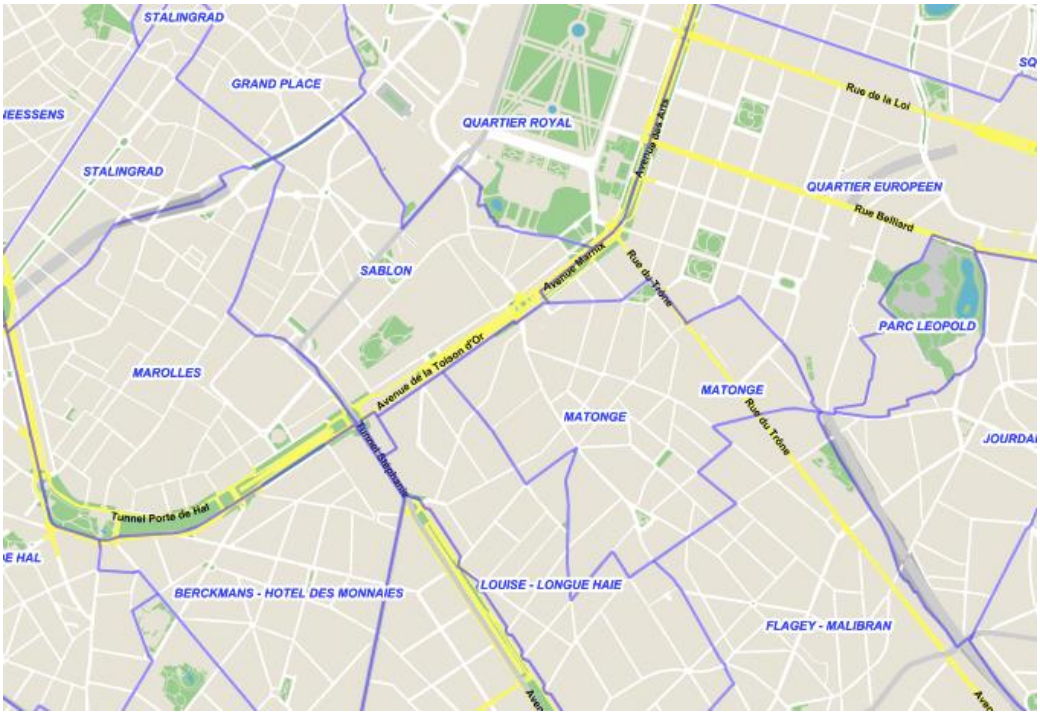
Emma ADAMS (SOCA).....emmatravel@gmail.com
Sabine BAILLY (SPOL).....sabine.bailly@live.be
Michael FAVEL (COMU).....michael.favel@etudiant.usaintlouis.be
Mathieu LAMBEAU (SPOL).....mathieu.lambeau@gmail.com
Matisse JUBB (SPOL).....matisse.jubb@etudiant.usaintlouis.be



Atelier: Bye Bye Petite Ceinture

Southeast : Trône – Louise

Année académique 2017 - 2018 Professeur: Michel Hubert

Table des matières

Introduction générale 3

Factsheet 6

1. Définition des enjeux clés de la section South East : Trône-Porte de Hal 8

2. Présentation des projets récemment réalisés, en discussion ou en cours de réalisation 15

Projets récemment réalisés 15

Projets en cours de réalisation 15

Projets en discussion 16

Plans stratégiques régionaux 16

3. Propositions de solutions en réponse aux enjeux 18

3.1 Equilibre mobilité/immobilité 18

3.2 Besoins des quartiers/infrastructures 18

3.3 Espaces verts : manque ou invisibilité ? 19

3.4 La Petite ceinture comme frontière, un manque de transversalité 19

3.5 Enjeux transversaux et autres 20

4. Synthèse des différents enjeux et des solutions correspondantes 21

5. Conclusion 24

6. Annexe 1 : Analyse statistique 26

Délimitation de la section 26

Choix des quartiers 26

Choix des indicateurs 26

Région de Bruxelles-Capitale 27

Ensemble des quartiers étudiés 28

Analyse quartier par quartier 30

Louise – Longue Haie 30

Matongé 32

Berckmans - Hotel des Monnaies 33

Sablon 35

Marolles 36
Quartier européen 38
Quartier royal 39

7. Annexe 2 : Comptes rendus des observations 42

Section : Avenue de la Toison d'or et Boulevard de Waterloo 42

Quartier du Sablon et Louise-Longue Haie. 45

Quartier Matongé 47

Section : Trône-Hôtel des Monnaies 48

8. Annexe 3 : Photos des plan de l'atelier. 52

9. Bibliographie 53

Introduction générale

La voiture est souvent perçue comme un achat nécessaire pour la majorité des gens, que ce soit pour se rendre au travail, faire ses courses, partir en voyage ou encore simplement pour le plaisir de conduire. Au départ réservées aux personnes les plus riches, la voiture s'est démocratisée au fil du temps pour devenir aujourd'hui indispensable à la plupart de la population belge. Certains foyers disposent même de plusieurs voitures, pour satisfaire différents besoins. On a pu, par conséquent, observer une augmentation importante du nombre de voiture sur les routes depuis son invention, et les infrastructures permettant la circulation de ces machines complexes ont évoluées elles aussi pour répondre à l'augmentation du nombre de voiture. Cependant, cette évolution ne peut se poursuivre indéfiniment. En effet, les infrastructures routières ne pourront pas répondre à la croissance incessante du nombre de voitures, car l'espace dont nous disposons est limité et demande à être partagé entre les différents besoins de la société. De plus, dans les zones urbaines, où la densité de voitures est la plus importante, la croissance du nombre de voiture entraine des effets néfastes tels que des embouteillages, des nuisances sonores, voire olfactives ou encore une importante pollution de l'air. Prises ensembles, ces nuisances ont un impact négatif sur la qualité de vie des habitants des villes.

C'est pourquoi certains défendent l'idée d'une diminution de la place accordée à la voiture, notamment dans les villes, afin de diminuer sa présence et redistribuer l'espace public en répondant le mieux possible aux besoins des riverains. A Bruxelles, la petite-ceinture forme le véritable point noir de la mobilité de la ville car elle constitue un point de passage quasiment obligé pour quiconque désire se déplacer au sein de la capitale belge. Pour cette raison, des débats ont lieu autour de l'aménagement de cette petite ceinture dans un contexte qui prône une transition mobilitaire vers une mobilité plus douce dans le centre-ville.

C'est dans cette optique que l'initiative Bye bye Petite ceinture voit le jour, portée notamment par Rien van de Wall dont la recherche de fin d'études à la VUB portait sur le réaménagement de la petite ceinture de Bruxelles, ainsi que Wim Menten. Associé à cette initiative, un atelier fut créé pour les élèves de 3ème année de bachelier de la faculté ESPO à l'université Saint-Louis Bruxelles. C'est dans ce cadre que s'inscrit le présent travail. Dirigé par M. Hubert, notre atelier avait pour objectif de répondre à une demande de Bye bye Petite ceinture,

consistant à fournir des informations précises sur le profil des quartiers qui avoisinent la petite ceinture ainsi qu'à identifier les principaux enjeux qui sont susceptibles d'être pris en compte dans l'optique d'un réaménagement de la petite ceinture. Enfin, il nous a été demandé de synthétiser les informations recueillies sous formes d'un factsheet. En outre, ces deux recherches ont fait l'objet d'une présentation dans la cadre de différents ateliers organisés par Bye bye Petite ceinture dans le courant du mois de décembre 2017.

En raison de la taille importante de notre objet de recherche, quatre groupes ont été formés pour travailler sur des segments différents de la petite ceinture. Le travail que nous présentons ici porte ainsi sur la section « South-East » de la petite ceinture, s'étendant du croisement entre l'avenue de la Toison d'or et l'avenue Louise au croisement entre le boulevard du Régent et la rue du Trône. Pour répondre à la demande de Bye bye Petite ceinture, nous avons identifié les sept quartiers pertinents qui entourent cette section de la petite ceinture. Il s'agit des quartiers de Matongé, Louise – Longue-Haie, Berckmans – Hôtel des monnaies, Marolles, Sablon, ainsi que le quartier Royal et le quartier Européen.

Afin de recueillir les caractéristiques de ces différents quartiers, nous avons eu recours au site du monitoring des quartiers, qui fournit un grand nombre de données statistiques sur l'ensemble des quartiers bruxellois. Afin d'identifier les enjeux importants pour un réaménagement de cette section de la petite ceinture, nous avons procédé à plusieurs séances d'observations sur le terrain.

Ce qui suit est l'aboutissement de l'ensemble de ces recherches, combiné avec la synthèse des informations complémentaires que nous avons pu recueillir lors de l'atelier organisé par Bye bye petite ceinture durant le mois de décembre, notamment lors de l'activité de research by design, et portant la même section de la petite ceinture. Dans un premier temps vous trouverez le factsheet, qui synthétise de façon plus visuelle les enseignements que l'on a pu retirer du profil des différents quartiers étudiés, construit sur base de statistiques détaillées. Ensuite, nous avons dressé un tableau le plus complet possible des enjeux, des problématiques liés à cette portion de la petite ceinture. Enfin, nous avons identifié les divers projets d'aménagement qui ont eu lieu ou qui auront prochainement lieu sur la Petite ceinture, ainsi que les pistes de solution que nous pouvons envisager dans le cadre de nouvelles modifications. En outre, un tableau récapitulatif permet de relier les différentes solutions envisagées avec les enjeux que nous avons pu dégager au préalable. En Annexe, l'analyse

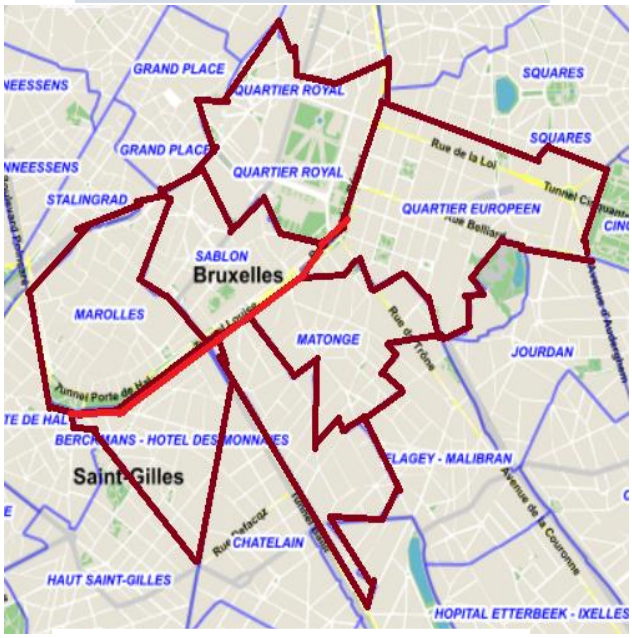
statistique des quartiers ainsi que le compte-rendu de nos séances d'observations ont été retranscrites dans leur intégralité.

