LOCI
Bruxelles
Louvain-la-Neuve
Tournai
Faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme

UCLouvain

bsi.bco
brussels centre observatory

Recherche – Projet - Action

d'Alger à Bruxelles

Aniss M. Mezoued

01.12.2019 | EPAU

epau
ECOLE POLYTECHNIQUE
D' ARCHITECTURE ET D' URBANISME

Enseignement - Recherche – Projet - Action

Enseignement - Recherche – **Projet** - Action

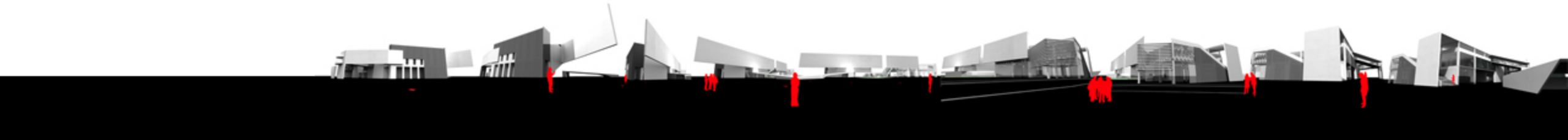
Schizophrénie...

...La mémoire au service de l'identité.

Mémorial de la révolution et de la bataille d'Alger

Nazim ABDELKRIM et Aniss MEZOUED

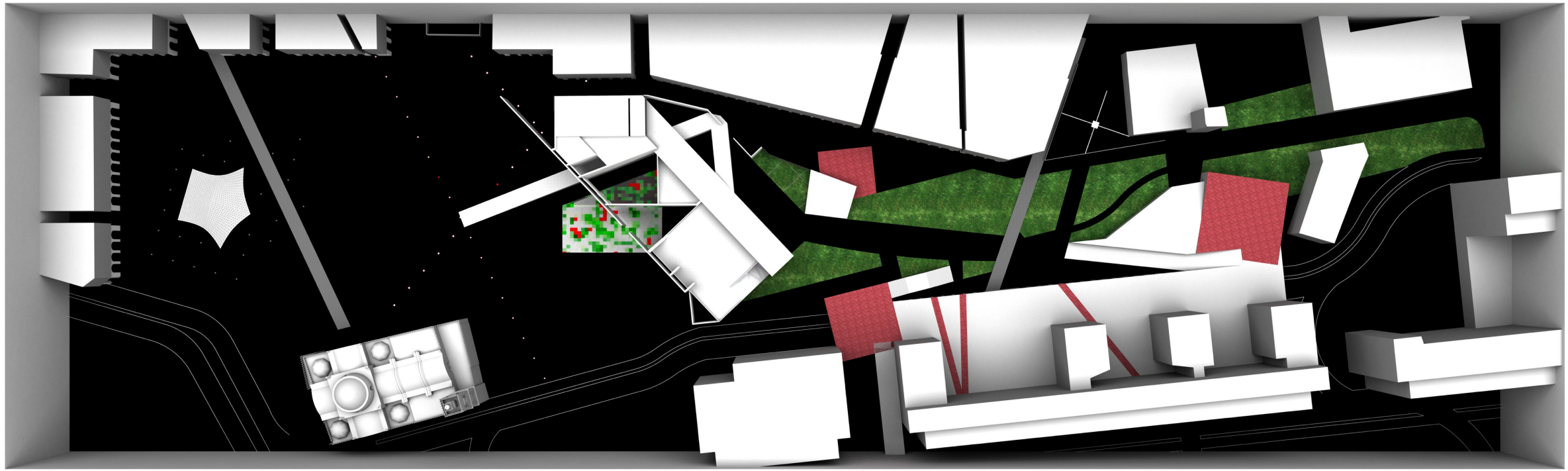
Encadré par Mohamed Azzouz et Rafilk Balamane

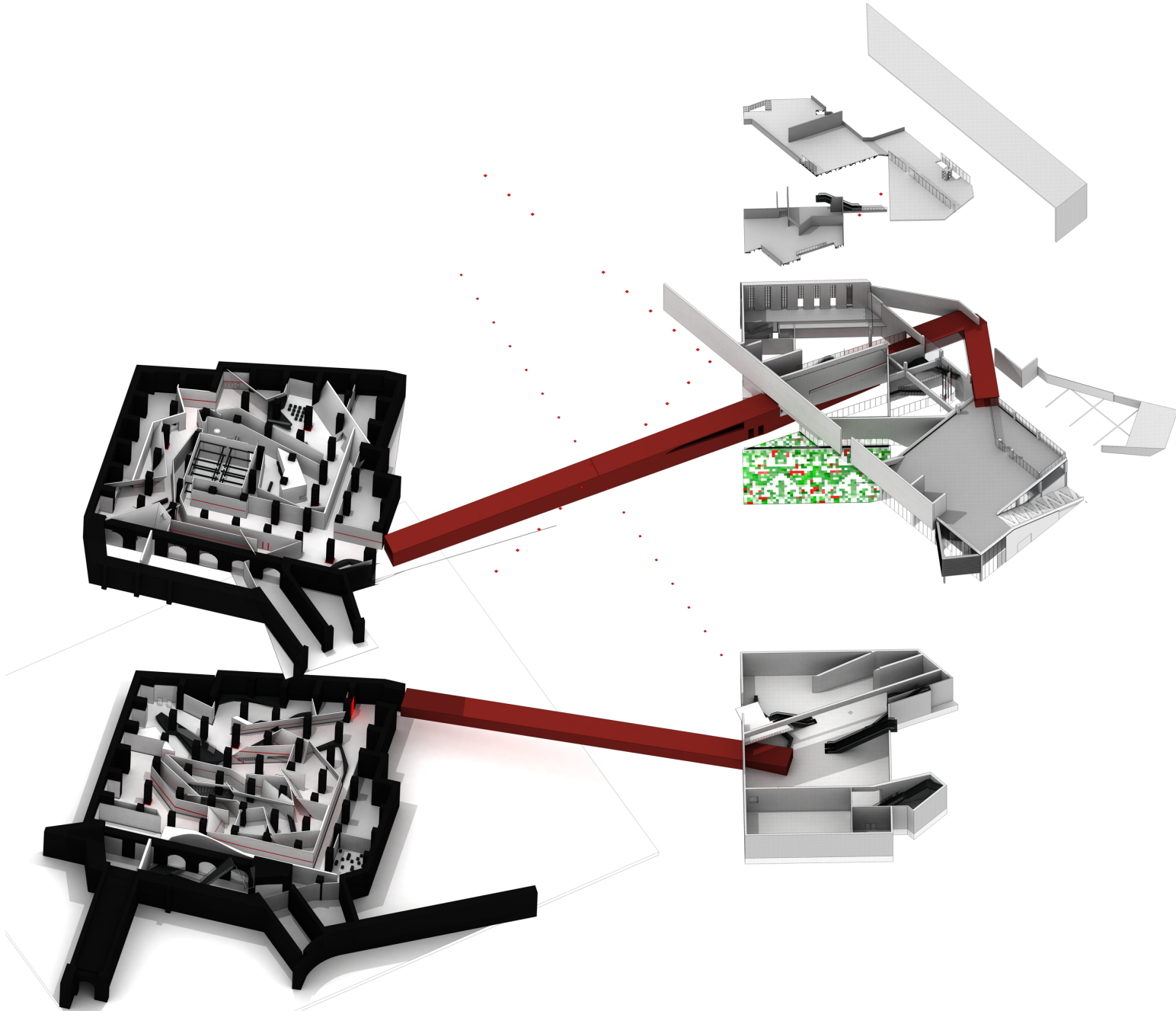


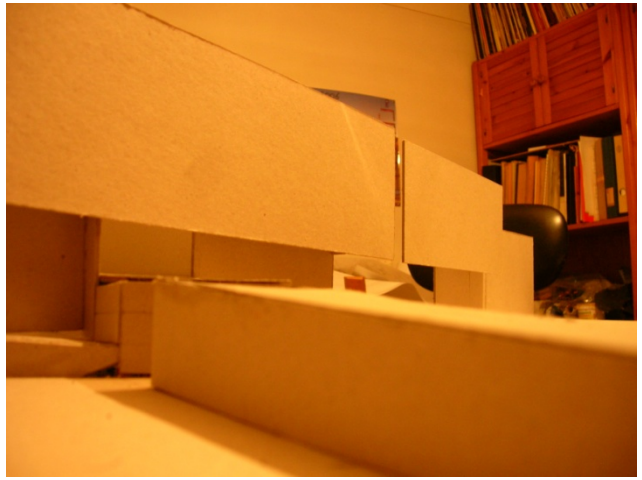


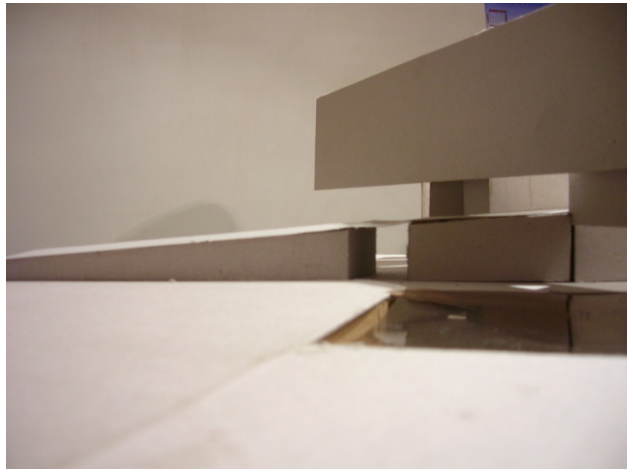


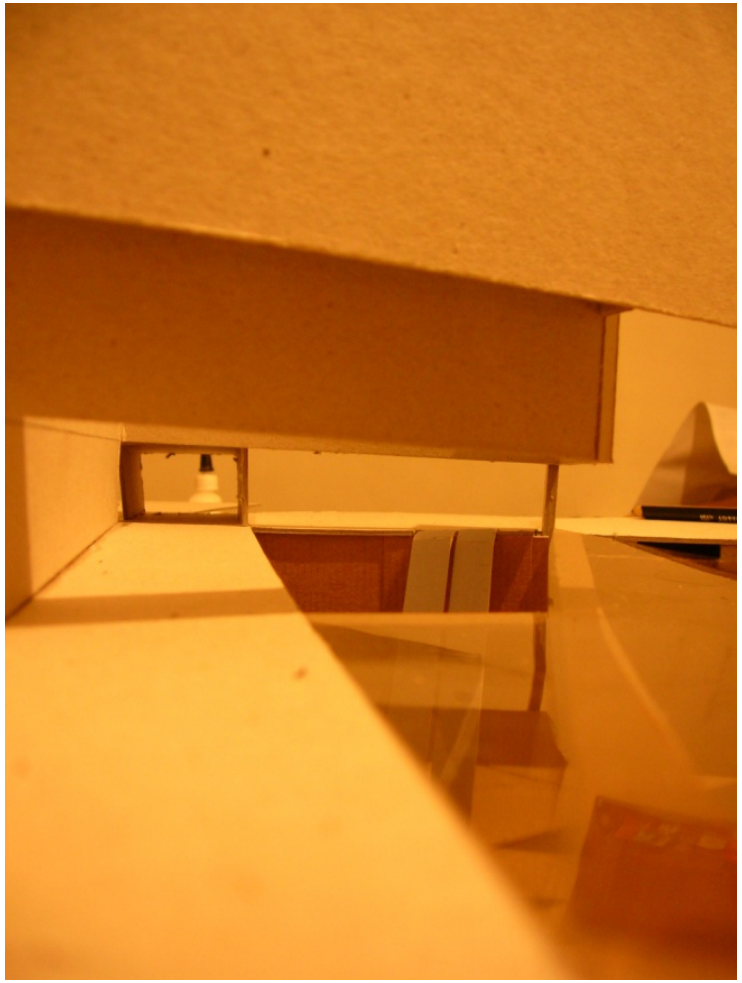


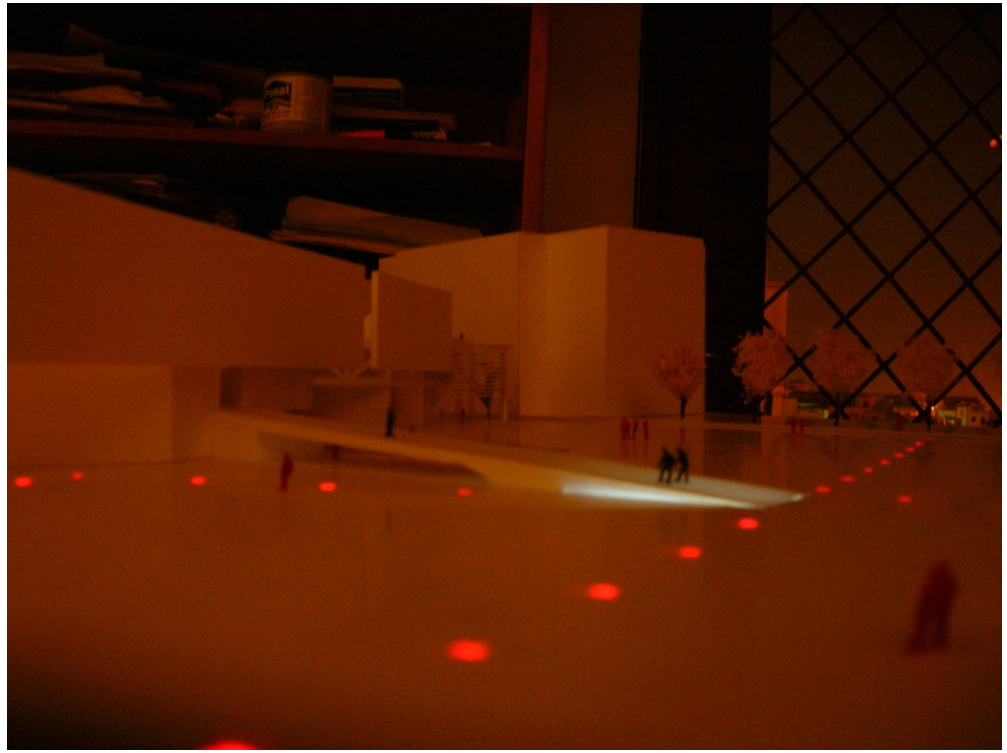


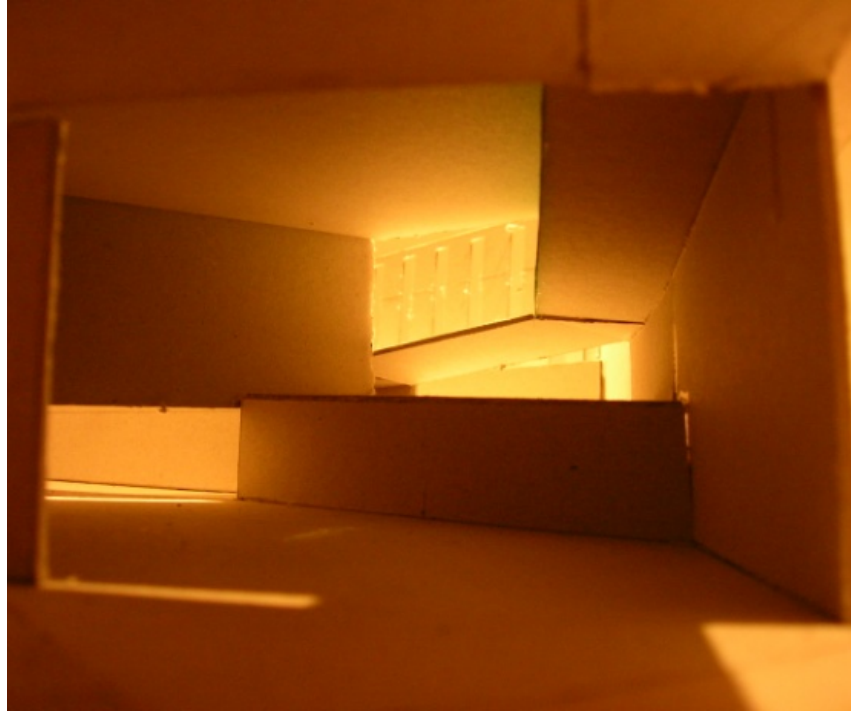
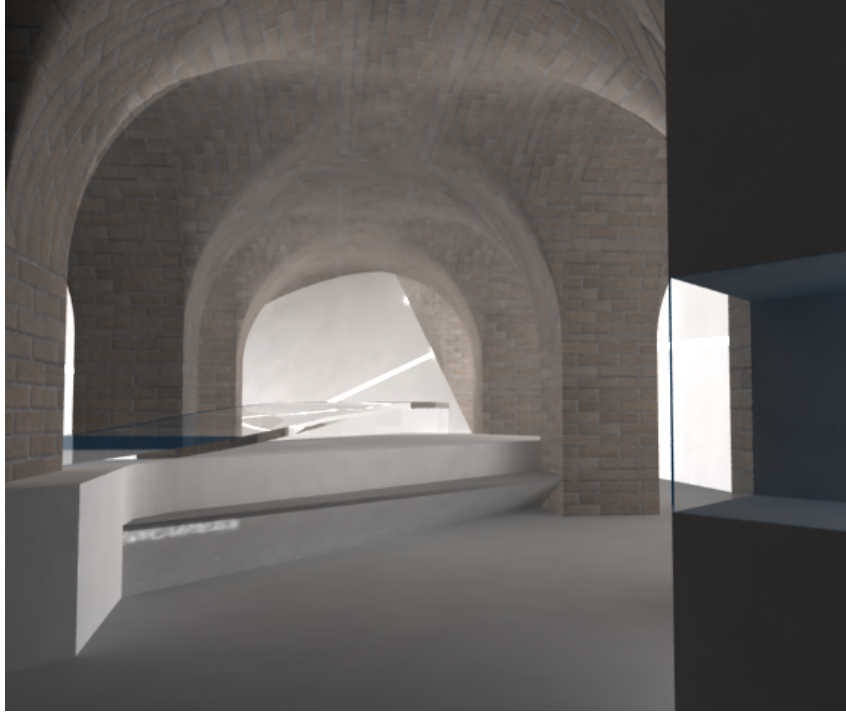


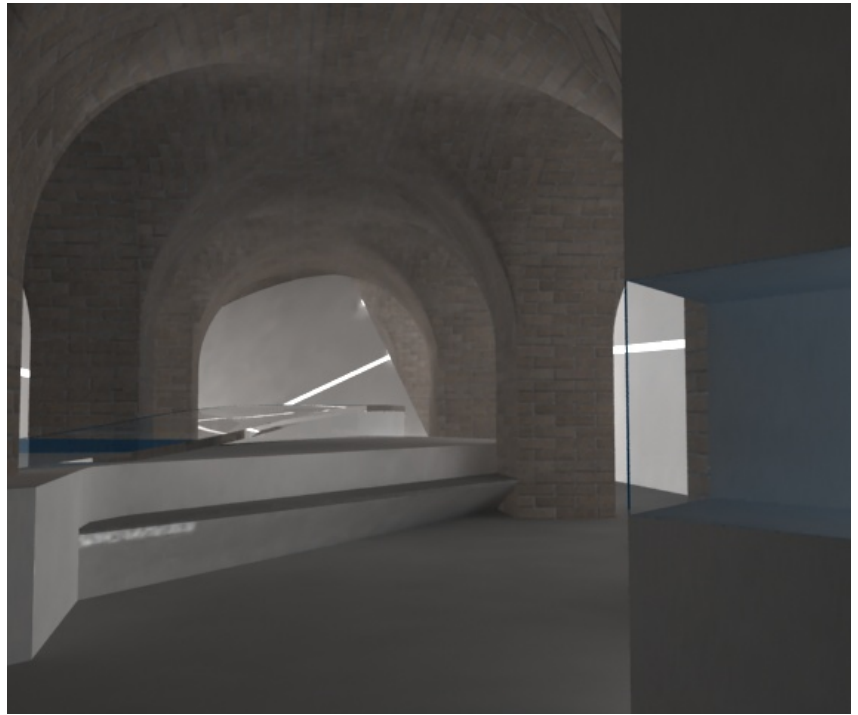




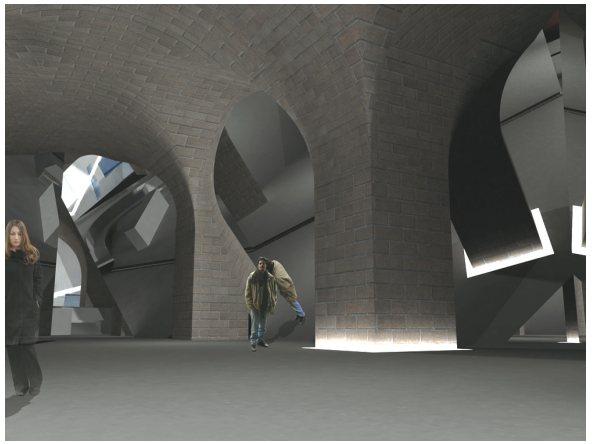
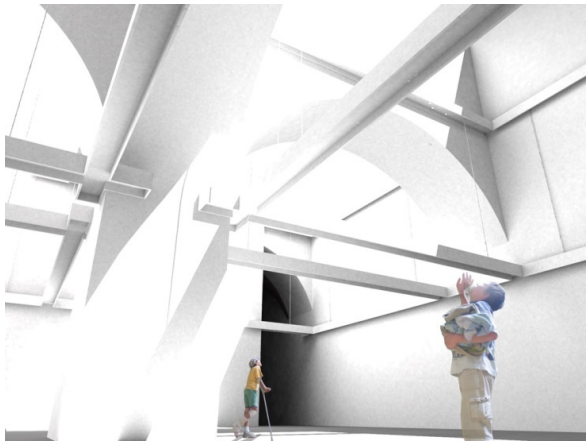
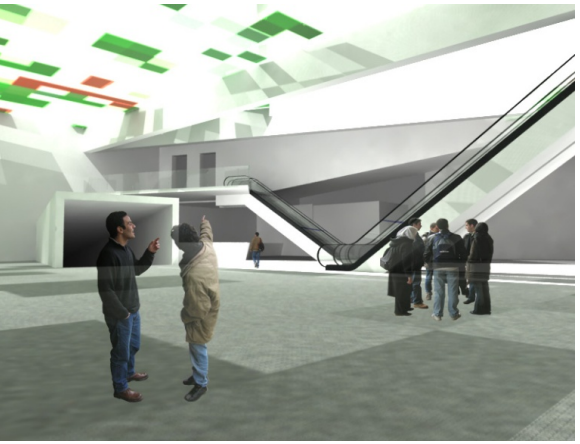


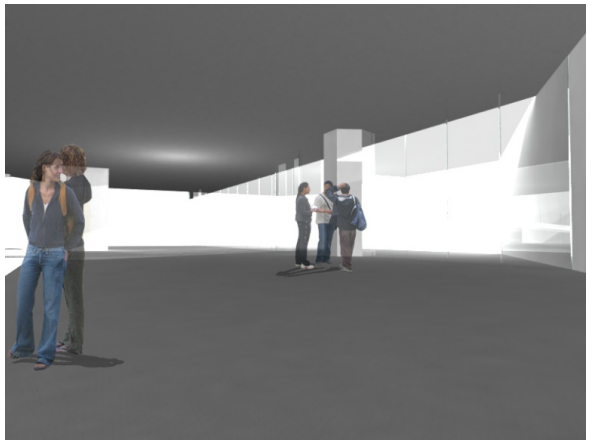
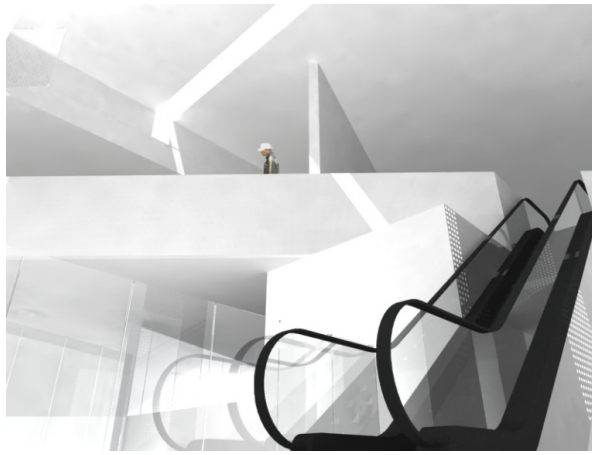






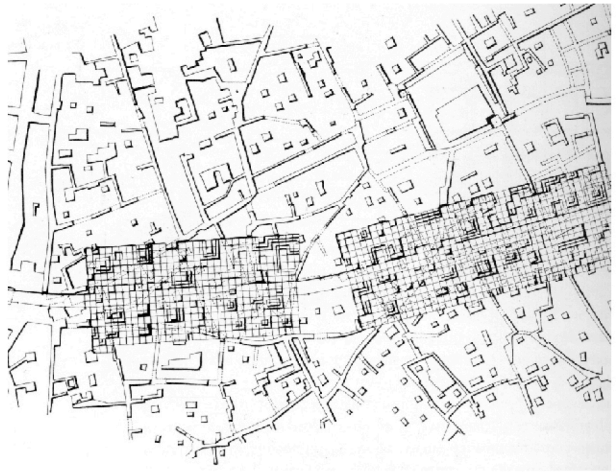


Fig25: Projet de Yona Friedman pour la Casbah de Tunis.



