

Guide des espaces publics bruxellois

]pyblik[+ artgineering

Avril 2017



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
BRUSSELS CAPITAL-REGION

Table des matières

Cadre	1
Objectifs	2
Public cible	3
Définition de l'espace public	4
Démarche	5
Contexte	1
Typologie générique des espaces bruxellois	2
Rues	3
Les avenues, boulevards et chaussées	4
Les places	5
Les croisements	6
Autres	7
Spécificités du territoire bruxellois	8
Morphogenèse	9
Structure du territoire bruxellois: géographies, maillages naturels et centralités	11
Hierarchisation et spécialisation des voiries	14
Cadres planologiques et outils opérationnels bruxellois	16
La planification normative	17
La planification stratégique	18
L'aménagement opérationnel	20
Ambitions	1
– Conduite du projet	
Processus	2
1.1 Mener une conduite transversale et interdisciplinaire	3
1.2 Organiser la coproduction de l'espace	5
1.3 Définir une démarche et choisir les bons outils	7
Economie	10
2.1. Prendre en compte le coût global	11
2.2. Prendre en compte le coût global élargi	13
– Aménagement de l'espace public	
Maillage	15
3.1. Augmenter la cohérence du lieu et de son territoire	16
3.2. Inscrire le projet d'aménagement dans les maillages et réseaux existants	18
3.3. Améliorer la connectivité piétonne et cycliste	20
3.4. Assurer une cohérence d'aménagement	22
3.5. Intégrer pleinement les espaces particuliers de franchissement et de transition	23

Partage	24
4.2. Dans l'aménagement, étudier les priorités modales . . . . .	.25
4.3. Concevoir des aménagements facilitant l'intermodalité . . . . .	.27
4.4. Favoriser l'animation de l'espace public . . . . .	.29
4.5. Désencombrer l'espace	30
4.6. Aménager de manière flexible . . . . .	.32
4.7. Assurer le caractère agréable de l'espace . . . . .	.35
Ecosystème	37
5.1. Constituer et renforcer le maillage vert	38
5.2. Se rapprocher le plus possible du cycle naturel de l'eau . . . . .	.40
5.3. Minimiser l'impact environnemental de l'aménagement.	41
5.4. Mettre en oeuvre des éléments aisés à entretenir. . . . .	.43
5.5. Concevoir un aménagement qui induit des comportements éco-responsables	45
5.6. Prendre en considération le microclimat du lieu . . . . .	.46
5.7. Favoriser la continuité du maillage écomobile . . . . .	.47
Esthétique	49
6.1 Mettre en scène des séquences et des perspectives stimulantes . . . . .	.50
6.2 Choisir des éléments visant la qualité, la sobriété et la cohérence (valeur d'ensemble) . . . . .	.52
6.3 Valoriser les éléments et ensembles urbains et patrimoniaux . . . . .	.54
6.4 Créer une scénographie nocturne . . . . .	.56
6.5 Favoriser un sentiment de bien-être. . . . .	.57
6.6 Penser l'art de la ville. . . . .	.58
Applications	1
Rue Henri Bergé	2
Rue de la Braie.	16
Rue de la Brasserie.	30
Boulevard du Souverain . . . . .	.44
Croisement Orban . . . . .	.58
Place Communale de Molenbeek . . . . .	.74
Place Cardinal Mercier	89
Place Rogier	103
Parc L28	119
Parc de la Senne	134

Prospection

Crédits

Le cadre



Les espaces publics bruxellois constituent un précieux héritage qui ne va pas de soi.

Ils sont des éléments essentiels du cadre de vie dans les métropoles européennes. La qualité de leur aménagement participe pleinement non seulement à la viabilité et à l'identité de la ville mais également au renforcement de son attractivité et de sa cohésion sociale.

Les espaces publics sont des lieux de vie, de rencontre, d'échanges et de soutien à la qualité du vivre ensemble, ils jouent un rôle central dans la vie urbaine. Ces enjeux sont particulièrement présents à Bruxelles, ville Région au centre de l'Union européenne. Des questions complexes pour l'espace public se posent : son rôle structurant, sa multifonctionnalité, son accessibilité pour tous, sa contribution à l'histoire et à la singularité urbaine, son potentiel d'appropriation positive par un panel d'usagers le plus large qui soit, son rôle en tant que support et révélateur de la nature urbaine. Il est en ce sens, par excellence, le lieu de l'expérience du vivre ensemble par le partage.

La qualité de la conception, de l'aménagement et de la gestion des espaces publics exige donc des compétences à la hauteur de cette complexité. Cette qualité a été pendant longtemps étouffée par les contraintes des déplacements motorisés. Aujourd'hui, l'espace public retrouve petit à petit sa fonction et son sens initial, -celle du partage- avec une répartition plus équilibrée entre les différents usages. Si la qualité des espaces publics de Bruxelles a progressé ces dernières années, ces efforts nécessitent d'être poursuivis, intensifiés et généralisés à l'ensemble du territoire en garantissant une logique et une cohérence d'ensemble.

C'est dans cette ambition politique forte que s'inscrit le présent guide. Il développe les ambitions qui visent à renforcer la qualité des espaces publics en établissant les principes de bonne conduite de projets et de cohérence des aménagements. Il s'agit d'intervenir avec le même souci de qualité sur l'ensemble du territoire bruxellois, en exprimant et en valorisant à chaque fois les contextes singuliers.

Objectifs



Le guide est un outil d'orientation et de référence sans valeur réglementaire. Il vise à fédérer et organiser une cohérence commune des démarches, à donner une vision prospective des espaces publics bruxellois. En effet, partant du constat qu'un grand nombre de documents techniques et de référents sectoriels existent, il s'est avéré essentiel d'établir un document transversal donnant une vision globale et prospective des espaces publics en RBC. Les différents intervenants et les décideurs ont besoin d'un outil qui définit des principes d'aménagement et de conception des espaces

publics pour l'ensemble du territoire régional. Ce guide entend faire le lien entre la Déclaration¹, qui formule une vision commune des politiques régionales développant les conditions d'un espace public de qualité en 6 thèmes, et les règlements et vade-mecums spécialisés existants en Région de Bruxelles Capitale. Le guide vise à assurer la cohérence des interventions sur le territoire bruxellois et leur ancrage dans les spécificités des différents contextes. Ainsi, il ambitionne d'être un outil à visée opérationnelle qui permet de concrétiser un ensemble de valeurs et d'objectifs. Dès lors, ces objectifs principaux peuvent être résumés par les actions suivantes:

- identifier les spécificités du territoire bruxellois utiles pour conduire une démarche contextuelle;
- proposer des ambitions et des actions pour des espaces publics bruxellois innovants, inscrits dans une durabilité forte;
- illustrer ces ambitions et actions à travers des projets pilotes;
- être un instrument didactique contenant des références et des exemples de bonnes pratiques;
- renvoyer vers les documents techniques existants afin d'assurer l'adéquation et la transversalité.

Le guide vise également à concrétiser les objectifs stratégiques fixés dans les différents plans et documents concernant les maillages, les affectations, la mobilité, la ville durable,... Le RRU est quant à lui considéré comme la référence réglementaire principale, il prescrit des minimas tandis que ce guide vise des solutions optimales. Dans le respect des textes et des règlements existants, il contribue ainsi à la mise en place d'un langage harmonisé qui favorise une lisibilité d'ensemble.

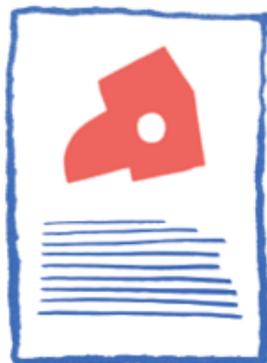
1. Déclaration pour un espace public de qualité à Bruxelles, <http://www.pyblik.brussels/fr/declaration>

Public cible



Le guide s'adresse principalement aux acteurs opérationnels (agents communaux, régionaux, gestionnaires ...) et aux concepteurs chargés de l'aménagement des espaces publics. Il a pour objectif d'être un outil de dialogue entre les concepteurs, les acteurs opérationnels et les maîtres d'ouvrage. Cependant, il a également pour ambition d'être compréhensible, appropriable et mobilisateur pour la société civile (par exemple si un comité d'habitants décide de revaloriser un espace public de leur quartier). Les valeurs et principes définis dans ce guide n'auront d'effet que s'ils sont reconnus, appropriés et appliqués par tous ces acteurs. Il est primordial qu'ils partagent une culture et une ambition communes pour réussir ce travail de qualification des espaces publics.

Définition de l'espace public



L'espace public désigne une réalité complexe, polysémique et chargée d'histoire. Les espaces publics considérés dans ce guide sont principalement les espaces publics qui forment le domaine de la voirie. Idéalement ils peuvent être définis à partir des critères suivants¹ : L'espace public:

- **est connecté** à d'autres espaces publics et constitue un maillon du réseau
- est **accessible à tous**, sans discrimination et gratuitement
- est conçu et aménagé pour **accueillir une large palette d'activités de la vie publique**
- est **accessible à tout moment**, sauf pour des nécessités de gestion
- est approprié et pratiqué dans le **respect des codes généraux de conduite** édictés par les autorités publiques
- **dessert** des immeubles et espaces riverains

Toutefois, la démarche exploratoire a mené l'équipe à considérer des espaces publics se situant à la frontière de l'un ou l'autre critère, voire s'éloignant du postulat de départ. La volonté fut d'explorer, au travers d'aménagements récents tels le parc de la Senne ou le L28, de nouveaux types ou sous-type d'espaces publics ; à tout le moins de questionner les enjeux et principes novateurs de ces aménagements.

1. REMY, J. ; VOYÉ, L., Ville, Ordre et Violence, Paris, PUF, 1981.

Ressources

Pour en savoir plus

- **De la lutte des classes à la lutte des places**, LUSSAULT, M. (2009)
- **Designing the city, towards a more sustainable urban form**, FREY H., E & FN Spon (1999)
- **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire**, MERLIN P. et CHOAY F., Editions PUF (1988)
- **L'espace public**, PAQUOT Thierry, Paris: La Découverte (2009)
- **Les espaces publics bruxellois, analyses et projets**, INTER-ENVIRONNEMENT BXL et ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE, ATELIER DE RECHERCHE ET D'ACTIONS URBAINES (1981)
- **Public places – urban spaces, the dimensions of urban design**, CARMONA M. HEATH T. TIESDELL S. OC T., . Architectural Press; Oxford (2003)
- **Sustainable urban design, an environmental approach**, THOMAS R., Spon Press (2002)
- **Towards an urban renaissance, final report of the urban task force**, ROGERS OF RIVERSIDE R., Spon Press (1999)
- **Ville, Ordre et Violence**, REMY J. VOYÉ L., Editions PUF (1981)
- **Vocabulaire français de l'art urbain**
Séminaire Auzelle

Démarche



Le guide est un outil référentiel. Il est construit à partir de l'expérience acquise par]pyblik[et à partir de références de bonnes pratiques, illustratrices d'aménagements innovants et exemplaires à Bruxelles. L'option prise n'a pas été de définir des mesures, des 'solutions prêtes à l'emploi' pour les espaces publics bruxellois. L'approche qui est proposée vise donc, d'une part, à énoncer des ambitions générales permettant de cerner les objectifs pour un aménagement qualitatif de l'espace public bruxellois et d'autre part, de proposer sur base de la présentation de projets exemplaires une approche contextuelle partant du principe que chaque espace est tout à la fois unique et inscrit dans un type donné. La partie [«Ambitions»](#), du guide développe une démarche globale et décline une série d'actions à entreprendre par objectif. La partie [«Application»](#) résulte de l'exploration de cas bruxellois et promeut en conclusion de chaque cas des pratiques illustrant de manière particulière et exemplaire les ambitions générales. La liste de projets n'est pas fermée, l'ambition de]pyblik[est de capitaliser les bonnes pratiques en poursuivant le travail. Le guide est aussi un outil pour l'avenir, qui vise un haut niveau de qualité pour les espaces publics bruxellois dans l'idée que ce qui est mis en place aujourd'hui ne peut empêcher de futurs aménagements plus durables encore.

Contextualisation des espaces publics bruxellois

Le guide des espaces publics bruxellois vise à définir des ambitions de qualité à décliner pour l'ensemble des espaces publics de la région bruxelloise, et à nourrir une culture commune de l'aménagement de l'espace public. Cet objectif global ne peut être rencontré qu'à la condition de reconnaître que chaque espace public est singulier, inscrit dans son contexte. Cette singularité doit être prise en compte et constituer le terreau d'une conception juste et adaptée de l'espace public.

Mises ensemble, ces singularités constituent à travers le temps des types d'espaces qui portent des potentiels spécifiques. Ces potentiels sont approchés dans ce guide en les situant dans leurs contextes historique, géographique et réticulaire.

- Les types généraux et leurs sous-types particuliers sont définis à partir de leur histoire et ouvrent à des évolutions continues. La **typologie** se base sur les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles des espaces.
- Afin de la développer, il est donc important de prendre en compte les **spécificités contextuelles du territoire bruxellois** : la morphogenèse ou histoire du territoire bruxellois. Celle-ci démontre les raisons de la formation et de l'évolution des tissus et des formes urbaines ; la structure physique du territoire bruxellois ; la hiérarchie et la spécialisation¹ des voiries.
- En complément de ces éléments de contextualisation, les visions politiques pour les espaces publics sont exprimées à travers les documents de **planification normative et stratégique**

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. La spécialisation définit d'une part le potentiel de connectivité de la voirie dans le réseau et d'autre part les aménagements et els choix de répartition modale des flux.

Ressources

Pour en savoir plus

- **Bruxelles**, BILLEN Claire DUVOSQUEL Jean-Marie, Fonds Mercator (2000)
- **Bruxelles 2040 – Trois visions pour une métropole**, PERILLEUX B. (coord.) DEJEMEPPE P., Région de Bruxelles-Capitale, Cabinet du Ministre Président (2012)
- **Bruxelles à Vingt ans, Bruxelles dans 20 ans**, DEJEMEPPE Pierre, MOUCHART Céline, PIERSOTTE Caroline, RAYNAUD Frédéric, VAN DE PUTTE Dirk, Agence de Développement Territorial (ADT) (2009)
Cahier de l'ADT n° 7
- **Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier**, DEMEY Thierry, CFC-Editions (1990)
- **Bruxelles, espaces partagés, espaces disputés**, DESSOUROUX Christian, Université libre de Bruxelles (CIRHIBRU) & Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, (2008)
- **Metropolitan Landscapes – Open ruimte als basis voor stedelijke ontwikkeling – Espace ouvert, base de développement urbain**, LOECKX A. CORIJN E. PERSIJN F. SMETS B. MABILDE J. VANEMPTEN E., Etude commanditée par le Vlaams Bouwmeester, be.Brussels (2016)

Typologie générique des espaces bruxellois

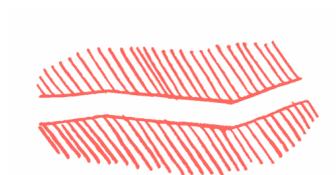
L'approche typologique permet un ancrage opérationnel des potentiels d'aménagement des espaces publics. Le type correspond à une dénomination générique d'espace public qui qualifie un ensemble donné de caractéristiques et propriétés communes. Il induit une approche globale intégrant les dimensions fonctionnelles et formelles, d'usage et de représentation. Il témoigne aussi des évolutions au fur et à mesure de l'histoire des villes. Dans le cadre du présent guide, une série de types et sous-types d'espaces publics ont été identifiés à partir d'une étude cartographique basée sur la toponymie. Les types et sous-types ont été retenus pour leur caractère représentatif du territoire bruxellois. On retient 5 types et 13 sous-types identifiés selon le regroupement de caractéristiques morphologiques communes.

En savoir plus sur l'exploration cartographique basée sur la toponymie des espaces publics bruxellois

L'exploration cartographique basée sur la toponymie des espaces publics bruxellois montre une géographie renseignant sur la structure territoriale, les tissus morphologiques ou encore sur l'histoire du territoire bruxellois.

L'exploration cartographique montre aussi la nécessité de développer les types en sous-types ou de suggérer l'apparition de nouvelles typologies pour rendre compte au mieux de l'évolution de Bruxelles. Il s'agit notamment d'espaces publics transformés voire dénaturés comme la rue de la Loi, ou encore des espaces publics révélateurs d'enjeux nouveaux comme Parkfarm.

Rues



La rue constitue et configure le tissu ordinaire de la ville, le support de la ‘ville habitée’. Ce type renvoie à une multitude de contextes historiques et de singularités : de la ville moyenâgeuse à la ville composée et en mutation contemporaine. Sa faible largeur relative instaure un lien étroit entre le bâti et l’espace public et une intervisibilité forte entre vis-à-vis. La rue est tout à la fois un lieu de passage, un lieu de séjour et de sociabilité de voisinage. Elle est un lieu de desserte, un lieu du quotidien, du résidentiel et des activités locales. La végétation est généralement peu présente, elle représente un enjeu important pour augmenter la qualité du cadre de vie. La qualité des aménagements des rez-de-chaussée des immeubles et les transitions public-privé, la gestion du stationnement (en voirie, et selon les contextes, les accès aux garages) et le partage modal sont certainement d’autres enjeux récurrents auxquels la rue est confrontée. Dans le type ‘rues’, on distingue dans ce guide le sous-type ‘rue résidentielle’ et le sous-type ‘rue mixte’. La ‘rue résidentielle’ est bordée majoritairement de logements individuels ou collectifs, n’excluant pas la présence de commerces, services et équipements de proximité. La ‘rue mixte’ est bordée de logements, commerces, services, équipements et activités économiques.

Applications



Rue de la Braie

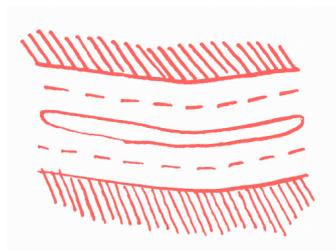


Rue de la Brasserie



Rue Henri Bergé

Les avenues, boulevards et chaussées



Les avenues, boulevards et chaussées regroupent un large panel de voiries caractérisées par un profil large (pour la grande majorité d'entre elles), un ancrage historique, un rôle de repère, parfois symbolique, fort et significatif. Ces types sont aussi caractérisés par une logique de composition leur donnant un rôle souvent structurant dans le réseau viaire. L'histoire de ces espaces publics renseigne sur des éléments de composition à révéler : perspectives visuelles, monuments et repères urbains, allées arborées... Leur lisibilité dans la structure urbaine apporte une cohérence certaine dans la ville polycentrique. L'approche paysagère à petite échelle de ces lieux forts de la ville est un enjeu essentiel. Ces larges espaces ouvrent le champ des possibles pour un partage modal plus en faveur d'une multi-modalité et dans la perspective de s'éloigner progressivement d'une exclusivité à la voiture. Ce groupe typologique englobe une grande diversité fonctionnelle. L'équilibre entre les fonctions de séjour et de passage est certainement un enjeu de premier ordre à considérer.

Dans le type 'avenues, boulevards et chaussées', on distingue dans ce guide les sous-types suivants :

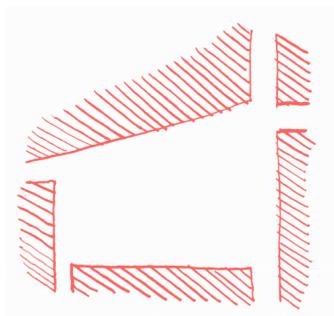
- le sous-type 'avenue résidentielle', largement présent en seconde couronne, représentatif de l'urbanisation d'après la seconde guerre.
- le sous-type 'avenue mixte', caractérisé par une mixité fonctionnelle plus importante, en lien avec la fonction résidentielle ou davantage représentative du tissu économique.
- le sous-type 'boulevard central', spécificité du contexte bruxellois ; à rapprocher du type avenue (boulevard Anspach, Lemonnier,...)
- le sous-type 'boulevard périphérique', reprenant les boulevards issus de la transformation des remparts, ainsi que des boulevards en seconde couronne (Mettewie, Woluwe...)
- le sous-type 'chaussée centrale', en référence à la densité bâtie du tissu de première couronne traversé.
- le sous-type 'chaussée en périphérie', en référence au tissu bâti traversé plus ouvert de seconde couronne.

Applications



Boulevard du Souverain

Les places



Les places constituent des lieux de vie publique et de repère essentiels et structurants dans la ville. Leur morphogenèse et leur positionnement dans la structure urbaine les différencient les unes des autres et leur confèrent des valeurs symboliques et esthétiques assez diversifiées. Les places sont des lieux de convergence, d'animation, de rencontre. C'est le lieu par excellence du piéton, du séjour. Leur spatialité demande de considérer avec grand soin le bâti qui les structure et les configure. La place accueille une panoplie d'usages à intégrer.

Un autre enjeu essentiel est de considérer les liens avec les espaces d'activités riverains et générer une cohérence d'aménagement avec les espaces publics adjacents (voiries d'accès à minima). Dans le type 'places', on distingue dans ce guide la 'place de centre-ville', la 'place de quartier' et le 'square'.

- La 'place de centre-ville' occupe une position dominante dans la hiérarchie urbaine. Elle possède une forte portée symbolique, généralement marquée par une monumentalité et un ancrage historique fort. Elle est fréquentée par une population nombreuse provenant de la ville et d'ailleurs.
- La 'place de quartier' est caractérisée par une taille moyenne à petite. Son échelle de référence est celle du quartier. Son aspect monumental est généralement moins marqué, au profit d'une forme parfois plus organique résultant de l'évolution historique. Sa fréquentation est a priori dominée par les habitants du quartier et des quartiers limitrophes.
- Le 'square' se différencie des autres sous-types par sa végétalisation. Il s'agit d'un petit parc ou jardin, possédant, à Bruxelles, une certaine monumentalité. Le square s'inscrit habituellement dans un quartier relativement dense, résidentiel ou administratif, auquel il offre un lieu d'agrément, de déambulation et de vie sociale.

Applications



[Place Cardinal Mercier](#)



[Place Communale Molenbeek](#)



[Place Rogier](#)

Les croisements



Les croisements désignent des espaces dans lesquels la fonction de passage prédomine largement. Ces lieux, généralement sans nom, constituent des espaces de forme très diverse qui résulte du croisement des voies. Ils constituent généralement des repères dans la ville et y apportent une lisibilité. L'aménagement de ces espaces, la plupart du temps contraints par la circulation, est généralement peu qualitatif. Ils sont trop souvent peu accueillants pour les modes actifs.

Pourtant, ils sont (souvent) bordés d'activités leur conférant un important potentiel d'activation et de fonction de séjour combinée au passage. Ils ont aussi un potentiel en termes de lisibilité, voire même de dynamique d'activités et d'image de tout un quartier. Les enjeux de reconfiguration spatiale y sont importants, au profit d'un partage multimodal plus équilibré, une continuité des parcours et une requalification urbaine et paysagère. Dans le type 'croisements', on distingue dans ce guide, les 'ronds-points' et les 'carrefours'

- Le sous-type 'rond-point' se réfère à de vastes espaces qui portent le nom de 'rond-point' où la circulation motorisée est organisée en système de giratoire. L'espace au centre du rond-point est généralement inaccessible. Il est souvent planté ou accueille une sculpture. A Bruxelles, certains ronds-points ont un ancrage historique et/ou symbolique fort : rond point Schuman, Montgomery...
- Le sous-type 'carrefour' se réfère à un espace de croisement de plusieurs voies sans nom propre. Son organisation et sa taille sont variables en fonction des tissus traversés et des voies (gabarit, spécialisation).

Applications



Croisement Orban

Autres



Le type 'autres' concerne une série d'espaces publics peu représentatifs en nombre. Ces espaces constituent des lieux particuliers par leur fonction ou leur morphologie. Ils peuvent aussi accueillir de nouveaux types ou types 'réémergents', repensés à la lumière des défis sociaux ou environnementaux. Cette catégorie regroupe :

- une série d'espaces publics nommés mais non représentatifs quantitativement (clos, quai, porte, impasse, venelle, galerie, drève,...)
- des espaces d'articulation, interstitiels, liaisons vertes tels les pocket gardens, des espaces verts multifonctionnels (L28)
- des espaces transformés au cœur des tissus tels les passages en intérieur d'îlots,
- des espaces publics résultant d'une approche innovante dans les nouveaux morceaux de ville, constituant de nouveaux types ou des types réémergents comme les mails,...
- des espaces publics réinvestis par la présence d'un équipement fédérateur tels les abords d'école... Ces espaces peuvent s'apparenter à un parvis, sans nécessairement disposer d'une morphologie spécifique

Prospection

[En savoir plus](#)

Applications



Parc de la Senne



Parc L28

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 Corboz¹ : 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 XX^e 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^e et XIX^e densifient 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 accueillant 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^e 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 XX^e 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 XX^e 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 XX^e siècle se caractérise aussi par une série de restructurations et démolitions des tissus anciens, justifiées 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 XX^e siècle 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 XX^e 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

- [Les inventaires du patrimoine](#), 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](#), RAYNAUD Frédéric, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- **Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain**, LOIR Christophe, CFC-Editions (2006)
- **Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, volumes 1 et 2**, DEMEY Thierry, Paul Legrain et CFC Editions (1990)
- [Densités bruxelloises et formes d'habiter](#), DECLEVE Bernard ANANIAN P LESCIÉUX 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, Bruxelles, 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)
- [Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville](#), INGELAERE Pascale, Région de Bruxelles-Capitale, Commerce et négoce, Mardaga (2003)
- [Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours](#), LE MAIRE Judith LOIR Christophe DESPRECHINS Anne, CLARA Architecture
- **Morphologie urbaine à Bruxelles**, CERAA, CERAA (1987)
- **Où va Bruxelles**, VORIEN 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 façonné 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](#)
- [PRDD](#), Région de Bruxelles Capital
Consulter les carte 02 - Cadre de vie

Pour en savoir plus

- [Bruxelles 2040 – Trois visions pour une métropole](#). PERILLEUX B. (coord.) DEJEMPEPE P., Région de Bruxelles-Capitale, Cabinet du Ministre Président (2012)
- [Bruxelles à Vingt ans, 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 et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain \(12e-18e siècle\)](#)., DELIGNE C, Studies in European Urban History, 1, Brepols (2003)
(pour géographie du territoire)
- [Élaboration d'un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois », réalisée pour le compte de la Direction études et planification de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement,](#), ICEDD, KuLeuven, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (2010)
- [La Senne, de la source au confluent](#), DEMEY Thierry, Guides Badeaux n 7 (2008)
- [Manuel des Espaces Publics Bruxelles](#), DEMANET M. MAJOT J-P (1995)
2^e partie « les plantations en voirie
- [Metropolitan Landscapes – Open ruimte als basis voor stedelijke ontwikkeling – Espace ouvert, base de développement urbain](#)., LOECKX A. CORIJN E. PERSIJN F. SMETS B. MABILDE J. VANEMPTEN E., Etude commanditée par le Vlaams Bouwmeester, be.Brussels (2016)
- [Nature\(s\) à l'œuvre dans la construction de l'aire métropolitaine bruxelloise](#), DENEJF 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

- **Rendre Durable**, VANDERSTRAETEN P., VUB Press (Cahiers Urbains) (2013)
in Corijn E. (dir.), « Où va Bruxelles
- **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, In : Brussels Studies, Numéro 89 (6 juillet 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

Outils

- [Le Plan Iris, 2](#)
- [Les cahiers de l'observatoire de la mobilité](#), USL-B, VUB, ULB, Bruxelles Mobilité (2012)
- [PRAS](#)
pour la hiérarchisation des voiries
- [PRDD](#)
PRDD (en cours d'adoption par le gouvernement) : Consulter les cartes : 03 – Transports en commun / 04 – Modes actifs /

05 – Réseau des voiries

- **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, Bruxelles Mobilité (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**, Amélia Ribeiro Valeria Cartes Leal, Presses universitaires de Louvain (2006)
- **Stapas.BXL**, Trage Wegen vzw, Bruxelles Mobilité
- **STIB 2020: visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles**, MORITZ Benoit, STIB (2004)

Cadres planologiques et outils opérationnels bruxellois

L'espace public doit être conçu et aménagé dans le respect et en cohérence avec les cadres planologiques (normatifs et stratégiques) de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme bruxellois. Le cas échéant, l'aménagement de l'espace public s'inscrit dans des programmes opérationnels qui orientent les options d'aménagement et conditionnent les processus et les moyens à disposition.

Les cadres planologiques (planification normative et planification stratégique) et les outils opérationnels sont déterminés aux différentes échelles du territoire: échelle régionale, échelle communale mais aussi à l'échelle locale pour certains territoires ou sites porteurs d'enjeux spécifiques.

Ci-après sont repris les principaux documents de planification normative, planification stratégique et outils opérationnels d'application en Région de Bruxelles-Capitale ; cette énumération n'est pas exhaustive ; en effet, la liste de documents et outils évolue continuellement et les documents eux-mêmes sont soumis à de régulières révisions.

Ressources

Outils

- [Le site de Bruxelles Environnement](#)
- [Le site de Bruxelles Mobilité](#)
- [Le site de l'Urbanisme](#)
- [Le site de la revitalisation urbaine](#)
- [Les sites des communes](#)

Pour en savoir plus

- [Bruxelles à l'épreuve de la participation. Les Contrats de quartier en exercices](#), BERGER Mathieu, Région de Bruxelles Capital, Direction Rénovation urbaine, (2009)
- [Bruxelles change: 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale : 1995-2005, Secrétariat régional au développement urbain, 2007](#), RAYNAUD Frédéric, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- [Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles](#), MORITZ Benoit, Brussels Studies , n° 50 (21 juin 2011)
- [Plan-Guide pour la Rénovation Urbaine Durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale](#), MSA, IGEAT, IDEA CONSULT, Région de Bruxelles-Capitale, Direction de la Rénovation urbaine (2013)

La planification normative

Les **documents de planification normative** (plans et règlements) traduisent dans des cadres à valeur de loi les affectations, règles et normes de construction et d'aménagement adoptées par les pouvoirs publics. Ils concernent les domaines de l'urbanisme et de l'environnement. Les principaux documents réglementaires à prendre en compte pour l'espace public sont : -A l'échelle régionale :

- Le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), constitue la base juridique de l'urbanisme à Bruxelles.
- Le PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) est le document planologique définissant l'affectation du sol. Il a force obligatoire et valeur réglementaire dans toutes ses dispositions.
- Le RRU (titreVI) est le règlement régional d'urbanisme applicable à l'ensemble de la Région Bruxelloise. Actuellement en cour de révision, il donne des normes permettant de viser une amélioration de la qualité de vie, des fonctions de séjour et à l'embellissement de la ville.

-A l'échelle communale :

- Les RCU, règlements communaux d'urbanisme

-A l'échelle locale :

- Les RCUZ, les règlements communaux d'urbanisme zonés
- Les PPAS, plans particuliers d'aménagement du sol

Ressources

Outils

- [Le site de Bruxelles Environnement](#)
- [Le site de Bruxelles Mobilité](#)
- [Le site de l'Urbanisme](#)
- [Le site de la revitalisation urbaine](#)
- [Les sites des communes](#)

Pour en savoir plus

- [Bruxelles à l'épreuve de la participation. Les Contrats de quartier en exercices](#), BERGER Mathieu, Région de Bruxelles Capital, Direction Rénovation urbaine, (2009)
- [Bruxelles à Vingt ans, 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 change: 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale : 1995-2005, Secrétariat régional au développement urbain, 2007](#), RAYNAUD Frédéric, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- [Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles](#), MORITZ Benoit, Brussels Studies , n 5 0 (21 juin 2011)
- [Plan-Guide pour la Rénovation Urbaine Durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale](#), MSA, IGEAT, IDEA CONSULT, Région de Bruxelles-Capitale, Direction de la Rénovation urbaine (2013)

La planification stratégique

Les **documents de planification stratégique** définissent les ambitions politiques et les mesures d'aménagement au regard des grands enjeux auxquels est confrontée la ville. Certains documents sont transversaux, d'autres sectoriels. Ces documents constituent des outils d'orientation et des engagements des pouvoirs publics.

Les principaux documents stratégiques à prendre en compte pour l'espace public sont :

- A l'échelle régionale :

- Le [PRDD](#) : Le Plan régional de Développement Durable, vise à doter la Région d'un projet de Ville qui répond aux nouveaux défis régionaux ; projet de PRDD,
- Le Maillage bleu et vert, Bruxelles Environnement, Recommandations pour chaque type d'espace vert et bleu afin de combler les lacunes en espaces verts dans les zones qui en sont particulièrement dépourvues, relier les espaces verts entre eux, préserver et développer la biodiversité de la faune et de la flore
- Le plan [Iris 2](#), Bruxelles Mobilité, Le plan stratégique en matière de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il vise à éviter la congestion de la capitale
- Le [Plan piéton stratégique](#), Bruxelles Mobilité, 2012: L'accent est mis sur la promotion de la marche pour les déplacements quotidiens. En découlent des leviers concrets en matière de trafic et de mobilité, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, de normes et d'organisation, d'image et de promotion.
- Le [Plan vélo](#), Bruxelles Mobilité, 2010-2015: Réflexion et proposition de mesures destinées à encourager la pratique du vélo en ville dans la perspective d'une vision durable de la ville.
- Le [Plan transport des marchandises](#), Bruxelles Mobilité, 2013: Optimiser et de rendre plus efficaces ces flux de marchandise
- [Le Plan d'actions régional de Sécurité Routière](#)
- [Réseau STIB et Transport Publics](#)
- Plan de l'ensemble du réseau des transports publics en Région de Bruxelles Capital
- [Le Vademecum «arrêt de surface »](#), STIB
- Le Vademecum piéton « : [Le cahier Go 10](#), Timenco, Bruxelles Mobilité, 2014: Directives pour une ville conviviale pour les piétons
- [L'Etude pour le redéploiement des aires ludiques et sportives](#), Bruxelles Environnement, 2009: Inventaires de ces aires en RBC et analyse entre l'offre et la demande
- La Spécialisation multimodale des voiries en Région de Bruxelles Capitale (BM, timenco) En cours d'élaboration
- Le [Plan Pluie](#), Bruxelles Environnement, 2008-2011
- Le Plan de prévention des inondations
- Le Plan Nature
- Le [Plan Lumière](#) de la Région Bruxelles Capitale, Bruxelles Mobilité: Ouvrage qui réunit une somme d'informations et de recommandations qui cernent les enjeux techniques, conceptuels, et réglementaires de l'éclairage urbain à Bruxelles.
- Le Plan guide de la rénovation urbaine

- A l'échelle communale :

- Les Plans communaux de développement
- Les plans communaux de Mobilité
- [Plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public \(PAVE\)](#): Identification de réseau structurant piéton communal et de l'état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et espaces publics

- A l'échelle locale :

- Les schémas directeurs (méthode appliquée pour créer un projet partenarial pour des projets de grande ampleur, par exemple dans le cadre des ZIR (Zones d'intérêt régional au PRAS), le Plan canal

- Les plans d'aménagement directeur, par exemple pour des sites de grande importance régionale comme le site « Triangle-Delta ».
- Les plans guides, par exemple le Plan Canal ;
- Les « Beeldkwaliteitsplan » ou plans de qualité paysagère, définissent les principes d'aménagement garantissant un certain niveau de cohérence paysagère pour certains territoires spécifiques ; un premier Beeldkwaliteitsplan est en cours d'élaboration pour la zone du Canal

Ressources

Outils

- [Le site de Bruxelles Environnement](#)
- [Le site de Bruxelles Mobilité](#)
- [Le site de l'Urbanisme](#)
- [Le site de la revitalisation urbaine](#)
- [Les sites des communes](#)

Pour en savoir plus

- [Bruxelles à l'épreuve de la participation. Les Contrats de quartier en exercices](#), BERGER Mathieu, Région de Bruxelles Capital, Direction Rénovation urbaine, (2009)
- [Bruxelles à Vingt ans, 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 change: 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale : 1995-2005, Secrétariat régional au développement urbain, 2007.](#), RAYNAUD Frédéric, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- [Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles](#), MORITZ Benoit, Brussels Studies , n° 50 (21 juin 2011)
- [Plan-Guide pour la Rénovation Urbaine Durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale](#), MSA, IGEAT, IDEA CONSULT, Région de Bruxelles-Capitale, Direction de la Rénovation urbaine (2013)

L'aménagement opérationnel

Les **outils et programmes opérationnels** mis en place sur le territoire régional conditionnent les processus, procédures et les moyens nécessaires à la mise en œuvre de certains axes stratégiques définis par les pouvoirs publics comme par exemple en matière de rénovation urbaine. - Outils régionaux :

- principalement les programmes de rénovation urbaine définis dans la réglementation : Contrats de quartiers Durables, Contrats de Rénovation urbaine (programme de rénovation urbaine intercommunal ;

Ressources

Outils

- [Le site de Bruxelles Environnement](#)
- [Le site de Bruxelles Mobilité](#)
- [Le site de l'Urbanisme](#)
- [Le site de la revitalisation urbaine](#)
- [Les sites des communes](#)

Pour en savoir plus

- [Bruxelles à l'épreuve de la participation. Les Contrats de quartier en exercices](#), BERGER Mathieu, Région de Bruxelles Capital, Direction Rénovation urbaine, (2009)
- [Bruxelles à Vingt ans, 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 change: 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale : 1995-2005, Secrétariat régional au développement urbain, 2007](#), RAYNAUD Frédéric, Secrétariat régional au développement urbain (2007)
- [Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles](#), MORITZ Benoit, Brussels Studies , n° 5 0 (21 juin 2011)
- [Plan-Guide pour la Rénovation Urbaine Durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale](#), MSA, IGEAT, IDEA CONSULT, Région de Bruxelles-Capitale, Direction de la Rénovation urbaine (2013)

Ambitions

Cette partie décline les actions à entreprendre pour assurer une haute qualité dans la conduite du projet et l'aménagement de l'espace public.

La qualité du projet d'aménagement est indissociable de la qualité du processus de réalisation de la mission. Ensemble ils contribuent structurellement au développement durable de la ville.

Ce guide avance six ambitions, classées en deux parties : la conduite du projet et l'aménagement de l'espace public balayant ainsi les différentes échelles de l'espace public ainsi que ses différentes fonctions et vise ainsi à être un outil de soutien dans la complexité de la mise en place d'un projet d'espace public.

- La première partie se réfère aux moyens à mettre en œuvre pour assurer une qualité dans la conduite du projet : processus et économie.
- La deuxième partie s'appuie sur les différentes fonctions de l'espace public pour garantir la qualité dans l'aménagement de l'espace public : maillage (urbaine), partage (circulatoire et sociale), écosystème (écologique) et esthétique (génie du lieu).

Les différentes ambitions se déclinent en une série de points d'attention et d'actions à entreprendre pour atteindre l'objectif visé et renvoie vers les applications, les cadres normatifs, outils et ouvrages théoriques pour illustrer les objectifs.

Comment réaliser les ambitions?

- Chaque ambition est développée en une série de points d'attention
 - Chaque point d'attention est précisé et détaillé par une série d'actions (checklist)
 - Chaque action renvoi vers les références.
 - Chaque action renvoi vers les ressources existantes (cadre normatif, outils, ouvrages théoriques).
-

Processus: une opportunité pour la démocratie



Comment mettre en place une méthode (bons acteurs, outils et une bonne démarche) afin de ne pas perdre les fondements du projet tout au long du parcours ?

- 1.1 Mener une conduite transversale et interdisciplinaire; assurer la qualité du dialogue tout au long du processus
 - 1.2 Organiser la coproduction de l'espace avec les acteurs représentatifs de la multiplicité des usages et de leur temporalité
 - 1.3 Définir une démarche et choisir les bons outils pour mener une conduite de projet efficace et assurer la qualité de l'aménagement
-

1.1 Mener une conduite transversale et interdisciplinaire; assurer la qualité du dialogue tout au long du processus

- ☑ **Identifier les acteurs-clefs du projet (décideurs, gestionnaires, habitants, usagers...)**
 - Préciser leur fonction et leur rôle dans le processus de concertation et/ou de décision
 - Déterminer la pertinence de leur implication par rapport aux enjeux de l'aménagement
 - Envisager un calendrier pertinent et réaliste pour l'implication de ces acteurs
- ☑ **Assurer une conduite horizontale du projet impliquant les différents services de l'administration sur l'ensemble du processus.**
- ☑ **Assurer une conduite verticale du projet organisant les relations entre services communaux et régionaux, l'envisager sur l'ensemble du processus.**
- ☑ **Prévoir une équipe auteur de projet avec une interdisciplinarité suffisante au regard des caractéristiques de l'espace à concevoir, des enjeux de son aménagement et de sa gestion.**
- ☑ **Désigner les pilotes du projet.**
 - Au sein de l'équipe auteur de projet
 - Au sein des services communaux et, le cas échéant, régionaux (suivi, responsabilité, documentation)
 - Qui assurent la conduite du projet tout au long du processus de conception, d'aménagement et de gestion de l'espace public
- ☑ **Impliquer les personnes qui auront en gestion l'espace public dès la conception et lors de la réalisation de l'aménagement.**
- ☑ **Etablir et respecter les liens avec les documents stratégiques et normatifs existants.**

Applications



Place Communale Molenbeek

- Impliquer les administrations communales et régionales aux discussions dès le commencement du projet
- Organiser plusieurs moments de rencontre entre les architectes, le maître d'ouvrage et les usagers

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [COBAT](#), Région Bruxelles Capitale (2004)

Outils

- [Les Contrats de Quartiers Durables](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Contrats de Rénovation Urbaine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Schémas Directeurs](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Marche à Suivre](#), bMa Bruxelles, bMa Bruxelles (2014)
- [Note d'orientation du Bouwmeester](#), Kristiaan Borret, Région Bruxelles Capitale (2016)

Pour en savoir plus

- [La commande publique architecturale: aspects théoriques et pratiques](#), Philippe Flamme, Larcier (2002)
- [Les espaces publics urbains: Recommandations pour une démarche de projet](#), Jacques Cabanieu, MIQCP (2001)

1.2 Organiser la coproduction de l'espace avec les acteurs représentatifs de la multiplicité des usages et de leur temporalité

- ✓ Valider et définir la méthode envisagée pour coproduire l'espace public (information, concertation, participation, co-conception...)
 - Définir et adapter au besoin, les informations sur l'initiateur de la démarche, le modérateur de la discussion, le calendrier des consultations/workshops, les résultats attendus et la portée des résultats
 - Organiser une juste information sur le processus de co-production
- ✓ Motiver la méthode de coproduction par rapport à l'échelle du projet, aux enjeux de l'aménagement
- ✓ Mobiliser les personnes pertinentes et au complet (concepteur, gestionnaire, élu, habitant, usager,...)
- ✓ Partager et utiliser les résultats de manière pertinente
- ✓ Prendre en considération les initiatives en cours et/ou prévues dans le périmètre d'étude dans la méthode de co-production
- ✓ Établir une méthode de coproduction évolutive et assurer une bonne cohérence avec le calendrier décisionnel
- ✓ Adapter la méthode de coproduction à l'échelle du projet et la rendre accessible à tous les types d'utilisateurs
- ✓ Adapter les moyens mobilisés en temps et en budget de manière réalistes.