Factsheet

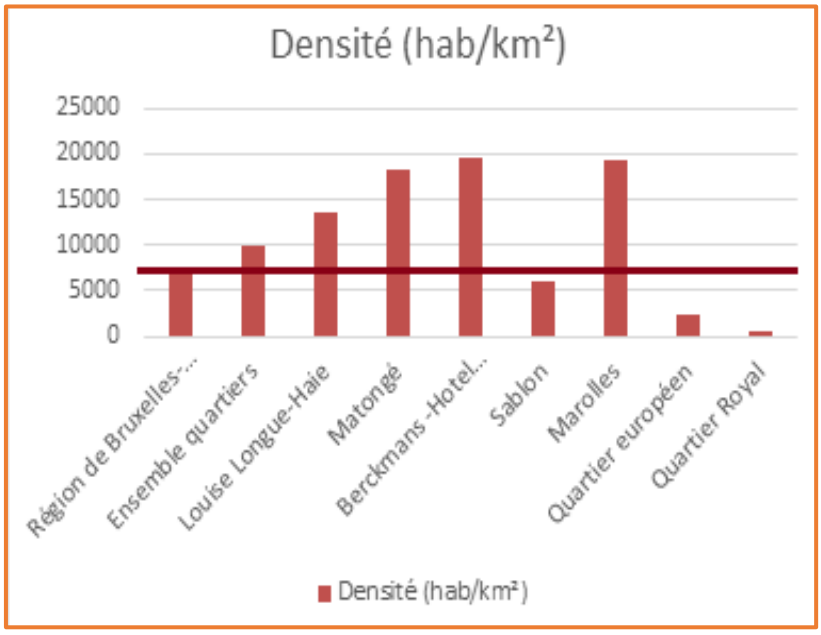
Southeast : Trône – Porte de Hal

Données socio-démographiques

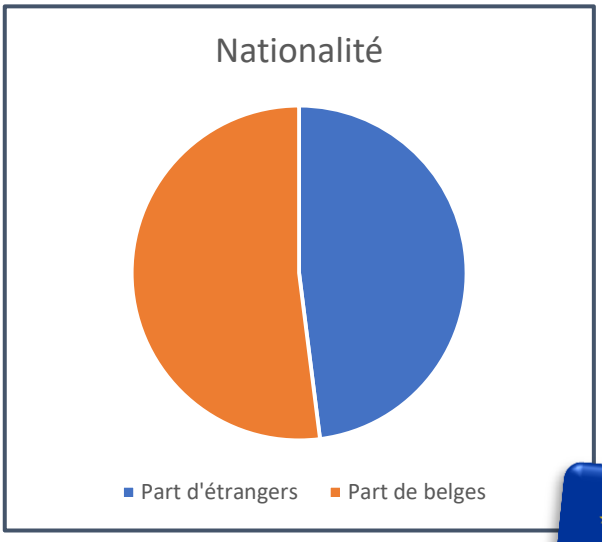
Carte des quartiers analysés



Source : monitoring des quartiers

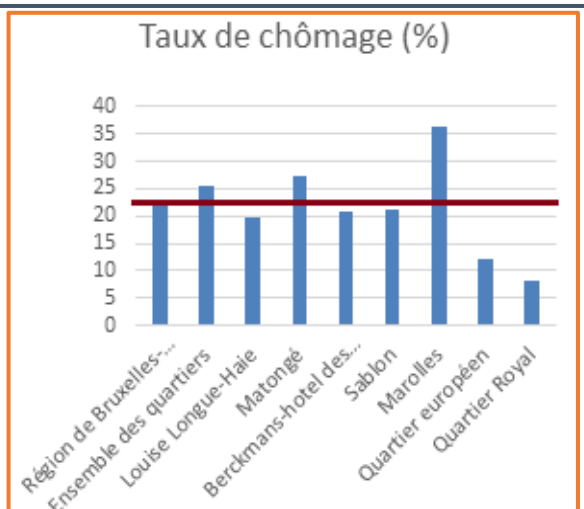


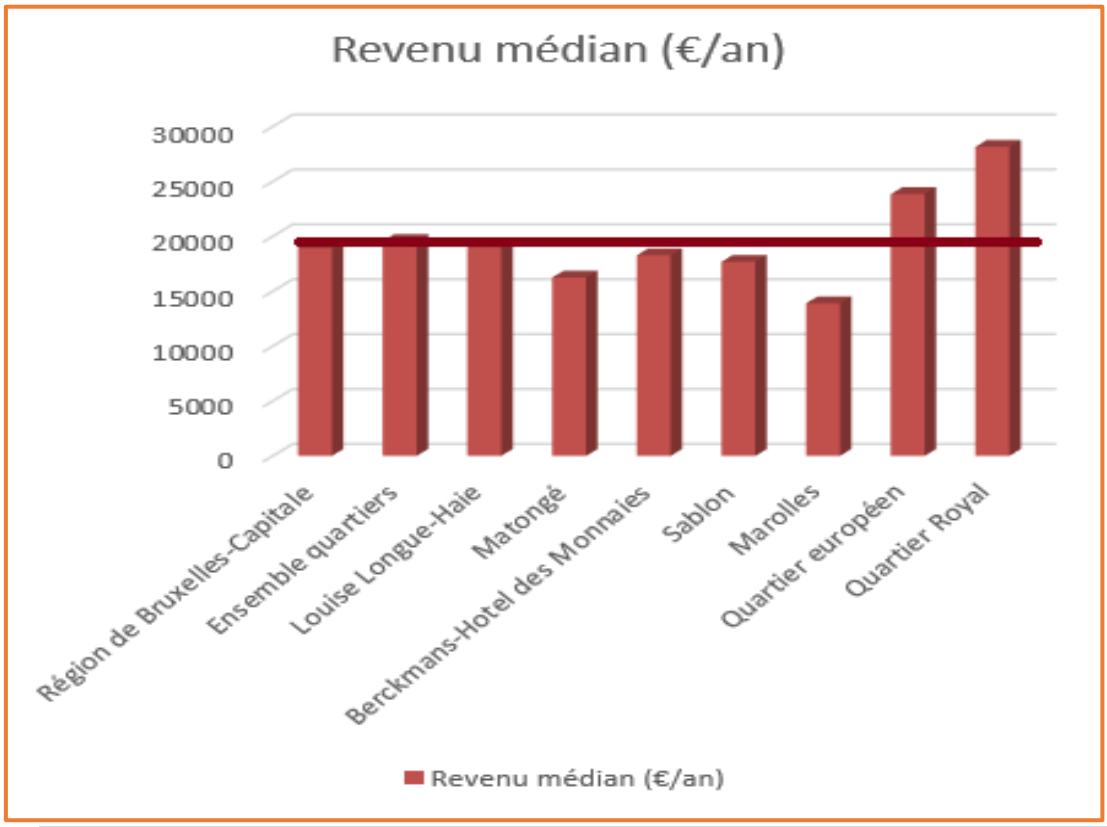
Il existe dans plusieurs de nos quartiers (Matongé, Berckmans-Hôtel des monnaies, Marolles…) une forte **densité de population**, largement supérieure à celle de la Région de Bruxelles-Capitale, tandis que dans d'autres (Sablon, Quartier européen, Quartier européen) cette densité est très faible, en raison de la prédominance d'autres fonctions (commerciales, politiques ou administratives)



En 2014, 48% de la population de notre secteur était de **nationalité** étrangère (34% de ressortissants européens), ce qui s'explique notamment par la présence d'institutions à fort caractère international.

En ce qui concerne le **taux de chômage** de l'ensemble de notre secteur, il est légèrement supérieur à celui de la Région de Bruxelles-Capitale, mais est très inégalement réparti. Avec le taux le plus bas se situant dans le quartier Royal (8,19%) et le plus haut dans le quartier des Marolles (36,18%).





Le **revenu médian** des habitants de nos quartiers est proche de la moyenne régionale. Seuls les quartiers Européen et Royal ont un revenu médian supérieur et Matongé et Marolles un revenu inférieur.

Données liées à l'utilisation de l'espace

Pôle économique et proximité du cœur historique de la capitale signifient une offre accrue en **transport en commun**. 99,91% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (métro, tram ou bus).

99,91%

Le grand nombre de commerces, bureaux ainsi que d'habitations ont pour effet une forte production de **déchets**. 1/3 des habitants se plaignent de la saleté de leur quartier.

Répartition inégale entre les quartiers des **espaces verts** due à l'importance des surfaces bâties.

AUTEURS : E. Adams, S. Bailly, M. Favel, M. Jubb et M. Lambeau .

Travail réalisé dans le cadre d'un Atelier de 3ème année de bachelier de la Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de la communication de l'Université Saint-Louis – Bruxelles, sous la responsabilité du prof. M. Hubert et avec le concours de N. Cobbaut et de C. Brandeleer.

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

Source externe : https://monotoringdesquartiers.brussels

1. Définition des enjeux clés de la section South East : Trône-Porte de Hal

Suite à nos analyses statistiques et à nos observations, voici les enjeux principaux que nous avons relevés :

1. Equilibre mobilité/immobilité :

1.1. Manque de fluidité de la circulation sur la Petite ceinture et aux alentours

La forte densité de circulation cause des difficultés de passage pour les automobilistes, les transports en commun, les vélos, les piétons ainsi que pour les services d'urgence. Ceci ressort de nos observations et peut être constaté au rond-point Louise, à la Porte de Namur et à la Place du Trône ainsi que dans les rues qui se trouvent aux alentours. Ceci engendre d'autres problèmes dont nous traitons ci-dessous.

1.2. Mauvaise qualité et impraticabilité des infrastructures dédiées au vélo

De la Place Louise jusqu'à la Place du Trône il y a des pistes cyclables qui malheureusement ne sont pas assez mises en évidence et montrent des signes de délabrement. De plus, elles sont souvent bloquées par des obstacles, tels que des voitures en stationnement, des barrières et autres objets délimitant des chantiers, ou encore des poubelles.

1.3. Perte importante d'espace en raison d'un grand nombre d'emplacements de parking en plein air sur tout le secteur de la Petite ceinture étudié

Ces espaces extrêmement vastes, notamment entre la Place Louise et la Porte de Namur, pourraient être réutilisés à d'autres fins plus utiles. De plus, un tel paysage se situant au cœur d'une zone importante commerciale, qui plus est prisée par les touristes, nuit à l'image de Bruxelles.

1.4. Manque de visibilité de la Rue Keyenveld, en tant qu'alternative aux grands axes routiers, pour les modes de transport actifs (marche et vélo)

Reliant la rue de Stassart à la rue de l'Arbre Bénit, la rue Keyenveld croise successivement la rue du Berger, la rue du Prince Royal, les rues du Prince Albert et de la Concorde, la rue du

Président et la rue Jean d'Ardenne. Ces rues "*très villageoises dans leur fonctionnement*"[1] voient l'arrivée du nouveau chantier où l'ancien siège de Solvay va faire place à 110 appartements, 50 logements étudiants et un home pour personnes âgées. L'ensemble va donc amener beaucoup de voitures du côté de la place Fernand Cocq, tout cela alors que le quartier est déjà saturé. La commune voudrait désormais creuser un parking sous cette place.[2]

1.5 Manque d'espaces dédiés aux piétons

Nous avons déjà signalé les problèmes liés aux pistes cyclables, mais nous déplorons également le peu de place laissé aux piétons à certains endroits, comme sur le boulevard de Waterloo. Cela nuit à la qualité de l'espace public et à l'émergence d'autres fonctions..

1.6. Manque de prise en compte de la verticalité dans cette partie de la Petite ceinture.

Les multiples niveaux souterrains ne sont pas suffisamment pris en compte dans leur interaction avec la surface.

1.7. Traversés piétonnes insuffisantes ou peu visibles.

Nous avons constaté un manque de passages pour les piétons et cyclistes permettant de relier les deux rives de la section sud-est de la Petite ceinture. Il n'existe que quelques rares endroits le long du tronçon Trône - Porte de Hal pour traverser à pied d'un côté à l'autre de la Petite Ceinture. Il s'agit du carrefour à hauteur de la rue Hôtel des Monnaies, du carrefour de la Place Louise, du rond-point à hauteur de la rue des Drapiers, de la Porte de Namur et de la Place du Trône. Mis à part ceux-ci, rien d'autre n'a été mis en place.

2. Besoins des quartiers/infrastructures:

2.1. Manque de mixité fonctionnelle dans le Quartier européen

Le Quartier Européens manque encore de mixité fonctionnelle malgré les efforts entrepris ces dernières années du côté de la Place Jean Rey et de la Chaussée d'Etterbeek. De fait, il s'agit

[1] RTBF, *Ixelles: l'ancien bâtiment Solvay va céder la place à un tout nouveau quartier*, ttps://www.rtbf.be/info/regions/detail_ixelles-l-ancien-batiment-solvay-va-ceder-la-place-a-un-tout-nouveau-quartier?id=9420229, (Consulté le 28 février 2018).
[2] *Ibidem*.

d’un quartier vivant principalement le jour et constitué majoritairement de bâtiments dédiés à l’accueil de bureaux. Il existe un certain « potentiel » à développer dans ce quartier.

2.2. Besoin d’espaces "métropolitains" sur la Petite ceinture

Bruxelles étant la capitale de l’Union européenne où siègent de nombreuses institutions internationales, il existe un réel besoin de créer des lieux d’envergure métropolitaine permettant de rassembler les individus de tous horizons au lieu de les séparer.

2.3. Manque d'espaces publics dans le quartier Matongé

Il y a un manque avéré d’espaces publics dans le quartier Matongé.

