Andruskaite Monika

Bourguignon Marie

Canbilen Ilyas

Coen Téa

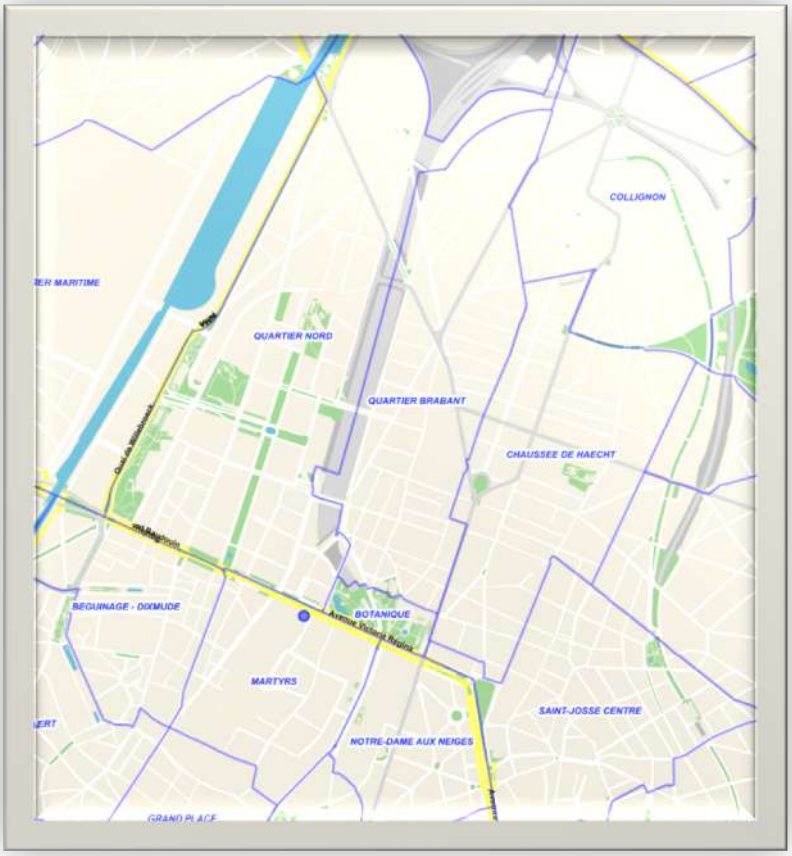
Elhaydi Yasmine

Oulouan Ismaël

Atelier : Bye Bye Petite ceinture

Groupe 3 : Northeast – Botanique – Madou

Michel Hubert



UNIVERSITÉ SAINT-LOUIS BRUXELLES

Année d'étude 2017 – 2018

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE 4

PREMIERE PARTIE : LES CARACTERISTIQUES DES QUARTIERS- FACTSHEET 5

DEUXIEME PARTIE : DEFINITION DES ENJEUX CLES 7

I. LA PETITE CEINTURE COMME FRONTIERE ENTRE LES QUARTIERS 7

II. UNE MEILLEURE COHABITATION DES DIFFERENTS MOYENS DE DEPLACEMENT 7

1. UNE MEILLEURE MOBILITE POUR LES CYCLISTES 7

2. UNE MEILLEURE MOBILITE POUR LES PIETONS 8

III. L'AMENAGEMENT DES ESPACES URBAINS 9

1. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS. 9

2. UN BESOIN DE DIVERSITE FONCTIONNELLE 9

IV. L'ACCESSIBILITE A UN ESPACE VERT DE QUALITE 10

V. LA REDUCTION DES NUISANCES SONORES ET ENVIRONNEMENTALES PRODUITES PAR LA CIRCULATION AUTOMOBILE 11

TROISIEME PARTIE : RELEVE DES PROJETS 11

I. LA RÉNOVATION DES BOULEVARDS 12

II. LE PROJET IMMOBILIER BELAIR: 13

QUATRIEME PARTIE : PERSPECTIVES D'ACTION 15

I. LES PISTES D'ACTIONS ENVISAGEES 15

1. LES PERSPECTIVES AU NIVEAU STRUCTUREL ET REGIONAL 15

A. La réduction de la pression automobile 15

B. Améliorer la mobilité 16

C. Reconnecter les quartiers 16

2. LA TRANSITION VERS UNE VILLE VERTE ET DURABLE 17

3. RENDRE LES ESPACES PUBLICS PLUS ATTRACTIFS 18

A. Plus d'activités socio-culturelles, touristiques et commerciales 18

B. Repenser la diversité fonctionnelle 19

II. RESUME 19

CONCLUSION **21**

I. NOS ENSEIGNEMENTS **21**

II. LES PISTES DE SOLUTIONS **21**

III. POUR ALLER PLUS LOIN **22**

ANNEXES **23**

I. LES INDICATEURS STATISTIQUES : **23**

1. NOS QUARTIERS 23

2. LES INDICATEURS RETENUS 23

A. Analyses statistiques particulières 25

Quartier nord : 25

Quartier Béguinage – Dixmude : 27

Quartier Martyrs : 30

Quartier Botanique : 31

Quartier Notre-Dame-aux-Neiges : 32

Quartier Saint Josse centre : 35

Quartier Chaussée de Haecht: 37

Quartier Brabant: 39

B. Conclusion transversale 41

II. OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN **42**

Quartier Nord : 42

Quartier Béguinage-Dixmude : 48

Quartier Botanique : 53

Quartier Martyrs : 57

Quartier Notre-Dame-aux-Neiges : 62

Quartier Saint-Josse centre : 66

Entretien avec Koen Van Ryckeghem : 71

BIBLIOGRAPHIE **72**

INTRODUCTION GENERALE

Dans le cadre de notre atelier de 3ème BA, associé au projet de Bye bye Petite ceinture, nous nous sommes lancés dans un projet de grande envergure qui demande un travail titanesque que ce soit au niveau de l'imaginaire ou sur le terrain et qui implique nécessairement différents niveaux : politique, sociologique, statistique, urbanistique, communicationnel et encore bien d'autres.

Nous avons opérés un focus sur la portion de la Petite ceinture « Yser-Madou » qui traverse les quartiers Nord, Béguignage-Dixmude, Botanique, Martyrs, Notre-Dame-aux-Neiges, Chaussée de Haecht, Brabant et Saint-Josse centre[1].

Dans un premier temps, nous avons réalisés une analyse statistique qui nous a permis d'appréhender les quartiers étudiés dans une approche plutôt sociologique (*cfr* Annexe 1). Ensuite, nous sommes allés sur le terrain pour réaliser différentes observations à différents moments ce qui nous a permis d'avoir une idée précise sur les conditions de mobilité à l'entour et à travers ces quartiers (*cfr* Annexe 2). Ces deux analyses nous ont permis de réaliser un factsheet reprenant les éléments clés et transversaux concernant les quartiers de notre portion de la Petite ceinture (*cfr* Première partie).

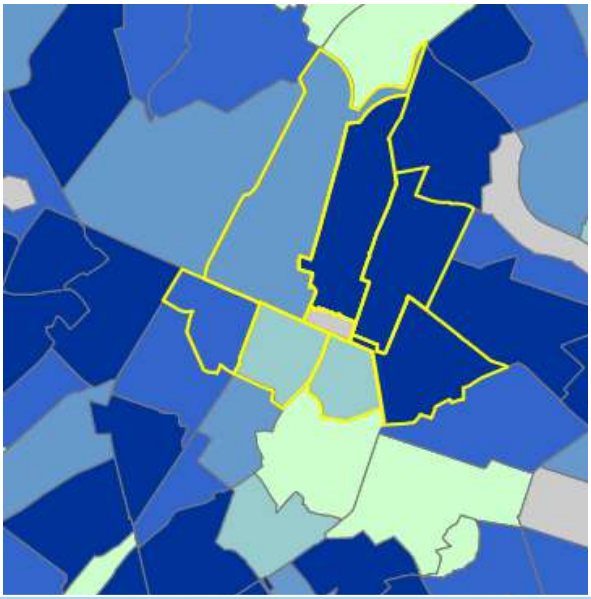
En outre, ces premières appréhensions nous ont permis de dresser une première liste des enjeux clés de nos quartiers, qui a ensuite été étoffée grâce à la journée atelier du 7 décembre 2017 dédiée à notre portion de la Petite ceinture (*cfr* Deuxième partie). Dès lors, nous avons fait un relevé des projets déjà réalisés et en cours de réalisation (*cfr* Troisième partie) de façon à avoir une vision claire des pistes de solution à proposer ainsi que des améliorations déjà réalisées (*cfr* Quatrième partie).

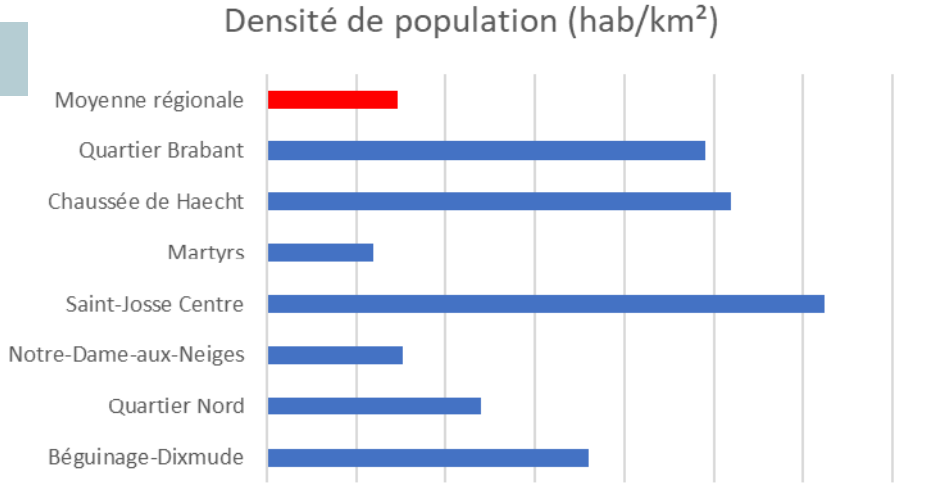
Enfin, nous terminerons par une conclusion reprenant à la fois nos enseignements et l'enrichissement personnel que nous avons tirés de ce travail, ainsi qu'un focus sur les pistes de solution à nécessairement approfondir et des thématiques qui peuvent permettre d' « aller plus loin» ; dont certaines seront présentées par l'ensemble des étudiants de notre atelier lors d'une journée « présentation » le vendredi 4 mai 2018.

[1] Les dénominations de ces quartiers sont propres à la plateforme du Monitoring des quartiers. Pour prendre connaissance des différentes limites de ces quartiers voyez : www.monitoringdesquartiers.be

PREMIERE PARTIE : LES CARACTERISTIQUES DES QUARTIERS- FACTSHEET

Démographie du Quartier

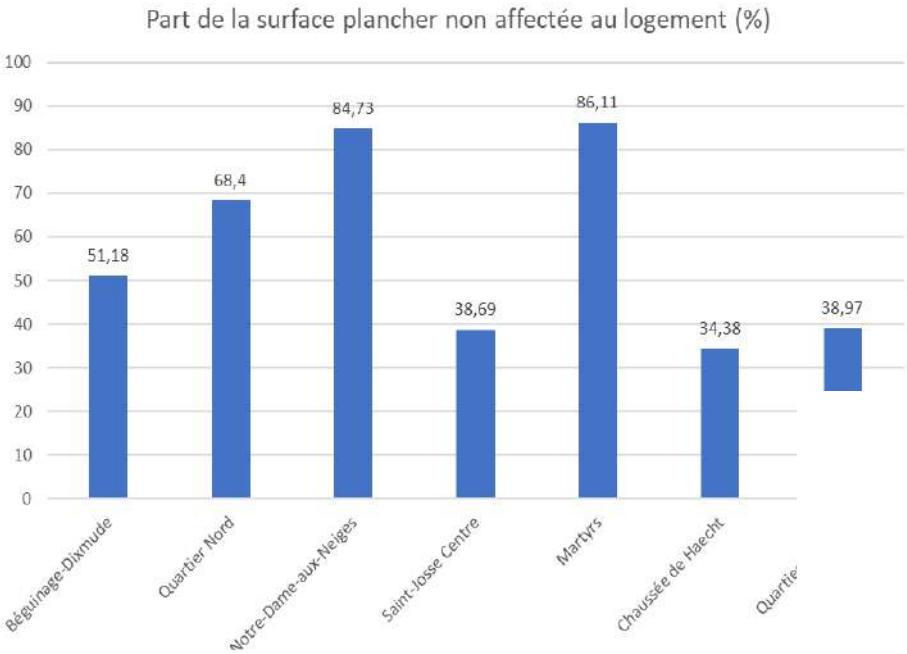




Source: Monitoring des quartiers

Les quartiers analysés ont pour la plupart une densité de population supérieure à la moyenne régionale. On observe néanmoins que les quartiers à l'intérieur du pentagone ont une plus faible densité que ceux à l'extérieur.

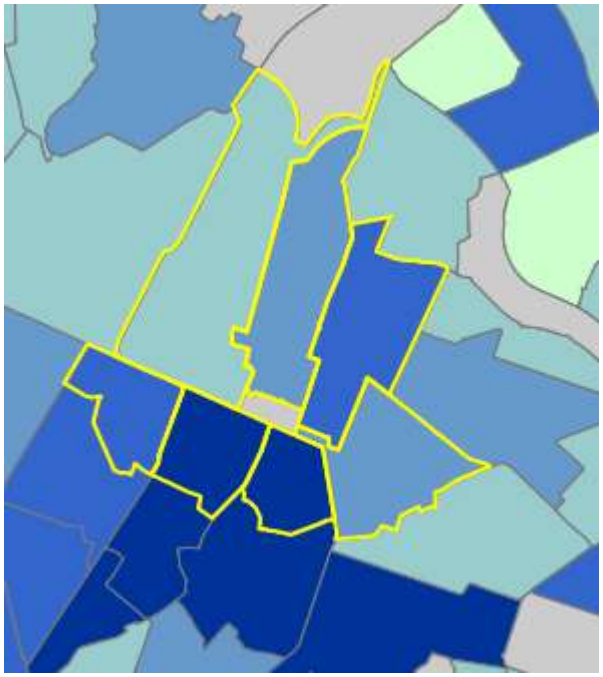
Utilisation de l'espace



Source: Monitoring des quartiers

Les quartiers du Nord-Est (Quartier Brabant, Saint-Josse centre, Chaussée de Haecht) sont ceux qui ont le plus faible pourcentage attribué aux bureaux mais c'est aussi ceux-ci qui ont les plus grandes densités de population.

Nombre de commerces par habitant (par 1000)



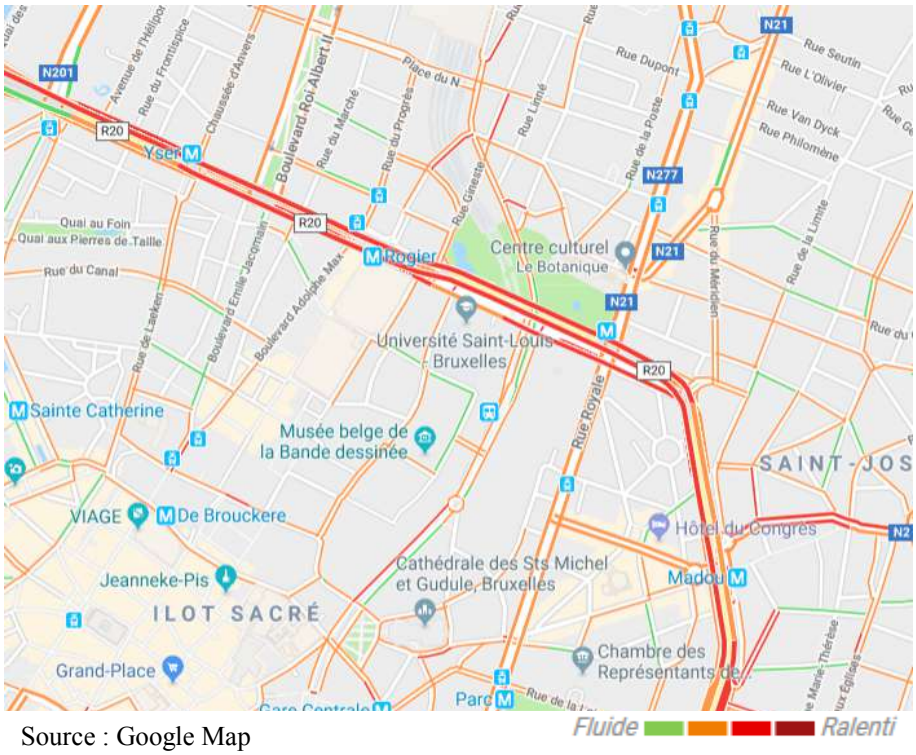
Les quartiers qui ont le plus de commerces par habitant sont situés à l'intérieur du Pentagone délimité par la Petite ceinture.

