TFÉ 2025 [LBARC2200] -LOCI Bruxelles

Titre: La Station de quartier :

Etudiant·e : ……..…. VOISIN Ambre
Copromoteur-expert : …….. TERNON Anna
Copromoteur 2 : ……... CAVALIERI Chiara
Copromoteur 3 : ……... DESCHEEMAKER Basil

Date de présentation : …… 18/06/2025

RÉSUMÉ

Ce travail de fin d'étude s'intéresse au rôle des stations de métro dans la ville contemporaine. En observant celles et ceux qui les traversent, on perçoit qu'elles révèlent des enjeux de société tels que la place des jeunes en ville, le sans-abrisme ou encore l'accès à la culture. Véritable scène du théâtre de la vie urbaine ce lieu de passage devient parfois un lieu de refuge d'où émergent des d'usages informels.
À Bruxelles, les stations de métro dépassent déjà leur fonction de simple lieu de transit : elles ont été humanisée en y intégrant de l'art, faisant des stations des œuvres urbaines. Comment prolonger cette intention initiale pour faire de ces espaces de véritables lieux d'hospitalité et de refuge ?
À partir d'études de stations à Bruxelles (stations Alma, Rogier, Pannenhuis) et d'une analyse du futur tronçon nord de la ligne 3, plus précisément de la future station place Liedts, ce mémoire questionne la manière dont ces infrastructures peuvent s'ancrer dans les dynamiques sociales et urbaines existantes.
Il s'agit d'imaginer la station de métro comme une continuité de l'espace public, pleinement intégrée au tissu urbain et social, et capable d'accueillir les usages quotidiens des acteurs de la ville.

MOTS-CLEFS

station de métro

transport public

architecture souterraine

STIB

hospitalité

refuge urbain

quartier

UCLouvain

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

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-desetudes-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	X	
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 ;	X	
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 Bruxelles

Le 02/06/2025

Signature de l'étudiant·e



La Station de Quartier

Les stations de métro comme lieux de refuge et supports de la vie de quartier.



La station de quartier

Les stations de métro comme lieux de refuge et supports de la vie de quartier

Ambre Voisin

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

La station de quartier

Les stations de métro comme lieux de refuge et supports de la vie de quartier

Travail de fin d'étude de
Ambre Voisin

Co-promoteurs
Chiara Cavalieri
Basil Descheemaeker
Co-promoteur Expert
Anna Ternon

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

Remerciements

Je remercie ma co-promotrice experte, Anna Ternon, pour nos discussions inspirantes, qui m'ont permis de bénéficier de ses conseils, de partager sa vision de l'architecture et de recevoir des retours constructifs. Je la remercie également pour sa disponibilité et sa présence rassurante lors des jurys.

Je remercie également mes co-promoteurs, Chiara Cavalieri et Basil Descheemaeker, pour leurs conseils, le suivi de mon travail, les conférences inspirantes et la gestion bienveillante de l'atelier TFE Territorialité.

Je remercie aussi Salomé Adam, Baptiste Carraggi et Morrigane Deroeux pour leur soutien moral tout au long de mes études, et particulièrement lors de ce TFE.



Ce travail de fin d'étude s'intéresse au rôle des stations de métro dans la ville contemporaine. En observant celles et ceux qui les traversent, on perçoit qu'elles révèlent des enjeux de société tels que la place des jeunes en ville, le sans-abrisme ou encore l'accès à la culture. Véritable scène du théâtre de la vie urbaine ce lieu de passage devient parfois un lieu de refuge d'où émergent des d'usages informels.

À Bruxelles, les stations de métro dépassent déjà leur fonction de simple lieu de transit : elles ont été humanisée en y intégrant de l'art, faisant des stations des œuvres urbaines. Comment prolonger cette intention initiale pour faire de ces espaces de véritables lieux d'hospitalité et de refuge ?

À partir d'études de stations à Bruxelles (stations Alma, Rogier, Pannenhuis) et d'une analyse du futur tronçon nord de la ligne 3, plus précisément de la future station place Liedts, ce mémoire questionne la manière dont ces infrastructures peuvent s'ancrer dans les dynamiques sociales et urbaines existantes.

Il s'agit d'imaginer la station de métro comme une continuité de l'espace public, pleinement intégrée au tissu urbain et social, et capable d'accueillir les usages quotidiens des acteurs de la ville.

1 LA STATION **13**

1.1 Le paradoxe de la station de métro 17
1.2 Un nouveau type d'espace public 21
1.3 Bruxelles et son métro 23
1.4 Metro Nord 39
1.5 «Don't look down» 49

2 LE QUARTIER **51**

2.1 Dialogue avec le quartier 53
2.2 Infrastructures 55
2.3 Dynamiques urbaines 59
2.4 Supports sociaux 61
2.5 Liedts, une histoire 67
2.6 Liedts, un usage 70

3 LA STATION DE QUARTIER **79**

3.1 Hospitalité de la station de quartier 81
3.2 Un espace public attractif 83
3.3 Une station vivante 95
3.4 Lier surface et sous-terrain 103

4 BIBLIOGRAPHIE **107**

Introduction

Dans quelle mesure une station de métro peut-elle s'intégrer à son territoire et devenir un lieu de refuge urbain, support d'une vie de quartier?

Cette question prend tout son sens aujourd'hui avec la création de la ligne 3 du métro à Bruxelles. Construire une station de métro en milieu urbain soulève des enjeux complexes.
Ces lieux, traversés quotidiennement par une partie importante de la population, sont à la fois des espaces de passage et des théâtres de la vie urbaine. Ce sont des lieux urbains difficiles à qualifier, car, en entrant dans une station, on quitte l'espace public à proprement parler, et jusqu'au moment où l'on franchit les portiques de la STIB, on se trouve dans un lieu protégé et fermé, mais qui reste une extension de la voie publique.

> *« Une station de métro n'est pas uniquement un lieu de passage pour les usagers. Il s'agit également d'un lieu où on peut vivre quelque chose de spécial. Une station de métro confère une vitalité sociale et économique à une ville grâce aux nombreuses personnes qui y entrent et qui en sortent chaque jour. Une station de métro est dans une ville comme un cœur dans un corps humain. D'un cœur à un corps et d'un corps à une âme... Une station de métro nous montre quelque chose d'important à retenir à notre époque. » (SAKAI 2016[1])*

En tant qu'usagée quotidien des stations de métro, j'ai été interpellée par le paradoxe qu'elles représentent : elles peuvent offrir un refuge face aux intempéries, mais cet usage peut également susciter un sentiment d'insécurité chez d'autres utilisateurs. Cette dualité est renforcée par leur architecture, souvent caractérisée par de longs couloirs et des espaces sous-exploités. Cela soulève plusieurs questions :
- Quels principes ont guidé la conception des stations de métro construites il y a plus de 40 ans ?
- Comment les stations de métro sont-elles utilisées aujourd'hui ?
- Quels éléments prendre en compte pour intégrer une station dans son quartier ?
- Comment rendre un lieu public vivant et accueillant ?

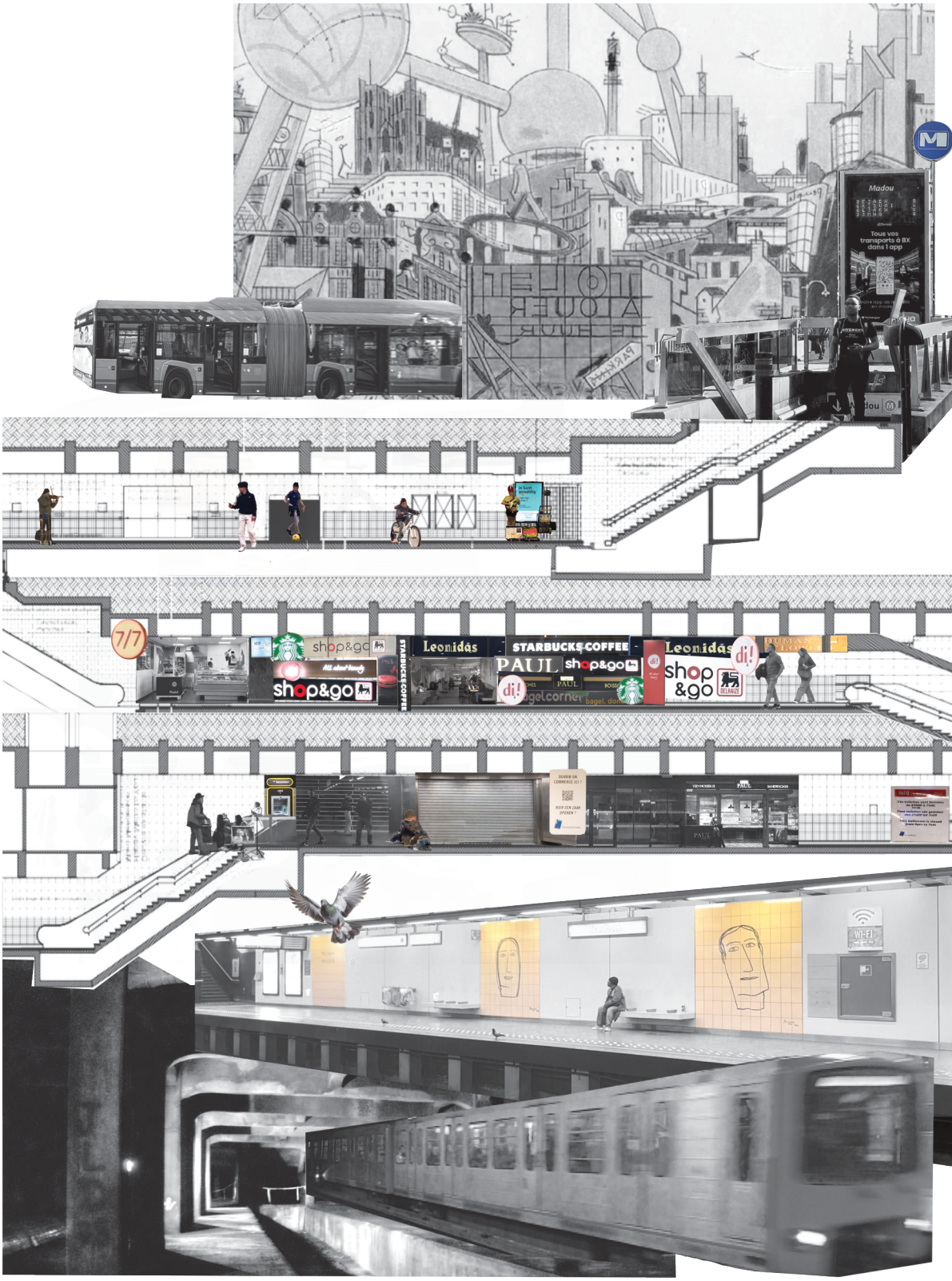
Le contexte de la construction de la ligne 3 du métro bruxellois met en lumière des défis contemporains : la crise du logement, l'augmentation du nombre de sans-abri et une individualisation croissante des comportements urbains. Parallèlement, l'importance de l'écologie et l'efficacité des transports en commun rendent les stations de métro toujours plus essentielles à la vie quotidienne.

1 : Extrait de « 40 ans du Métro de Bruxelles : Axes de vie - Nœuds d'échanges » (p.174)





LA STATION



Collage représentant le fonctionnement des station de métro bruxelloises - mise en avant des usages @Ambre Voisin

1.1 Le paradoxe des stations de métros

La station de métro et l'espace public qui la borde ne font qu'un, et la station devient un élément constitutif de cet espace, exerçant une grande influence sur l'atmosphère qui y règne (sentiment de sécurité ou d'insécurité). Dans une station, l'espace public se transforme en un lieu d'immobilité, tout en étant traversé par des flux denses de déplacement, ce qui permet une mixité des usages et la création d'espaces de convivialité, lesquels influencent le sentiment de sécurité au sein de l'espace public (Landauer, 2009).

Ce lieu, abrité des intempéries, devient un espace idéal pour se réfugier et se protéger. Il est d'ailleurs devenu un lieu de soutien pour la vie des personnes sans-abri : ils y dorment, y vivent, y travaillent (notamment en faisant la manche). Bien que cet usage soit toléré, il est souvent réprimandé et génère un sentiment d'insécurité chez d'autres usagers de la station de métro. La STIB, face à ces usagers vulnérables, criminalise la pauvreté et prive certains citoyens d'un espace public.

> *« Le sentiment d'insécurité doit être compris dans sa globalité, il est dû à la montée de l'individualisme, à l'effritement des solidarités horizontales, aux crises économiques et sociales » (Asbl Diogènes).*

Le sans-abrisme touche aussi à la question de l'image. Au fil du temps, dans les stations de métro, les petits commerces disparaissent au profit de grandes enseignes. Censées favoriser la convivialité, ces enseignes contribuent cependant à la standardisation des stations.

Une autre partie de la population se saisit de cet espace protégé : les adolescents. La station devient un lieu de sociabilisation gratuit. Dans les métros bruxellois, il est fréquent de croiser des scouts ou des groupes de jeunes. Leur présence peut, elle aussi, être source de nuisances pour les autres usagers. Tout comme celle des pigeons qui trouvent souvent refuge dans les structures des toitures…

La station de métro est l'articulation entre la surface et le souterrain, entre la vie en ville et le déplacement en métro. Elle crée la liaison entre deux réalités et évolue au gré de l'une et de l'autre. Un grand nombre d'usagers y défilent chaque jour, et les équipements en place leur permettent de s'arrêter le temps d'une rencontre. C'est une continuité de l'espace urbain, suivant donc une dynamique similaire : *« l'espace public n'est pas seulement un lieu de rencontre et de dialogue, mais aussi une surface de réflexion et de sensation politique »* (Goetz Benoit [2]). Elle est l'un des décors du « théâtre de la vie » dont les citoyens sont les acteurs, et elle permet de révéler des réalités sociales[3].

2 Une métaphore que tout le monde connait est celle du théâtre (Pine & Gilmor: 1909). Shakespeare le disait déjà il y a 400 ans: « life is a stage ».

3 Picnic the streets (2012) action citoyenne à l'initiative du professeur Philippe van Parijs. L'appropriation des grands axes urbains, pour promouvoir la mobilité douce en ville, suite aux débats sur le réseau de transport.

Le métro comme transport



Maelbeek - quai du metro à l'heure de pointe (mars 2018)- @krekgreg

Le métro comme terrain de jeu



Parc - Réunion et jeu scout dans une station de métro un dimanche pluvieu (octobre 2017)- @Ambre Voisin

Le métro comme lieu de fête



Supporters diables rouges lors de la coupe du monde 2018 (juillet 2018)- @krekgreg

Le métro comme une salle de concert



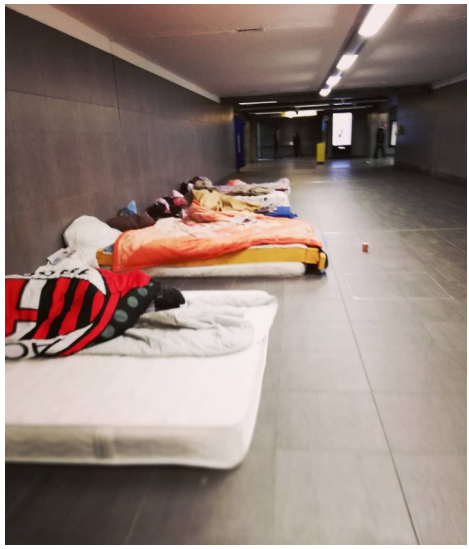
Merode - Musicien Bob l'éponge (mai 2024)- @Ambre Voisin

Le métro comme lieu de travail



Merode - dame et un enfant en bas des escalators (décembre 2017)- @krekgreg

Le métro comme logement



Madou - camp de personnes sans domicile fixe (mars 2019)- @missdigriz

Le métro comme jardin

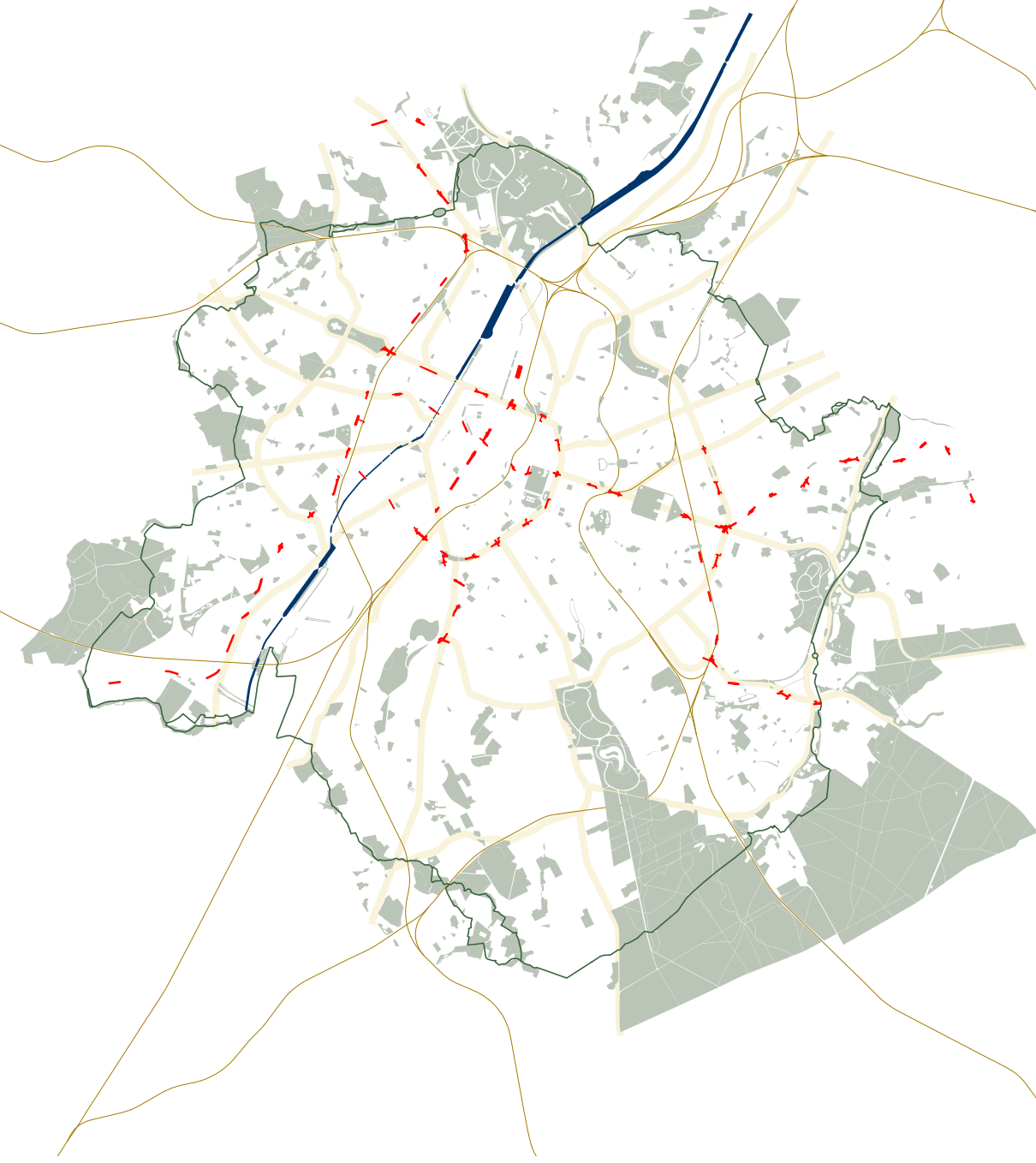


Madou - Enfant qui fait du vélo dans la station - @Ambre Voisin

Le métro comme terrier



Diamant - renard dans la station de pré-metro (février 2025)- @Sofia Cotsoglou


Stations de métro et pré-métro
Espaces verts (RBC PRAS)
Canal
Grandes voiries urbaines
Lignes de chemin de fer
Promenade verte
0
1km
5km

@Brugis

1.1 Un nouveau type d'espace public

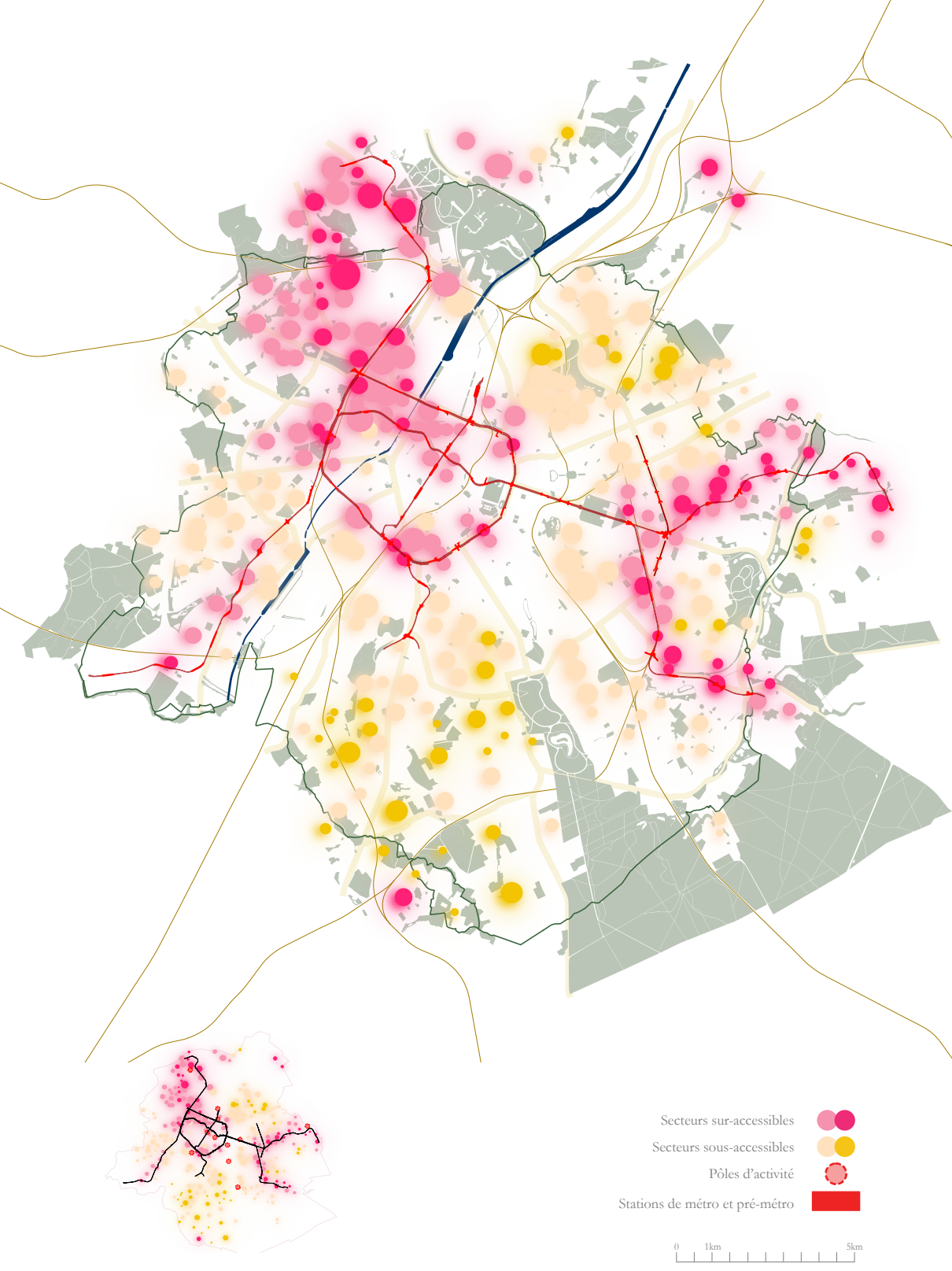
> *«La station de métro et l'espace public qui la borde ne font qu'un, et la station devient un élément constitutif de cet espace, exerçant une grande influence sur l'atmosphère qui y règne (sentiment de sécurité ou d'insécurité). Dans une station, l'espace public se transforme en un lieu d'immobilité, tout en étant traversé par des flux denses de déplacement, ce qui permet une mixité des usages et la création d'espaces de convivialité, lesquels influencent le sentiment de sécurité au sein de l'espace public» (Landauer, 2009).*

Dans une capitale comme Bruxelles, les espaces publics sont des lieux d'expression et deviennent le reflet de la société actuelle. À travers des actions citoyennes comme les tags ou les manifestations, les tensions et les enjeux sociétaux sont mis en lumière. Mais les volontés fédérales se font également sentir, par exemple avec le plan Good Move : la place de la voiture en ville est remise en question, et cela est directement visible dans l'espace public que les Bruxellois traversent chaque jour.
C'est au sein de ce lieu de tension, accessible à tous gratuitement, que les infrastructures de transport bruxelloises prennent place. Elles permettent de relier les différents points d'intérêt en ville : c'est une partie essentielle du maillage urbain et du bon fonctionnement de la capitale.

Une station de métro à Bruxelles se découpe en trois parties : les sorties, qui interagissent avec l'espace public extérieur (la tête) ; une partie gratuite et accessible à tous, ouverte environ 20 heures par jour, 7 jours sur 7 (le cœur) ; et enfin une partie payante et contrôlée, qui permet d'accéder au réseau de transport public.

Elles se composent ; d'une séquence d'escalators ou d'escaliers, de longs tunnels, de « grands espaces » et de quais. Et contiennent au minimum; des portiques de sécurité, une borne d'achat de titres de transport, un distributeur automatique, un photomaton, des assises et deux quais.

La particularité des stations de métro est qu'elles sont «un espace public clos». La station devient ainsi un lieu qui, en hiver, protège des intempéries (vent et pluie), et qui, en été, offre une protection contre la chaleur. Le plus souvent enterrées, les stations de métro conservent une température relativement constante tout au long de l'année.
C'est cette caractéristique qui permet une véritable habitabilité des espaces de la station, rendant possibles les usages informels.



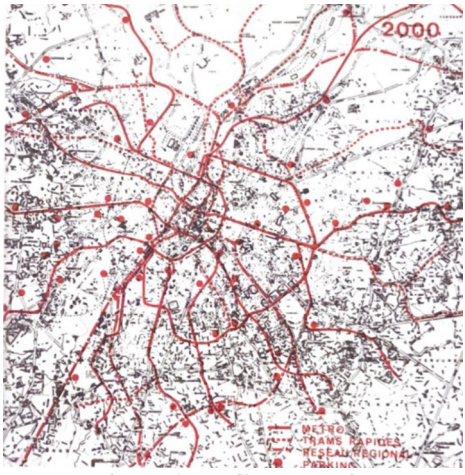
Accessibilité horaire de la RBC par l'ensemble des opérateurs, à l'heure de pointe, un jour ouvrable (Brussels mobilité) - @Kevin Lebrun

1.2 Bruxelles et son métro

Comparée à d'autres villes, Bruxelles possède un réseau de métro très restreint. Les autres villes bénéficient généralement d'une meilleure couverture du territoire, ce qui permet un aménagement plus efficace de l'espace public qu'elles relient.
Un espace public est un lieu qui dessert des espaces privés, sous la forme d'un réseau connecté. Il se doit d'être accessible à tous et en tout temps, pour accueillir les activités de la vie publique dans le respect des codes généraux de conduite[4]. Le réseau de transport permet de créer une connexion qui facilite l'accessibilité à l'ensemble du réseau urbain.
La notion d'accessibilité est définie par Kevin Lebrun comme suit : « Du point de vue géographique, elle se caractérise par la plus ou moins grande facilité à se rendre d'un lieu de la ville à un autre. » Aujourd'hui, à Bruxelles, il faut en moyenne 32,4 minutes[5] pour rejoindre les principaux pôles d'activités en heure de pointe du matin. Les communes les plus défavorisées en termes d'accessibilité sont Uccle, Ixelles, Etterbeek et Schaerbeek.

4 Définition selon «le guide de l'espace public bruxellois»

5 Calcul se basant sur l'utilisation de l'entièreté du réseau de transport disponible à Bruxelles.



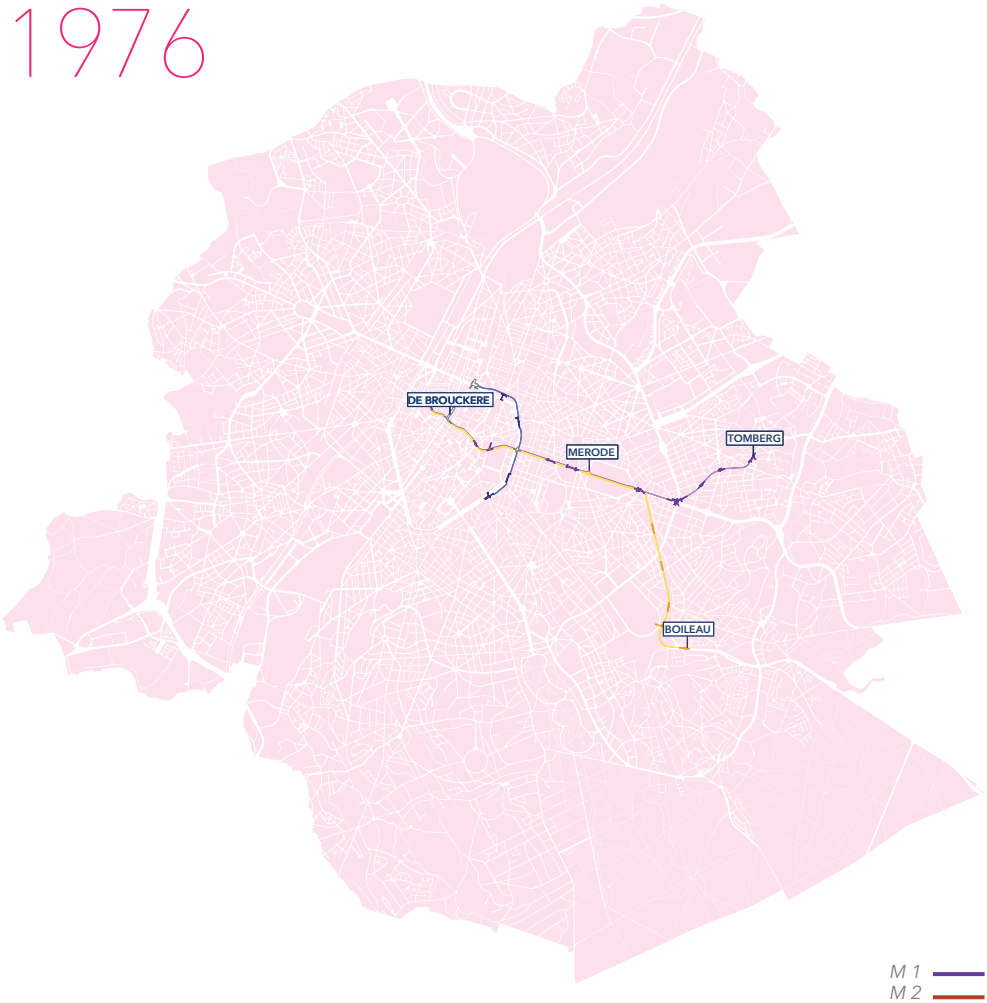
Plan réseau de métro à l'horizon 2000 (LOMBARD 1969)

Histoire

Le métro bruxellois a vu le jour il y a 40 ans, inspiré par le modèle des grandes villes européennes. Avant l'apparition des infrastructures de transport souterrain à Bruxelles, les habitants utilisaient principalement le réseau de tramways, géré par la société « Les Tramways Bruxellois ». La première liaison reliait la Porte de Namur au Bois de la Cambre, et le réseau a continué à se développer jusqu'à atteindre une longueur de 241 km en 1945.

