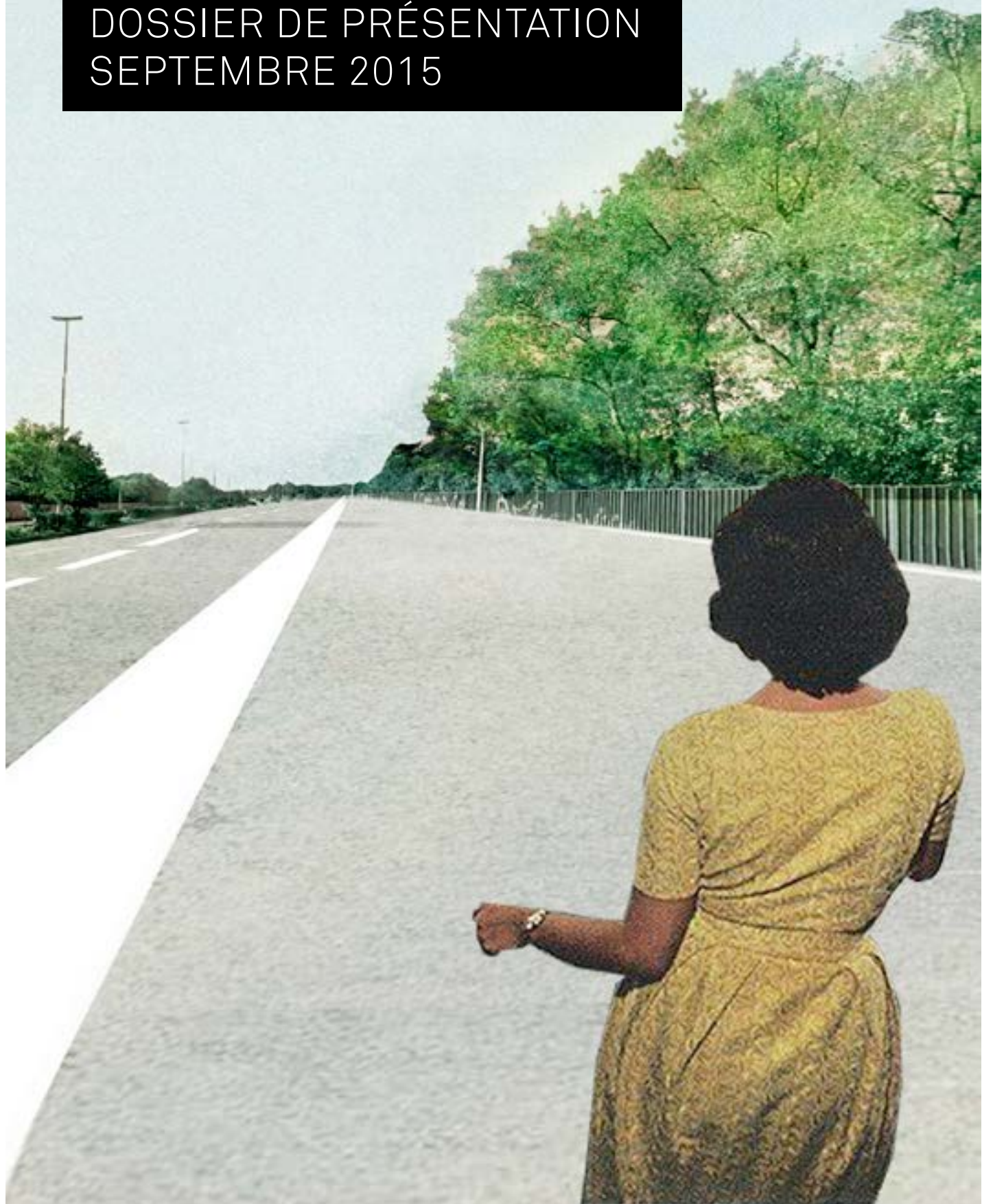
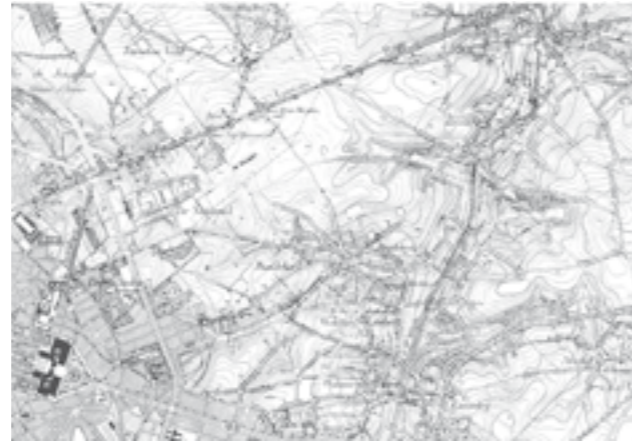