Fig27: Dubaïsation d'Alger



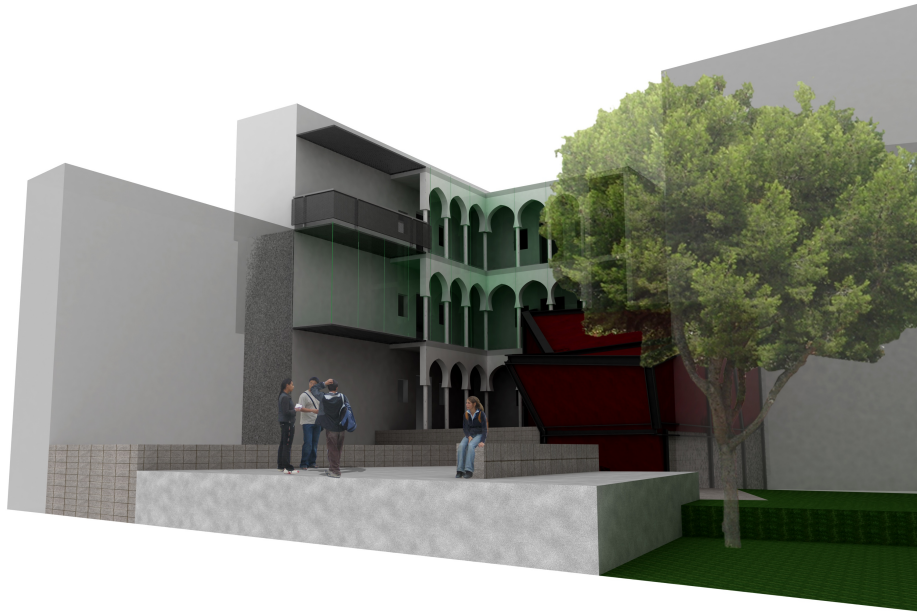
Fig26: Octopopolis, application des principes de Yona Friedman sur Alger.

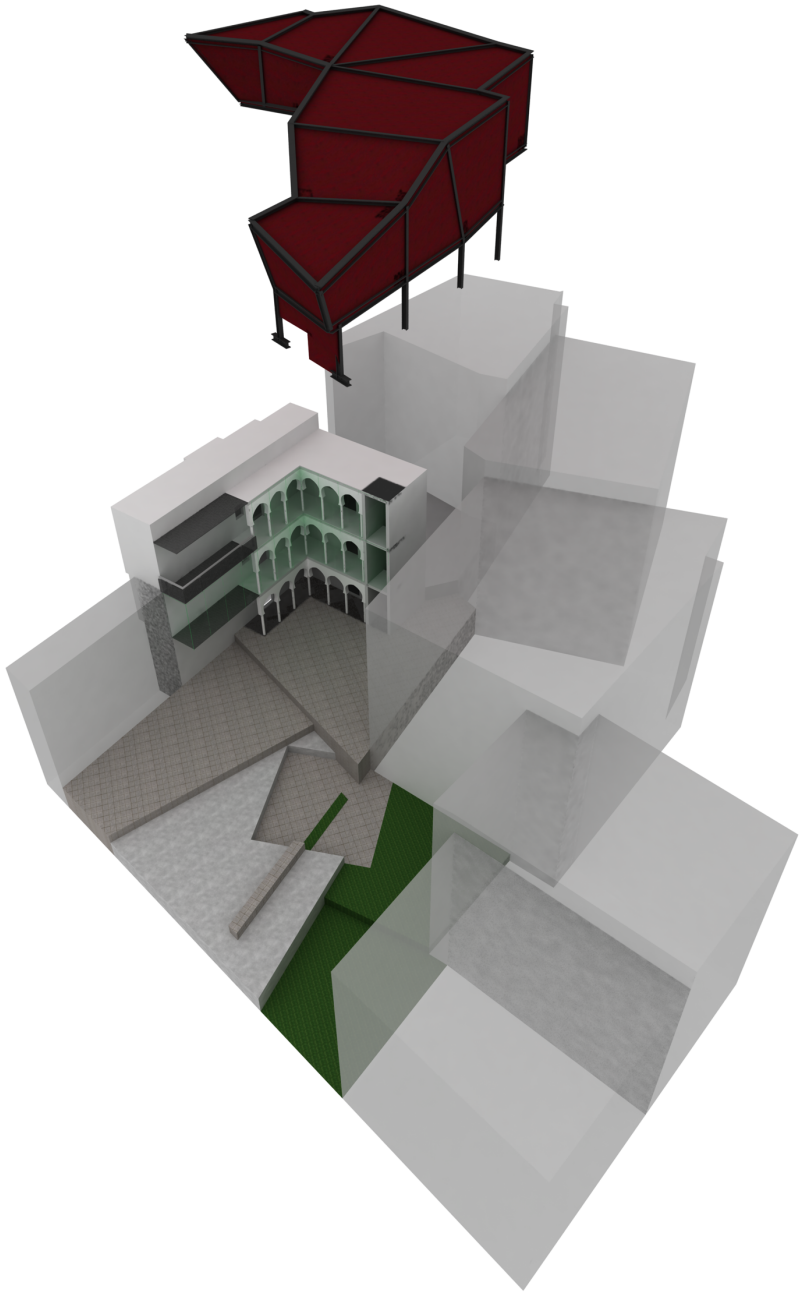


Fig28: Green Peace.









Enseignement - **Recherche – Projet** - Action

LA MISE EN RÉCIT DE L'URBANISME ALGÉROIS

PASSÉ, PRÉSENT, FUTUR

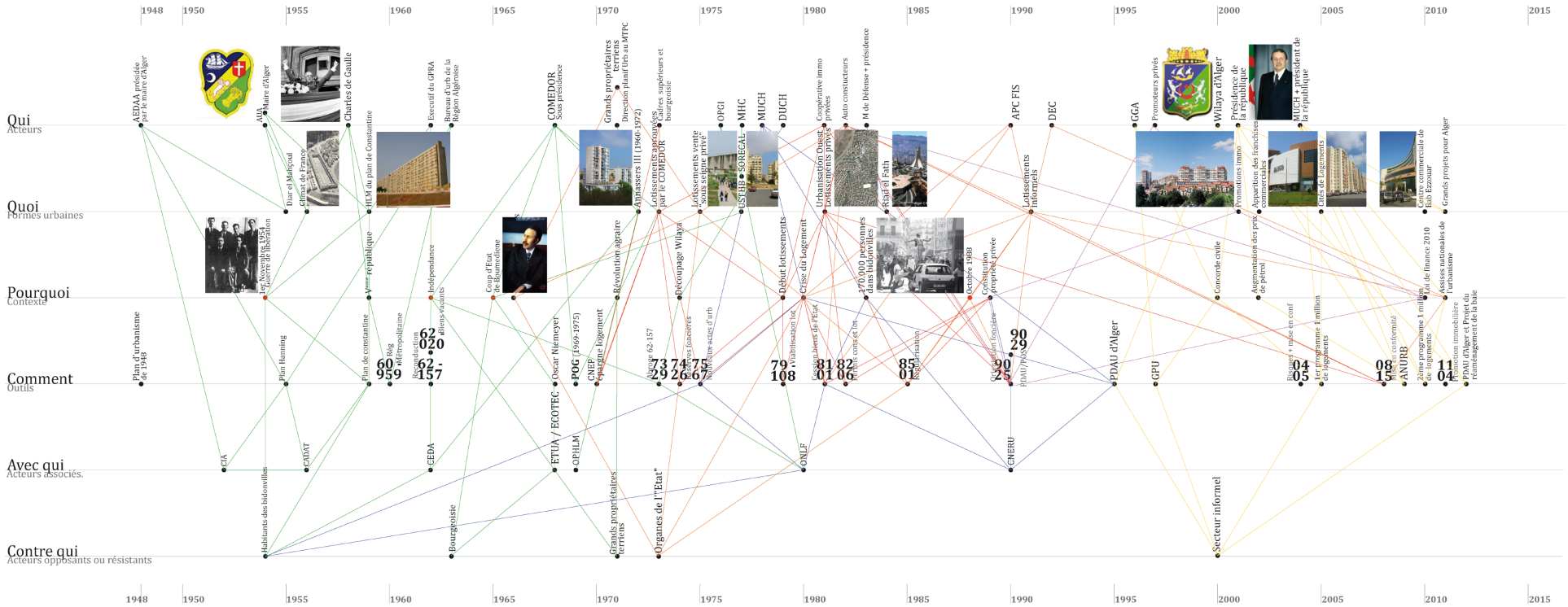
À la recherche des conditions d'institution
de l'espace public comme médiation et comme projet

Cas du tramway d'Alger.



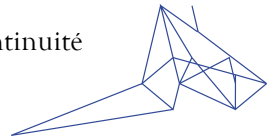
ANISS M. MEZOUED

Les acteurs, leurs discours et leurs actions sur les formes de la ville



Discours et productions des « grands pouvoirs organisateurs » d'Alger

L'urbanisme de la continuité dans la continuité

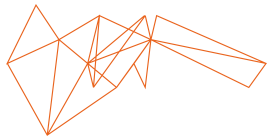




L'urbanisme de la rupture dans la continuité

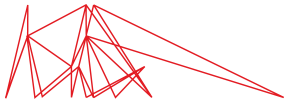
L'urbanisme des grands programmes présidentiels

Productions et acteurs de la ville ordinaire



L'urbanisme spontané

L'urbanisme de la privatisation





L'urbanisme de la ville franchisée

Les récits de l'urbanisme algérois postindépendance



Logiques d'occupations foncières

Récits de modernisation et de production d'infrastructures nationales et régionales

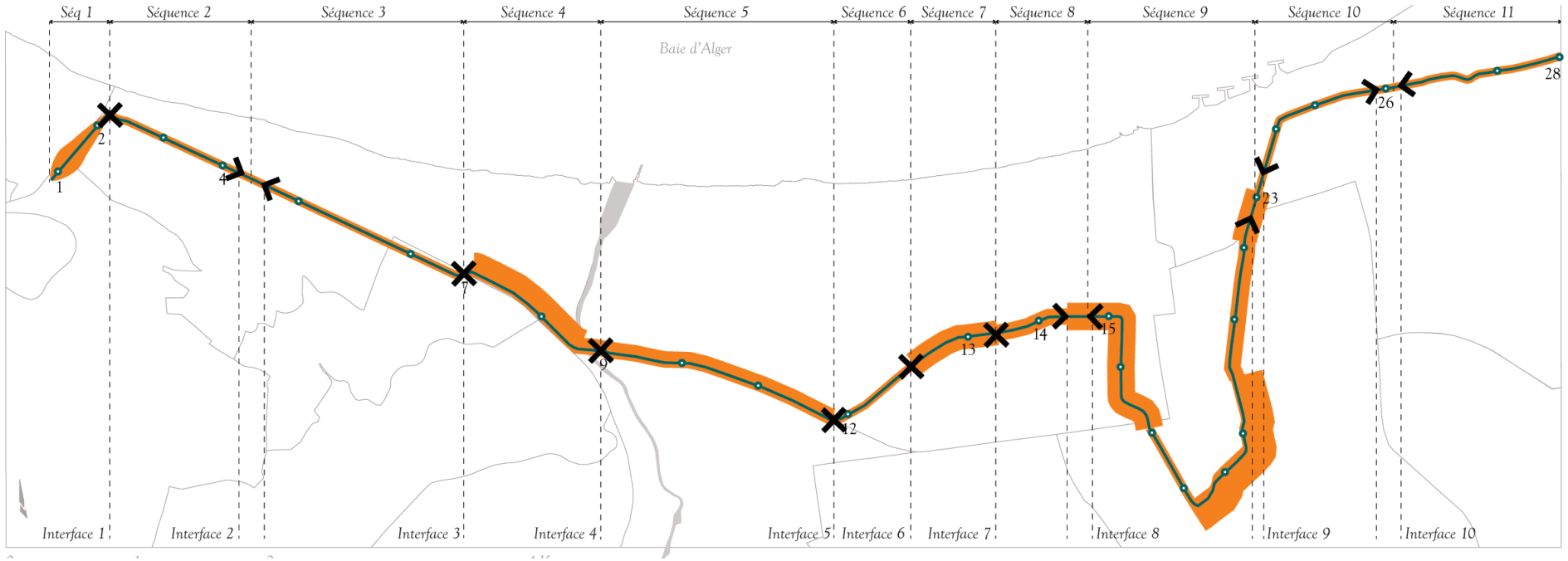
Actions centralisées et système décisionnel top down

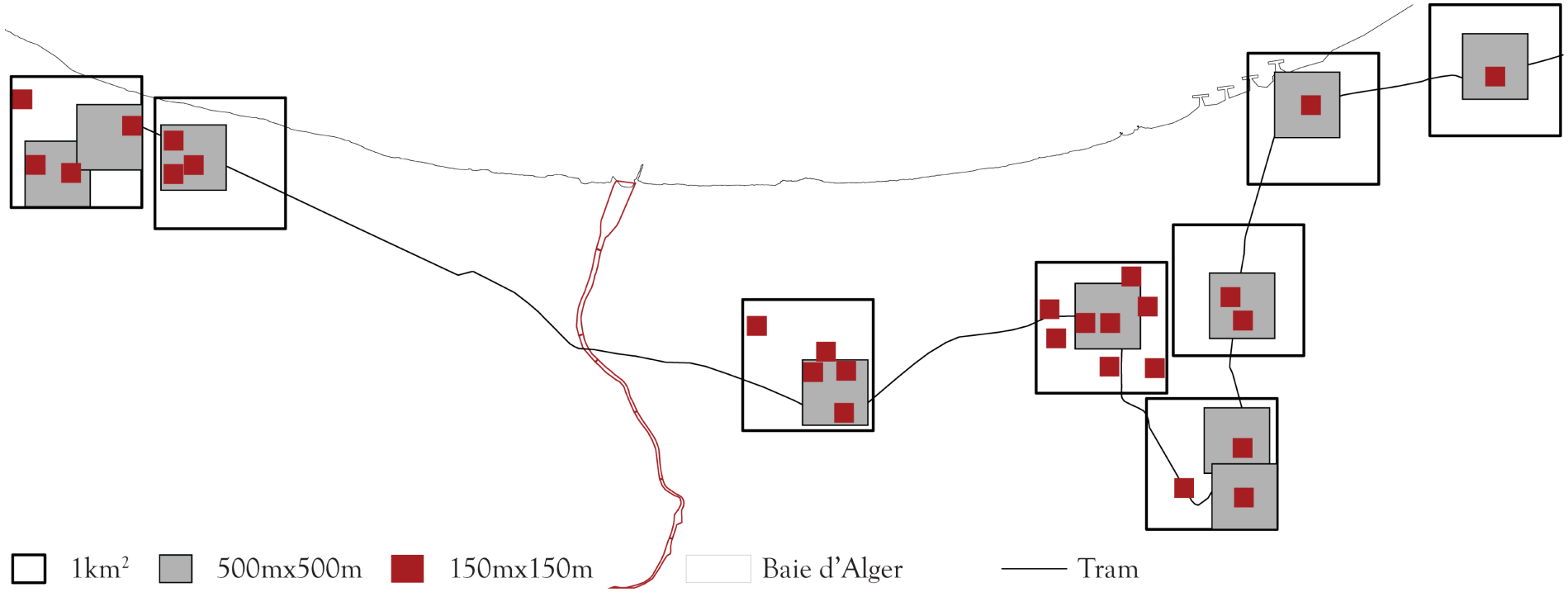
Actions sectorisées au sein même du secteur public

Planification urbaine axée sur la réglementation

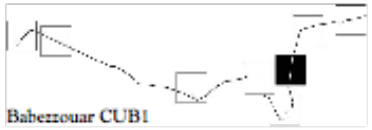
Quel projet de ville dans l'épaisseur du tramway?




Séq 1
Séquence 2
Séquence 3
Séquence 4
Séquence 5
Séquence 6
Séquence 7
Séquence 8
Séquence 9
Séquence 10
Séquence 11
Baie d'Alger
1
2
4
7
9
12
13
14
15
23
26
28
Interface 1
Interface 2
Interface 3
Interface 4
Interface 5
Interface 6
Interface 7
Interface 8
Interface 9
Interface 10


1km²
500mx500m
150mx150m
Baie d'Alger
Tram





Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.26
Densité de logements /ha*	37.58
Densité de population /ha*	162.78
Emprise au sol des bâtiments (B)	26.66%
Surfaces agricoles	1.66%
Potentiel foncier	27.03%
Emprise des infrastructures de mobilité	25.16%
tramway	0.81%
réseau routier principal	4.51%
réseau local+parkings	19.84%
train	0%
Nombre cyclomatique	62
Nombre entités formes/type d'acteurs	5



1.A.1



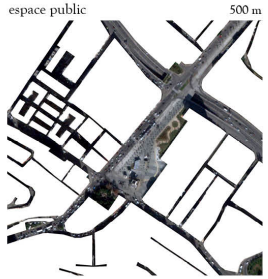
Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.31
Coefficient d'emprise net (B/S2)	0.46
Surfaces bâties (B)	30.51 %
Surface des terrains bâtis (S2)	66.64 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	23.61 %
Emprise des infrastructures de mobilité	21.46 %
tramway	1.86 %
réseau routier principal	10.77 %
réseau local+parkings	8.82 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	12
Connectivité de la trame viaire	280
Nombre entités formes/type d'acteurs	3























