

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR* L'ARCHITECTURE [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

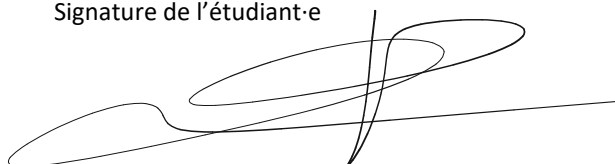
Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	☒	☐
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;	☐	☒
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;	☐	☒
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;	☐	☒
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	☒	☐

Fait à *Grez-Doiceau*

Le *01/06/2026*

Signature de l'étudiant-e



Du Boulevard à la séquence urbaine écologique
Revalorisation d'un paysage hydraulique

· Bastien COLEMBIE ·

Du Boulevard à la séquence urbaine écologique

Revalorisation d'un paysage hydraulique

Travail de fin d'étude de
Bastien COLEMBIE

Promoteurs
Chiara CAVALLIERI
Pietro MANARESI

Co-promoteur
Andréa ANSELMO

Université Catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme
(Site de Bruxelles)



Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mes enseignants, Chiara Cavalieri et Pietro Manaresi, pour leur accompagnement, leur disponibilité et leurs conseils tout au long de ce travail.

Je remercie également chaleureusement mon co-promoteur, Andréa Anselmo, pour ses précieux conseils, le temps qu'il m'a consacré ainsi que pour le partage de ses connaissances qui ont largement contribué à enrichir cette réflexion.

Je souhaite aussi adresser mes remerciements à Basil Descheemaeker, Pierre Burquel et Beatrice Lampariello, dont les enseignements ont participé au développement de ce travail. Je tiens particulièrement à remercier Beatrice Lampariello pour son cours d'histoire de l'architecture qui a nourri ma curiosité et alimenté de nombreuses réflexions tout au long de ce projet.

Enfin, je tiens à remercier Héloïse Indriets pour ses conseils, son soutien et sa présence tout au long de cette aventure. Sa patience, son écoute et ses encouragements ont compté plus que tout.

Je remercie également ma maman pour le temps qu'elle a consacré à la relecture attentive de ce travail.

Du Boulevard à la séquence urbaine écologique

Au cœur de Bruxelles, entre Hermann Debroux et la chaussée de Tervuren, la circulation s'est intensifiée au fil des décennies, portée tant par l'autoroute à l'entrée de la ville que par le maillage croissant des transports en commun. Les enjeux environnementaux contemporains ont imposé aux architectes, urbanistes et ingénieurs de repenser radicalement cet axe en un vaste contexte vert et piéton qui s'étendra, par la suite, sur tout le périmètre routier de la ville.

Comme chaque matin, je traverse à vélo ce corridor vert qui relie Auderghem à Woluwe-Saint-Pierre pour aller à mon travail. Il est 8h30 et la lumière filtre à travers le feuillage des arbres, les oiseaux ont retrouvé leur place et les enfants marchent tranquillement vers l'école par des chemins sécurisés. Autrefois, cet axe était une chaussée urbaine bruyante, polluante et infranchissable. Aujourd'hui, c'est un véritable paysage habité, une artère verte où circulent piétons, trams et cyclistes dans une ambiance apaisée.

En longeant les anciens chemins routiers réhabilités en belvédères, en espaces sportifs ou en serres urbaines, je me souviens des images d'archives montrant la congestion automobile d'autrefois. On croyait que c'était irréversible. Mon arrière grand-père n'arrive toujours pas à me croire quand je lui explique au téléphone qu'ils ont exploité l'ancien parking du Carrefour pour y mettre des serres et des terres cultivables comme à son époque. "Un potager là où on faisait nos courses en voiture?" me répète mon grand-père. Pourtant, il y trouve les mêmes odeurs de terre que dans son village d'enfance. Il me disait qu'il avait justement quitté la ville pour retrouver cette nature oubliée.

Mais voilà 2050 et la ville a décidé de renouer un lien entre les deux côtés de cet axe routier en travaillant l'espace par le biais de l'eau et de la nature, en reconnectant les quartiers et en inventant de nouveaux usages comme des jardins partagés, des micro-bibliothèques, des ateliers ouverts dans l'ancienne petite pompe à essence... Autant d'initiatives qui ont redonné un souffle au quartier. Aujourd'hui, ce couloir d'eau paysager est plus qu'un passage, c'est un lieu de vie, de culture et de respiration pour tous.

Ce week-end, nous irons pique-niquer sur les anciennes voies ferrées transformées en prairie fleurie, avant d'assister à un concert dans l'amphithéâtre en plein air. Ici, la ville a réappris à vivre avec son territoire qui était autrefois fragmenté par l'asphalte - elle s'est rassemblée autour de la vie.

Revalorisation d'un paysage hydraulique

TABLE

Introduction

<i>Perspectives et intentions de projet</i>	14
---	----

I. Ambitions territoriales :

<i>1. De l'infrastructure à la structure des espaces ouverts</i>	19
<i>2. La ville de demain : vers un espace habité et désiré</i>	22

II. De l'axe patrimonial à la structure paysagère

<i>1. Entre voies génériques et spécifiques</i>	27
<i>2. Typologies des axes patrimoniaux</i>	28
<i>3. Héritages et modèles de la voie plantée</i>	29
<i>4. Les Boulevards Bruxellois : genèse et transformations</i>	30
<i>5. Mutation de la voie urbaine contemporaine</i>	33

III. Réinventer la voie urbaine

<i>1. Visions utopiques et prospectives</i>	38
<i>2. Repenser les infrastructures contemporaines</i>	42

IV. La Boulevard du Souverain :

Une structure en trois séquences monumentales

<i>1. Genèse et structure du Boulevard du Souverain</i>	<i>49</i>
<i>2. Monuments urbains</i>	<i>53</i>
<i>3. Monument paysagers</i>	<i>57</i>
<i>4. Monuments hydrauliques</i>	<i>61</i>
<i>5. Vers une revalorisation du Boulevard</i>	<i>64</i>

V. Réappropriation du paysage :

De l'entrée de ville à l'Avenue de Tervuren

<i>1. Une infrastructure fragmentée devenue territoire de projet</i>	<i>68</i>
<i>2. Réouvrir le paysage de la Woluwe</i>	<i>74</i>
<i>3. Le rond-point du Souverain : point de convergence des trois monuments</i>	<i>78</i>

Conclusion

<i>Vers une infrastructure habitée</i>	<i>85</i>
--	-----------

Bibliographie

<i>Théories</i>	<i>90</i>
<i>Applications</i>	<i>91</i>
<i>Iconographies</i>	<i>92</i>

Introduction

Perspectives et intentions de projet

Dans le cadre de ce travail de fin d'études, l'objectif est de requalifier les infrastructures linéaires patrimoniales, en prenant comme cas d'étude le Boulevard du Souverain à Bruxelles. Cette démarche, issue notamment de la lecture d'une étude réalisée par BUUR¹ sur les liens manquants à travers la capitale, ne relève pas seulement d'un geste d'aménagement mais d'un véritable changement de paradigme dans la manière de concevoir, de produire et d'habiter la ville.

Cette initiative reflète une dynamique où les logiques de flux et de performances cèdent progressivement leur place à des logiques de relation, de porosité et de résilience.

En intégrant l'eau et la nature comme matrices de projet plutôt que comme simples décors urbains, les transformations engagées déplacent la ville fonctionnelle vers une ville écosystémique, où les continuités écologiques, les mobilités douces et les usages partagés participent à un même récit urbain. Le territoire n'est plus pensé comme un support neutre d'infrastructure mais comme un espace habité, vivant, social et symbolique.

Dans cette perspective, il ne s'agit pas uniquement d'une reconnexion au sens purement physique du terme mais d'une véritable recomposition

territoriale, capable de donner cohérence à un tissu urbain fragmenté et d'ouvrir une réflexion sur les espaces ouverts, les transitions, les usages hybrides et les nouveaux communs urbains. Repenser un axe routier comme une séquence urbaine écologique, en mettant en avant les monuments qui le longent, permet d'affirmer que la forme urbaine ne se limite pas à l'objet voirie : elle relève d'un système de relations entre temporalités, espèces, milieux et récits.

La vision développée à cette échelle locale permet également d'interroger la fabrique métropolitaine dans son ensemble. Il devient pertinent de travailler autant sur les vecteurs de lien que sur les coupures, afin de renforcer la cohérence territoriale entre les deux rives.

Quelles urbanités voulons-nous produire à une époque d'urgence climatique ? Et jusqu'où sommes-nous prêts à aller pour que la ville redevienne un espace habitable pour toutes les formes de vie ?

En déconstruisant les logiques héritées des grands axes routiers, il devient possible de réapprendre la ville.

Ainsi, une question guide ce travail :

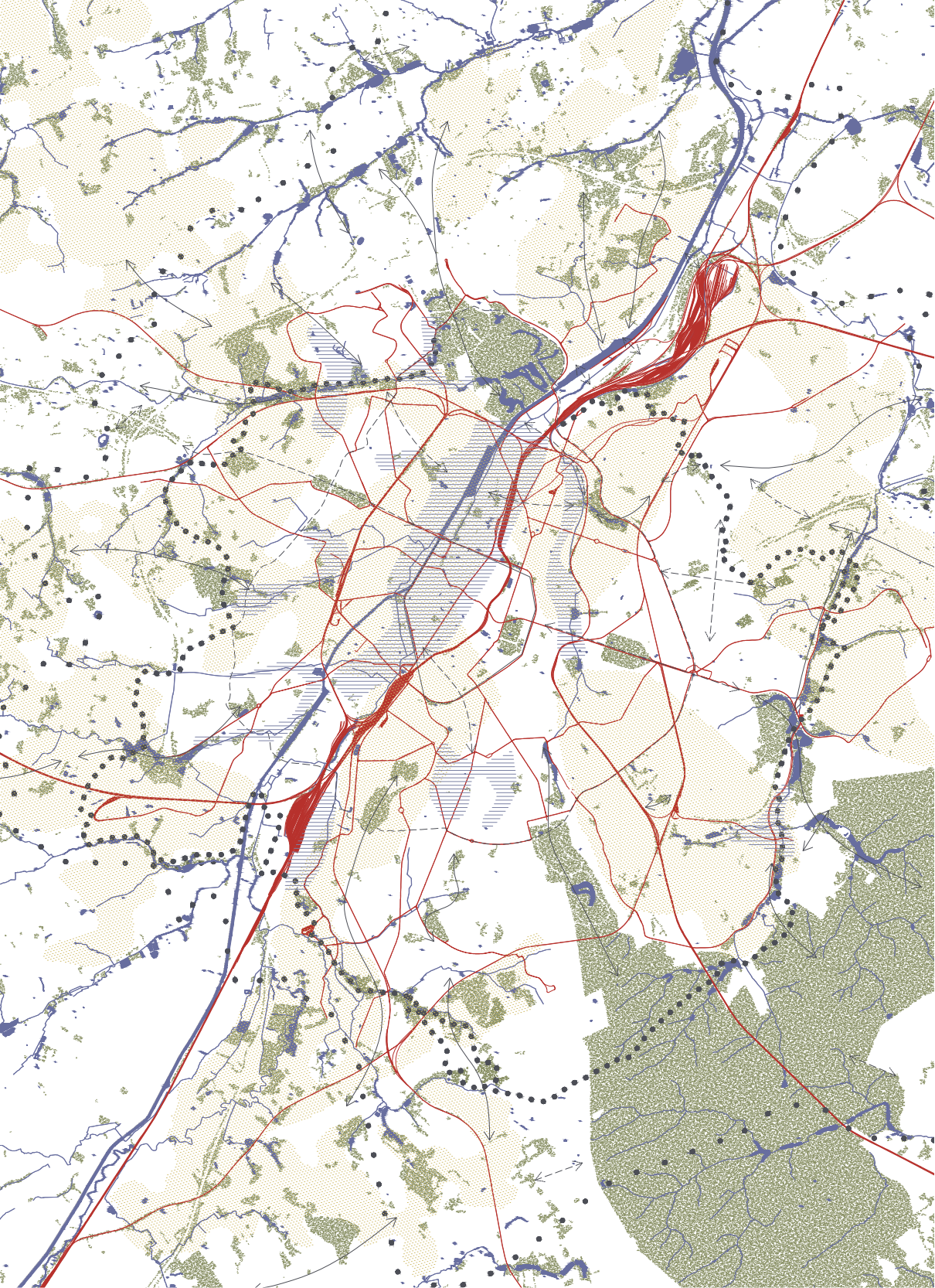
Comment le Boulevard du Souverain peut-il devenir une structure paysagère monumentale capable de reconnecter les usages urbains, le vivant et l'eau ?

¹ BUUR., (2022) "Réseau d'espaces ouverts - dans et autour de Bruxelles".

Pour répondre à cette question, la démarche se construit progressivement, depuis la lecture territoriale jusqu'au projet. Elle interroge d'abord les ambitions contemporaines liées aux espaces ouverts et aux continuités écologiques, avant de revenir sur l'histoire des grandes voies urbaines et sur la notion de voie spécifique. À travers les visions utopiques et prospectives de la voirie, elle questionne ensuite le devenir des infrastructures contemporaines.

Cette réflexion est ensuite appliquée au Boulevard du Souverain, dont les monuments urbains, paysagers et hydrauliques révèlent les fragilités mais aussi les potentiels du territoire. Le projet propose finalement de transformer cette infrastructure fragmentée en un paysage habité, capable de reconnecter l'eau, le vivant et les usages urbains.

I. Ambitions territoriales



Canal
Cours d'eau (ouverts et couverts)
Tracés ferroviaire (structures artificielles)

↔ Adaptation climatique - Connexion à renforcer
↔ Adaptation climatique - Liens manquants

Zones vertes
Zones critiques pour l'écosystème hydraulique
Chambres agricoles possible

Pentagone
Moyenne ceinture
Promenade verte
Ceinture verte

0 1000 m 5000 m

1. De l'infrastructure à la structure des espaces ouverts

À Bruxelles, il existe une véritable ambition de réintroduire le vivant dans une ville largement façonnée par les infrastructures, la minéralisation et la logique automobile. La nature en ville ne relève plus uniquement de l'esthétique ou du symbole. Elle constitue désormais une réponse à l'urgence climatique, mais aussi à une demande sociétale de qualité de vie urbaine.

Longtemps considérés comme de simples réserves foncières ou espaces techniques, les espaces ouverts deviennent progressivement des supports capables de reconnecter la ville à son territoire. Ils ne sont plus perçus comme des éléments dissociés, mais comme les fragments potentiels d'un système continu permettant de recréer du lien avec le vivant

À Bruxelles, plusieurs recherches territoriales ont mis en évidence cette possibilité de recomposition d'un réseau d'espaces ouverts à l'échelle métropolitaine. Dans cette dynamique, le bureau BUUR a mené plusieurs études visant à repenser les espaces urbains à travers des stratégies plus durables. À partir de ces travaux, une cartographie territoriale a été réalisée, constituant une première lecture des structures paysagères.

fig.1 - Cartographie des connexions à renforcer et des liens manquants depuis la Région Flamande jusqu'au centre de la Région Bruxelloise, AUTEUR, 2026

Cette lecture cartographique (fig.1) révèle quatre grandes structures concentriques : le Pentagone, la moyenne ceinture, la promenade verte et la ceinture verte flamande. Reliées par des corridors transversaux, elles forment une armature paysagère capable de reconnecter le centre-ville aux grands paysages périphériques.

La notion d'espace ouvert ne se limite plus aux seuls parcs ou espaces naturels. Elle inclut également des lieux souvent négligés : abords d'infrastructures, espaces de loisirs, accotement ferroviaires, jardins privés, vallées urbanisées, les cours d'eau ou grandes voiries. Autant de lieux rarement perçus comme habitables, mais concrètement porteurs d'un réel potentiel. Ces espaces fragmentés constituent pourtant un potentiel majeur de continuités écologiques sociales et paysagères.

Ce réseau d'espaces ouverts se repose sur l'identification de liens manquants et de connexions à renforcer, tant à l'intérieur de Bruxelles qu'à l'échelle métropolitaine (fig.1). Ces axes ne suivent pas nécessairement les voiries existantes : ils dessinent de nouveaux vecteurs là où les continuités écologiques et sociales font aujourd'hui défaut. L'ensemble compose une structure à la fois radiale et concentrique, qui permet de relier la ville à son paysage, tout en contribuant à réduire la dépendance au trafic automobile.

L'approche consiste à respecter les limites du système sol-eau dans les zones urbaines et périurbaines. Il ne s'agit pas d'un simple principe

théorique mais d'une condition essentielle pour préserver un cadre de vie sain pour les habitants capable de s'adapter aux changements climatiques à venir. Cela est d'autant plus crucial face à l'augmentation des vagues de chaleur, des sécheresses et des inondations que nous observons aujourd'hui.

Souvent négligé, le sol constitue pourtant le support fondamental des équilibres écologiques urbains. En ville, il est largement compacté et imperméabilisé, au point de devenir un composé de matériaux artificiels. Un sol dégradé ne peut plus remplir ses fonctions écologiques ni soutenir durablement le végétal.

Certaines zones (fig.1) mettent en évidence les parties critiques du système hydraulique sur lesquelles il est nécessaire d'intervenir en priorité. La gestion de l'eau, fortement impactée par la minéralisation des sols et le système d'égouts existant.

Tandis que d'autres (fig.1) présentent un potentiel réel pour développer l'agriculture à l'échelle du paysage métropolitain. L'agriculture et l'écologie ne doivent pas être considérées comme deux objectifs opposés mais comme des éléments complémentaires. Cette approche permet notamment de renforcer la production alimentaire locale étant donné que seulement 5% de la consommation Bruxelloise est produite à Bruxelles.¹

Plusieurs principes d'intervention se dégagent : le renforcement des espaces verts publics, alors qu'il manque aujourd'hui 3.080 hectares de parcs et 10.525 hectares de forêt pour les habitants de Bruxelles et de sa périphérie.² L'amélioration des connexions écologiques entre ces espaces, le développement du réseau bleu par la réouverture des cours d'eau, la déminéralisation et la végétalisation des rues et des places, ainsi que l'intégration paysagère des infrastructures de mobilité. Il convient également de souligner l'importance des espaces extérieurs des bâtiments publics, des jardins privés, des espaces d'entreprises et des terres agricoles dans la construction d'un réseau écologique cohérent à l'échelle métropolitaine.

La région Bruxelloise apparaît ainsi comme un territoire traversé par des défis qui dépassent largement ses frontières administratives. Les modes de vie, de mobilités et d'usages ne s'y conforment pas. Tout comme les dynamiques paysagères : gestion de l'eau, continuités écologiques, production alimentaire et énergétiques, ignorent elles-aussi ces limites administratives. La liaison des espaces ouverts entre rarement en adéquation avec les découpages administratifs qui génèrent souvent des désaccords infondés quand il faut réparer un territoire pourtant commun.

C'est dans ce contexte que s'inscrit l'étude *Metropolitan Landscapes*³,

¹ Réseau d'espaces ouverts dans et autour de Bruxelles, *Open-Brussels*, p.9.

² Réseau d'espaces ouverts dans et autour de Bruxelles, *Open-Brussels*, p.10.