TVK
PARKWAY – E40
BRUXELLES
DOSSIER DE PRÉSENTATION
SEPTEMBRE 2015



1910



1953



2013



ÉLABORATION DU MASTERPLAN « Parkway de Bruxelles » et accompagnement de sa mise en œuvre

Pour l'ADT-ATO, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Développement Urbain



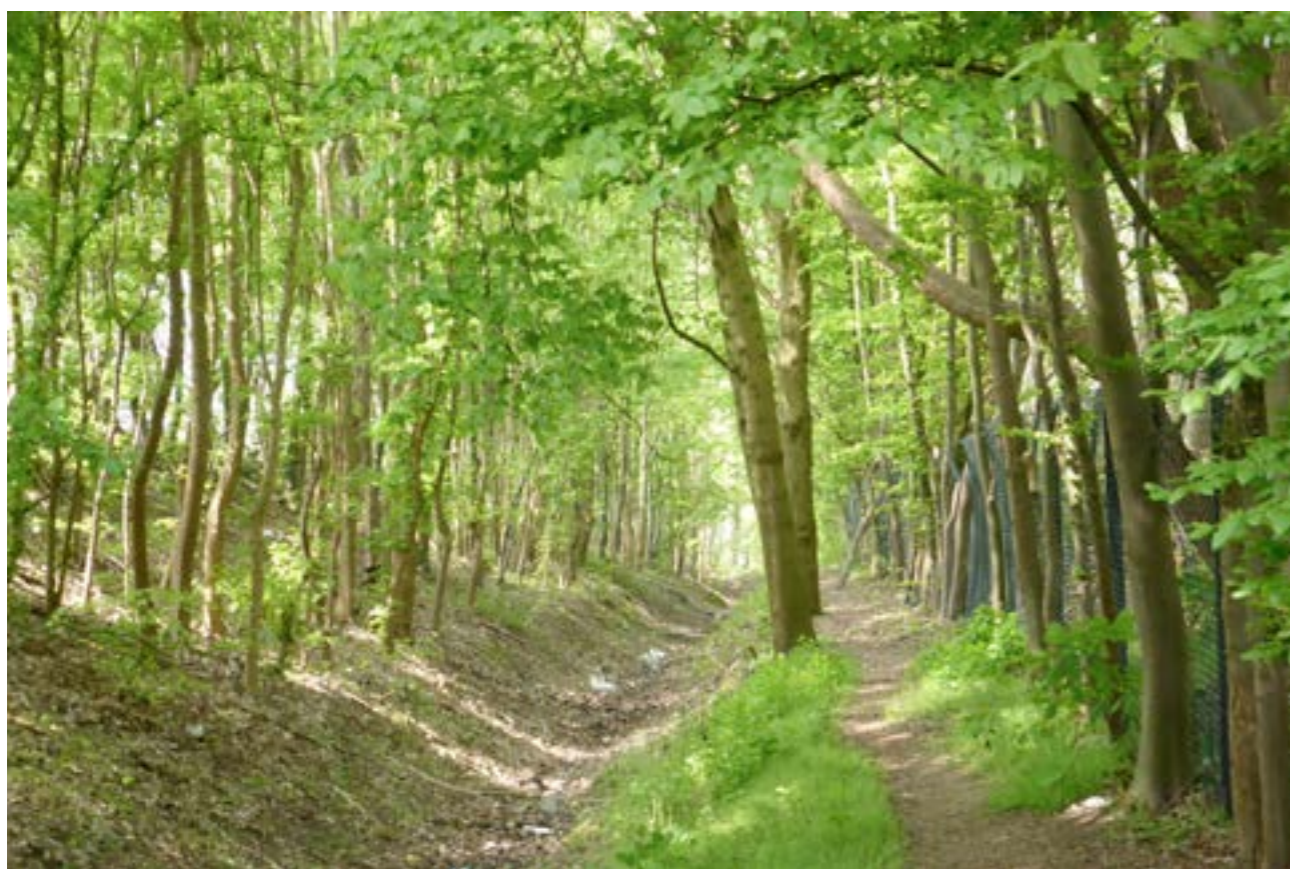
L'autoroute E40 est l'une des entrées principales de la ville de Bruxelles, elle pénètre jusqu'à la Moyenne Ceinture. Le projet a pour objectif de revaloriser l'image de l'entrée est de la ville par la transformation et l'intégration urbaine et paysagère de l'E40. Le tronçon de l'E40 dont il s'agit est un point tout particulier de la condition urbaine bruxelloise, un point de rupture – une autoroute qui « coupe » la ville –, autant qu'un point de continuité.