Applications



Place Cardinal Mercier

- Organiser des soirées d'information et de consultation
- Impliquer tous les utilisateurs (les enfants, les habitants et les commerçants)
- Donner la parole aux habitants dans une conférence de presse présentant les résultats du processus participatif

[En savoir plus](#)



Rue de la Braie

- Impliquer les principaux acteurs locaux (écoles) afin de repenser et concevoir la rue
- Impliquer les jeunes aussi bien que les adultes
- Continuer le dialogue après le réaménagement

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Les Contrats de Quartiers Durables](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Contrats de Rénovation Urbaine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Schémas Directeurs](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Publication annuelle \]pyblik\[2014-2015 \(pg 5, 30-35\)](#),]pyblik[,]pyblik[(2015)

Pour en savoir plus

- [Arbres à palabres – Pratiques européennes de participation citoyenne](#), Bernard Declève, Presses universitaires de Louvain (2004)
- [Architecture And Participation](#), Peter Blundell Jones, Taylor & Francis (2005)
- [Coproductre nos espaces publics: Formation-action-recherche](#), Bernard Declève, Presses universitaires de Louvain (2002)
- [De la Participation Urbaine : La place Flagey](#), Jean-Didier Bergélez, Cahier de la Cambre n° 3, La Lettre volée, ISA La Cambre (2005)
- [Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action](#), Eleanor Ostrom, Cambridge University Press (1990)
- [Kind & Ruimte: Kindgerichte planning van publieke ruimte](#), Wouter Vanderstede, Die Keure (2007)
- [Kinderparticipatie bij inrichting van publieke buitenruimte \(in Weet ik veel! Handboek voor kinderen en jongerenparticipatie\)](#), Wouter Vanderstede, Politeia (2006)
- [La fabrique de parcs intra-urbains contemporains](#), Julie Denef, UCL (2011)
- [Participation citoyenne et sécurité publique : apories et limites de l'approche transversale](#), Christine Schaut, Politeia (2006)
- [Sociologie des villes](#), Yankel Fijalkow, La Découverte (2004)
- [The City as a Bazaar in Open City: Designing Coexistence](#), Arnold Reijndorp, SUN (2009)
- [Une dynamique de la participation dans les quartiers populaires bruxellois : le cas des conseils consultatifs des locataires \(in « Art. 23 », n° 24\)](#), Christine Schaut, RBDH/BBRoW (2006)
- [Une Micropolitique de la ville: l'agir urbain](#), Donia Petrescu, Multitudes, n° 31 Paris (2008)
- [Urban Catalyst – The power of temporary use](#), Klaus Overmeyer Philipp Oswald Philipp Misselwitz, DOM Publishers (2013)

1.3 Définir une démarche et choisir les bons outils pour mener une conduite de projet efficace et assurer la qualité de l'aménagement

- ☑ **Choisir une procédure adéquate.**
 - Adapter la procédure définie au degré de complexité du projet, aux contraintes de temps, aux particularités du programme ou du lieu
 - Organiser mise en concurrence en vue de la désignation d'une équipe pluridisciplinaire dans le cas d'un projet comprenant des enjeux que le maître d'ouvrage estime ne pas pouvoir appréhender seul
 - Définir la procédure en concertation avec les autres services, le BMA
- ☑ **Définir de(s) périmètre(s) pertinent(s) ?**
 - Définir une zone d'étude (généralement plus large que la zone d'intervention) de manière pertinente en fonction des enjeux identifiés (échelle, usages, maillage)
 - Définir une zone d'intervention de façon pertinente et précise
- ☑ **Formuler, en amont du projet les motivations pour un projet d'aménagement et les enjeux liés**
 - Initier l'aménagement de l'espace public au départ d'une ou plusieurs problématique(s) préalable(s) définie(s) et objectivée(s)
 - Élaborer un état des lieux contextuel large, voire des études préalables
 - Élaborer une contextualisation par rapport aux outils réglementaires et stratégiques -locaux et régionaux
 - Aboutir à la formulation d'une demande claire par l'ensemble de ces informations
- ☑ **Définir les orientations du projet**
 - Définir les objectifs d'aménagement en termes d'ambiance, d'identité, de fonctionnalité, de convivialité, de partage de l'espace et de vivre ensemble
 - Définir un cadre programmatique assez clair pour permettre aux futurs auteurs de projet de donner une réponse spatiale qualitative
 - Définir le programme de l'aménagement de sorte à répondre aux besoins actuels tout en laissant la possibilité de développements futurs souhaitables (résilience [1](#) // backcasting [2](#))
- ☑ **Définir clairement le processus de décision**
 - Définir et prioriser les objectifs d'aménagement de manière suffisamment claire pour guider les choix d'aménagement qui devront être opérés
 - Définir et respecter des moments précis de décision
 - Acter et transmettre de manière valable les décisions aux personnes concernées
 - Formuler des solutions d'aménagement en s'appuyant sur des scénarios permettant une analyse comparative circonstanciée afin de constituer une aide à la décision
- ☑ **Mettre un outil de communication et d'échanges d'informations en place pour assurer le suivi du processus**
- ☑ **Faire un calendrier justifié et raisonnable.**
 - Établir un planning coordonné, définissant les étapes du processus, (les moments de concertation, de décision, délais de subsidiation...) de manière réaliste et régulièrement mis à jour.
- ☑ **Assurer un suivi budgétaire rigoureux et le mettre à jour.**
- ☑ **Mettre une phase test de l'aménagement de l'espace public en place**
 - Définir une méthode d'observation de manière pertinente

- ☑ - En retirer les renseignements et les faire alimenter les ajustements du projet
- ☑ **Intégrer la question de la gestion de l'espace public dès le début de la conception du projet**
 - Envisager la gestion de manière réaliste par rapport aux moyens humains et financiers à disposition
 - Établir un plan de gestion
- ☑ **Faire un cahier des charges et des plans clairs**
 - Définir les objectifs d'aménagement afin guider les choix et leurs modalités d'exécution
 - Préciser le niveau de détail attendu
- ☑ **Assurer un suivi au niveau de la conception, de la réalisation et de la gestion aux différentes étapes.**
 - Faire des ajustements du projet durant la phase de réalisation, puis de gestion.
 - En fonction d'une évaluation de la qualité et la justesse de l'aménagement.
 - En cohérence par rapport aux objectifs du projet et à des critères d'appréciation.
 - En concertation avec les acteurs concernés.

-
1. La Résilience désigne la capacité ici en l'occurrence d'un aménagement d'espace public à retrouver sa fonctionnalité suite à un changement contextuel perturbateur.
 2. Le backcasting est une méthode prospective dont le point de départ est la vision d'une réussite , d'un futur souhaité à plus long terme que ne le requiert la seule réponse aux besoins actuels. Partant de cela, la rétrospective vers le présent permet d'initier une stratégie pour progresser vers cette vision.

Applications



Rue Henri Bergé

- S'inscrire dans un contrat de quartier et profiter d'un processus participatif complet
- Installer un local de permanence dans le quartier
- Atteindre toute la population
- Communiquer régulièrement via un journal de quartier

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [PRAS](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital (2001)

Outils

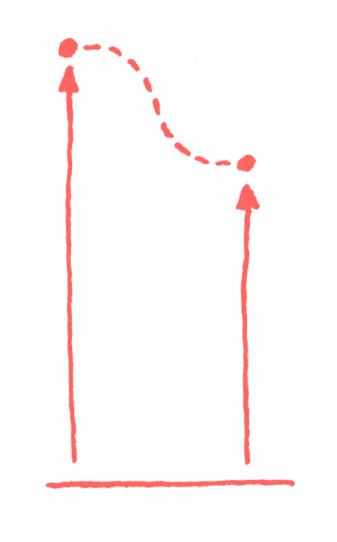
- [Beeldkwaliteitsplan Kanaal](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Marche à Suivre](#), bMa Bruxelles, bMa Bruxelles (2014)
- [Publication annuelle \]pyblik\[2014-2015 \(pg 5, 30-35\)](#),]pyblik[,]pyblik[(2015)

- [Vade-Mecum projets publics d'architecture](#), bMa, bMa (2014)

Pour en savoir plus

- **A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space**, Lynn Lofland, Basic Books (1973)
- **Het ontwerp van de openbare ruimte**, Han Meyer, SUN (2006)
- **La commande publique architecturale: aspects théoriques et pratiques**, Philippe Flamme, Larcier (2002)
- **Les espaces publics urbains: Recommandations pour une démarche de projet**, Jacques Cabanieu, MIQCP (2001)
- **Reflectie: Réflexion : 2007-2010**,]pyblik[,]pyblik[(2010)
- **Sociologie des villes**, Yankel Fijalkow, La Découverte (2004)
- **The City as a Bazaar in Open City: Designing Coexistence**, Arnold Reijndorp, SUN (2009)
- **The morality of Urban Public Life**, Lynn Lofland, Places Journal (1989)
- **Ville, ordre et violence: formes spatiales et transaction sociale**, Liliane Voyé, Presses universitaires de France (1981)

Economie: un sens à l'investissement



Comment se donner tous les moyens nécessaires pour atteindre un projet qualitatif qui répond aux ambitions de départ?

- 2.1. Prendre en compte le coût global de l'aménagement
- 2.2. Prendre en compte le coût global élargi du projet en considérant ses effets d'entraînement (externalités)

2.1. Prendre en compte le coût global de l'aménagement

- ✓ **Prendre l'ensemble des coûts en compte dans le projet**
 - Les coûts liés aux moyens humains à mobiliser pour assurer le bon suivi du projet¹
 - Les coûts d'investissement liés à la conception, la co-production, l'aménagement en tant que tel
 - Les coûts d'entretien et de gestion sur la durée de vie de l'aménagement de manière réalistes en fonction de l'usage attendu de l'espace et des moyens humains disponibles. Prévoir une évaluation et des ajustements
- ✓ **Prévoir un budget adéquat par rapport aux objectifs et ambitions fixés**
- ✓ **Prévoir un projet juste par rapport aux ressources financières disponibles pour la réalisation et pour la gestion**
- ✓ **Intégrer dans la conception, le design du projet une durabilité globale: le choix des matériaux et de leur origine, le choix des techniques, le choix des équipements ainsi que les modalités de mise en œuvre**
- ✓ **Prendre en compte dans le projet les contraintes de gestion et entretien ainsi que les facilités de réparations éventuelles (durée de vie de l'aménagement, réserve de matériaux s'ils ne sont pas standards, couleurs des matériaux,...)**

Applications



Croisement Urban

- Définir un budget destiné à la coproduction

[En savoir plus](#)



Parc de la Senne

- Prévoir un budget correspondant aux exigences de durabilité permettant de choisir des matériaux durables et qualitatifs

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Limiter les coûts d'entretien et de gestion en insistant sur la simplicité et la robustesse du design

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- **Manuel des espaces publics bruxellois**, DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991)
Pg 20

Pour en savoir plus

- [Overzicht van de handel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest \(2009\)](#)

2.2. Prendre en compte le coût global élargi du projet en considérant ses effets d'entraînement (externalités)

- ✓ Étudier les avantages économiques du projet pour les occupants et les usagers des espaces directement desservis et environnants
- ✓ Limiter par le projet les freins au développement des activités au sein et aux abords de l'espace public et plus largement du quartier dans lequel il se situe
- ✓ Limiter les inconvénients inhérents à la phase de réalisation (fermeture de rues rendant les commerces inaccessibles, livraisons rendues difficiles...), proposer des compensations
- ✓ Prévoir un aménagement résilient, réversible permettant (par sa sobriété) de s'adapter facilement et à faible coût aux évolutions

Applications



Place Rogier

- Offrir un espace flexible pour permettre d'accueillir différents événements
- Réactiver les espaces aux rez-de-chaussées
- Activer l'espace central de la place en intégrant de l'horeca dans le socle de l'auvent
- Penser à l'accès des taxis aux hôtels

[En savoir plus](#)

Ressources

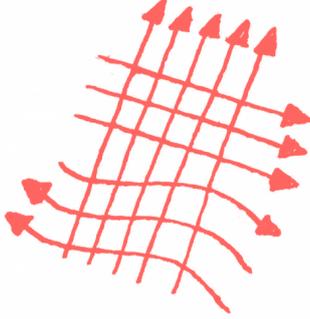
Outils

- [Charte de Bruxelles Propreté](#), Bruxelles Propreté, Bruxelles Propreté en cours de rédaction
- [Manuel des espaces publics bruxellois](#), DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991) Pg 20

Pour en savoir plus

- **A compendium for the civic economy**, 00:/, Publisher Trancity Valiz (2011)
- **Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité : transport en site propre, stationnement, livraisons**, CERTU, CERTU (2007)

Maillage: un espace pour la connectivité



Comment s'assurer que l'aménagement soit un levier de qualification du territoire urbain dans lequel il s'inscrit ?

- 3.1. Augmenter la cohérence du lieu et de son territoire en assurant une vision d'ensemble
 - 3.2. Inscrire le projet d'aménagement dans les maillages et réseaux existants et contribuer à leur mise en oeuvre/leur consolidation
 - 3.3. Améliorer la connectivité piétonne et cycliste, assurer la continuité de leurs parcours
 - 3.4. Assurer une cohérence d'aménagement avec les espaces publics adjacents
 - 3.5. Intégrer pleinement les espaces particuliers de franchissement et de transition dans le maillage des espaces publics (ponts, passerelles, escaliers, passages souterrains, mezzanines métro....)
-

3.1. Augmenter la cohérence du lieu et de son territoire en assurant une vision d'ensemble

- ☑ Inscrire l'aménagement dans une vision d'ensemble (plan communal, plan régional, contrat de quartier, plan guide espace public, etc) définissant des orientations spatiales et paysagères
- ☑ Améliorer la lisibilité de la géographie du lieu, par une scénographie paysagère (fond de vallée, perspectives et ouvertures visuelles, repères patrimoniaux) par l'aménagement
- ☑ Tirer parti des singularités du lieu (éléments d'histoire du lieu, petit patrimoine, caractère paysager spécifique, présence d'activités emblématiques, ...) par l'aménagement

Applications



Boulevard du Souverain

- Garder une vision cohérente en développant un schéma directeur pour la ligne de tram
- Créer une lisibilité paysagère qui ouvre des perspectives vers les parcs et autres espaces emblématiques

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [PRAS](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital (2001)

Outils

- [Beeldkwaliteitsplan Kanaal](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Espaces publics bruxellois](#), Taktik, Région Bruxelles Capitale (2012)
- [Les Contrats de Rénovation Urbaine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les inventaires du patrimoine](#), Région Bruxelles Capitale, Région Bruxelles Capitale
- [Les Schémas Directeurs](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [PRDD](#), Région Bruxelles Capitale, Région Bruxelles Capitale (2017)
document pas encore acquis, se référer à l'actuel [PRD](#)

Pour en savoir plus

- [Canal? Vous avez dit Canal?!](#), Divers, ADT-ATO (2014)
- [Déclin et survie des grandes villes américaines](#), Jane Jacobs, Parenthèses (2012)
- [Etude de programmation des espaces publics situés dans l'hypercentre, commune de Molenbeek-Saint-Jean](#), MSA, Commune de Molenbeek (2010)
- [Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent](#), Michel Corajoud, Actes Sud (2010)
- [Metropolitan Landscapes](#), André Loeckx Eric Corijn Freek Persyn Ido Avissar Bas Smets Julie Mabilde Elke Vanempten (2016)
- [Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole](#), Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2015)

3.2. Inscrire le projet d'aménagement dans les maillages et réseaux existants et contribuer à leur mise en œuvre/leur consolidation

- ☑ Inscrire le projet d'aménagement dans des maillages et réseaux spécifiques (PRM et PCM, maillages vert et bleu, ICR, maillage piéton, itinéraire patrimonial, etc.) de sorte à assurer la lisibilité et renforcer la cohérence de ces maillages
- ☑ Analyser et intégrer les incidences du projet d'aménagement sur la mobilité (pour tous les modes de déplacement) dans le quartier et la ville dans une vision d'ensemble

Applications



Croisement Orban

- Offrir la possibilité de se connecter au maillage vert
- Dissuader le trafic de passage motorisé sur les voiries de quartier
- Evaluer les besoins en stationnement et identifier les alternatives et compensations au sein de la zone d'étude élargie
- Se raccorder aux itinéraires cyclables régionaux planifiés

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Iris 2](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité
- [Maillage bleu et vert](#), Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Région de Bruxelles Capital (2000)

Pour en savoir plus

- [Canal? Vous avez dit Canal?!](#), Divers, ADT-ATO (2014)
- [Espace public: Promenades](#), KRAUEL Jacobo, Links (2008)
- [Espace public: Promenades](#), Jacobo Krauel, Links (2008)
- [Integraal Plan Openbaar Domein Gent – deel I](#), Ville de Gand, Ville de Gand (2006)
- [Integraal Plan Openbaar Domein Gent – deel II](#), Ville de Gand, Ville de Gand (2006)

- **Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent**, Michel Corajoud, Actes Sud (2010)
- **Paysages, 3 expositions**, Bas Smets Sébastien Marot, Bas Smets (2014)
- **[Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole](#)**, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2015)

3.3. Améliorer la connectivité piétonne et cycliste, assurer la continuité de leurs parcours

- ✓ Faire présider la continuité des parcours piétons et cyclistes dans les choix d'aménagement
- ✓ Résoudre les obstacles de franchissement et détours
- ✓ Créer / renforcer des liaisons piétonnes et cyclistes inexistantes ou peu fonctionnelles avec des espaces publics adjacents par l'aménagement

Applications



Croisement Urban

- Se raccorder aux itinéraires cyclables régionaux planifiés
- Sécuriser la liaison entre habitat dense et écoles

[En savoir plus](#)



Parc de la Senne

- Se connecter au réseau structurel piétonnier (PAVE) et aux Itinéraires cyclables régionaux (ICR) à construire
- Créer des nouveaux passages dans certains immeubles afin de renforcer le maillage piéton

[En savoir plus](#)



Place Rogier

- Favoriser les liaisons piétonnes vers les pôles environnants
- Intégrer les visions du schéma directeur Botanique et anticiper les futurs développements possibles comme la création d'un axe de promenade du Jardin Botanique au canal

[En savoir plus](#)



Rue de la Braie

- S'intégrer au réseau piétonnier du centre-ville
- Créer des liaisons sécurisées entre les lieux dédiés aux enfants

[En savoir plus](#)



Rue de la Brasserie

- Renforcer les liaisons cyclistes et piétonnes entre les nœuds intermodaux de la place Flagey et l'arrêt Gerموir
- Intégrer des passages piétons à chaque croisement

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Etude pour le redéploiement des aires ludiques et sportives](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2009)
- [Iris 2](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité
- [Plan piéton stratégique](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2012)
- [Plan transport des marchandises](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2013)
- [Plan vélo](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2010-2015)
- [Plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public \(PAVE\)](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2016)
- [Réseau STIB et Transport Publics](#), STIB, STIB
- [Vademecum piéton: Le cahier Go 10](#), Timenco, Bruxelles Mobilité (2014)

Pour en savoir plus

- [Canal? Vous avez dit Canal?!](#), Divers, ADT-ATO (2014)
- [Espace public: Promenades](#), Jacobo Krauel, Links (2008)
- [Les chemins de l'école](#), Amélia Ribeiro Valeria Cartes Leal, Presses universitaires de Louvain (2006)
- [Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole](#), Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2015)

3.4. Assurer une cohérence d'aménagement avec les espaces publics adjacents

- ✓ Concevoir l'aménagement de manière cohérente par rapport aux aménagements planifiés dans le périmètre d'étude (à court, moyen ou long terme)
- ✓ Assurer une cohérence et une continuité avec les espaces publics adjacents (dont la cohérence de matériaux, de mise en lumière, d'équipement...)

Applications



Parc de la Senne

- Lier les espaces verts et les espaces publics dans ce quartier sous-équipé
- Créer des liens et synergies avec les fonctions adjacentes, par exemple le potager et l'aire de jeu à l'école (

[En savoir plus](#)



Place Communale Molenbeek

- Inclure les rues et les placettes environnantes dans le projet
- Connecter la place visuellement au métro

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Les Contrats de Quartiers Durables](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Contrats de Rénovation Urbaine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Schémas Directeurs](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [PRDD](#), Région Bruxelles Capitale, Région Bruxelles Capitale (2017) document pas encore acquis, se référer à l'actuel [PRD](#)

Pour en savoir plus

- [Canal? Vous avez dit Canal?!](#), Divers, ADT-ATO (2014)
- [Etude de programmation des espaces publics situés dans l'hypercentre, commune de Molenbeek-Saint-Jean](#), MSA, Commune de Molenbeek (2010)
- [Les intérieurs d'îlots en région bruxelloise](#), Inter-Environnement Bruxelles, Inter-Environnement Bruxelles (2005)
- [Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole](#), Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2015)

3.5. Intégrer pleinement les espaces particuliers de franchissement et de transition dans le maillage des espaces publics (ponts, passerelles, escaliers, passages souterrains, mezzanines métro....)

- ✓ Concevoir l'aménagement des espaces particuliers de franchissement et de transition de sorte à assurer une continuité la plus naturelle, la plus lisible, sûre et praticable possible

Applications



Parc L28

- Intégrer l'escalier d'entrée comme partie intégrante de l'espace public

[En savoir plus](#)



Place Rogier

- Traiter la station de métro comme partie intégrante de la place en travaillant la liaison verticale et l'apport de lumière naturelle au sous-sol

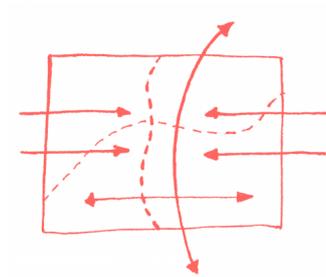
[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Partage* : un espace pour la convivialité



Comment créer un espace pour tous et pour tous les usages publics en assurant une répartition équilibrée entre ceux-ci sur l'ensemble du territoire bruxellois?

* Partage pouvant être compris ici dans les 2 sens: diviser, répartir (des trottoirs plus larges par exemple) et prendre part, usages mixtes dans le sens des zones de rencontre et résidentielle

- 4.1. S'inscrire, d'une manière privilégiée, dans la perspective d'un code de la rue élargi en prenant en compte les 3 fonctions de l'espace public : le passage, le séjour, la desserte.
 - 4.2. Dans l'aménagement, étudier les priorités modales suivantes : priorité aux usagers les plus vulnérables -les PMR -, ensuite aux modes actifs, ensuite aux transports collectifs, ensuite aux véhicules motorisés à destination de la collectivité (dont les petits véhicules de livraison, taxis, voitures partagées...), ensuite aux véhicules motorisés privés
 - 4.3. Concevoir des aménagements facilitant l'intermodalité
 - 4.4. L'aménagement favorise l'animation de l'espace public par l'activation des immeubles et espaces riverains
 - 4.5. Désencombrer l'espace, rendre l'espace disponible
 - 4.6. Aménager de manière flexible, permettre une large palette d'usages et d'activités, et considérer les temporalités de l'espace public
 - 4.7. Assurer, par l'aménagement de l'espace public, le confort, la convivialité, le sentiment de bien-être et le caractère agréable de l'espace
-

4.1. S'inscrire, d'une manière privilégiée, dans la perspective d'un code de la rue élargi en prenant en compte les 3 familles d'usages de l'espace public : le passage, le séjour, la desserte¹.

- ☑ Etudier les besoins, volontés et usages locaux et les prendre en compte : maintien des usagers existants/invitations aux nouveaux usages.
- ☑ Faire un choix du partage modal permettant, compte tenu du contexte, de répondre de manière qualitative, justifiée et équilibrée aux 3 usages de l'espace public : passage, séjour et desserte.
- ☑ Prévoir le partage modal en cohérence par rapport à la spécialisation de la voirie ² et à la vie de quartier.
- ☑ Envisager, compte tenu du contexte, les zones résidentielles et de rencontre.

1. La desserte désigne ici l'ensemble des usages et appropriations de l'espace public qui établissent des relations entre celui-ci et les immeubles et espaces riverains (terrasses, étalages, bancs, fleurs, range-vélos). Voir aussi la notion de frontage actif chez Nicolas SOULIER, 2012, *Reconquérir les rues*, éd. Ulmer.
2. Spécialisation de la voirie : Il s'agit d'une étude menée par Timenco 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 déplacement, 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



Place Communale Molenbeek

- Partager l'espace entre mobilité active et motorisée
- Compenser les stationnements supprimés dans le garage Brunfaut sous-exploité
- Créer des zones de rencontre sur la place
- Mener une étude de faisabilité proposant des alternatives au stationnement sur la place

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Cahier 5 de l'Observatoire de la mobilité : Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2016)
- [Circulaire Régionale du 9/9/2013 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre](#) (2013)
- [Etude pour le redéploiement des aires ludiques et sportives](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2009)
- [Etude prospective sur l'optimisation de l'usage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale](#), Centre de recherches routières, Centre de recherches routières (2013)
- [Le jeu dans la ville – Pour un maillage jeux à Bruxelles](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2015)
- [Les zones résidentielles et de rencontre](#), Institut Belge pour la sécurité routière, Institut Belge pour la sécurité routière (2013)
- [Plan VICOM](#), STIB, STIB (2006)
- [SK8TE](#), Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement, Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement (2015)
- [Tram, Bus: manuel des bonnes pratiques pour un réseau performant](#), STIB, STIB (2010)
- [Vade-Mecum des arrêts de surfaces](#), STIB, STIB (2015)

Pour en savoir plus

- [Cities for people](#), Jan Gehl, Island Press (2010)
- [Des espaces publics à vivre](#), Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2014)
- [Espaces publics, genre et sentiment d'insécurité](#), CHAUMONT Laura ZEILINGER Irene, Garance (2016)
- [Guide référentiel Genre et espace public](#), DE PARIS, Marie (2016)
- [Het delen van de ruimte promoten](#), Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement, Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement
- [Le piéton dans la ville: l'espace public partagé](#), TERRIN, Jean-Jacques, Perenthèses (2011)
- [Manifest voor kindgerichte planning van publieke ruimte](#), Kind & samenleving, Kind & samenleving
- [New City Spaces](#), Jan Gehl, Danish Architectural Press (2008)
- [Reconquérir les rues](#), SOULIER Nicolas, Ulmer (2012)
- [Shared space – Room for everyone – a new vision for public spaces](#), Fryslân Province (2005)
- [User, observer, programmer et fabriquer l'espace public](#), TOUSSAINT, Jean-Yves, Presses Polytechniques et Universitaires Romande (2001)
- [Vieillesse et mobilité](#), Ouvrage collectif (programme de recherche et d'innovation dans les transports - Predit), La Documentation française (2016)

4.2. Dans l'aménagement, étudier les priorités modales suivantes : priorité aux usagers les plus vulnérables -les PMR – , ensuite aux modes actifs, ensuite aux transports collectifs, ensuite aux véhicules motorisés à destination de la collectivité (dont les petits véhicules de livraison, taxis, voitures partagées...) , ensuite aux véhicules motorisés privés

- ✓ Mettre en oeuvre ces priorités modales dans l'aménagement ou, à défaut, opter pour une zone résidentielle, une zone de rencontre ou une zone piétonne
- ✓ Inscrire les priorités modales dans une vision d'ensemble (périmètre élargi)
- ✓ Prévoir des aménagements nécessaires pour les usagers vulnérables. Assurer le confort et garantir l'accessibilité des PMR à tout moment. Etudier les besoins des PMR selon les critères ACU (accéder, circuler, utiliser)

Applications



Boulevard du Souverain

- Organiser la multimodalité grâce au profil large de la voirie
- Séparer les usages permet d'augmenter le confort et la sécurité
- Donner la priorité au tram en aménageant un site propre
- Réduire le nombre des bandes de trafic motorisé
- Permettre de rouler sur le site propre du tram en cas d'urgence (service d'intervention)

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Vade-Mecum piéton, 4](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2014)
- [Vade-mecum vélo](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2014)

Pour en savoir plus

- [Cities for people](#), Jan Gehl, Island Press (2010)
- [Draaiboek openbaar domein](#), Stad Antwerpen, Stad Antwerpen
- [Het delen van de ruimte promoten](#), Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement, Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement
- [La Ville récréative. Enfants joueurs et écoles buissonnières](#), PAQUOT Thierry, Infolio Editions (2015)
- [Le piéton dans la ville: l'espace public partagé](#), TERRIN, Jean-Jacques, Perenthèses (2011)
- [Les transports en commun de la Communauté urbaine de Bordeaux](#), BAUBONNE Michaël, Horizons Bordeaux (2009)
- [Libre comme un piéton](#), Bruxelles en mouvement, Bruxelles en mouvement
Bruxelles en mouvement n° 271
- [Manifest voor kindgerichte planning van publieke ruimte](#), Kind & samenleving, Kind & samenleving
- [Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel](#), HUBERT Michel, Brussel Studies (2008)
- [New City Spaces](#), Jan Gehl, Danish Architectural Press (2008)
- [Shared space – Room for everyone – a new vision for public spaces](#), Fryslân Province (2005)
- [Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité : transport en site propre, stationnement, livraisons](#), CERTU, CERTU
- [Vieillissement et mobilité](#), Ouvrage collectif (programme de recherche et d'innovation dans les transports - Predit), La Documentation française (2016)

4.3. Concevoir des aménagements facilitant l'intermodalité

- ✓ Prévoir les aménagements et équipements nécessaires pour passer aisément d'un mode de transport à un autre (proximité, cheminement, visibilité, signalétique, confort, sécurité...).
- ✓ Prendre en compte, si présent, les contraintes techniques et les besoins spécifiques du transport public (par exemple dans la gestion des carrefours, dans la géométrie des lieux, la hauteur des quais,...) .

Applications



Place Cardinal Mercier

- Relier le transport en commun et individuels
- Souligner l'entrée de la gare par un cheminement spécifique dans un matériau différent

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Tram, Bus: manuel des bonnes pratiques pour un réseau performant](#), STIB, STIB (2010)
- [Vade-Mecum des arrêts de surfaces](#), STIB, STIB (2015)
- [Vade-Mecum piéton, 4](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2014)
- [Vademécum vélo : Cahier 3 : Cyclistes et transport en commun](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2014)

Pour en savoir plus

- [Les transports en commun de la Communauté urbaine de Bordeaux](#), BAUBONNE Michaël, Horizons Bordeaux (2009)
- [Life between buildings: using public space](#), Jan Gehl, The Danish Architectural Press (2001)
- [Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel](#), HUBERT Michel, Brussel Studies (2008)
- [Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité : transport en site propre, stationnement, livraisons](#), CERTU, CERTU

4.4. Favoriser l'animation de l'espace public par l'activation des immeubles et espaces riverains

- ✓ Concevoir l'aménagement en considérant les activités existantes et futures au sein des immeubles et espaces riverains dans leur rôle de soutien à l'animation et la fréquentation des espaces publics.
- ✓ Permettre le maintien de ces activités légitimes, leur bonne exploitation et leur développement sans compromettre les autres usages de l'espace public. Concevoir un aménagement suffisamment résilient en cas de changement d'activité au sein des immeubles riverains.
- ✓ Assurer une transition entre l'espace public et les immeubles et espaces riverains de qualité. Le cas échéant, concevoir des dispositifs d'appropriation par les occupants des immeubles et espaces riverains.

Applications



Place Rogier

- Reconnecter les bâtiments donnant sur la place en éliminant les différences de niveaux
- Réactiver les espaces aux rez-de-chaussée

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- [Cities for people](#), Jan Gehl, Island Press (2010)
- [Espace public et espace privé, quelle transition?](#), LOISEAU F., Ville et Vélo (2006) (in: Ville et vélo, n° 22, juillet-août 2006)
- [Les abords du chez-soi: en quête d'espaces intermédiaires](#), MOLEY Christian, La Villette (2006)
- [Life between buildings: using public space](#), Jan Gehl, The Danish Architectural Press (2001)
- [Reconquérir les rues](#), SOULIER Nicolas, Ulmer (2012)
- [Rez de ville, rez de vie](#), GRAU, Pavillon de l'Arsenal (2013)
- [Urbanisme, conception et gestion des espaces pour prévenir la malveillance](#), CARTES LEAL Valeria RIBEIRO DE SOUZA

4.5. Désencombrer l'espace, rendre l'espace disponible

- ☑ Regrouper et organiser le mobilier en vue de libérer l'espace pour le passage, la lisibilité, la flexibilité d'usages, l'entretien.
- ☑ Dégager les angles, les vues et perspectives.

Applications



Croisement Urban

- Libérer des zones de passage, regrouper les bancs dans des zones de détente

[En savoir plus](#)



Place Communale Molenbeek

- Désencombrer l'espace en regroupant le mobilier

[En savoir plus](#)



Rue de la Brasserie

- Réduire le nombre de poteaux en accrochant l'éclairage aux façades

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- **Manuel des espaces publics bruxellois**, DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991)
Pg 34-35

Pour en savoir plus

- **Cities for people**, Jan Gehl, Island Press (2010)
- **Life between buildings: using public space**, Jan Gehl, The Danish Architectural Press (2001)
- **New City Spaces**, Jan Gehl, Danish Architectural Press (2008)

4.6. Aménager de manière flexible, permettre une large palette d'usages et d'activités et considérer les temporalités de l'espace public

- ☑ Permettre d'accueillir une large palette d'activités ordinaires
- ☑ Permettre des activités événementielles et temporaires (marché, festival, rue de jeux pendant les congés, fêtes des voisins, rue scolaire, ouverture aux livraisons à certaines heures,...) .
- ☑ Permettre cette diversité d'usages ; notamment en matière d'accessibilité, de confort, de robustesse, d'espace libre d'obstacle.
- ☑ Concevoir la mise en lumière de l'espace public en fonction des différentes temporalités de l'espace public ? Adapter l'aménagement aux besoins de tous les types de publics (jeunes, seniors, PMR, femmes,...) .
- ☑ Permettre des appropriations spontanées (par les habitants par ex) et réversibles ? (boite à livres, totems de rue, incroyables comestibles, fleurissement de pieds d'arbres...).

Applications



Rue de la Braie

- Réduire la présence du trafic motorisé aux abords des écoles par la fermeture temporaire de la rue
- Modifier le statut de la rue selon les besoins
- Permettre des activités variées et spontanées
- Adapter les usages dans le temps (horaire scolaire)

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- **C'EST MA VILLE ! De l'appropriation et du détournement de l'espace public**, HOSSARD Nicolas JARVIN Magdalena, Editions L'Harmattan (2005)
- **Cities for people**, Jan Gehl, Island Press (2010)
- **Des espaces publics à vivre**, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba (2014)
- **Het delen van de ruimte promoten**, Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement, Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement
- **La Ville récréative. Enfants joueurs et écoles buissonnières**, PAQUOT Thierry, Infolio Editions (2015)
- **Manifest voor kindgerichte planning van publieke ruimte**, Kind & samenleving, Kind & samenleving
- **Reconquérir les rues**, SOULIER Nicolas, Ulmer (2012)
- **Urbanisme, conception et gestion des espaces pour prévenir la malveillance**, CARTES LEAL Valeria RIBEIRO DE SOUZA Amélia, POLITECNICO DI MILANO - IAU Ile de France (2014)
- **User, observer, programmer et fabriquer l'espace public**, TOUSSAINT, Jean-Yves, Presses Polytechniques et Universitaires Romande (2001)

4.7. Assurer, par l'aménagement de l'espace public, le confort, la convivialité, le sentiment de bien-être et le caractère agréable de l'espace

- ✓ Penser l'aménagement en fonction de l'ensoleillement des lieux (zones d'ombre, zones ensoleillées).
- ✓ Inciter à la convivialité (mise en place d'équipements type jeux, espaces de repos..).
- ✓ Assurer et garantir la sécurité et un sentiment de sécurité suffisant (éclairage, éviter les coins reclus,..).
- ✓ Inciter à la création de différentes ambiances en relation avec l'environnement.

Applications



Place Rogier

- Créer un espace de rencontre et de repos dans la zone la plus exposée au soleil
- Séparer le trafic motorisé de celui des piétons avec l'aménagement de zones plantées

[En savoir plus](#)

Ressources

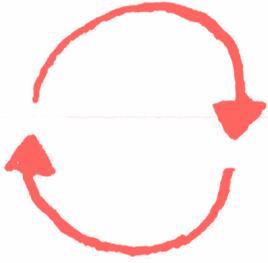
Outils

- [Plan Lumière de la Région Bruxelles Capitale](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2013)

Pour en savoir plus

- [Cities for people](#), Jan Gehl, Island Press (2010)
- [Corps et décors urbains: les enjeux culturels des villes](#), BERENSTEIN Paola, L'Harmattan (2006)
- [Espaces publics, genre et sentiment d'insécurité](#), CHAUMONT Laura ZEILINGER Irene, Garance (2016)
- [Guide de l'enquête de terrain: Produire et analyser des données ethnographiques](#), BEAUD Stéphane, La Découverte (2010)
- [Lichtplan Antwerpen](#), Stad Antwerpen, Stad Antwerpen (2014)
- [Lichtplan Gent](#), Stad Gent, Stad Gent
- [Urbanisme, conception et gestion des espaces pour prévenir la malveillance](#), CARTES LEAL Valeria RIBEIRO DE SOUZA Amélia, POLITECNICO DI MILANO - IAU Ile de France (2014)
- [User, observer, programmer et fabriquer l'espace public](#), TOUSSAINT, Jean-Yves, Presses Polytechniques et Universitaires

Ecosystème: un espace pour la nature



Comment faire en sorte que l'espace public fasse partie de la nature (sol, sous-sol, air, eau, flore et faune), que son aménagement participe au rééquilibrage et à la valorisation de toutes les composantes de l'écosystème, et engage des comportements écologiques ?

- 5.1 Constituer et renforcer le maillage vert (flore et faune) : inclure de nouvelles formes de nature urbaine
 - 5.2 Se rapprocher le plus possible du cycle naturel de l'eau et exprimer les chemins de l'eau
 - 5.3 Minimiser l'impact environnemental de l'aménagement
 - 5.4 Mettre en oeuvre des revêtements de sol, des mobiliers et des plantations aisés à entretenir
 - 5.5 Concevoir un aménagement qui stimule la réflexion et la sensibilité/créativité des habitants, des usagers et des gestionnaires et induit des comportements éco-responsables...
 - 5.6 Prendre en considération le microclimat du lieu
 - 5.7 Favoriser la continuité du maillage écomobile (= Réseau (lignes et arrêts) composé des voies ferrées, des voies navigables, des sites de transports en commun (en particulier, les sites propres), des voies cyclables et piétonnes)
-

5.1. Constituer et renforcer le maillage vert (flore et faune) : inclure de nouvelles formes de nature urbaine

- ✓ Participer à l'ancrage du maillage vert dans le territoire par l'aménagement.
- ✓ Prévoir, dans l'aménagement, une adéquation de la végétation (essence, densité, biodiversité) au maillage vert.
- ✓ Prévoir, dans l'aménagement, une adéquation des essences par rapport au lieu (dimensions, couleurs, robustesse).
- ✓ Assurer une qualité de mise en oeuvre des végétaux (localisation dans l'espace, types de sols, gestion des pieds d'arbres – mesures d'entretien de la végétation).

Applications



Parc de la Senne

- Contribuer à la biodiversité du maillage vert en créant des zones et des milieux différents (secs et humides)
- Créer un nouveau lien dans le maillage vert

[En savoir plus](#)



Rue Henri Bergé

- Replanter des arbres le long de la rue
- Offrir la possibilité d'installer des jardinières en façade

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Renforcer le maillage vert régional
- Développer la biodiversité au cours des années

[En savoir plus](#)



Place Rogier

- Adapter les plantations à l'environnement et aux usages
- Dès que possible, planter des arbres en pleine terre et non en bac

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Maillage bleu et vert](#), Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement, Région de Bruxelles Capital (2000)
- [Manuel des espaces publics bruxellois](#), DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991)
Pg 78, 89, 96
- [Note « arbres et arrêts de transports publics »](#), STIB Bruxelles Mobilité, SPRB (2016)
- [Plan nature](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement

Pour en savoir plus

- [Groenblauwe netwerken voor duurzame en dynamische steden](#), BLEUZÉ Pierre HILTRUD Pötz (2012)
- [La ville durable en question\(s\)](#), PAQUOT Thierry, Urbanisme (2008)
in *Urbanisme*, n° 363
- [URBIA Les Cahiers du développement urbain durable: Intensités urbaines, n° 9](#), Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable (2009)
- [Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public](#), Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

5.2. Se rapprocher le plus possible du cycle naturel de l'eau et exprimer les chemins de l'eau

- ☑ Inscrire l'aménagement le maillage bleu et le renforcer. Reconsidérer la fonction urbaine de l'eau.
- ☑ Prévoir des techniques de gestion intégrée des eaux pluviales, la perméabilité des sols, tout en tenant compte de la pollution.
- ☑ Assurer un aménagement efficace en termes de collecte et de cheminement de l'eau pluviale et adapté au taux de pollution.
- ☑ Tenir compte des risques d'inondation par l'aménagement.

Applications



Parc de la Senne

- Limiter les zones imperméables
- Récupérer les eaux de voirie afin de permettre l'arrosage des espaces verts en période de sécheresse

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Permettre l'infiltration de l'eau en utilisant des revêtements perméables
- Installer un système de blocs de drainage

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Eaux de pluie, un atout pour l'espace public](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2014)
- [Le guide pratique pour la conception des espaces publics dans les quartiers durables](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2011)
- [Plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale - 2016-2021](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital (2016)
- [Plan pluie](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2008-2011)
- [Quadeau](#), UCL, Bruxelles Environnement (2014)

Pour en savoir plus

- [Sustainable Water Management in the City of the Future](#), HOYER et al (2011)
- [Water sensitive urban design in the UK](#), BEVINGTON et al (2013)

5.3. Minimiser l'impact environnemental de l'aménagement

- ☑ Choisir les matériaux en tenant compte du coût global (cycle de vie, coût humain : pose / entretien).
- ☑ Etudier la réutilisation locale des matériaux (réemploi et de recyclage).
- ☑ Prévoir des matériaux robustes, résistants aux temps et aux usages.
- ☑ Concevoir l'éclairage public afin de répondre de manière équilibrée aux objectifs en termes d'éco-consommation.
- ☑ Eviter la pollution lumineuse est-elle évitée (via modération du nombre et de la puissance des points lumineux et leur localisation judicieuse) .

Applications



Croisement Urban

- Réutiliser des matériaux locaux
- Diriger l'éclairage vers la place

[En savoir plus](#)



Parc de la Senne

- Intégrer des espèces de plantes locales et régionales
- Utiliser des matériaux locaux, certifiés et récupérés

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Utiliser des matériaux durables
- Construire une maison des gardiens du parc passive

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Le guide pratique pour la conception des espaces publics dans les quartiers durables](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2011)
- [Manuel des espaces publics bruxellois](#), DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991) Pg 24,60
- [Plan Lumière de la Région Bruxelles Capitale](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2013)
- [Vade Mecum pour le réemploi hors site](#), Rotor, Rotor (2015)

Pour en savoir plus

- [Eclairer la ville autrement: innovations et expérimentations en éclairage public](#), CAUQUIL Jean-Rémy, Presses polytechniques et universitaires romandes (2009)
- [Lichtplan Antwerpen](#), Stad Antwerpen, Stad Antwerpen (2014)
- [Lichtplan Gent](#), Stad Gent, Stad Gent
- [Vademecum 'Beheerplanning Harmonisch Park- en Groenbeheer'](#), Bos & Groen, Agentschap, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Afdeling Bos & Groen (2004)

- **Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public**, Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

5.4. Mettre en oeuvre des revêtements de sol, des mobiliers, de l'éclairage et des plantations aisés à entretenir

- ✓ Assurer un entretien facile par la configuration de l'espace: accès, obstacle, ...
- ✓ Choisir les matériaux, mobiliers, systèmes d'éclairage et espèces des plantations en tenant compte des usages du lieu (charge de trafic, confort piéton et cycliste...) et de l'entretien.
- ✓ Choisir les matériaux, mobiliers et espèces des plantations en tenant compte de leur éventuel(le) réparation ou remplacement en cas de dégradation (disponibilité à long terme, coût de la réparation, ...).
- ✓ Viser une gestion différenciée. Intégrer un contrat d'entretien au cahier des charges.

Applications



Croisement Urban

- Permettre la gestion différenciée aux pieds des arbres
- Utiliser des matériaux durables et faciles à entretenir

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Construire une maison des gardiens du parc passive
- Exclure les espèces envahissantes par un fauchage approprié

[En savoir plus](#)



Place Cardinal Mercier

- Augmenter la biodiversité en pratiquant un fauchage tardif de l'air de stationnement
- Prendre en compte l'entretien en prévoyant un sol monolithique et des plantations simples

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- [Charte de Bruxelles Propreté](#), Bruxelles Propreté, Bruxelles Propreté en cours de rédaction
- [Le guide pratique pour la conception des espaces publics dans les quartiers durables](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2011)
- [Manuel des espaces publics bruxellois](#), DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991) Pg 116,130
- [Plan Lumière de la Région Bruxelles Capitale](#), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2013)

Pour en savoir plus

- **Vademecum 'Beheerplanning Harmonisch Park- en Groenbeheer'**, Bos & Groen, Agentschap, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Afdeling Bos & Groen (2004)
- **Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public**, Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

5.5. Concevoir un aménagement qui stimule la réflexion et la sensibilité/créativité des habitants, des usagers et des gestionnaires et induit des comportements éco-responsables...

- ✓ Encourager, par la méthode de coproduction de l'espace public et son aménagement, des comportements, des initiatives écoresponsables.
- ✓ Penser l'aménagement pour assurer la propreté des lieux (poubelle bien localisée, gestion de déchets, ...).

Applications



Rue Henri Bergé

- Offrir la possibilité d'installer des jardinières en façade

[En savoir plus](#)

Ressources

Pour en savoir plus

- **La ville durable en question(s)**, PAQUOT Thierry, Urbanisme (2008)
in *Urbanisme*, n 363
- **URBIA Les Cahiers du développement urbain durable: Intensités urbaines, n 9**, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable (2009)

5.6. Prendre en considération le microclimat du lieu

- ✓ Assurer le confort thermique (ensoleillement, courants d'air, îlots de chaleur,...) par la configuration spatiale du lieu (orientation, rapport H/L, ...).
- ✓ Concevoir les trottoirs, places, bancs, en tenant compte de l'orientation, afin d'avoir un confort/ensoleillement invitant à la promenade.
- ✓ Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et au confort thermique (évapotranspiration, contrôle des températures, de l'humidité et des masses d'air) par la présence de végétaux.
- ✓ Rechercher une bonne proportion entre les surfaces minérales et végétales.

Applications



Parc L28

- Développer la biodiversité au cours des années
- Permettre l'infiltration de l'eau en utilisant des revêtements perméables

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Le guide pratique pour la conception des espaces publics dans les quartiers durables](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2011)

Pour en savoir plus

- [Etude du rapport entre la morphologie de la place en site urbain et son microclimat, comme un facteur du développement durable des villes](#), REITER S, Prospective Research for Brussel
- [URBIA Les Cahiers du développement urbain durable: Intensités urbaines, n 9](#), Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable (2009)

5.7. Favoriser la continuité du maillage écomobile (= Réseau (lignes et arrêts) composé des voies ferrées, des voies navigables, des sites de transports en commun (en particulier, les sites propres), des voies cyclables et piétonnes)

- ✓ Par l'aménagement, favoriser l'écomobilité et ainsi participer à la réduction du réchauffement climatique et à la dépendance aux énergies fossiles.
- ✓ Par l'aménagement, assurer une qualité de l'air optimale en contribuant, notamment à la réduction de la pollution et des particules fines.

