

## LA 3EME DIMENSION : SOLUTION ECOLOGIQUE DU QL TROP ETROIT

Nous avons rencontré Hugues Duchâteau, ad dél de Stratec, bureau d'étude

**H. Duchâteau** Le Quartier Léopold est un lieu stratégique en termes de mobilité, non seulement parce qu'il est le principal quartier d'affaires de la ville mais aussi parce qu'il est traversé par plusieurs des grandes infrastructures de transport qui assurent l'accessibilité de la ville aux échelles nationale et régionale : la ligne de chemin de fer Luxembourg – Namur-Bruxelles qui traverse le quartier du nord au sud , les deux lignes de métro de la ville, lesquelles attirent à elles seules la moitié des utilisateurs des transports publics urbains et qui , l'une borde le quartier européen sur la petite ceinture, l'autre le traverse de part en part. Du point de vue de la circulation automobile, c'est une voie d'entrée et de sortie principale de Bruxelles : 75% du trafic automobile qui entre dans le quartier par un côté en ressort par l'autre. Seul 25% y reste.

En train, en métro, en voiture le Quartier Européen est une zone de passage obligé mais ce n'est pas pour autant le centre de la toile radio-concentrique qui constitue le réseau. Actuellement, la plaque tournante du réseau se trouve plutôt à la Gare centrale ou au carrefour Art/Loi .

Notre diagnostic relève également que le QE est devenu le point central de la ville quant à la densité de l'occupation du sol . Le centre de gravité de l'activité urbaine, anciennement autour de la gare centrale s'est déplacé vers le rond-point Schuman et se trouve maintenant dans le Quartier Européen, où il est excentré vers l'est par rapport à la toile du réseau. . Pour les déplacements orientés selon un axe est-ouest cela ne pose pas de problème. Mais pour beaucoup d'autres, le passage par un point de bifurcation ou de correspondance plus central s'impose. En particulier, pour les déplacements venus du nord ou du sud de la ville

### UN QUARTIER TROP ETROIT

La taille de la zone urbaine de Bruxelles a beaucoup crû au cours des 40 dernières années, Aujourd'hui elles s'étend jusqu'à 30 ou 40 km du centre et compte environ 3 000 000 habitants et le Quartier Européen, son principal centre d'affaire, est fortement mis sous pression.

Le principal problème de ce quartier réside dans l'étroitesse de ses espaces publics: la rue de la Loi (45 m), la rue Belliard (48m) sont trop étroites , le rond-point Schuman est trop étriqué, au regard des volumes de trafic automobile qu'on y fait passer. La question qui se pose est de savoir si on peut le restructurer afin d'y accueillir de nouveaux accroissements d'emploi, d'habitat et de fonctions de service tout en maintenant la qualité de son accessibilité ou si il faut plutôt chercher dès à présent de nouveaux pôles urbains encore plus éloignés du centre

### ***BAT Que pensez vous du site Josaphat ?***

**H. Duchâteau** C'est probablement à la fois trop petit et trop excentré. Assurer une accessibilité suffisante en transport public de ce site risque d'être très coûteux. C'est comme pour d'autres sites de la deuxième couronne, comme par exemple le site de Beaulieu où se trouvent plusieurs bâtiments occupés par la commission européenne. Malgré que ce dernier soit desservi par le métro la ligne de chemin de fer L26, l'utilisation des transports publics par les employés de la Commission est beaucoup plus faible que ce qu'on observe dans ses bâtiments situés près du rond-point Schuman: environ 35 % à Beaulieu contre près de 70 % au rond-point Schuman.

Or, on va être obligé de penser l'aménagement de la ville selon les critères du développement durable. Selon les experts du GIEC<sup>1</sup>, la lutte contre l'étalement urbain, la recherche de plus fortes densités d'occupation du sol et de la mixité fonctionnelle sont des composantes essentielles des stratégies de développement durable. La bonne localisation des activités est essentielle pour le développement durable et le contrôle de l'utilisation de la voiture. Lutter contre le réchauffement climatique passe par la révision des options de l'aménagement du territoire : faire en sorte qu'on réduise les besoins de mobilité en terme des distances et surtout qu'on structure et qu'on massifie la demande des déplacements afin de favoriser les transports en commun.

Dans cette perspective il faut rechercher les possibilités de densification du Quartier Européen avant de se résoudre à la création de nouveaux pôles en deuxième couronne. Vu les contraintes imposées par le parcellaire et par l'étroitesse des espaces publics, c'est dans la troisième dimension de l'espace qu'on trouvera probablement les solutions techniques nécessaires pour mettre en œuvre un accroissement substantiel des densités tout en améliorant les qualités fonctionnelles, sociales et environnementales des espaces publics.