2.4. Manque d'infrastructures de quartier ainsi que d’évènements permettant de rassembler

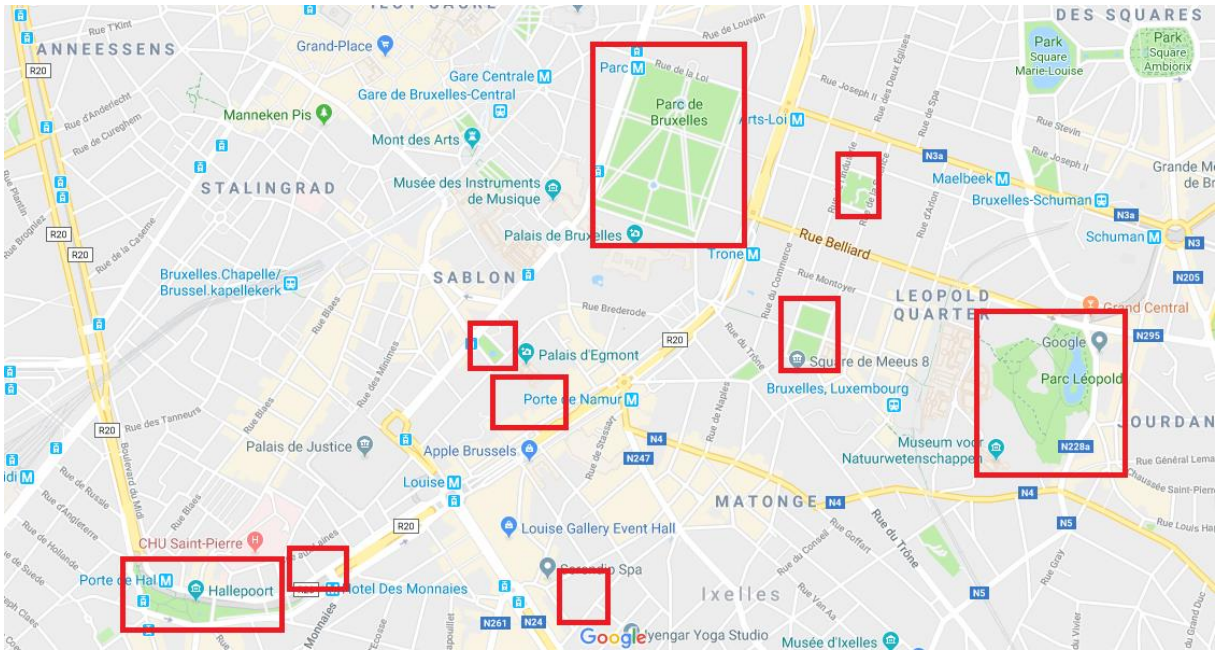
Il y a un manque d’infrastructures de sport, jeux, espaces couverts, etc dans les quartiers longeant la Petite ceinture. Les lieux ne disposent pas d’assez d’endroits permettant à la population de se rassembler, tel que des évènements ponctuels annuels, une fois par mois ou par semaine tel de petits marchés locaux ouverts à tous.
Il existe très peu d'espaces de détente où les personnes peuvent s’arrêter tout au long de la Petite ceinture. Or, nous nous trouvons ici au sein de quartiers qui sont densément bâtis et qui manquent cruellement pour certains d’espaces publics. C’est pourquoi il est nécessaire de créer des lieux publics de rencontre, tels que des places publiques sur lesquelles les habitants et les visiteurs pourraient s’arrêter pour profiter de la vie en extérieur.

2.5. Problèmes liés à la propreté

Nous avons relevé la présence de piles de poubelles particulièrement à Matongé et le long de l’avenue de la Toison d’Or en face des commerces. Elles débordent sur la rue et créent un contraste non négligeable avec le boulevard de Waterloo qui se trouve en face de l’avenue de la Toison d’or. Serait-ce dû au non-respect des horaires de ramassage, au manque de ramassage et/ou aux dépôts clandestins? Rien dans les observations que nous avons pu effectuer ne permet de répondre à ces interrogations.

Le reste de la section de la Petite ceinture que nous avons étudiée et les quartiers qui la bordent (Matongé mis à part) présentent un haut niveau de propreté.

3. Espaces verts insuffisants et/ou pas assez visibles et connectés



3.1 Manque de visibilité du Parc d'Egmont

Le Parc d'Egmont est quasiment inconnu de tous en raison de ses accès peu visibles et mal indiqués, alors qu'il pourrait être valorisé comme passage entre le Sablon et la Toison d'or. En effet, parmi les accès possibles au parc, deux donnent sur des rues méconnues malgré leur architecture typique bruxelloise de la fin du XIXe siècle. Un troisième accès se trouve sur le boulevard de Waterloo à hauteur de l'ISELP, ainsi qu'un quatrième qui est lui adjacent à The Hotel. Cependant, cet accès est très peu visible et accueillant, notamment en raison de l'entrée du parking de l'hôtel se situant à quelques mètres de l'entrée du parc.

3.2. Manque de mise en valeur de la place Jean Jacobs

Il s'agit d'un square qui borde la Petite ceinture et le palais de Justice et qui reste désert la plupart du temps. En effet, peu nombreuses sont les personnes se promenant entre la Porte de Namur et Louise qui prolongent leur itinéraire jusqu'à ce square verdoyant, pourtant accueillant et calme.

3.3. Manque d’espaces verts au cœur de certains quartiers

Lors de nos observations et en consultant la carte mise à disposition par le monitoring des quartiers de Bruxelles, nous pouvons relever qu’il y a très peu d’espaces verts dans les quartiers de Matongé et Louise-Longue Haie. Les quartiers du Sablon et des Marolles présentent, quant à eux, plus d’espaces verts que les précédents mais ces espaces se trouvent rassemblés à un seul endroit, c’est-à-dire le long de la Petite ceinture.

3.4 Manque de liaison verte entres les espaces verts

Certains espaces verts existants sont peu utilisés et tous sont séparés les uns des autres sans véritable connexion agréable entre eux. De meilleures liaisons permettraient de rendre les espaces verts plus visibles et accessibles et d’assurer une continuité des cheminements. Ceci se constate surtout entre le Parc d’Egmont et le Parc Royal, mais aussi entre ces derniers et l’espace vert de la rue de l’Esplanade, le square de Meeus et le parc Leopold (via la place du Luxembourg).

4. La Petite ceinture comme frontière : le besoin de transversalité

4.1. Manque de traversées entre les deux rives de la Petite ceinture

En effet, à ce niveau de cette zone, il existe un réel manque des traversées entre les deux rives de la Petite ceinture. De ce fait, il est évident qu’il faut aménager plus de liaisons entre ces deux rives. Une des possibilités serait de supprimer certaines places de parkings.

4.2. Manque de visibilité pour les traversés existantes

Plus qu’un manque de traversées nous constatons également que celles déjà existantes sont peu visibles. Mentionnons pour exemple la traversée se trouvant au niveau de The Hotel et permettant de rejoindre le parc d’Egmont. Cette traversée se trouve au cœur d’un parking à ciel ouvert et demande de traverser plusieurs voies d’où les voitures débouchent parfois sans avoir une vision suffisamment dégagée pour anticiper la traversée d’un piéton. Cela pourrait également apporter une explication à la faible fréquentation du parc d’Egmont.

4.3. Besoin de relier le Pentagone au quartier Européen

Le Pentagone, zone délimitée par le tracé de forme pentagonale de l'ancienne enceinte du XIV[e]siècle[3] est aujourd'hui délimité par la Petite ceinture. Celle-ci en raison des différents points que nous avons abordés ci-avant constitue une véritable frontière entre l'intérieur et l'extérieur du Pentagone.

4.4. Manque de liaison entre le haut et le bas de la ville

Il existe un manque de connexions entre le haut et le bas de la ville. Ces deux zones souffrent d'un manque de trams, métros ou de bus permettant leur liaison. L'un des projets de la STIB afin de palier à cet inconvénient est de créer plusieurs lignes de minibus. Ceux-ci, en raison leur petit format pourront circuler plus facilement et rapidement dans le centre de Bruxelles

4.5. Besoin d'espaces permettant l'organisation d'évènements

Certains endroits de la Petite ceinture sont de grands espaces, des endroits qui aujourd'hui, ne sont utilisés qu'à des fins de passage : un exemple est la grande place vide devant le bâtiment ING à Trône. L'idée serait de créer des espaces couverts et polyvalents, avec des programmations d'activités sur ces espaces publics. Prévoir un aménagement de rencontre pour tout type de public et non uniquement la population locale à savoir celle du quartier. Rappelons que nous traitons ici d'une zone extrêmement fréquentée en journée en raison de l'omniprésence de bureaux et de magasins notamment. Cependant, il n'existe encore que peu de lieux urbains, d'espaces publics suffisamment vastes à Bruxelles permettant d'organiser des évènements de grande ampleur comme des concerts par exemple. La zone que nous étudions ici pourrait permettre de combler ce manque.

5. Enjeux transversaux et autres

5.1. Problèmes liés à la circulation abondante

[3] Irismonument, *Bruxelles Pentagone*, (en ligne), http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Pentagone.html, (Consulté le 3 mars 2018).

Nous parlons ici d'une véritable autoroute urbaine en ce qui concerne la Petite ceinture, mais également de certains des passages les plus empruntés par les automobilistes quittant ou se rendant dans la capitale (tunnel Stéphanie et avenue Louise, section Trône – Arts-loi, etc.). Ce flux extrêmement important de voiture occasionne bien évidemment des nuisances sonores, non seulement à cause des bruits de moteurs, mais aussi par exemple à cause des chauffeurs pressés et nerveux qui klaxonnent lors des ralentissements, bien que cela soit interdit en agglomération. Le transport est également responsable de la forte dégradation de la qualité de l'air au sein de la capitale, problème récurrent dans les grandes villes du monde entier.

5.2. Problématique des tunnels

La question de leur durée de vie et surtout le financement nécessaire non seulement pour leur réaffectation mais aussi pour garantir leur entretien durable est problématique. Cette problématique amène aussi à d'autres questions sur la complexité des positions politiques et les problèmes de financement que la Région connait depuis que les tunnels sont devenus de son ressort (qui étaient auparavant du ressort de l'autorité fédérale)[4].

.

[4] WUNDERLE, M., "Quel futur pour es tunnels bruxellois?", *Les analyses du CRISP en ligne*, 22 décembre 2016, www.crisp.be, (Consulté le 3 mars 2018).

2. Présentation des projets récemment réalisés, en discussion ou en cours de réalisation

Projets récemment réalisés

Le plan de stationnement, dans la commune d'Ixelles :

La commune d'Ixelles est confrontée à une forte pression de stationnement en voirie, ceci est causé par la concentration de divers pôles menant à un grand nombre de véhicules en stationnements (40 voitures pour 100 habitants). En 2009, un plan d'action de stationnement a été mis en place afin de diminuer ce désagrément. Ce *plan « est d'application du lundi au samedi inclus, de 9h à 18h pour les zones bleues et de 9h à 20h30 pour les zones rouges et grises. Il donne priorité aux habitants et au dynamisme commercial »*[8]. Il concerne trois secteurs d'habitations et trois zones de stationnement. L'un des trois secteurs est « *le secteur Nord »* qui est délimité de l'avenue de la Toison d'Or au boulevard Général Jacques, ce secteur nous intéresse particulièrement car il se trouve sur la section southeast de la Petite ceinture.

Des travaux provisoires ont également eu lieu, au cours de l'année 2016 et 2017, afin de réparer certaines fissures et défaillances du tunnel Stéphanie[9].

Projets en cours de réalisation

Transformation de la chaussée d'Ixelles en espace partagé (interdit à la circulation automobile en journée) de la Porte de Namur à la Place Fernand Cocq.

Le second *projet discuté* est celui dénommé[10] *« Projet piste cyclable »*. Il concerne l'ensemble de la Petite Ceinture et engendrerait la suppression de huit cents places de stationnement au total dont la moitié d'entre elles, à savoir quatre cent, se situent entre la Porte de Hal et Madou. Un enjeu non négligeable, selon l'échevine des Affaires économiques de Bruxelles-Ville Marion Lemesre, pour les commerces de luxe installés sur le boulevard Waterloo qui auraient besoin de ces places de parking pour accueillir leur clientèle.

---

[8] Site de la commune d'Ixelles, [en ligne], 2017, [http://www.ixelles.irisnet.be/site/157-Plan-de-stationnement (Consulté le 18 novembre 2017).

[9] FABRE, G , *Les travaux de réparation du tunnel Stéphanie commencent ce lundi*, [en ligne], 2016, https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_les-travaux-de-reparation-du-tunnel-stephanie-commencent-ce-lundi?id=9226589 (Consulté le 18 novembre 2017).

[10] BEAUDELOT M., « Le MR craint pour le commerce de luxe », in *Le Soir*, 26/10/17.

Projets en discussion

Lors de ce travail, il nous est également demandé répertorier les principaux projets existants pour la partie Trône-Louise de la Petite Ceinture.

Le premier grand *projet discuté* est celui du recouvrement de la Petite Ceinture entre la Porte de Namur et la rue des Drapiers[11]. Ce projet déjà étudié techniquement de façon approfondie par Beliris revient régulièrement au-devant de l'actualité[12]. Le Ministre Smet, actuellement en charge du dossier, a toutefois fait savoir que cela ne constituait pas sa priorité et qu'il privilégierait une amélioration de l'aménagement de l'espace public existant entre le rue des Drapiers et la place Louise (remplacement du parking par une place publique)

Plans stratégiques régionaux

À côté des grands plans stratégiques régionaux que sont le Plan régional de mobilité durable (PRDD) et le Plan régional de mobilité (PRM), il est intéressant d'évoquer ici deux plans spécifiques : le Plan piéton et le Plan sécurité routière.