C'est en 1954 que la STIB est créée, et les premiers projets de transport souterrain émergent en 1964, dans le but de rivaliser avec l'essor de la voiture individuelle. En 1969, le pré-métro reliant De Brouckère à Schuman est inauguré, comprenant six stations : Schuman, Etterbeek (Maelbeek), Arts-Loi, Parc, Gare Centrale et Monnaie (De Brouckère). Dès sa conception, ce réseau est pensé pour accueillir ultérieurement le gabarit d'un métro. Cette vision se concrétise le 20 septembre 1976, avec l'inauguration de la première ligne de métro bruxelloise et ses 16 stations. Le réseau souterrain de la STIB n'a cessé de croître depuis, comptant aujourd'hui 54 stations, un réseau de 40 km de long, et transportant en moyenne 400 000 personnes par jour.

1976



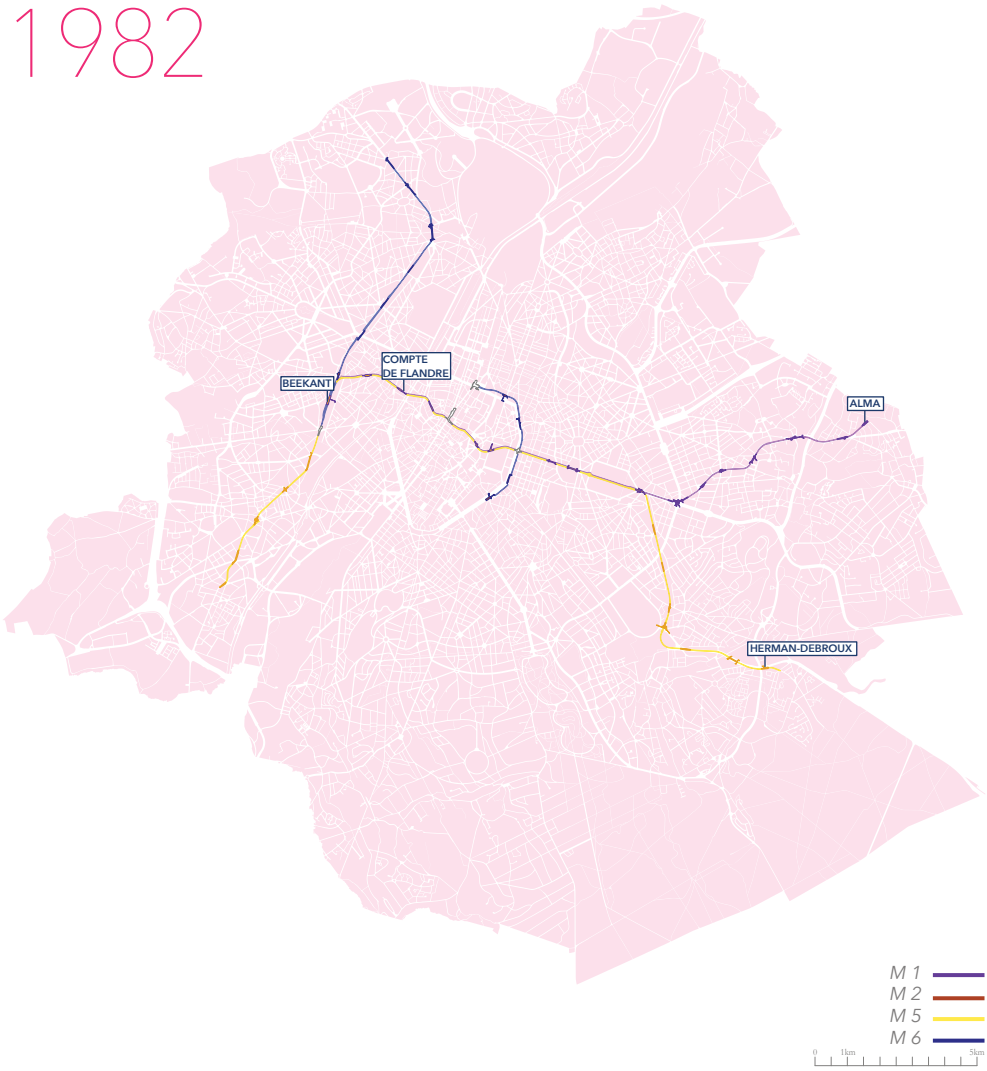
1969 : Création du prémétro entre De Brouckère et Merode et de la Petite Ceinture.(1969)

Inauguration de la première ligne de métro par le Roi Baudouin le 20 septembre 1976 - 11 km - De Brouckère - Tomberg ou Boileau.



Roi Baudouin inaugurant le réseau de métro le 20 septembre 1976 - Archives de la STIB

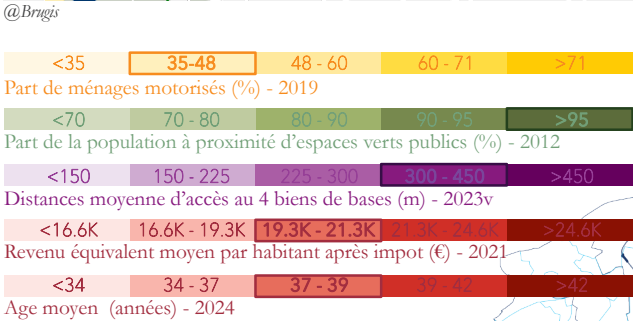
1982

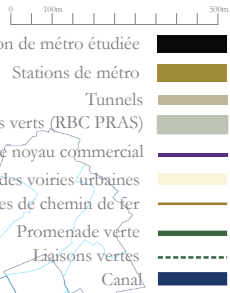


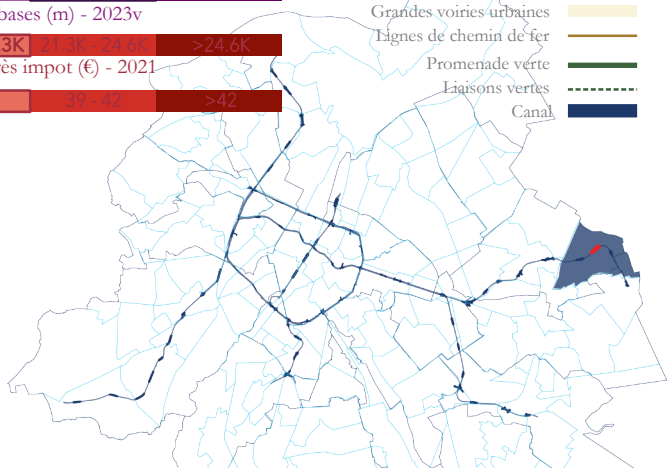
1981 : 3 nouvelles stations : Comte de Flandre, Étangs Noirs et Beekkant. (1981)

1982 : 12 nouvelles stations : A l'est vers Woluwe-Saint-Lambert, au sud-ouest vers Anderlecht et au nord-ouest vers Koekelberg, Jette et Laeken. (1982)









ALMA

Quartier Kapelleveld

L'image de la station en ville

Dans l'espace public, la présence des stations de métro passe presque inaperçue, à l'exception du « M » bleu qui sert de signal et de repère urbain. Ce choix répondait à une volonté urbanistique de l'époque, influençant également les types d'accès. Aujourd'hui, des ascenseurs doivent être installés dans les stations pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), en complément des escalators, qui étaient jugés plus pratiques à l'époque. Les stations sont conçues pour offrir le plus de confort possible, utilisant des matériaux nobles et accordant une attention particulière à leur acoustique. Leur objectif est d'être fonctionnelles tout en s'intégrant harmonieusement à leur environnement.



Photo de l'extérieur de la Station de métro Alma - @Emile Beguin (2024)

Alma

Alma est une station de métro imaginée par l'Atelier Simone et Lucien Kroll[6]. Elle s'inscrit dans le cadre de la construction d'un ensemble d'immeubles, «La Mémé»[7], sur le site du campus de médecine de l'UCLouvain.

Le premier geste architectural consiste à s'élever du sol et à construire en extérieur afin de capter le soleil. La station devient ensuite une forêt de poteaux moulés, inspirés des arbres des Ardennes belges, surmontée d'un ciel rappelant les feuillages d'automne.

L'accès depuis le site universitaire est simple, puisqu'il se fait à hauteur des quais. En revanche, pour rejoindre le quai opposé, il faut franchir la structure en béton à l'aide d'escaliers ou d'escalators.

Cette station de métro conçue par Lucien Kroll vise à s'éloigner autant que possible du fonctionnalisme. Il a imaginé un espace parfaitement intégré à son environnement universitaire, avec des quais accessibles aux personnes à mobilité réduite.

6 Lucien Kroll, architecte belge (17 mars1927- 2 août2022)

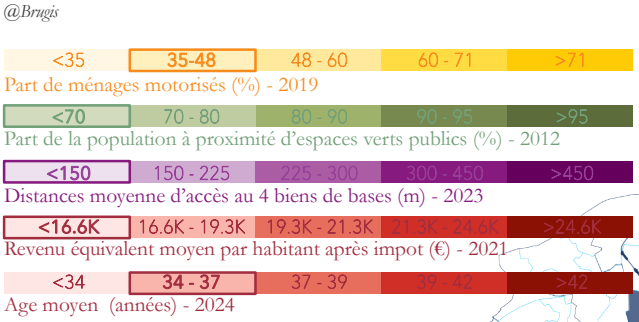
7 «La Mémé», un ensemble manifeste de l'architecture participative (1970 - 1971)

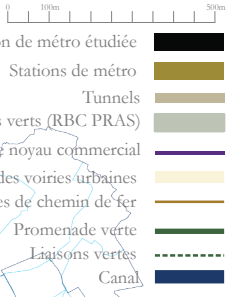


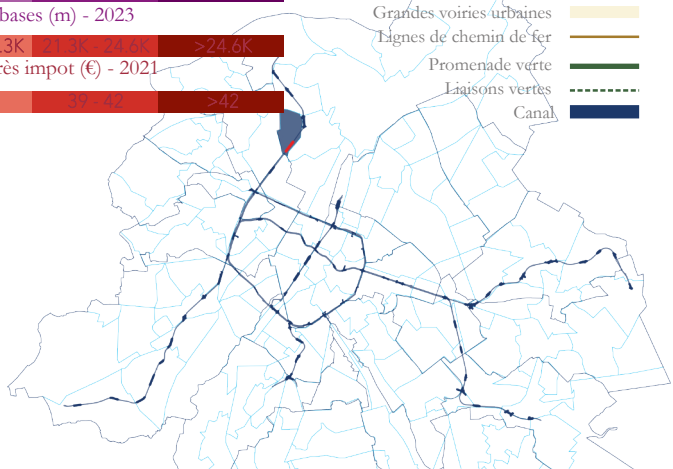
Quai de la station Alma, imaginée par Lucien Kroll (2012)- @Irismonument



@Brugis







Pannenhuis

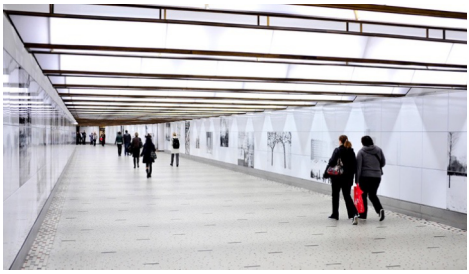
Quartier Vieux Laeken Ouest

L'art dans les stations

Pour compenser leurs extérieurs plutôt sobres, des œuvres d'art ont été imaginées à l'intérieur des stations, afin d'humaniser ces espaces purement fonctionnels. Ce sont ces œuvres qui confèrent une spécificité à chaque station, comme la fresque Hergé à Stockel ou la statue d'Élisabeth Barmarin dans la station Roi Baudouin. Cependant, les œuvres sont également utilisées comme un moyen de rénovation. Par exemple, un olivier a été ajouté dans la station Maelbeek après les événements dramatiques qu'elle a connus[8]. Plus récemment, le couloir reliant la gare Centrale à la station de métro a été recouvert de photographies de Bernard Baines, ce qui a permis de requalifier ce lieu considéré comme « perdu ».

L'art à été le moyen d'humaniser les stations de métros bruxelloises en métant en avant des artistes. C'est une spécificitée de bruxelles qui rend son métro original, ces œuvres d'art sont un moyen de rendre accessible la station de métro et de rassembler les habitants de bruxelles. Le métro n'est plus seulment une infrastructure fonctionnel, mais devient un musé urbain.

8 Attentats du 22 mars 2016 à Bruxelles

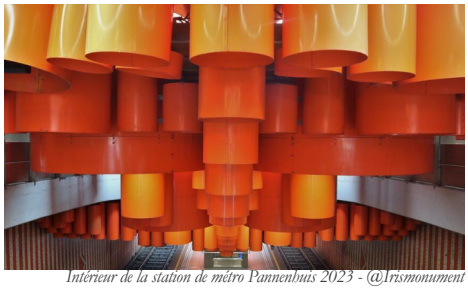


Rénovation du couloir de la gare centrale - @Bernard Baines

Pannenhuis

Pannenhuis est connue comme l'une des plus jolies stations de métro de Bruxelles. Elle doit ce titre à son architecture et à sa décoration, imaginées par Vincent Dehon. Rappelant les années 70, des ovales métalliques orange tombent du plafond et apportent de la lumière naturelle dans les tunnels et sur les quais.

Inaugurée en octobre 1982, elle fait partie du musée à ciel ouvert que représentent les 90 œuvres accessibles dans les stations de métro.

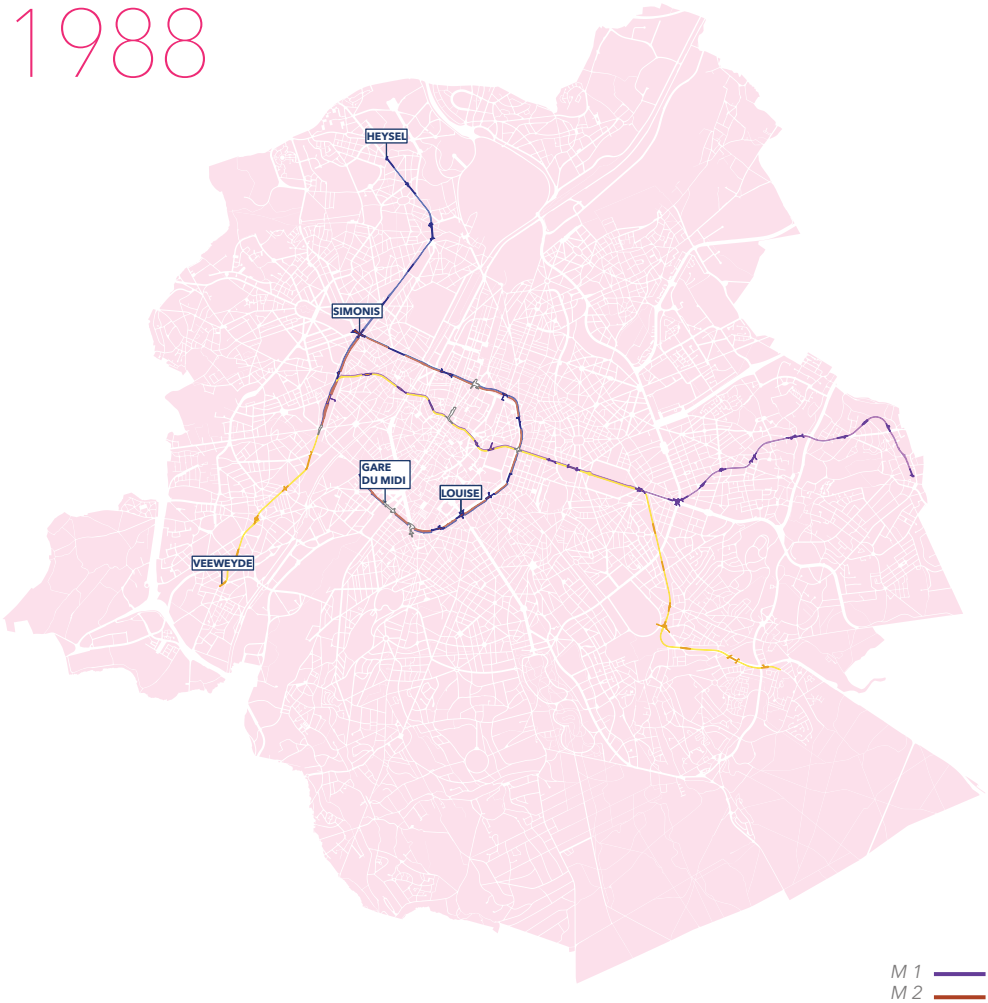


Intérieur de la station de métro Pannenhuis 2023 - @Irismonument



Extérieur de la station de métro Pannenhuis @google maps

1988

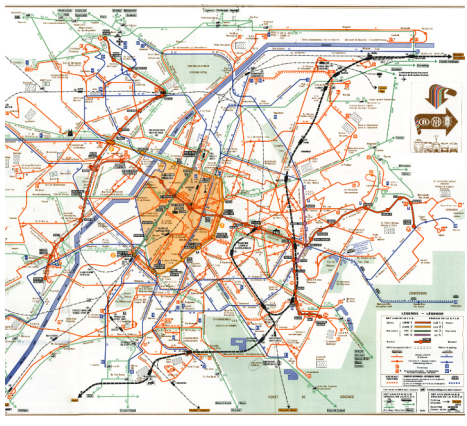


1985 : Prolongement de l'axe est-ouest jusqu'au Heysel et Veeweyde.

1986 : Inauguration de Simonis et rénovation de Louise.

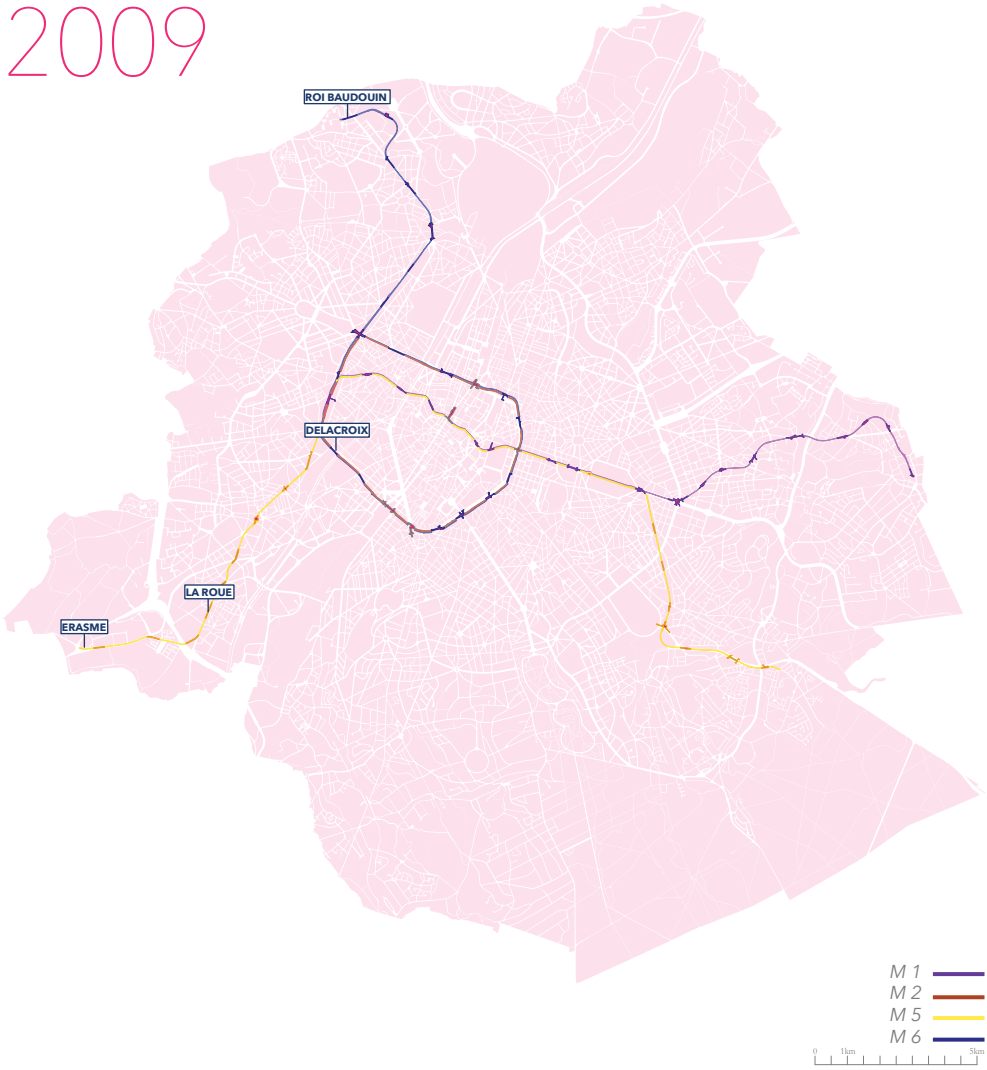
1988 : - M1 est prolongé vers Woluwe avec les stations Crainhem et Stockel.

- M 2, relié entre la station Simonis et Gare du Midi -Nouvelles stations : Ribaucourt, Yser, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal et Gare du Midi - 7,1 km



Plan du réseau STIB (1989)- @STIB

2009

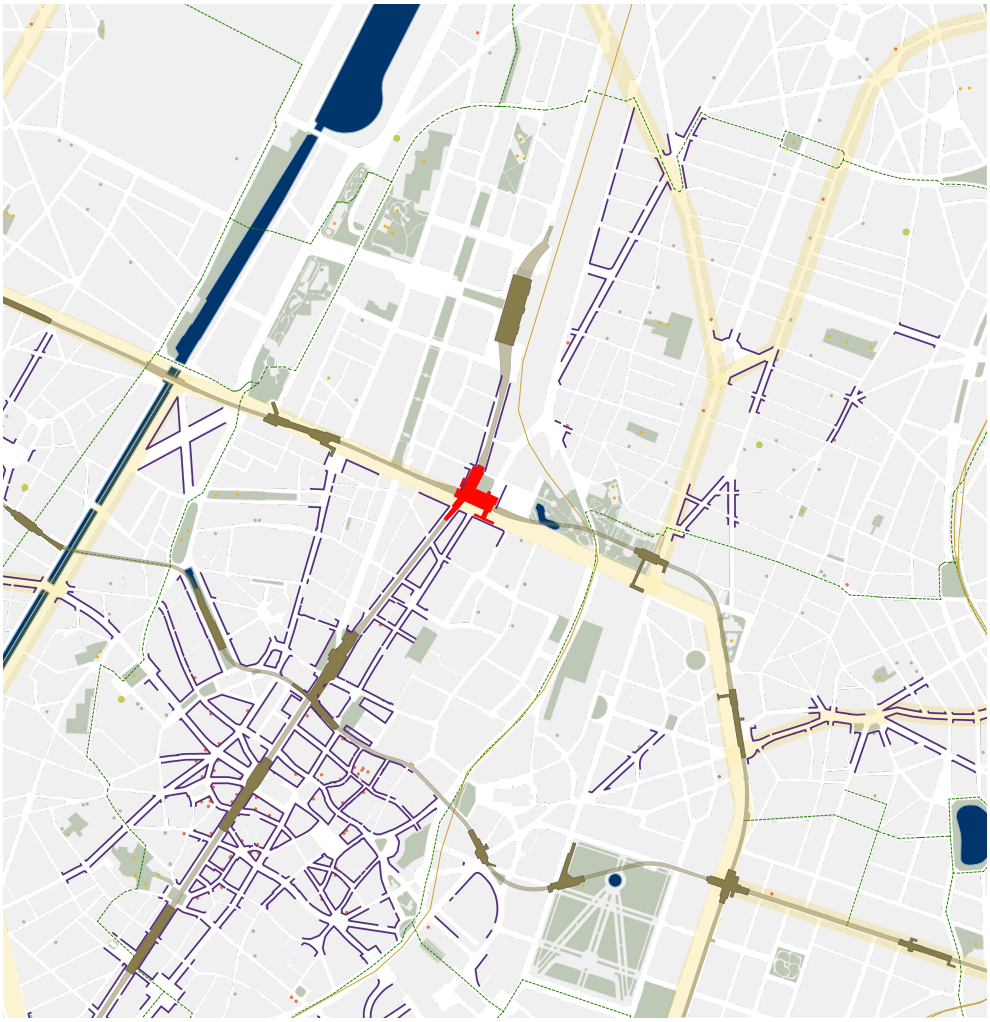


1998 : M1 prolongé vers Roi Baudouin et inauguration la nouvelle station Heysel.

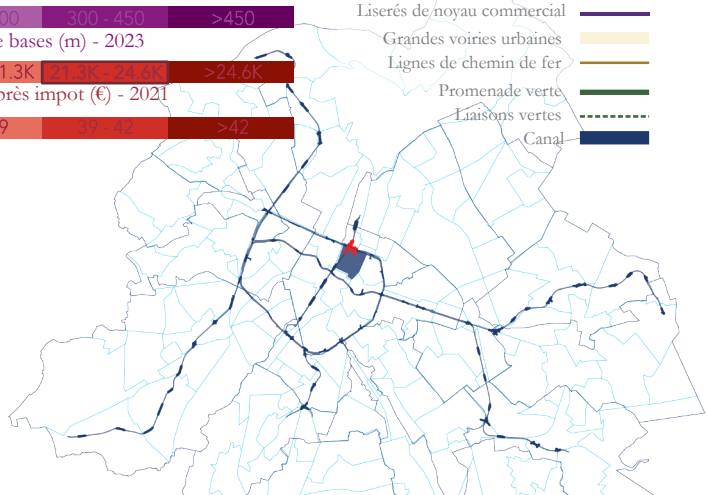
2003 : M5 : 4 nouvelles stations de métro sont mises en service (Erasme, Eddy Merckx, Ceria et La Roue).

2006 : Delacroix

2009 : M1 : Stockel / Gare de l'Ouest. M2 : Simonis (Elisabeth) / Simonis (Leopold II). M 5 : Herrmann-Debroux / Erasme . M6 : Simonis (Elisabeth)/Roi Baudouin.



@Brugis



ROGIER

Quartier Martyrs

Dans cette même volonté d'offrir un lieu à but fonctionnel, mais plus qualitatif, les grandes stations de métro de Bruxelles disposent de salles prévues pour accueillir des commerces. Ces espaces permettent aux usagers des transports publics de s'arrêter, de se nourrir, et renforcent la volonté de faire de ces stations des lieux agréables en ville, dans lesquels on peut prendre le temps de s'arrêter.

Si l'on explore les réseaux de transports urbains souterrains remarquables, des stations de métro connues pour être des supports de la vie urbaine, on peut citer celles du métro de Montréal. D'autres projets d'aménagement souterrain, démontrent comment activer ces espaces pour en faire des lieux d'interaction et de service. Ces références permettent de concevoir la station de métro comme un espace ancré dans son quartier, capable d'offrir bien plus qu'un simple lieu de transit, mais un véritable espace constituant un réseau, à l'image d'une mangrove urbaine .

« Une mangrove urbaine est un système urbain et architectural permettant à ses usagers de se rendre directement, depuis un quai de transport en sous-sol, à des espaces divers, souterrains ou aériens. Chaque mangrove urbaine est constituée de trois types d'espaces formant un ensemble unique. Les premiers sont des lieux de transport en commun souterrains (métro, RER) et les seconds des lieux de destination (centre commercial, musée, bureaux...), souterrains, aériens, ou entre deux. Ils sont souvent la partie immergée de l'ensemble urbain. Enfin, des lieux d'interfaces (couloirs, places, rues souterraines, passerelles aériennes, ascenseurs...) connectent les lieux de transport et les lieux de destination. »[9]

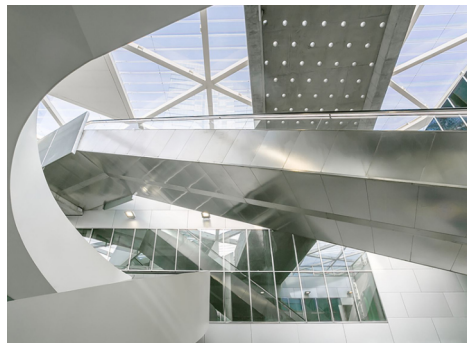


Le MECANO Montréalais, de la gare centrale à la mangrove urbaine.« Mangroves urbaines : du métro à la ville, Paris, Montréal, Singapour »

9 Définition issue de « Mangroves urbaines : du métro à la ville, Paris, Montréal, Singapour » (p.9)



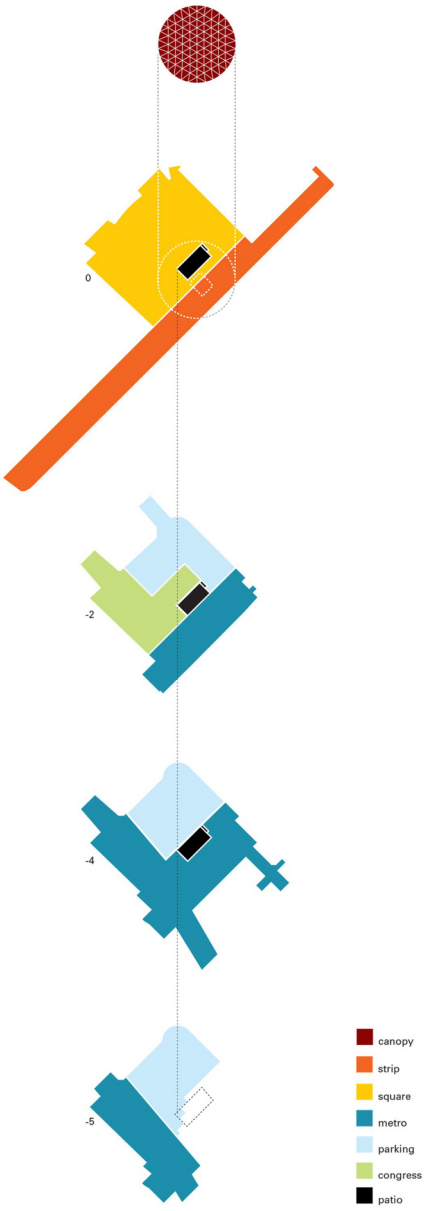
Vue depuis l'espace public en venant de Botanique vers le square Rogier. © XDGA_Matthias Van Rossen



Station Rogier, vue depuis le patio . © XDGA_Matthias Van Rossen



Station Rogier rue globale ©Francisco Guillan y Suarez (2017)



Station Rogier, diagramme du programme. © XDGA

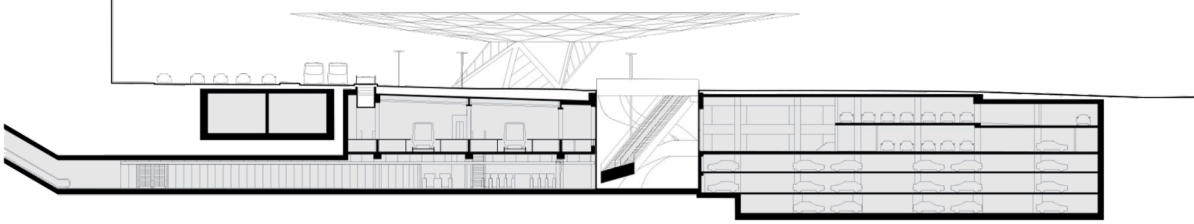
C'est un réseau qui se crée et relie les rez-de-chaussée des bâtiments, avec des fonctions commerciales et un système de transport. Il permet aux citoyens de vivre et de se déplacer sous terre. La station de métro devient ainsi une ville sous la ville. Souvent, ce système est mis en place pour des raisons climatiques. Exemple : JR station Tokyo, elle se trouve au milieu d'un quartier d'affaires et les sous-sols des gratte-ciels ont été transformer en lieux semi-public[10]. La station de métro est devenue un lien de déambulation conformable entre les bâtiments qui participe à la vie de quartier, en y amenant lumière naturelle pendant la journée, tandis que le soir, c'est le souterrain qui brille dans l'espace public.