### ***BAT La hauteur ?***

**H. Duchâteau** La hauteur ou la profondeur, parce que les gabarits dans le plan sont beaucoup trop étriqués.

Dans le Quartier Européen, les études ont montré que les capacités d'accès en transport public en site propre intégral (métro et chemin de fer) pourraient être plus que doublées par rapport à ce qu'elles sont aujourd'hui. Comme, à brève échéance, les conditions de la mobilité automobile deviendront probablement de plus en plus dissuasives, une bonne part de cet accroissement de capacité sera "consommée" par les automobilistes convertis au transport public. Mais les réserves de capacité resteront fortes et on pourra aussi augmenter sensiblement les densités tout en diminuant le trafic automobile.

La rue de la Loi, la rue Belliard et le rond-point Schuman sont ressentis comme des horreurs urbanistiques parce que la place qui y est laissée à la voiture est disproportionnée.

Les études du SD, ont recherché des solutions consistant à regagner de l'espace au niveau du sol en enterrant la circulation de transit dans des tunnels. De cette manière, on pourrait, par exemple, réduire à deux voies la rue de la Loi, y élargir les trottoirs et y créer un ou deux alignements d'arbres

### ***BAT Il n'y a pas d'autres solutions?***

**H. Duchâteau** On peut prendre des mesures de limitation d'utilisation de la voiture dans Bruxelles. Ce ne sont pas les navetteurs qui les plus gros utilisateurs de voiture dans Bruxelles mais les bruxellois eux-mêmes. C'est d'ailleurs ce qui rend les choses compliquées. Les navetteurs, sont dissuadés par la longueur des files qui s'installent aux portes de la ville aux heures de pointe du matin. De plus leurs trajets sont relativement longs et le coût du carburant est alors dissuasif lui aussi. C'est pourquoi le taux d'utilisation des transports publics par les navetteurs est élevé. Par contre, pour les habitants de la ville, les conditions d'utilisation de la voiture sont moins dissuasives. Pour des raisons évidentes, la gestion du trafic est telle que la congestion en ville est relativement moindre que sur les autoroutes d'accès et, comme les distances à parcourir sont faibles, le coût des carburants n'est pas aussi dissuasif que pour les navetteurs. C'est pour ces raisons que dissuader les Bruxellois de recourir à la voiture pour leurs déplacements en ville est difficile.

---

<sup>1</sup> Groupe

## **LA COMPETITION DES FONCTIONS « HABITAT » ET « EMPLOI »**

**H. Duchâteau** L'habitat est chassé par l'emploi parce que les avantages de l'accessibilité sont en général payés plus chers par les activités économiques que par l'habitat et donc cela devient hors de prix d'habiter en ville.

Le défi de schéma directeur, c'est de faire en sorte que le développement de l'emploi dû à la qualité de l'accessibilité ne chasse plus l'habitat.

On en revient à la troisième dimension ! Utilisons la hauteur comme à New York !

**BAT** *Les prix de revient au m2 ne sont pas les mêmes pour le bureau et le logement ! A moins de construire du haut de gamme ?*

**H. Duchâteau** A New York, à côté de zones à forte mixité verticale (chères !) , il existe des zones monofonctionnelles, avec du logement de basse densité relativement bon marché, , comme on en trouve rue de Toulouse, rue de Pascale ou dans les rues perpendiculaires à l'avenue de Cortenbergh. Il n'est pas question de raser tous les bâtiments pour arriver aux objectifs de mixité et de densité. L'espace pourrait devenir disponible petit à petit lorsque les immeubles de bureaux des années soixante finiront par être démolis...

**BAT** *Pourtant le SD privilégie le maintien de ces immeubles.*

**H. Duchâteau** Je ne fais pas de la prescription, je fais une prévision.

La durée de vie de ces bâtiments n'est pas très longue car les techniques changent, la manière de travailler et la manière d'occuper les bureaux évolue également.

Les coûts d'entretien sont un problème majeur et les prescriptions en matière environnementales seront de plus en plus sévères et obligeront à la reconstruction de bon nombre de bâtiments qu'il serait beaucoup trop coûteux d'adapter!

**BAT** *La densité serait donc écologique ?*

**H. Duchâteau** Sans aucun doute.. Le dernier rapport du GIEC, comme le rapport Stern et les documents du "Grenelle de l'environnement" l'ont bien mis en évidence. La densité permet de réduire la production de gaz à effets de serre. C'est pourquoi la mairie de Paris a mis à son programme la densification du tissu urbain intra muros en ce compris la construction de nouveaux immeubles tours.

Il y a d'ailleurs un regain d'intérêt de la part du marché pour les immeubles élevés en centre - ville qui va à l'encontre de la tendance récente à l'étalement urbain. C'est évidemment positif parce que l'étalement urbain est incompatible avec le transport public (trop coûteux ) et induit fatalement des taux d'utilisation de la voiture très élevés, jusqu'à 90 % dans la plupart des zones de bureaux de la périphérie.

Notez que la densification peut se faire tout en réduisant l'emprise au sol des bâtiments afin de créer plus d'espaces publics. Cela permet aussi d'améliorer l'ensoleillement.