³ Bas Smets., (2016) "metropolitan landscapes",

qui explore la recherche par le projet à travers l'évolution des notions de paysage et d'espaces ouverts dans la métropole Bruxelloise. Portée par un consortium d'acteurs publics, cette démarche ne vise pas à produire des projets réalisables dans l'immédiat mais à pouvoir nourrir en amont la réflexion des politiques publiques, en ouvrant des pistes, en confrontant des visions et en révélant des tensions et des opportunités.

Les différentes équipes engagées interrogent chacune, à leur manière, les différentes relations entre ville, paysage et infrastructure. Certaines explorent la piste de la gestion de l'eau en amont de la ville, d'autres questionnent les liens entre écologie et production énergétique, ou encore la manière de redonner une valeur d'usage aux espaces ouverts. D'autres enfin envisagent les infrastructures comme supports capables de venir paysager, en activant des territoires délaissés et en renforçant leur rôle social.

Ces recherches révèlent surtout une limite : malgré les ambitions écologiques affichées, les infrastructures restent encore pensées comme des objets techniques plutôt que comme des véritables supports de paysage.

La recherche par le projet n'apporte pas de réponses définitives dans le cadre de ce travail ; elle permet, avant tout, d'agir comme un outil pour structurer un débat, rendre visible les enjeux du territoire, analyser les situations et ouvrir des perspectives. L'ambition est d'interpeller, déplacer les regards et

alimenter une réflexion collective sur l'avenir du territoire.

2. La ville de demain : vers un espace habité et désiré

Il s'agit ici de créer un continuum d'espaces plus naturels où s'entrelacent l'eau, le végétal et le paysage urbain. Ce n'est pas un retour en arrière, mais une réappropriation de la ville et de ses voies. Aujourd'hui le gris domine: béton, asphalte, goudron, briques délavées,... Le fonctionnel prend le dessus et les espaces extérieurs deviennent des lieux sans contraste, où le dehors ne stimule plus l'échange.

La vision d'une ville-paysage¹ se conçoit comme une composition harmonieuse et résiliente, où les éléments existants et les nouvelles interventions coexistent. Chaque projet s'intègre dans un ensemble plutôt que d'être une simple assertion isolée ou purement esthétique.

La ville de demain ne doit plus être seulement un espace habité par nécessité, mais un lieu où l'on a envie de vivre. Comment arriver à le faire ? L'enjeu dépasse la seule production de logements et de voiries: il s'agit de créer des espaces inclusifs, accessibles et durables, tout en réhabilitant les structures existantes.

Selon Volkwein² (cité dans *Le quartier du futur*, 2025), les défis urbains contemporains se concentrent autour de trois enjeux majeurs : la

transition énergétique et la réduction des émissions carbone, l'adaptation au changement climatique et les transformations démographiques. Ces crises remettent en question nos modèles de mobilité, notre gestion des ressources, la qualité de vie en ville et la viabilité même des espaces urbains.

Face à ces enjeux, les villes doivent repenser leur développement pour réduire leur empreinte écologique. Leur défi est double : répondre aux besoins des populations tout en préservant les ressources et en s'adaptant aux effets du changement climatique. L'eau et le végétal occupent une place stratégique: ils rafraîchissent les milieux urbains, favorisent la biodiversité et améliorent le bien-être des habitants.

L'urbanisation de demain devra concilier innovation architecturale et respect des écosystèmes. L'eau devient une ressource à mutualiser: les eaux grises ou certaines eaux non conventionnelles pourraient être stockées et réutilisées, après filtration, pour irriguer les espaces végétalisés plutôt que d'être rejetées dans les réseaux d'assainissement. L'enjeu est de rétablir des cycles aujourd'hui interrompus.

L'eau s'impose comme un pilier de la ville verte. Elle doit retrouver une place centrale dans les stratégies urbaines, aux côtés de la végétation. Cela passe par des actions concrètes: désimperméabiliser les sols, restaurer les cours d'eau enfouis sous les villes et réintégrer l'eau comme acteur clé du paysage urbain.

¹ Merci Raymond., (2025) *"Le quartier du futur"*, Italie: Editions Delachaux et Niestlé

² Magali Volkwein, urbaniste et architecte chez Devillers & Associés

Le projet urbain doit dépasser la logique technique pour intégrer une dimension sensible. L'eau ne se contente pas d'organiser l'espace : elle le rend vivant, habitable et cohérent. Elle tisse un lien entre les éléments du paysage, renforce la présence du végétal et donne un sens aux usages urbains.

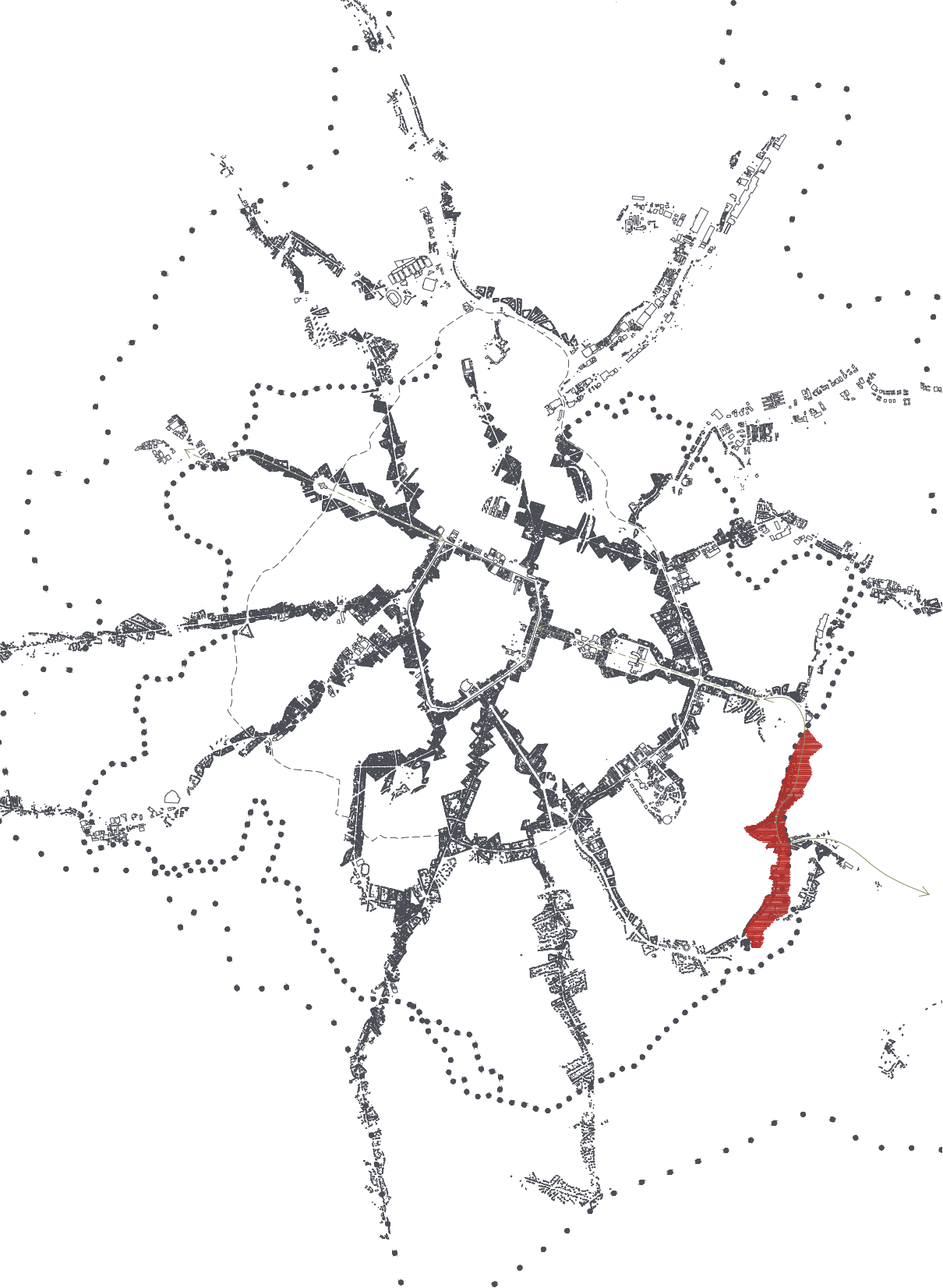
L'ambition est détendre les espaces végétalisés sous toutes leurs formes : parcs, corridors paysagers, jardins verticaux, trottoirs plantés ou encore espaces délaissés - en interaction avec l'eau et conçu pour être vécu par les habitants.

La ville évolue constamment, bien que ces transformations soient souvent progressives et discrètes, les possibilités de réinvention sont vastes. Elles supposent aussi une démarche créative : réintroduire le végétal là où il a disparu ou a été trop contrôlé.

Selon Desvigne³ (cité dans *Le quartier du futur*, 2025) les expériences de terrain révèlent des approches contrastées : notamment aux Etats-Unis, la végétation urbaine s'intègre souvent de manière plus libre et organique dans le bâti. Tandis qu'en Europe, où elle a longtemps été maîtrisée, les pratiques évoluent vers des formes plus diversifiées et stratifiées, ouvrant la voie à de nouvelles possibilités.

³ *Michel Desvigne, architecte paysagiste qui travaille sur de vastes projets intégrant le végétal comme élément structurant.*

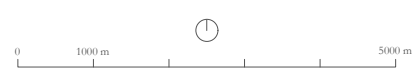
II. De l'axe patrimonial à la structure paysagère



— Front Bâti des voies spécifiques - patrimoniales

- ↔ Connexion à renforcer - Intention écologique initiale
- ↔ Liens manquants - Intention écologique initiale

 Zone de travail - Le Boulevard du Souverain



2. Typologies des axes patrimoniaux

Parmi les axes patrimoniaux assurant des liaisons transversales, deux typologies principales structurent le territoire: *l'avenue* et *le boulevard*.

L'avenue se caractérise par un effet d'entonnoir et par une forte homogénéité paysagère. Leurs alignements d'arbres plantés y limitent les vues latérales et contraignent le regard à se fixer au bout de la perspective de la voie.

Le boulevard, quant à lui, se développe au milieu du XVIII^e siècle avec l'intention d'intégrer du végétal en lieu et place des anciennes fortifications. Il est pensé à l'origine comme un espace de promenade avant d'être utilisé comme une voie de communication et de circulation. Il se structure par des alignements plantés qui séparent la circulation automobile et "les gens de pieds"¹, tout offrant un espace propice à la flânerie.



fig.5 - Le boulevard des Capucines et la Rue Basse-du-Rempart, A. Pau de Saint-Martin, 1818.



fig.6 - Allée Verte, promenade de prédilection des Bruxellois. Lithographie de Stroobant vers 1840.



fig.7 - L'avenue de l'impératrice (actuelle avenue Foch): une voie dans jardin linéaire reliant un bois et une promenade plantée, A. Alphonse, 1867.

¹ Evoquer les piétons sous une seconde forme, "L'architecture de la voie", (Eric Alonzo, p129, 2018)

3. Héritages et modèles de la voie plantée

Le modèle du *parkways* prolonge ces principes sous forme de jardin linéaire. Il diffuse en ville les qualités du parc public à travers des voies paysagères dédiées à la promenade de loisir, structurées par des alignements plantés parallèles. Il fonctionne comme un système de parcs suburbains connectés. Cette conception de la voie trouve également ses racines dans l'art des jardins, notamment chez André Le Nôtre, qui développe une composition fondée sur l'enchaînement de séquences et la mise en scène du paysage. Cette approche s'inscrit dans une filiation plus ancienne, héritée des infrastructures romaines où routes et dispositifs hydrauliques étaient étroitement associés.

La voie dépasse ainsi sa fonction utilitaire pour devenir un espace de représentation, fondé sur la monumentalité et la justesse des proportions. Son emprise se définit autant par ses alignements que par ses dispositifs latéraux.

Cette réflexion se prolonge avec F. Law Olmsted¹, qui intègre la nature au sein des voies en articulant espaces publics et espaces privés. Il propose l'introduction de jardin en façade permettant d'apporter la perception du végétal, la lumière et un recul aux habitations. Il s'oppose au front bâti continu au profit d'une urbanisation

plus ouverte, composée de pavillons entourés de jardins.



fig.8 - Les deux parkways au départ de Prospect Park avec une nouvelle piste cyclable, photographie d'Ocean Parkway, 1894.



fig.9 - L'allée comme promenade et perspective: le jardin des Tuileries après sa transformation par Le Nôtre, I. Sylvestre, 1660.

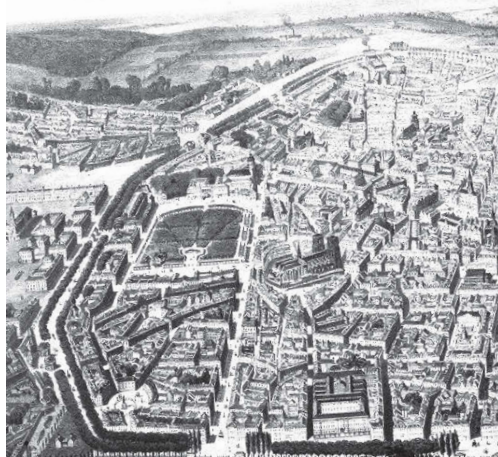
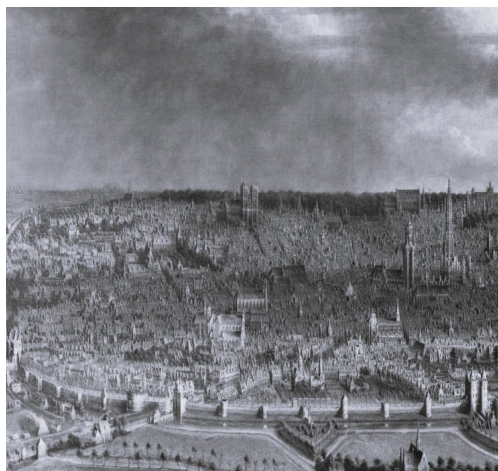
¹ Law Olmsted F. dans "L'architecture de la voie", Eric Alonzo (2018)

4. Les Boulevards Bruxellois : genèse et transformations

En prenant le Boulevard du Souverain comme cas d'étude, une mise en contexte des boulevards bruxellois permet de comprendre leur introduction et leur inscription dans le paysage qui ont souvent recouvert ou ignoré les systèmes hydrauliques.

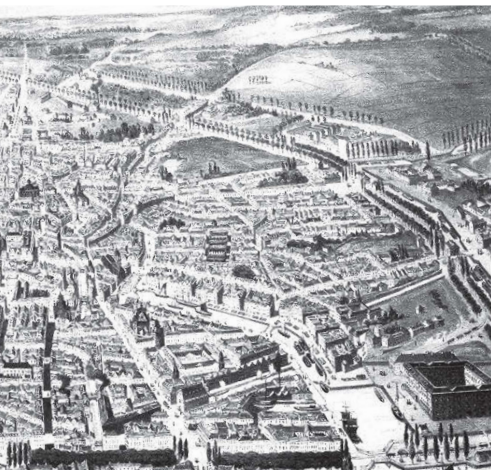
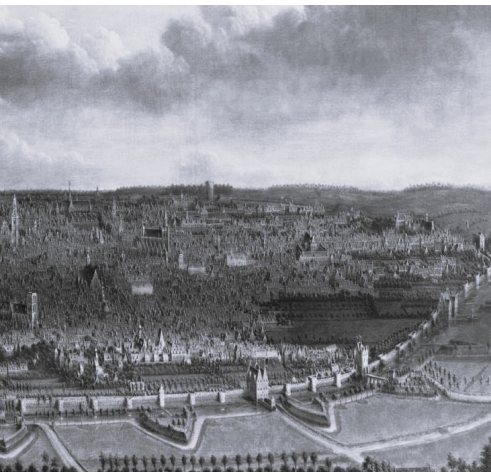
En 1818, la régence de la Bruxelles organise un concours visant à aplanir les anciens remparts et à les remplacer par des boulevards stipulant que *"Le meilleur plan sera celui qui offrira le plus d'avantages à la ville sous le rapport de l'économie, de l'embellissement, de la facilité des communications et de l'augmentation de la population"*¹, sous l'intitulé *"Embellissement de Bruxelles. Projet général des boulevards"*. Ce concours est remporté par l'ingénieur Jean Baptiste Vifquain.

S'inscrivant dans les théories du XVIII^e siècle en matière d'aménagement, il préconise d'agir simultanément sur les dimensions démographiques, économiques et esthétiques. Son projet vise notamment à *"masquer par des nouvelles constructions toutes les habitations hideuses qui gisaient au pied de nos ci-devant superbes remparts"*¹, tout en traçant de larges artères en priorité à travers les quartiers insalubres ce qui est selon lui une démarche qui *"demande un peu de sacrifice"*². Ces percées sont



¹ "Les Boulevards extérieurs", (Asbl CIDEP, p9, 2005)

² Les Boulevards extérieurs", (Asbl CIDEP,



accompagnées de plantations, de jardins et de fontaines.

L'ampleur de l'intervention est significative : plus de 20 000 arbres sont plantés sur les anciennes fortifications, transformées en promenades répondant au goût pour la nature propre de l'urbanisme de l'époque. Les boulevards hérités du XIX^e siècle conserveront longtemps ce caractère de promenade.

Cependant, l'Exposition universelle de 1958 marque un tournant décisif. Le plan de circulation mis en place par les pouvoirs publics transforme progressivement ces espaces en véritables autoroutes urbaines: abattage d'arbres, constructions de tunnels aux principaux carrefours et élargissement des voies pour faciliter l'accès à l'événement.

Le souhait exprimé lors du conseil communal de 1872 "*qu'à l'utile se joigne le beau*"³ se concrétise rapidement : les boulevards développent une composition fondée sur la monumentalité, la symétrie et la perspective, avec une contrainte de hauteur minimale des bâtisses fixée

p10, 2005)

³ "Les Boulevards du centre", (Asbl CIDEP, p18, 1997)

fig.10 - Panorama de Bruxelles, J. B. Bonne-croy, 1665.

fig.11 - Bruxelles et ses boulevards, vue aérienne dessinée de la gare du Nord vers la porte de Hal à partir d'un ballon captif par Guesdon, 1855.

fig.12 - Boulevard du Jardin botanique, vers 1850.

à 15 mètres, tout en laissant place à une certaine liberté formelle où peuvent s'exprimer des architectures individuelles et indépendantes.

Face aux critiques dénonçant le caractère luxueux et élitiste de ces aménagements, Anspach⁴ affirme en 1875 (tel que citée dans *Les Boulevards du centre*, 2025), la nécessité de maintenir un caractère monumental sur l'ensemble du boulevard central, estimant que les constructions plus modestes trouveront naturellement leur place dans les rues avoisinantes.



Fig.13 - Le nouveau boulevard, axe privilégié du divertissement et des manifestations populaires, accueillait le mardi-gras après midi une foule compacte venue fêter le carnaval de Bruxelles. "Nul patron ne pourrait retenir les ouvriers, nulle dame ne saurait garder au logis sa servante".

⁴ En 1863, Jules Anspach est nommé bourgmestre de la Ville de Bruxelles.

5. Mutation de la voie urbaine contemporaine

Animés et fréquentés, jour et nuit, par une foule nombreuse et cosmopolite, les boulevards du centre deviennent alors le théâtre de la vie mondaine bruxelloise. Lieux emblématiques de la promenade et de la vie nocturne, ils incarnent une forme d'urbanité qui a disparu aujourd'hui.