Le « Plan piéton stratégique » mis en place, en 2012, a pour objectif de rendre la ville plus agréable pour les piétons qui ont longtemps souffert d'un manque de confort dû, notamment, au fort taux de trafic mais également à un manque d'aménagement adapté. Des exemples concrets de réalisation de ce plan sont « le piétonnier du centre-ville, la place communale de

[11] Rédaction en ligne Sudinfo , *Couverture de la Petite Ceinture de Trône à Louise: un comptage des véhicules ce 4 juin* [en ligne] , 2013, http://www.sudinfo.be/735104/article/regions/bruxelles/actualite/2013-06-01/couverture-de-la-petite-ceinture-de-trone-a-louise-un-comptage-des-vehicul (Consulté le 18 novembre 2017).

LHUILLIER, V , *Le recouvrement de la petite ceinture, un axe majeur* [en ligne] , 2014, http://www.lesoir.be/archive/recup/609744/article/actualite/regions/bruxelles/2014-07-28/recouvrement-petite-ceinture-un-axe-majeur (Consulté le 18 novembre 2017).

VANDENBLUCK, P , *Le projet de recouvrement de la Petite Ceinture passe à la trappe* [en ligne] , 2014, https://www.rtbf.be/info/regions/detail_le-projet-de-recouvrement-de-la-petite-ceinture-passe-a-la-trappe?id=8356251 (Consulté le 18 novembre 2017).

[12] Transitec est un bureau d'étude indépendant spécialisé dans les problématiques de mobilité [en ligne] , 2017, https://transitec.net/fr/references/presentation-d-etudes/item/8203-projet-de-couverture-de-la-petite-ceinture-entre-trone-et-louise.html (Consulté en ligne le 18 novembre 2017).

Molenbee-Saint-Jean, le projet de la place Keym, le projet de réaménagement de la place du Miroir à Jette, le projet à la place Dumont à Woluwe-Saint-Pierre »[13].

Le « Plan sécurité routière » a pour objectif de réduire de moitié d'ici 2020 le nombre de décès liés aux accidents routiers[14].

[13] *A Bruxelles, l'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité?*, [en ligne], 2017, http://goodmove.brussels/fr/diagnostic/a-bruxelles-lespace-public-se-prete-t-il-bien-a-la-marche-et-a-la-convivialite/ (Consulté en ligne le 18 novembre 2017).

[14] Bruxelles mobilité, *Plan de sécurité routière*, [en ligne], 2017, https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere (Consulté le 18 novembre 2017).

3. Propositions de solutions en réponse aux enjeux

Une synthèse des différents enjeux et des solutions correspondantes est proposé au point suivant (point 4).

3.1 Equilibre mobilité/immobilité

Nous pouvons penser à deux mécanismes visant à répondre au manque de fluidité de circulation : diminuer l'espace dédié à la circulation et introduire des moyens de pressions financières sur les automobilistes. En lien avec ceci, nous pouvons penser à la suppression du parking en plein air entre Louise et Porte de Namur pour répondre au manque de fluidité de circulation afin de libérer de l'espace qui serait donc propice à un réaménagement. Notamment un aménagement d'un espace piéton ou de circulation douce plus important, répondant donc au manque d'espaces qui y sont dédiés.

Nous pouvons ajouter à cela le projet, en cours, d'aménagement de pistes cyclables, séparées de la circulation, sur toute la Petite ceinture. La libération d'espaces pourrait faire l'objet d'aménagement d'aires de rencontres et de loisirs.

Afin de compléter ce point et pour répondre au manque de visibilité et du trop petit nombre de traversées piétonnes, une idée émise lors de l'atelier Bye bye Petite ceinture fut la mise en valeur de la traversée piétonne face à The Hotel et le parc d'Egmont par la suppression du parking en plein air et du trafic. Ceci permettrait une traversée piétonne vers le Sablon ainsi que la mise en valeur de la rue de Namur, créant une transition piétonne jusqu'à la Grand Place, donnant donc aussi un accès à l'intérieur de la ville.

3.2 Besoins des quartiers/infrastructures

Nos quartiers sont relativement renfermés sur eux-mêmes, il serait donc intéressant d'installer divers équipements, lieux de rencontres et de liaisons entre les espaces verts. Lors de la journée rencontre de l'atelier Bye bye Petite ceinture, un responsable d'une maison des jeunes expliquait que les jeunes des quartiers Matongé ainsi que Louise Longue-Haie manquaient cruellement d'espaces récréatifs. Les aires de jeux, de sport ainsi qu'espaces couverts existant sont généralement bondés, il faudrait davantage d'équipements, notamment sur la section entre le tunnel Stéphanie et le tunnel Bailli.

Comme nous avons remarqué un cruel manque de mixité fonctionnelle dans le quartier Européen, nous aurions trouvé intéressant de créer des immeubles à fonctions multiples, cela permettrait une plus grande diversité des activités : créer des restaurants, épiceries, cafés ainsi

que plus de logements, en permettant au bâtiments existants d'accueillir à la fois des bureaux et des logements, de sorte que ceux-ci ne restent pas inutilisés la majeure partie du temps.
A la manière de l'action de l'ASBL « Drivers UP4North » dans le quartier Nord, le but serait d'effectuer une co-création, un basculement vers un quartier qui soit dynamique, connecté et innovant, qui permette la rencontre et le partage entre des mondes. En ce qui concerne le quartier Matongé, l'aménagement d'une zone piétonne partant de la Porte de Namur jusqu'à la Place Fernand Cocq serait souhaitable afin de pallier au manque d'espaces publics dans ce quartier.
Enfin, la création d'une zone d'évènement sur une potentielle esplanade à Trône serait à prévoir. Elle devrait être pour partie couverte et permettrait la tenue d'un cinéma plein air, de concerts, d'expositions, …

3.3 Espaces verts : manque ou invisibilité ?

La réponse au manque de visibilité du Parc d'Egmont se trouve déjà mentionnée ci-dessus. Il s'agit de la réduction de la circulation et la suppression du parking ainsi que la suppression des arbres cachant le parc. A cela, nous pouvons proposer une mise en œuvre avec The Hotel d'un accès visible et accueillant au parc.
De plus, un aménagement d'une transition piétonne allant de la rue Keyenveld et rue des Drapiers vers le Sablon serait souhaitable. Le manque de visibilité de l'espace vert à l'arrière du siège d'ING et le manque de liaison entre les espaces verts pourrait faire l'objet d'aménagement de zones piétonnes entre ces espaces mais aussi à Trône et s'étaler dans certaines parties du quartier européen. Quant à la Place Jean Jacobs, il existe un projet de réaménagement auquel nous pourrions ajouter une zone piétonne s'étalant jusqu'à Louise.
Le quartier Matonge en particulier manque d'espaces verts. Une solution apportée est l'aménagement de la Chaussée d'Ixelles en place piétonne, comme cela a été fait dans le bas de ville, son aménagement est déjà en cours. Dans ce cas-ci, partant de la Porte de Namur jusqu'à la place Fernand Cocq.

3.4 La Petite ceinture comme frontière, un manque de transversalité

Afin de résoudre le problème du manque de traversées entre les deux rives de la Petite ceinture ainsi que le manque de visibilité des traversées existantes, il serait bon d'envisager des zones piétonnes à Trône, Louise ainsi que Porte de Namur. La zone piétonne de Trône pourrait s'étendre de la gare du Luxembourg jusqu'au Palais Royal, voir le Mont des Arts, afin de relier le Pentagone au quartier européen.

Face au manque de liaison entre les différentes zones commerciales, la Stib a mis en place un projet de créer des lignes de minibus permettant de voyager rapidement dans le centre-ville de Bruxelles, il serait intéressant de suivre l'évolution de ce dossier.

3.5 Enjeux transversaux et autres

En ce qui concerne la problématique des tunnels, leur réaffectation et leur durée de vie, la solution pourrait se trouver dans la suppression quasi-totale de la circulation et dans leur réaffectation en accueil de parkings souterrains.

4. Synthèse des différents enjeux et des solutions correspondantes

Thématiques	Enjeux particuliers	Pistes de solutions
Equilibre mobilité/immobilité.	Manque de fluidité de la circulation sur la Petite ceinture et aux alentours. Voir photo 1	Diminution du trafic via deux mécanismes : diminution de l'espace dédié à la circulation et pression financière sur les automobilistes.
	Mauvaise qualité et impraticabilité des infrastructures dédiées au vélo.	Aménagements de pistes cyclables larges et séparées du trafic sur toute la Petite ceinture (projets en cours).
	Perte importante d'espace en raison du parking en plein air entre Louise et Porte de Namur. Voir photo 2	Suppression du parking en plein air permettant de récupérer de l'espace utilisable. Relégation du stationnement en souterrain.
	Manque de visibilité de la rue Keyenveld.	/
	Manque d'espaces dédiés aux piétons et autres modes de circulation douce.	Possibilité d'aménager différentes zones piétonnes (Louise, Porte de Namur et Trône) en réduisant la circulation sur la zone.
	Manque d'espaces conviviaux et de rencontre.	Aménagement de places, de bars, de zones de loisirs et de détentes, et autres sur les zones piétonnisées.
	Traversées piétonnes insuffisantes ou peu visibles.	Mise en valeur de la traversée piétonne face à The Hotel et le parc d'Egmont par la suppression du parking en plein air et du trafic et permettant une transition piétonne vers le Sablon.
		Mise en valeur de la rue de Namur permettant une transition piétonne jusqu'à la Grand Place.
Besoins de la	Manque de mixité	Création d'immeubles à

quartiers/infrastructures	fonctionnelle dans le quartier européen.	fonctions multiples (logements, bureaux).
	Quartiers refermés sur eux-mêmes.	Ouverture des quartiers via l'installation d'équipements, l'établissement de lieux de rencontres et de liaisons entre les espaces verts (voir solutions à ces enjeux).
	Besoin de lieux « métropolitains » sur la Petite ceinture.	Aménagement d'une esplanade à Trône pouvant accueillir des évènements (lieu de prestige)
	Manque d'espaces publics dans le quartier Matongé.	Aménagement d'une zone piétonne partant de la Porte de Namur jusqu'à la place Fernand Cocq.
	Manque d'infrastructures de quartier (sport, jeux, espaces couverts, …).	Installations de divers équipements sur la section entre le tunnel Stéphanie et le tunnel Bailli (terrains de sport, plaines de jeu)
	Manque d'évènements permettant de rassembler.	Création d'une zone d'évènement sur une potentielle esplanade à Trône, aménagement d'espaces couverts polyvalents entre porte de Namur et Trône. Installation d'un cinéma en plein air.
	Problèmes liés à la propreté	/
Espaces verts : manque ou visibilité ?	Manque visibilité du parc d'Egmont Voir photo 8	Réduction, suppression de la circulation et du parking. Suppression des arbres cachant le parc. Mise en œuvre avec The Hotel d'un accès visible et accueillant au parc. Aménagement d'une transition piétonne allant de la rue Keyenveld et rue des Drapiers vers le Sablon.
	Besoin de mise en valeur de la place Jean Jacobs	Projet de réaménagement de la Place. Zone piétonne sur Louise s'étalant jusqu'à la

		place Jean Jacobs
	Manque de visibilité de l'espace vert derrière le siège ING	Aménagement d'une zone piétonne à Trône s'étalant dans certaines parties du quartier européen.
	Manque d'espaces verts au cœur de certains quartiers	/
	Manque de liaison entre les zones vertes	Zones piétonnes permettant de relier certains espaces verts.
La Petite ceinture comme frontière : le besoin de transversalité	Manque de traversées entre les deux rives de la Petite ceinture	Zones piétonnes à Trône, Louise et Porte de Namur.
	Manque de visibilité pour les traversées existantes	
	Besoin de relier le Pentagone au quartier européen	La zones piétonne de Trône pourrait s'étendre de la gare du Luxembourg jusqu'au Palais Royal, voir le Mont des Arts.
	Discontinuité entre les quartiers universitaires et le centre-ville	/
	Manque de liaison entre les différentes zones commerciales	Projet de la Stib de créer des lignes de minibus permettant de voyager rapidement dans le centre-ville de Bruxelles.
	Besoin d'espaces permettant l'organisation d'évènements	Esplanade à Trône et Lieux couverts polyvalents (marchés, spectacles, accessibles comme lieu de rencontre en cas de non utilisation).
Enjeux transversaux et autres	Problèmes liés au bruit	/
	Problématique des tunnels : durée de vie, réaffectation, … ?	Suppression presque totale de la circulation et réaffectation des tunnels à l'accueil de parkings souterrains.

