Spécificités du territoire bruxellois

Connaître les spécificités contextuelles du territoire bruxellois qui caractérisent un espace public donné est une condition déterminante pour atteindre la cohérence de son aménagement. La prise de connaissance de ces spécificités du territoire bruxellois constitue une étape utile au bon usage de ce guide :

- Pour déterminer à quel type et sous-type un espace public se réfère, , il s'agit de recourir à des informations concernant la ***morphogenèse du territoire*** et de situer l'espace public par rapport à la configuration *du territoire bruxellois* ;ce regard renseigne sur ses caractéristiques morphologiques et fonctionnelles ;
- Pour définir *l'échelle d'influence* à laquelle l'espace public correspond, il convient de situer celui-ci par rapport à ***la structure d'ensemble du territoire*** bruxellois : en termes de géographie du territoire, en termes de maillages naturels et en termes de centralités.
- Pour définir la *spécialisation des voiries*[1], on se réfère à leur degré de connectivité et à leurs aménagements en tant que supports des différents modes de déplacements.

1. La spécialisation des voiries utilisée dans le présent guide s'appuie sur l'étude : Multimodale wegenspecialisatie in het brussels hoofdstedelijk gewest réalisée par Timenco (Dirk Dufour, Marjolein de Jong) pour Bruxelles Mobilité en 2015-2016. Cette étude constitue une nouvelle base de réflexion pour améliorer la performance et la complémentarité entre les modes de déplacements, en les intégrant au mieux dans l'espace public. Elle est composée d'une cartographie superposant les réseaux des différents modes répartis chacun en trois niveaux. Les principes de la spécialisation multimodale des voiries est présente dans le nouveau projet de PRDD et sera reprise dans le prochain plan régional de mobilité. Toutefois, à ce jour, seule la hiérarchie des voiries telle que définie dans le PRAS est officielle et réglementaire.

Morphogenèse

L'espace public s'intègre dans un tissu **morphologique** qui s'inscrit dans une histoire formelle, une **morphogenèse** à décoder pour en comprendre le degré de permanence et le potentiel de transformation.

L'histoire du tissu bruxellois conditionne les espaces publics : elle permet de comprendre les configurations spatiales des espaces, leur place dans la structure urbaine, les activités qui s'y déroulent mais aussi les éléments patrimoniaux et les valeurs symboliques dont les espaces sont porteurs.

Les différentes étapes du développement du territoire ont conditionné la constitution des tissus et des formes urbaines. La configuration des espaces publics est spécifique à chaque type de tissu urbain. Chaque espace public porte en lui les traces des différentes étapes de son évolution, en ce compris celles des conditions d'origine de sa création. L'espace public forme un palimpseste comme l'énonce André Corboz[1] : les traces successives des étapes de transformation des espaces peuvent être lues, décodées, retrouvées, rappelées.

La prise en compte des étapes de l'évolution des espaces publics est déterminante : elle doit conduire à la mise en valeur des éléments structurants des morphologies et paysages urbains. Elle amène à considérer avec attention les caractéristiques esthétiques et patrimoniales qui singularisent l'espace public, en ce compris les éléments du petit patrimoine. La morphogenèse contribue à la reconnaissance de valeurs symboliques dont est porteur l'espace public.

1. André Corboz, Le territoire comme palimpseste et autres essais, Les Editions de l'Imprimerie, 2001

En savoir plus sur quelques jalons du développement urbain bruxellois

– L'origine de Bruxelles avec l'installation du portus dans la vallée de la Senne, à proximité de l'actuel quartier St-Gery. Les premiers développements du centre historique de la ville autour des activités de commerces et d'artisanat dans le fond de vallée génèrent un tissu moyenâgeux formé de tracés sinueux. Les espaces ouverts dans ces tissus sont les places de marché et les espaces de cultures, cours et jardins associés aux ensembles aristocratiques, maisons bourgeoises et ensembles conventuels. La ville se développe à l'intérieur de ces enceintes. Les lieux de pouvoirs séculiers et religieux s'organisent sur le versant est de la vallée de la Senne tandis que la ville du commerce et de l'artisanat se développe dans le fond de la vallée. Les quartiers historiques du centre ont été vidés de leur population et dégradés durant une bonne partie du XXè siècle. Ils ont fait et font encore l'objet de programmes de rénovation urbaine. Leur attractivité touristique, commerciale et résidentielle passe aujourd'hui par des enjeux d'amélioration du cadre de vie dont la piétonisation en cours constitue plus que probablement un levier.

