

De quelle manière les infrastructures issues d'urbicides peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public?

« On imagine toujours un ennemi de l'extérieur, mais on n'imagine pas un ennemi qui vous ronge par l'intérieur. »

DETUIRE - DETISSER - DECOMPOSER

« Violences qui visent la destruction d'une ville non en tant qu'objectif stratégique, mais en tant qu'objectif identitaire ».

“La volonté politique de destruction de la ville”

« Le meurtre ou la négation délibérée de la ville.»

L'urbicide correspond donc à la destruction des bâtiments non pas pour ce qu'ils représentent individuellement (cible militaire, patrimoine culturel, symbole abstrait), mais pour leur rôle comme condition d'existence de l'hétérogénéité. L'urbicide est alors intimement lié à la destruction du patrimoine puisqu'il consiste souvent à « faire table rase du passé ».

"Types" d'urbicides

Urbicides militaires

Au-delà de la seule destruction matérielle, l'urbicide militaire consiste à effacer une communauté sur les plans politique, symbolique et mémoriel, en anéantissant son espace urbain dans un contexte de conflit.



Le violoncelliste Vedran Smailovic jouant sur les ruines de la Bibliothèque nationale de Sarajevo.

Urbicides politiques/ idéologiques

Destruction des formes urbaines ou de patrimoines pour effacer une identité culturelle, historique ou sociale et imposer une nouvelle vision du pouvoir.



Bucarest, Palais du Peuple sous Ceausescu

Urbicides planifiés (Urbanisme autoritaire)

Destruction du tissu urbain résultant de politiques d'aménagement ou de projets imposés, souvent au nom de la modernisation, de l'ordre ou du contrôle.



Les halles de Paris

Urbicides économique

Destruction du tissu urbain guidé par des logiques de marché (spéculation, rentabilité...) entraînant la dégradation ou la disparition du tissu social et des usages existants.

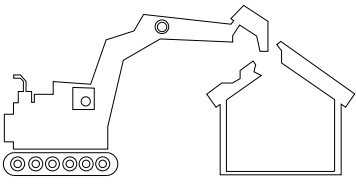


Le quartier Nord de Bruxelles

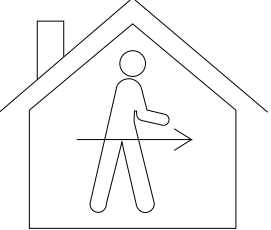
Conséquences directes

1. Destructions physiques du tissu urbain, démolitions massives

- Quartiers rasés
- Patrimoine architectural détruit
- Disparition de morphologies urbaines historiques



2. Expropriations et déplacements forcés



Conséquences indirectes

1. Destructions des liens sociaux

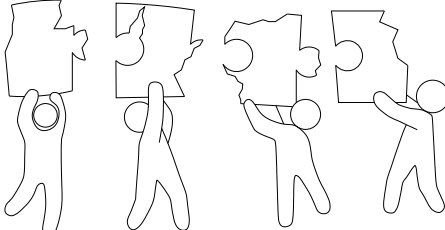
La ville n'est pas seulement un espace bâti: c'est un réseau de relations.

2. Effacement de la mémoire collective

Disparition de repères symboliques

Effacement d'histoire locales

Traumatisme spatiale



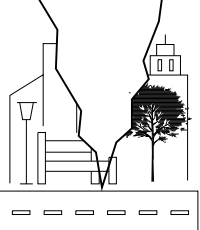
3. Production d'espaces résiduels

- Friches
- Zones stigmatisées

Ces espaces peuvent devenir insécurisés, sous-investis, marginalisé

4. Destruction économique

- Disparition de commerces de proximité
- Perte d'emplois



SAUVER - REPARER

De la blessure au récit

Evolution de la compréhension et de la perception de ces traumatismes

Vision initial: projet vu comme progrès technique de modernisation
--> mentalité pragmatiste et fonctionnaliste

1960-1980: Essor des critiques de l'urbanisme fonctionnaliste
Apparition de termes tels que "Bruxellisation". Critiques autour des destructions, de la perte de tissu urbain.
--> Mentalité critique émergente

Perception contemporaine: le traumatisme est vu comme un fait historique, un support de projet
--> Traumatisme est assumé, montré, un levier de projet, une opportunité.

TISSER - RECOMPOSER

Le lien social

Typologies des liens sociaux

Selon Serge Pangman

Lien de filiation

relations familiales

Lien de participation électorale

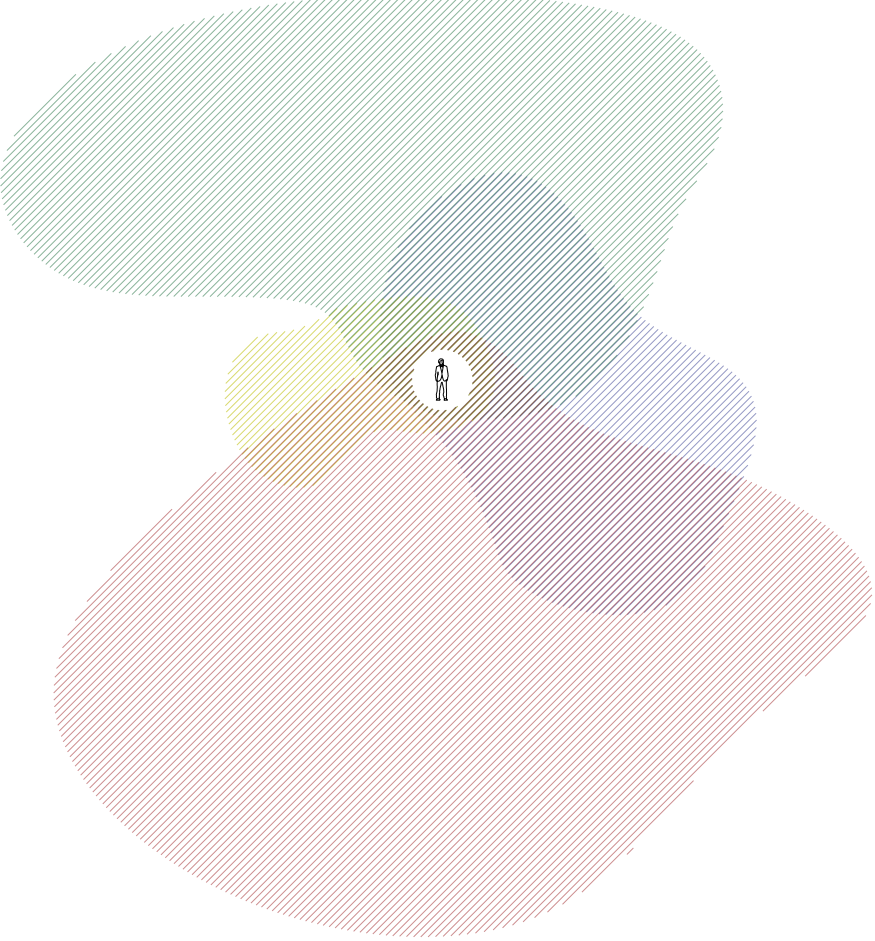
Relations amicales

Lien de participation organique

Relations professionnels

Lien de citoyenneté

Relation citoyenne

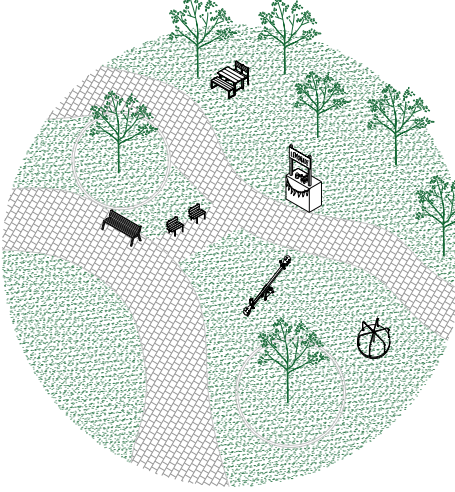


Types d'espaces publics

Espaces Publics Ouverts

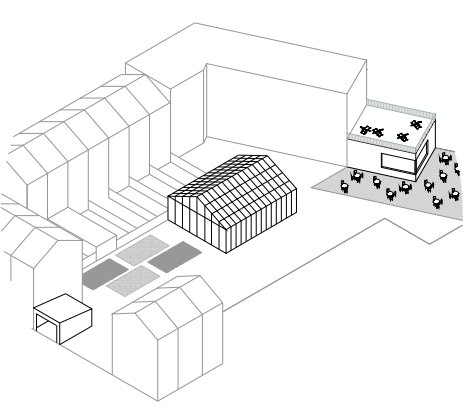
Minéralisé ou végétalisé

Les espaces publics ouverts sont des zones non bâties accessibles à tous, qui offrent des lieux de loisirs et contribuent à la qualité environnementale des quartiers.



Equipements et programmation

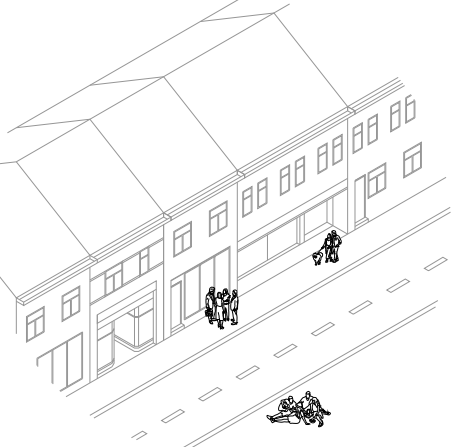
Ces espaces sont conçus pour favoriser les interactions sociales et la vie communautaire.



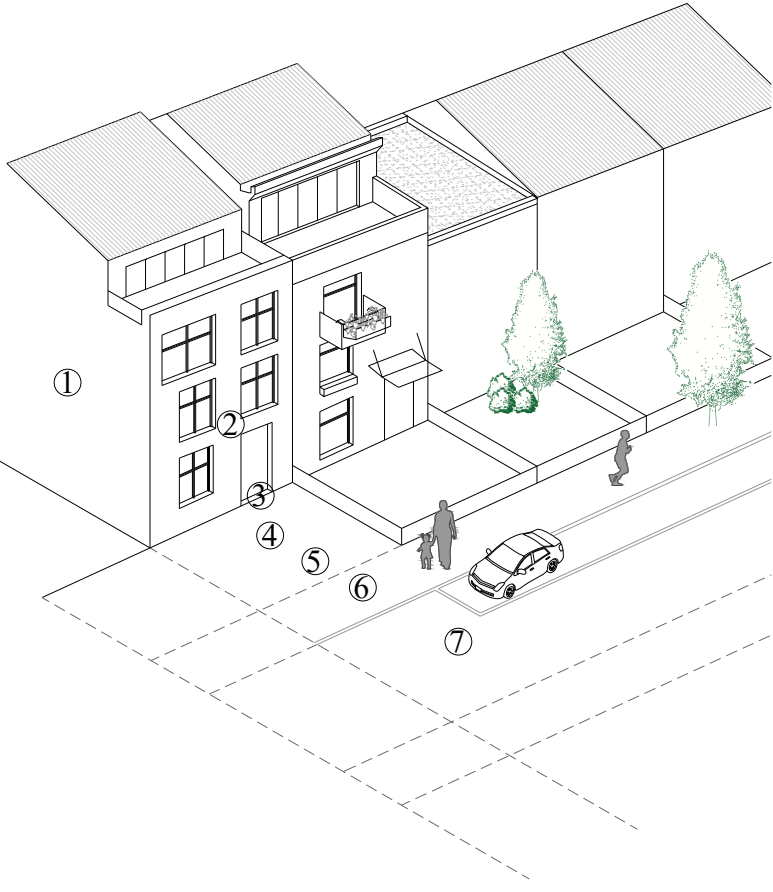
Espaces Publics de circulation

La rue

"La rue peut-être considérée comme le plus ancien élément de l'urbanisme. Elle a toujours constitué "l'espace séjour" de la population"



La limite



1. Domicile

2. Façade

3. Seuil

4. Jardin avant

5. Clôture

6. Trottoir

7. Rue

Privé

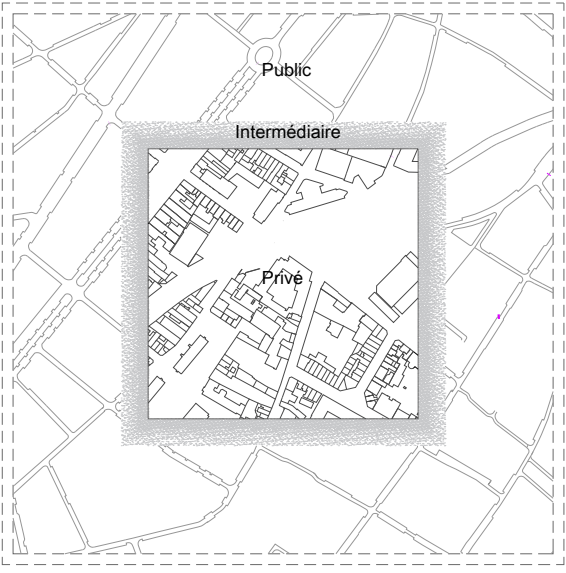
Intermédiaire

Public

Caractéristiques d'un espace propice au lien social - espace conçu

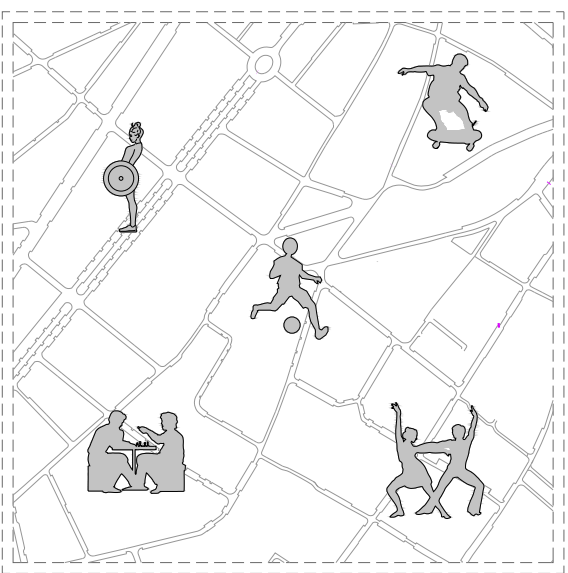
Définition des statuts

Une distinction claire entre les espaces public et privé est assurée par des espaces intermédiaire qui permettent la transition.