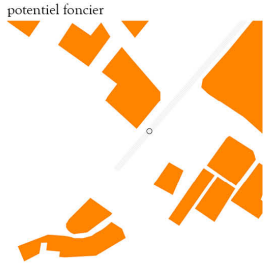


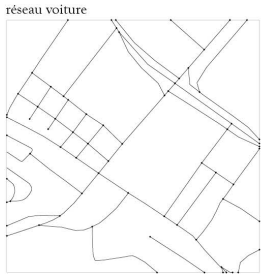


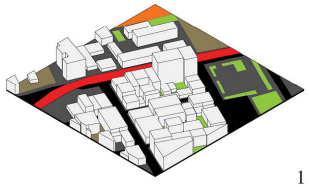


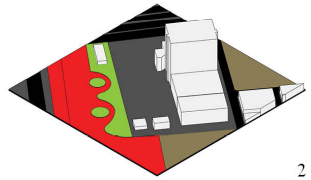


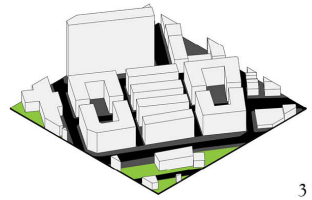


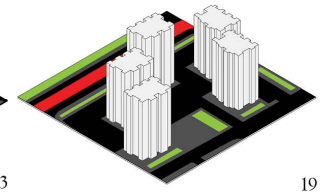


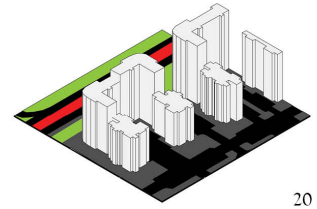


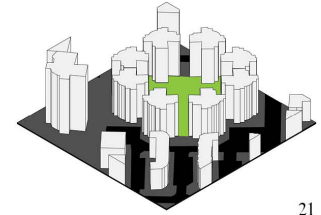

1

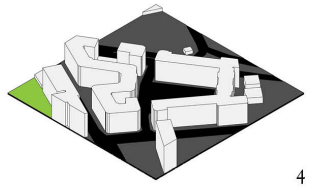

2

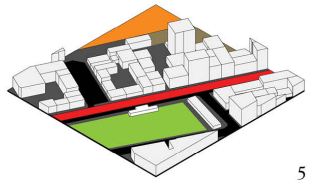

3

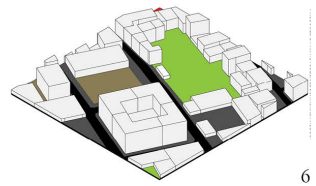

19

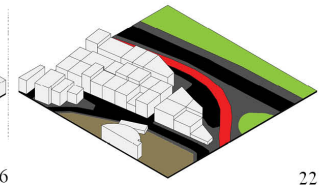

20

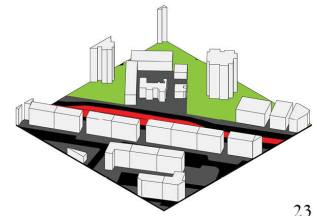

21

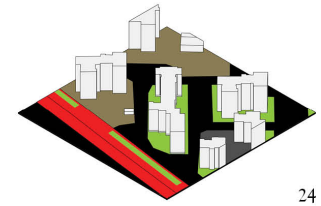

4

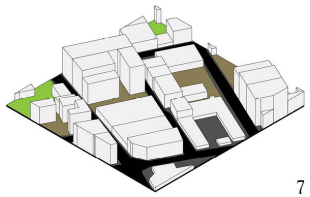

5

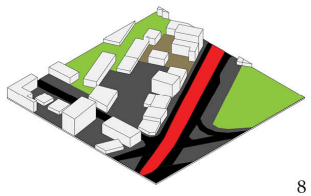

6

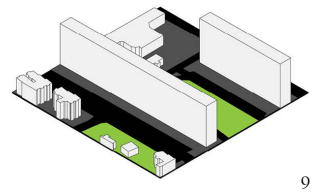

22

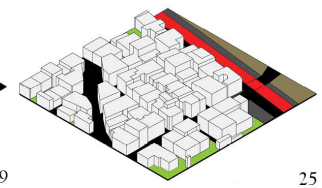

23

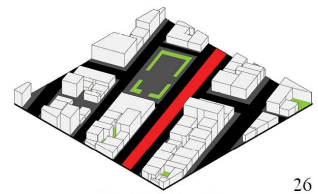

24

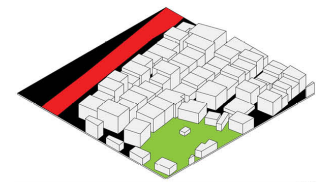

7

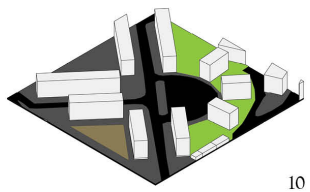

8

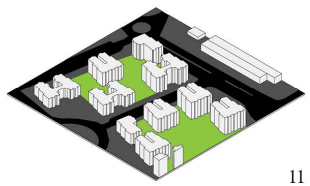

9

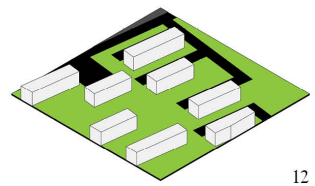

25

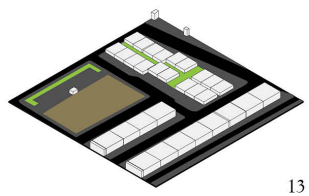

26

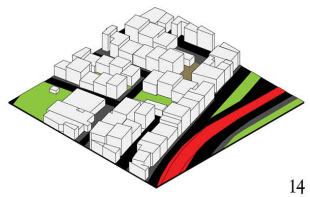

27

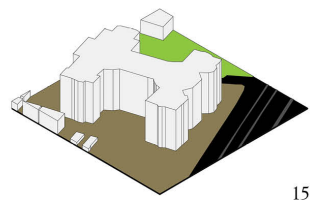

10


11


12


13

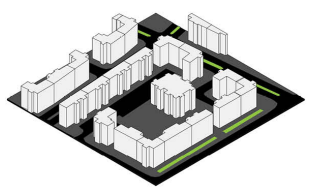

14

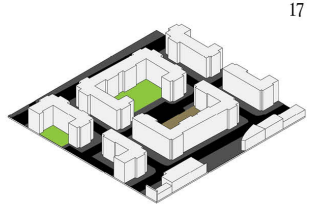

15

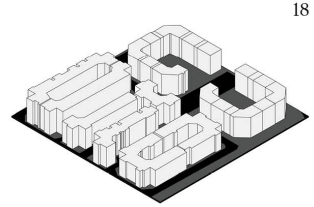
16

17

18







Légende :

Ruisseau-Abattoirs:
1. Îlots Tripoli
2.Cour d'Alger
3.Blocs Belouizdad
4. Cité Rabah Assla

Hussein Dey:
5. Place Tripoli
6. Mairie de HD
7. Îlot Mouloud Belhouichat

Cinq Maisons :
8. Cinq Maisons
9. Les dunes
10. Cité Ghazal Amar
11. OPGI 632 logements
12. Cité Dahlia

Mokhtar Zerhouni
13. OPGI villas
14. Les Mandarines
15. Centre commercial
16. OPGI 600 logements
17. OPGI 700 logements en U
18. Logements promotionnels
19. Tours AADL
20. AADL U

Bab Ezzouar 5 juillet :
21. EPLF
22. Boushaki
23. Les 300 logements

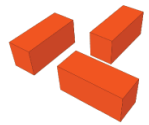
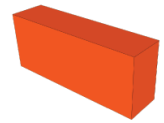
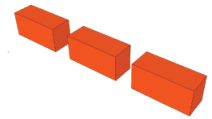
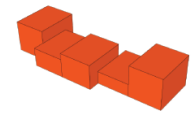
Bab-Ezzouar CUB1:
24. Cité du 8 mai 1945
25. Douzi

Bordj el Kiffan centre:
26. Bordj el kiffan.

Bordj el Kiffan Mouhous:
27. Mouhous

Tramway
Espaces verts
Espace perméables
Espaces imperméables
Routes
Train

Figures 52 : Axonométrie des 27 cadrages de 150 m de côté.
Source : élaboration de l'auteur.

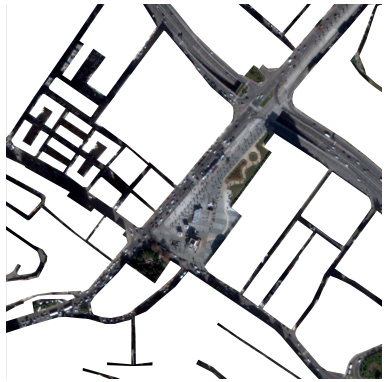
	 Blocs regroupés	 Blocs dispersés	 Blocs linéaires	 Blocs allignés	 Blocs mitoyens	 Blocs en U	 Blocs isolés
Secteur public							
Ministères			12 9				4
AADL	19					20	
Wilaya		24					
EPLF	21						
OPGI	10 11		10	17 16	13	11 17	
Communes					26 6 5		
Secteur privé				23	7 6 5 1 26	18 3 2	15
Société civile/ acteurs populaires					7 6 5 1 25 22 14 8 27 26		

1 Les 27 Cadrages

1 Cadrages sur plusieurs typologies

L'espace public entre fragmentation et continuité

Ruisseau- Abattoirs



500m

Hussein Dey



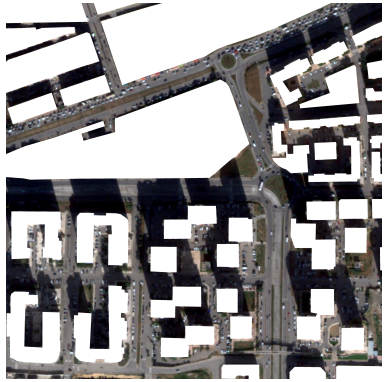
500m

Cinq Maisons



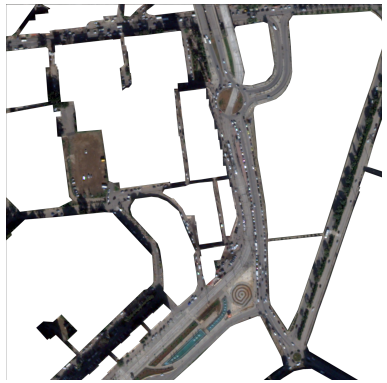
500m

Mokhtar Zerhouni



500m

Bab Ezzouar 5 juillet



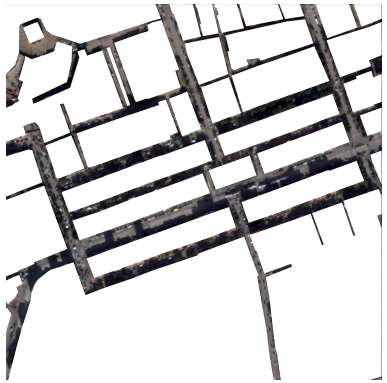
500m

Bab Ezzouar CUB1



500m

Bordj el Kiffan Centre



500m

Bordj el Kiffan Mouhous

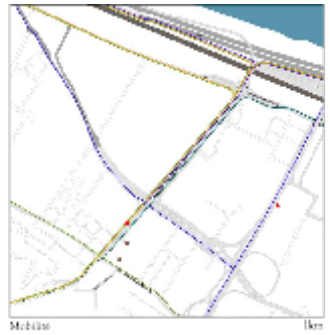
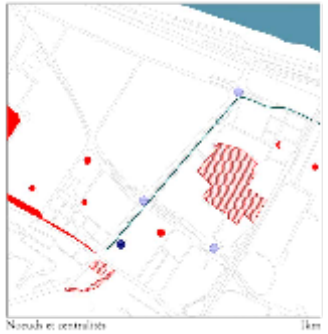


500m

L'adhérence à l'échelle des quartiers

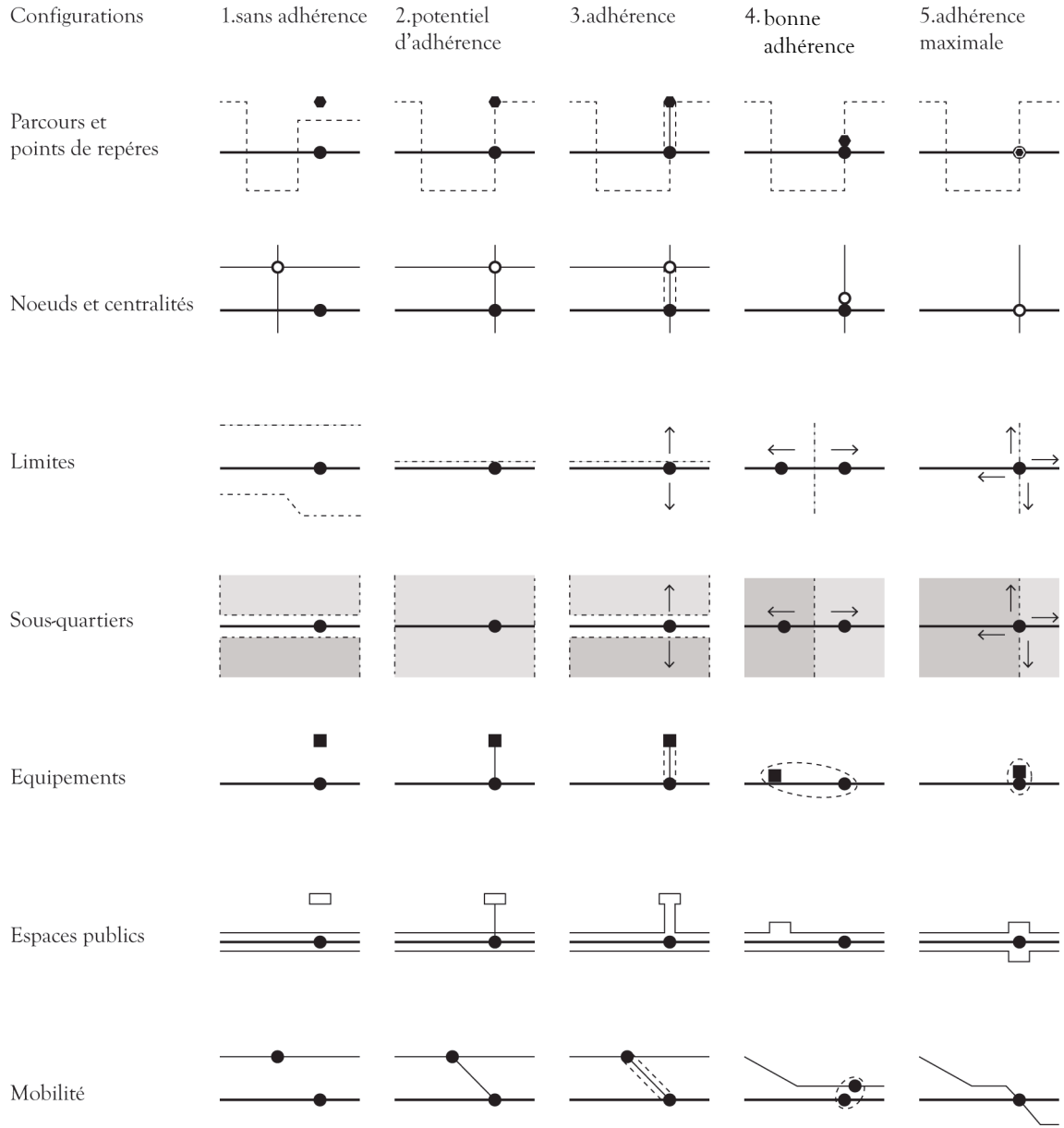
Éléments caractéristiques du territoire

Noeuds et centralités,
Points de repère et parcours
Limites
Sous-quartiers
+
Mobilité
Équipements
Espaces publics






Configurations
1.sans adhérence
2.potentiel d'adhérence
3.adhérence
4. bonne adhérence
5.adhérence maximale
Parcours et points de repéres
Noeuds et centralités
Limites
Sous-quartiers
Equipements
Espaces publics
Mobilité

L'adhérence à l'échelle locale

	parcours/repères					noeuds/centralités					limites					sous-quartiers					mobilité					équipements					espaces publics				
Configurations sapat.	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Ruisseau-Abattoirs	3	6	1	0	1	3	10	0	0	1	2	1	1	2	0	2	0	1	1	0	1	2	0	2	1	5	4	1	3	0	3	4	0	2	1
Hussein Dey	2	6	0	2	0	4	7	0	2	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	2	0	1	0	6	20	0	2	1	1	0	0	0	2
Cinq Maisons	5	0	0	1	0	1	11	1	1	1	1	2	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	0	1	1	4	17	2	0	0	5	4	1	2	1
Mokhtar Zerhouni	2	0	0	0	1	2	13	2	1	0	1	3	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	2	14	0	1	1	6	6	0	0	1
Babezzouar 5 juillets	0	5	1	1	1	1	9	2	2	1	1	3	0	1	0	2	0	1	2	0	0	0	1	0	1	4	7	0	2	1	1	3	2	1	1
Babezzouar CUB1	0	3	1	1	0	2	8	3	1	1	0	1	1	0	0	3	0	1	1	0	1	1	0	1	2	3	16	0	0	1	1	1	1	0	1
Bordj el Kiffan centre	0	7	5	1	0	0	7	7	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0	0	1	7	6	5	0	1	4	3	2	0
Bordj el Kif. Mouhous	1	1	0	1	0	1	4	1	1	0	1	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	4	0	0	1	5	2	0	1	0
Total	13	28	8	7	3	14	69	16	9	4	12	11	2	3	1	14	3	5	7	1	9	7	2	7	5	25	80	9	13	5	23	24	7	8	7

Légende chromatique:

Types de configurations spatiales:

Configurations in-adhérentes

Configurations in-adhérentes avec déconnexion totale

Configurations in-adhérentes avec un potentiel de liaison

Configurations adhérentes

Configurations adhérentes par construction du lien

Configurations adhérentes par proximité ou passage transversal

Configurations adhérentes par juxtaposition des éléments

EXPÉRIMENTATION DU PROJET D'ESPACE PUBLIC COMME MÉDIAT

Amélioration de l'adhérence spatiale du tramway d'Alger



RÉACTION DES ACTEURS FACE AUX PROJETS D'AMÉLIORATION DE L'ADHÉRENCE DU TRAMWAY D'ALGER

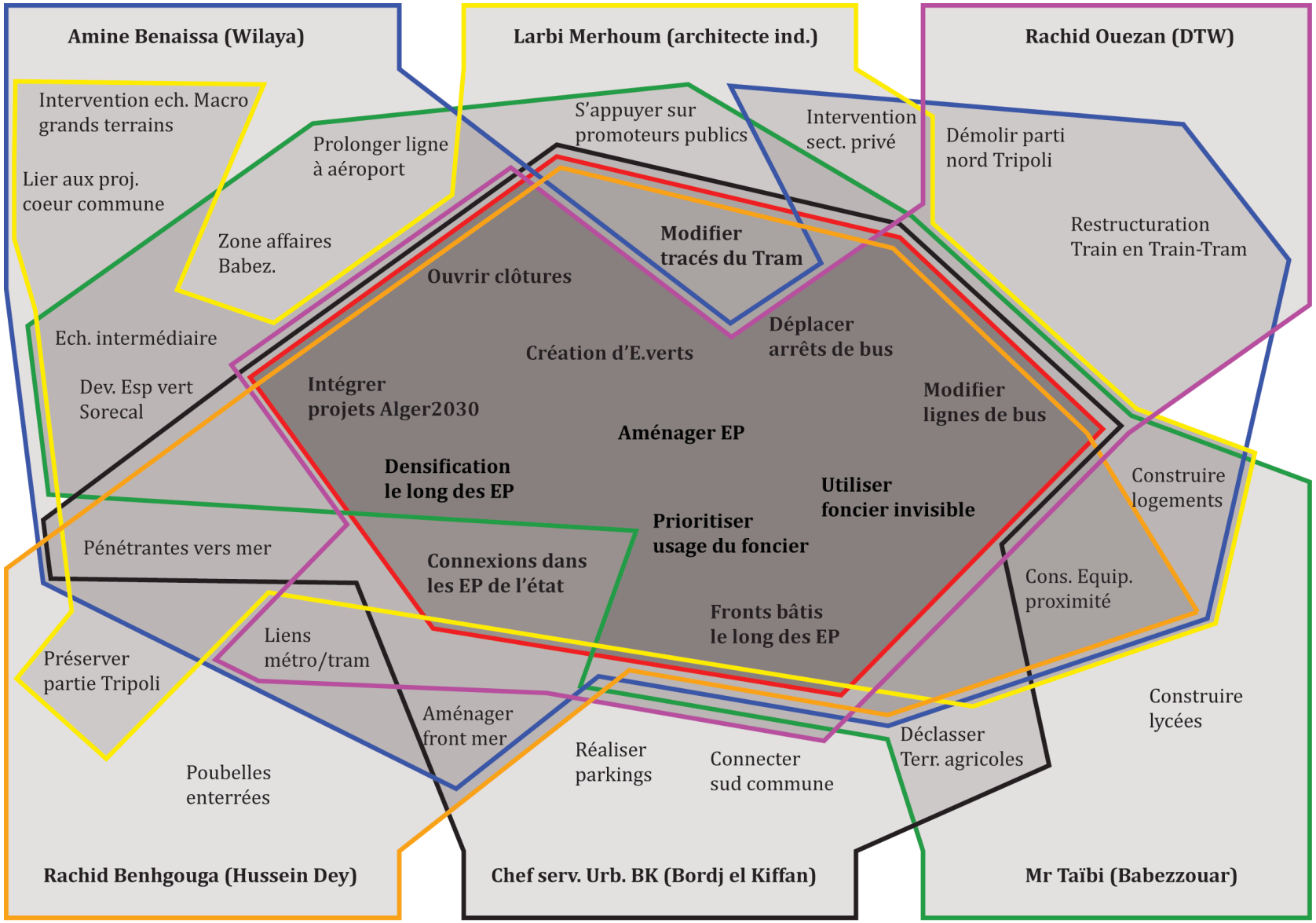
Le projet	Benaissa (Wilaya)			Ouazan (DTW)			Merhoum (indép.)			Benhgouga (HD)			Taïbi (Babez)			Bordj el Kiffan		
Aménager l'espace public et unification des sols																		
Prioritiser l'usage du foncier																		
Utiliser le foncier invisible																		
Densifier le long des EP aménagés																		
Construire des fronts bâtis le long des EP																		
Créer des espaces verts																		
Modifier le tracé du tramway à Hussein Dey																		
Modifier des lignes de bus																		
Déplacer des arrêts de bus																		
Ouvrir des clôtures d'équipements publics																		
Créer des connexions dans les espaces privés État																		
Intégrer les projets du plan stratégique																		

Favorable à la proposition

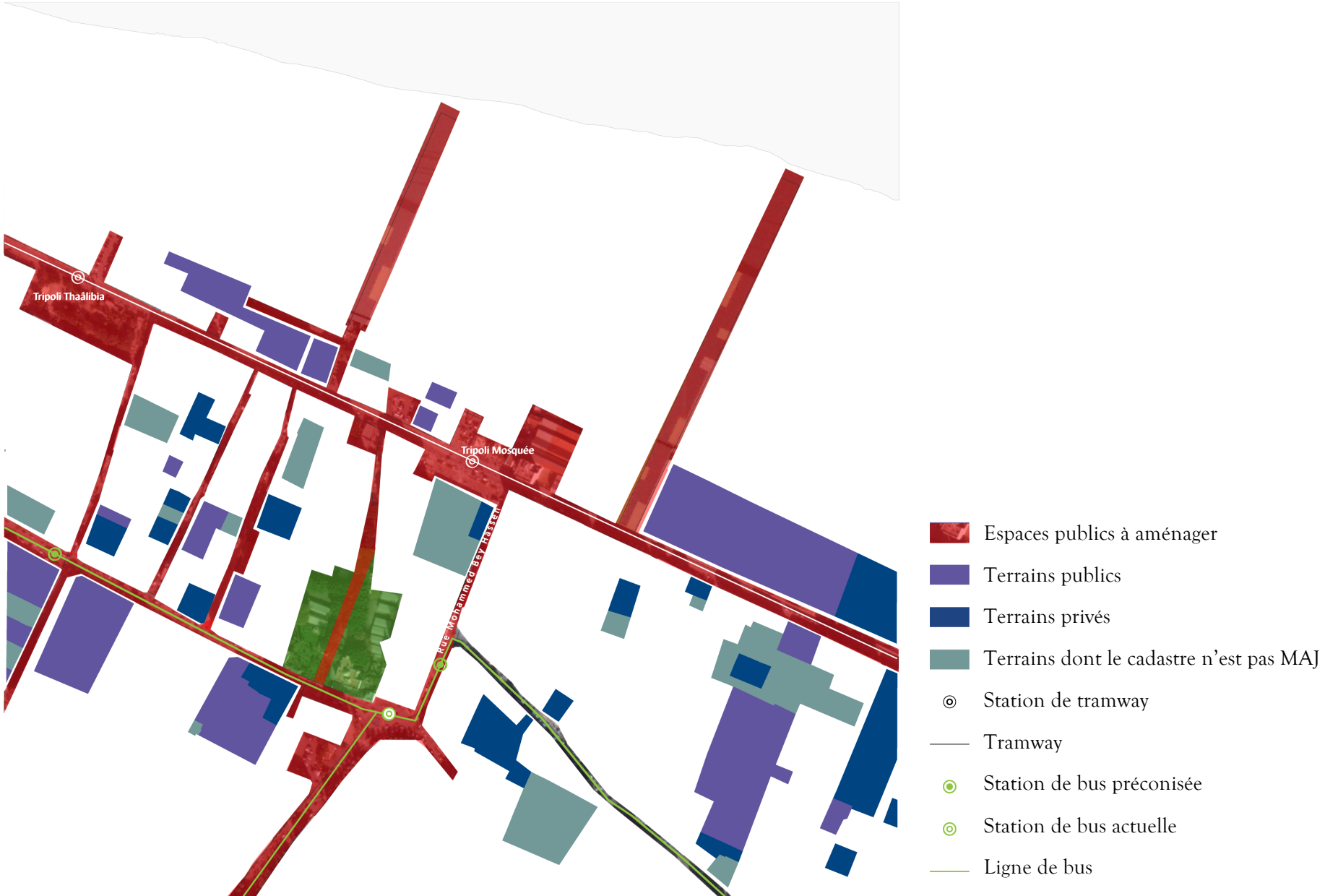
Sceptique quant à la pertinence de l'action ou par rapport à la possibilité de la faire accepter par les autres acteurs