Avec le temps et notamment à partir de la modernisation du XXe siècle, cette dynamique s'efface progressivement. L'image de la ville se transforme: la voiture occupe les terre-pleins centraux délaissant les activités, les trams ouverts sont remplacés par le métro et les usages de promenade déclinent sous l'effet des logiques de rentabilité et de pression immobilière.

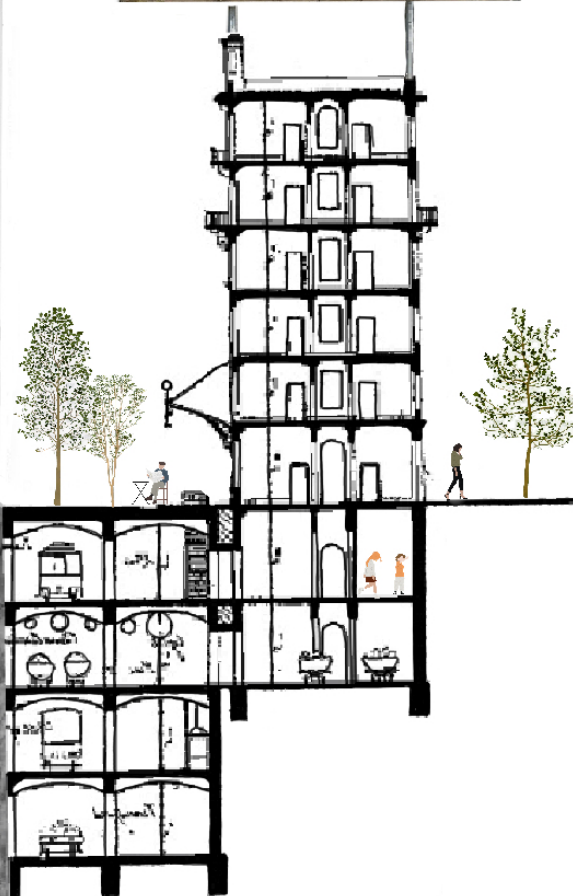
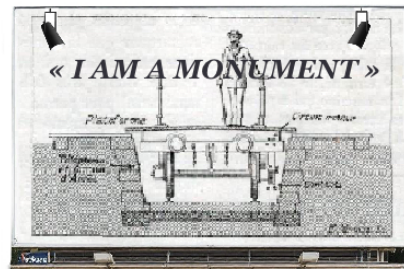
Parmi les transformations majeures, l'introduction du trottoir, encore peu répandu au XIXe siècle marque une évolution importante. Il devient un élément essentiel de la rue, permettant la flânerie et la circulation des piétons à distance du trafic.

Plusieurs questions se posent :
Quelles visions de la ville et de la mobilité ont façonné l'évolution de ces boulevards ? Comment les imaginaires de la modernité ont-ils transformé la voie urbaine en infrastructure de circulation Comment les visions architecturale et urbanistique de la ville du future ont-t-elles transformé la conception de la voie urbaine ?

Face à la perte progressive des qualités urbaines, paysagères et sociales qui caractérisaient historiquement le boulevard, plusieurs architectes, ingénieurs et urbanistes ont cherché à réinventer la rue et les infrastructures de mobilité. Ces visions prospectives permettent d'interroger les modèles qui ont façonné la ville contemporaine mais aussi les alternatives envisageables pour son avenir.

III. Réinventer la voie urbaine





1. Visions utopiques et prospectives

La voirie du futur¹ a longtemps été pensée comme une rupture avec la ville existante, fondée sur des modèles technologiques, hygiénistes ou fonctionnalistes. Plusieurs architectes et ingénieurs ont proposé des visions prospectives de la ville.

L'architecte Eugène Hénard a étudié l'insalubrité des villes, perçues comme sources de maladies en raison de leurs mauvaises conditions d'hygiène, elles n'étaient pas considérées dans leur configuration. Au début du XXe siècle, de nouveaux matériaux sont arrivés pour "régler" le problème des villes insalubres. En 1903, Hénard propose un projet de bâtiment qui intervient dans la modification de la ville en se concentrant sur une réorganisation de la rue autour de la végétation et des mobilités. Une intégration organique entre les ouvrages et la végétation est mise en place : les édifices sont dessinés comme des barres articulées ayant un retrait qui accueille la végétation. Cette proposition traite d'un vrai mouvement dans la ville.

Il introduit notamment le principe du giratoire, visant à fluidifier les flux et à réduire les points de conflit entre piétons et véhicules. Il a calculé et analysé la circulation (piétons,

¹ Lampariello., B. "Cours d'histoire de l'architecture – La ville du futur", 2024

fig.14 - Collage critique reprenant les différentes visions utopiques et prospectives de la voirie du futur, AUTEUR, 2026.

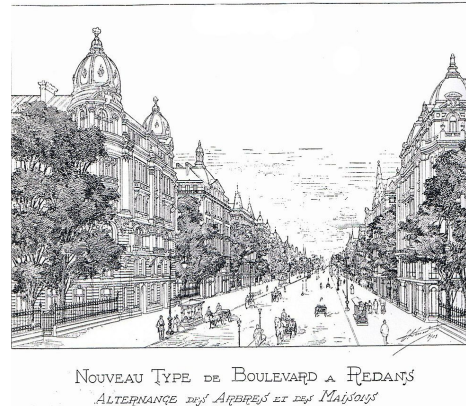
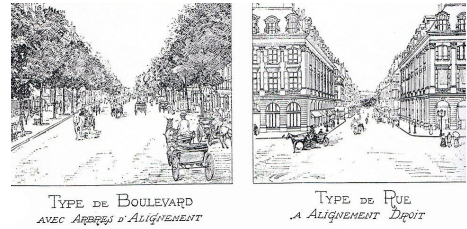


fig.15 - Le "boulevard à redans": une voie urbaine élargie et pittoresque, armature d'un système de parcs métropolitain - Les alignements brisés et vues comparées, E. Hénard, 1903.

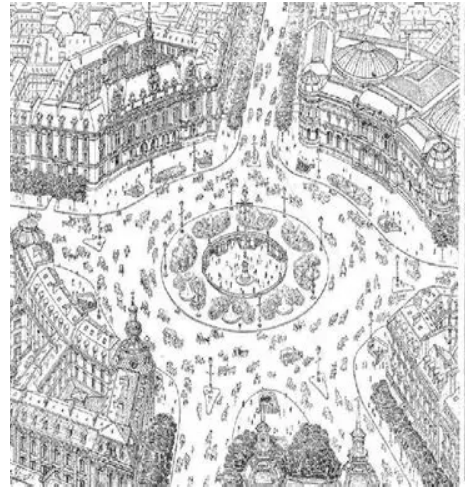


fig.16 - Le carrefour à giration des Grands Boulevards - Les voitures et les passants, E. Hénard, 1906.

transports, voiture, ...) et les moments critiques des points de conflits, proposant une organisation circulaire, intégrant des refuges piétons installés au centre prenant la forme d'îlots directionnels.

Dès 1809, Repton critique la place excessive accordée aux déplacements hippomobiles et la tendance qui consiste à toujours accroître les voies carrossables jusqu'à les prolonger à l'intérieur des bâtiments.

Avec l'essor du chemin de fer au XIXe siècle, l'expérience du déplacement se transforme : le rail introduit une séparation automatique des flux soit par la superposition, ou par l'interruption, et impose une logique d'infrastructure linéaire fortement structurante dans le paysage.

Il émet une confrontation entre bâtiments historiques et bâtiments du futur en évoquant que la ville actuelle est une ville qui vit au rez-de-chaussée. La ville du futur est constituée de béton armé avec des espaces différents qui mélangent le métal et le béton armé dans sa conception. Les sous sols sont habités et fonctionnels accueillant notamment des transports en communs, et la végétation devient un élément structurant de l'espace urbain. Le plancher de la rue est en métal avec des espaces vides renfermés par des briques de verres permettant à la lumière de passer dans les sous-sols, pouvant être facilement retirées si un chantier devait être réalisé dans la rue. Le métal est également utilisé pour la mise en place d'auvents.

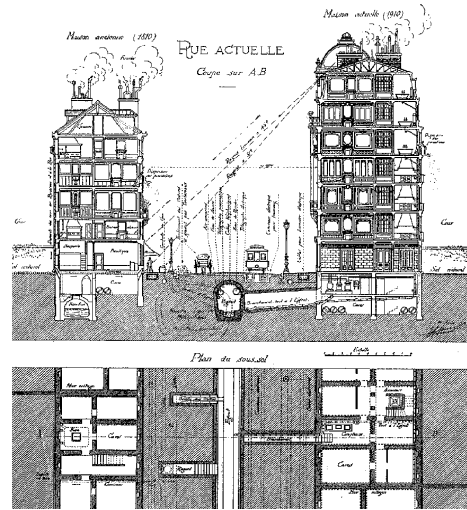


fig.17 - La rue actuelle type selon E. Hénard.

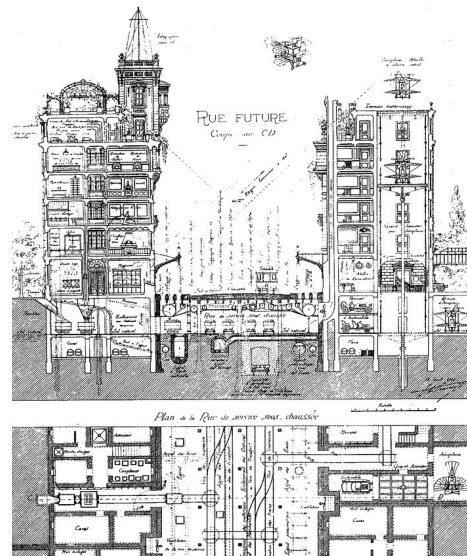


fig.18 - La rue du futur, telle un "tablier de pont", se libère de la référence au sol naturel, E. Hénard.

Cette vision propose une réorganisation profonde des espaces urbains : par l'utilisation de nouveaux matériaux, de nouvelles structures et d'un système pour la circulation des piétons. Le tout permettant une réduction de la pollution avec la mise en place des transports en commun.

En 1910, Hénard propose la ville souterraine sur plusieurs niveaux en mettant en avant une stratification importante grâce au béton armé. Le système est restreint par la largeur de la rue, évoquant un urbanisme de dalle comme à Paris, Quartier de la défense.

Léonard de Vinci² est le premier à penser à l'exploitation fonctionnelle des espaces souterrains, préfigurant la stratification urbaine contemporaine en mettant en avant que, propos appuyé par Corboz³ (tel que cité dans *L'architecture de la voie*, p53, 2018), "la séparation des trafics est le moyen de réaliser la séparation sociale".

Theodor Fritsch évoque également l'utilisation de métal pour la conception de la rue avec une répartition des voitures et des piétons qui sont toujours éclairés par des lampadaires en évoquant ainsi une exploitation souterraine pour certains usages.

Lors d'une conférence de Perret en 1915 dans laquelle il explique sa vision de la ville du future, Le Corbusier dessine son interprétation

² de Vinci dans "L'architecture de la voie", Eric Alonzo (2018)

³ André Corboz, historien, propos qui sont appuyés depuis son analyse des dessins de L. de Vinci, "Manuscrit B", 1487-1490 et depuis des extraits qui accompagnent ceux-ci.

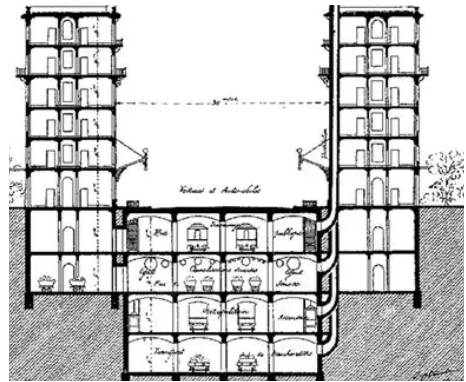


fig.19 - Une variante avec quatre voies en sous-sol, les villes de l'avenir, E. Hénard, 1910.

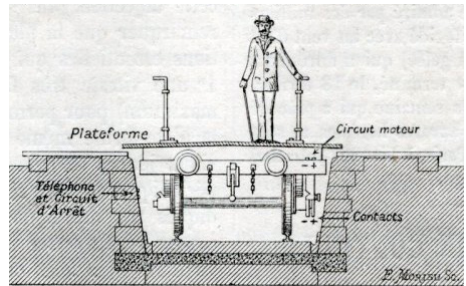


fig.20 - Le Trottoir roulant imaginé par Hénard pour l'exposition universelle d 1889 et celui finalement réalisée pour celle de 1900.

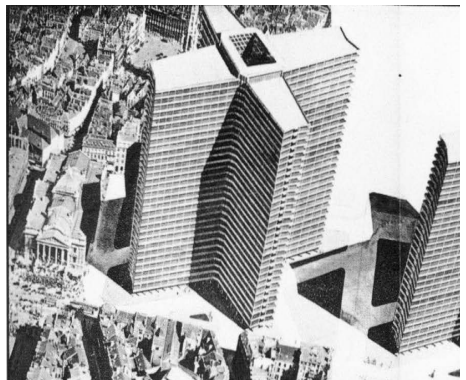


fig.21 - Manifestement inspiré du Plan Voisin de Le Corbusier, ce projet de mise en valeur de Bruxelles-Centre, élaboré par Stanislas Jasinski et publié en 1932, préfigure en quelque sorte la profonde restructuration menée dans les années soixante au débouché du boulevard Anspach sur la place de Brouckère.

de celle-ci dans son carnet. Perret évoque les trottoirs mobiles, des tapis roulants qui permettraient une promenade machinistes en vitesse. Il a également proposé un agencement de ville contemporaine pour 3 millions d'habitants en 1922 qui sera repris en 1932 par l'architecte Stanislas Jasinski dans le projet "de mise en valeur de Bruxelles-Centre".

Il existe également plusieurs exemples contemporains à l'échelle internationale de projets de réhabilitation d'infrastructure de mobilité et d'infrastructures obsolètes. Ces références sont importantes à observer et à analyser car ils redonnent une place à la nature et à la piétonnisation

La High Line à New York en constitue l'un des exemples les plus emblématiques. Ancienne voie ferrée aérienne construite dans les

années 1930 pour desservir les zones industrielles de Manhattan, elle a été progressivement transformée en un parc linéaire suspendu traversant notamment les quartiers du Meatpacking District et de Chelsea. Longue de 2,3 kilomètres, la High Line propose aujourd'hui une succession de séquences paysagères, de lieux de séjour et de points de vue sur la ville.

Au-delà de sa dimension récréative, ce projet illustre la capacité d'une infrastructure abandonnée à changer de statut et à devenir un support de paysage, de biodiversité et d'usages urbains. Il démontre qu'une infrastructure conçue pour le transport peut être réinterprétée comme un espace public à part entière, participant à la requalification de quartiers entiers et à la création de nouvelles formes d'urbanité.

Projet	Ville	Transformation	Enseignement
Madrid Rio	Madrid	Enterrement d'un axe rapide - création de 10 km de parc	Nature, culture et mobilité douce peuvent coexister
Rose Kennedy Greenway	Boston	Enterrement d'une voie rapide - parc linéaire	Récupération d'espace public au cœur de la ville
Berges de Seine	Paris	Fermeture d'axe routier - piétonnisation	Réappropriation citoyenne de l'espace fluvial
Gardiner Expressway	Toronto	Démolition partielle - boulevard urbain	Valorisation urbaine d'un axe délaissé
Coulée verte	Nice	Jardin piéton de 40 000 m ²	Valorisation des espaces urbains
Jardin du Turia	Valence	Ancien lit fluviale en coulée verte	Réappropriation citoyenne de l'espace fluvial

2. Repenser les infrastructures contemporaines

Aujourd'hui, de nombreux projets contemporains à l'échelle internationale interrogent les transformations des infrastructures de mobilité en voulant rendre à l'eau, à la végétation et aux usages urbains une place. Une question survient dès lors: ***Si la voiture, telle que nous la connaissons, tend à disparaître ou à évoluer que deviennent les infrastructures qui lui sont dédiées ?***

Des épisodes comme le choc pétrolier de 1973 ont déjà montré la possibilité d'un détournement temporaire de ces espaces. Aux Pays-Bas, l'usage de l'automobile sur les autoroutes avait été interdit le weekend, laissant place aux calèches et aux vélos. En Suisse, certaines portions d'autoroute ont même été temporairement réinvesties, nous pouvions y voir des personnes pique-niquer sous des installations éphémères.

Dans le contexte actuel, marqué par des tensions liées aux ressources énergétiques, cette question se pose avec d'autant plus d'acuité. ***Si ces situations venaient à se reproduire, que faire de ces infrastructures surdimensionnées conçues presque exclusivement pour l'automobile aujourd'hui ?***

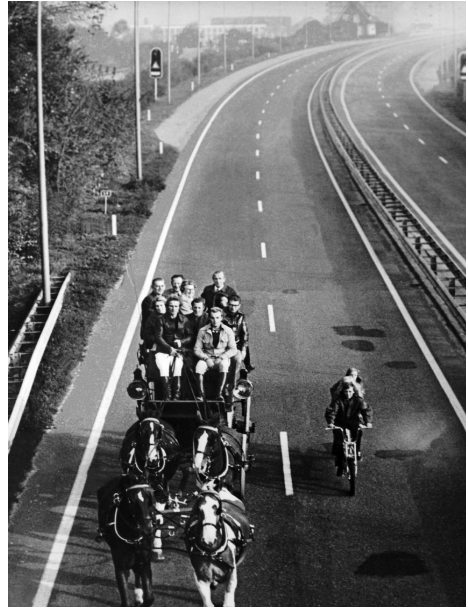


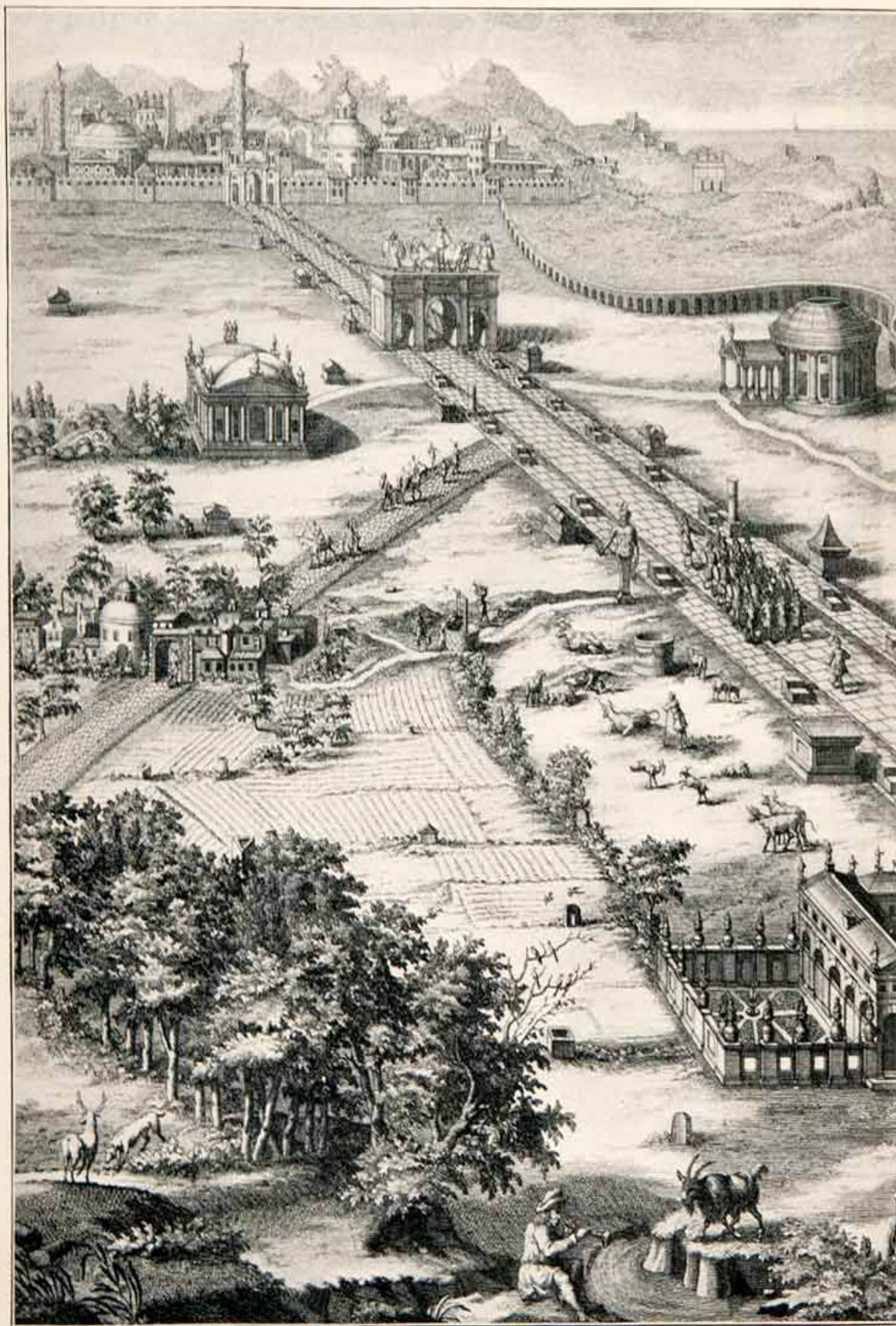
fig.22 - Scène historique des dimanches sans voiture instaurés aux Pays-Bas en réponse à la crise pétrolière, prise par le photographe B. Verhoeff, 1973.



fig.23 - Des autoroutes désertes ont été temporairement transformées en lieux de loisirs, permettant aux citoyens de pique-niquer, de faire du vélo ou de marcher là où la circulation automobile était normalement intense, 1973.