– Les développements industriels des XVIII et XIXè densifie le fond de vallée d'entreprises urbaines, maisons bourgeoises et ouvrières. Ces quartiers, principalement situés dans la zone du canal et en lien avec les infrastructures ferroviaires, sont aujourd'hui fortement paupérisés et dégradés suite à la désindustrialisation. Ils font l'objet depuis la création de la région des programmes de rénovation urbaine (aujourd'hui, contrats de quartier durables, contrats de rénovation urbaine). La désindustrialisation a aussi laissé la place à de grands espaces en friche sur lesquels peuvent se développer des nouveaux morceaux de ville, nouveaux quartiers, comme les sites de Tour&TAxis, Josaphat, Schaerbeek Formation, Ceux-ci sont devenus les espaces prioritaires de développement régional. Les enjeux de ces espaces sont la création de quartiers entiers, mixtes et acceuillant des fonctions urbaines d'intérêt régional. Ces espaces sont les lieux de création de nouveaux espaces publics aux services de d'une mixité d'usages à la fois locaux et régionaux, voire interrégionaux.

– Les extensions du XIX è siècle ont généré des tissus en ordre continu, développés

le long de larges avenues et boulevards nouveaux vers l'extérieur de la ville (Plan Besme), ou encore s'appuyant sur la transformation des remparts en boulevards. D'autres tracés et lotissements associés ont reconfiguré les tissus moyenâgeux préexistants, comme dans le cas du voûtement de la Senne et des tracés des boulevards du centre. Durant le XXè siècle, l'emprise de la voiture devient de plus en plus importante et exclusive. Aujourd'hui, le débat se porte sur un partage modal plus équilibré ; allant dans certains cas jusqu'à la volonté de piétonisation. Les enjeux spécifiques des espaces publics hérités de cette période portent également sur les liens avec le bâti et les fonctions adjacentes (frontages) caractérisés, dans certains contextes, par une privatisation de l'espace public.

– Les extensions du début du XXè siècle prennent différentes formes urbaines. Les plus caractéristiques sont les cités jardins (Le Logis et Floréal à Boisfort, Kapelleveld à Woluwe-St-Lambert) ou les grands ensembles modernistes (comme la cité modèle à Laeken).

– La deuxième moitié du XXè siècle se caractérise aussi par une série de restructurations et démolitions des tissus anciens, justifiés par des grands travaux d'infrastructures (jonction nord-midi, projets d'arrivée des autoroutes de Paris et de Liège jusque dans le centre, les tunnels et viaducs des années '60 (expo 58), les travaux du métro , ou par des projets immobiliers pharaoniques, comme dans le cas du quartier nord. Là où ces travaux ont été finalisés, les voiries dédiées à la voiture occupent une place prépondérante. Dans de nombreux endroits, les travaux inachevés ont laissé des ruptures dans les tissus sur lesquels se reconstituent très progressivement des espaces publics destinés à recréer les liens entre les parties de la ville.

– Les extensions urbaines du XXè siècles vers la périphérie se caractérisent, elles, par des ensembles moins denses, la continuité ne se fait plus par les espaces publics mais l'aménagement s'opère à travers des poches avec une structure propre souvent introvertie. Ces quartiers sont aussi moins bien connectés au réseau de transports publics et aux maillages piétons et vélos ; l'usage de la voiture individuelle y est plus important et la place de la voiture dans l'espace public dominante. Les développements du XXè siècle se caractérisent aussi par la tertiarisation de certaines parties du territoire ; avec une tendance à la monofonctionnalité qui génèrent des problématiques d'appropriation et de sécurisation des espaces publics à certaines heures de la journée.

Ressources

Outils

- **L'inventaire du patrimoine architecturale**, Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- **Bruxelles**, Billen, Claire; Duvosquel, Jean-Marie, Fonds Mercator (2000)
- **Bruxelles change ! 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale / 1995-2005**, Annabelle Guérin, Luc Maufroy, Frédéric Raynaud, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- **Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain**, Loir, Christophe, CFC-Editions (2009)
- **Bruxelles: Chronique d'une capitale en chantier – Volumes 1 et 2**, Demey, Thierry, Paul Legrain et CFC Editions (1990)
- **Commerce et négoce**, Région de Bruxelles-capitale, Mardaga (2003)
- **Densités bruxelloises et formes d'habiter**, Decleve, Bernard; Ananian, P.; Lescieux, A., Direction Etudes et Planification-Bruxelles Développement urbain (anciennement AATL) de la Région Bruxelles-Capitale et diffusé par Diffusion Nord Sud sprl (2009)
- **Dictionnaire historique et anecdotique des rues de Bruxelles**, d'Osta, Jean, Paul Legrain (1986)
- **Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants**, DESSOUROUX Christian, Université libre de Bruxelles (CIRHIBRU) & Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (2008)
- **Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours**, Le Maire, Judith; Loir, Christophe; Desprechins, Anne, Editions Mardaga (2013)
- **Morphologie urbaine à Bruxelles**, CERAA, CERAA (1987)
- **Où va Bruxelles?**, Corijn, Eric, VUB Press (Cahiers Urbains) (2013)
  p 46-74

Structure du territoire bruxellois : géographies, maillages naturels et centralités

L'espace public est l'organe constitutif de la structure urbaine. Chaque espace occupe une place et un rôle spécifique dans le territoire. Il rayonne à une échelle de territoire ; il peut concerner une échelle locale, relier plusieurs quartiers (interquartiers) ou concerner l'ensemble de la région. Il peut être, à d'autres endroits, lieu de convergences.