Contre la proposition

CROISEMENT DES ORIENTATIONS DES PROJETS AVEC LES PRÉOCCUPATIONS DES ACTEURS



Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier



LES CONDITIONS SPATIALES DU RÉCIT MÉDIATEUR ALGÉROIS DU XXIE SIÈCLE

Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier

Utiliser les délaissés et le foncier invisible

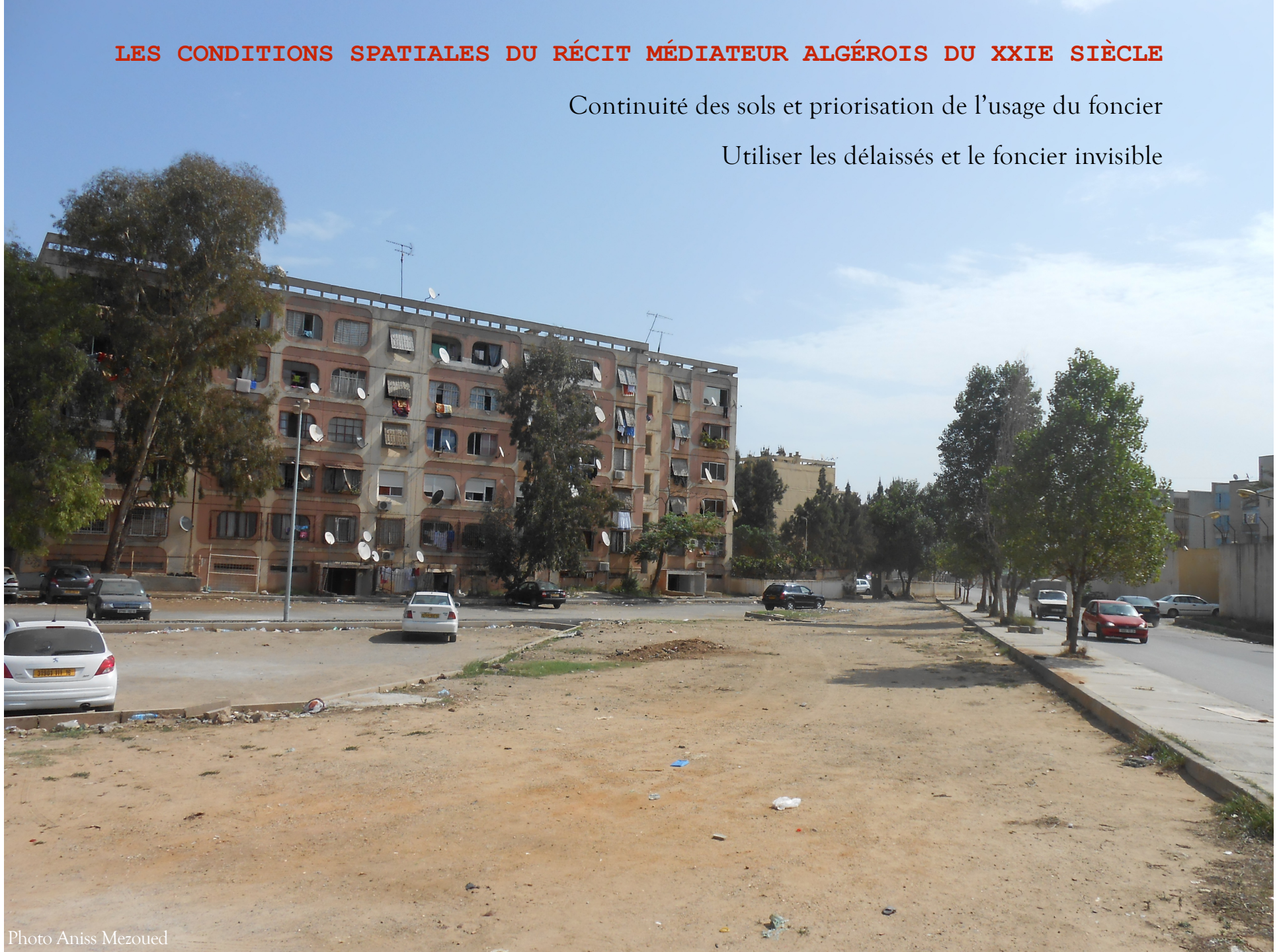


Photo Aniss Mezoued

LES CONDITIONS SPATIALES DU RÉCIT MÉDIATEUR ALGÉROIS DU XXIE SIÈCLE

Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier

Utiliser les délaissés et le foncier invisible

Créer des continuités en intégrant les pratiques existantes

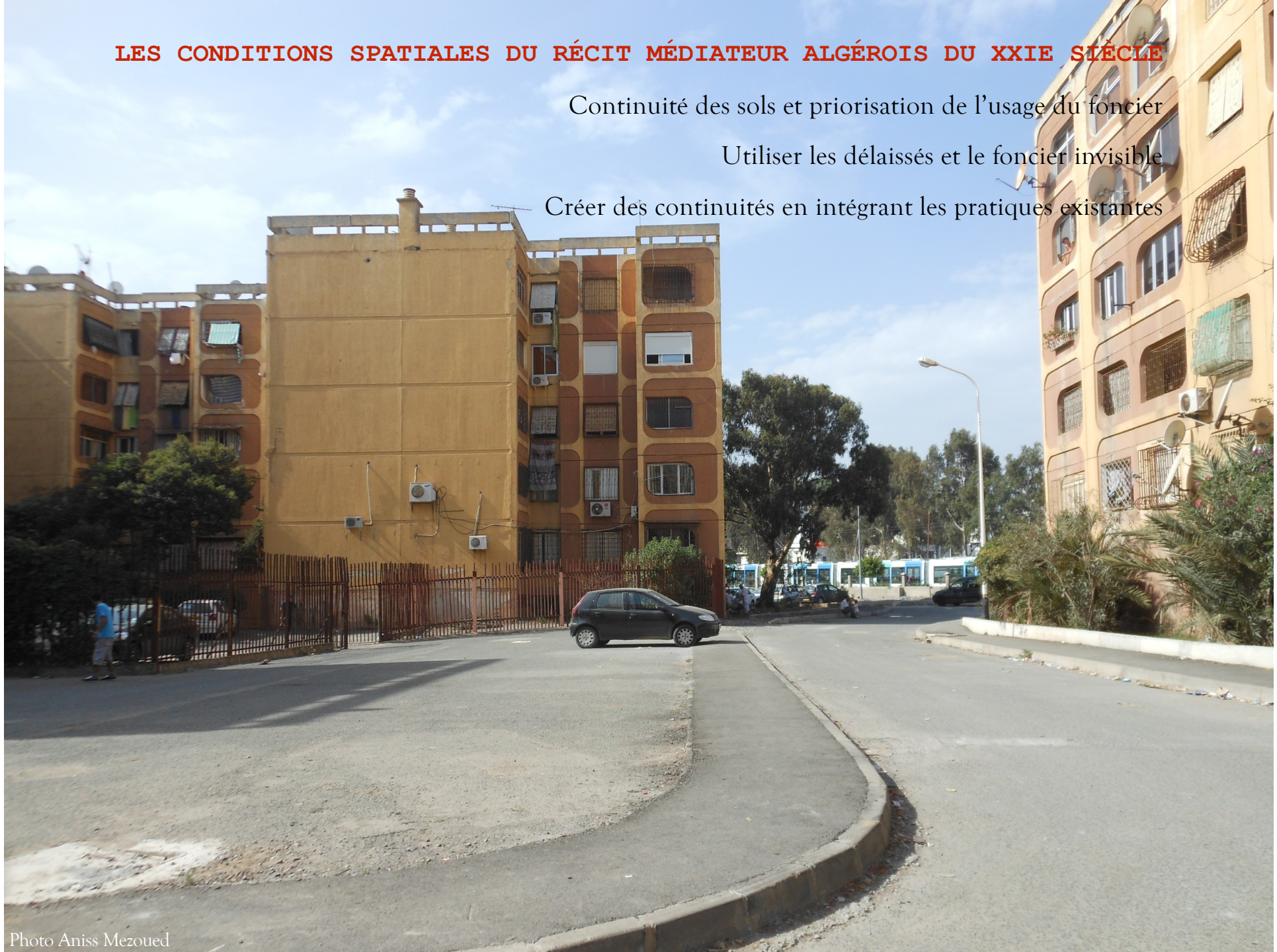


Photo Aniss Mezoued

LES CONDITIONS SPATIALES DU RÉCIT MÉDIATEUR ALGÉROIS DU XXIE SIÈCLE

Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier

Utiliser les délaissés et le foncier invisible

Créer des continuités en intégrant les pratiques existantes

Favoriser l'intensification des espaces à travers la rue comme forme



Photo Aniss Mezoued

LES CONDITIONS SPATIALES DU RÉCIT MÉDIATEUR ALGÉROIS DU XXIE SIÈCLE

Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier

Utiliser les délaissés et le foncier invisible

Créer des continuités en intégrant les pratiques existantes

Favoriser l'intensification des espaces à travers la rue comme forme

Créer des parvis aux équipements publics



Photo Aniss Mezoued

LES CONDITIONS SPATIALES DU RÉCIT MÉDIATEUR ALGÉROIS DU XXIE SIÈCLE

Continuité des sols et priorisation de l'usage du foncier

Utiliser les délaissés et le foncier invisible

Créer des continuités en intégrant les pratiques existantes

Favoriser l'intensification des espaces à travers la rue comme forme

Créer des parvis aux équipements publics

Créer des connexions à l'intérieur des équipements publics et des propriétés privées de l'État



Photo Aniss Mezoued

Les conditions organisationnelles du récit médiateur algérois du XXIe siècle

Les ateliers de médiation comme alternative organisationnelle

---

3 types d'ateliers

Ateliers de coordination des acteurs du secteur public / au niveau de la wilaya

---

Ateliers de coordination des acteurs de l'échelle locale / au niveau des communes

---

Ateliers de coordination des acteurs de la mise en oeuvre des projets

Les conditions de mise en œuvre du projet d'espace public

Eventualité de mise en place des ateliers de médiation

Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Présence d'un acteur initiateur (peut être l'acteur médiateur) - Présence d'un projet ou d'une idée de projet initiale.	- Volonté des acteurs

Passage à l'acte : les ateliers tramway

Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Engagement des acteurs dans le processus - Décision politique favorable aux ateliers	- Adhésion des acteurs au processus - Présence d'un acteur médiateur - Disponibilité des moyens humains et matériels - Diversité des acteurs et implication du plus grand nombre

Achèvement du processus : Début de la mise en oeuvre du projet d'espace public

Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Aboutissement de l'élaboration d'un projet commun - Adhésion aux projet des acteurs concernés par la réalisation (communes, daïra, OPGI, EPLF) - Absence de blocages institutionnels et politiques	- Réussite du processus de médiation - Règlement des problèmes éventuels liés au foncier