< 3
3 - 4
4 - 5
5 - 10
> 10

Trafic un mardi ordinaire à 18h15

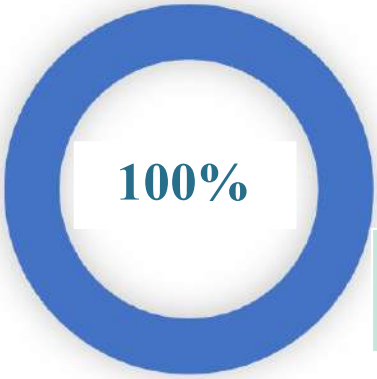
Mobilité

Pendant les heures de pointes, les grands axes de circulation de la Petite ceinture sont encombrés. Les ruelles des quartiers analysés le sont aussi dans une moindre mesure.



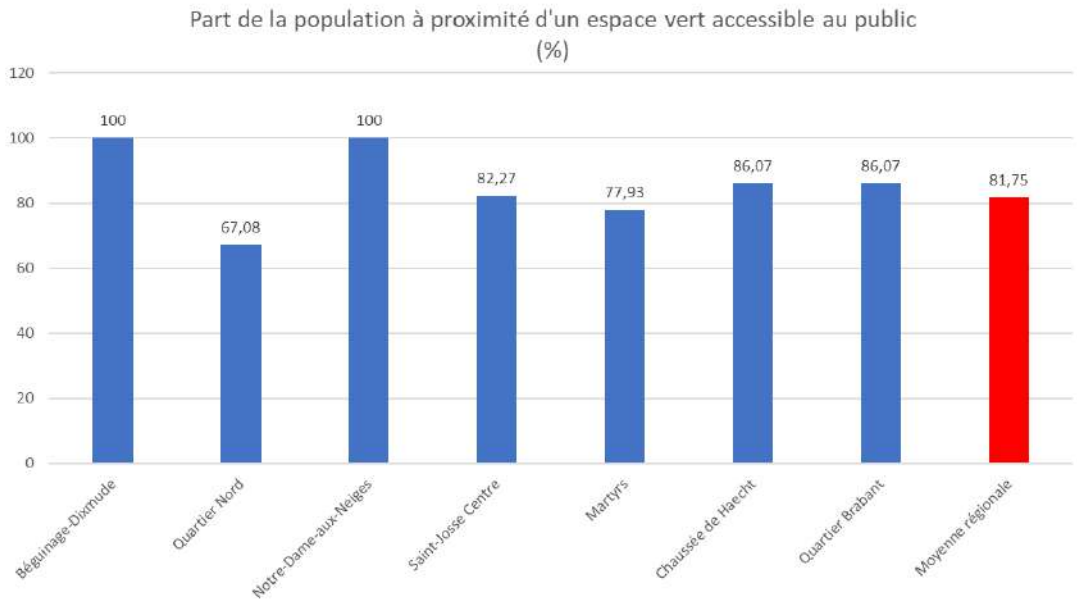
Source : Google Map

Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (%)



Les habitants des huit quartiers que nous analysons ont tous un arrêt de transport en commun à proximité.

Espaces verts



Source: Monitoring des quartiers

La part de la population à proximité des espaces verts dans les quartiers que nous avons analysés est généralement proche de la moyenne régionale, excepté le quartier Nord qui est le celui qui en dispose le moins. Un enjeu pourrait être d'améliorer le cadre de vie de ce quartier en y implémentant plus de verdure.

Auteurs : Coen Téa , Andruskaite Monika, Bourguignon Marie, Elhaydi Yasmine, Oulouan Ismaël, Canbilen Ilyas

Dans le cadre d'un Atelier de 3e BA de la Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de la communication de l'Université Saint-Louis–Bruxelles, sous la responsabilité du professeur. M. Hubert et avec le concours de N. Cobbaut et C. Brandeleer

Pour plus de détails veuillez lire l'Annexe 1 de notre dossier

DEUXIEME PARTIE : DEFINITION DES ENJEUX CLES

I. La Petite ceinture comme frontière entre les quartiers

L'effet barrière de la Petite ceinture dans le secteur que nous avons étudié est particulièrement marquant, tant la pression automobile y est forte, cet axe étant très utilisé à la fois par les navetteurs et les Bruxellois. Il en découle un certain nombre d'enjeux / problèmatiques à résoudre liés à l'insuffisance de l'espace public dédié aux activités qui jouxtent la Petite ceinture (comme la présence d'une université de 4000 étudiants) et aux nombreux flux de piétons.

Cet effet barrière est assez difficile à traiter parce qu'il demande nécessairement de repenser toute la mobilité de, vers et à l'intérieur de Bruxelles, y compris les manières de se déplacer et la manière de penser la ville[2].

II. Une meilleure cohabitation des différents moyens de déplacement

La cohabitation entre le trafic automobile et les autobus sur le Boulevard du Jardin botanique s'est améliorée avec l'ouverture récente d'un site propre pour bus à double sens entre le boulevard Albert II et la Rue Gineste, même si le problème n'est pas entièrement résolu en amont et en aval de ce tronçon. En revanche, l'ouverture de ce site propre n'a pas amélioré la situation des cyclistes et des piétons qui doivent dorénavant redoubler de vigilance pour éviter l'accident avec ces bus qui roulent souvent très vite.

1. Une meilleure mobilité pour les cyclistes

Bien que le projet de pistes cyclables de Pascal Smet soit ambitieux et de bon augure, il n'est pas suffisant puisque la sécurité des cyclistes est largement mise à mal à divers endroits et points de passage compliqués comme la Place Rogier[3], le Boulevard du Jardin botanique[4] ou encore le Boulevard Pacheco[5]. En effet, les bandes vélos sont coupées notamment par la circulation des bus, les importants flux piétons et le stationnement illicite (à hauteur de la

[2] *Cfr* les ateliers « Zoom in/ Zoom out ».
[3] *Cfr* annexe 2.
[4] *Ibidem.*
[5] *Ibidem.*

Clinique Saint-Jean, par exemple), sans oublier les lignes blanches qui deviennent presque invisibles ou les conducteurs qui sont parfois dangereux et irrespectueux[6].

2. Une meilleure mobilité pour les piétons

Les trottoirs du Boulevard du Jardin botanique nous offrent un cas tout-à-fait concret de congestion excessive de flux piétons : étudiants et professeurs de l'Université Saint-Louis, patients et visiteurs de la Clinique Saint-Jean, fonctionnaires du SPF finance, élèves des nombreuses écoles avoisinantes, férus de shopping transitant vers la Rue Neuve ou City 2 ou encore simples passants s'y croisent difficilement. Plus particulièrement, le trottoir devant notre université rend le passage impossible, dès que les étudiants y prennent place entre deux cours[7]. De même, dans d'autres quartiers, les trottoirs sont tellement étroits et/ou occupés par des voitures stationnées de manière illicite que le passage est aussi très compliqué comme aux alentours de la place Madou et devant le bâtiment de la Commission européenne qui s'y trouve, ou dans les petites rues du quartier Béguinage-Dixmude. Il serait donc opportun d'aménager des esplanades plus larges que de simples trottoirs devant les lieux principaux d'attraction, a fortiori sur la portion Rogier – Madou.

En outre, il y a un réel manque de signalétiques qui rend difficile les déplacements piétons : difficultés de traverse, déplacements inutiles et périlleux entre deux passages pour piétons (notamment l'accès USL-B/Botanique), ou manque de sécurité. Par exemple, il a été démontré que des carrefours de trop grandes dimensions, impliquant des traversées de longueurs excessives (ex. : croisement du Boulevard du Jardin Botanique, de la Rue Royale et de l'Avenue Galilée), sont des défauts d'aménagement auxquels il est nécessaire d'apporter des solutions, et ce, depuis 2005[8]. Aussi, cette même critique peut être apportée à une absence d'éléments régulateur de la vitesse du trafic alors qu'ils permettraient d'augmenter la sécurité des usagers faibles pour une grande part, mais également pour les usagers automobiles dans une certaine mesure.

---

[6] *Cfr* annexe 1 quartier martyrs.
[7] *Cfr* annexe 2.
[8] IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière), Vade-mecum piétons en Région Bruxelles-capitale, « 2. Recherche et analyse. *Accidents de piétons sur passage piétons,* 2000-2005, en ligne, http://webshop.bivv.be/frontend/files/products/pdf/72e1b70c2343f73ff92db5641e17d954/accidents-pietons.pdf (à ajouter à la bibliographie)

III. L'aménagement des espaces urbains

1. L'aménagement des espaces publics.

L'aménagement des espaces publics, et des places publiques en particulier, qui jalonnent notre portion de la Petite ceinture est problématique en ce qu'il ne donne pas droit à d'autres fonctions que la fonction circulatoire (ou de stationnement) des boulevards.

Nous avons pointé en particulier :

- Le carrefour croisant les Boulevards Albert II et Jacqumain ainsi que le manque de liaison entre le Quartier Nord et l'hyper-centre (voir aussi le projet *LabNorth*[9]*)*.
- La place Charles Rogier : des travaux de grande envergure ont été entrepris dans le but de la (re-)transformer en une grande « zone touristique[10] »[11] mais ce réaménagement est loin d'avoir atteint ses objectifs ; la place Rogier en elle-même reste presque vide, voire désertée pendant de longues périodes de la journée.
- Le manque d'attrait de la place des Barricades sur-occupée par les véhicules en stationnement et coupée de l'espace vert de la place Quetelet.
- La place Madou qui souffre :
    - du manque de fluidité du trafic, surtout pour les piétons (difficultés à passer d'un côté à l'autre de la place),
    - de la priorité abusive donnée aux automobilistes et du manque d'espace sécurisé et convivial pour les piétons et les cyclistes
    - de la forte pollution atmosphérique et sonore

2. Un besoin de diversité fonctionnelle

Dans une perspective économique, il serait nécessaire d'offrir de nouvelles opportunités fonctionnelles à certains bâtiments qui sont quasiment laissés à l'abandon ou dont le potentiel est ignoré. Un exemple très probant est celui du Quartier Nord devenu Cité du travail dont la plupart des bâtiments font droit à la seule fonction du travail et manque dès lors cruellement de diversité fonctionnelle.

---

[9] *Cfr annexe 2.*

[10] BAELE, M., *Bruxelles : la place Rogier devient une zone touristique* (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-la-place-rogier-va-devenir-une-zone-touristique?id=9493212 (consulté le 18 novembre 2017).

[11] Pour une visée historique, *cfr* annexe 2.

Pour y pallier, la plateforme *Labnorth*, déjà évoquée plus haut, montre très pratiquement quels types de fonctions et activités, ainsi que quels endroits pourraient accueillir cette diversification.

Aussi, il y a un réel problème d'aménagement des rez-de-chaussée comme le montre bien la Rue du Progrès mais l'on ne peut pas non plus passer à côté de la mono-fonctionnalité du commerce de charme de la Rue d'Aarschot et des problématiques qui en découlent[12]. Dans le même sens, on ne peut nier le déclin commercial de certains quartiers, en particulier la Chaussée de Louvain (Saint-Josse-Ten-Noode), qui voient disparaitre de nombreux commerçants.

IV. L'accessibilité à un espace vert de qualité

Le principal espace vert en lien direct avec notre portion de la Petite Ceinture est le Jardin botanique. Il s'agit là d'un très bel espace vert offrant différentes possibilités en termes de détente et d'événements (concerts, etc.). Néanmoins, sa proximité directe avec le tunnel Rogier et l'avenue Victoria Regina est très problématique : les nuisances sonores et la pollution réduisent presque à néant le plaisir de se promener ou de se poser tranquillement sur un banc à l'intérieur de cet espace vert[13]. De plus, le manque d'accès depuis le Boulevard du Jardin botanique, d'une part, et depuis la rue de la Poste, d'autre part, diminue fortement la fréquentation du parc.

Il s'agirait dès lors d'améliorer la continuité et l'accès à ce parc de sorte qu'il devienne plus productif et mieux appropriable que ce soit pour les étudiants et les employés à proximité, que pour les riverains, mais également pour les simples promeneurs et navetteurs. Ces deux critères de productivité et d'appropriation ainsi que l'accès et la continuité doivent nécessairement être pris en compte pour tous les espaces verts situés dans et autour de la portion de la Petite ceinture étudiée.

---

[12] Pour une analyse approfondie du Contrat de quartier durable « Reine-Progrès » (2013-2016), voyez : SUEDE 36, « Diagnostic du Contrat de quartier durable « Reine-Progrès » (2013-2016 », en ligne, http://www.schaarbeek.be/files/src/documents/vivre/logement-urbanisme-environnement/renovas/contrat-de-quartier-durable/reine-progres/diagnostiquefr.pdf .

[13] *Cfr* annexe 2.

V. La réduction des nuisances sonores et environnementales produites par la circulation automobile

On ne peut passer à côté de cet enjeu puisqu'il est nécessairement transversal à tout ce que l'on vient d'évoquer. De nombreuses études à la fois quantitatives et qualitatives montrent à quel point la pollution atteint des pics disproportionnés[15] et à quel point les nuisances sonores peuvent mettre à mal la convivialité des espaces publics à Bruxelles.

Dès lors, le projet « Bye bye Petite Ceinture » offre de réelles opportunités et de nouveaux points de vue pour y apporter diverses solutions quant aux nombreuses infrastructures routières :

- enfouissement des voiries, voire suppression de celles-ci,
- réaffectation des voiries à d'autres usages comme des parkings, des salles de fêtes ou de sport, etc., ce qui permettrait d'apporter une nouvelle diversité fonctionnelle aux abords de la Petite Ceinture,
- réservation de certaines portions à certains usagers spécifiques (pistes cyclables, piétonniers),
- etc.,

En outre, la création de nouveaux moyens de déplacement plus respectueux de l'environnement, qu'ils soient individuels ou collectifs, réduiraient pour une part la pression automobile, mais viseraient surtout la réduction des nuisances sonores et environnementales. A cet égard, l'on pourrait citer les « Free shopping bus », cette initiative de la Ville de Bruxelles, sponsorisée par ING, pour des navettes totalement gratuites et électriques permettant de (re-)découvrir les quartiers commerçants bruxellois[16]. La Région et la Stib planchent sur un projet similaire qui devrait être lancé au cours du mois de juin 2018.

---

[15] *Cfr* ce site pour une indication de la qualité de l'air en temps réel : http://aqicn.org/city/brussels/fr/.

[16] ING, « LA VILLE DE BRUXELLES LANCE LES FREE SHOPPING BUS, AVEC LE SOUTIEN DYNAMIQUE D'ING BELGIQUE LES NAVETTES GRATUITES QUI PERMETTENT DE DÉCOUVRIR AUTREMENT LES QUARTIERS COMMERÇANTS » (en ligne), https://about.ing.be/A-propos-dING/Press-room/Press-article/La-Ville-de-Bruxelles-lance-les-Free-Shopping-Bus-avec-le-soutien-dynamique-dING-belgique-Les-navettes-gratuites-qui-permettent-de-decouvrir-autrement-les-quartiers-commercants.htm, (consulté le 4 mars 2018).

TROISIEME PARTIE : RELEVE DES PROJETS

I. La rénovation des boulevards

Au niveau du tronçon du **Boulevard Botanique et du Boulevard Bischoffsheim**, le ministre de la Mobilité bruxellois, Pascal Smet, initie le projet « pistes cyclabes » : il a pour but principal de réduire la circulation à deux bandes dans le but d'implémenter des pistes cyclables sécurisées ainsi que l'espace nécessaire pour élargir les trottoirs. Aussi, une voie de circulation propre aux bus sur le Boulevard Botanique sera aménagée ainsi que l'amélioration de l'étanchéité du tunnel Rogier. Les travaux doivent débuter en été 2018.

Dans la même dynamique, un projet de réaménagement de **la place Madou** a été introduit à la commune de Saint Josse depuis le 28 juin 2016. Il vise le passage à une « esplanade Madou » en favorisant les vélos et les piétons. Le trafic automobile devrait être rendu plus fluide par la mise en place de feux et la suppression des rond-points. Le chantier était prévu pour la fin 2017 et ce, pour une durée de maximum d'un an, mais il a accusé un retard de quelques mois et n'a débuté qu'en mars 2018. Il est porté par la Région de Bruxelles-Capitale et la commune de Saint-Josse-ten-Noode et s'est vu octroyer un budget de 6,2 millions d'euros[17].

Concernant le **Boulevard Pacheco,** la ville devrait introduire un permis en vue de régulariser des installations provisoires (rond-point en béton, bornes en plastiques) qui ferait partie d'un projet de mise à niveau du carrefour Saint-Lazare/Botanique/Pacheco. Le réaménagement des boulevards Pacheco et Berlaimont est souhaité « en faveur d'un meilleur partage de l'espace public » dans le but de « privilégier deux liaisons transversales piétonnes entre les deux rives[18]». L'asphaltage a déjà été refait, la largeur du boulevard réduite et des parkings autocars ont été aménagés.