Applications



Croisement Urban

- Encourager les déplacements piétons par l'aménagement

[En savoir plus](#)



Parc L28

- Encourager les modes actifs par un aménagement confortable

[En savoir plus](#)



Place Communale Molenbeek

- Améliorer la qualité de l'air en favorisant les modes actifs et en réduisant la présence des voitures

[En savoir plus](#)



Place Rogier

- Faciliter les liaisons intermodales

[En savoir plus](#)



Rue de la Braie

- Encourager la mobilité scolaire active par la piétonisation de la rue et induire par ce biais, une réduction des émissions locales de gaz

[En savoir plus](#)



Rue Henri Bergé

- Favoriser les modes actifs afin de stimuler les déplacements éco-responsables

[En savoir plus](#)

Ressources

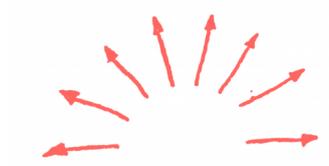
Outils

- [Le guide pratique pour la conception des espaces publics dans les quartiers durables](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement (2011)

Pour en savoir plus

- [Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe](#), STOKKINK Denis, Pour la Solidarité asbl (2009)

Esthétique: un espace pour la culture



Comment assurer un aménagement de l'espace public qui exprime les valeurs et les aspirations de son temps dans la continuité patrimoniale des lieux, entremêlant ainsi passé, présent et avenir pour affirmer la vitalité de la ville ?

- [6.1 Mettre en scène des séquences et des perspectives stimulantes en valorisant les tracés historiques et le paysage](#)
 - [6.2 Choisir les matériaux, les équipements et le végétal en visant la qualité, la sobriété et la cohérence \(valeur d'ensemble\)](#)
 - [6.3 Valoriser les éléments et ensembles urbains et patrimoniaux - repérer les volumes et caractéristiques marquantes, symboliques](#)
 - [6.4 Créer une scénographie nocturne qui valorise les qualités spatiales et installe des ambiances différenciées](#)
 - [6.5 Toucher l'ensemble des facultés sensorielles et favoriser un sentiment de bien-être ...](#)
 - [6.6 Penser l'art de la ville avant de penser l'art dans la ville](#)
-

6.1 Mettre en scène des séquences et des perspectives stimulantes en valorisant les tracés historiques et le paysage.

- ✓ Apporter les éléments permettant un meilleur repérage dans la ville (lisibilité de la géographie, perspectives vers repères visuels) .
- ✓ Mettre en valeur les qualités de l'espace : composition spatiale de l'espace, ensembles architecturaux, séquences paysagères, éléments remarquables, etc.
- ✓ Contribuer à mettre en valeur les tracés historiques existants et les compositions végétales structurantes, renforcer leur lisibilité.
- ✓ Harmoniser et unifier l'espace par la simplicité et la sobriété du vocabulaire qu'il emploie (matériaux, équipements..) ainsi que mettre en valeur le tissu urbain et/ou végétal existant.

Applications



Boulevard du Souverain

- Garder des perspectives du boulevard grâce aux alignements des arbres et valoriser les ouvertures vers les parcs adjacents ou autres espaces emblématiques
- Renforcer le caractère arboré du site en aménagement un site engazonné au niveau du tram.

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [RRU, titre VI \(en cours de révision\)](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Outils

- **Beeldkwaliteitsplan Kanaal**, Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- **Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain**, LOIR Christophe, CFC-Editions (2009)
- **Espace public: Promenades**, KRAUEL Jacobo, Links (2008)
- **Espaces publics contemporains : Architecture volume zéro**, AYMONINO Aldo, Skira (2006)
- **Espaces urbains à l'aube du XXIe siècle: patrimoine et héritages culturels**, BOULANGER Philippe, Presses de l'Univ. de Paris-Sorbonne (PUPS) (2010)
- **Espèces d'espaces**, PEREC Georges, Galilée (1974)
- **La mise en scène du projet urbain: Pour une structuration des démarches**, AVITABILE Alain, L'Harmattan (2005)
- **[Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur \(PSMV\) de la Ville de Nantes](#)**, Ville de Nantes, Ville de Nantes
- **Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public**, Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

6.2 Choisir les matériaux, les équipements et le végétal en visant la qualité, la sobriété et la cohérence (valeur d'ensemble)

- ✓ Favoriser l'embellissement des lieux et assurer une unité d'ensemble par les matériaux, les équipements et le végétal.
- ✓ Garantir la qualité, la cohérence d'ensemble, la sobriété dans le choix et la mise en oeuvre des matériaux. Rechercher un nombre limité de revêtements
- ✓ Prévoir des plantations qui améliorent l'esthétique de l'ensemble.
- ✓ Assurer la cohérence et la sobriété des équipements (type, localisation et nombre de luminaires, poubelles, ...).
- ✓ Tenir compte des éléments de signalisation et des équipements routiers comme partie intégrante de l'esthétique du projet.

Applications



Place Communale Molenbeek

- Créer différentes ambiances tout en gardant un langage uniforme
- Placer un mobilier urbain sobre et multifonctionnel
- Mettre en valeur les façades historiques par un sol homogène de façade à façade

[En savoir plus](#)

Ressources

Cadre normatif

- [PRAS](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital (2001)

Outils

- [Beeldkwaliteitsplan Kanaal](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- **Espaces publics contemporains : Architecture volume zéro**, AYMONINO Aldo, Skira (2006)
- **Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public**, Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

6.3 Valoriser les éléments et ensembles urbains et patrimoniaux – repérer les volumes et caractéristiques marquantes, symboliques

- ☑ Prendre les éléments de l'histoire du lieu et les particularités qui forgent son caractère singulier en compte et les traduire/interpréter avec justesse.
- ☑ Appuyer l'aménagement sur des ensembles, des édifices ou ensembles végétaux exceptionnels et/ou structurants et permettre de renforcer leur fonction de repère ou leur valeur d'accompagnement.
- ☑ Par l'aménagement (dessin, choix et localisation du mobilier...) permettre une mise en valeur des ensembles urbains et patrimoniaux ; y compris du petit patrimoine.

Applications



Parc L28

- Faire référence aux origines ferroviaires dans les espaces de jeux
- Garder un lien visuel avec le chemin de fer
- Transformer un résidu d'infrastructure en un nouvel espace public (

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Beeldkwaliteitsplan Kanaal](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Contrats de Quartiers Durables](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Contrats de Rénovation Urbaine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les inventaires du patrimoine](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital
- [Les Schémas Directeurs](#), Région de Bruxelles Capital, Région de Bruxelles Capital

Pour en savoir plus

- [Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain](#), LOIR Christophe, CFC-Editions (2009)
- [En quoi l'art en l'espace public est-il politique](#), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- [Espaces urbains à l'aube du XXIe siècle: patrimoine et héritages culturels](#), BOULANGER Philippe, Presses de l'Univ. de

Paris-Sorbonne (PUPS) (2010)

- **Espèces d'espaces**, PEREC Georges, Galilée (1974)
- **La mise en scène du projet urbain: Pour une structuration des démarches**, AVITABILE Alain, L'Harmattan (2005)
- **[Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur \(PSMV\) de la Ville de Nantes](#)**, Ville de Nantes, Ville de Nantes
- **Vocabulaire: Le végétal dans l'espace public**, Lille Métropole Communauté Urbaine et Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (2006)

6.4 Créer une scénographie nocturne qui valorise les qualités spatiales et installe des ambiances différenciées

- ✓ Penser l'éclairage comme une scénographie urbaine et pas uniquement comme un élément fonctionnel (les deux se complètent-ils?).
- ✓ Valoriser les caractéristiques de l'espace et de son contexte bâti par l'éclairage public.
- ✓ Traduire les ambiances désirées par la mise en lumière de l'espace.

Applications



Place Cardinal Mercier

- Mettre en place un éclairage orienté vers les bâtiments remarquables

[En savoir plus](#)



Rue de la Brasserie

- Valoriser les façades patrimoniales par la mise en lumière

[En savoir plus](#)



Rue Henri Bergé

- Mettre en valeur les façades patrimoniales, par l'éclairage et la sobriété d'aménagement

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- **Manuel des espaces publics bruxellois**, DEMANET Marie MAJOT Jean-Pierre, Editions Iris (1991)
Pg 116,130
- **Plan Lumière de la Région Bruxelles Capitale**, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité (2013)

Pour en savoir plus

- **Eclairer la ville autrement: innovations et expérimentations en éclairage public**, CAUQUIL Jean-Rémy, Presses polytechniques et universitaires romandes (2009)
- **Lichtplan Antwerpen**, Stad Antwerpen, Stad Antwerpen (2014)
- **Lichtplan Gent**, Stad Gent, Stad Gent
- **Lumière et ambiances: concevoir des éclairages pour l'architecture et la ville**, NARBONI, Roger, le Moniteur (2006)

6.5 Toucher l'ensemble des facultés sensorielles et favoriser un sentiment de bien-être ...

- ☑ Eveiller les sens par l'aménagement (séquences visuelles, harmonie de couleurs, effets sonores et tactiles, etc.) .
- ☑ Inviter au plaisir de la marche à pied ; que ce soit dans une logique de déplacement 'utilitaire' ou de promenade/ flânerie.
- ☑ Inviter au silence, à la contemplation et apporter la quiétude.

Applications



Parc L28

- Garder un lien visuel avec le chemin de fer

[En savoir plus](#)



Place Communale Molenbeek

- Installer une fontaine d'eau qui réduit l'impact des bruits du trafic

[En savoir plus](#)



Rue de la Brasserie

- Réagir aux nuisances sonores et aux vibrations en intégrant des rails de tram enrobés

[En savoir plus](#)

Ressources

Outils

- [Vademecum du bruit routier urbain](#), Bruxelles Environnement, Bruxelles Environnement

Pour en savoir plus

- [Construire l'espace urbain avec les sons](#), BELGIOJOSO Ricciarda, Harmattan (2010)

6.6 Penser l'art de la ville avant de penser l'art dans la ville

- ☑ Faire des interventions artistiques (sculptures, fontaines, ...) comme partie intégrante du concept d'aménagement de l'espace public (elles ne sont pas des éléments rapportés) en assurant un ancrage historique ou symbolique au lieu.

Applications



Parc de la Senne

- Revaloriser les murs aveugles, par des interventions artistiques par exemples

[En savoir plus](#)



Place Communale Molenbeek

- Installer une oeuvre d'art subtilement intégrée à la place

[En savoir plus](#)



Place Rogier

- Intégrer un élément d'eau en fonction de la réalité du terrain

[En savoir plus](#)

Ressources

Pour en savoir plus

- **En quoi l'art en l'espace public est-il politique**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **Kunst in opdracht**, Vlaams Bouwmeester, Vlaams Bouwmeester (2006-2013)
- **Un art contextuel**, ARDENNE Paul, Flammarion (2009)

Applications

L'espace public bruxellois offre une grande richesse typologique allant de la rue résidentielle au boulevard en passant par la place. Certaines typologies telles que les croisements ou les liaisons sont plus récentes : elles témoignent de la transformation progressive de la ville vers un habitat plus soucieux des mobilités lentes et d'un cadre de vie sain.

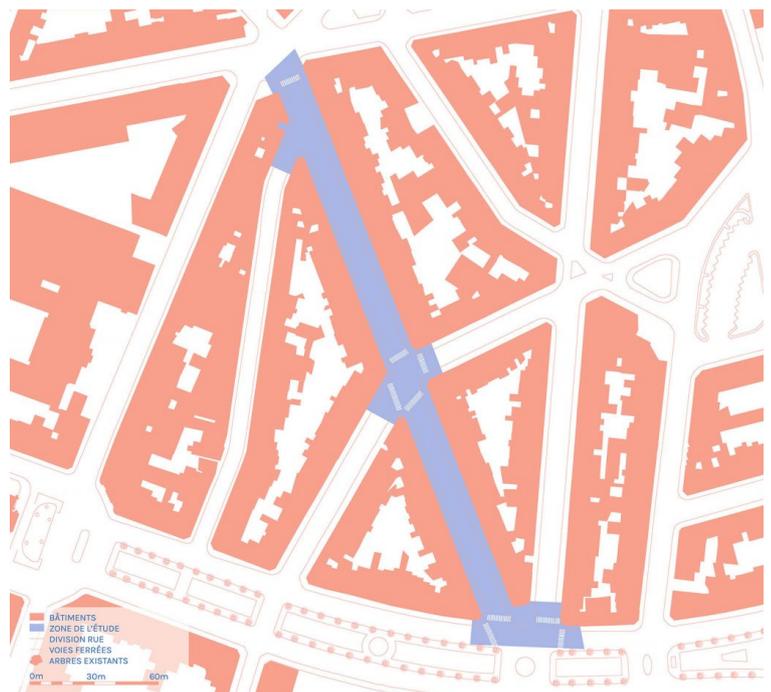
Les dix projets présentés sous forme de fiches sont loin d'être exhaustifs mais chacun présente, à sa façon, les bonnes pratiques en matière de conduite et d'aménagement du projet par typologie. Ce sont des projets exemplaires car, assemblés, ils forment un corpus de références. Ce corpus permettra de prendre les décisions adéquates en vue d'améliorer la qualité de vie en ville tout en développant une cohérence régionale.

Rue Henri Bergé



- **Lieu:** Schaerbeek, Bruxelles
- **GPS:** 50.865096, 4.375566
- **Année:** 2006 - 2008 (exécution)
- **Superficie:** env. 4800m²
- **Tissu urbain:** Rue résidentielle dense
- **Concepteur:** D+A Consult, Renovas (participation)
- **Entrepreneur:** Verhaeren & Co
- **Maître d'ouvrage:** SPF Mobilité et Transports
- **Montant des travaux:** 355 872 euros HTVA

En 2002, la rue Henri Bergé, située dans un quartier résidentiel dense, est une rue très minérale, sans plantation. Ses trottoirs sont étroits et la voiture monopolise beaucoup d'espace; que ce soit par la circulation en double sens ou bien par les zones de stationnement. Celles-ci ne sont d'ailleurs pas marquées: les voitures se garent où elles peuvent, soit le long des trottoirs, soit aux coins de rues à proximité des passages pour piétons. L'éclairage de la rue est insuffisant.

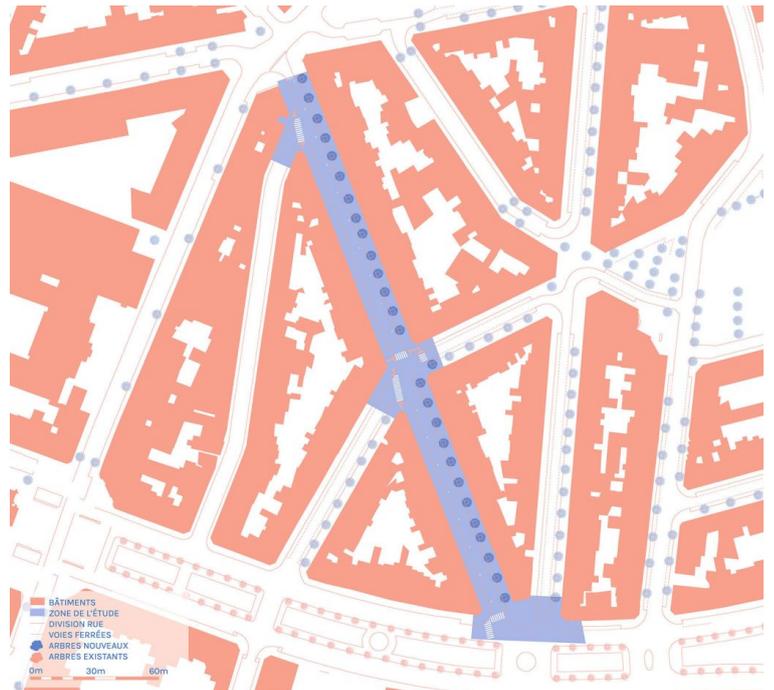




En 2008, suite au réaménagement de la rue Henri Bergé, le caractère de la rue est transformé grâce à des moyens relativement modestes. L'endroit est plus accueillant vis-à-vis des piétons grâce à l'élargissement des trottoirs (première intention du projet) et la plantation d'arbres.

L'omniprésence de la voiture est fortement réduite par la suppression d'une voie de circulation (désormais la rue est à sens unique) et la réorganisation du stationnement. Une bande cyclable est ajoutée et un marquage podotactile est mis en place.

Le réaménagement de la rue Henri Bergé s'inscrit à la fois dans un contrat de quartier et un plan de circulation du quartier.



Ligne du temps

1930-2012



1930-35



1996



2012

2016



2015



2015

Processus: Impliquer les habitants et les usagers dans la définition du projet

Le réaménagement de la rue Henri Bergé est réalisé dans le cadre du contrat de quartier Jérusalem (2002-2006). Un processus de participation intégrant l'ensemble des espaces publics à aménager dans le périmètre et les autres opérations du contrat de quartier a soutenu ce réaménagement. L'attribution du projet s'est fait par une procédure négociée avec publicité.

Tout au long du contrat de quartier, une permanence est assurée dans le quartier, accessible aux usagers et aux habitants à différents moments de la semaine. Une Commission Locale de Développement Intégré (CLDI) suit l'évolution des projets et rassemble l'avis des participants. L'Assemblée Générale (AG) permet une information du public et est l'occasion de rencontres avec les habitants. Des journaux de quartier sont distribués régulièrement. Une attention particulière est portée pour une participation de toute la population : des événements participatifs sont organisés dans les écoles en collaboration avec différentes associations. Plusieurs fêtes de quartier sont organisées et des stands d'informations sont présents au cours d'autres activités de quartier.

Concernant l'espace public, un résultat concret de la participation est l'installation de quelques jardinières fleuries en façade.

Cadre formel

Cadre informel

Situation 2002

Contrat de quartier



Contrat de quartier

Avant projet

Local de permanence au quartier

Commission locale de développement intégré



Assemblée générale



Activités participatives



Journal de quartier



Fête de quartier



Projet définitif

Enquête publique



Permis



Aménagement 2008

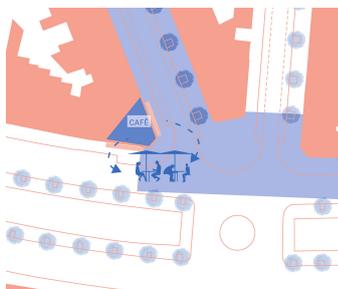
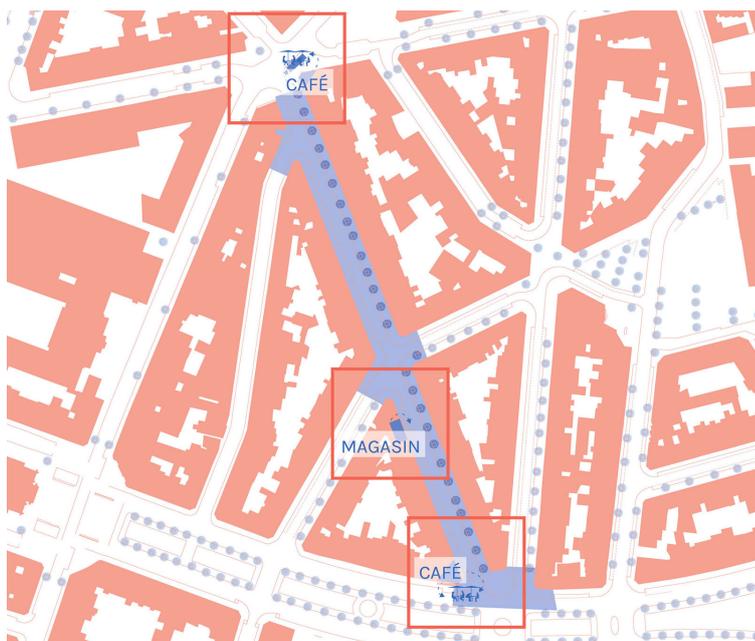
Brochure de clôture



Economie: Créer des espaces d'appropriation

L'embellissement de la rue stimule l'activation des rez-de-chaussée, la création de terrasses et l'installation d'étalages sur le trottoir. Cette stimulation de l'économie locale influence favorablement le coût global élargi.

Une meilleure organisation des stationnements a permis de créer deux emplacements supplémentaires. Une grande importance a été portée à l'accessibilité des commerces pendant les travaux. L'entrepreneur a présenté un plan de trafic pour gérer la circulation, le stationnement des voitures, les modes actifs et le bruit (sous peine d'amende). L'objectif de ce plan était de déranger au minimum le quotidien des usagers.

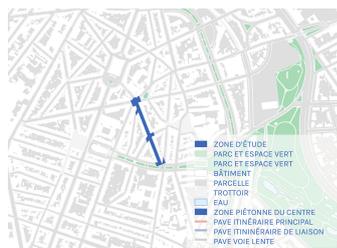
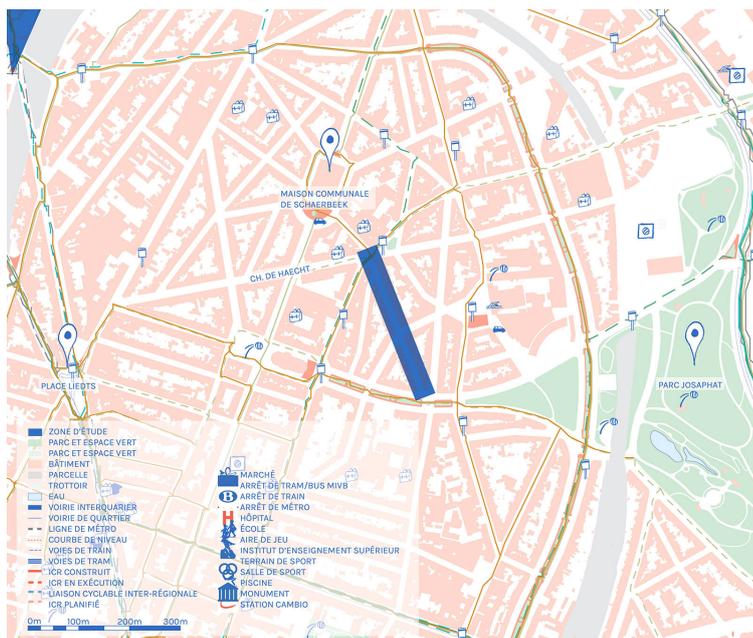


Maillage: Réduire le trafic automobile dans les rues résidentielles

La rue Henri Bergé relie le parc Josaphat à la place Collignon. La rue, à sens unique avec un inversement de sens en son milieu, vise à dissuader la circulation de transit comme préconisé dans le plan de circulation du quartier. Le maillage vert est, sauf au Parc Josaphat, absent dans le quartier. Son arborisation crée néanmoins un prolongement visuel du maillage vert.

Dans le futur, la rue Henri Bergé pourra se connecter aux itinéraires cyclables régionaux environnants dont l'aménagement est prévu à partir de 2019. Dans le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), la rue Henri Bergé fait partie du maillage de base qui se connecte aux itinéraires principaux et de liaison.

Actuellement, la rue Henri Bergé est desservie par des bus et tram. Pour 2025, la construction d'une ligne de métro est prévue jusqu'à la gare du Nord. Le prémétro sera converti en métro jusqu'à l'arrêt Albert, offrant une liaison plus rapide entre Schaerbeek et Saint-Gilles et de nouveaux arrêts sont prévus place Liedts et place Collignon.



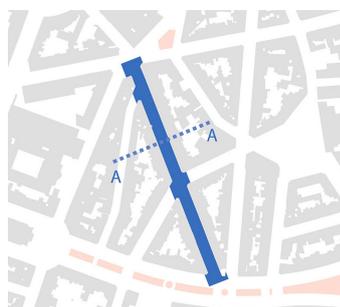
Partage: Revaloriser les modes actifs

Le réaménagement de la rue Henri Bergé est guidé par la volonté d'élargir le trottoir ; ce qui a été possible grâce à la suppression d'une voie de circulation. Cette action a également permis d'implanter une bande cyclable. La présence d'arbres offre une ambiance propice à la circulation et au séjour des piétons et riverains. Ces arbres sont implantés d'un seul côté de la rue, sur le trottoir, tandis que les stationnements créent des lignes continues de deux côtés.

Ces interventions réduisent le volume mais surtout la vitesse de la circulation automobile et favorisent les modes actifs. La rue est devenue une zone 30. Le trafic à sens unique limité permet le passage facile des cyclistes.

Les habitants de la rue, étant très favorables à l'élargissement du trottoir, ont facilement accepté le nouveau plan de circulation et la suppression d'une voie de circulation automobile. Les grilles d'arbres n'ont aucune différence de niveau par rapport au trottoir de sorte qu'elles ne gênent pas les PMR. Aux passages piétons, des dalles podotactiles sont installées. Le réaménagement invite à la prudence et à l'attention des automobilistes pour les autres usagers.

Malgré toutes ces mesures favorables aux piétons, un déficit des bancs est à noter.

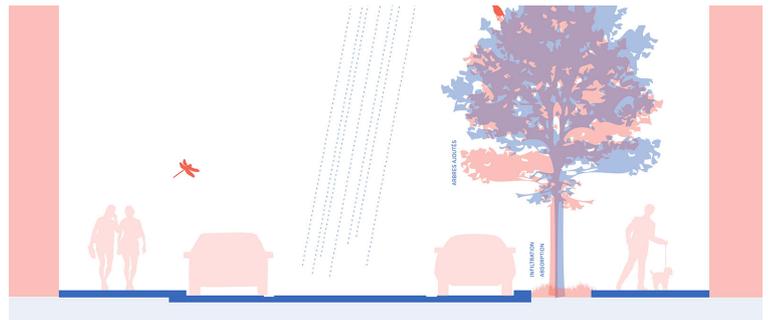


Ecosystème: améliorer la qualité de vie urbaine grâce aux arbres

La présence d'arbres en ville réduit la pollution urbaine et procure aussi une protection au soleil et au vent. Les zones non-pavées autour des arbres permettent l'infiltration de l'eau dans le sol.

La suppression d'une voie de circulation automobile réduit le volume du trafic motorisé ce qui influence donc favorablement les émissions de gaz. L'élargissement du trottoir et la création d'une bande cyclable encouragent les usagers à se déplacer autrement qu'en voiture.

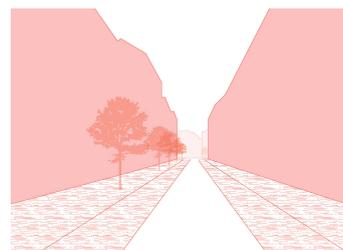
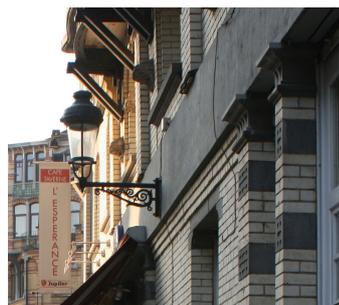
Dans le cadre du contrat de quartier, les habitants sont invités à installer des jardinières en façade, ce qui a un effet bénéfique sur la biodiversité et la réduction de la pollution en particules fines. Facile à entretenir grâce à un traitement du sol, le projet de la rue Henri Bergé a une vocation durable. Par contre, les contraintes de nettoyage des grilles d'arbres constituent un inconvénient. Ailleurs à Schaerbeek, elles ont été enlevées afin de faciliter l'entretien.



Esthétique: Intégrer la lisibilité et la simplicité comme bases du projet

La rue Henri Bergé est entièrement reprise dans l'inventaire du patrimoine architectural de la Région Bruxelles-Capitale. La rue présente un bâti conçu entre 1904 et 1907 en style éclectique. Les pavés et les lanternes fixées aux façades sont simples et font référence à son histoire.

Les travaux de la rue Henri Bergé ont modifié son caractère grâce à des interventions mineures et des ressources relativement modestes. Le patrimoine présent dans la rue est mis en valeur en gardant une lisibilité et une simplicité dans le traitement du sol : l'attention n'est pas détournée des façades. L'éclairage, non conforme auparavant, a aussi été perfectionné.



Références



© www.innovatie.waternet.nl

Argonautenstraat

- **Lieu:** Amsterdam
- **Client:** Arrondissement Zuid

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)



© easykot.be

Klapdorp

- **Lieu:** Anvers
- **Client:** Ville d'Anvers
- **Réalisations:** 2015



© Suède 36

Pietro de Molenbeek

- **Lieu:** Molenbeek Saint-Jean
- **Concepteur:** Suède 36
- **Client:** Commune de Molenbeek
- **Réalisations:** 2014

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Profiter des commissions de quartier comme des moments privilégiés de participation

- [Processus - 1.1](#)
- [Processus - 1.2](#)

S'inscrire dans un contrat de quartier et profiter d'un processus participatif complet

- [Processus - 1.2](#)
- [Processus - 1.3](#)

Installer un local de permanence dans le quartier

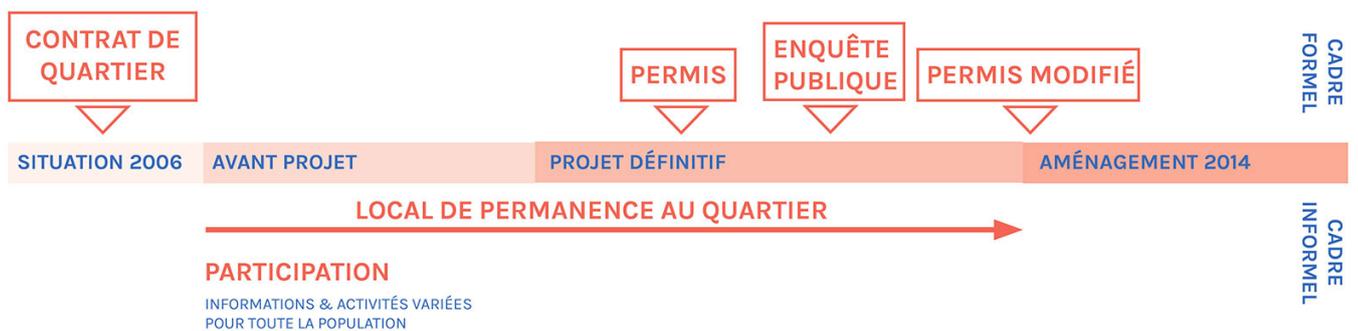
- [Processus - 1.3](#)

Atteindre toute la population

- [Processus - 1.3](#)

Communiquer régulièrement via un journal de quartier

- [Processus - 1.3](#)



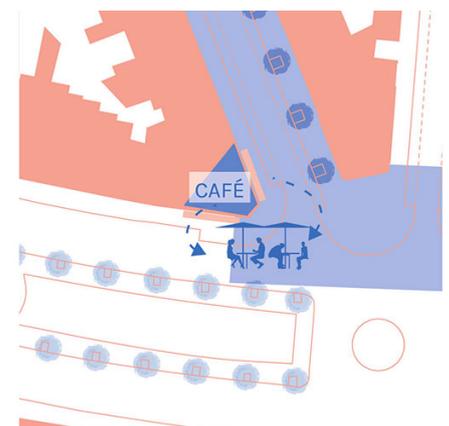
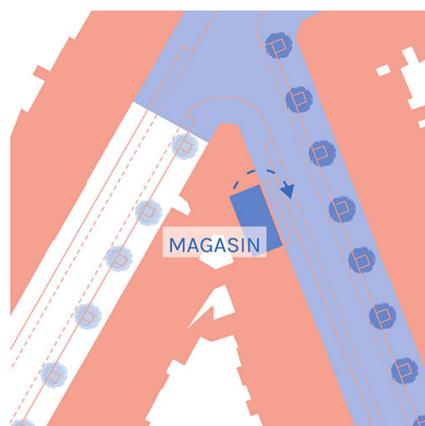
Economie

Favoriser l'activation des rez-de-chaussée

- [Economie - 2.2](#)

Respecter les usagers en minimisant les nuisances au cours du chantier

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

Dissuader la circulation de transit par des dispositifs de ralentissement et des changements de sens

- [Maillage - 3.2](#)

Intégrer le réaménagement dans un plan de circulation

- [Maillage - 3.2](#)

Offrir des possibilités de se connecter aux itinéraires cyclables régionaux

- [Maillage - 3.2](#)

Mieux relier la place Colignon et le parc Josaphat grâce aux modes actifs

- [Maillage - 3.3](#)

Ajouter des alignements d'arbres afin de connecter les espaces verts

- [Maillage - 3.4](#)



Partage

Baser la conception du projet sur la priorisation du piéton en élargissant les trottoirs

- [Partage - 4.1](#)

Réduire la vitesse de circulation dans un quartier résidentiel dense en créant une zone 30

- [Partage - 4.1](#)

Réduire le volume du trafic motorisé en supprimant une voie de circulation

- [Partage - 4.1](#)

- [Partage - 4.2](#)

Créer une bande cyclable

- [Partage - 4.2](#)

Placer des grilles d'arbres dans le même plan que le pavement, et des dalles podotactiles afin de rendre l'accessibilité piétonne aisée

- [Partage - 4.2](#)

Point(s) à améliorer

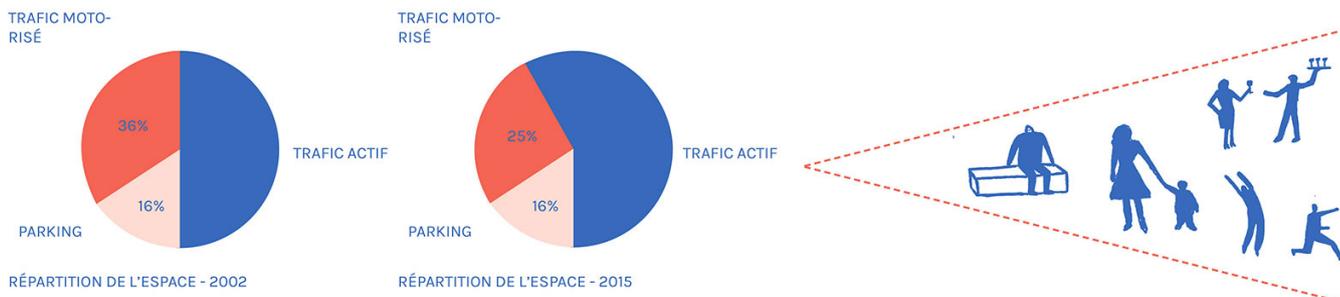
Installer des bancs

- [Partage - 4.1](#)

- [Partage - 4.7](#)

Considérer l'implantation des arbres des deux cotés de la rue en alternance avec les stationnements

- [Partage - 4.2](#)



Ecosystème

Replanter des arbres le long de la rue

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre l'infiltration et l'absorption de l'eau au pied des arbres

- [Ecosystème - 5.2](#)

Offrir la possibilité d'installer des jardinières en façade

- [Ecosystème - 5.1](#)

- [Ecosystème - 5.5](#)

Intégrer un revêtement de sol facile à entretenir

- [Ecosystème - 5.4](#)

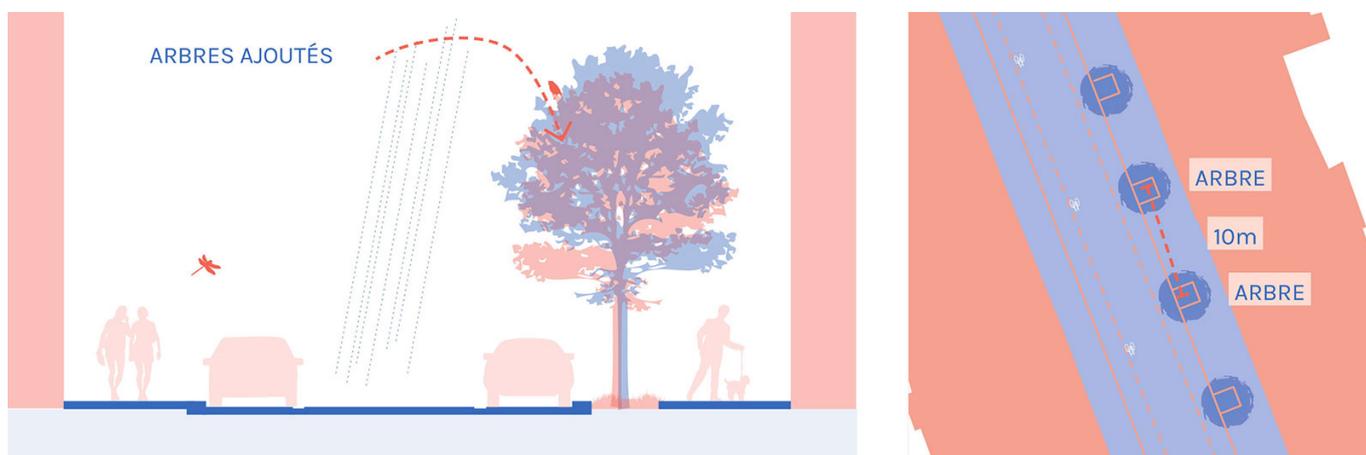
Favoriser les modes actifs afin de stimuler les déplacements éco-responsables

- [Ecosystème - 5.7](#)

Point(s) à améliorer

Mettre en oeuvre des grilles d'arbres faciles à entretenir

- [Ecosystème - 5.4](#)



Esthétique

Aménager l'espace de façon lisible et simple

- [Esthétique - 6.1](#)
- [Esthétique - 6.2](#)

Utiliser une palette limitée de matériaux

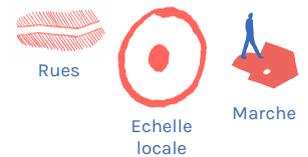
- [Esthétique - 6.2](#)

Mettre en valeur les façades patrimoniales, par l'éclairage et la sobriété d'aménagement

- [Esthétique - 6.4](#)



Rue de la Braie



- **Lieu:** Bruxelles-Ville
- **GPS:** 50.850389, 4.344743
- **Année:** 2007-2012
- **Superficie:** 1500 m²
- **Tissu urbain:** Rue mixte caractérisée par la présence de deux écoles
- **Concepteur:** Ville de Bruxelles, JES/YOTA!, FABRIK (Recyclart), Yannick Roels
- **Entrepreneur:** Dekempeneer NV
- **Maître d'ouvrage:** Ville de Bruxelles
- **Montant des travaux:** +/- 350.000 euros TVAC

En 2007, la rue de la Braie est une petite rue peu accueillante au cœur de Bruxelles. Elle rallie pourtant trois écoles et plusieurs centres d'activités de loisirs.

La rue est à sens unique et relie le Nouveau Marché et le Vieux Marché aux Grains. Les vocations de transit et de desserte d'équipements entraînent des conflits d'usages: les enfants et les jeunes (soit environ 800 personnes), utilisant quotidiennement cet espace public pour aller à l'école, sont mis en danger par la circulation continue des voitures et le stationnement.



En 2015, la rue de la Braie est devenue une rue à faible trafic avec la priorité aux piétons: les trottoirs sont plus larges, la vitesse maximale de circulation est de 20 km/h et une partie des emplacements est supprimée.

La journée, la rue devient piétonne avec une interruption du trafic entre 7h30 et 17h30.

La rue est valorisée par la plantation d'arbres et l'installation des bancs appropriés aux usages.



Ligne du temps

1935-2012



1935



1971



1996



2012

2015



2015



2015

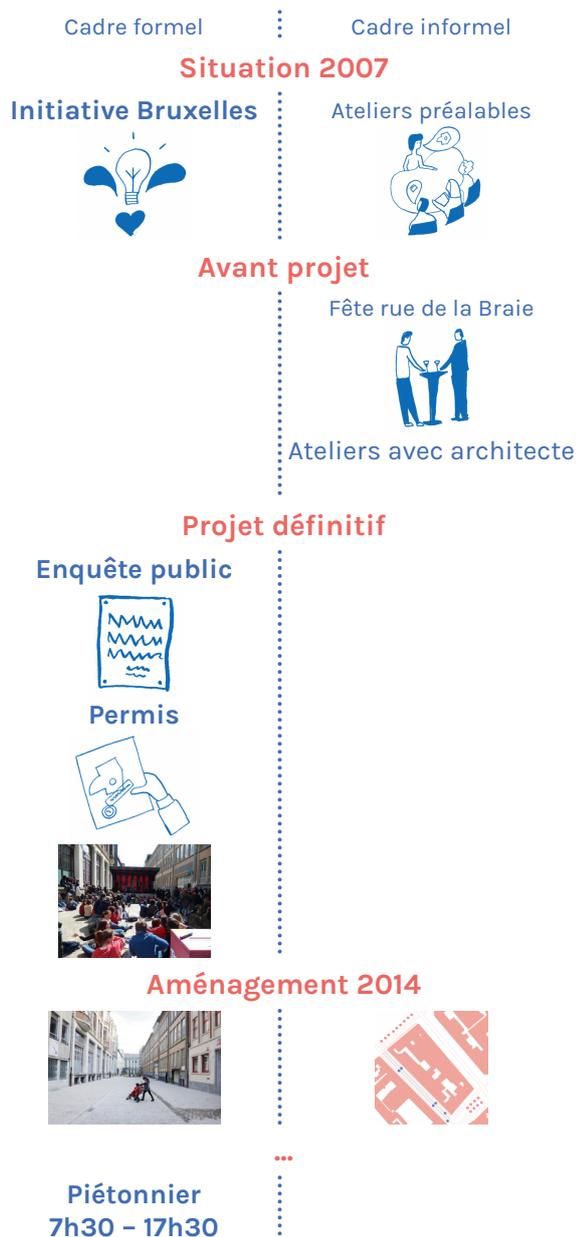
Processus: Impliquer les acteurs locaux

En 2007, la ville de Bruxelles prend l'initiative d'impliquer les écoles dans le réaménagement de la rue de la Braie. En collaboration avec le laboratoire urbain JES/YOTA!, une semaine d'animation est organisée dans la rue pendant laquelle l'espace public est repensé avec la participation du jeune public. Les années suivantes, plusieurs ateliers de participation ont lieu en collaboration avec les écoles.

Le plan de réaménagement est traité en interne par le département travaux de la voirie de la ville de Bruxelles. Le plan est approuvé suite à la fête de la rue de la Braie en 2009 et le réaménagement se finit en 2014.

En 2015, en réponse à une pétition et à la demande du conseil des écoliers, la rue devient exclusivement piétonne pendant l'horaire scolaire.

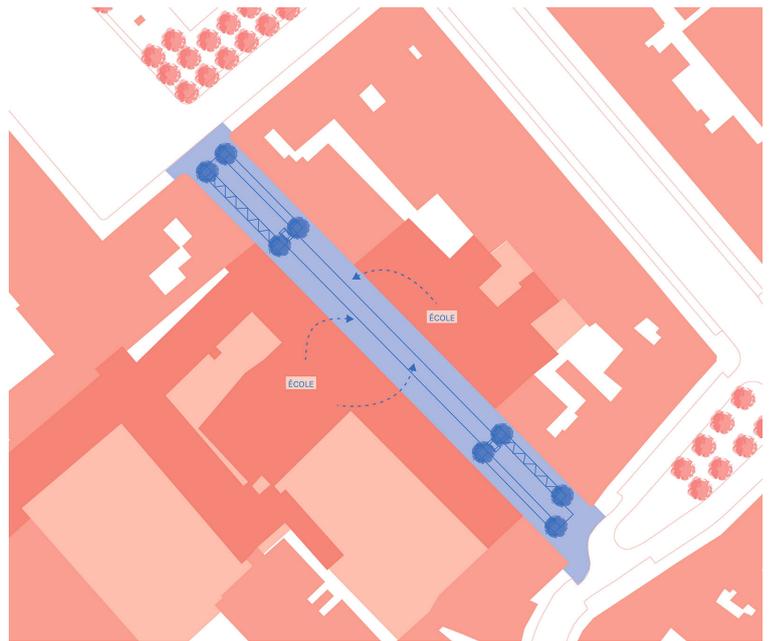
Le processus du projet est marqué par une lenteur; le réaménagement ayant nécessité 7 années de concertation (sans difficulté majeure lors des phases de réalisation).



Economie: Promouvoir l'économie sociale pour la réalisation des bancs

Des bancs personnalisés sont développés en collaboration avec Fabrik, centre social d'emplois et de formations, afin de stimuler l'économie sociale. Le placement du mobilier empêche le stationnement sauvage. L'élargissement des trottoirs a permis l'installation d'une terrasse au coin de la rue de la Braie avec le Vieux Marché aux Grains.

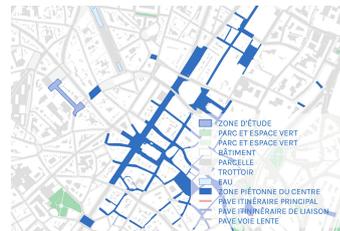
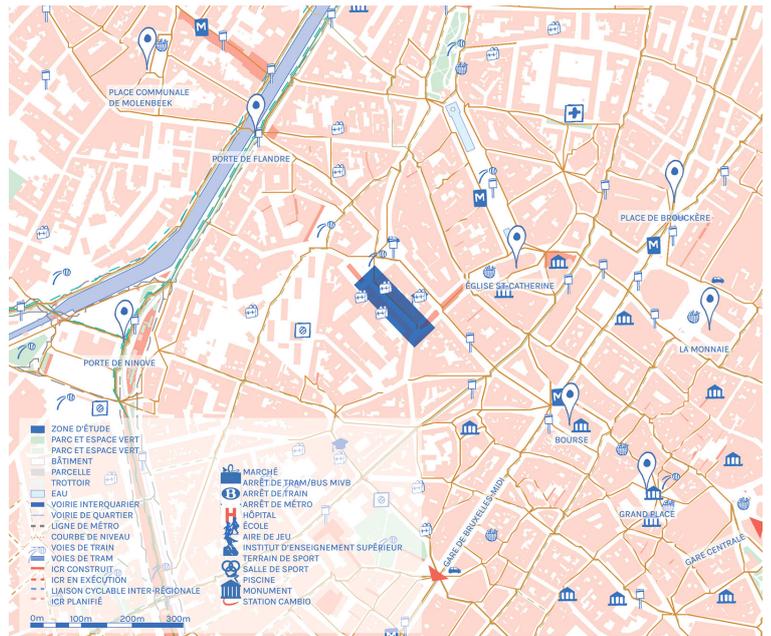
Le projet représente une réelle plus-value pour les écoles : elles gagnent une superficie extérieure considérable.