À Bruxelles, le concept de mangrove urbaine est peu, voire non présent. Néanmoins, la station Rogier, récemment rénovée[11], suit certains de ces principes. C'est l'une des stations de métro[12] de Bruxelles à être reliée à une infrastructure urbaine publique (City 2). L'élément principal de la rénovation a été la construction d'un patio et de son auvent. Cet élément vertical contient et guide l'espace urbain. Il appelle à une verticalité en rendant la station et les espaces souterrains attractifs dans l'espace public. Il répond à la hauteur des gratte-ciels de la place en proposant un repère, et l'auvent invite à se déplacer vers le centre historique de Bruxelles. Il crée le lien physique entre deux quartiers.

10 En 2007, cette zone particulière a connu un i développement commercial sous la dénomination e 'GRANSTA', abréviation de grande station

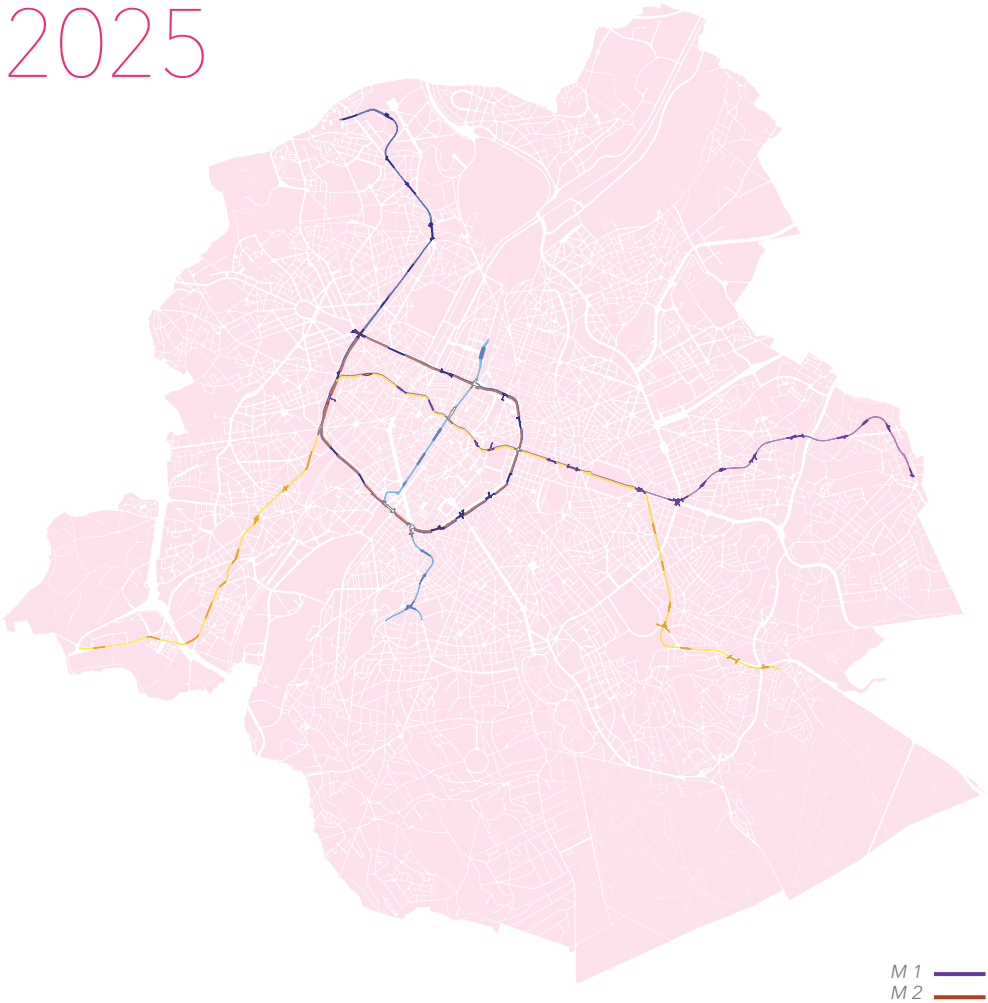
11 Rénovation de la place Rogier par XDGA (2016-2019)

12 Rogier, Roodebeek, De Brouckère (centre commercial). Gare centrale et Gare du midi (Gares)



Station Rogier, coupe BB montrant le patio et le lien avec le City 2 . © XDGA

2025

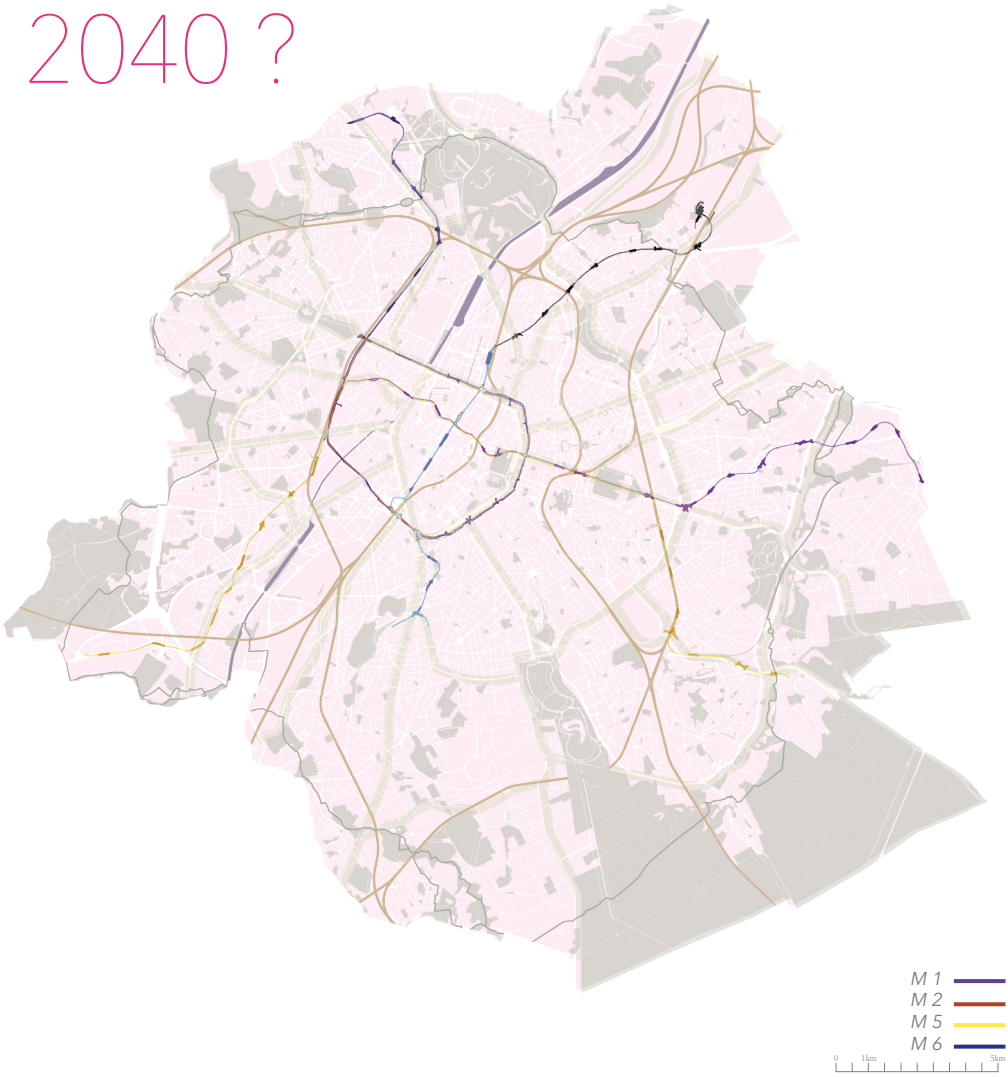


2025 : Construction de la nouvelle station Toot Thielmans.
2025 : Transformation du pré-métro en ligne 3.

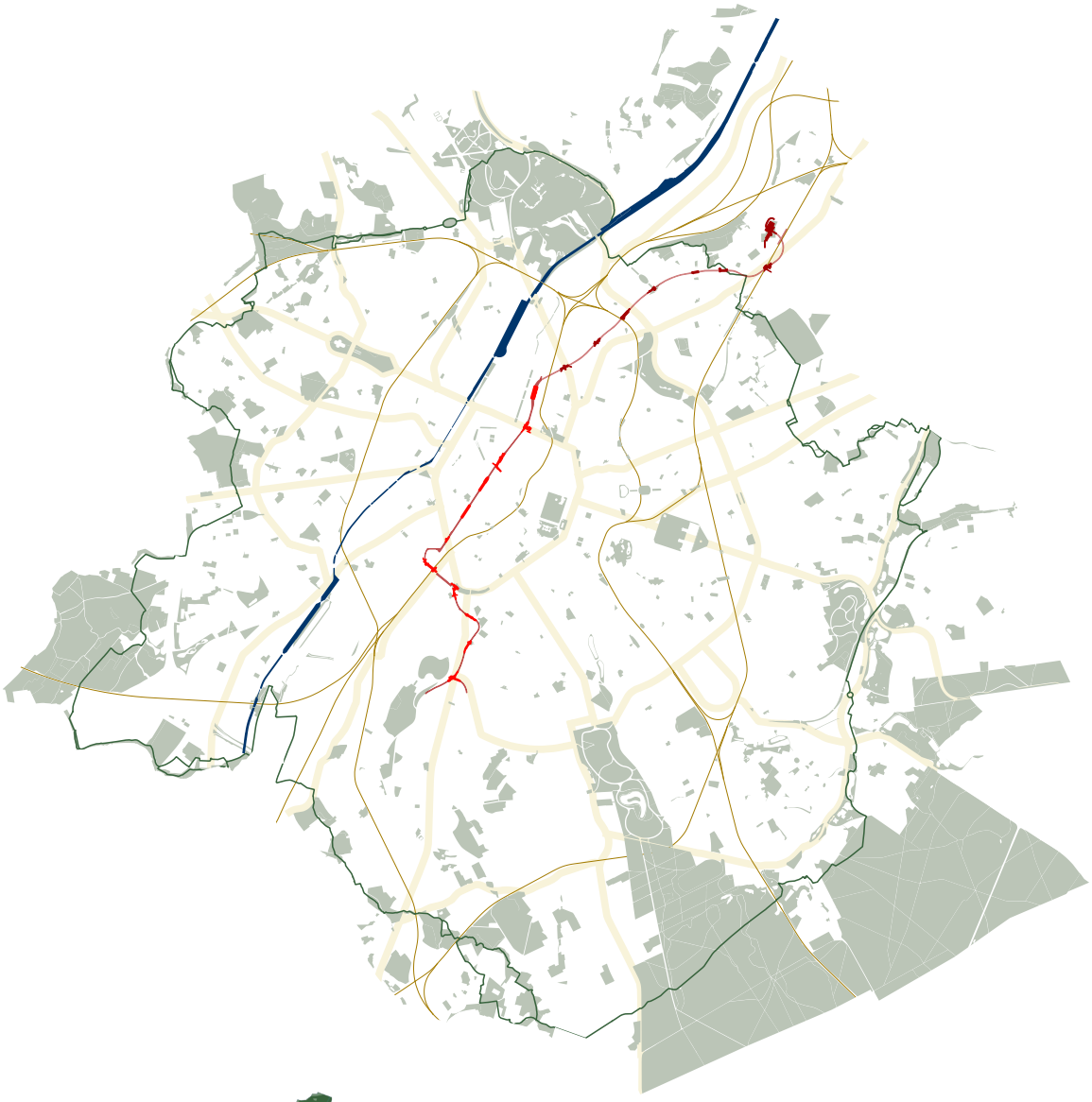


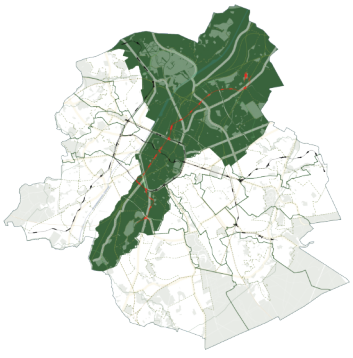
Visite du chantier de la station Toots Thielemans, STIB, 22 septembre 2024

2040 ?



Contruction du nouveau tronçon Nord de la ligne 3. Création de 7 stations de métros et d'un dépôt.





Stations de métro 3 troçon nord (phase 2)
Stations de métro 3 troçon sud (phase 1)
Espaces verts (RBC PRAS)
Canal
Grandes voiries urbaines
Lignes de chemin de fer
Promenade verte

0 1km 5km

1.3 Metro Nord

Aujourd'hui, un plan urbanistique est en place pour relier le nord et le sud de Bruxelles grâce à une nouvelle ligne de métro, la ligne 3. La ligne finale mesurera 10,3 km pour 18 stations et se parcourera en 20 minutes.

La phase 1, pilotée par la STIB, prévue pour 2025, consiste en la rénovation des stations de pré-métro situées au sud de Bruxelles. Ces rénovations s'inscrivent dans une dynamique urbaine visant à renforcer leur lien avec le territoire et à améliorer leur accessibilité.

Dans une phase 2, pilotée par Beliris[13], prévue pour 2030, de nouvelles stations et un dépôt seront construites de A à Z dans la commune de Schaerbeek et Evere. Cette phase offrira l'opportunité d'explorer une cohérence architecturale et urbaine dès leur conception, tout en permettant d'analyser comment ces projets répondent aux enjeux contemporains. Contrairement à la phase 1 qui utilise la technique de « cut and cover »[14] sur le boulevard du midi, pour la construction de la station Toots Tielemans, la phase 2 se veut moins violente pour le tissus urbain, donc le tunnel de 5km de long, est creusé à l'aide de la technique du tunnelier, et les stations sont construites avec la technique du «cut and cover».

13 Entreprise de service publique qui réalise des projets de construction, de rénovation et de restauration en Région bruxelloise, grâce à un budget fédéral.

14 Système de tranchées ouvertes qui impacte l'espace public.

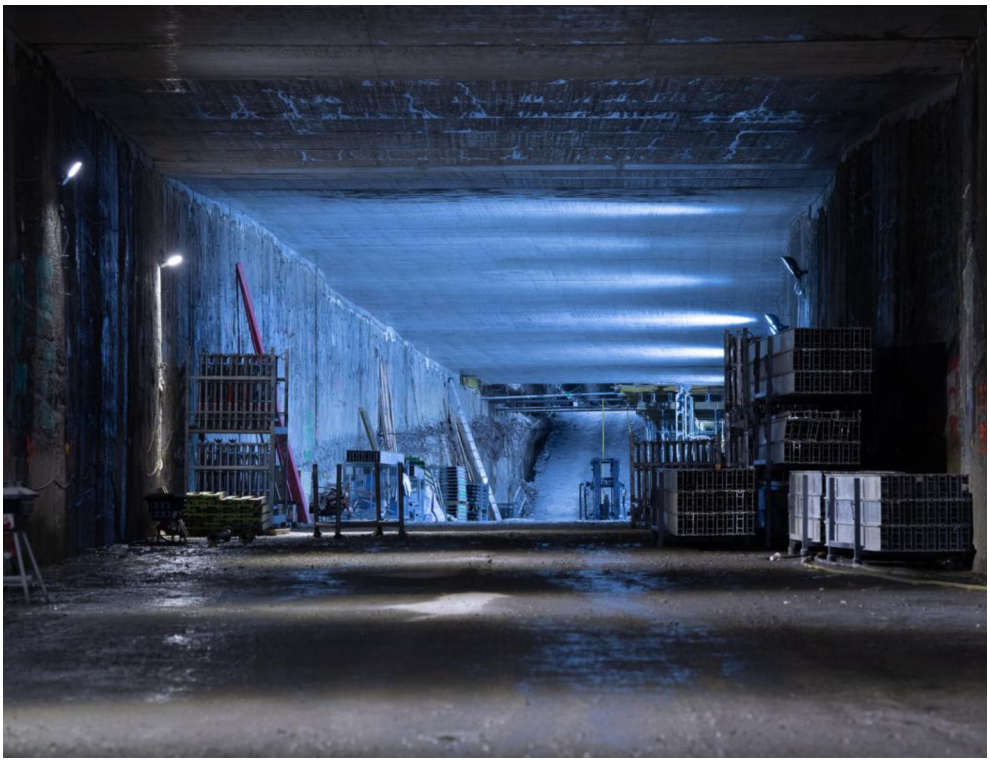


photo des travaux de la station Albert lors de la transformation du pré-métro en métro © STIB



@Google Earth







Image de synthèse 3- entrée métro Liedts @STIB

WC | 263m²

Liedts :

La place Liedts est un lieu où se croisent de nombreux flux différents (transports en commun, piétons, voitures, etc.). Le projet prévoit une station favorisant un déplacement fluide, dont la sortie constitue un élément visuel fort. Un hall d'échange se trouve au niveau -1.





Image de synthèse - place Colignon @STIB

WC | 169m²

Colignon :

Située sur la place Colignon, qui accueille la maison communale de Schaerbeek, la station respecte le contexte patrimonial des bâtiments qui constituent la place.





Image de synthèse - Station Verboekhoven vue depuis la chaussée d'Helmet @STIB

WC | 214m²

Verboekhoven :

Une station de métro située à l'intersection de trois quartiers très différents. Elle sera reliée aux transports de la STIB déjà présents, afin de renforcer le réseau existant dans cette zone densément peuplée.



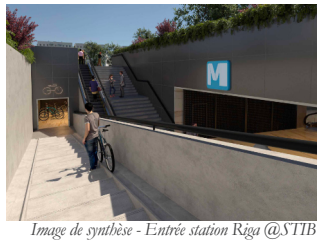


Image de synthèse - Entrée station Riga @STIB

WC | 140m² | 230m²

Riga :

Situé sur le square François Riga face à l'église Sainte-Famille et sur l'axe de la gare de Schaerbeek, la station fait le lien avec le quartier commercial de la chaussée d'Helmet.





Image de synthèse - entrée métro Tilleul @STIB

WC

Tilleul :

La station crée un lien entre deux quartiers résidentiels différents, entre immeubles et maisons. Elle s'intègre en respectant la végétation existante et en renforçant les potagers collectifs déjà présents sur le site.





Image de synthèse - entrée métro Paix @STIB

WC

Paix :

La station sert d'articulation entre la place de la Paix et la salle culturelle communale. Elle s'intègre dans un quartier aux allures de village et veint renforcer son attractivité.





Image de synthèse- Hall d'échange terminus Bordet @STIB

WC 392m² 271m²

Bordet :

Terminus de ligne de métro 3, la sation agit comme un hub de mobilité car elle est reliée à la gare. 1 lieu d'équipements (niveau -1) : 250 m2 !HP = 2,5m !

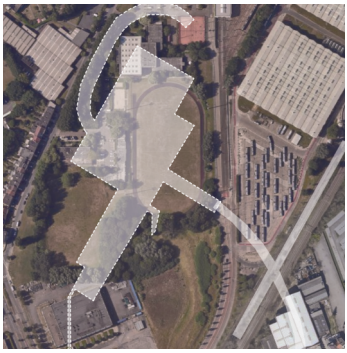
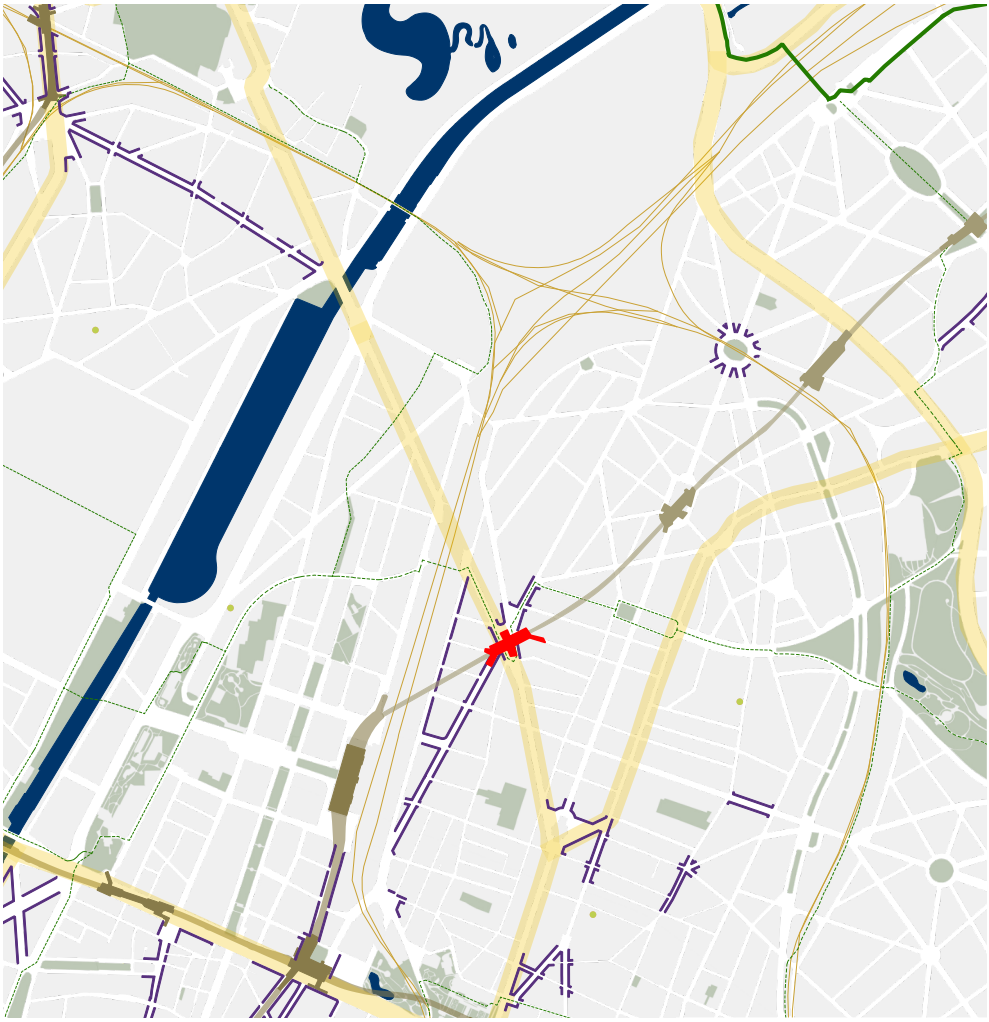




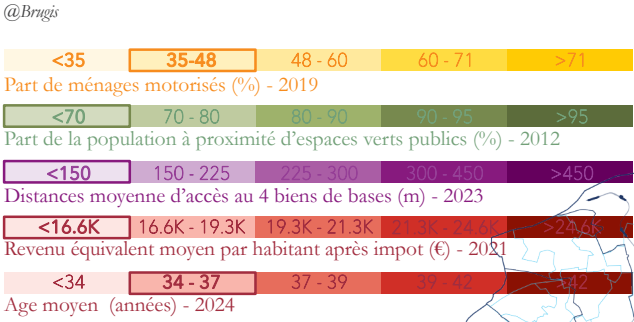
Image de synthèse- Vue aérienne du dépôt Haren @STIB

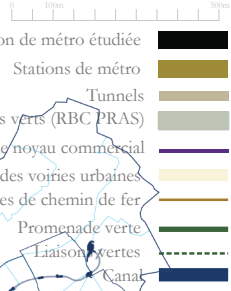
Depot Haren :

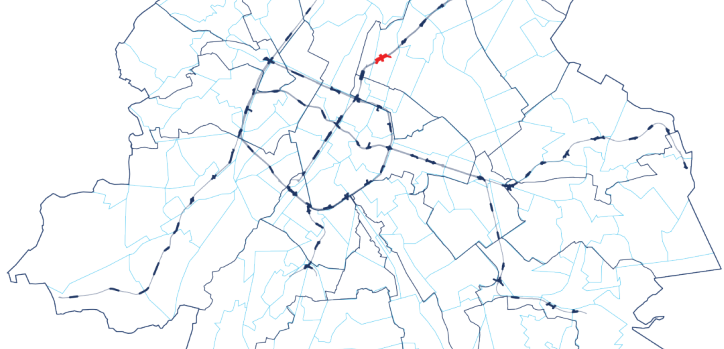
Constitué d'une partie avec des locaux administratifs et une partie de stockage des métros. Le Dépôt sera le point de départ de la construction du tunnel.



@Brugis



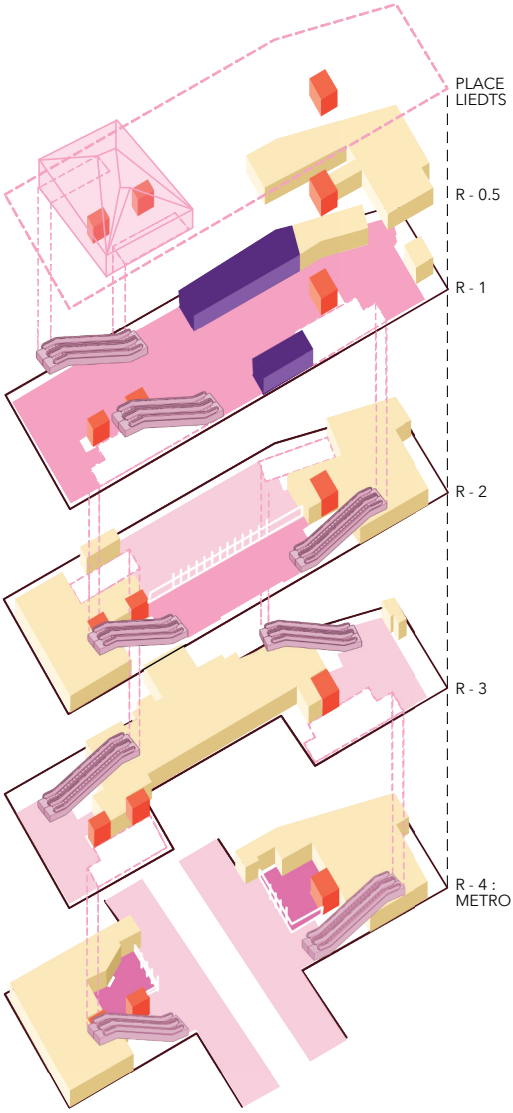




LIEDTS

Quartier Brabant

Liedts



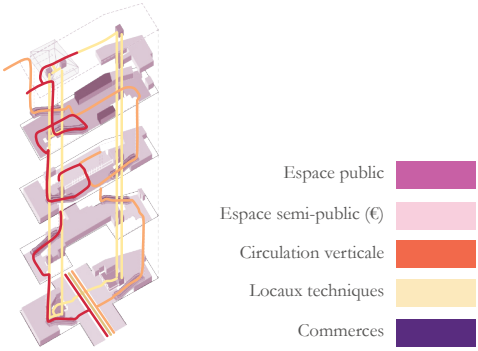
La place Liedts se trouve dans un quartier densément peuplé, avec peu d'espaces verts accessibles. Elle est située à l'intersection entre le « tracé royal »[15] et l'axe, aujourd'hui incarné par la rue Gallait et la rue du Brabant, qui relie l'entrée nord de Bruxelles, au Pentagone. C'est un quartier à échelle suprarégionale, dû à l'attractivité, la diversité et l'originalité des 300 commerces qui le composent.

Le projet de métro place Liedts s'inscrit dans une volonté de redéfinir la place et de créer un marqueur visuel fort. La station est conçue pour permettre une utilisation fluide et des trajets intuitifs.

L'entrée se fait en surface, via un bâtiment en verre au toit incliné à différentes hauteurs. Le niveau -1 est pensé comme un hall d'échange autour duquel se déploient des commerces. Les autres étages sont répartis entre locaux techniques et espaces de circulation fonctionnels. Les locaux techniques représentent 48 % des espaces de la station, les 52 % restants sont dédiés aux usagers.