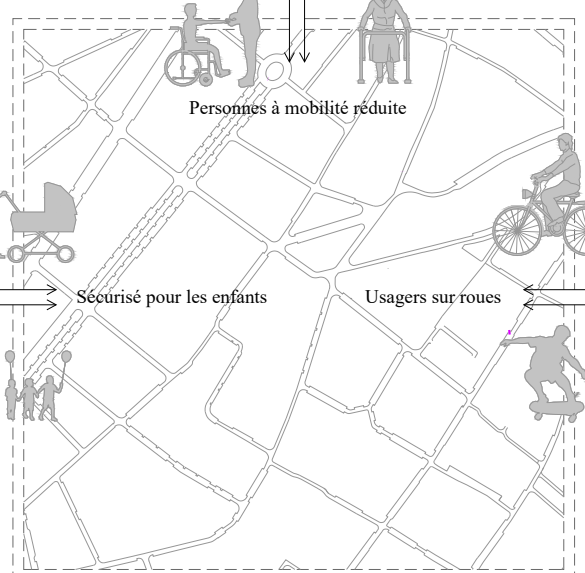
Mixité des usages

Diversité fonctionnelle afin de créer des lieux de rencontre et de multiplier les interactions sociales.



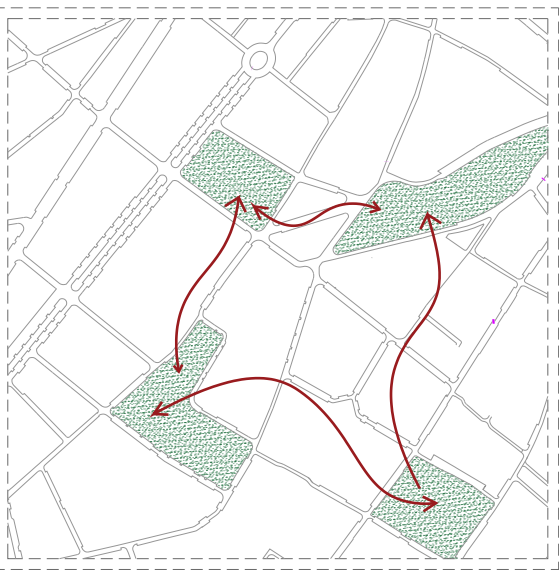
Accessibilité et inclusivité

Capacité de l'espace à être utilisé par tous (âge, mobilité, statut social), sans exclusion, grâce à l'aménagement adapté et ouvert.



Connecter les pôles existants

Mise en relation des lieux déjà fréquentés (commerces, écoles, transports) pour renforcer les flux et les interactions sociales.



Espace perçu

L'appropriation

Lorsque les concepteurs intègrent ces principes, les habitants s'approprient plus facilement les espaces publics. Renforcer le sentiment de communauté et de vivre ensemble favorise l'appropriation: plus les habitants se sentent concernés, plus ils entretiennent et fréquentent les lieux. Cette appropriation est renforcée lorsque l'espace est clairement structuré et aménagé.



Photo de la Fontaine du Louvre: Photographie d'Elliott Erwin, Paris, 1989

RECHERCHE THEORIQUE

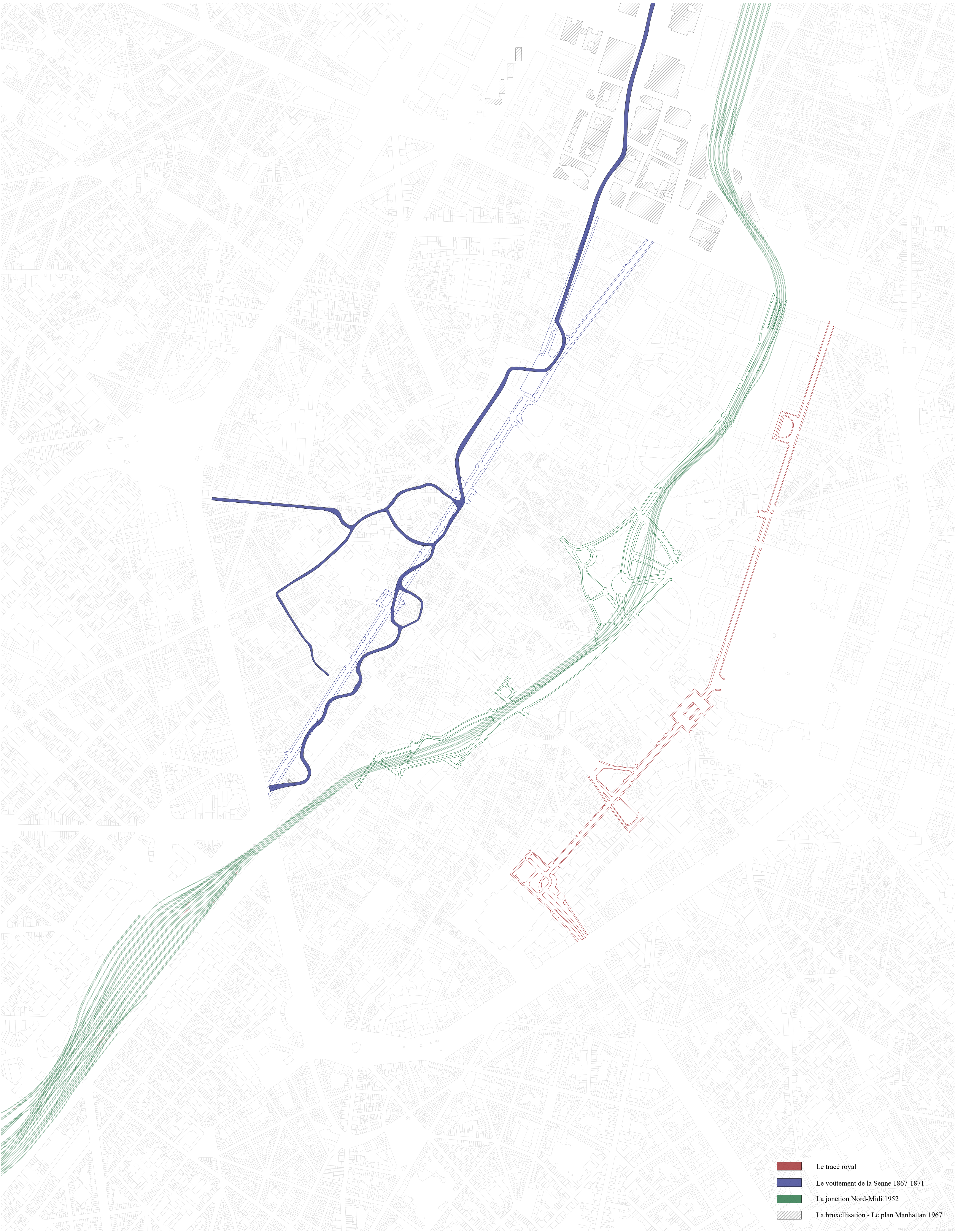
LARCB 2296 - 2025-2026 - TFE EN et SUR l'architecture

Ségolène van Outryve d'Ydewalle

UCLouvain

Détruire - Détisser - Décomposer: la jonction Nord-Midi, un urbicide

Morcellement arbitraire de la ville par les institutions et les circulations 1830-1978



La jonction au fil du temps: des boulevards au tracé actuel.

Première tentative de jonction par les boulevards - 1841.

Solution provisoire: la ceinture Ouest - 1871.

La jonction Nord-Midi - 1952

En 1835, Bruxelles ne dispose que d'une seule gare au nord et extra-muros.
La gare de l'Allée verte.

L'Etat aménage en 1840 la station des Bogards à proximité du centre-ville.

La gare de l'Allée verte est rapidement saturée.
Dès novembre 1841, la gare du Nord est construite et reprend le trafic des voyageurs.

La gare du Midi est inaugurée le 25 septembre 1869.

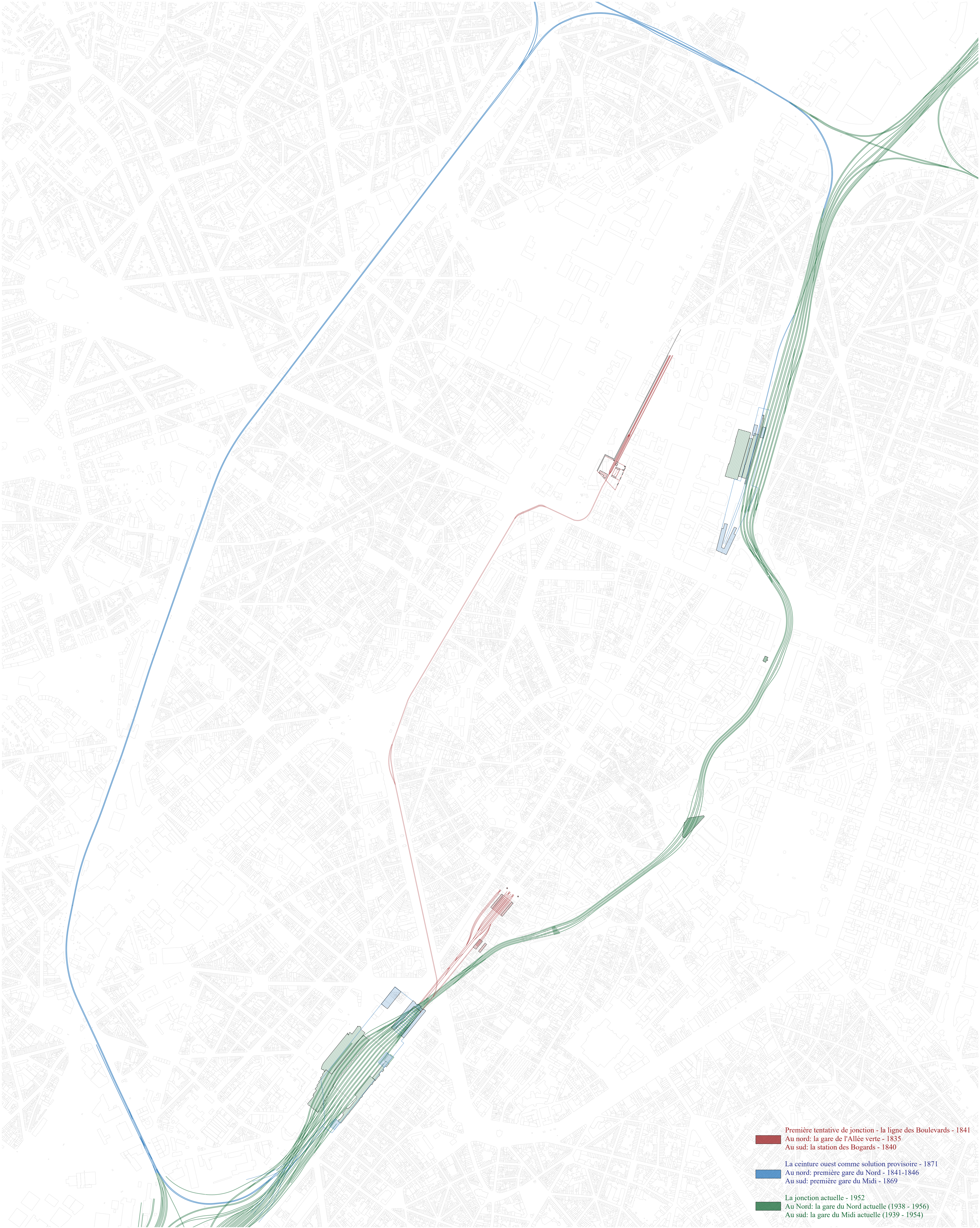
La nouvelle gare du Midi est construite à 300 mètres en retrait de l'ancienne gare lors de la construction de la jonction.

La nouvelle gare du Nord est construite à 350 mètres de l'ancienne gare lors de la construction de la jonction.

Rapidement, la ville de Bruxelles se rend compte de la nécessité de créer une liaison entre les deux gares.
La ligne des boulevards est créée et réservée au transport de marchandises.

La limite de cette solution se fait rapidement sentir: accidents et encombrements sur les boulevards.

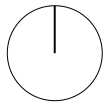
A la fin du 19ème siècle, la situation devient critique: le trafic ferroviaire et le nombre de voyageurs augmentent fortement.
Les infrastructures existantes ne parviennent plus à absorber cette croissance.