5. Conclusion

Bien que nous estimions le présent travail très modeste et incomplet, nous sommes fiers d'avoir pu contribuer à cette initiative citoyenne qu'est Bye bye Petite Ceinture. Nous espérons que les données que nous avons pu récolter auront été utiles dans ce processus de réflexion qui a permis de rassembler des acteurs d'horizons totalement différents lors des quatre ateliers organisés durant les mois de novembre et décembre 2017. Nous aimerions également remercier le collectif Bye Bye Petite Ceinture et notamment Rien van de Wall qui en est à l'origine pour la confiance qu'ils ont placée en nous, et M. Hubert, pour avoir supervisé l'ensemble de la réalisation de ce travail. Ils nous ont permis d'avoir un premier aperçu de la façon dont une initiative citoyenne se crée et se construit, mais aussi des difficultés qui peuvent apparaitre dans cette dynamique rassemblant nombre d'acteurs divers.

Parmi les difficultés auxquelles toute initiative citoyenne est confrontée, celle qui a retenu le plus notre attention est le peu de consensus qui nait de la rencontre entre les différents acteurs concernés, tant sur les problématiques qui sont à prendre en compte que sur les solutions à apporter dans ce projet de réaménagement de la Petite ceinture. En effet, les ateliers organisés dans le cadre de cette initiative avaient pour objet d'établir un cahier des charges permettant de cibler les différents besoins à prendre en compte, et d'envisager les pistes de solutions permettant de les résoudre. Cela a permis de rassembler un nombre important de personnes ayant des expériences et des idées, voir des idéaux, relativement hétérogènes sur le sujet. Parmi les personnes présentes se trouvaient mêlés des étudiants universitaires, des architectes et urbanistes, des membres d'instituts de recherche ou encore de simples citoyens soucieux du futur de leur quartier et de leur ville. Il fut donc parfois très difficile de faire ressortir des solutions des débats qui ont animé les différents ateliers.

Ce travail nous a également permis de découvrir pour la première fois le concept de *research by design* et ce que cela pouvait amener de positif dans un processus de réflexion. En effet, ce travail de recherche passant par le dessin permet de travailler sur différentes échelles simultanément et d'avoir une vision simple permettant d'envisager facilement différents enjeux et solutions possibles. Un autre point positif de cette méthode est qu'elle oblige à développer un projet et des solutions cohérents, et adaptés aux réalités du terrain en termes d'espaces disponibles.

En guise de conclusion, rappelons encore que nous ne prétendons pas avoir fourni ici un travail complet sur le sujet traité. Il est fort possible que tous les enjeux et toutes les pistes de solutions n'aient pas été envisagés. C'est pourquoi il nous semble indispensable pour ceux qui continueront à évoluer au sein de Bye Bye Petite Ceinture, mais aussi pour toute personne intéressée par le réaménagement de la Petite ceinture, de s'interroger sur les limites de ce travail et de compléter les recherches qui y sont présentées. Nous avons notamment pu constater un manque important d'informations concernant les infrastructures qui occupent le sous-sol sur la section de la Petite ceinture que nous avons traité ici. Ensuite, il serait intéressant également de pouvoir pousser un peu plus loin les recherches sur les projets en cours et qui concernent cette partie de la Petite ceinture, de sorte de pouvoir imaginer de nouvelles solutions qui pourraient s'insérer de façon cohérente et harmonieuse dans le processus de réaménagement déjà entamé actuellement, notamment avec la mise en place de nouvelles pistes cyclables sur la totalité de la Petite ceinture, ou encore le projet de la Stib de créer une ligne de minibus électrique dans le centre-ville de Bruxelles. N'oublions pas enfin qu'il sera nécessaire de s'accommoder des réalités, parfois peu conciliantes, de la vie politique belge et bruxelloise si l'on souhaite arriver à une mise à l'agenda et une possible décision politique, point de passage requis avant toute modification de la Petite ceinture dans le futur.

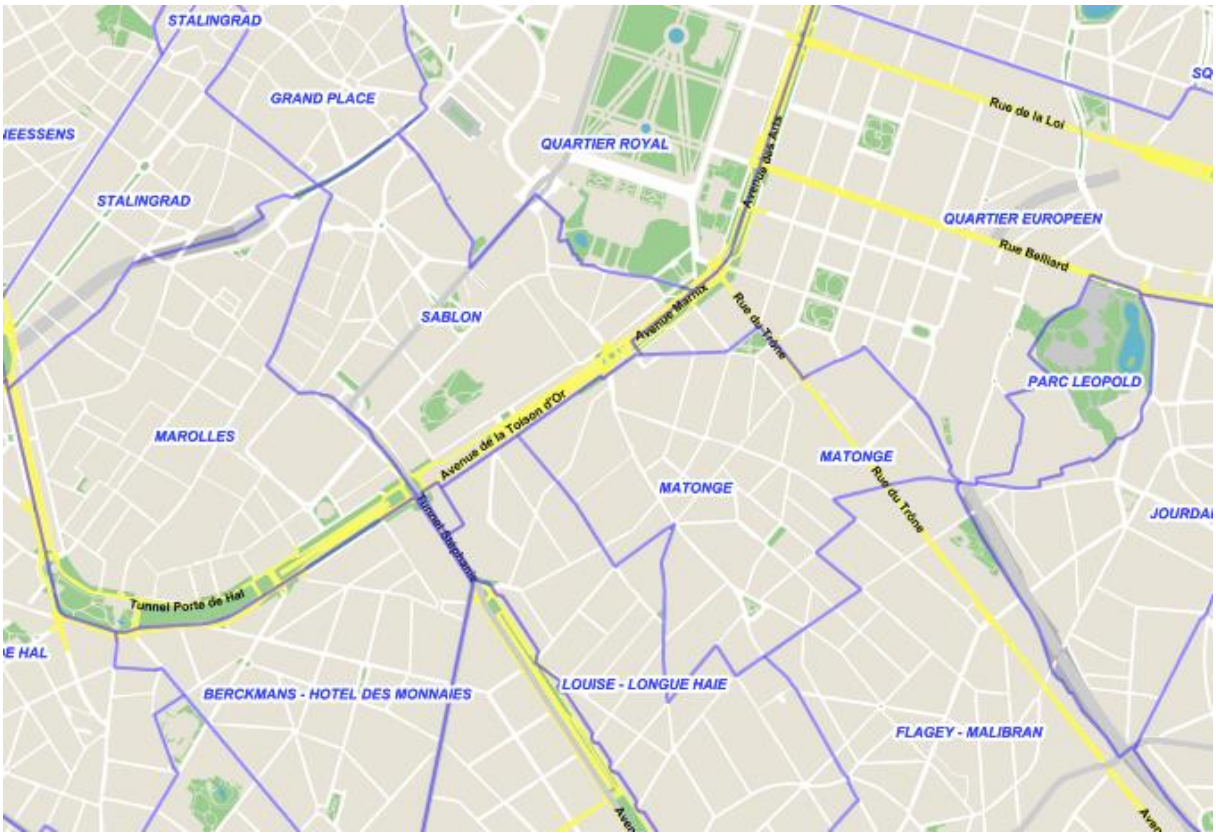
6. Annexe 1 : Analyse statistique

(source : monitoringdesquartiers.brussels)

Délimitation de la section

De Trône à la Porte de Hal.

Choix des quartiers



1) Louise – Longue Haie
2) Matongé
3) Berckmans – Hôtel des Monnaies
4) Marolles
5) Sablon
6) Quartier Royal
7) Quartier Européen

Choix des indicateurs

Afin d'analyser ces différents quartiers sur base des statistiques du monitoring des quartiers, nous nous sommes focalisés sur certains indicateurs :

- Les indicateurs socio-démographiques et socio-économiques sur le quartier et ses habitant (indicateurs de densité, de nationalité, de revenu médian, taux de chômage, etc) ;
- Les indicateurs relatifs aux commerces existant au sein de chaque quartier ;
- Les indicateurs sur la mobilité et les infrastructures existantes

Il est important de pouvoir comparer ces indicateurs pour l'ensemble des quartiers sélectionnés avec les moyennes régionales correspondantes et de faire ensuite de même quartier par quartier.

Région de Bruxelles-Capitale

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 1.175.173 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 5.896,43 hab/km^2

2000 → 5.944,33 hab/km^2

2005 → 6.238,29 hab/km^2

2010 → 6.751,29 hab/km^2

2015 → 7.281,92 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 22,73% (part des moins de 18 ans) + 8,80% (part des 18-24 ans) = 31,53%

Âge moyen (2014) : 37,39 ans

Part d'étrangers sur population totale (2014): 33,12% (21,85% de la population vient d'un pays de l'UE)

71,16% (2001) de la population vit en appartement (74,39 m^2 en moyenne) alors que 39,96% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 18.941€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 17,44%

Taux d'emploi (2012) : 49,24%

Taux de chômage (2012) : 22,69% (chômage des jeunes : 38,09%)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 13,80%

Densité de bureaux (2016) : 79.056,34 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 78,23%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 45,45% (entre 8h et 9h : 42,62%)

94,76% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 29,96% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 37,02%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 68,89% entre 5h30 et 7h00 et 66,87% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 16,12%

Environnement

81,75% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

20,74% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Ensemble des quartiers étudiés

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 41.270 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 7.690,04 hab/km^2

2000 → 7.708,34 hab/km^2

2005 → 8.314,34 hab/km^2

2010 → 9.085,56 hab/km^2

2015 → 10.072,29 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 16,74% (part des moins de 18 ans) + 8,52% (part des 18-24 ans) = 25,26%

Âge moyen (2014) : 36,84 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 48,67% (34,38% de la population vient d'un pays de l'UE)

85,56% (2001) de la population vit en appartement (64,55 m^2 en moyenne) alors que 72,96% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 19.584€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 20,87 %

Taux d'emploi (2012) : 41,40%

Taux de chômage (2012) : 25,48% (chômage des jeunes : 36,98%)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 17,59%

Densité de bureaux (2016) : 984.022,72 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 85,69%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 39,56% (entre 8h et 9h : 37,11%)

99,91% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 62,84% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 39,60%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 65,23% entre 5h30 et 7h00 et 83,00% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 11,43%

Environnement

76,26% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

35,87% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Dans l'ensemble, la section "Trône – Louise" est donc bordée par des quartiers qui forment une zone dans laquelle la pression démographique est assez forte. En effet, même en prenant en considération des quartiers très peu peuplés (Quartier Royal et Européen), la zone affiche une densité supérieure à la moyenne régionale. On observe aussi que la population est assez concentrée dans la zone puisque plus de 85% de celle-ci vit dans un appartement. Nous notons également une forte présence de bureaux, puisque la densité de bureaux est de plus 10 fois plus importante que dans le reste de la Région.

En effet, l'ensemble des quartiers repris ici forment un des pôles économiques les plus importants de la Région bruxelloise, avec une densité de bureau largement supérieure à la moyenne, mais aussi une présence importante de commerces ayant une portée supralocale. Le caractère fortement économique de la zone permet d'expliquer plusieurs choses.

Tout d'abord, cela pourrait expliquer la part importante d'habitants d'origine étrangère dans la population de ces quartiers, qui peut être dû par exemple à la présence d'un nombre important d'institutions de portée nationale et internationale dans certains quartiers (par exemple, les instutions européennes). Cette partie de la population est en grande partie composée de ressortisants de pays de l'UE, ce qui s'explique par la liberté de circulation au sein de l'espace Schengen, qui encourage l'immigration économique intra-européenne.

Cela permet également de comprendre pourquoi autant d'habitants se trouvent à proximité d'un arrêt de transport en commun, et notamment du métro. En effet, puisque la zone est un pôle économique et que l'on se trouve proche du coeur historique de Bruxelles, il est logique de retrouver une présence accrue des services de transport en commun. Il y notamment les

lignes de métro 2 et 6 qui longent toute la Petite ceinture ou presque et passent donc au coeur de la zone analysée.

La présence importante de bureaux, mais aussi de commerces importants implique également d'autres conséquences. Tous ces magasins produisent bien évidemment des déchêts, qui sont le plus souvent déposés sur le trottoir en attendant que le service concerné vienne les ramasser. On peut facilement faire le lien entre ce phénomène et le fait que plus d'un tiers des habitants se plaigne de la saleté (donnée datant de 2001) dans cette zone, ce qui est beaucoup plus que pour l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

On peut encore expliquer l'augmentation de l'occupation des places de stationnement entre la fin de nuit et la fin de matinée, mais aussi le manque d'espaces verts comparé au reste de la Région. En effet, les places de parking en surface sont probablement prises d'assaut soit par les personnes qui viennent travailler dans les nombreux bureaux et commerces de la zone, soit par les clients de ces derniers. Bien que certains quartiers soient pourvus de grands espaces verts (notamment le parc royal dans le Quartier Royal ou le parc Léopold pour le Quartier Européen), d'autres en contiennent trop peu, ce qui est du en partie à l'importance des surfaces baties qui doivent faire face à la pression démographique et à la dynamique économique de la zone, ce qui laisse peu d'espace pour aménager des espaces verts.