L'échevin de l'Urbanisme de Bruxelles-Ville, Geoffroy Coomans a annoncé pour le 29 mai le réaménagement de **l'axe commercial de la Rue Neuve ainsi que d'une série de rues aux alentours**. Le réaménagement concerne la Rue Neuve et « les rues latérales, à savoir la Rue

---

17 O.S., *Saint-Josse : la place Madou va devenir une esplanade* (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_saint-josse-la-place-madou-va-devenir-une-esplanade?id=9341803, consulté le 15 novembre 2017).

18 Plus d'infos concernant le réaménagement : http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Botanique_Fiches_Voiries_Infrastructures_Espaces_publics-toutes_zones_0.pdf.

Saint-Michel, la Rue du Colombier, la Rue du Finistère, la Rue aux Choux, la Rue du Pont neuf, la Rue de la Blanchisserie et la Rue de Malines ». L'objectif principal de ces aménagements consiste à désengorger la Rue Neuve, par la suppression du trafic voitures de la rue aux Choux par exemple. Ces travaux seront pilotés par Beliris[19] et coordonnés par Sibelga[20], ceux-ci s'étaleront sur deux ans[21].

II. Le projet immobilier Belair:

Le projet concerne le Boulevard Pacheco, le Boulevard du Jardin Botanique et la Rue Royale. Créé par les bureaux Jaspers-Eyers Architects & Archi 2000 et porté par la société Immobel, il prévoit plus de 400 logements au sein de trois tours à construire sur le site et couvre une surface de plus de 50 000m². De plus, le projet prévoit une école maternelle et primaire pour 456 élèves, une crèche pour 72 enfants, quelques espaces verts, des bureaux, des commerces et près de 2000 places de parking[22].

Ce projet n'est pas neuf, il a été introduit en 2010, mais s'est retrouvé au cœur d'un conflit opposant plusieurs acteurs, notamment les institutions politiques et les riverains. « A la base, le début des travaux était prévu pour 2013, mais les choses ont tardé et l'enquête publique vient à peine de s'achever[23]». Lors de la concertation entre promoteurs, les riverains ont fait savoir leur mécontentement. Selon eux, ce projet risque d'impacter leur qualité de vie, car en construisant d'énormes tours l'on risque de nuire à la vue sur la ville dont jouissent les habitants. De même, la Ville de Bruxelles a fait savoir son opposition au projet à la Région bruxelloise. Par conséquent, pour l'instant, le projet est encore dans la phase de concertation,

---

[19] Beliris est une collaboration entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale dont l'objectif est de promouvoir le rayonnement de Bruxelles en tant que capitale de la Belgique et de l'Europe. Beliris réalise des projets de construction, de rénovation et de restauration dans des domaines variés: mobilité, logements sociaux, espaces verts, revitalisation des quartiers, culture, patrimoine, sport. Pour plus d'infos, voyez : http://www.beliris.be.

[20] Gestionnaire de réseaux d'électricité et de gaz en Région de Bruxelles-capitale. Pour plus d'infos voyez : https://www.sibelga.be.

[21] LA DH.BE., *Bruxelles-Ville: deux ans de travaux pour la rue Neuve* (en ligne), http://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-ville-deux-ans-de-travaux-pour-la-rue-neuve-592572e6cd70022543038b1, (consulté le 17 novembre 2017).

[22] BX1, *Le projet immobilier Belair autour de la future cité administrative de Bruxelles sucite des craintes* (en ligne) http://bx1.be/bruxelles-ville/le-projet-immobilier-belair-autour-de-la-future-cite-administrative-de-bruxelles-suscite-des-craintes/, (consulté le 19 novembre 2017).

[23] FABRE, G., *Le projet immobilier de la cité administrative est une catastrophe pour Bruxelles* (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_le-projet-immobilier-de-la-cite-administrative-est-une-catastrophe-pour-bruxelles?id=9721708, (consulté le 19 novembre 2017).

« une étude d'incidence doit encore être réalisée, elle devra durer plusieurs mois, le début des travaux n'est pas attendu, au mieux, avant 2019[24]».

Ce projet inclut également l'avenue Victoria Regina, qui longe **le parc Botanique**. L'idée est de la recouvrir entièrement, afin d'avoir un espace plus large pour profiter du parc et cela réglerait ainsi le problème majeur de l'accès au parc : de nouvelles entrées seraient installées ainsi qu'un accès plus simple aux personnes à mobilité réduite. Les nouveaux parkings augmenteraient peut être eux aussi le taux de fréquentation de ce parc et pousseraient le public à s'y promener. On remarque également sur les plans beaucoup d'espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons.

Figure n°49 : Plan du projet recouvrement de l'Avenue Victoria Regina[26]

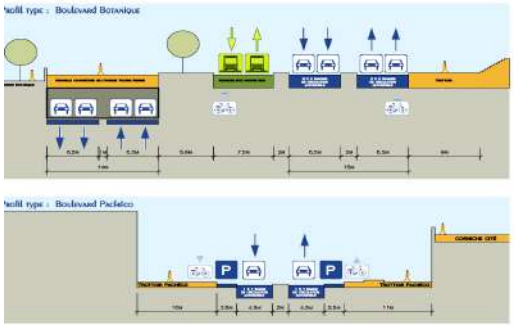


Figure n°50 : Schéma directeur Botanique[25]

[24] *Ibidem.*
[25] *Ibidem.*
[26] Schéma Directeur de la zone levier n°6 : Botanique [en ligne], https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/les-schemas-directeurs/schema-directeur-zone-levier-botanique-1.

QUATRIEME PARTIE : PERSPECTIVES D'ACTION

I. Les pistes d'actions envisagées

A l'issue de la journée atelier dédiée à "Bye ByePetite ceinture" du 8 décembre 2017, la ballade matinale et la séance de post-it du midi nous ont permis de définir plus clairement les enjeux les plus pertinents concernant la section Botanique-Madou. L'après-midi fut dédiée à un exercice unique « Research by design » où tous les acteurs présents ont pu contribuer à la proposition de solutions et pistes d'action au regard des différents enjeux explicités précédemment. Nous essayerons dans cette partie de mettre en exergue le plus de perspectives évoquées.

1. Les perspectives au niveau structurel et régional

La Petite ceinture est une artère incontournable de Bruxelles, la moindre perturbation structurelle peut irradier l'ensemble de la mobilité en ville. Les changements structurels sont parfois nécessaires pour arriver à des changements de grande échelle, mais il est important de tenir compte de toutes les conséquences que ceux-ci engendreront pour éviter tout revers.

A. La réduction de la pression automobile

Les statistiques montrent que la pression automobile est, à certaines heures, poussée à l'extrême et presque tous les enjeux pointent ce problème (*cfr* l'annexe 1 pour des chiffres exacts).

La proposition la plus radicale retenue lors de l'atelier consiste en un péage urbain à l'entrée de la ville, elle est même une condition pour un changement optimal de la Petite ceinture. Cette proposition est jumelée à un accès plus restreint aux tunnels de la Petite ceinture: il ne sera possible de les emprunter qu'à hauteur de Louise ou de Sainctelette. Ces hypothèses ont pour but de limiter et fluidifier le flux de voitures.

Grace aux mesures sus-mentionnées, la circulation sera moins dense et ainsi, il n'y aura plus besoin de garder 6 à 8 bandes sur la Rue Belliard et la Rue de la Loi. Quelques bandes pourraient être supprimées en faveur de nouveaux trottoirs pour les piétons ou encore des pistes cyclables. Aussi, les rues pourront retrouver leur double sens.

Toujours dans le but de réduire le nombre de voitures sur les routes, il serait judicieux de mettre en place une nouvelle ligne de trams qui relierait le sud-est au nord de la ville. Le tracé de cette ligne fait toujours débat: soit le faire passer sur la Petite ceinture, soit le faire rentrer dans le Pentagone. Ainsi, cette ligne soulagerait la Petite ceinture et desservirait les zones de la gare de Bruxelles Congrès et du carrefour Pacheco, qui aujourd'hui sont oubliés par les transports publics.

B. Améliorer la mobilité

Avec la diminution du flux de voitures, une réduction de l'espace réservé au stationnement serait congruente, les voiries se libèreraient pour une meilleure cohabitation avec les modes de circulation doux. On pourrait même envisager de fermer certains tunnels et d'en faire des parking sous terrains pour venir à bout du stationnement sauvage et de réduire un maximum le stationnement en surface.

Aussi, une possible création d'espaces réservés uniquement aux transports collectifs (bus, taxis, covoiturages), voir leur enfouissement, permettrait une mobilité plus sécurisée des piétons et cyclistes.

Enfin, on préconise de mettre l'accent sur les sorties de métro: elles représenteront des destinations, en les agrandissant et les mettant en valeur, mettant ainsi les usagers plus à l'aise. L'objectif est d'encourager l'utilisation des transports collectifs à défaut de la voiture qui deviendrait une alternative beaucoup moins attractive en termes financiers et de gain de temps. En effet, pour arriver à de telles infrastructures, il est nécessaire de fermer l'accès au Boulevard du Jardin Botanique, partiellement du moins, aux automobilistes.

C. Reconnecter les quartiers

Les bouches de métros situées à l'intérieur des quartiers, une fois (re-)valorisées, pourront bien sûr faire office de levier de connexion entre les quartiers, notamment à Rogier entre le quartier Nord et le centre ville, ce qui faciliterait l'accès à pieds de la gare du Nord à la Rue Neuve et au centre ville (intérieur du Pentagone).

Il serait important aussi de dénouer le noeud que représente Madou, par exemple, véritable hub où se rencontrent tous les modes de circulation confondus avec de multiples ronds points et rétrécissements. C'est une césure entre le centre ville et le centre de Saint Josse, pourtant

tous les deux potentiellement très attractifs, puisqu'il est toujours difficile de les relier quelque soit le mode emprunté.

Les parcs ont un potentiel complètement inexploité aujourd'hui. En travaillant sur leurs accès, leur visibilité, et leur agrandissement, ils pourraient couper l'effet d'autoroute urbaine que se donne la Petite ceinture. Le parc du Jardin Botanique plus accessible remettrait en relation le quartier Brabant et le Pentagone. Quant au Square Frick, se trouvant à un emplacement très stratégique, un élargissement jusque la place Madou et un passage le reliant à la place des Barricades sont envisageables. De l'autre côté, un raccord avec les grands arbres du Boulevard Bischoffsheim, lui redonnerait de la vigueur et un rôle de mise en relation entre différents quartiers.

2. La transition vers une ville verte et durable

Il est dans l'intérêt de la ville de revaloriser ses parcs et ses espaces verts, reconnus pour assainir l'air de la ville, contribuant au bien être de la population avoisinante, tout en ayant un capital attractif fort.

La revalorisation de la beauté du Parc Botanique passe nécessairement par son accessibilité, aujourd'hui quasiment nulle, et la réhabilitation du passage piéton souterrain, qui existe déjà mais fermé pour des raisons de sécurité, serait un bon début. Les horaires d'ouverture devraient également être moins stricts. La fermeture du tunnel Saint-Lazard, passant en dessous du parc, honorerait non seulement le rôle de remise en relation entre les quartiers pour piétons, mais pourrait également faire l'objet d'une oeuvre artistique, rendant ainsi la ballade agréable.

Le Belvédère, ancien observatoire, au centre du Square Frick pourrait être très visible, lui aussi ayant une architecture bien travaillée, et il pourrait aussi accueillir une fonction publique qui rendrait le parc plus attractif. Du fait de son élargissement, il accueillerait des initiatives citoyennes écologiques, des événements culturels (historiques ou scientifiques) ou tout simplement une infrastructure adaptée pour les jeunes rendant l'endroit plus convivial.

Toutes ces propositions ne peuvent être optimales que si la réduction de la pression automobile est effective ainsi qu'une baisse de vitesse réglementée sur les Boulevards et les voiries avoisinant les parcs. Sans cela, la pollution sonore et atmosphérique risque de faire obstacle à la visée conviviale donnée aux parcs. Un espace vert est une scène parfaite pour un espace public de qualité, s'il est bien géré.

Le profil des Boulevards peut aussi être retravailler avec l'accent porté sur le vert ainsi que l'ensoleillement tourné vers le Sud et la réduction des courants d'air.

3. Rendre les espaces publics plus attractifs

A. Plus d'activités socio-culturelles, touristiques et commerciales

Les activités culturelles du parc ne sont pas à délaisser non plus: le centre culturel situé à l'intérieur du parc qui organise le fameux festival Nuits Botanique, le bâtiment du Square Frick aujourd'hui occupé par un ministère, pourraient accueillir des fonctions plus culturelles, artistiques, sociales qui attireraient un public beaucoup plus large.

Il peut être intéressant de ramener de la lumière dans la station Madou, dotée d'une galerie commerçante. Dans le prolongement, il a été proposé de rendre la place de Saint Josse piétonne en arrêtant les voitures à hauteur de Meiser et ainsi rendre piétonnier la Chaussée de Louvain qui réanimerait son coté commercial, au même sens que la Rue Neuve. Egalement, l'auditoire de la Tour Madou pourrait être ouvert au public et organiser des événements.

Globalement, les rez-de-chaussés pourrait être aménagés et accueillir des fonctions métropolitaines plus diversifiées, surtout à hauteur de la Petite ceinture. Aussi, il est opportun de trouver une cohérence entre les espaces bâtis et les espaces publics, notamment au Square Frick, se retrouvant à proximité directe d'un pole accueillant employés, demandeurs d'emploi, personnes en recherche de formation, et a fortiori, la problématique des trottoirs de l'USL-B et de la Clinique Saint-Jean. Son agrandissement permettrait, par exemple, de relier plus facilement la Tour Actiris et Bruxelles Formation. La maison communale en serait aussi valorisée avec son jardin.

Plus au sud, on pourrait imaginer un itinéraire touristique allant du parc Royal, se prolongeant sur la Rue Montoyer, pour rejoindre les institutions européennes et le Parc du Cinquentenaire.

B. Repenser la diversité fonctionnelle

Les rez-de-chaussés peuvent jouer le rôle de diversité fonctionnelle dans les quartiers. Ils pourraient créer de nouvelles relations entre les bureaux et la vie urbaine dynamique au socle. Ainsi, la fonction résidentielle ne sera plus nécessairement inconciliable avec la fonction administrative ou commerciale. Cela se voit sur l'axe Art-Loi, où les résidences ont quasiment disparues tout autant que la mixité des activités dans le secteur.

Les voiries à 6 bandes encombrées où les voitures roulent vite n'ont pas aidé. Pour inverser la tendance, il peut être judicieux de rouvrir la Rue Zinner, qui pour l'instant est privatisée par l'ambassade américiaine, et ce, dans le but de désengorger la Rue de la Loi.

II. Résumé

Enjeux	Pistes d'actions possibles	Ce qui a été fait	Ce qui reste à faire
Réduction de la pression automobile	• Péage urbain • Accès limités aux tunnels de la Petite ceinture • Réaménagement d'axes importants • Inauguration d'une nouvelle ligne de tram		
La Petite Ceinture comme frontière entre les quartiers	• Les parcs comme passerelles entre quartiers • Dénouer les gros carrefours de la Petite ceinture • Bouches de métros: pôles tournés vers les quartiers		

Une meilleure cohabitation des différents moyens de déplacement : 1) Pour les cyclistes 2) Pour les piétons	• Limiter le stationnement en surface (tunnels => parking) • Infrastructures dédiées uniquement aux transports publics et collectifs • Valorisation des bouches de métros => le piéton prioritaire	- Le projet de pistes cyclables 2x2 bandes le long de la Petite ceinture (Pascal Smet)	• Des mesures pour les personnes âgées et à mobilité réduite • Une réglementation claire pour les engins de service et de livraison • La signalisation pour les piétons et/ou cyclistes
L'aménagement des espaces urbains 1) Des espaces publics 2) Les espaces verts	• Urgence: accessibilité des parcs • Elargissement des espaces verts en général • Mise en valeur de l'aspect culturel /artistique d'un espace vert et/ou public • Création d'activités socio-culturelles • Piétonnier place Saint-Josse • Espaces publics pour raccorder diverses fonctions • Rez-de-chaussée comme relations entre bureaux et vie urbaine • Réouverture Rue Zinner		

CONCLUSION

I. Nos enseignements

« Bye bye Petite ceinture », cette initiative citoyenne, a priori, peut sembler utopique et peu concrète mais son initiateur a suscité l'attention d'un public large et hétérogène dont nous faisons partie. A travers cette expérience et l'étude que nous avons faites de façon la plus approfondie possible, dans un délai relativement court pour un sujet de cette ampleur, nous avons pu prendre conscience de la réalité du terrain bruxellois, de ses quartiers et de ce sujet si enclin aux débats, la Petite ceinture bruxelloise. Dès lors, nous avons pu prendre part au processus de réflexions, d'abord par notre étude au sein de l'Université, ensuite, en participant aux journées découvertes. Nous avons alors pu tirer plusieurs enseignements grâce à ce projet : d'une part, nous avons assisté à la naissance d'une action presque politique par une initiative citoyenne ; d'autre part, nous avons été largement sensibilisés à des domaines qui, a priori, nous étaient inconnus comme l'urbanisme, l'architecture ou encore des domaines plus administratifs ou relevant d'utilité publique comme la police ou les différents acteurs politiques concernés. Ce type de projet suscite un intérêt tout particulier pour nous puisqu'étant des étudiants de BA3, dans un établissement universitaire, nous avons pu sortir du théorique pour (re-)découvrir le pratique et le concret avec ses difficultés et ses facilités.