Maillage: Intégrer le projet à la piétonisation du centre

La piétonisation de la rue de la Braie rejoint la tendance politique actuelle de diminuer la circulation automobile dans le centre-ville de Bruxelles. Son réaménagement est reconsidéré en forte relation avec sa principale fonction de desserte d'équipements collectifs. Le trajet scolaire est plus sûr et pendant la journée la rue se transforme en lieu de rencontre pour les écoliers. Elle participe aussi à la piétonisation du centre en reliant deux places très fréquentées.

La rue de la Braie se connecte avec l'aire de jeu réalisé au Nouveau Marché aux Grains et grâce à sa piétonisation elle s'ouvre aux jeunes pour y jouer et se l'approprier. De cette façon, la rue ajoute un maillon au réseau des plaines de jeux.



Partage: Exploiter La flexibilité de l'espace selon les usages et la temporalité

Depuis son réaménagement en 2014, l'usage de la rue de la Braie a évolué d'une rue à faible trafic à une zone piétonne pendant l'horaire scolaire (7h30-17h30) en 2015.

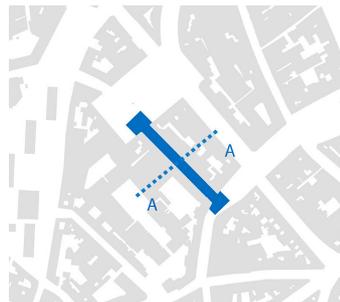
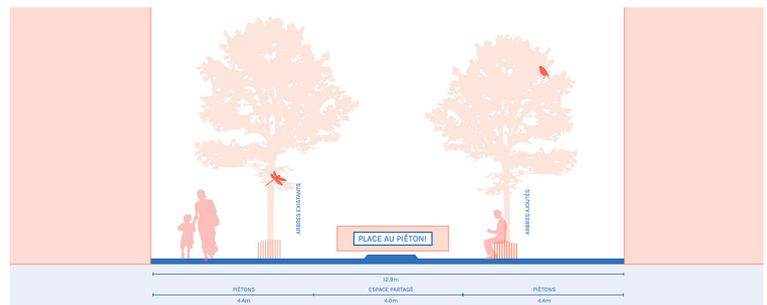
L'espace donne l'opportunité d'organiser des événements ouverts au grand public et est utilisé par les groupes de jeunes en tant que lieu de rencontre avant et après l'école et pendant la pause midi. Les élèves profitent d'une forte liaison avec la ville. La piétonisation de la rue permet des jeux et des occupations spontanées et variées. Néanmoins la présence d'un grand nombre d'éléments urbains différents encombre l'espace et crée une frontière. Une possibilité serait de repenser ou déplacer le stationnement des vélos dans la rue ou de limiter le nombre des potelets.



Ecosystème: Réduire le nombre de voitures pour réduire les émissions

La rue de la Braie étant uniquement minérale avant son réaménagement, quelques arbres sont plantés. À leur pied, le sol non imperméabilisé permet l'infiltration de l'eau et la plantation d'autres végétaux. Néanmoins, la rue reste relativement minérale. La piétonisation de la rue pendant une grande partie de la journée entraîne une importante réduction du trafic motorisé et contribue donc à une diminution des émissions de gaz dans cette rue, principalement fréquentée par des enfants plus sensibles à la pollution.

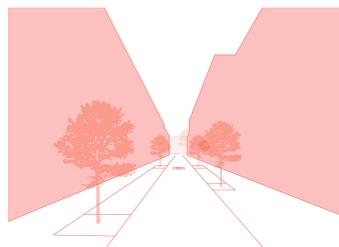
La conception initiale des bancs sur-mesure a été optimisée en termes de durabilité et de solidité pour diminuer le coût d'entretien. D'autre part, afin d'encourager les citoyens et les élèves de garder la rue propre, des poubelles ont été installées.



Esthétique: Renforcer le caractère ludique avec des bancs sur- mesure

L'aménagement de la rue de plain-pied avec les trottoirs ainsi que l'usage du revêtement de sol en pavés bruxellois pour l'ensemble des espaces; créent ainsi une unité spatiale. La continuité de façade à façade est toutefois interrompue par les potelets.

La conception des bancs personnalisés permet de créer des éléments ludiques, créatifs et multifonctionnels sans surcharger l'espace de couleurs, phénomène récurrent autour des zones scolaires. Les autres éléments du mobilier urbain (poubelles, potelets, bornes vélo) sont des standards de la ville de Bruxelles.



Références



© Gehl

New Road, Brighton

- **Lieu:** Brighton
- **Concepteur:** Landscape Projects, Martin Stockly Associates, Gehl
- **Client:** Brighton & Hove City Council
- **Réalisations:** 2010

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© SVH

Thaborstraat

- **Lieu:** Malines

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [esthétique](#) et [partage](#)



© Carve

Potgieterstraat

- **Lieu:** Amsterdam
- **Concepteur:** Carve
- **Client:** Commune d'Amsterdam
- **Réalisations:** 2010

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Suède 36

Walking Madou

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Suède 36
- **Client:** AED, STIB, Commune de Saint-Josse et Atrium
- **Réalisations:** 2012

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#), [partage](#) et [processus](#)

[En savoir plus](#)



© Bekkering Adams architecten

Schoolplein Müllerpier

- **Lieu:** Rotterdam
- **Concepteur:** Bekkering Adams architecten
- **Client:** OBR, Ville de Rotterdam
- **Réalisations:** 2007

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Impliquer les principaux acteurs locaux (écoles) afin de repenser et concevoir la rue

- [Processus - 1.2](#)

Impliquer les jeunes aussi bien que les adultes

- [Processus - 1.2](#)

Continuer le dialogue après le réaménagement

- [Processus - 1.2](#)

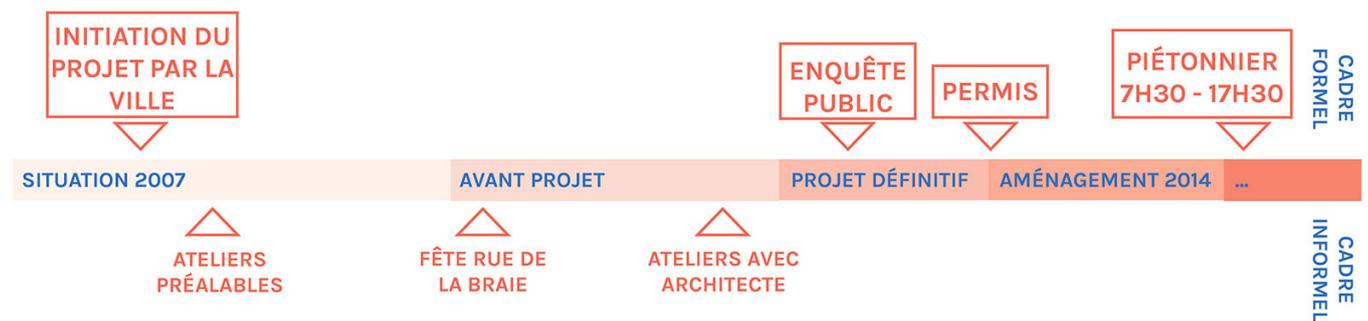
Point(s) à améliorer

Améliorer le dialogue entre les différents acteurs

- [Processus - 1.1](#)

Condenser les délais du processus du projet

- [Processus - 1.3](#)



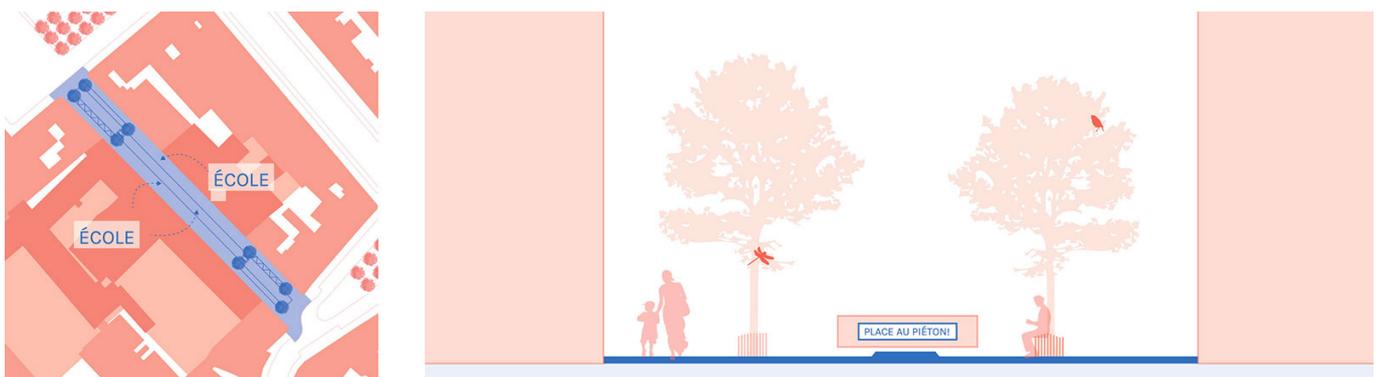
Economie

Faire appel à l'économie locale et sociale pour la conception des bancs du projet

- [Economie - 2.2](#)

Créer de la valeur ajoutée pour le foncier scolaire

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

Ajouter un maillon au maillage jeu

- [Maillage - 3.2](#)

S'intégrer au réseau piétonnier du centre-ville

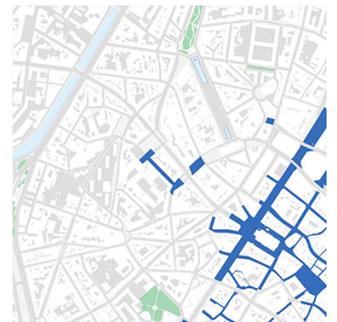
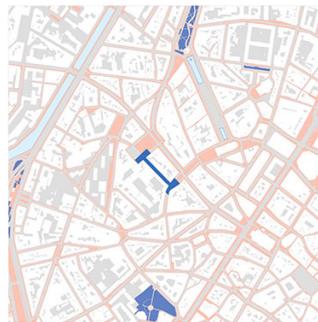
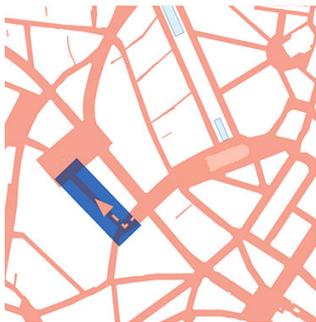
- [Maillage - 3.2](#)
- [Maillage - 3.3](#)

Créer des liaisons sécurisées entre les lieux dédiés aux enfants

- [Maillage - 3.3](#)

Relier les espaces publics environnants

- [Maillage - 3.4](#)



Partage

Réduire la présence du trafic motorisé aux abords des écoles par la fermeture temporaire de la rue

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.6](#)

Modifier le statut de la rue selon les besoins

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.6](#)

Renforcer le lien entre l'espace privé et l'espace public par la piétonisation de la rue en horaire scolaire

- [Partage - 4.4](#)

Permettre des activités variées et spontanées

- [Partage - 4.6](#)

Adapter les usages dans le temps (horaire scolaire)

- [Partage - 4.6](#)

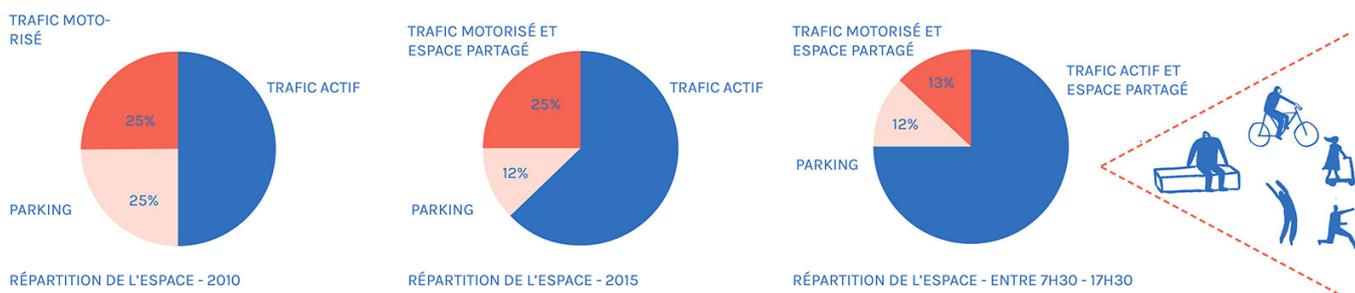
Point(s) à améliorer

Déplacer les stationnements des vélos ailleurs afin de libérer plus l'espace

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.5](#)

Mieux organiser et désencombrer l'espace en limitant le nombre d'éléments placés dans l'espace public

- [Partage - 4.5](#)



Ecosystème

Planter des arbres

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre l'infiltration aux pieds des arbres

- [Ecosystème - 5.2](#)

Encourager la mobilité scolaire active par la piétonisation de la rue et induire par ce biais, une réduction des émissions locales de gaz

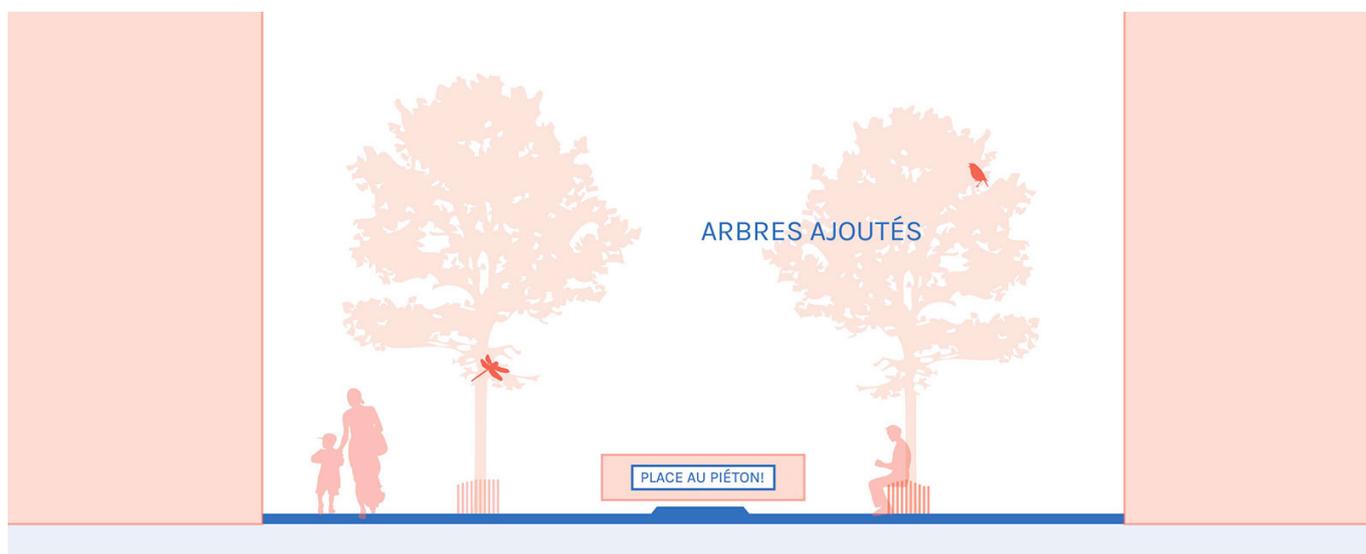
- [Ecosystème - 5.7](#)

Point(s) à améliorer

Davantage déminéraliser la rue

- [Ecosystème - 5.2](#)

- [Ecosystème - 5.3](#)



Esthétique

Réaliser un aménagement uniforme de façade à façade

- [Esthétique - 6.1](#)

Créer des bancs sobres, multifonctionnels, ludiques et robustes

- [Esthétique - 6.2](#)

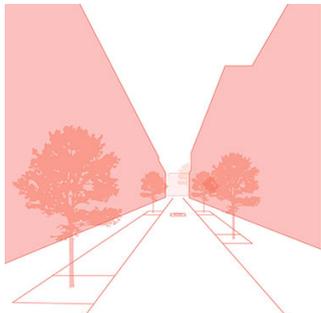
Point(s) à améliorer

Créer un élément ludique qui s'adresse à un maximum de facultés sensorielles

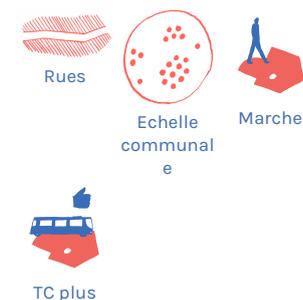
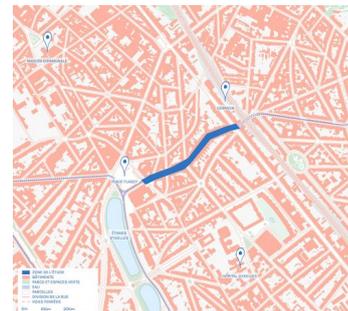
- [Esthétique - 6.5](#)

Accorder le design des poteaux, les bornes vélos et les poubelles aux bancs modernes

- [Esthétique - 6.2](#)



Rue de la Brasserie



- **Lieu:** Ixelles, Bruxelles
- **GPS:** 50.828345, 4.376161
- **Année:** 2010 - 2012 (travaux)
- **Superficie:** 500m linéaire
- **Tissu urbain:** Rue mixte dense
- **Concepteur:** STIB, Vivaqua, Sibelga, Bruxelles Mobilité
- **Maître d'ouvrage:** Bruxelles Mobilité
- **Montant des travaux:** 4 000 000 euros

En 2008, la rue de la Brasserie est une rue chaotique, en mauvais état, trop étroite pour accommoder le trafic motorisé, les cyclistes, les piétons et les transports en commun de manière sûre et lisible. Le stationnement le long des trottoirs n'est pas réglé. Les arrêts de tram sont mal situés.

La rue de la Brasserie accuse une forte dénivellation puisqu'elle relie le bassin des étangs d'Ixelles et l'avenue de la Couronne. Plusieurs bâtiments sont inscrits à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette qualité architecturale typique du début du XXe siècle contraste avec les problèmes de vandalisme et de déversement illégal actuels. Les nuisances sonores et les vibrations provoquées par le passage du tram et des voitures sur le sol pavé incommode les habitants de la rue. Ils

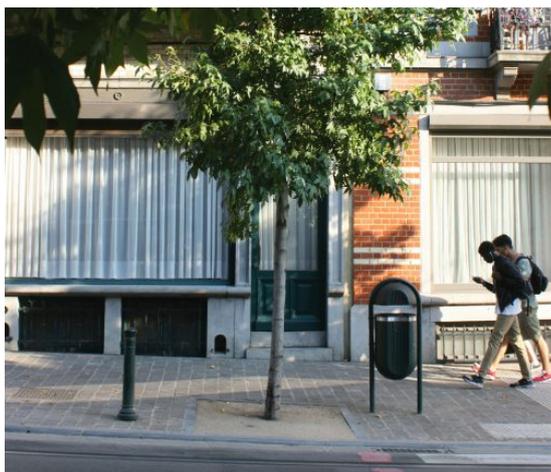


subissent également les inondations en cas de fortes pluies. La rue compte quelques arbres mais aucun bancs ni poubelles.



En 2012, la rue de la Brasserie est réaménagée pour que le trafic, les stationnements et les différentes fonctions puissent coexister de façon lisible et sûre pour tous les usagers. Elle est devenue une voie prioritaire avec une bande cyclable dans les deux sens.

Des arbres et des bancs sobres sont installés afin de créer des espaces de repos verts et agréables. Les pavés sont remplacés par une couche d'asphalte qui augmente le confort des cyclistes. La solution technique des rails enrobés est adoptée afin de réduire les problèmes sonores et les vibrations.



Ligne du temps

1930-2012



1930



1971



1996



2012

2015



2015



2015

Processus: Comparer différentes études afin de trouver la meilleure alternative réalisable

Le réaménagement de la rue de la Brasserie est déclenché par la STIB dans l'objectif de renouveler les voies de tram. Le projet définitif découle d'une comparaison de plusieurs scénarios réalisés en interne par Bruxelles Mobilité. Les objectifs du projet – sont clairement définis dans des notes de conception et de synthèse.

Un processus participatif n'est pas proposé mais le projet est communiqué aux habitants via des toutes boîtes et des documents consultables sur internet.

Le projet se fait en trois phases : la première concerne les réseaux de distribution, la deuxième l'installation des rails de tram et la troisième l'aménagement de la rue. La rue est elle-même subdivisée en trois tronçons. Pour chaque tronçon, les trois phases s'appliquent. La fin des travaux, prévue pour fin 2011 est retardée jusqu'à mi-2012. Pendant les travaux, les habitants se plaignent du bruit et de la suppression de stationnements au cours du chantier. Ils se manifestent en raison des dommages causés par la mise en œuvre et la circulation continue de tram et espèrent recevoir une compensation financière. D'autant plus que, selon les habitants, les vibrations sont plus fortes qu'avant. À la fin du chantier les habitants organisent une soirée d'échanges de vue avec le ministre responsable pour clarifier cette situation.

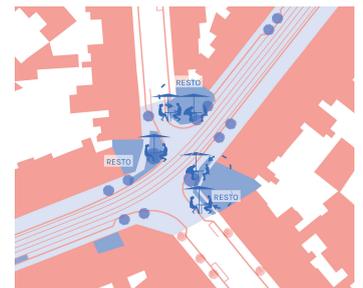
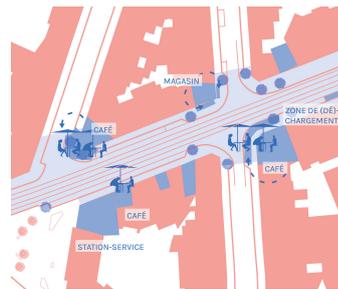
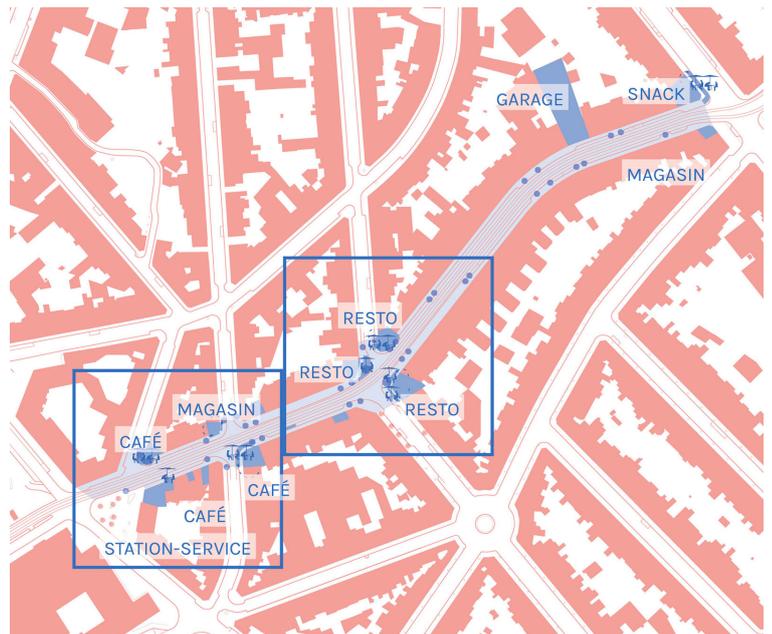


Economie: Intégrer une zone de (dé)chargement dans une zone à usage mixte

Dans la rue de la Brasserie, principalement dans le bas, se trouvent beaucoup de commerces de proximité, de cafés-restaurants ainsi qu'un garage et une station-service. Une zone de (dé)chargement est prévue dans le nouvel aménagement.

Les travaux permettent également de réorganiser la présentation des marchandises et des terrasses. Elles sont d'ailleurs régulièrement combinées avec des petits espaces verts accompagnés d'un nouveau mobilier urbain.

Pendant le chantier, le tram continue à circuler dans la rue ce qui profite plus aux navetteurs qu'aux habitants. Si la circulation du tram est interrompue, une dérivation avec des bus de remplacement est prévue.

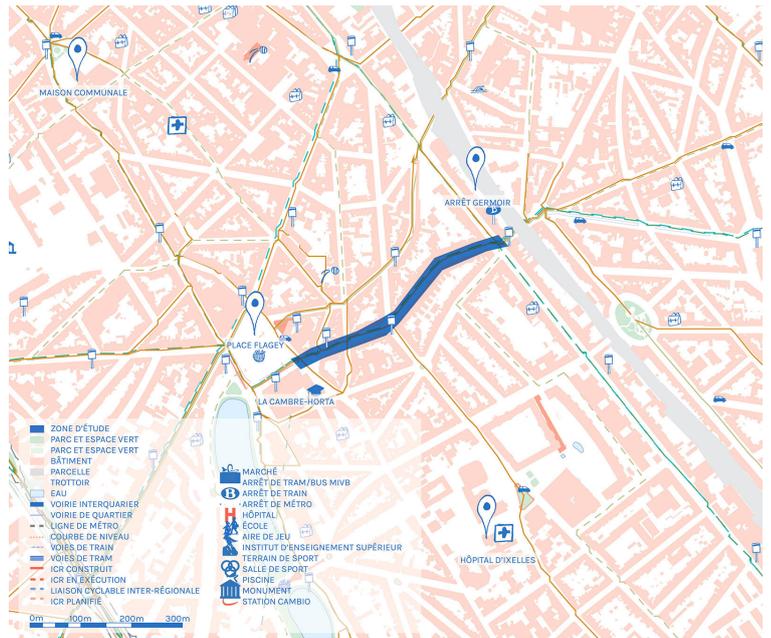


Maillage: Relier les nœuds intermodaux avec les pôles d'intérêt

La rue de la Brasserie relie la place Flagey, pôle culturel et intermodal, avec l'arrêt de train, tram et bus Gerموir. Le tram 81 les connecte avec la gare du Midi et avec les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht. Le bus 59 relie la rue de la Brasserie avec les communes de Saint-Josse, Schaerbeek et Evere.

Deux écoles se trouvant aux extrémités, la réorganisation de la rue de la Brasserie contribue ainsi à un environnement scolaire plus sécurisé.

Dans le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) la rue est partiellement catégorisée en tant qu'itinéraire principal. Le tronçon au milieu de la rue est un itinéraire de liaison (cf. carte PAVE). Des traversées piétonnes sont installées à chaque croisement. La rue elle-même ne fait pas partie du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) mais elle se connecte à plusieurs ICR qui s'étendent entre Vilvorde au Nord et la Forêt de Soignes au Sud.

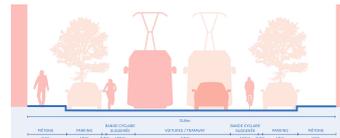
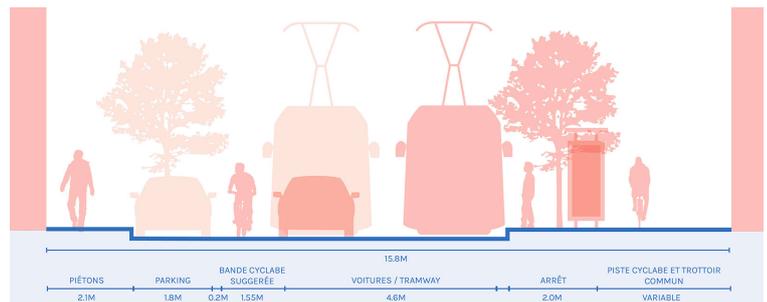


Partage: Redistribuer la rue afin d'agrandir l'espace dédié aux modes actifs

De chaque côté de la rue, une bande cyclable de 1,5m est intégrée. Celle-ci n'est pas assez large pour un déplacement en vélo confortable. Un conflit existe entre les cyclistes, les piétons et les passagers attendant aux arrêts de tram et bus : aux arrêts de tram, la bande cyclable change de profil et continue sur le trottoir cyclo-piéton avec une largeur standard. La distance recommandée entre rail de tram et le stationnement de 1,8 m n'est pas respectée. Cette distance est nécessaire pour limiter le risque de collision entre les portières qui s'ouvrent et les cyclistes.

Concernant les PMR, des dalles tactiles et des bordures abaissées sont prévues aux passages piétons. Par contre, l'arrêt mixte tram et bus ne correspond pas à la hauteur recommandée pour l'accessibilité des trams.

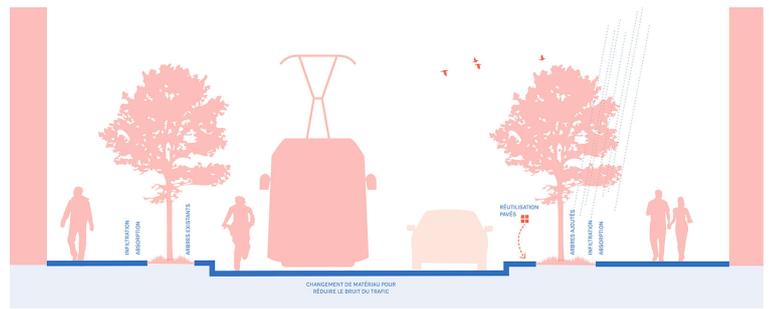
Les intersections de rue sont aménagées avec des arbres et des bancs sobres en bois et métal. Ils servent de lieu de rencontre et de repos dans cette rue inclinée. Le nouvel aménagement contribue à réduire la vitesse des voitures pour créer un espace plus sûr à partager avec les piétons, les cyclistes, le bus et le tram. Néanmoins, la largeur trop limitée et la multiplicité des usages restreignent la sécurité de tous les usagers. Les arrêts du transport en commun sont déplacés pour réduire la gêne du trafic motorisé.



Ecosystème: Optimiser l'infiltration des eaux en regroupant les arbres

Au total, une cinquantaine d'arbres sont ajoutés dans la rue et regroupés aux intersections ou passages pour piétons. Aux pieds de ces arbres, l'eau de pluie peut s'infiltrer dans le sol et les risques d'inondations en cas de fortes pluies sont réduits.

Les pavés sont réutilisés dans le réaménagement des trottoirs.

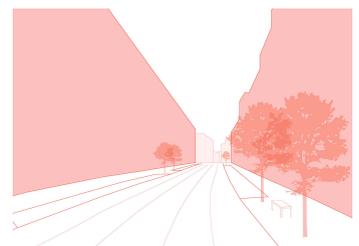


Esthétique: Réduire les nuisances sonores et les vibrations grâce aux système des rails enrobés

Globalement, la rue de la Brasserie est mieux organisée. L'accent est mis sur les façades historiques. Des bancs sobres en bois et métal sont ajoutés ainsi qu'un nouvel éclairage public fixé aux façades. Le revêtement en pavé platine s'inscrit dans une démarche patrimoniale. Cependant par temps de pluie, le caractère glissant dans cette rue en pente est dangereux pour les usagers. Des poubelles et des potelets de type standard de couleur verte sont installés.

Les nuisances sonores et les vibrations dues au tram sont partiellement résolues en intégrant un système enrobant le rail dans un béton avec un joint souple. Néanmoins, les plaintes des habitants persistent après le réaménagement et concernent principalement l'augmentation des vibrations suite au réaménagement. Il s'avère dès lors nécessaire de bien évaluer ce système.

Il y a un manque de cohérence des matériaux et du mobilier par rapport aux espaces publics adjacents comme par exemple la place Flagey et la petite placette au coin de la chaussée de Boondael.



Références



© Wolf Maria Mulder

De Witte de Withstraat

- **Lieu:** Amsterdam

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [esthétique](#) et [partage](#)



© Jérémy Pureur

Rue de l'Abbé Victor Senez

- **Lieu:** Valenciennes, Nord-Pas-de-Calais-Picardie

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [écosystème](#) et [partage](#)



© Manebusser

Nationalestraat

- **Lieu:** Anvers

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [esthétique](#) et [partage](#)



© JespervdBerg

Nieuwe Binnenweg

- **Lieu:** Rotterdam

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [économie](#), [maillage](#) et [partage](#)

Synthèse

Processus

Organiser une soirée d'échange pour permettre aux habitants de s'exprimer par rapport au projet

- [Processus - 1.3](#)

Définir les enjeux et les objectifs du projet dans des notes de conception et de synthèse

- [Processus - 1.3](#)

Communiquer l'évolution du projet via des toutes boîtes et des informations en ligne

- [Processus - 1.3](#)

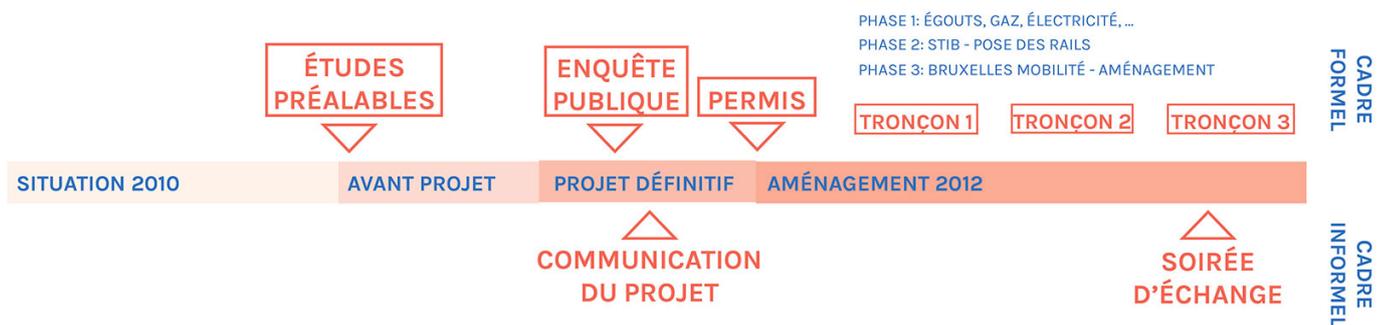
Point(s) à améliorer

Prendre en compte les remarques émises par les habitants pendant les travaux plutôt qu'après le chantier

- [Processus - 1.2](#)

Impliquer les usagers en leur présentant les différents scénarios étudiés

- [Processus - 1.2](#)



Economie

Maintenir la circulation du tram pendant une partie du chantier

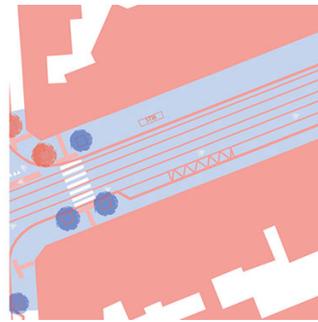
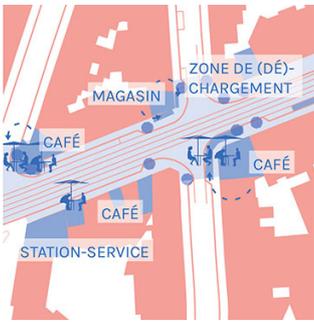
- [Economie - 2.2](#)

Intégrer une zone de (dé)chargement

- [Economie - 2.2](#)

Permettre le développement d'activités économiques en créant des espaces appropriables comme des élargissements du trottoir

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

S'intégrer aux réseaux piétons (PAVE) et cyclables (ICR)

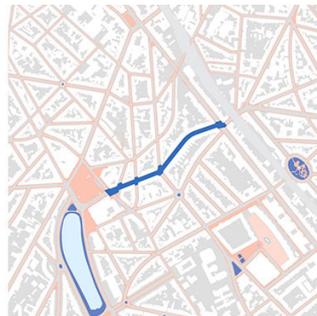
- [Maillage - 3.2](#)

Renforcer les liaisons cyclistes et piétonnes entre les nœuds intermodaux de la place Flagey et l'arrêt Gerموir

- [Maillage - 3.3](#)

Intégrer des passages piétons à chaque croisement

- [Maillage - 3.3](#)



Partage

Rajouter des bandes cyclables

- [Partage - 4.2](#)

Prévoir des dalles podotactiles, des bordures abaissées et des bancs

- [Partage - 4.2](#)

Optimiser la localisation des arrêts de tram et de bus

- [Partage - 4.3](#)

Réduire le nombre de poteaux en accrochant l'éclairage aux façades

- [Partage - 4.5](#)

Point(s) à améliorer

Créer une bande cyclable de largeur suffisante entre les rails de tram et les stationnements

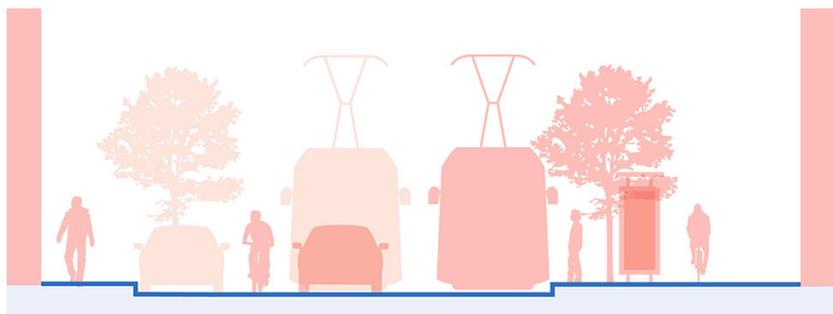
- [Partage - 4.2](#)

Éviter le conflit entre les voyageurs de tram et les cyclistes au niveau des arrêts

- [Partage - 4.3](#)

Augmenter le confort et l'accessibilité des arrêts en installant des abris et des quais à hauteur recommandée

- [Partage - 4.3](#)



Ecosystème

Planter plusieurs arbres entre les zones de stationnement ainsi qu'aux coins de rue

- [Ecosystème - 5.1](#)

Optimiser l'infiltration des eaux en regroupant les arbres

- [Ecosystème - 5.2](#)

Utiliser des pavés locaux de réemploi

- [Ecosystème - 5.3](#)



Esthétique

Installer des bancs sobres en bois et métal

- [Esthétique - 6.2](#)

Valoriser les façades patrimoniales par la mise en lumière

- [Esthétique - 6.3](#)

- [Esthétique - 6.4](#)

Réagir aux nuisances sonores et aux vibrations en intégrant des rails de tram enrobés

- [Esthétique - 6.5](#)

Point(s) à améliorer

Accorder le style des poubelles et des potelets au mobilier sobre et moderne

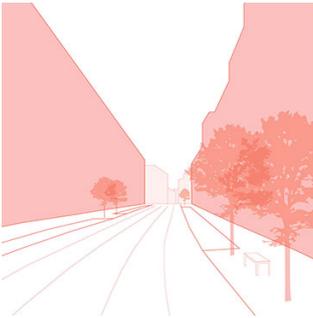
- [Esthétique - 6.2](#)

Prendre en compte le caractère glissant des pavés platine

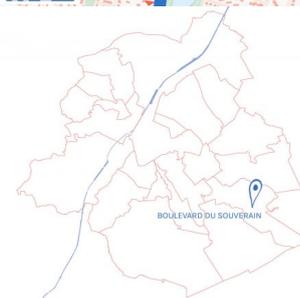
- [Esthétique - 6.2](#)

Assurer une cohérence des matériaux avec la place Flagey et la placette au coin avec la chaussée de Boondael

- [Esthétique - 6.4](#)



Boulevard du Souverain

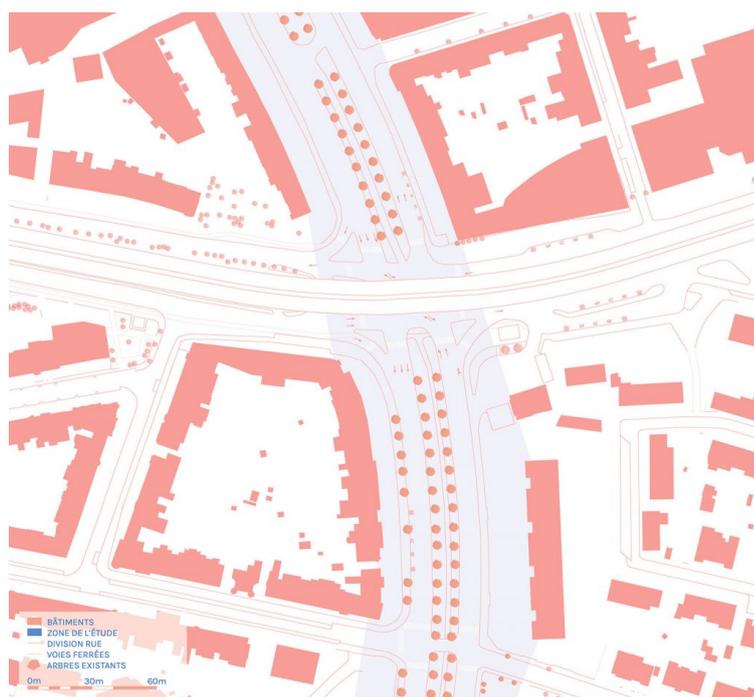


- **Lieu:** Auderghem, Bruxelles
- **GPS:** 50.818832, 4.428143
- **Année:** 2005-2006 (travaux)
- **Superficie:** 2km linéaire
- **Tissu urbain:** Boulevard mixte
- **Concepteur:** STIB, Beliris, Bruxelles Mobilité
- **Entrepreneur:** La société Taveirne et Wegebo
- **Maître d'ouvrage:** STIB
- **Montant des travaux:** 10.000.000 euros (tronçon Wiener - Hermann-Debroux)



Avant 2006, le boulevard du Souverain est un boulevard au profil large permettant un important trafic motorisé et le stationnement.

Le boulevard, datant de 1910, a été construit sous l'impulsion du Roi Léopold II. Il s'implante dans la vallée de la Woluwe. D'une longueur de plus de quatre kilomètres, il relie l'avenue de Tervueren (Woluwe-Saint-Pierre) à la place Léopold Wiener (Boitsfort). La station de métro Hermann-Debroux et les multiples entreprises le long du boulevard sont accessibles en bus. Les tramways historiques en site propre ont été supprimés dans les années 50 et l'espace au milieu du boulevard était dès lors occupé par les modes actifs et le stationnement. La piste cyclable est interrompue à plusieurs endroits, notamment aux carrefours. Le

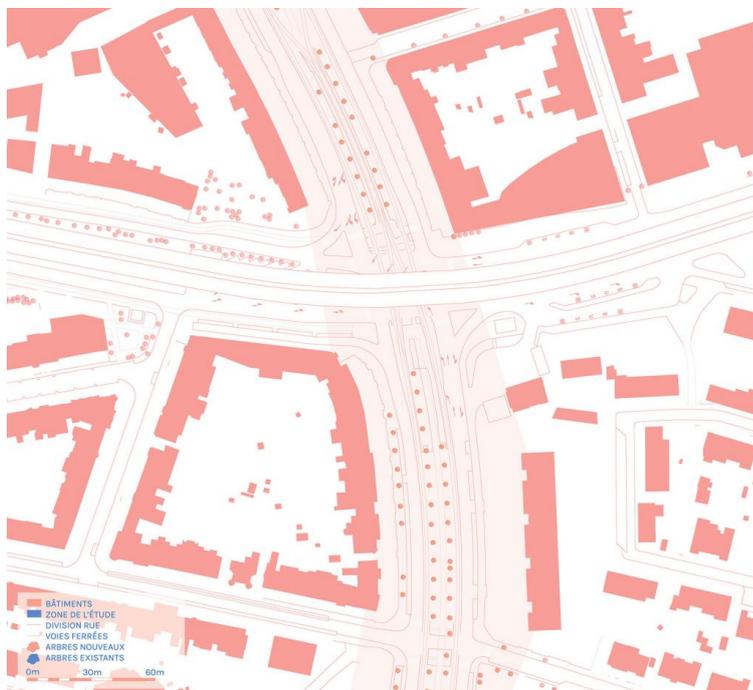


profil du boulevard est très variable.

Son ancrage historique lui confère une valeur patrimoniale et paysagère. Son importance dans la structure urbaine de Bruxelles demande de maintenir une forte lisibilité.

En 2006, une première partie du boulevard est réaménagée entre la place Léopold Wiener et la station de métro Hermann-Debroux dans le cadre du prolongement du tram 94. Une double voie de tramway en site propre et une piste cyclable sont aménagées dans la partie centrale du boulevard et les trottoirs sont renouvelés. Le profil de la route est modifié afin de réduire la vitesse des voitures et le nombre de voies est diminué de trois à deux dans les deux sens. Les arbres sont préservés pour sauvegarder le caractère paysager.

Par la suite, le tronçon entre Hermann-Debroux et l'avenue de Tervueren est également transformé. Le terminus du tram 94 est relocalisé au Musée du Tram. La piste cyclable est réaménagée. La fiche analyse ce tronçon. L'étape suivante du réaménagement, actuellement en chantier, concerne le prolongement jusqu'à la station de métro Roodebeek. Le prolongement jusqu'à l'aéroport est envisagé par la STIB à l'horizon 2020.