La place de chaque espace public dans la structure du territoire régional s'apprécie en le situant :

- dans une **géographie du territoire**, à savoir sur le socle physique du territoire régional :

L'espace public est fa onné par les caractéristiques du milieu physique, principalement les reliefs résultants des conditions géologiques et de l'action des vents et cours d'eau. La géographie du territoire bruxellois se décode principalement à travers la structure de ses vallées (la vallée de la Senne et ses affluents). A travers elles, peuvent être identifiées les caractéristiques paysagères majeures du territoire, les enjeux de continuités et de perspectives, etc. L'aménagement de l'espace public se doit de révéler ces géographies ; en ce compris là où elles ont été effacées, malmenées par l'installation de certains développements urbains (ensembles bâtis et infrastructures) ; comme cela a été le cas à Bruxelles avec le voûtement de la Senne mais également la disparition de la plupart de ses affluents. Les traces de ces cours d'eau subsistent dans le sol et dans les mémoires, et les reliefs dessinés par les vallées demeurent structurants. Ils offrent des opportunités d'aménagements et d'autres opportunités environnementales comme la gestion intégrée des eaux ou le redéveloppement de la biodiversité.

- dans des **maillages naturels,** à savoir les éléments du tissu urbain supports du vivant, constitutifs de l'écosystème urbain.

L'espace public, en tant qu'espace ouvert dans le tissu bâti, joue un rôle dans le fonctionnement de l'écosystème urbain. L'aménagement de l'espace public, en fonction de la localisation par rapport aux autres espaces ouverts (publics et privés), contribue au maillage écologique du territoire (trames vertes et bleues). Son aménagement renforce les conditions de développement de la biodiversité (types de sols, qualité de l'air, condition d'exposition, connectivités à d'autres espaces de nature). Son aménagement peut favoriser également le cycle naturel de l'eau (qualités des eaux de surfaces et possibilités de récupération des eaux de pluie, possibilité de temporisation de l'écoulement des eaux).

Les espaces de nature sont nombreux et diversifiés à Bruxelles ; ils se distribuent entre jardins et parcs privés, des espaces verts publics et zones de développement de la nature. Des espaces comme les friches industrielles et ferroviaires ou encore les résidus d'infrastructures constituent également des espaces potentiels de développement de la nature. Le maillage vert et bleu bruxellois vise à conforter et à développer ces espaces ainsi qu'à les relier notamment dans un but de protection et de développement de la biodiversité.

- par rapport à des **centralités**, à savoir dans un système de concentration et d'attractivité des activités urbaines :

L'espace public est un support pour une **multitude de fonctions et d'usages** dont l'intensité varie en fonction de la localisation et de la concentration des activités. Celles-ci déterminent l'attractivité de l'espace public et la mixité des usages. Les centralités peuvent aussi être symboliques ou historiques impliquant une aire d'influence ainsi que des usages et fonctions spécifiques.

Les types de fonctions et d'usages, leur mixité impliquent des conditions d'activation spécifiques, non seulement des aménagements eux-mêmes mais aussi des activités développées dans les espaces riverains.

Applications

Croisement Orban

Parc de la Senne

Parc L28

Rue de la Braie

Ressources

Outils

- Etats généraux de l'eau à Bruxelles
- Plan Régional de Développement Durable (PRDD), Région Bruxelles Capitale, Région Bruxelles Capitale (2017)