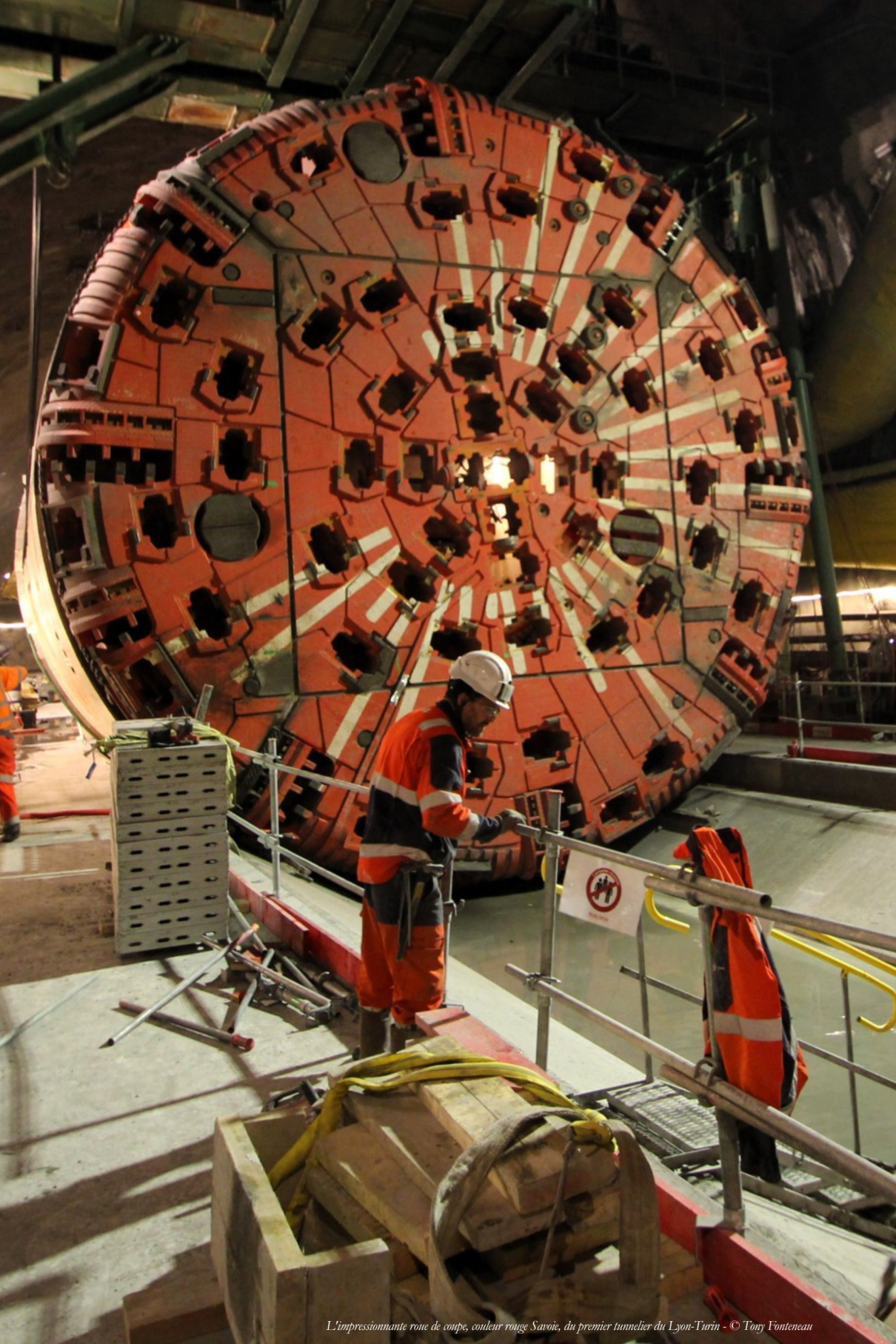
Le temps de parcours, entre l'entrée et le quai, est estimé entre 3 et 4 minutes à pied ou escalator, ou 1,5 minute en ascenseur.

À l'échelle du tronçon nord de la ligne de métro 3, elle prévoit d'accueillir 3 000 passagers durant les deux heures de pointe du matin[16], ce qui en ferait la deuxième station la plus fréquentée après Verboekhoven.

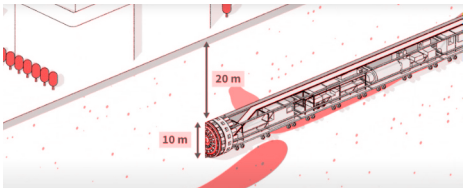


15 Tracé datant du XIXe siècle reliant le palais Royal au château de Laeken.

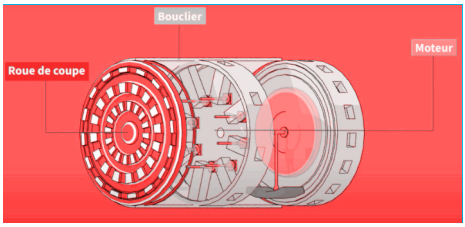
16 Chiffres provenants du modèle macroscopique de mobilité MUSTI



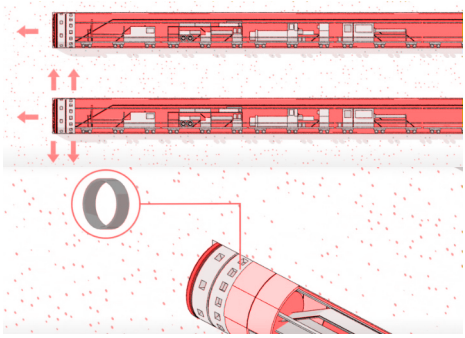
L'impressionnante roue de coupe, couleur rouge Savoie, du premier tunnelier du Lyon-Turin - © Tony Fonteneau



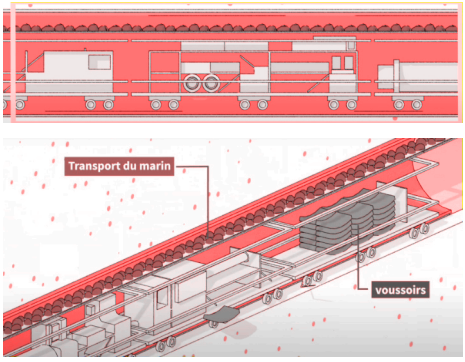
Profondeur de creuse - capture d'écran de la vidéo «métro 3 : comment sera construit le nouveau tunnel @STIB



Tête du tunnelier - capture d'écran de la vidéo «métro 3 : comment sera construit le nouveau tunnel @STIB



Creuse, stabilise et construit - captures d'écran de la vidéo «métro 3 : comment sera construit le nouveau tunnel @STIB



Train suiveur, support logistique du tunnelier - capture d'écran de la vidéo «métro 3 : comment sera construit le nouveau tunnel @STIB

Le tunnelier

La technique de la tranchée ouverte ne sera pas utilisée pour la construction du tronçon nord de la ligne 3 du métro, car elle engendrerait trop de nuisances pour les habitants et nécessiterait de nombreuses expropriations. En effet, aucune grande voirie urbaine ne suit le tracé du tunnel. C'est donc une autre méthode qui a été retenue : celle du tunnelier, déjà utilisée pour le tunnel sous la Manche ou encore pour le chantier du Grand Paris Express[17].

Le tunnelier fonctionne comme un train-usine : une gigantesque foreuse qui permet à la fois de creuser, d'évacuer les déblais et de poser des voussoirs pour construire le tunnel. Il avance à une allure moyenne de 10 mètres par jour et fonctionne 7 jours sur 7, et creuse à une profondeure entre 20 et 50 mètres.

Pour pouvoir utiliser cette technique de creusement, appelée « rippage », il est nécessaire de construire au préalable l'enveloppe des stations, qui servira également à assurer la maintenance du tunnelier au cours de son parcours. Il faut également prévoir des puits de départ et d'arrivée, dans lesquels le tunnelier peut être assemblé puis démonté.

Dans le cadre du métro 3, le tunnelier sera installé au niveau du dépôt de Haren et creusera en direction de la gare du Nord, et un puits est prévu rue d'Aerschot pour extraire la tête de la machine. Pour le métro 3, le tunnel sera réalisé à environ 30 mètres sous terre, ce qui implique la construction de stations bien plus profondes que les stations bruxelloises existantes.

17 Projet de métro qui reliera les grandes banlieues sans passer par Paris, un projet de 4 nouvelles lignes et de 68 gares, prévus pour 2030. https://www.grandparisexpress.fr

1.4 « Don't look down !

Le métro 3 est un sujet de débat à l'échelle de Bruxelles, mais aussi dans les quartiers qu'il va traverser. La question qui se pose est celle de l'utilité de ce métro à l'échelle urbaine : pourquoi relier Saint-Gilles à Evere ? Qui va utiliser ce métro ? En soi, les habitants ne se sentent pas lésés par les transports, car les lignes de tram 51 et 92 les relient déjà au centre de Bruxelles. Ils sont même inquiets pour l'avenir de leur mobilité : là où le tram est un transport de proximité avec des arrêts plus fréquents, le métro va certes plus vite, mais son accès nécessite de parcourir plusieurs escalators, ce qui augmente de manière conséquente le temps de trajet.
De plus, le chantier du métro 3 est estimé à plus de 2,3 milliards d'euros d'argent public. L'utilisation de la technique du tunnelier reste incertaine, comme l'ont montré les dépassements de budget des travaux du métro parisien. Les habitants demandent à être concertés pour un projet qui aura une grande incidence sur leur qualité de vie, pendant et après les travaux du métro[18].

Les grands projets urbains sont souvent sujet de discussions car ils impactent à différents dégré tous les citoyens de la ville.

Le tronçon nord de la ligne de métro 3 est un projet dont les permis d'urbanisme sont actuellement en cours d'instruction. Il n'est donc pas encore construit, bien qu'il ait déjà été dessiné.

Retisser une ville, en utilisant le transport commun comme lien, dépend de différents facteurs propres à celle-ci. Selon l'étude de « Vivre en Ville »,[19] on peut généraliser quelques concepts qui peuvent être appliqués à différentes villes, et avoir une vision à long terme :

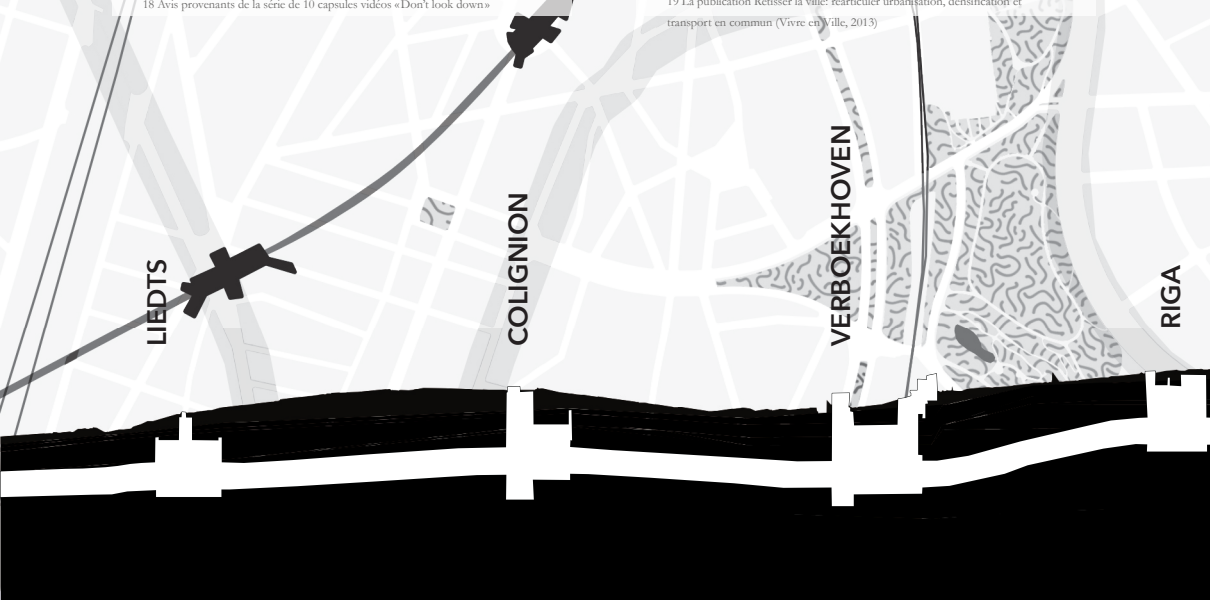
- Fixer les planifications : Il faut maintenir une cohérence globale des intentions et ne pas segmenter la planification des transports.

- Oser la planification et la maîtrise d'ouvrage : Il faut que les gouvernements locaux puissent agir en maîtres d'ouvrage afin d'éviter l'étalement urbain et contrôler la densité, via la mise en place d'éléments urbanistiques structurants.

- Accroître la participation citoyenne : Retisser une ville se fait dans un tissu préexistant. Pour requalifier un quartier, il faut que la population y adhère. Les citoyens

18 Avis provenants de la série de 10 capsules vidéos «Don't look down»

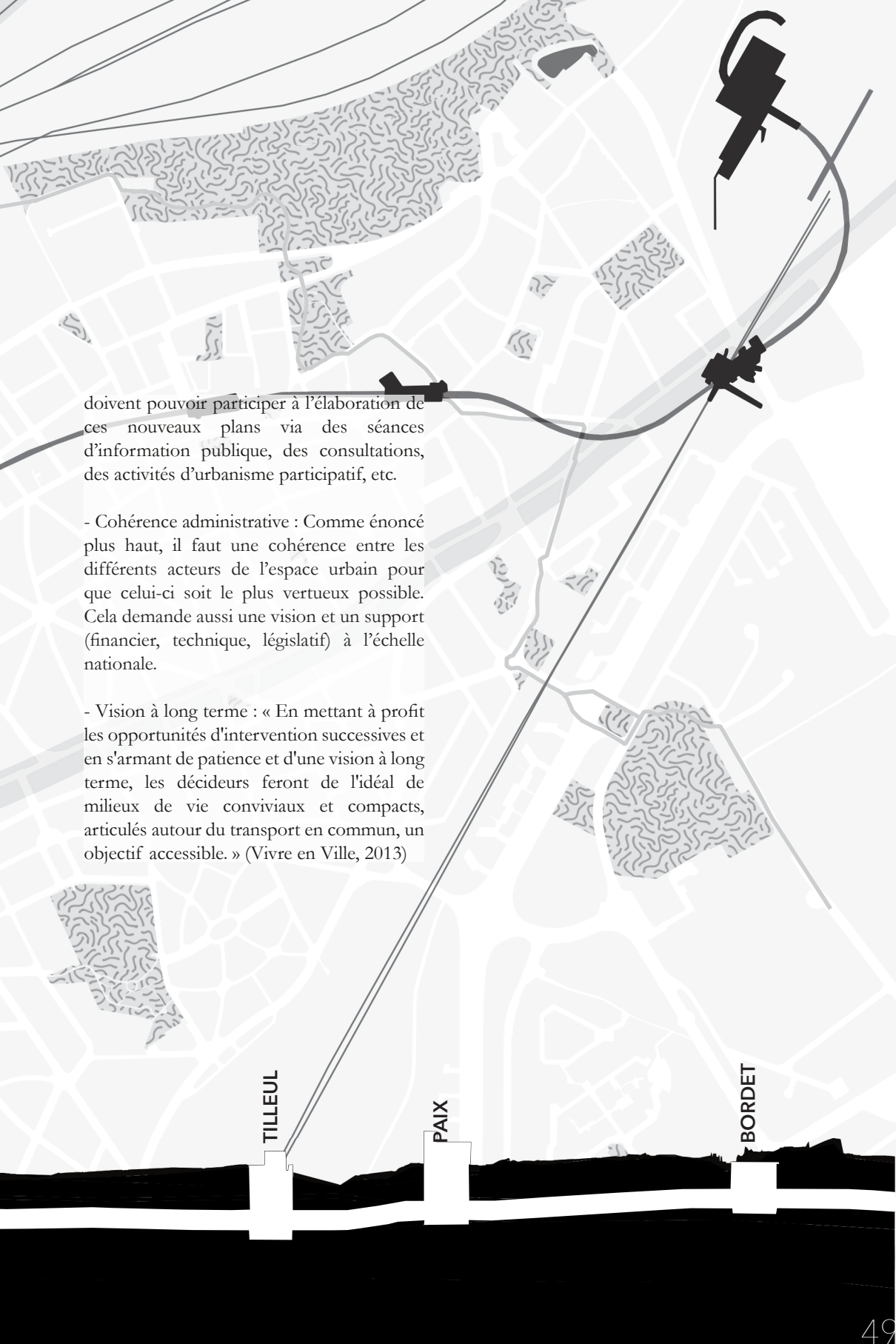
19 La publication Retisser la ville: réarticuler urbanisation, densification et transport en commun (Vivre en Ville, 2013)

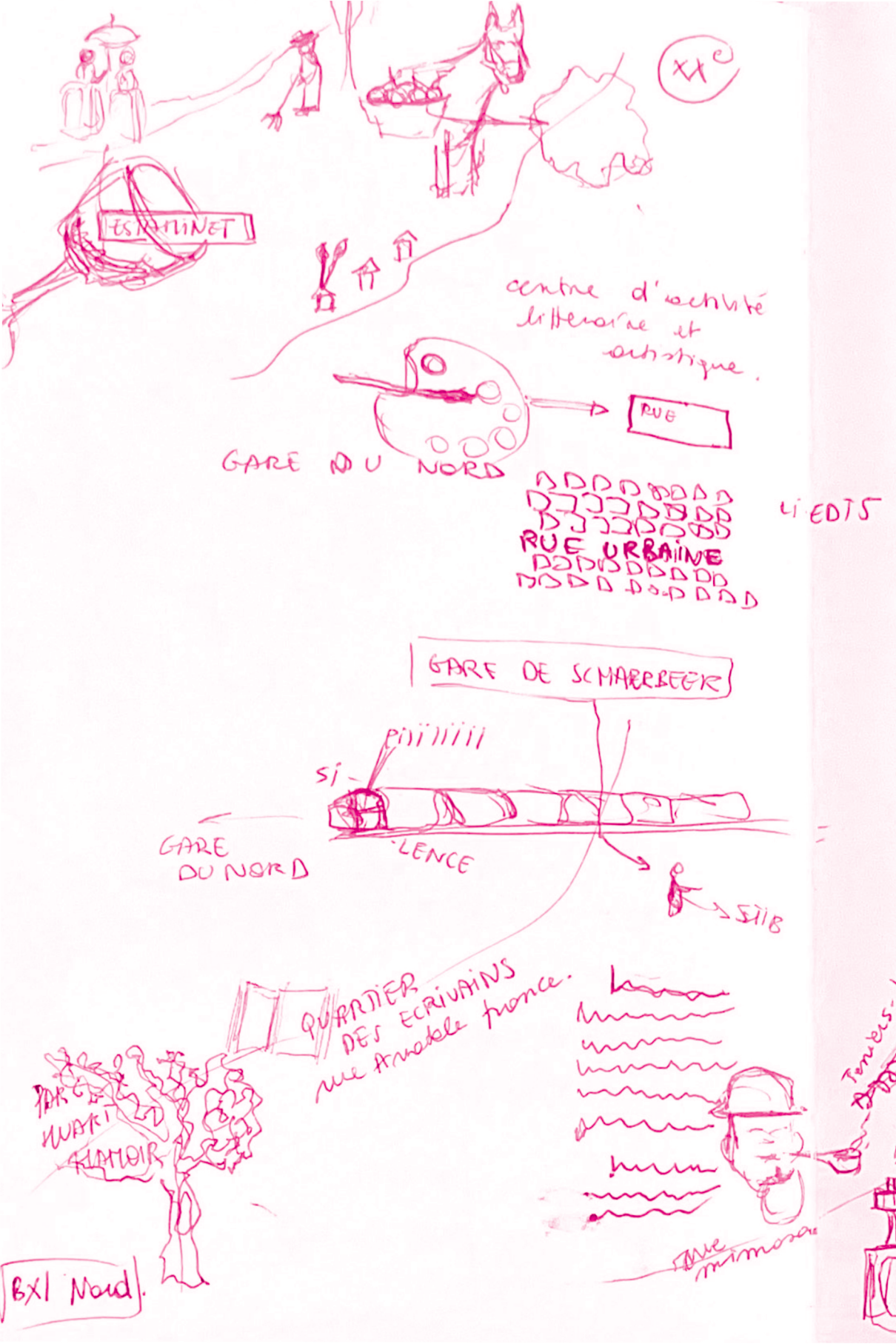


doivent pouvoir participer à l'élaboration de ces nouveaux plans via des séances d'information publique, des consultations, des activités d'urbanisme participatif, etc.

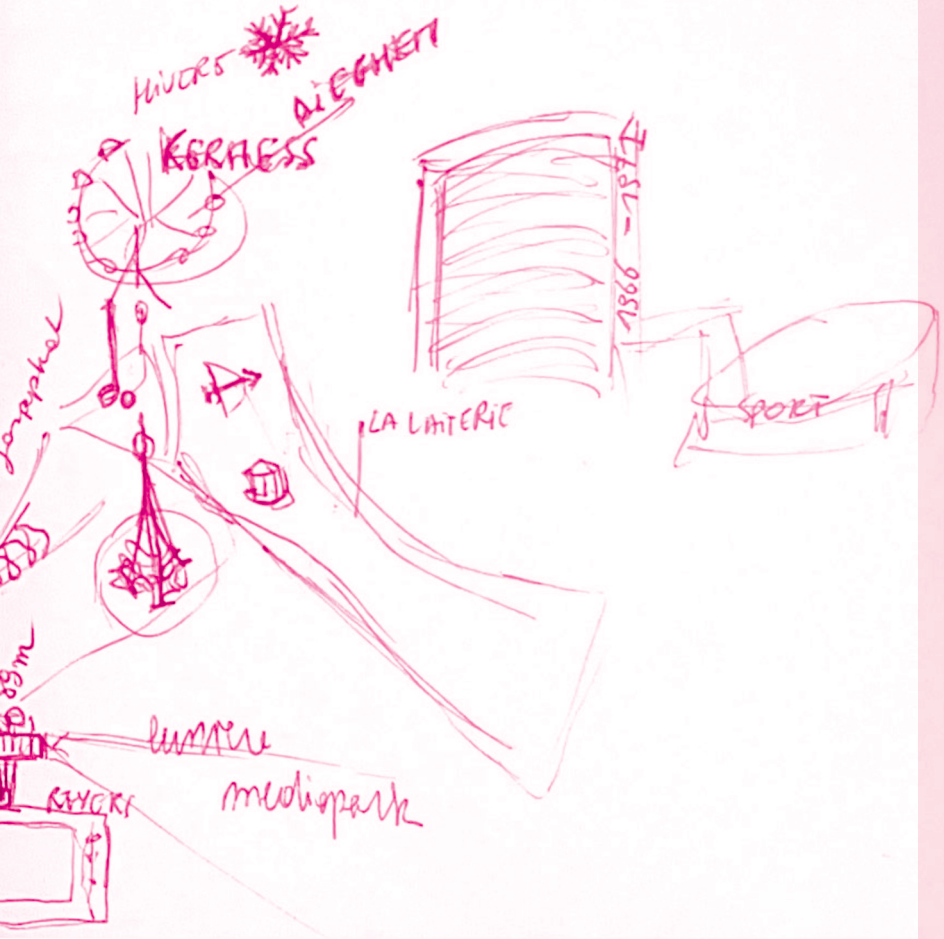
- Cohérence administrative : Comme énoncé plus haut, il faut une cohérence entre les différents acteurs de l'espace urbain pour que celui-ci soit le plus vertueux possible. Cela demande aussi une vision et un support (financier, technique, législatif) à l'échelle nationale.

- Vision à long terme : « En mettant à profit les opportunités d'intervention successives et en s'armant de patience et d'une vision à long terme, les décideurs feront de l'idéal de milieux de vie conviviaux et compacts, articulés autour du transport en commun, un objectif accessible. » (Vivre en Ville, 2013)




XXe
ESTAMINET
centre d'activité littéraire et artistique.
RUE
GARE DU NORD
RUE URBAINE
LI EDTS
GARE DE SCHAERBEEK
SI
GARE DU NORD
LENCE
STIB
QUARTIER DES ECRIVAINS
rue Amable France.
PARC HUART KLAMOIR
Teniers
rue mimosa
BXl Nord

LE QUARTIER



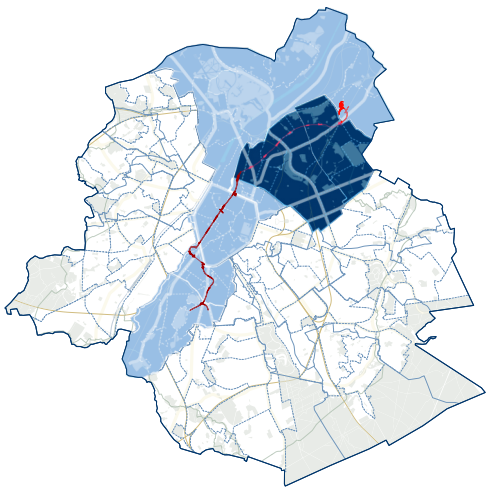

Eau
Grandes voiries urbaines
Lignes de chemin de fer visibles
Lignes de chemin de fer enterrées
Promenade verte
Liaison verte
Liserés de noyau commercial
Plaines de jeux
Ecoles
Bar ouvert la nuit
Bâtiment à fonction social
Réseau de métro existant (2025)
Nouveau tronçon Gare du Nord - Bordet
Espaces verts (RBC PRAS)
Plan d'aménagement directeur
Plan de qualité paysagère

2.1 Dialogue avec le quartier

Au niveau de l'agglomération, la question du réseau de transports publics, doit permettre de soutenir de grands rassemblements, contribuant ainsi à la vie urbaine et renforçant les grandes centralités. À l'échelle du quartier, le concept de la « ville de courtes distances[20]» doit être étudié.

Sur ce réseau, s'articulent des zones plus denses, actives et diversifiées qui permettent une utilisation optimale des services de proximité. L'objectif est de concevoir un maillage urbain qui relie à la fois les grands pôles d'attractivité à l'échelle de l'agglomération et les lieux d'intérêt à l'échelle locale, contribuant ainsi à créer un sentiment d'appartenance et une ambiance de quartier.

20 C'est une ville dans laquelle les habitants accèdent aux services essentiels de manière décarbonée, à pied ou en vélo. Il faut casser les fractures actuelles où les lieux de travail sont concentrés à un endroit et les domiciles ailleurs. Aupa « La ville des courtes distances, du concept à la réalité »



@Brugis

Ligne de métro 3

Communes traversée par le tronçon 1 de la ligne de métro 3

Communes traversée par le tronçon 1 de la ligne de métro 3

Quelles sont les dynamiques présentes dans les quartiers traversés par la ligne 3 ?

Une analyse des espaces publics spécifiques qui peuvent servir de supports urbains.

- Les parcs et les chemins qui les lient (liaisons vertes et promenade verte) qui faconnent le paysage et servent de trame verte en ville.

- La question de l'eau, bien de base, dont l'accès est un débat important à Bruxelles. La gestion de l'eau est aussi liée à la question de l'hygiène en ville.

- Les transports déjà présents et les enjeux de mobilité contemporains.

- Les lieux d'attractivités gratuits : aire de jeux, lieu de culte, gare, hôpital, des centres socio-culturels, établissements scolaires…

- Les lieux d'attractivités payants; des quartiers commerciaux, les bars ouverts la nuit, lieux culturels (théatre, centre,…), lieux sportifs,…

Tous ces éléments constituent les pièces du quartier, qui lui-même est une composante de la ville. Ils influencent déjà la manière dont la ville est habitée, et participent aux dynamiques sociales, économiques et culturelles en place. Il s'agit de les comprendre et de les révéler, afin de concevoir des stations de métro pleinement conscientes des réalités contemporaines.

Ces stations doivent être intégrées dans leur territoire pour que les habitants puissent s'y reconnaître. L'enjeu est qu'elles deviennent des lieux essentiels à la vie du quartier, et non des éléments étrangers ou déformants.

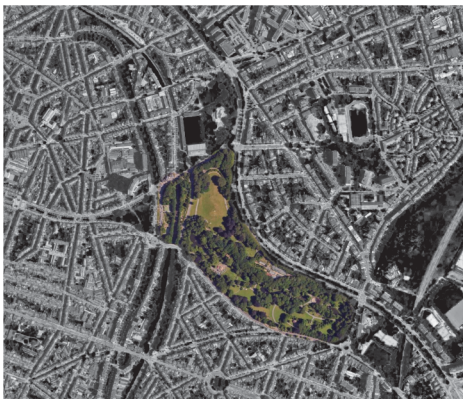


QUARTIER NORD	QUARTIER BRABANT	QUARTIER COLIGNON	QUARTIER HELMET	QUARTIER GARE DE SCHAERBEEK	QUARTIER HELMET	QUARTIER PAIX	QUARTIER CONSCIENCE	QUARTIER INDUSTRIEL OTAN
<70	<70	80 - 90	80 - 90	90 - 95	80 - 90	>95	90 - 95	<70
Part de la population à proximité d'espaces verts publics (%) - 2012								
20 - 30	<20	20 - 30	20 - 30	20 - 30	20 - 30	45 - 60	30 - 45	30 - 45
Taux de végétalisation (%) - 2021								
<35	35-48	35-48	35-48	48 - 60	48 - 60	48 - 60	48 - 60	48 - 60
Part de ménages motorisés (%) - 2019								

@Monitoring des quartiers

2.2 Infrastructures - qu'est ce que je complète ?

Maillage vert



Parc Josaphat **20 ha**

Poumon vert de Schaerbeek, le parc Josaphat est traversé par le Roodebeek. Il se divise en trois ambiances : le parc historique, les grandes pelouses ouvertes et la zone sportive.



Square Riga

Bien qu'il ne soit pas reconnu comme un parc[21], le square Riga est utilisé comme un espace vert extérieur accessible au public et agréable.

21 Selon Bruxelles environnement



Parc Walckiers **4,5 ha**

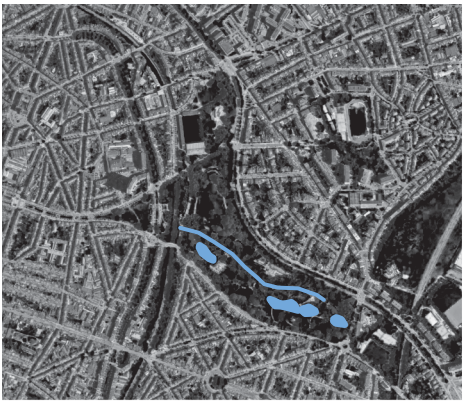
C'est un refuge pour le biotope du nord de Bruxelles dont notamment une colonie de chauve-souris.