Néanmoins, notre étude et toutes les considérations qui en découlent doivent être prises pour ce qu'elles valent, en tenant compte du temps qui a pu y être consacré. Nous en retiendrons une expérience positive et extrêmement enrichissante.

II. Les pistes de solutions

Outre ces considérations, c'est la complexité du processus qui nous a frappé. Alors même qu'il s'agissait d'une initiative citoyenne, un enchevêtrement complexe d'acteurs aux intérêts parfois opposés s'est imposé. C'est alors l'excitation de la concrétisation de ce projet qui nous est apparue et nous avons tenté au maximum d'apporter des pistes de solutions envisageables et à approfondir.

Les enjeux sur cette section de la Petite ceinture sont divers. Tous se rejoignent pourtant autour d'une problématique transversale : la pression automobile. Tout l'avenir de cette partie de la Petite ceinture reposera sur la réussite ou non de la diminution du nombre de voitures sur les voies. Tous les projets en dépendront. Il s'agit donc d'agir au maximum en amont.

Un travail de sensibilisation sur un meilleur avenir socialement acceptable de la Petite ceinture est nécessaire. La ville n'est pas faite pour être traversée de long en large en voiture; d'autres alternatives à la voiture sont possibles et toutes aussi agréables; la Petite ceinture pourrait être bien plus qu'une autoroute urbaine.

Pour résumer, l'avenir de la Petite ceinture va reposer sur l'effacement de l'effet « autoroute urbaine » qu'elle représente, du moins en surface. Le but est d'aménager des espaces publics, facilement appropriables et accessibles pour permettre de relier à la fois des quartiers, des fonctions, des populations et des mobilités. On peut rajouter à cela l'objectif d'arriver à une pleine exploitation de tout le potentiel d'un espace vert en intégrant ses multiples facettes. Les rez-de-chaussée gérés de façon optimale sont aussi le pilier d'une vie urbaine mixte et saine au socle des bâtiments.

L'organisation de la mobilité piétonne, cycliste, des personnes âgées ou des personnes à mobilité réduite, pourra alors être effectivement mise à l'agenda, quand enfin une multitude de mesures auront été prises en amont pour accorder plus d'importance, de liberté de mouvement et de sécurité à ces modes doux.

III. Pour aller plus loin

Plus concrètement, le projet « Zoom in/Zoom out » concernant l'hypercentre de Bruxelles nous offre de nouvelles perspectives en termes de solutions et/ou d'enjeux prioritaires à satisfaire qui, à leur façon, pourront pousser à évoluer, voire à faire éclore le projet « Bye Bye Petite ceinture » tels que la réaffectation des bâtiments abandonnés et des zones désertiques, la réappropriation de la Steenweg comme ligne de ralliement entre le haut et le bas de la ville, de nouveaux moyens de déplacement ou un remaniement de ceux-ci, une révision des sites touristiques et de leurs accès, etc. Ceux-ci feront l'objet d'un deuxième travail au cours de notre deuxième quadrimestre.

ANNEXES

I. Les indicateurs statistiques :

1. Nos quartiers

Les quartiers définis par le Monitoring des quartiers situés de part et d'autre de la section de la Petite ceinture qui nous concerne sont les suivants :

1. Quartier Nord
2. Quartier Béguinage – Dixmude
3. Quartier Martyrs
4. Quartier Botanique (correspondant au Parc du Jardin botanique)
5. Quartier Notre-Dame-aux-Neiges
6. Quartier Saint-Josse Centre
7. Quartier Chaussée de Haecht
8. Quartier Brabant

2. Les indicateurs retenus

Pour réaliser l'examen de leurs caractéristiques particulières, nous avons retenu différents indicateurs au sein des dix ensembles proposés par le Monitoring des quartiers parmi la liste qui figure ci-après. Pour certains d'entre eux, il faudra être attentif à la date de recueil de l'information, certains étant déjà anciens en raison de la disparition du Recensement général de la population (le dernier date de 2001).

- **Population**
  - Densité (2015)
  - Structure par âge (2014)
  - Mobilité résidentielle
    - Taux de mobilité résidentielle
- **Logement**
  - Superficie moyenne des logements (2001)
- **Bâti et équipements**
  - Mixité urbaine
    - Densité de bureaux (2016)
    - Part de la surface plancher non affecté au logement (1997)

- Caractéristiques du bâti
    - Part des surfaces imperméables (2006)
- Commerces locaux (2006)

- **Mobilité**
    - Transport en commun
        - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (bus [250 m] – tram [400 m] – métro [500 m] confondus) (2015)
    - Confort des modes doux
        - Part de la voirie dédiée au trottoir (2014)
        - Part des zones 30 et assimilées (2007)
    - Stationnement
        - 5h30- 7h (2006)
        - 10h30 – 12h (2006)
- **Environnement**
    - Transport
        - Occupation de la voirie entre 17-18h (2011)
        - Entre 8h et 9h (2011)
    - Espace vert
        - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public (2012)

L'on proposera d'abord une analyse statistique quartier par quartier au regard des indicateurs choisis en les confrontant à la moyenne régionale bruxelloise quand cela est faisable (A), puis une analyse transversale des quartiers entre eux (B).

A. Analyses statistiques particulières

<u>Quartier nord :</u>

- **Population**
  - Densité : 11.945,65 habitants/km2
  - Structure par âge
    - 18 – 64 ans : 62,95 %
    - Âge moyen : 32,97 → 33 ans
  - Mobilité résidentielle
    - Taux de mobilité : 75%

Sachant que la moyenne régionale est de 7.281,92 habitants/km2, l'on peut affirmer que ce quartier, malgré une part importante d'immeubles de bureaux sur son territoire, reste relativement densément peuplé, sans pour autant faire partie des quartiers les plus peuplés de Bruxelles comme le sont par exemple Saint-Josse-Ten-Noode ou Schaerbeek. La structure par âge est inférieure de plus de 4 ans à la moyenne bruxelloise (37,4 ans). Le taux de mobilité résidentielle, quant à lui, est relativement plus élevé (15 points de pourcents) que la moyenne qui se situe autour des 60%. Cela veut dire que le « turnover » d'habitants entrant ou sortant du quartier y est particulièrement élevé (chiffres de 2006 par rapport à 2001).

- **Bâti et équipements**
  - Mixité urbaine
    - densité de bureaux : 952.378 m2/km2
    - Part de la surface plancher non affectée au logement : 68,40%
  - Caractéristiques du bâti
    - part des surfaces imperméables : 70, 82 %
  - Commerces locaux
    - 3,60 par 1000 habitants

On ne peut pas décrire le Quartier Nord sans nécessairement parler des bâtiments réservés aux travailleurs et à leurs bureaux. La densité des bureaux y est 12 fois supérieure à la moyenne régionale (79.056,34 m2/km2). Par conséquent, la surface plancher non affectée au logement y est près du double de la moyenne régionale (39,96 %). Le nombre de commerces pour 1000 habitants, en revanche, est inférieur à la moyenne régionale (4,28).

- **Mobilité**
    - Transport en commun
        - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (bus – tram – métro confondus) : 100%
    - Confort des modes doux
        - Part de la voirie dédiée au trottoir : 37,88 %
        - Part des zones 30 et assimilées : 8,99 %
    - Stationnement
        - 5h30- 7h : 67,89 %
        - 10h30 – 12h : 85,35 %

En termes de mobilité, de nombreux arrêts de transport en commun sont présents à proximité, que ce soit au bénéfice des habitants eux-mêmes, des travailleurs ou des potentiels « visiteurs » puisque ce quartier bénéficie d'un pourcentage de 100%, contrairement à la moyenne régionale qui est légèrement inférieure (94,76%). Mais cela ne nous dit pas si les connections « utiles » (comme avec l'hyper-centre) ou « fines » (au sein du quartier) sont satisfaisantes. Aussi, le stationnement accru ne peut que se faire remarquer, et cela s'explique, pour une bonne part, par la présence de nombreux travailleurs (85,35 % entre 10h30 et 12h contre 66,87% pour la moyenne régionale).

- **Environnement**
    - Transport
        - Occupation de la voirie entre 17-19h : 32,29 %
        - Entre 8h et 9h : 31,69 %
    - Espace vert
        - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public : 67,08%

Pour conclure, l'on dira donc que l'enjeu majeur pour ce quartier, au regard des indicateurs, se concentre autour de la mobilité des travailleurs mais également des riverains. En découle nécessairement l'enjeu des parkings et des alternatives en transports en commun.

En outre, l'accès à un espace vert pourrait être amélioré pour tous si l'on envisage de rendre un peu plus verte cette portion de la Petite ceinture, notamment via la Place Rogier puisque la moyenne régionale est sensiblement plus élevée (81,75%).

Quartier Béguinage – Dixmude :

- **Population**
    - Densité : 17975,46 habitants/km2
    - Structure par âges :
        - Nombre totale de 18-64 ans : 71,95% (moyenne régionale = 63,98%)
        - âge moyen : 36,31
    - Mobilité résidentielle :
        - taux de mobilité : 103,49% (moyenne régionale = 64,19%)

Sachant que la moyenne régionale est de 7281,92 habitants/km2, l'on peut affirmer que ce quartier est densément peuplé sans pour autant faire partie des quartiers les plus peuplés de Bruxelles comme par exemple Schaerbeek. La moyenne d'âge est proche de la moyenne régionale (37,39ans). Le taux de mobilité est largement supérieur à la moyenne régionale. Le taux de mobilité s'obtient en faisant la somme des immigrants (entrants) et des émigrants (sortants). Ainsi, ce taux donne l'intensité des flux.

- **Bâti et équipements**

    - Part de la surface plancher non affectée au logement : 51,18% (moyenne régionale= 39,96%)
    - Densité des bureaux : 391888,50 (m2/Km2) => moyenne régionale= 79056,34
    - Superficie moyenne par logement (m2) : 70,86 (moyenne régionale= 74,39)

La superficie moyenne par logement est légèrement en dessous de la moyenne. Les ménages ne disposent pas d'un très grand espace de vie, ce qui pourrait rendre la proximité à un espace vert crucial. Effectivement, lors de nos observations nous avons remarqué plusieurs espaces verts mais peu conséquents niveau superficie. La part de la surface plancher non affectée au logement dépasse la moyenne régionale. Cet indicateur permet d'appréhender la fonction du quartier, c'est-à-dire les activités qui s'y exercent. De là, il est possible de déduire le type de personnes qui le fréquentent. Leurs besoins et attentes vis-à-vis de l'aménagement du quartier et des services offerts en seront différents. La densité des bureaux est nettement au-dessus de la moyenne régionale. La détermination de la densité de bureaux s'intéresse au secteur des bureaux, particulièrement développé en Région bruxelloise

- **Mobilité**
    - Transport en commun :
        - Proximité d'un arrêt de transport en commun (bus 250m) : 62,76% (moyenne régionale= 73,78%)
        - Transport en commun (3 modes confondu) : 100% (moyenne régionale= 94,76%)

En ce qui concerne les transports en commun les habitations sont situées proche de ceux-ci (tram, bus et métro circulent aux alentours).

- Confort des modes doux :
    - Part de la voirie dédiée au trottoir -> 44, 39% (moyenne régionale= 37,02%

Le trottoir, lieu de passage exclusif pour le piéton, séparé des autres modes de déplacement, fait partie des aménagements de l'espace public qui rendent la ville plus agréable pour les piétons et augmente la qualité de vie au sein du quartier. Ici, la part de la voirie dédiée au trottoir est supérieure à la moyenne régionale.

- Part des zones 30 et assimilées : 15,30% (moyenne régionale= 16,12%)

La possibilité d'appropriation des quartiers par leurs habitants dépend avant tout de la place laissée aux cyclistes, aux piétons ou aux jeux d'enfants. Lorsque la vitesse des voitures est limitée cela est mieux perçu par les habitants (plus sécurisant), et à ce niveau, on se trouve légèrement en dessous de la moyenne régionale.

- Stationnement :
  Taux d'occupation du stationnement en voirie (5h30-7h00) : 66,96% (moyenne régionale= 68,89%)

Le stationnement est problématique sur une grande partie du territoire régional.
Le but est d'améliorer le cadre de vie des résidents du quartier et inciter les navetteurs à utiliser les transports en commun ou prendre leur vélo par exemple.

- **Environnement**
    - Transport :
        - Occupation de la voirie entre 17h-18h : 44,50% (moyenne régionale = 45,45%)

La qualité de vie des habitants est essentiellement influencée par la pression exercée par l'automobile. Différents facteurs sont effectivement concernés : la qualité de l'air, le stress, la pollution sonore, l'accessibilité du quartier. On remarque ici que la voirie est fortement occupée en soirée.

    - Espace vert :
        - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public : 100% (moyenne régionale = 81,75%)

Quartier Martyrs :

- **Population**
    - Densité de population (hab/km²) 2015 : 5972,31 habitants/km2
    - Structure par âge : Nombre total de 18-64 ans : 65 %

Sachant que la moyenne régionale est de 7281,92 habitants/km2, l'on peut affirmer que ce quartier reste relativement moins peuplé que d'autres quartiers de notre portion de la Petite ceinture étudiée, comme par exemple le quartier Nord qui a une densité de 11945,65 habitants/km2. La structure par âge dans le quartier Martyr est similaire à la structure moyenne bruxelloise.

- **Logement**
    - Superficie moyenne des logements : 61 m2
    - Part des ménages résidant en appartement (%) : 95,24 %
    - Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) (logt/100 ménages) : 16,16

Nous observons en matière de logement, que la superficie moyenne des logements dans le quartier Martyr est inférieure à la moyenne régionale qui est de 74,39 m². Concernant la part des ménages résidant en appartement, nous observons une moyenne supérieure à la moyenne régionale qui est de 71,16 %. Ainsi dans le Quartier Martyr, les ménages occupent essentiellement des appartements.

- **Revenus**
    - Revenu médian des déclarations (€) : 19305 €
    - Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (%) : 26,84 %

En matière de revenu médian des déclarations dans le quartier Martyr, nous observons une moyenne légèrement supérieure à la moyenne régionale qui est de 18941€. Concernant la part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail, nous constatons au sein du quartier Martyr, une moyenne supérieure à la moyenne régionale qui est de 17,44 %.

- **Mobilité**
    - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) (%) : 100,00 %
    - Taux d'occupation du stationnement en voirie (5h30 - 7h00) % : 38,50 %
    - Taux d'occupation du stationnement en voirie (10h30-12h00) (%) : 81,68 %

Nous constatons selon les statistiques, que le quartier Martyr offre à la population de nombreux arrêts de transport en commun, avec une moyenne de 100 % qui est bien évidemment supérieur à la moyenne régionale. Concernant le taux d'occupation du stationnement en voirie (10h30-12h00) le quartier Martyr dépasse largement la moyenne régionale qui est de 66,87 %, nous pouvons donc affirmer qu'il est compliqué de stationner en voirie dans le quartier Martyr.

Quartier Botanique :

Correspondant au Parc du Jardin botanique, nos différents indicateurs n'ont pas beaucoup de sens ici. Notons toutefois que la part des surfaces imperméables y est de 49,96 % et que l'occupation de la voirie qui longe les contours du parc y est intense.

- Occupation de la voirie entre 17-18h : 61,43%
- Entre 8h et 9h : 57,61 %

Quartier Notre-Dame-aux-Neiges :

- **Population**
    - Densité : 7616,62habitants/km2 (moyenne régionale : 7281,92 hab/km2)
    - Structure par âge
        - 18 – 64 ans : 79,37% (moyenne régionale = 63,98%)
        - Âge moyen : 35,46 ans
    - Mobilité résidentielle
        - Taux de mobilité : 122,91% (moyenne régionale = 64,19%)

Au niveau de la population, les statistiques montrent que le quartier Notre-Dame-aux-Neiges a une moins grande densité de population comparé à la moyenne régionale qui est de 7281,92. Ce fût assez flagrant lors de nos observations dans le quartier car l'on a remarqué par l'architecture des habitations que c'est un quartier ou les gens ont l'air assez aisés d'un point de vue économique. Aussi, le quartier a une moyenne d'âge de 35,46 ans, ce qui est assez similaire par rapport au quartier Nord par exemple, où la moyenne d'âge est de 33 ans.

