolonger le thème des doigts verts du Jardin de l'ouest jusqu'au canal. Enfin, on peut aussi densifier le tissu urbain avec une programmation mixte comprenant des activités, des logements, des bureaux, sans oublier les jardins privés et de petits espaces collectifs.

## L'ESPACE MÉTROPOLITAIN DE LA WOLUWE.

Considéré comme un autre espace peu valorisé au sein de la métropole bruxelloise, il s'agit, pour Secchi et Viganò, d'une zone métropolitaine qui comporte des lieux très attractifs et une densité d'équipements remarquables. L'hypothèse est de renforcer cet espace métropolitain équipé, attractif à l'échelle internationale, en liant la forêt de Soignes au sud aux forêts et espaces agricoles au nord, via des équipements de taille variable, et l'aéroport de Zaventem. L'écologie de la vallée est reconstruite et la Woluwe reconnectée à ses affluents. La nouvelle structure métropolitaine permet au bâti de se transformer. Le centre commercial de Woluwe est optimisé.



Vallée de la Woluwe : densification par la construction de nouveaux immeubles (bleus), y compris des logements au-dessus du Shopping center existant.

Des témoignages recueillis par le Studio 012, il ressort qu'il est important de recréer des connexions entre la vallée et les communes qui la bordent, en créant des liens avec les espaces verts, ainsi qu'avec les équipements présents dans la vallée. Il faut également tenir compte de la frontière régionale qui sépare deux conditions urbaines bien différentes : au sud, la ville dense présente un tissu continu, alors qu'au nord, on trouve une urbanisation de patches agricoles et de villages avec des urbanisations récentes, le tout séparé par le Ring. Les infrastructures de mobilité ont en effet créé des coupures dans le territoire urbain.

Des projets tests ont été réalisés, notamment autour de l'aéroport national, en transformant les surfaces de l'aéroport de Melsbroek pour réaliser des centres tertiaires ou de recherche et des équipements au service de l'aéroport et des communes environnantes.

Autre test, celui réalisé autour du Woluwe Shopping center, en équipant le boulevard de la Woluwe pour jouer un rôle de premier plan dans la métropole horizontale et en intensifiant les rapports au territoire du centre commercial, aujourd'hui complètement replié sur lui-même, avec un large programme de reconversion. Un troisième test a également été réalisé le long du Boulevard Léopold III, qui s'inscrit dans le cadre de la présence de l'OTAN et de son nouveau siège, et qui restructure la mobilité, les espaces verts et les activités autour de ce périmètre.

## LE MESH

La possibilité de développer ces espaces stratégiques est sous-tendue par l'existence d'un maillage bien connecté du transport en commun : le Mesh, lui-même considéré comme espace stratégique. Il s'agit de faire converger les réseaux existants ou en projet, imaginés selon des politiques différentes et à des niveaux différents (nationaux, régionaux, ou locaux), au sein d'une même logique : celle de relier de manière continue les différentes parties du territoire métropolitain, en se basant sur une trame liée au relief, parallèlement aux vallées (les corniches) ou transversalement.

Pour le Studio 012, un tel programme nécessite une réorganisation des lignes régionales, un transport régional urbain (avec une révision fondamentale du schéma d'exploitation du tunnel pré-métro nord-sud dans le cadre de projet d'extension de cette infrastructure), un dédoublement de la Jonction (avec une grande ligne de type S-Bahn), deux stations TGV... Cela permet ainsi de mettre en place un réseau ouvert et maillé pour un territoire perméable.

BERNARDO SECCHI  
PAOLA VIGANÒ  
(STUDIO 012)

interview

« POUR LA FABRICATION D'UN ESPACE URBAIN RENOUVELABLE »,

Bernardo Secchi et Paola Viganò, Studio 011

1. COMMENT AVEZ-VOUS PROCÉDÉ POUR L'ÉLABORATION DE CETTE ANALYSE PROSPECTIVE ?

QUELS ONT ÉTÉ LES OUTILS, LES DISCIPLINES QUE VOUS AVEZ MOBILISÉS POUR EFFECTUER CE TRAVAIL ?

**Bernardo Secchi** : Pour élaborer notre analyse, nous avons appréhendé la dimension historique de la ville, les données statistiques, les cartes aériennes, la dimension économique. Nous avons entre autres collaboré avec le centre de recherche du Creat (Centre d'études en aménagement du territoire) qui nous a fourni des données démographiques, des informations sur les caractéristiques de la population. Ce sont des données très importantes, surtout lorsque la réflexion porte sur des périodes assez longues. Cela dit, nous avons dû travailler rapidement dans une démarche qui n'était pas sous-tendue par des grands programmes de recherche.



Gery Leloutre (Karbon), Jan Verheyen (IDEA), Bernardo Secchi et Paola Viganò (Studio 012)

Concernant les approches plus traditionnelles que nous avons utilisées dans notre étude prospective, il était important de porter un regard novateur, décalé sur les choses. Ce fut le cas lorsque les économistes avec lesquels nous avons travaillé, nous ont signalé l'existence d'un secteur économique tout à fait original à Bruxelles et qui s'est développé le long du canal : le commerce des voitures d'occasion. Il est essentiel de trouver des spécificités de ce type pour le développement de Bruxelles, qui permettraient à celle-ci de se démarquer des autres métropoles.

**Paola Viganò** : La construction de maquettes – notamment la maquette territoriale, avec les trois vallées qui caractérisent Bruxelles sur le plan topographique – nous a également permis d'appréhender la complexité de ce territoire et de faire émerger une structure d'organisation de Bruxelles en fonction de son relief : le haut et le bas de la ville, les riches et les pauvres. Le fait de passer par une maquette physique nous semble important, davantage encore que les simulations 3D, pour soutenir la réflexion et nous permettre de regarder différemment les cartes, en sortant de ce regard zénithal et plat qui conditionne souvent le propos des urbanistes.

2. ON TROUVE DES INTERVIEWS D'HABITANTS ET D'UTILISATEURS DE LA VILLE DANS VOTRE TRAVAIL.

QUELLE VALEUR CONFÉREZ-VOUS À CE TYPE DE TÉMOIGNAGES ?

**P.V.** : Il nous semblait très important de croiser différents regards sur la ville : c'est pourquoi il était indispensable d'avoir des échanges avec les personnes qui vivent les situations sur le terrain et d'en rendre compte. Nous avons procédé de la sorte à deux moments différents du travail. D'abord au tout début du processus. Le rapport débute d'ailleurs avec une série d'histoires sur les modes d'utilisation de ce territoire, notamment en ce qui concerne les déplacements qu'il génère. La question de l'utilisation des transports en commun, le fait que ce soit normal de se déplacer dans une région élargie étaient des données importantes qui ressortaient des témoignages et que l'on retrouve dans le concept de métropole horizontale qui fonde notre analyse. Ensuite, lorsque nous avons envisagé des espaces stratégiques afin d'implémenter les instruments développés et notre vision de la ville, comme le Jardin de l'Ouest ou le canal habité, nous avons à nouveau interrogé les habitants, les usagers pour mieux comprendre les rapports que ceux-ci entretiennent avec leur quartier et afin de rendre ces stratégies plus claires. Car c'est bien souvent à travers les mots des habitants que peut émerger un imaginaire, individuel.

**B.S.** : En ce qui concerne les personnes interrogées, il faut tout de même préciser qu'elles n'ont pas été sélectionnées sur la base de tel ou tel critère. Il s'agit de témoignages recueillis de manière aléatoire, dans le cadre d'une démarche qui se situe entre une approche situationniste et une étude anthropologique plus structurée. Cette manière d'interroger l'humain nous a permis d'avoir une appréhension sensible, sensitive des lieux qui ajoute une couche supplémentaire et très qualitative aux différentes analyses. On peut parler de Bruxelles, pas à pas.

**ESPACES STRATÉGIQUES** : zones-tests développées à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale et permettant d'explorer les différents scénarios retenus par le Studio 011 pour le développement de la ville à l'horizon 2040.

**P.V.** : Lors d'études antérieures sur plusieurs espaces stratégiques, nous avons déjà collaboré avec un photographe qui nous a accompagnés sur le terrain. Nous avons également procédé de la sorte pour cette étude. Ce travail commun entre les urbanistes et les photographes est une démarche traditionnelle de l'école de Venise qui remonte aux années '60. L'intérêt est de parcourir ensemble les territoires que nous étudions et de confronter les différentes façons d'appréhender l'espace. Des histoires peuvent se raconter avec des mots, mais aussi avec des images, des points de vue. Nous avons aussi effectué des visites guidées de la ville. Cette expérimentation multidisciplinaire, physique et tactile de la ville nous semble aussi importante que les apports scientifiques plus traditionnels.

### 3. QUEL TYPE DE REGARD AVEZ-VOUS PRIS LE PARTI DE POSER SUR BRUXELLES ?

#### AVEZ-VOUS CONSCIENCE D'AVOIR PORTÉ UN REGARD PLUTÔT SUBJECTIF SUR LA VILLE ?

**P.V.** : Il n'était pas question d'adopter une attitude de spectateurs à la fenêtre et de rester dans un travail purement descriptif. Il nous était d'ailleurs demandé d'avoir une vision pour Bruxelles. À cet égard, nous sommes conscients d'avoir apporté un regard extérieur sur Bruxelles, même si notre équipe comprenait des spécialistes qui connaissent cette ville et qui l'étudient de près. Mais notre analyse est également caractérisée par une certaine distance et c'est sans doute un atout pour ce type de travail. Nous n'avons jamais eu l'intention de porter un regard neutre. Nous avons au contraire souhaité présenter un projet guidé par une hypothèse, avec des interprétations. Nous sommes impliqués parce que nous avons une hypothèse : celle de la métropole horizontale qui n'est pas le résultat déductif d'un processus. Il s'agit d'une hypothèse qui a été formulée très tôt dans le travail et qui l'a fortement orienté, peut-être aussi limité. Mais imaginer un projet, c'est avant tout un processus de sélection.

**B.S.** : Nous pensons aussi que faire appel à des équipes internationales est une invitation pour que s'expriment des regards extérieurs. C'est important d'avoir ce regard décalé car les gens qui vivent en ville ne sont pas forcément ceux qui la voient telle qu'elle est. On parle souvent de l'imaginaire collectif et de la très grande inertie que cet imaginaire joue dans les faits. C'est par exemple très vrai entre l'est et l'ouest de la ville : certains habitants de l'est de la ville n'ont jamais mis les pieds côté ouest et ils pensent que là-bas, ils seraient en danger. Quand on leur apprend que ce n'est pas forcément dangereux et qu'il n'y a pas que des pauvres qui vivent à l'ouest, comme ils auraient pu le penser, ils sont extrêmement surpris. D'où l'importance de ce regard extérieur.

### 4. VOUS DITES QUE BRUXELLES A BESOIN D'UNE RUPTURE RADICALE ET D'UN PROJET QUI LE SERAIT ÉGALEMENT.

#### QU'ENTENDEZ-VOUS PAR LÀ ?



Bernardo Secchi : « L'horizon 2040 permet de poser des questions cruciales pour aujourd'hui »

**B.S.** : On assiste tous les jours à une certaine lenteur décisionnelle. Or c'est en ne prenant pas de décisions que l'on perd le consensus. Ce qui, par le passé, a été décidé pour Bruxelles comme projet radical, avec une rupture forte (un avant et un après), comme ce fut le cas de la Jonction, a été perdu. Il faut aussi se rendre compte que la société a fortement évolué depuis les années '80, notamment en ce qui concerne les groupes sociaux, mais aussi en matière d'économie, de progrès techniques. Le rôle des institutions a également évolué à Bruxelles qui devient une ville où l'Europe prend une place de plus en plus importante. Tous ces changements nécessitent d'être insérés dans un projet pour la métropole, dans une vision qui ne serait pas un projet d'urbanisme traditionnel. Avoir anticipé le PRDD par un travail d'élaboration de visions pour Bruxelles à l'horizon 2040 est très intelligent et il ne faudrait pas perdre ces acquis, parce qu'aujourd'hui on ne fait plus de plans pour une ville, comme on le faisait dans les années '50, '60. Il faut vraiment s'interroger sur une vision qui envisage Bruxelles d'ici quelques décennies. Presque toutes les grandes villes ont compris cela aujourd'hui. Il est important de répondre aux questions qui concernent la ville après Kyoto. Peut-être les échéances laissées pour l'élaboration du PRDD sont un peu trop proches de l'élaboration des visions que nous avons développées. Il faudrait maintenant mûrir une vision collective et partagée. Le risque pour une réglementation, c'est qu'elle fige le temps.

**P.V.** : La question d'une rupture ou d'un projet radical n'est pas un parti pris, une option provocatrice, mais elle se pose à une période où les choses sont en train de changer radicalement, sur le plan des tensions sociales, de la crise économique, des questions environnementales. L'Europe traverse une crise

**SCÉNARIO NO CAR** : scénario sur lequel Secchi et Viganò travaillent depuis plusieurs années, qui repose sur une élimination progressive de la voiture au sein des grandes villes et basé sur un développement fin et maillé du réseau des transports en commun et sur une réorganisation des déplacements en ville, ainsi que de la logistique et de l'approvisionnement.

politique, sociale et surtout culturelle et les villes qui sont le lieu d'expression de la société occidentale sont des espaces où cette transformation est flagrante. Il n'est donc pas possible de ne pas en tenir compte et de continuer à faire les choses comme par le passé. Le scénario « No Car », sur lequel nous travaillons depuis quelques années, participe de cette vision. Les experts de la mobilité qui étaient choqués au départ par cette proposition le sont de moins en moins et s'ouvrent à un tel scénario. Il est évident que cela demande des étapes successives : il faut y arriver graduellement, mais cela fait aujourd'hui partie du possible.

Cet horizon du possible qui varie et qui change radicalement nécessite des réflexions radicales, en posant les bonnes questions et sans se voiler la face. – Durant les années '80, '90 on ne s'est préoccupé que du présent. Pour Bruxelles, ces années ont été celles de la création de la Région, avec une volonté sur le plan urbanistique d'éviter de nouvelles ruptures, en réaction avec le passé. La question du futur est aujourd'hui beaucoup plus présente dans la manière d'appréhender la ville. Les exercices de scénarios pour la ville montrent que le futur est aujourd'hui d'actualité et c'est une bonne chose pour avancer.

### 5. L'ÉMERGENCE D'UNE VISION PROPRE À BRUXELLES NE SEMBLE PAS ÉVIDENTE.

#### POURQUOI ?

**P.V.** : Il est essentiel que Bruxelles s'accepte telle qu'elle est. On a l'impression que Bruxelles louche encore beaucoup trop sur Paris, qu'elle ne s'accepte pas. A l'évidence, il s'agit de territoires profondément différents. Le principe de ville concentrée comme l'est Paris n'est absolument pas adapté à Bruxelles. En fait, il s'agit de tirer parti de la complication de l'espace politique et culturel bruxellois qui doit être considéré comme une qualité car elle donne de l'épaisseur à cette ville, à cette région, à ce territoire. Il faut sortir des comparaisons, des fausses références et s'observer plus clairement comme quelque chose de différent et donc de plus intéressant et de potentiellement innovant. Même la complexité politique de Bruxelles n'est pas qu'une limite.

**B.S.** : Cette comparaison avec Paris doit vraiment être évitée. Prenez notamment le point de vue spatial et le rapport avec la nature : Bruxelles a un contact avec la nature, beaucoup plus fort qu'à Paris. C'est important dans une période où les rapports avec la nature sont de plus en plus cruciaux. Elle est également un nœud sur les grandes liaisons de la mobilité à l'échelle européenne. Bruxelles est connectée à Londres, Paris, Amsterdam,... Alors que Paris est toujours une gare terminus, Bruxelles dispose d'une mobilité traversante, passante. Un autre atout de Bruxelles : une ouverture d'esprit, une plasticité dans la recherche de solutions qui la rendent si intéressante. En tant que capitale de l'Europe, elle occupe également une place essentielle car elle rend compte de la diversité des cultures, des langues. Même si d'autres villes comme Paris, Londres, Berlin occupent également une place importante en Europe, Bruxelles rend compte de cette diversité.

### 6. AU-DELÀ DES CONCEPTS DE VILLE COMPACTE ET DE VILLE DISPERSÉE,

#### VOUS PARLEZ PLUTÔT DE MÉTROPOLÉ HORIZONTALE. QUE RECOUVRE CETTE NOTION POUR BRUXELLES ?

**B.S.** : Ce qui nous intéresse, c'est de sortir de cette confrontation entre ville compacte et ville dispersée car l'image future de Bruxelles n'est pas celle de Manhattan, isolée du reste de son territoire. Bruxelles doit profiter de ce réseau de villes moyennes qui l'entourent. Chacune de ces villes possède une histoire aussi ancienne que celle de Bruxelles. On a pris le parti d'avoir une campagne urbanisée et on passe ainsi graduellement de la ville dispersée à la ville dense. Il s'agit d'un choix politique qui a été pris au début du XX<sup>e</sup> siècle, de vivre partout et de travailler partout. C'est de cette histoire-là qu'il faut partir pour réfléchir au futur de ce territoire. La référence à la métropole horizontale n'est pas uniquement constituée par le bâti, mais aussi par les grands espaces naturels qui sont aussi des figures urbaines, des matériaux métropolitains.

**P.V.** : Quand on évalue le nombre de mètres linéaires dont dispose chaque habitant de la zone RER, on voit que celui-ci dispose de beaucoup plus d'espace qu'un habitant de la région parisienne. Certes, dès qu'on rentre dans la partie plus dense de Bruxelles, cette linéarité diminue beaucoup. Il faudra clairement redessiner une relation avec les espaces ouverts dans la ville dense, et l'habitat ne résout pas toujours

ces problèmes. Toutes les idées à propos du tissu du canal ou du Jardin de l'ouest, un des espaces stratégiques que nous avons explorés, nous semblaient la façon de rendre cette réflexion plus claire.



Paola Viganò : « La zone du canal est l'endroit où il faut agir »

En même temps, à l'extérieur de la partie dense, cette région habitée devra évoluer et proposer de nouveaux services. Nous croyons qu'il faudra redistribuer les avantages et les inconvénients de la situation bruxelloise et trouver la façon de discuter à une échelle plus large. Bruxelles ne pourra résoudre tous les problèmes liés à son attractivité, notamment à l'égard des populations pauvres. Il faut clairement réfléchir à l'évolution de la Région de Bruxelles-Capitale et de son hinterland, de manière intégrée. Il faut dépasser cette apparente opposition entre ces territoires pour créer la métropole horizontale. Car quand on décrit celle-ci, même si Bruxelles est plus importante, elle ne fait pas pour autant désert autour d'elle. C'est une qualité, une richesse qu'il faut valoriser.

**B.S.** : De manière plus profonde, il faut prendre conscience que Bruxelles se situe aujourd'hui dans une megacity, la North Western Metropolitan Area, qui va de Lille jusqu'à Rotterdam et qui est un vaste territoire, d'une très grande puissance économique. Il faut arrêter d'imaginer qu'on est encore au temps des villes de Baudelaire. Le temps passe et il faut prendre conscience qu'on est au cœur de cette nouvelle métropole. Cela nécessite un état d'esprit et une autre approche. Il faut pour cela que les différentes entités politiques qui gèrent la métropole horizontale se mettent ensemble autour de la table et s'inscrivent dans cette réalité plus large.

## 7. DANS L'ÉTUDE DE STUDIO 012, LA DURABILITÉ SEMBLE OCCUPER UNE POSITION CENTRALE.

### EST-CE UNE CONDITION FONDAMENTALE DE VOTRE VISION ?

**P.V.** : Poser la question du développement durable dans la ville comme sujet d'étude est déjà une manière dépassée d'appréhender les choses car il n'y a pas d'option, pas d'alternative : on ne peut plus envisager de développement urbain sans cette condition. La durabilité est centrale. Ensuite, il y a la manière d'envisager cette question de la durabilité, au travers de certains thèmes. Nous avons par exemple travaillé sur le scénario No Car : c'est une manière de concevoir la ville durable, mais aussi la façon de pouvoir redessiner la ville autrement. La présence de la voiture agressive a tout envahi. Or Bruxelles est riche d'espaces magnifiques. Avec cette proposition on pourrait façonner une ville très agréable.

La question du recyclage est aussi un thème important pour nous. Mais on doit plutôt s'interroger sur des cycles de vie qui se terminent et voir comment évoluer vers de nouveaux cycles. Quand on prend le canal, cette idée est très claire : le canal doit se recycler comme un objet différent du passé. C'est aussi le cas de certaines économies parallèles qui se sont développées le long du canal et que nous avons mises en lumière, comme celle des voitures d'occasion, qui sont sans doute au bout d'une logique et qui doivent être recyclées.

En matière énergétique, il est essentiel d'utiliser toute l'énergie grise déjà présente sur le territoire, c'est-à-dire les atouts du bâti existant, même s'il faut bien sûr le transformer, le rénover. Cette question nous rapproche des questions urbanistiques beaucoup plus traditionnelles, avec l'importance de la structure de la ville et l'utilisation du bâti existant comme capital fixe. Il faut ouvrir de nouveaux cycles en réutilisant tout ce qui constitue le résidu de la transformation de l'espace et finalement imaginer qu'à partir de ce recyclage continu, on sort de l'idée de cycle de vie, mais on passe à l'idée de transformation perpétuelle. On passe de la question du développement durable de la ville au concept de la ville renouvelable, comme espace qui se renouvelle sans cesse. L'espace urbain peut se régénérer.

## 8. UNE DES DEMANDES FORMULÉES PAR LES COMMANDITAIRES DE CETTE ÉTUDE ÉTAIT DE TRAVAILLER

### SUR DES SCÉNARIOS PERMETTANT DE DÉPASSER LA DUALISATION DU TERRITOIRE.

### COMMENT AVEZ-VOUS RÉFLÉCHI À CETTE QUESTION ?

**B.S.** : Nous avons surtout envisagé cette question au travers du concept de perméabilité. On imagine de créer les conditions (cela n'arrivera pas spontanément) pour qu'une partie de la population aisée se rende dans les zones pauvres. Ce n'est pas le plus difficile à réaliser : des processus de gentrification,

le long du canal, sont déjà en cours. Il faut par ailleurs prévoir le déplacement de populations pauvres dans des parties de territoires plus riches. Côté ouest, cela paraît faisable ; côté est, c'est beaucoup plus difficile. Nous avons vu des expériences malheureuses, notamment dans le cadre de projets de logements sociaux, où l'on a clairement observé des réactions de rejet d'une volonté de mixité sociale. Or cette question de la perméabilité, il faut clairement la vouloir. Cela étant, nous sommes clairement opposés à la création de quartiers de logements sociaux parce que c'est une manière de faire de l'exclusion et non de l'intégration. La mixité, c'est très difficile à réaliser. Cela nécessite des projets sophistiqués, site par site.

Une autre manière de générer cette perméabilité, nous l'avons imaginée à partir d'une discussion avec un maire français qui nous disait : si l'on crée une petite école à l'échelle d'un quartier et si on se trouve dans un quartier défavorisé, la population scolaire sera originaire de ce quartier et l'effet ghetto jouera à plein. Par contre, si on crée des écoles à plus grande échelle, qui attirent des populations issues de plusieurs parties de la ville, cela crée de la mixité et de l'intégration. Ces clusters scolaires pourraient être associés à des équipements sportifs ou culturels, afin de créer des pôles attractifs et ainsi atteindre cet objectif de mixité. Ils pourraient aussi être installés à la lisière de quartiers, pour créer du lien entre les communes.

## 9. LES ESPACES STRATÉGIQUES QUE VOUS PROPOSEZ REPOSENT SUR DES OUTILS, DES INSTRUMENTS,

### MAIS AUSSI DES BESOINS DE LA VILLE QUE VOUS AVEZ MIS EN LUMIÈRE DANS VOTRE RAPPORT.

### COMMENT POUVEZ-VOUS CARACTÉRISER CES CAS D'ÉTUDE ?

**P.V.** : Les espaces stratégiques sur lesquels nous avons travaillé n'ont pas l'ambition d'être des zones-leviers. Il s'agit plutôt de projets tests.