Enseignement - Recherche – Projet - Action

















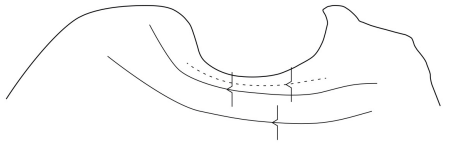




PERCEPTION DE LA VILLE

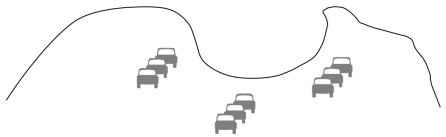
RUPTURES





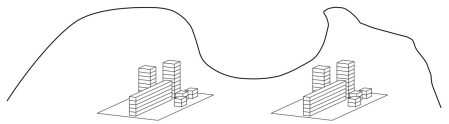
SATURATION





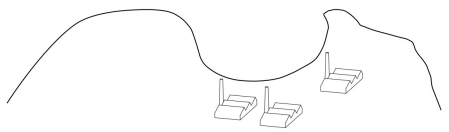
DIVERSITÉ





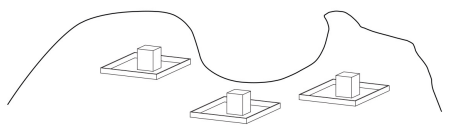
FRICHES



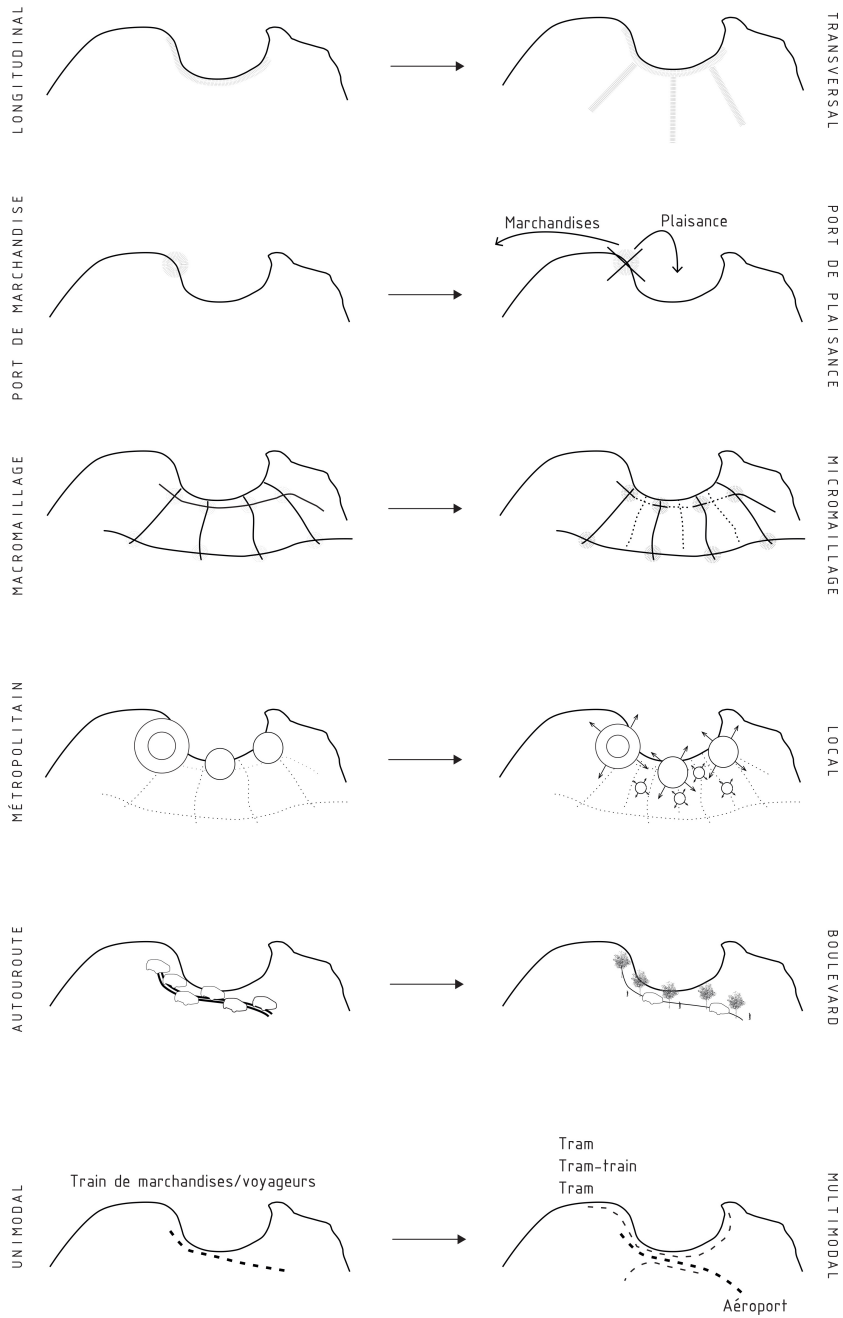


ESPACE CLOS



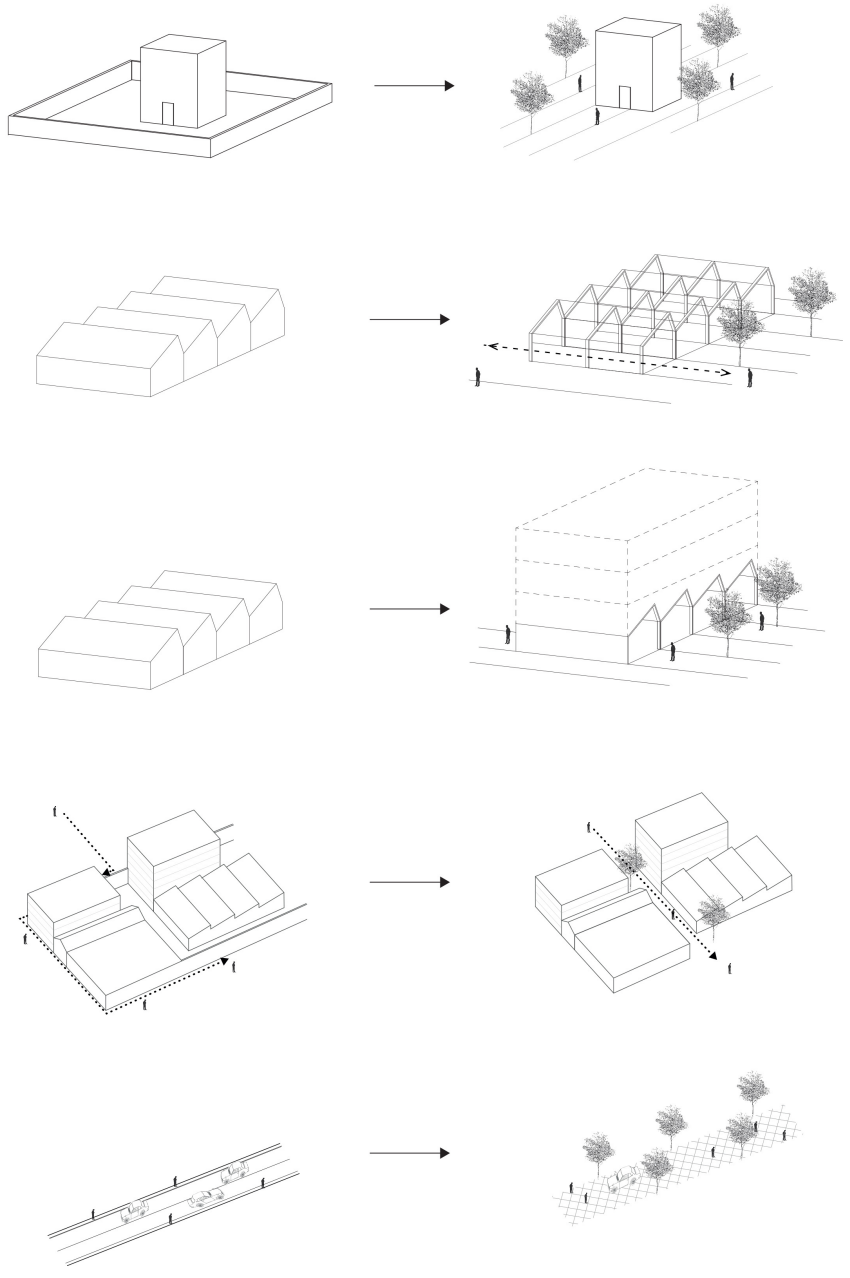


LECTURE CRITIQUE DU PLAN STRATÉGIQUE



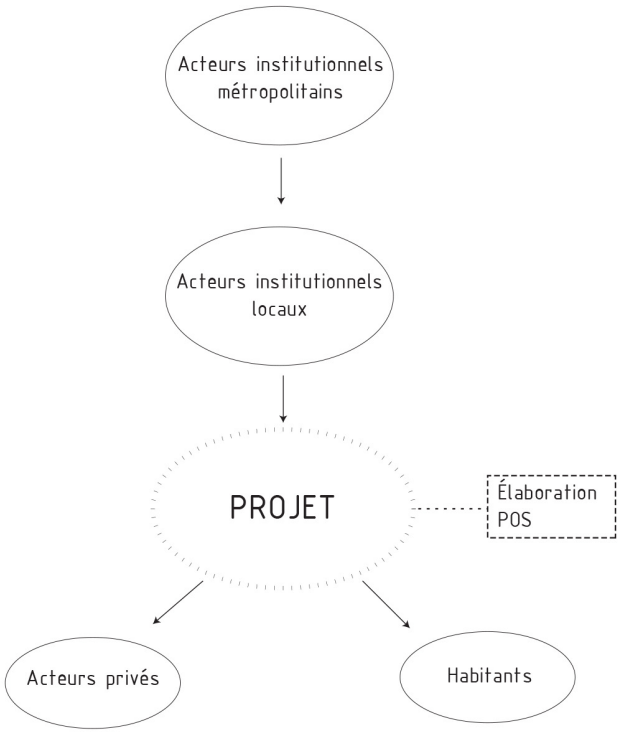


INTENTIONS LOCALES

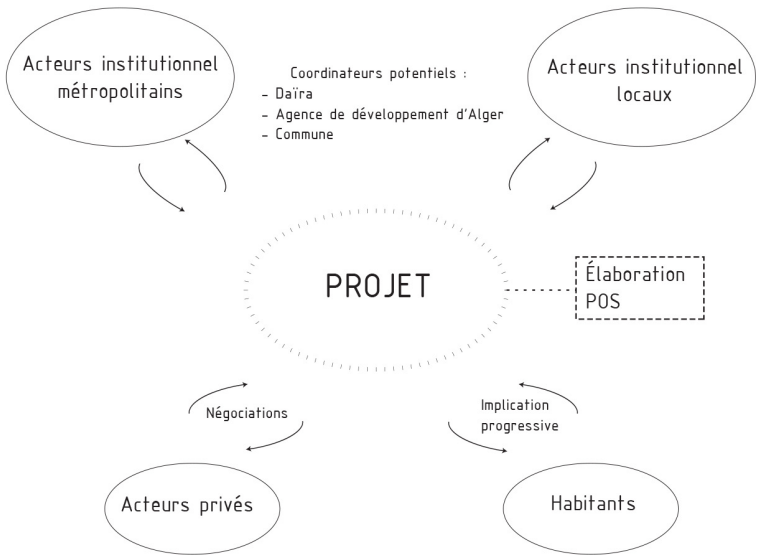


JEUX D'ACTEURS

Conception hiérarchique du montage de projet

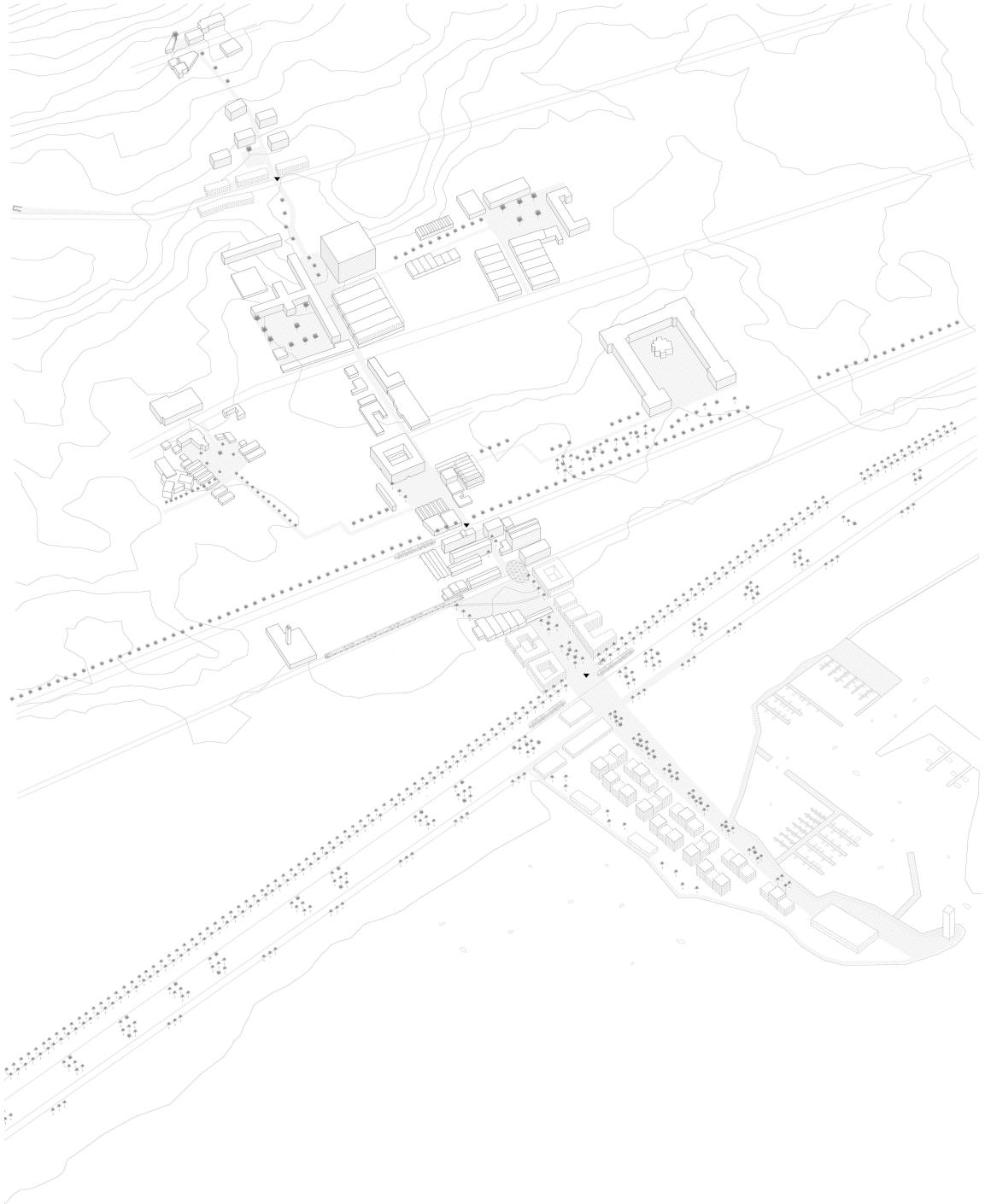


Conception transversale du montage de projet





TRANSVERSALE À TRAVERS LES COMMUNES DE KOUBA ET D'HUSSEIN DEY

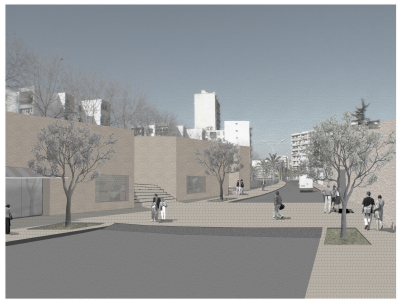


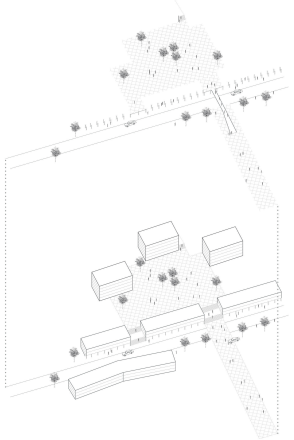
ENTRE KOUBA ET HUSSEIN DEY

L'avenue, auparavant bordée de murs, est aménagée par un nouveau front bâti contenant diverses activités commerciales au rez-de-chaussée. Des percées à travers ce front bâti permettent la liaison entre les deux communes.

Davantage de place est donnée au piéton et la continuité du cheminement est rendue possible par un aménagement continu au sol.

Une autre alternative pour ce type de franchissement est la création d'une passerelle partant du niveau haut de Kouba vers le niveau bas d'Hussein Dey.



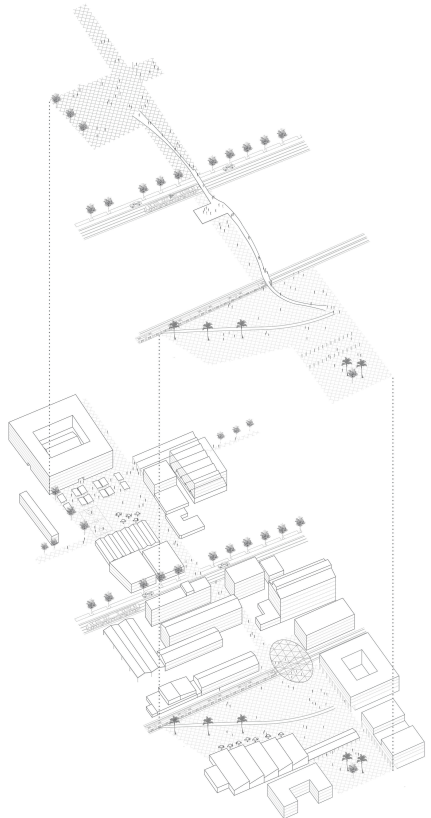


AU CENTRE D'HUSSEIN DEY

Au sein de ce périmètre, une nouvelle centralité pour le quartier d'Hussein Dey est proposée grâce aux transformations suivantes :

+ La minoterie, un vestige du patrimoine industriel, est transformée en musée et en centre administratif pour la commune et la daïra.
+ Les lignes de train (anciennement destinées au transport de marchandises et de voyageurs) sont désormais utilisées pour accueillir un tram-train connectant l'aéroport aux différentes communes d'Alger.
+ Une place est créée à l'arrêt du tram-train et en avant de la minoterie. Un ancien hangar est appropriable par les habitants comme brasserie et salle de spectacle-concert.
+ Une autre place est également créée au devant du bâtiment accueillant une partie des bureaux de la commune, des logements ainsi qu'un marché. Cette place permet au marché de s'étendre mais également le déroulement d'activitées sportives. De chaque côté de la place, des cheminements traversant les intérieurs d'îlôts amènent vers différentes écoles du quartier.





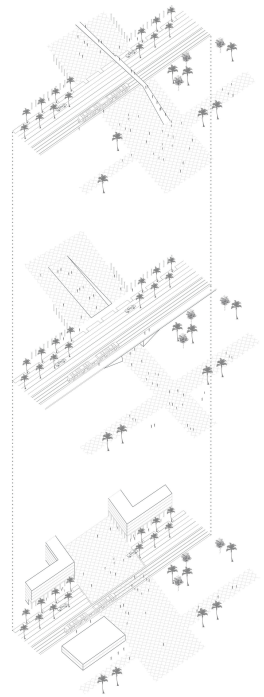
AUTOUR DU BOULEVARD

Grâce au report de flux sur les nouveaux transports en commun, l'autoroute est transformée en boulevard urbain.

Vers l'intérieur des terres, il est bordé de nouveaux immeubles proposant des commerces au rez-de-chaussée. De l'autre côté une vue est laissée vers la mer, interrompue par endroit par la présence d'équipements de bord de mer.

Une nouvelle ligne de tram longeant la baie d'Alger sur toute sa longueur est mise en place.

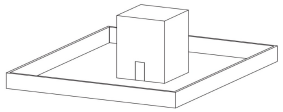




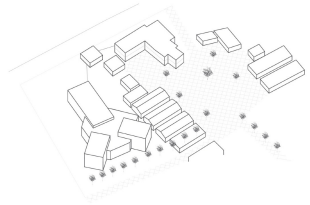
SITUATION PROBLÉMATIQUE | PHOTO | EXPÉRIMENTATION | SCHÉMA ACTEURS

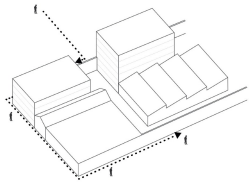
ESPACES PUBLICS

- Valorisation et ouverture des espaces
- Création des nouveaux espaces publics
- Aménagement d'un cheminement à travers les écoles
- Aménagement d'un cheminement à travers des friches réhabilitées
- Aménagement d'un cheminement entre différentes communes
- Aménagement des espaces partagés

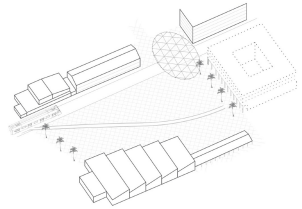


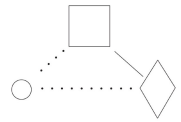










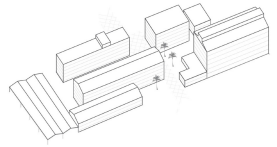


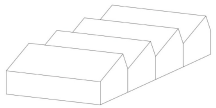
RÉHABILITATION DU PATRIMOINE

- Restauration et ouverture de la minoterie
- Réhabilitation des activités vétustes

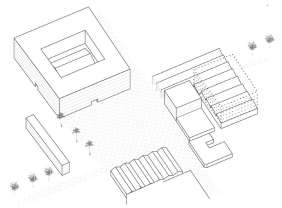


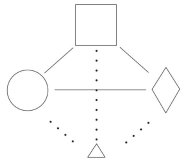










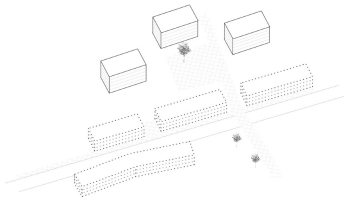


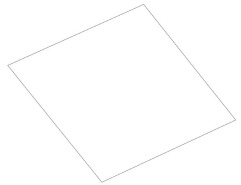
LOGEMENTS, COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS

- Entre Kouba et Hussein Dey
- Au niveau des friches réhabilitées
- Entre la minoterie et le projet du Boulevard urbain

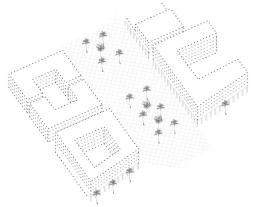


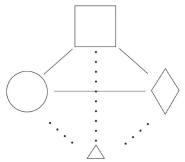












LOCI
Bruxelles
Louvain-la-Neuve
Tournai

Faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme

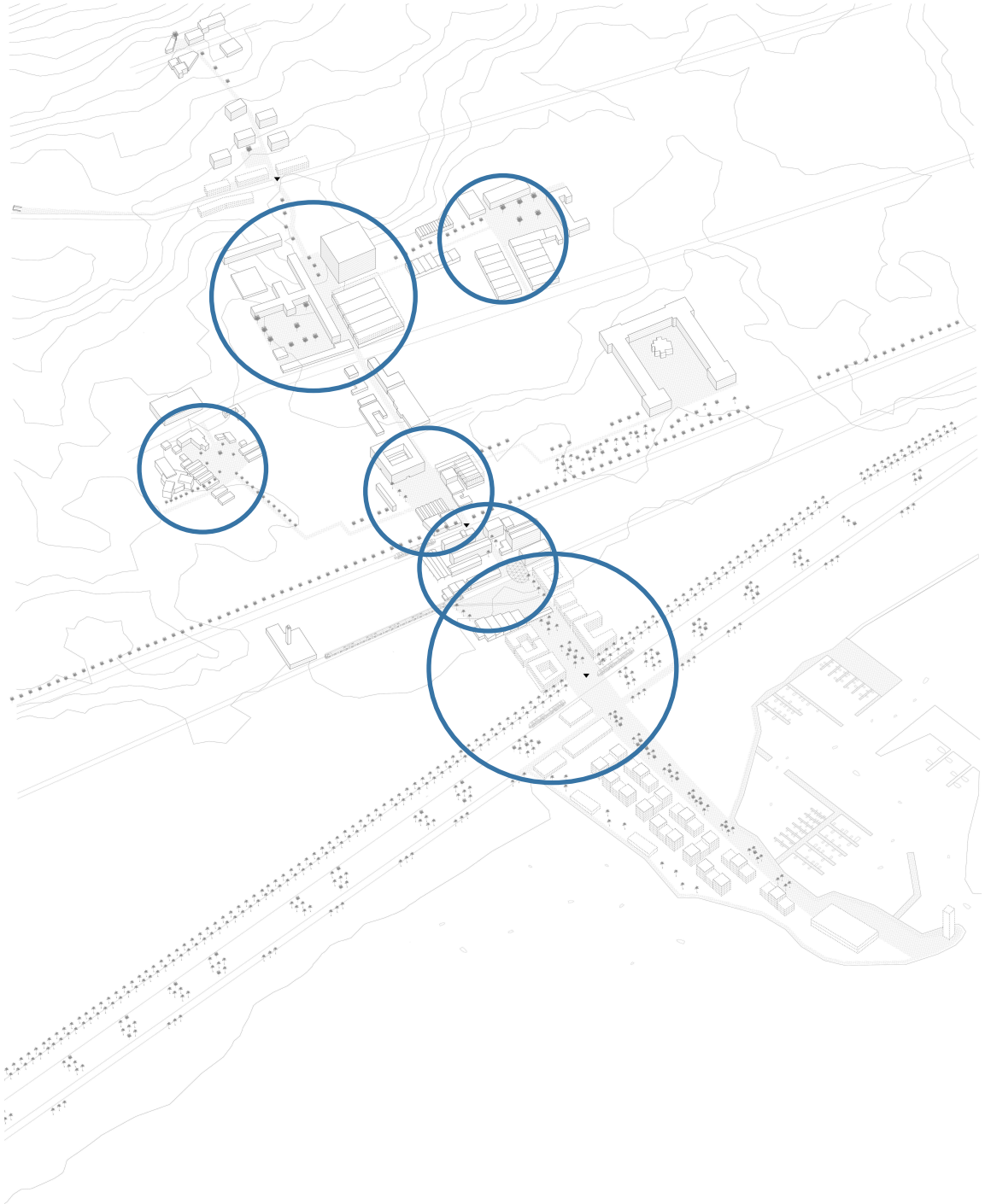
UCLouvain

Ateliers formation - recherche – action en urbanisme, aménagement et mobilité

Wallonie - Bruxelles
International.be

epau
ECOLE POLYTECHNIQUE
D' ARCHITECTURE ET D' URBANISME

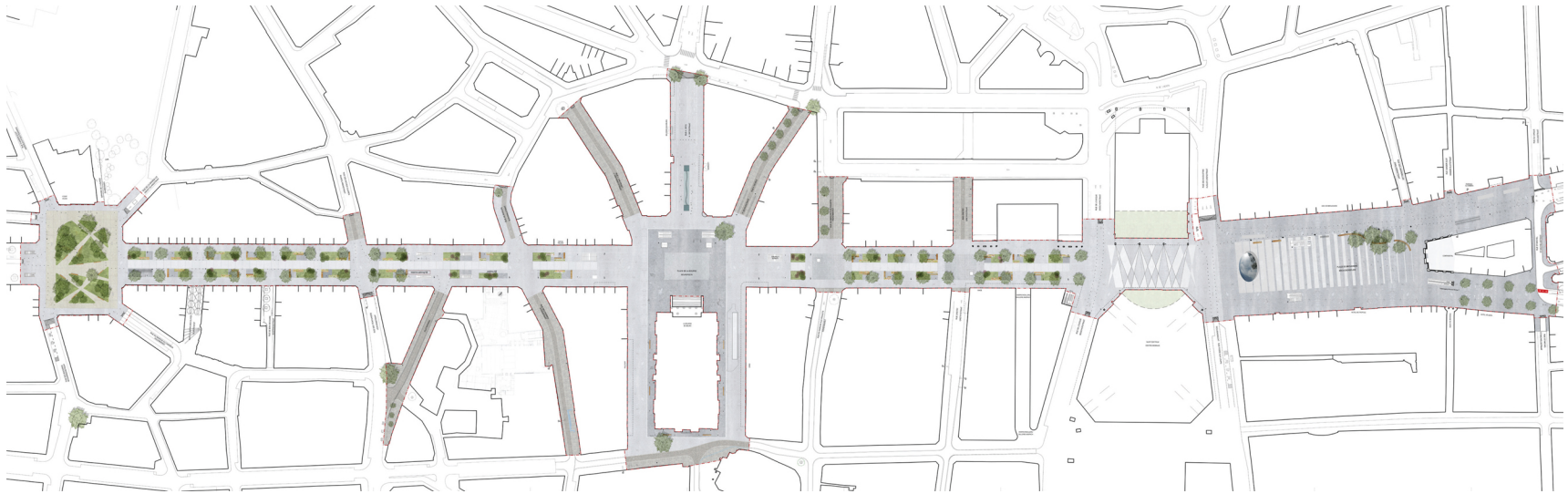
TRANSVERSALE À TRAVERS LES COMMUNES DE KOUBA ET D'HUSSEIN DEY



Enseignement - **Recherche – Projet - Action**

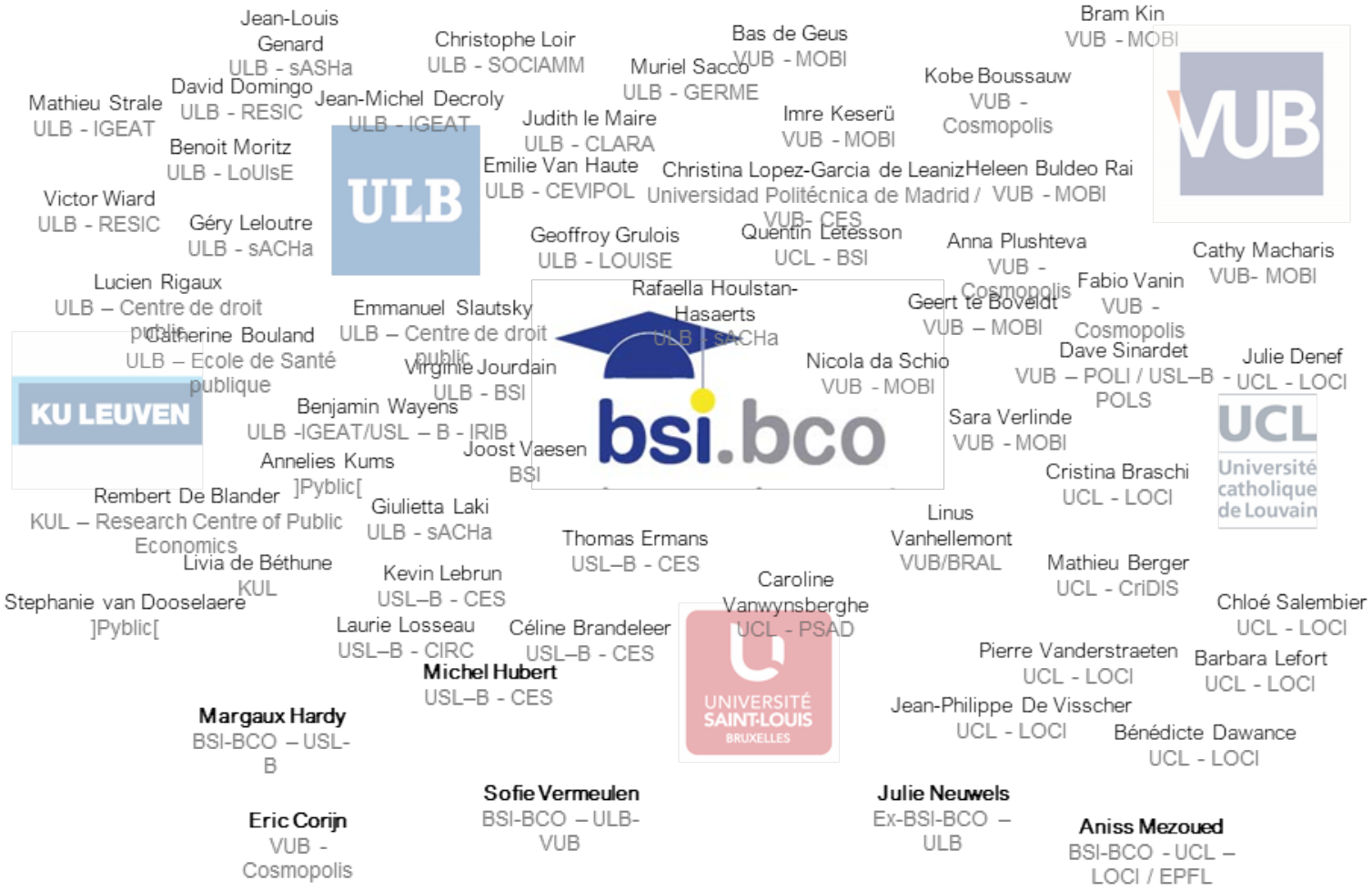

ARTOIS


APOTEEK
NEOS BOURSE
PHARMACIE
APOTEEK
PHARMACIE
PHARMACIE
Quick
Quick
Quick



The Brussels Centre Observatory (BCO)