Première tentative de jonction - la ligne des Boulevards - 1841
Au nord: la gare de l'Allée verte - 1835
Au sud: la station des Bogards - 1840

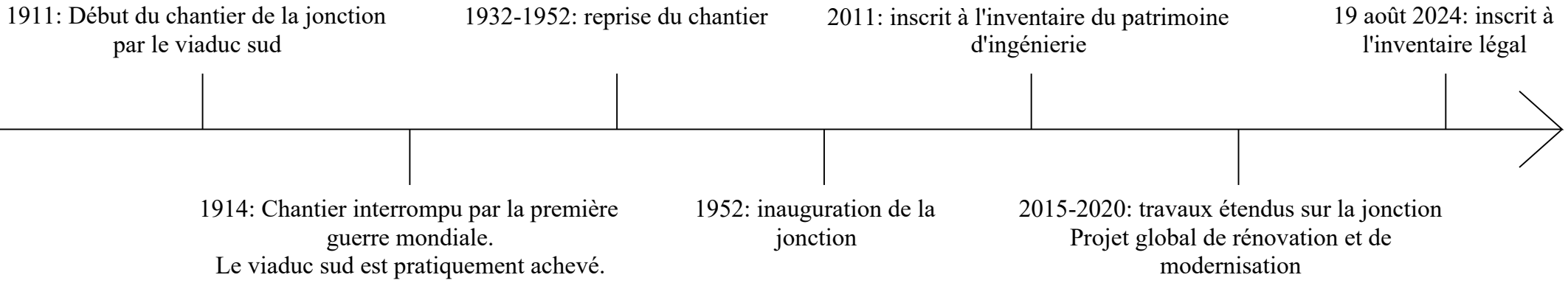
La ceinture ouest comme solution provisoire - 1871
Au nord: première gare du Nord - 1841-1846
Au sud: première gare du Midi - 1869

La jonction actuelle - 1952
Au Nord: la gare du Nord actuelle (1938 - 1956)
Au sud: la gare du Midi actuelle (1939 - 1954)

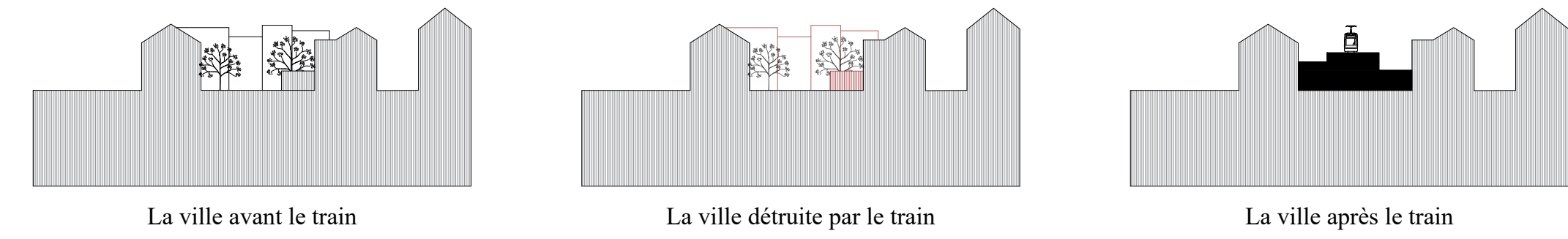


Historique du viaduc sud de la jonction Nord Midi

Gare du Midi - Gare de Bruxelles Chapelle



Quand le train arrive après la ville...



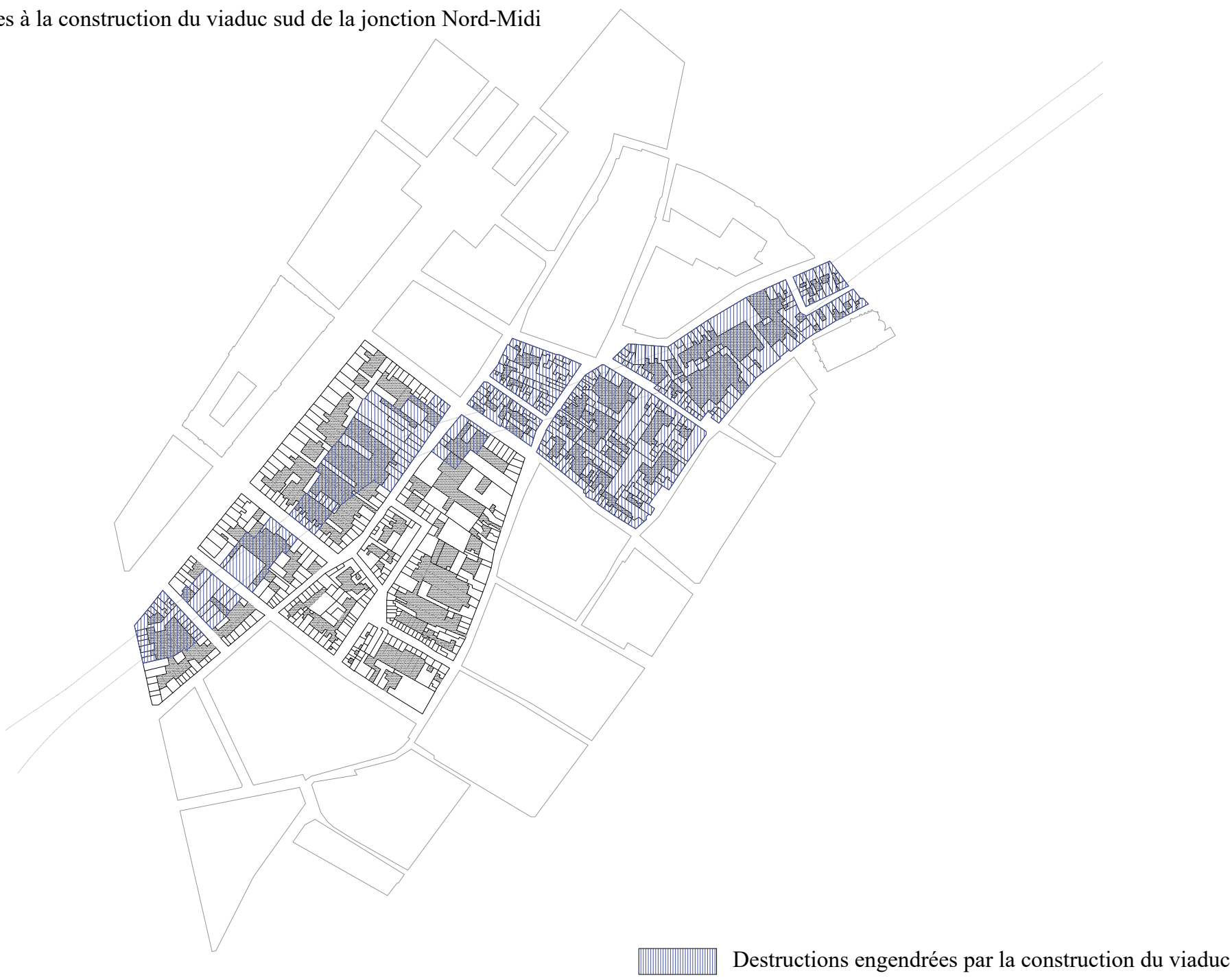
Evolution du site

Avant 1903:

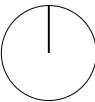


Entre 1903 et 1914

Ampleur des destructions liées à la construction du viaduc sud de la jonction Nord-Midi



Aujourd'hui



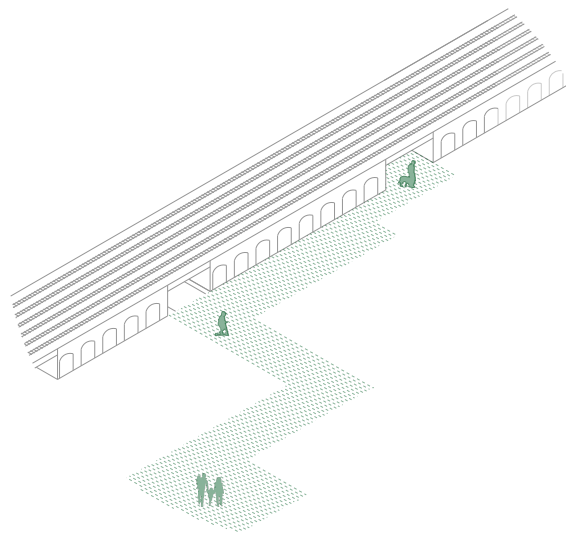
« Les espaces verts en milieu urbain contribuent à réduire le stress et à améliorer la qualité de vie des gens. »

Programme et équipement

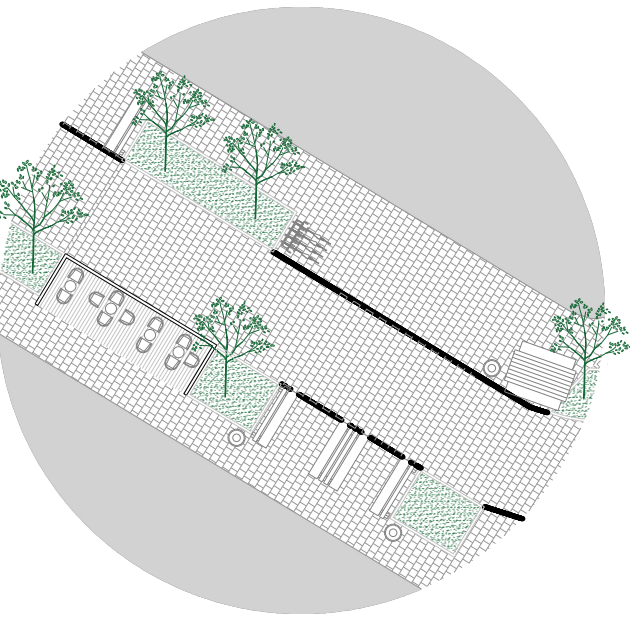
LE QUARTIER
Echanges et partages



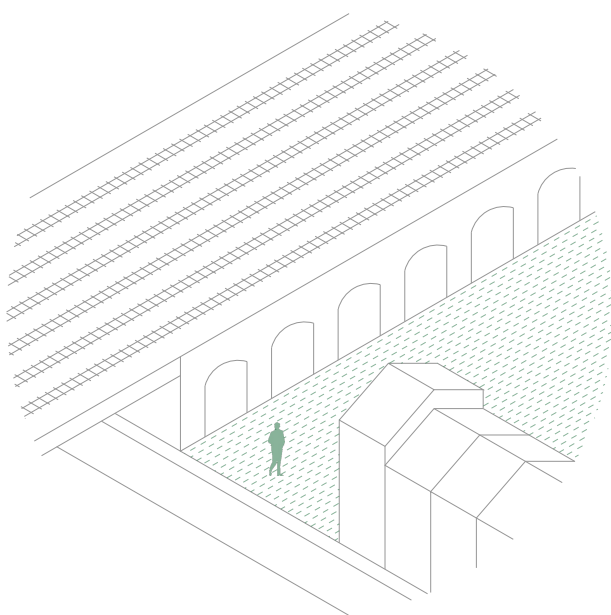
0,04 - 0,4 hectares
Espaces destinés aux usages quotidiens des habitants:
Squares, placettes, petits parcs, aires de jeux



Création de passages/ de nouvelles connexions à travers la jonction
Création d'une promenade le long de la jonction, à travers les îlots

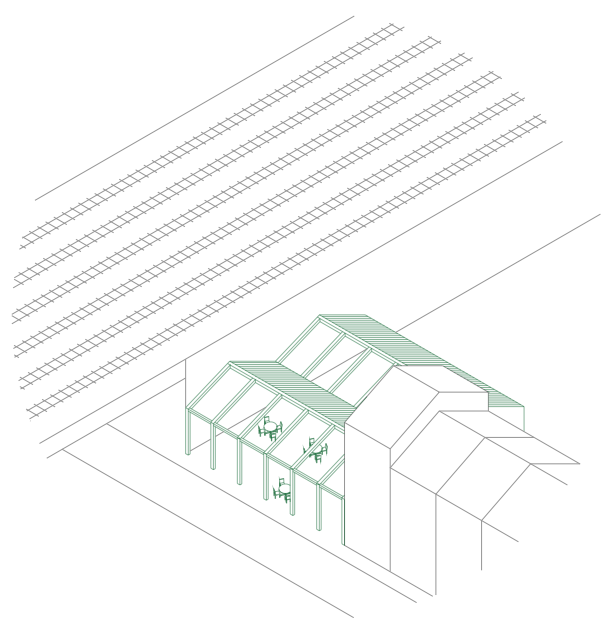


Réaménagement des rues automobiles
"Interaction"

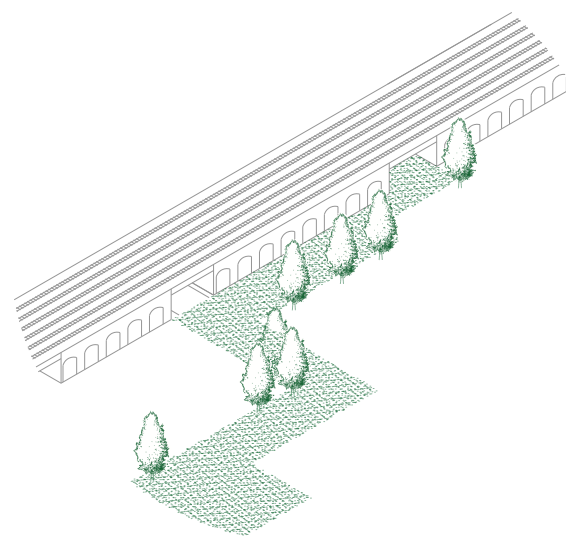


Suppression des infrastructures ferroviaires vacantes/ dédensification des îlots

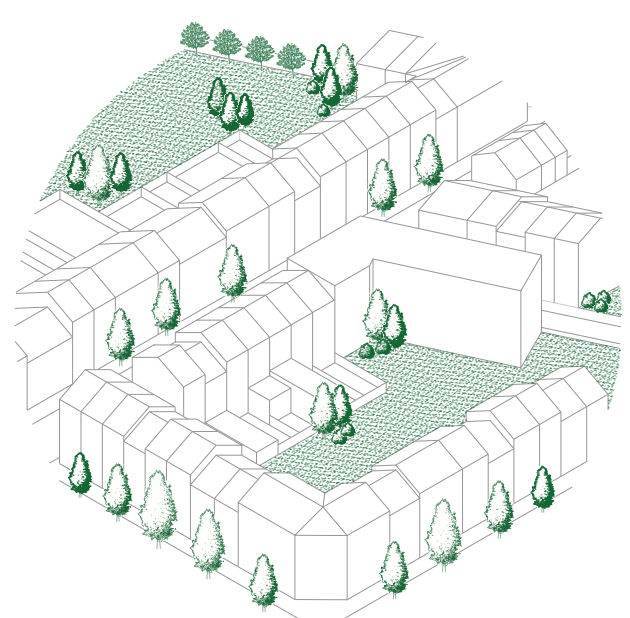
Equipements pour les habitants
Equipements de rassemblement, jardins partagés...