Ligne du temps

1944-2012



1944



1960



2004



2012

2015



2015



2015

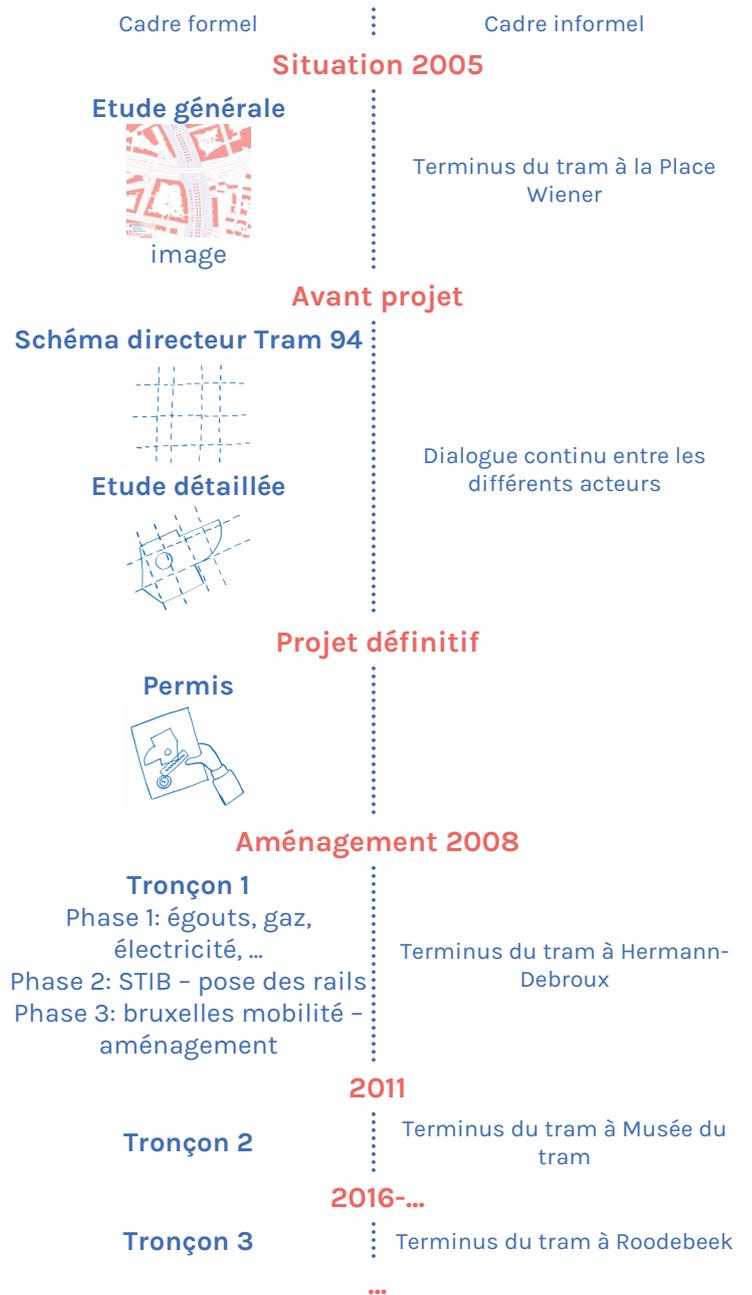
Processus: Améliorer le projet progressivement par phase et par tronçon

Le réaménagement du boulevard du Souverain a été initié par le projet d'extension de la ligne de tram 94 porté par Bruxelles-Mobilité.

Le réaménagement s'inscrit dans une vision cohérente d'ensemble transcrite dans un schéma directeur. Un phasage en tronçon y est défini. La première phase, réalisée avant 2006, concerne le tronçon entre la place Léopold Wiener et la station de métro Hermann-Debroux. Le projet de réaménagement a été conçu par le bureau d'études interne de la STIB. Le projet n'a pas bénéficié d'un processus participatif structuré. Toutefois, un dialogue fut instauré avec les communes impliquées et les citoyens; permettant une prise en compte jugée satisfaisante des préoccupations.

Le réaménagement du boulevard a permis un renouvellement souterrain des divers réseaux de distribution.

Entre 2008 et 2011, la deuxième phase des travaux entre Hermann-Debroux et l'avenue de Tervueren est mise en œuvre. Actuellement, la 3ème phase est en cours. Elle concerne le prolongement de la ligne 94 vers Roodebeek. Le phasage permet non seulement de répartir les coûts et les frais mais aussi d'adapter le projet aux conditions parfois modifiées et à de nouvelles considérations qui résultent des travaux déjà effectués.



Economie: Combiner l'intérêt local et régional

Pour le réaménagement du tronçon entre la place Wiener et la station Hermann-Debroux, une concertation avec les commerçants avait été menée.

L'aménagement de la place est réalisé à l'aide d'éléments préfabriqués. Les dalles en béton, y compris celles munies de rails, sont coulées en usine puis posées après durcissement. Ce processus garantit également une meilleure résistance des dalles que sur un béton in-situ, réduisant ainsi les frais de gestion. La durée des travaux de la place Wiener a été limitée à trois mois.

Le prolongement du tram 94 et de la piste cyclable le long du boulevard offre une alternative à la voiture et contribue de ce fait à diminuer le trafic motorisé. Cette nouvelle liaison rapide permet pour les entreprises environnantes et le Woluwe Shopping Center, bientôt desservi par le 94, des opportunités de développement. L'aéroport, sera mieux relié au centre-ville une fois le terminus du tram 94 installé. C'est un atout supplémentaire pour les activités économiques implantées dans la zone.



Maillage: Créer de nouvelles connexions intermodales augmentent la connectivité

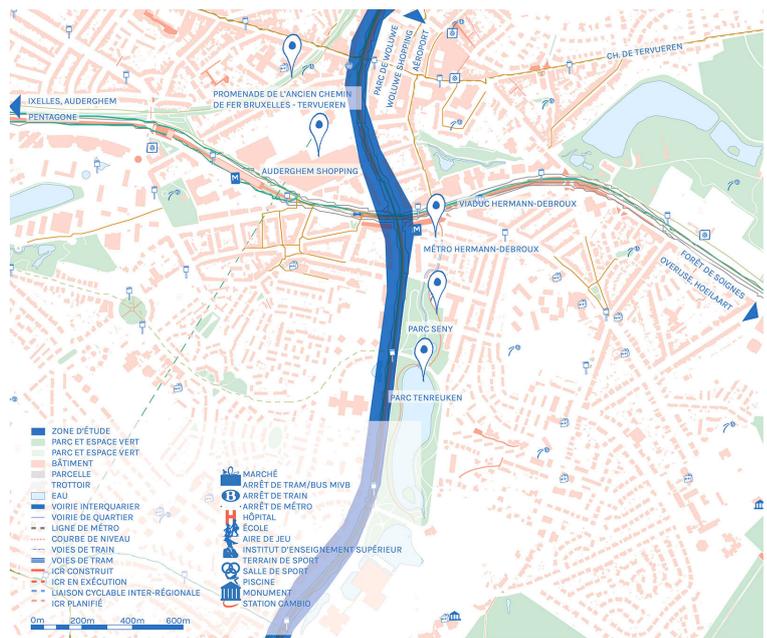
Le prolongement du tram 94, créant une deuxième ceinture Sud-Est de Bruxelles, établit une liaison rapide aux métros 1 et 5 à la station Hermann-Debroux. Le réaménagement permet également de réaliser une piste cyclable continue.

Le boulevard du Souverain est renforcé dans son rôle de liaison verte en reliant les espaces verts et étangs de Watermael-Boitsfort avec ceux de Woluwe-Saint-Pierre. Il intègre la 'promenade verte'.

Le prolongement du tram 94 permet de renforcer le boulevard du Souverain comme axe connectant les quartiers, les espaces de loisirs, les entreprises. Il permet également de favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs.

La piste cyclable fait partie du réseau des extensions des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et se connecte à l'ICR 5 entre Hermann-Debroux et le pentagone ainsi qu'au 'Stedenroute' LF2 inter-régional qui relie Bruxelles avec Louvain et Anvers via le parc de Woluwe.

Actuellement, la ligne de tram 94 relie la place Wiener au Musée du Tram. Une extension supplémentaire jusqu'à la station de métro Roodebeek et le Woluwe Shopping Center est actuellement en cours avec l'intention de la prolonger jusqu'à l'aéroport. Un schéma directeur a été développé tout au début du projet afin de garder une vision commune à travers les différentes phases et leurs prolongements possibles.

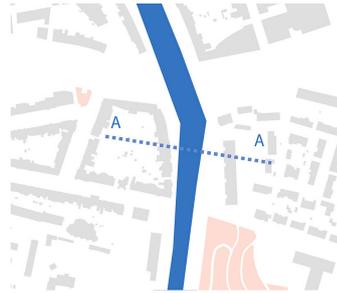
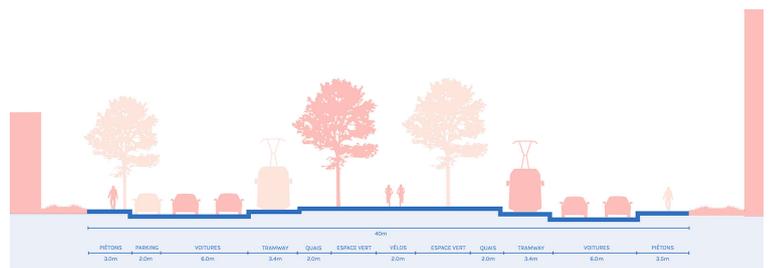


Partage: Profiter du profil large pour séparer les modes de transport

Le boulevard du Souverain, large de quarante mètres, est un espace utilisé par plusieurs modes de transport. Chacun dispose d'un espace propre nettement séparé des autres. Cette mesure permet ici d'assurer la sécurité et le confort des usagers. Des espaces de stationnement sont également présents.

Les pistes cyclables sont séparées du trafic et s'implantent au milieu de la voie entre les arbres. Des stations Villo! sont implantées à proximité des arrêts de tram. Par l'approche multimodale du réaménagement, le trafic motorisé a été réduit.

Afin d'apaiser les inquiétudes des habitants (embouteillages, circulation difficile des services d'intervention...) la voie verte en site propre du tramway est rendue praticable en cas d'urgence. Dans les tronçons suivants, ce système n'est plus intégré parce que la pratique a montré qu'il n'est inutilisé.



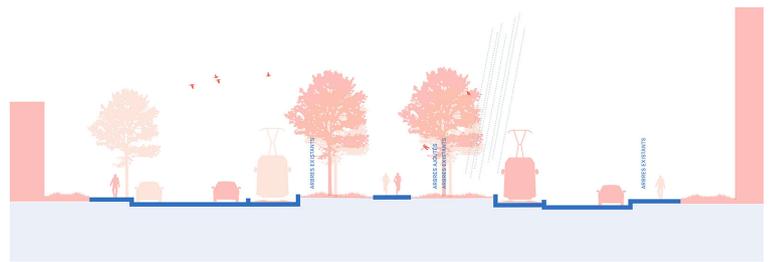
Ecosystème: Améliorer le sol en créant Un site propre pour le tram et un talus vert

Le site propre du tram et le terre-plein au centre du boulevard sont verdurisés. Une couche imperméable (dalles de béton) empêche toutefois l'infiltration des eaux pluviales. La localisation du boulevard en fond de vallée contraint l'écoulement et l'infiltration.

Un espace libre est préservé pour les racines des arbres existants. Les arbres endommagés sont abattus et remplacés. La présence d'arbres atténue la pollution de l'air, participe au maillage vert et qualifie la 'promenade verte'. Les feuilles des arbres tombant sur les rails les rendent glissants. Cette contrainte entraîne un coût d'entretien. Dans les tronçons suivants les rails ont été légèrement élevés par rapport au gazon pour éviter ce problème.

Le remplacement des bus par des trams a un effet bénéfique sur l'environnement en réduisant les émissions de gaz. En améliorant le confort des voyageurs, le réaménagement encourage les déplacements éco-responsables.

L'éclairage de style 'lanterne' crée une lumière diffuse, orientée en partie vers le ciel; ce qui contribue à la pollution lumineuse et peut perturber l'écosystème local (notamment la faune).

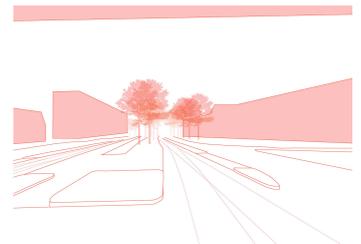


Esthétique: Pousser l'esthétique à suivre la fonction - à chaque bande son traitement

La largeur du boulevard a permis une séparation des différents modes de transport et l'emploi de matériaux spécifiques pour chaque voie. L'intégration d'un engazonnement entre les rails du tramway est un choix esthétique qui met en valeur le caractère verdoyant du boulevard.

De multiples perspectives vers les parcs et les bâtiments remarquables sont valorisées.

Une harmonie du mobilier du boulevard et des parcs riverains du boulevard est recherchée.



Références



© Adrià Goula

Passeig De St Joan Boulevard

- **Lieu:** Barcelona
- **Concepteur:** Lola Domènech
- **Réalisations:** 2011

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [esthétique](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Wikipedia

Tramway Bordeaux

- **Lieu:** Bordeaux
- **Concepteur:** Systra / Sysnes / Brochet, Lajus, Pueyo architectes
- **Client:** Communauté Urbaine de Bordeaux
- **Réalisations:** 2007

[En savoir plus](#)



© Claude Cormier + associés

Place d'Youville

- **Lieu:** Montréal
- **Concepteur:** Claude Cormier + associés
- **Client:** Ville de Montréal; Ministère de Culture et Communication, Gouvernement de Québec
- **Réalisations:** 1999

[En savoir plus](#)



© Besopha

Tramway Paris

- **Lieu:** Paris
- **Concepteur:** Grumbach Antoine
- **Client:** Ville de Paris - RATP
- **Réalisations:** 2012

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [ecosystème](#)

[En savoir plus](#)



© Publicspace.org

Prags Boulevard

- **Lieu:** Copenhague
- **Concepteur:** Kristine Jensens Tegnestue
- **Client:** Ville de Copenhague
- **Réalisations:** 2005

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Hogeschool van Amsterdam

Wibautstraat

- **Lieu:** Amsterdam
- **Concepteur:** Dienst Ruimtelijke Ordening
- **Client:** Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer et Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer
- **Réalisations:** 2009

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

Synthèse

Processus

Poursuivre un dialogue avec toutes les parties prenantes

- [Processus - 1.1](#)

Coupler le réaménagement du boulevard avec celui des réseaux de distribution

- [Processus - 1.3](#)

Travailler par phase permet de capitaliser sur les bonnes pratiques (éviter de reproduire les mêmes erreurs)

- [Processus - 1.3](#)

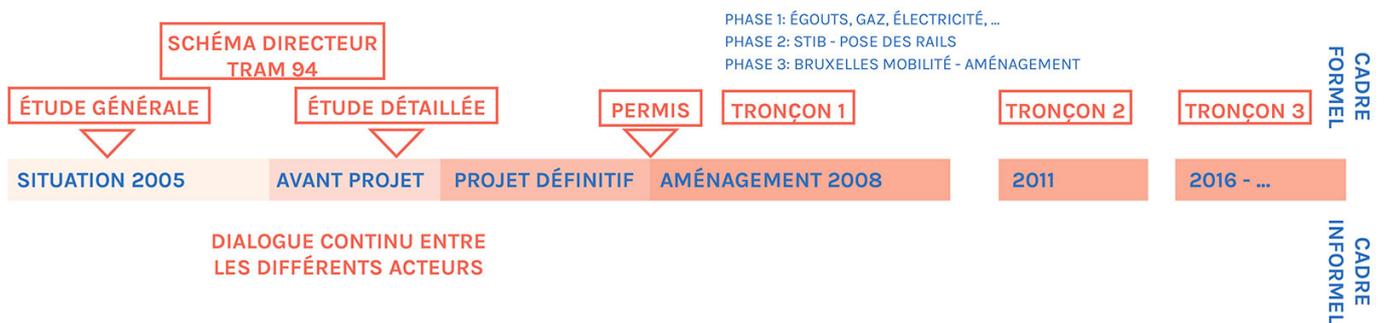
Offrir les opportunités pour poursuivre le projet

- [Processus - 1.3](#)

Point(s) à améliorer

Consulter les habitants et les usagers dans un processus participatif structuré

- [Processus - 1.2](#)



Economie

Limiter la durée du chantier grâce aux systèmes préfabriqués

- [Economie - 2.2](#)

Permettre une meilleure accessibilité des fonctions locales

- [Economie - 2.2](#)

Renforcer le maillage du réseau en transports en commun afin d'améliorer l'accessibilité des entreprises locales et leur offrir la possibilité de se développer

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

Garder une vision cohérente en développant un schéma directeur pour la ligne de tram

- [Maillage - 3.1](#)

Créer une lisibilité paysagère qui ouvre des perspectives vers les parcs et autres espaces emblématiques

- [Maillage - 3.1](#)

Créer de nouvelles liaisons actives et de transport public pour le Sud-Est de Bruxelles

- [Maillage - 3.2](#)

Renforcer le maillage vert et valoriser la 'promenade verte'

- [Maillage - 3.2](#)

Renforcer le réseau de pistes cyclables de manière à offrir des liaisons (inter)régionales

- [Maillage - 3.2](#)

- [Maillage - 3.3](#)



Partage

Organiser la multimodalité grâce au profil large de la voirie

- [Partage - 4.2](#)

Séparer les usages permet d'augmenter le confort et la sécurité

- [Partage - 4.2](#)

Donner la priorité au tram en aménageant un site propre

- [Partage - 4.2](#)

Réduire le nombre des bandes de trafic motorisé

- [Partage - 4.2](#)

Permettre de rouler sur le site propre du tram en cas d'urgence (service d'intervention)

- [Partage - 4.2](#)
- [Partage - 4.6](#)

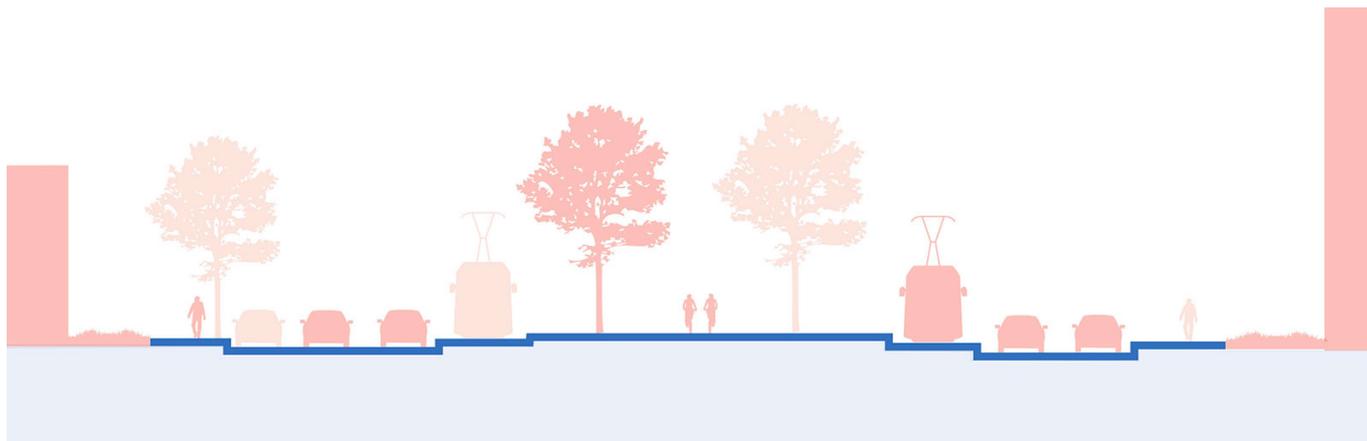
Installer des stations Villo! à proximité des arrêts de tram

- [Partage - 4.3](#)

Point(s) à améliorer

Ajouter des espaces de repos et de rencontre

- [Partage - 4.1](#)



Ecosystème

Préserver un grand nombre d'arbres

- [Ecosystème - 5.1](#)

Encourager les déplacements éco-responsables en favorisant le transport en commun et les modes actifs

- [Ecosystème - 5.6](#)

Point(s) à améliorer

Intégrer un système de gestion des eaux pluviales adapté au fond de vallée

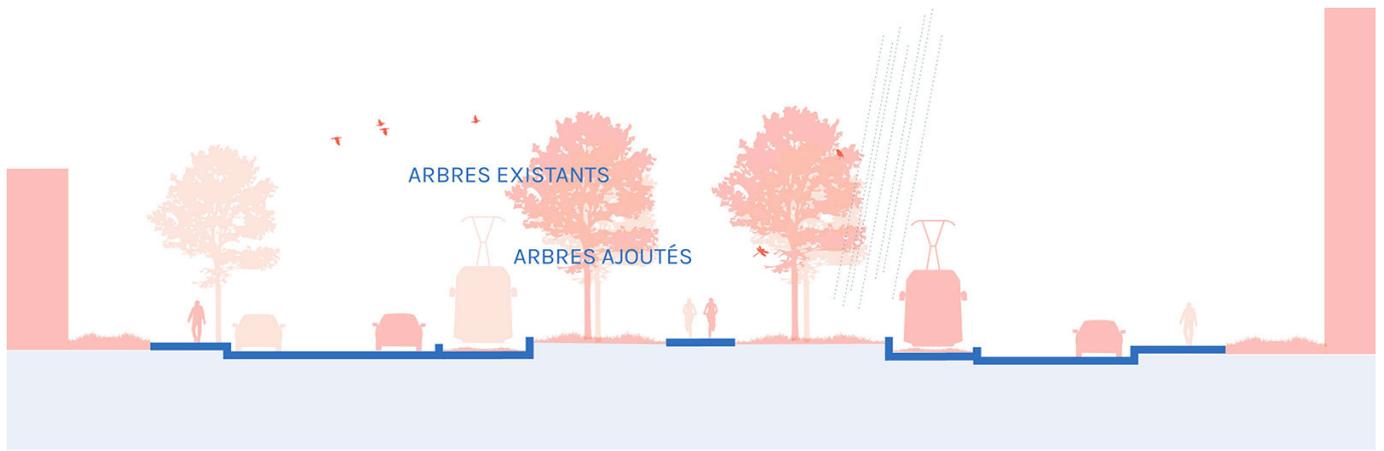
- [Ecosystème - 5.2](#)

Optimiser les zones perméables (éviter notamment des surfaces imperméables sous le site engazonné du tram)

- [Ecosystème - 5.2](#)

Orienter l'éclairage de manière à éviter la pollution lumineuse

- [Ecosystème - 5.3](#)



Esthétique

Garder des perspectives du boulevard grâce aux alignements des arbres et valoriser les ouvertures vers les parcs adjacents ou autres espaces emblématiques

- [Esthétique - 6.1](#)

Renforcer le caractère arboré du site en aménagement un site engazonné au niveau du tram.

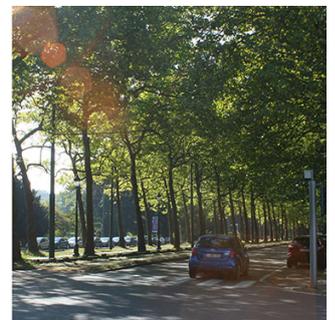
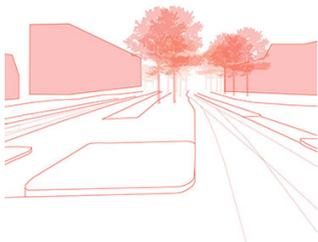
- [Esthétique - 6.1](#)
- [Esthétique - 6.2](#)

Séparer le trafic de façon lisible et fonctionnelle

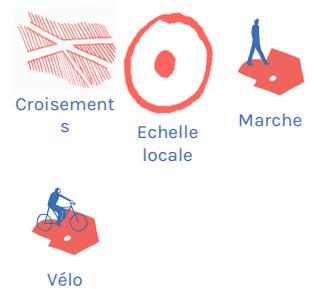
- [Esthétique - 6.2](#)

Harmoniser le mobilier du boulevard et des espaces riverains

- [Esthétique - 6.3](#)

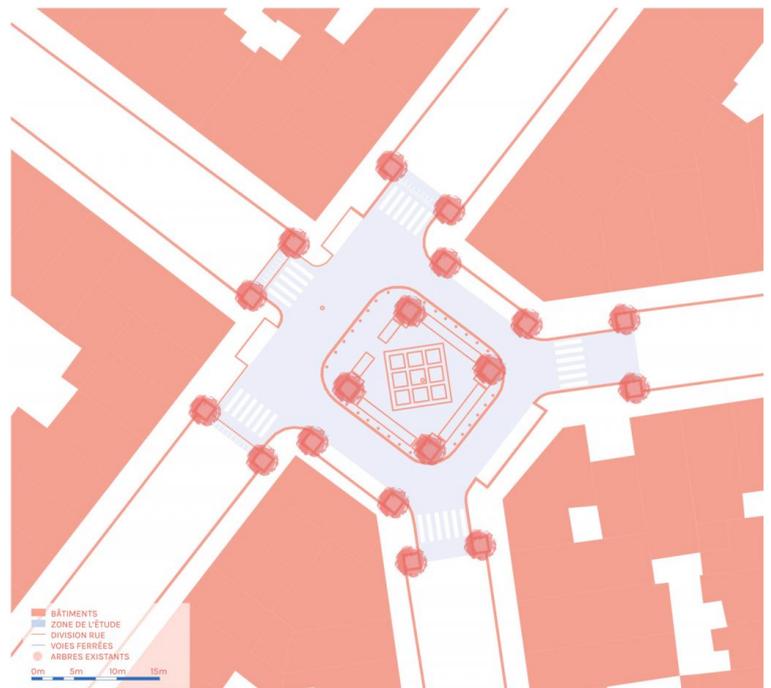


Croisement Orban



- **Lieu:** Commune de Forest, Bruxelles
- **GPS:** 50.826279, 4.328614
- **Année:** 2011-2015
- **Superficie:** 1200 m²
- **Tissu urbain:** Croisement devenu placette
- **Concepteur:** Artgineering et Urban Platform
- **Entrepreneur:** Viabuild
- **Maître d'ouvrage:** Commune de Forest
- **Montant des travaux:** 1.200.000 euros HTVA

En 2006, l'espace public est un carrefour voué essentiellement à la circulation de la voiture et au stationnement. Le centre de l'espace est aménagé avec quatre arbres et plusieurs bancs en béton massif. Cet espace central, difficilement accessible, n'est pas utilisé. L'atmosphère du lieu est peu conviviale.



L'espace public est transformé en piétonnier en 2014. L'aménagement permet une plus grande diversité d'usages en lien avec les bâtiments riverains, notamment le développement de terrasses horeca.

La circulation piétonne est privilégiée. Le parcours scolaire des enfants est sécurisé par une limitation du nombre de traversées de voies. La circulation automobile est hiérarchisée entre le trafic de transit et la circulation interne au quartier.

L'espace rendu plus verdoyant est une 'stepping stone' dans le maillage vert de la région. Les bancs sont sobres et accueillants.



Ligne du temps

1953-2012



Croisement Orban,
vue aérienne 1953



Croisement Orban,
vue aérienne 1971



Croisement Orban,
vue aérienne 1996



Croisement Orban,
vue aérienne 2004



Croisement Orban,
vue aérienne 2012

2013



Place Orban,
situation, 2013



Place Orban,
situation, 2013

2015



Place Orban, photo
aérienne, 2015



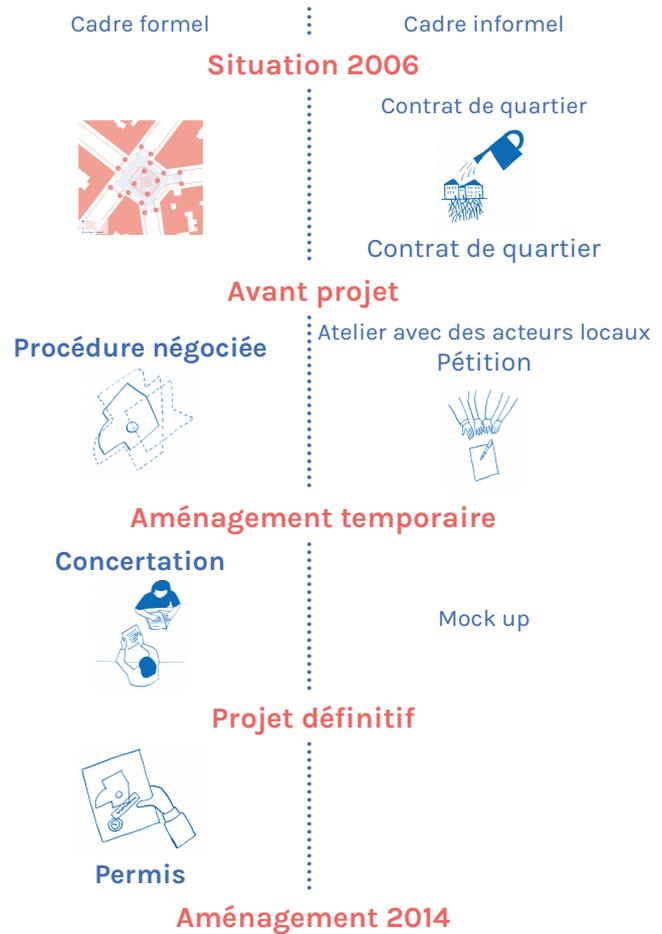
Place Orban, 2015

Processus: Utiliser le mock-up pour évaluer l'avant-projet

La mission de réaménagement du croisement Orban a été définie dans le cadre du programme de base du contrat de quartier Saint-Antoine. La zone d'intervention est définie en cohérence avec l'ensemble du programme de rénovation urbaine. Cette mission a été attribuée par procédure négociée. Vu la mission délicate de transformer un espace utilisé exclusivement par la voiture en vue d'y établir une zone piétonne, un budget fixe a été attribué pour établir la mise en place d'un processus participatif.

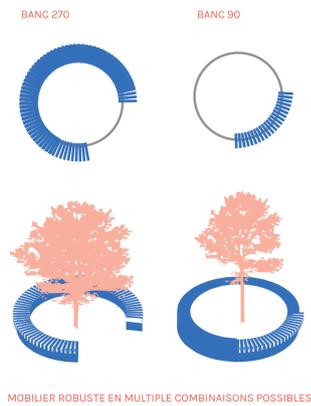
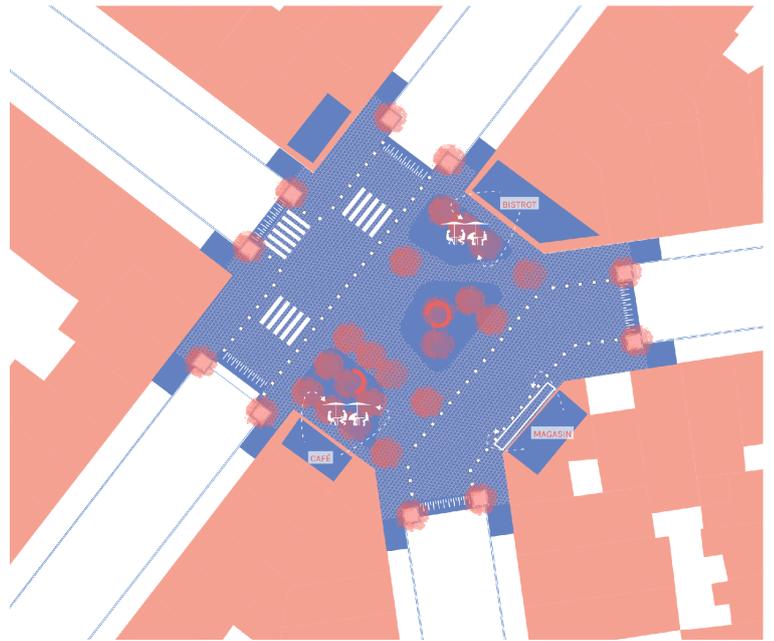
Le projet a été élaboré par une équipe pluridisciplinaire réunissant des architectes, des sociologues et des paysagistes. Les associations et les acteurs locaux ont été impliqués dès l'avant-projet. Néanmoins une pétition de huit-cents signatures a été déposée visant à contester le projet. C'est pourquoi un mock-up réalisé en collaboration avec les associations locales et les écoles a été mis en place. Après son évaluation, le collège a exprimé son accord pour le projet. Par la suite, les différents acteurs ont signalé certains manques de communication à travers du processus.

Une des propositions visant à améliorer la communication est de désigner une personne de contact fixe à la commune.



Economie: Prendre en considération le coût global élargi

Le projet est conçu et exécuté dans les limites du budget disponible. Il n'y a pas eu de dépassement budgétaire. L'activation des rez-de-chaussée et la création de terrasses stimulent l'économie locale, ce qui influence favorablement le coût global élargi du projet.



Maillage: Mettre en relation les espaces publics et les bâtiments publics

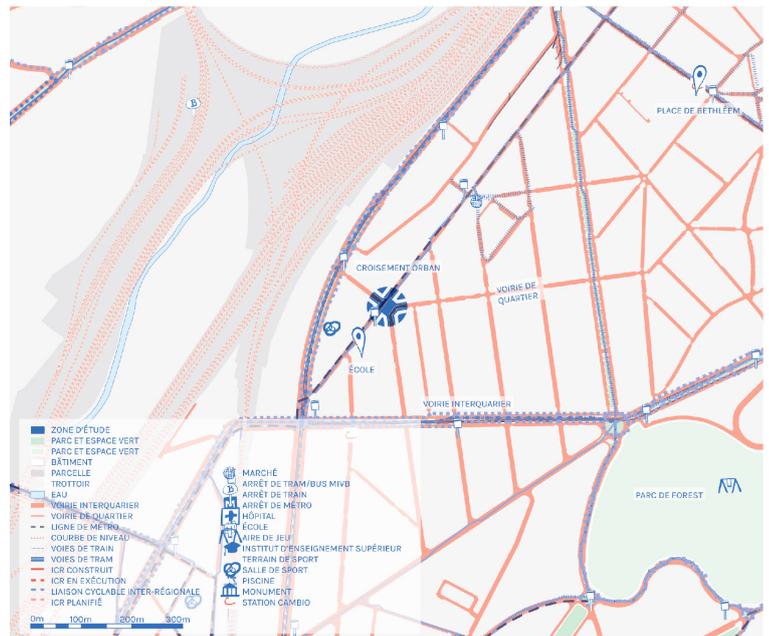
Le projet, conçu en relation avec les bâtiments publics du périmètre, offre une surface d'espace public maximale dans une zone au bâti très dense.

L'aménagement cohérent entre le croisement 'Orban' et le parvis Saint-Antoine avoisinant permet d'augmenter la lisibilité du quartier sur la rue de Mérode et de sécuriser le trajet piéton des enfants entre la maison de quartier et l'école. La cohérence d'aménagement entre les 2 espaces est exprimée de manière claire, notamment par l'utilisation d'une même palette de matériaux.

La circulation est coupée : il n'est plus permis de traverser le croisement 'Orban' en voiture. Cette mesure vise à dissuader le trafic de transit dans les quartiers.

L'espace planté devient une 'stepping stone'. Il s'inscrit dans le maillage vert existant.

Le croisement Orban se situe le long des itinéraires cyclables régionaux (ICR) en cours exécution et/ou planifié. Il constitue d'ores et déjà à un environnement plus sécurisé en faveur des cyclistes.

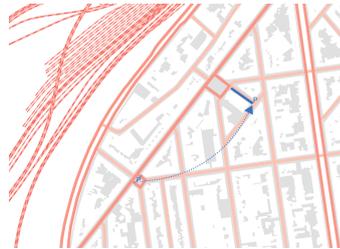
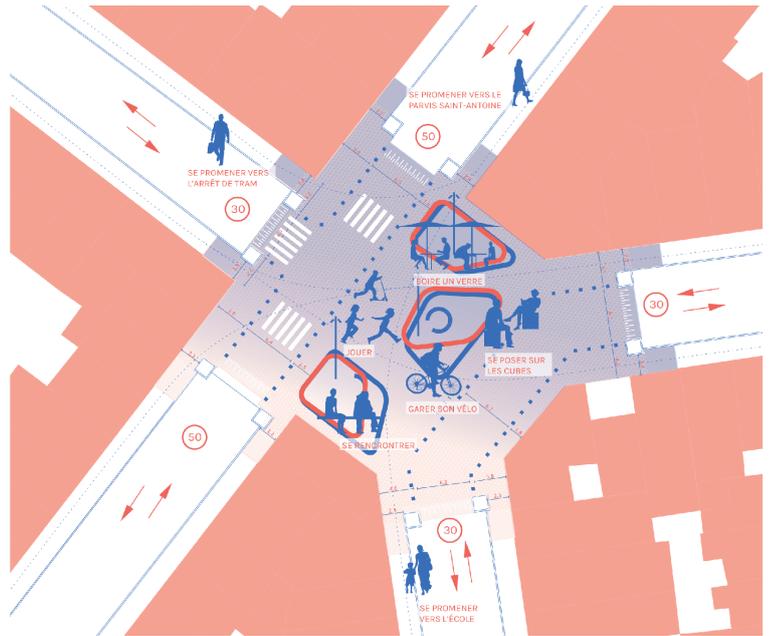


Partage: Planifier une répartition spatiale équilibrée de l'espace

La piétonisation partielle du croisement a favorisé de nouveaux usages au profit des modes actifs. Les obstacles aux trajets piétons sont regroupés dans des zones de détente et de repos. Une distinction claire est faite par le revêtement du sol. Le nombre d'éléments d'éclairage verticaux est limité en accrochant plusieurs points lumineux à un mât commun. Le stationnement a été étudié à l'échelle du périmètre d'étude et est compensé dans une rue au profil plus large. Des bornes pour le stationnement des vélos sont placées.

L'ensoleillement a été pris en compte pour le positionnement des terrasses de café.

Le sol au pied des arbres est libre et appropriable par les habitants (plantation de fleurs par exemple). Les zones de détente clairement définies encouragent des appropriations spontanées par les habitants et les usagers.



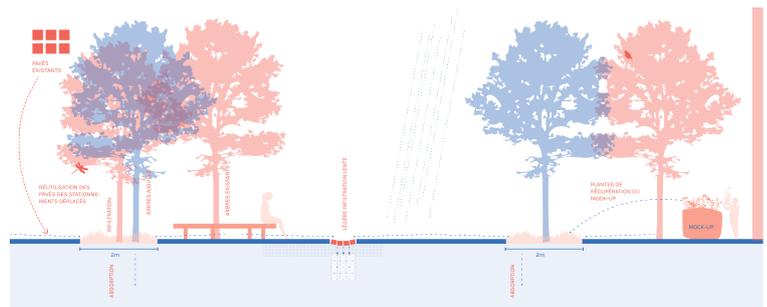
Ecosystème: Planter plus d'arbres!

Grâce au réaménagement, une quinzaine d'arbres ont pu être plantés en surplus des quatre existants ce qui réduit la pollution des particules fines et sert de niche écologique. Les pieds des arbres ainsi que les zones en pavé à joint ouvert permettent une légère infiltration de l'eau, le fond de vallée n'en permettant pas davantage. Ce dispositif complète le bassin placé sous le parvis Saint-Antoine.

Les plantes utilisées aux pieds des arbres sont issues du mock-up. Les pieds des arbres sont libres et permettent alors une gestion différenciée.

Les pavés de stationnement enlevés sont récupérés et réutilisés dans le réaménagement. Le croisement offre une facilité d'entretien et un mobilier robuste qui réduit son coût à long terme. Par contre les 'cubes en béton' qui séparent le trafic de l'espace de rencontre ne sont pas assez robustes : ils bougent en cas de collision légère et se détériorent. Ces éléments ont été conçus pour cet aménagement; leur remplacement n'a dès lors pas été aisé.

L'éclairage se concentre sur le terrain afin de limiter la pollution lumineuse.



Esthétique: Favoriser la sobriété pour l'aménagement

La place Dauphine à Paris a servi de référence – immédiatement approuvée par les habitants – pour la sobriété de son aménagement et la continuité des matériaux au sol, mettant en valeur le bâti.

De plus la densité d'arbres permet la création de perspectives vertes depuis la rue Alfred Orban, la rue Pierre Decoster et la rue du Monténégro.

L'espace destiné à la circulation automobile et les zones de repos et détente sont clairement différenciés par le revêtement de sol et la pose des 'cubes en béton'

L'éclairage a été étudié et évalué à plusieurs reprises afin d'agrémenter l'espace public tout en respectant l'habitat riverain.

Références



© West 8

Falconplein

- **Lieu:** Anvers
- **Concepteur:** West 8
- **Client:** AG Vespa, Ville d'Anvers
- **Réalisations:** 2007

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [esthétique](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Peter McCabe/The Gazette

Place Simon Valois

- **Lieu:** Montréal
- **Concepteur:** Civiliti
- **Client:** Ville de Montréal
- **Réalisations:** 2005

[En savoir plus](#)



© Serge Brison - MRBC / MBHG

Place de l'Ouest

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Survey & Aménagement
- **Client:** Commune de Molenbeek-Saint-Jean
- **Réalisations:** 2011



© Lodewijk Baljon
landschapsarchitecten

Timorplein

- **Lieu:** Amsterdam
- **Concepteur:** Lodewijk Baljon
landschapsarchitecten
- **Client:** Arrondissement Zeeburg, Amsterdam
- **Réalisations:** 2011

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Michiel de Cleene

Place de Liverpool

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Suède 36
- **Client:** Commune de Molenbeek-Saint-Jean
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [économie](#)

[En savoir plus](#)



© Google maps

Van Boetzelaerstraat

- **Lieu:** Amsterdam

Synthèse

Processus

Impliquer les acteurs locaux dont les écoles

- [Processus - 1.2](#)

Définir un budget clairement destiné à la participation

- [Processus - 1.2](#)

Travailler avec une équipe pluridisciplinaire

- [Processus - 1.3](#)

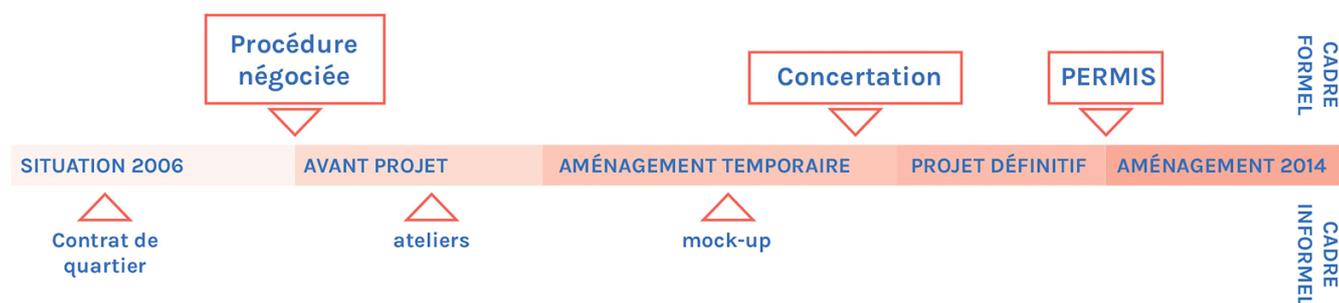
Tester le projet avec un mock-up

- [Processus - 1.3](#)

Point(s) à améliorer

Mieux communiquer et s'accorder avec les services internes pendant tout le déroulement d'un projet.