IV. La Boulevard du Souverain

Une structure en trois séquences monumentales



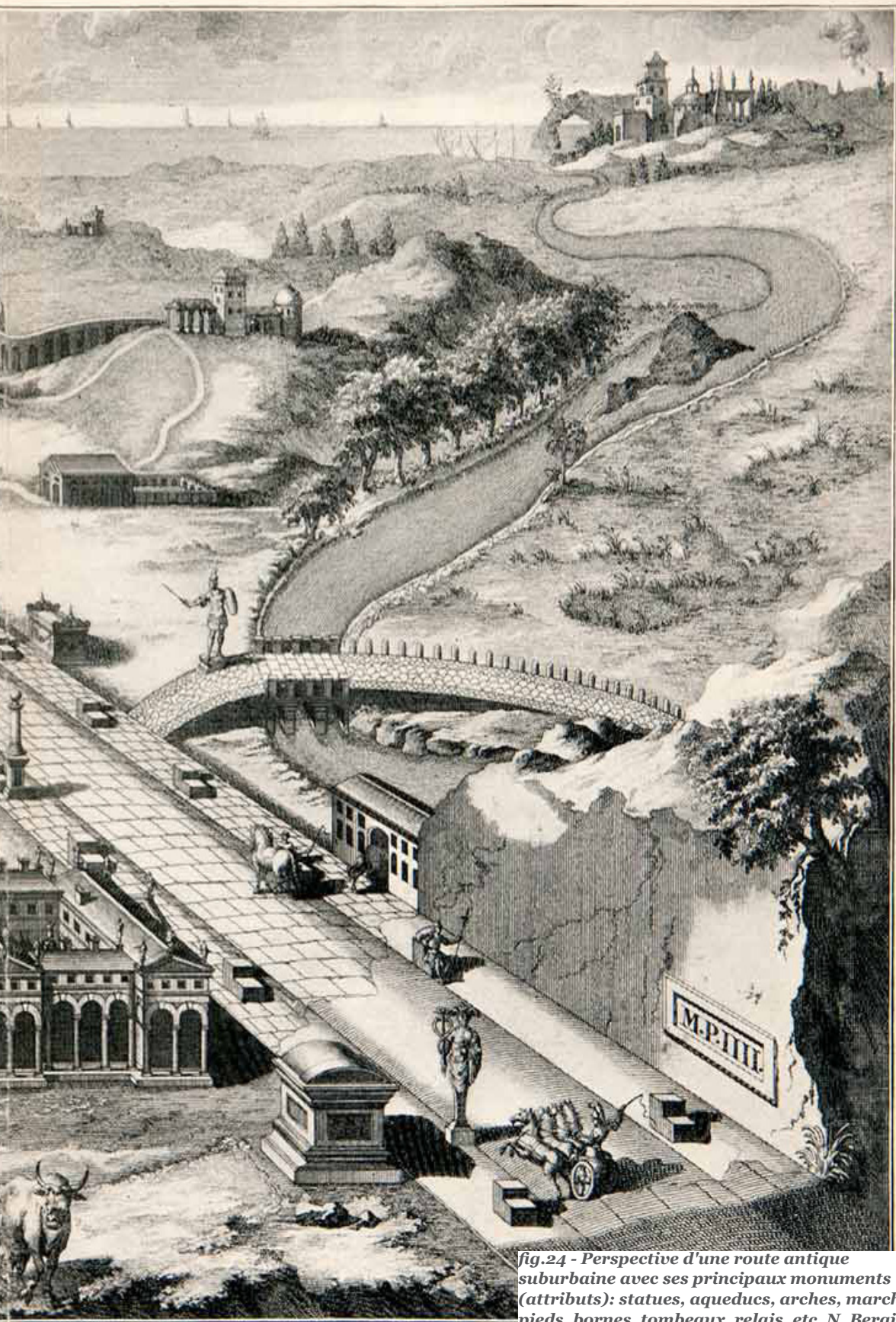
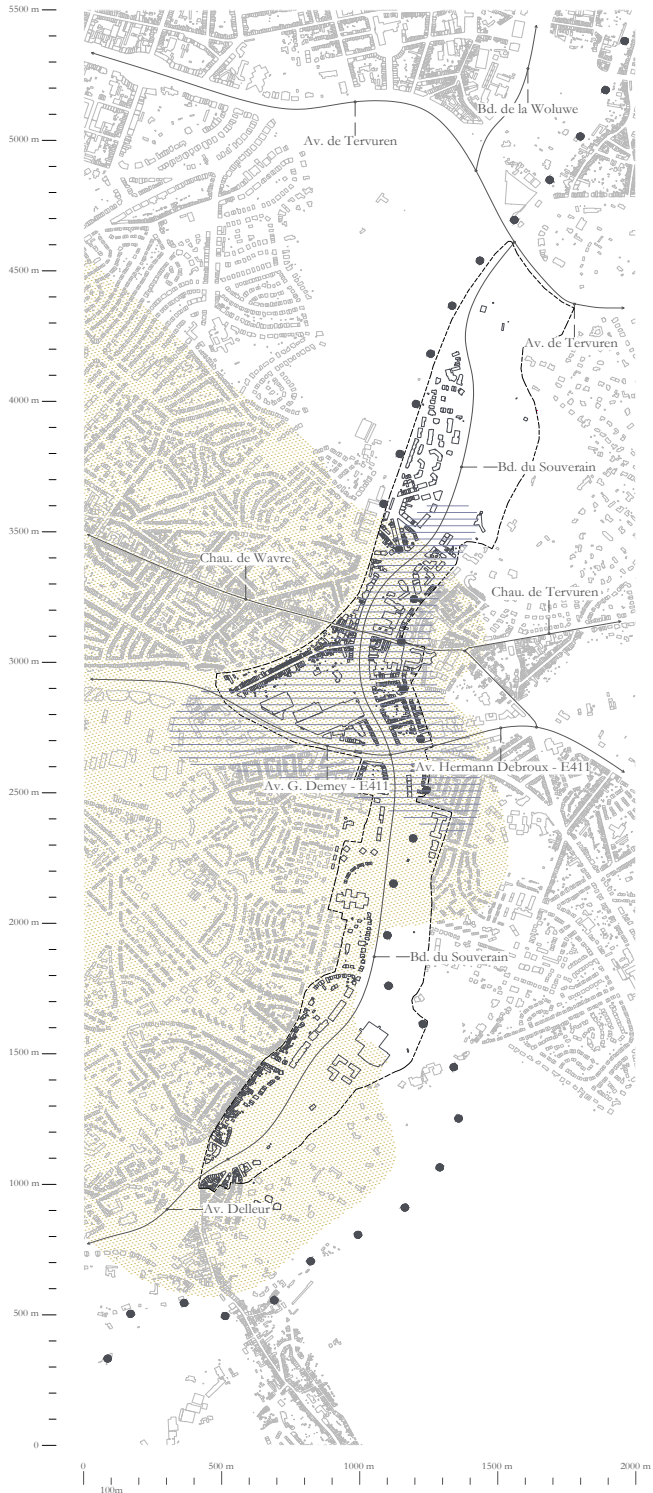


fig.24 - Perspective d'une route antique suburbaine avec ses principaux monuments (attributs): statues, aqueducs, arches, marche-pieds, bornes, tombeaux, relais, etc. N. Bergier, *Histoire des grands chemins...*, 1728.



- La promenade verte
- ▨ Zones critiques pour l'écosystème hydraulique
- ▨ Chambres agricoles possible
- ▭ Périmètre du Bd. du Souverain

1. Genèse et structure du Boulevard du Souverain

Le Boulevard du Souverain trouve son origine dans les initiatives urbaines menées par le roi Léopold II à la fin du XIX^{ème} siècle, parallèlement à la création de l'avenue de Tervuren. Conçue à l'occasion de l'Exposition internationale de Bruxelles de 1897, elle devait relier les deux principaux sites de l'exposition : le Cinquantenaire et Tervuren. Cette ambition s'inscrit dans une volonté plus large de moderniser l'image de la capitale et de structurer son territoire à travers de grandes percées monumentales.

Contrairement aux boulevards hérités des anciennes fortifications, le Boulevard du Souverain ne s'est pas implanté sur une infrastructure défensive préexistante. Son tracé et son appellation participent davantage à une mise en scène paysagère et à l'idée de promenade dans le tissu urbain.

Le 24 février 1887, la commune d'Auderghem sollicite officiellement la création d'une large voie de 4 km de liaison avec la future avenue de Tervuren. Les premières années le projet se heurte à des conflits d'intérêts liés aux propriétés privées situées sur le tracé envisagé. Ce n'est qu'en 1893 que le projet est réellement lancé, les terrains nécessaires au projet sont attribués aux communes d'Auderghem et de Watermael Boitsfort qui initient les premiers travaux en commençant par le détournement de la Woluwe.

fig.25 - Le Boulevard du Souverain, AUTEUR, 2026.

Initialement prévue avec une largeur de 15 mètres, la chaussée est finalement réalisée entre 1899 et 1910 avec une largeur de 40 mètres et complétée par des zones de recul¹ de 9,5 mètres de part et d'autre. Ce redimensionnement résulte de négociations successives et traduit la volonté de faire de cet axe un espace monumental, fluide et accessible. Au fil du temps, le profil de la chaussée est modifié afin d'apaiser la circulation automobile par une réduction des voies de circulations, tout en préservant l'alignement arboré central.

Revaloriser aujourd'hui la monumentalité du Boulevard ne consiste plus uniquement à s'appuyer sur son héritage historique. Il s'agit désormais de composer avec les structures territoriales existantes et avec ce qui façonne ce paysage depuis longtemps.

Le Boulevard s'inscrit dans la vallée de la Woluwe, révélant la richesse du maillage vert et bleu dans lequel il prend sa place. Cette situation privilégiée attire progressivement de nombreuses institutions et entreprises, qui s'implantent sur la troisième ceinture bruxelloise. Profitant ainsi des qualités paysagères de la vallée: succession de parcs, d'étangs et d'espaces ouverts. Plusieurs bâtiments modernes y sont implantés. Ils partagent une même générosité dans le rapport qu'ils entretiennent avec les espaces verts et publics ainsi qu'une

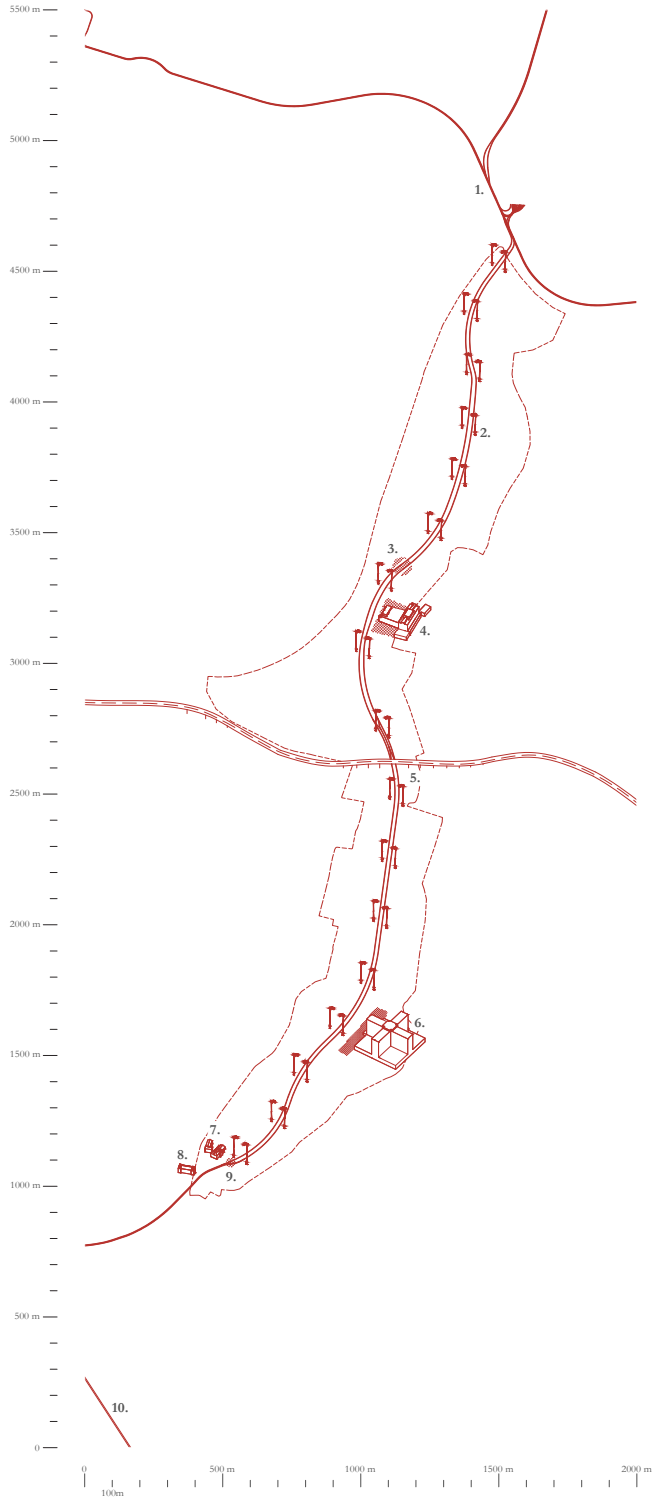
¹ Ces espaces incluent notamment les jardins en recul, les espaces privés ouverts, les parkings privés et certaines surfaces résiduelles peu valorisées.

ambition esthétique fortement ancrée dans leur époque.

Ainsi trois formes de monumentalité ont émergées : le monument urbain, le monument paysager et le monument hydraulique. Ces catégories sont révélées par un cadrage territorial structuré autour du Boulevard du Souverain.

Dans le cadre de ce travail, la notion de monument a été élargie : il n'est plus seulement envisagé comme un édifice historique, mais comme tout élément capable de structurer le paysage, les usages ou la mémoire d'un territoire- qu'ils s'agisse d'une construction, d'un espace ouvert, d'une infrastructure ou même d'un objet du quotidien.

Le développement du projet s'appuie ainsi sur les fragilités du système hydraulique de la vallée ainsi que sur les potentiels agricoles et paysagers du territoire.



2. Monuments urbains

Le Boulevard du Souverain est structuré par une succession d'infrastructures urbaines qui ont façonné son paysage et son fonctionnement. Parmi elles, les lignes de tram occupent une place majeure, implantées latéralement à la berme centrale, ces tracés ont largement participé à l'organisation spatiale du Boulevard tout en modifiant progressivement ses usages et ses perceptions.

Les infrastructures de mobilités viennent également rythmer le parcours :

- Le rond-point Wiener, fragmenté par le passage du tram, marque le début du Boulevard du Souverain;
- Le rond-point du Souverain apparaît aujourd'hui largement dominé par les flux automobiles et de transport en réduisant cet espace à une fonction essentiellement circulatoire;
- Le viaduc de la E411, au niveau d'Hermann-Debroux, constitue sans doute l'expression la plus monumentale de cette infrastructure automobile moderne. Par son échelle, sa hauteur et sa présence dans le paysage, le viaduc transforme radicalement l'expérience du Boulevard et révèle la place prépondérante accordée à la mobilité routière dans la construction du territoire contemporain.

A cette monumentalité urbaine s'ajoute une série d'objets urbains qui participent à la mise en scène du Boulevard. Les systèmes d'éclairage

fig.26 - Monuments urbains, AUTEUR, 2026.

occupent à ce titre une place essentielle en plus d'avoir été la première voie publique éclairée à l'électricité à Auderghem. Les lampadaires latéraux, hauts de 7 à 9 mètres, ainsi que ceux implantés sur la berme centrale structurent la perception du boulevard et accompagnent aujourd'hui les couloirs de mobilités ainsi que les séquences plantées. Leur qualité formelle renvoie à un imaginaire patrimonial hérité d'une époque où l'ornementation participait pleinement à la composition de l'espace public. Scandant l'axe avec régularité, ils dessinent les limites du Boulevard et stabilisent sa lecture paysagère et notamment la nuit où ils produisent un véritable parcours lumineux immersif dans les séquences végétalisées.

Cette permanence des dispositifs d'éclairage contraste cependant avec les transformations successives des matérialités de sol et des usages du Boulevard. Alors que les infrastructures, les circulations et les surfaces ont continuellement évolué, les luminaires demeurent des repères fixes dans le paysage. Ce décalage révèle une hiérarchie implicite dans la conception du Boulevard: certains objets traversent le temps et structurent durablement l'espace, tandis que d'autres éléments restent soumis aux mutations techniques et fonctionnelles de la ville.

Le Boulevard du Souverain accueille plusieurs architectures emblématiques de la modernité bruxelloise de l'après-guerre. A partir des années 1960, de grandes entreprises belges choisissent de s'implanter dans la vallée, attirées par la qualité paysagère du site.