Réappropriation des infrastructures ferroviaires vacantes d'infrastructures existantes



Végétation structurante:
Repère spatial
Végétation de cheminement
Création d'un parc linéaire le long de la jonction - trame verte continue

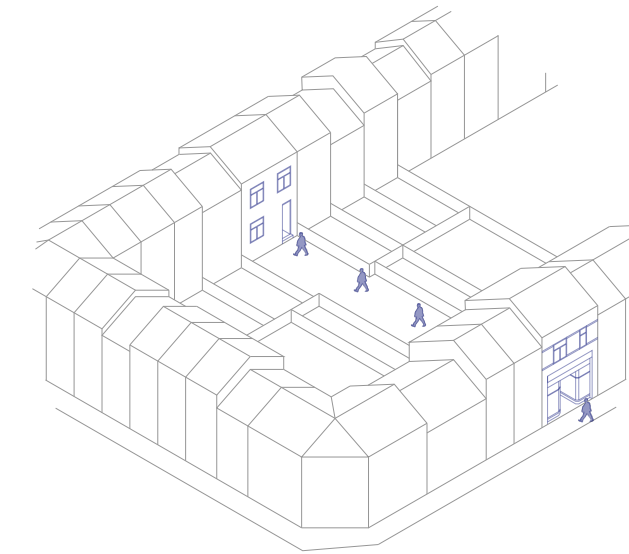


Végétation sociale:
Végétaliser les coeurs d'îlots et les rues
Parcs aménagés

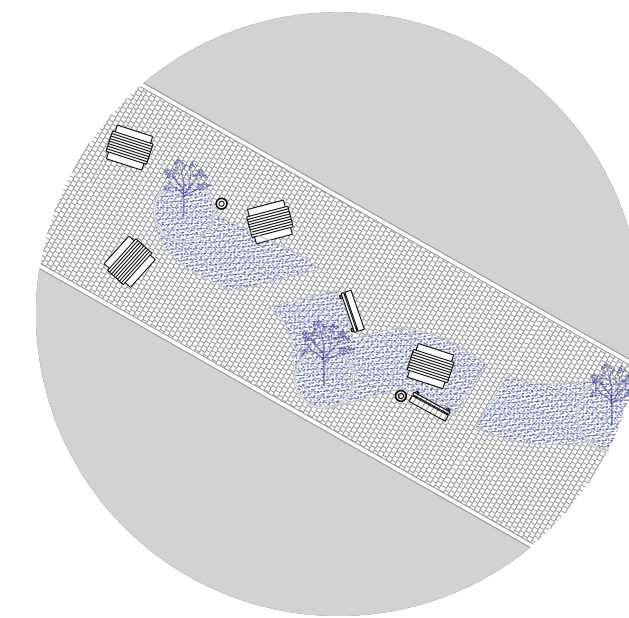
L'ÎLOT
Convivialité



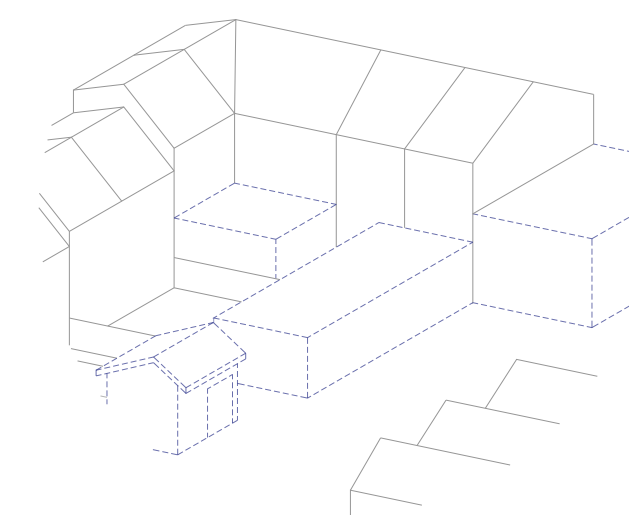
0,003 et 0,004 hectares
Espaces plus restreints:
Coeurs d'îlots, jardins collectifs, cours intérieures, terrains vagues, friches, espaces vacants



Création de nouvelles traversées dans certains îlots

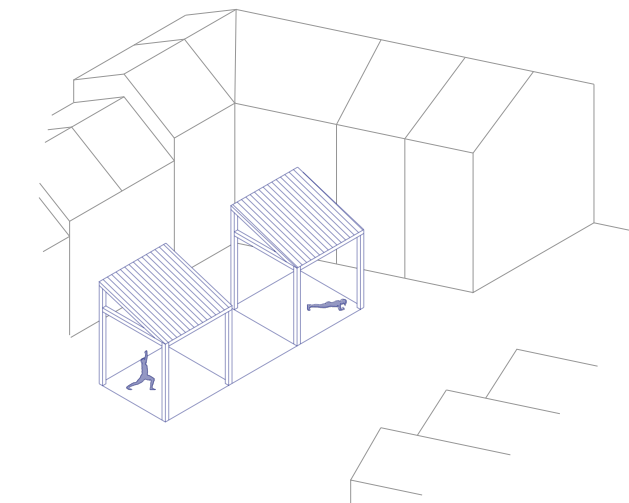


Rue à mobilité douce
"Sociabilité"

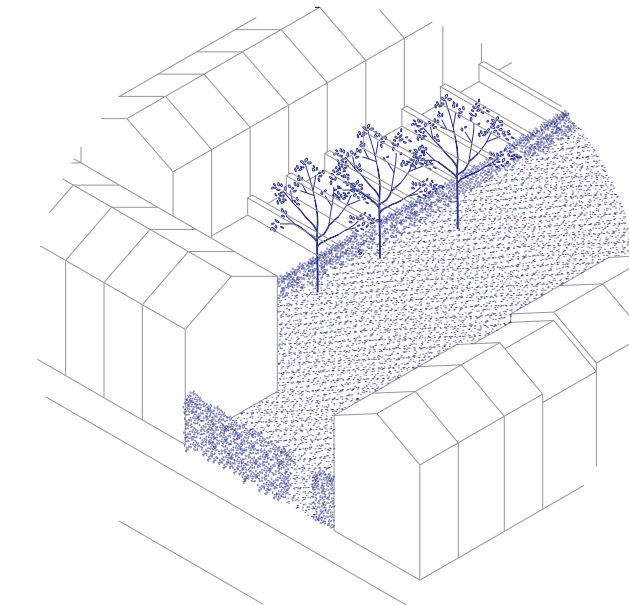


Dédensifier les intérieurs d'îlots

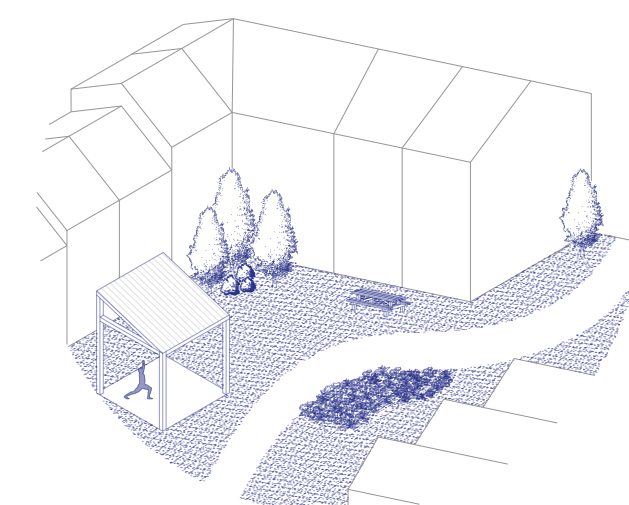
Equipements pour les habitants
Espaces communs, locaux à vélos, potagers partagés,...
Traversée publique



Infrastructures urbaines légères: mobilier

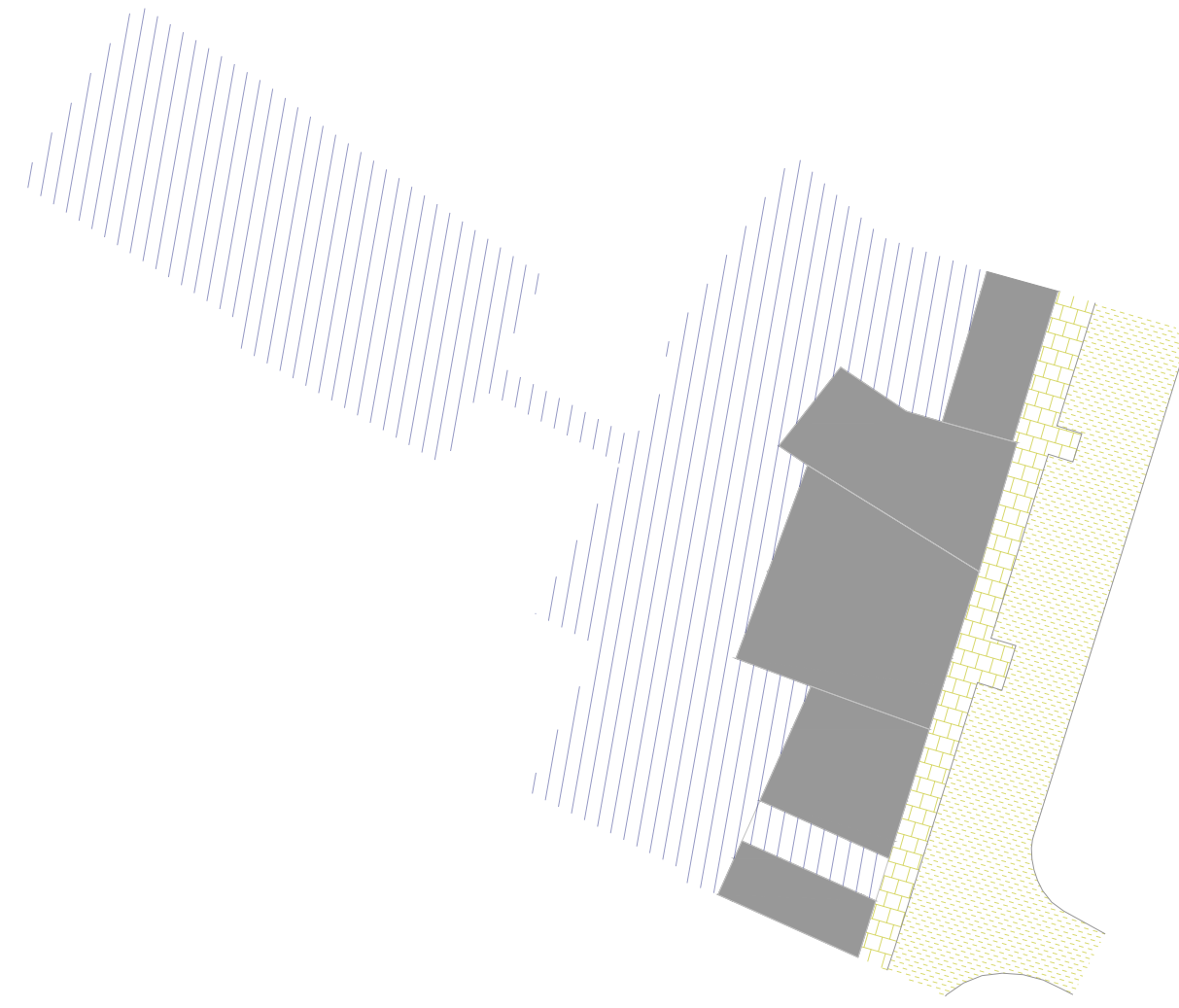


Végétation structurante
Repère spatial
Organisation et hiérarchisation des espaces



Végétation sociale:
Appropriation et production
Déminéraliser les intérieurs d'îlots: Petit parc, potagers partagés

LE SEUIL/ LA RUE
Retrait et accueil



Quelques mètres carrés
Espace de transition:
Interface entre public et privé, lieu de passage progressif



Remise en usage de certaines impasses historiques



Création de passages au rez-de-chaussée



Réactiver les frontages Frontage privé

"Habiller les seuils" Equipements urbains légers



Equipements personnels
Ouverture des jardins privés sur l'espace public
Espace privé pouvant accueillir du public