- [Processus - 1.1](#)



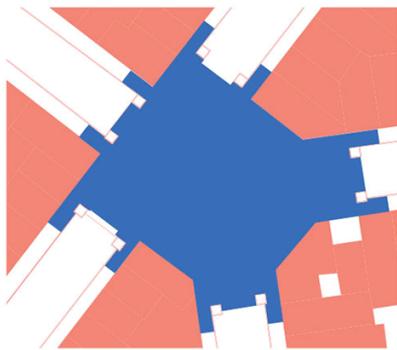
Economie

Définir un budget destiné à la coproduction

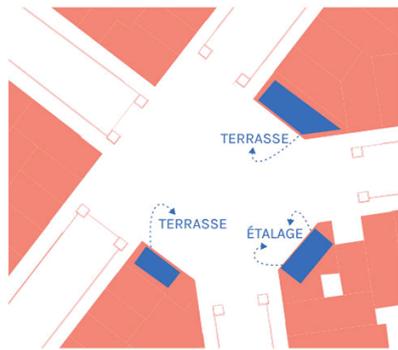
- [Economie - 2.1](#)

Développer des activités économiques aux rez-de-chaussée en libérant des espaces devant les façades en modifiant la circulation automobile

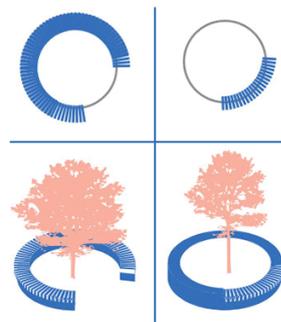
- [Economie - 2.2](#)



TRAITEMENT DU SOL



ACTIVATION DES REZ



MOBILIER URBAIN ROBUSTE, SOBRE ET CHALEUREUX

Maillage

Offrir la possibilité de se connecter au maillage vert

- [Maillage - 3.2](#)

Dissuader le trafic de passage motorisé sur les voiries de quartier

- [Maillage - 3.2](#)

Evaluer les besoins en stationnement et identifier les alternatives et compensations au sein de la zone d'étude élargie

- [Maillage - 3.2](#)

Se raccorder aux itinéraires cyclables régionaux planifiés

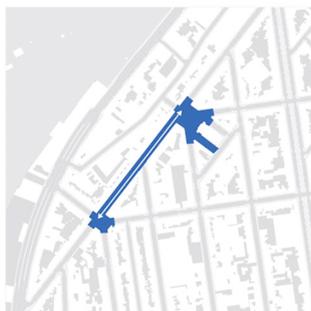
- [Maillage - 3.2](#)
- [Maillage - 3.3](#)

Sécuriser la liaison entre habitat dense et écoles

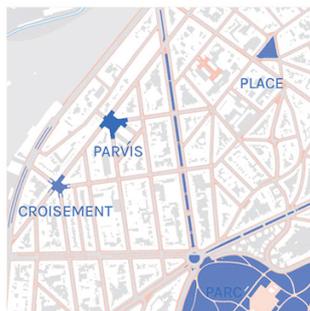
- [Maillage - 3.3](#)

Faire de l'espace aménagé une zone de liaison entre les espaces publics et bâtiments publics environnants

- [Maillage - 3.4](#)



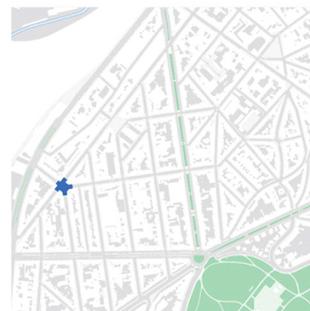
LIAISON PIÉTONNE



ESPACES PUBLICS



HIÉRARCHIE DES VOIRIES



MAILLAGE VERT

Partage

Evaluer les besoins en stationnement et identifier les alternatives et compensations au sein de la zone d'étude élargie

- [Partage - 4.1](#)

Redistribuer l'espace en réduisant l'espace dédié au trafic motorisé en élargissant l'espace dédié aux piétons

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.2](#)

Libérer des zones de passage, regrouper les bancs dans des zones de détente

- [Partage - 4.5](#)

Offrir la possibilité d'appropriations multiples pour les trottoirs

- [Partage - 4.6](#)

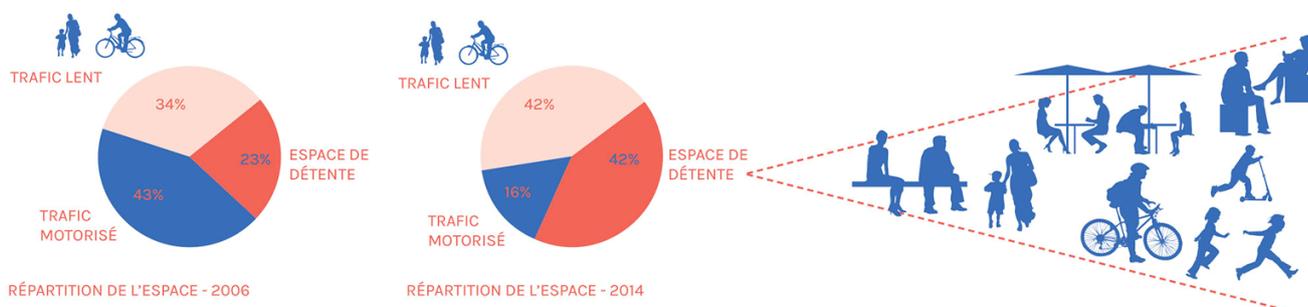
Prendre en compte l'ensoleillement pour la localisation des terrasses

- [Partage - 4.7](#)

Point(s) à améliorer

Installer des bancs qui permettent une assise en vis à vis

- [Partage - 4.7](#)



Ecosystème

Préserver certains arbres existants et en ajouter davantage

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre l'infiltration lente au pied des arbres

- [Ecosystème - 5.2](#)

Réutiliser des matériaux locaux

- [Ecosystème - 5.3](#)

Diriger l'éclairage vers la place

- [Ecosystème - 5.3](#)

Permettre la gestion différenciée aux pieds des arbres

- [Ecosystème - 5.4](#)

Utiliser des matériaux durables et faciles à entretenir

- [Ecosystème - 5.4](#)

Prendre en compte l'ensoleillement pour la localisation des terrasses

- [Ecosystème - 5.6](#)

Encourager les déplacements piétons par l'aménagement

- [Ecosystème - 5.7](#)

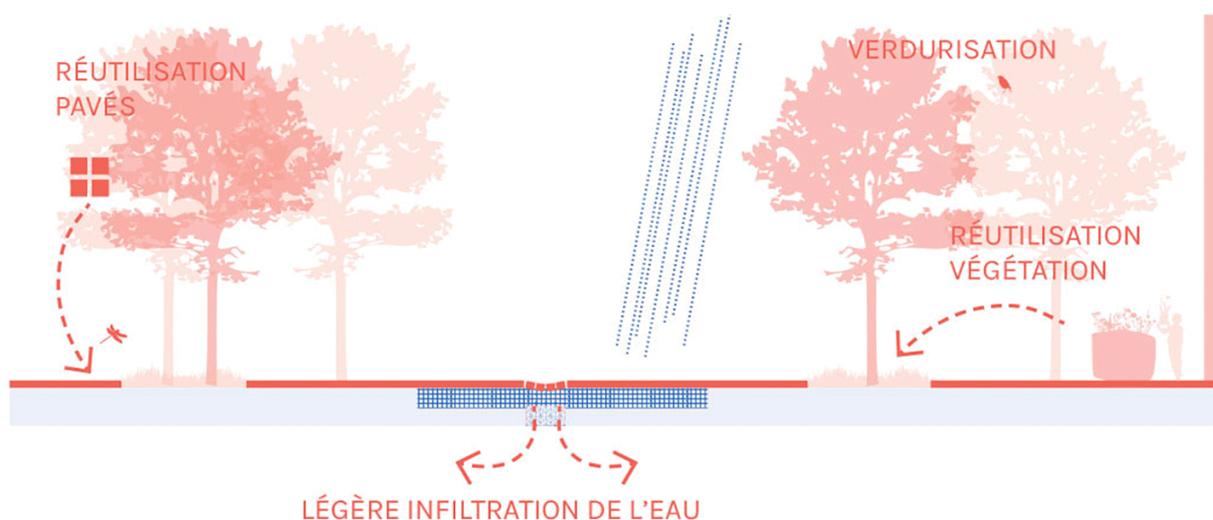
Point(s) à améliorer

Anticiper la réparation du mobilier

- [Ecosystème - 5.3](#)

Mettre en œuvre un mobilier robuste adapté au trafic

- [Ecosystème - 5.4](#)



Esthétique

Créer des perspectives vertes depuis les rues adjacentes

- [Esthétique - 6.1](#)

Développer des bancs, des cubes en béton et des bornes vélos sur mesure, qualitatifs et sobres

- [Esthétique - 6.2](#)

Valoriser les façades pour homogénéiser l'espace

- [Esthétique - 6.3](#)

Point(s) à améliorer

Assortir les poubelles au mobilier développé sobre

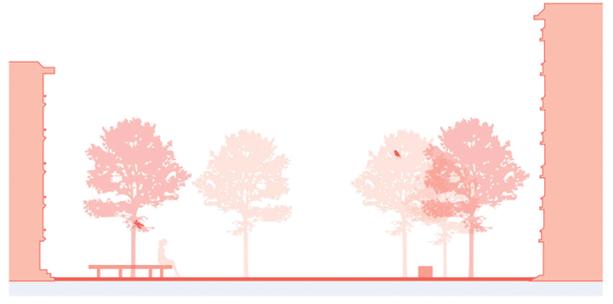
- [Esthétique - 6.2](#)



PLACE DAUPHINE PARIS

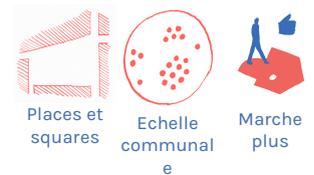


LES MATÉRIAUX



UNIFICATION DE L'ESPACE & VALORISATION DES FAÇADES

Place Communale Molenbeek



- **Lieu:** Commune de Molenbeek-Saint-Jean
- **GPS:** 50.854563, 4.338653
- **Année:** 2014 (fin des travaux)
- **Superficie:** 6.600m²
- **Tissu urbain:** Place communale résidentielle et d'équipement
- **Concepteur:** A-Practice, Atelier Ruimtelijk advies, COSEP-ABSIS VAN WETTER, Pierre Vanderstraeten, Joëlle Tuerlinckx (artiste)
- **Entrepreneur:** Verbruggen bvba
- **Maître d'ouvrage:** Beliris
- **Chef de projet:** Vincent Degruene
- **Montant des travaux:** 1.800.000 euros

En 2006, la place communale de Molenbeek est dominée par la voiture. À l'exception des jours de marché, la place est utilisée en tant qu'aire de stationnement à ciel ouvert.

Cette place se trouve dans le cœur historique de Molenbeek caractérisé par des îlots densément bâtis, une population relativement jeune et la présence de commerces en déclin. Le patrimoine autour de la place, y compris la maison communale, est peu valorisé.





En 2015, la place communale est devenue une grande esplanade majoritairement piétonne et la rue du Prado est réaménagée.

Des arbres sont plantés, un nouveau mobilier urbain est installé, une nouvelle fontaine et une œuvre d'art animent la place. Le revêtement de la place est continu 'de bord à bord' ce qui valorise les façades historiques autour de la place. Les placettes attenantes sont redessinées dans le même esprit.

Ce nouvel aménagement permet l'organisation de plusieurs événements, y compris le marché.



Ligne du temps

1930-2012



1930-35



1953



1971



1996



2004



2012

2013



2013



2013

2015



2015



2015

Processus: Préconiser des études préliminaires pour un ancrage dans la communauté

Le réaménagement de la place communale s'est fait dans le cadre du contrat de quartier Cinéma Belle-Vue. Deux études proposent différentes solutions pour supprimer les stationnements de la place. L'une d'entre elles préconise l'utilisation d'un parking sous-exploité à proximité.

Ces études, suivies par la création d'un comité d'accompagnement, déclenchent le réaménagement de la place communale. Un auteur de projet est désigné par procédure négociée et un processus participatif est mis en place. Un échange entre la commune, les architectes et les habitants est organisé : les réflexions issues des ateliers de concertation sont communiquées au maître d'ouvrage et aux architectes. Ces derniers rassurent les commerçants qui ont peur de perdre leur clientèle durant le chantier. Afin d'exploiter au mieux la dynamique créée par ce projet, un règlement communal d'urbanisme zoné (RCUZ) est actuellement en développement.

<

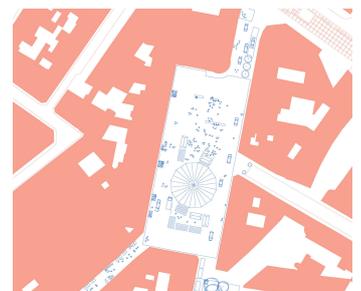


Economie: Valoriser et intensifier les activités sur la place

L'aménagement de la place communale est flexible et multifonctionnel. Le nouveau mobilier garantit la continuité du marché hebdomadaire tout en permettant l'organisation d'autres événements. La suppression des stationnements revalorise la maison communale et les activités présentes sur la place et aux alentours. Les rez-de-chaussée commerciaux sont réactivés et quelques terrasses sont installées sur la place.

Jusqu'à présent, le réaménagement de la place a principalement conforté la dynamique existante du quartier et a favorisé l'arrivée de quelques nouveaux commerces. La commune a exprimé la volonté de rénover un des bâtiments sur la place dont elle est propriétaire pour en faire un commerce ou un espace horeca. Cependant, ce projet n'est pas encore réalisé.

Afin de réduire les nuisances pour les commerces pendant le chantier, le travail a été organisé par phases en subdivisant la place.



Maillage: Connecter les lieux d'activités avec les espaces publics

La place est réaménagée en lien avec ses environs : une portion de la rue du Compte de Flandre et de la rue Prado sont comprises dans le projet. Ainsi, la place est prolongée jusqu'à l'esplanade de la station de métro ce qui assure une liaison facile et rapide vers les autres quartiers de Bruxelles. La liaison avec le parc Bonnevie est également réétudiée.

Dans la conception du projet, l'accessibilité des piétons et des cyclistes est essentielle. Cette place assure la continuité des parcours et crée des liaisons piétonnes et cyclistes. Elle offre différentes possibilités pour rejoindre les réseaux de transports actifs comme l'itinéraire cyclable régional (ICR) le long du Canal et celui qui connectera dans le futur la Porte de Ninove aux villages de Zellik et Asse.

Le réaménagement de la place communale met en évidence l'histoire et le patrimoine du lieu. La place communale se situe dans un quartier dense avec peu d'espaces publics et d'espaces verts. Son réaménagement la rend dorénavant clairement identifiable comme place communale située dans le cœur historique de Molenbeek.

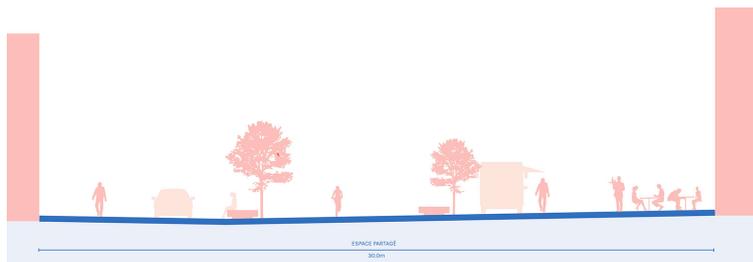


Partage:

La place communale de Molenbeek est devenue un espace partagé entre la voiture et les modes actifs. La vitesse du trafic motorisé est réduite à 20 km/h le long de la place et le revêtement en pavés contribue à la réduction de la vitesse. Le revêtement uniforme de la place et l'absence de lignes de séparation fortes, comme les bordures de trottoirs, réduit l'impact du trafic motorisé. De fait, les automobilistes sont obligés d'être attentifs aux cyclistes et aux piétons qui, eux, profitent d'un grand espace mis à leur disposition. Néanmoins des voitures se garent toujours sur la place occasionnellement, ce qui nécessite une gestion adaptée.

Cette place devient un espace commun où les usagers peuvent se rencontrer librement au gré des activités et des appropriations possibles. C'est à la fois un espace de trafic et de séjour.

La continuité du revêtement jusqu'au métro facilite les liaisons intermodales. Le regroupement des bancs organise le passage et permet une flexibilité des usages nécessaire pour l'installation du marché ou d'autres événements. Par contre, il y a relativement peu de bancs sur la place et sa matérialisation en pierre n'est pas très chaleureuse.

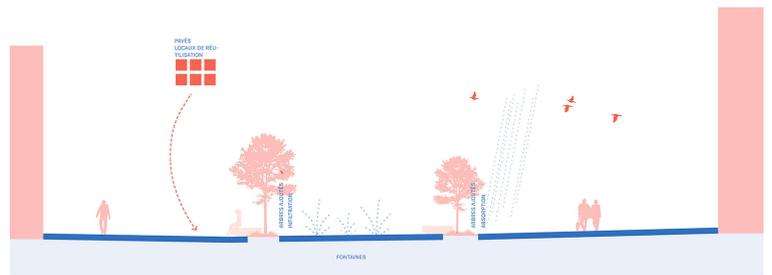


Ecosystème: Favoriser les modes actifs par l'aménagement de l'espace

L'espace partagé implique un transfert modal de la voiture vers la marche et le vélo, ce qui est favorable pour l'environnement et la qualité de l'air. Les nouveaux arbres sur la place et dans ses environs remplacent les anciens arbres abattus lors du réaménagement de la place. Ils contribuent à l'infiltration de l'eau de pluie dans le sol.

Le revêtement est en pavés de réemploi et de bonne qualité, ce qui constitue à la fois un avantage financier et environnemental.

La présence de fontaines et donc d'eau sur la place peut avoir un effet bénéfique sur l'effet d'îlot de chaleur urbain. Cependant son impact sur l'environnement doit être soigneusement évalué avant de tirer des conclusions.

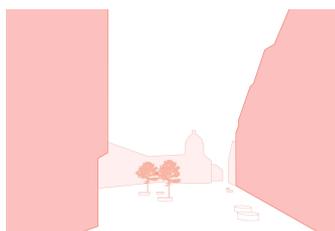


Esthétique: Unifier la place avec ses environs

Une grande nappe unie allant de façade à façade souligne l'ouverture de l'espace et ses abords historiques. Des arbres et une fontaine sont intégrés dans la place tandis que le caniveau a disparu au profit d'une simple ligne inscrite dans le revêtement de sol. La présence de fontaines en forme de jets d'eau améliore la perception de l'espace et réduit l'impact des bruits de trafic.

Un monolithe de pierre bleue est enterré sous la place ; cette œuvre d'art symbolise le point-zéro de la commune.

La texture du sol, le mobilier urbain et les arbres offrent une lecture simple et uniforme de la place et de ses environs. Cette simplicité permet l'épanouissement de différentes ambiances résultant des architectures et des activités présentes sur le lieu : la générosité de la place communale de Molenbeek contraste avec les rues et placettes plus étroites ; formant un ensemble varié et conviviale...



Références



© Paul Hermans (CC)

Grote Markt

- **Lieu:** Malines
- **Concepteur:** Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò
- **Client:** Ville de Malines
- **Réalisations:** 2012

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [esthétique](#)

[En savoir plus](#)



© Gonedelyon (CC)

Place des Terreaux

- **Lieu:** Lyon
- **Concepteur:** Christian Drevet et Daniel Buren
- **Réalisations:** 1994

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [ecosystème](#)

[En savoir plus](#)



© Quadrat

Mercatorplein

- **Lieu:** Amsterdam
- **Concepteur:** Quadrat
- **Client:** Ville d'Amsterdam - Arrondissement Baarsjes
- **Réalisations:** 2010

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© West 8

Schouwburgplein

- **Lieu:** Rotterdam
- **Concepteur:** West 8
- **Client:** Ville de Rotterdam
- **Réalisations:** 1996

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Trévelo & Viger-Kohler

Place de la République

- **Lieu:** Paris
- **Concepteur:** Trévelo & Viger-Kohler
- **Client:** Ville de Paris/DVD
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



Theaterplein et ses environs

- **Lieu:** Anvers
- **Concepteur:** Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò
- **Client:** Ville d'Anvers
- **Réalisations:** 2008

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Impliquer les administrations communales et régionales aux discussions dès le commencement du projet

- [Processus - 1.1](#)

Organiser plusieurs moments de rencontre entre les architectes, le maître d'ouvrage et les usagers

- [Processus - 1.1](#)
- [Processus - 1.2](#)

Fédérer une communauté autour du projet en développant un dialogue avec les habitants, les associations et les administrations

- [Processus - 1.2](#)

Profiter des études préalables faites dans un périmètre plus large afin d'initier un nouveau projet

- [Processus - 1.3](#)

Profiter du Contrat de Quartier pour bien définir les enjeux du projet

- [Processus - 1.3](#)

Prolonger la dynamique en développant un règlement communal d'urbanisme zoné

- [Processus - 1.3](#)

Point(s) à améliorer

Mettre en place une gestion respectant les principes d'un espace partagé

- [Processus - 1.3](#)



Economie

Permettre l'installation d'éventuelles terrasses

- [Economie - 2.2](#)

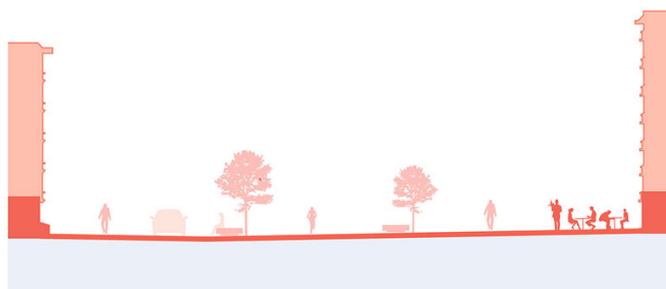
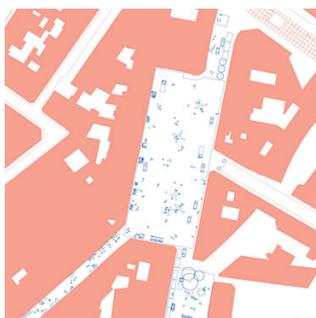
Assurer une flexibilité dans l'aménagement pour accueillir le marché hebdomadaire et d'autres événements

- [Economie - 2.2](#)

Point(s) à améliorer

Activer la place par davantage de commerces et d'horeca

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

Créer une identité claire pour une place communale emblématique

- [Maillage - 3.1](#)

Mener une étude de faisabilité proposant des alternatives au stationnement sur la place

- [Maillage - 3.2](#)

Lier les réseaux de mobilité active, notamment les itinéraires cyclables régionaux (ICR)

- [Maillage - 3.2](#)

Créer des liaisons piétonne et cycliste qui traversent la place

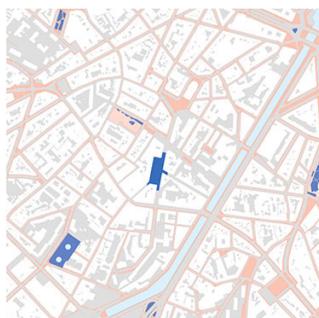
- [Maillage - 3.3](#)

Inclure les rues et les placettes environnantes dans le projet

- [Maillage - 3.4](#)

Connecter la place visuellement au métro

- [Maillage - 3.4](#)



Partage

Partager l'espace entre mobilité active et motorisée

- [Partage - 4.1](#)

Compenser les stationnements supprimés dans le garage Brunfaut sous-exploité

- [Partage - 4.1](#)

Créer des zones de rencontre sur la place

- [Partage - 4.1](#)

Mener une étude de faisabilité proposant des alternatives au stationnement sur la place

- [Partage - 4.1](#)

Réduire la vitesse et l'impact du trafic motorisé en aménageant la place d'une manière uniforme pour tous les usagers

- [Partage - 4.2](#)

Désencombrer l'espace en regroupant le mobilier

- [Partage - 4.5](#)

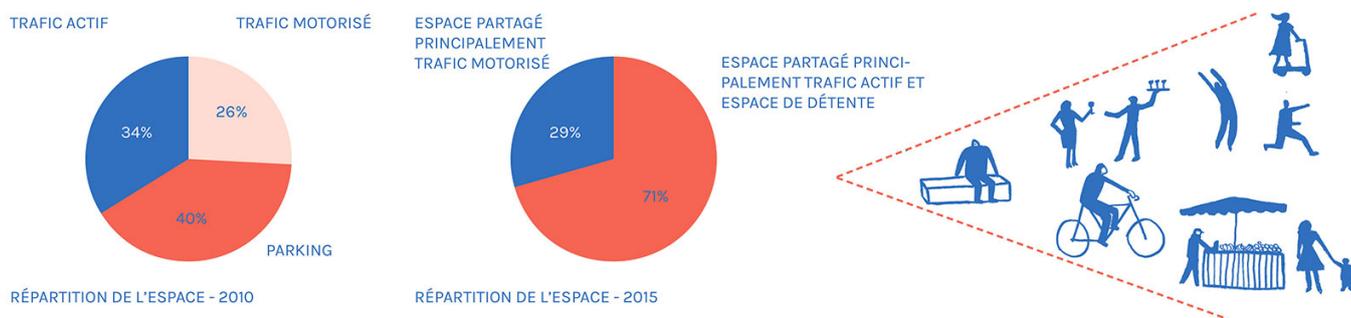
Permettre différentes activités et appropriations

- [Partage - 4.6](#)

Point(s) à améliorer

Installer plus de bancs sur la place

- [Partage - 4.7](#)



Ecosystème

Intégrer des arbres dans l'espace

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre l'infiltration des eaux au pied des arbres

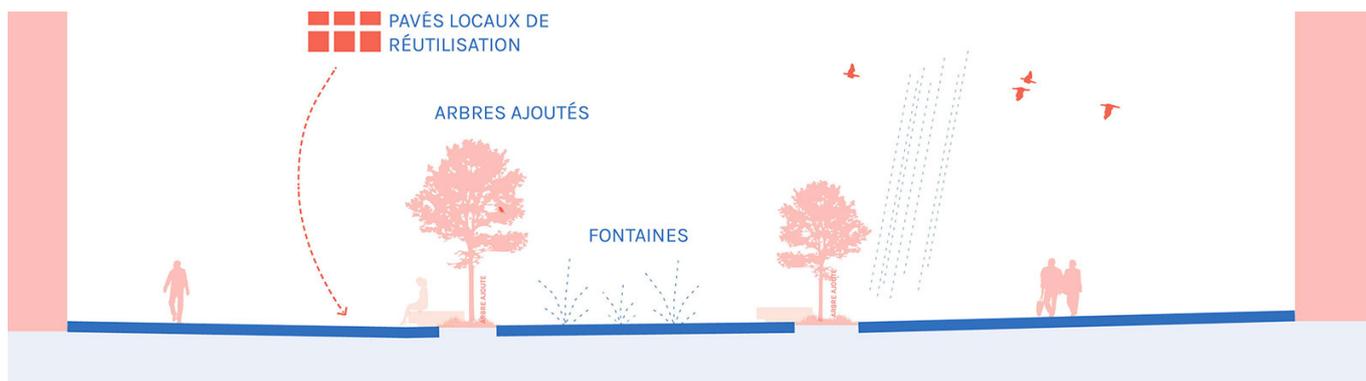
- [Ecosystème - 5.2](#)

Réutiliser des matériaux locaux et durables

- [Ecosystème - 5.3](#)

Améliorer la qualité de l'air en favorisant les modes actifs et en réduisant la présence des voitures

- [Ecosystème - 5.7](#)



Esthétique

Créer différentes ambiances tout en gardant un langage uniforme

- [Esthétique - 6.2](#)

Placer un mobilier urbain sobre et multifonctionnel

- [Esthétique - 6.2](#)

Mettre en valeur les façades historiques par un sol homogène de façade à façade

- [Esthétique - 6.2](#)

- [Esthétique - 6.3](#)

Installer une fontaine d'eau qui réduit l'impact des bruits du trafic

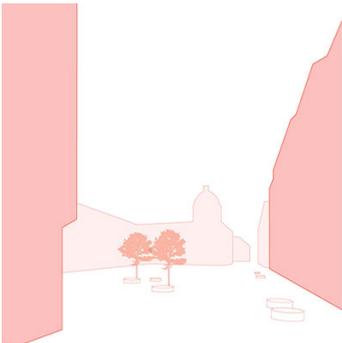
- [Esthétique - 6.5](#)

Installer une oeuvre d'art subtilement intégrée à la place

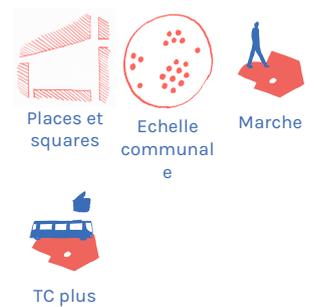
- [Esthétique - 6.6](#)

Point(s) à améliorer

- [Esthétique - Anticiper les réparations en respectant l'aménagement](#)



Place Cardinal Mercier



- **Lieu:** Jette, Bruxelles
- **GPS:** 50.880470, 4.328649
- **Année:** étude 2006 - 2010 / Chantier 2011-2013
- **Superficie:** 4 hectares
- **Tissu urbain:** Place d'équipement
- **Concepteur:** Omgeving, ARA
- **Entrepreneur:** NV Verhaeren & CO
- **Maître d'ouvrage:** Beliris
- **Montant des travaux:** 3.800.000 euros

En 2006, la place Cardinal Mercier, dédiée en grande partie au stationnement, ne profite pas de ses qualités spatiales. Le sol est une couche d'asphalte avec uniquement des marquages à la peinture blanche.

Cette place est comprise entre l'église Saint-Pierre, la gare de Jette et le parc Garcet mais n'est utilisée ni comme parvis ni comme liaison agréable. Le passage entre la gare, les quais et l'aire de stationnement à l'arrière de la gare se fait par un tunnel sous les voies.





En 2011, la place Cardinal Mercier est devenue un espace public multifonctionnel. Elle assume son rôle de parvis pour la gare et l'église en relation avec le parc. Les habitants, les visiteurs et les voyageurs s'y retrouvent lors d'événements comme le marché et viennent animer la nouvelle place.

Les différents modes de transport se côtoient avec une démarcation lisible et les stationnements sur la place sont supprimés. Ils sont compensés sur une friche adjacente à l'aire de stationnement au nord de la gare. Le tunnel est rénové et un deuxième tunnel est construit en intégrant des ascenseurs vers les quais.



Ligne du temps

1944-2004



1944



1971



1996



2004

2015



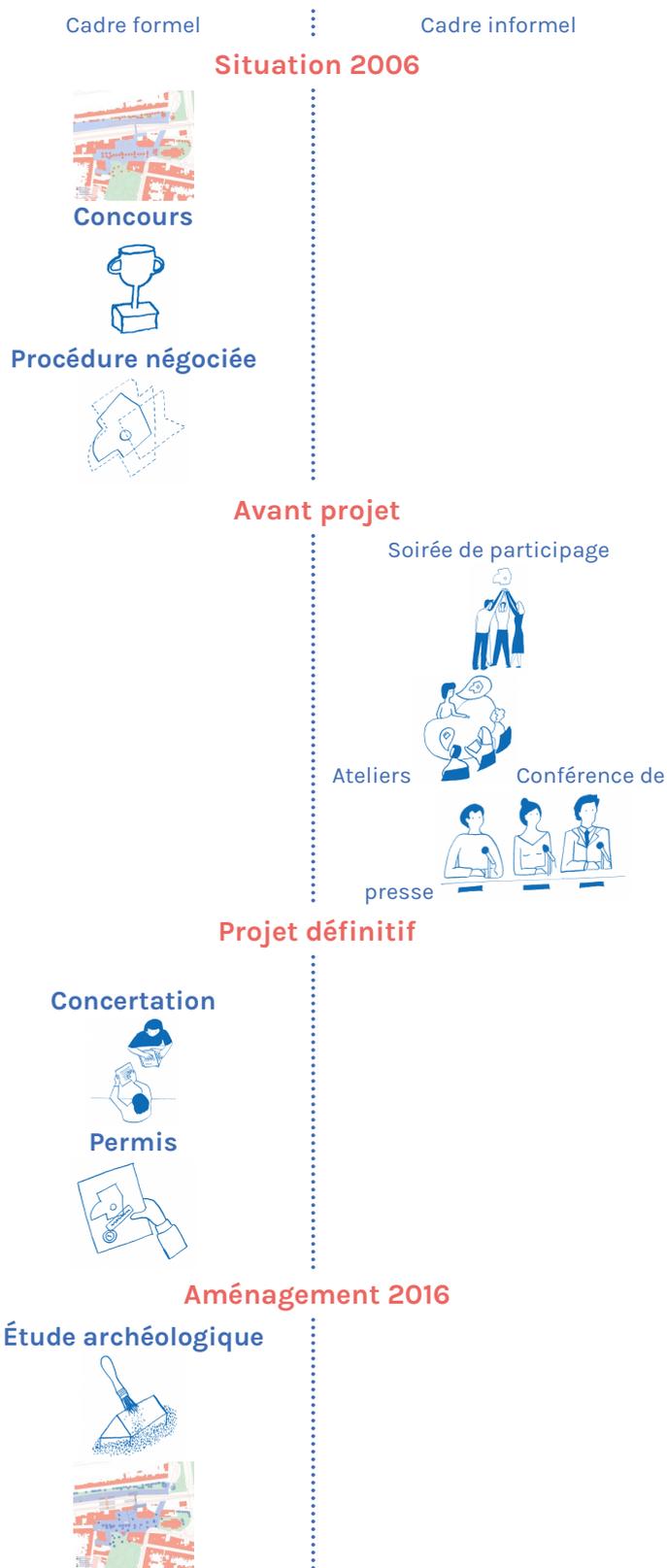
2015



2015

Processus: Offrir un périmètre élargi pour déplacer le stationnement

En 2006, une mise en concurrence est lancée via un marché public européen afin de choisir les auteurs de projet pour le réaménagement de la place. À partir de 2008, le périmètre d'étude est élargi pour permettre le déplacement des stationnements vers l'arrière de la gare. Entre 2009 et 2011, de nouvelles études concernant la place et l'arrière de la gare sont réalisées. Deux soirées de participation sont organisées avec les habitants et les commerçants du quartier, principalement issus du secteur horeca, afin de présenter et discuter le projet. Le réaménagement de la place Cardinal Mercier fait partie du projet pilote 'Espace public pour enfants' de la Région bruxelloise. Dans ce cadre, un atelier de participation est réalisé en collaboration avec deux écoles de Jette. Les résultats sont communiqués lors d'une conférence de presse. Finalement, les travaux se réalisent entre 2011 et 2013. Un retard de plusieurs mois sera encouru suite à la découverte de squelettes qui implique une étude archéologique.



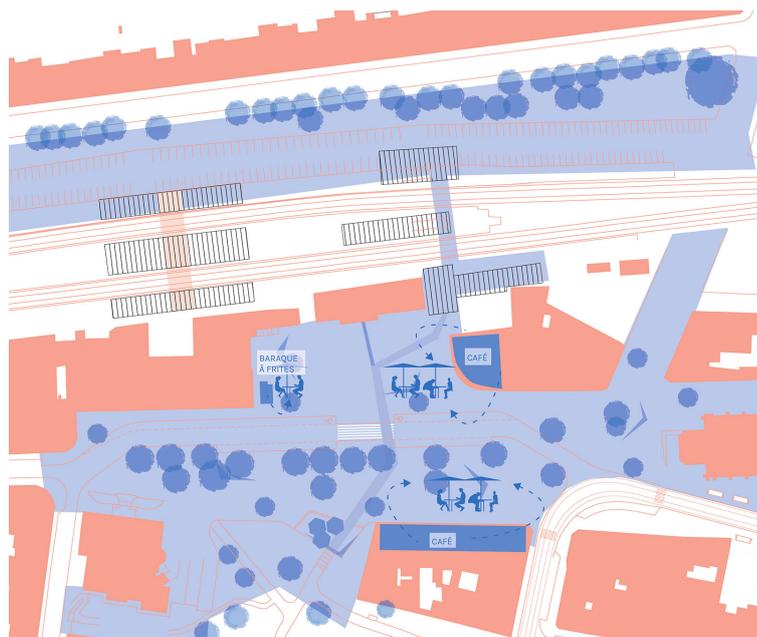
Economie: Intégrer de l'espace pour des terrasses

La nouvelle place Cardinal Mercier offre de grands espaces agréables et favorables à l'installation de terrasses autour de la place. La baraque à frites est positionnée de manière plus visible et accompagnée d'une terrasse.

Bien que les stationnements aient disparus de la place, celle-ci reste accessible en voiture grâce à quelques stationnements de courte durée liés aux magasins et services présents sur la place. Des stationnements pour PMR et les taxis sont également prévus. Le (dé)chargement est rendu possible sur la place même grâce à l'abaissement de certaines bordures.

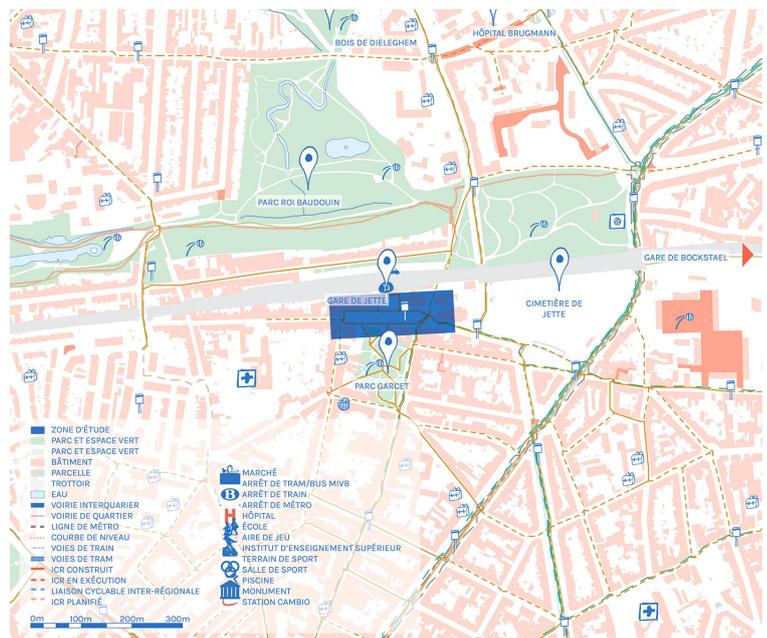
Par ailleurs, la présence du parvis renforce le potentiel économique de la gare qu'il reconnecte avec les cafés, restaurants et l'espace public.

Concernant l'économie du projet, le surcoût des éléments sur-mesure comme les parasols, le calepinage et les grilles d'arbre est limité par rapport au coût global du projet. Néanmoins, ce mobilier spécifiquement conçu pour le projet sont plus difficiles et plus chers à adapter, remplacer et réparer, ce qui affecte la résilience et le coût à long terme.



Maillage: Réunir les transports en commun et individuel en lien avec l'espace public

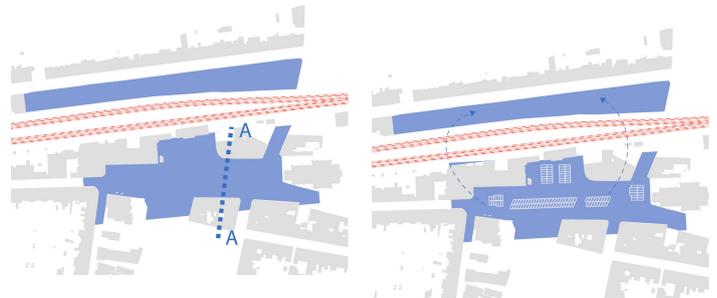
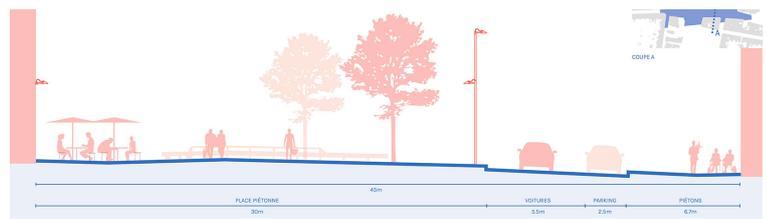
La place Cardinal Mercier est un espace public accueillant devenu un nœud intermodal. La conception de la place adopte une position neutre concernant le trafic motorisé : elle permet de modifier ou de fermer des voies de circulation dans l'avenir sans ajuster l'aménagement. Le déplacement des stationnements réduit certainement le trafic motorisé sur la place. La place Cardinal Mercier réaménagée s'intègre dans le plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE), dans lequel elle est définie en tant qu'itinéraire piéton principal. La place se connecte aussi aux futurs itinéraires cyclables régionaux et inter-régionaux. Elle est entourée de parcs et connecte plusieurs espaces publics. Le parc Garcet est lui aussi reconnecté à la place. La situation devant l'église et face à la gare fait de la place un parvis qui est, depuis son réaménagement, mieux défini comme espace de rencontre. Des espaces à améliorer sont les tunnels qui connectent l'aire de stationnement, la gare et la place : ils restent étroits, peu agréables et mal intégrés dans l'espace public.



Partage: Déplacer les parkings longue durée pour créer un espace multifonctionnel

La place Cardinal Mercier est passée d'un espace monofonctionnel dédié à la voiture à une place ouverte à la rencontre et au repos ; elle offre de nombreuses possibilités d'activité (jouer, organiser des événements comme des marchés et des foires, profiter des terrasses de cafés,...) Les abris en forme de parasols créent un kiosque contemporain qui permet d'accueillir des événements de petite taille comme des concerts, des fêtes de quartier, les apéros d'été...

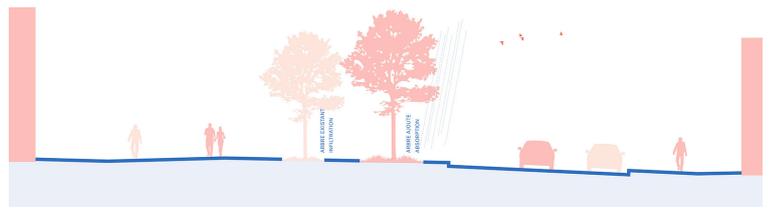
Le déplacement des stationnements longue durée dans un espace résiduel au nord de la gare a permis de créer une place agréable, facile à partager et accessible à tous. Cet aire de stationnement est accessible via deux tunnels sous les voies, dont un dispose d'ascenseurs ce qui permet l'accessibilité aux PMR. Des stationnements de courte durée restent néanmoins présents sur la place ainsi qu'un kiss & ride. Les transports individuels et communs sont reliés via un tunnel sous les voies. La liaison entre l'entrée de la gare et le parc Garcet est soulignée par un cheminement foncé qui ressort sur le sol clair.



Ecosystème: Déplacer les parkings longue durée pour créer un espace multifonctionnel

En 2006, le lien entre le parc adjacent et la place Cardinal Mercier était inexistant : le parc était caché derrière un grillage et une route coupait la place du parc. Cette rue a disparue et le réaménagement offre un nouveau visage du parc sur la place. La transition est adoucie par la présence d'arbres dont une partie était existante et une autre a été replantée. Au pieds des arbres un revêtement perméable de graviers enrobés dans de la résine permet une légère infiltration de l'eau.

Le terrain marécageux ne permet pas une bonne gestion de l'eau mais le fauchage tardif de l'aire de stationnement derrière la gare contribue à la biodiversité. L'entretien et la gestion de la place sont pris en compte en utilisant un pavement de sol monolithique et des plantations simples et faciles à entretenir.

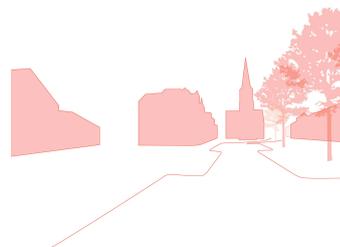


Esthétique: Développer des éléments intégrés et spécifiques au projet

Concernant l'esthétique, une attention particulière a été accordée au choix des matériaux et du mobilier urbain. Une grande attention est portée aux détails : un grillage, des bancs, des abris en forme de parasol et un calepinage de pierres bleues sont développés spécifiquement. Le motif en pierre bleue a été très apprécié et recopié dans d'autres projets. Le dessin des grilles d'arbres reprend un thème naturel avec un motif de feuilles tombées. En général, l'aménagement de la place, ses équipements et le mobilier sont cohérents et sobres. La baraque à frites par contre rompt cette cohérence.

Des bâtiments remarquables comme la gare, l'église et les locaux de la police sont mis en valeur par un éclairage adapté. L'absence de voitures y contribue également.

Les abris et les perspectives vers les bâtiments remarquables comme l'église créent des points de repère dans la ville.