Parc du Bon Pasteur **14 ha**

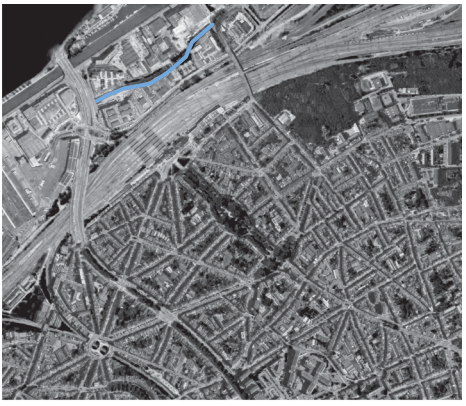
Un parc au différentes ambiances dont certaines rappellent l'ancien village d'Evere. Il est lié par des promenades à la réserve naturelle du Moeraske.

Maillage bleu



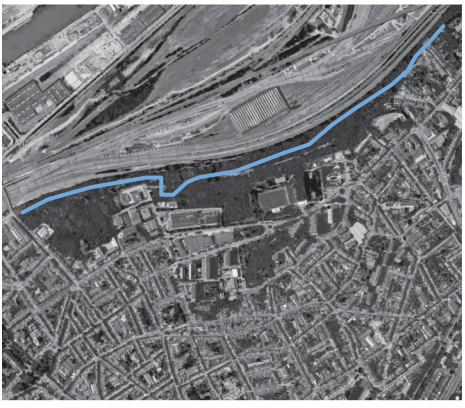
Ruisseau Josaphat

La source du parc Josaphat alimente le Roodebeek (ou ruisseau Josaphat), affluent du Maelbeek, qui prend sa source au niveau de l'église du Divin Sauveur dans le haut de Schaerbeek.



Senne

Cours d'eau principal de la ville de Bruxelles, elle est un affluent de la Dyle et prend sa source à Naast. Au fil du temps elle a été recouverte. Aujourd'hui 9km sont entérrés.



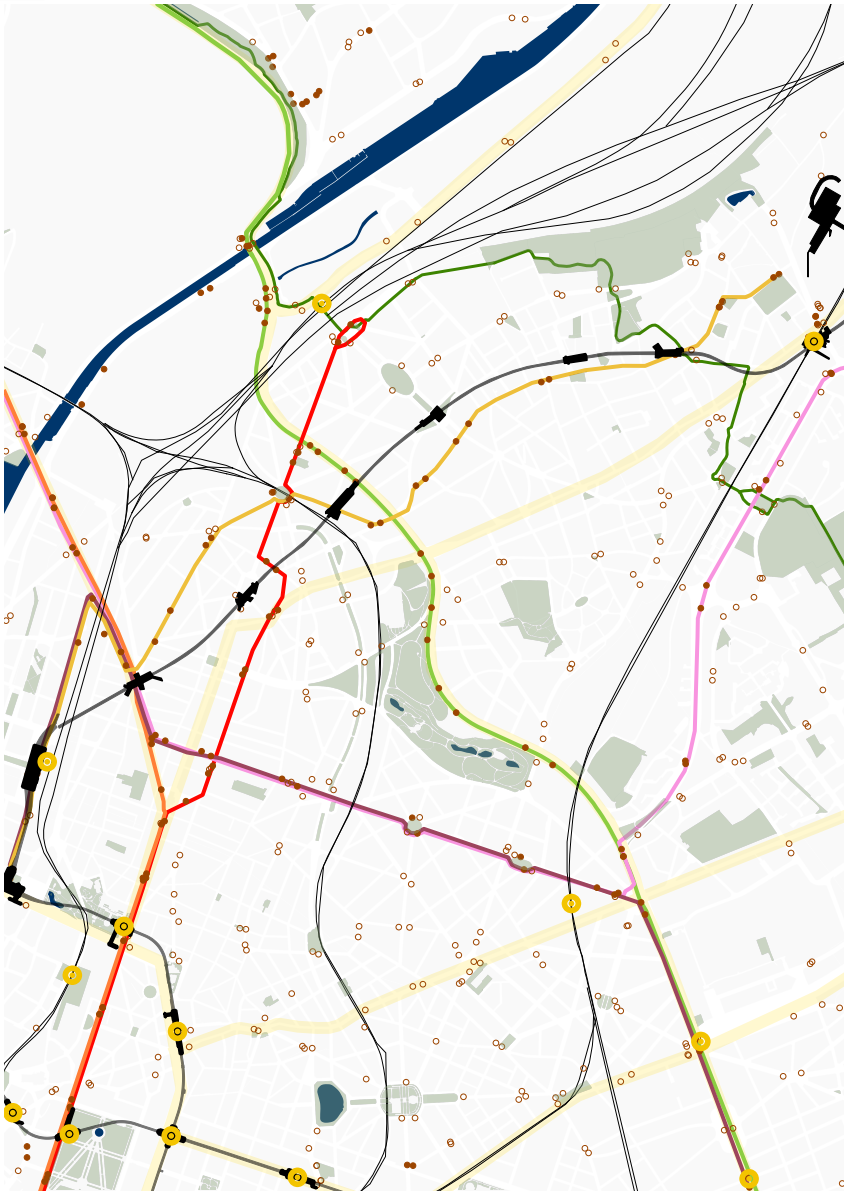
Kerkebeek

Le ruisseau du Moeraske prend sa source dans le parc du Bon Pasteur. Initialement, il s'écoulait vers le nord, mais il coule désormais vers le sud. C'est un affluent de la Senne.

Le tronçon nord de la ligne de métro 3 se trouve à proximité d'espaces verts et humides importants en ville, et suit en partie le tracé de la Senne. Cette ligne permettra de rendre ces espaces agréables plus accessibles aux différents quartiers mais aussi au centre-ville de Bruxelles.

Les communes de Schaerbeek et Evere sont déjà desservies par plusieurs lignes de tram permettant de rejoindre le Pentagone, le quartier du Heysel, l'OTAN, mais aussi Ixelles, Uccle et Forest (trams 25, 92 et 7). La ligne de tram 55 suit le tracé du futur métro. Ce sont des quarters dont l'offre de transports en commun n'est pas en site propre, ce qui peut avoir un impact sur l'efficacité du service.

Transports

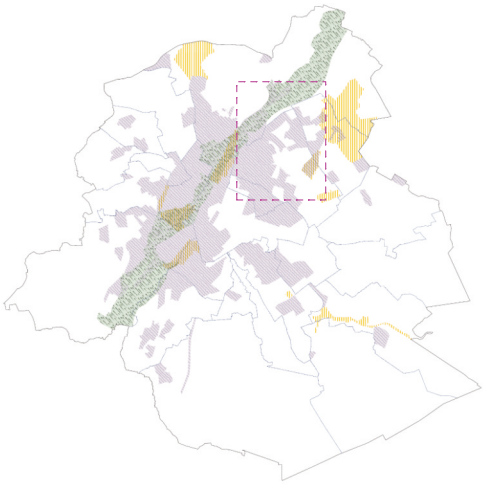


Gare SNCB
Arrêt de bus STIB
Arrêt de tram STIB

Tram 7 (Vanderkindere - Heysel)
Tram 55 (Da Vinci - Rogier)
Tram 93 (Stade - Legran)
Tram 92 (Schaerbeek Gare - Fort-Jaco)
Tram 25 (Boondael Gare - Rogier)
Tram 62 (Bourget - Heysel)



QUARTIER NORD	QUARTIER BRABANT	QUARTIER COLIGNON	QUARTIER HELMET	QUARTIER GARE DE SCHAERBEEK	QUARTIER HELMET	QUARTIER PAIX	QUARTIER CONSCIENCE	QUARTIER INDUSTRIEL OTAN
8K - 14K	> 18K	> 18K	> 18K	> 18K	> 18K	8K - 14K	> 18K	< 5K
Densité de population (hab/m2) - 2024								
70 - 75	65 - 70	70 - 75	70 - 75	< 65	70 - 75	70 - 75	70 - 75	
Part des enfants du quartier scolarisés en maternelle a proximité (%) - 2022/2023								
5 - 10	2 - 5	2 - 5	10 - 20	< 2	10 - 20	5 - 10	< 2	
Part des logements sociaux (logement/100 ménages) - 2023								

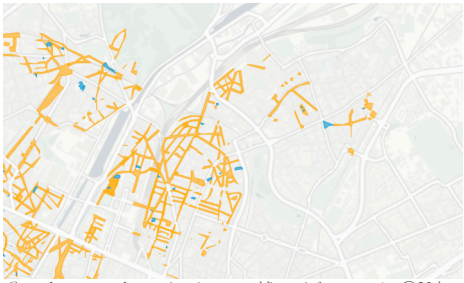




Contrat d'école - école Champagnat



Tronçon D7- Plan de qualité paysagère



Carte des contrats de quartiers (espaces publics et infrastructure) - @Urban. brussels

2.3 Dynamiques urbaines

Plans directeurs

La Zone de revitalisation urbaine[22] comprend des quartiers dans lesquels la Région investit afin d'améliorer la qualité de vie et l'insertion socio-économique des habitants, en développant l'économie locale pour créer une nouvelle dynamique.

Ces investissements se concrétisent à travers la mise en œuvre de Contrats de Quartiers Durables, de Contrats de Rénovation Urbaine, de primes à la rénovation ou à l'embellissement des façades, etc.

Le Plan de qualité paysagère et urbanistique est un projet développé par Perspective. brussels (BAS SMETS / ORG²) autour de la zone du canal, afin de réparer les fractures causées par cette infrastructure et d'affirmer son identité. Le tronçon concerné est le D-7 «Schaerbeek sur Senne»[23]. Ce plan n'est pas directement lié aux quartiers traversés par la future ligne de métro, mais il pourrait créer de nouvelles dynamiques et des points d'attractivité non négligeables.

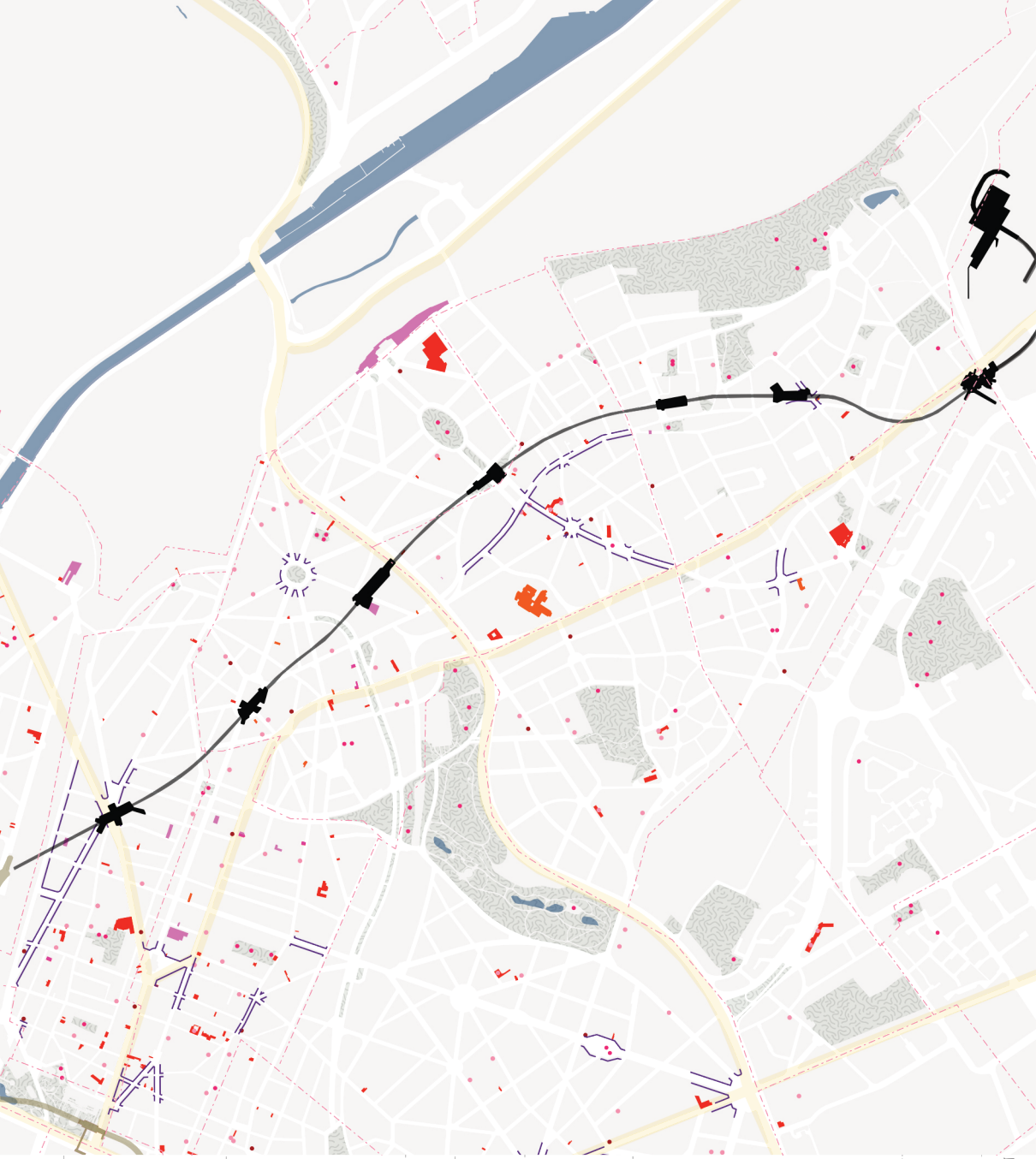
En ce qui concerne les Plans d'Aménagement Directeurs (PAD) :

Sur la ligne du métro 3 se trouve le PAD Bordet. Actuellement, il s'agit d'une zone morcelée en secteurs monofonctionnels, ce qui empêche le quartier de développer une véritable identité urbaine.

L'arrivée du métro transformera ce quartier, dont l'attractivité est appelée à croître. Il devra évoluer pour pouvoir accueillir la fonction de centre urbain.

22 Périmètre de la ZRU actualisé en 2016 (10/11/16) 3 critères : le taux de chômage supérieur à la moyenne régionale, le revenu médian inférieur à la moyenne régionale, la densité de population supérieure à la moyenne régionale.

23 BKP Territoire du canal - Plan de qualité paysagère et urbanistique (2024)



QUARTIER NORD	QUARTIER BRABANT	QUARTIER COLIGNON	QUARTIER HELMET	QUARTIER GARE DE SCHAERBEEK	QUARTIER HELMET	QUARTIER PAIX	QUARTIER CONSCIENCE	QUARTIER INDUSTRIEL OTAN
<16.6K	<16.6K	<16.6K	16.6K - 19.3K			16.6K - 19.3K	16.6K - 19.3K	
Revenu équivalent moyen par habitant après impots (€) - 2021								
<150	<150	<150	<150	<150	<150	150 - 225	<150	> 450
Taux de rdc commerciaux (%) - 2023								
<150	<150	<150	<150	<150	<150	150 - 225	<150	> 450
Distance moyenne d'accès aux 4 biens de base (m) - 2023								
10-15	15-20	5- 10	10-15	5- 10	10-15	<5	5- 10	<5
Taux de rdc commerciaux (%) - 2023								

2.4 Supports sociaux

SOCIAL

Lieux accessibles gratuitement à Bruxelles, ils créent un maillage un peu invisible de la ville, car moins mis en avant : pas de publicités, pas de façades tape-à-l'œil. C'est pourtant un maillage fortement présent lorsqu'on le met en lumière. Ces lieux font partie des supports d'aide pour le citoyen bruxellois. Le plus connu, c'est l'hôpital, lieu de refuge en cas d'urgence. Mais il y a aussi des crèches, des asbl, des centres culturels…

CULTURE

Lieux d'attractivité de la vie culturelle bruxelloise, ce sont des espaces que je qualifie de supports sociaux. Cependant, le fait qu'ils soient payants limite leur accessibilité à tous. Ils favorisent les rencontres et participent activement à la vie nocturne de Bruxelles.

COMMERCES

Dans les quartiers périphériques de Bruxelles, les noyaux commerciaux et les commerces de quartier jouent un rôle important dans la vie locale. Ce sont des lieux essentiels au quotidien : ils font vivre le quartier et permettent un accès aux biens de base.

Dans la commune de Schaerbeek, le quartier Brabant constitue un pôle d'attractivité périrégionale. On y trouve des types de commerces spécifiques à ce quartier, avec des produits plus exotiques. Il s'agit d'un quartier particulièrement vivant le samedi, avec une fréquentation très élevée.

Il y a ensuite le point stratégique du rond-point de la «Cage aux Ours» (Eugène Verboekhoven), un nœud fortement fréquenté par les transports en commun et les automobilistes. Ce rond-point a été réaménagé avec l'ajout d'une parcelle dédiée à un espace de rencontre.

On trouve aussi la chaussée de Helmet, traversée par le tram 51. Le samedi matin, un marché s'y installe rue Henri Vandevelde. Comme beaucoup de chaussées bruxelloises aujourd'hui, celle-ci est relativement étroite, les trams et les voitures y occupant une place importante, parfois au détriment des piétons.

Enfin, on peut citer l'intersection de la place de la Paix à Evere, bordée de restaurants, d'un Delhaize et de plusieurs services de proximité (laverie, coiffeur, etc.).

La station de métro, en tant que lieu de support en ville, s'intègre dans ces maillages qui soutiennent la vie quotidienne et contribuent à répondre à des problématiques humaines.



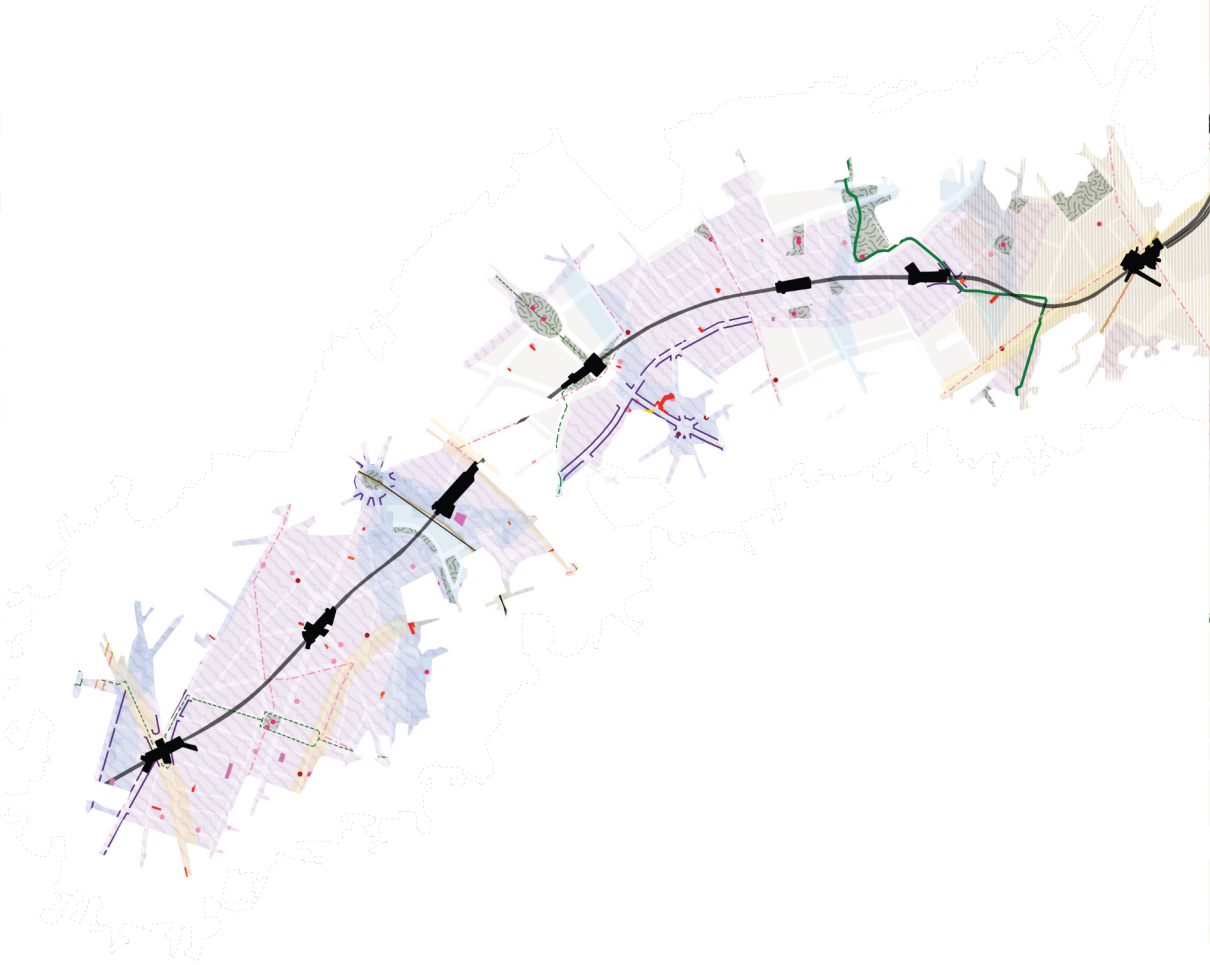
Rayon de 10 minutes ?

On peut voir, les équipements accessibles en marchant 10 minutes depuis la sortie de la futur station de métro de la ligne 3[24].

«La ville à 10 minutes» un concept étudié par BSI (Brussels Studies Institute), dans le cadre de la révision du plan communal de développement durable de la Ville de Bruxelles, dont le but est de renforcer le réseau de proximité. Le but c'est que les services et les équipements collectifs de bases soient accessibles à quelques minutes à pieds de son domicile. 0 bruxelles cette distance à été définie à 10 minutes[25].

24 Carte réalisée slon le site web Smappen.fr

25 Déterminé par le contexte territorial (superficie, densité de population, morphologie urbaine, réseau de transports) - Plaquette BSI



Rayon de 500m ?

Pour ajouter une donnée supplémentaire et être un peu inclusif dans cette délimitation du quartier, un autre rayon de 500m depuis la sortie de la station de métro peut être tracé.

Ce périmètre en mètres et non en minutes, se base sur la distance moyenne qu'une personne agée, un enfant ou une personne avec des diffulctées pour se déplacer, peut parcourir sans s'arreter. Parce que en 10 minutes une personne en bonne condition physqiue peut parcourcir 1km alors qu'une personne agée sera peut-etre seulement capable d'en faire la moitié. Ce calcul réduit considéralment la zone accessible à pied depuis les métro.

Ce sont ces périmètres qui vont être pris en compte afin de de dessiner une station de métro de quartier.

On comprend désormais un peu mieux les dynamiques et les supports présents dans les quartiers qui accueilleront la future ligne de métro. Cette analyse permettra de définir des programmes spécifiques pour chaque station, afin que celles-ci renforcent la dynamique de quartier déjà présente.

Dans le cadre de ce travail, nous approfondirons l'étude de la station située place Liedts. Cette station est particulièrement intéressante car elle se trouve à l'intersection de plusieurs couches étudiées précédemment, qui se superposent par le plein — à travers les flux de transports, les commerces, les Zones de Revitalisation Urbaine (ZRU) — et par le vide, en raison du manque d'espaces verts et de supports sociaux.

C'est donc une station stratégique, implantée sur une place vivante et en effervescence, mais autour de laquelle on trouve peu d'équipements accessibles ou de lieux d'arrets. De plus, contrairement à d'autres stations de la ligne, elle se situe dans le quartier Brabant, qui a déjà d'une résonance à l'échelle régionale.



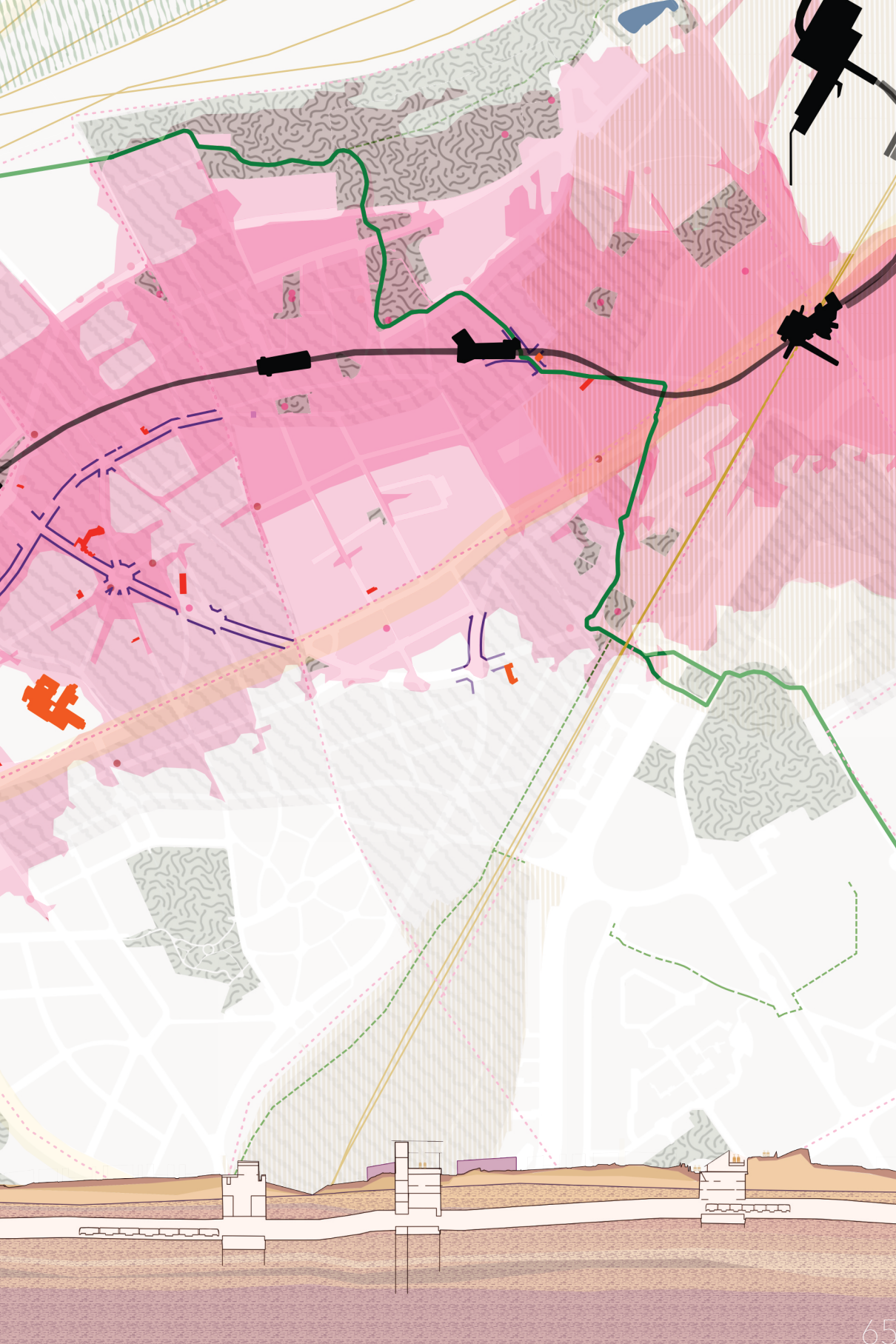




Photo de la place Liedts depuis l'entre rue du Gallait - @Ambre Voisin

2.5 Liedts, une histoire

Nous allons nous intéresser de manière plus approfondie à la place Liedts et au quartier du Brabant, à travers une analyse précise et contextualisée. Nous commencerons par une brève lecture historique : bien que la place soit en travaux depuis quelques années, il s'agit d'un espace public bruxellois ancien, dont les usages ont évolué au fil du temps. Comment était utilisée la place Liedts ?

Quels sont aujourd'hui les usages de cette place ? Pour mieux les comprendre, un travail de terrain et quelques entretiens ont été réalisés. Cela a permis de mieux cerner l'ambiance actuelle de la place, ainsi que les pratiques quotidiennes qui s'y déroulent.

Enfin, nous analyserons de manière détaillée le liseré commercial. Quels types de commerces s'y trouvent ? Quelles dynamiques sociales et économiques ces commerces influencent-ils dans le quartier ?





Photo aérienne place Liedts 1930-1935 - Bruciel



Photo aérienne place Liedts 1953 - Bruciel



Photo aérienne place Liedts 1987 - Bruciel



Photo aérienne place Liedts 2012 - Bruciel





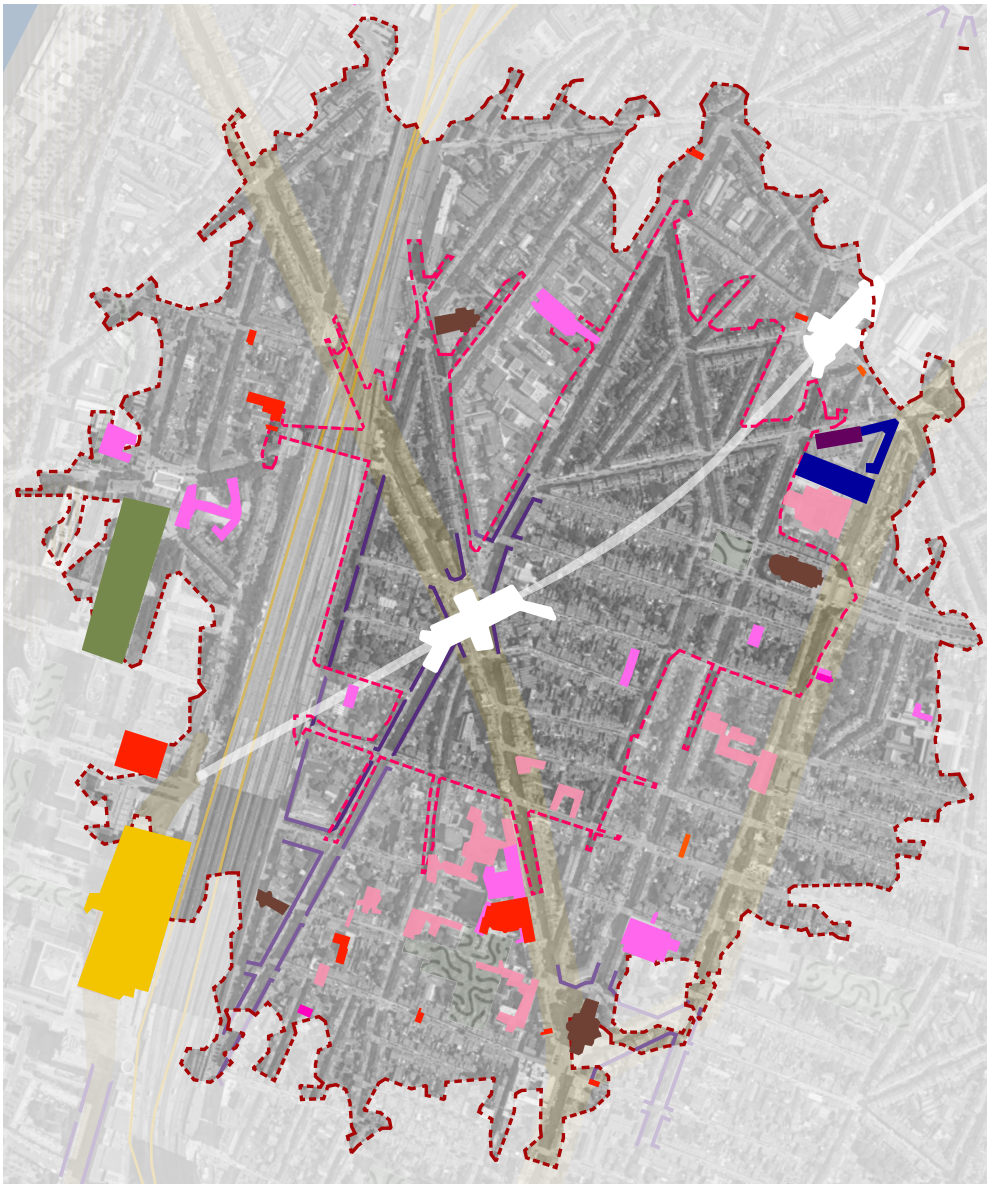




Cartes postales Belfius (air)- (>1920) @Bruciel

Analyse historique

La place se situe à l'intersection entre le tracé royal et l'ancien axe d'entrée nord de Bruxelles menant vers le Pentagone. La place Liedts a toujours été un lieu vivant de Bruxelles, déjà bordée de commerces dans les années 1930. Elle était autrefois animée par un kiosque qui contribuait à l'activation de l'espace public. Traversée depuis longtemps par une ligne de tram qui la divisait en deux, la place a progressivement été envahie par la voiture, jusqu'à ce que les infrastructures de transport prennent le dessus sur la vie sociale de la place. Avec le temps, la surface dédiée à la végétation s'est réduite, remplacée en grande partie par une végétation plus haute, moins accessible.