±50 researchers ± | 15 research centres | 5 universities
within the Brussels Studies Institute



BSI-BCO | 2018

LES TRAVAUX DU BSI-BCO DEPUIS 2016

bsi.bco
brussels centre observatory

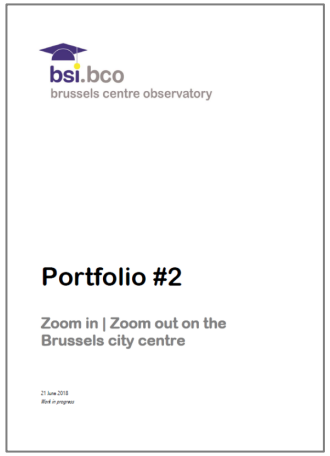
50 researchers
5 universities
15 research centres

4 working groups

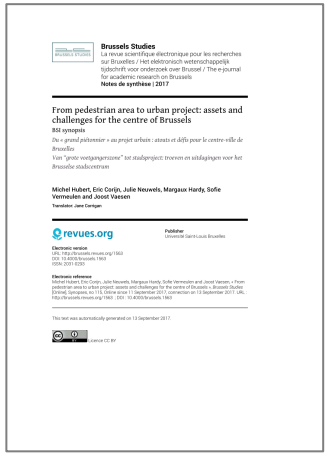
- Public space
- Demography & Economy
- Accessibility & Mobility
- Governance

2 Portfolios





Brussels Studies
FR-NL-EN



Du « grand piétonnier » au projet urbain

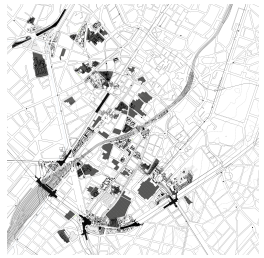


Workshops – Master Class – Séminaire – Exhibitions – Debates - Lobbying









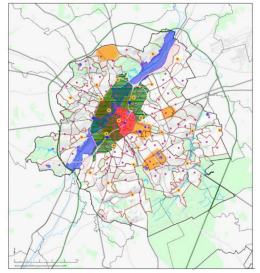


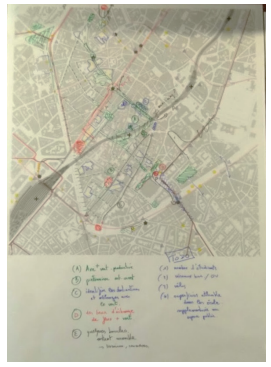




BRUSSELS ACADEMY

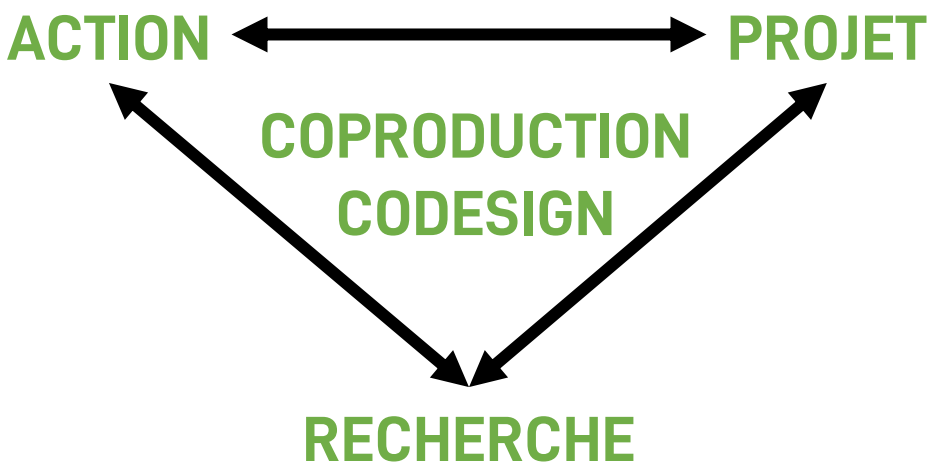






NOTRE APPROCHE
Coproduire la vision pour le Centre Métropolitain de Bruxelles
“recherche par le projet | ontwerpend onderzoek”

Concrétiser les projets
Mise en situation
Test des solutions | Expérimentation
Evaluation
Optimisation



Vérifier les hypothèses
Confronter la connaissance au terrain
Faire émerger de nouvelles questions
Produire de la connaissance pratique

Production des connaissances sociales et spatiales
Identifier les enjeux et défis territorialisées
Définir des objectifs à long terme
Emettre des hypothèses pour la transition
Définir la **programmation de projet et les cahiers des charges**

Brussels Studies Institute

MOBI-**VUB**
Cosmopolis-**VUB**
CES-**USL-B**
IGEAT-**ULB**
LOCI-**UCL**
LoUISE-**ULB**
CREDIS-**UCL**
Imec-SMIT-**VUB**
…

Partenaires BSI

Architecture Workroom Brussels
BRAL
Atelier Groot Eiland
…

Partenaires régionaux

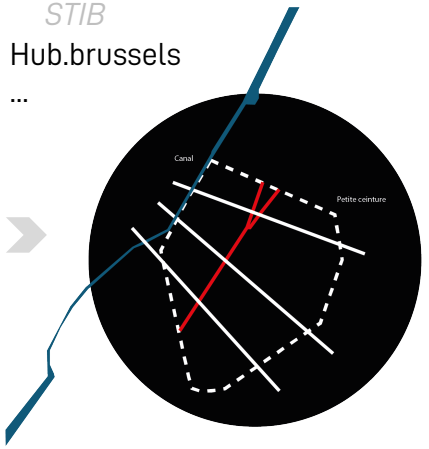
PRDD

Perspective.brussels
Service école
Cellule Connaissance territoriale
IBSA-BISA

GoodFood
GoodMove

Brussels Bouwmeester | BMA
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
STIB
Hub.brussels
…

BSI-BCO



Ville de Bruxelles

Administration communale

Urbanisme & Planification
Mobilité et Travaux publics
Participation citoyenne
Rénovation urbaine
Espaces verts
Instruction publique & Jeunesse
Patrimoine public
Tourisme et culture
…

Gemeenschapspartners

COCOM-GGC – données
VGC – Cel Stedelijk Beleid
VG – Stedenbeleid
COCOF - pour données (a enlever ou pas?)

Société civile

Filter Café Filtré
Bienvenue sur la Petite Ceinture
BruxselAIR
GreenConnections
Zinneke Parade
…

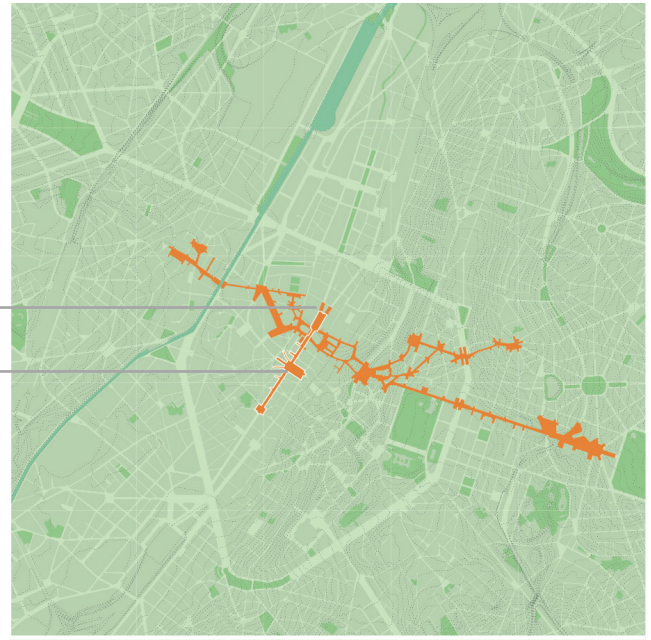








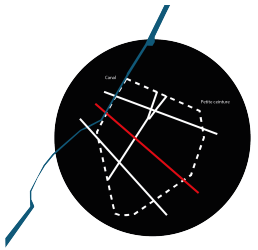
Pentagone Nord

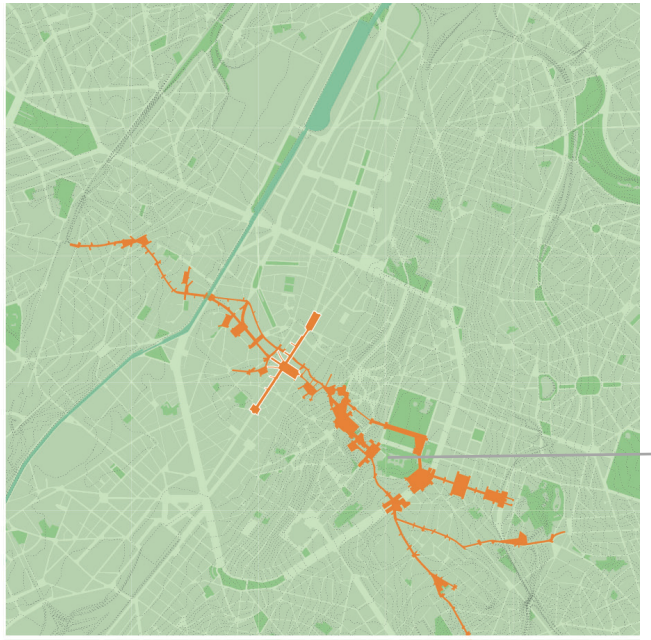


Hôtel Continental

Bourse

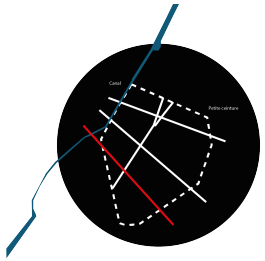
Steenweg

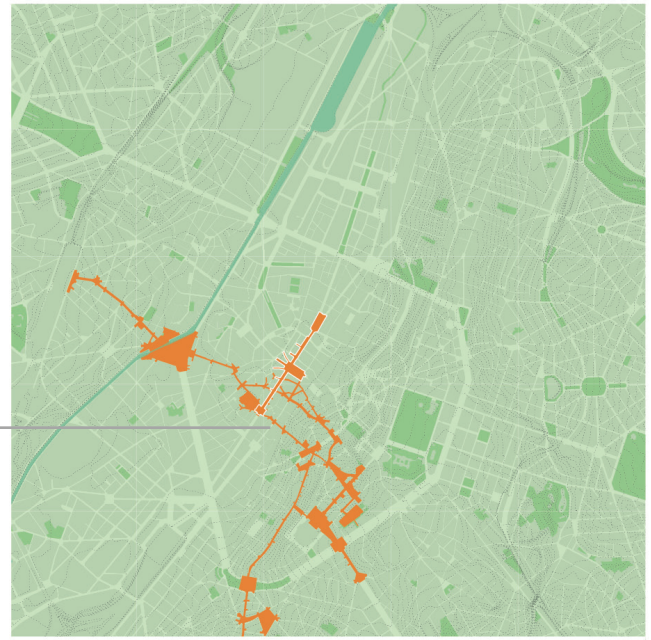




Place Royale

Pentagone Sud





Tissu / maillage de proximité

Axe Nord-Sud



Épaisseur du piétonnnier

Lemonnier-Place de l'Europe

4 axes / maillages / espaces / territoires des projets



UNE VISION INTEGRÉE DU CENTRE MÉTROPOLITAIN DE BRUXELLES



1 VISION | BEYOND THE PENTAGON

Change the Brussels city centre into the cosmopolitan centre of the metropolitan capital of Europe

5 CHALLENGES

1. Define a co-productive and inclusive socio-economic policy by using **levers for public land use**
2. Realise a **mobility transition** through a paradigm shift
3. Develop a productive city and a **logistic ecosystem at multiple scales** in a low-carbon perspective
4. Program the city in 3D : its public spaces, built environment (basement, ground-floors), it's in-between-zones and reduce nuisances for the most fragile neighbourhoods
5. **Governing the Metropolitan City Centre** (beyond Pentagon)

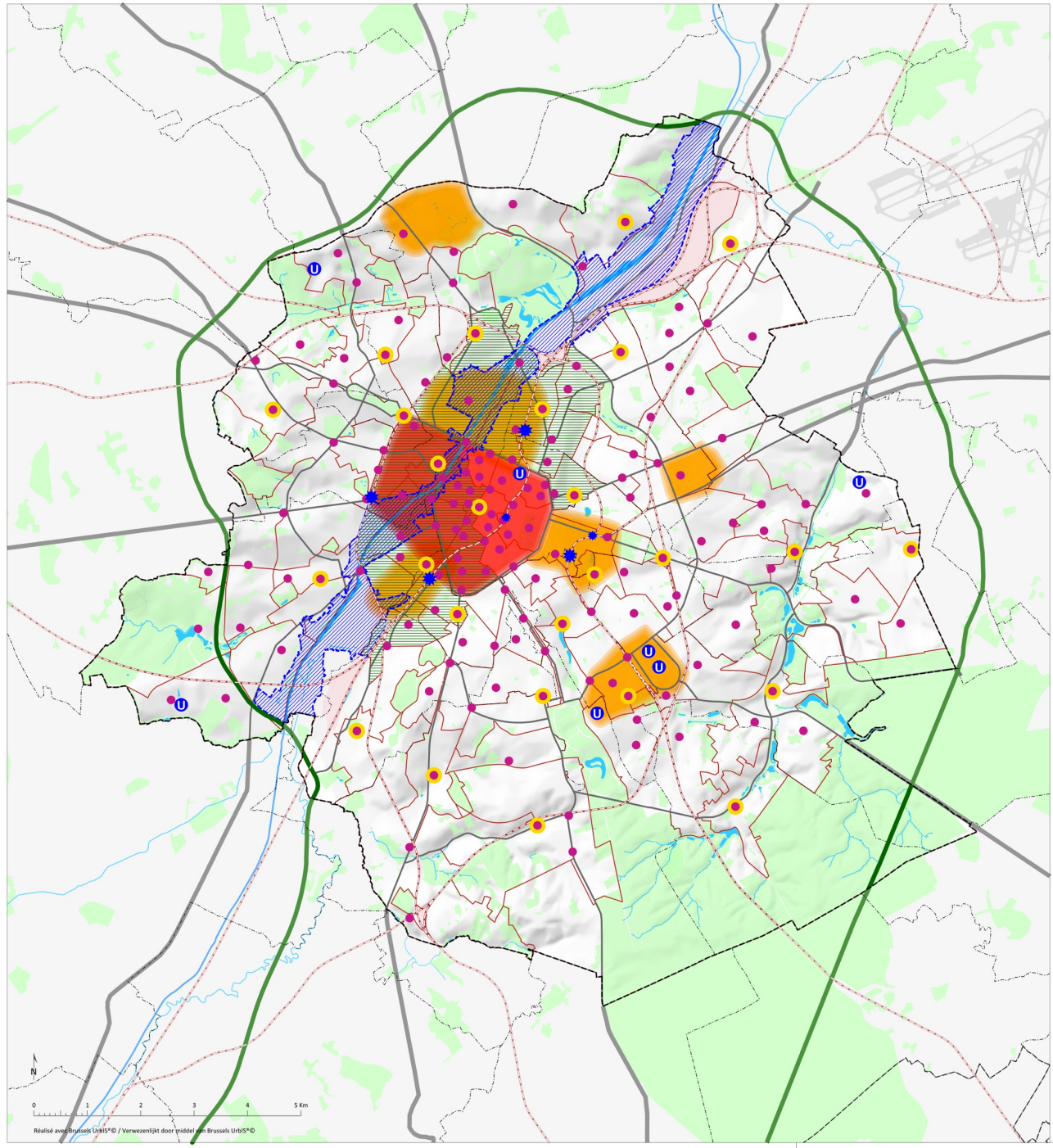


1 VISION | BEYOND THE PENTAGON

Change the Brussels city centre into the cosmopolitan centre of the metropolitan capital of Europe

7 IDEAS FOR "RESEARCH BY DESIGN"

1. Facilitate and support the **life between buildings**
2. Test solutions for **urban freight** and **operational support** for local merchants
3. **Reinforce the east-west linkages** Develop **Pilot project "a pedestrian-friendly network of schools"** : Porte Louise – Porte de Ninove
4. **Reinforce the east-west linkages** «Steenweg » Porte de Namur – Porte de Flandre
5. **Reinforce the east-west linkages** Saint-Josse - Comte de Flandre
6. Rework the **nodes** on the **north-south axis**
7. Vertical planning – focus on vacant underground



Légende Legende

Echelle territoriale — Ruimetelijke schaal

Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Monitoring des Quartiers	Wijkmonitor

Structure morphologique — Morfologische strutuur

Relief	Relief
Vert	Groen
Eau	Water
Chemin de fer	Spoorweg

Armature spatiale — Ruimtelijke ruggengraat

Centre de quartier	Wijkcentrum
Centre interquartier	Interwijken centrum
Centre urbain	Stedelijk centrum
Hypercentre ville	Hyperstadscentrum

La qualité de vie au centre du plan de mobilité

Good Move, le nouveau plan régional de mobilité, a été approuvé en première lecture. La qualité de vie des habitants est au centre de l'épure.

MICHEL DE MUELENAERE

Le plan régional de mobilité d'ici à 2030, « Good Move », est en discussion depuis octobre 2016. Principal objectif : améliorer la qualité de vie des Bruxellois en réduisant le trafic automobile, en améliorant les transports en commun et en favorisant l'utilisation des modes doux (marche et vélo).

1

Les objectifs chiffrés

Les mesures visent à réduire de 25 % le nombre de déplacements en voiture, à accroître de 11 % les voyages en transport en commun, surtout pour les distances supérieures à 5 km. En dessous, on privilégie la marche et surtout le vélo. La Région veut multiplier par quatre la part les déplacements à vélo pour les déplacements internes. Soit une part modale de plus de 10 % pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région, et de plus de 15 % pour les déplacements courts. Il y a 5,5 millions de déplacements par jour à Bruxelles, actuellement ; deux tiers se font à l'intérieur de la Région, un tiers sont des déplacements entrant ou sortant. La Région veut réduire l'usage de la voiture sur son territoire et réduire la possession de voiture par les Bruxellois. Notable : on veut quintupler la part modale du train pour



nue Louise et la rue du Trône d'un côté, et la Porte de Namur et la place Fernand Cocq de l'autre. Avec, au centre, un tronçon de la chaussée d'Ixelles semi-piéton. D'autres quartiers seront aménagés. Les axes périphériques ne seront pas pour autant transformés en « égouts à voitures ». Grâce à une meilleure gestion, le trafic y sera « plus fluide », promet-on.

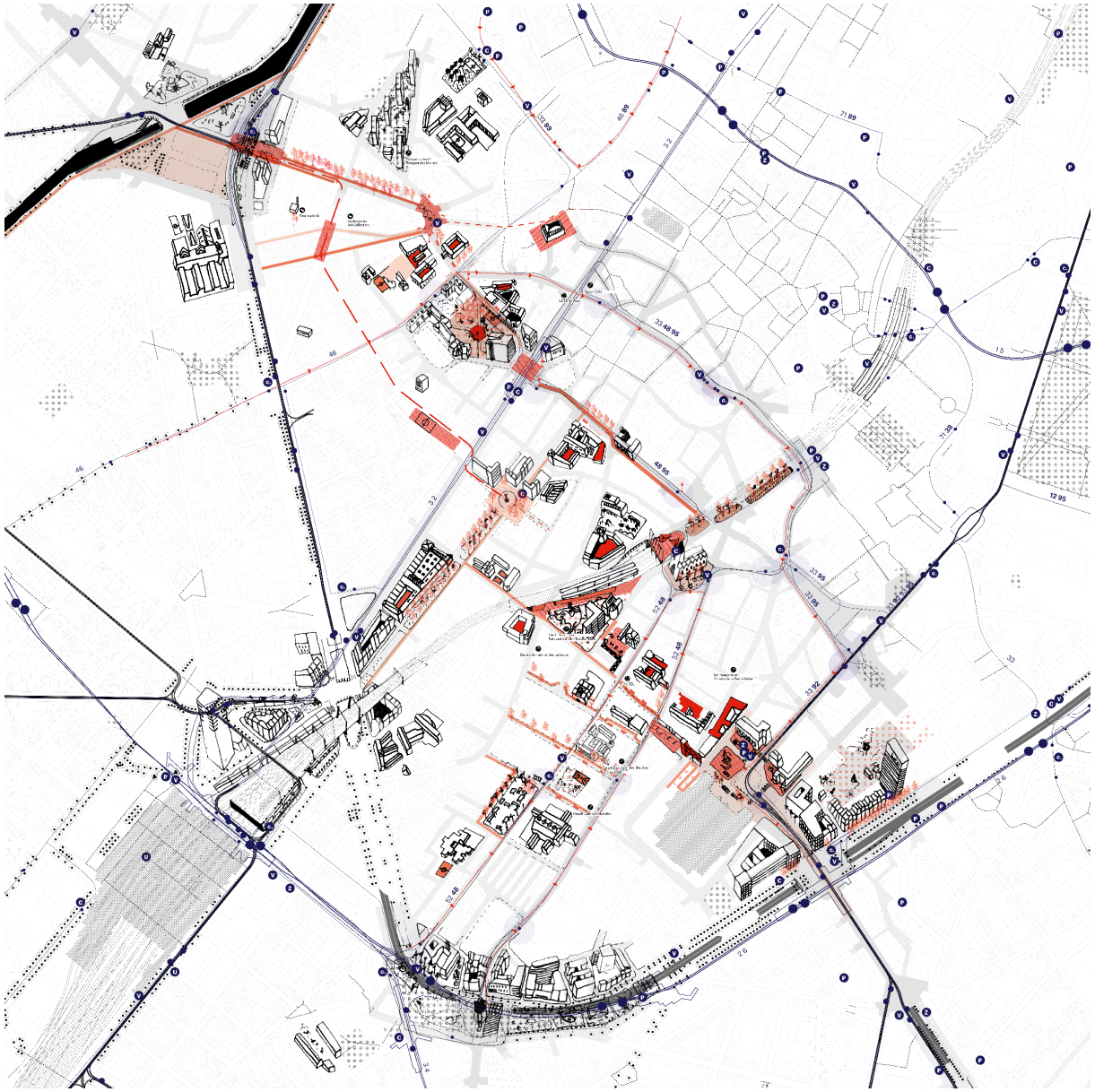
3

Moins d'autos

frage budgétaire clair, prône également le développement d'une plateforme de services de mobilité (Maas) où l'usager trouverait toutes les informations sur les services de mobilité disponibles et pourrait avoir accès aux billets, aux ré-

rières physiques sur la route des cyclistes (canal, place Meiser, rond-point Montgomery, rond-point Louise, Sainctelette, Porte de Flandre…).