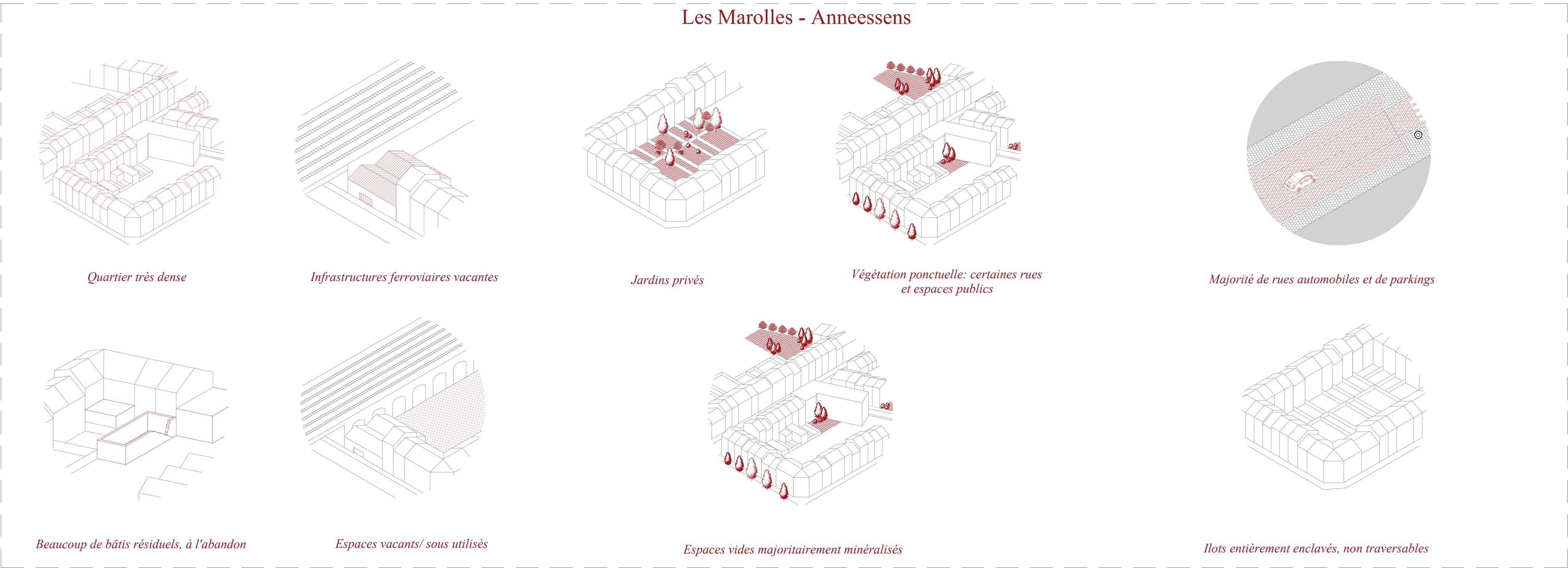


Végétation structurante
Alignements, trames
Végétaliser les rues: noue et perméabilité des sols



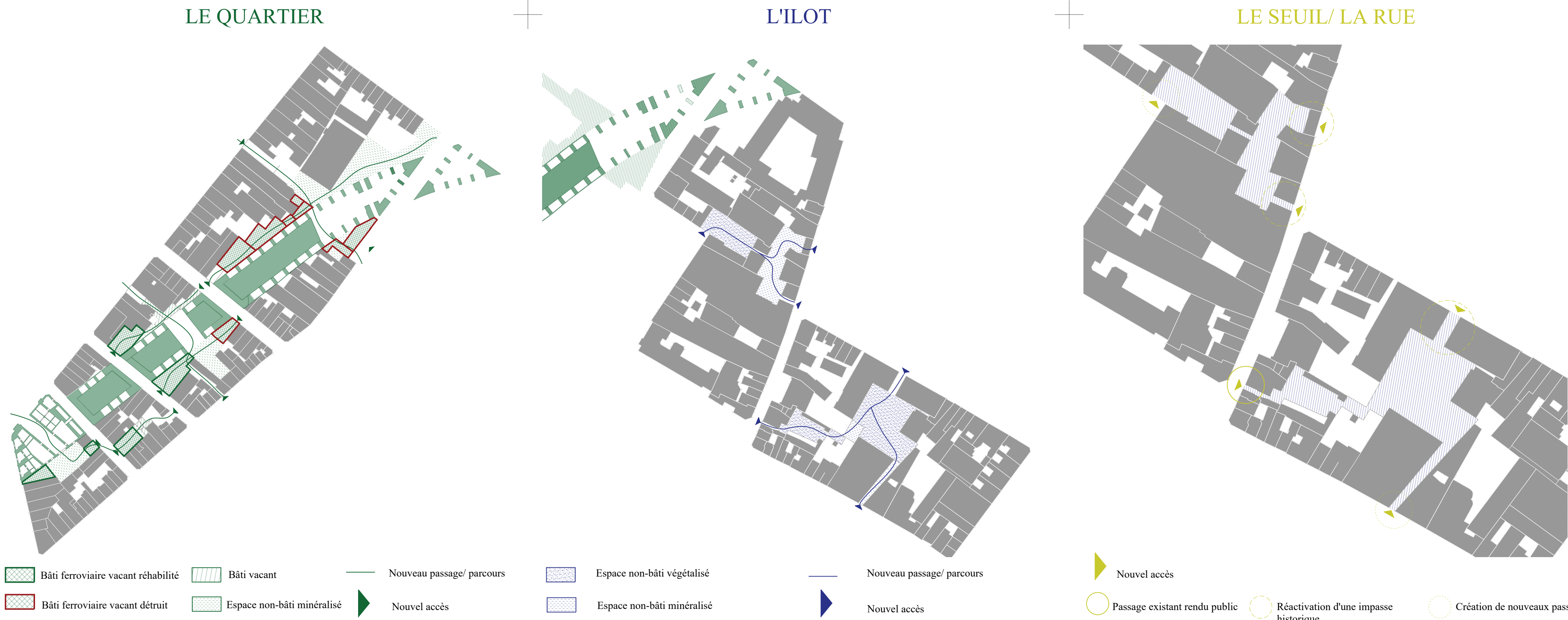
Végétation sociale:
Transition
Végétaliser les seuils

CONSTATS ET OPPORTUNITES



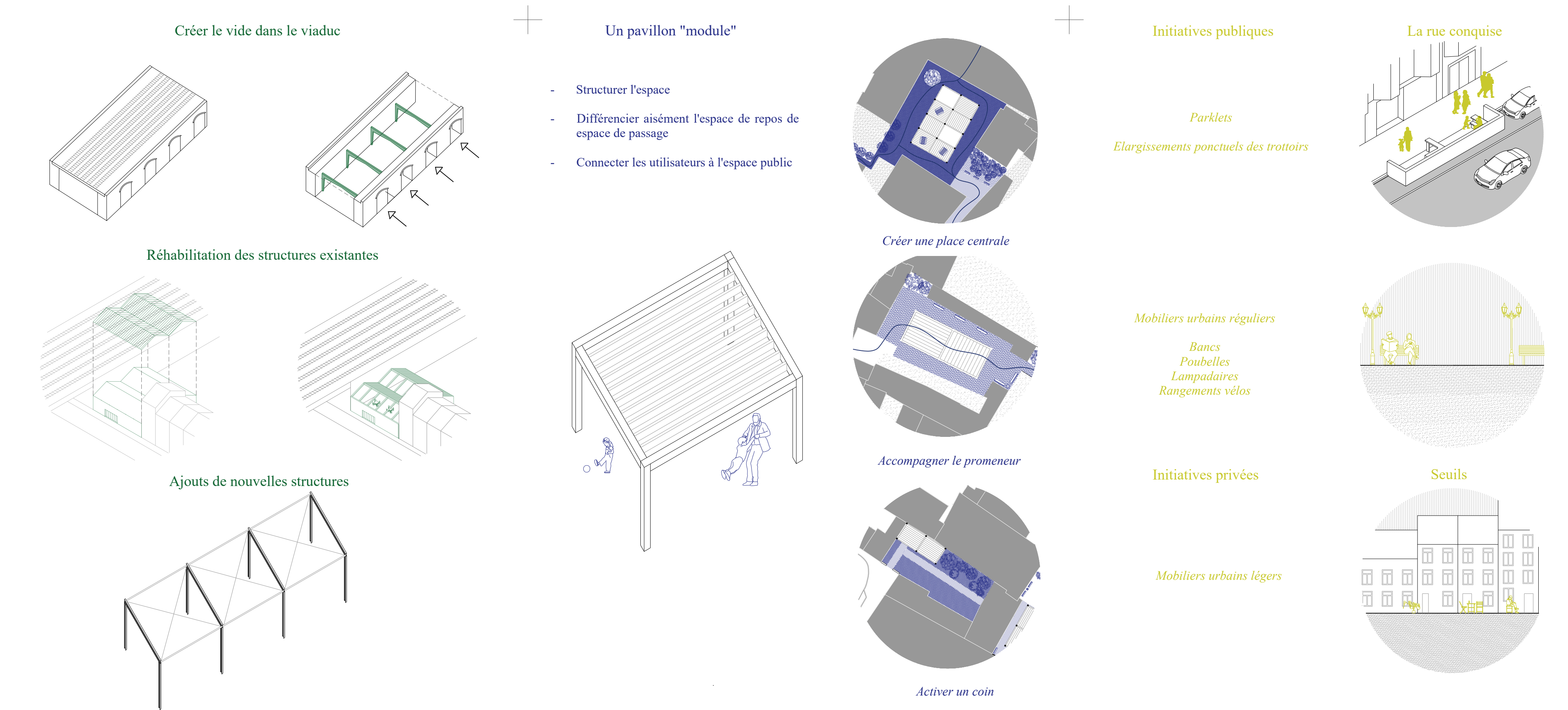
MOBILITE ET PARCOURS

Création d'une promenade dans le quartier



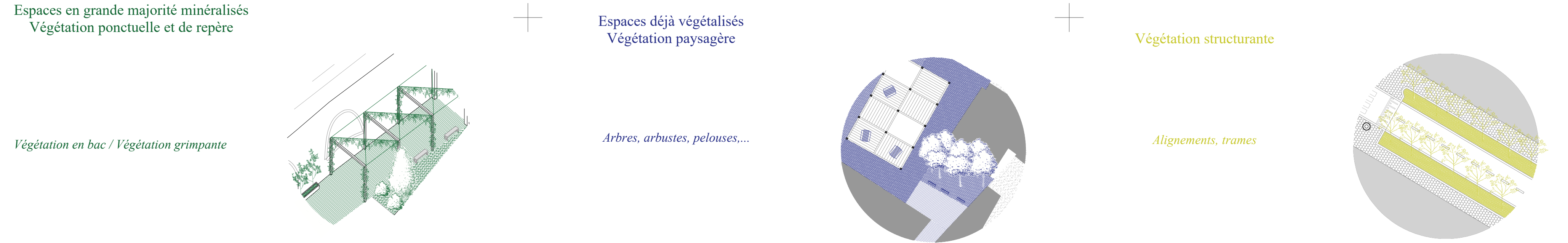
INFRASTRUCTURES

Création d'infrastructure de rencontres



VEGETATION

Création d'un maillage vert dans le quartier



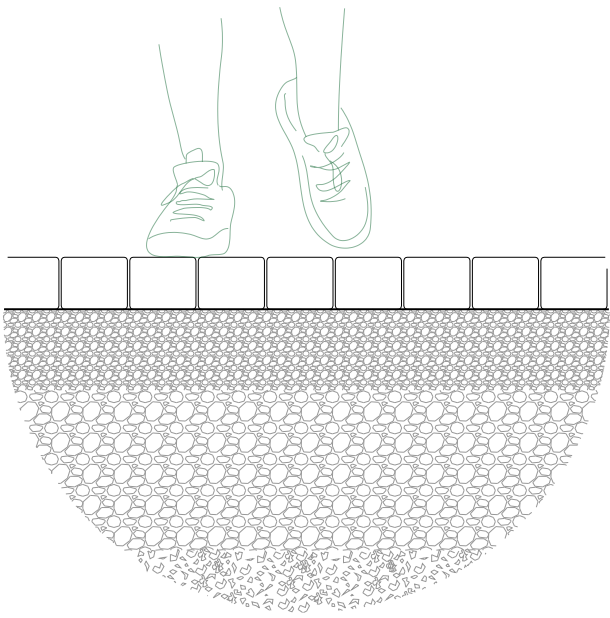
Du quartier au seuil - De l'infrastructure au détail