En conclusion, la zone combine donc une forte pression démographique avec un dynamisme économique exceptionnel. On verra dans une analyse quartier par quartier que cela s'inscrit dans une grande hétérogènéité entre les différents quartiers. On retrouve parmi ceux-ci tant des quartiers très populaires que des quartiers qui le sont moins, ainsi que des profils d'activité très différenciés (commerces de niveaux et types très variés ; fonction publique régionale, nationale ou européenne ; etc.).

Analyse quartier par quartier

Louise – Longue Haie

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 5.903 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 10.710,69 hab/km^2

2000 → 11.446,11 hab/km^2

2005 → 12.447,31 hab/km^2

2010 → 12.752,02 hab/km^2

2015 → 13.524,10 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 13,71% (part des moins de 18 ans) + 8,21% (part des 18-24 ans) = 21,92%

Âge moyen (2014) : 37,03 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 53,53% (44,45% de la population vient d'un pays de l'UE)

82,45% (2001) de la population vit en appartement (67,99 m^2 en moyenne) alors que 45,27%% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 18.994€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 10,58%

Taux d'emploi (2012) : 45,89%

Taux de chômage (2012) : 19,93% (chômage des jeunes : 30,50%)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 28,69%

Densité de bureaux (2016) : 313.963,98 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 86,94%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 37,33% (entre 8h et 9h : 35,53%)

100% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) mais seulement 27,20% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 40,01%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 82,31% entre 5h30 et 7h00 et 94,53% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 6,10%

Environnement

71,00% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

30,93% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Le quartier Louise – Longue Haie se caractérise notamment par une densité de population près de deux fois plus élevée que la moyenne régionale, mais aussi par une part faible d'habitants de moins de 25 ans (avec seulement 21,92% alors que la Région bruxelloise affiche un moyenne de plus de 31%). On peut également mettre en avant la part importante des diplômés du supérieur parmi les chômeurs, reflet sans doute d'une « gentrification

marginale »[15], davantage le fait de personnes ayant un plus grand capital scolaire qu'économique.

Le bilan concernant la mobilité est excellent en ce qui concerne la proximité d'un arrêt de transport public (100% des habitants) mais le moins bon de tous les quartiers analysés ici du point de la proximité avec le métro. En effet, seuls 27,20% de la population se trouve à proximité du métro, et ce quartier est le plus encombré sur le plan des places de parkings, ce qui est surtout vrai en fin de matinée, lorsque tous les travailleurs ont débuté leur travail.

Ce quartier n'est pas le plus problématique en ce qui concerne la propreté, même si la part des personnes qui s'en plaignent est plus importante (chiffre de 2001) que pour le reste de Bruxelles.

On observe également un certain manque d'espaces verts au sein du quartier.

Matongé

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 8.757 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 14.087,31 hab/km^2

2000 → 13.493,28 hab/km^2

2005 → 15.306,74 hab/km^2

2010 → 17.097,20 hab/km^2

2015 → 18.316,63 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 13,82% (part des moins de 18 ans) + 8,38% (part des 18-24 ans) = 22,20%

Âge moyen (2014) : 35,58 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 57,46% (40,24% de la population vient d'un pays de l'UE)

85,24% (2001) de la population vit en appartement (63,44 m^2 en moyenne) alors que 52,22% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 16.238€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 20,73%

Taux d'emploi (2012) : 39,40%

Taux de chômage (2012) : 27,15% (chômage des jeunes : 37,86%)

[15] Van Criekingen M., Decroly J.-M., 2003, "Revisiting the Diversity of Gentrification: Neighbourhood Renewal Processes in Brussels and Montreal", *Urban Studies*, 40, 12, pp. 2451-2468.

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 18,95%

Densité de bureaux (2016) : 346.141,94 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 82,16%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 43,40% (entre 8h et 9h : 41,68%)

100% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 53,16% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 40,86%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 80,34% entre 5h30 et 7h00 et 86,77% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 0,48%

Environnement

95,25% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

38,52% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Le quartier Matongé a un profil similaire à celui de Louise –Longue Haie, même s'il existe certaines différences à mentionner. On y voit notamment que la densité de population y est plus importante (alors que moins de la moitié de la surface du territoire est affectée au logement) et que le revenu médian y est moins élevé. La population de nationalité étrangère s'élève à près de 60%. Le taux de chômage y est également plus important, ce qui laisse penser qu'il s'agit d'un quartier plus populaire, même si le quartier des Marolles permettra de relativiser cette conclusion.

Le quartier connait également un trafic plus congestionné que les autres quartiers, ce qui peut être du au profil des rues qui s'y trouvent, qui sont souvent assez étroites et permettent rarement de diffuser la circulation sur plusieurs bandes. Il y a également un manque important de zones à 30 km/h.

Ce quartier est aussi celui qui connait les plus gros problèmes de propreté, avec plus de 38% des habitants qui sont insatisfaits sur ce plan (chiffre de 2001).

Berckmans - Hotel des Monnaies

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 8.713 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 14.726,30 hab/km^2

2000 → 15.205,64 hab/km^2

2005 → 15.596,81 hab/km^2

2010 → 17.401,14 hab/km^2

2015 → 19.700,64 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 13,91% (part des moins de 18 ans) + 9,80% (part des 18-24 ans) = 23,71%

Âge moyen (2014) : 36,55 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 55,88% (43,85% de la population vient d'un pays de l'UE)

84,69% (2001) de la population vit en appartement (66,49 m^2 en moyenne) alors que 39,23% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 18.273€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 16,32%

Taux d'emploi (2012) : 48,55%

Taux de chômage (2012) : 20,70% (chômage des jeunes : 30,58%)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 27,18%

Densité de bureaux (2016) : 292.086,28 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 81,75%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 38,33% (entre 8h et 9h : 38,29%)

100% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 80,67% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 41,50%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 82,99% entre 5h30 et 7h00 et 84,25% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 39,40%

Environnement

90,45% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

25,12% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Ce quartier est, de peu, le plus densément peuplé de la zone (près de trois fois la moyenne régionale). La moyenne d'âge est proche de la moyenne régionale mais on y trouve

proportionnellement moins de jeunes de moins de 25 ans. Comparé aux autres quartiers, une part importante de la surface du sol est dédiée au logement et le revenu médian des habitants y est plus élevée. La densité de bureaux y est aussi moins élevée que dans le reste de la zone. On peut donc en conclure que ce quartier remplit avant tout une fonction résidentielle.

Le niveau socio-économique de la population résidente est dans la moyenne régionale, voire un peu meilleur. Par exemple, le taux de chômage y est plus faible, particulièrement chez les jeunes. Mais la part des diplômés du supérieur y est plus élevée.

N'étant pas un quartier qu'on pourrait désigner d'économique, il est étonnant de voir qu'il s'ait d'un des quartiers les mieux desservis par le métro. Le taux d'occupation constant des places de parking s'explique également par cette dimension économique secondaire au sein du quartier.

Cette fonction explique également en partie la présence d'espaces verts à proximité d'un part très large des habitants, mais aussi la faiblesse du sentiment d'insatisfaction quant à la propreté au sein du quartier (chiffre de 2001).

Sablon

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 2.767 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 5.017,22 hab/km^2

2000 → 5.137,09 hab/km^2

2005 → 5.283,12 hab/km^2

2010 → 5.440,04 hab/km^2

2015 → 6.030,69 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 13,84% (part des moins de 18 ans) + 6,13% (part des 18-24 ans) = 19,97%

Âge moyen (2014) : 39,60 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 51,24% (37,57% de la population vient d'un pays de l'UE)

86,40% (2001) de la population vit en appartement (68,22 m^2 en moyenne) alors que 70,89% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 17.678€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 30,65%

Taux d'emploi (2012) : 43,00%

Taux de chômage (2012) : 21,13% (chômage des jeunes : /)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 16,24%

Densité de bureaux (2016) : 766.435,64 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 93,82%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 45,44% (entre 8h et 9h : 39,90%)

100% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 62,29% à proximité du métro.

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 37,75%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 57,36% entre 5h30 et 7h00 et 74,91% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 12,19%

Environnement

87,21% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

25,72% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Contrairement au quartier précédent, la fonction résidentielle du Sablon n'est pas dominante mais bien sa fonction économique (bureaux et commerces supralocaux très présents). En effet, ce quartier est très peu peuplé et sa population est plus âgée que la moyenne régionale (et à peine 20% de moins de 25 ans).Plus de 70% de sa surface n'est pas dédiée au logement.

100% des habitants résident à proximité d'un arrêt de transport en commun et deux fois plus que la moyenne régionale habitent à proximité d'une station de métro. Le taux d'occupation du stationnement augmente significativement en fin de matinée alors que seuls un peu plus de 50% des places sont occupées pendant la nuit (ce qui est normal si on tient compte du nombre d'habitants).

Marolles

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 12.431 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 15.199,11 hab/km^2

2000 → 14.392,65 hab/km^2

2005 → 15.553,02 hab/km^2

2010 → 17.289,65 hab/km^2

2015 → 19.466,32 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 23,86% (part des moins de 18 ans) + 8,50% (part des 18-24 ans) = 32,36%

Âge moyen (2014) : 37,03 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 30,94% (14,27% de la population vient d'un pays de l'UE)

88,29% (2001) de la population vit en appartement (57,51 m^2 en moyenne) alors que 55,51% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 13.898€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 25,77%

Taux d'emploi (2012) : 34,75%

Taux de chômage (2012) : 36,18% (chômage des jeunes : 45,82%)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 8,87%

Densité de bureaux (2016) : 204.284,44 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 84,78%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 41,76% (entre 8h et 9h : 41,34%)

99,76% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 70,27% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 43,88%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 75,63% entre 5h30 et 7h00 et 83,14% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 17,21%

Environnement

47,69% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

53,87% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Avec le quartier Marolles, nous faisons face au plus populaire des quartiers sélectionnés, et celui où la qualité de vie est la moins bonne. En effet, la population y est très dense, et les logements peu spacieux. Le revenu médian est plus faible que dans les autres quartiers et le chômage y est plus élevé (un taux qui monte jusqu'à 45,82% pour les jeunes). On peut également mentionner ici que plus d'un mineur sur 4 vit dans une famille qui vit sans revenu du travail. Mais le quartier est dans la moyenne d'âge régionale et n'est pas particulièrement

jeune. La part d'étrangers est également dans la moyenne régionale, même si la proportion d'habitants dont les ancêtres ont immigré est sans doute plus élevée.

Concernant la qualité de vie, on peut également signaler le peu d'espaces verts se trouvant dans le voisinage des habitant, et le fait que plus de la moitié de ces derniers se plaignent de la saleté dans le quartier (chiffre de 2001). Cette analyse devra être prise en compte dans la définition des enjeux propres au réaménagement de cette section de la Petite ceinture.

Signalons toutefois que le quartier est bien désservi par le métro bruxellois.

Quartier européen

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 2.367 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 1.368,35 hab/km^2

2000 → 1.700,20 hab/km^2

2005 → 1.830,42 hab/km^2

2010 → 2.038,35 hab/km^2

2015 → 2.485,72 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 11,46% (part des moins de 18 ans) + 7,92% (part des 18-24 ans) = 19,36%

Âge moyen (2014) : 37,66 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 67,61% (55,36% de la population vient d'un pays de l'UE)

86,28% (2001) de la population vit en appartement (74,65 m^2 en moyenne) alors que 93,96% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 23.856€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : 7,58%

Taux d'emploi (2012) : 38,79%

Taux de chômage (2012) : 11,98% (chômage des jeunes : /)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : 18,96%

Densité de bureaux (2016) : 2.592.602,71 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 86,98%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 35,27% (entre 8h et 9h : 34,83%)
99,77% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 82,52% à proximité du métro (2015).
Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 38,36%
Taux d'occupation du stationnement (2006) : 44,97% entre 5h30 et 7h00 et 76,61% entre 10h30 et 12h00.
Part des zones 30 (2007) : 0,86%

Environnement

100% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).
20,14% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Le Quartier européen et le Quartier royal (qui suit) ont un profil similaire, complètement à l'opposé de celui des autres quartiers pris en compte. En effet, le Quartier européen se caractérise par une population peu importante (ce qui explique l'absence de certains indicateurs) et composée de relativement peu de jeunes de moins de 25 ans, mais ayant un profil plus aisé que dans les autres quartiers. En effet, le revenu médian y est supérieur à 23.000 €/an alors que la moyenne des quartiers sélectionnés est d'environ 19.500€/an. De plus, les logements y sont beaucoup plus spacieux et le taux de chomage très faible. La part importante d'étrangers (surtout européens) dans le quartier s'élève au double de la moyenne régionale mais cela s'explique par la présence à proximité des institutions européennes.
Une autre caractéristique du quartier est d'être majoritairement tourné vers l'activité économique et institutionnelle (avec une densité de bureaux hors norme par rapport au reste de la zone mais aussi du reste de Bruxelles, en raison de la présence des institutions européennes). Etant donc un pôle économique et institutionnel, on comprend pourquoi ce quartier est particulièrement bien désservi par les transports en commun et notamment le bus et le métro (sans parler du train).
Les espaces verts sont bien présents dans le quartier (avec le Parc Léopold au coeur de celui-ci et les Parc royal et du Cinquantenaire à ses deux extrémités) et peu d'habitants sont insatisfaits de sa propreté. On peut émettre comme possible hypothèse que cela est dû à la présence de nombreux acteurs internationaux dans le quartier qui entraine un soin particulier et une volonté d'apporter une image de prestige et de modernité au quartier.