Il y a tout d'abord le projet du Jardin de l'ouest qui a été assez critiqué, en raison de l'utilisation du thème des jardins potagers. Or ceux-ci nous sont apparus comme un élément fédérateur au sein de la population, permettant de structurer le territoire autour de grands espaces verts qu'on peut connecter avec le centre-ville. Le caractère un peu ingénu de cette proposition nous a été reproché : nous l'avons donc complexifiée avec cette idée d'innovation sur le plan de l'éducation, en créant des clusters scolaires. Sans doute faudrait-il aussi mieux travailler l'intersection entre ce Jardin de l'ouest et la zone du canal, pour créer des liens entre ces deux entités, afin que la zone du canal puisse profiter du Jardin et que le Jardin soit mieux connecté à la ville.

Autre espace stratégique : cette zone du canal, qui est le lieu de la pauvreté et l'endroit où il faut agir en insistant sur la nécessité de recyclage. Les possibilités autour du canal sont innombrables car on trouve une mixité de typologies et beaucoup de possibilités d'évolutions. Cette zone du canal nous a permis aussi d'aborder la réorganisation de la logistique urbaine. Une thématique que les architectes et les urbanistes ont tendance à négliger car il ne s'agit pas d'espaces en tant que tels. Or la logistique dessine les espaces. Il s'agit notamment d'imaginer les trajets de marchandises, le long du canal, en créant des connexions d'Anvers au nord du canal et du sud du canal à Charleroi. Entre les deux, le canal serait amené à endosser de nouvelles fonctionnalités.

Un troisième cas d'étude porte sur l'espace métropolitain de la Woluwe : on propose un espace connecté aux équipements et aux infrastructures à l'échelle de la métropole horizontale, avec deux éléments structurants : l'aéroport au nord et la Forêt de Soignes au sud. L'idée est d'y implanter des bureaux, des activités économiques ou de formation, mais aussi d'y valoriser la nature. L'idée du recyclage est également présente ici, notamment à l'égard du Woluwe Shopping Center, afin de l'ouvrir sur l'extérieur, de permettre une densification, tout en connectant ce lieu au quartier, aux espaces verts qui sont à proximité, pour créer une mixité d'usage autour de ce lieu monofonctionnel.

Il faut en tout cas voir dans ces propositions d'espaces stratégiques une sélection de lieux qui présentent des potentiels et qui peuvent servir de guides pour l'évolution de Bruxelles à l'horizon 2040.



51N4E  
BBS  
L'AUC

synthèse

## PETITE MÉTROPOLE / MÉTROPOLE MONDIALE

### 51N4E / BBS / L'AUC

#### EN COLLABORATION AVEC :

- MINT (MOBILITÉ)
- LABORATOIRE CHOROS/INTER/ENAC (SYSTÈME INFORMATIQUE GÉOGRAPHIQUE)
- URBAN SOLUTIONS (ANALYSE FINANCIÈRE, ÉCONOMIQUE, ENVIRONNEMENTALE)

#### FICHES D'IDENTITÉ

**51N4E** (en référence aux coordonnées géographiques de Bruxelles)  
Bureau créé en 1998 qui produit de l'espace pour des transformations urbaines et sociales. Ce bureau a acquis au cours du temps une réputation internationale et a des bureaux à Bruxelles et Tirana.  
Fondation par trois architectes-partenaires : Freek Persyn, Johan Anrys et Peter Swinnen.  
Lauréat du prestigieux prix Rotterdam Maaskant en 2004.  
Projets développés : Lamot (Malines), TID Tower (Tirana), C-Mine (BE), Skanderbeg Square (Tirana), 50 000 logements (Bordeaux), Vision stratégique pour l'extension d'Istanbul (IABR 2012)  
Projet récent en Belgique : C-mine (Winterslag) pour lequel le bureau a reçu un Belgian Building Award.  
Freek Persyn enseigne à l'Académie d'architecture de Mendrisio, Suisse.  
En 2010, Peter Swinnen est nommé Maître architecte de la Région flamande  
Exposition *Double or Nothing* au Bozar et à la AA school en 2011 et à la Graham Fondation Chicago en 2012.

**BBS** (Bureau Bas Smets)  
Bureau d'architecture paysagère créé en 2007  
Fondateur : Bas Smets, ingénieur-architecte et architecte paysagiste.  
Projets:  
Arles, Parc des Ateliers en collaboration avec Frank Gehry  
Paris, Bords de Seine en collaboration avec Didier Fusillier  
Bordeaux, 50.000 logements en collaboration avec l'AUC  
Tartu, Parc du Musée National de l'Estonie  
Courtrai, XPO en collaboration avec Office KGDVS  
Ingelmuister, Aménagement du centre-ville  
Lauréat en 2008 du prestigieux prix NAJAP, qui récompense les cinq paysagistes les plus prometteurs du moment.  
Exposition Luma/Parc des Ateliers à la Biennale de Venise en 2010

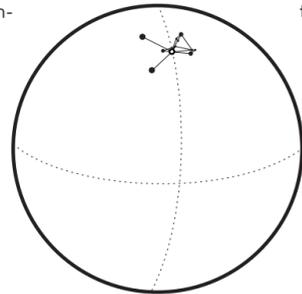
**L'AUC** (pour Ab Urbe Condita, « depuis la fondation de la ville », en latin)  
Bureau d'urbanisme et d'architecture, créée en 1996 par Djamel Klouche, François Decoster et Caroline Poulin, qui intervient du territoire à la micro-échelle.  
L'AUC est la plus jeune des équipes internationales lauréates du Grand Paris en 2008. Publication du *Grand Paris Stimulé* en 2009. Commissaire de la Biennale Bordeaux Agora 2010, 'stim Métropoles millionnaires'.  
Lauréats d'Europas V en 1999, des Nouveaux Albums de Jeunes Architectes en 2001 et du Palmarès National des Jeunes Urbanistes en 2005.

Projets : Réinventer Lyon La Part Dieu, Cluster de la Création en Seine-Saint-Denis, Lille 2030, Bordeaux 50 000 logements, PPP de la tour Tribunal de Grande Instance de Paris en collaboration avec l'OMA, 150 chambres d'étudiants entrepôts McDonalds à Paris.

Le travail de l'équipe issue des bureaux 51N4E, BBS et de l'AUC se fonde sur une déclaration assez provocatrice : « Bruxelles est une ville, une région métropolitaine, en besoin d'identité. Depuis l'élaboration de l'ambitieux plan de Léopold II pour Bruxelles à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville a en quelque sorte perdu le contact avec le monde et avec elle-même. La clef pour redéfinir Bruxelles, comme une métropole clé au sein de la nouvelle réalité de l'Eurodelta, est la gouvernance, avec un grand G. Dans sa forme la plus visionnaire, celle-ci peut ouvrir la voie à un niveau plus élevé de realpolitik dont la vision pour Bruxelles 2040 dépend à 100% ».

L'analyse se fonde sur un mouvement composé de la double spécificité de la métropole bruxelloise, celle du desserrement et du recentrement. Le desserrement renvoie Bruxelles à son appartenance à un territoire plus large, l'Eurodelta, à l'échelle de grandes méga-régions mondiales comme le Boshwash (Boston, New York, Washington) et le PRD (Pearl River Delta, qui regroupe e.a. les villes de Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong). Le recentrement renvoie pour sa part à l'idée de compacité et de diversité culturelle que présente Bruxelles et qu'il faut intensifier.

Définir Bruxelles, petite métropole mondiale, entre ces deux échelles de lecture pourrait donc constituer la prospective du présent urbain et métropolitain européen. Les interventions précoces ont pour objectif de faire tenir ensemble ces deux vocations qui construisent tous les jours l'identité bruxelloise. Elles se basent sur trois instruments : la mobilité, iconographiques (ou Iconographic Urban Fabrics) et les géographiques métropolitaines qui, dans d'intentions, génèrent des destinés à lui apportant une singulière dans ouverte sur le



Bruxelles, petite métropole, métropole mondiale

## I. QUELS ATOUTS POUR BRUXELLES ?

### EURODELTA

Le positionnement central de Bruxelles dans l'Eurodelta constitue indéniablement un atout. Ce territoire qui rassemble Bruxelles-Anvers-Gand-Bruges, Lille-Lens-Courtrai, Amsterdam-La Haye-Rotterdam-Breda-Eindhoven et la Rhur, avec Dortmund-Essen-Duisburg-Düsseldorf-Cologne, est une aire de coopération économique qui compte aujourd'hui 60 millions d'habitants et pèse 1 500 milliards d'euros dans l'économie mondiale (4<sup>ème</sup> place mondiale). Au sein de cette méga-région, Bruxelles occupe une place intéressante, notamment en termes de connectivité, mais elle doit trouver à la fois les conditions d'une coopération avec les grands pôles de cet Eurodelta et se construire comme un lieu compétitif au sein de ce réseau.

### 100% ÉTRANGERS – 100% BRUXELLOIS

Dans le même temps, Bruxelles est une ville compacte, cosmopolite, dense, ouverte, avant-gardiste, qui doit chercher à articuler simultanément les conditions de la grande échelle, celle de l'Eurodelta, comme de la petite, notamment en tant que ville multiculturelle. À cet égard, l'équipe 51N4E, BBS et l'AUC met en avant le slogan « 100% étrangers – 100% Bruxellois » : la mixité culturelle qui caractérise Bruxelles est le fruit d'une double réalité, l'une qui est liée à l'installation des institutions européennes à Bruxelles, l'autre qui réside dans le flux migratoire de populations défavorisées. Il s'agit de mener des politiques inclusives, qui mettent en valeur ces deux conditions, plutôt que de les opposer en imaginant des plans de développement international, d'un côté, et des contrats de quartier de l'autre.

### LÉOPOLD II

Toujours en ce qui concerne les atouts propres à Bruxelles, le plan de redéploiement de Bruxelles sous le règne de Léopold II (1865-1909) constitue, aux yeux de l'équipe, une leçon fondamentale car ce plan, malgré les critiques inhérentes à son mode de financement, a permis de développer une approche intégrale, basée sur une vision territoriale. Les axes et les boulevards, les parcs et les édifices publics ont tous été dessinés dans un raisonnement continu définissant mobilité, tissu urbain et paysage comme un ensemble de principes généraux susceptibles de créer la ville. Cette triple approche, on la retrouve dans le rapport de 51N4E, BBS et l'AUC. Autre enseignement tiré de ce plan de redéploiement datant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : le fait que les ambitions internationales de Léopold II s'opposaient à l'époque à celles de Charles Buls, bourgmestre de Bruxelles-ville, qui luttait pour la préservation et l'amélioration de l'échelle locale. Une dichotomie toujours bien présente qu'il faut impérativement dépasser en développant des synergies entre ces orientations dans une logique d'amélioration mutuelle.

### HYBRIDITÉ

L'hybridité est une qualité qu'il faut maintenir ou restaurer à Bruxelles. En effet, certaines tendances ont mené à des ségrégations importantes, dues aux changements démographiques ou aux grands développements du XX<sup>e</sup> siècle. De nombreuses zones de la ville fonctionnent de manière fermée sur elles-mêmes. Bruxelles est en train de devenir une ville ségrégée entre l'est et l'ouest, entre les grands quartiers monofonctionnels et le reste de la ville. Or l'attractivité de Bruxelles repose sur un environnement mixte, multicouche, hybride. Pour cela, il faut agir sur le logement, en l'implantant de manière omniprésente et multiforme (« Habitat total »), mais aussi sur les centres d'affaires et d'industries qui semblent aujourd'hui uniquement dépendants de leur accessibilité et qui pourraient devenir plus mixtes et plus attractifs. Ces quartiers (« Hybrid Business District ») pourraient alors dépasser leur fonctionnement actuel limité (9h-17h) et développer ainsi une vie urbaine pour tous les citoyens. Enfin, une approche de l'hybridité pourrait se baser sur la place que peut occuper l'éducation dans l'environnement urbain, en créant des alliances entre les entreprises et les programmes de formation et en redéveloppant les campus universitaires existants comme parties de la ville hybride.

## II. DES INSTRUMENTS POUR UNE LECTURE DE LA VILLE

Trois instruments sont développés pour permettre une lecture de la condition bruxelloise et le repérage des aspects structurants de la ville. Ces trois instruments – Enhanced Urban Movement, Iconographic Urban Fabrics et Géographies métropolitaines ont pour vocation de fournir des cadres stratégiques et spatiaux capables de préfigurer une vision pour Bruxelles. Le travail sur la mobilité à l'échelle de la zone RER (et même au-delà) donne une structure spatiale à partir de laquelle des projets de développement peuvent être entrepris. La cartographie des opportunités liées aux espaces publics fait émerger une structure des espaces communs potentiels. Enfin, repenser la place de la géographie dans la fabrication de la métropole bruxelloise est aussi un moyen de coordonner des enjeux spatiaux et environnementaux.

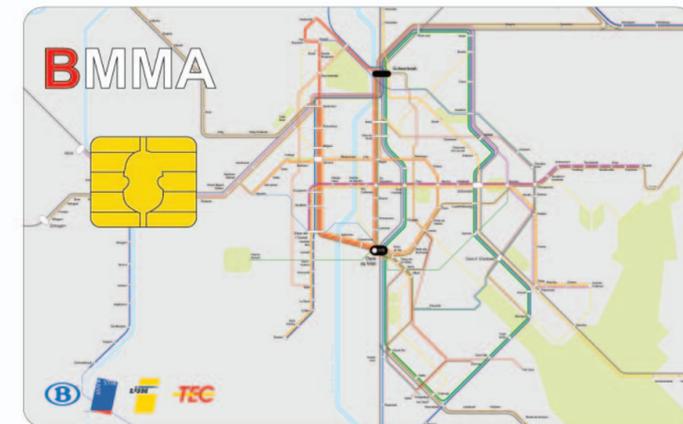
### PREMIER INSTRUMENT : ENHANCED URBAN MOVEMENT OU LA NÉCESSITÉ DE FAIRE ÉMERGER LES MOBILITÉS À VENIR À DE MULTIPLES ÉCHELLES

L'importance de la mobilité sur le développement des villes n'est pas à démontrer : or, actuellement, la situation bruxelloise en termes de mobilité se présente comme extrêmement ségrégée, avec d'un côté un centre hyper-accessible en transport en commun, héritage d'une conception de capitale centraliste et de l'autre, une périphérie elle aussi accessible, mais dominée par la voiture. Entre les deux : le reste de l'agglomération qui peine à offrir plus que des dessertes radiales.

Or le caractère urbain de Bruxelles, composé de multiples centralités, est une plus-value à développer.

### DU TRANSPORT À LA MOBILITÉ

La question de la mobilité est aujourd'hui extrêmement complexe : l'évolution de la société, permettant un réseau social et des pratiques sociétales beaucoup plus étendus, a profondément modifié les besoins de mobilités des utilisateurs.



Mobilités : de multiples motifs de déplacement

Ce qui prime aujourd'hui, c'est le temps mis à rejoindre une destination, plutôt que la distance parcourue. Il est donc important de rendre les transports publics compétitifs par rapport à la voiture et d'augmenter leur vitesse commerciale, leur efficacité et leur fréquence. Face à la diversité des déplacements, les transports public ne peuvent pas non plus répondre à tous les besoins : de multiples solutions alternatives (marche, vélo, carsharing,...) existent déjà, mais c'est dans leur intégration totale que réside le défi.

### LES PARADOXES BRUXELLOIS

Premier paradoxe : la Jonction Nord-Midi, nœud gordien du réseau national, est sujette aujourd'hui à une congestion très importante, dommageable à l'échelle nationale, avec dans le même temps des gares complètement sous-utilisées, comme la gare de Bruxelles Congrès ou de Bruxelles Chapelle, dont les alentours sont des taches aveugles dans la ville. La congestion de cette infrastructure est contradictoire avec la sous-utilisation de son potentiel.

Autre paradoxe : le fait qu'un habitant vivant à 70 km de la capitale rejoigne plus vite son travail à Bruxelles qu'un Bruxellois devant traverser la ville. Bruxelles reste au centre névralgique du réseau et celui-ci, a priori isotrope, s'est formalisé de manière hiérarchisée dans son utilisation origines-destinations, tout en devant desservir de manière contradictoire le plus grand nombre d'arrêts possible. Il est temps de dépasser cette approche centraliste.

### COMPOSER AVEC L'INFRASTRUCTURE

Un autre problème inhérent à la spécificité bruxelloise est la complexité et le peu de cohérence et d'intégration entre les différents opérateurs de transport public. Les différentes opportunités de mobilité ne sont pas du tout renseignées aux usagers qui ignorent l'existence de liaisons plus rapides, via un autre opérateur présent sur le territoire. La nécessité de rassembler les différents réseaux (la STIB, De Lijn, SNCB, TEC) au sein d'un système cohérent pose la question d'une gestion intégrée et commune de la mobilité en région métropolitaine. Or, aujourd'hui, chacun des opérateurs reste cloisonné dans son système de réseau. Cette situation est criante lorsque l'on observe le projet de RER : même s'il développe le réseau ferré à Bruxelles, il est peu métropolitain, peu intégré au réseau STIB et reste cloisonné dans un système de trains de banlieue, avec une approche pendulaire et peu urbaine. Or les infrastructures présentes offrent un grand potentiel d'interopérabilité qui pousse à revoir la sur-séparation des réseaux actuels. Alors que Bruxelles est extrêmement bien connectée au reste du pays et de l'Europe, elle est reliée à son propre territoire de manière très inégalitaire.

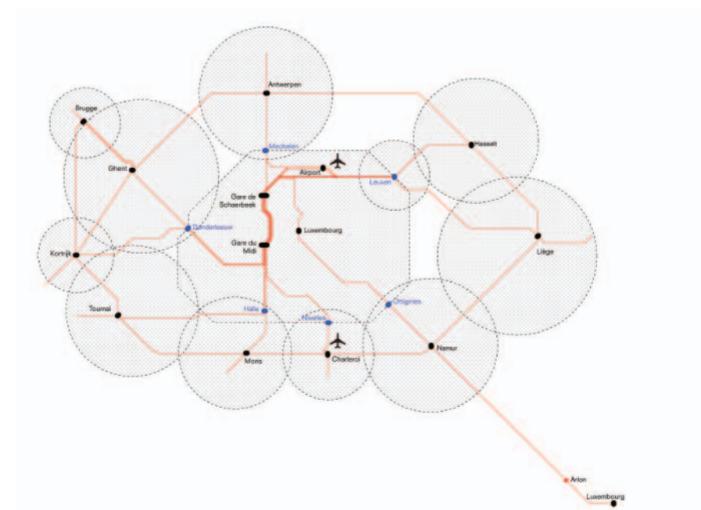
### UNE MOBILITÉ METROPOLITAINE À MULTIPLES ECHELLES

La réorganisation de la mobilité se base sur la mise en place de différentes échelles de mobilités. Celles-ci sont complémentaires, mais possèdent chacune un réseau indépendant adapté à leur objectif. Elles s'organisent selon une hiérarchie des types de déplacements, pour offrir à chaque échelle de trajet une réponse appropriée, claire et efficace. Cela passe par une réorganisation, une optimisation et une hiérarchisation des mobilités.

La proposition se base ainsi principalement sur la mise en place de quatre échelles distinctes de mobilité : les grands trajets internationaux de type TGV déjà bien développés, les transports inter-métropolitains de type IC, une nouvelle échelle de déplacement – les deux boucles – faisant le lien entre le trans-

port IC et la dernière échelle, qui est celle des transports régionaux et locaux de type RER, STIB, TEC, DE LIJN. Cette réorganisation nécessiterait la création d'une entité gérant l'ensemble de la mobilité à l'échelle de la zone RER : une Brussels Metropole Mobility Agency ou BMMA, mais aussi une séparation physique et opérationnelle des réseaux entre la SNCB (trains IC) et la BMMA (trains, trams, métros, bus) pour une gestion efficace de la mobilité régionale et une optimisation des infrastructures.

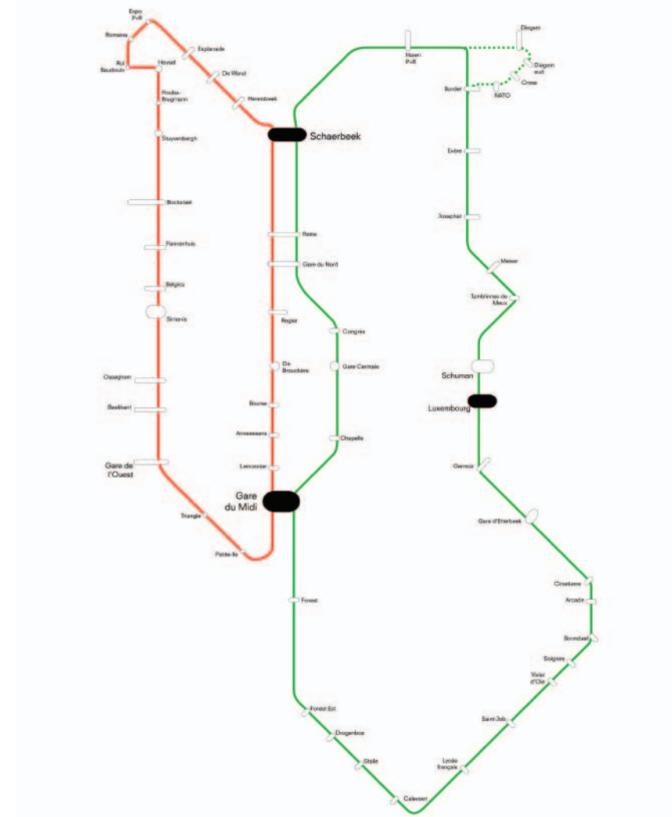
Le réseau inter-métropolitain de transport public proposé se compose d'une maille de 20 à 30 km de côté : il s'agit des gares IC des villes principales (Gand, Anvers, Charleroi, Liège,...) et des gares IC intermédiaires des pôles existants (comme Louvain, Ottignies ou Denderlœuw). Le transport interurbain serait cadencé (partout 6 trains par heure) avec seulement 3 arrêts à Bruxelles (Midi, Schaarbeek- voyageurs et Luxembourg), reliant Bruxelles et le reste de la Belgique.



Nouvelle organisation du réseau SNCB interville (IC) plus équilibré et moins centralisateur.

A l'échelle de la Région, deux boucles de transport sont créées, faisant le lien entre les trois arrêts précités les gares urbaines de la Région en réutilisant en partie l'infrastructure ferrée SNCB et en partie l'infrastructure STIB : l'une utilisant l'axe pré-métro Nord Sud relié à la desserte Ouest, l'autre passant par la Jonction ferroviaire Nord-Midi reliée à la desserte Est (ligne 26 Tunnel Schumann Josaphat). Ces deux boucles viennent s'ajouter au système métro existant et donnent à la Région une nouvelle structure de mobilité capacitaire en révolutionnant l'opposition centre-périphérie actuelle. Cela suppose bien sûr une adaptation des matériels roulants.

L'équipe propose également une intégration urbaine des lignes RER traversant la région, en les connectant au réseau urbain (métros, trams et lignes ferrées) pour offrir une relation plus égalitaire et mutuelle entre Bruxelles et la zone RER et dépasser le caractère de trains de banlieue. Le fonctionnement des deux boucles internes révèle un grand potentiel, car les lieux de mobilité ne doivent pas seulement être fonctionnels : ils ont aussi un potentiel de centralité et d'intensité urbaine.



Projet de réorganisation du transport public bruxellois, en deux boucles utilisant les infrastructures ferroviaires existantes (train et pré-métro).

Le projet en termes de mobilité comprend également une estimation des coûts qui restent acceptables en termes d'infrastructure par rapport notamment au coût astronomique du doublement de la Jonction Nord-Midi ainsi que du potentiel d'usagers à l'horizon 2040.