Principaux générateurs de flux autour de la place - (ARIES)

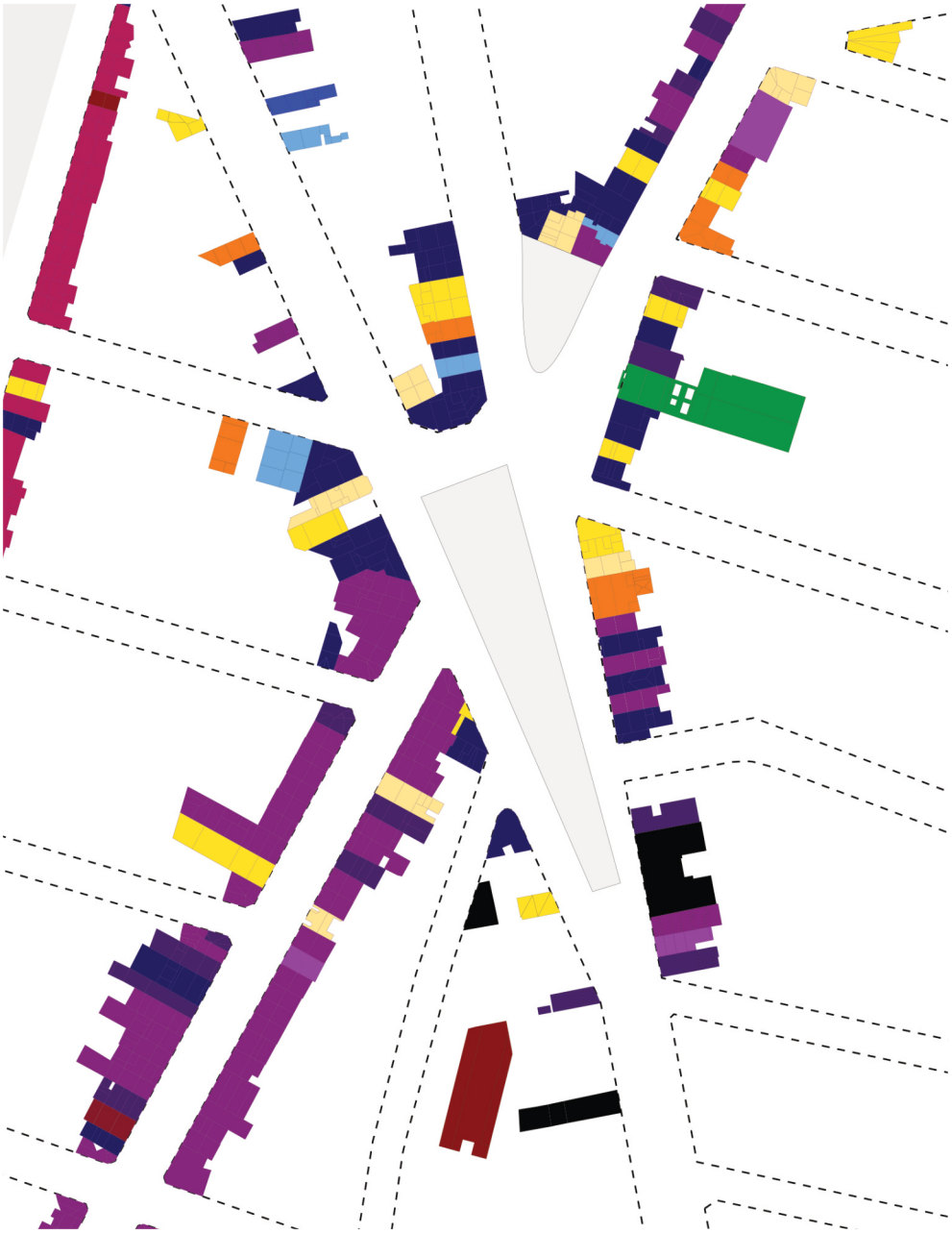
2.6 Liedts, un usage

Autour de la place, il y a peu de pôles d'attractivité autres que commerciaux, car la fonction marchande de la rue de Brabant domine largement.

Mais que contient exactement ce liseré commercial ?



Photo de la place Liedts, rue vers le quartier Nord - @Ambre Voisin



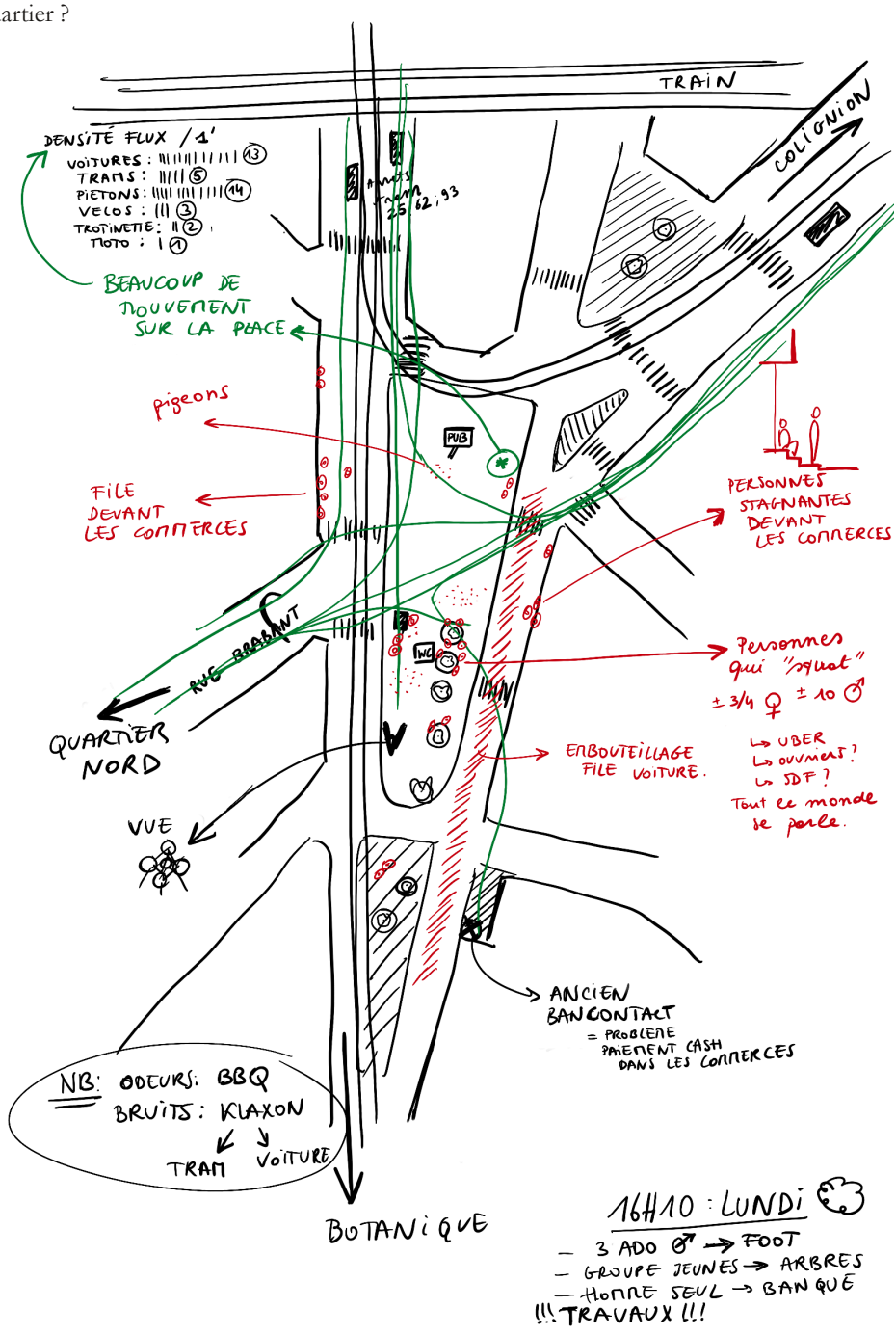
Principaux générateurs de flux autour de la place - mise en avant des différents équipements - (ARIES)

Autour de la place Liedts, on retrouve une grande diversitée d'équipements, avec une forte concentration de commerces de prêt-à-porter, mais aussi un grand nombre d'établissements Horeca, particulièrement présents en périphérie immédiate de la place.



Photo de la place Liedts, entrée de la rue du Brabant- @Ambre Voisin

En quoi ces équipements influencent-ils la dynamique du quartier ?



Croquis d'analyse du site - travail de terrain @Ambre Voisin



Photo de la place Liedts, usages- @Ambre Voisin



Photo aérienne place Liedts - Bruciel

Sur place, un groupe occupe le seul endroit équipé d'assises, au pied des arbres. Ils semblent se connaître et tout le monde discute ensemble. Non loin de là, une cabine de chantier (WC) trône au milieu de la place. Qui l'a installée là ? Est-ce une réponse à un besoin identifié ?

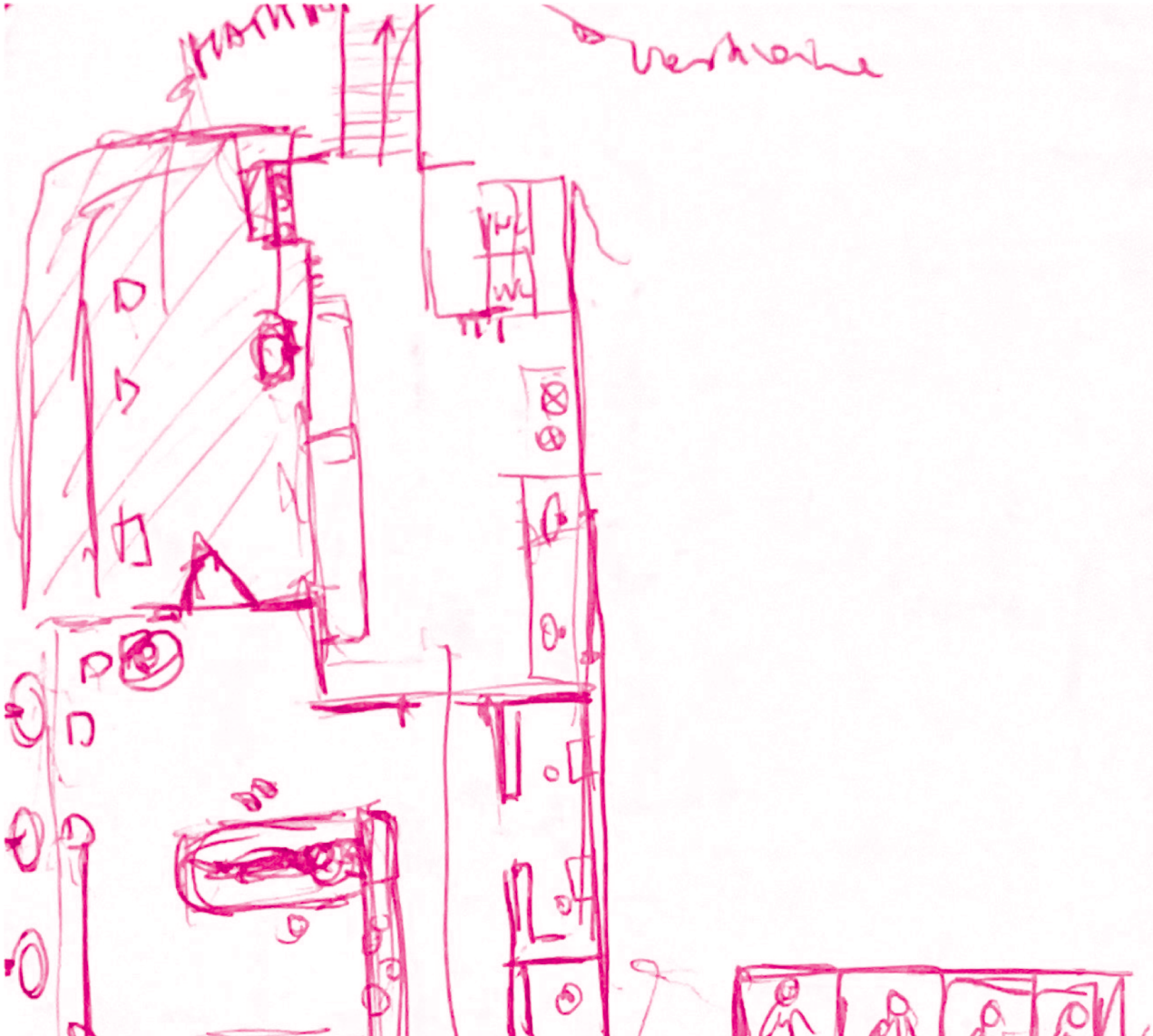
Les seules autres personnes qui s'arrêtent sont les usagers de la STIB qui attendent leur tram. Les autres ne font que traverser la place, le plus souvent pour passer de la rue du Brabant à la rue Gallait. Les trottoirs de ces rues sont souvent encombrés : les files devant les magasins peuvent être longues, et les passants s'y arrêtent pour discuter.

La place Liedts est vivante, bruyante, grande et traversée par les nombreux flux générés par les différents équipements qui l'entourent. Néanmoins, elle reste une place assez vide, en raison des longs travaux qu'elle a subit, du manque d'aménagements et de sa situation, encerclée par des voiries

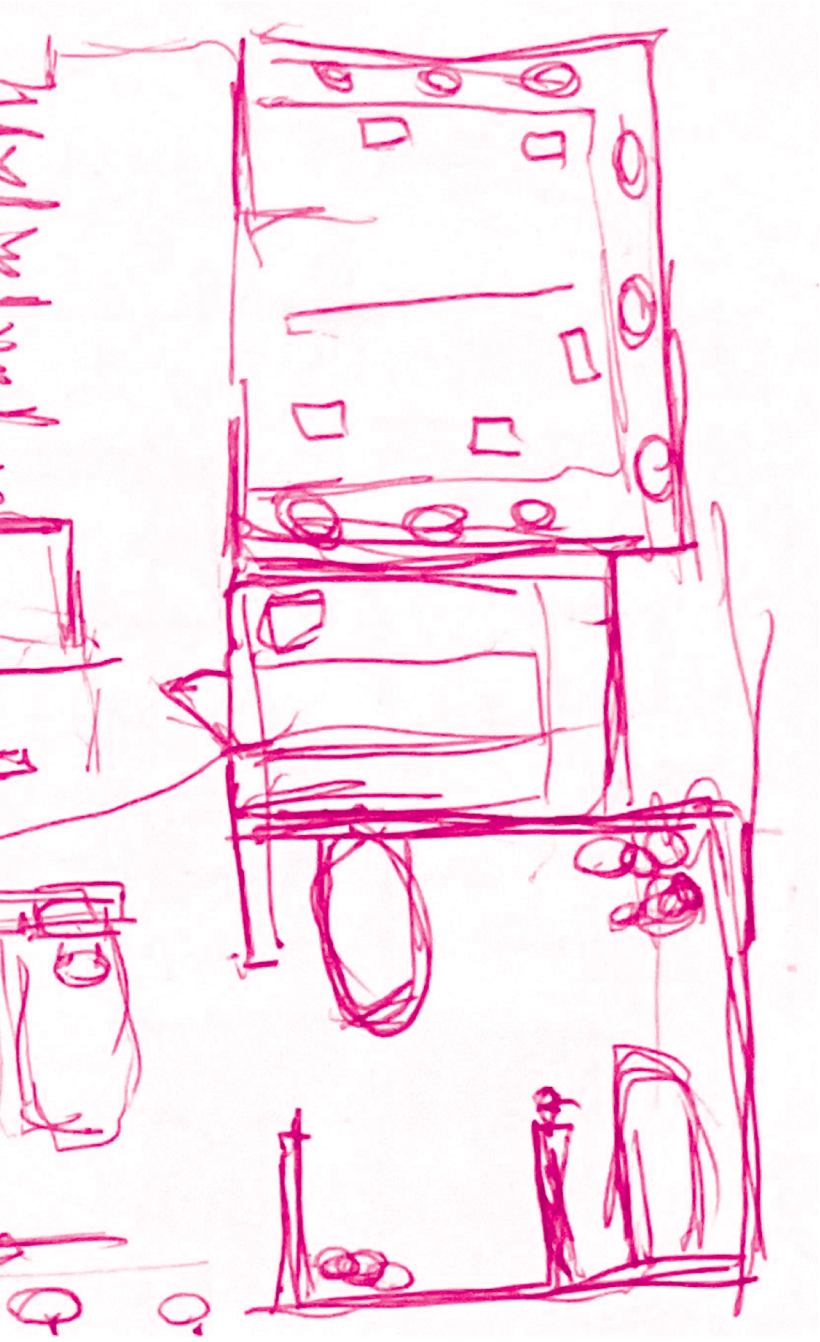
Comment la station de métro va interagir avec cette place ? Comment offrir aux usagers une pause, pour discuter, se reposer, apprécier, dans ce quartier dense qui ne s'arrête jamais ?



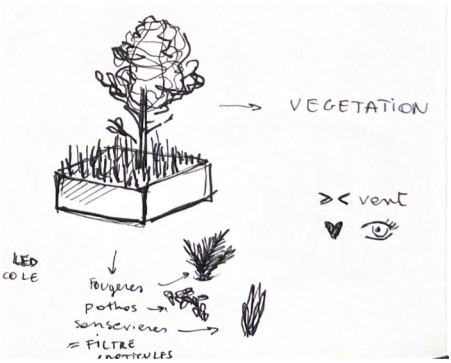
Photo de la place Liedts rue vers la rue Gallait - @Ambre Voisin

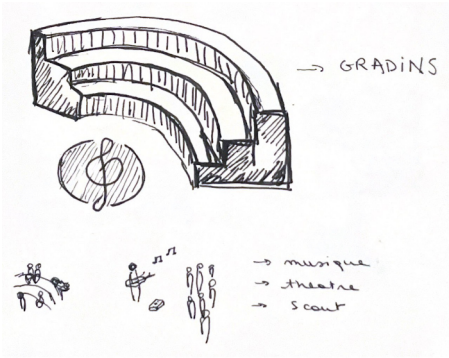


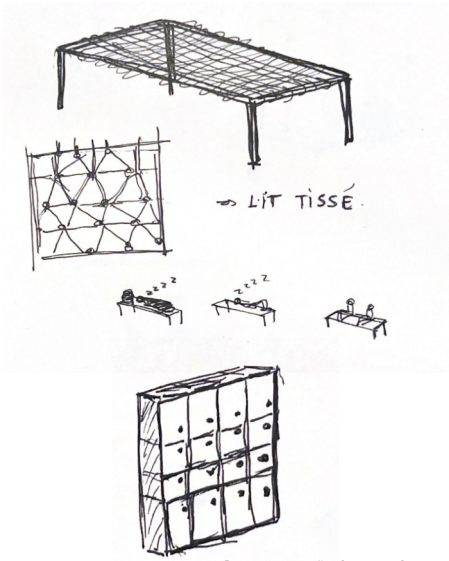
LA STATION DE QUARTIER



3.1 Hospitalité de la station de quartier







Croquis, carnet d'atelier - Ambre Voisin

Une station de métro peut devenir un véritable lieu de refuge au sein de l'espace public. Pour cela, elle doit contenir des éléments d'hospitalité dans la ville. Elle doit être un lieu de confiance, capable de répondre aux besoins fondamentaux des citoyens, à la manière d'un couteau suisse. Cette infrastructure ne doit pas se limiter à son rôle de transport : elle peut devenir un lieu de vie urbaine.

Quels sont les éléments d'hospitalité qui permettrait de rendre les stations de métro nécéssaire à la vie quotidienne ?

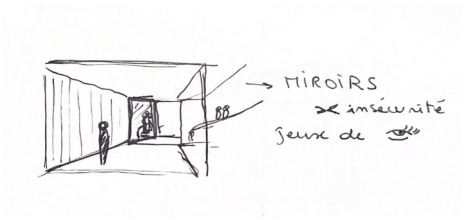
Visuel

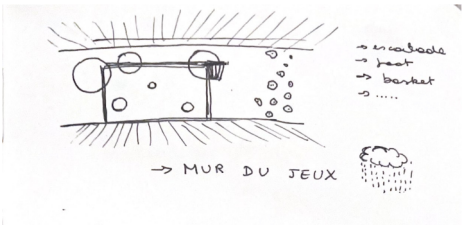
Pour rendre ces lieux plus agréables à vivre, l'intégration de végétation pourrait être une piste. Elle permet de lutter contre le froid et le vent, rendant les pauses au seins de la station plus confortables. Visuellement, la présence de plantes rend l'espace plus agréable.

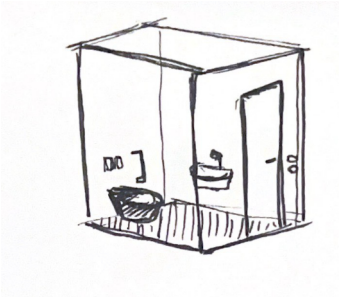
Animation

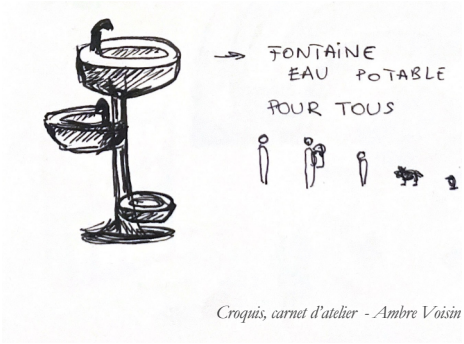
Le réseau de la STIB prévoit déjà des lieux où des musiciens peuvent performer[26]. Ils sont souvent situés dans des zones de passages et sont signalés par des clés de sol au sol. L'ajout de gradins à ces endroits transformerait ces espaces en véritables lieux de mini-concerts ou de performances, qui activeraient les stations pendant les heures creuses, ou serviraient simplement d'assises.

26 En ayant reçu l'accord préalable de la STIB









Croquis, carnet d'atelier - Ambre Voisin

Hebergement

Les stations de métros sont déjà utilisées par les sans domiciles fixes comme lieux d'hébergement temporaire. De manière amovible, pendant les heures de fermetures de la station, des lits amovibles en tissages pourraient les accueillir. Une structure tissée confortable permettrait de maintenir une certaine hygiène et éviterait la gestion de draps ou de matelas.

Stockage

Mettre à disposition des casiers dans les stations permettrait à tout les passants mais aussi les personnes en situation précaire, de déposer leurs affaires en toute sécurité. Pour garantir leur bon usage, ces espaces devraient être surveillés et sécurisés.

Sécurité

Les longs couloirs dans stations, sans visibilité, peuvent générer un sentiment d'insécurité. L'installation de miroirs dans ces passages permettrait d'augmenter la perception de l'espace et de créer un sentiment de contrôle social qui serait plus sécurisant.

Hygiène

L'accès à des toilettes publiques et à de l'eau potable est essentiel afin de garantir un espace public véritablement accueillant. Chaque station devrait être équipée de ces infrastructures de base, aujourd'hui encore trop rares.

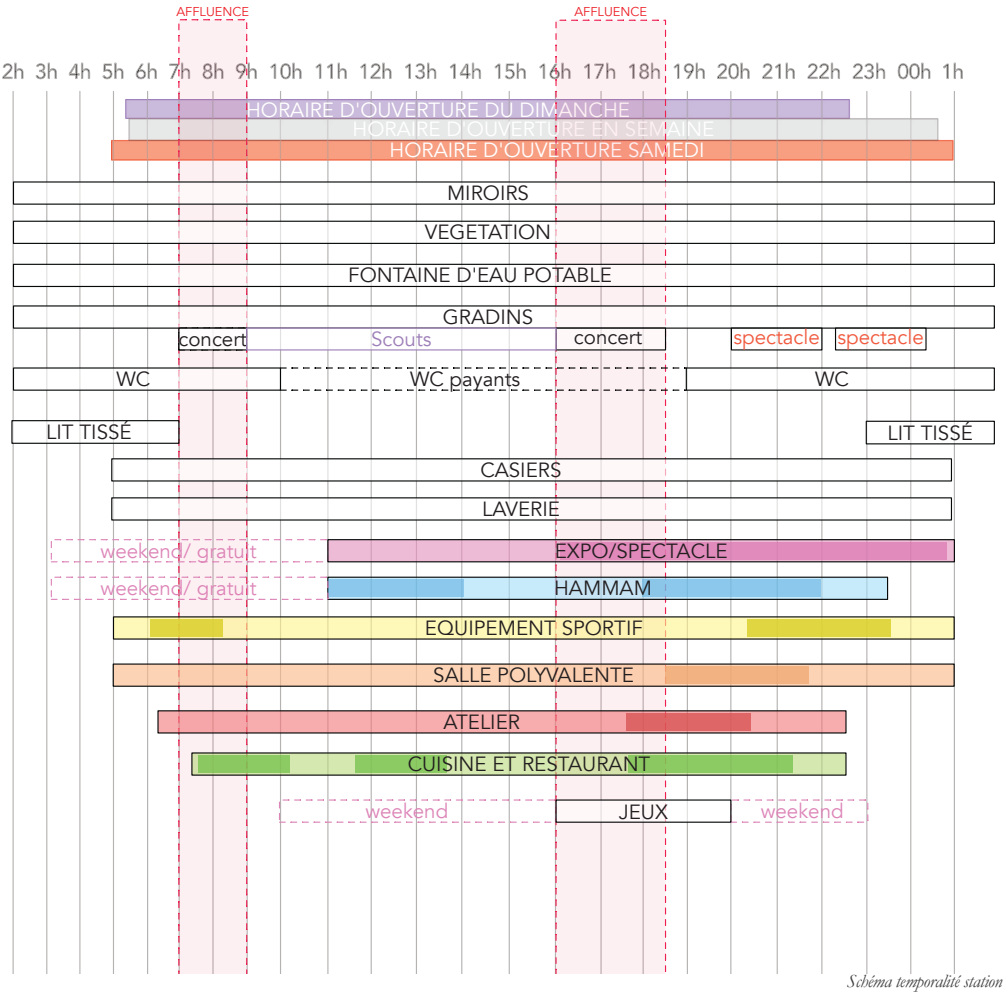


Schéma temporalité station

3.2 Un espace public attractif

Ces éléments renforceraient l'hospitalité de la ville. Mais pour qu'ils soient véritablement utiles, la station doit être un espace vivant et attractif.

Les stations de métro de la ligne 3 sont très profondes, en raison de la technique du tunnelier évoquée précédemment. Elles disposent donc d'un volume bien plus important que les stations bruxelloises « classiques ». Cette contrainte de profondeur peut devenir une opportunité : celle de valoriser ces mètres carrés souvent considérés comme perdus, en transformant les stations de métro en véritables lieux d'attractivité. C'est pourquoi chaque station devrait accueillir une fonction spécifique, afin de lutter contre l'homogénéisation des stations de métro bruxelloises.

Cette fonction doit être liée au territoire qu'elle intègre, afin d'être acceptée et utilisée par la population qui traversera la station de métro. Elle doit renforcer les maillages présents en respectant la dynamique du quartier.



ÉLAN - VAART

"J'arrive à tenir mon rythme de 3 séances par semaine depuis que je vais au Street Workout d'Everecity, mais aujourd'hui il pleut. Je vais plutôt proposer qu'on aille s'entraîner à la station Élan, car c'est protégé de la pluie"

Située dans le tissu fragmenté de Bordet, cette station est appelée à devenir un nœud intermodal, reliant plusieurs modes de transport : vélo, train, tram, métro et voiture. À proximité du magasin Decathlon et des terrains extérieurs qui l'entourent, le terminus Bordet devient ainsi le terminus Élan. Basée sur les espaces extérieurs de street workout aménagés de Barcelone, la station adopte une identité sportive en proposant des espaces d'entraînement accessibles à tous. L'idée est d'intégrer au quotidien une séance de sport qui s'insère naturellement entre le métro, le travail et la maison.



KIOSQUE /KIOSK

« Je suis arrivé à Bruxelles il y a deux mois. Quand je rentre de mon cours de néerlandais à 20 heures, je vois des gens qui dansent la bachata à la gare. J'y suis allée une fois et j'ai rencontré beaucoup d'amis. Depuis, j'y vais tous les mardis soirs. Parfois, nous nous rendons dans d'autres endroits de Bruxelles pour danser avec d'autres groupes »

Située dans un quartier calme, aux allures de village, cette station vient soutenir une vie periurbaine de fêtes et de danse, renforcée par la salle culturelle communale à proximité. La station devient une salle polyvalente, dédiée à des activités de groupe. Elle s'inspire de l'usage informel des arcades du cinquantenaire, qui rassemble des groupes de danse. A l'image des kiosques situés dans Bruxelles, l'architecture de la station invite à s'arrêter, se réunir, danser ou performer.