Quartier royal

Facteurs socio-démographiques

Population totale (2015) : 332 habitants

Densité (évolution de 1995 à 2015) : 1995 → 398,04 hab/km^2

2000 → 354,62 hab/km^2

2005 → 461,72 hab/km^2

2010 → 453,04 hab/km^2

2015 → 480,54 hab/km^2

Part des moins de 25 ans (2014) : 15,48% (part des moins de 18 ans) + 8,05% (part des 18-24 ans) = 23,53%

Âge moyen (2014) : 39,12 ans.

Part d'étrangers sur population totale (2014) : 56,66% (36,84% de la population vient d'un pays de l'UE)

86,36% (2001) de la population vit en appartement (75,58 m^2 en moyenne) alors que 97,07% du territoire n'est pas utilisé pour le logement (1997).

Facteurs socio-économiques

Revenu médian (2013) : 28.151€/an

Part des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenu du travail (2013) : /

Taux d'emploi (2012) : 37,36%

Taux de chômage (2012) : 8,19% (chômage des jeunes : /)

Part des diplômés du supérieur dans les chômeurs (2016) : /

Densité de bureaux (2016) : 939.828,34 m^2/km^2

Part des commerces supralocaux (1997) : 85,32%

Mobilité

Occupation de la voirie entre 17h et 18h (2011) : 40,59% (entre 8h et 9h : 33,60%)

100% de la population se trouve à proximité d'un arrêt de transport en commun (metro, tram ou bus) et 99,76% à proximité du métro (2015).

Part de la voirie dédiée au trottoir (2014) : 36,56%

Taux d'occupation du stationnement (2006) : 34,04% entre 5h30 et 7h00 et 74,91% entre 10h30 et 12h00.

Part des zones 30 (2007) : 11,45%

Environnement

99,99% de la population se trouve à proximité d'un espace vert (2012).

17,39% des ménages sont insatisfaits par la propreté dans le voisinage (2001).

Analyse

Le Quartier Royal possède un profil similaire à celui du Quartier Européen, à quelques différences près. Il est encore nettement moins peuplé et la population y est encore plus aisée, mais la densité de bureaux y est quand même deux fois moins importante.

Le quartier est caractérisé par la présence de deux éléments majeurs. Tout d'abord on y trouve le Parc royal, le parc le plus important et le plus central de la ville. On trouve également dans ce quartier un nombre important de bâtiments officiels et d'insitutions belges, de portée nationale ou régionale. Cela permet d'expliquer pourquoi la part de la population se trouvant à proximité d'un parc est si importante, ainsi que la faiblesse du sentiment d'insatisfaction concernant la propreté (chiffre de 2001). En effet, ce quartier constituant en partie le coeur institutionnel de Bruxelles, en plus d'être en lui-même une attraction touristique, il est normal qu'un soin important soit apporté à la propreté.

7. Annexe 2 : Comptes rendus des observations

Section : Avenue de la Toison d'or et Boulevard de Waterloo

1. Notre première observation de cette partie de notre section fût faite le jeudi 26 octobre 2017 à 13h00.

Photo 1 : Forte densité au rond-point Louise un après-midi de semaine

Nous avons commencé au rond-point Louise et notons immédiatement la densité de la circulation à l'heure à laquelle nous nous trouvons-là mais aussi l'arrêt de tram qui s'y trouve. En effet, il est desservi par les trams 92, 93, 94 et 97, non loin du rond-point se trouve l'arrêt de bus qui est desservi par le bus 54. Cependant c'est bien la forte fréquentation des lignes de tram qui attire notre attention.

Depuis notre position aux abords du rond-point nous avons une vue sur le Boulevard de Waterloo et ses commerces de luxe ainsi que l'avenue de la Toison d'Or qui s'étend devant nous. Ces deux versants de commerces qui s'opposent en tous points sont divisés par un parking en plein air présentant une capacité relativement restreinte et une occupation forte. Cependant, il y a également un parking sous-terrain dont l'accès se fait un peu plus loin sur l'avenue.

Photo 2 : Parking divisant les commerces du Boulevard de Waterloo et ceux de l'avenue de la Toison d'Or

Nous avons donc commencé par longer l'avenue. La première chose que nous relevons est la propreté du trottoir et le déplacement rapide de la majorité de la population qui s'y trouve à cette heure.

Photo 3 : Rue commerçante de l'avenue de la Toison d'Or

Nous constatons donc une différence dans l'occupation de l'avenue, nous voyons d'une part des personnes pressées qui marchent d'un pas rapide tout au long de l'avenue et des personnes qui se promènent à leur aise. Ces derniers prennent le temps de s'arrêter dans les boutiques et galeries offertes. Ce jour-là nous constatons aussi qu'un déménagement se déroule, le camion et le lift bloquant une partie du large trottoir.

Photo 4 : Rond-point Porte de Namur

Nous nous sommes arrêtés à Porte de Namur et avons traversé pour rejoindre le boulevard de Waterloo le contraste est fortement visible. Le trottoir est beaucoup plus étroit, laissant à peine la place pour deux personnes, il est également beaucoup moins occupé. Il y a quelques personnes devant l'hôtel « The Hotel » et devant certains commerces. Il est lui aussi propre malgré l'absence de poubelles.

2. Nous sommes retournés sur les lieux le vendredi 3 novembre 2017 à 14h00, pour relever les contrastes éventuels.

Nous avons choisi cette date qui correspond à la fin des vacances de Toussaint. La première chose que nous remarquons est la présence des poubelles sur le trottoir, nous supposons qu'il s'agit des déchets des commerces.

Nous comptons 18 poubelles, principalement situées à la sortie des stations de métro, devant les galeries et certains commerces. En ce qui concerne l'éclairage, l'avenue Toison d'Or et le Boulevard de Waterloo sont pourvus de lampadaires tous les 20 mètres approximativement.

Nous remarquons aussi 4 bancs sur toute l'avenue, tous occupés par des jeunes, situés au milieu de l'avenue et proche de la Porte de Namur. Pour un lieu aussi passant, nous estimons ce nombre très faible.

Nous remarquons aussi qu'il y a beaucoup de stationnement le long de l'avenue de la Toison d'Or, notamment de nombreuses motos sur le trottoir.

Photo 5 : Stationnement sur le trottoir commerçant de l'Avenue de la Toison d'Or

Il ne semble pas avoir d'aménagement pour vélos, nous ne remarquons pas de pistes cyclables, les cyclistes se voient obligés de slalomer entre les voitures. Cependant, des Villos sont mis à disposition, nous constatons que la moitié des Villos sont en utilisation mais nous ne relevons rien qui ne soit mis en place pour encourager l'utilisation de ceux-ci.

Photo 6 : Villos mis à disposition sur le Boulevard de Waterloo

Nous avons remarqué de nombreux mendiants sur le trottoir, ainsi que des militaires au nombre de quatre (vus lors de l'observation précédente également) patrouillant sur toute l'Avenue.
Lors de ces dates nous avons également observés les quartiers avoisinants cette partie de la section concernée et nous en parlerons dans un les points suivants.

Quartier du Sablon et Louise-Longue Haie.

Nous avons observé ce quartier les jeudi 26 octobre et vendredi 3 novembre 2017, aux alentours de 15h00.
Le quartier du Sablon est un quartier bien plus ancien, avec ses habitants et ses petits commerces qui lui sont propres. C'est un lieu de promenade (petits magasins d'antiquité, chocolatiers reconnus en Belgique, hôtels, restaurants, bars, …) mais aussi d'attraction pour les touristes.

Chaque fois nous sommes passés par le parc qui se trouve derrière « The Hotel », il était peu occupé lors de nos passages, nous notons seulement quelques personnes accompagnées de leur chien. Ce parc pourtant très agréable et bien aménagé de petits bancs semble méconnu.

Photo 7 : Parc d'Egmont (parc se situant derrière « The Hotel »)

Nous sommes ensuite sortis du parc pour rejoindre la place du Grand Sablon, c'est là que notre première observation (26/10/17) du quartier a pris fin.

Vendredi 3 novembre 2017, nous nous somme attardés sur la place du grand Sablon. La première chose que nous avons remarqués sont des stands vides. Après quelques recherches suite à nos observations nous savons que le samedi et le dimanche s'y tient le marché des Antiquités et du Livre, et durant le mois d'aout le Sablon Music Festival s'y déroule. Le parking sur la place se fait difficilement et de manière relativement sauvage.

Photo 8 : Marché des Antiquaires du Sablon, ouvert uniquement le week-end

En ce qui concerne le quartier Louise-Longue Haie, il comprend certes de nombreux commerces situés Avenue Louise et certains de l'Avenue Toison d'Or (Zara, Apple Store,

Quick, Urban Outfitters, …), ainsi que la Galerie Louise, mais mis à part cela, ce quartier reste très résidentiel.

Le quartier est très propre et bien entretenu, mais comporte des problèmes majeurs. Premièrement, les trottoirs y sont très étroits, ne facilitant pas la mobilité des piétons ou des poussettes par exemple. Ensuite, la quasi-totalité des rues sont en sens unique, ce qui rend la circulation en voiture particulièrement difficile dans ces nombreuses petites rues étroites. Enfin, nous avons constaté un cruel manque de parking offert aux riverains.

Photo 9 : Rond-point Stéphanie

Quartier Matongé

Matongé est un très petit quartier multiculturel, de forme triangulaire, bordé par la Chaussée de Wavre, la Chaussée d'Ixelles, la Rue de la Paix et contenant les rues E. Solvar et Francartt. On y retrouve notamment la Galerie d'Ixelles, l'Église de Saint Boniface et la Porte de Namur.

C'est un quartier avec une riche histoire congolaise, étant le quartier où s'installèrent les premiers étudiants Congolais qui sont venus étudier en Belgique grâce à des bourses qui leur étaient octroyés. Petit à petit, le quartier devint également le lieu d'installation d'autres nationalités Africaines[16].

« Le quartier Matongé est un "lieu-dit" et en réalité, seule la STIB a inscrit ce nom à l'arrêt de bus et de métro correspondant »[17]. Situé entre le quartier Européen et le quartier des magasins

[16] Mic Mag, *Matongé: de la distinction au stigmate*, [en ligne], https://www.micmag.be/diasporas/matonge-de-la-distinction-au-stigmate, (Consulté le 5 novembre 2017).

[17] Jeunes Anticapitalistes, *Touche pas a mon Matongé*, [en ligne], http://www.anticapitalisme.be/?p=2621, (Consulté le 5 novembre 2017).

de luxe du boulevard de Waterloo, Matongé est sous beaucoup de pressions immobilière et du phénomène de “gentrification”.

Il y a souvent une présence policière dans ce quartier, ce qui contraste avec la Chaussée d’Ixelles adjacente où l’on voit rarement la police circuler. Matongé est un quartier qui a souffert d’une montée de la délinquance dans les années 90 et en 2001 une émeute prit fin avec le mort d’un jeune abattu par la police.[18]

Nous remarquons un vieillissement des infrastructures et de l’immobilier urbain dans le quartier. Les rues et les trottoirs sont très mal entretenus et très étroits. Dès qu’il y a un peu de foule, le passage à pied est difficile. Il y a de nombreux magasins qui possèdent un étalage sur le trottoir ce qui réduit davantage l’espace de circulation pédestre. Les poubelles débordent et de nombreux déchets jonchent le sol aux alentours.

Il est intéressant de noter que le bus 71, qui passait auparavant par la chaussée d’Ixelles, passe dorénavant par le quartier Matongé afin de rejoindre l’arrêt Porte de Namur, ce qui cause de nombreux embouteillages et des difficultés de circulation.

Matongé est un quartier très mouvementé et même réputé très bruyant. En parcourant ses rues nous remarquons un autre type de communication : on parle beaucoup plus fort, on a l’impression que les interlocuteurs se disputent, des maisons ouvertes laissent bruyamment échapper de la musique ou simplement des conversations très animées.