### MOBILITÉ DOUCE ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il est important d'intégrer le réseau de mobilités douces aux questions de transports. Ainsi l'utilisation du vélo peut être rendue plus attractive et aisée si le réseau cyclable propose des trajets respectant la topographie, offre plus de confort et de sécurité aux usagers. Il est évident que la question de la mobilité en ville nécessite une position très claire quant à la place de la voiture. Il est nécessaire de réduire la circulation automobile et le nombre de places de stationnement pour permettre la reconquête de la ville par les habitants. Cela nécessite une stratégie globale à l'échelle de la Région, mais aussi à l'échelle RER. La gestion de la logistique est un autre élément clef dans l'amélioration des pratiques de mobilité, en permettant l'utilisation des gares, des arrêts de trains ou de trams comme nœuds logistiques et en utilisant des trains ou des trams cargos aux heures creuses. Le canal est également une infrastructure capacitaire importante permettant du transport logistique à l'échelle globale, industrielle, mais aussi locale et urbaine. Enfin, le traitement des lieux de mobilité est une autre facette du projet de mobilité, afin que ceux-ci deviennent des centralités privilégiées et attractives, avec une mixité de fonctions allant plus loin que la fonction commerciale.

### SECOND INSTRUMENT : LES ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS POUR UNE CARTOGRAPHIE DES OPPORTUNITÉS LIÉES AUX ESPACES PUBLICS AU SENS LARGE

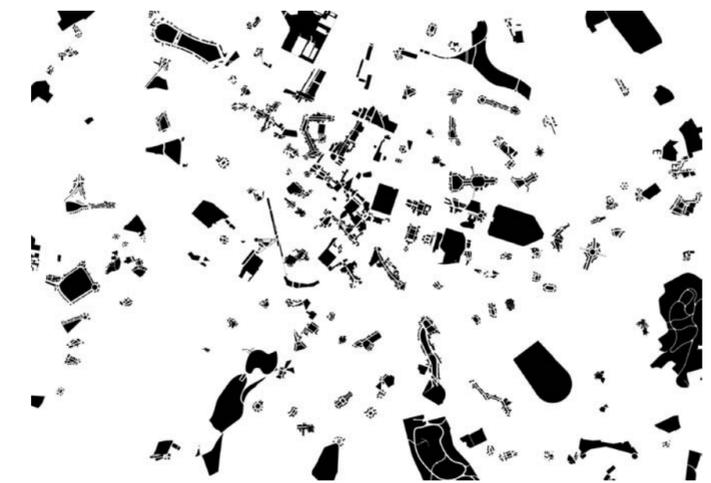
Autre instrument central : les Iconographic Urban Fabrics (ou tissus urbains iconographiques).

L'idée est d'appréhender l'espace public, en envisageant celui-ci dans son interaction permanente avec le plein, le construit, le programmé et le travail passe par un inventaire minutieux des diverses formes de lieux publics dans la ville pour faire émerger une structure des espaces communs potentiels.

L'élaboration de cet instrument s'appuie sur le travail réalisé en 1748 par Giambattista Nolli, architecte. Ce dernier a cartographié Rome de façon inédite : alors que les bâtiments sont montrés en poché noir, les espaces publics – qu'il s'agisse de places et de rues, ou des espaces intérieurs des bâtiments publics – restent blancs et apparaissent comme une exploration bidimensionnelle du sol public de la ville. Architecture et vide entrent dans une relation évidente : les bâtiments définissent les espaces ouverts et l'espace ouvert qualifie les bâtiments.

### UNE MULTIPLICITÉ DE LANGAGES

Il s'agissait de réfléchir aux éléments constitutifs de la condition publique d'une ville, aux types d'urbanités permises par la ville contemporaine. À cet égard la richesse de l'espace public bruxellois repose sur la multiplicité de son langage, sur la diversité de ses lieux publics, sur l'apparente incohérence de la collection. Celle-ci regroupe des formes léopoldiennes, des petites places de la ville médiévale, les îlots évidés des grilles modernes, les centralités des communes agrégées autour d'un centre dense, les places des églises des bourgs ruraux, les centres commerciaux des bords d'autoroutes, les musées d'envergure



Inventaire des espaces publics bruxellois, composés de parcs (parc du Cinquanteenaire, parc de la Basilique,...), de places (Flagey, square Ambiorix,...), d'avenues et de rues (rue Neuve, chaussée d'Ixelles,...), de sites (Campus de la Plaine, Tour et Taxis,...).

régionales ou internationales, les terrains de sports de la citta diffusa (ou ville diffuse) ou encore les aires de jeux ou de loisirs le long de l'eau. Pour tout cela il fallait trouver une organisation pour cette collection d'objets disparates, repris sous la forme d'un atlas,

### DES CONDITIONS D'INTENSITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

Huit conditions d'intensité de l'espace public ont été identifiées dans le cadre de ce travail, permettant d'englober la plupart des situations publiques des métropoles contemporaines. Ces conditions permettent de questionner la notion d'espace public et la superposition de ces caractéristiques permet de rendre un espace potentiellement plus intense, plus attractif.

Quelles sont ces huit conditions ?

- *une coproduction programmatique* : cette condition concerne les programmes, publics (musées, écoles,...) ou privés (commerces, cafés, restaurants), qui, en s'enroulant autour d'un espace public, permettent de le singulariser et de le rendre plus attrayant. Le fait qu'il y ait plusieurs programmes autour d'un même espace correspond à la situation qui a le potentiel d'être le plus intense.

- *une dilatation confortable* : il faut différencier de simples rues et la respiration apportée par un espace public (même peu dessiné). Une des caractéristiques les plus évidentes pour qu'un espace public se singularise et soit attractif réside dans la dilatation qu'il propose, qu'il fabrique au sein de zones plus

denses. Cet espace sera potentiellement plus intense encore s'il possède des qualités esthétiques ou si sa spatialité permet une appropriation par le confort qu'il apporte à la ville.

- **la mobilité** : un espace public sera potentiellement plus intense s'il est bien connecté au reste de la métropole. Ce lien peut exister selon des critères spatiaux (connexion par des rues), mais aussi par des mobilités de plus grandes échelles (train, métro, tram, voiture).

- **le réseau** : un lieu public donné sera plus intense s'il est intégré dans un sous-système d'espaces publics qui forme un réseau relativement serré.

- **les aménités naturelles** : soit l'environnement naturel de la métropole, un ensemble de données géographiques, comme les cours d'eau, la topographie, le climat. Bruxelles possède à cet égard un potentiel riche qui nécessite une singularisation qui peut prendre sens à toutes les échelles de la métropole.

- **les lieux symboliques** : l'espace public regroupe aussi les espaces symboliques d'une ville, comme les lieux de manifestations culturelles ou politiques. Ces lieux racontent l'histoire de la ville. Ils sont des lieux de l'identité que la ville s'approprie.

- **les terrasses** : les villes doivent pouvoir fournir des lieux qui permettent de la contempler depuis certains points. Elles doivent offrir des vues emblématiques de l'espace urbain. La topographie ou les bâtiments de grande hauteur peuvent être à l'origine de ces vues.

- **l'historique** : l'histoire a aussi forgé la sphère publique des villes et a déterminé des lieux qui se sont progressivement révélés comme étant incontournables dans la structure générale des espaces publics d'une ville sans pour autant résumer celles-ci aux vieux centres médiévaux ou aux grands tracés du XIX<sup>e</sup> siècle.

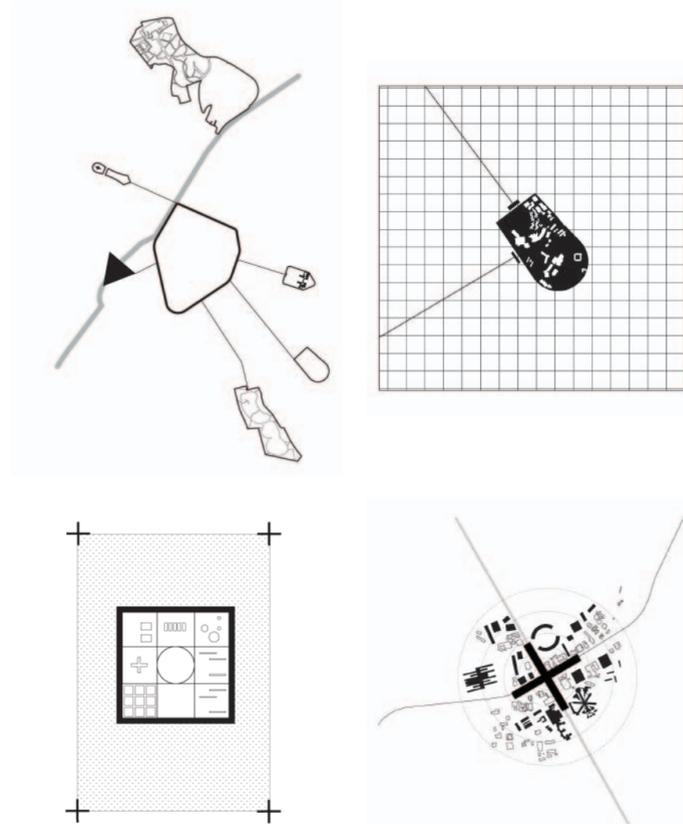
## QUELLE INSCRIPTION TERRITORIALE ?

Pour renforcer l'image publique de la métropole bruxelloise, l'équipe préconise de renforcer les espaces publics existants, en dégagant des lieux identifiants, d'envergure, aptes à remobiliser des territoires. Cette approche contribue à une forme de polycentrisme adaptée à cette vision de Bruxelles, petite métropole mondiale, qui doit pouvoir trouver des formes de compacité et de recentrement, tout en s'intégrant dans le jeu des plus grandes échelles territoriales.

## TROIS STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE

Plusieurs modes d'intervention sous-tendent les Iconographic Urban Fabrics.

Les **'Commodités urbaines'** concernent le renforcement des structures publiques locales. Ce mode d'intervention est à rapprocher des contrats de quartier à la différence qu'il ne se limite pas aux quartiers en difficulté et qu'il vise à stimuler le fait métropolitain dans son ensemble. La stratégie est de multiplier et diversifier les points publics pour générer de la proximité, de l'intensité et des lieux d'intérêt. Il s'agit de stimuler la substance urbaine en dynamisant les espaces publics existants, mais aussi en créant de nouveaux espaces sur des friches ou des terrains vagues qui s'inscrivent dans des réseaux existants. Il faut programmer de telles interventions en y inscrivant de manière prioritaire des programmes innovants (mixtes, type logement + bureau, programmes d'économie créative).

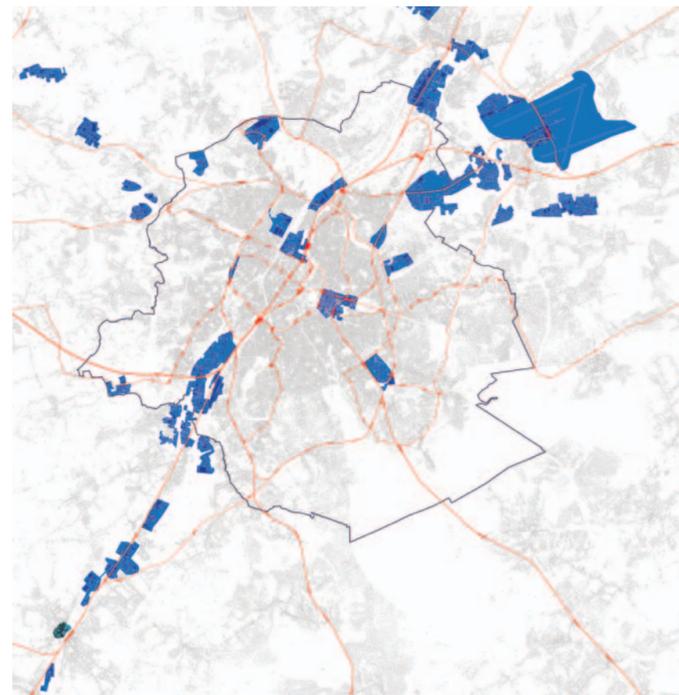


Renforcement de la structure Léopold apte à ouvrir la ville, connections et programmations des mégaforms, centralités attractives, mégabâtiment comme catalyseurs publics (Abattoirs, Cinquantenaire, Heysel, ...). Noeud de mobilité, d'intensités, d'équipements et de programmes

Les **'Megaforms'** reposent sur le renforcement et la création d'espaces publics d'envergure et d'attractivité à l'échelle métropolitaine, aptes à remobiliser les territoires et les quartiers attenants. Ce mode d'intervention repose sur le réseau de mobilité et sur la création des deux boucles (cfr supra). Ces grands espaces publics participent au recentrement et à la compacité autour de lieux attractifs aptes à faire ville, tout en engendrant une densification importante de leur pourtour et des quartiers environnants. Différents leviers comme la lutte contre la dualisation, la programmation et la densification peuvent être mobilisés.

Les **'Hybrid City Parts'** se basent sur les attracteurs métropolitains, qu'ils soient économiques (zones de bureaux), de production (zones industrielles) ou de formation (campus). Certaines de ces zones, aujourd'hui monofonctionnelles, ont un réel potentiel de participer plus activement et de manière plus hybride à la vie métropolitaine. Ces zones bien connectées et qui ont déjà un programme attracteur et économique important ont la capacité de soutenir un développement mixte. La stratégie consiste donc à densifier et hybrider ces parties de ville.

Ces trois modes d'intervention sont à imaginer et à implémenter tant à l'échelle de Bruxelles que dans la zone RER.



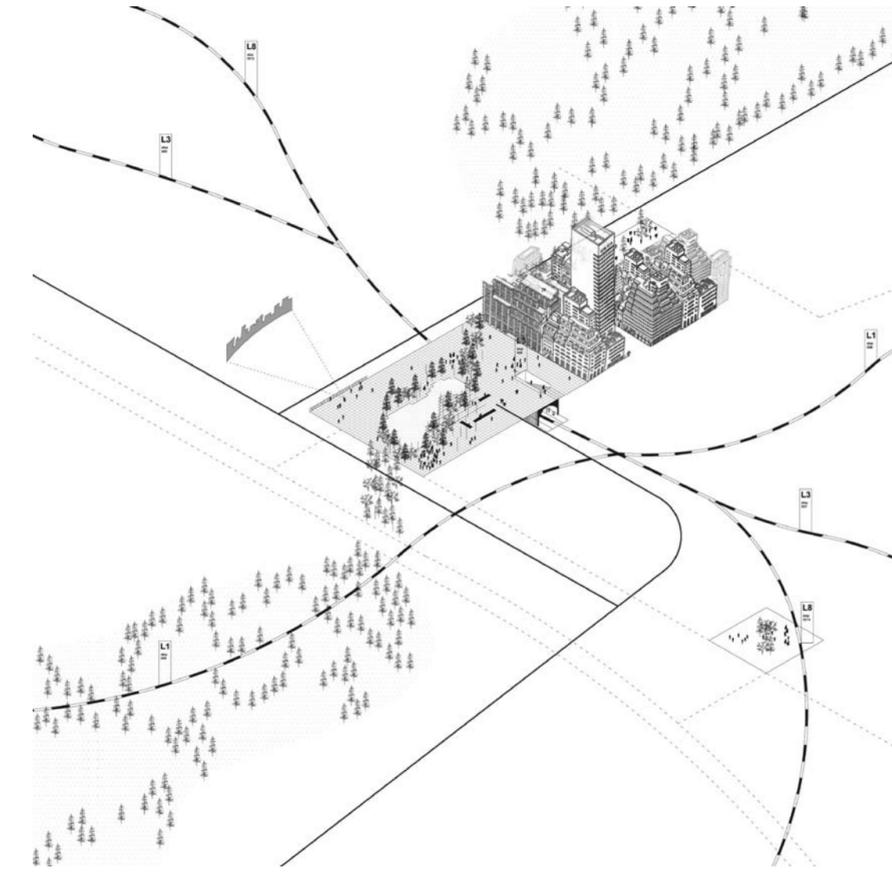
Les zones bleues « Hybrid City Part » sont aujourd'hui mono fonctionnelles (bureau, université, industrie,...) et devraient accueillir de nouvelles fonctions pour rendre la ville habitable.

## TROISIÈME INSTRUMENT : LES GÉOGRAPHIES MÉTROPOLITAINES OU REPENSER LA PLACE DE LA GÉOGRAPHIE DANS LA FABRICATION DE LA MÉTROPOLÉ BRUXELLOISE.

Dans cette partie de l'étude, la topographie et l'hydrographie sont considérées comme des éléments structurants du paysage et de l'espace métropolitain bruxellois. La géographie est utilisée comme un instrument d'organisation du territoire.

## UN TERRITOIRE CARACTÉRISTIQUE

Le nord de la Belgique et les Pays-Bas sont caractérisés par un paysage plat, sans relief et par un réseau hydrographique important. Si les fleuves en Hollande se terminent sous forme d'estuaires, le territoire belge est pour sa part drainé par une série de fleuves qui prennent tous leur source en France pour se jeter dans la mer du Nord. Ce réseau hydrographique qui couvre 7% du territoire est à l'origine de l'implantation des villes, les a fait prospérer et les relie les unes aux autres. Parmi ces villes, Bruxelles a vu sa rivière et ses affluents réduits au minimum, au point de les faire disparaître en les enterrant ou en les canalisant. Cette mutation volontaire présente d'ailleurs des répercussions défavorables en termes d'inondations. C'est pourquoi, selon 51N4E/BBS/AUC, l'identité hydrographique de ce territoire doit retrouver sa place au cœur des réflexions contemporaines, avec la spécificité d'une organisation par bassins versants qui devrait présider à la création d'une structure paysagère adaptée à l'échelle de la ville.



La répartition paysagère qui caractérise la Belgique (absence de relief au nord, espaces boisés au sud) a eu pour effet de limiter l'urbanisation au sud alors qu'au nord s'éparpillent de nombreuses villes et leur localisation est liée au système hydrographique. C'est éloquent lorsque l'on envisage la question à l'échelle du pays : 70 villes belges se trouvent le long des cours d'eau.

La zone RER est un exemple intéressant qui illustre le rapport entre hydrographie et étalement urbain. Plus le réseau hydrographique est ramifié, plus les villes se multiplient. La capillarité du réseau hydrographique de cette zone a généré un ensemble de bassins versants appartenant à un système hydrographique de drainage. Or, bien souvent lorsque l'on aborde le territoire de Bruxelles, on fait référence à la seule vallée de la Senne, sans faire référence à ses affluents. Dans un premier temps, l'étude a d'ailleurs axé ses recherches autour de cette vallée pour élaborer un système paysager adapté à Bruxelles, avec la Senne au cœur de Bruxelles retrouvant sa place d'élément naturel structurant. Cette idée rejoignait celle d'une ville divisée en deux, rive gauche et rive droite. Or la Senne n'a pas l'envergure d'un grand fleuve structurant comme la Seine ou la Garonne et Bruxelles n'est ni Paris, ni Bordeaux. Dès lors, 51N4E/BBS/AUC s'est plutôt attaché à mettre en exergue la multiplicité des bassins

versants qui caractérise davantage Bruxelles, chacun d’entre eux déterminant des périmètres assimilables à des ensembles de quartiers. Huit bassins versants qui sont autant de projets paysagers à traiter selon un phasage sur le long terme, avec pour points d’attention le système de régulation de l’eau, de nature à traiter les nombreuses zones de la Région de Bruxelles Capitale sujettes aux inondations, et le système de parc continu, véritable paysage structurant à l’échelle du bassin versant.

#### ÉTUDE DE CAS : LE MOLENBEEK

Parmi les huit bassins versants, l’équipe a choisi d’analyser le bassin versant du Molenbeek, affluent de la Senne. Sur le plateau du Molenbeek, on trouve de grands espaces naturels. Leur caractéristique est d’infiltrer l’eau de pluie. Dans un système de gestion de l’eau, de tels espaces sont nécessaires pour la perméabilité de leur sol ; il faut donc en tenir compte dans le cadre d’une future urbanisation. Dans les pentes, on retrouve différents espaces publics, en terrasses, connectés à des boulevards plantés, qui contribuent au ralentissement des écoulements d’eau et préviennent les inondations dans la vallée. Il s’agit donc de les préserver et de densifier les plantations pour limiter ce phénomène d’inondations.

La vallée est pour sa part composée d’une séquence de bassins, fontaines, étangs connectés au Molenbeek. Ces espaces constituent des zones de stockage où viennent se déverser les eaux pluviales. Leur volume demande à être expertisé et optimisé.



La vallée du Molenbeek (bassin versant) est située au Nord de Bruxelles et va du Heysel à Berchem en incluant une partie du Ring hors de la Région. Une stratégie de parcs continus pourrait être mise en œuvre, ainsi qu’une gestion des eaux (infiltration, ruissellement, retenues).

Le long du trajet du Molenbeek qui se développe sous différents états (parfois réduit à son état le plus minimal et sauvage, parfois généreusement mis en valeur à certains endroits, mais aussi canalisé à d’autres), viennent se greffer une série de parcs (le Parc Albert, le Parc de Laeken, le Parc Roi Baudouin) qui séquencent le paysage, de manière autonome. Peu fréquentés, ils offrent pourtant un contexte exceptionnel. Viennent également s’intercaler sur ce territoire des parcelles industrielles attenantes aux parcs, potentiellement mutables dans les années à venir.

L’ensemble des parcs, connectés aux parcelles attenantes, pourrait constituer le premier système de parcs continu à Bruxelles. La vallée du Molenbeek serait ainsi une nouvelle figure paysagère dans l’enceinte de Bruxelles Capitale, soit un parc unique venant bouleverser la pratique actuelle des espaces verts à Bruxelles. Par ailleurs, le bâti pourrait en être remodelé : les arrières de façades qui bordent actuellement ces entités paysagères pourraient devenir des façades principales donnant sur les parcs. Enfin, l’arrivée du RER et la planification de nouvelles gares pourraient permettre de créer un moment paysager particulier accessible à tous.

#### UN SYSTÈME STRUCTURANT PAR AFFLUENT

En termes de stratégie de mise en œuvre, le mode d’intervention ‘Vallées’ vise à combiner le potentiel d’un environnement paysager qualitatif et celui d’une accessibilité et mobilité améliorées, permettant à la ville de renouer avec son territoire. Les affluents deviennent une structure cohérente de développement. Ces



Le réseau hydrographique bruxellois est marqué par les vallées des affluents de la Senne (Maelbeek, Woluwe, Molenbeek,...), mais la rivière principale (Senne) a disparu car elle a été enterrée.

zones, reliées par une structure publique aux points de mobilité et à une structure paysagère unifiée, peuvent accueillir un développement de l’habitat extrêmement qualitatif, très accessible et jouissant d’un environnement paysager unique.

Les recommandations pratiques seraient de créer un plan « affluents-mobilité », ainsi qu’une cellule opérationnelle à l’échelle de la zone métropolitaine, comprenant les trois régions, avec la création d’un système paysager continu, une gestion des eaux par bassins versants (plateau, pentes, vallée), et de développer des programmes de densification en lien avec la mobilité et les parcs ainsi créés. Cette stratégie développée à l’échelle de Bruxelles pourrait l’être également à l’échelle du RER, le long des affluents de la zone RER pourvus de nœuds de mobilité.

### III. DES PROJETS D’ALLIANCES POUR STIMULER LE TERRITOIRE

Deux réflexions générales sous-tendent ces projets d’alliances qui mettent en œuvre les trois instruments : mobilité, espaces publics et paysage. Tout d’abord, l’idée selon laquelle on ne peut concevoir un projet fort pour Bruxelles sans une gouvernance coordonnée à son échelle. Pour l’équipe, un périmètre d’échelle métropolitaine donnerait à un gouvernement urbain les moyens d’une vraie action stratégique et permettrait de dépasser la schizophrénie géographique actuelle « bilingue le jour, francophone la nuit », en réintégrant les habitants de la périphérie dans le système urbain bruxellois.

Ensuite il s’agit de mettre en œuvre des stratégies et des outils de développement qui réagissent aux conditions spécifiques du territoire bruxellois. L’activation des différents modes d’intervention permettrait ainsi la fabrication d’une ville, non plus segmentée et antagoniste entre les projets à grande échelle et ceux développés dans les quartiers, mais associative et complémentaire entre différentes logiques, sur la base de projets d’alliances tant en termes de gouvernance et de fabrication de la ville, qu’en termes de complémentarité et de renforcement simultané des modes d’interventions.