Parmi ces ensembles, le siège de la Royale Belge constitue l'un des repères architecturaux majeurs du boulevard. Avec les bâtiments du CBR et de Glaverbel, il témoigne d'une architecture corporative à forte identité visuelle, témoignant de la volonté moderne d'inscrire de grandes institutions dans un paysage largement végétalisé. Ces bâtiments participent ainsi à la construction d'une monumentalité moderne fondée autant sur le paysage que sur l'architecture.

Dans cette continuité, l'ensemble formé par la Maison Communale d'Auderghem et son centre culturel représente une autre figure importante du modernisme de la seconde moitié du XXe siècle. L'écriture des façades, alternant surfaces vitrées et pans opaques en béton apparent, illustre les principes architecturaux de cette période. Bien qu'il ne soit pas classé, cet ensemble possède une réelle valeur patrimoniale en témoignant du rapport que les institutions publiques entretenaient alors avec l'espace public et les habitants.

Le boulevard apparaît ainsi comme une superposition de monuments urbains, traduisant différentes visions de la modernité bruxelloise. Pourtant, ces éléments coexistent aujourd'hui de manière fragmentée, souvent dominés par les logiques de circulation automobile. L'enjeu du projet n'est donc plus seulement de préserver ces monuments, mais de recréer des liens entre eux afin de redonner au boulevard une cohérence paysagère et une expérience habitée.



fig.27 - La Maison Communale de Watermael-Boitsfort, AUTEUR, 2026.



fig.28 - Le rond-point Wiener, AUTEUR, 2026.



fig.29 - L'ancienne Royale Belge, AUTEUR, 2026.



fig.31 - La Maison Communale et le centre culturel d'Auderghem, AUTEUR, 2026.



fig.30 - Le rond-point du Souverain, AUTEUR, 2026.



fig.32 - Le viaduc de la E411, AUTEUR, 2026.



- | | |
|--|--|
| 1. Arbres structurants - Bd. de la Woluwe | 10. Arbres structurants - Bd. du Souverain |
| 2. Arbres structurants - Av. de Tervuren | 11. Parc du Bergoje |
| 3. Parc des sources | 12. Parc du Rouge-Cloître |
| 4. Parc de la Woluwe | 13. Parc Seny |
| 5. Parc Parmentier | 14. Parc Tenreuken |
| 6. Parc des Etangs Mellaerts | 15. Parc des Etangs du Leybeck |
| 7. Domaine du Prieuré de Val-Duchesse | 16. Parc du Jagersveld |
| 8. Promenade du chemin de fer | 17. Forêt de Soignes |
| 9. Jardins privés structurants - Bd. du Souverain | 18. Parc Tournay-Solvay |
|  Périimètre du Bd. du Souverain | |

3. Monuments paysagers

Dans le périmètre étudié, un ensemble structurant composé d'une dizaine de parcs, de la forêt de Soignes, de la promenade de l'ancien chemin de fer, ainsi que des jardins avant et des parcelles privées végétalisées, participent pleinement à la construction du paysage du boulevard. Le domaine du Val Duchesse, bien que fermé au public, ainsi que plusieurs grandes propriétés historiques, contribuent également à la continuité du maillage vert.

Cette structure paysagère repose sur une superposition de strates. Les parcs de la vallée, notamment ceux qui longent la Woluwe et ses étangs, conservent des caractéristiques écologiques remarquables malgré les transformations urbaines successives. Certains ensembles paysagers, comme les parcs Tournay-Solvay ou les étangs Mellaerts et Parmentier, aménagés au début du XX^e siècle, combinent massifs boisés, prairies et zones humides alimentées par des sources, renforçant ainsi la diversité des milieux.

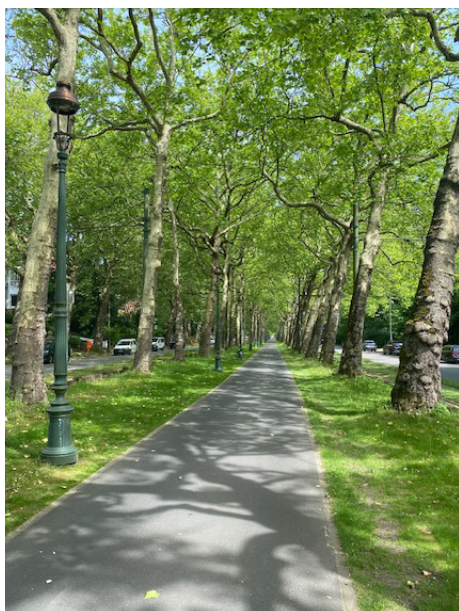
À l'écart du tissu urbain dense, la vallée a historiquement attiré la bourgeoisie bruxelloise, qui y a implanté de nombreuses résidences entourées de vastes jardins. Une partie de ces propriétés est aujourd'hui devenue publique, tandis que d'autres demeurent privées, mais continuent à jouer un rôle essentiel dans la continuité écologique du territoire.

fig.33 - Monuments paysagers, AUTEUR, 2026.

Le développement de bureaux le long du Boulevard du Souverain et de la Woluwe a introduit de nouvelles formes d'espaces verts intégrés aux opérations immobilières. Ces aménagements maintiennent ponctuellement des zones végétalisées et des éléments liés à l'eau, participant au maintien du maillage écologique de la vallée.

Par ailleurs, la promenade de l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Bruxelles à Tervuren constitue un corridor structurant majeur. En suivant le tracé de la Woluwe, elle relie plusieurs parcs et offre une continuité écologique et récréative sur environ trois kilomètres. Elle joue ainsi un rôle double : espace de mobilité douce et infrastructure écologique permettant les déplacements de la faune entre les différents fragments paysagers.

L'ensemble de ces éléments participe à une gestion différenciée des espaces verts. Dans la vallée de la Woluwe, les parcs jouent simultanément un rôle récréatif, culturel et écologique. Leur organisation paysagère permet d'envisager des modes de gestion plus souples, favorisant certaines zones de développement plus naturel et renforçant ainsi les fonctions écologiques du territoire.



*fig.34 - Continuité verte sur la berme,
AUTEUR, 2026.*



fig.36 - Végétation ponctuelle, AUTEUR, 2026.



*fig.35 - Balade dans les parcs voisins, AU-
TEUR, 2026.*



*fig.37 - Entre parc et Boulevard, AUTEUR,
2026.*

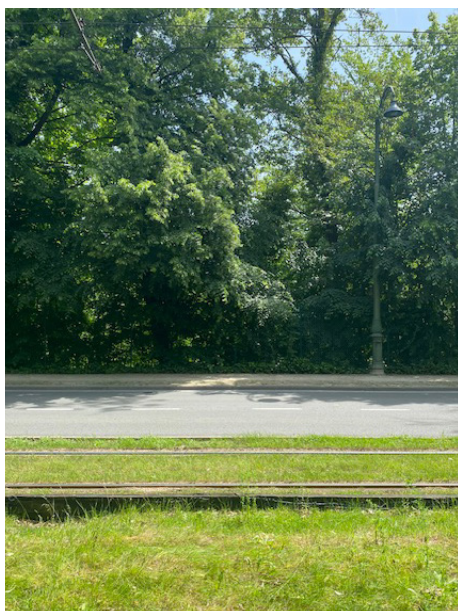


fig.38 - Rupture de la végétation avec le Boulevard, AUTEUR, 2026.



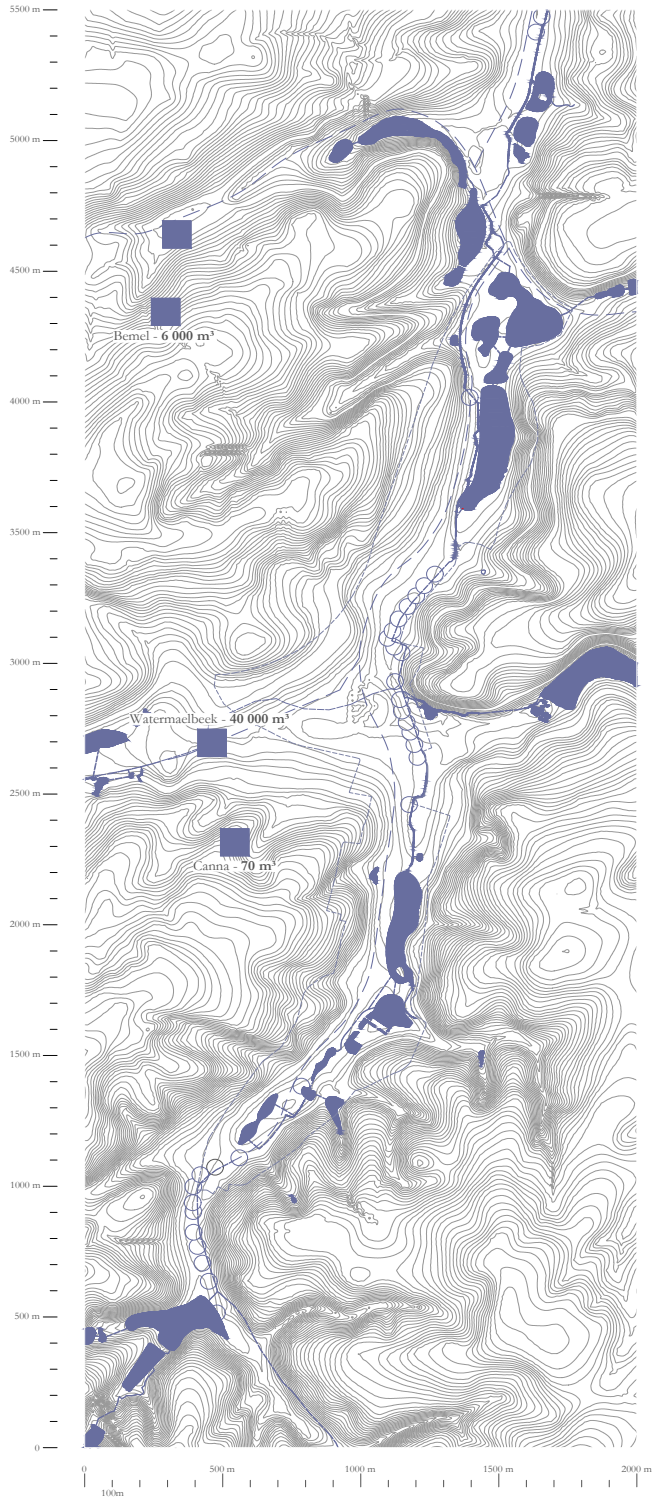
fig.40 - Végétation fragilisée par la séparation, AUTEUR, 2026.



fig.39 - Végétalisation des jardins avant, AUTEUR, 2026.



fig.41 - Séparation végétale avec l'espace public, AUTEUR, 2026.



- Eau de surface
- Cours d'eau
- Ancien cours d'eau transformé en égout collecteur
- Bassin d'orage
- Déversoirs
- Périmètre du Bd. du Souverain

4. Monuments hydrauliques

Cette inscription dans la vallée de la Woluwe ne se limite pas à un cadre géographique : elle engage un système hydraulique complexe qui a profondément modelé l'urbanisation du Boulevard du Souverain.

La Woluwe, principal affluent de la Senne, prend sa source en forêt de Soignes, à la jonction de trois ruisseaux. Longue de 21 kilomètres, elle traverse Watermael-Boitsfort, Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert avant de rejoindre la Senne à Vilvoorde. Son tracé a fortement influencé la structuration territoriale de l'est bruxellois, et notamment celui du Boulevard du Souverain, implanté directement dans son fond de vallée.

La rivière et son chapelet d'étangs ont longtemps façonné le paysage de cette partie de Bruxelles. Orientée nord-sud, la vallée constitue aujourd'hui encore un corridor écologique majeur et une voie de passage pour les oiseaux migrants contournant la capitale par l'est. Malgré l'urbanisation progressive, plusieurs étangs et zones humides conservent des qualités écologiques remarquables.

Sous la pression urbaine, la Woluwe a toutefois été progressivement canalisée, rectifiée et voûtée, afin de répondre à une logique de drainage rapide des eaux et de

maîtrise du territoire. Une partie de son fonctionnement naturel a été remplacée par une infrastructure technique souterraine composée de collecteurs, d'égouts, de pompes et de bassins tampons. La rivière est ainsi devenue un véritable système d'ingénierie hydraulique.

Au fil du temps, la vallée s'est structurée autour d'une logique d'évacuation efficace des eaux de pluie. L'imperméabilisation des sols, les infrastructures routières et l'urbanisation des zones alluviales ont accentué les phénomènes de ruissellement et accru les risques d'inondation. Le collecteur de la Woluwe, mis en place en 1932 pour absorber ces flux, s'est révélée insuffisante face à l'intensification des épisodes pluvieux. La présence d'égouts collecteurs est assez particulière dans cette vallée en raison de leur double nature : ils ont officiellement le statut de cours d'eau, car ils recueillent une partie du bassin hydrographique naturel. Plusieurs bassins d'orage ont alors été construits, notamment celui du Watermaelbeek à Auderghem, capable de stocker jusqu'à 40 000 m³ d'eau.

Cette artificialisation du cycle de l'eau a profondément transformé l'écosystème de la vallée. Aujourd'hui encore, près de 60 %¹ des eaux de pluie et des eaux de source sont directement dirigées vers les égouts, privant les cours d'eau de leur alimentation naturelle. Le dédoublement entre rivière visible et réseaux souterrains invisibles a progressivement effacé

fig.42 - Monuments hydrauliques, AUTEUR, 2026.

¹ *La ville qui respire, 2022, p12.*

la relation entre l'eau et le paysage urbain. Même lorsque la Woluwe reste à ciel ouvert, une partie de son débit circule dans des infrastructures souterraines parallèles.

Malgré cela, la Woluwe demeure une exception dans le paysage bruxellois. Contrairement à la Senne, elle a été relativement préservée grâce à la séparation historique entre eaux usées et eaux de source ou de pluie. Cette situation permet aujourd'hui d'envisager des stratégies de réhabilitation plus ambitieuses.

Depuis plusieurs années, différents projets cherchent à restaurer la continuité écologique de la vallée. Dans le cadre du maillage bleu, certains tronçons ont été remis à ciel ouvert, notamment entre le parc des Sources et le parc Malou. Ces réaménagements s'accompagnent de promenades paysagères, de continuités cyclables et d'aménagements favorisant la biodiversité.

Cette transformation traduit une évolution profonde du regard porté sur la vallée. Il ne s'agit plus d'évacuer l'eau le plus rapidement possible, mais de rétablir un fonctionnement résilient, fondé sur l'infiltration, la rétention et la valorisation des eaux pluviales. À l'image d'une éponge, la vallée doit retrouver sa capacité à absorber l'eau, limiter les inondations et résister aux périodes de sécheresse.

La vallée de la Woluwe révèle ainsi un dialogue complexe entre urbanisation, infrastructures et cycle de l'eau. Elle met en évidence les limites d'un territoire organisé autour du drainage

et souligne la nécessité de repenser les infrastructures hydrauliques comme des paysages habités, capables d'articuler écologie, usages et résilience territoriale.



fig.43 - Collecteur de la Woluwe, peinture d'Alfons Dessenis, 1948.

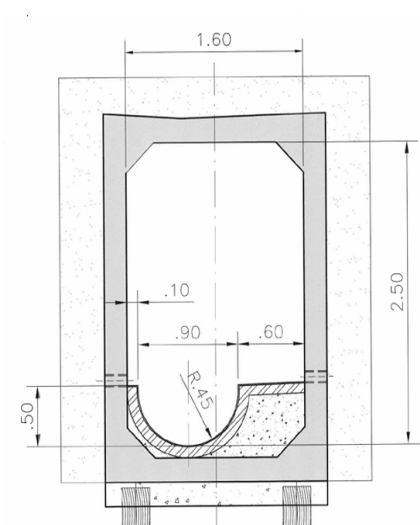


fig.44 - Dimensions du collecteur de la Woluwe, La ville qui respire, 2022.



fig.45 - La Wohuwe voutée, AUTEUR, 2026.



fig.47 - Le parcours de la Wohuwe entre les habitations, AUTEUR, 2026.



fig.46 - Parcours végétalisée de la Wohuwe, AUTEUR, 2026.



fig.48 - Etangs sur le parcours de la Wohuwe, AUTEUR, 2026.

5. Vers une revalorisation du Boulevard

nouvelles continuités entre ville, infrastructure et paysage.

Cette lecture des monuments hydrauliques, paysagers et urbains met en évidence la richesse et la complexité des structures qui composent le boulevard et la vallée de la Woluwe. Elle révèle un territoire déjà largement façonnée par des strates successives d'aménagements, où l'eau, le paysage et l'urbanité s'entrelacent sans jamais être pleinement réconciliés.

Dans ce contexte, la zone de projet se situe entre l'entrée de ville et l'avenue de Tervuren, un secteur charnière où la Woluwe reste encore partiellement voûtée. Cette condition particulière en fait un espace à fort potentiel de transformation, car elle concentre à la fois des enjeux hydrauliques, paysagers et urbains encore non résolus.

L'analyse de ce tronçon met en évidence une opportunité de requalification profonde du système existant. Les infrastructures en place, notamment le viaduc, deviennent des éléments centraux de cette réflexion prospective. Leur remise en question ouvre la possibilité d'un changement de statut du site, passant d'un simple espace de circulation à un paysage habité, structuré par l'eau et les continuités écologiques.

Dans cette perspective, le projet ne se limite pas à une intervention ponctuelle : il s'inscrit dans une logique de transformation à long terme du territoire, où les monuments identifiés servent de base pour imaginer de

V. Réappropriation du paysage

De l'entrée de ville à l'Avenue de Tervuren

1. Une infrastructure fragmentée devenue territoire de projet

L'étude s'est concentrée sur le tronçon situé entre l'entrée de ville à Hermann-Debroux et l'avenue de Tervuren. Ce secteur constitue une séquence particulièrement révélatrice des tensions qui traversent le Boulevard du Souverain : infrastructures routières surdimensionnées, fragmentation des espaces publics, continuités écologiques interrompues et présence d'un système hydraulique encore largement invisibilisé.

Pour comprendre cette portion du territoire, plusieurs lectures ont été mises en place. Une axonométrie du boulevard a permis d'observer les relations d'échelle entre les bâtis, les espaces ouverts et les différentes strates paysagères qui structurent le site. Le dessin met en évidence la présence des jardins privés en façade, dont le rôle est essentiel dans la construction du paysage du boulevard. Il révèle également la succession de séquences qui composent cette traversée urbaine.

La Woluwe apparaît encore partiellement voûtée dans la partie basse du site, tandis que la promenade de l'ancienne ligne de chemin de fer structure la partie haute comme un corridor paysager et écologique majeur. Les alignements d'arbres et les systèmes d'éclairage participent eux aussi à la composition du boulevard, construisant de longues perspectives végétales qui renforcent son caractère monumental.

La berme centrale joue un rôle ambigu dans cette organisation. Par endroits végétalisée, elle devient ailleurs un simple espace résiduel occupé par le stationnement. Pourtant, certains usages exceptionnels révèlent encore son potentiel collectif : fêtes foraines, installations temporaires ou événements de quartier montrent qu'elle peut accueillir d'autres formes d'appropriation que la seule circulation automobile.