Deux principes guident la construction de notre vision pour le futur de l'E40 :

D'une part, la dimension de monument métropolitain de l'infrastructure nous invite à exploiter cette « supersurface » comme une ressource extraordinaire.

D'autre part, cette recherche du potentiel propre de l'autoroute va de pair avec une volonté d'économie radicale de moyens et de recyclage de l'infrastructure. Dès lors que l'autoroute et sa mobilité se transforment, ses conditions d'habitabilité évoluent.

Ces nouvelles conditions impliquent de repenser l'E40 comme un véritable lieu public accessible à tous, et de reconfigurer ses abords.



TRANSFORMER L'AUTOROUTE E40

CONTEXTE

Bruxelles, Belgique

SURFACE

75 ha

MISSION

Elaboration du masterplan « Parkway de Bruxelles » et accompagnement de sa mise en œuvre

CALENDRIER

Concours gagné début 2015
Études en cours

MAÎTRISE D'OUVRAGE

ADT – ATO
(Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles Capitale),
Bruxelles mobilité,
Bruxelles développement urbain

MAÎTRISE D'ŒUVRE

TVK Architectes Urbanistes (mandataires), Karbon' (architectes urbanistes associés), OLM (paysage), EGIS (BET mobilité), IDEA (développement immobilier), ELIOTH (développement durable)

CONTEXTE OPÉRATOIRE

Le contexte dans lequel le projet s'installe se présente aujourd'hui (et malgré la volonté claire des autorités publiques) comme une forme de flou attractif, tant au niveau spatial qu'au niveau opérationnel : des identités spatiales juxtaposées à la recherche d'une urbanité commune ou non, une multitude d'acteurs (privé et public), des dynamiques urbaines parfois engagées dans une même direction, parfois non. Et, au milieu de ce contexte spatial et opérationnel, une infrastructure majeure dont le potentiel de transformation est immense.

CINQ FONDAMENTAUX

Économie de moyens et opérationnalité légère

Agir vite et de manière économe, notamment par la stratégie des points faibles qui vise à identifier les endroits clé à partir desquels une transformation peut immédiatement s'entamer.

Recyclage et réversibilité

L'E40, comme toutes les autoroutes, symbolise l'âge d'or de la voiture et est aujourd'hui remise en cause. Pour recycler la surface de l'autoroute en lui donnant un nouveau statut, il ne s'agit pas d'utiliser les mêmes outils que les modernes et user de la tabula rasa: ce grand vide doit selon nous conserver sa capacité de réversibilité.

Réseau environnemental

Le tronçon n'est pas un élément exogène. L'affirmation et le renforcement d'une pièce paysagère spécifique à l'E40 et à ses abords permettrait d'engendrer

un réseau vert en travaillant sur les défauts de cet environnement tels que le bruit, la pollution, le caractère non perméable, etc.

Monumentalité servante

Il s'agit d'imaginer les manières dont l'E40 peut être au service des quartiers qu'elle traverse, et à celui de la ville dans son ensemble, vers une monumentalité qui fera le lien entre la grande échelle et le local.

Primauté et urgence de la desserte de transports en commun

Le transport en commun constitue l'urgence la plus palpable pour le fonctionnement et le dynamisme du secteur. Un des enjeux capables de rendre le quartier attractif à court terme.

UNE DÉMARCHE : LA SCÉNARISATION

La transformation de l'E40 sera construite grâce à une prise en compte active du temps et des périodes ou cycles qui peuvent le composer. Imaginée et expérimentée par TVK dans des cas très différents, la scénarisation n'est ni un scénario urbain (dans le sens d'une hypothèse plutôt qu'une autre), ni un « storytelling » mais la construction d'une continuité et d'une dynamique par l'enchaînement d'états successifs. Ce mode de pensée permet d'avancer en imaginant les périodes (ou « saisons ») et en questionnant les interactions d'une période à l'autre (les enchaînements mais aussi les rétroactions).



DIAGNOSTIC

LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

La zone d'étude considérée se situe sur la partie est du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, entre la Moyenne Ceinture et la limite avec la Région flamande. Elle s'inscrit sur le territoire des communes d'Evere, de Schaerbeek et de Woluwe-Saint-Lambert. Marqué par la confrontation de structures urbaines formées aux XIX^e et XX^e siècles, il s'agit là à la fois d'un territoire caractérisé par des problématiques de mobilité très conditionnantes, liées au trafic d'entrée de ville, et d'une zone en forte mutation caractérisée par une dynamique de densification urbaine et concernée par plusieurs grands projets urbains (Josaphat, la Moyenne Ceinture et la Zone Levier n° 12).