#### QUATRE CAS D’ÉTUDES

Pour illustrer le potentiel des projets d’alliances, l’équipe a développé quatre cas d’études qui combinent plusieurs modes d’interventions qui s’associent et se renforcent mutuellement afin de donner à ces zones un développement multivoque. Ces cas d’études ne sont à comprendre comme des projets définis, ils s’attachent plutôt à démontrer que par la mise en place des trois instruments, des zones, parfois délaissées dans les plans stratégiques actuellement, ont un potentiel de développement extrêmement important et stratégique pour le futur de la Région.

#### LA VALLÉE DU MOLENBEEK

Ce cas d’étude permet de mettre en évidence le potentiel du mode d’intervention ‘Vallées’. Le Molenbeek, affluent de la Senne, devient une structure cohérente, et un parc unifié relie les différents espaces verts existants. Sur les plateaux,

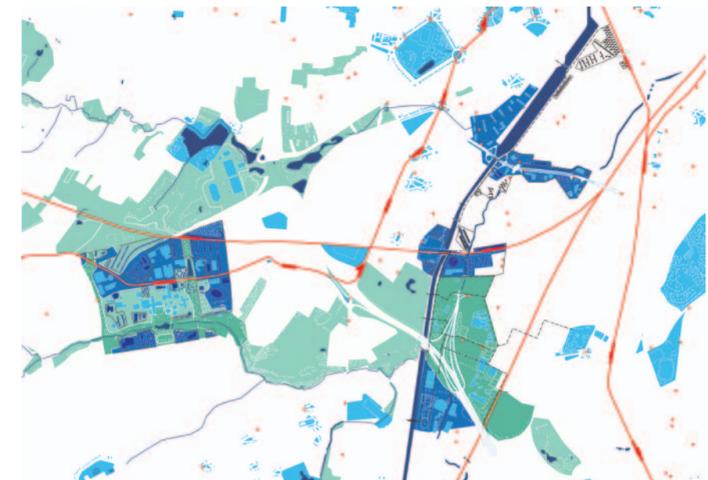
certaines zones d’agriculture sont consolidées et protégées pour permettre une infiltration efficace. Autour de cette entité paysagère, on trouve de nouveaux développements, rendus accessibles par le nouveau réseau de mobilité et par une nouvelle structure d’espaces et de lieux publics connectés et intégrés à l’existant selon le mode d’intervention ‘Commodités urbaines’. Ces développements s’intègrent aux zones de bureaux et au campus de la VUB, hybridant ainsi ces zones monofonctionnelles.

#### HAREN ET LA WOLUWE

La vallée de la Woluwe définit ici aussi une accroche territoriale et paysagère à de nouveaux développements d’habitat ou d’activités, en fonction des nuisances sonores. Sur les plateaux, les espaces non bâtis le long de la frontière régionale sont organisés en une structure d’espaces ouverts perméables qui permettent l’infiltration de l’eau et structurent le territoire. Cette structure d’espaces ouverts se combine avec l’insertion d’une ‘Mégafarm’ prenant appui sur l’infrastructure de transport (boucle est et métro nord). Cet espace public en forme de croix formalise le croisement de cette logique paysagère et de l’axe économique autour de l’aéroport. Il permettrait d’articuler quatre équipements majeurs : le nouveau siège de l’OTAN, la nouvelle prison (qui est envisagée pour l’instant à Haeren au Dobbelenberg), un nouveau stade et une faculté de R&D agronomique. Autour de ces nouvelles structures se développeraient également des activités économiques (bureaux, industries urbaines,...) et du logement.

#### ÉRASME – SOUTH CANAL ZONE

Sur ce territoire, les modes d’intervention ‘Vallées’ et ‘Hybrid City Parts’ se combinent pour apporter une forme d’urbanité hybride au campus Erasme et à la zone industrielle sud le long du canal. Le campus est le lieu d’un développement intense, rendu possible par la présence de l’université et de l’hôpital et grâce à l’amélioration de l’accessibilité de ce territoire. Ce développement intense s’accompagne d’une requalification des zones paysagères des affluents Vogelzangbeek et Neerpeldebek qui sont intégrés à cette nouvelle partie de



Zone d’Érasme-canal Sud : ce territoire comprend des Iconographic Urban Fabric (bleu clair) comme l’hôpital Erasme, le parc Astrid avec le stade de football, ... et le projet en propose de nouveaux (en face de l’hôpital, le long du canal,...) ainsi que de nouveaux espaces verts.

ville hybride. Au niveau de la zone industrielle sud, un développement moins intense s'opère, le long des axes de liaison et de mobilité. Plus en amont du canal, un lien paysager s'installe, connectant le Vogelzangbeek et le Geleys-tebeek avec la Senne et le canal, pour créer des continuités vertes avec les connexions publiques.

#### PLACE DE L'EUROPE

Ce cas d'étude exploite pour sa part le mode d'intervention 'Megaform'. Un nouvel espace public triangulaire est dessiné dans la partie ouest de la ville. Il développe de nouvelles pratiques urbaines et renforce celles préexistantes, en donnant à l'abattoir et à ses activités un terrain métropolitain plus large. Il est en effet rendu accessible à tous les citoyens de Bruxelles et de la région RER grâce à sa situation sur les deux boucles.

Ce triangle est composé d'un espace minéral pour des activités et des événements de grande échelle et d'un espace végétal qui souligne la topographie et les vues splendides vers la ville. Autour de cette 'Megaform' et des nouvelles centralités urbaines qui y sont générées, peuvent s'articuler de nouveaux développements. Ce vaste espace public est connecté à la structure urbaine existante et forme un réseau dense d'espaces et d'infrastructures publiques qui relie ce triangle à la gare du midi, au système de parc de Forest, aux quartiers sud d'Anderlecht,...

En conclusion, l'équipe rappelle qu'il ne faut pas voir leur étude comme un plan mais bien comme une vision et comme une méthode qui doit permettre de développer des stratégies de projets qui associent tous les acteurs et les partenaires impliqués (politiciens, techniciens, citoyens, associations,...). Une vision n'est jamais qu'une ouverture sur la construction d'une ambition claire et assumée pour la zone métropolitaine bruxelloise.



La zones des abattoirs ou nouvelle « Place de l'Europe » : le projet vise à créer des deux côtés du canal, à proximité des abattoirs, un très vaste espace public d'importance métropolitaine, afin de doter cette partie de la Région d'une « Megaform » attractive.



Place de l'Europe

## FREEK PERSYN (51N4E) ET BAS SMETS (BBS)

interview

## « ASSUMER LA COMPLEXITÉ POUR GÉNÉRER LA VILLE »

Freek Persyn, 51N4E et Bas Smets, BBS

### 1. QUELLES SONT LES DIFFÉRENTES DISCIPLINES MOBILISÉES

POUR L'ÉLABORATION DE VOTRE TRAVAIL SUR BRUXELLES, PETITE MÉTROPOLE MONDIALE ?

QUELLES ONT ÉTÉ LES CONTRIBUTIONS RESPECTIVES DE CHACUNE DES ÉQUIPES ?

**Bas Smets** : 51N4E, BBS et l'AUC, sont les chevilles ouvrières de cette étude. Nous sommes trois bureaux très différents : BBS est spécialisé dans une approche paysagère du territoire, l'AUC développe une vision d'urbaniste et quelque part aussi de philosophe de l'urbanité, et 51N4E possède un regard d'architecte, de producteur d'espace. Il fallait concilier ces trois points de vue. Mais je pense que la richesse de notre approche a été d'avoir implémenté ces trois visions de manière complémentaire. Nous avons également conçu ce rapport, avec le support technique des bureaux Mint (mobilité), le laboratoire Chôros (système informatique géographique) et Urban Solutions (analyse financière, économique et environnementale).



Djamel Klouche (AUC), Bas Smets (BBS) et Freek Persyn (51N4E)

**Freek Persyn** : Dans le cadre de ce rapport, on a fait ce que doit faire le PRDD : mettre tous les gens autour d'une table et trouver des pistes d'orientation partagée, à partir de visions différentes. Chaque équipe a ainsi finalement travaillé à l'élaboration de chaque instrument, dans un enrichissement mutuel. Nous avons également beaucoup travaillé à leur 'collision' : ce n'était pas évident au départ de trouver des liens entre nos trois approches, mais lorsque nous avons réussi à trouver la bonne méthode, on s'est rendu compte que le croisement de nos différentes visions permettait de produire un travail riche, mais aussi très ouvert, qui pourrait être poursuivi au-delà de cette étude, tout en y associant de nouveaux partenaires.

**B.S.** : Pendant un certain temps, nos différentes approches ont un peu flotté, nous avions des workshops toutes les semaines ou tous les 15 jours pour partager l'état de nos travaux respectifs et notre méthode n'était pas forcément très bien comprise à l'extérieur parce que nous étions nous-mêmes en train de l'expérimenter, de la tester. Chacun a fait ce qu'il savait faire et finalement, nous avons trouvé un consensus sans compromis à propos d'une lecture commune du territoire. Les trois approches se sont superposées, de manière très qualitative, dans une synthèse qui rend compte de la complexité du territoire, tout en étant cohérente et lisible. Finalement, nos différents points de vue se sont amalgamés dans une vision partagée.

### 2. AUTANT QUE LES DISCIPLINES QUE VOUS PRATIQUEZ CHACUN,

VOS REGARDS SUR BRUXELLES ÉTAIENT ÉGALEMENT DIVERSIFIÉS.

EN QUOI EST-CE UNE RICHESSE ?

**B.S.** : Djamel Klouche de l'AUC a certainement apporté un regard extérieur sur Bruxelles, puisqu'il ne vit pas ici, mais il y vient souvent. Son travail dans le cadre du Grand Paris lui a également donné de l'expérience pour s'attaquer à un territoire comme l'espace métropolitain bruxellois. Pour ma part, j'ai beaucoup travaillé sur Bruxelles, notamment sur le schéma directeur pour Tours et Taxis. J'étais aussi dans une des équipes qui a travaillé sur le concours de Schaarbeek Formation et nous avons également conçu un masterplan pour le Watersite à Vilvorde. Cette connaissance de Bruxelles et de sa périphérie a bien sûr servi dans le cadre de ce rapport.

**F.P.** : En ce qui concerne 51N4E, nous travaillons surtout à l'étranger et c'est peut-être la première fois que nous abordons Bruxelles en tant que telle. On vit ici, mais on a des bases en France, en Albanie. Nos projets sont surtout développés à l'étranger et on a construit nos expériences à l'extérieur du territoire. Nous avons donc un double regard : c'est sans doute pourquoi l'idée « 100% étrangers, 100% Bruxellois »

a très vite été partagée car nous vivons cette réalité de l’ici et de l’ailleurs au quotidien par rapport à Bruxelles.

Ce choix d’un double regard, local et extérieur, se ressent dans notre approche et est très important pour nous. L’échec à générer une identité pour Bruxelles résulte en partie du fait que tout est raisonné à partir d’une position fixe. Or notre approche a souhaité raisonner à partir de points de vue différents, ce qui permet d’avoir une empathie vis-à-vis de ces regards autres et qui nous semble indispensable pour trouver des opportunités pour le développement de Bruxelles, le rapport avec sa périphérie, la Belgique et l’international.

### 3. LA MÉTHODE QUE VOUS AVEZ EXPÉRIMENTÉE POUR APPRÉHENDER LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE EST À LA BASE DE VOTRE TRAVAIL. COMMENT POUVEZ-VOUS DÉFINIR CETTE APPROCHE ?



Freek Persyn : « Il faut une vision qui englobe à la fois le local et l’international »

**F.P.** : Notre méthode basée sur la superposition de plusieurs approches est effectivement assez centrale et remet en question d’autres façons de travailler, comme par exemple celle de concevoir de manière indépendante des contrats de quartier ou des plans de développement international. Ces façons de travailler donnent sans doute des réponses directes à des problèmes particuliers, mais elles empêchent d’envisager les alliances possibles avec d’autres niveaux de réflexion, d’autres domaines d’intervention. Or, selon nous, il est indispensable de trouver des alliances, par exemple entre le devenir des quartiers défavorisés et l’ouverture de Bruxelles sur le plan international ou encore entre le développement de l’espace public et la gestion de l’eau. Notre proposition sur les Abattoirs joue aussi sur une double échelle : celle de favoriser le développement local d’un quartier, mais avec un regard international, en valorisant les dynamiques plus larges autour de ce lieu, notamment par rapport aux populations présentes. Pour nous, un plan pour Bruxelles ne doit pas forcément essayer de définir des zones d’action, mais au contraire chercher des solutions selon le principe du « learning by doing ». Le résultat que l’on obtient avec l’étude résulte d’une recherche sur le territoire, avec l’idée sous-jacente que la ville se construit en continu. La ville ne peut se construire que là où on trouve des partenaires.

**B.S.** : Notre approche tridimensionnelle basée sur la mobilité, les espaces publics et le paysage a permis de mettre en lumière de nouvelles opportunités, plutôt que de définir des zones de développement a priori, comme cela se fait habituellement.

Par exemple, lorsque 51N4E propose de mélanger les trains, les trams et les métros, cela permet de dessiner deux boucles, desservant plus adéquatement le territoire que si l’on appréhende les trois réseaux de façon séparée. Pour BBS, le fait de lire les affluents comme système structurant du territoire a contribué à l’élaboration de notre vision du territoire et une lecture intégrée des espaces ouverts, là où d’autres ne voient que quelques étangs disparates. De son côté, l’AUC a fait apparaître des espaces publics continus, plutôt que de voir des lieux publics isolés. C’est la superposition de ces approches qui a mis en lumière des zones d’opportunité qui n’étaient pas forcément visibles a priori. Cela donne un regard différent et très riche pour le développement de la ville.

### 4. LA COMPLEXITÉ DE L’ANALYSE QUE VOUS PROPOSEZ POUR BRUXELLES A-T-ELLE UNE CHANCE DE PERCOLER ? EST-CE FACILE DE FAIRE PARTAGER CETTE VISION ?

**F.P.** : Pour nous le vrai défi d’une méthode de planification est de pouvoir partager des ambitions, sans envisager d’emblée des solutions. Cela nécessite des échanges. Malheureusement ceux-ci sont bien souvent escamotés par crainte de bloquer le processus ou de perdre une partie de ses prérogatives. Or ce manque de dialogue finit par empêcher tout fonctionnement. C’est pourquoi notre méthode, qui suppose un dialogue entre plusieurs disciplines, nous a semblé appropriée au développement d’une vision pour Bruxelles. Les discussions avec les autres bureaux d’étude (KCAP, Studio 011) ont également nourri notre travail, comme autant de visions qui se complètent sans se faire concurrence.

**B.S.** : La complexité pour Bruxelles, c’est d’avoir une vision qui puisse englober dans le même temps le local et l’international. C’est pour cela qu’il faut dépasser ces niveaux d’intervention que sont les contrats de quartier, d’un côté, et les grandes zones-leviers, de l’autre. Je pense par exemple au cas de la ville de Bordeaux où moi-même, l’AUC et 51N4E avons tous été amenés à travailler : après un premier travail réalisé avec la Communauté urbaine de Bordeaux qui est une instance supra-locale qui réunit toutes les communes de la ville, le travail a ensuite été réparti par lots et par commune, mais il y a eu en amont un travail de concertation autour d’une vision plus globale, fédératrice, qui a fait place aux visions locales.

**F.P.** : Je ne suis pas sûr qu’au niveau politique, Bruxelles gère aujourd’hui la complexité qui la caractérise. On l’évite, on cherche des solutions faciles. Or la complexité, il faut l’aimer : cela suppose juste d’être capable de prendre en compte différents points de vue. De façon plus générale, le fait pour des interlocuteurs qui sont positionnés dans le système et à qui on demande de sortir de leurs cadres de références et même d’interroger ceux-ci pour, le cas échéant, les dépasser est loin d’être évident. C’est assez difficile, c’est un travail qui n’est pas abouti, qui doit être poursuivi.

### 5. VOUS AVEZ MIS EN VALEUR DANS VOTRE ÉTUDE UN DOUBLE MOUVEMENT QUI CARACTÉRISE LE TERRITOIRE DE BRUXELLES, ENTRE RECENTREMENT ET DESSERREMENT. COMMENT AGIR SUR CETTE DOUBLE RÉALITÉ ?

**DESSEREMENT – RECENTREMENT** : ces deux notions renvoient à un double mouvement qui doit accompagner Bruxelles dans son développement : elle doit en effet se positionner sur un territoire plus large, que l’équipe 51N4E, BBS et l’AUC nomme l’Eurodelta et qui fait référence à une méga-région avec pour points cardinaux Lille, Rotterdam et Cologne, au sein de laquelle Bruxelles occupe une centralité, à tout le moins géographique. Dans le même temps Bruxelles doit renforcer son attractivité, comme ville compacte et intense au sein de l’espace métropolitain bruxellois, tout en cultivant les relations qu’elle entretient avec les villes qui l’entourent. Un double mouvement qui renvoie à cette notion de petite métropole mondiale.

**F.P.** : Sur le territoire bruxellois et celui de l’Eurodelta, on reconnaît ces deux réalités. Il y a une richesse à trouver dans le recentrement, dans le fait de renforcer et d’intensifier des lieux. Si l’on prend la zone de l’Eurodelta, il y a toute une gamme de concentrations, mais aussi de dissolutions, ce qui rend le territoire très riche en potentiels. Mais peut aussi le rendre décousu. Dans le même temps, si l’on fait des villes trop compactes, tout se bloque. Donc il faut profiter des vides et des pleins. Ce territoire offre beaucoup d’opportunités et cette double lecture – desserrement et recentrement – essaie de valoriser cette réalité. La fragmentation du territoire est souvent considérée comme un désavantage : or cela permet beaucoup de possibilités en termes d’hybridité. Là où il y a fragmentation et diversité, cela peut devenir une richesse plutôt qu’un problème. On l’a observé, par exemple à Berlin, suite aux événements historiques qui l’ont traversée : cette ville a surtout profité des opportunités qu’offrait cette fragmentation. Au contraire, dans une ville comme Paris, le centre est très dense et pour faire évoluer ce territoire, il faut entreprendre des actions très complexes. Par ailleurs, dès que l’on sort du centre, on perd en attractivité.

**B.S.** : Cette idée vient aussi de notre expérience personnelle de ce territoire : nous nous déplaçons énormément pour élaborer des projets, pour assister à des réunions et pour donner cours à Paris, à Rotterdam,... Mais en même temps lorsque nous revenons à Bruxelles, c’est important de se retrouver dans un lieu qui soit de haute qualité, tout en étant en connexion avec le reste du territoire. C’est une nouvelle façon d’habiter, d’utiliser le territoire, mais qui n’est pas encore assumée comme telle. Donc c’est important de réfléchir à l’échelle de l’Eurodelta et aussi à l’échelle de Bruxelles, en faisant sans cesse ce double mouvement.

### 6. QUEL RÔLE JOUE L’INSTRUMENT DE LA MOBILITÉ (« ENHANCED URBAN MOVEMENT ») DANS VOTRE APPROCHE ?

**F.P.** : On a beaucoup travaillé sur la mobilité, parce que cette thématique est clairement liée à la condition territoriale. On ne pouvait rien dire sur ce territoire sans redéfinir cette question de la mobilité, sur laquelle nous avons travaillé en collaboration avec les experts de Mint. Il est clair que les transports en commun organisent de manière profonde les rapports entre le centre et la périphérie, entre les différentes villes de la zone métropolitaine. On voyait bien tout le potentiel existant, en termes de réseaux, d’infrastructures. Mais aussi les dysfonctionnements, avec des gares très attractives et largement sous-utilisées comme la gare de Bruxelles-Congrès, et d’autres gares, comme la gare centrale, complètement surexploitée et surtout très peu lisible. Par rapport aux infrastructures, je pense par



Bas Smets :  
« Nous proposons une lecture intégrée des espaces ouverts »

exemple à la gare de l'Ouest qui est un lieu tellement stratégique, mais qui a été implantée sans aucune considération pour l'environnement adjacent : c'est un bâtiment technique qui n'a pas été pensé avec le quartier et du coup, cela devient un lieu figé, qui ne peut plus évoluer et qui stigmatise les abords en les rendant inhospitaliers. Ce n'est pas tant la qualité architecturale du bâtiment qui est en question, mais la dynamique qu'il crée avec le lieu où il est implanté.

Au-delà des situations problématiques liées à l'organisation des réseaux, il y a aussi la manière dépassée de les utiliser, de les faire fonctionner. On a un peu l'impression que la SNCB fonctionne avec une pensée unique qui considère Bruxelles comme le point névralgique de la Belgique. Point à la ligne. Or la Wallonie et la Flandre sont aussi importantes, tout comme la place de Bruxelles au sein de l'Europe. C'est pour essayer de redéfinir les rapports entre ces différentes entités que l'on s'est lancé sur ce thème de la mobilité et j'ai été très étonné de voir toutes les opportunités qui pourraient être dégagées et la possibilité de créer une nouvelle manière d'envisager le réseau. Cela étant, la méthode que nous préconisons, comme à bien d'autres endroits dans notre rapport, est celle qui consiste à mettre les différents acteurs autour de la table, pour faire émerger des nouvelles possibilités d'utilisation de l'existant. Tout comme le paysage et les espaces publics, les réseaux de transports sont beaucoup moins neutres qu'il n'y paraît : c'est beaucoup plus qu'une technique et c'est important de le concevoir de manière partagée, en tenant compte des différents intérêts en présence. Cela fait partie des dynamiques à mettre en place.

## 7. SUR LA BASE DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DES ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS

**(COMMODITÉS URBAINES, MEGAFORMS, HYBRIC CITY PARTS),**

**COMMENT ENVISAGEZ-VOUS LES MODES D'INTERVENTION SUR LE TISSU URBAIN ?**

**F.P.** : Les Iconographic Urban Fabrics consistent en une typologie qui se base sur des éléments propres aux espaces publics et qui permet d'explicitier le potentiel des espaces urbains. C'est un constat des éléments en présence, qu'il faut penser en articulation avec les autres instruments que nous avons mis en lumière. Prenez la Place Flagey : on voit que l'interaction entre les espaces ouverts et les espaces bâtis joue un rôle important pour ce lieu, mais également la mobilité et le paysage, ce qui a permis de générer un lieu attractif. Ces dynamiques à créer dans une série de lieux, à différentes échelles, se basent sur cette iconographie.

On a d'ailleurs choisi ce terme d'Iconographic Urban Fabrics de façon délibérée pour démontrer qu'à l'inverse de l'idée que l'on retrouve chez beaucoup d'architectes, d'urbanistes ou de politiciens selon laquelle un bâtiment ou un lieu iconique pourrait sauver la ville, pour nous, ces lieux reposent sur la constatation d'une dynamique à construire et non sur les objets en soi. On ne peut pas faire levier avec un bel objet architectural, avec une belle place. Bien souvent, on crée ainsi des lieux symboliques qui ne sont pas reliés à la ville.

Un autre constat relatif aux Iconographic Urban Fabrics, c'est la relative facilité avec laquelle on peut les mettre en œuvre. Pour les instruments relatifs à la mobilité et au paysage, il y a beaucoup de facteurs globaux qui entrent en ligne de compte pour que cela puisse fonctionner à l'échelle du territoire bruxellois et métropolitain. La typologie des Iconographic Urban Fabrics permet par contre une utilisation de lieu à lieu, le cas échéant très ponctuelle. Il peut s'agir de stratégies plus fragiles, mais qui ressortent davantage d'un travail sur mesure.

**B.S.** : Des interventions assez mineures, comme l'installation d'un bar à proximité d'un parc qui n'était pas jusque-là utilisé, peut permettre de créer une dynamique dans un quartier. On peut utiliser la ville différemment, en fonction d'éléments à mobiliser de manière fine.