Cette lecture met également en évidence plusieurs monuments identifiés dans le cadre du travail : les monuments hydrauliques, paysagers et urbains. Ils apparaissent dans des points stratégiques du boulevard tels que le viaduc d'Hermann-Debroux, la Maison communale d'Auderghem, le rond-point du Souverain ou encore les étangs du domaine du Prieuré de Val Duchesse et Mellaerts.

Aujourd'hui, ces lieux sont fortement fragmentés par l'infrastructure routière. La voiture agit comme un élément de rupture, coupant les relations entre les deux rives du boulevard et réduisant considérablement les possibilités d'appropriation piétonne. Le rond-point du Souverain illustre particulièrement cette situation : autrefois conçu comme un véritable espace public paysager, il a progressivement été déstructuré pour répondre aux exigences du trafic automobile et du tram.

Les différentes coupes historiques du Boulevard permettent de comprendre l'évolution progressive de son profil. La berme centrale a successivement accueilli plusieurs usages et systèmes

de mobilité : tram, bus, plantations ou infrastructures routières. Révélant comment l'espace du boulevard s'est lentement adapté aux logiques de circulation automobile du XXème siècle.

L'arrivée du tram en 1901 transforme profondément le développement de la commune, malgré les réticences initiales liées à l'introduction de ces "machines infernales" dans le paysage urbain. Pendant plusieurs décennies, le tram 25 relie Auderghem au centre de Bruxelles et participe activement à la vie quotidienne du boulevard.

Aujourd'hui, le tram occupe aujourd'hui une position centrale dans la structure du boulevard. S'il participe à son organisation, il révèle également certaines contradictions: les usagers quittent spontanément les quais centraux pour rejoindre les espaces publics latéraux, montrant les difficultés de connexion entre les différentes parties du site. Cette situation souligne la nécessité de réinterroger les traversées, les usages et les continuités piétonnes.

Pourtant, l'histoire du boulevard montre qu'il n'a pas toujours été un simple espace de transit. Dès sa création au début du XXe siècle, le Boulevard du Souverain constitue un véritable lieu de promenade et de vie. Large de plus de quarante mètres, il accueille trottoirs, pistes cyclables, voies cavalières et lignes de tramway, le tout structuré par quatre rangées de platanes et un éclairage électrique alors inédit à Auderghem.

Au-delà de sa fonction de circulation, le Boulevard a longtemps été un véritable lieu de vie et d'animation pour la commune. De nombreuses activités populaires s'y développent et renforcent son attractivité.

Dans les années 1940, des matchs de balle-pelote étaient organisés devant le café de l'Espérance, devenu aujourd'hui le Villance. Ces événements transformaient ponctuellement l'espace public en un lieu de rassemblement collectif et de spectacle populaire. À proximité, plusieurs salles de danse, dont le Casino, devenu ensuite cinéma puis discothèque sous le nom de Cactus, animent la vie locale.

Dans les années 1950, une piste de patinage à roulettes est installée près de la rue de la Vignette, faisant du boulevard un lieu de loisir très fréquenté autant par les habitants que par les promeneurs venant de la forêt de Soignes.

Plus tard, les grands espaces commerciaux et les vastes surfaces de stationnement générés par l'urbanisation moderne accueillent d'autres formes d'usages plus temporaires et événementiels. En 1974, des courses de stock-cars sont organisées sur le parking du Super Bazar (l'actuel Carrefour). Ces appropriations ponctuelles montrent que le boulevard a toujours possédé une capacité à accueillir des usages collectifs, festifs et polyvalents, dépassant largement sa seule vocation infrastructurelle.

L'histoire du boulevard révèle ainsi un espace autrefois beaucoup plus habité, animé et appropriable qu'il ne l'est aujourd'hui.

Le rond-point du Souverain constitue lui aussi un véritable espace de rencontre. Initialement aménagé comme une place circulaire végétalisée dotée de bancs publics, il accueille le terminus du tram 25 ainsi qu'un monument commémoratif inauguré après la Première Guerre mondiale. Avec le temps, cet espace a progressivement été sacrifié au profit de la fluidification automobile, perdant une grande partie de sa qualité spatiale et symbolique.

L'ensemble de ces lectures historiques, paysagères et infrastructurelles révèle un territoire riche de structures et d'usages, mais profondément fragmenté par les logiques automobiles du XXe siècle.

Dans ce contexte, la zone située entre Hermann-Debroux et l'avenue de Tervuren apparaît aujourd'hui comme un territoire stratégique de transformation. La présence de la Woluwe encore voûtée, du viaduc, des grandes infrastructures de mobilité, mais aussi des continuités paysagères existantes, offre l'opportunité de réinterroger profondément le statut du boulevard.

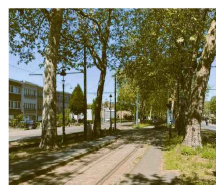
Le projet s'inscrit dans cette perspective: transformer une infrastructure fragmentée en un paysage habité, capable de reconnecter les usages urbains, son paysage vert et l'eau.



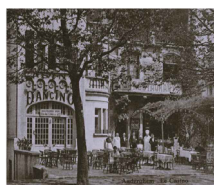
Années 60-70 - Le tram à Hermann-Debroux



Années 60-70 - Le tram au centre de la berme



1974 - Course de stock-cars



1940 - La salle de danse, *Le Dancin*



1947 - Piste de patinage à roulettes



1940 - Match de balle pelote devant l'Espérance

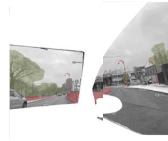
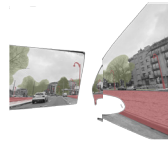
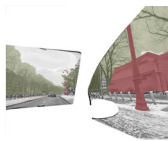
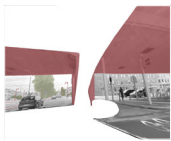
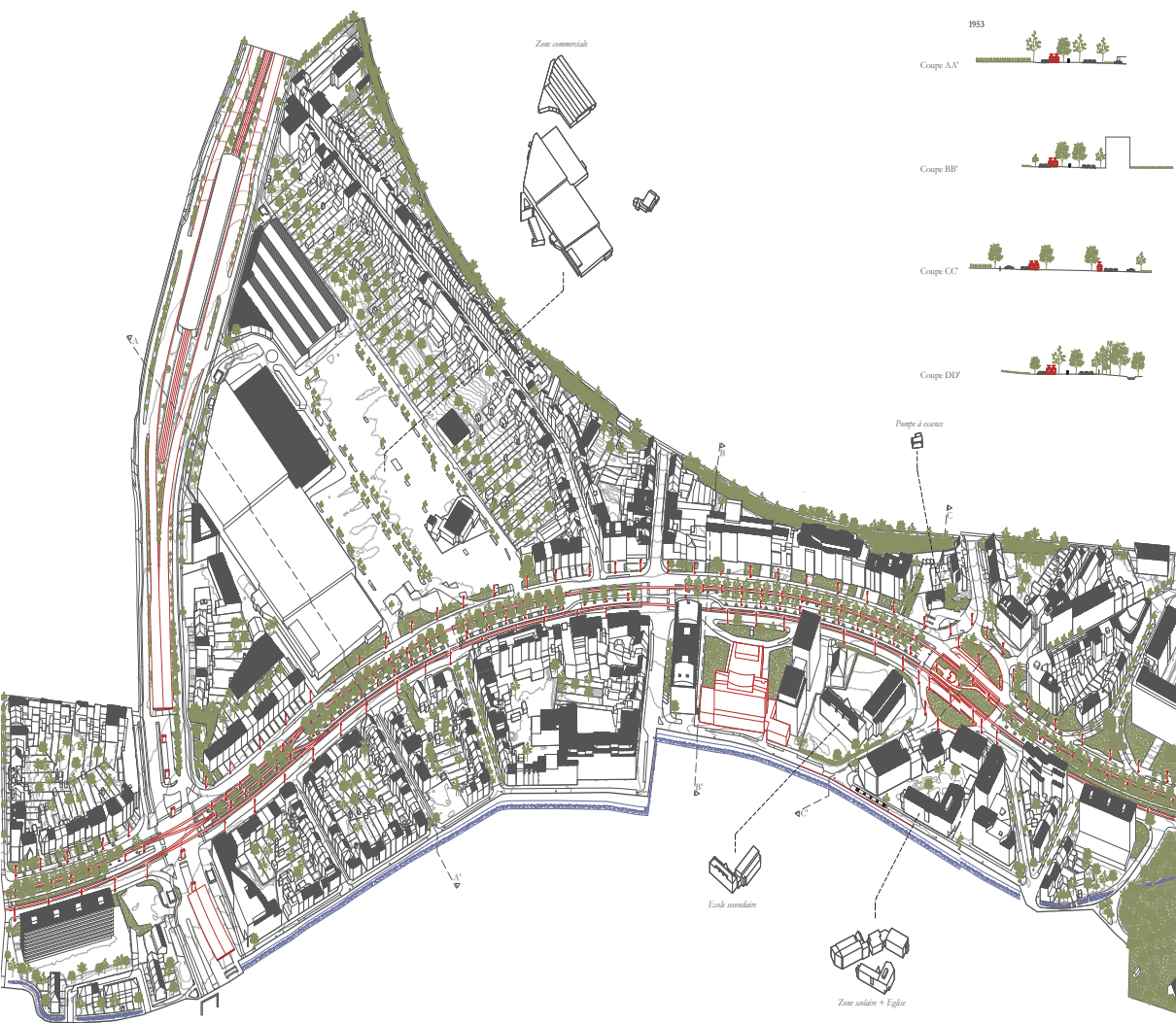


1977 - Le Rond-point du Souverain



1905 - Le tram 31





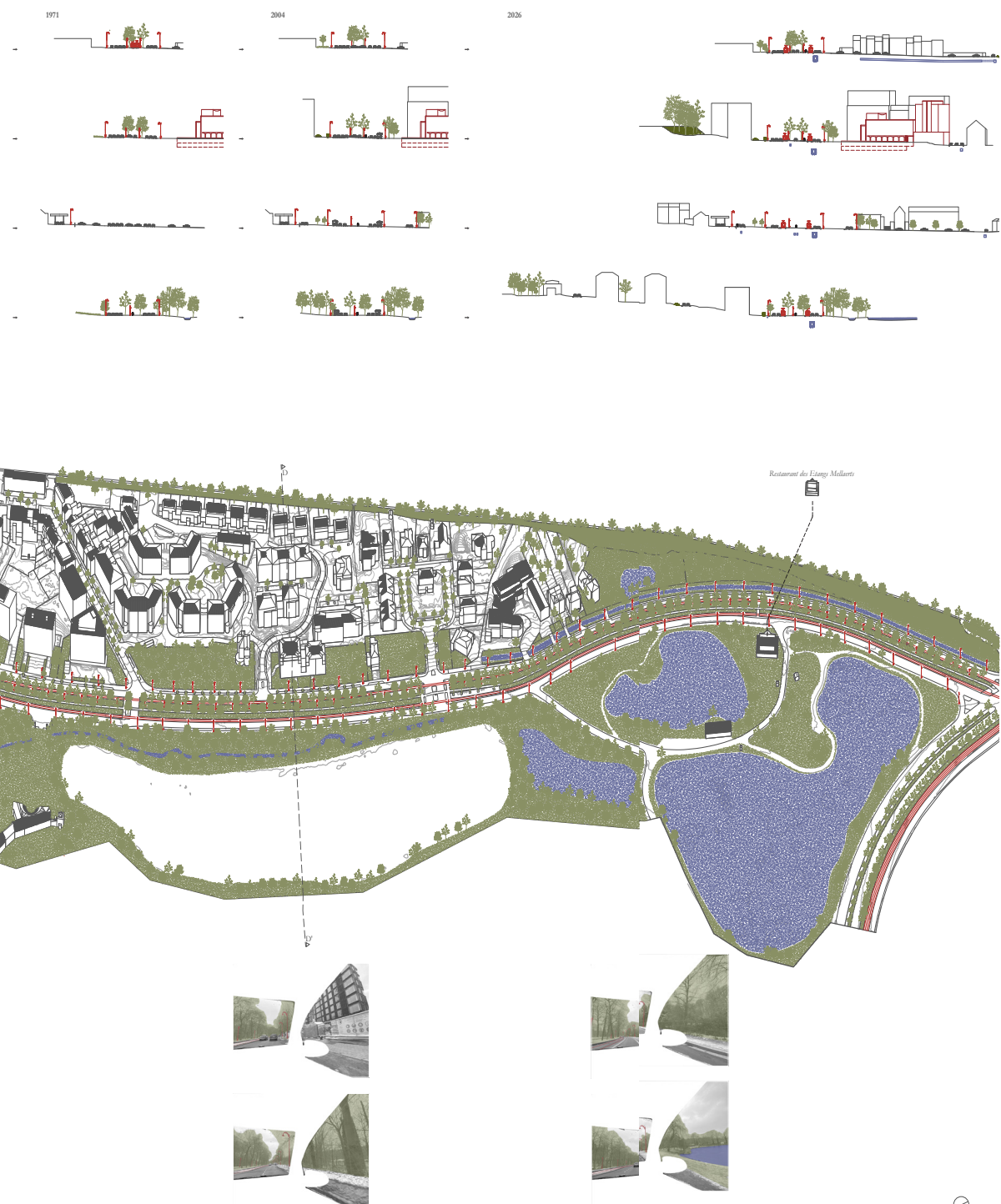


fig.50 - Axonométrie du Boulevard du Souverain - Montages photos - Coupes historiques, AUTEUR, 2026.

2. Réouvrir le paysage de la Woluwe

Dans le développement du projet, une première intervention s'est concentrée autour de la Maison communale d'Auderghem et du centre culturel, un secteur stratégique où se croisent aujourd'hui des enjeux de mobilité, de paysage et d'espace public.

L'état existant révèle une infrastructure fortement fragmentée. Le boulevard est actuellement composé de plusieurs bandes de circulation automobiles, d'un tram implanté latéralement, d'une berme centrale ponctuellement arborée accueillant du stationnement, ainsi qu'une piste cyclable en retrait. De part et d'autre, les trottoirs demeurent relativement étroits face à l'importance de l'infrastructure routière.

Le parvis de la Maison communale et du centre culturel se développe quant à lui de manière très linéaire, au-dessus d'un parking souterrain. Une zone végétalisée accompagne cet espace public et accueille ponctuellement plusieurs œuvres d'art et sculptures. Pourtant, malgré leur qualité, ces éléments restent peu visibles et peu valorisés en raison d'une organisation spatiale fragmentée et d'une végétalisation dont la mise en scène manque de cohérence.

Une rupture paysagère importante apparaît également entre le parvis et la rue adjacente située en contrebas, là où la Woluwe demeure encore voûtée. L'escalier actuel marque une séparation brutale entre les deux

niveaux et empêche toute continuité spatiale, visuelle et sensible avec le paysage hydraulique.

Aujourd'hui, le parvis peine à accueillir de véritables usages collectifs ou événementiels. L'espace reste dominé par la logique technique de l'infrastructure et par la présence automobile. Le projet accompagne ce changement de paradigme en transformant un espace de transit en un paysage habité, capable de redonner une place centrale aux piétons, aux usages collectifs et à l'eau.

Dans cette perspective, le boulevard est profondément requalifié. Les trottoirs deviennent de véritables espaces paysagers, intégrant davantage de végétation et revalorisant les jardins avant des bâtiments, aujourd'hui souvent déconnectés de l'espace public. La voirie est simplifiée en une circulation bidirectionnelle partagée entre le tram et la voiture, réduisant ainsi l'emprise dédiée à l'automobile.

La berme centrale est quant à elle largement élargie et revégétalisée. Elle accueille désormais la piste cyclable principale du boulevard, replacée au centre de la composition paysagère. L'ancienne piste cyclable latérale laisse place à une promenade piétonne continue, permettant de reconnecter les différentes séquences du boulevard.

L'un des gestes majeurs du projet consiste en la création d'une noue paysagère continue sur la rive droite du boulevard. Implantée au-dessus du collecteur de la Woluwe, cette noue végétalisée agit comme un système de drainage et de rétention

des eaux pluviales. Elle accompagne le boulevard sur toute sa longueur et participe à réintroduire la présence visible de l'eau dans l'espace public. L'eau récoltée peut ensuite être stockée, infiltrée ou réutilisée ponctuellement sur certains sites du territoire.

Le parvis de la Maison communale est entièrement réaménagé afin de retrouver une véritable relation avec le paysage de la vallée. Le projet propose notamment l'ouverture visuelle et physique vers la Woluwe grâce à une rampe de connexion accompagnée de gradins végétalisés reliant progressivement les différents niveaux du site. Cette nouvelle topographie crée une continuité entre le parvis, le paysage hydraulique et les espaces publics inférieurs.

Les gradins intègrent des assises réalisées à partir de gabions remplis des déblais d'asphalte issus du réaménagement du boulevard. Le réemploi des matériaux devient ici un véritable outil de projet : il transforme les traces de l'ancienne infrastructure routière en nouveaux supports d'usages et de paysages. Les œuvres d'art existantes sont également réintégrées dans cette nouvelle composition afin d'être remises en valeur au sein du parcours.

Le projet prévoit également une intervention sur le parking souterrain existant pour permettre cette reconnexion. Une partie de celui-ci est ouverte et retravaillée afin de reconnecter le sous-sol avec les espaces extérieurs et d'améliorer les problématiques actuelles d'infiltration d'eau. Cette transformation crée

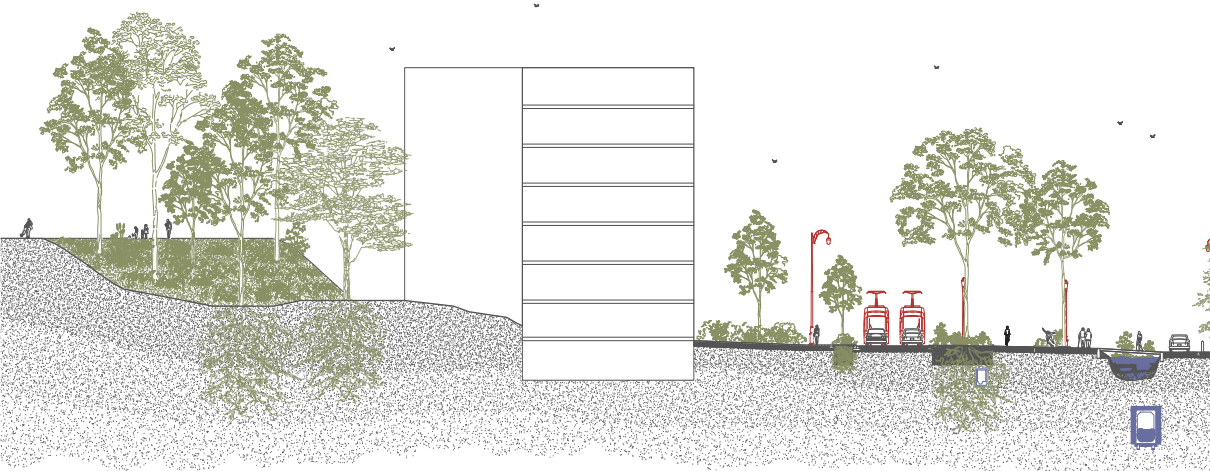
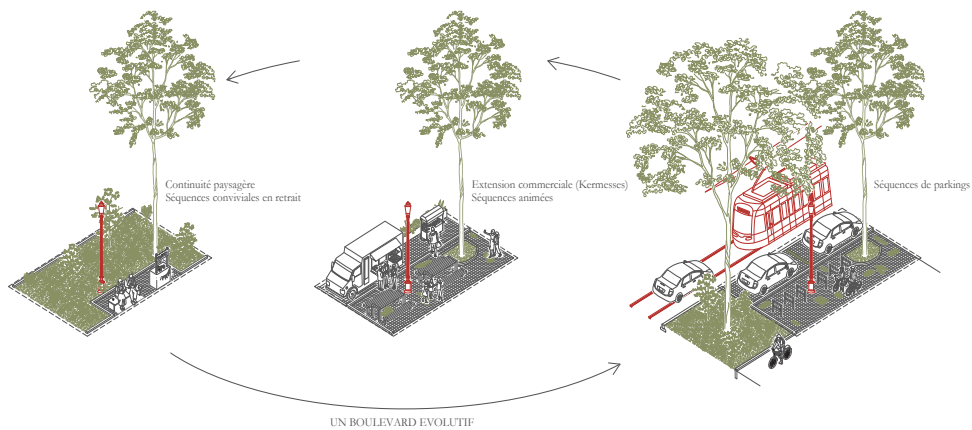
une relation plus directe entre l'infrastructure enterrée, le paysage et le cycle de l'eau.