Le projet Parkway de Bruxelles constitue le Grand Projet n° 2 de la Zone Levier n° 12. Le document du schéma directeur vise l'amélioration de l'entrée de ville et des quartiers environnants par la transformation de l'autoroute E40 en Parkway, passant par un rétrécissement de l'emprise de l'autoroute, un renforcement du végétal et une transformation des zones attenantes.

L'E40, LEVIER D'UNE TRANSFORMATION URBAINE

Le territoire est très marqué par la présence automobile, caractérisée par un important trafic de transit lié à l'entrée de ville majeure que constitue l'autoroute E40. Cette caractéristique présente de profondes conséquences sur la qualité urbaine et la qualité de vie dans le secteur, produisant un environnement parfois dur, peu confortable pour les piétons

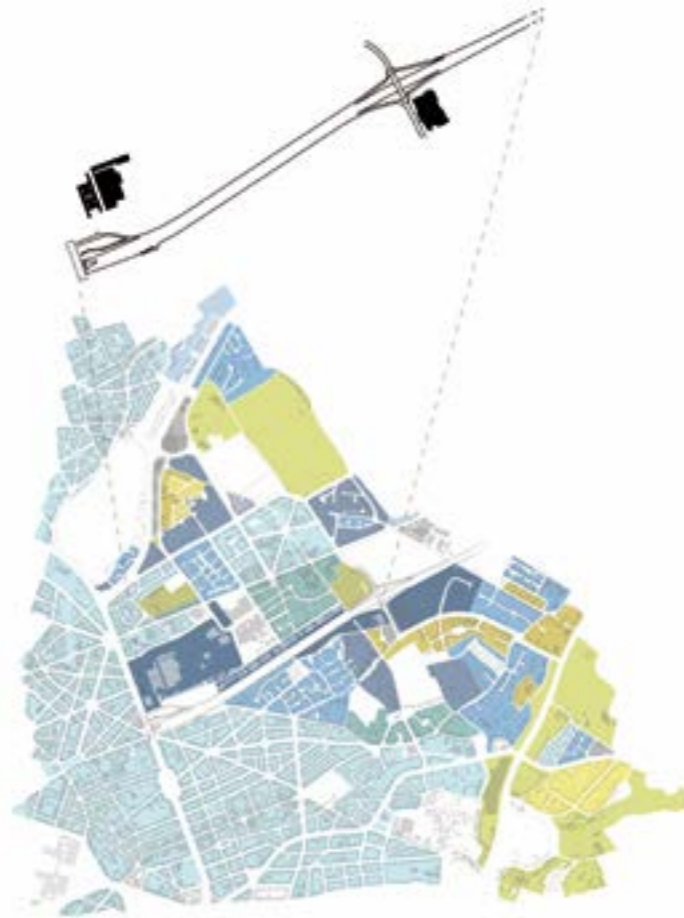
et les modes de déplacement doux de manière générale. La présence de l'autoroute et d'axes majeurs accueillant un trafic important, de même que leurs aménagements infrastructurels (tunnels, trémies, viaducs) produisent des coupures urbaines importantes, distancient les quartiers et contribuent à définir des morceaux de villes segmentés et autonomes très dépendants de la desserte automobile.

POTENTIELS DE TRANSFORMATION

Dans la perspective d'une réduction du trafic automobile et d'un report modal portés par les autorités régionales et qui peut être organisée peu à peu dans le temps pour une évolution plus douce, le territoire étudié bénéficie de véritables potentiels propres à amorcer une transformation positive et qualitative.

- Les caractéristiques propres de l'E40 – à la fois son inscription géographique, son échelle, sa qualité en tant que paysage à part entière, son unicité et sa capacité spatiales, et le rapport entre sa taille et sa fréquentation (moins d'automobiles que de place) – qui permettent d'y envisager un espace public inédit d'un seul tenant, la Supersurface, autorisent une offre nouvelle de transports alternatifs et d'usages à vocation tant métropolitaine que locale.
- L'espace ouvert très spécifique de ce territoire s'accompagne d'une présence végétale généreuse et fabrique un paysage urbain de qualité, inscrivant la singularité topographique radicale de l'autoroute dans le système urbain, la végétation

- participant à la fois à une mise à distance et à une intégration de l'infrastructure.
- Un potentiel de couture et de connexions de part et d'autre des grandes voies infrastructurelles porte sur les caractéristiques de l'existant (tunnels, franchissements potentiels à niveau ou en passerelle) et laisse entrevoir une meilleure intégration de l'autoroute E40.
- Un potentiel de diversification et de déspecialisation passe à la fois par une capacité d'accueil des mobilités alternatives et par une dynamique de mutation d'ores-et-déjà active, au profit de fonctions urbaines plus mixtes (logements, commerces, équipements et bureaux, et non plus uniquement du bureau).