## 8. LA LECTURE DU TERRITOIRE BRUXELLOIS À TRAVERS LES GÉOGRAPHIES MÉTROPOLITAINES

**EST-ELLE UNE CLEF POUR REDONNER À BRUXELLES UNE LISIBILITÉ ?**

**L'EAU EST-ELLE UN ÉLÉMENT DE LECTURE IMPORTANT ?**

**B.S.** : D'une manière générale, le paysage est un élément structurant du territoire et qui le sera toujours plus dans un contexte de densification. Jusqu'ici on a pu se contenter de laisser évoluer ce paysage sans attention particulière, comme étant le résiduel par rapport au bâti, alors même qu'il organise la structure d'une ville. Mais, aujourd'hui plus que jamais, vu la densification, il est indispensable de réfléchir à cette fonction du paysage.

**F.P.** : Autre élément de réflexion relatif au paysage : dans les grandes villes, les parcs sont souvent considérés comme des points de rencontre, mais ils sont aussi des outils pour prendre de la distance. La double qualité qu'a le paysage est d'être un espace partagé, mais qui permet aussi de laisser une autonomie des territoires. Autour du Molenbeek, par exemple, la Région Bruxelloise et la Flandre. Ce qui me fait dire que les dynamiques qui sont en présence, il ne faut pas les opposer, mais les faire coexister. Il faut créer des lieux où il y a des interactions possibles, une collaboration possible.

**B.S.** : Dans l'approche paysagère, la question de l'eau a été un sujet d'étude important pour nous et nous avons évolué dans cette approche, notamment grâce à la collaboration avec une équipe de la VUB qui travaillait sur les inondations à Bruxelles. Leur approche collait avec notre lecture du paysage, qui ne met pas en avant la présence de fleuves, mais bien un système d'affluents, lequel permet d'imaginer une vision du territoire organisé par bassins versants, avec des zones de plateaux, de pentes et de fonds de vallées et permettant de créer des continuités au niveau des espaces publics. Mais on est bien conscient que pour de telles interventions, il faut des moyens : souvent l'argent pour aménager l'espace public provient du développement des bâtiments qui l'entoure. A l'échelle d'un territoire, c'est plus difficile. Qui paie un parc ? Or la gestion de la problématique de l'eau pourrait permettre de trouver ces financements : tout le monde est en train de construire des bassins d'orage, la gestion des inondations représente des sommes importantes. On pourrait mobiliser cet argent en amont pour travailler sur le système des affluents, de manière beaucoup plus profonde.

## 9. DANS LE RAPPORT, VOUS DONNEZ QUELQUES EXEMPLES D'OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

**SUR LA BASE DES INSTRUMENTS QUE VOUS AVEZ DÉGAGÉS. QUEL EST L'INTÉRÊT DE CES EXEMPLES ?**

**PROJETS D'ALLIANCES** : cas d'études qui combinent les trois instruments : mobilité, espaces publics et paysage, selon le principe de superposition qui permet de dégager des lieux propices à une intensification. De tels projets nécessitent des alliances sur le plan des instruments, mais aussi des acteurs présents sur le territoire.

**F.P.** : Dans les projets d'alliances métropolitaines, on a vraiment essayé de trouver des lieux où les trois instruments (mobilité, espaces publics, paysage) sont en interaction, en friction pour construire des dynamiques nouvelles au sein de la ville. En alliant les trois instruments qui n'avaient pas été travaillés de manière conjointe jusque-là, on s'est rendu compte qu'il y avait des convergences importantes dans certains lieux susceptibles de créer des moments importants dans la ville.

Les cas d'études que nous proposons dans le rapport, nous les avons choisis de manière intuitive, en superposant nos trois recherches. À chaque fois, nous avons sélectionné des problématiques qui étaient exemplaires des instruments que nous avons dégagés, avec des équilibres, des dosages différents entre ces différents instruments. L'étude sur la vallée du Molenbeek a surtout été guidée par les réflexions sur le paysage, la gestion de l'eau. Mais quand on y a ajouté la carte de la mobilité, on se rendait compte qu'on pouvait ainsi générer un des parcs les plus accessibles de tout Bruxelles. Un Central Park pour la capitale. Le projet d'alliance portant sur Érasme souhaitait mettre en chantier le concept d'Hybrid City Parts. Le cas d'étude pour les Abattoirs avait pour objectif d'expérimenter le mode d'intervention de la Megaform. Par rapport au projet de l'Otan, on a vraiment été étonné de voir que les différentes couches d'instruments superposées les unes aux autres pouvaient générer une réelle plus-value pour cet espace.

**B.S.** : D'un point de vue plus politique, le fait de créer des cadres attractifs à certains endroits de la ville délibérément choisis, comme les Abattoirs qui pourraient devenir un lieu aussi emblématique que le Cinquantenaire, peut permettre de résoudre des problèmes de dualisation sociale, non pas en s'attaquant au problème de front, mais en mettant en valeur les qualités du tissu urbain aux endroits où il y a difficulté.

**F.P.** : Le fait aussi de valoriser les populations internationales, et non de les catégoriser directement comme migrants venus profiter de notre sécurité sociale, est une démarche intellectuelle qui peut permettre d'ouvrir des fenêtres. Je pense par exemple au maire de Rotterdam qui expliquait qu'une société brésilienne souhaitait installer son siège social pour l'Europe dans sa ville parce qu'une communauté capverdienne importante y est implantée et parle le portugais et le néerlandais, ce qui

représente un atout pour cette entreprise. Si on parvient à rendre attractif le caractère international de ces populations, on sera gagnant.

## 10. VOTRE TRAVAIL NE CONTIENT PAS DE MASTER PLAN POUR BRUXELLES ET LA ZONE RER.

### COMMENT ALORS FAIRE PROJET POUR LE TERRITOIRE ?

#### TROIS INSTRUMENTS :

**ENHANCED URBAN MOVEMENT** : la mobilité est un des trois instruments préconisés par l'équipe 51N4E, BBS, AUC pour connecter Bruxelles avec un territoire plus vaste, tout en créant une mobilité urbaine indispensable pour intensifier la ville. Le travail sur la mobilité suppose une autre organisation de l'existant, en mettant les acteurs en travail pour créer des modes de fonctionnement plus efficaces

**ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS** : cet instrument repose sur la constitution d'un atlas des espaces publics urbains, qui aurait pour objectif de classer ces lieux et surtout de les organiser, en tenant compte de la mobilité et du paysage, dans le but de générer des lieux intenses, attractifs, à l'échelle locale, métropolitaine ou encore de l'Eurodelta.

**GÉOGRAPHIES MÉTROPOLITAINES** : le paysage constitue le troisième instrument mis en exergue par l'équipe, permettant une lecture et une structuration du territoire de nature à fabriquer la métropole bruxelloise de demain. A cet égard, le réseau hydrographique organisé autour de la Senne et de ses affluents constitue une réalité structurante à l'échelle du territoire.

FP : Notre démarche ne se fonde précisément pas sur un master plan et n'a pas cette ambition. Au contraire : il s'agit de ne pas déterminer à l'avance les lieux, mais de développer une attitude pour faire émerger les conditions de possibilité d'une dynamique. De notre point de vue, on n'a pas pris le parti d'une démarche technique ou programmatique, mais plutôt celui de développer un regard sur le long terme pour restructurer le territoire. Le problème, c'est qu'on ne sent pas vraiment une ambition politique claire pour la ville. Bruxelles a besoin de city branding : que veut-on comme ville ? Veut-on une ville internationale, une ville hybride, des quartiers monofonctionnels ? Cette absence de clarté est sans doute liée à l'éparpillement des pouvoirs. Il faudrait qu'il y ait une vision globale, avec quelques points clefs qui sous-tendent ce fil directeur, sans forcément prévoir des réponses figées. Nous pensons vraiment que cette vision est nécessaire car si la ville n'évolue pas, elle risque de perdre en attractivité et de rater le coche de son développement.

Nous aurions aimé rencontrer les bourgmestres, savoir comment ils envisagent le territoire bruxellois, de manière globale et par rapport à leur propre commune. Pour nous, il serait important de créer une plateforme de Bourgmestres, où des ambitions pour Bruxelles seraient partagées. Ainsi les points de contact entre les communes sont souvent des lieux cruciaux en termes de mobilité, des connecteurs qui sont très mal exploités.

**B.S.** : C'est très difficile de décortiquer le processus de production de la ville. Mais ce qui est frappant à Bruxelles, c'est un potentiel vraiment énorme, mais aussi un immobilisme incompréhensible. D'une manière générale, si on accepte que la ville peut être ambiguë, hétérogène, diverse, plurielle, selon nous, il y a vraiment moyen de faire quelque chose de cette métropole.



KCAP ARCHITECTS&PLANNERS

synthèse

## BRUXELLES – A LA RECONQUÊTE DE LA VILLE !

### KCAP ARCHITECTS&PLANNERS

**KCAP Architects&Planners** est un bureau d'architecture et d'urbanisme néerlandais de renommée internationale. Depuis sa création en 1989 par Kees Christiaanse, KCAP s'est hissé au rang d'éminent bureau d'architecture et d'urbanisme, grâce à des projets réalisés dans des villes comme Hambourg, Zurich, Perm, Londres, Pékin et Amsterdam. A Bruxelles, KCAP est en outre impliqué dans le projet NEO Bruxelles sur le plateau du Heysel. KCAP possède des succursales à Rotterdam, Zurich, et Shanghai.

La vision pour Bruxelles Métropole 2040 est le fruit de la collaboration d'une équipe multidisciplinaire composée de notamment KCAP mais également d'**ARUP** (concepteurs, planificateurs, consultants et spécialistes techniques), **Systematica** (accessibilité spatiale, planification du transport) et **ZUS** [Zones Urbaines Sensibles] (architecture, paysage, urbanisme).

KCAP est notamment impliqué dans les projets urbanistiques suivants :

- NEO Bruxelles ; transformation du plateau du Heysel en un cluster urbain multifonctionnel ;
- Legacy Masterplan Framework, Londres. Réurbanisation du parc olympique de Londres à l'issue des Jeux de 2012 ;
- Hafencity Hamburg ; Transformation de l'ancienne région portuaire en une nouvelle zone urbaine (KCAP/ASTOC) ;
- Perm Strategic Masterplan Perm ; plan spatial pour la transformation de la ville de Perm ;
- Central Business District Beijing ; vision stratégique pour l'extension du CBD ;
- Bahia de Pasaia San Sebastian ; redéveloppement du front d'eau de la Baie de Pasaia ;
- Schiphol Airport Masterplan ; vision structurelle pour l'aéroport de Schiphol et le centre de Schiphol ;
- Stadionpark Rotterdam ; campus sportif international avec facilités d'enseignement, de logement et liaison au Grand Réseau du Sud.

### EN COLLABORATION AVEC

ARUP

SYSTEMATICA

ZUS [ZONES URBAINES SENSIBLES]

## INTRODUCTION

KCAP veut reconquérir Bruxelles. Les vides urbains et les zones mono-fonctionnelles séparées seront transformés en zones d’urbanité vitale. La zone du canal redeviendra un berceau vivant et la ville un environnement de qualité pour l’homme, la faune et la flore grâce au renforcement des programmes, connexions et qualités spatiales existants et à l’ajout de nouveaux.

Bruxelles 2040 est dépeint comme une ville compacte aux routes courtes. Une ville qui vous offre plusieurs solutions pour vos déplacements. Une ville dans laquelle vous entrez rapidement en contact avec une multitude de cultures. Trente minutes suffisent pour rejoindre les quatre coins de la métropole. L’étranger n’est cependant jamais bien loin grâce aux excellentes liaisons ferroviaires et aériennes. Bruxelles est une ville verte composée d’une multitude de parcs et de domaines récréatifs.

La ville est étroitement liée à sa Région et au paysage qui l’entoure et fait partie d’un réseau de villes aisément joignables, offrant une grande diversité d’emplois. La ville est à la fois quartier et capitale, locale et globale. La ville maîtrise plusieurs langues et a conscience de sa position particulière, et elle en fait profiter ses habitants. Bruxelles est une ville dans laquelle vous pouvez changer de travail sans devoir déménager. Les personnes de tous âges y trouveront leur bonheur, car dans la ville, toutes les facilités sont à portée de main. Bruxelles est une ville qui gère l’espace et les bâtiments historiques de manière économe et rationnelle en les utilisant activement et de manière socialement responsable.

La ville se compose d’un vaste réseau de corridors verts et de cours d’eau, qui permet une corrélation entre la nature et l’espace urbain.

En 2040, Bruxelles sera une ville qui constituera le point central naturel d’organisations de coordination et de réseaux globaux. Une ville modèle en matière d’économie, de politique sociale, de transport et d’environnement. Une ville dans laquelle la politique européenne est créée, mais également où l’Europe est représentée par ses habitants. Une ville dans laquelle chaque européen se sent chez lui et qui attire les touristes du monde entier.

Le cœur de la vision de KCAP repose sur l’approche intégrale de trois thèmes centraux : *utilisation du sol*, *mobilité et paysage* et *espace public*. Ces thèmes doivent être pris en considération lors de chaque intervention urbanistique. KCAP propose un modèle de développement à la fois *compact* et *polycentrique* de la ville. Dans ce modèle, chaque pôle de centralité doit être entièrement développé sur la base de ces trois points susmentionnés. D’autres thèmes cruciaux et récurrents sont *l’identité*, base du développement et de la différenciation, et la *durabilité*, fil conducteur général.

La vision ne doit pas être considérée comme un tirage bleu pour la planification zonale, mais comme un engagement des preneurs de décision servant de cadre de référence aux projets urbanistiques. Elle ne gèle pas le futur, mais permet des changements programmatiques, des processus participatifs et des développements imprévus. Pour KCAP, la ville est une mécanique dans laquelle les zones de développement ne sont pas isolées mais font toujours partie d’un ensemble plus vaste. Chaque intervention urbanistique a donc des effets prévisibles et imprévisibles sur d’autres parties de la ville et peut donner naissance à des liaisons qui pourront être utilisées à un stade ultérieur.

## DIAGNOSTIC

KCAP établit son diagnostic de la situation urbanistique de Bruxelles sur la base des éléments suivants : utilisation du sol, mobilité, paysage et espace public, identité et durabilité. KCAP se base sur le fructueux développement urbain réalisé par Victor Besme au 19<sup>e</sup> siècle et la réparation des erreurs commises au 20<sup>e</sup> siècle : la ville doit faire l’objet d’une « reconquête ».

### UTILISATION DU SOL

L’utilisation du sol dans la Région de Bruxelles-Capitale est majoritairement définie par la dynamique de l’économie. Conséquence : la ségrégation sociale de Bruxelles se maintient. Les personnes à la recherche d’un logement s’établissent souvent en dehors de la Région bruxelloise en raison des prix croissants des terrains.

La distance et la mauvaise accessibilité à la ville réduisent également la flexibilité des offres d’emploi et des travailleurs. On constate un schéma spatial d’inégalité sociale entre l’Est et l’Ouest. Suite à une logique de planification sectorielle et locale, il y a une concurrence entre les différentes municipalités de la capitale. L’habitat linéaire morcelle le paysage et renforce le besoin de la voiture. Les barrières spatiales, comme la zone du canal, sont à l’origine de la ségrégation sociale présente.

### MOBILITÉ

La mobilité dans la Région est organisée de manière centralisatrice. Pour se déplacer à Bruxelles, il est souvent nécessaire de passer par son centre, ce qui induit une congestion et de longs trajets. En outre, l’interconnexion des différents modes de transport comme les voies ferroviaires, les autoroutes et les voies fluviales est insuffisante. Le trafic privé poursuit sa hausse constante, notamment en raison du manque d’accessibilité en transports en commun. L’inefficacité de la structure de transport constitue un frein à la croissance économique et renforce l’inégalité des chances des différentes zones de la Région bruxelloise.

Dans Bruxelles, l’infrastructure est souvent une barrière : voies ferroviaires, voies fluviales et voies autoroutières sont difficilement (lentement) accessibles par le trafic local.

### PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC

La Région se caractérise par une importante variation du paysage, définie par la Dyle, la Senne et la Dendre et ses vallées, les zones boisées et l’utilisation des terres arables. Le paysage est cependant morcelé et la qualité écologique est menacée par la construction d’infrastructures et le développement urbain linéaire. Les qualités potentielles sont sous-exploitées ; le relief et les cours d’eau sont trop peu vivants.

Les parcs bruxellois s’en sortent bien, mais n’offrent pas une accessibilité égale à chaque habitant. La qualité atteinte dans le plan de Besme, incluant une infrastructure de liaison verte composée de parcs et d’allées, d’un programme culturel et d’une connexion avec l’omeland, s’est étiolée. Il y a un déséquilibre, avec relativement peu d’espaces verts dans le centre et l’ouest de la Région.

### IDENTITÉ

Les différents pôles urbains de la zone RER de la Région se concentrent sur leurs propres forces et ne se considèrent pas comme faisant partie d’un ensemble plus grand. Cette concurrence mutuelle nuit aux opportunités. Les identités locales dans la zone RER sont attachées au paysage et à l’agriculture, mais le caractère du cadre paysager est érodé par la construction linéaire que l’on retrouve le long des routes de campagne et qui bloque la vue du paysage.

La Ville de Bruxelles dispose d’un important potentiel, inutilisé, que lui offre sa position traditionnelle de centre de pouvoir représentatif ancré dans une culture locale plurilingue et multiculturelle.

### DURABILITÉ

Le paysage de la Région de Bruxelles-Capitale est fortement morcelé et continue à être menacé par des extensions urbaines. En comparaison à d’autres métropoles européennes, Bruxelles est un mauvais élève sur le plan du transport en termes d’émissions de CO2, de congestion et d’utilisation de l’espace.



L’alimentation en énergie est unilatérale et non durable. Les bâtiments bruxellois sont relativement anciens et énergivores.

## VISION

KCAP présente sa vision future d’un *plan pour la qualité*. Il reprend les grandes lignes et les priorités du développement de la métropole en un équilibre spatial complet. Les grandes lignes et priorités reposent sur les cinq défis centraux de la Région tels que définis lors de l’établissement du Plan Régional de Développement Durable (démographie, économie/emploi, environnement, cohésion sociale et internalisation). Une nouvelle planification spatiale est nécessaire à la mise en place de ce nouveau plan. Ce qui implique le changement d’une planification sectorielle en une planification intégrale, reposant sur des nouvelles formes de collaboration et englobant une vision intégrale et non un plan de masse.

### CADRE POUR LA QUALITÉ

Afin de permettre à Bruxelles de prospérer à l’avenir, un « plan pour la qualité » est proposé. Les différentes données sont traduites en stratégies de projet et d’implémentation. Cette approche induit une flexibilité et une ouverture aux changements, même pour les générations futures, de sorte que pendant le processus, les développements démographiques, économiques, climatologiques, sociaux et autres puissent être contrôlés et adaptés au sein du cadre spatial.

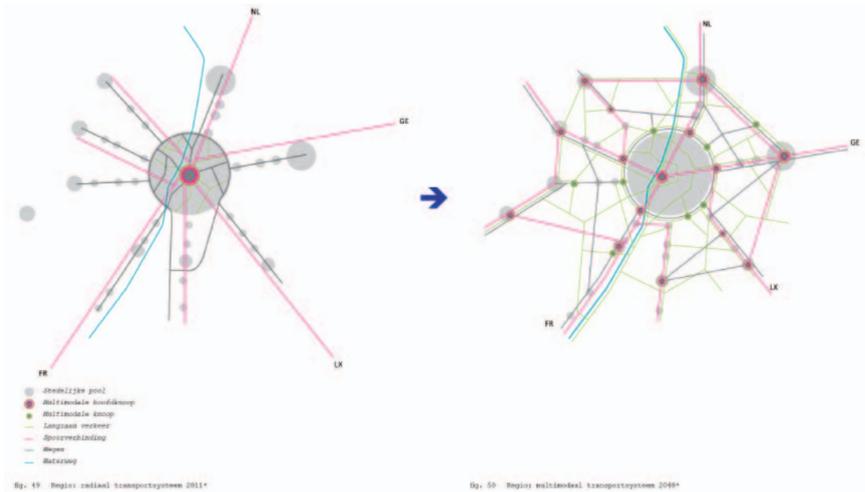
La vision est un plan constitué de cadres pour la construction programmatique et spatiale de la ville de Bruxelles en une région métropolitaine solide en 2040. En marge des processus de planification actuels, de nouvelles possibilités sont envisageables. Un cadre spatial doit, dès ses balbutiements, s’accompagner d’un processus créant une surface portante sociale qui requiert la participation du citoyen.

Dans cette perspective, les pouvoirs publics pourraient davantage endosser un rôle de réseau. La marge de coïncidence et de flexibilité pour la réalisation rapide des premières étapes.

Une approche intégrale permet de garantir le niveau de qualité visé en 2040 dans tous les projets et la contribution de tous les projets à une forte identité bruxelloise en tant que métropole.

### POLYCENTRISME

Bruxelles doit redéfinir sa position dans la région métropolitaine en tant que centralité dans une *topologie de centralités complémentaires*, composée des cœurs urbains et des pôles économiques. Sa valeur réside dans la diversité et la particularité de ses éléments qui doivent être considérés comme un système cohérent. Il est dès lors nécessaire de changer la mobilité et la morphologie de la ville d’un réseau *monocentrique* en un réseau *polycentrique*. Une telle structure stimule la différenciation spatiale, typologique, programmatique et dès lors la différenciation sociale, économique et culturelle des zones. Le polycentrisme favorise l’introduction d’un système de transport multimodal et rend donc le passage de la voiture aux transports en commun confortable et attractif.



Le concept de centralités complémentaires se traduit également aux niveaux national, européen et international. Bruxelles ne doit pas seulement définir son rôle de pôle central dans la Région, mais également satisfaire aux attentes aux niveaux national, européen et international. La dynamique d'internationalisation qui découle de son rôle de capitale de l'Europe doit être utilisée pour le développement de la ville existante.

### COMPACT

Bruxelles doit se densifier dans les limites spatiales existantes. Cette nouvelle frontière spatiale ne doit pas être définie sur la base des frontières administratives, mais sur la base de la morphologie spatiale. Faire de Bruxelles une Région compacte rendra l'aménagement du réseau de mobilité réalisable, la préférence étant accordée aux transports en commun. Le développement de nouvelles centralités intra-urbaines peut être efficacement mis en place sur les plans programmatique et spatial pour la transformation de la ville existante. Cette transformation inclut notamment la réutilisation des vides urbains, des bâtiments historiques vides, des terrains industriels et d'infrastructure grâce à leur activation à l'aide de fonctions, d'équipements et de programmes de logements sociaux, la « reconquête » de la ville par les piétons et les cyclistes et la construction sur les qualités spatiales des espaces publics et la diversité architectonique.

### DURABILITÉ

La durabilité est le fil conducteur du développement spatial à tous les niveaux d'échelle et repose sur l'équilibre entre économie, société et écologie. Les points forts sont la réduction des émissions en CO2, la biodiversité, l'environnement et la lutte contre la pauvreté. Ces éléments induisent des changements majeurs dans le réseau de transport, l'urbanisation et le caractère compact de la ville et le rôle du citoyen.