CABERDOUCHE

« J'ai eu une longue journée et mon frigo est vide. Je descends du métro à Caberdouche et quand je passe devant la cuisine solidaire, ça sent toujours bon et il y a toujours du monde. Je vais voir s'il y a de la place au bar pour manger avant de rentrer chez moi. »

Située dans un quartier résidentiel, entre immeubles et maisons, cette station profite de la végétation du quartier. Elle vient renforcer les potagers communs en proposant une cuisine sociale. Elle active le souterrain et propose un lieu de restauration, de rencontre et de pause en rentrant ou en sortant de chez soi. En suivant le mode de vie des Japonais, manger seul chez soi est parfois moins agréable que de s'arrêter dans un Caberdouche[27] le temps d'un repas.

27 Mot Brusseleir pour désigner un bistrot.



NELLY CORMEAU

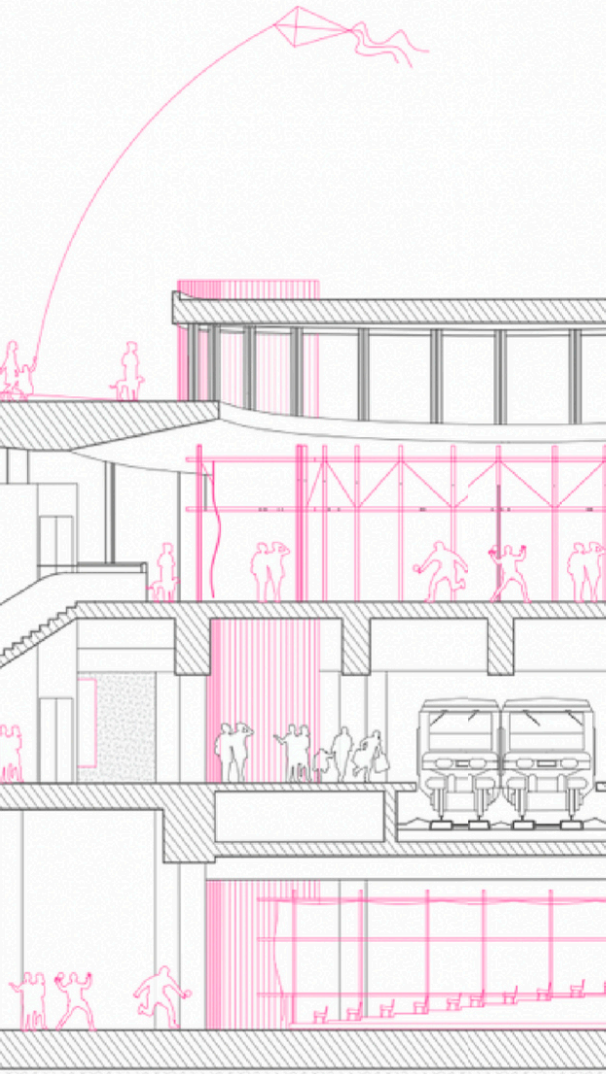
"Je dois encore lire un livre pour l'interrogation de français de demain. Je vais passer voir s'ils l'ont à la bibliothèque de Nelly Cormeau. Parfois, j'y travaille en rentrant de l'école, en attendant d'aller récupérer ma sœur à son activité du mercredi"

Située sur le square Riga, anciennement quartier des écrivains et proche de la gare de Schaerbeek, cette station propose d'ajouter un livre à la pause sur un banc du square Riga. La bibliothèque «Nelly Cormeau»[28] vient renforcer le contrat d'école Champagnat et facilite l'accès aux livres et à un espace de travail dans le quartier Helmet.

28 Nelly Idalie Cormeau, née le 25 avril 1897 à Schaerbeek (Bruxelles) et morte le 14 février 1959 à Ixelles, est une enseignante féministe connue en tant que critique littéraire et femme de lettres (Wikipedia)







SCHEYERS

«Je suis heureux depuis que Schaerbeek retrouve ses origines de quartiers des artistes. La nouvelle station Scheyers à une programmation vraiment intérressante et j'ai pris un abonnment à la salle de spectacle, tout les jeudis je vais manger au parc Josaphat avant le début de la représentation»

Située entre le boulevard Lambermont et la ligne de chemin de fer, cette station renforce le réseau de transports en communs déjà existant. Porteuse du titre de «grande station» et située dans un quartier essentiellement résidentiel, cette station offre l'opportunité d'accueillir un programme culturel. Elle pourrait devenir un lieu vivant, dédié à l'art, aux expositions, aux spectacles… Une station où la culture trouve sa place au quotidien. Cette proposition s'inspire du travail de fin d'études d'Antonina Butera, CULTU(U)R(E)-S : La culture de tou·te·s, par tou·te·s, qui défend une culture accessible et inclusive.



BROL

"Je rentre de la place du Jeu de Balle et j'ai acheté une magnifique chaise vintage au marché. Il faut lui redonner un coup de jeune, mais je n'ai ni les outils ni l'espace chez moi. Je passe par la station Brol pour pouvoir la remettre à neuf"

Située dans un quartier à forte valeur patrimoniale, sous l'emblématique maison communale de Schaerbeek, cette station propose de réintégrer l'artisanat et le travail manuel dans le quotidien des Schaerbeekois. L'objectif est de communautariser un savoir-faire ainsi que les outils nécessaires à sa pratique. Le projet s'inspire du «Bazaar St-So» à Lille, un lieu hybride d'ateliers artisanaux installé dans une ancienne halle marchande.





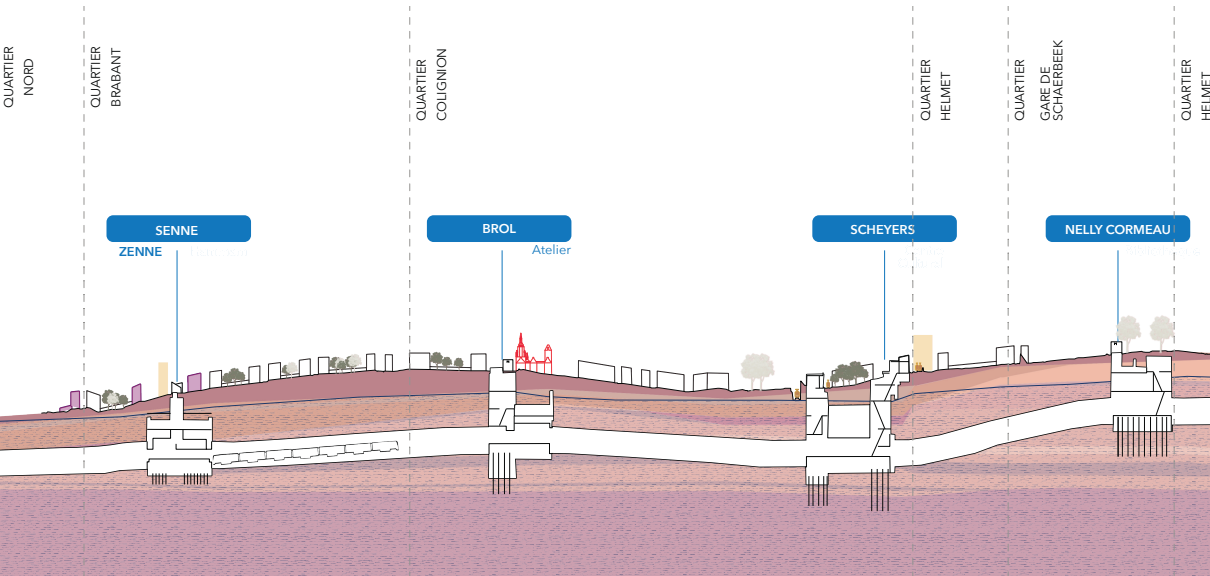
La station de métro prend le rôle de support urbain et devient un lieu de refuge au sein de l'immensité qu'est l'espace publique, elle devient aussi une étape dans la routine du quotidien, et elle pourrait meme devenir un lieu d'attractivité en elle-même.









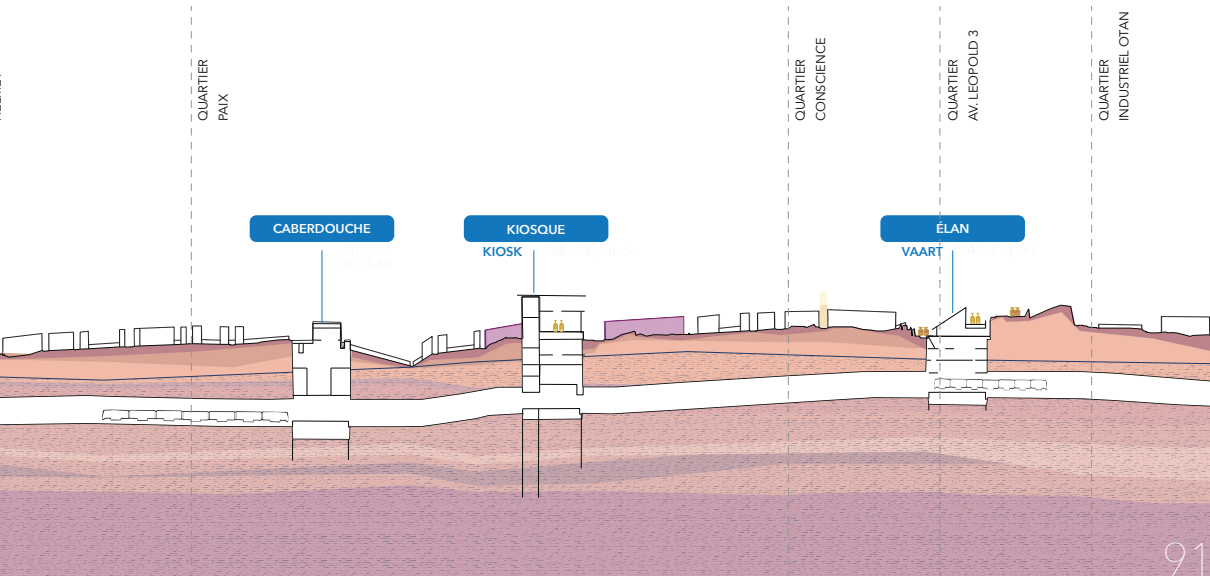


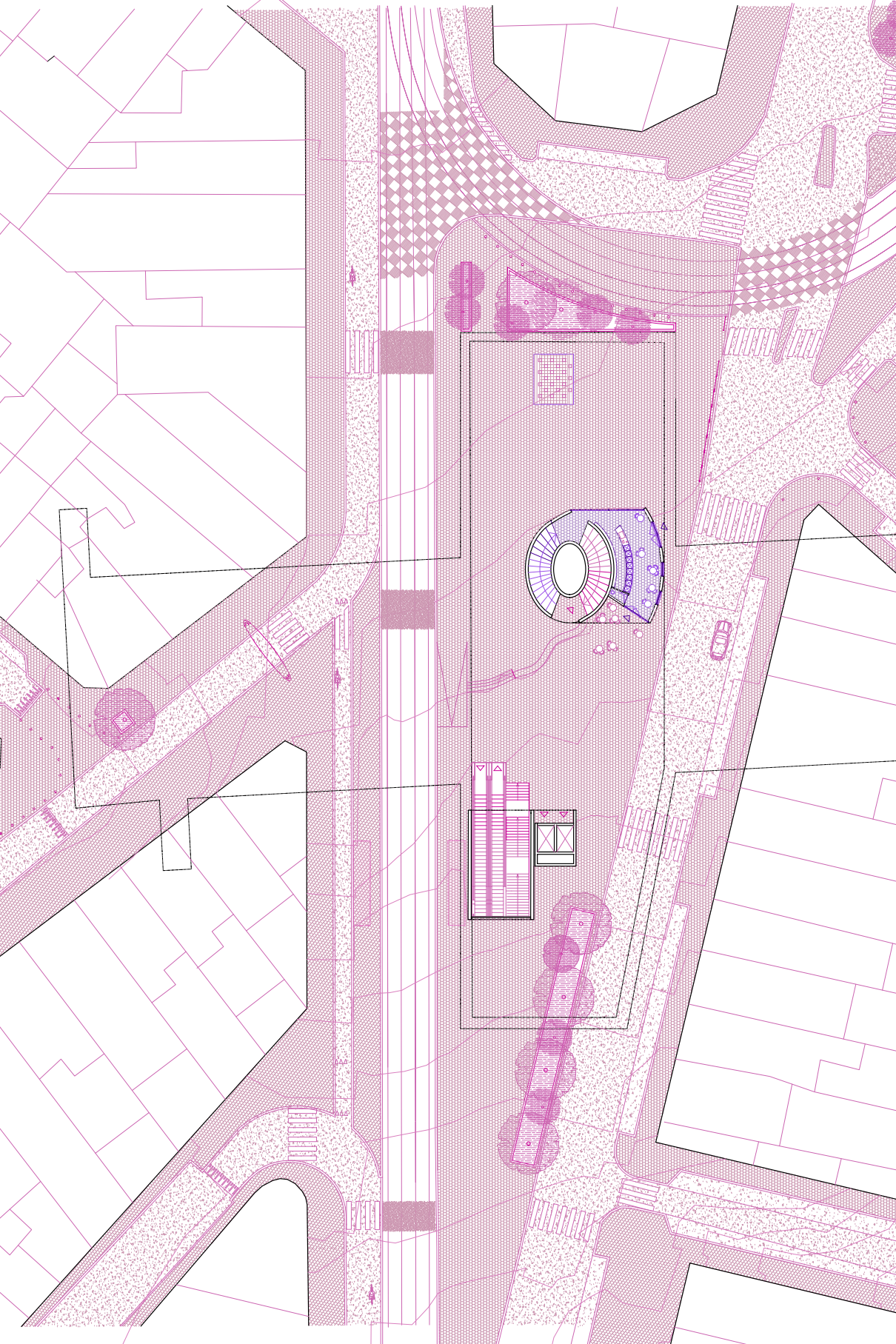









QUARTIER
PAIX
QUARTIER
CONSCIENCE
QUARTIER
AV. LEOPOLD 3
QUARTIER
INDUSTRIEL OTAN
CABERDOUCHE
KIOSQUE
KIOSK
ÉLAN
VAART



SENNE/ZENNE

"Mon moment hebdomadaire, quel bonheur ! Le vendredi, je m'arrête à Senne pour aller au hammam. J'y retrouve ma meilleure amie : c'est notre moment "gossip" avant de sortir en boîte. Je me sens toujours bien en en sortant, et en plus, je déconnecte totalement quand je suis sur place"

Située dans le quartier Brabant, en constante effervescence et à l'intersection de deux tracés historiques, cette station propose une pause — une pause dans la vie quotidienne, dans la ville, dans la technologie… La proposition de cette station est de prendre soin de soi et des autres, en intégrant un hammam et des bains publics.

Ces espaces s'inspirent des thermes romains, des bains publics japonais et des hammams traditionnels, pour revenir à une communautarisation du bien précieux qu'est l'eau : la préserver, la recycler, la ritualiser.

Le hammam traditionnel est plus qu'une salle remplie de vapeur : c'est un rituel composé de plusieurs étapes. Le temps d'une heure, on déconnecte du monde extérieur et de son téléphone, pour passer un moment seul, ou à plusieurs.

Pour cette fonction qui demande de l'intimité, sa façade sera celle d'une laverie et d'un café. Pouvoir aller au hammam pendant que la machine tourne, et prendre un thé après avoir rangé la lessive dans son panier. Autour de la place Liedts se trouve déjà un hammam, le Riad, qui pourrait être modernisé et déménager dans la station de métro.



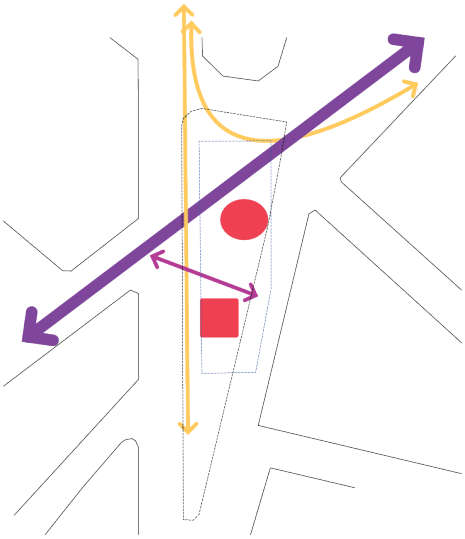


Schéma flux piétons sur la place Liedts et positionnement des entrées de la station

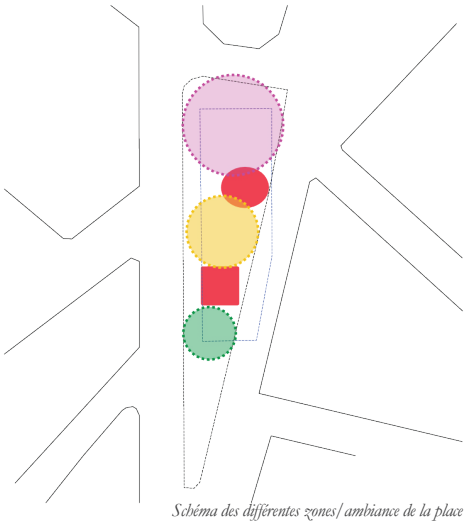


Schéma des différentes zones/ambiance de la place

Entrée quartier - entrée hammam - laverie - métro

Entrée région - entrée du métro (usagers STIB)

Flux commercial - Brabant/Gallait

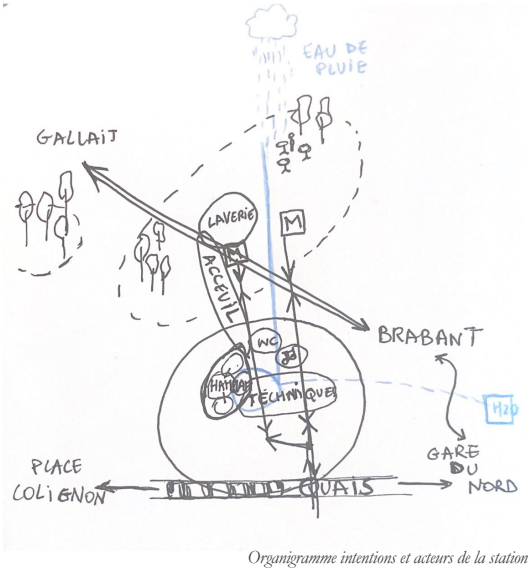
Flux - Brabant / Place Liedts

Flux -arrêts de trams

Zone s'adressant au quartier

Zone dense s'adressant à la région

Zone calme s'adressant au quartier



Organigramme intentions et acteurs de la station

3.3 Une station vivante

La station de la place Liedts est conçue, dans le projet mené par Beliris, comme l'imbrication de deux volumes : une boîte principale développée sur quatre niveaux, et une boîte secondaire perpendiculaire contenant les quais.

Le projet architectural de la station Senne conserve cette enveloppe et l'organisation spatiale initialement imaginées, afin de rester cohérent avec les contraintes du sol. Il intervient uniquement dans la boîte principale. Cependant, le projet redéfinit complètement les accès à la station. Deux entrées distinctes permettent d'y accéder.

La première, dans l'alignement de la rue Royale, est directement connectée aux arrêts de tram et à la rue de Brabant. Elle constitue l'entrée fonctionnelle, pensée pour l'usager qui ne fait que passer.

La seconde se situe plus près de la rue Gallait. Elle accompagne la traversée de la place entre les deux rues commerçantes, son architecture invite à entrer. Cette deuxième entrée est plus mystérieuse. Elle propose elle-même deux options :

- Entrer dans la laverie pour faire sa lessive boire un café, ou accéder au hammam par un escalier architectural qui descend depuis la place vers les vestiaires.

- Un second escalier, extérieur, mène également au niveau -1. De là, on peut continuer la descente jusqu'au niveau des portiques de sécurité. Tout au long de cette descente, on aperçoit des personnes se déplaçants dans le hammam, sans jamais véritablement les croiser[29].

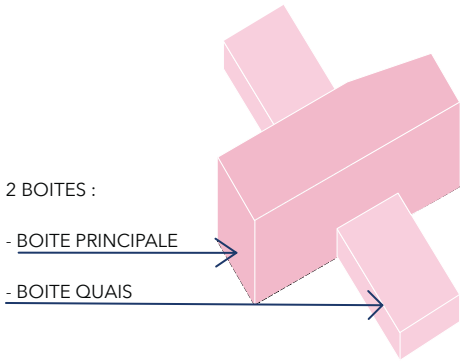
Le hammam, tout comme la station, dispose de deux entrées : une depuis la place et une autre depuis le niveau -1. Un accueil permet de rejoindre les vestiaires depuis la station (accès PMR).

Dans le hammam :

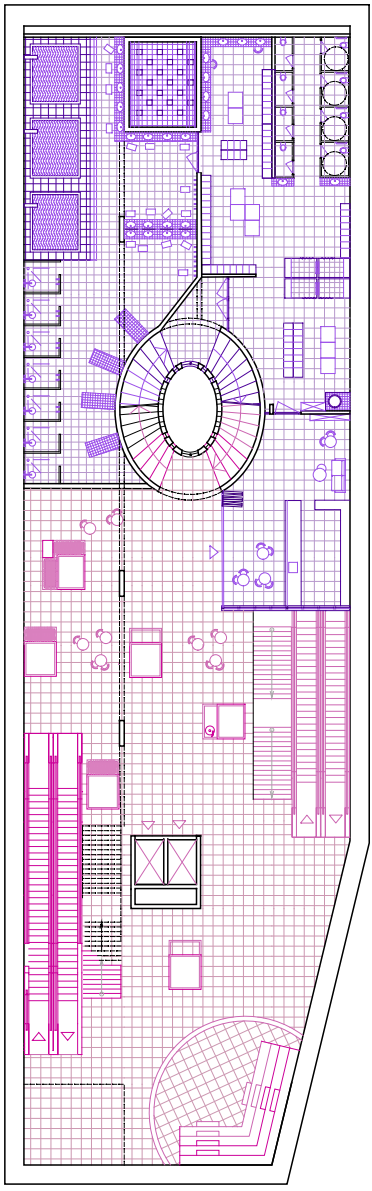
Les vestiaires comprennent des casiers, des cabines pour se changer, des sanitaires… C'est la zone de contact avec l'extérieur, le lieu où l'on se déshabille et se rhabille.

On entre ensuite dans la partie humide du hammam : Les bains publiques. On y retrouve 3 bains, ainsi que des douches et des lavabos pour se laver. On y trouve également des tables de gommage et des gommeur·euse·s qui veillent au bon usage de l'espace. Cette salle est mixte.

En poursuivant la descente de l'escalier, on accède à la zone vapeur. Ici, le programme se dédouble pour permettre la séparation des genres ou de deux groupes différents. On entre d'abord dans une petite salle froide et intime, qui mène à une salle tiède, puis à la salle chaude.

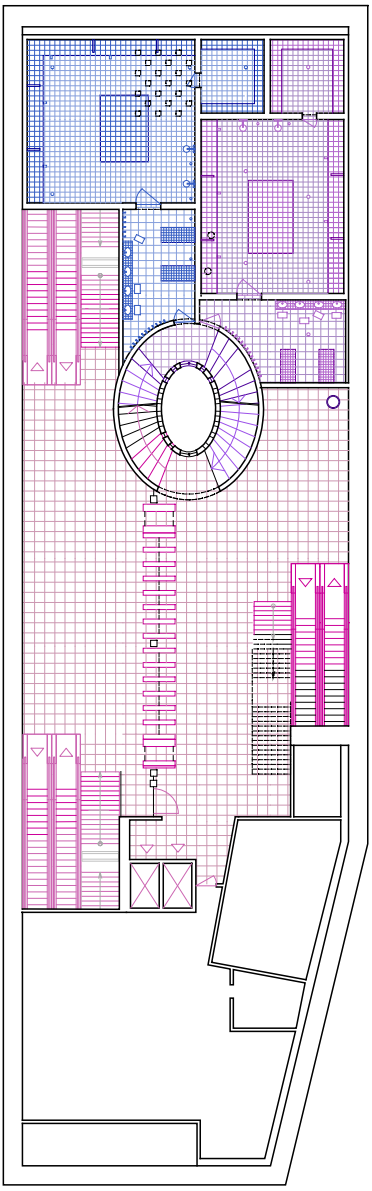


29 Selon le modèle de l'escalier à double hélice du château de Chambord



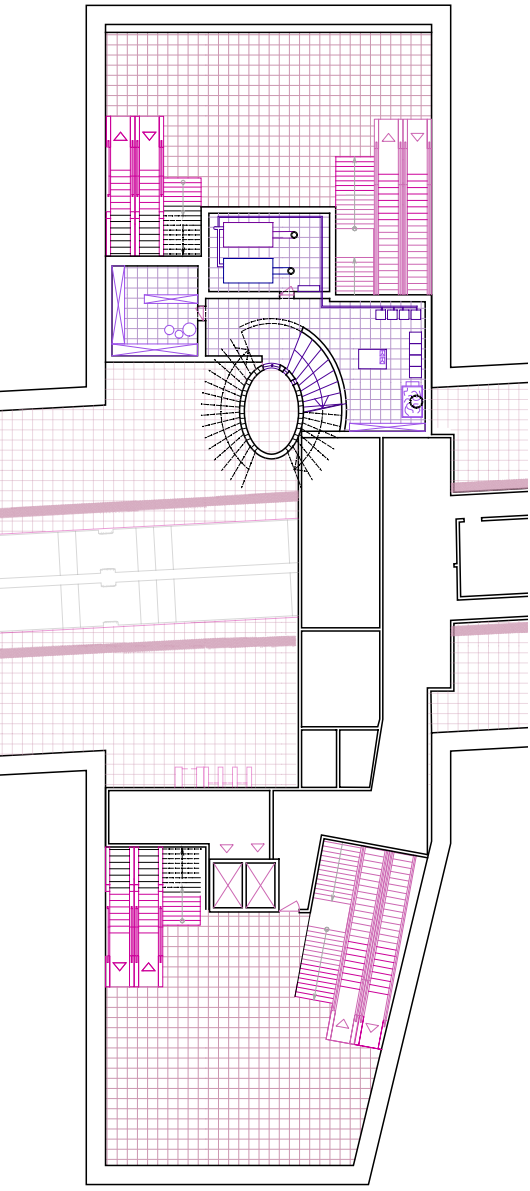
R - 1

Hall d'échange
Hammam :
Acceuil - cafe
Vestiaires
Bains publiques/salle froide



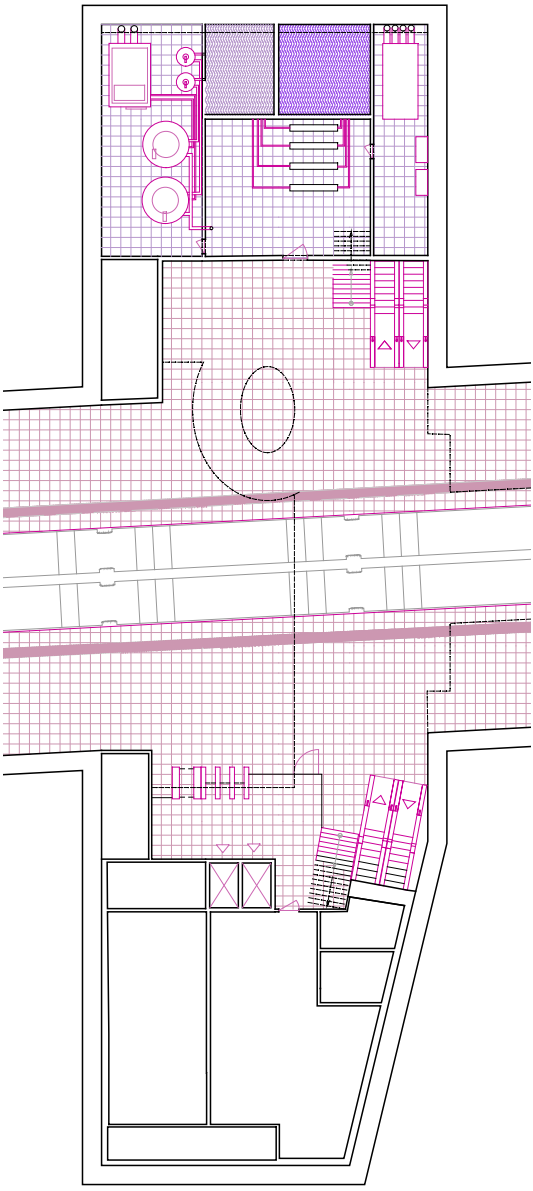
R - 2

Hall d'échange :
Portiques de sécurité
Locaux techniques de la STIB
Hammam :
Salles froides genrées
Salles tièdes
Salles chaudes



R - 3

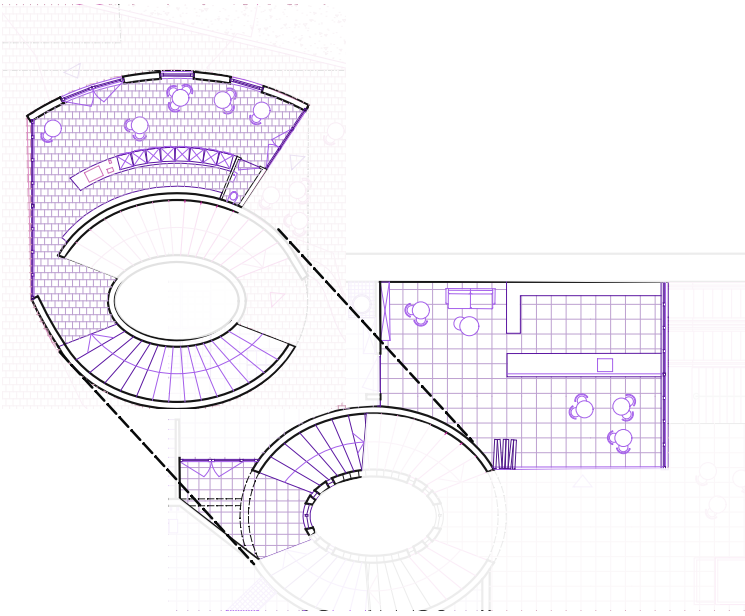
Hall d'échange
Locaux techniques de la STIB
Hammam :
Locaux techniques
Buanderie



R - 4

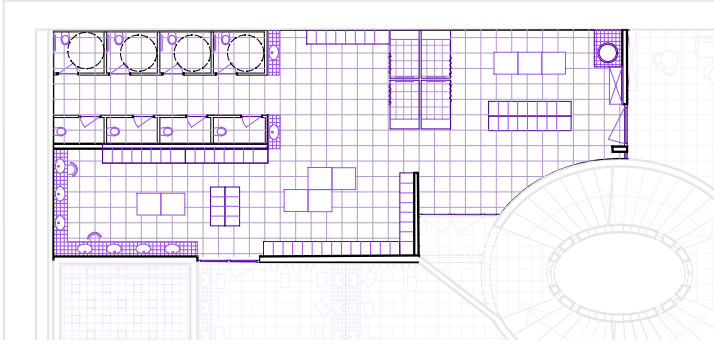
Quais
Locaux techniques de la STIB
Hammam :
Locaux techniques
Reservoir d'eau



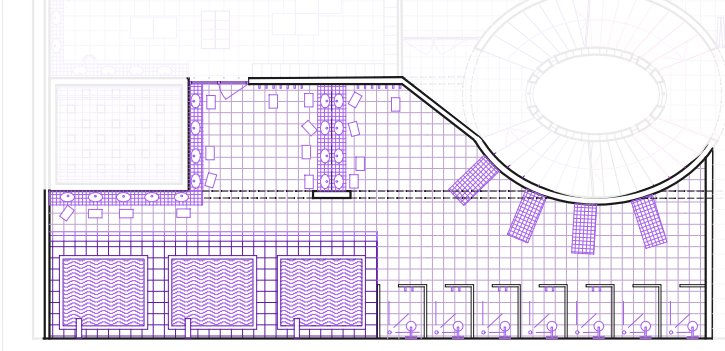


RDC
-Accueil du Hammam
-Laverie et tables pour s'installer
Accès par l'escalier pour se rendre dans les vestiaires

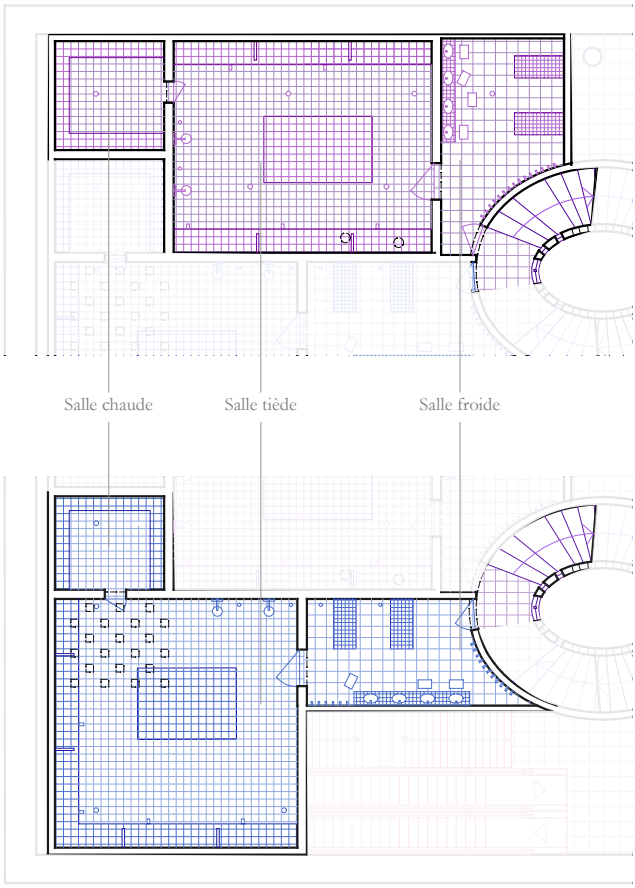
R-1
Accueil du Hammam avec des tables pour s'installer.
Accès vestiaires (PMR)



R-1
Vestiaires ; des casiers à code, des cabines pour se changer, des sanitaires, espace «mise en beautée». Mise à disposition de serviettes propres et d'un bac à linge sale.
Accès à la salle froide.