MASTERPLAN

ÉTENDUE SERVANTE

Le diagnostic a établi le potentiel de reprogrammation du territoire de l'E40 qui, par son inscription au cœur de la métropole bruxelloise, ses qualités spatiales – un grand vide de 35 ha et de 100 mètres de large – et sa matérialité combinant des surfaces asphaltées (15 ha) et des sols perméables et plantés (20 ha), se présente comme un équipement urbain majeur et précieux dans un contexte dense, de plus en plus habité et en pleine recomposition.

L'ambition du Masterplan Parkway de Bruxelles est à cet égard d'exploiter ces qualités comme les leviers du renouvellement de la vocation de l'autoroute, dans un environnement programmatique lui-même rééquilibré et diversifié. Il s'agit de repenser la manière et les conditions dont l'E40 peut apporter à son contexte proche comme à la métropole dans son ensemble.

Pour cela, le Masterplan institue l'E40 comme un espace public inaliénable, dont les caractéristiques fondamentales – le grand vide autoroutier, la disponibilité du sol asphalté, la présence structurante des talus boisés – doivent être maintenues. Portant en elle-même un potentiel de reprogrammation, l'E40 recyclée autour du projet de Supersurface peut accueillir et générer une infinité de fonctions urbaines – mobilités actives, événements, fonctions culturelles, éducatives, sportives, démocratiques ou récréatives.

PAYSAGE FÉDÉRATEUR

Le diagnostic a mis en lumière la prépondérance du vide autoroutier et des espaces ouverts qui produisent le paysage urbain très caractéristique d'un large faisceau encadrant l'E40 et des aménagements modernistes alentours. Il en a identifié la valeur, les qualités, la diversité végétale et les atouts qu'il présente aussi bien du point de vue environnemental que sur le plan des aménités qu'il apporte.

Exploitant ce levier indéniable, le Masterplan Parkway de Bruxelles entend structurer, autour de l'E40, un vaste système végétal, qui qualifie fortement le quartier et en constitue la substance fédératrice, rassemblant les parties et assurant la cohérence d'un patchwork urbain aujourd'hui très disparate.

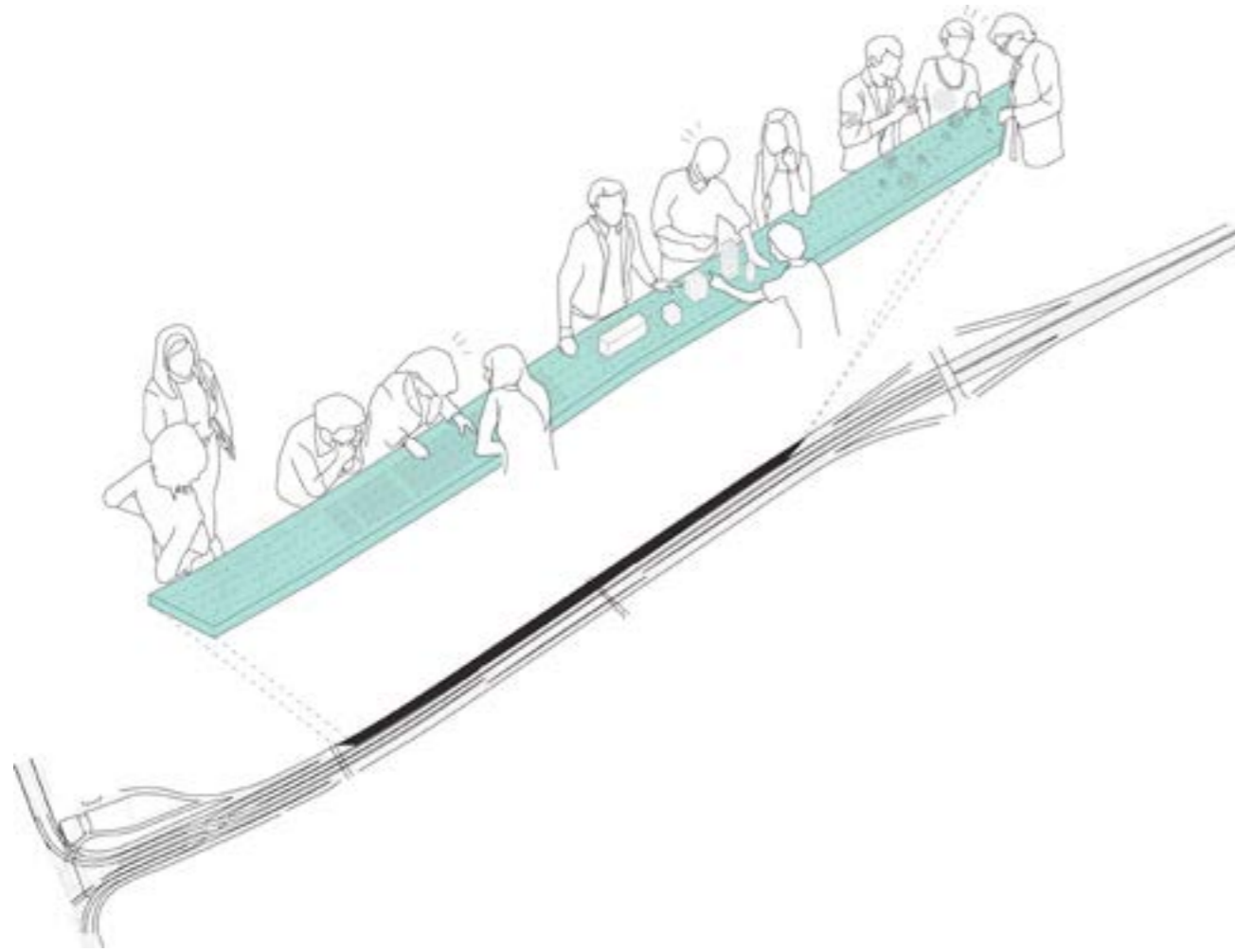
L'ambition de cette mise en réseau suppose à la fois un travail sur les formes construites et paysagères.