### IDENTITÉ

L'identité doit devenir le support et l'objectif des interventions spatiales. Le point central est le renforcement des identités existantes et l'ajout de nouvelles

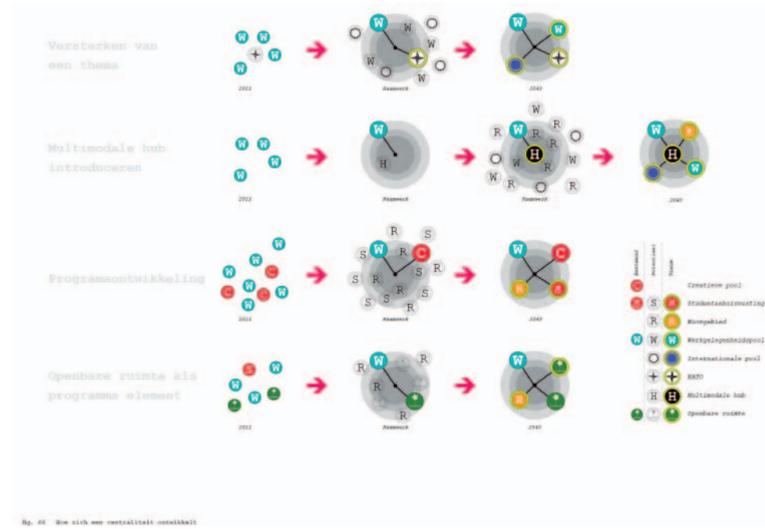
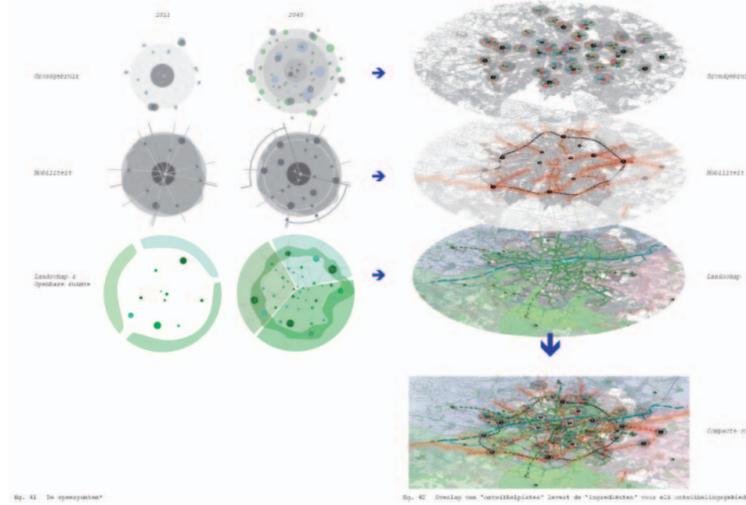
identités aux niveaux local, de la ville et international et l'activation de synergies entre les niveaux d'échelle.

En orientant le développement et le groupement de fonctions en pôles caractéristiques pour l'habitation, le travail et les loisirs au sein d'un réseau de transports en commun polycentrique, Bruxelles peut devenir un réseau solide aux centralités particulièrement complémentaires. Dès lors, les compétences internationales de la ville pourront être accentuées, et les opportunités individuelles et la liberté de choix d'un style de vie propre s'en trouveront accrues.

## STRATÉGIE ET IMPLÉMENTATION

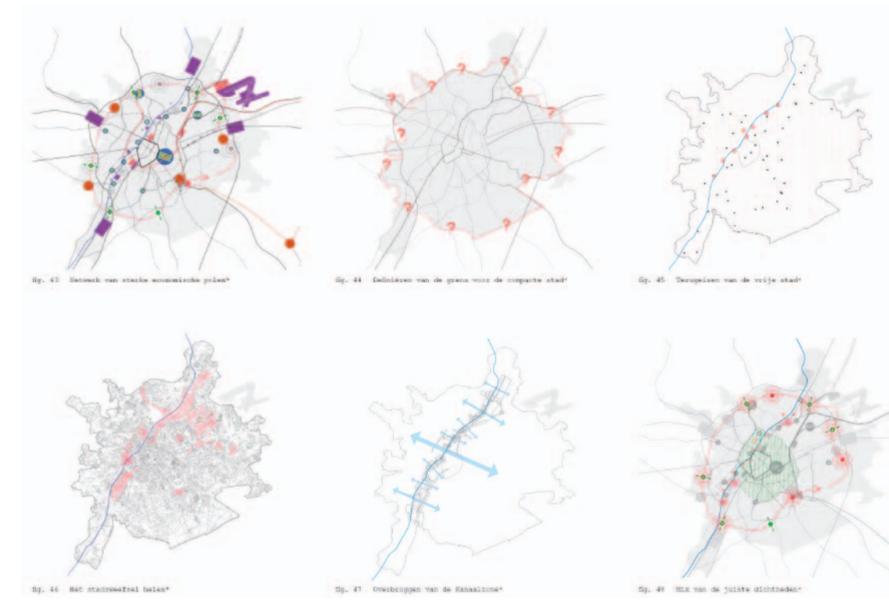
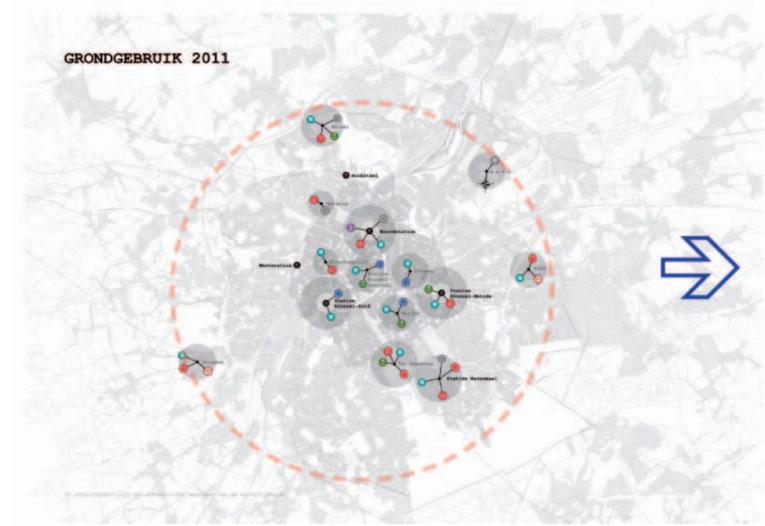
L'élaboration de la stratégie spatiale a pour but d'apporter des réponses aux cinq défis du Plan Régional de Développement Durable : croissance démographique, économie/emploi, environnement, cohésion sociale et internationalisation. La stratégie spatiale traduit ces défis en trois pistes de développement. Les aspects des qualités existantes et possibles et les connexions synergétiques des pôles par piste de développement sont représentés : utilisation du sol (logement, travail et équipements), mobilité (personnes, marchandises et informations), paysage et espace public (loisirs, agriculture et écologie). Le chevauchement intégral des pistes de développement contient les ingrédients au développement de chaque pôle. Elles revêtent chacune une fonction et une identité complémentaires au sein d'un réseau qui, sur le plan de l'espace, se traduit par une ville compacte.

Parmi les défis susmentionnés, c'est surtout la croissance démographique qui servira de moteur au développement des pôles urbains existants et nouveaux et à la transformation d'un système de mobilité monocentrique en un système polycentrique.

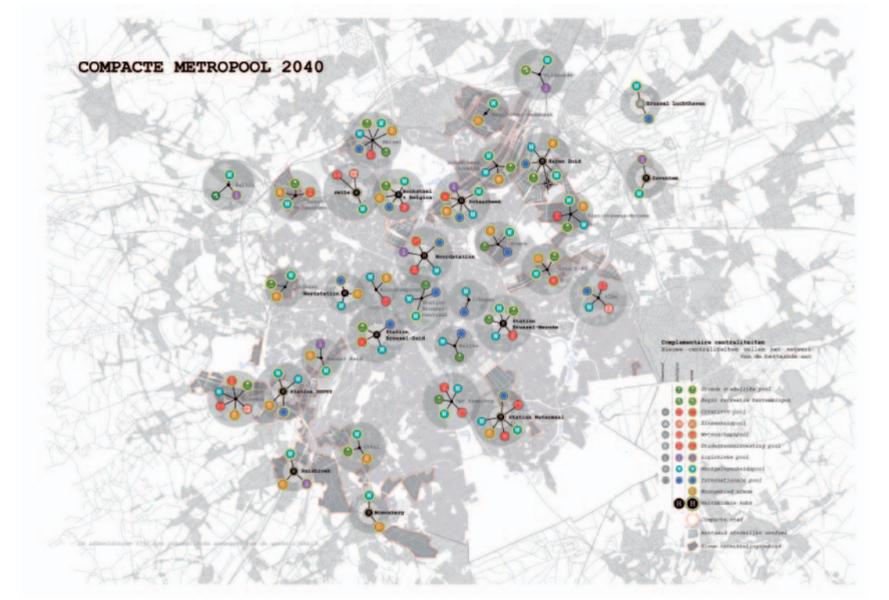


### UTILISATION DU SOL : « À LA FOIS CAPITALE ET QUARTIER »

La stratégie spatiale pour l'utilisation du sol se compose de plusieurs parties. Il y a tout d'abord le principe des centralités complémentaires et le développement d'un modèle polycentrique au service de proportions stables entre ville, région et zone métropolitaine. Les pôles existants sont renforcés aux fins de diversification du programme, de mélange stratégique des fonctions et d'utilisation de l'infrastructure de transport jour et nuit. Le développement de nouvelles centralités sert à tirer davantage profit des programmes et de l'infrastructure existants et à créer des densités afin de permettre l'aménagement de nouvelles lignes de transports en commun. Le profil des différents pôles est coordonné au niveau régional sur la base du caractère spécifique de chaque pôle.



Le principe de ville compacte est appliqué pour la croissance, l'amélioration de la qualité de vie, l'accessibilité et l'espace public. A cet effet, la nouvelle frontière de la ville et les régions à développer doivent être définies avec précision. En marge du renforcement de certains pôles dans l'intérieur de la ville, l'attention sera surtout accordée à la deuxième couronne et à la périphérie de la ville. Cette zone fera l'objet d'une intensification grâce à une utilisation et une densification multiples



de l'espace, en combinaison à une infrastructure améliorée et à la réservation de corridors verts. Les fonctions logement, travail, loisirs et équipements sont mélangées de manière stratégique ; les régions monofonctionnelles sont à éviter. Il est également important que les barrières d'infrastructure soient levées et que le tissu urbain soit progressivement rétabli, notamment dans la zone du canal, où la transformation spatiale va de pair avec une diversification des activités économiques. Il convient de prendre en considération l'infrastructure pour les institutions internationales, tout en préservant et renforçant la différenciation des propriétés spatiales, programmatiques et typologiques des différentes parties de la ville.

#### UTILISATION DU SOL : DENSIFICATION ET TRANSFORMATION

La qualité de vie de l'intégralité de la ville peut être améliorée par la croissance utilisée comme moteur de densification de la ville existante. Une ville compacte. Telle est la clé de cette stratégie, qui se caractérise par des routes courtes, une proximité et une vaste offre des équipements, une utilisation efficace du sol et des transports, mais également des espaces pour paysages et lieux publics.

L'implémentation du principe de ville compacte se traduit par la définition des limites morphologiques/spatiales de la ville et la désignation des zones pour une croissance future. Le tissu urbain doit se prêter à une variété d'usages et

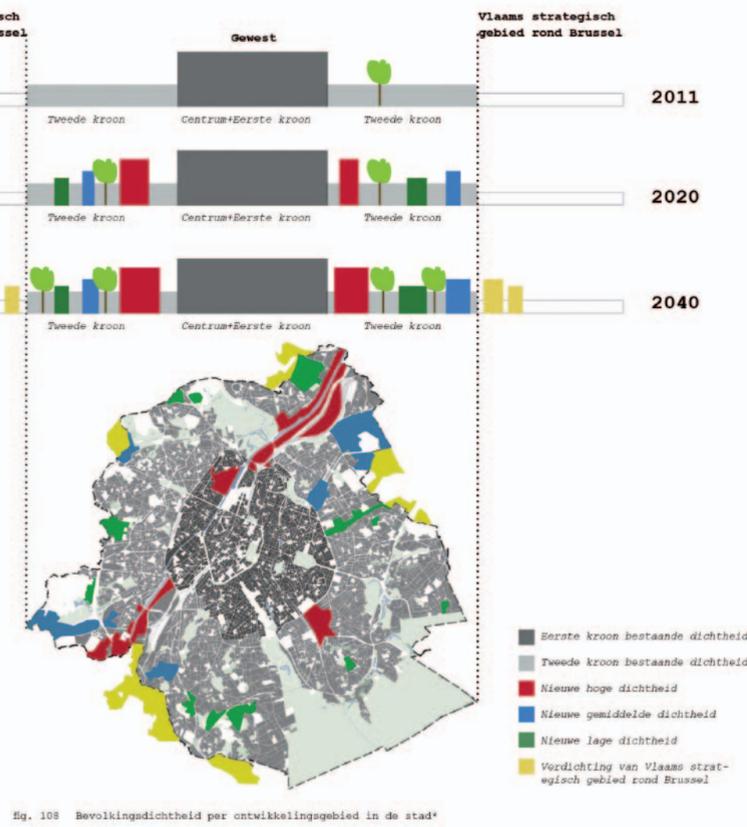
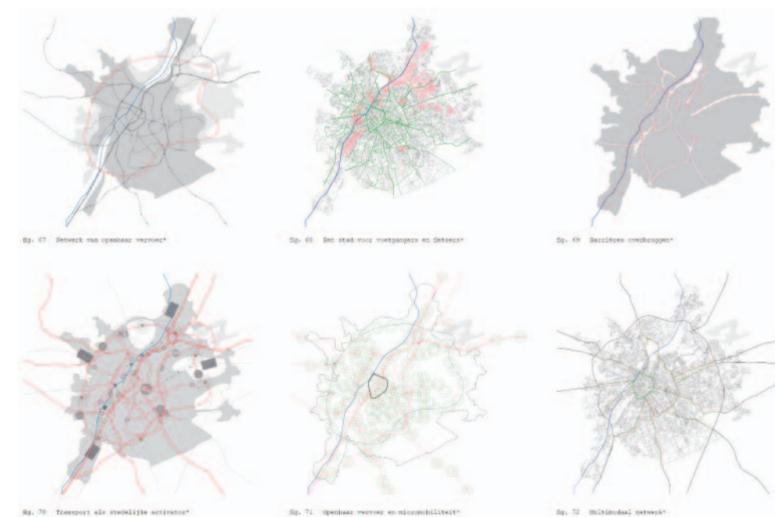
contribuer de manière positive à l'identité de la ville dans un réseau de centralités complémentaires. Il s'agit donc de créer des situations pour la proximité de fonctions, l'accumulation de fonctions ou leur mélange.

Lors de l'analyse des possibilités de densification dans la Région de Bruxelles-Capitale, le territoire urbanisé attenant au Vlaamse Rand est également pris en considération, car il fait partie du cœur spatial et fonctionnel de la ville. Les régions à faible densité situées dans la deuxième couronne de la Région ont la priorité pour la densification, tout comme les grands ensembles d'infrastructure dans la ville. La sélection des espaces s'effectue sur la base de leur situation et de leur potentiel de développement intégral : dans la zone du canal, à proximité des centralités existantes, des jonctions multimodales, dans le tissu urbain existant et en périphérie de la zone urbaine. La sélection peut se compléter par d'autres critères et être appliquée à des autres zones.

Afin de densifier les zones de développement, trois différentes mesures de densification sont introduites, permettant une grande variation des formes de construction. Les méthodes à appliquer sont une réutilisation à petite échelle, une transformation des zones et une optimisation du tissu existant en combinaison avec l'enrichissement des espaces verts.

#### MOBILITÉ

KCAP prévoit pour 2040 une réduction notable de l'utilisation des carburants fossiles par le secteur du transport. Nettement moins de voitures seront utilisées, la majeure partie du transport de marchandises s'effectuera par voies navigables et le trafic international avec les pays limitrophes fera appel au train à grande vitesse. Toutes les parties de la ville seront accessibles en transports en commun, et les besoins en changements minimaux. En raison du confort, la majorité de la population opte pour l'utilisation des transports en commun. Nombre de déplacements seront effectués à pied, principalement pour les destinations qui se trouvent à dix/quinze minutes de distance, le vélo étant utilisé pour des distances de quatre kilomètres en moyenne. Suite à une réduction des places de parking, davantage d'espaces publics seront à la disposition des piétons et utilisés comme plaines de jeux, espaces verts, etc.



La vision de mobilité de KCAP table sur un système de transport durable, polycentrique, multimodal et intégré, offrant de bonnes connexions internationales, mais également une meilleure liaison entre la ville et la périphérie.

KCAP propose de changer le système de transport radial de Bruxelles en un réseau multimodal polycentrique reliant de manière optimale le logement, le travail et les équipements, réduisant la dépendance à la voiture et favorisant les modes de transport doux. Coupler différentes modalités rend le transport de marchandises et l'évacuation des déchets plus efficaces et plus « propres ». Les lieux de travail sont plus facilement accessibles, et l'accès aux zones de loisirs et au paysage environnant s'en trouve amélioré.

Des techniques écologiques sont développées pour le trafic automobile et les transports en commun sont rendus plus attractifs. Des pistes cyclables continues sont aménagées pour relier les villes et renforcer les clusters régionaux. Le réseau de bus est utilisé pour renforcer les jonctions multimodales, mais également pour mieux relier les quartiers extérieurs. Il s'agit là d'une première étape vers des transports en commun de meilleure qualité. La capacité et la couverture des transports en commun sont améliorées en rapport avec les nouveaux quartiers habitables et régions vertes et l'utilisation de la voiture sera gérée à l'aide d'une stratégie de parking.

Il convient de développer pour les piétons et les cyclistes un réseau routier mieux quadrillé et perméable en fonction de la densité urbaine locale. Les barrières aux jonctions multimodales, aux zones à haute densité et à d'importants équipements sont soudées. Les promenades sont rendues attractives afin de stimuler l'utilisation variée de l'espace dans les rues. Le pentagone se mue en une zone sans voitures que les piétons s'approprient, comme c'était initialement le cas.

Le vélo est utilisé par tous aux fins de loisirs et de sport, mais également pour les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail. Des autoroutes cyclables sont aménagées pour les longues distances. La synergie entre le vélo et les transports en commune naît d'une liaison entre pistes cyclables, abris et jonctions des transports en commun.

L'utilisation de la voiture sera abordée par une réduction du nombre de places de parking et une norme de parking reflétant la densité et le contexte de la zone. En même temps, les possibilités d'autopartage seront renforcées et des parkings de transit établis à proximité des nouveaux hubs multimodaux et gares RER en périphérie.

Le point fort de la stratégie est l'aménagement d'une ligne circulaire de bus express de qualité reliant les quartiers extérieurs de Bruxelles et les jonctions multimodales. Cette ligne de bus pourra à terme être remplacée par une ligne de tram ou RER. L'aménagement de ce système est couplé à des extensions de la Région. Il prévoit des connexions tangentielles le long de la ville, offrant des itinéraires plus efficaces, afin que les voyageurs ne soient pas obligés de passer par le centre mais puissent le contourner. Cette connexion alternative permet une distribution uniforme des voyageurs, ce qui soulagera les transports en commun pendant les heures de pointe. Grâce au développement de nouvelles jonctions en dehors du centre et aux connexions tangentielles, les quartiers de la deuxième couronne seront mieux reliés à d'autres parties de la ville. Ces espaces sont attractifs pour l'établissement d'habitations, d'entreprises et d'équipements.

En 2040, le centre de Bruxelles ne sera plus un goulot d'étranglement pour le transport ferroviaire et les retards, et les basses vitesses seront évités. L'accès à Bruxelles à l'aide des transports en commun sera amélioré grâce aux hubs multimodaux des villes périphériques. Ces hubs feront office de points d'entrée dans la ville et offriront la possibilité de passer du réseau RER à d'autres moda-

lités. La circulation régionale par le biais de la ville sera réduite grâce à l'aménagement de liaisons entre les pôles régionaux qui entourent Bruxelles. KCAP propose concrètement d'établir une liaison métropolitaine sud entre Ottignies, Nivelles, Tubize, Ninove et éventuellement Alost et Dendermonde.

Le train à grande vitesse international peut tant que possible conserver sa vitesse de pointe avant et après ses liaisons avec son (ses) arrêt(s) à Bruxelles. Pour y arriver, il convient de déplacer la ligne à grande vitesse en dehors de la ville et de la relier à l'aéroport et non au centre de la ville. Le fait de contourner la ville minimise les retards occasionnés par la congestion du trafic ferroviaire national ou régional. KCAP plaide pour un scénario dans lequel la connexion Nord-Sud est déchargée grâce à une déviation par le biais des possibles gares TGV Haren-Sud et Delta.

Les aéroports de Zaventem et de Charleroi fonctionnent à une échelle européenne et intercontinentale et desservent plusieurs marchés. En plus du train, Zaventem sera relié par le métro, le tram et le bus. Une liaison ferroviaire directe entre Zaventem, Bruxelles et l'aéroport de Charleroi améliorera la complémentarité de ces jonctions.

Le transport de marchandises à échelles locale et urbaine exploitera le canal comme itinéraire logistique. En améliorant les conditions du transport de marchandises par le biais du canal, une alternative attrayante à la route sera créée vu qu'elle sera moins onéreuse et réduira les émissions de CO2.



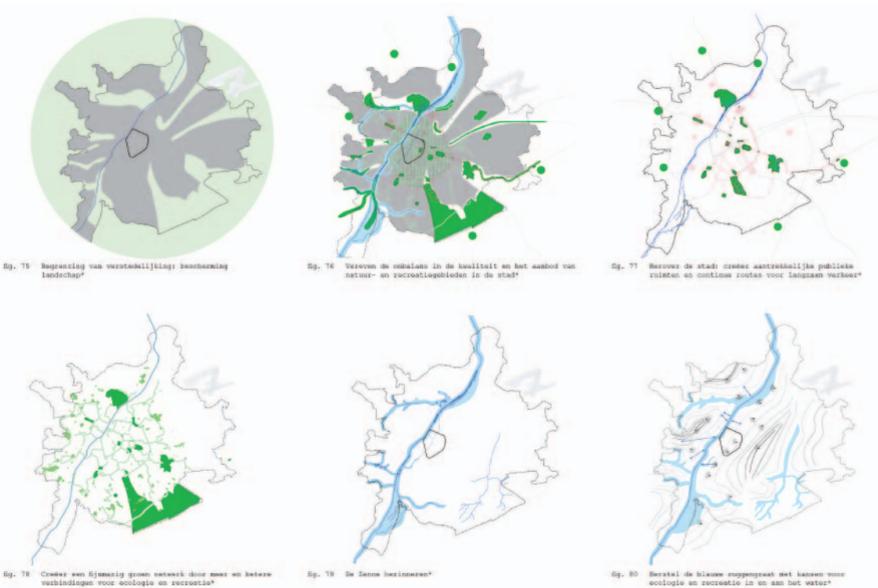
Une nouvelle «circulaire» de transport public

#### PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC : UNE VILLE VERTE DANS LA VALLÉE DE LA SENNE

Le thème « paysage et espace public » concerne le maintien et le renforcement des réseaux verts et bleus de Bruxelles et de son *ommand*. Les objectifs sont notamment l'ancrage de la ville dans le paysage sous-jacent (topographie et

hydrographie), le développement de paysages métropolitains caractéristiques autour de la ville sur la base des identités existantes, l'amélioration du réseau des espaces publics en tant que porteur d'une image forte, le développement de pôles récréatifs en rapport avec le paysage et le renforcement de la valeur écologique.

La stratégie relative à ce thème se compose de différentes parties. Les paysages du Groene Gordel entourant Bruxelles seront renforcés par la limitation de l'urbanisation et la création d'espaces afin de relier la ville au paysage ouvert à l'aide de corridors verts. Ces corridors traversent progressivement le réseau des espaces publics et verts de la ville, du quartier et des espaces privés et créent un lien spatial et écologique entre les quatre niveaux d'échelle. L'offre irrégulière en espaces verts dans la ville doit être égalisée et la disponibilité des espaces verts améliorée. Il convient de créer un réseau d'espaces publics attractifs constituant des jonctions d'itinéraires continus pour le trafic lent. Il y a lieu de veiller à ce que de nouveaux développements (collectifs ou privés) contribuent à un environnement vert attractif. Le réseau bleu est renforcé par une revalorisation des affluents comme éléments de l'espace public et une exploitation des rivages ou fronts d'eau comme « façades » de la ville.