LE QUARTIER

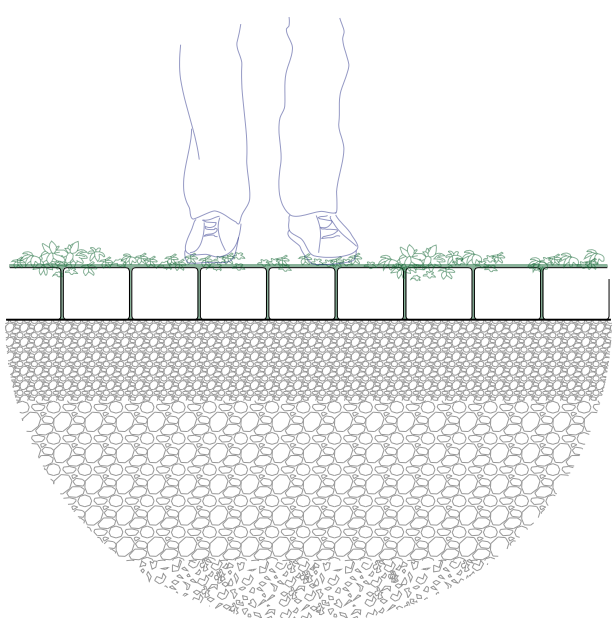
L'ILOT

LE SEUIL/ LA RUE

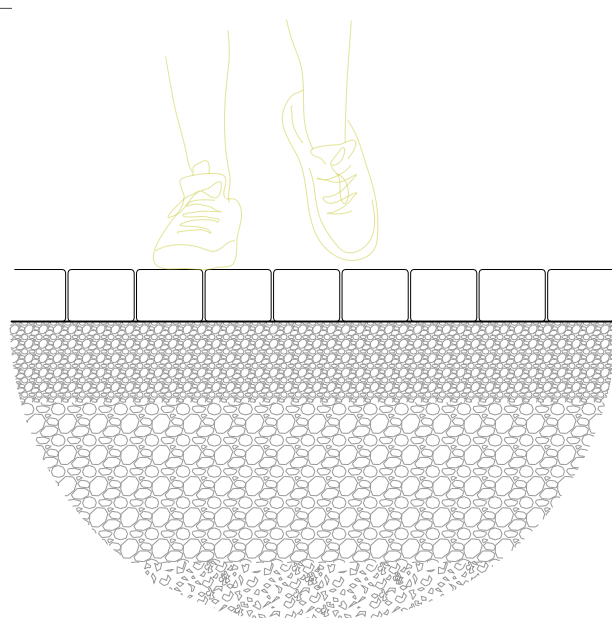
MOBILITE ET PARCOURS



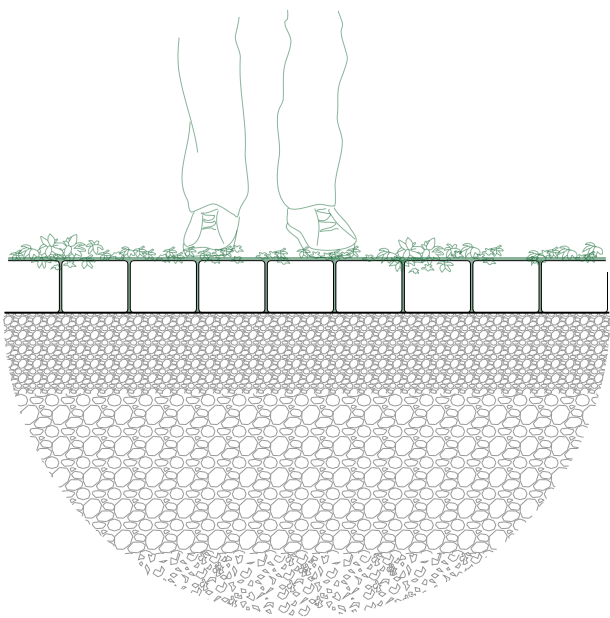
Pavés drainants



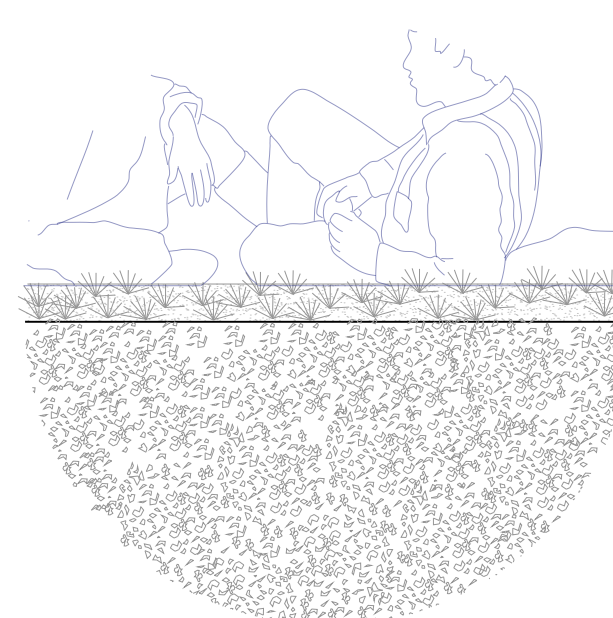
Pavés enherbés



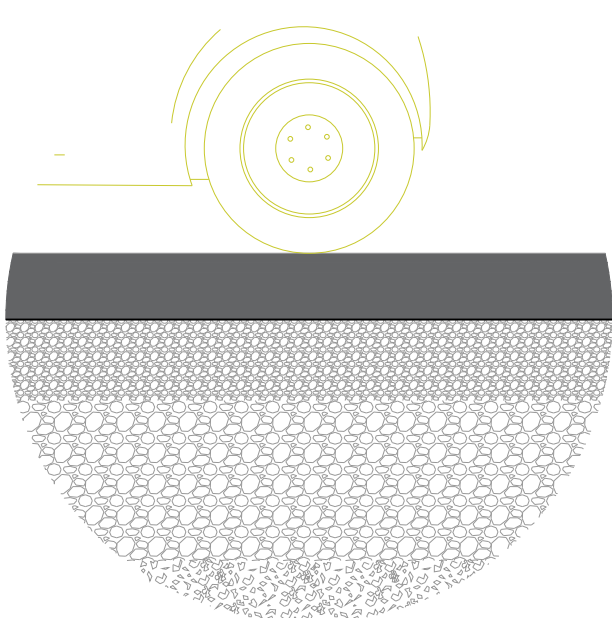
Pavés drainants



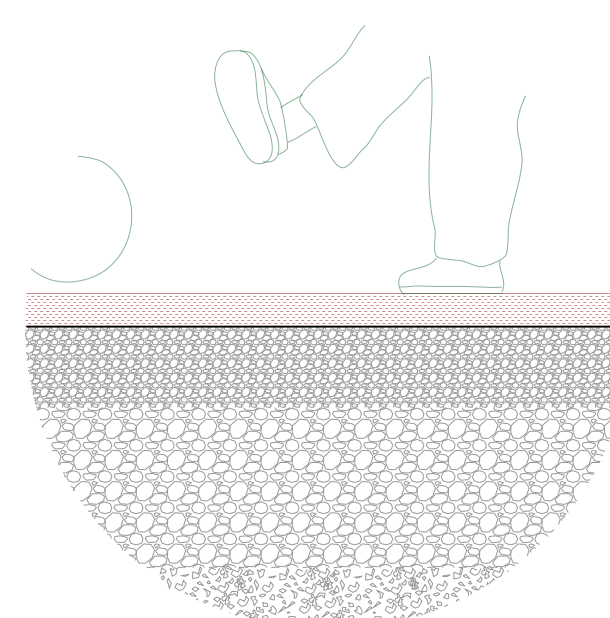
Pavés enherbés



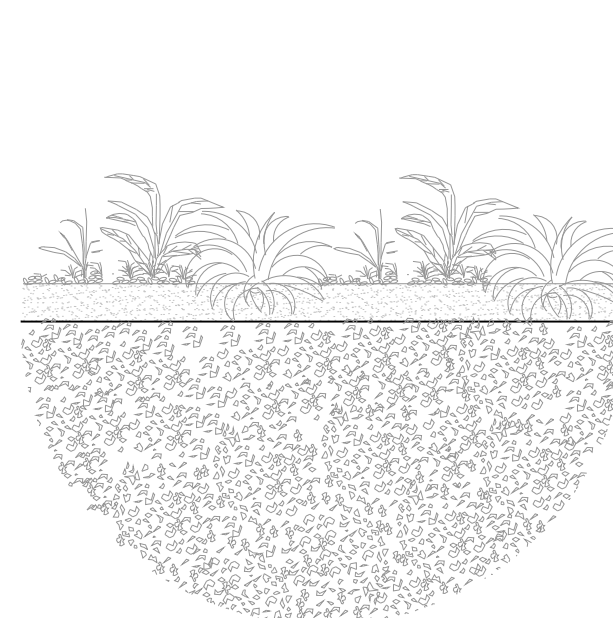
Herbe coupé



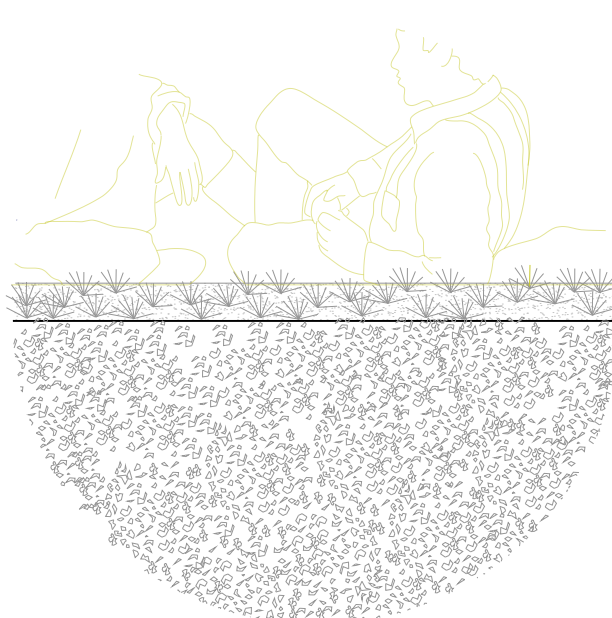
Asphalte



Pavés enherbés



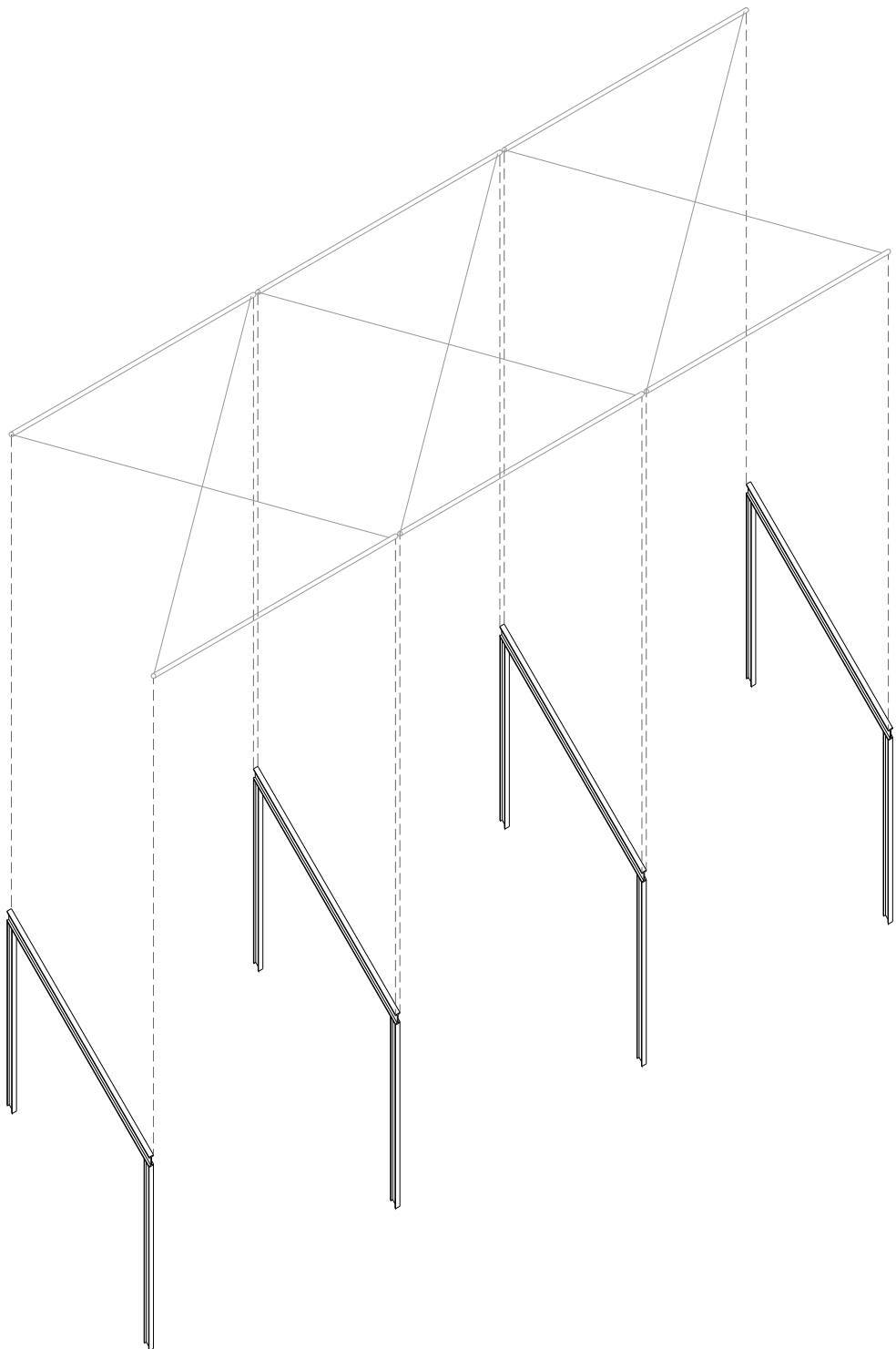
Herbe sauvage



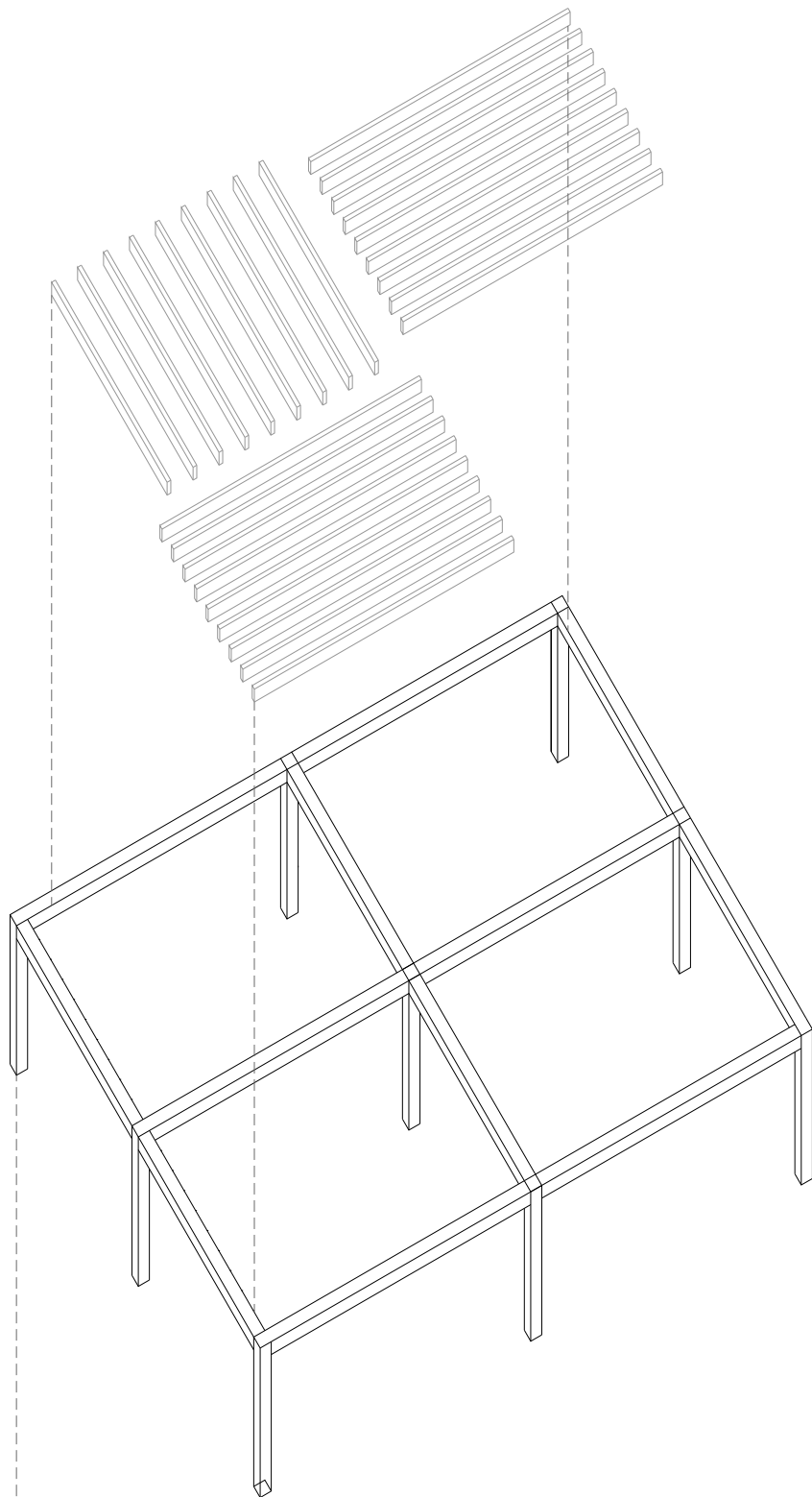
Herbe coupé

INFRASTRUCTURES

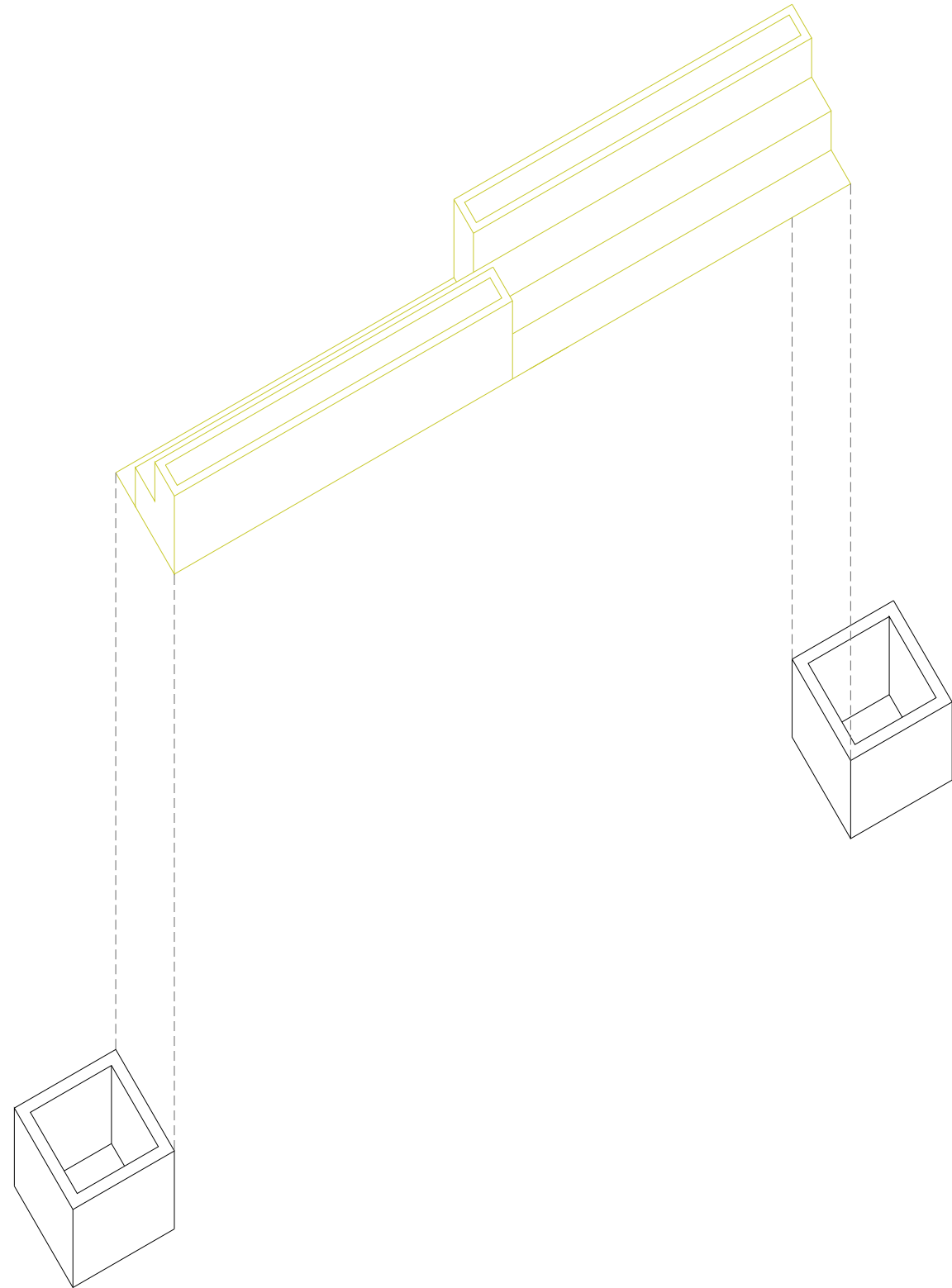
Pergola métallique de circulation