- **Logement**
    - Superficie moyenne des logements : 64,93m² (moyenne régionale = 74,39m²)

- **Bâti et équipements**
    - Mixité urbaine
        - Densité de bureaux : 1693619,24 m2/km2 (moyenne régionale = 79056,34 m2/km2)
        - Part de la surface plancher non-affecté au logement : 84,73% (moyenne régionale= 39,96%)
    - Caractéristiques du bâti
        - Part des surfaces imperméables : 89 % (moyenne régionale= 46,45%)
    - Commerce
        - 13,26 par 1000 habitants (moyenne régionale= 4,28)

Ces différents indicateurs montrent bien que la fonction principale du quartier de Notre-Dame-aux-Neiges est de nature professionnelle.

Comme nous avons pu l'observer *(cfr* Annexe 2*)*, cette zone est le lieu où sont situées de nombreuses institutions tels que La Chambre des Représentants de Belgique, le Parlement flamand, ou encore le Consulat Général de France, sans parler des nombreux bureaux sans liens directs avec la politique. La densité de bureaux dans ce quartier est bien supérieure à celle de la densité régionale qui est de 79056,34 m2/km2.

- **Mobilité**
  - Transport en commun
    - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) : 100% (moyenne régionale= 94,76%)
  - Confort des modes doux
    - Part de la voirie dédiée au trottoir : 30,02 % (moyenne régionale= 37,02%)
    - Part des zones 30 et assimilées : 42,48% (moyenne régionale= 16,12%)
  - Stationnement
    - 5h30- 7h : 63,02 % (moyenne régionale : 68%)
    - 10h30 – 12h : 83,90 % (moyenne régionale : 66%)

Comme ces chiffres peuvent le montrer, le quartier est très bien desservi en transports en communs car Notre-Dame-aux-Neiges est véritablement enclavé entre 4 grands axes de circulations que sont la Rue Royale, la Rue de la Loi, le Boulevard du Jardin Botanique et le Boulevard Bischoffsheim. Que ce soit le bus, le métro, ou encore les trams, il n'y a pas de véritables soucis entre les services de transports en communs et ce quartier. On peut noter néanmoins la faible part de la voirie qui est laissée aux piétons.

- **Environnement**
  - Transport
    - Occupation de la voirie entre 17-18h : 55,48 % (moyenne régionale : 45%)
    - Entre 8h et 9h : 52,49 % (moyenne régionale : 42%)
  - Espace vert
    - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public : 100 % (moyenne régionale = 81,75%)

Pour conclure cette partie sur Notre-Dame-aux-Neiges, nous dirons que les enjeux principaux de ce quartier sont de mieux utiliser cet espace. Par exemple, à la place de faire transiter toute la circulation par la Petite ceinture, ne serait-il pas envisageable de faire passer la circulation par ce quartier ? Aussi, grâce aux indicateurs, on a pu voir que ce quartier était très peu résidentiel. Or, nous savons que Bruxelles manque cruellement d'habitations.

<u>Quartier Saint Josse centre :</u>

- **Population**
  - Densité :
    - Densité de population (2015): 31 229,97 hab/km2 // Moyenne régionale: 7281,92 hab/km2
    - Densité des ménages privés (2014): 13951,68 ménages/km2 //Moyenne régionale: 3348,82 ménages/km2
  - Structure par âge:
    - Age moyen: 33 ans
    - Part des 18-64 ans dans la population totale: 67,32 %.
  - Mobilité résidentielle
    - Taux de mobilité : 79% // Moyenne régionale: 64%
- **Marché du travail**
  - Population active occupée
    - Taux d'activité (2012): 63,36%.

La densité de population et la concentration de ménages privés sont très importantes dans ce quartier, au vu des écarts entre les indicateurs et les moyennes régionales. En effet, la densité de population dans ce quartier est presque 4 fois plus importante que la moyenne régionale. Les autres indicateurs nous rappellent que c'est une population qui se trouve en âge de travailler et donc sujette à la mobilité. Au premier regard, c'est un quartier qui est « surpeuplé » et qui bouge, les infrastructures doivent donc prendre en compte ces caractéristiques cruciales.

- **Bâti et équipements**
  - Mixité urbaine
    - Densité de bureaux (2016) : 360 957 m2/km2 // Moyenne régionale: 79 056,34 m2/km2
  - Caractéristiques du bâti
    - Part des surfaces imperméables (2006) : 84% // Moyenne régionale: 46,5%

Une forte concentration de bureaux est à reconnaitre, ainsi que beaucoup de zones bétonnées.

- **Mobilité**
  - Transport en commun
    - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) : 100%
  - Confort des modes doux
    - Part de la voirie dédiée au trottoir (2014): 39% // Moyenne régionale: 37%
    - Part des zones 30 et assimilées (2007): 2,13% // Moyenne régionale: 16,12%
  - Stationnement
    - 5h30- 7h : 84% // Moyenne régionale : 69%
    - 10h30 – 12h : 83% // Moyenne régionale : 67%

- **Environnement**
  - Transport
    - Occupation de la voirie entre 17-18h : 50% // Moyenne régionale : 45,5%
      - Entre 8h et 9h : 53% // Moyenne régionale : 43%
  - Espace vert
    - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public : 82%
    - Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement (2001): 37,6% // Moyenne régionale: 21%

En comparant les indicateurs liés à la mobilité et à l'environnement à leurs moyennes régionales, on peut conclure que la priorité est donnée aux automobilistes. Les voiries sont plus occupées lors des heures de pointe en moyenne, tout comme la part de la voirie dédiée au stationnement. Or, cela paraît très mal géré notamment au regard des indicateurs du confort des modes doux : seulement 2,13% de zones 30 et assimilées contre 16,12% dans la région, ce qui reste très faible face aux analyses précédentes concernant la densité de population. Pour rappel, deux gros carrefours de la Petite ceinture se trouvent sur le territoire de ce quartier : Madou et Botanique.

Quartier Chaussée de Haecht:

- **Population**
  - Densité
    - Densité de population (2015): 25975 hab/km2 // Moyenne régionale: 7281,92 hab/km2
    - Densité des ménages privés (2014): 10311 hab/km2 // Moyenne régionale: 3348,82 hab/km2
  - Structure par âge
    - Age moyen: 32 ans.
    - Part des 18-64 ans dans la population totale: 66,6 %.
  - Mobilité résidentielle
    - Taux de mobilité: 76,25 % // Moyenne régionale: 64%

- **Marché du travail**
  - Population active occupée
    - Taux d'activité (2012): 62,27%.

- **Bâti et équipements**
  - Mixité urbaine
    - Densité de bureaux (2016) : 90892 m2/km2 // Moyenne régionale: 79056,34 m2/km2
  - Caractéristiques du bâti
    - Part des surfaces imperméables (2006): 82% // Moyenne régionale: 46,5%

On retrouve à peu près les mêmes caractéristiques que dans le quartier Saint Josse centre: une forte densité de population, en âge de travailler, et beaucoup de bâtis dédiés en partie aux logements et aux bureaux, même si l'indicateur indique une plus faible proportion pour ces derniers (90 892 m2/km2 de bureaux et 360 957 m2/km2 pour Saint Josse centre).

- **Mobilité**
    - Transport en commun
        - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus): 100%
    - Confort des modes doux
        - Part de la voirie dédiée au trottoir (2014): 38 % // Moyenne régionale: 37%
        - Part des zones 30 et assimilées (2007): 31% // Moyenne régionale: 16,12%
    - Stationnement
        - Taux d'occupation en voirie de 5h30- 7h (2006): 85% // Moyenne régionale: 69%
        - Taux d'occupation en voirie de 10h30 – 12h (2006): 84% // Moyenne régionale: 67%
- **Environnement**
    - Transport
        - Occupation de la voirie entre 17-18h (2011): 54% // Moyenne régionale: 45,5%
        - Entre 8h et 9h (2011): 58% // Moyenne régionale: 43%
    - Espace vert
        - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public (2012): 86% // Moyenne régionale: 82%
        - Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement (2001): 45% // Moyenne régionale: 21%

Là encore, nous pouvons faire les mêmes constats : la plus grande partie de la voirie est dédiée à la route et au stationnement. Les voiries sont aussi facilement encombrées aux heures de pointe. En revanche, un effort est fait du côté de la part des zones 30 et assimilées (31%) comparé au quartier Saint Josse centre (2%). On rappelle que l'indicateur sur la part d'espace vert à proximité peut être faussé par la présence du parc Botanique dans les environs, qui d'autant plus n'est pas facile d'accès pour tous. Bien que les données datent, on peut souligner que presque la moitié des ménages de ce quartier est insatisfaite de la propreté aux environs immédiats des habitations.

Quartier Brabant:

- **Population**
  - Densité
    - Densité de population (2015): 24516 hab/km2 // Moyenne régionale: 7281,92 hab/km2
    - Densité des ménages privés (2014): 10230 ménages/km2 // Moyenne régionale: 3348,82 ménages/km2
  - Structure par âge
    - Age moyen: 32 ans.
    - Part des 18-64 ans dans la population totale: 65,5%.
  - Mobilité résidentielle
    - Taux de mobilité: 71,59 % // Moyenne régionale: 64%

- **Marché du travail:**
  - Population active occupée:
    - Taux d'activité (2012): 62%

- Bâti et **équipements**
  - Mixité urbaine
    - Densité de bureaux (2016) : 168 890 m2/km2 // Moyenne régionale: 79056 m2/km2
  - Caractéristiques du bâti
    - Part des surfaces imperméables (2006): 80% // Moyenne régionale: 46,5%

On remarque une densité de population toujours aussi frappante dans ce quartier comparé aux moyennes régionales. Les caractéristiques de la population sont similaires aux deux quartiers précédents également. La densité de bureaux est plus élevée que dans le quartier de la Chaussée de Haecht, mais reste bien en dessous de celle du quartier Saint Josse centre.

- **Mobilité**
  - Transport en commun
    - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) : 100%
  - Confort des modes doux
    - Part de la voirie dédiée au trottoir (2014): 38,5% // Moyenne régionale: 37%
    - Part des zones 30 et assimilées (2007): 31% // Moyenne régionale: 16%
  - Stationnement
    - 5h30- 7h (2006): 80% // Moyenne régionale: 69%
    - 10h30 – 12h (2006): 83% // Moyenne régionale: 67%

- **Environnement**
  - Transport
    - Occupation de la voirie entre 17-18h (2011): 52,6% // Moyenne régionale: 45,5%
    - Entre 8h et 9h (2011): 58% // Moyenne régionale: 42,5%
  - Espace vert
    - Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public (2012): 59% // Moyenne régionale: 82%
    - Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement (2001): 48,5% // Moyenne régionale: 20%

Sans surprise, les chiffres font toujours échos aux quartiers Saint-Josse centre et la Chaussée d'Haecht. Les chiffres font ressortir un manque relatif d'espaces verts à proximité pour les riverains, comme on s'éloigne déjà du parc Botanique, seulement 59% de la population est à proximité d'un espace vert ouvert au public. Comme pour le quartier de la Chaussée de Haecht, le problème de la propreté revient aussi.

Au niveau des indicateurs, les quartiers de Saint Josse centre, la Chaussée de Haecht et le quartier Brabant sont trois quartiers bien similaires, sauf quelques exceptions. Les enjeux vont donc se rejoindre en faveur d'une plus grande importance pour les piétons, les cyclistes et l'amélioration des modes doux en partie.

B. Conclusion transversale

Comme nous avons pu le voir, les quartiers que nous analysons sont tous assez différents les uns des autres.

Les quartiers Nord et Notre-Dame-aux-Neiges sont surtout des quartiers de travail et d'affaires, tandis que Saint-Josse et Chaussée d'Haecht sont principalement une zone résidentielle (sauf aux abords de la Petite ceinture), à forte densité de population. Les densités de population sont d'ailleurs globalement assez faibles côté Pentagone, alors qu'elles sont généralement fortes à l'extérieur de la Petite ceinture, avec des populations particulièrement jeunes. Le secteur est, en outre, caractérisé par une forte fonction commerciale (dans le Quartier Martyrs, autour de la Rue Neuve mais aussi Rue de Brabant et, dans une certaine mesure, Chaussée de Louvain), d'enseignement et de recherche (USL-B, Vlerick Business School, DG Recherche de l'UE, etc.) et de soins (Clinique Saint-Jean, Polyclinique du Lothier, …).

Les modifications qui devront être effectuées sur la Petite Ceinture devront donc répondre aux attentes et besoins de ces différents quartiers. Par exemple, permettre une meilleure mobilité et accessibilité pour le quartier Nord afin d'y développer des activités économiques, ou encore améliorer et favoriser la circulation des vélos et le déplacement des piétons à Saint-Josse. Pour le Quartier Botanique, il serait bien de pouvoir faciliter l'accès au parc Botanique et de rendre le lieu plus agréable à la visite car le problème majeur de ce parc est le fait qu'une grande route polluante et bruyante passe juste à côté. Le quartier de Béguinage-Dixmude, selon les indicateurs, aurait besoin d'améliorer son réseau de transports en communs. Ainsi, nous tenterons d'étayer au maximum ces différents enjeux dans la partie s'y afférant (*cfr* Deuxième partie : définition des enjeux clés).

II. Observations sur le terrain

Quartier Nord :

Figure 1 : représentation cartographique du quartier nord
Source : monitoringdesquartiers.be

Ce quartier touche directement la partie de la Petite ceinture située plus ou moins entre le boulevard de l'Yser et une des entrées du Jardin Botanique. Du point de vue de cette portion, on peut voir que l'on englobe principalement la place Rogier et ses alentours, y compris la partie « souterraine » du tunnel Rogier jusqu'à rencontrer Laeken et les bords de « l'industrie nord ». Le quartier nord est directement en lien avec le quartier Béguinage-Dixmude, Martyrs et Botanique.

D'après les indicateurs statistiques (*cfr* annexe 1) et nos observations, l'on peut considérer le Quartier Nord comme principalement formés par des bureaux, voire quelques commerces et laissant une faible part disponible de la surface affectée au logement. Dès lors, les attentes et les enjeux potentiels concernant principalement ce quartier ne seront effectivement pas les mêmes que d'autres quartiers dans lesquels la part d'habitations représente un pourcentage plus important.

Sur base de plusieurs observations et différentes temporalités[28], l'on a pu mettre en avant deux grands enjeux concernant le quartier nord : la Place Rogier (1) et la mobilité au sens strict (2) sur la petite portion de la Petite ceinture qui borde ce quartier.

[28] Lundi le 30 octobre 2017 aux alentours de 10h ; mercredi 1er novembre (jour férié) dans la matinée ; vendredi 10 novembre entre 15h15 et 16h30.

La place Charles Rogier :

Le principal enjeu dans ce quartier concerne la place Rogier. En effet, des travaux de grandes envergures ont été entrepris sur cette place dans le but de la (re-)transformer en une grande « zone touristique[29] ».

Dans une visée historique[30], il faut nécessairement prendre en compte plusieurs temporalités pour comprendre toute la problématique de cette place. Depuis ses débuts, et plus particulièrement à partir de 1910, la place Rogier tend à former un pôle touristique inédit avec ses complexes hôteliers mais au fil du temps, cette finalité touristique a été de plus en plus mise à mal.

Place Rogier - Rive Est - Années 1910-1920
Sur la gauche du Palace Hôtel, le Grand Hôtel du Phare s'est agrandi d'un étage.
Juste à côté, l'Hôtel Terminus a suivi le mouvement tout en absorbant l'Hôtel de Louvain
Seuls l'Hôtel Monico (dans l'angle) et la bâtiment à droite du Palace restent encore dans leur état d'origine.

Figure 2 : *cfr* encadré (source : Bruxelles-Bruxellons)

Au cours des années 50, on a assisté à la naissance du Centre International Rogier et de l'immense tour « Martini ». Ce fut une première à Bruxelles, et l'engouement pour cette partie du quartier ne se fit pas attendre. Néanmoins, après trois ans de construction, 27 années de bonheur et de prospérité suivies de 13 années de déclin, cette fameuse tour sera définitivement détruite en 2002.

---

[29] BAELE, M., « Bruxelles : la place Rogier devient une zone touristique » (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-la-place-rogier-va-devenir-une-zone-touristique?id=9493212 (consulté le 18 novembre 2017).

[30] Résumé très condensé sur base de cet article très intéressant : « Place Rogier au fil du temps passé », 2 août 2015, http://bruxelles-bruxellons.blogspot.be/2013/01/place-rogier-au-fil-du-temps-symptomes.html.

En moins de 30 ans, le complexe hôtelier que l'on observait (figure 2) a laissé place à de nouveaux bâtiments et une toute nouvelle identité architecturale et urbanistique. Cependant, cela n'a pas empêché le Sheraton de délaisser la place Rogier. Mais un nouvel occupant semble prêt à réinvestir les lieux.