Une rigole paysagère accompagne enfin le parcours et rend perceptible l'écoulement des eaux pluviales vers la Woluwe. L'eau n'est plus uniquement pensée comme une contrainte technique, mais comme un élément structurant de l'expérience sensible du boulevard.

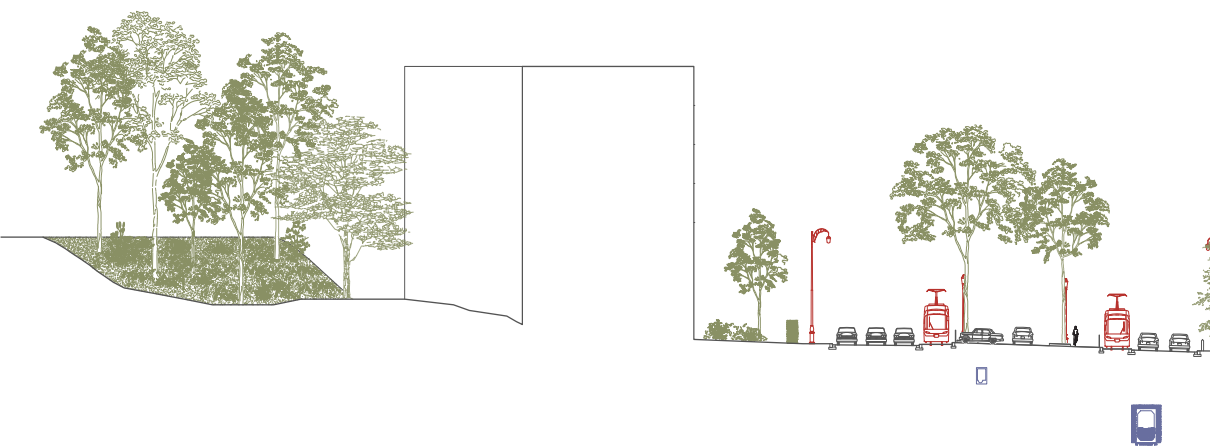
Dans une vision évolutive du projet, certaines zones latérales conservent ponctuellement du stationnement, intégré entre les séquences végétalisées et les alignements d'arbres. Ces espaces peuvent également accueillir des usages temporaires et événementiels : food trucks, extensions commerciales, marchés, installations festives lors de certaines périodes de l'année.

Le boulevard retrouve ainsi une logique de séquences habitées, où alternent espaces végétalisés, lieux de rencontre, mobilités douces et usages collectifs. L'infrastructure routière cesse progressivement d'être une coupure pour devenir un support de paysage, de biodiversité et de vie urbaine.

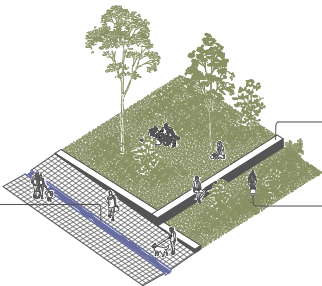
fig.51 - Coupe de projet 1, AUTEUR, 2026.



↑ 2100
COUPE BB' : -
2026



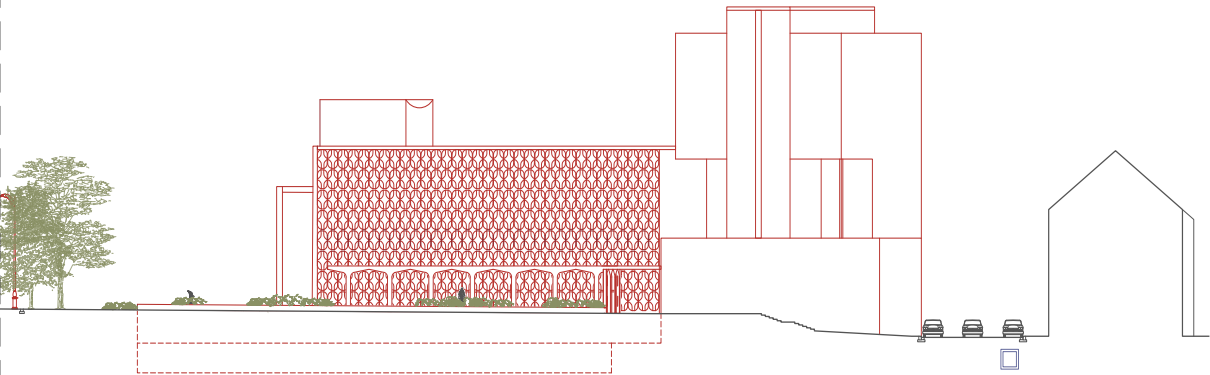
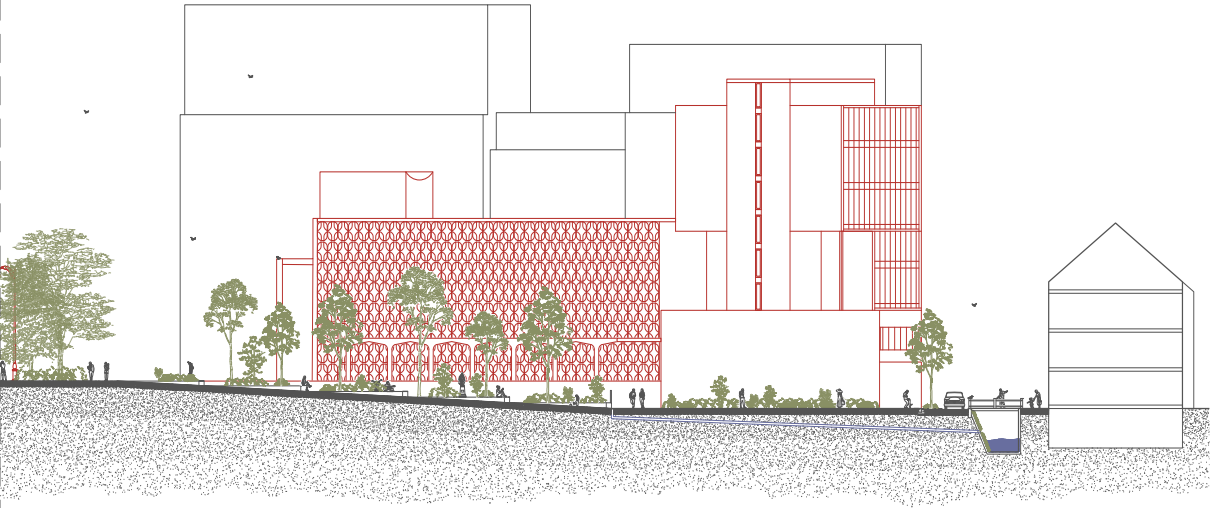
Rigole paysagère drainant les eaux pluviales vers la Woluwe
Réemploi des matérialités existantes



Réemploi des déblais d'asphalte dans des gabions intégrant des assises

Mise en scène des œuvres existantes dans l'espace du parvis

DU FONCTIONNEL AU SENSIBLE



3. Le rond-point du Souverain : point de convergence des trois monuments

Le rond-point du Souverain constitue aujourd'hui un point de rupture majeur dans la continuité du Boulevard. Traversé par plusieurs systèmes, voirie automobile, tram, pistes cyclables latérales. Il fonctionne comme un espace fragmenté où les flux coexistent sans véritable hiérarchie ni relation. Les quelques bandes végétalisées et aménagements ponctuels ne suffisent pas à atténuer cette discontinuité. Au centre, le monument commémoratif de la Première Guerre mondiale rappelle une dimension symbolique forte mais isolée dans un espace dominé par l'infrastructure.

Dans ce contexte, le projet vise à transformer ce lieu de fracture en un espace de convergence, réunissant les trois dimensions identifiées au sein du Boulevard : le monument urbain, le monument paysager et le monument hydraulique.

L'intervention introduit un monument hydraulique structurant, conçu comme un dispositif de collecte et de redistribution des eaux pluviales à l'échelle du rond-point. L'eau est captée par une toiture légère portée par une structure en bois, puis dirigée vers une noue circulaire centrale. Cette noue devient un élément paysager actif, redistribuant une partie des eaux vers la noue de tamponnage du Boulevard et vers les rues adjacentes, via des rigoles paysagères intégrées aux espaces publics.

Cette gestion de l'eau s'accompagne d'une requalification écologique du site. Les eaux peuvent être stockées dans des citernes situées en sous-sol, notamment sous l'ancienne station-service. Ce site, aujourd'hui sous-utilisé, présente un potentiel de reconversion important. Si le sol n'est pas pollué, le projet peut être réalisé directement ; dans le cas contraire, une stratégie d'assainissement devra être mise en place, allant du traitement localisé à la dépollution complète des terres et de la nappe. Une fois sécurisé, ce sous-sol devient un réservoir d'eau au service des usages du site, notamment l'agriculture urbaine et les jardins environnants.¹

Au niveau du sol, une différence de topographie d'environ 1,50 m est exploitée pour structurer le projet. Deux volumes bâtis en bois sur pilotis viennent encadrer le rond-point et définissent un parcours en surélévation. Cette infrastructure légère, composée d'un système poteau-poutre, crée une promenade couverte dans le paysage. La toiture, en continuité avec le dispositif hydraulique, collecte les eaux de pluie et les redirige vers la noue centrale.

La promenade devient un espace hybride, à la fois infrastructure et paysage habité. L'un des volumes accueille des fonctions variées : café, ateliers, espaces collectifs ainsi que des séquences d'exposition ou d'installation d'œuvres d'art. Elle transforme ainsi le rond-point en un

¹ La possibilité d'un assainissement a été étudiée et discutée auprès de facilitateur sols de Bruxelles Environnement.

lieu de vie, et non plus uniquement de passage.

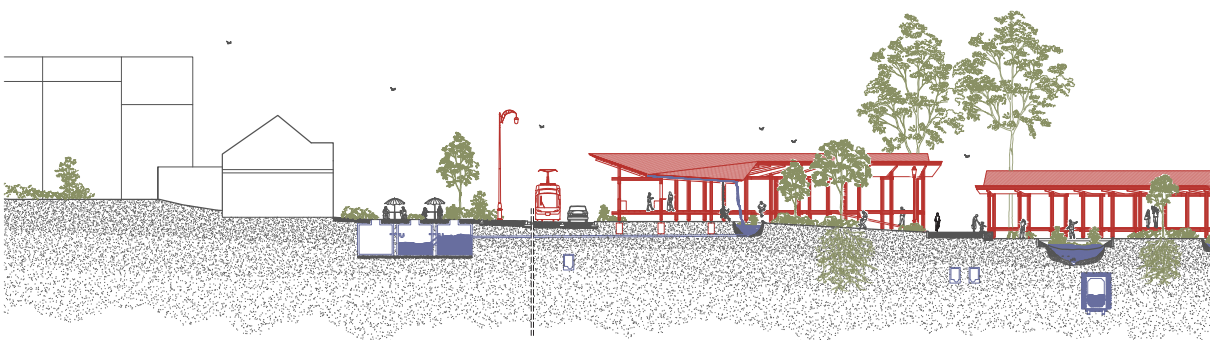
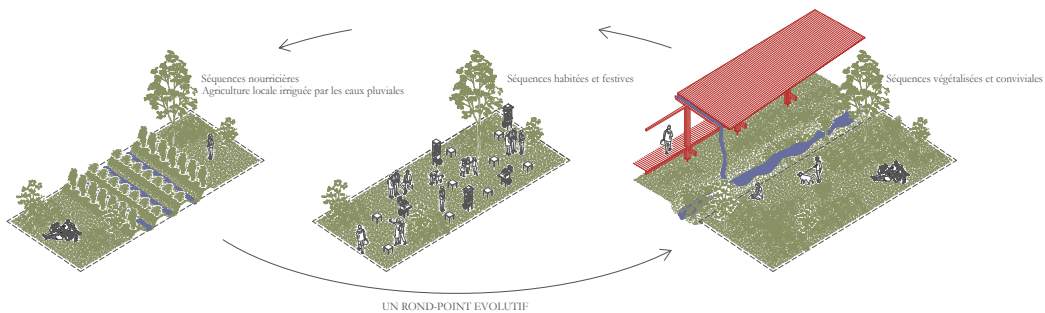
Au niveau du sol, la circulation automobile et cyclable est maintenue mais réorganisée afin de laisser une place plus importante aux mobilités douces et aux continuités paysagères. Une bande végétalisée sépare les flux et renforce la lisibilité du site. Les matériaux de sol sont rendus plus perméables et des rigoles paysagères accompagnent l'ensemble des parcours vers le système hydraulique central.

Dans une logique évolutive, le projet transforme progressivement un espace de transit en paysage habité. Dans un premier temps, le site fonctionne comme un espace de gestion de l'eau et de convivialité ponctuelle, accueillant des événements locaux, fêtes de quartier ou usages scolaires. Dans un second temps, il peut évoluer vers une logique nourricière, intégrant une agriculture urbaine irriguée par les eaux pluviales collectées sur site.

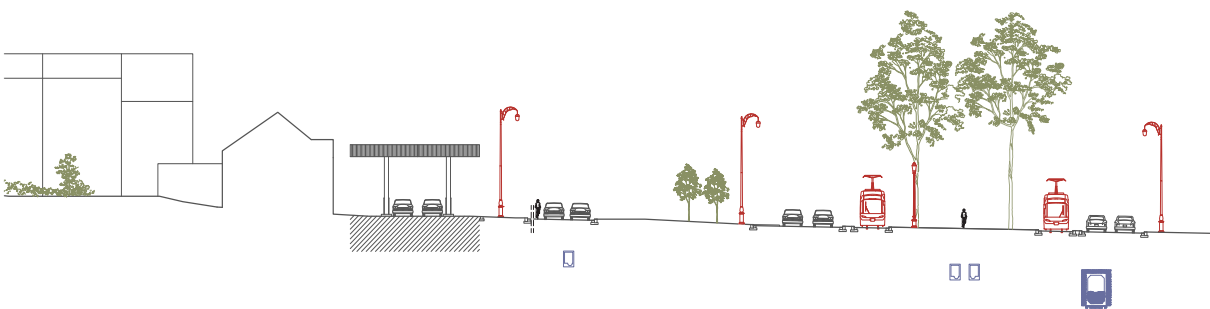
Le rond-point devient ainsi un véritable lieu de rencontre entre infrastructures, paysages et usages. Il s'inscrit également dans le parcours de la promenade verte, renforçant son rôle de seuil et de nœud au sein du territoire bruxellois.

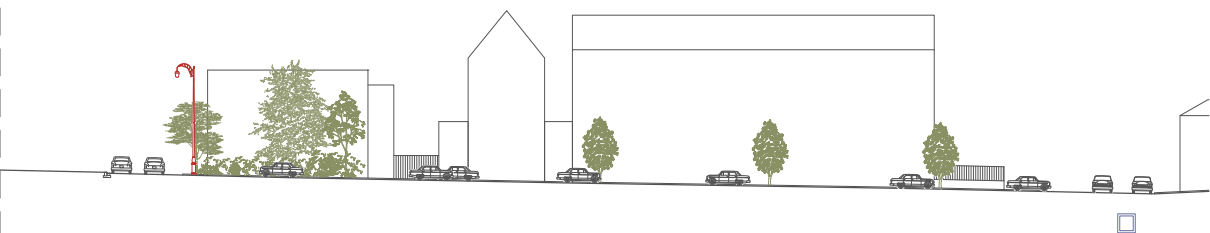
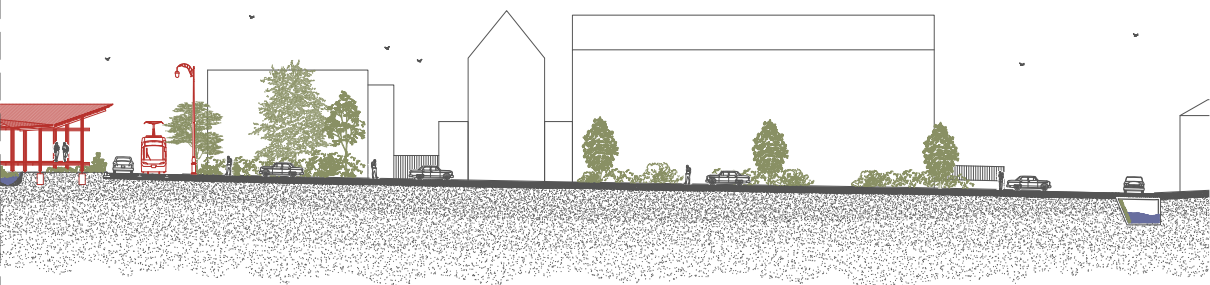
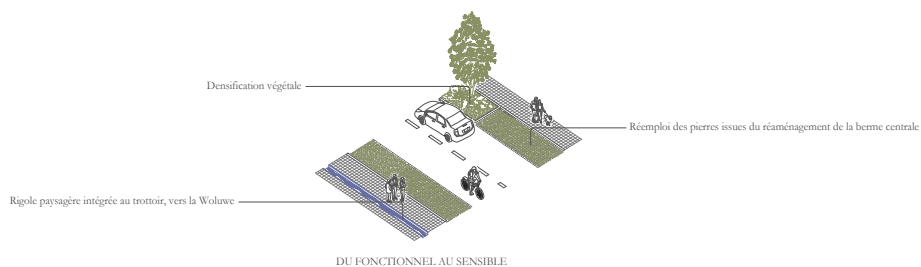
En transformant un espace de fragmentation en un système paysager actif, le projet fait du rond-point un élément central du boulevard : un espace où l'eau, le paysage et l'urbanité se rejoignent pour produire une nouvelle forme de monumentalité habitée.

fig.52 - Coupe de projet 2, AUTEUR, 2026.