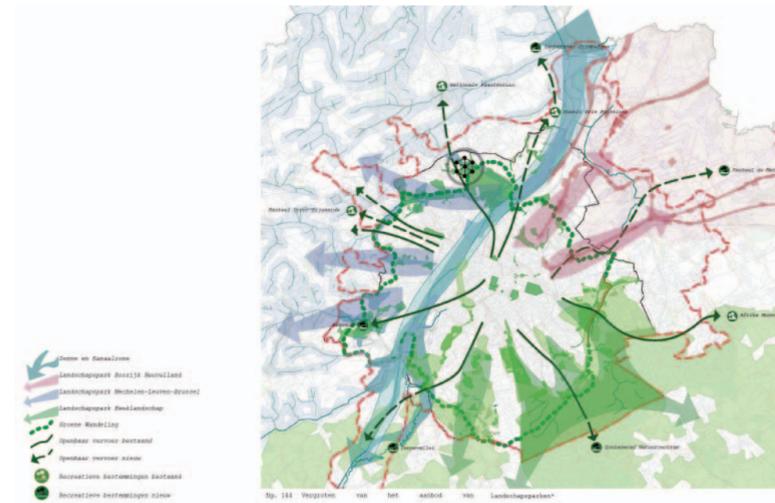
Trois paysages typiques ont été définis dans le Groene Gordel : le paysage culturel entre Malines et Louvain, le paysage des affluents dans le Pajottenland et la vallée de la Dendre et la région vallonnée et richement boisée du sud-est. Ces zones rurales offrent des possibilités pour les loisirs pendant la journée ou le week-end. Les liaisons entre la ville et les paysages environnants doivent se composer de routes à trafic lent, mais les transports en commun doivent également être reliés au tissu urbain.

Le paysage morcelé que l'on retrouve à proximité directe de la ville requiert le développement d'un cadre intégral : parcs naturels métropolitains qui relient les fragments du cadre paysager et empruntent leur identité à la vallée de la Senne,

le paysage de ruisseaux à l'ouest, la Forêt de Soignes au sud-est et les vestiges du paysage de production dans le nord-est.

Afin d'implémenter cette stratégie, il convient de renforcer les paysages régionaux entourant Bruxelles, de renforcer la qualité programmatique et spatiale autour de la ville, de compléter le tissu urbain de parcs, plaines et allées et d'améliorer les dispositifs verts dans l'environnement immédiat des habitats.

Les mesures d'exécution à court terme se composent notamment de projets au niveau politique afin de parvenir à un consensus sur les valeurs essentielles en termes de nature et de loisirs dans la Région de Bruxelles-Capitale et de projets visant à surmonter les barrières menant aux zones de loisirs existantes, de renforcer le caractère vert et attractif des importantes liaisons pour piétons et cyclistes, de démarrer des projets d'habitants concernant l'aménagement de leur environnement, l'aménagement temporaire de terrains à l'abandon et la réalisation d'une première amélioration de la revalorisation de l'eau dans la ville.



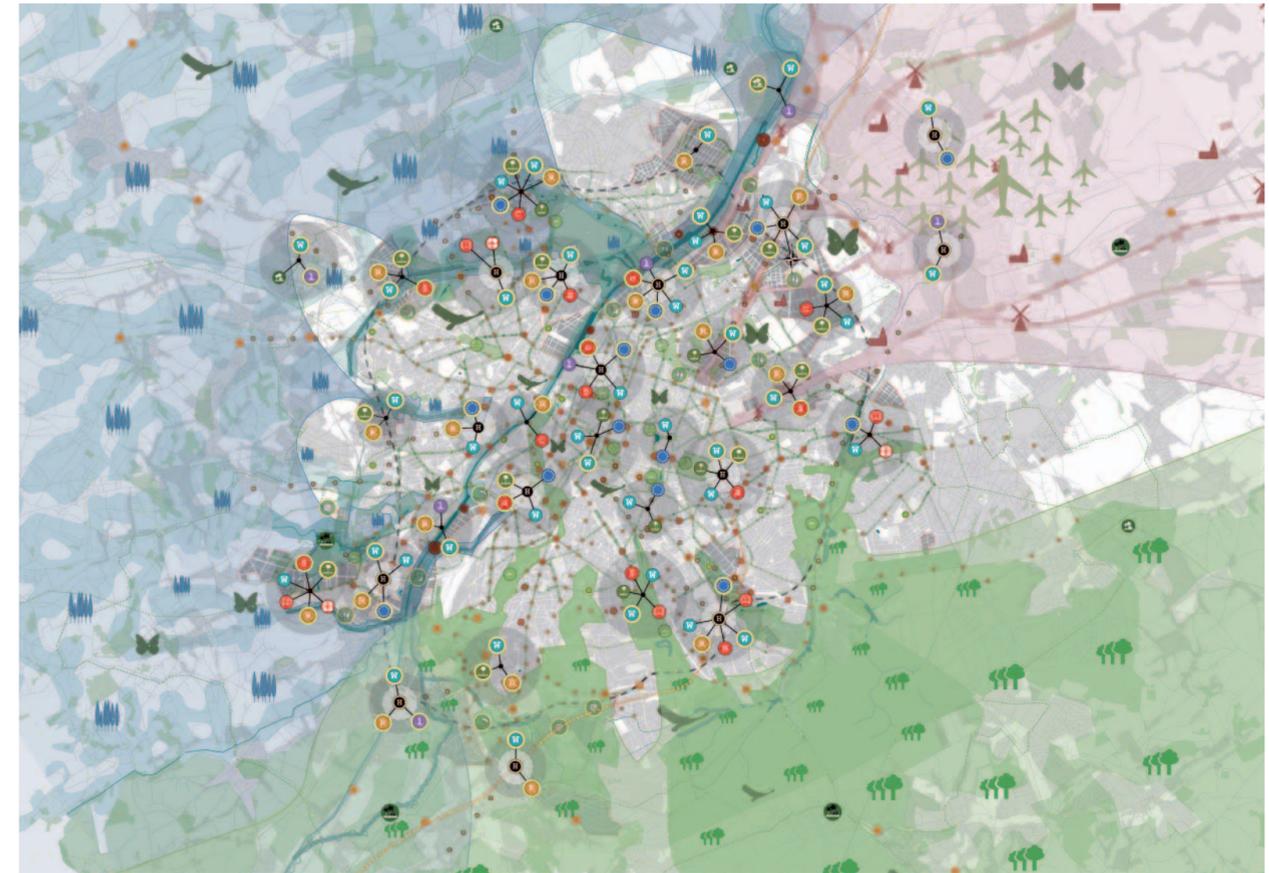
## DURABILITÉ

Afin de répondre à la question de durabilité, le marché de l'emploi local doit être amélioré en termes de quantité et de diversité. Il convient également de prévoir suffisamment de logements payables et d'aménagements sociaux. En outre, les émissions en CO2 doivent être réduites.

A cet égard, KCAP a élaboré une stratégie gagnant-gagnant. KCAP prévoit notamment des logements payables combinés à des extensions urbaines stratégiques. L'emploi et les équipements publics sont dans la mesure du possible établis autour de jonctions multimodales. Le besoin en énergie est réduit grâce aux rénovations et toutes les nouvelles constructions sont des « maisons passives ».

La stratégie repose sur la philosophie appelée « trias energetica » : minimiser la demande d'énergie opérationnelle, optimiser l'utilisation des énergies renouvelables et recourir à des techniques de basse consommation d'énergie.

A petite échelle, cela revient à appliquer des travaux de construction et d'urbanisme durables. Au niveau du quartier et de la ville, ce principe revêt notam-



ment la forme d'une collaboration pour une utilisation efficace et la génération durable d'énergie, par exemple en exploitant la chaleur du sol ou la chaleur perdue des installations d'incinération de déchets. En ce qui concerne la mobilité durable, l'accent est mis sur une réduction des besoins en transport, une réduction des distances parcourues, une plus grande part de trafic lent et de transports en commun dans le *modal split* et l'application de techniques efficaces pour les différentes modalités de trafic.

## CADRE EN VIGUEUR

Un cadre intégral pour Bruxelles et sa métropole est né des trois pistes de développement. Un cadre qui est suffisamment flexible pour faciliter la dynamique actuelle et future de la collaboration, mais également capable d'orienter clairement un développement de grande qualité.

L'implémentation spatiale de la vision se traduit avant tout par le développement de centralités complémentaires et de zones de densification. Elles peuvent être subdivisées en cinq catégories différentes, utiles lors du développement de la zone en question, mais également lors de la réalisation du développement à l'échelle régionale. Une distinction est établie entre les catégories suivantes: *nœud de transport, zone du Canal, pôle de développement, vide urbain et zone périphérique*. KCAP accorde une attention particulière aux jonctions dans la zone du canal en raison de son emplacement stratégique: il n'est guère aisé de relier les deux moitiés de Bruxelles sans remettre entièrement en question la fonction industrielle.

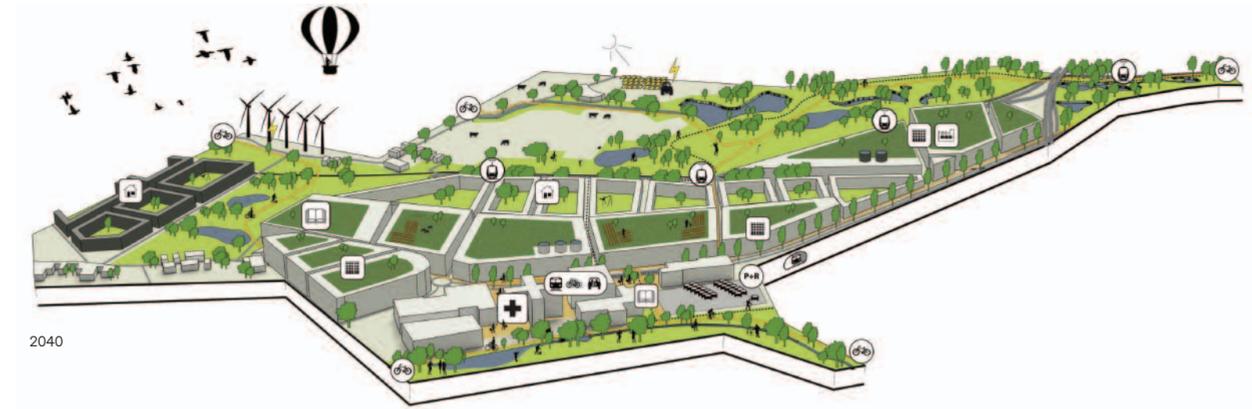
La vision n'a pas seulement un impact sur les différents pôles de développement, mais également sur l'intégralité de la métropole. En utilisant la vision comme cadre du développement programmatique d'un réseau de centralités complémentaires, il sera possible de créer une métropole forte. Résultat de la concentration du programme et des caractéristiques spatiales variées: la ville s'améliore en termes de qualité et de caractère et se mue en métropole à l'identité claire. Pour réaliser un profil de la Région bruxelloise, KCAP a choisi d'illustrer la dynamique de fonctionnement de la croissance de la métropole.

La vision pour Bruxelles en 2040 doit être considérée comme un processus de renforcement de Bruxelles. Ce processus doit simultanément faire l'objet d'une double approche: top down et bottom up. L'opérationnalité de cette approche peut se réaliser par différents projets, comme le développement et le renforce-

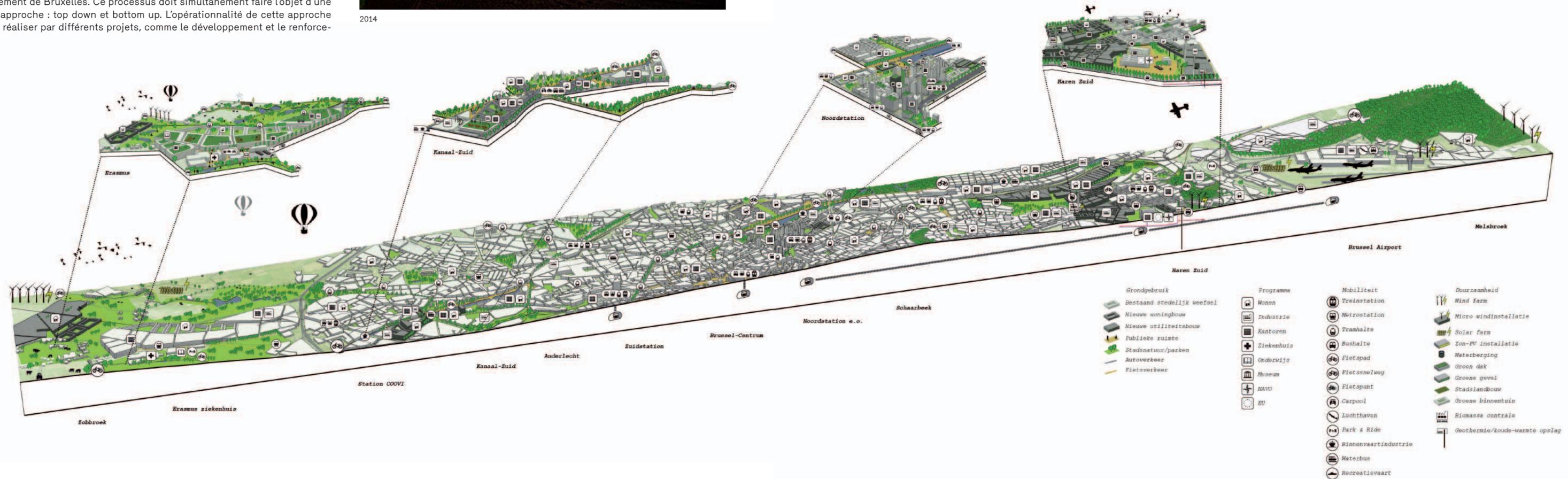
ment de l'identité dans les centralités complémentaires avec l'ajout de fonctions et de programmes, le développement d'une seule image pour les transports en commun bruxellois (corporate identity), la promotion de Bruxelles en tant que Région verte en bordure de l'eau, la promotion de Bruxelles comme figure de proue d'une identité européenne et le renforcement de son image culinaire.



2014



2040





## « L'URBANISME SE DÉFINIT PAR DES VISIONS ET NON PAR DES PLANS DE MASSE »

Interview de Kees Christiaanse, Kristin Jensen et de Riikka Tuomisto (KCAP)

1. COMMENT AVEZ-VOUS ABORDÉ LE DÉVELOPPEMENT DE CETTE ENQUÊTE DE VISION FUTURE ?

QUELS SONT LES INSTRUMENTS QUE VOUS AVEZ APPLIQUÉS,

ET À QUELLES DISCIPLINES SCIENTIFIQUES AVEZ-VOUS FAIT APPEL ?

**Kristin Jensen** : Nous avons tout d'abord constitué une équipe multidisciplinaire pour les questions d'ordre spatial. Notre rôle dans l'équipe est celui d'urbanistes jouissant d'une expérience à plusieurs niveaux d'échelle territoriale. Nous avons impliqué ARUP pour l'aspect durabilité. Systematica est un bureau italien de planification du trafic, et ZUS (Zones Urbaines Sensibles) est un jeune bureau de Rotterdam en charge du volet paysage. Les défis de Bruxelles résident bien entendu à plusieurs niveaux, mais nous ne pouvons résoudre que les questions qui relèvent de notre domaine.

2. COLLABOREZ-VOUS PLUS SOUVENT AVEC CES PARTENAIRES

OU S'AGIT-IL D'UN CONSORTIUM OCCASIONNEL ?

**Kees Christiaanse** : Nous travaillons le plus souvent sous cette forme. Avec ARUP, nous collaborons par exemple au masterplan pour NEO Bruxelles. Quant à ZUS, nous parlons la même langue et avons les mêmes origines (Rotterdam).

Nous avons bien entendu déjà été confrontés à des grandes visions urbaines. Au cours de ces dernières années, nous nous sommes par exemple longuement penchés sur une vision pour Londres. Une vision qui n'a par ailleurs pas abouti. Cinq bureaux d'urbanisme de renom des Pays-Bas ont été impliqués : OMA, West 8, KCAP, Maccreeanor Lavington et Maxwan. Ces bureaux ont travaillé pendant 10 ans sur le masterplan de Londres. Ils y ont beaucoup gagné et ont impliqué divers consultants, comme ARUP. Après 10 ans, aucune pierre n'a été posée et pratiquement aucun élément du plan n'a vu le jour.

3. À QUOI CELA EST-IL DÛ ?

**K.C.** : Tout d'abord, le changement du parti au pouvoir, et ensuite, la crise. Mais la raison principale est la structure de gouvernance londonienne, qui constitue également un aspect intéressant dans le cadre du renouvellement urbain. Cette structure est très fragmentée et se compose d'une multitude de parties, tant publiques que semi-publiques. Les parties sont souvent diamétralement opposées en termes d'intérêts, bien plus encore qu'à Bruxelles. Il y a une sorte de *gridlock*. Prenez par exemple le plan olympique des futurs Jeux. On y retrouve quatre *boroughs* dans la zone. Ils ont chacun des intérêts contradictoires et sont tellement indépendants que leurs décisions peuvent provoquer un blocage du plan.

4. DANS QUELLE MESURE POUVEZ-VOUS COMPARER CETTE SITUATION À CELLE DE BRUXELLES ?

**K.C.** : Bruxelles se caractérise par des étranges problèmes de frontière. Nous travaillons près du site de l'Expo au Heysel. Un grand parking se trouve en Flandre, mais le site lui-même se trouve à Bruxelles. Il n'est pas possible d'harmoniser les plans d'affectation flamands et bruxellois concernant ce parking, et c'est un problème. Un autre problème est bien entendu l'absence d'infrastructure de liaison entre Zaventem et la ville. Ce problème est partiellement dû à la planification de la ligne à grande vitesse qui n'est pas parfaitement coordonnée, mais également au fait que Zaventem se trouve en Flandre. Ce n'est pas un problème en soi, mais on retrouve des contrastes similaires à ceux constatés à Londres.

5. DANS QUELLE MESURE LA SITUATION DE BRUXELLES, LORS DE L'ÉLABORATION D'UNE TELLE VISION, REQUIERT-ELLE UNE APPROCHE SPÉCIFIQUE EN COMPARAISON À D'AUTRES VILLES ?

**K.C.** : Bruxelles est une très belle ville. Elle est encore assez concentrique et la relation entre zones construites et non construites est encore assez détendue. Dans le sud se trouve un bois, ce qui est incroyable. Pratiquement aucune autre ville n'a cet avantage. En principe, Bruxelles est très attrayante. Le travail à effectuer y est bien entendu colossal, la ville affichant un retard en termes d'entretien, d'infrastructure, de revalorisation d'anciennes zones industrielles, et notamment également en termes d'harmonisation de régimes politiques concernant les projets. Mais on peut également le voir sous un autre angle : c'est positif pour les urbanistes qui y voient un défi.

On peut bien entendu se poser nombre de questions sur la manière dont le quartier européen a été conçu. Il a bien entendu fait l'objet de coupes sombres au cours de ces dernières années, et certains des bâtiments démolis vous feraient dire qu'ils n'auraient absolument pas dû l'être. Cette situation est à imputer à une période pendant laquelle un architecte était choisi en passant par des intermédiaires pour défaire et refaire une partie de la ville. C'est dommage, mais bon, c'est un point de vue. Cette période est heureusement révolue.

C'est très embêtant, car si on se penche sur la relation entre l'architecture et l'urbanisme aux Pays-Bas et à Bruxelles ou en Belgique, ainsi que leur situation, voici ce qu'on peut en tirer : les Pays-Bas étaient relativement progressistes en termes de participation, transparence des processus, etc. Le fin mot de l'histoire fut donné lorsque les Pays-Bas, au milieu des années 90, ont subi une profonde libéralisation qui a renforcé le pouvoir commercial des spéculateurs et promoteurs immobiliers. Résultat : suite à des constructions à grande échelle, le pays est truffé de projets de mauvaise qualité. En Belgique, la culture du clientélisme a disparu, et les processus, même avec le maître d'ouvrage et autres, ont gagné en transparence et une culture d'architecture belge (et surtout flamande) très forte a vu le jour.

La tendance entre la Belgique et les Pays-Bas s'inverse, notamment en ce qui concerne la grande échelle ou la petite échelle. Aux Pays-Bas, l'économie de construction est organisée à une échelle tellement grande qu'il est difficile de développer des projets par parcelle, alors que c'est possible en Belgique. Acheter des petits lotissements, les rénover, voici un exemple de ce vers quoi la situation doit évoluer aux Pays-Bas.

Assortir Bruxelles d'une vision est très utile. Nous avons examiné six villes en Europe : Amsterdam, Vienne, Zagreb, Bilbao, Dublin et Copenhague. Nous y avons examiné les tendances de planification et une tendance très positive s'en est dégagée. Il n'est plus fait appel à des *masterplans* urbains fixes avec zonage, mais à des visions plus globales et plus visionnaires. Il ne s'agit plus de prescriptions juridiques, mais d'une sorte d'engagements spatiaux entre les parties. Ils n'ont donc aucun statut formel, mais un statut de prise de décision politique. Les grands projets comme le Heysel, Tour & Taxis ou la zone du canal sont intégrés dans une vision de ce type, en harmonie avec la structure. C'est également le cas pour Bilbao et la vision de toute la région fluviale. Le Guggenheim n'est qu'une infime partie de l'ensemble. En termes de financement également, il n'en représente que cinq pour cent. En ce sens, une vision pour la ville, telle que celle élaborée actuellement, une vision vivante qui doit se développer, est cruciale.

**K.J.** : Il s'agit de soutenir et d'alimenter une vision par le biais de différents acteurs. Non seulement par le biais de l'élite administrative, mais également par d'autres acteurs de la ville ou de la Région. Il n'est pas question d'urbanisme de plan de masse, mais de cadre.

6. MAIS CES VISIONS GLOBALES DE CES VILLES EUROPÉENNES SONT-ELLES SIMILAIRES ? DIFFÉRENTS PROJETS AU SEIN D'UN CADRE GÉNÉRIQUE, EST-CE LÀ LA NOUVELLE PLANIFICATION ?

**K.C.** : À mes débuts d'architecte en 1980, participer à une demande de devis pour le Parc de la Villette à Paris était quelque chose d'inhabituel. On faisait ce genre de choses une fois par an, et il n'y avait pas toute cette interaction. Nous travaillons actuellement à Toulouse, Bordeaux, Bruxelles, Hambourg, Perm,

Shanghai, Zurich,...Et d'autres bureaux font de même. L'échange de connaissances est donc notable, ouvrant la voie à la synchronisation de la culture.

C'est le plus grand problème de l'urbanisme à l'heure actuelle : les politiques et urbanistes continuent à penser que ce qu'ils dessineront sera réalisé, et fonctionnel. C'est le plus grand malentendu de l'urbanisme, il n'est pas possible de travailler de cette manière. Je pense que nous avons la prétention de quelque peu savoir ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Et, selon nous, cela fonctionne surtout au niveau de cette vision globale, qui doit donc le rester. Une abondance de détails à tous les niveaux n'est absolument pas réaliste. L'idée de faire appel à des interventions chirurgicales à certains endroits reste dans tous les cas très générique en matière de structure de l'espace public. Une vision doit avoir une certaine robustesse et une valeur future, où tout est possible.

Ce n'est qu'après que vous pouvez vous concentrer pleinement sur la planification détaillée. Cette approche par paliers, du haut vers le bas et du bas vers le haut, n'a de chance d'aboutir que si elle peut prédire ce qui va se passer. Par exemple, à Amsterdam, avant la naissance du Zuidas, il a été décidé que l'intégralité du centre d'affaires se trouverait au bord de l'IJ. Cela n'a pas été le cas, mais il faut voir la machine de planification qui se cache derrière. Les exemples de grandes interventions structurelles qui n'ont pas abouti à ce qui était prévu sont légion.



Laurens Tait (ARUP) et Riikka Tuomisto (KCAP)

7. VOUS PROPOSEZ D'APPLIQUER LE MODÈLE DE VILLE COMPACTE À BRUXELLES ET À SES ENVIRONS. CE MODÈLE EST APPLIQUÉ DEPUIS LONGTEMPS DÉJÀ AUX PAYS-BAS, MAIS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE BELGE A UNE TRADITION TOUT À FAIT DIFFÉRENTE. COMMENT AVEZ-VOUS ABORDÉ CETTE DIFFÉRENCE ?

**K.J.** : Nous n'avons pas simplement pris le modèle pour l'appliquer à Bruxelles. L'idée de la ville compacte et de l'urgence de celle-ci découle du thème de la durabilité. Une ville compacte permet une organisation bien plus efficace des transports en commun. Il est donc aisé de passer de la voiture aux transports en commun. Dans une ville compacte, vous pouvez également laisser la place à des espaces verts afin de faire la jonction entre la ville et le paysage. Les projets actuellement réalisés à Bruxelles peuvent constituer une menace et bloquer cette jonction à l'avenir.