SURFACE DE CONNEXION

Le travail de diagnostic s'est attaché à examiner les ruptures qui parcourent le territoire, qu'elles soient infrastructurelles, topographiques ou, de manière plus générale, liées au fonctionnement de cette partie de la ville excessivement orienté vers l'automobile et à son mode de construction par secteurs indépendants.

En réponse à cela, le Masterplan Parkway de Bruxelles s'est fixé pour objectif d'opérer une transformation radicale du quartier et de rééquilibrer son mode de fonctionnement, dans la perspective de rétablir des continuités et d'y faciliter les modes de déplacements actifs et les transports publics.

« Le Masterplan institue l'E40 comme un espace public inaliénable. »



SUPERSURFACE

Le principe fondamental au centre de l'aménagement de la Supersurface réside dans la constitution d'un espace public nouveau au sein du faisceau autoroutier de l'E40. Il est permis par l'optimisation de l'espace dévolu à l'automobile sans réduire la capacité de l'autoroute.

Plusieurs types d'actions sont convoqués dans la transformation progressive de l'infrastructure :

- la diminution du nombre de voies circulées et la réduction de leur largeur,
- la limitation de la vitesse circulée qui régule l'entrée en ville et facilite les changements de direction,
- la mise en place d'une nouvelle limite entre voies circulées et espace public.

Cette évolution de la mobilité permet de définir un espace longitudinal, apte à accueillir de nouvelles fonctions et usages, qui recycle une partie du territoire de l'infrastructure et maintient ses qualités principales.

Si le projet de Supersurface s'intéresse au patrimoine que constituent les aménagements de l'autoroute E40 et, en particulier à sa force évocatrice et son identité marquante, il ne constitue pas pour autant un univoque projet de conservation. Il propose au contraire de mobiliser les qualités intrinsèques de cet héritage des Trente Glorieuses pour développer un type d'espace public et des usages spécifiques.

La Supersurface ne fait référence à aucun type d'espace public connu et ne s'apparente pas à une place ou un trottoir, mais entretient une originalité propre à produire de nouveaux types d'usages. Cette spécificité provient notamment des caractéristiques spatiales de l'autoroute, vaste pièce de vide cadrée par ses limites boisées, une « chambre verte » qui constitue presque un monde en soi.

Devant accueillir une pluralité d'usages, allant de modes de déplacements actifs à des événements de grande fréquentation, la Supersurface maintient le sol asphalté de l'autoroute, qui présente

les qualités attendues de ce type d'espace public, à la fois en termes de robustesse, de polyvalence et d'évolutivité. Il est complété par la présence végétale des talus et des limites qui apportent de l'ombre et permettent le rafraîchissement de cet espace.

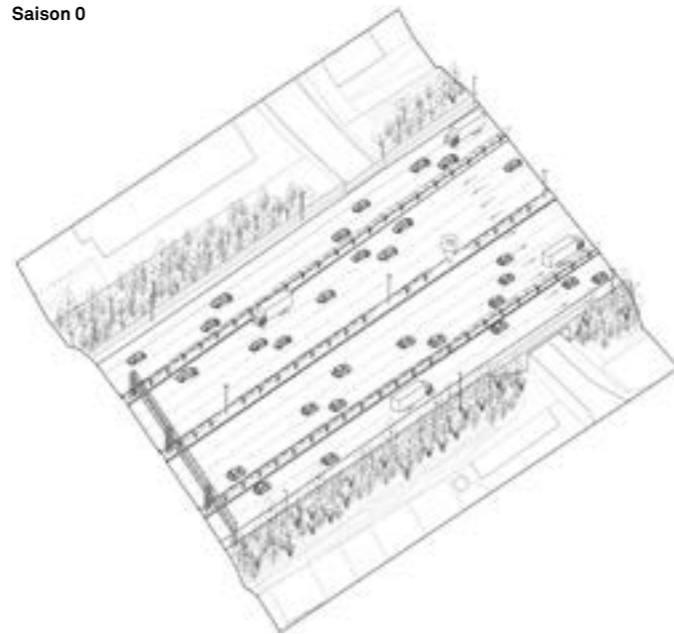
Pour activer cette surface capable, un certain nombre de programmes et d'événements doivent prendre place. Ils donnent alors lieu à des installations et constructions de nature à apporter les dispositions nécessaires à ces différents usages (abri, stockage, assise, limite, visibilité...).