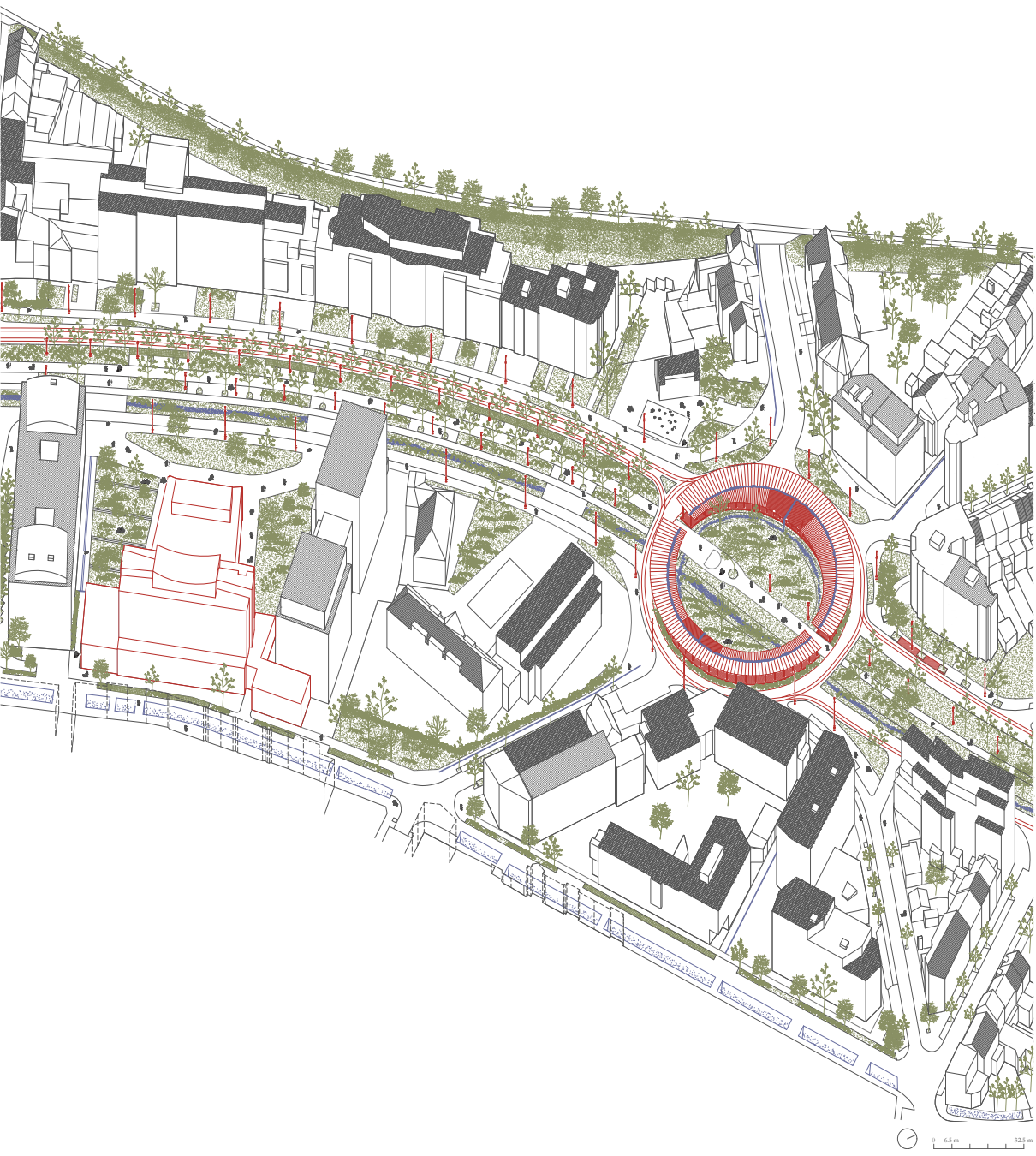
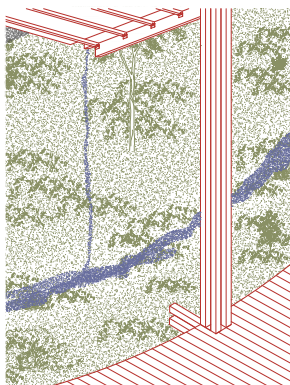
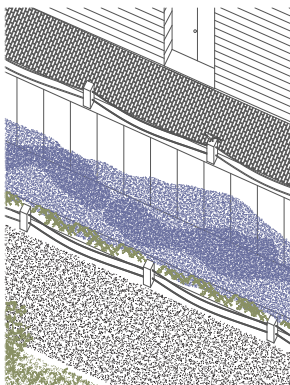


↑
COUPE CC' :
2100
2026





Conclusion



Vers une infrastructure habitée

Ce travail prend le Boulevard du Souverain comme point d'entrée pour interroger une question plus large : que deviennent les grandes infrastructures linéaires lorsque l'on cesse de les considérer comme de simples dispositifs de circulation? En mobilisant la distinction entre voies génériques et voies spécifiques, il met en évidence que certains axes ne relèvent pas d'une logique reproductible, mais d'une épaisseur territoriale singulière, où se superposent histoire, paysage, hydraulique et usages contemporains.

Le Boulevard du Souverain appartient pleinement à cette catégorie de voies spécifiques. Héritier d'une ambition monumentale, progressivement absorbé par les logiques automobiles, il conserve pourtant une structure paysagère et hydraulique encore lisible, bien que fragmentée. Cette situation en fait moins un espace à "réparer" qu'un territoire à reconfigurer, où les continuités existantes peuvent être réactivées plutôt qu'effacées.

À travers la lecture des monuments urbains, paysagers et hydrauliques, le projet révèle un point essentiel: la fragmentation actuelle n'est pas une absence de structure, mais la superposition de systèmes devenus disjoints. L'enjeu n'est donc pas d'ajouter une nouvelle couche, mais de rétablir des relations entre celles déjà présentes. L'infrastructure cesse

alors d'être un objet autonome pour devenir un support de recomposition territoriale.

Dans cette logique, le rond-point du Souverain, la Maison communale, la vallée de la Woluwe ou encore les grands dispositifs de mobilité ne sont plus des entités isolées, mais les fragments d'un même système latent. Le projet agit comme un révélateur: il transforme des coupures en articulations, des infrastructures en paysages, des flux en expériences habitables.

Cette réflexion rejoint les ambitions territoriales évoquées au début du travail. Elle montre que les espaces ouverts, les continuités écologiques et les infrastructures existantes peuvent participer à une recomposition plus large du territoire métropolitain. Les voies spécifiques apparaissent alors comme des supports privilégiés pour retisser les relations entre la ville, le paysage, l'eau et le vivant.

L'ambition dépasse ainsi le seul Boulevard du Souverain. Elle ouvre une réflexion sur la manière dont les infrastructures contemporaines peuvent être réinterprétées comme des milieux actifs, capables d'accueillir l'eau, le vivant et les usages. Les voies spécifiques deviennent alors des structures de transition à l'échelle métropolitaine, des supports où se rejoue la relation entre ville et territoire.

Ce projet propose finalement un déplacement de regard. Passer d'une logique de performance et de circulation à une logique de

fig.53 - Une infrastructure habitée, AUTEUR, 2026.

composition et de continuité. Faire de l'infrastructure non plus une coupure fonctionnelle, mais une matière de paysage. Et, à travers cela, réaffirmer une idée simple : la ville ne se requalifie pas par ajout, mais par réactivation de ce qui la structure déjà.

Le cas du Boulevard du Souverain démontre que les infrastructures héritées peuvent constituer les supports d'une nouvelle génération de paysages métropolitains où la monumentalité ne se mesure plus à l'échelle des ouvrages construits mais à leur capacité à accueillir la vie, à révéler les ressources du territoire et à retisser les liens entre la ville et son environnement.

Bibliographie

Théories

ACQU., "Les ceintures de Bruxelles : Uccle", 2013, La lettre aux habitants 77, <https://www.acqu.be/LES-CEINTURES-DE-BRUXELLES-UCCLE>

Alonzo., E. "L'architecture de la voie - histoire et théories", Marseille : Editions Parenthèses, 2017

Amusement Logic., "Renaturation urbaine : Cheonggyecheon, Séoul, Corée du Sud", 2024, Nouvelles générales, <https://amusementlogic.fr/nouvelles-generales/renaturation-urbaine-cheonggyecheon-seoul-coree-du-sud/>

Architecture & climat., "Types de noues", 2016, <https://guidebatimentdurable.brussels/noues/types-noues?IDC=9008>

asbl C.I.D.E.P., "Les Boulevards du centre", Région de Bruxelles Capitale, 1997

Bas Smets., "Manuel espaces publics", 2024, https://urban.brussels/public-space_fr.pdf

Bas Smets., "metropolitan landscapes", 2016, https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/metropolitanlandscapes_web1.pdf

Besse., J-M. "Habiter un monde à mon image", Paris : Editions Flammarion, 2013

bruxelles.environnement., "Citernes de récupération", 2018, <https://guidebatimentdurable.brussels/citerne-recuperation>

bruxelles.environnement., "Promenade verte", <https://gardens.brussels/fr/promenades/promenade-verte>

BUUR, ANTHEA, HESSELTEER., "OPEN Brussels", 2020, https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/orb_20200907_rapport_luik_1-analysefr.pdf

BUUR., "Réseau d'espaces ouverts - dans et autour de Bruxelles", 2022, https://perspective.brussels/sites/default/files/open_20202023_brochure_fr.pdf

BUUR., "Voiries innovantes : réfections post-inondations", 2022 — 2023, <https://buur.be/fr/project/voiries-innovantes-refections-post-inondations/>

Cercle d'histoire d'Auderghem, "Loisirs d'autrefois", 2021

Coordination.Zenne., "Cours d'eau Bruxellois - La Woluwe", <https://www.coordinationzenne.be/fr/documentation/dossiers/coursdeau/woluweFR.php>

de Vos., S. "La mobilité-Auderghem", 2019

Emir KIR., "Les Boulevards extérieurs", Editeur responsable : Ministère de la région Bruxelles-Capitale, 1998

Fallow1010., "La Ville qui respire", LABOXXI, 2022, https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/laboxxi_brochure-a4_eau.pdf

incofusta., "El Jardín del Turia se remodela y por fin tiene mesas de picnic", 2024, incofusta, <https://incofusta.com/jardin-del-turia-mesas-picnic/>

Inconnu., "Boulevard du Souverain", Guide de l'espace public bruxellois - pdf, page : 44 - 53, www.publicspace.brussels/application/boulevard-du-souverain/#prettyPhoto

Inconnu., "Intégrer la nature en ville", 2023, Action climatique, <https://www.actionclimatique.com/urbanisme-durable/villes-vertes/integrer-la-nature-en-ville-les-bonnes-pratiques-d-urbanisme-durable/>

Karbon', "Elaboration d'une vision territoriale métropolitaine à l'horizon 2040 pour Bruxelles", 2012, Étude urbaine, <https://karbon.be/fr/projets/051BRU>

Lampariello., B. "Cours d'histoire de l'architecture - La ville du futur", 2024, Bruxelles-Loci

LEXILOGOS, "Bruxelles, cartes et documents", <https://www.lexilogos.com/bruxelles.htm>

Merci Raymond., "Le quartier du futur", Italie: Editions Delachaux et Niestlé, 2025

Schreyers., L. "Le boulevard du Souverain et quelques abords", 2016

Schreyers., L. "Souvenirs d'Auderghem, Auderghem entre ville et Soignes, Auderghem chemins faisant", Editions Het Streekboek, 1995, 1998 et 2003

Schreyers., L. & de Vos., N. "Auderghem-curiosités et Anecdotes Quatrième cahier", 2016

Schreyers., L. & de Vos., S. "L'autoroute E411 et le viaduc Herrmann-Debroux", 2017

Villeirs., M. "La vallée de la woluwe", Région de Bruxelles Capitale, 1995

51N4E., "Asiat", 2019, <https://51n4e.com/projects/asiat/>

Applications

Bruciel., <https://gis.urban.brussels/brugis/#/dashboard/827>

Brugeotool., <https://geodata.environnement.brussels/client/brugeotool/>

BruWater., "Réseaux de surveillance des eaux de surface et souterraines", <https://geodata.environnement.brussels/client/bruwater/index/ground/station>

Klim-Cicc., <https://klim-cicc.be/myRequests>

topoexport., <https://app.topoexport.com>

Urbis topo., Urbis – constructions 3D, Urbis – Occupation du sol, https://datastore.brussels/web/data?searchedTerms=urbis&page=1&order=MCP_DATE_DESC&metadataType=datas&organization=Paradigm

Urbis vecteur., <https://datastore.brussels/web/data/dataset/f3ad5174-4a86-11ef-b009-010101010000#access>

Iconographie

fig.1 - Cartographie des connexions à renforcer et des liens manquants depuis la Région Flamande jusqu'au centre de la Région Bruxelloise, AUTEUR, 2026

fig.2 - Les axes patrimoniaux comme supports des connexions à renforcer et des liens manquants, AUTEUR, 2026

fig.3 - Les voies spécifiques et génériques, Bas Smets, 2024

fig.4 - Les grands tracés Léopoldiens, Billen. C, Duvoisquel J.M, 2000.

fig.5 - Le boulevard des Capucines et la Rue Basse-du-Rempart, A. Pau de Saint-Martin, 1818.

fig.6 - Allée Verte, promenade de prédilection des Bruxellois. Lithographie de Stroobant vers 1840.

fig.7 - L'avenue de l'impératrice (actuelle avenue Foch): une voie dans jardin linéaire reliant un bois et une promenade plantée, A. Alphand, 1867.

fig.8 - Les deux parkways au départ de Prospect Park avec une nouvelle piste cyclable, photographie d'Ocean Parkway, 1894.

fig.9 - L'allée comme promenade et perspective: le jardin des Tuileries après sa transformation par Le Nôtre, I. Sylvestre, 1660.

fig.10 - Panorama de Bruxelles, J. B. Bonnecroix, 1665.

fig.11 - Bruxelles et ses boulevards, vue aérienne dessinée de la gare du Nord vers la porte de Hal à partir d'un ballon captif par Guesdon, 1855.

fig.12 - Boulevard du Jardin botanique, vers 1850.

Fig.13 - Le nouveau boulevard, axe privilégié du divertissement et des manifestations populaires, accueillait le mardi-gras après midi une foule

compacte venue fêter le carnaval de Bruxelles. "Nul patron ne pourrait retenir les ouvriers, nulle dame ne saurait garder au logis sa servante".

fig.14 - Collage critique reprenant les différentes visions utopiques et prospectives de la voirie du futur, AUTEUR, 2026

fig.15 - Le "boulevard à redans": une voie urbaine élargie et pittoresque, armature d'un système de parcs métropolitain - Les alignements brisés et vues comparées, E. Hénard, 1903.

fig.16 - Le carrefour à giration des Grands Boulevards - Les voitures et les passants, E. Hénard, 1906.

fig.17 - La rue actuelle type selon E. Hénard.

fig.18 - La rue du futur, telle un "tablier de pont", se libère de la référence au sol naturel, E. Hénard.

fig.19 - Une variante avec quatre voies en sous-sol, les villes de l'avenir, E. Hénard, 1910.

fig.20 - Le Trottoir roulant imaginé par Hénard pour l'exposition universelle de 1889 et celui finalement réalisée pour celle de 1900.

fig.21 - Manifestement inspiré du Plan Voisin de Le Corbusier, ce projet de mise en valeur de Bruxelles-Centre, élaboré par Stanislas Jasinski et publié en 1932, préfigure en quelque sorte la profonde restructuration menée dans les années soixante au débouché du boulevard Anspach sur la place de Brouckère.

fig.22 - Scène historique des dimanches sans voiture instaurés aux Pays-Bas en réponse à la crise pétrolière, prise par le photographe B. Verhoeff, 1973.

fig.23 - Des autoroutes désertes ont été temporairement transformées en lieux de loisirs, permettant aux citoyens de pique-niquer, de faire du vélo ou de marcher là où la circulation automobile était normalement intense, 1973.

fig.24 - Perspective d'une route antique

suburbaine avec ses principaux monuments (attributs): statues, aqueducs, arches, marchepieds, bornes, tombeaux, relais, etc. N. Bergier, Histoire des grands chemins..., 1728.

Fig.25 - Le Boulevard du Souverain, AUTEUR, 2026.

Fig.26 - Monuments urbains, AUTEUR, 2026.

fig.27 - La Maison Communale de Watermael-Boitsfort, AUTEUR, 2026.

fig.28 - Le rond-point Wiener, AUTEUR, 2026.

fig.29 - L'ancienne Royale Belge, AUTEUR, 2026.

fig.30 - Le rond-point du Souverain, AUTEUR, 2026.

fig.31 - La Maison Communale et le centre culturel d'Auderghem, AUTEUR, 2026.

fig.32 - Le viaduc de la E411, AUTEUR, 2026.

fig.33 - Monuments paysagers, AUTEUR, 2026.

fig.34 - Continuité verte sur la berme, AUTEUR, 2026.

fig.35 - Balade dans les parcs voisins, AUTEUR, 2026.

fig.36 - Végétation ponctuelle, AUTEUR, 2026.

fig.37 - Entre parc et Boulevard, AUTEUR, 2026.

fig.38 - Rupture de la végétation avec le Boulevard, AUTEUR, 2026.

fig.39 - Végétalisation des jardins avant, AUTEUR, 2026.

fig.40 - Végétation fragilisée par la séparation, AUTEUR, 2026.

fig.41 - Séparation végétale avec l'espace public, AUTEUR, 2026.

fig.42 - Monuments hydrauliques, AUTEUR, 2026.

fig.43 - Collecteur de la Woluwe, peinture d'Alfons Dessenis, 1948.

fig.44 - Dimensions du collecteur de la Woluwe, La ville qui respire, 2022.

fig.45 - La Woluwe voutée, AUTEUR, 2026.

fig.46 - Parcours végétalisée de la Woluwe, AUTEUR, 2026.

fig.47 - Le parcours de la Woluwe entre les habitations, AUTEUR, 2026.

fig.48 - Etangs sur le parcours de la Woluwe, AUTEUR, 2026.

fig.49 - Photos historiques, AUTEUR, 2026.

fig.50 - Axonométrie du Boulevard du Souverain - Montages photos - Coupes historiques, AUTEUR, 2026.

fig.51 - Coupe de projet 1, AUTEUR, 2026.

fig.52 - Coupe de projet 2, AUTEUR, 2026.

fig.53 - Une infrastructure habitée, AUTEUR, 2026.

Ce travail de fin d'étude interroge la transformation des grandes infrastructures urbaines à travers le cas du Boulevard du Souverain à Bruxelles. Héritier des percées monumentales de la fin du XIXe siècle, cet axe constitue aujourd'hui un territoire fragmenté, dominé par les logiques automobiles malgré la richesse paysagère et hydraulique de la vallée de la Woluwe.

La recherche s'appuie sur la notion de voies spécifiques afin de questionner le rôle contemporain des axes patrimoniaux dans la fabrique urbaine. À travers une lecture historique et paysagère, elle met en évidence trois formes de monumentalité structurant le territoire:

- Monuments urbains,
- Monuments paysagers,
- Monuments hydrauliques.

Ce travail défend finalement l'idée que les infrastructures urbaines peuvent devenir des supports de paysage, de biodiversité et de résilience territoriale capables de recomposer les relations entre ville, eau et vivant.