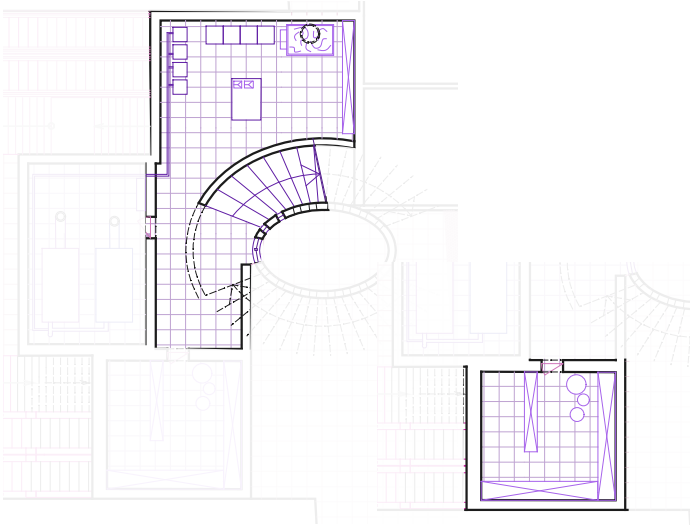


R-1
Salle froide commune ; 3 Bains dont l'eau est à des températures différentes, des lavabos pour faire sa toilette, des douches d'eau chaudes et d'eau froide, des bancs de gommage.



R- 2
Salle froide n°1 qui donne accès à la salle tiède n°1 qui elle meme donne accès à la salle chaude n°1.
Il suffit de faire le chemin en sens inverse pour ressortir du hammam

R- 2
Salle froide n°2 qui donne accès à la salle tiède n°2 qui elle meme donne accès à la salle chaude n°2.
Il suffit de faire le chemin en sens inverse pour ressortir du hammam. La circulation entre les différentes salles du hammam est libre.



R- 3
Buanderie avec machines et arrivée du linge sale.
Accessible seulement par le personnel

R- 3
Débarras, stock
Accessible seulement par le personnel

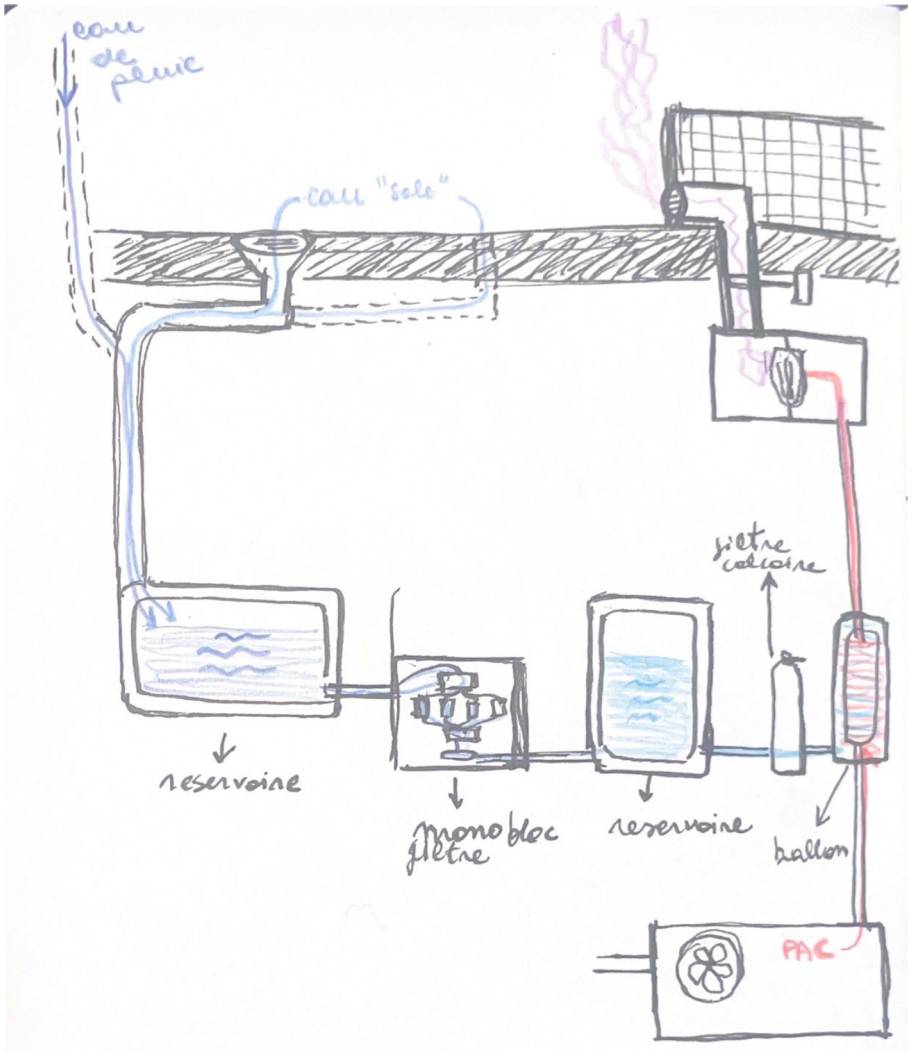
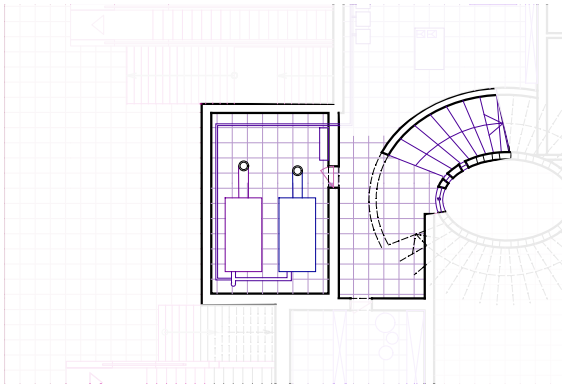
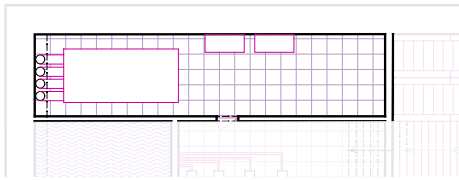


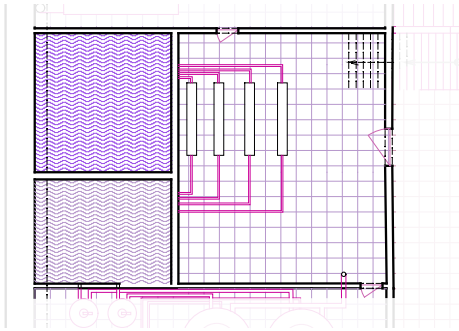
Schéma du chemin de l'eau dans le hammam



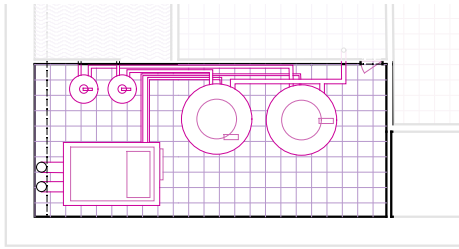
R- 3
Local technique des générateurs de vapeur.



R- 4
Local technique ventilation

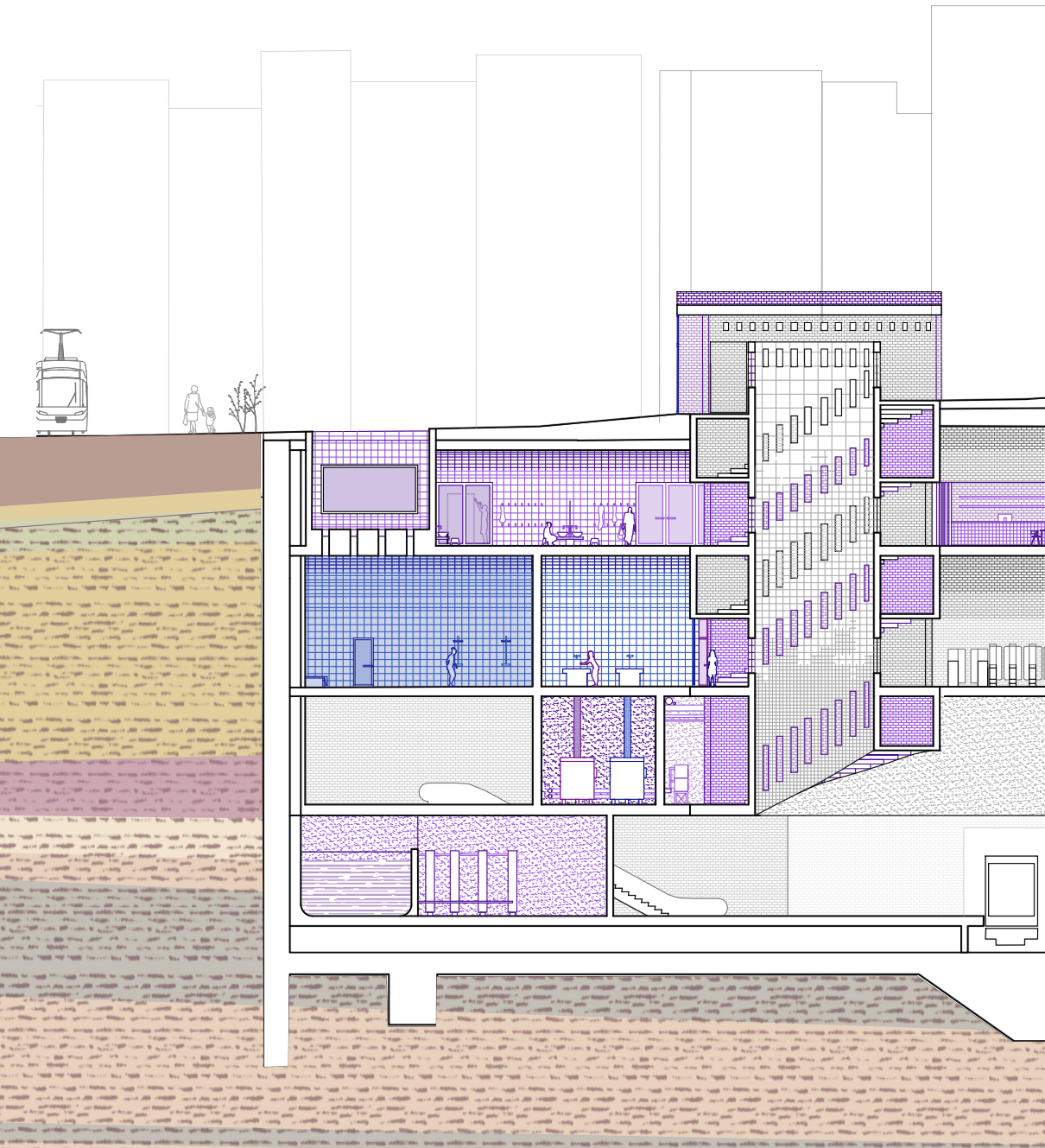


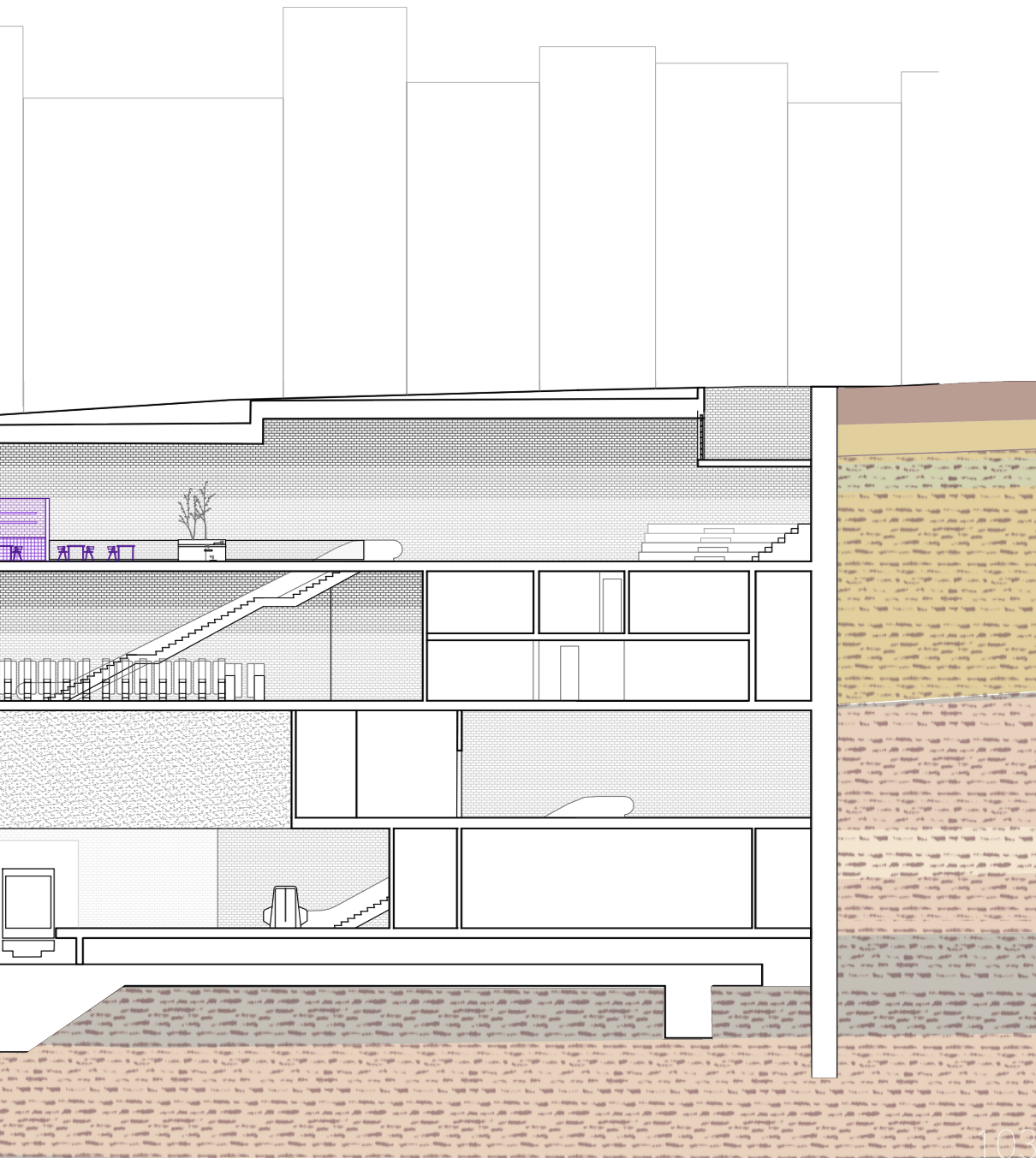
R- 4
Local technique: Récolte des eaux usées, citerne eau sale, système de filtration, citerne eau propre



R- 4
Chaufferie et ballon d'eau chaudes

3.4 Lier surface et souterrain





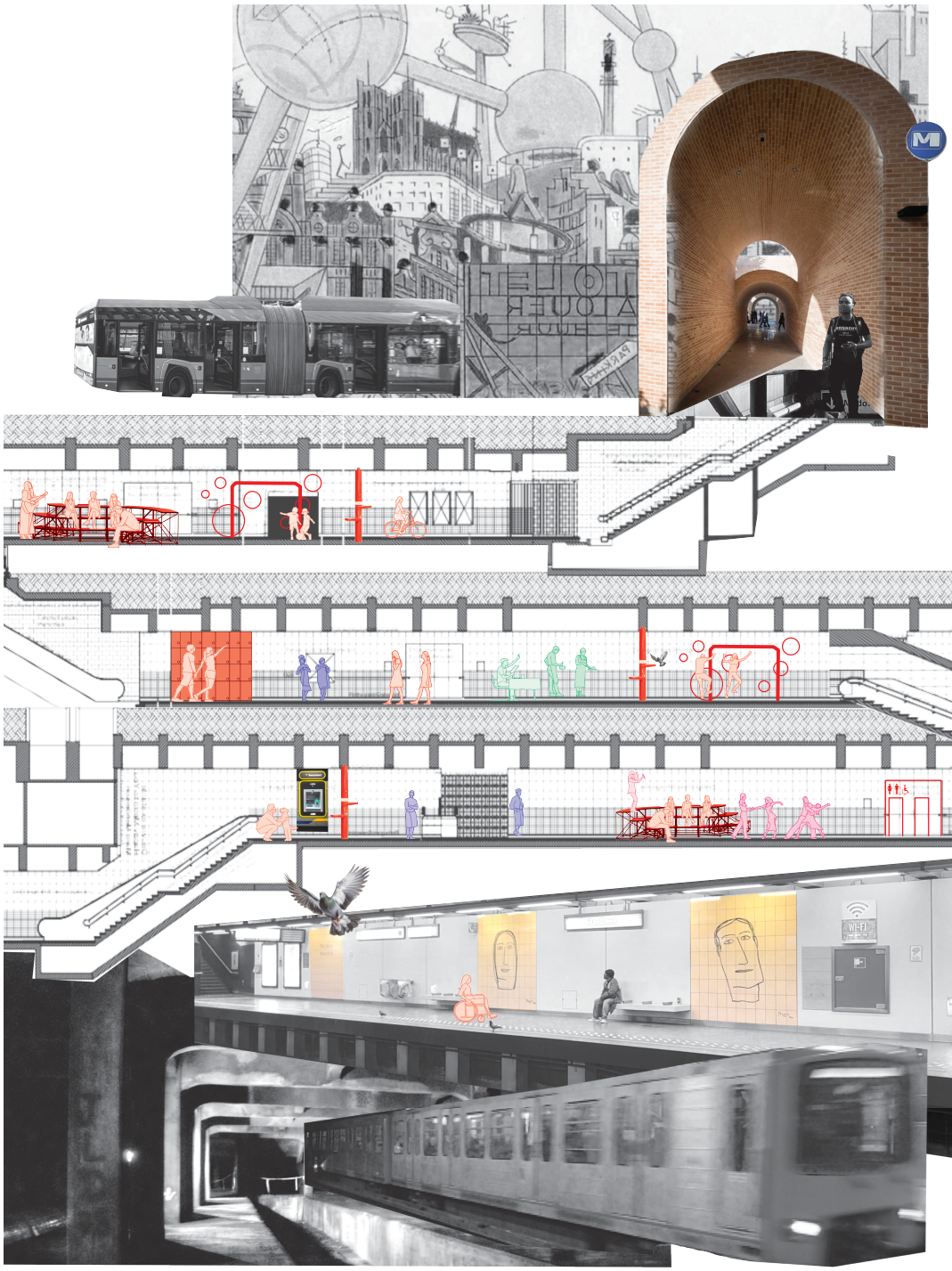
Conclusion

Dans une ville contemporaine en constante évolution, notamment en matière de mobilité, investir dans une infrastructure aussi lourde que le métro devrait s'accompagner d'une réflexion sur sa capacité à devenir un lieu « complet ».
La station de métro, enchâssée dans l'espace public, à l'abri de la pluie et parfois du vent, est un lieu discrètement habité par des usages informels. Ces lieux publics, qui cristallisent ces usages de l'espace urbain, représentent un levier précieux. Il est essentiel de continuer à proposer des espaces qui encouragent et accueillent ces pratiques spontanées. C'est une manière concrète de rendre accessible à tous un espace public qui appartient aux citoyens.

Les stations de métros peuvent devenir des supports de la ville hospitalière, dépassant leur seule fonction de transit.

La ligne de métro 3, pour laquelle un budget régional important a été débloqué, réunit les conditions permettant de faire de ses stations, des stations de quartier. Leurs profondeur génère des mètres carrés perdus, mais qui peuvent être saisis et réinvestis au profit des habitants.

La station de quartier, c'est une station de métro dont l'interaction avec l'espace public est soigneusement pensée pour être en adéquation avec son territoire. Elle vient renforcer les dynamiques déjà présentes dans le quartier, et participe à un maillage urbain plus riche. Elle est un lieu attractif qui est utilisé quotidiennement.



Collage représentant la station de métro de quartier - mise en avant des usages @Ambre Voisin

4 Bibliographie

Adamczyk, G. (1972). La ville et le métro. Vie des arts, (68), 38–41.

Augé, M. (1992). Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris : Seuil.

Augé, M. (s.d.). Un ethnologue dans le métro [en ligne]. Google Livres. Consulté le 31 mai 2024, sur https://books.google.be

Aupa. (2022, décembre). La ville des courtes distances : du concept à la réalité – Note méthodologique et prospective. https://aupa.fr/wp-content/uploads/2023/01/ville_des_courtes_distances-aupa.pdf

Bioul, L., Declève, B., & Micic, G. (Éds.). (2016). 40 ans du Métro de Bruxelles : Axes de vie – Nœuds d'échanges. Bruxelles : Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles.

Brussels Studies Institute (BSI). (s.d.). La ville à dix minutes. Consulté le 2 juin 2025, sur https://bsi.brussels/fr/research/la-ville-a-dix-minutes/

Coordination Senne. (s.d.). La Senne à Bruxelles – Actuel. Consulté le 2 juin 2025, sur https://www.coordinationsenne.be/fr/documentation/dossiers/coursdeau/senne-bruxellesFR.php

Collectif Don't Look Down. (2022). À propos. Consulté le 2 juin 2025, sur https://www.dontlookdown.be/a-propos/

Direction du Patrimoine culturel. (s.d.). L'inventaire du patrimoine architectural. Consulté le 2 juin 2025, sur https://monument.heritage.brussels

Landauer, P. (2009). L'architecte, la ville et la sécurité. Paris : PUF.

Lebrun, K., Hubert, M., Huynen, P., & Patriarche, G. (2014). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies. Bruxelles : 3e Cahier de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

Lebrun, K. (2018). Temps de déplacement en transport public dans Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités. Brussels Studies, (123).

Mangin, D., Girodo, M., & Seura Architectes. (2016). Mangroves urbaines : Paris, Montréal, Singapour : du métro à la ville. Paris : Dominique Carré.

perspective.brussels. (s.d.). Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU). Consulté le 2 juin 2025, sur https://perspective.brussels/fr/projets/perimetres-dintervention/zone-de-revitalisation-urbaine-zru

perspective.brussels. (s.d.). Contrats École. Consulté le 2 juin 2025, sur https://perspective.brussels/fr/projets/contrats-ecole

Quartiers.brussels. (s.d.). Contrats de Quartiers Durables. Consulté le 2 juin 2025, sur https://quartiers.brussels/1/

Strens, A., & Martin, L. (2012). Les sans-abris dans le métro bruxellois [rapport de recherche]. Bruxelles : asbl DIOGENES vzw.

Vivre en Ville. (2013a). Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de transit-oriented development. Coll. Inspirer le Québec, 108 p.

Vivre en Ville. (2013b). Retisser la ville : Réarticuler urbanisation, densification et transport en commun. Coll. Outiller le Québec, 120 p.

Beliris. (s.d.). Extension de la ligne de Métro 3. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://www.beliris.be/projets/extension-metro-ligne-3.html

Condijts, J. (s.d.). Bruxelles mérite un métro rationnel. L'Echo. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://multimedia.lecho.be/metrobruxelles/

DIOGENES asbl. (s.d.). Métro-Liens. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://www.diogenes.brussels/

LAPOUGE, Asmaa. (2016). Des hammams écologiques et durables. Culture Chérifienne. Consulté le 2 juin 2025, sur https://www.culturecherifienne.com/des-hammam-ecologiques-et-durables/

Public Space Brussels. (s.d.). Définition de l'espace public. Consulté le 7 janvier 2025, sur http://www.publicspace.brussels/le-cadre/definition-de-lespace-public/

Région de Bruxelles-Capitale. (2022). Étude d'incidences : Livre VII - Conclusion générale [Projet de construction du Métro Nord, Lot 2 : Ligne Liedts - Bordet]. Document PDF, 21 février 2022.

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB). (s.d.). Un peu d'histoire. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://www.stib-mivb.be/

STIB-MIVB. (2019). L'art dans le métro. https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/artmetro/PDF/FR2019.pdf

STIB-MIVB. (s.d.). Commerces en station. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=807d6ad4-0a8e-3410-ceb5-a7bd7e4d2d8a&l=fr

XDGA – Xaveer De Geyter Architects. (s.d.). Square Rogier. Consulté le 6 janvier 2025, sur https://xdga.be/project/square-rogier

Métro 3. (s.d.). Le projet. Consulté le 7 janvier 2025, sur https://metro3.be/fr/project

Métro 3. (2017). Un tunnelier, comment ça marche ? Consulté le 2 juin 2025, sur https://metro3.be/fr/article/01-07-2017/un-tunnelier-comment-ca-marche

Ali, Zina, Benkada, Sara, et Mekrarbech, Yasmine. (s.d.). Hammam Vert [Mémoire de fin d'études en architecture, Domaine AUMV, spécialité Architecture].

Sources des données

STIB-MIVB. (s.d.). À propos de la STIB & Contact. https://www.stib-mivb.be/corporate.html?l=fr

Urbanisme.irisnet.be. (s.d.). BruGIS — Fr. https://urbanisme.irisnet.be/cartographie/brugis

Smappen. (s.d.). Isochrone. https://www.smappen.fr/app/?address=Place%20Liedts%2033%2C%20BU%2C%20Belgium&lat=50.86361&lng=4.36713&duration=1800&mode=car&isoMode=isochrone

OpenData Bruxelles. (s.d.). Fontaines à eau gérées par la Ville de Bruxelles. https://opendata.brussels.be/explore/dataset/fontaines-d-eau-potable-gerees-par-la-ville-de-bruxelles/export/?flg=fr-fr

OpenData Bruxelles. (s.d.). Fontaines à eau gérées par la Ville de Bruxelles. https://opendata.brussels.be/explore/dataset/fontaines-d-eau-potable-gerees-par-la-ville-de-bruxelles/export/?flg=fr-fr

Bruxelles Environnement. (s.d.). Site officiel. https://environnement.brussels/

Bruxelles Social – Sociaal Brussel. (s.d.). https://social.brussels/

Bruxelles Développement Urbain. (s.d.). BruCiel – Bruxelles ancien vu du ciel. Consulté le 2 juin 2025, sur https://bruciel.brussels/#

Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA). (2021). Consulté le 2 juin 2025, sur https://monitoringdesquartiers.brussels/Indicator/IndicatorPage/2500?Year=2021&GeoEntity=2&SubTheme=28

STIB-MIVB. (s.d.). Shapefiles de la STIB-MIVB. Consulté le 2 juin 2025, sur https://stibmivb.opendatasoft.com/explore/dataset/shapefiles-production/map/?location=13,50.85135,4.37041&basemap=jawg.streets

Region de Bruxelles capitale (2025). [Permis d'urbanisme]. Google Drive. https://drive.google.com/drive/folders/16lMgWCvCIF1DVNBRdQ3VxUKBKYVFGUs7