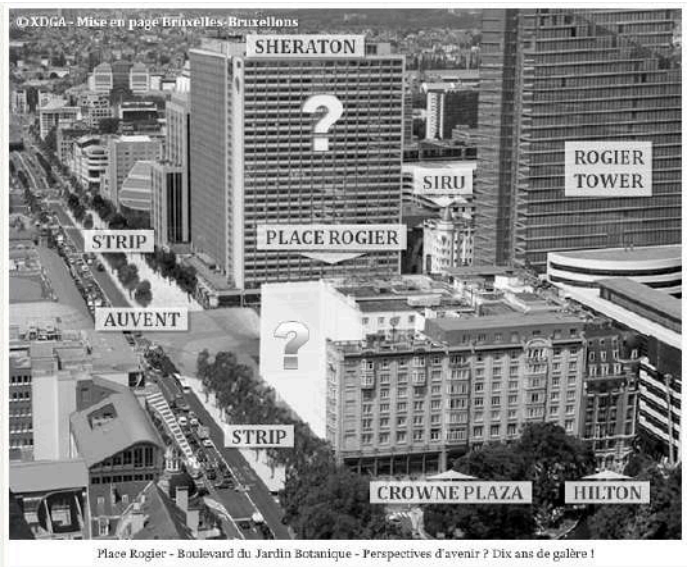
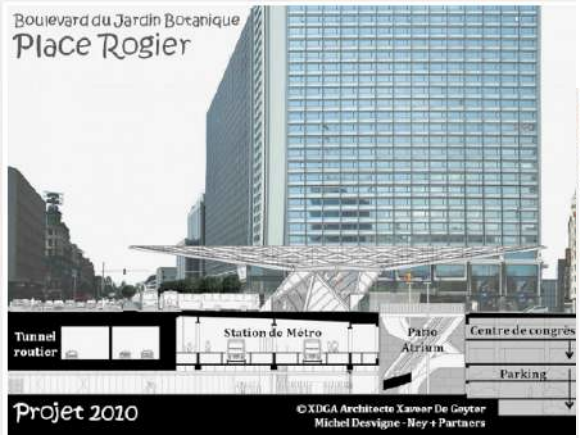


Figure 3 : *cfr* encadré (source : Bruxelles-Bruxellons)

Après une guéguerre politique entre la Région et la commune de Saint-Josse-Ten-Noode (avec Pascal Smet comme Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à l'époque) quant au réaménagement de la place, un appel à projets européen est lancé en 2006 via un concours international d'architectes. Ce sera Xaveer De Geyter qui sera candidat lauréat et à qui l'on doit la conception urbanistique de la Place Rogier et de son auvent tels qu'on les connait actuellement. Après une valse monstrueuse de calculs budgétaires et d'oppositions politiques, la Place Rogier se verra attribuer un projet définitif en 2010. La grande saga des travaux qui suivront n'est inconnue de personne et sera un facteur supplémentaire d'abandon des grandes chaînes hôtelières pour des problèmes d'accès et de rentabilité[31].

[31] Pour des explications très détaillées et d'autres informations plus particularistes, voyez : « Place Rogier – Dix ans de galère – Dix ans de calvaire », 3 septembre 2015, http://bruxelles-bruxellons.blogspot.be/2015/09/place-rogier-dix-ans-de-galere.html.



Figures 4 et 5 : projet établi en 2010 quant au réaménagement de la place Rogier (source : Architectura – Xaveer De Geyter)

Figure 6 : photo de la place Rogier à l'heure actuelle et du Starbucks situé dans le pied de l'auvent (source : Google images)

Après avoir pris connaissance de tous les considérations ci-dessus, l'on peut alors émettre plusieurs réserves à l'encontre des buts poursuivis par le réaménagement de la place Rogier, qui d'après nous, sont loin d'avoir été atteints et qui, de plus, pose de nombreux problèmes en termes de mobilité.

D'abord, la finalité touristique n'est d'après nous pas acquise puisque la place Rogier, en elle-même, reste presque vide, voire désertée pendant de longues périodes de la journée : elle constitue plus un point de passage vers la Rue Neuve ou vers la Gare du Nord. Pour y remédier, les appels à candidatures proposés par la plateforme *LabNorth* sont très pertinents[32]. Cette plateforme attractive se charge de mettre en avant les divers endroits dans le Quartier Nord qui pourraient être occupés de différentes façons laissant libre court à l'imagination et à la créativité de tous les acteurs qui se candidateront. Pour *LabNorth*, l'espace inoccupé sur la

[32] Se référer à leur site ultra attractif : http://labnorth.be/fr

place Rogier doit faire l'objet d'appels à candidatures qui laisseront, on peut l'espérer, place à des marchés, festivals[33], foodtrucks, etc.

Dans le même ordre d'idées, l'on peut remarquer que la place manque de convivialité et d'espaces verts permettant la rencontre ou la promenade. Même d'un point de vue purement urbanistique, cette place semble vide. Il serait opportun, par exemple, de permettre aux commerces et restaurants des alentours d'étendre des terrasses sur cette place. Le café Starbucks quant à lui semble de prime abord être une bonne idée mais reste trop petit, ne serait-ce que pour accueillir les étudiants de notre université entre deux plages horaires espacées, de même que pour des potentiels navetteurs en passage ou des férus du shopping.

Ensuite, la place Rogier remplit fondamentalement la fonction de lieu de passage, comme évoqué plus haut. Cette fonction est elle aussi mise à mal par des perturbations de la mobilité, surtout au niveau des pistes cyclables. Bien que le projet de pistes cyclables de Pascal Smet soit ambitieux et de bon augure pour l'avancée de notre atelier, il n'est pas suffisant puisque la sécurité des cyclistes est largement mise à mal que ce soit pour traverser ou longer la place. En effet, les bandes vélos sont entrecoupées par la circulation des bus et divers piétons.

Aussi, les hôtels à l'entour de cette place ne remplissent pas tellement cet objectif de zone touristique, notamment avec la fermeture du célèbre hôtel Sheraton. Nous ne pouvons pas affirmer avec certitude que de nombreux touristes convergent vers la place Rogier et ses hôtels, ni ses alentours mais nos observations et considérations doivent être prises en compte pour ce qu'elles valent et sont loin de former des généralités.

La mobilité au sens strict :

Le deuxième enjeu peut se resserrer autour de la mobilité « au sens strict ». Il est vrai que l'on peut souligner la facilité de déplacements via les transports en commun dans ce quartier, notamment les lignes/trajets reliant la gare du Nord, le grand centre des affaires, la Rue Neuve et la Place Rogier.

[33] On soulignera tout de même que certains projets ont déjà été mis en place depuis un moment comme le fameux festival « Urban Life » très prisé par les danseurs belges : http://brussels.carpediem.cd/events/4456045-festival-urban-life-2017-at-place-rogier-brussels/.

On notera tout de même que le trajet à pied de la Gare du Nord vers la place Rogier, voire la Rue Neuve (et donc vers notre université également) pourrait être amélioré en termes de convivialité et de propreté (l'arrière de la gare de Nord, malgré quelques travaux entrepris, n'est ni propre ni sécurisé), de sorte que la marche, outre le vélo et les transports en communs, deviennent une alternative attractive en terme de mobilité pour se rendre dans ces différents points cardinaux autour de la Petite ceinture. Aussi, l'on soulignera la difficulté prégnante de se déplacer à vélo dans les alentours, notamment vers la Rue Neuve ou notre université, notamment en termes de sécurité (lignes blanches effacées, passages difficiles entre les piétons, les bus et voitures, etc.).

Cependant, la problématique toute particulière des pistes cyclables est un enjeu à part entière qui doit être mis en avant et explicité à travers tous les quartiers bruxellois.

Quartier Béguinage-Dixmude :

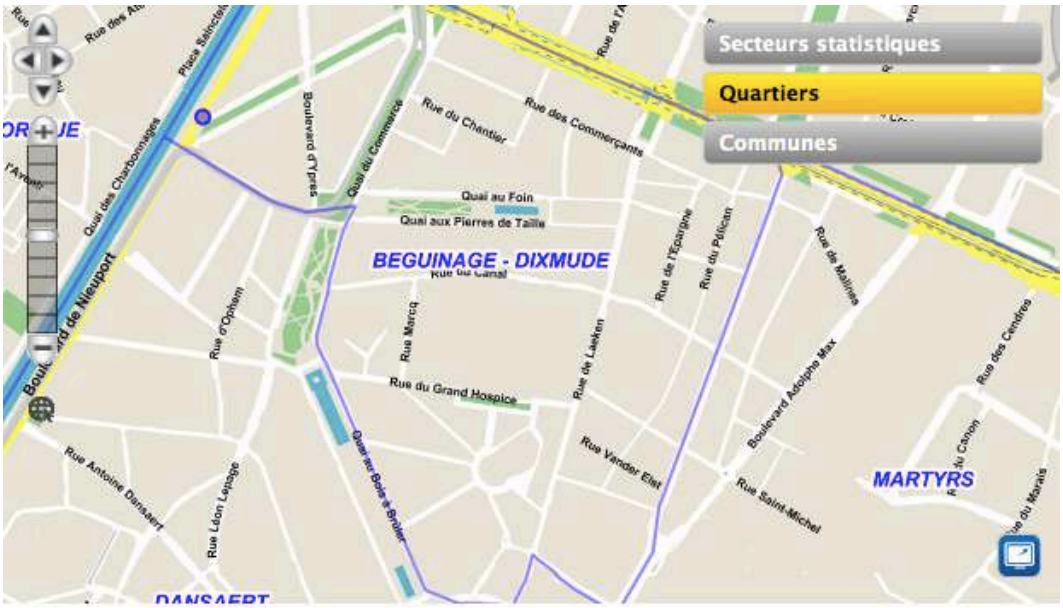


Figure 7 : secteur Béguinage-Dixmude (source : monitoringdesquartiers.be)

Le Pentagone constitue le centre historique, la ville médiévale, qui forme les limites de l'agglomération jusqu'à la Révolution industrielle. Il est délimité essentiellement par les boulevards de la Petite ceinture. La population du Pentagone est concentrée dans sa partie occidentale dans le quartier des anciens bassins portuaires au nord (Béguinage-Dixmude et Dansaert) et dans les Marolles au sud. « Les densités y sont très élevées et le bâti, généralement ancien. Le centre du Pentagone, correspondant à la ville médiévale et baroque (reconnaissable à ses rues tortueuses et ses maisons à pignon), est également densément peuplé, même si la concurrence des autres fonctions, notamment commerciale, touristique, administrative, culturelle et scolaire, y est plus sensible »[34].

Figure 8-9-10 : Rue du béguinage (source : Monika)

[34] http://ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/Bruxelles.pdf

Lors de notre visite du quartier Béguinage-Dixmude le 6 novembre 2017 à 15h00, nous nous sommes focalisés sur l'état et l'occupation de l'espace public ainsi que la mobilité. Ces deux aspects semblent être importants en ce qui concerne la Petite ceinture.

Nous avons débuté la visite par la rue du Béguinage. Les rues étant très étroites, il nous était difficile de nous déplacer. Nous avons remarqué beaucoup de voitures parquées mais peu de circulation. En ce qui concerne la vie citadine nous n'avons croisé personne durant notre balade. Alors qu'en sortant de cette zone (ex : place sainte-Catherine), le quartier est beaucoup plus animé par les passants et les voitures. Aussi, de nombreuses rues sont à sens interdit, ce qui suppose un passage difficile en voiture. Les habitations sont nombreuses et dans un état général bien entretenu, et les rues sont également propres. Il n'y a pas de commerces de proximité, seulement quelques petits cafés, ce qui peut expliquer le fait qu'il n'y ait pas beaucoup de vie de ce côté de la Petite ceinture. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que la Place Sainte-Catherine se trouve à quelques pas de ce quartier, ce qui atténue le constat qui vient d'être posé.

Figure 11-12 : Centre Pacheco (source : Monika)

Nous avons continué notre route vers le centre Pacheco où un petit espace accueillant des bancs et des arbres a été aménagé. Ici aussi, beaucoup de voitures sont parquées au bord des trottoirs (étroits) mais il y a très peu de circulation et peu de passants. On peut constater sur les photos que des travaux ont été entrepris pour garder les façades en bon état.

Figure 13 : Quai au bois à Brûler (source : Monika)

Les travaux ne facilitent pas l'accès à cette rue qui est empruntée par beaucoup de véhicules. Néanmoins, on remarque une fois de plus un petit espace prévu pour que les habitants puissent s'y installer ou se reposer. On y trouve aussi une offre de transports en commun, ce qui n'était pas le cas dans les petites rues empruntées avant. Les personnes qui vivent en dehors de cette zone ont certainement plus de mal à accéder aux transports.

Figure 14: Rue des Commerçants
Source : Monika

Figure 15 : Quai du Commerce
Source : Monika

C'est un plus grand lieu de passage avec plusieurs passages pour piétons, rails de tram, pistes cyclables, etc.

D'un point de vue général, on ne retrouve pas d'écoles, de grands commerces ou de lieux de travail dans le quartier Béguinage-Dixmude. On est donc plutôt en présence d'un quartier résidentiel. Il est essentiellement bordé par plusieurs petites rues, qui sont assez étroites et qui accueillent plutôt des voitures pour se parquer. Le trafic ainsi que l'accès aux transports en commun se trouvent plutôt à l'extrémité de cette zone, comme par exemple place Sainte-Catherine, Rogier et Yser. La zone Béguinage-Dixmude propose également de petits espaces

verts composés de bancs, d'arbres et d'airs de jeux pour les enfants, mais qui ne représentent pas des espaces extrêmement importants en termes d'occupation et d'espaces.

Figure 16: Quai de Willebroeck (source : Monika)

Lorsqu'on se dirige plus vers le quai des commerces, Boulevard de Dixmude et la Rue des Commerçants, le quartier est plus vivant. On retrouve plus de petits magasins ainsi que des transports en commun. Les voitures passent en grand nombre et il y a beaucoup plus de passants, mais peu de coins de verdures.

Dans la zone Quai aux pierres de taille, on retrouve un grand parc avec des bancs et un espace pour jouer au basket. Cet endroit était occupé par des enfants et des adultes aux alentours de 15h00 le lundi 06 novembre. C'est le seul grand espace vert que nous avons pu rencontrer, ce qui peut poser problème vu le nombre d'habitations aux alentours. Les chiffres (indicateurs) nous montrent que le quartier est au-dessus de la moyenne régionale en ce qui concerne la densité de la population (7280 hab/km²).

Un quartier pose cependant problème dans cette zone de la Petite ceinture : le quartier Alhambra qui est sujet à la prostitution. Un nouveau règlement contre la prostitution de rue est entré en vigueur à la Ville de Bruxelles. Durant ce mois d'octobre, des panneaux ont été installés dans le quartier rappelant le règlement. Ces panneaux vont surtout pointer les sanctions que peuvent se voir infliger les travailleurs du sexe et leurs clients. Des patrouilles de police se déplacent également plus souvent dans ce quartier, ce qui a permis d'apaiser l'ambiance qui régnait dans ces rues.

Pour terminer, un nouveau système de location de vélos accessibles un peu partout dans l'espace public et très simples d'utilisation, a été mis en place : il s'agit du système appelé « free-floating ». Cette nouvelle alternative pour la mobilité pourrait être un point positif, vu le manque de transport en commun actuel.

Le principal problème concernant cette zone de la Petite ceinture se situe sur le Boulevard Pacheco. Les images parlent d'elles-mêmes : le boulevard est traversé par une piste cyclable très étroite, il y a des intersections et la sortie du tunnel. Il s'agit donc d'un passage très dangereux pour les cyclistes. Le croisement entre le tunnel et les voitures venant de droite est également problématique. On ne remarque aucun panneau de danger ou d'indications pour régler et faciliter la circulation. De plus, si le tunnel est bloqué à cause de travaux ou d'un accident, la circulation se retrouve immédiatement bloquée créant de ce fait des embouteillages importants. Ce tunnel Pacheco a d'ailleurs connu des travaux l'année dernière, en raison de problèmes détectés dans les plafonds. Par sécurité, le tunnel a été fermé à la circulation. D'un côté, c'est la police de Bruxelles-Capitale qui doit s'en charger, de l'autre, c'est la responsabilité de la zone voisine de Bruxelles-Nord. C'est une situation qui n'est pas évidente : lorsqu'on se trouve à l'intérieur du tunnel, nous sommes sur le Boulevard Saint-Lazare, c'est une voirie communale de Saint-Josse ; juste au-dessus de ce tunnel, la voirie appartient à la Région de Bruxelles Capitale. Cette situation pose problème car il est difficile de savoir vers qui se tourner en cas d'accident et pour savoir à qui appartient ce tunnel.

Figures 17-18: Boulevard Pacheco (source : Google Map)

Des projets de rénovations sont souhaitables :

- le réaménagement des boulevards Pacheco et Berlaimont est souhaité « en faveur d'un meilleur partage de l'espace public »,
- le long du boulevard Pacheco, l'idée serait de « privilégier deux liaisons transversales piétonnes entre les deux rives »[35].