You Are Here
U Bent Hier
Vous Êtes Ici
أنت هنا
Buradasınız

4 WORKSHOPS

Shared mobility, shared space

bsi.bco
brussels centre observatory

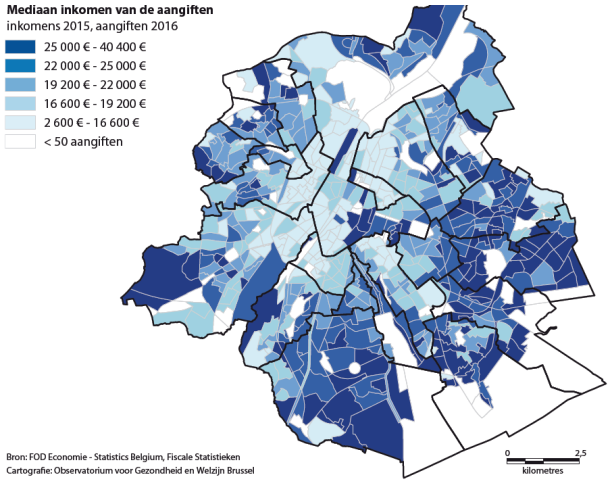
aw b

CITIZENS ACTION BRUSSELS

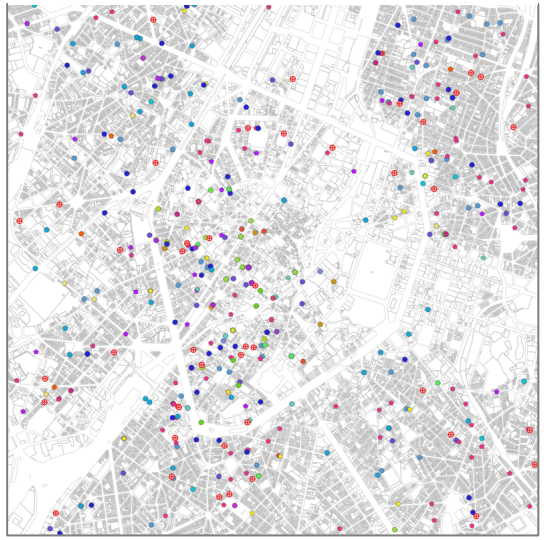
BYE BYE
petite ceinture · kleine ring

BRUSSELS ACADEMY

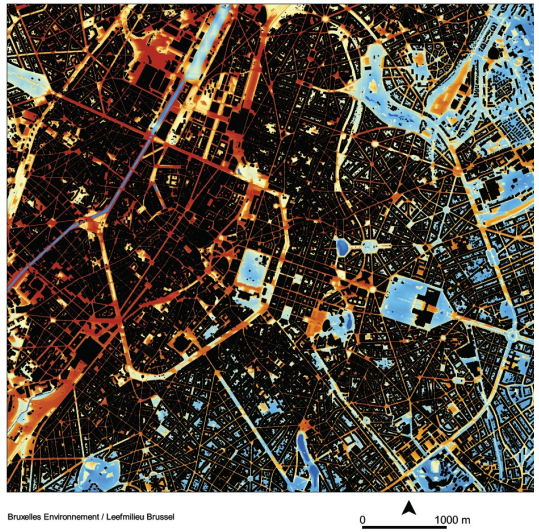
1 op 4 kinderen groeit op in gezin zonder inkomen uit arbeid

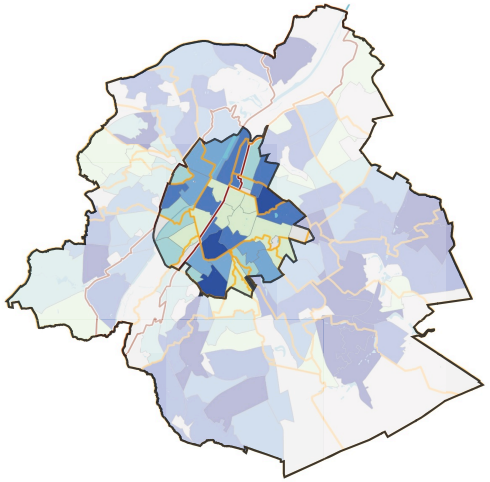


644 organisations

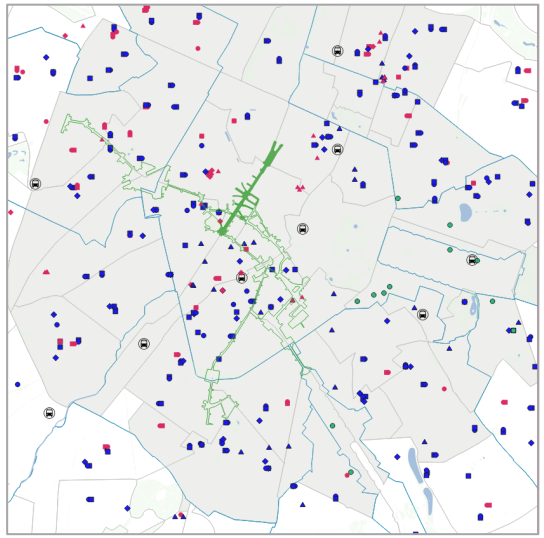


's nachts tot 10 °C warmer





Ca. 70% van de kinderen gaan naar een basischool in de wijk (excl. Anneessens)



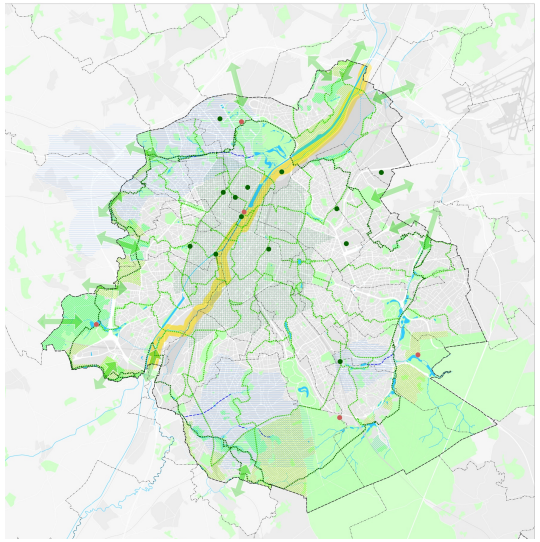
391 onderwijs-instellingen

CONSTATS | WIJKENANALYSE

1. Seuil de pauvreté et de précarité élevé
2. Concentration de services de proxmité
3. Concentration d'écoles et établissements d'enseignement
4. Quartier scolaire et de proxmité
5. Îlots de chaleurs



GoodFood
MIEUX PRODUIRE, BIEN MANGER
.brussels



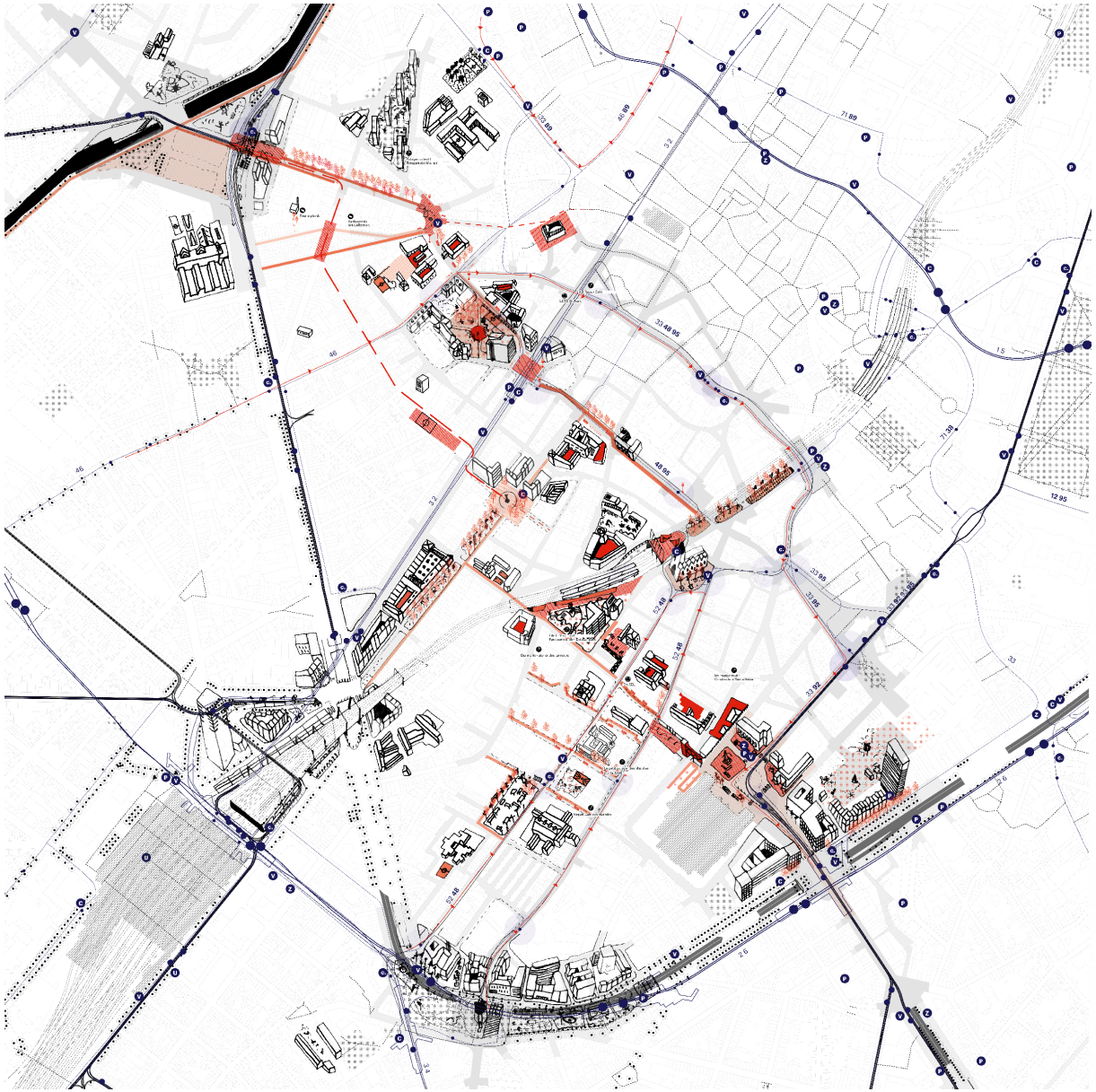


Bubble
LE RÉSEAU DES ÉCOLES BRUXELLOISES EN ACTION POUR L'ENVIRONNEMENT

bruxelles environnement
.brussels

ENJEUX | UITDAGINGEN

1. Lutte contre la précarité
2. Mobilité et cohesion sociale
3. Verdurisation (productive) + ontharding
4. Mise en réseau des écoles et pédagogie GoodFood
5. Apaisement circulation et mise en réseau des rues scolaires



1. **Relier les écoles et les équipements de proximité** entre eux par des **espaces publics hospitaliers à la marche** et aux mobilités actives.

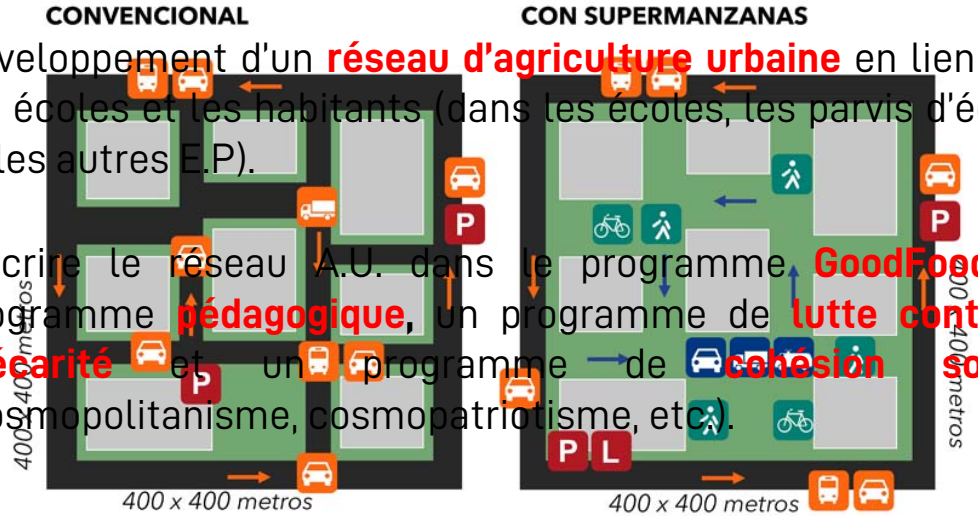
2. Relier ces espaces publics aux **nœuds de transport en commun** et y créer des « **mobipunten** ».

3. Réorganiser certaines lignes de TC (ex.95), **renforcer le réseau**.

4. Réorganiser le **plan de circulation** en lien avec les orientations de **GoodMove et du réseau piéton**.



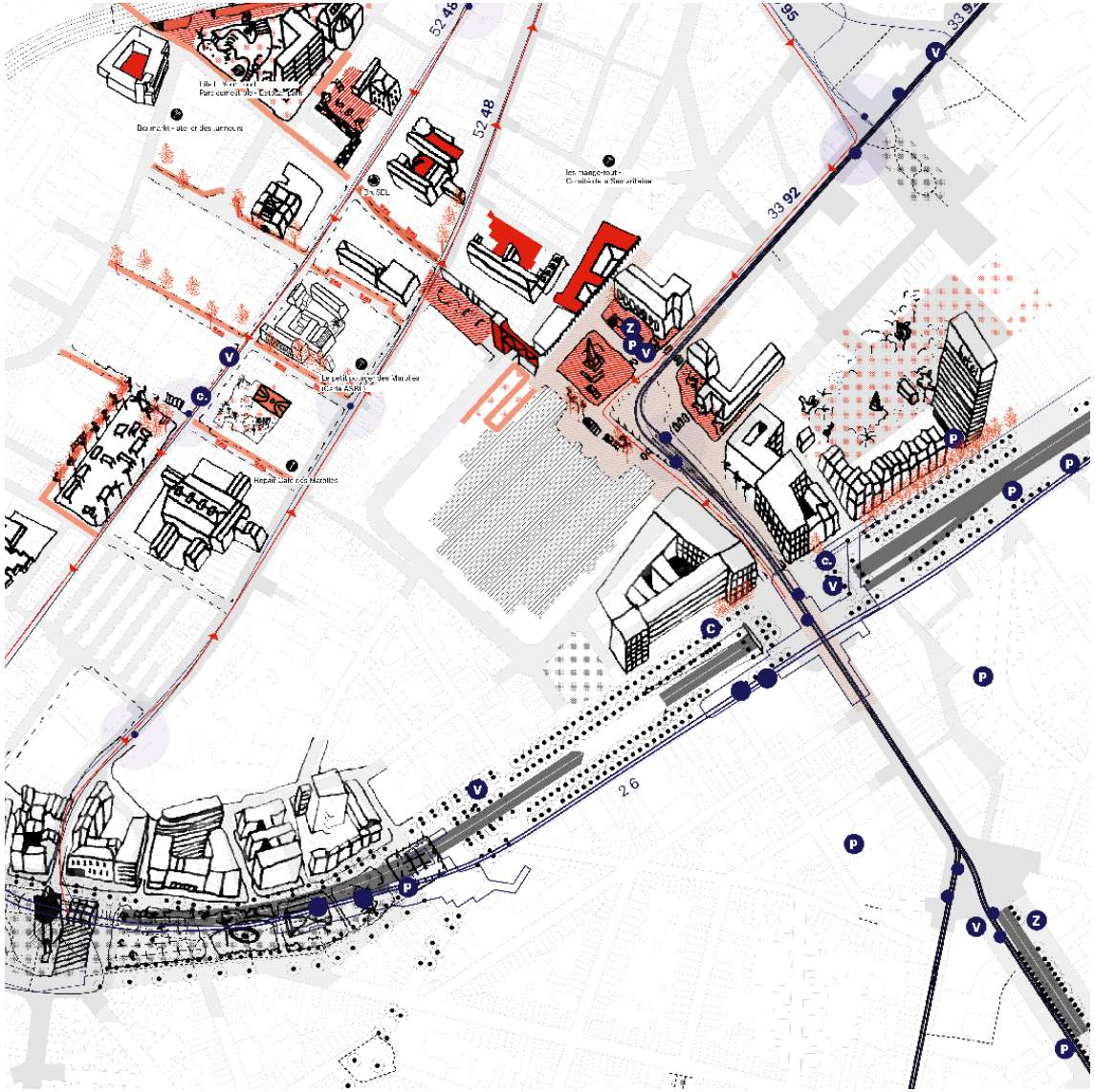
5. Réappropriation des espaces publics et **verdurisation**.



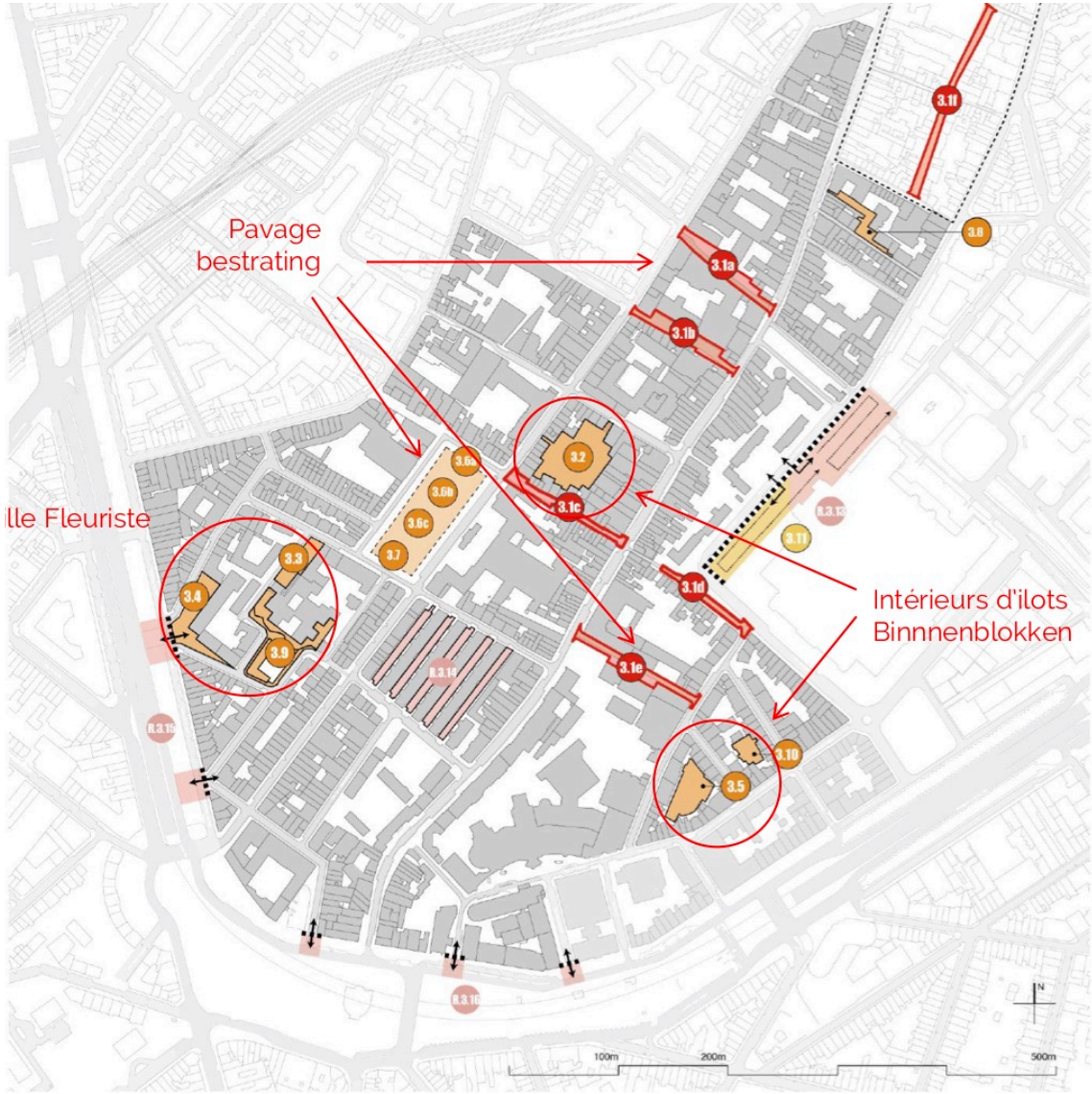
6. Développement d'un **réseau d'agriculture urbaine** en lien avec les écoles et les habitants (dans les écoles, les parvis d'écoles et les autres E.P).

7. Inscrire le réseau A.U. dans le programme **GoodFood**, un programme **pédagogique**, un programme de **lutte contre la précarité** et un programme de **cohésion sociale** (cosmopolitanisme, cosmopatriotisme, etc.).