Pour autant, la condition fondamentale de la Supersurface est de constituer un espace public inaliénable et durable, qui puisse remplir des besoins futurs encore indéfinis. Par conséquent, le maintien du vide existant doit primer. Cela implique donc de garantir l'évolutivité de la Supersurface et d'opter pour des constructions et aménagements réversibles, maintenant la capacité de l'espace à se renouveler et accueillir de nouveaux usages dans le futur.

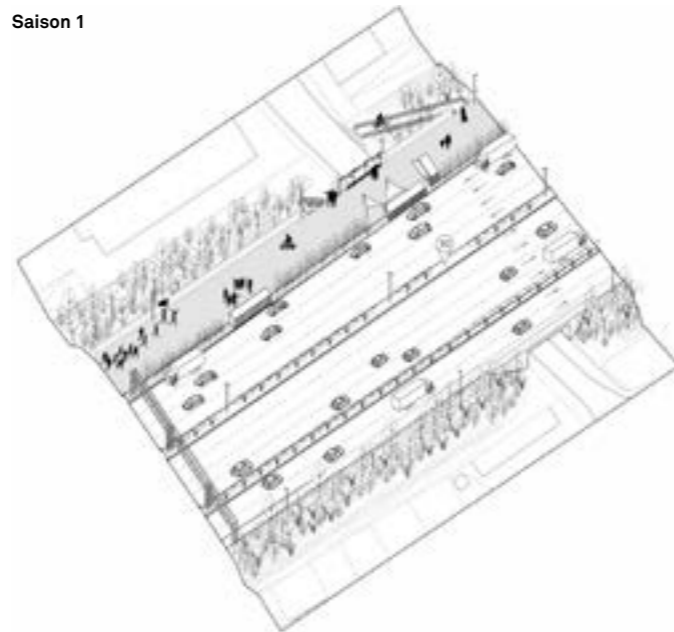
« La supersurface propose de mobiliser les qualités intrinsèques de cet héritage des Trente Glorieuses pour développer un type d'espace public et des usages spécifiques. »



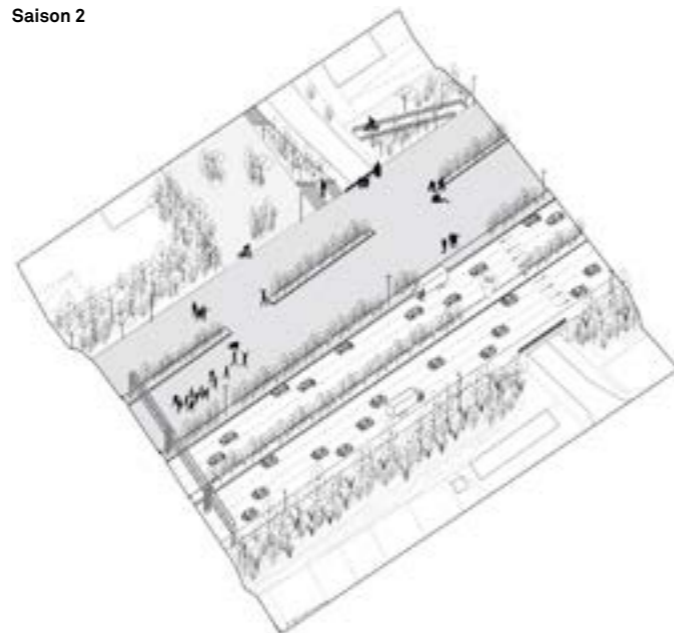
Saison 0



Saison 1



Saison 2



Saison 0 : Aujourd'hui

Relevé précis de l'état de fonctionnement du territoire et de l'autoroute E40, compréhension des dynamiques locales et métropolitaines.