Références



© Alain Corriveau

Gare de Strasbourg

- **Lieu:** Strasbourg
- **Concepteur:** Agence Duthilleul
- **Réalisations:** 2007

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [écosystème](#)



© Filip Dujardin

Square des Ursulines

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** L'Escaut Architectures
- **Client:** Bruxelles Environnement
- **Réalisations:** 2006

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [processus](#)

[En savoir plus](#)



© MSA - Serge Brison

Passerelle Place Verboekhoven

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** MS-A, Ney & Partners
- **Client:** Renovas - Commune de Schaerbeek
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [maillage](#)

[En savoir plus](#)



© Christian Kieckens Architects

Statieplein

- **Lieu:** Alost
- **Concepteur:** Christian Kieckens Architects
- **Client:** Ville d'Alost
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [esthétique](#)

[En savoir plus](#)



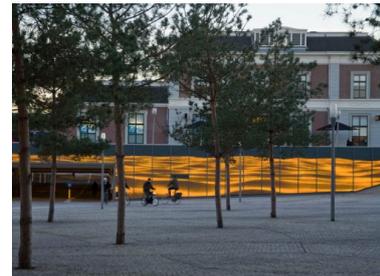
© Dethier Architecture

Place des Guillemins

- **Lieu:** Liège
- **Concepteur:** Dethier Architecture
- **Client:** Ville de Liège
- **Réalisations:** 2014

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© baljon.nl

Stationsplein Apeldoorn

- **Lieu:** Apeldoorn
- **Concepteur:** Lodewijk Baljon landschapsarchitecten
- **Client:** Forumpark
- **Réalisations:** 2009

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Organiser des soirées d'information et de consultation

- [Processus - 1.2](#)

Impliquer tous les usagers (les enfants, les habitants et les commerçants)

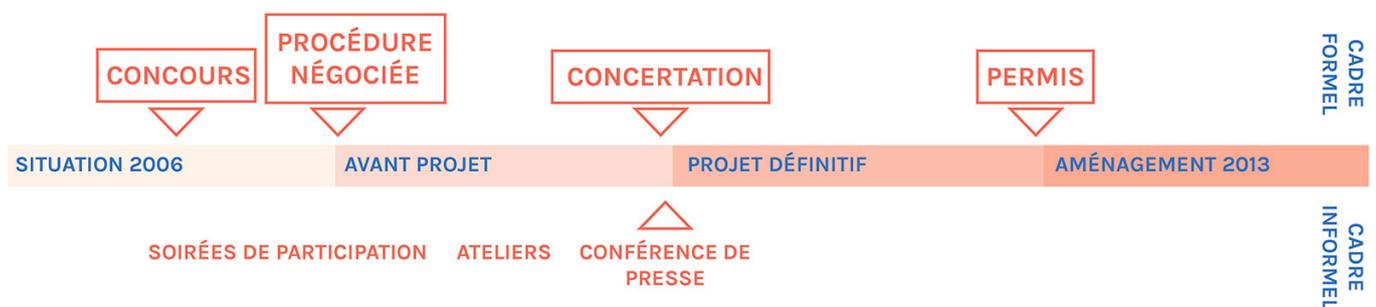
- [Processus - 1.2](#)

Donner la parole aux habitants dans une conférence de presse présentant les résultats du processus participatif

- [Processus - 1.2](#)

Élargir le périmètre de l'étude afin de déplacer les stationnements

- [Processus - 1.3](#)



Economie

Créer des terrasses de café et de restaurant

- [Economie - 2.2](#)

Créer un noeud multimodal et lier les transports à l'horeca

- [Economie - 2.2](#)

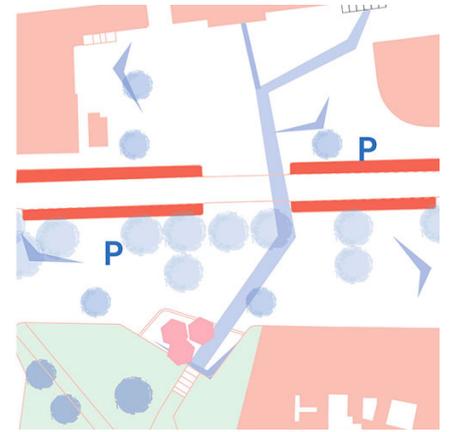
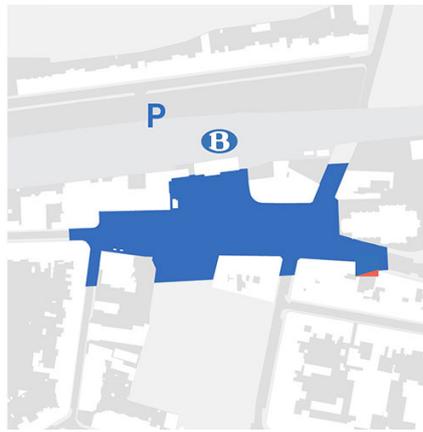
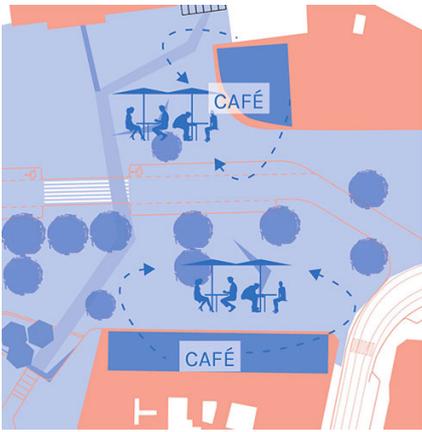
Prévoir des stationnements de courte durée liés aux activités et aux usagers

- [Economie - 2.2](#)

Point(s) à améliorer

Prendre en compte le surcoût de la gestion des éléments sur-mesure

- [Economie - 2.1](#)



Maillage

Renforcer les réseaux actifs (inter-)régionaux (ICR, PAVE)

- [Maillage - 3.2](#)

Permettre de modifier la circulation sans modifier l'aménagement

- [Maillage - 3.2](#)

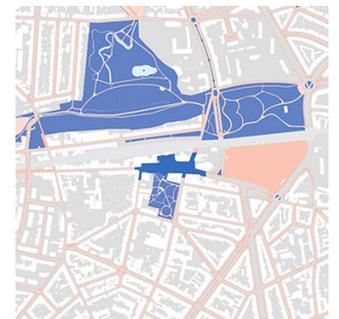
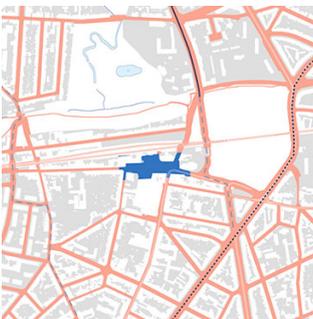
Relier les différents espaces publics et reconnecter visuellement le parc Garcet

- [Maillage - 3.4](#)

Point(s) à améliorer

Mieux intégrer le tunnel d'accès à l'espace public en le rendant plus large et plus accueillant

- [Maillage - 3.5](#)



Partage

Regrouper et déplacer les stationnements afin de libérer l'espace pour d'autres usages

- [Partage - 4.1](#)

Diminuer l'impact de la voiture en supprimant les stationnements et en installant une zone 30

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.2](#)

Installer des ascenseurs afin de garantir l'accessibilité aux PMR

- [Partage - 4.2](#)

Relier le transport en commun et individuels

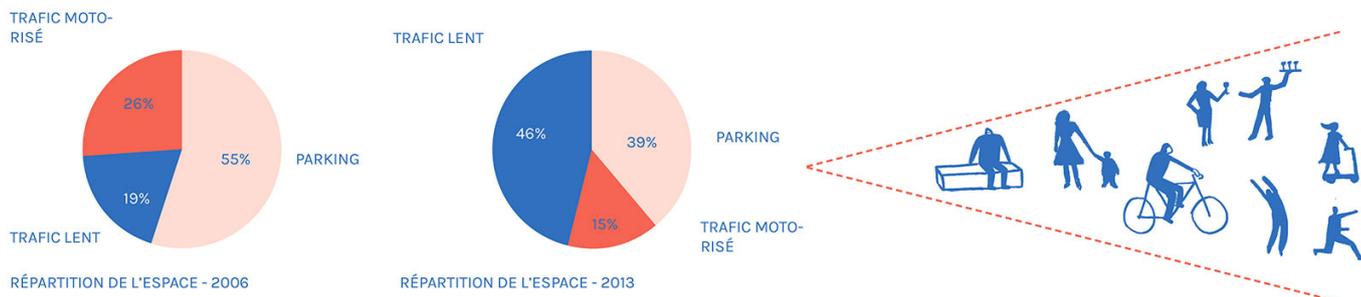
- [Partage - 4.3](#)

Souligner l'entrée de la gare par un cheminement spécifique dans un matériau différent

- [Partage - 4.3](#)

Créer un espace ouvert pour accueillir des grands évènements et des petits abris pour les petits évènements

- [Partage - 4.6](#)



Ecosystème

Conserver le plus d'arbres possibles

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre une légère infiltration de l'eau aux pieds des arbres avec un revêtement poreux

- [Ecosystème - 5.2](#)

Augmenter la biodiversité en pratiquant un fauchage tardif de l'air de stationnement

- [Ecosystème - 5.4](#)

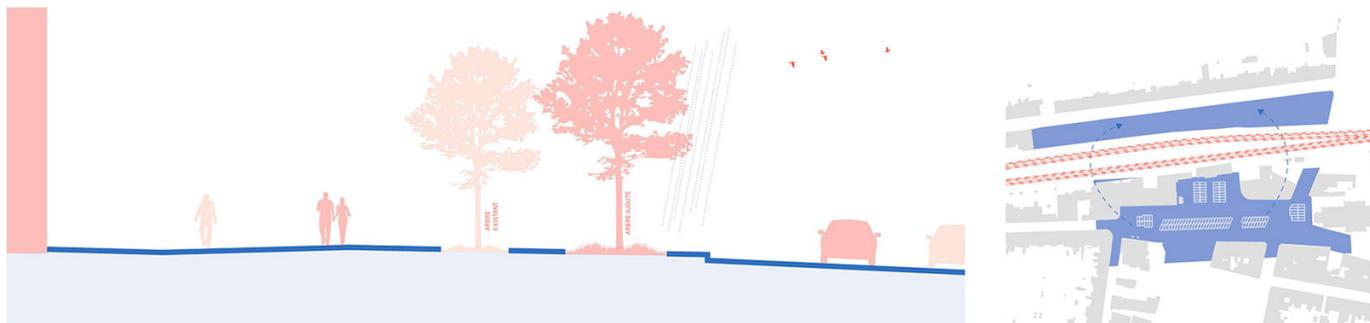
Prendre en compte l'entretien en prévoyant un sol monolithique et des plantations simples

- [Ecosystème - 5.4](#)

Point(s) à améliorer

Optimiser la gestion de l'eau en tenant compte du terrain marécageux

- [Ecosystème - 5.2](#)



Esthétique

Créer des perspectives et des éléments de repère comme les abris

- [Esthétique - 6.1](#)

Concevoir un ensemble cohérent, sobre et de qualité avec une identité propre

- [Esthétique - 6.2](#)

Valoriser le patrimoine en dégagant la place et en simplifiant sa lecture

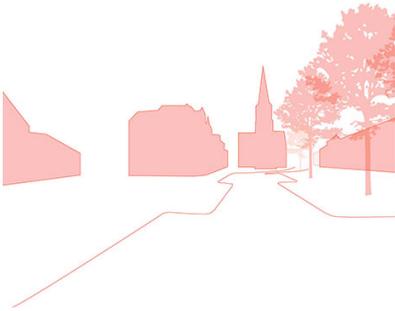
- [Esthétique - 6.3](#)

Mettre en place un éclairage orienté vers les bâtiments remarquables

- [Esthétique - 6.4](#)

Point(s) à améliorer

- [Esthétique - Mieux intégrer le baraque à frites dans l'espace public](#)



Place Rogier



- **Lieu:** St.-Josse-Ten-Noode, Bruxelles
- **GPS:** 50.855774, 4.358852
- **Année:** 2006-... (en cours)
- **Superficie:** 45.000 m2
- **Tissu urbain:** Place d'équipement intermodale
- **Concepteur:** XDGA, Michel Desvigne Paysagiste, Ney & Partners, Studiebureau Boydens, ARA, BRAL
- **Entrepreneur:** In Advance, Entreprise Louis De Waele (auvent et station de métro), Viabuuld (aménagement)
- **Maître d'ouvrage:** La Région de Bruxelles-Capitale
- **Montant des travaux:** 29.000.000 euros

En 2006, la place Rogier, située le long de la petite ceinture au niveau du quartier Nord, est un noeud important pour le trafic motorisé et pour les transports en commun. De nombreux hôtels, bureaux et commerces bordent la place comme le centre commercial City2.

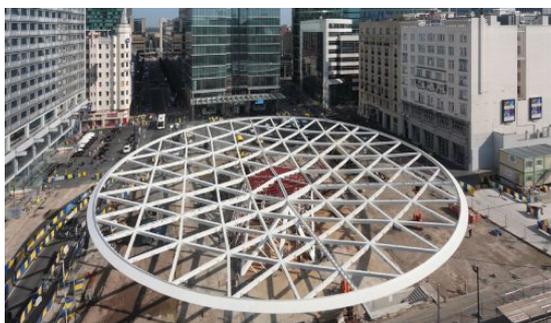
La place Rogier, anciennement nommée place des Nations, date du milieu du XIXème siècle. Son développement est fortement lié à celui des bâtiments autour. Jusqu'en 1952, date à laquelle la gare du Nord est déplacée, la place constitue un réel parvis de gare. La gare du Nord est ensuite remplacée par le centre Rogier (aussi nommé tour Martini), le gratte-ciel le plus haut du Benelux à l'époque. Celui-ci héberge alors, entre autres, le théâtre national de Belgique, des bars, des bureaux et des



logements de luxe ; une mixité de fonctions qui garantit l'animation de la place. La période de gloire de ce bâtiment est suivie d'une longue période d'abandon et de dégradation. Le bâtiment est démoli en 2001 pour être remplacé par la tour Rogier (anciennement tour Dexia). La disparition de la majorité des immeubles à valeur architecturale qui bordaient la place impacte fortement la qualité de la place elle-même. Il reste cependant le Sheraton, le Crown Plaza et le SERU.



Le réaménagement de la place Rogier, toujours en chantier, peut être résumé en trois interventions. La première est l'aménagement d'un vaste trottoir appelé STRIP, agrémenté d'un mobilier urbain adapté, de plantations, de terrasses de café et d'aires de jeux. La deuxième est la construction d'un auvent d'environ soixante mètres de diamètre qui marque l'accès principal de la station de métro, des parkings souterrains et des salles de la commune de Saint-Josse ; faisant de cet espace de connexion un point d'attraction pour la place et un repère dans la ville. La dernière intervention est la création d'une place ouverte permettant l'organisation de plusieurs types d'événements.



Ligne du temps

1930-2012



1930-35



1953



1971



1996



2012

2015



2015



2015

Processus: Permettre une bonne coopération entre les différents partenaires

En 2004, la commune de Saint-Josse-ten-Noode, gestionnaire de la place Rogier, approuve les plans de réaménagement. Cependant, un concours est proposé par la Région bruxelloise elle-même gestionnaire des voiries bordant la place. Le périmètre du concours est étendu à une partie de la petite ceinture et aux espaces souterrains dont la STIB est responsable ; ce afin d'inclure dans le projet la réorganisation du trafic motorisé et des liaisons intermodales. Une procédure négociée avec publicité est lancée en 2006 dans le but de choisir une équipe multidisciplinaire soucieuse à la fois de l'esthétique et de la fonctionnalité. Un processus de participation est lancé concernant l'espace public. Celui-ci ne concerne pas la mobilité. Trois réunions d'information, trois ateliers et des interviews sont organisés avec des habitants, des commerçants et des passants.

Le projet qui aurait dû être fini en 2012 est toujours en chantier en 2016. Les retards sont principalement dus à la grande complexité urbaine du site comprenant de nombreuses propriétés et fonctions. La complexité de la situation implique également différentes phases de réalisation et différents marchés pour les différents aspects du projet (atrium, auvent, station de métro, voiries...).

L'auvent a aussi été modifié pendant le chantier ce qui a entraîné un retard supplémentaire. Malgré tout, le concept ambitieux des architectes est conservé. Le déroulement du projet met l'accent sur la nécessité d'une bonne coopération entre les acteurs pour plus d'efficacité.



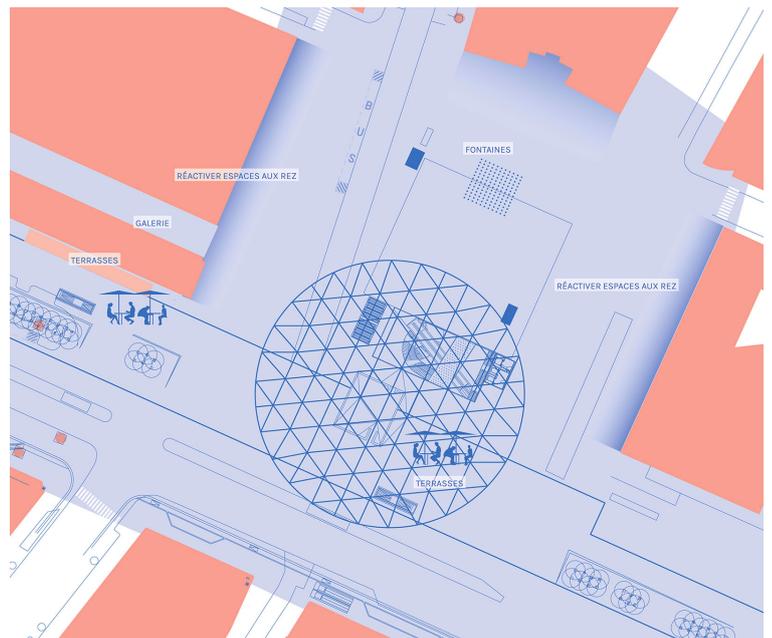
Economie: Animer la place et l'entrée du métro avec un élément unique

L'aménagement de la bande piétonne prévoit de l'espace pour les terrasses de cafés. L'espace public de la place elle-même est soigné et les entrées d'hôtels sont plus propres rendant la place plus attractive pour les touristes qui logent au centre-ville. L'accès des taxis aux hôtels est également amélioré.

Sur la place même, l'auvent organise l'espace et permet d'accueillir des terrasses de cafés entre autres.

Les rez-de-chaussée, y compris la galerie sous le Sheraton, sont également réactivés. Le réaménagement de la place Rogier offre aussi l'opportunité de revaloriser la salle de la Pyramides localisée sous la place et inutilisée depuis 2009. Elle sera vendue et rénovée quand l'aménagement de la place sera terminé.

En ce qui concerne l'économie du projet, la réalisation des travaux dans son ensemble a été sous-évaluée. Ceci en dépit du fait que les dimensions de l'auvent ont déjà été diminuées dans le but notamment de réduire son coût. Le budget du projet est dépassé en raison de ses grandes ambitions et de la qualité des matériaux choisis.

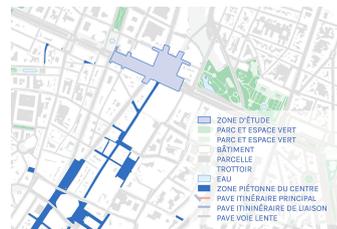


Maillage: Réorganiser le nœud multimodal avec l'espace public

La place Rogier est un espace public stratégique à deux pas de la gare du Nord et qui jouxte la petite ceinture. Par le dégagement de grandes zones de cheminements piétons, elle renforce la liaison entre le quartier Nord et le Pentagone, coeur de Bruxelles, et entre les quartiers commerçants de la rue Neuve et de la rue du Brabant.

Le développement d'une bande piétonne du côté nord du boulevard anticipe la possibilité d'étendre la surface du Jardin Botanique en couvrant l'avenue Victoria Regina, comme évoqué dans le schéma directeur de la zone levier Botanique ; ce qui permettrait aussi la création d'un axe cyclable et de promenade jusqu'au canal.

Actuellement une piste cyclable est aménagée du côté du boulevard. La place Rogier est un noeud multimodal important dans le maillage des transports en commun à Bruxelles : elle se situe sur la jonction ferroviaire Nord- Midi et les lignes de prémétro et de métro 2 et 6 ainsi qu'au croisement de plusieurs lignes de bus. Le patio de la station de métro fait partie intégrante de l'aménagement de l'espace public ; ce, par l'usage de couleurs et de matériaux cohérents ainsi que l'apport de lumière naturelle au sous-sol.

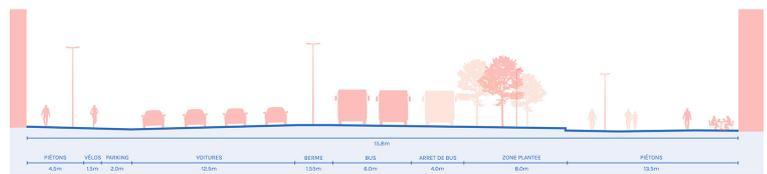


Partage: Réaménager la place avec la redistribution des espaces de circulation

Le stationnement en surface le long de la petite ceinture est remplacé pour créer un trottoir élargi au bénéfice des piétons. Cette bande piétonne, appelée STRIP accueil désormais le flux important de piétons généré par les nombreuses fonctions alentours. Cet espace est aussi le plus exposé au soleil et le plus sensible aux effets du vent causés par les grands immeubles autour de la place. Cette bande devient un espace de rencontre et de repos comprenant des surfaces plantées, un mobilier urbain adapté, des terrasses de cafés et des oeuvres d'art. L'aménagement de l'espace prévoit également des pistes cyclables sécurisées. Les bâtiments donnant sur la place sont reconnectés à l'espace public en éliminant les différences de niveau. La place Rogier est partiellement libérée des obstacles ce qui permet l'organisation de multiples fonctions et d'événements.

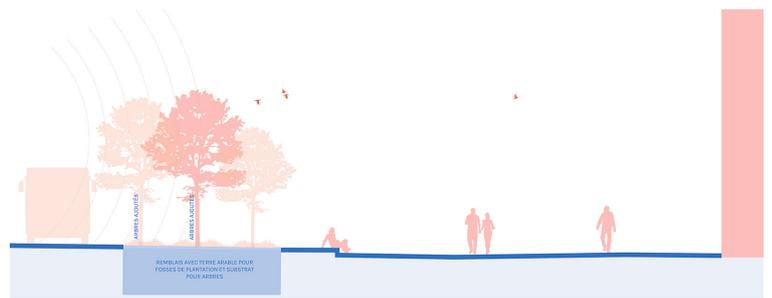
Étonnamment il n'y a pas de terrasses prévues sur la place mais celles-ci seront néanmoins installées par les commerçants déjà impatient. Cependant, ces derniers ayant indiqué lors des réunions de préparation, ne pas vouloir placer de terrasses ; l'aménagement ne prévoit pas d'ancrages, d'électricité, de paravents et de relief au sol qui organise l'espace en conséquence. Le périmètre d'étude est élargi afin d'inclure des parties de la petite ceinture et de réorganiser le trafic motorisé.

La voiture n'est plus présente sur la place Rogier pour libérer l'espace pour les piétons, bus et taxis. Une voie de circulation qui traverse la place du Nord au Sud est réservée à ces deux derniers. L'auvent repose sur un appui central qui ne gêne ni le passage, ni la vue. Il marque la transition entre le noeud modal souterrain (métro, prémétro, parking) et les connexions en surface (bus, vélo, piéton).



Ecosystème: Verduriser la ceinture intérieure en réduisant les émissions

Les arbres en bacs sur l'ancienne place Rogier ne sont pas conservés. Il était envisagé de les remplacer par de grands arbres en pleine terre uniquement sur le STRIP, étant donné la forte réduction des surfaces plantables suite à la redistribution des passages souterrains sous la place Rogier elle-même. Cependant, l'ambition du projet a dû être revue en raison de la réalité du terrain et de la hauteur du tunnel métro qui s'est avérée plus haute que prévue. Ce sont finalement des bosquets qui sont plantés entre le trottoir et la voirie au lieu des grands arbres. Les pieds des plantations en terre permettent l'infiltration de l'eau. Par contre, l'abattage des anciens arbres a fait disparaître des nids de moineaux installés dans les amas de rosiers et d'écorces aux pieds des arbres. Un élément d'eau est intégré à la place sous forme de brumisateurs, ce qui a un effet bénéfique par rapport aux effets d'îlots de chaleur urbains. La gestion et l'entretien sont pris en compte en utilisant des matériaux faciles à nettoyer : toute surface en verre est pourvue d'un film anti-graffiti, le revêtement en basalte est robuste et durable et la couverture de l'auvent est fait en ETFE, une membrane transparente caractérisée par son étanchéité et sa propriété autonettoyante.

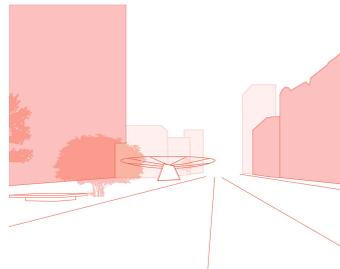


Esthétique: Renforcer l'identité d'un lieu stratégique en y créant un point de repère

L'auvent est un geste fort qui donne une nouvelle identité à la place. Cet élément reconnaissable par son design particulier devient un point de repère dans le quartier et dans la ville en général. Avec les gratte-ciels autour de la place, cet auvent offre une atmosphère cosmopolite.

Le traitement du sol forme un ensemble de deux nappes homogènes : les pavés en béton blanc du STRIP font référence aux ramblas espagnoles et contrastent fortement avec les pavés foncés en basalte de la place. Ce contraste est une constante dans l'ensemble et se retrouve aussi dans la station de métro. La palette de couleurs est limitée et en lien avec les environs.

Les zones arborées deviennent un prétexte pour créer de nouvelles assises. La localisation des plantations au bord du STRIP crée un espace piéton agréable séparé du trafic. L'équipement pour l'éclairage public et le traitement de l'eau participe au dessin du trottoir. Le mobilier urbain simple et contemporain crée une composition linéaire dont l'élégance est rompue par le design des poubelles qui sont trop petites : elles débordent et n'arrivent pas à cacher les sacs-poubelles officiels.



Références



© Stanton William

King's Cross Square

- **Lieu:** London
- **Concepteur:** Stanton Williams
- **Client:** Network rail
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Gottlieb Paludan architects

Nørreport Station

- **Lieu:** Copenhagen
- **Concepteur:** Gottlieb Paludan architects
- **Client:** Banedanmark, DSB, Copenhagen Local Authority
- **Réalisations:** 2015

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [économie](#) et [esthétique](#)

[En savoir plus](#)



© AFP

La place de l'homme de fer

- **Lieu:** Strasbourg
- **Concepteur:** Guy Clapot
- **Réalisations:** 1996

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [maillage](#)



© Latz + Partners

Place Flagey

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Latz + Partners
- **Client:** Ministère de la Région de Bruxelles Capitale, MRBC-AED-Dir des Voiries
- **Réalisations:** 2011

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [partage](#) et [processus](#)

[En savoir plus](#)



© Rubendene

Metropol Parasol

- **Lieu:** Seville
- **Concepteur:** J. Mayer H + Arup
- **Client:** Ayuntamiento de Sevilla und SACYR
- **Réalisations:** 2011

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Rassembler une équipe multidisciplinaire, par une mise en concurrence, afin de réaliser un projet ambitieux

- [Processus - 1.1](#)
- [Processus - 1.3](#)

Impliquer les habitants, les commerçants et les passants dans le projet

- [Processus - 1.2](#)

Conserver le concept ambitieux malgré les difficultés rencontrées au cours du projet

- [Processus - 1.3](#)

Agrandir le périmètre afin de réorganiser le trafic motorisé et les liaisons intermodales

- [Processus - 1.3](#)

Point(s) à améliorer

Optimiser la gestion du projet et la coopération entre les partenaires

- [Processus - 1.1](#)
- [Processus - 1.3](#)

Optimiser le suivi du planning et du budget

- [Processus - 1.3](#)



Economie

Offrir un espace flexible pour permettre d'accueillir différents événements

- [Economie - 2.2](#)

Réactiver les espaces aux rez-de-chaussées

- [Economie - 2.2](#)

Activer l'espace central de la place en intégrant de l'horeca dans le socle de l'auvent

- [Economie - 2.2](#)

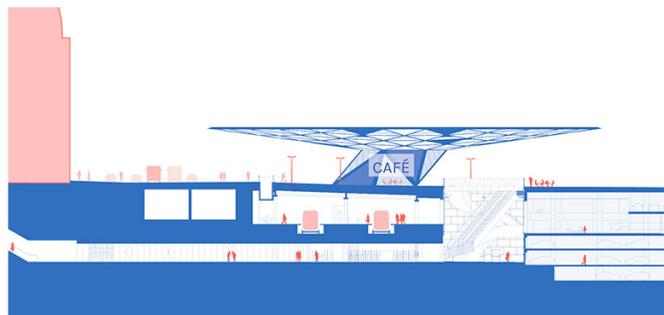
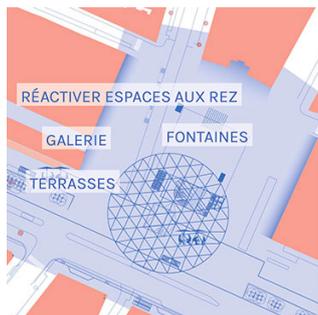
Penser à l'accès des taxis aux hôtels

- [Economie - 2.2](#)

Point(s) à améliorer

Mieux évaluer le coût de l'exécution et optimiser la gestion financière

- [Economie - 2.1](#)



Maillage

Créer une place ambitieuse, point de repère et une porte d'entrée au centre-ville

- [Maillage - 3.1](#)

Relier les différentes fonctions et modes de transport

- [Maillage - 3.2](#)

Favoriser les liaisons piétonnes vers les pôles environnants

- [Maillage - 3.3](#)

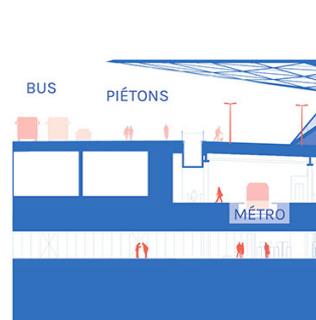
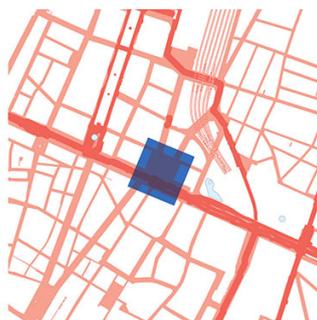
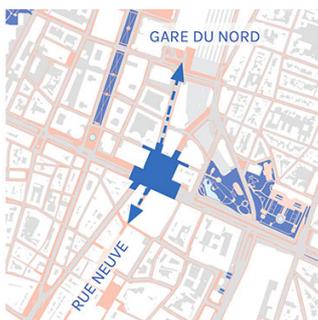
Intégrer les visions du schéma directeur Botanique et anticiper les futurs développements possibles comme la création d'un axe de promenade du Jardin Botanique au canal

- [Maillage - 3.3](#)

- [Maillage - 3.4](#)

Traiter la station de métro comme partie intégrante de la place en travaillant la liaison verticale et l'apport de lumière naturelle au sous-sol

- [Maillage - 3.5](#)



Partage

Supprimer des stationnements en surface au profit de l'élargissement du trottoir

- [Partage - 4.1](#)

- [Partage - 4.2](#)

Enlever les voitures de la place et privilégier la circulation des piétons, des transports en commun et des taxis

- [Partage - 4.2](#)

Sécuriser et séparer les pistes cyclables

- [Partage - 4.2](#)

Faciliter l'échange modal en garantissant une transition aisée entre la surface et le sous-sol

- [Partage - 4.3](#)

Reconnecter les bâtiments donnant sur la place en éliminant les différences de niveaux

- [Partage - 4.4](#)

Réactiver les espaces aux rez-de-chaussée

- [Partage - 4.4](#)

Créer un espace de rencontre et de repos dans la zone la plus exposée au soleil

- [Partage - 4.7](#)

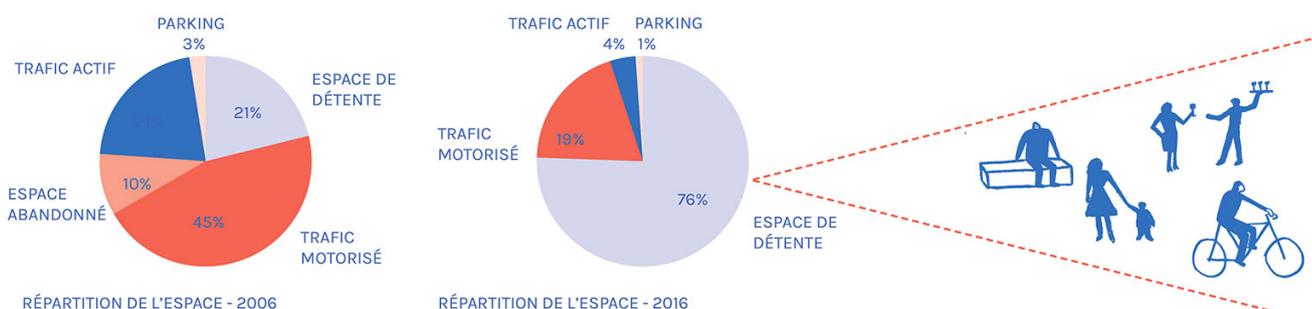
Séparer le trafic motorisé de celui des piétons avec l'aménagement de zones plantées

- [Partage - 4.7](#)

Point(s) à améliorer

Anticiper les besoins en équipements flexibles pour les terrasses présentes sur la place

- [Partage - 4.7](#)



Ecosystème

Adapter les plantations à l'environnement et aux usages

- [Ecosystème - 5.1](#)

Dès que possible, planter des arbres en pleine terre et non en bac

- [Ecosystème - 5.1](#)

Permettre l'infiltration des eaux au pied des plantations

- [Ecosystème - 5.3](#)

Utiliser des matériaux de qualité faciles à nettoyer

- [Ecosystème - 5.4](#)

Créer un espace de rencontre et de repos dans la zone la plus exposée au soleil

- [Ecosystème - 5.6](#)

Faciliter les liaisons intermodales

- [Ecosystème - 5.7](#)

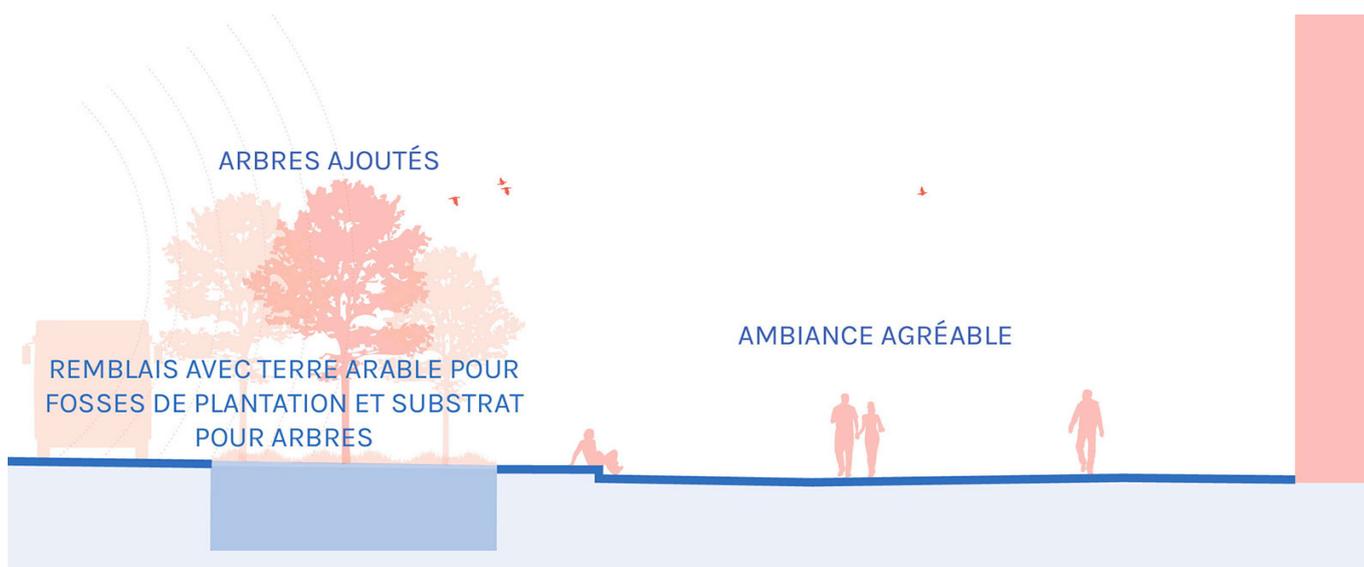
Point(s) à améliorer

Prendre en compte les habitats naturels (oiseaux) présents sur la place avant le réaménagement

- [Ecosystème - 5.3](#)

Adapter le volume des poubelles à l'intensité d'occupation de la place

- [Ecosystème - 5.5](#)



Esthétique

Donner une nouvelle identité à la place en créant un point de repère fort

- [Esthétique - 6.1](#)

Concevoir un mobilier urbain en cohérence avec le revêtement de sol

- [Esthétique - 6.2](#)

Utiliser une palette de couleurs et de matériaux limitée

- [Esthétique - 6.2](#)

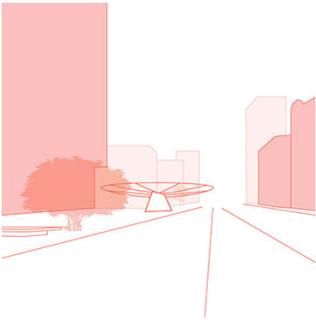
Intégrer un élément d'eau en fonction de la réalité du terrain

- [Esthétique - 6.6](#)

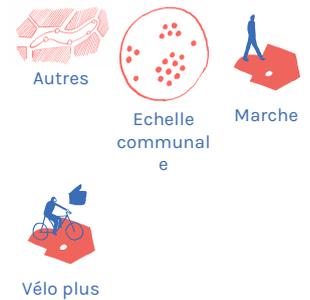
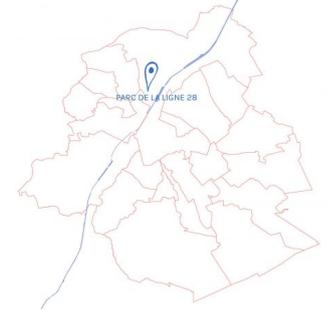
Point(s) à améliorer

Adapter le volume des poubelles au passage de la place

- [Esthétique - 6.6](#)



Parc L28



- **Lieu:** Molenbeek-Saint-Jean, Bruxelles
- **GPS:** 50.871671, 4.341765
- **Année:** 2013-2014 (exécution)
- **Superficie:** 2,5 Ha
- **Tissu urbain:** Résidu d'infrastructure
- **Concepteur:** Grontmij (aujourd'hui SWECO) - Esher
- **Entrepreneur:** De Dender nv
- **Maître d'ouvrage:** Beliris, SPF Mobilité & Transports
- **Montant des travaux:** 4.356.000 euros

En 2004, le site du parc L28, situé le long de l'ancienne voie ferrée 28, est une friche urbaine, un résidu d'infrastructure ferroviaire. Autrefois cette ligne reliait les anciens entrepôts et la gare de Tour et Taxis au réseau ferroviaire.

Depuis que le site de Tour et Taxis a cessé ses activités, le site de la ligne 28 est resté à l'abandon. La pollution du site n'a pas, en effet, encouragé une nouvelle occupation.





En 2015, cet espace interstitiel est assaini. Il est à la fois devenu un parc et une liaison verte pour les modes actifs. Le parc offre des aires de jeux, des terrains de sports ainsi que des espaces de repos variés.

Il connecte les arrêts de métro Belgica et Pannenhuis et relie l'aire de jeu Dubrucq avec le parc du site Tour et Taxis dont l'aménagement est initié dans le cadre du festival Parckdesign en 2014.

Dans le futur, ce parc fera partie de la structure verte globale qui relie les arrêts de métro Belgica et Bockstael au site du Tour et Taxis jusqu'au canal. Cette coulée verte, partiellement mise en oeuvre, menée par des maîtres d'ouvrages différents et en plusieurs phases, sera la colonne vertébrale verte des nouveaux développements immobiliers sur le site de Tour et Taxis.



Ligne du temps

1930-2012



1930-35



1971



1996



2012

2015



2015



2015

Processus: Unifier l'espace malgré une succession de projets

Le projet du parc L28 trouve son origine dans le contrat de quartier Escaut-Meuse, en lien avec l'aire de jeux Dubrucq. Dans ce cadre, des études de faisabilité ont été réalisées en 2005. Le temps nécessaire à l'acquisition du terrain le long des voies et à son assainissement a provoqué un retard dans le démarrage du projet proprement dit et un décalage avec le projet de l'aire de jeux Dubrucq, qui lui, a pu être aménagé dans la période du contrat de quartier (2004-2008).

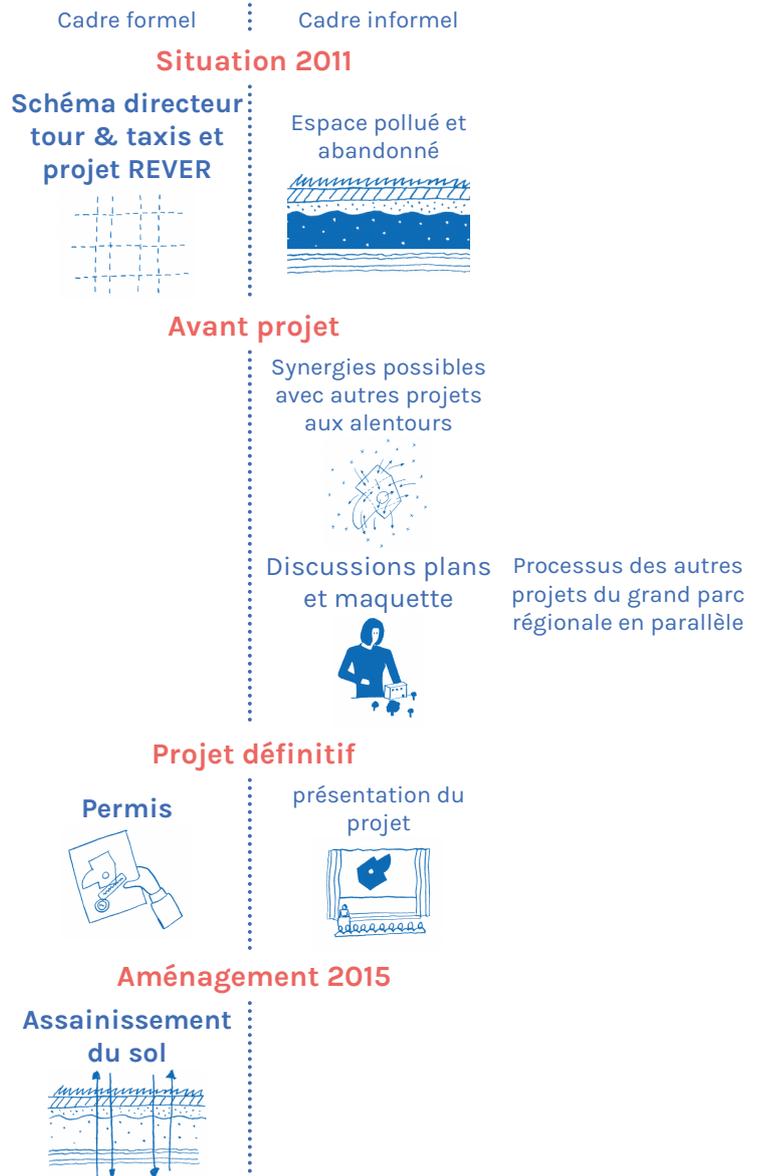
L'aire de jeux est actuellement un espace communal, le parc est quant à lui régional.

Le schéma directeur de la zone levier 'Tour et Taxis' est postérieur au contrat de quartier. Il reprend les conclusions des études de faisabilité.

Le parc L28 s'inscrit également dans la vision d'ensemble d'un grand parc régional le long de l'ancienne ligne de chemin de fer et à travers Tour et Taxis. Cette coulée verte se construit petit à petit par des maîtres d'ouvrage différents.

À travers l'évolution des différents projets, des synergies entre maîtres d'ouvrage sont recherchées. Malgré la volonté de mener un processus de participation approfondi, la concertation pour le L28 s'est finalement réalisée de façon concise; contrastant avec les dynamiques participatives menées pour les autres tronçons. La concertation s'est limitée à une soirée avec les habitants de présentation et discussions autour de plans et de la maquette.

Le planning et le budget de l'aménagement ont été respectés grâce à un suivi strict des travaux.



Economie: Développer un espace résiduel en espace vert

Bien que le développement des activités économiques ne soit pas l'objectif premier de ce projet, la réhabilitation d'une friche offre implicitement de nouveaux potentiels et une valeur ajoutée au quartier. Dans ce cas, non seulement la qualité de vie des habitants est améliorée, mais la création d'un espace public vert généreux en relation avec les nouveaux développements immobiliers de Tour et Taxis influence favorablement la valeur économique des investissements et du foncier et dès lors, le coût global élargi du projet. La création du parc peut également influencer les valeurs immobilières dans le quartier existant, ce qui provoque un effet de gentrification avec ses effets désirables et indésirables.

Le parc L28 permet de relier des lieux avec un réel potentiel de développement : les alentours des arrêts de métro Belgica et Pannenhuis, le site Tour et Taxis et la partie Nord de l'avenue Jean Dubrucq. La crèche située dans cette avenue est fortement liée au parc avec un accès direct à l'aire de jeux Dubrucq.

Les frais de gestion et d'entretien sont pris en compte en mettant l'accent sur la simplicité et la robustesse des matériaux, des plantations et du dessin en général.

L'intégration d'une fonction économique tel un établissement de restauration n'est pas envisagé. Elle pourrait pourtant être un espace d'accueil utile par exemple aux parents qui surveillent leurs enfants.

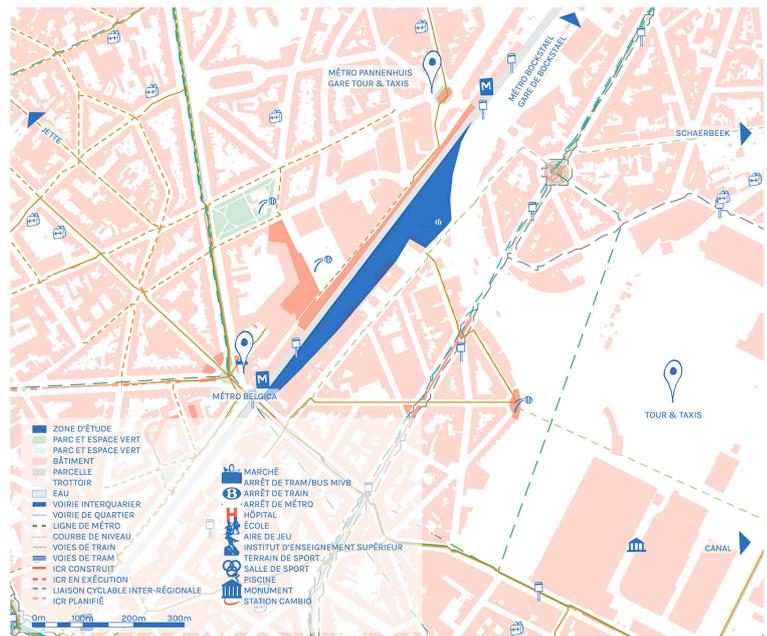


Maillage: Inscrire le parc dans la vision d'ensemble d'une coulée verte

Le parc de la Ligne 28 crée une nouvelle liaison pour les modes actifs entre les arrêts de métro Belgica et Pannenhuis et la gare RER Tour et Taxis. Ce parcours se connecte aux itinéraires cyclables régionaux existants (vers la station de métro Ribeaucourt et le long du canal) et prévus (vers gare de l'Ouest, à Schaerbeek ainsi qu'à Jette).

Les entrées du parc, notamment l'escalier vers Belgica, sont intégrés à l'espace public du parc.

Le parc L28 renforce le maillage vert existant et s'inscrit dans une vision d'ensemble pour relier le canal à la gare de Bockstael grâce aux espaces verts. Ce grand parc est la colonne vertébrale du nouveau quartier en train de se développer autour du Tour et Taxis.