Zoom-IN 1- Palais de Justice | Justitiepaleis

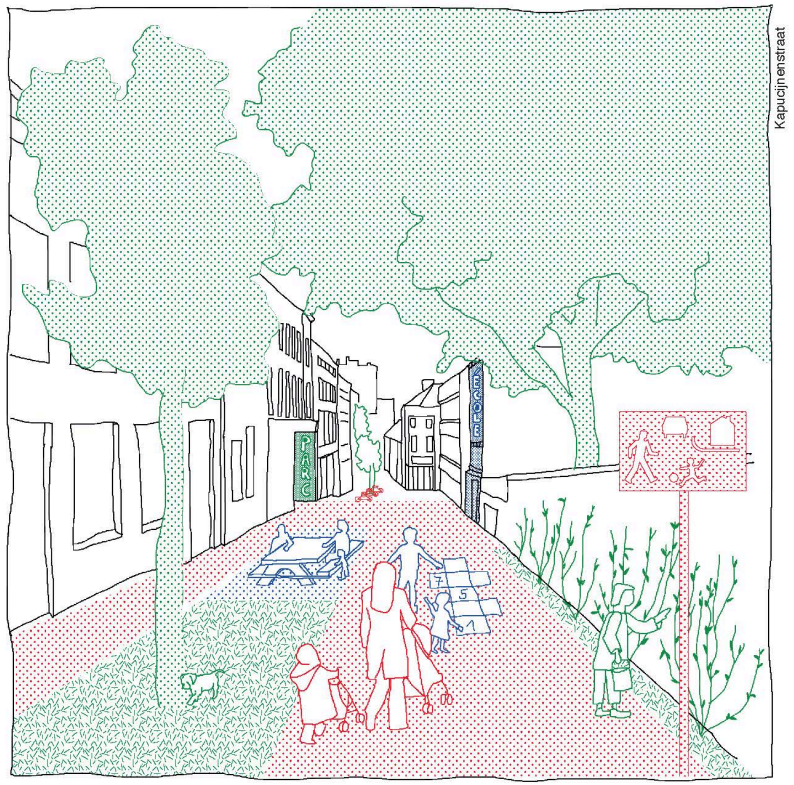


Contrat de quartier Marolles



Pentagone Sud | Projet

1



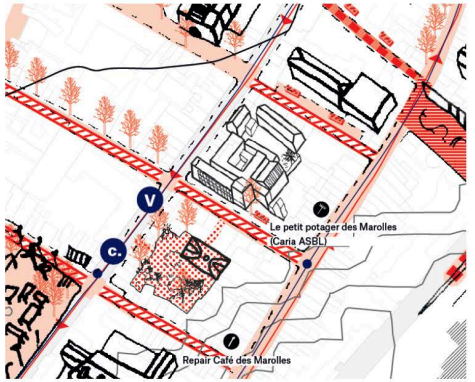
De Kapucijnenstraat is een dwarsstraat tussen de Hoogstraat en de Blaesstraat. Het is vandaag een straat met een smal profiel, volledig verhard en gedomineerd door geparkeerde voertuigen. Jongeren op weg naar school of naar het groene binnengebied Escargot krijgen weinig beweegruimte.



Gedeelde mobiliteit :
De straat krijgt het statuut van woonerf. Parkeerplaatsen zijn niet langer nodig en ruimte komt vrij. Er is een verharde strook voor fietsers en voetgangers en er komt een fietsenstalling bij de schoolingang.

Gedeelde ruimte :
De vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor spel, ontspanning en ontmoeting.
Door het heropenen en opwaarderen van de toegang tot het binnengebied Escargot versterkt de relatie tussen binnengebied en straatgebeuren. De aanpassingen zorgen voor een gevoel van doorwaadbaarheid van de wijk.

Productief groen & ontharding :
De verharding wordt gedeeltelijk opengebroken, de straat wordt groener en water vindt zijn weg terug naar de ondergrond.
Langs de ommuring van het wooncomplex wordt eetbaar groen aangeplant. Mogelijke beheerders hiervan zijn de naburige middelbare school Institut Diderot, bewoners van het wooncomplex of vzw BRAVVO die mee het binnengebied Escargot programmeert.



2



Hoogstraat

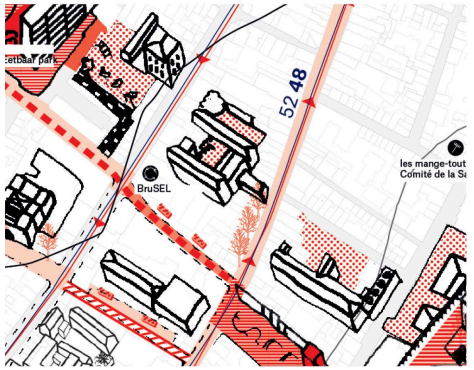
De Hoogstraat heeft een smal profiel met eenrichtingsverkeer en vormt samen met de Blaesstraat een ontsluitingslus voor autoverkeer. Handelaars gevestigd in beide straten zijn zo verzekerd van toegankelijkheid voor laden en lossen. Op meerdere plekken kruist deze straat echter met assen van zacht verkeer. Ook meerdere scholen en voorzieningen bevinden zich in deze straat maar beschikken over weinig ruimte ter hoogte van de ingang.



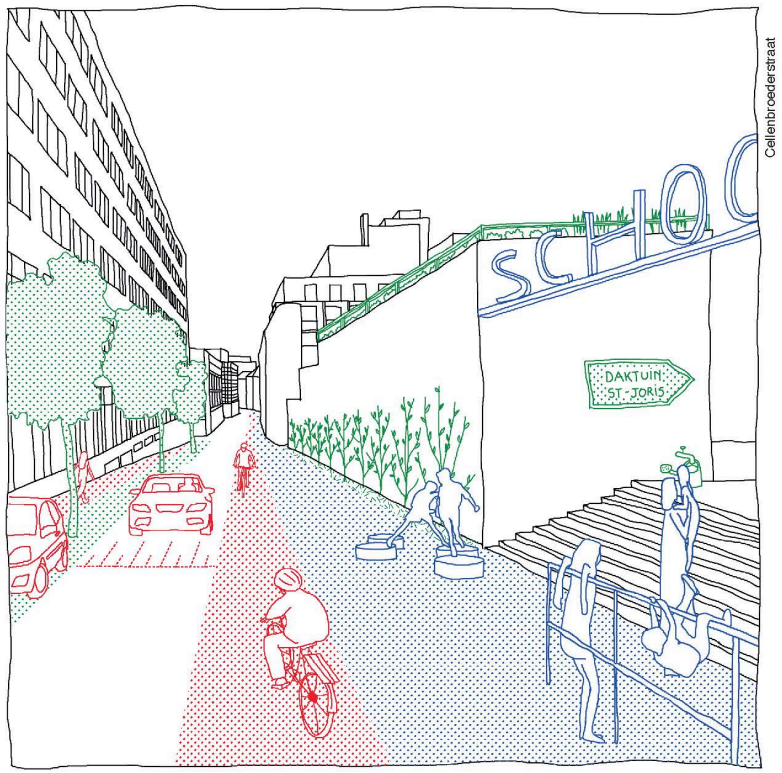
Gedeelde mobiliteit:
Autoverkeer in één richting blijft behouden. Ter hoogte van de kruispunten wordt door middel van markeringen en brede vluchtheuvels prioriteit gegeven aan voetgangers. Door kleine ingrepen zoals bloembakken, verlichting en haaientanden wordt duidelijk dat dit een bestemming is waar je als auto te gast bent.

Gedeelde ruimte:
Leveringen voor handelaars blijven vlot mogelijk maar op kruispunten en voorpleinen van voorzieningen zijn auto's te gast.

Productief groen & ontharding:
Bloembakken worden ingezet om de verblijfsruimte te markeren.



3



Cellenbroederstraat

De Cellenbroederstraat vormt vandaag een onderdeel van de kleine parkeerring. Fietspaden zijn gemarkeerd in twee richtingen maar maken deel uit van de autorijweg. De Sint-Joris basisschool neemt momenteel de schoolgebouwen en toegang onder handen. Een grote, open nieuwe schooltoegang is voorzien langs de Cellenbroederstraat.



Gedeelde mobiliteit:
Het autoverkeer wordt beperkt tot één richting. De vrijgekomen ruimte wordt getransformeerd tot verhoogd, tweerichtings fietspad. Ter hoogte van de toegang tot de school zorgt een brede vluchtheuvel voor een veilige oversteekplaats.

Gedeelde ruimte:
Een breder voetpad en de verbreding van de schooltoegang geven ruimte aan wachtende ouders en kinderen. Speelelementen maken de route van school naar huis een parcours vol belevenissen.

Productief groen & ontharding:
De huidige parkeerstrook wordt waterdoorlatend aangelegd met tussenliggende boomvakken. Het regenwater van het voetpad wordt afgevoerd naar deze groenstrook. Een groenstrook langs de schoolmuur zorgt voor een groene gevelwand. De school kan op de daken of op de nieuwe speelplaats een moestuin aanleggen.



4

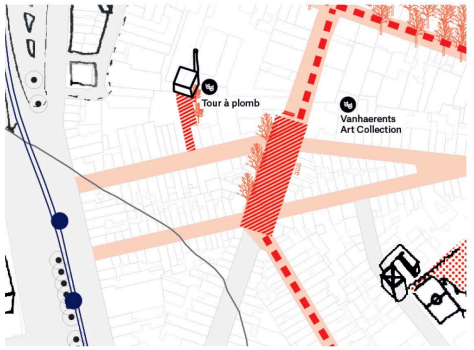


De Zennestraat loopt door een hoofdzakelijk residentiële buurt. Enkel wie hier woont, komt hier. Toch kent de wijk een grote parkeerdruk. Behalve bus 46 is de buurt slecht bediend van openbaar vervoer. Het parkeren is er gratis.
Tussen de kruising met de Slachthuisstraat en de Ceurensstraat kent de weg een verbreding met bomen langs de voetpaden en op de middenberm. De vrijgekomen ruimte is echter onderbenut en hoofdzakelijke verhard.



Gedeelde mobiliteit :
Door het schrappen van één rijweg wordt plaats gemaakt voor een vrijliggend fietspad op de GF6 route.
Tussen de boomvakken wordt een mobipunt met deelauto en deelfietsen aangelegd.

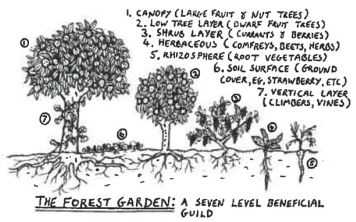
Gedeelde ruimte :
Het plein wordt aangekleed met stadsmeubilair en modules voor stadslanbouw. Bewoners kunnen er groenten kweken, picknicken, uitrusten, spelen, etc. De modules van stadslandbouw kunnen beheerd worden door een buurtcomité of door een andere actor in de buurt zoals bijvoorbeeld de Hageltoren.



Productief groen & ontharding :
De groenruimte onder de bomen wordt aanzienlijk vergroot. Het regenwater van de aanpalende voetpaden stroomt hiernaar af en kan zo infiltreren. Deze vergroening van de publieke ruimte wordt doorgetrokken tot in de voortuin van de Hageltoren om de hoek.

INVESTERINGSMIDDELEN VOOR PRODUCTIEF GROEN (2018-2021

Voedselbos 1



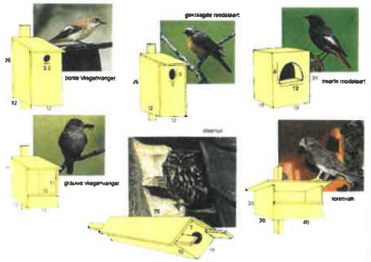
Voedselbos 2



Waar mogelijk worden nestkasten en insectenhuizen voorzien:

Bijenhotel

Nestkastjes





De aanplanting van fruitbomen en leifruit zijn haalbare mogelijkheden om de groene productieve ruimte te realiseren op kleine oppervlakten en tegen muren en omheiningen:

Vijg tegen zuidmuur



Leifruit



Professionele Dakmoestuin (Abattoir)

Oase van Fruit in de Stad (Nantes)





Ook worden de mogelijkheden onderzocht voor de uitbreiding van stadslandbouwinitiatieven. De bestaande dakmoestuin op de site van de Foodmet van Abattoir geldt als (groter) praktijkvoorbeeld voor de verdere duurzame en groene stadsontwikkeling.

Vertical Farm



250.000 €

bsi.bco
brussels centre observatory

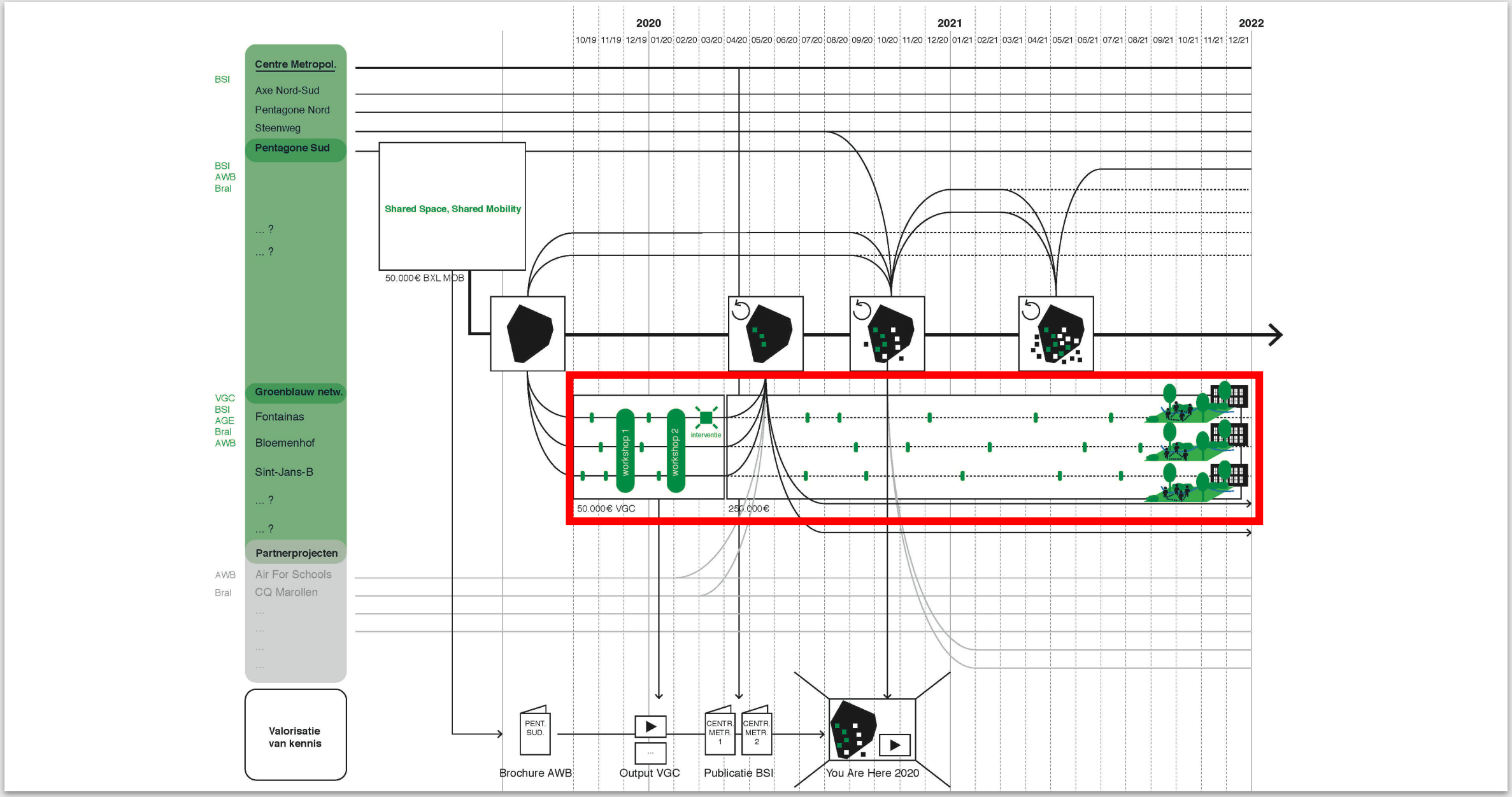
brussel

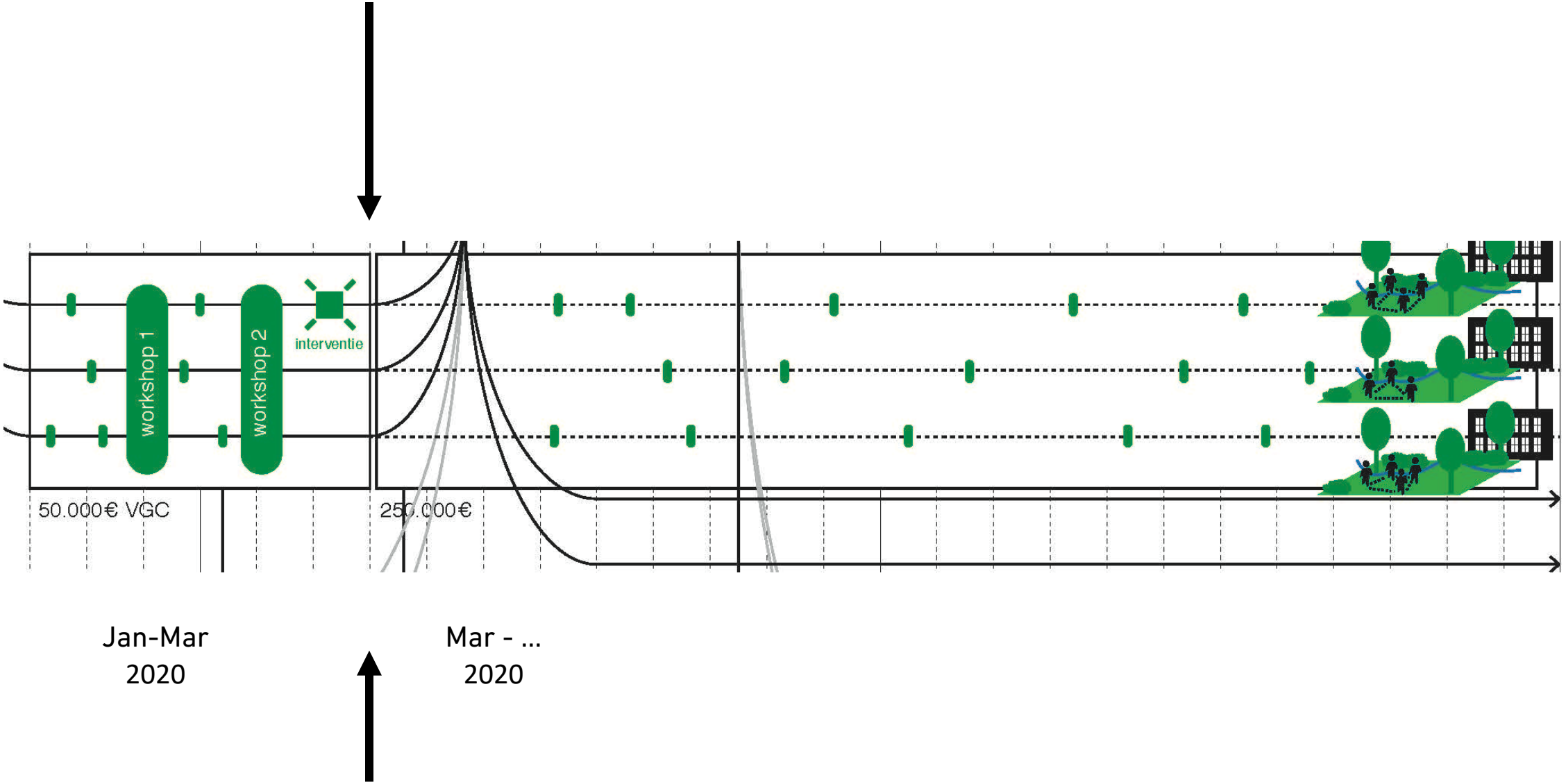
ATELIER GROOT EILAND
VERENIGING VOOR ARBEIDSZORG, OPLEIDING & WERKERVARING

Vlaanderen
is sterke steden

awb

CITIZENS ACTION BRUSSELS


2020
2021
2022
10/19 11/19 12/19 01/20 02/20 03/20 04/20 05/20 06/20 07/20 08/20 09/20 10/20 11/20 12/20 01/21 02/21 03/21 04/21 05/21 06/21 07/21 08/21 09/21 10/21 11/21 12/21
BSI
Centre Metropol.
Axe Nord-Sud
Pentagone Nord
Steenweg
Pentagone Sud
BSI
AWB
Bral
... ?
... ?
Shared Space, Shared Mobility
50.000€ BXL MOB
VGC
BSI
AGE
Bral
AWB
Groenblauw netw.
Fontainas
Bloemenhof
Sint-Jans-B
... ?
... ?
workshop 1
workshop 2
interventie
50.000€ VGC
250.000€
Partnerprojecten
AWB
Bral
Air For Schools
CQ Marollen
...
...
...
...
Valorisatie van kennis
PENT. SUD.
CENTR. METR. 1
CENTR. METR. 2
Brochure AWB
Output VGC
Publicatie BSI
You Are Here 2020


workshop 1
workshop 2
interventie
50.000€ VGC
250.000€
Jan-Mar
2020
Mar - ...
2020

LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DU PROJET D'ESPACE PUBLIC

Eventualité de mise en place des ateliers de médiation

Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Présence d'un acteur initiateur (peut être l'acteur médiateur) - Présence d'un projet ou d'une idée de projet initiale.	- Volonté des acteurs

Passage à l'acte : les ateliers tramway

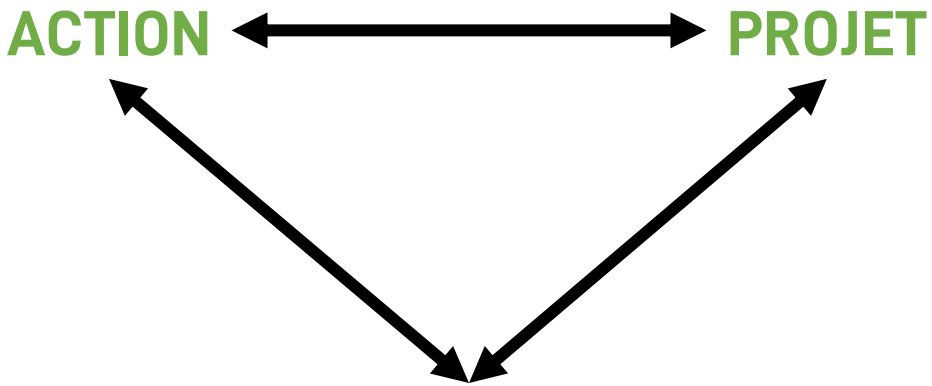
Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Engagement des acteurs dans le processus - Décision politique favorable aux ateliers	- Adhésion des acteurs au processus - Présence d'un acteur médiateur - Disponibilité des moyens humains et matériels - Diversité des acteurs et implication du plus grand nombre

Achèvement du processus : Début de la mise en oeuvre du projet d'espace public

Conditions suffisantes	*Conditions nécessaires*
- Aboutissement de l'élaboration d'un projet commun - Adhésion aux projet des acteurs concernés par la réalisation - Absence de blocages institutionnels et politiques	- Réussite du processus de médiation - Règlement des problèmes éventuels liés au foncier

Enseignement - Recherche – Projet - Action

Concrétiser les projets
Mise en situation
Test des solutions | Expérimentation
Evaluation
Optimisation



Vérifier les hypothèses
Confronter la connaissance au terrain
Faire émerger de nouvelles questions
Produire de la connaissance pratique

Production des connaissances sociales et spatiales
Identifier les enjeux et défis territorialisées
Définir des objectifs à long terme
Emettre des hypothèses pour la transition
Définir la **programmation de projet et les cahiers des charges**

Les conditions organisationnelles du récit médiateur algérois du XXIe siècle

L'acteur médiateur

Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO)

Groupement associatif

Chercheur médiateur

↓

Laboratoire de recherche action

Merci

Aniss M. Mezoued

01.12.2019 | EPAU