Dans une ville compacte, vous devez également songer à un mélange des fonctions. Ce mélange permet de générer une importante synergie à un seul endroit. L'établissement d'une crèche à un certain endroit sera par exemple plus aisé si vous parvenez à toucher plusieurs personnes, celles habitant dans les environs ou passant à proximité à l'aide des transports en commun. Ce n'est pas possible dans un urban sprawl (étalement urbain).

**Riikka Tuomisto** : La durabilité, c'est également la faisabilité. Si vous rapprochez des personnes et fonctions, il sera plus facile d'avoir une ville aux courtes distances. Le quadrillage fait parfois défaut à Bruxelles. On y retrouve toujours certaines grandes zones industrielles monofonctionnelles ou des zones non construites, qui recèlent un énorme potentiel.

8. IL S'AGIT EN FAIT DE CONSTRUIRE EN UTILISANT LES ESPACES EXISTANTS.

**R.T.** : Oui, mais avec l'idée que cette approche permet d'étendre la nature. Pour nous, le mot compact va plus loin que son sens premier. Il a plutôt le sens d'intégral. Des développements programmatiques qui sont couplés les uns aux autres au niveau spatial. Les trois couches de la vision (mobilité, utilisation du sol et paysage et espace public) ne font donc pas l'objet d'une approche distincte.



Kees Christiaanse (KCAP)

9. LES DIFFÉRENCES SONT EN EFFET CLAIREMENT VISIBLES, MAIS LORSQU’ON LES SUPERPOSE, IL SEMBLE DIFFICILE D’EN DISTILLER UNE VISION UNIVOQUE.

C’EST COMME SI VOUS UTILISIEZ DES COMPOSANTS ET INGRÉDIENTS DIFFÉRENTS.

LA STRUCTURE DE L’ESPACE PUBLIC N’EST PAR EXEMPLE PAS DÉFINIE CLAIREMENT.

**R.T.** : Ce n’est pas non plus tout à fait l’objectif. Il y a une volonté d’atteindre une certaine qualité. Compact est dans un certain sens également une question de qualité. Cette volonté vous permet de vous asseoir autour de la table avec les différents acteurs et d’évoquer la manière de la concrétiser. Si vous voulez par exemple réaliser une liaison verte à un certain endroit, vous n’en parlerez que lors du processus de collaboration. Très souvent, des situations étonnantes, impossibles à prévoir, se produisent. Notre expérience nous a appris que tout pouvait arriver. Vous pouvez faire dix plans, une surprise vous attendra toujours. Nous avons explicitement choisi de créer un cadre, une mécanique flexible. Si vous appuyez sur ce bouton ou tirez sur cette ficelle, plusieurs choses se produiront. Vous ne devez donc jamais vous occuper d’un seul projet. Le développement du programme en fait ici partie. Nous avons tenté d’y appliquer notre connaissance de Bruxelles. Les possibilités sont bien plus grandes que ce qui a été développé jusqu’alors.

10. LA THÉORIE DE LA VILLE COMPACTE S’APPLIQUE-T-ELLE À CHAQUE MÉTROPOLE EUROPÉENNE OU UNIQUEMENT À BRUXELLES ?

**R.T.** : La partie centrale de Bruxelles est déjà très compacte. Le but de notre vision n’est pas d’étendre Bruxelles comme une sorte de pâte, en conservant la même densité et la même qualité de l’espace public. Non, compact est synonyme de qualité de l’environnement. Qualité car une construction compacte ouvre la voie à un espace public de qualité. Un espace public qui rend la ville attrayante aux yeux des personnes qui résident actuellement en dehors de Bruxelles. Il sera alors possible d’avoir une qualité de logement élevée, mais à proximité de son employeur. En développant des logements non loin des universités, vous pouvez également lier les personnes à haut niveau de formation et à haut revenu à la ville, aux enfants.

Bruxelles peut créer une multitude d’identités et de centralités, mais une telle machine ne fonctionne que s’il est question de densité. Une trop grande densité n’est pas bonne non plus, car il faut de l’air et de l’espace. Certaines distances plus courtes sont requises, les cordes de la mécanique ne peuvent être que d’une certaine longueur.

A l’échelle régionale, c’est différent, car la dynamique est autre. Mais ce que Bruxelles détient dans sa deuxième couronne a tellement de valeur et de potentiel qu’elle est à nos yeux prioritaire. Il est donc important de tout d’abord procéder au développement avant de se lancer et d’uniquement se pencher sur le contexte régional.

11. LE CŒUR DE VOTRE VISION SE COMPOSE DES ÉLÉMENTS *UTILISATION DU SOL*, *PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC* ET *MOBILITÉ*, QUI SONT LIÉS À DES AXES DE TRANSPORT.

CE SONT DES ÉLÉMENTS CONCRETS. UN AUTRE ÉLÉMENT RÉCURRENT EST *L’IDENTITÉ*.

COMMENT PLANIFIER L’IDENTITÉ DANS L’ESPACE ?

**K.J.** : En faisant de l’identité un thème à part entière, nous voulons mettre l’accent sur le fait qu’il est indispensable d’impliquer l’identité à différents niveaux. Il y a le niveau individuel de l’habitant qui doit être capable d’influencer son environnement. Par exemple, un terrain flexible pour son habitation lui permettra de faire une carrière du logement dans son propre domicile (c’est-à-dire s’y installer à un jeune âge et être en mesure d’y rester jusqu’à un âge avancé). Ou pouvoir être capable d’influencer le paysage environnant. L’identité se traduit également au niveau du quartier : si vous développez par exemple un

projet immobilier ou planifiez un nœud de transport, vous devez veiller à ce qu’il apporte quelque chose à l’identité du quartier. Bruxelles est une ville riche en identités, chaque quartier étant en fait un monde en soi.

Au niveau de la ville, nous renouons avec le concept des centralités complémentaires. Une nouvelle programmation d’une centralité peut créer l’identité d’un lieu. Dans le thème *paysage et espace public*, l’offre en nombreux parcs et plaines classiques à Bruxelles peut par exemple être transformée en un lieu de rencontre pour la jeunesse européenne, une place to be.

12. S’AGIT-IL D’UNE SORTE DE *BRANDING* ?

**R.T.** : Cela va bien plus loin. On se base sur la qualité, le caractère du lieu actuel. Les endroits de ce type, ayant de l’allure, existent déjà à Bruxelles, mais ils doivent être renforcés en ce sens. Des bâtiments, mais également des espaces publics peuvent être utiles à cet égard. Il existe cependant également des endroits qui n’ont pratiquement pas de caractère. Ce caractère peut se dégager d’un mélange subtil de programmes, faisant éventuellement partie d’une ligne programmatique dans la ville. On retrouve également des lieux au stigmaté négatif. Vous devez alors développer un nouveau programme créant une spirale positive.

Tout cela peut paraître très abstrait, mais les exemples sont foison. C’est par exemple le cas à Rotterdam, dans le quartier où je vis. Il s’agissait d’un quartier à mauvaise réputation, où l’on ne trouvait aucun ménage à double revenu. La ville y a démarré un projet : elle a racheté un bloc entier de logements en location, a rénové le tout et en a fait des logements en propriété. Un vent de nouveauté et de fraîcheur a alors soufflé sur le quartier. La police de quartier me l’a avoué : ce quartier est devenu ennuyeux ! En dix ans, le visage du quartier a fondamentalement changé. Je pense que l’approche de construction bottom-up à petite échelle appliquée en Flandre et à Bruxelles s’inscrit parfaitement dans ce cadre.

13. COMMENT EST-IL PROCÉDÉ AU RETRAIT DE PROGRAMME D’UN CERTAIN ENDROIT ?

COMMENT, PAR EXEMPLE, L’ESPACE POUR LES CONNEXIONS VERTES À GRANDE ÉCHELLE EST-IL

CRÉÉ ? N’EST-CE PAS EXTRÊMEMENT COMPLIQUÉ DU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE ?

**R.T.** : Nous savons par expérience que tout n’est pas toujours aussi difficile qu’il n’y paraît. Si vous êtes ouvert d’esprit lors des négociations, elles porteront leurs fruits. Lorsqu’un promoteur immobilier laisse par exemple une certaine zone vide, il peut construire davantage ailleurs.

**K.J.** : Nous nous sommes également inspirés des plans de Léopold II. J’ai été surpris de constater que des projets comme un Boulevard Anspach à la mode parisienne ne fonctionnaient pas, contrairement aux projets où chacun pouvait conférer une image personnelle à sa maison, à l’aide d’un terrain et d’un architecte. Soudainement, tout le monde voulait vivre dans la ville. Mais le même problème se posait à l’époque : les personnes aisées allaient s’établir à la campagne. C’est notre apprentissage actuel : vous devez établir la structure et les ingrédients, mais laisser énormément d’espace à l’interprétation. Les personnes peuvent et veulent collaborer.

**R.T.** : Les personnes sont également davantage liées à leur quartier. Si elles rencontrent par exemple des déchets sur la rue, elles auront davantage tendance à les ramasser. Elles se sentent davantage responsables.

La question reste donc de savoir comment créer l’identité d’un lieu ou la stimuler en impliquant différentes parties.

**K.C.** : Nous avons lancé une enquête de ce type sous le nom d’*Urban Breeding Grounds* et avons publié un livre dont le titre est *Urban Catalysts*, dans lequel nous examinons la transformation de la structure physique du quartier et la transformation des réseaux socioculturels et économiques dans le quartier. Pour y arriver, vous devez tout d’abord déterminer le status quo des deux situations. Ensuite, vous devez par exemple revenir cinquante ans en arrière pour voir ce qui a changé. Vous pourrez alors dresser une



Riikka Tuomisto : « Bruxelles doit faire l’objet d’une reconquête »

sorte de *mental map* à partir de laquelle distiller une identité continue et changeante. Par la suite, vous pourrez alors prédire le sens dans lequel elle ira. Sur cette base, vous pourrez définir les instruments ayant un impact sur sa trajectoire. Notre expérience nous a appris qu'il n'y avait que peu de choses qui pouvaient l'influencer. Les processus de gentrification par lesquels des investissements sont effectués sous la forme de transactions rentables sont par exemple très difficiles à contrôler au travers d'une planification. La taille des parcelles est par exemple quelque chose que vous pouvez influencer. Vous pouvez fixer une taille maximale pour une parcelle, impliquant qu'un propriétaire de cinq parcelles attenantes devra y ériger cinq bâtiments et non un seul.

Dans le processus de gentrification, vous pouvez cependant orienter certaines identités et préserver certaines qualités. À Rotterdam, les choses sont différentes, les amorces de gentrification y sont toujours un échec. C'est bénéfique pour des personnes comme nous et cela permet d'avoir des logements relativement bon marché et de qualité.

Rotterdam fait office d'exception aux Pays-Bas, et cette qualité en fait un pôle d'attraction des jeunes talents créatifs et occupe une place étonnamment élevée sur la liste des lieux d'établissement pour l'économie créative de Monocle. L'immobilier y est abondant et encore très abordable. C'est encore le cas à Bruxelles et à Anvers, mais pas du tout à Amsterdam.

#### 14. L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE BRUXELLES ET SES ENVIRONS EST COMPLEXE.

COMMENT LA PRENEZ-VOUS EN COMPTE DANS VOTRE VISION ?

**K.C.** : Élaborer une vision peut se faire même en l'absence d'une compréhension de la politique. Je pense seulement qu'il est important d'avoir conscience des unités administratives. Les frontières des communes bruxelloises sont, il est vrai, notables. J'ai été étonné d'apprendre que le Bourgmestre de Bruxelles n'était à la tête que de 110.000 personnes.

Mais nous connaissons également des situations problématiques de ce type aux Pays-Bas. Ici à Rotterdam, nous avons par exemple tenté pendant quarante ans de formaliser la ville de Rijnmond, mais nous n'y sommes pas parvenus. Les communes ne veulent pas abandonner leur autonomie lorsqu'il est question de problèmes cruciaux. C'est un problème que connaissent nombre de villes. Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht ont toujours leur mot à dire sur le Randstad, le Groene Hart, Schiphol, la manière dont l'infrastructure de transport est conçue, mais également la répartition des extensions de la ville, etc. Après toutes sortes de difficultés, Amsterdam peut enfin aller plus loin et a créé l'Amsterdam Metropolitan Area, avec Almere du côté est et Haarlem et Zandvoort du côté ouest. Cette zone va à présent se développer de manière autonome par rapport à l'aéroport, indépendamment de toute discussion relative au Randstad. Dans un pays où la transparence et les instruments de planification sont extrêmement bien développés, l'essor a laissé place à la confusion.

**K.J.** : A Francfort, la ville a tenté pendant des décennies de créer une région métropolitaine, en vain. Elle est y enfin parvenue grâce à une politique conjointe de transports en commun. L'urgence était telle que les différents acteurs se sont réunis autour de la table. Une base portante devait également être créée pour le thème du paysage. Vous devez donc pour commencer anticiper les thèmes sur lesquels vous pourrez atteindre un consensus.

**K.J.** : Au début du processus, nous avons organisé de nombreuses sessions sur la mobilité. Quelque chose se prépare. On constate également que la Flandre et la Wallonie veulent en parler.

**R.T.** : Notre étude de mobilité prouve également qu'il devient urgent d'améliorer l'accessibilité de la deuxième couronne, et qu'il s'agit également d'une condition au développement d'autres plans, couplés à l'utilisation du sol, du paysage et des espaces publics, d'ajouts de programme et de renforcement de l'identité. Le court terme recèle des possibilités étonnantes. Nous avons donc constaté qu'au Heysel, la mise en place de lignes de tram avait immédiatement des retombées sur toute la ville.

#### 15. ON VOUS A DEMANDÉ D'ÉLABORER DES SCÉNARIOS DANS LESQUELS LES CONTRASTES SPATIAUX

PEUVENT ÊTRE SURMONTÉS. COMMENT AVEZ-VOUS APPROCHÉ CETTE QUESTION ?

**K.C.** : Selon le livre *Arrival Cities*, les quartiers pauvres le sont car ils accueillent les immigrants de l'intégralité de la ville. Les immigrants font carrière dans ces quartiers et puis s'en vont. Lorsque ces quartiers gagnent en valeur, ils perdent cette fonction. 70 pour cent des immigrants atteignent après une génération la classe moyenne, et c'est ce qui se passe dans ces quartiers. Ces immigrants sont remplacés par des nouveaux immigrants. Ces quartiers pauvres sont à cet égard des parties très productives de la ville. Il est erroné de croire que rien ne va. Ils représentent une marche économique et apportent l'émancipation. Je pense que dans une ville comme Paris, il en est par exemple trop peu tenu compte.

En fait, la menace d'un processus d'expansion du centre est presque automatique, tout comme l'est la conquête par les yuppies et les couples âgés dont les enfants ont quitté le domicile. Un effet positif est que l'économie est en train de connaître une flexibilisation très forte. Il y a vingt ans régnait une économie résolument Fordiste, où la production à grande échelle débouchait sur des produits unitaires qui s'écoulaient dans la consommation de masse. A l'heure actuelle, il existe encore des grandes unités de production mais dans des clusters flexibles. Cette atomisation de l'économie, et le fait que les ménages soient devenus des ménages à double revenu ayant besoin d'une plus grande prestation de services, requièrent également un environnement plus divers et plus urbain.

L'affirmation selon laquelle la ville compacte est une idéologie qui doit être imposée avec force n'a aucun sens, car il s'agit d'un mouvement qui est en train de naître de l'économie. Le mouvement économique est en train de faire renaître la ville. Si l'on compare ces deux mouvements, à savoir la renaissance de l'économie et l'apparition de ghettos positifs et négatifs, la ville est dans une large mesure une machine d'émancipation très forte.



Laurens Pait : « Il faut améliorer l'accessibilité en transports publics de la seconde couronne »

# TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉFACE</b> Charles PICQUÉ	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>ÉTAT DES LIEUX DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN BRUXELLOIS</b> ICEDD - KUL	<b>11</b>
<b>LA MÉTROPOLE HORIZONTALE</b> Synthèse de l'étude de Studio 012 : Bernardo Secchi/Paola Viganò	<b>28</b>
<b>« POUR LA FABRICATION D'UN ESPACE URBAIN RENOUVELABLE »</b> Interview de Bernardo Secchi et de Paola Viganò	<b>40</b>
<b>PETITE MÉTROPOLE /MÉTROPOLE MONDIALE</b> Synthèse de l'étude de 51N4E/bureau Bas Smets/AUC	<b>46</b>
<b>« ASSUMER LA COMPLEXITÉ POUR GÉNÉRER LA VILLE »</b> Interview de Freek Persyn et Bas Smets	<b>58</b>
<b>BRUXELLES, À LA RECONQUÊTE DE LA VILLE</b> Synthèse de l'étude de KCAP	<b>66</b>
<b>« L'URBANISME SE DÉFINIT PAR DES VISIONS ET NON PAR DES PLANS DE MASSE »</b> Interview de Kees Christiaanse, Kristin Jensen et de Riikka Tuomisto	<b>78</b>

## **DIRECTION ÉDITORIALE ET COORDINATION**

Pierre Dejemeppe et Benoît Périlleux,  
Cabinet du Ministre-Président Charles Picqué

## **CONTRIBUTIONS**

La synthèse des études et les interviews ont été réalisées  
par Nathalie Cobbaut, avec pour la synthèse et l'interview de KCAP  
la collaboration de Geert te Boveldt et Sarah Lagrillière.

## **COMITÉ DE RÉDACTION**

Nathalie Cobbaut, Pierre Dejemeppe, Micha Kapetanovic, Benoît Périlleux,  
Yves Van de Castele, Ann Geets.

## **RELECTURE ET CORRECTIONS EN FRANÇAIS**

Anne-Françoise Hustin

## **CONCEPTION GRAPHIQUE ET MISE EN PAGE**

Codefrisko / www.codefrisko.be

## **IMPRESSION**

Cassochrome

## **EDITEUR RESPONSABLE**

Pierre Dejemeppe,  
Cabinet du Ministre-Président  
rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles

**ISBN 978-2-930457-79-6**  
**DÉPÔT LÉGAL 2012/11.404/3**

L'éditeur remercie les architectes, artistes ou sociétés qui ont accepté  
de céder gracieusement leurs droits pour cet ouvrage.

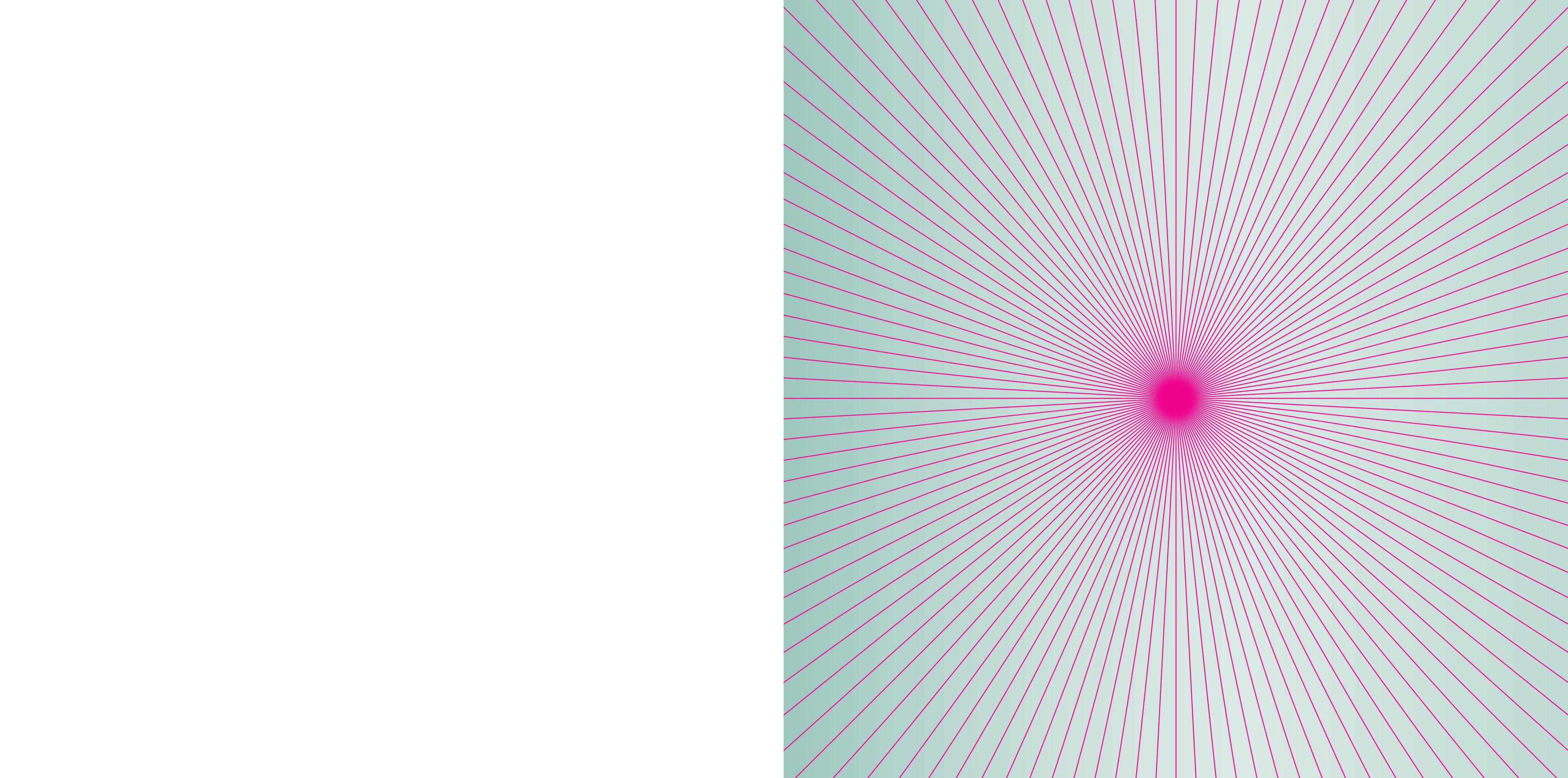
Conformément aux prescriptions légales, l'éditeur s'est efforcé de régler  
les droits d'auteur liés aux illustrations. Les détenteurs de droits qu'il n'aurait  
pu trouver malgré ses recherches sont priés de se faire connaître afin  
de satisfaire au plus tôt à la législation en la matière.

Tous droits réservés. Toute reproduction par quelque procédé que ce soit  
d'un extrait quelconque de ce livre est strictement interdite sans accord  
préalable de l'éditeur.

## **REMERCIEMENTS**

L'éditeur remercie pour leur disponibilité tous les collaborateurs  
des trois équipes qui ont participé à la vision de Bruxelles métropole 2040 :  
Studio 011, KCAP, 51N4E, ainsi que l'équipe de l'ICEDD-KUL.

Les études complètes des trois équipes présentées dans cet ouvrage peuvent  
être consultées à l'adresse : <http://www.urbanisme.irisnet.be>



Quelle forme prendra Bruxelles en 2040 si la croissance démographique se poursuit? Comment se déplacer en ville si la voiture n'est plus un moyen de transport soutenable? Comment réduire la fracture sociale et la ville duale ? Comment fournir à chacun la possibilité d'habiter et de travailler dignement en ville ? Comment organiser le développement de Bruxelles avec son hinterland ?

Confrontée à ces nombreuses questions, la Région de Bruxelles-Capitale a fait appel à trois équipes d'experts internationaux (Studio 011 (Secchi/Viganò), KCAP, 51N4E) composées, entre autres, d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes pour la réalisation d'une étude sur l'avenir du territoire de la zone métropolitaine bruxelloise à l'horizon 2040.

Cette publication présente les résultats de leurs travaux qui s'inscrivent dans l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable.

Ces visions, souvent innovantes et audacieuses, engagent un débat nécessaire sur la manière de concevoir l'avenir de la Région bruxelloise.

Cet ouvrage est publié à l'occasion de l'exposition  
*BRUXELLES 2040, TROIS VISIONS POUR UNE MÉTROPOLÉ,*  
organisée avec BOZAR Architecture au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles,  
du 16 mars au 15 avril 2012.