Pavillon module

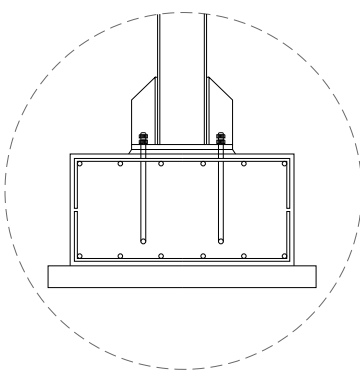


Parklets
Elargissement ponctuel des trottoirs



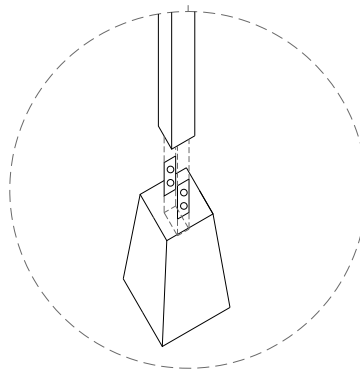
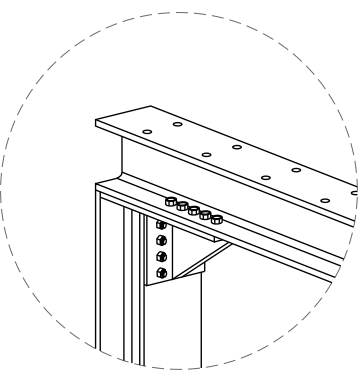
Existant

Structure ajoutée



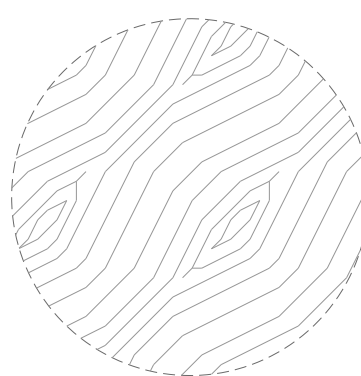
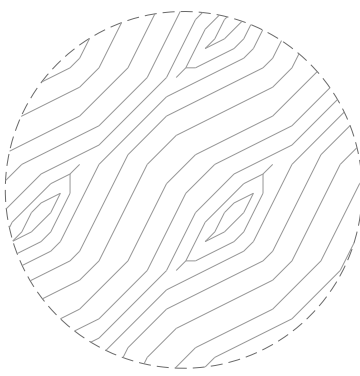
Structure métallique:

Continuité matérielle entre les nouvelles infrastructures et les infrastructures existantes.
Métal: l'échelle de l'infrastructure, de la ville



Structure en bois:

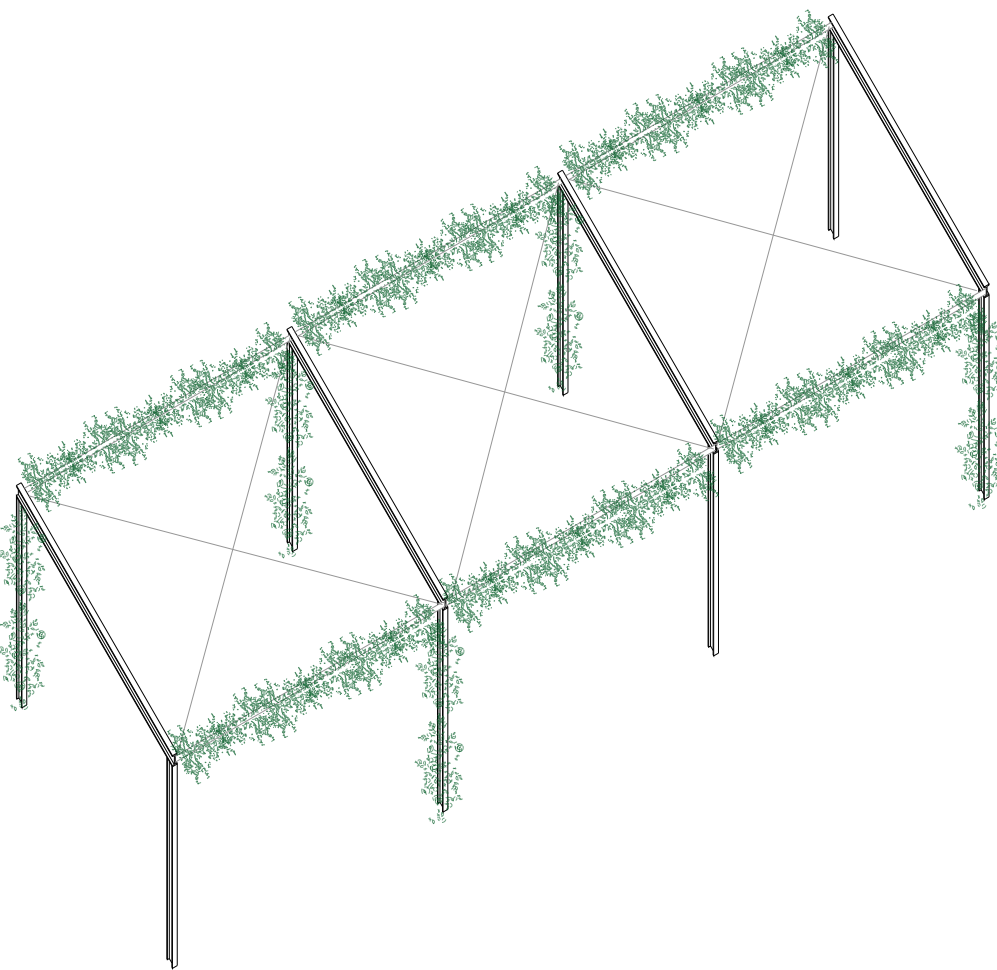
Plus léger, plus discret, il s'insère dans l'ilot sans le dominer.
Bois = l'échelle humaine



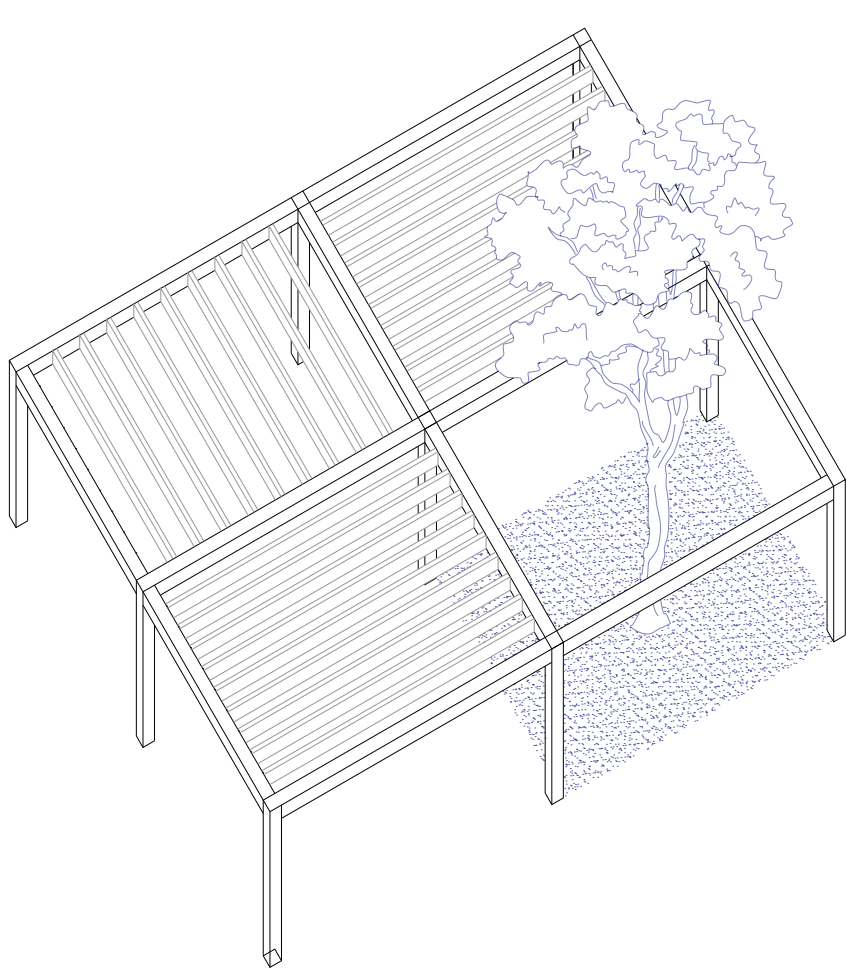
Structure en bois:

Réutilisable - palettes en bois
Plus accueillant/ chaleureux
Bois = l'échelle humaine

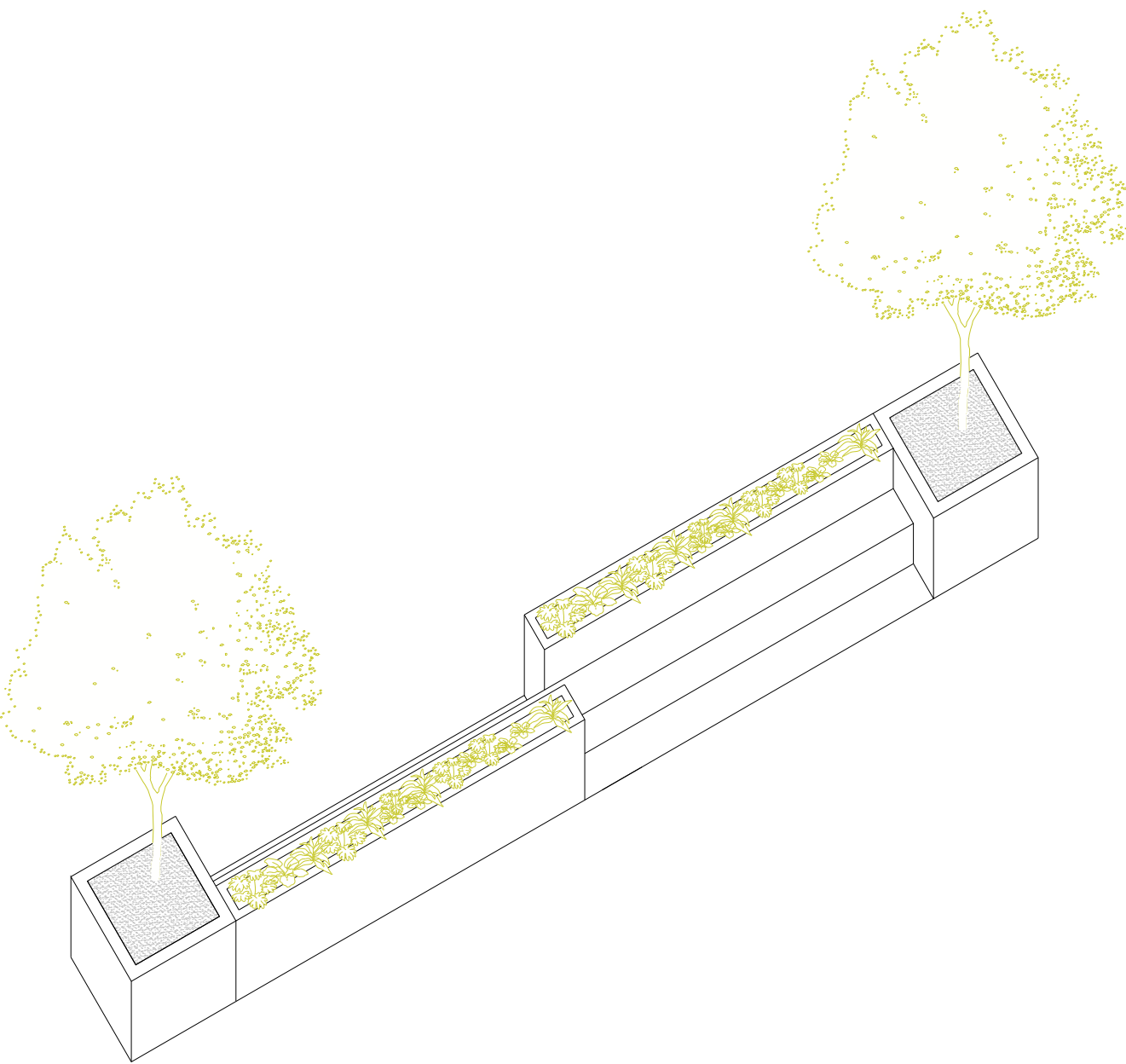
VEGETATION



Plantes grimpantes

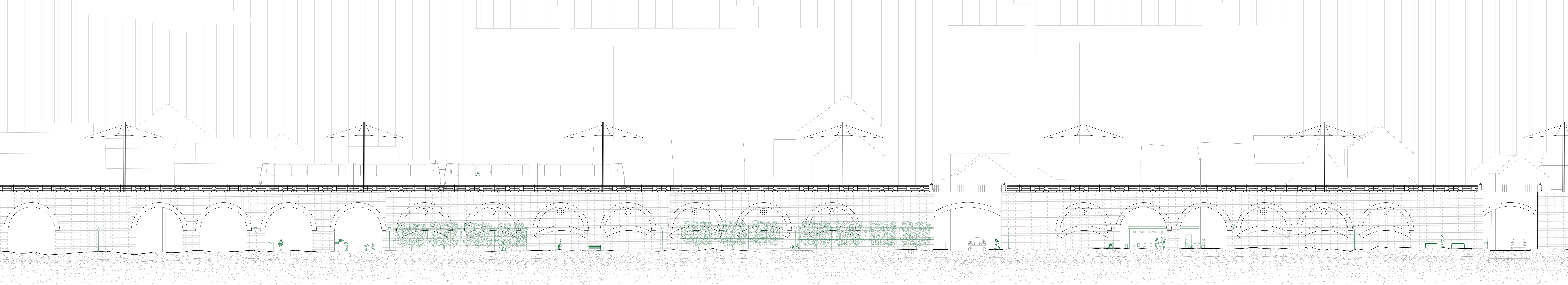


Patio vert



Intégration de végétation dans les nouvelles structures





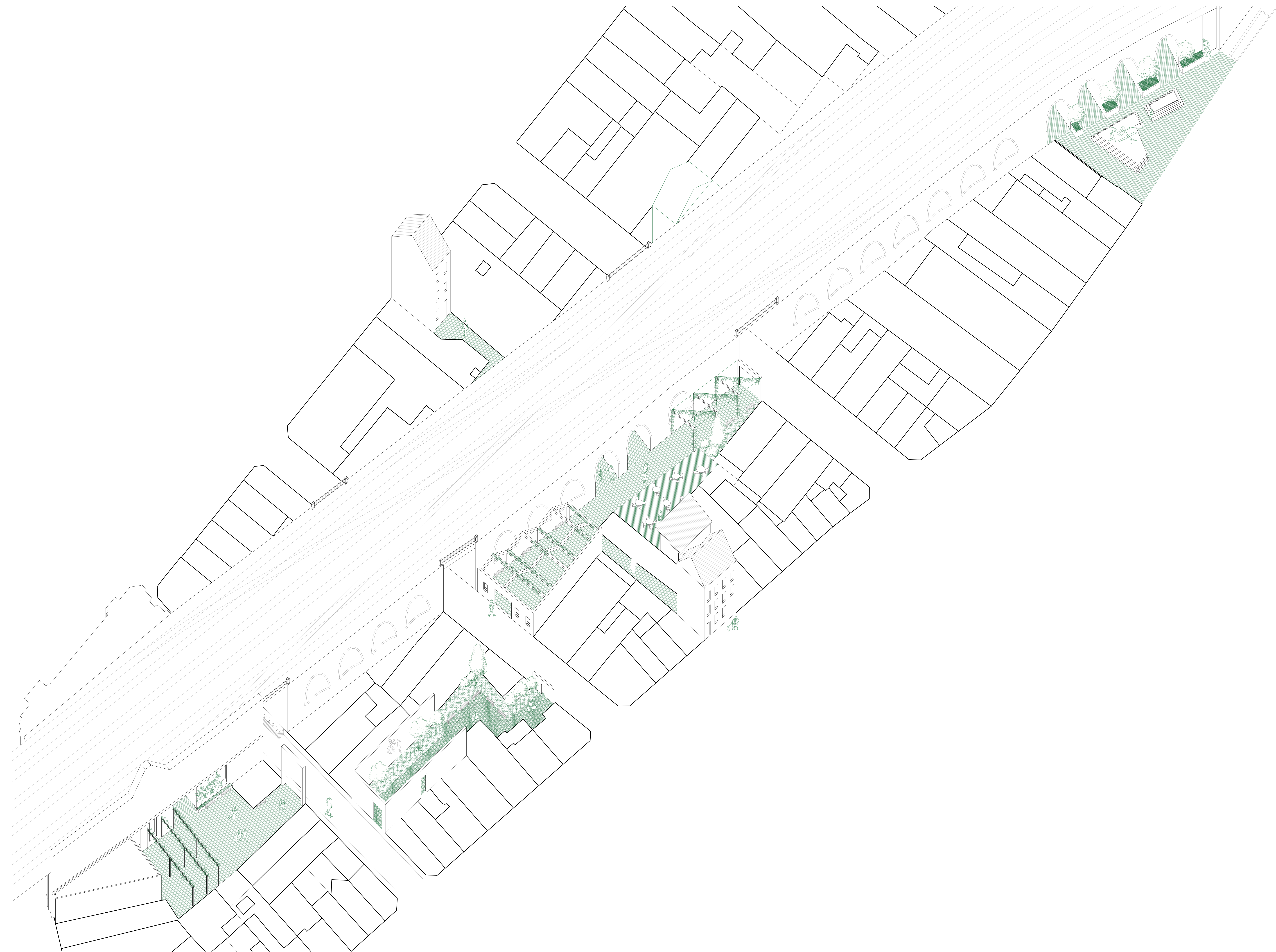
Elevation



COUPE A-A'



COUPE B-B'
1/200



"Une promenade dans la ville"

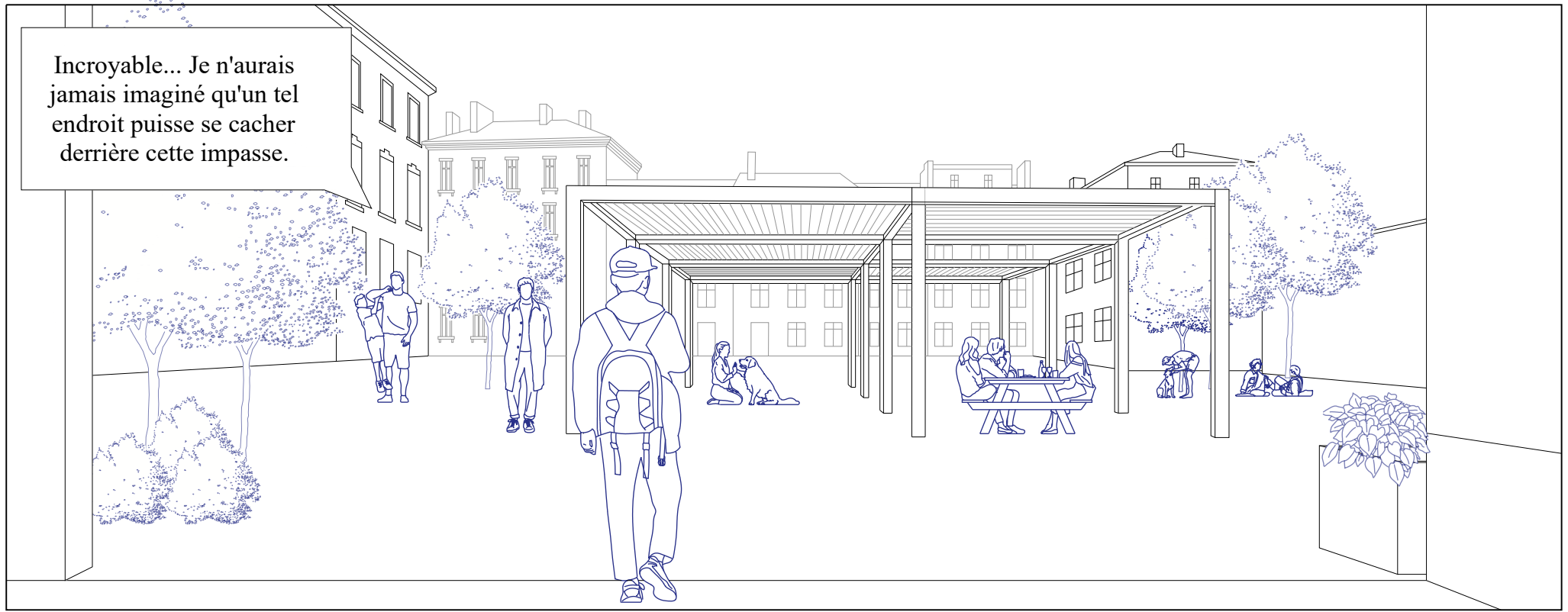


Oh tiens... je n'avais jamais remarqué ce passage. Maintenant, les gens s'y arrêtent, discutent... on dirait presque un morceau de quartier retrouvé.



Tu vois cette impasse ? Elle date de l'époque de l'industrialisation, aux XVIIIe et XIXe siècles. À ce moment-là, plein de gens quittaient les campagnes pour venir travailler en ville, il fallait donc construire des logements rapidement. À Bruxelles, certains propriétaires ont alors transformé leurs jardins en petites habitations.

Ici, dans l'impasse des Souliers, il y avait autrefois jusqu'à dix familles qui vivaient ensemble, avec un seul puits au milieu de la cour pour avoir de l'eau.



Le Parcours BD

Depuis plus de 30 ans, le Parcours BD transforme Bruxelles en un musée à ciel ouvert. Plus de septante fresques rendent hommage aux grands personnages et aux auteurs de la bande dessinée belge.

Quick et Flupke dans les Marolles

Créés par Hergé en 1930, Quick et Flupke incarnent l'esprit populaire des Marolles. Ces deux gamins bruxellois, passant leur temps à jouer dans la rue, à inventer des farces et à défier gentiment l'autorité, évoquant un Bruxelles populaire, animé et profondément ancré dans la vie de quartier. Cette fresque, installée au cœur des Marolles, rappelle le lien fort entre la bande dessinée et l'identité vivante et populaire du quartier.