Section : Trône-Hôtel des Monnaies

L’observation de cette section a eu lieu le vendredi 27 novembre 2017, de 15h15 à 17h00**.** Nous sommes cette fois partis de l’extrémité de l’intersection entre la place des palais et la rue Ducale, en nous dirigeant vers Trône pour ensuite aller jusqu’à l’arrêt de métro “hôtel des monnaies”.

Première chose qui nous frappe, la rue Ducale semble agir comme une frontière en la Petite ceinture et le quartier royal. En effet, seul les bus et quelques voitures ou taxis empruntent cette rue.

Nous arrêtant au niveau de l’arrêt de métro “Trône”, nous pouvons observer plusieurs choses. Tout d’abord, il est 15h30 environ et la circulation sur le boulevard au niveau de cette intersection est très difficile, toutes les rues menant à cette intersection sont encombrées et la circulation dans le tunnel qui permet de joindre directement Art-loi à la porte de Namur est à

[18] *Op cit.*

l’arrêt. Ce croisement est très complexe puisqu’il ne comporte pas moins de 6 branches, et plusieurs feux sont nécessaires pour assurer la circulation. Concernant les vélos, ceux-ci sont peu nombreux à tenter d’emprunter ce carrefour. Cela peut s’expliquer par l’absence totale d’infrastructure leur permettant de circuler en sécurité (indications ou site propres, pistes, etc). Pour les piétons également, la circulation est très fournie. Il faut notamment passer par plusieurs étapes et feux pour traverser le carrefour d’un côté à l’autre. Enfin, nous observons que l’activité piétonne est surtout concentrée sur l’extrémité de la rue du Luxembourg, là où tous les bus s’arrêtent et où se trouve l’entrée de la station de métro. Mentionnons également qu’il nous semble que les arrêts fréquents d’un nombre important de bus à un seul et même endroit doivent probablement avoir des conséquences négatives sur la fluidité de la circulation dans cette zone.
Petit détail que nous avons remarqué, face au bâtiment “ING” se trouve un petit espace vert avec une statue au milieu, mais celui-ci n’est pas aménagé (pas de bancs, poubelles, etc), et personne ne s’y trouve.

Arrivés au niveau de la porte de Namur, nous effectuons un second arrêt, durant lequel nous avons pu observer les choses suivantes.
Paradoxalement, la circulation est plus fluide qu’à Trône, et nous voyons plusieurs facteurs qui pourraient expliquer cela, comme le fait que le carrefour consiste en un rond-point combiné avec des feux de signalisations, le fait que les bus circulent sur cette portion de la Petite ceinture en empruntant les contre-allées ou encore le fait que beaucoup d’automobilistes empruntent le tunnel qui passe sous le boulevard. Nous nous trouvons à ce moment à proximité de l’entrée principale de du métro “porte de Namur” et constatons que beaucoup de personnes se trouvent sur les trottoirs à proximité : autour de la station, sur la chaussée d’Ixelles où se trouvent beaucoup de commerces et où les trottoirs nous semblent très étroits, ou encore sur l’avenue de la Toison d’Or, où il y a aussi beaucoup de commerces et où les trottoirs sont très larges. Peu nombreux sont ceux qui traversent pour se rendre sur le boulevard de Waterloo (magasins de luxe) ou la rue de Namur, qui permet d'accéder à la place royale (il s’agit d’un des trois seuls passages possibles entre cette section de la Petite ceinture et le centre historique de Bruxelles).

Nous avançons sur l’avenue de la Toison d’Or. Ce qui nous frappe le plus directement est la saleté des lieux, des déchets sont entassés par endroits, probablement les déchets venant des restaurants et commerces aux alentours. Ensuite nous apercevons que le boulevard est doté

d’une piste cyclable, mais celle-ci est inutilisable d’après nous. En effet, elle se trouve directement sur le boulevard, mais nous voyons plusieurs véhicules à l’arrêt sur celle-ci (probablement pour des livraisons ou autre) et elle est interrompue à certains endroits par des installations pour des raisons de travaux.

Nous nous dirigeons ensuite vers “The Hotel”, ce qui signifie que nous devons traverser la Petite ceinture. Nous passons donc au milieu du parking à ciel ouvert qui occupe le centre de celle-ci, beaucoup de place sont utilisées mais la circulation en surface dans cette zone est quasi inexistante. Arrivés sur le trottoir d’en face, nous réalisons que le contraste qui caractérise les deux rives de la Petite ceinture à cet endroit. Sur le boulevard de Waterloo, les magasins sont luxueux, les trottoirs sont étroits et peu utilisés, et toute cette rive est à l’abri sous une rangée d’arbre. Il s’agit là selon nous de deux mondes très différents et complètement coupés l’un de l’autre.

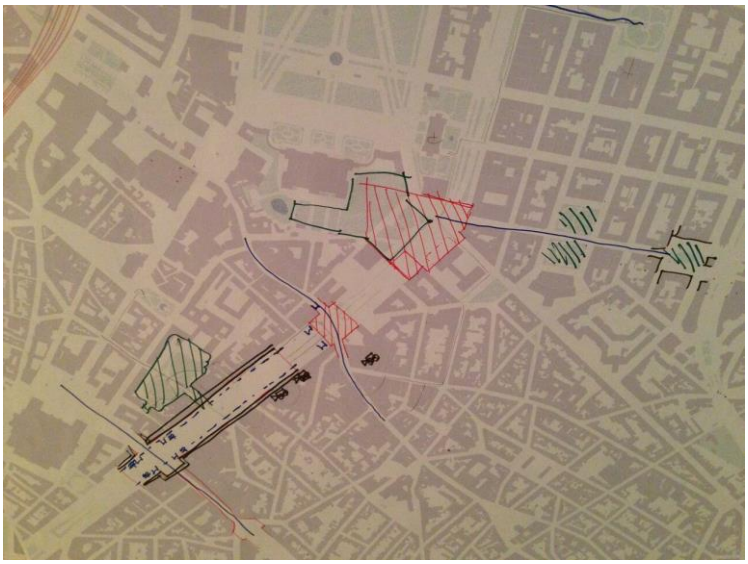
Nous allons ensuite à nouveau faire un tour dans le parc d’Egmont, il est très peu fréquenté et nous ne comprenons pas pourquoi. L’ambiance est paisible, calme, on n’entend plus aucun bruit venant de la Petite ceinture.

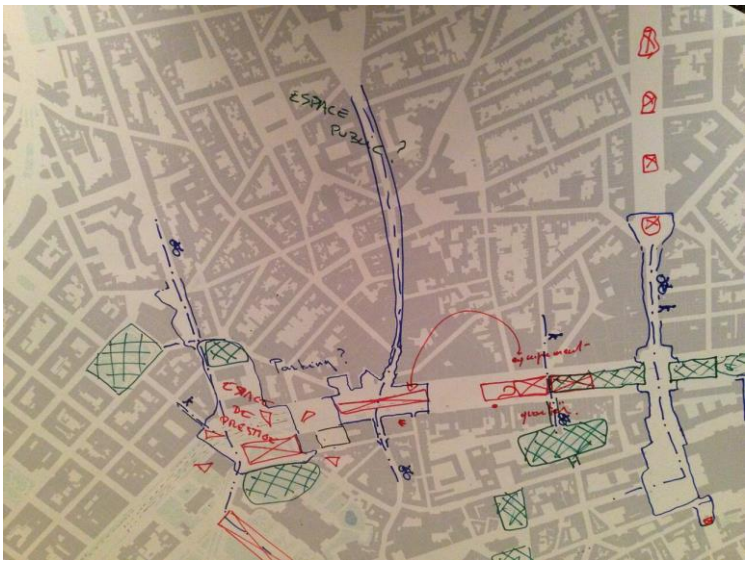
Nous ressortons du parc et arrivons à Louise. La circulation est assez fluide même si le flux de voiture est plutôt dense. Les infrastructures dédiées aux vélos sont toujours peu présentes, et pourtant des bornes “villos” se trouvent à plusieurs endroits à proximité. Il n’y a d’ailleurs quasi plus aucun vélo disponible à cette heure-ci (16h30). Une grande partie de la circulation se concentre sur l’avenue Louise, dans laquelle beaucoup d’automobilistes s’engagent alors que celle-ci ne dispose que d’une voie de circulation. Nous observons également qu’il y a déjà moins de piétons que lors du début de notre observation à Trône ou Porte de Namur.
Des poubelles sont disposées à de nombreux endroits (arrêt de tram et tous les trottoirs avoisinant le carrefour.

Pour terminer cette observation nous continuons jusqu’à l’arrêt de métro “Hôtel des Monnaies”. Sur le chemin nous observons des sans-abris qui ont installé leur couchage sommaire aux abords de l’entrée du tribunal de première instance de Bruxelles. Les trottoirs sont très larges et personnes ne se trouve dessus à part nous. A l’approche de la fin de notre parcours, une piste cyclable apparaît sur le trottoir, celle-ci est large, sans obstacle et longée par des arbres. Elle semble avoir été créée il y a peu de temps.

Auteurs de l’annexe 2 : Matisse Jubb, Sabine Bailly, Michael Favel, Mathieu Lambeau, Emma Adams.

8. Annexe 3 : Photos des plan de l'atelier.





9. Bibliographie

BEAUDELOT M., « Le MR craint pour le commerce de luxe », in *Le Soir*, 26/10/17.

6. Sitographie

Bruxelles mobilité, *Plan de sécurité routière* [en ligne] , 2017, https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere (Consulté le 18 novembre 2017).

FABRE, G , *Les travaux de réparation du tunnel Stéphanie commencent ce lundi*, [en ligne] , 2016, https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_les-travaux-de-reparation-du-tunnel-stephanie-commencent-ce-lundi?id=9226589 (Consulté le 18 novembre 2017).

Good Move, *A Bruxelles, l'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité?* , [en ligne] , 2017, http://goodmove.brussels/fr/diagnostic/a-bruxelles-lespace-public-se-prete-t-il-bien-a-la-marche-et-a-la-convivialite/ (Consulté le 18 novembre 2017).

IRIS MONUMENT, *Bruxelles Pentagone*, [en ligne], http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Pentagone.html, (Consulté le 3 mars 2018).

Jeunes Anticapitalistes, *Touche pas à mon Matongé*, [en ligne], http://www.anticapitalisme.be/?p=2621, (Consulté le 5 novembre 2017).

LHUILLIER, V , *Le recouvrement de la petite ceinture, un axe majeur* [en ligne] , 2014, http://www.lesoir.be/archive/recup/609744/article/actualite/regions/bruxelles/2014-07-28/recouvrement-petite-ceinture-un-axe-majeur (Consulté le 18 novembre 2017).

Mic Mag, *Matongé: de la distinction au stigmate*, [en ligne], https://www.micmag.be/diasporas/matonge-de-la-distinction-au-stigmate, (Consulté le 5 novembre 2017).

Monitoring des quartiers [en ligne], https://monitoringdesquartiers.brussels/ , (Consulté le 25 octobre 2017

Rédaction en ligne Sudinfo , *Couverture de la Petite Ceinture de Trône à Louise: un comptage des véhicules ce 4 juin* [en ligne] , 2013, http://www.sudinfo.be/735104/article/regions/bruxelles/actualite/2013-06-01/couverture-de-

la-petite-ceinture-de-trone-a-louise-un-comptage-des-vehicul (Consulté le 18 novembre 2017).

RTBF, *Ixelles: l'ancien bâtiment Solvay va céder la place à un tout nouveau quartier*, ttps://www.rtbf.be/info/regions/detail_ixelles-l-ancien-batiment-solvay-va-ceder-la-place-a-un-tout-nouveau-quartier?id=9420229, (Consulté le 28 février 2018).

Site de la commune d'Ixelles, [en ligne] , 2017, [http://www.ixelles.irisnet.be/site/157-Plan-de-stationnement (Consulté le 18 novembre 2017).

Transitec est un bureau d'étude indépendant spécialisé dans les problématiques de mobilité [en ligne] , 2017, https://transitec.net/fr/references/presentation-d-etudes/item/8203-projet-de-couverture-de-la-petite-ceinture-entre-trone-et-louise.html (Consulté en ligne le 18 novembre 2017).

VANDENBLUCK, P , *Le projet de recouvrement de la Petite Ceinture passe à la trappe* [en ligne] , 2014, https://www.rtbf.be/info/regions/detail_le-projet-de-recouvrement-de-la-petite-ceinture-passe-a-la-trappe?id=8356251 (Consulté le 18 novembre 2017).

WUNDERLE, M., "Quel futur pour les tunnels bruxellois?", *Les analyses du CRISP en ligne*, 22 décembre 2016, www.crisp.be, (Consulté le 3 mars 2018).