Pour en savoir plus

- **Rendre durable dans E. (dir.), Où va Bruxelles** , Vanderstraeten, P., VUB Press (Cahiers Urbains) (2013)
  in Corijn E. (dir.), *Où va Bruxelles*
- Bruxelles [dans] 20 ans, PERILLEUX B., Agence de Développement Territorial (ADT) (2009)
  La planification et l'aménagement du territoire à Bruxelles, bilan et perspectives, p. 133-157.
- Bruxelles 2040 – Trois visions pour une métropole, Dejemeppe, P.; Périlleux B., Région de Bruxelles-Capitale, Cabinet du Ministre Président (2012)
- **Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12e-18e siècle),**, Deligne C., Studies in European Urban History, 1, Brepols (2003)
- Élaboration d'un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois, ICEDD, KU Leuven, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (2010)
- **La Senne, de la source au confluent**, Demey, Thierry, Editions Badeaux (2008)
- **Manuel des Espaces Publics Bruxelles**, Demanet, Marie; Majot, Jean-Pierre (1995)
  2e partie les plantations en voirie
- Metropolitan Landscapes – Espace ouvert, base de développement urbain, Loeckx, André; Corijn, Eric; Persyn, Freek; Avissar, Ido; Smets, Bas; Mabilde, Julie; Vanempten, Elke, Vlaamse Overheid; be.brussels (2016)
- **Nature(s) à l' uvre dans la construction de l'aire métropolitaine bruxelloise**, DENEF J., DECLEVE M., Editions de l'Aube, Aix-en-Provence (2014)
  in Dubois J., *Aménager les métropoles. Quelles réponses des urbanistes ? Actes du Colloque de l'APERAU International 2013* , Bibliothèque des Territoires
- **Un canal à Bruxelles. Bassin de vie et d'emploi**, Demey, Thierry, Guides Badeaux n 4 (2008)
- Une cartographie cohérente pour une gestion intégrée de l'eau à Bruxelles, Goosse, Tom; De Bondt, Kevin; Petrucci, Guido; Claeys, Philippe, Brussels Studies, Numéro 89 (2015)
  (pour géographie du territoire)

Hierarchisation et spécialisation des voiries

L'espace public doit répondre aux besoins de déplacements autant qu'aux besoins de séjour. Comme dans la plupart des villes européennes et du monde, il s'agit aujourd'hui de diminuer l'emprise de la voiture dans l'espace public en faveur du développement des modes actifs. L'enjeu est de garantir un bon niveau d'accessibilité aux différentes fonctions urbaines tout en garantissant la qualité de l'espace public. La **spécialisation** des voiries utilisée dans ce guide renseigne sur les priorités modales données/à donner pour chaque espace public. Cette spécialisation s'inscrit dans une stratégie de développement de la multimodalité du réseau viaire bruxellois1. La catégorisation des voiries est réalisée pour les cinq modes : piéton, vélo, transports publics, auto, poids lourds. Trois niveaux sont appliqués aux différents réseaux pour chaque espace public : niveau PLUS, niveau CONFORT et niveau QUARTIER. Les niveaux PLUS et CONFORT sont considérés comme structurants. Une grande attention est accordée à l'intégration des différents modes, voire au partage de la voirie quand la situation le permet. L'intermodalité est également un point d'attention fondamental.

1. La spécialisation des voiries utilisée dans le présent guide s'appuie sur l'étude : Multimodale wegenspecialisatie in het brussels hoofdstedelijk gewest réalisée par Timenco (Dirk Dufour, Marjolein de Jong) pour Bruxelles Mobilité en 2015-2016. Cette étude constitue une nouvelle base de réflexion pour améliorer la performance et la complémentarité entre les modes de déplacements, en les intégrant au mieux dans l'espace public. Elle est composée d'une cartographie superposant les réseaux des différents modes répartis chacun en trois niveaux. Les principes de la spécialisation multimodale des voiries est présente dans le nouveau projet de PRDD et sera reprise dans le prochain plan régional de mobilité. Toutefois, à ce jour, seule la hiérarchie des voiries telle que définie dans le PRAS est officielle et réglementaire.

Applications

Boulevard du Souverain

Place Cardinal Mercier

Place Rogier

Ressources

Cadre normatif

- Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), Région de Bruxelles Capitale, Région de Bruxelles Capitale (2001)

Outils

- Le Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2015-2020)
- Les cahiers de l'observatoire de la mobilité, USL-B, VUB, ULB, Bruxelles Mobilité (2012)
- Plan Régional de Développement Durable (PRDD), Région Bruxelles Capitale, Région Bruxelles Capitale (2017)
- **Spécialisation des voiries en Région de Bruxelles Capital**, Timenco (Dufour D., de Jong M.),, Bruxelles Mobilité *(étude en cours d'élaboration)*

- **Vade Mecum Piétons et Vélos**, Bruxelles Mobilité – Mobiel Brussel, Bruxelles Mobilité – Mobiel Brussel (2012)

Pour en savoir plus

- **Etude de programmation des espaces publics situés dans l'hypercentre – Commune de Molenbeek-Saint-Jean**, MSA/Tritel, Commune de Molenbeek-Saint-Jean / Service Mobilité (2010)
- **Les chemins de l'école – Déplacements scolaires dans la région de Bruxelles-Capitale**, Cartes Leal, Valeria; Ribeiro de Souza, Amélia, Presses universitaires de Louvain (2006)
- **Stapas.BXL**, Trage Wegen vzw, Bruxelles Mobilité
- **STIB 2020: visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles**, Declève, Bernard; De Rijck, Kim; Moritz, Benoît, STIB (2004)