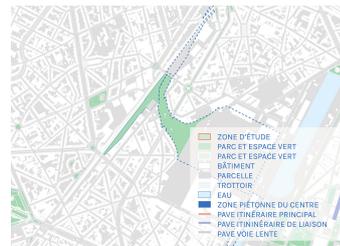
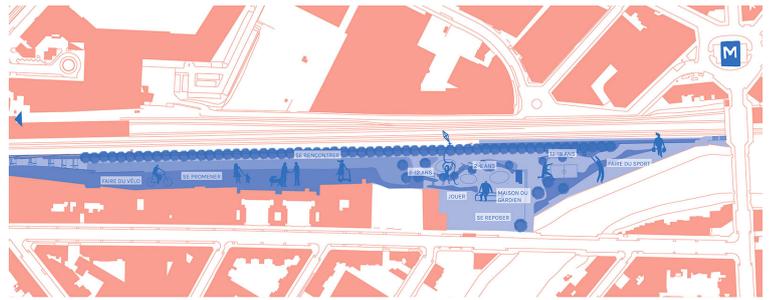


Partage: Créer un parc comme voie urbaine et espace récréatif

Le parc est un support pour plusieurs usages et une multitude d'usagers. C'est une liaison piétonne et cycliste verte et agréable entre deux noeuds de transport en commun, mais également un espace de repos et de rencontre.

Des aires de jeux et des terrains de sports sont intégrés pour le jeune public de 2 à 18 ans. Une maison de gardien, où se trouvent des toilettes publiques, se situe au centre du parc. Elle assure un contrôle social renforcé par le passage de transit, la présence de la crèche et la vue depuis les maisons riveraines.

Le parc est accessible aux PMR par l'installation d'un système de pentes parallèles à l'escalier.



Ecosystème: Favoriser la durabilité pour le parc et ses bâtiments

La création d'un nouvel espace vert renforce le maillage vert régional.

Une attention est portée à la durabilité du projet, notamment au travers du choix des matériaux.

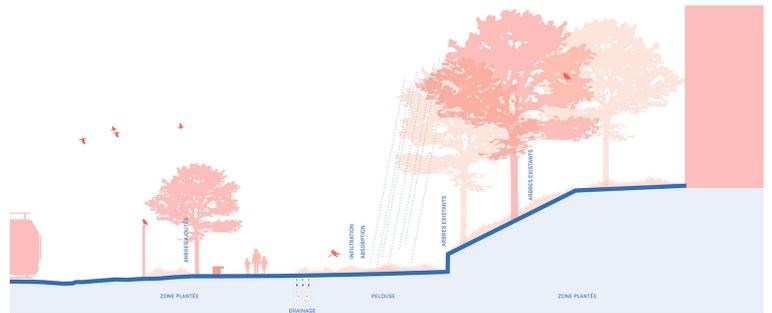
Les revêtements imperméables sont limités et des blocs de drainage en sable sont mis en place le long des sentiers pour assurer l'infiltration de l'eau.

La maison du gardien correspond aux exigences de la construction passive, dispose d'un toit vert et d'une citerne d'eau de pluie.

L'assainissement du sol améliore la qualité de l'écosystème.

Une structure de base des plantations, amenée à se développer dans les années à venir, est mise en place.

Une gestion différenciée est mise en oeuvre, notamment un fauchage approprié permettant d'éradiquer les espèces envahissantes au profit du développement et de la diversification des espèces appropriées au milieu



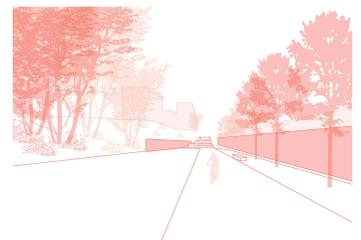
Esthétique: Imaginer des ambiances variées dans un ensemble homogène

La réhabilitation d'une friche urbaine a un impact positif sur le cadre de vie pour l'ensemble du quartier.

L'aménagement du parc est simple et fonctionnel avec un éclairage et un mobilier intégré et sobre. Différentes ambiances marquent les séquences spatiales du parc.

Néanmoins l'aménagement crée une valeur d'ensemble pour tout le parc. Le lien visuel avec la ligne de chemin de fer 28 est gardé ainsi qu'une perspective vers l'ancienne maison communale de Laeken.

Le chemin de fer reste visible depuis le parc et certains équipements de jeux font référence aux origines ferroviaires du site en créant des structures en bois 'brut'. Quelques actes de vandalisme sont toutefois à déplorer.



Références



© Suède 36

Parc Bonnevie

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Suède 36
- **Client:** Bruxelles-Environnement
- **Réalisations:** 2011

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [processus](#)

[En savoir plus](#)



© www.campuspoornoord.be

Park Spoor Noord

- **Lieu:** Anvers
- **Concepteur:** ecchi-Viganò, ARA
- **Client:** Ville d'Anvers
- **Réalisations:** 2009

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [écosystème](#), [maillage](#), [partage](#) et [processus](#)

[En savoir plus](#)



© Alive Architecture

Parckfarm

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Alive Architecture & Taktyk (curateurs)
- **Client:** Bruxelles Environnement
- **Réalisations:** 2014

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [économie](#) et [processus](#)

[En savoir plus](#)



© Michiel de Cleene

Park System

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** MS-A
- **Client:** Commune d'Ixelles - Contrat de quartier Sceptre
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [écosystème](#)

[En savoir plus](#)



© Artgineering

Park Belle Vue

- **Lieu:** Louvain
- **Concepteur:** Artgineering
- **Client:** Ville de Louvain
- **Réalisations:** 2017

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© w110.bcn.cat

Superkilen

- **Lieu:** Copenhague
- **Concepteur:** Big
- **Client:** Ville de Copenhague
- **Réalisations:** 2013

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Présenter le projet aux habitants

- [Processus - 1.2](#)

Intégrer le projet dans le schéma directeur Tour et Taxis et la vision d'un grand parc régional

- [Processus - 1.3](#)

Réaliser une coulée verte en plusieurs phases

- [Processus - 1.3](#)

Surveiller minutieusement le projet afin de respecter le planning et le budget

- [Processus - 1.3](#)

Point(s) à améliorer

Mettre en place un processus de participation plus approfondi

- [Processus - 1.2](#)



Economie

Limitier les cou ts d'entretien et de gestion en insis- tant sur la simplicité et la robustesse du design

- [Economie - 2.1](#)

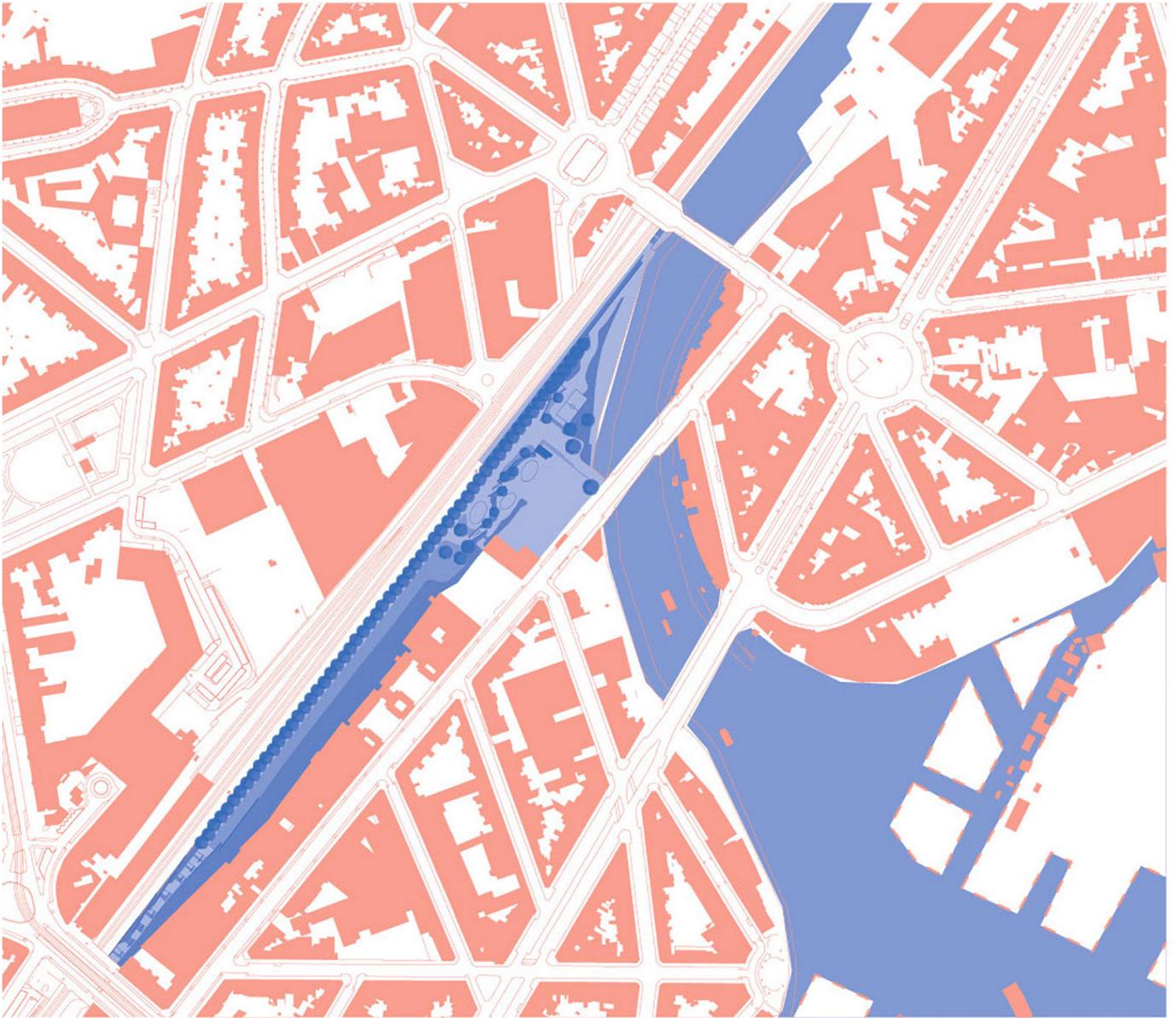
Relier les lieux de de veloppement é conomique exis- tants et potentiels

- [Economie - 2.2](#)

Point(s) à améliorer

Considérer les possibles développements économiques (petit horeca) dans le parc

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

S'inscrire dans une vision d'ensemble afin de créer une coulée verte plus large

- [Maillage - 3.1](#)

Se connecter aux Itinéraires cyclables régionaux

- [Maillage - 3.2](#)

Réaliser un nouvel espace public vert, intégré au maillage vert, dans un quartier sous-équipé

- [Maillage - 3.2](#)

Créer une liaison de mobilité active entre les noeuds multimodaux Belgica et Pannenhuis

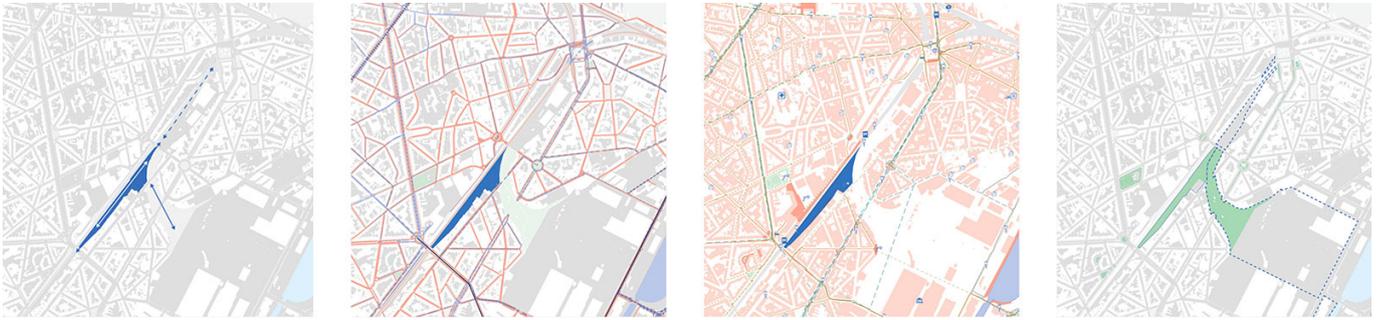
- [Maillage - 3.3](#)

Créer une relation bien définie et cohérente avec les nouveaux et futurs développements, notamment sur le site de Tour et Taxis et le long des voies de métro

- [Maillage - 3.4](#)

Intégrer l'escalier d'entrée comme partie intégrante de l'espace public

- [Maillage - 3.5](#)



Partage

Créer des zones de jeux et de sport pour tout les âges

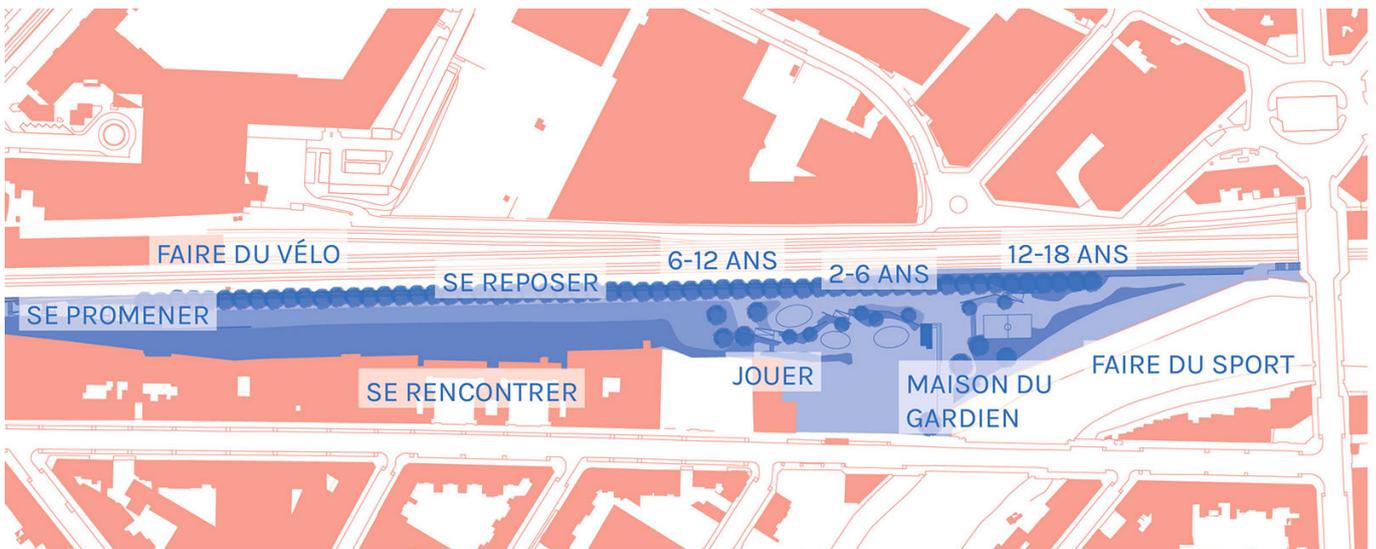
- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.6](#)

Rendre le parc accessible aux PMR en y intégrant un système de pentes

- [Partage - 4.2](#)

Créer un cheminement agréable pour les modes actifs entre deux les deux noeuds multimodaux

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.2](#)



Ecosystème

Renforcer le maillage vert régional

- [Ecosystème - 5.1](#)

Développer la biodiversité au cours des années

- [Ecosystème - 5.1](#)
- [Ecosystème - 5.6](#)

Permettre l'infiltration de l'eau en utilisant des revêtements perméables

- [Ecosystème - 5.2](#)
- [Ecosystème - 5.6](#)

Installer un système de blocs de drainage

- [Ecosystème - 5.2](#)

Utiliser des matériaux durables

- [Ecosystème - 5.3](#)

Construire une maison des gardiens du parc passive

- [Ecosystème - 5.3](#)
- [Ecosystème - 5.4](#)

Exclure les espèces envahissantes par un fauchage approprié

- [Ecosystème - 5.4](#)

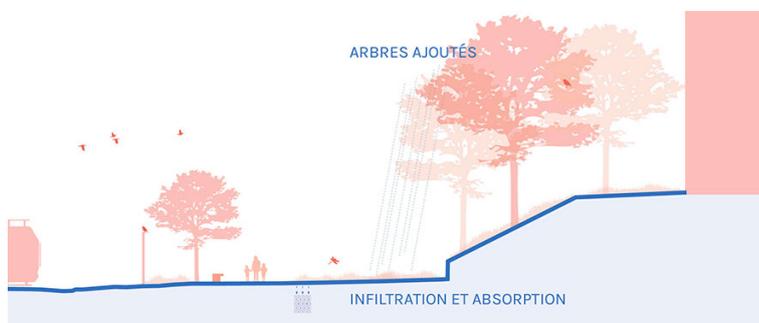
Encourager les modes actifs par un aménagement confortable

- [Ecosystème - 5.7](#)

Point(s) à améliorer

Impliquer les habitants aux initiatives éco-responsables liées à cet espace

- [Ecosystème - 5.5](#)



Esthétique

Préserver les perspectives

- [Esthétique - 6.1](#)

Prévoir des matériaux simples et fonctionnels

- [Esthétique - 6.2](#)

Donner différentes ambiances aux espaces tout en gardant une unité

- [Esthétique - 6.2](#)

Faire référence aux origines ferroviaires dans les espaces de jeux

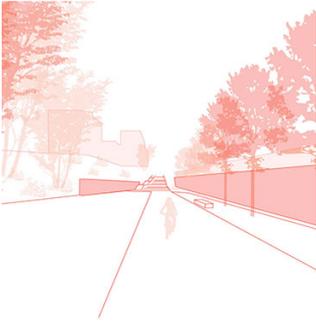
- [Esthétique - 6.3](#)

Garder un lien visuel avec le chemin de fer

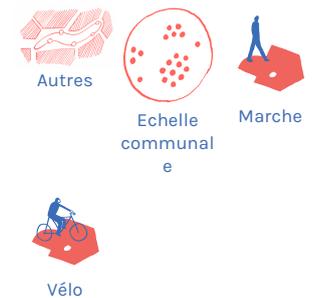
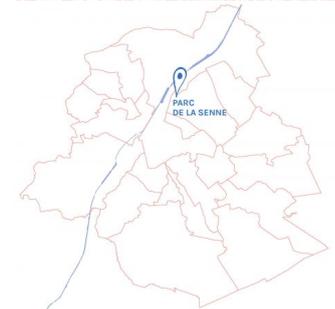
- [Esthétique - 6.3](#)
- [Esthétique - 6.5](#)

Transformer un résidu d'infrastructure en un nouvel espace public (

- [Esthétique - 6.3](#)



Parc de la Senne



- **Lieu:** Schaerbeek, Bruxelles
- **GPS:** 50.86904 4.361336
- **Année:** 2011-2016
- **Superficie:** 1,6km linéaire
- **Tissu urbain:** Liaison verte en intérieur d'îlot
- **Concepteur:** La Compagnie du Paysage, InfraServices (BET), Agence ON (Concepteur lumière), Cabinet Gerphau (Sociologie urbaine), HSP (Juristes), Montois Partners (Architectes), Carve (Jeux).
- **Entrepreneur:** De Dender
- **Maître d'ouvrage:** Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE)
- **Montant des travaux:** 6.500.000 euros

En 2010, la trace de l'ancien lit de la Senne se distingue dans le tissu urbain. Cette zone forme une bande continue en intérieur d'îlot, adjacente aux jardins et aux cours des bâtiments. Ce site a déjà été aménagé en parc, mais fut fermé dans les années quatre-vingt. Le site est alors laissé à l'abandon. Il se situe dans la commune de Schaerbeek et de Bruxelles.



En 2016, l'ancien lit de la Senne est devenu un espace public de haute qualité. Le sol est dépollué et les potentiels du lieu sont exploités pour créer un parc linéaire rassemblant une multitude de fonctions. De cette façon, cette zone devient non seulement une voie pour les modes actifs mais aussi un lieu de promenade et de rencontre.



Ligne du temps

1930-2012



1930-35



1952



1970



1971

2016



2015



2016

Processus: Évaluer chaque phase afin d'améliorer les prochaines

L'aménagement du parc de la Senne s'inscrit dans le contrat de quartier durable Masui initié par la ville de Bruxelles. Le projet fait l'objet d'un marché négocié avec publicité. Un sociologue faisant partie de l'équipe de maîtrise d'oeuvre a mis en place une démarche participative avec les habitants sous forme de réunion

publique et de concertation. L'avis des participants a notamment été pris en compte pour la conception des aires de jeux et de

sports. En coopération avec l'entreprise réalisant les travaux d'aménagement, des ateliers de plantation ont été organisés sur site avec les enfants des écoles à proximité. La restauration de certains murs privatifs riverains du parc a été réalisée.

Le parc est développé en trois phases dont une première a été clôturée en 2016. Les deux prochaines phases sont actuellement en cours. Elles prennent en compte l'évaluation de la première phase afin d'améliorer certains aspects.

Cadre formel

Cadre informel

Situation 2006



Contrat de quartier



Contrat de quartier

Avant projet

Réunion publique



Architecte, sociologue, habitants, maître d'oeuvre, autres intéressés

Projet définitif

Concertation



Permis



Aménagement 2016

Tronçon 1



Travaux aux murs privatifs
Ateliers de plantation
image

Tronçon 2

Tronçon 3

Economie: Promouvoir l'intérieur d'îlot comme nouvelle façade de la ville

Le budget à la disposition des architectes paysagistes leur a permis de choisir des techniques et des matériaux de qualité adéquats par rapport aux objectifs de durabilité du projet. Le budget dégagé, répondant aux ambitions du parc, a permis aux aménageurs de respecter les budgets et les délais en phase travaux. Le développement d'un nouvel espace public en intérieur d'îlot peut également offrir des opportunités pour reconsidérer cette façade arrière de la ville.

Le parc a pour but de devenir un espace au bénéfice des habitants, ainsi qu'un espace accueillant pour les visiteurs extérieurs (attirés notamment par les commerces présents dans le quartier). Le parc augmente l'attractivité du quartier et ouvre de nouvelles opportunités de développement économique à proximité des entrées et placettes aménagées aux intersections avec la voirie.

Le parc est fermé la nuit afin d'éviter les intrusions et de limiter le vandalisme.



Maillage: Reconnecter les espaces verts à l'échelle locale et régionale

Le parc de la Senne s'intègre dans le maillage vert régional et crée un couloir de mobilité active qui relie le parc Gaucheret au parc du 21 Juillet. Il se connecte aux itinéraires cyclables régionaux (ICR) à aménager, notamment l'itinéraire entre le palais de Bruxelles et celui de Laeken et la rocade A qui comprend le centre de Bruxelles-Ville, Saint-Josse, une partie de Schaerbeek ainsi que le quartier Européen. Le parc de la Senne s'intègre aussi au 'plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public' (PAVE).

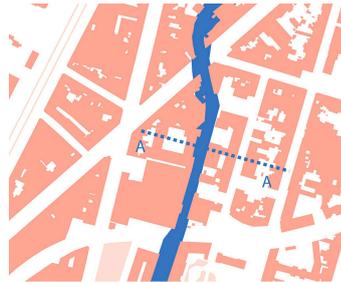
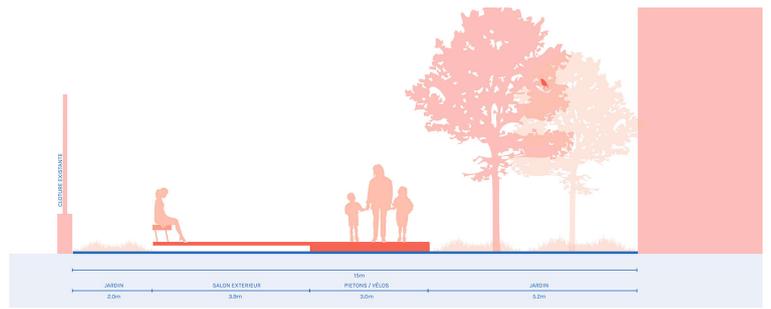
Lorsque la configuration des lieux le permet, le parc s'élargit afin de créer des lieux de rencontre et des aires de repos. Aux intersections avec la voirie, une placette est aménagée. Le parc vient combler un réel manque d'espace vert et public dans un quartier densément peuplé. Les fonctions du parc sont liées aux fonctions adjacentes, comme le potager pédagogique et l'aire de jeu pour l'école primaire. Quelques accès aux parcelles privées sont aménagés. Ces accès renforcent l'animation du parc et permet d'accroître le maillage spatial.



Partage: Repenser le parc à travers ses différentes fonctions

Le parc comporte quatre type d'espaces: les séquences naturelles, les espaces ludiques, les places jardinées et les espaces cultivés.

Chaque espace thématique décline de manière différenciée le rôle de rencontre et permet une diversité d'usages et d'usagers. La passerelle en béton est agréable pour les cyclistes et facilement accessible aux PMR.



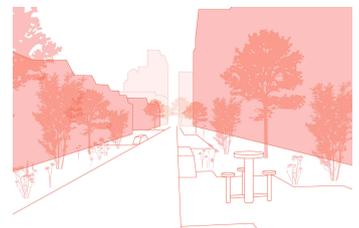
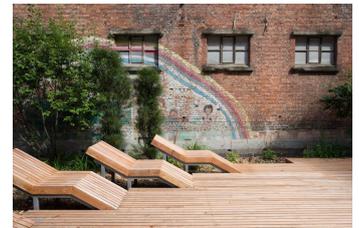
Esthétique: dessiner un élément simple et continu comme lien à travers le parc

La passerelle linéaire qui parcourt les différentes séquences connecte tout le parc. C'est un élément très simple en bois et béton qui peut s'étendre et se transformer en espace de repos, en espace de jeux...

Des interventions sur les murs riverains du parc sont proposées. Les murs sont d'ailleurs nettoyés, repeints, voire reconstruits. Des oeuvres d'arts et des murs végétaux sont intégrés. Certains bâtiments industriels sont bien visibles depuis le parc créant dès lors une ambiance particulière en rappelant l'histoire du quartier. Au troisième tronçon (qui n'est pas encore réalisé), les vestiges du pont qui passait au-dessus de la Senne seront également préservés et valoriser comme patrimoine industriel du lieu.

Toutefois, on peut y regretter un lien trop ténu avec l'histoire de la Senne sur ce site.

Les séquences du parc sont agencées en vue d'optimiser l'intégration dans le tissu et limiter les nuisances vis-à-vis des riverains. Par exemple, les séquences ludiques avec des aires de jeux sont implantées face aux façades aveugles et dans des zones moins résidentielles.



Références



© Guilhem Vellut

Coulée verte René-Dumont / Promenade plantée

- **Lieu:** Paris
- **Concepteur:** Jacques Vergely et Philippe Mathieux
- **Réalisations:** 1988

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Atelier le Balto

Le Jardin Sauvage

- **Lieu:** Paris
- **Concepteur:** Atelier le Balto
- **Client:** Palais de Tokyo
- **Réalisations:** 2002

Cette référence a été sélectionnée pour l'ambition [partage](#)



© Beyond My Ken

Highline

- **Lieu:** New York
- **Concepteur:** Field Operations, Diller Scofidio + Renfro et Piet Oudolf
- **Client:** City of New York
- **Réalisations:** 2009

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Suède 36

Parc Marconi

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Suède 36
- **Client:** Commune de Forest
- **Réalisations:** 2014

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



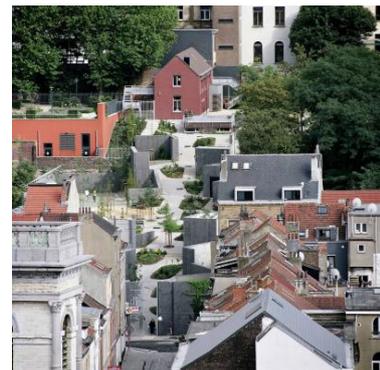
© John Francis Collins

John Francis Collins Park

- **Lieu:** Philadelphia
- **Concepteur:** John Francis Collins
- **Réalisations:** 1979

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [partage](#)

[En savoir plus](#)



© Michiel de Cleene

Parc Reine-Verte

- **Lieu:** Bruxelles
- **Concepteur:** Erik Dhont landscape architect, ARBR Architecten, SCES Engineering
- **Client:** Commune de Schaerbeek - Renovas

- **Réalisations:** 2007

Cette référence a été sélectionnée pour les ambitions [maillage](#) et [processus](#)

[En savoir plus](#)

Synthèse

Processus

Développer le programme du parc par un processus de participation

- [Processus - 1.2](#)

Organiser des ateliers de plantation avec l'entrepreneur

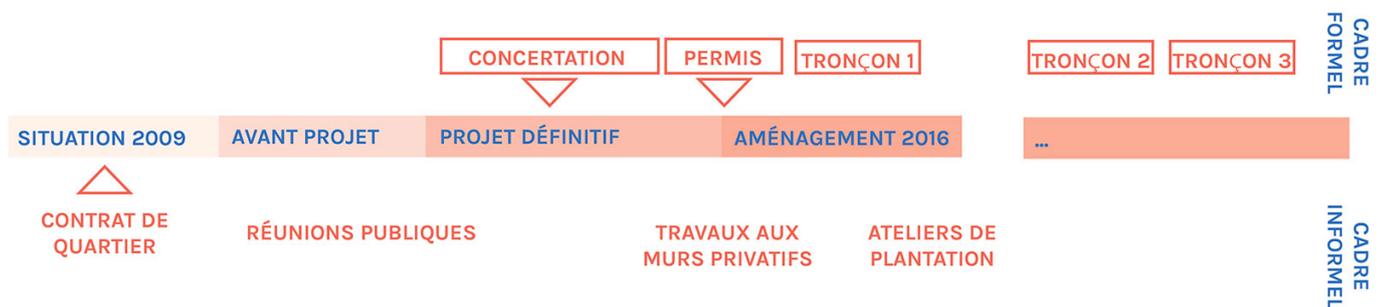
- [Processus - 1.2](#)

Profiter du Contrat de Quartier Durable pour initier un nouveau projet

- [Processus - 1.3](#)

Phaser les aménagements et capitaliser les enseignements des phases précédentes

- [Processus - 1.3](#)



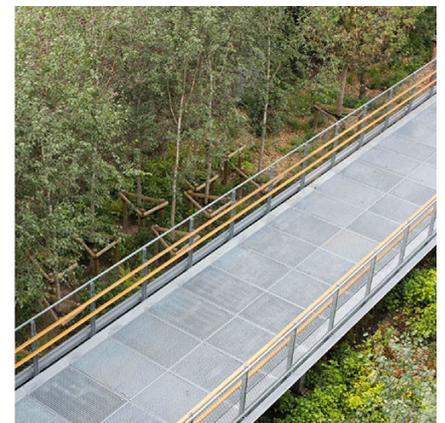
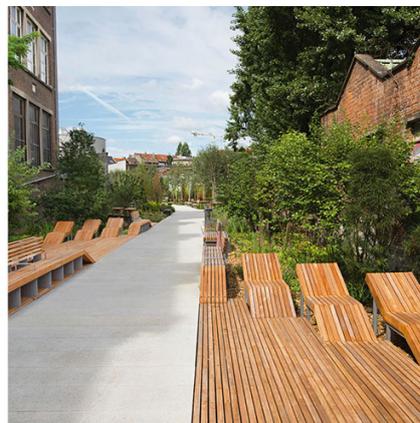
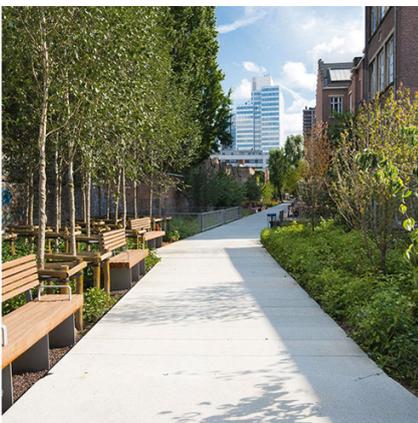
Economie

Prévoir un budget correspondant aux exigences de durabilité permettant de choisir des matériaux durables et qualitatifs

- [Economie - 2.1](#)

Offrir des possibilités de développement économique aux entrées et aux intersections du parc

- [Economie - 2.2](#)



Maillage

Étendre le maillage vert régional

- [Maillage - 3.2](#)

Se connecter au réseau structurel piétonnier (PAVE) et aux Itinéraires cyclables régionaux (ICR) à construire

- [Maillage - 3.2](#)
- [Maillage - 3.3](#)

Lier les espaces verts et les espaces publics dans ce quartier sous-équipé

- [Maillage - 3.4](#)

Créer des liens et synergies avec les fonctions adjacentes, par exemple le potager et l'aire de jeu à l'école (

- [Maillage - 3.4](#)

Créer des nouveaux passages dans certains immeubles afin de renforcer le maillage piéton

- [Maillage - 3.3](#)



Partage

Créer un "couloir" de mobilité active

- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.2](#)

Développer des séquences différenciées, intégrant des fonctions variées et collectives

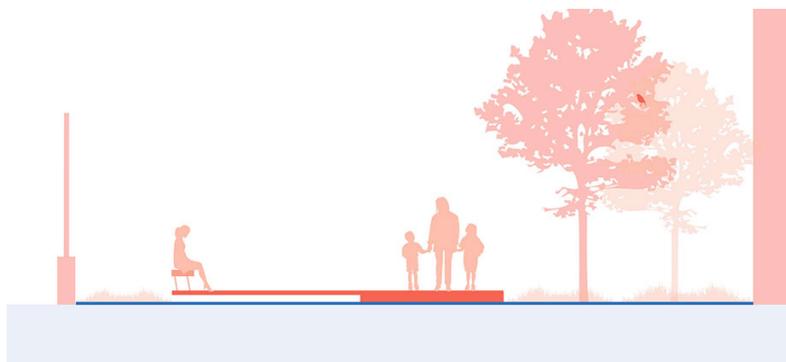
- [Partage - 4.1](#)
- [Partage - 4.6](#)

Créer une passerelle facilement accessible aux PMR et aux cyclistes

- [Partage - 4.2](#)

Limiter les nuisances pour les habitants pendant les heures d'ouverture du parc

- [Partage - 4.7](#)



Ecosystème

Contribuer à la biodiversité du maillage vert en créant des zones et des milieux différents (secs et humides)

- [Ecosystème - 5.1](#)

Créer un nouveau lien dans le maillage vert

- [Ecosystème - 5.1](#)

Intégrer des espèces de plantes locales et régionales

- [Ecosystème - 5.3](#)

Limiter les zones imperméables

- [Ecosystème - 5.2](#)

Récupérer les eaux de voirie afin de permettre l'arrosage des espaces verts en période de sécheresse

- [Ecosystème - 5.2](#)

Utiliser des matériaux locaux, certifiés et récupérés

- [Ecosystème - 5.3](#)

Installer des potagers collectifs et pédagogiques

- [Ecosystème - 5.6](#)

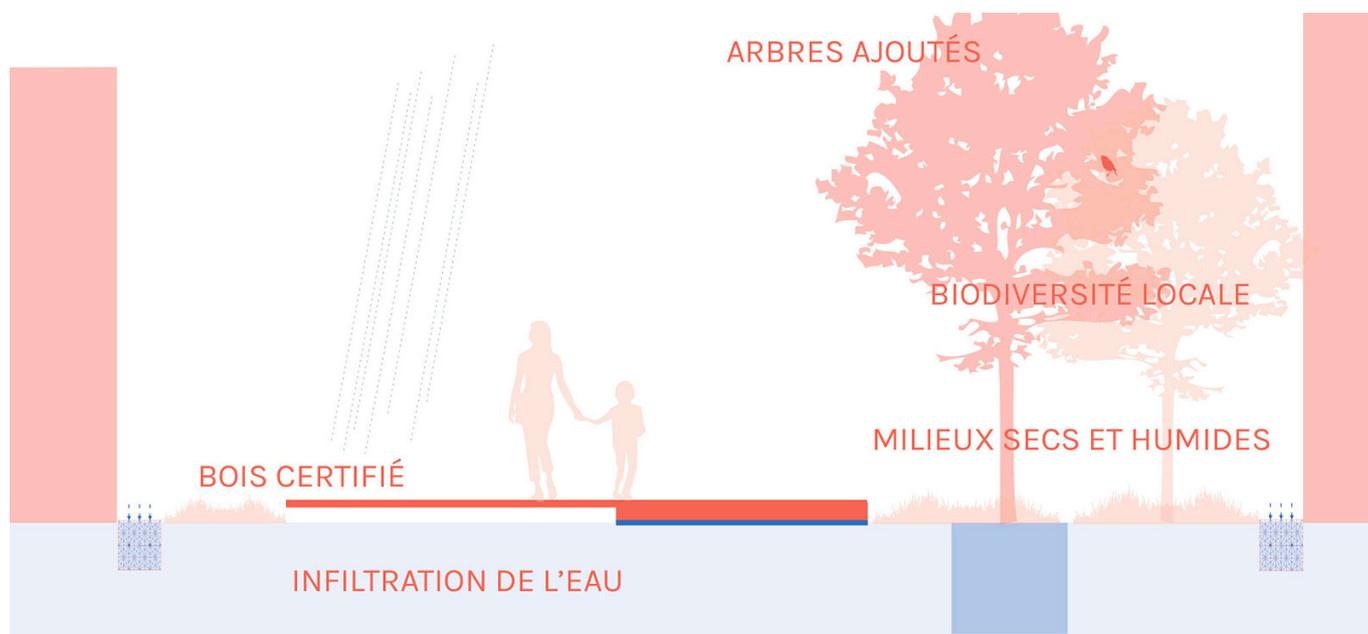
Prendre en compte le passage des véhicules d'entretien

- [Ecosystème - 5.4](#)

Point(s) à améliorer

Créer un référent à la Senne

- [Ecosystème - 5.2](#)



Esthétique

Aménager une passerelle linéaire et uniforme qui assure une continuité du parcours et se transforme selon les usages

- [Esthétique - 6.1](#)

- [Esthétique - 6.2](#)

Revaloriser les murs aveugles, par des interventions artistiques par exemples

- [Esthétique - 6.3](#)
- [Esthétique - 6.6](#)

Garder l'ambiance des anciens bâtiments industriels adjacents

- [Esthétique - 6.3](#)

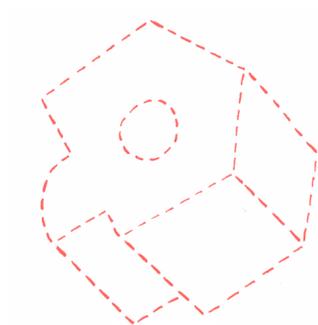
Point(s) à améliorer

Établir un lien avec l'histoire du lieu et la présence de la Senne

- [Esthétique - 6.3](#)



Prospection



Les exemples bruxellois qui sont illustrés dans ce Guide sont tous situés dans les tissus de la ville constituée, c'est-à-dire la ville issue de phases d'urbanisation de la fin du XIX^{ème} siècle, début du XX^{ème} siècle.

Il s'agit d'exemples qu'on peut nommer à partir du vocabulaire de la ville traditionnelle : places locales et régionales, boulevards, rues, etc... ils sont caractéristiques d'espaces publics « en ville », bordés d'immeubles ou maisons et ils contribuent à la définition et à l'animation de ceux-ci.

Ces sont des exemples choisis pour leur caractère exemplaire au niveau du processus de conduite de projet mais aussi au niveau des résultats obtenus. Ce sont aussi des exemples basés sur des types d'espaces publics qu'on peut retrouver dans la plupart des communes bruxelloises. Dans ce sens ils possèdent une certaine dimension d'exemplarité et de reproductibilité.

Ce faisant, il n'y a pas dans cette sélection de volonté de vouloir limiter la diversité des types des espaces publics bruxellois à ces exemples. Les auteurs de cet ouvrage ont pleinement conscience que l'urbanisation de la ville au cours du XX^{ème} siècle a conduit à la production de nouveaux types mais plus encore à de nouvelles déclinaisons et formes d'aménagement démontrant ainsi l'ampleur de leur potentiel.

Pensons aux espaces publics des cités-jardins bruxelloises, aux espaces publics des quartiers résidentiels de deuxième couronne de ville, aux espaces publics des pôles d'activités économiques ou encore plus largement aux espaces ouverts des ensembles habités issus de l'urbanisme moderne des années '60 et '70.

Depuis peu, l'enjeu des nouveaux quartiers à développer sur d'anciennes friches de la ville permet également de repenser les paradigmes de l'aménagement des rues, places, etc...et d'inventer de nouveaux aménagements en y intégrant dès leur conception des préoccupations environnementales et sociétales (gestion de l'eau, partage innovant des espaces publics, etc.) Pour ces catégories d'espaces, nous pensons cependant que les bonnes pratiques sont également à chercher ailleurs que dans les limites du territoire bruxellois.

En effet, compte tenu de son exigüité et des priorités d'aménagement principalement axées sur la mobilité et la politique de rénovation urbaine, les bonnes pratiques sont limitées et l'exemplarité de certains aménagements ne peut en tout cas être démontrée selon les ambitions avancées dans ce guide

Non loin de Bruxelles, cependant, des projets intéressants peuvent être visités et constituer des références intéressantes à explorer au niveau conceptuel.



© Maxwan Architects

[Spoelberchplein, Machelen \(MO : Commune de Machelen – CO : Maxwan architects\)](#)

Type : Parvis

A Machelen, les architectes-urbanistes de Maxwan ont revisité l'espace public d'un lotissement

caractéristique d'un tissu résidentiel peu structuré et de basse densité, en particulier en réalisant un aménagement paysager partagé, qui revoit l'accaparement de l'espace public par la voiture au profit des modes doux.



© Filip Dujardin

[Projet IGLO, Antwerpen \(MO : Ville d'Anvers - CO : Technum\)](#)

Type : Rue

A Anvers, dans le cadre du projet urbain IGLO (pour InterGeneratieel Project LinkerOever), les urbanistes de Technum créent une promenade urbaine structurée introduisant un espace public hiérarchisé au sein d'une maille moderne du quartier Linkeroever, un quartier caractérisé par un urbanisme de barres et de tours. Cette promenade urbaine linéaire introduit une hiérarchie et devient le support privilégié de déplacements pour modes actifs. Elle dessert également une série de nouveaux équipements publics, implantés tout le long de la nouvelle promenade aménagée.



© Bureau Bas Smets

[Nieuw Zuid, Antwerpen \(MO : Ville d'Anvers - CO : Bas Smets\)](#)

Type : Rue

A Anvers toujours, dans le cadre du nouveau quartier résidentiel Antwerpen-Nieuw Zuid, le paysagiste bruxellois Bas Smet entreprend la mise en place d'un maillage d'espaces publics desservant le maillage de rues du nouveau quartier. Les espaces publics sont principalement aménagés en fonction des modes actifs et tolèrent toutefois un usage limité pour les voitures.



© BUUR

[IMEC, Leuven \(MO : IMEC - CO : BUUR\)](#)

Type : Croisement

A Leuven, dans le cadre de l'implantation du nouvel incubateur IMEC, les urbanistes de BUUR proposent la reconfiguration d'une infrastructure routière pour faciliter l'accessibilité de celui-ci aux modes actifs et aménagent un espace public urbain et paysager au pied du nouvel immeuble afin d'ancrer celui-ci dans l'ensemble du parc d'activités Arenberg.

Références



© BUUR

IMEC

- **Lieu:** Ville de Louvain
- **Architecte:** BUUR
- **Client:** IMEC



© Maxwan Architects

Spelberchplein

- **Lieu:** Machelen
- **Architecte:** Maxwan architects
- **Client:** Commune de Machelen



© Bureau Bas Smets

Nieuw Zuid

- **Lieu:** Anvers
- **Architecte:** Bas Smets
- **Client:** Ville d'Anvers



© Filip Dujardin

Project IGLO

- **Lieu:** Anvers
- **Architecte:** Technum
- **Client:** Ville d'Anvers

Crédits

Auteurs

Bénédicte Dawance, [Creat – Faculté LOCI,UCL](#)

Aglaée Degros, [Artgineering](#)

Julie Denef, [Creat – Faculté LOCI,UCL](#)

Annelies Kums, [Cosmpolis – VUB & Departement Architectuur – KUL Campus Sint-Lucas](#)

Benoit Moritz, [LoUIsE – Faculté d’Architecture de l’ULB](#)

Isabelle Selleslag, [Artgineering](#)

Sarah van Apeldoorn, [Artgineering](#)

Pierre Vanderstraeten, [Creat – Faculté LOCI,UCL](#)

Stephanie Van Doosselaere, [LoUIsE – Faculté d’Architecture de l’ULB](#)

Comité scientifique

Dag Boutsen, [KUL Campus Sint-Lucas](#)

Benoit Moritz, [LoUIsE – Faculté d’Architecture de l’ULB](#)

Michael Ryckewaerts, [Cosmpolis – VUB & Departement Architectuur](#)

Pierre Vanderstraeten, [Creat – Faculté LOCI,UCL](#)

Veronica Cremasco

Comité d’accompagnement

Sofie Bullynck, [Cabinet du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics Pascal Smet](#)

Martine Cantillon, [Bruxelles Environnement](#)

Milène Deneubourg, [Perspective](#)

Benoit Dupriez, [Bruxelles Mobilité](#)

Justine Harzé, [Cabinet du Ministre du développement territorial Rudy Vervoort](#)

Lauriane Lauhery, [Bruxelles Développement Urbain](#)

Fabienne Lontie, [Team Bouwmeester](#)

Jeremy Onkelinx, [Cabinet du Ministre du développement territorial, Rudy Vervoort](#)

Mathieu Vrebosch, [Bruxelles Propreté](#)

[Cabinet du Ministre de l’Environnement, Céline Frémault](#)

[Cabinet du Ministre de la propreté publique, Fadila Laanan](#)