<u>Quartier Botanique :</u>

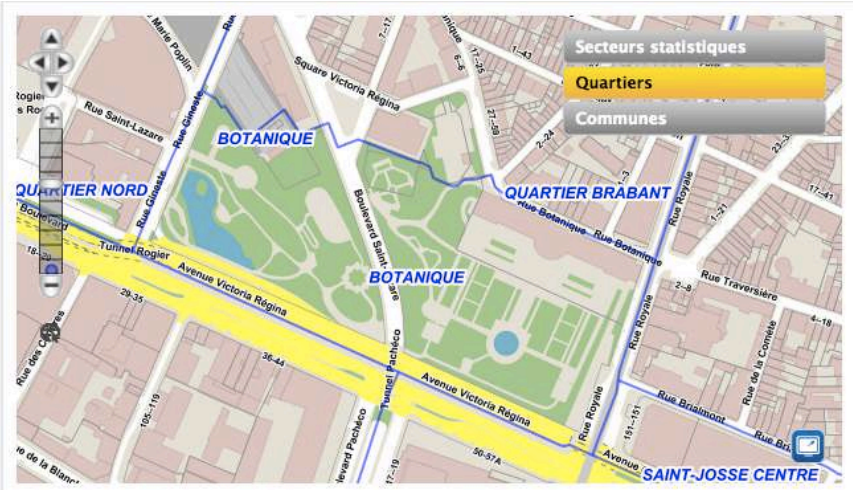


Figure 19 : Plan des quartiers (source : https://monitoringdesquartiers.brussels/)

Nous nous sommes rendus dans le quartier Botanique sur le temps de midi du mercredi 1er novembre. Pour rappel, ce quartier se trouve dans le cœur même de Bruxelles, entre le quartier Brabant, le quartier Nord et le quartier Saint Josse centre. Situé le long de l'Avenue Victoria Régina, cet espace vert de six hectares ne fait pas l'unanimité auprès des citoyens. Comme on peut le voir sur la carte ci-dessus, le quartier Botanique est plutôt petit, comparé aux autres quartiers que nous avons observés : ses délimitations sont exactement les mêmes que celles du Jardin Botanique.

Une partie de la Rue Royale, du Boulevard du Jardin Botanique, de la Rue Gineste, du Boulevard Saint-Lazare et de l'Avenue Victoria Régina sont également inclus dans le quartier.

[35] Plus d'infos concernant le réaménagement http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Botanique_Fiches_Voiries_Infrastructures_Espaces_publics-toutes_zones_0.pdf

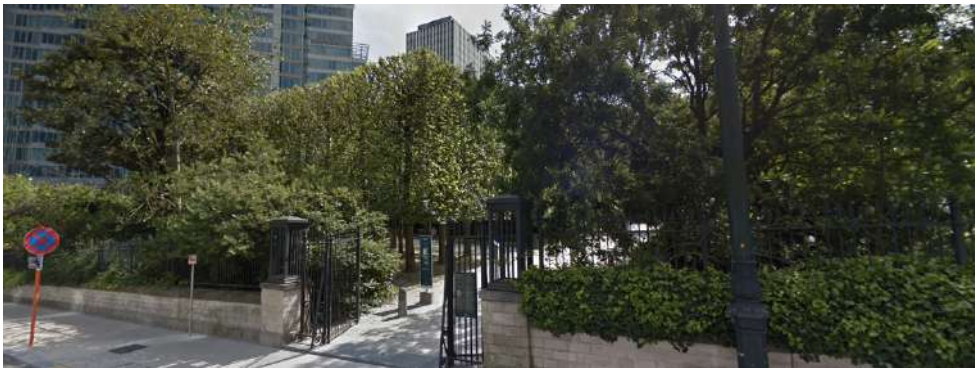


Figure 20 : Entrée du parc Botanique (source : Marie)

Lorsque nous sommes allés nous promener dans le parc, nous avons eu comme première impression générale, un calme et une sérénité assez impressionnants. En effet, étant donné que l'Avenue Victoria Régina se trouve juste à côté, nous nous attendions à plus de bruit. Quelques personnes étaient assises sur un banc, d'autres promenaient leur chien, un groupe de jeunes mangeaient ensemble, deux femmes discutaient lors de leur jogging, mais dans l'ensemble, le parc était plutôt vide. Cela laisse plutôt à penser que la situation géographique du parc déplait à la plupart des personnes qui dès lors, ne se rendent peu ou presque jamais au parc.

Le parc est aussi un lieu-phare dans le cœur de Bruxelles car il constitue le célèbre Jardin Botanique depuis 1829. Aujourd'hui déplacé à Meise, ce jardin botanique a attiré de nombreuses personnes pendant des années. Le bâtiment est de nos jours utilisé pour recevoir des artistes en concert, accueillir des séminaires ou encore être un lieu de tourisme pour les passants, ses anciennes serres et sa coupole en font un lieu très prisé.

Figures 21-22 : Parc Botanique

Source : http://www.flyingdowntown.com/week-end-a-bruxelles-en-automne-mes-idees-de-visites

Figure 23 : Le Botanique (source : Marie)

Pour résumer, il s'agit d'un parc un peu comme les autres, avec un élément remarquable : la propreté. Dans le parc Botanique, nous avons remarqué un nombre assez élevé de poubelles, c'en est probablement une des raisons principales (pas de papiers au sol et très peu de mégots de cigarettes).

Figure 24 : Le Botanique en 1939 (Source : Google)

Le jardin botanique n'a pas changé depuis des années. Cette carte postale n'est pas datée mais nous savons qu'elle date d'avant le déplacement du jardin botanique à Meise en 1939.

Les voitures longent le parc via le Boulevard Saint-Lazare. Pour se garer, de nombreuses places sont disponibles dans les rues alentour ou dans les parkings sous terrains. Le parc est desservi par la station de métro Botanique et plusieurs arrêts de tram et bus, ce qui rend son accès assez simple.

Cependant, nous avons également observé de nombreux problèmes.

Tout d'abord il y a le bruit incessant des voitures et de la circulation le long du parc (sur l'avenue Victoria Regina) qui rendent les balades dans le parc peu agréables et peu reposantes aux heures de pointes.

Ensuite, le manque de convivialité est flagrant. En effet, étant donné la proximité du parc avec cette autoroute urbaine (tunnels, carrefours), les gens ne semblent pas avoir envie de passer un peu de leur temps à se promener. La circulation et les embouteillages constants rendent l'accès au parc compliqué. Les personnes travaillant dans les alentours ou même les étudiants ne s'y rendent pas pour prendre leur pause de midi car l'accès y est dangereux et peu pratique.

Quartier Martyrs :

Figure 25 : Représentation cartographique du quartier Martyrs
Source : Monitoringdesquartiers.be

Ce quartier joue un rôle principal dans la portion de la Petite ceinture que nous étudions. En effet, celui-ci est entouré de grandes avenues et boulevards. Le quartier des Martyrs est entouré par : l'Avenue du Boulevard, le Boulevard du jardin Botanique, le Boulevard Emile Jacqmain, le Boulevard Pachéco et nous retrouvons aussi une série de rues commerçantes comme la Rue Neuve qui est d'une certaine manière l'artère, voire le cœur du quartier, sans oublier la place des Martyrs. Nous retrouvons également des terrasses sur la rue, celles-ci offrant des lieux propices à la détente.

Au sein de ce quartier nous retrouvons bien évidemment l'Université Saint-Louis. Ainsi, ce quartier est animé par de nombreux étudiants.

Figure 26 : Boulevard du Jardin Botanique (source : Ismael)

Concernant les moyens de transport, la station Rogier met à disposition les métros 2 et 6 ainsi que les trams 3, 4, 25, 32 et 55. Nous retrouvons aussi aux abords du quartier une série de bus mis à la disposition des usagers.

Figures 27- 28 : Arrêt de métro Rogier (source : Ismael)

Il est très difficile pour les conducteurs de garer leurs véhicules. Ainsi, étant donné le positionnement central du quartier, il est difficile de trouver une place pour se garer, raison pour laquelle nous retrouvons de nombreux parkings payants.

Figure 29 : Interparking Passage 44

Source : Ismael

Nous retrouvons au sein du quartier des pistes cyclables, pas toujours bien aménagées. Le tracé des lignes blanches s'estompe, et le cycliste n'est pas dans une situation de sécurité.

Figure 30 : Piste cyclable du Boulevard du Jardin Botanique (Source : Ismael)

Dans le cadre d'une analyse pertinente, il nous semblait essentiel d'interroger les acteurs qui participent activement à la vie et la dynamique du quartier. Dès lors nous avons interrogé un cycliste et un étudiant de l'université Saint-Louis.

Cycliste: celui-ci précise que les pistes cyclables sont mal aménagées. D'après lui, elles sont beaucoup trop étroites, et par moment, les lignes sont usées par l'écoulement du temps, au point qu'il a parfois du mal à les retrouver. Par l'étroitesse des pistes, il précise que par moments, il se sent en insécurité, sans oublier les nombreuses infractions au Code de la route commises par les automobilistes.

Étudiant: il apprécie fortement le quartier, il estime qu'il y a une bonne ambiance et de l'animation le soir. Selon lui, le quartier offre de nombreux moyens de transport, mais il regrette les nombreux embouteillages qui l'empêchent d'arriver à l'heure à l'université, sans oublier la difficulté de trouver une place pour garer sa voiture et le prix phénoménal du parking.

Sur base des observations, nous avons pu mettre en avant plusieurs enjeux pour ce quartier.

Le Boulevard du Jardin Botanique :

Étant nous-mêmes chercheur et objet de la recherche, nous sommes susceptibles d'avoir une approche biaisée sur cette thématique. En effet, étant étudiants à l'Université Saint-Louis nous baignons quotidiennement dans notre secteur d'études, nous empruntons le métro, tram, bus,… fréquentons les quartiers Botanique-Madou pour nous détendre après une journée de cours. Malheureusement, quand nous sommes à la fois chercheur et objet de notre recherche, nous passons à coté de certains éléments, qui nous semblent anodins et font partie de la vie quotidienne, et qui pourtant ont une importance significative. L'exemple le plus frappant est l'utilisation du boulevard du Jardin botanique. Au début de nos observations, nous nous étions essentiellement concentrés sur l'afflux de voiture. Or un phénomène plus crucial se passait devant nos yeux, celui de l'appropriation de l'espace par les piétons. En outre nous avons constaté que ce boulevard était fortement occupé et subissait de nombreux flux de passants, nous nous retrouvons non plus avec des embouteillages de voiture, mais bien des bouchons de piétons. Le phénomène est plus observable pendant les heures de pointe, et entre l'arrêt de métro Rogier et le SPF finance. Selon nous, le boulevard du jardin Botanique, ainsi que son infrastructure, ne sont plus adaptés à la réalité actuelle. Les flux peuvent s'expliquer par la présence : de l'université Saint-Louis, de la clinique Saint Jean, des nombreuses écoles, ainsi que par les multiples commerces aux alentours et du SPF Finance. Chaque jour nous retrouvons de nombreux universitaires, fonctionnaires, clients, parents et enfants qui empruntent ce fameux boulevard, beaucoup trop étroit pour accueillir cette masse d'individus. Par conséquent, nous constatons des bousculades entre passants, et de nombreux embouteillages de piétons. Par ailleurs nous retrouvons fréquemment des automobilistes, camionnettes, taxis, … qui s'arrêtent pour décharger une personne ou de la marchandise, ce comportement bloquant autant la circulation des piétons que des automobilistes et cyclistes.

En conclusion nous estimons qu'un des enjeux essentiels de la Petite ceinture se trouve dans la gestion du Boulevard du jardin Botanique, car en effet celui-ci n'est pas adapté au flux de passants.

La rue Neuve

La rue Neuve est une artère économique et sociale de la ville de Bruxelles, celle-ci étant principalement occupée par de nombreux commerces. En effet, tous les jours, de nombreux clients viennent faire leurs achats de la vie de tous les jours. Malheureusement, il est très difficile de circuler à pied sur la rue Neuve pendant les heures de pointe : celle-ci est complètement engorgée par les flux de clients qui viennent faire leurs emplettes. Fréquemment les usagers se bousculent entre eux, pouvant entraîner de l'agressivité, des tensions qui causent une certaine forme de nuisance. Ce phénomène peut amener certains individus à fuir cette rue commerçante fréquemment bondée. Sans oublier la difficulté pour les clients motorisés de trouver une place de parking non payante, la seule solution qui s'offre à eux étant l'utilisation d'un des parkings payants, pouvant entraîner de nombreux frais. Nous observons aussi un vieillissement et une dégradation des infrastructures présentes sur la rue Neuve.

En conclusion, un des enjeux qui nous semble important est celui de désengorger la rue Neuve, aujourd'hui totalement saturée par le flux et la masse d'individus qui y circulent, et de plus il faut entrevoir la possibilité d'entamer des travaux sur la rue Neuve.

Quartier Notre-Dame-aux-Neiges :

Figure 31 : Carte de Notre-Dame-Aux-Neiges
Source : Google Map

Nous nous sommes rendus dans le quartier de Notre-Dame-aux-Neiges entre 18h et 19h30 le jeudi 1er Novembre afin de voir le quartier pendant l'heure de pointe et d'y observer l'influence qu'a la Petite ceinture dans le périmètre. Nous y sommes aussi allés en journée de 12h à 13h30 le mercredi 8 novembre afin de comparer les deux temporalités. Le quartier de Notre-Dames-Aux-Neiges est situé entre le quartier Royal, Martyrs, Botanique et Saint-Josse.

Ce qui saute aux yeux dans ce quartier est le fait que, même en heure de pointe, dans la zone située entre la Petite ceinture et la Rue Royale, il y a très peu de circulation. Le quartier est très calme car il s'agit d'une zone mêlant à la fois des habitations et des bureaux. On peut noter que le quartier est proche de certaines institutions, telles que la Chambre des Représentants, le Parlement flamand ou encore le Consulat Général de France.

Figure 32 : Rue de la Sablonnière
Source : Ilyas Canbilen

Figure 33 : Place des Barricades
Source : Ilyas Canbilen

Dans les rues, il y a peu de voitures. On a remarqué que beaucoup de bureaux avaient leurs propres garages fermés pour les employés, ce qui explique le fait que les rues ne sont pas remplies de voitures garées. Aussi, nous avons observé qu'il y avait beaucoup d'hôtels, le quartier étant proche du centre, attirant peut-être des touristes non motorisés.

Figure 34 : Rue Ducale
Source : Ilyas Canbilen

Etonnament, malgré que ce fût l'heure de pointe, les rues du quartier Notre-Dame-aux-Neiges n'étaient pas du tout congestionnées car, comme nous pouvons le voir sur une carte de la ville, tout le quartier est véritablement « enclavé » à l'intérieur de grands axes routiers que sont le boulevard Bischoffsheim, le boulevard du Régent, la rue de la Loi et la rue Royale. Chacune de ces grandes rues est desservie par des transports en communs, que ce soient des bus, des trams, ou des métros, ce qui permet aux personnes qui travaillent dans ce quartier de s'y rendre sans avoir à utiliser la voiture. On y a observé aussi qu'il s'agit d'un lieu qui est assez simple d'accès pour les cyclistes car, comme on l'a mentionné plus haut, il y a peu de circulation et les axes routiers qui entourent Notre-Dame-aux-Neiges comportent des pistes cyclables. A cette heure de la journée, il y a un véritable contraste au niveau du trafic entre la Petite ceinture et ce quartier. On a l'impression que la Petite ceinture canalise toute la congestion et qu'en contrepartie l'intérieur de Notre-Dame-aux-Neiges est vide.

Un des changements majeurs qui va être amené dans les environs de ce quartier est la transformation de la place Madou. En effet, le rond-point Madou va être transformé en un carrefour à feux, ce qui signifie que les personnes venant de la place Saint-Josse ne pourront plus traverser la Petite ceinture pour aller en direction d'Arts-Loi qu'au niveau de Quételet. Ces changements auront un impact sur Notre-Dame-Aux-Neiges car l'accès à ce quartier sera

simplifié par ces changements. Un des enjeux majeurs du Quartier de Notre-Dame est justement le fait qu'il faut que le quartier soit prêt à voir une augmentation de la circulation.

Figure 35 : Rue de l'Association

Source : Ilyas Canbilen

Le quartier comporte un petit « centre », sur la Place de la Liberté où il y a des terrasses de cafés ou de bars ainsi que des restaurants, mais comme on peut le voir sur la photo ci-dessus, à 19h00, les lieux sont vides, ce qui montre que la clientèle de ces commerces est principalement constituée par les personnes qui travaillent dans cette zone en journée. A ce moment de la journée, les rues étaient quasiment toutes vides. Très peu de piétons circulaient, hormis dans la Rue Royale qui est un axe de circulation important. Nous avons remarqué qu'une attention particulière a été accordée au quartier au niveau de la propreté. Il n'y a pas de déchets au sol et il y a des poubelles à de nombreux coins de rues.

Figure 36 : Place de la Liberté

Source : Ilyas Canbilen

On expliquerait cela par le fait que Notre-Dame-aux-Neiges est occupé par des personnes de niveau social élevé, tout d'abord par la présence d'institutions politiques importantes dans la périphérie mais aussi lorsque l'on analyse la physionomie du quartier, on voit que les habitations disposent d'une belle architecture, que les restaurants ont un style « chic » et que les bars ont l'air « branchés ». La rue Royale fait figure d'exception puisqu'elle est un lieu où beaucoup de personnes se déplacent, et elle est dès lors plus sale que le reste du quartier. Enfin, nous avons remarqués aussi que Notre-Dame-aux-Neiges est assez mal éclairée lorsqu'il fait noir, en particulier dans les petites rues d'habitations.

Quartier Saint-Josse centre :

Figure 37 : Représentation cartographique du quartier Saint-Josse-centre
Source : Monitoringdesquartiers.be

Le quartier Saint-Josse centre borde la Petite ceinture sur l'angle allant de la fin du Boulevard du Jardin Botanique, incluant le Boulevard Bischoffsheim et le début du Boulevard du Régent. Les voiries extérieures aux artères de la Petite ceinture sont aussi importantes, étant touchées directement par le trafic routier que sont notamment l'Avenue Galilée longeant en surface le tunnel Botanique, l'avenue de l'Astronomie et le début de l'Avenue des Arts. Deux carrefours stratégiques sont donc à prendre en compte, à savoir la Porte de Schaerbeek et la Place Madou qui sont toutes les deux empruntées par des milliers de conducteurs, piétons et transports en commun chaque jour.

On a choisi de porter notre attention sur la Place Madou, qui suscite aujourd'hui débat quant à son réaménagement plus confortable pour une mobilité plus fluide et incluant plus de convivialité. Cette place fut créée en forme de demi-lune, en même temps que l'édification de la plupart des boulevards, vers 1818, à l'endroit où se situait l'ancienne Porte de Louvain démolie en 1783. Depuis les années 1960, trône l'impressionnante Tour Madou dans l'arcade. A ses pieds, une place en dalles fut créée pour laisser aux piétons l'espace pour circuler.

Figures 38-39 : Place Madou (Source : Yasmine)

Puis, dans le prolongement de la place, sur du béton piétinant l'espace réservé aux voitures, un espace qui se veut « convivial » avec des décors taillés dans des buissons, des tables et des bancs.

Tout est fait pour permettre aux personnes de s'y sentir à l'aise. Pourtant, pas grand monde ne s'y attarde. L'endroit, malgré qu'il soit propre, n'a en réalité pas grand-chose de convivial, à proximité d'une zone de trafic important où l'air est pollué, le cadre n'est pas non plus très « accueillant ». Les bruits de circulation permanents et la congestion n'en font visiblement pas un endroit agréable pour y séjourner. Les habitués de cette place diront qu'il n'y a que des employés de la Tour Madou ou des passants allant d'un point à l'autre de la place, notamment entre la station de métro et les multiples arrêts de bus. De plus, les trottoirs des avenues ne sont pas très larges, du moins pas assez pour la foule qui passe.

Cette place pose aussi problème aux cyclistes. Du fait des routes très étroites aux alentours du rond-point, il n'y a pas d'espace pour une piste cyclable. Une station de Villo borde le rond-point mais l'accès à la voirie y est compliqué.

Figure 40 : Place Madou (Source : Yasmine)

Un autre carrefour sensible est celui de la Porte de Schaerbeek, au croisement du Boulevard du Botanique et de la Rue Royale, où se trouve la station Botanique. Touché également par les embouteillages lors des heures de pointe, le passage se fait régulier à toutes les heures de la journée. Il n'y a que le soir et les week-ends où le trafic se fait moins dense. Ce carrefour a une particularité que la place Madou n'a pas: c'est le passage du tram en surface, ce qui ne bénéficie pas au trafic automobile, vu qu'il a toujours priorité. La rue Royale est très régulièrement encombrée: quelques arrêts de bus, de part et d'autre de la rue Royale, rendent les voiries étroites, et là encore la dimension des trottoirs est restreinte. Une station de Villo est aussi aménagée.

Le tronçon reliant la Porte de Schaerbeek (ou Botanique) et la place Madou fait également plus de place aux boulevards, mais aussi au stationnement pour que les employés, notamment de Belfius, puissent en profiter, encore au détriment des voies piétonnes et des pistes cyclables. Ce qui est assez frappant, ce sont les « déchets » : il y a des « restes de chantier » près du parc Quetelet, au-dessus de l'entrée du tunnel Botanique, ou encore des poubelles laissées par ci par là, le long du boulevard Bischoffsheim. Il est à noter que l'entrée de « Bruxelles Formation » est située sur une voirie assez dangereuse: il n'y a qu'un petit trottoir qui sépare l'entrée du boulevard où les voitures roulent à près de 60 km/h.

Il est nécessaire de rappeler que (selon un article de la RTBF) depuis le 28 juin 2016, un projet de réaménagement de la place Madou a été introduit à la commune de Saint Josse. Il vise la convivialité et le confort. On tente une transition vers une « esplanade Madou » en favorisant les vélos et les piétons, plutôt que les voitures. Les trottoirs devraient être élargis, ainsi que la création de pistes cyclables séparées et sécurisées. Concernant le trafic automobile, le projet a pour vocation de supprimer les ronds-points et mettre des feux. Le chantier est prévu pour la fin 2017 pour une durée d'un an maximum, mais à ce jour rien n'a encore été fait.

Pour résumer, les indicateurs démontrent une forte densité de population à Saint-Josse centre ainsi qu'une forte concentration de bureaux et de ce fait, une mobilité très élevée. La confrontation de ces indicateurs à la réalité sur le terrain montre certains « blocages », comme évoqués précédemment.

Suite à notre visite guidée de la Petite ceinture le vendredi 8 décembre 2017, nous avons particulièrement été frappés par le quartier de Saint-Josse. En effet, nous sommes passés par la Chaussée de Louvain et nous avons pu observer le désert économique que représente aujourd'hui cette rue alors qu'elle est censée être une rue commerçante : on y a l'impression que tous les commerces sont fermés. Récemment, la mythique boite de nuit bruxelloise, le Mirano Continental, a elle aussi fermé ses portes depuis juin 2017[36]. Cette image de crise économique que représente ce secteur de la commune nous ammène à nous poser des questions car il s'agit tout de même de la commune la plus densément peuplée de Bruxelles et elle ne manque hypothétiquement pas de clients potentiels . Ce qui aurait tué les commerces sont les nombreux travaux à répétitions dans la rue, puis le fait de la rendre piétonne. La décision de peindre la rue en jaune il y a quelques années de cela est aussi un facteur car la population n'a pas du tout été réceptive à cette initiative qui aurait mené les gens à moins passer par cette rue.

La mauvaise gestion de l'aménagement du territoire est donc la cause directe de ce désert économique, car il fut une époque pas si lointaine où ces commerces étaient plutôt florissants. Réimplanter une économie florissante dans cette rue est donc aussi un des enjeux des modifications de la Petite ceinture.

Lors de notre balade au sein de notre portion d'étude avec Bye Bye Petite ceinture, nous avions remarqué que nous avions négligé un enjeu important au sein du quartier de Saint Josse centre : le square Henri Frick qui est délimité par l'avenue de l'Astronomie, la place Quételet et, sur le territoire de Bruxelles, le boulevard Bischoffsheim.

Figures 41-42 : Square Frick (Source :Ismaël)

[36] LeSoir.be, *Bruxelles: la boîte de nuit Mirano Continental fermée «jusqu'à nouvel ordre* (en ligne), http://www.lesoir.be/101825/article/2017-06-27/bruxelles-la-boite-de-nuit-mirano-continental-fermee-jusqua-nouvel-ordre, (consulté le 12 mars 2018).

Cette place se trouve dans un lieu économiquement important, avec plusieurs commerces, un grand flux de passants, de nombreux carrefours et routes empruntées par des véhicules à moteur. Cette zone est désertique, qu'importe le jour ou l'heure. Avec du recul, nous sommes venus à penser que cette zone possédait un réel potentiel qui se devait d'être exploité. Nous retrouvons dans ce secteur une série de bâtiments qui jouent un rôle primordial dans l'animation de ce quartier. À proximité se trouve la maison communale de Saint-Josse, Bruxelles Formation, qui est un organisme chargé du service public de la formation professionnelle pour les francophones de la Région de Bruxelles Capitale, ainsi qu'Actiris qui est un organisme régional chargé de la Politique de l'emploi compétente territorialement pour la Région de Bruxelles Capitale.

Figure 43 : Maison communale de Saint-Josse
Source : Ismaël

Figure 44 : Actiris
Source : Ismaël

Figure 45 : bâtiment de la Commission européenne
Source : Ismaël

Le square est proche d'un immeuble occupé par des fonctionnaires européens. Le site est desservi par plusieurs moyens de transport, dont des métros, des bus, des trams. Un planning familial est présent en face de la place, ainsi qu'un centre de recherche. Lors de nos observations, la pollution environnementale et sonore nous avaient fortement marqué. En effet, suite à la présence de la Petite Ceinture dans les environs du square de nombreux véhicules à moteur occasionnent des désagréments. Il peut être contraignant pour les piétons de vouloir passer du Square à la Place des barricades, car ceux-ci doivent réaliser un grand détour avant de pouvoir traverser sur un passage pour piétons. Qui plus est, il n'existe aucune connexion entre le square et la place des barricades. En matière de faune et de flore selon les gardes forestiers, nous trouvons dans cette place toute une série d'oiseaux (moineau, mésange, pigeon ramier…) ainsi que d'arbres (chênes érable, marronnier, tilleul …). La gestion et l'entretien du site sont assurés par Bruxelles Environnement. La place est équipée par une plaine de jeux pour enfants, ainsi que de banc pour pouvoir s'asseoir.

Entretien avec Koen Van Ryckeghem :

Nous avons pu rencontrer Koen Van Ryckeghem le 9 novembre 2017 à son domicile et notre interview a duré environ une heure et demie. Bien qu'aujourd'hui son travail soit lié aux universités et aux étudiants, il a travaillé pendant de nombreuses années pour le Ministère de la Mobilité et est encore aujourd'hui très informé et passionné par l'urbanisme. A peine l'entretien a-t-il commencé que Monsieur Van Ryckeghem nous a clairement dit que pour lui, la Petite ceinture est une catastrophe à tous les niveaux, que ce soit au niveau urbanistique, de la mobilité, de la pollution, de la nuisance sonore ou de la sécurité. Pour lui, les changements qui doivent être effectués doivent être « radicaux ».

Mettre deux bandes de circulation à la place de quatre bandes ne va pas améliorer les problèmes de congestion lors des heures de pointes. Pour lui, une des solutions est tout d'abord la diminution de la circulation des voitures dans le centre. Il nous a dit que la situation pouvait devenir « correcte » s'il y avait au minimum 20% de voitures en moins. Pour cela, l'amélioration du réseau de transports en commun au sein de Bruxelles et vers l'extérieur de la ville est une solution. Il a aussi proposé de transformer le système de circulation dans le centre à la manière de Paris, c'est-à-dire enlever complètement la Petite ceinture et faire directement passer les voitures dans le centre. Cette solution aura comme avantage de pouvoir utiliser tous les espaces qui sont actuellement occupés par la Petite ceinture. Cela veut dire que l'on pourrait aménager des espaces verts dans les quartiers qui en manquent, ou encore y implémenter des habitations, puisque Bruxelles en manque cruellement. De plus, cela diminuera les espaces de circulation où vélos, transports en communs (bus, trams), et voitures circulent en même temps, ce qui est très dangereux. Pour lui, le carrefour Botanique est l'exemple parfait de cette situation où, presque tous les jours, des accidents sont évités de justesse. Koen Van Ryckeghem nous a aussi parlé des trottoirs, notamment celui passant devant Saint-Louis sur le boulevard Botanique. La situation actuelle pose problème car il s'agit d'un trottoir très étroit où énormément de personnes passent chaque jour. Or, quotidiennement, les étudiants de Saint-Louis fument devant l'université, et les personnes de la clinique Saint-Jean fument devant l'hôpital, ce qui pose un conflit entre les personnes marchant sur les trottoirs et les fumeurs en groupes bloquant le passage. De plus, les piétons n'osent pas contourner les fumeurs par la route car la circulation y est telle qu'ils ne veulent pas risquer un accident. Le réaménagement de ces trottoirs est donc aussi un enjeux majeur du quartier.

BIBLIOGRAPHIE

BAELE, M., « Bruxelles : la place Rogier devient une zone touristique » (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-la-place-rogier-va-devenir-une-zone-touristique?id=9493212 (consulté le 18 novembre 2017).

BX1, *Le projet immobilier Belair autour de la future cité administrative de Bruxelles sucite des craintes* (en ligne) http://bx1.be/bruxelles-ville/le-projet-immobilier-belair-autour-de-la-future-cite-administrative-de-bruxelles-suscite-des-craintes/, (consulté le 19 novembre 2017).

FABRE, G., *Le projet immobilier de la cité administrative est une catastrophe pour Bruxelles* (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_le-projet-immobilier-de-la-cite-administrative-est-une-catastrophe-pour-bruxelles?id=9721708, (consulté le 19 novembre 2017).

IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière), Vade-mecum piétons en Région Bruxelles-capitale, « 2. Recherche et analyse. *Accidents de piétons sur passage piétons,* 2000-2005, (en ligne), http://webshop.bivv.be/frontend/files/products/pdf/72e1b70c2343f73ff92db5641e17d954/accidents-pietons.pdf (consulté le 2 mars 2017).

ING, «LA VILLE DE BRUXELLES LANCE LES FREE SHOPPING BUS, AVEC LE SOUTIEN DYNAMIQUE D'ING BELGIQUE LES NAVETTES GRATUITES QUI PERMETTENT DE DÉCOUVRIR AUTREMENT LES QUARTIERS COMMERÇANTS » (en ligne), https://about.ing.be/A-propos-dING/Press-room/Press-article/La-Ville-de-Bruxelles-lance-les-Free-Shopping-Bus-avec-le-soutien-dynamique-dING-belgique-Les-navettes-gratuites-qui-permettent-de-decouvrir-autrement-les-quartiers-commercants.htm, (consulté le 4 mars 2017).

LA DH.BE., *Bruxelles-Ville: deux ans de travaux pour la rue Neuve* (en ligne), http://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-ville-deux-ans-de-travaux-pour-la-rue-neuve-592572e6cd70022543038b1, (consulté le 17 novembre 2017).

LeSoir.be, *Dimanche sans voiture : toutes les informations pratiques* (en ligne), http://www.lesoir.be/114587/article/2017-09-17/dimanche-sans-voiture-toutes-les-informations-pratiques (consulté le 15 novembre 2017).

LeSoir.be, *Bruxelles: la boîte de nuit Mirano Continental fermée «jusqu'à nouvel ordre* (en ligne), http://www.lesoir.be/101825/article/2017-06-27/bruxelles-la-boite-de-nuit-mirano-continental-fermee-jusqua-nouvel-ordre (consulté le 12 mars 2018).

O.S., « Saint-Josse : la place Madou va devenir une esplanade » (en ligne), https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_saint-josse-la-place-madou-va-devenir-une-esplanade?id=9341803, (consulté le 15 novembre 2017).

« Place Rogier au fil du temps passé », 2 août 2015, http://bruxelles-bruxellons.blogspot.be/2013/01/place-rogier-au-fil-du-temps-symptomes.html.

« Place Rogier – Dix ans de galère – Dix ans de calvaire », 3 septembre 2015, http://bruxelles-bruxellons.blogspot.be/2015/09/place-rogier-dix-ans-de-galere.html.

Schéma Directeur de la zone levier n°6 : Botanique [en ligne], https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/les-schemas-directeurs/schema-directeur-zone-levier-botanique-1.

SUEDE 36, « Diagnostic du Contrat de quartier durable « Reine-Progrès » (2013-2016 », en ligne, http://www.schaarbeek.be/files/src/documents/vivre/logement-urbanisme-environnement/renovas/contrat-de-quartier-durable/reine-progres/diagnostiquefr.pdf .

http://aqicn.org/city/brussels/fr/.

http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/Botanique_Fiches_Voiries_Infrastructures_Espaces_publics-toutes_zones_0.pdf

http://www.beliris.be

http://brussels.carpediem.cd/events/4456045-festival-urban-life-2017-at-place-rogier-brussels/

http://www.flyingdowntown.com/week-end-a-bruxelles-en-automne-mes-idees-de-visites

https://www.google.be/maps?source=tldsi&hl=fr

http://ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/Bruxelles.pdf

http://labnorth.be/fr

https://monitoringdesquartiers.brussels

https://www.sibelga.be