Saison 1 : 2016-2018

Mise en place à un horizon très proche (2016-2017), la saison 1 du projet correspond au temps des premiers projets, aménagements et installations légers qui permettent, dans un délai très court et à moindre investissement, d'engager les dynamiques de transformations. Ces projets préfigurent les évolutions plus profondes qui interviendront dans les saisons ultérieures et permettent, en installant programmes expérimentaux, usages temporaires et modes de déplacements alternatifs, de préciser par le test les projets à venir.

Saison 2 : 2018-2022

Prenant en compte les délais d'études, d'autorisations et de chantier, la Saison 2 correspond au temps des premières livraisons des projets lancés actuellement et de la pérennisation des premiers aménagements publics. Elle accomplit une première concrétisation du projet, qui fait converger les projets immobiliers et de développement et les aménagements des espaces publics en un schéma cohérent et intégral qui constitue un début de mise en place en parallèle des grandes ambitions du projet urbain. La Saison 2 prépare et met en place les conditions favorables à la mise en place de la Saison 3.

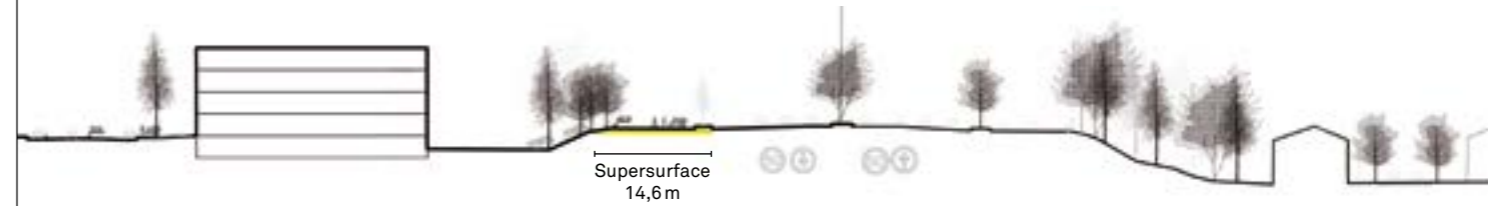
Saison 3 : 2022-2025

À un horizon plus lointain (2022-2025), la Saison 3 constitue le temps d'un accomplissement plus fort du projet urbain, mais aussi de l'intensification de certaines de ses logiques fondamentales. Elle inclut l'achèvement des projets de plus longue haleine, la libération de certaines parcelles et la mutation des sites moins actifs, animés par la dynamique de transformation préparée par les saisons précédentes.

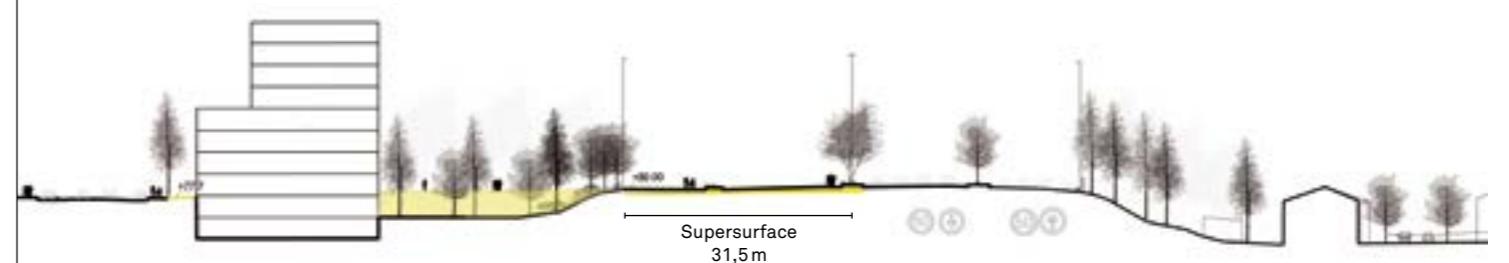
Saison 0



Saison 1



Saison 2





TVK
Architectes Urbanistes

Créée à Paris en 2003 par Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler, TVK est une agence d'architecture et d'urbanisme internationale. TVK a rapidement acquis une reconnaissance nationale notamment à travers le Palmarès des Jeunes Urbanistes en 2005 et les Nouveaux Albums des Jeunes Architectes en 2006, puis internationale avec le réaménagement de la Place de la République à Paris en 2013, le Parkway de Bruxelles en Belgique avec la requalification de l'E40 ou le réaménagement de la Place de la Gare à Lausanne en Suisse. TVK est actuellement membre du Conseil Scientifique de l'Atelier International du Grand Paris.

Formés à Paris et Harvard, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler poursuivent ensemble une œuvre théorique et construite au travers de projets, de recherches et de textes. L'agence regroupe les deux membres fondateurs du groupe TOMATO architectes qui a produit l'ouvrage Paris, La Ville du Périphérique (éditions du Moniteur, 2003). Depuis, TVK a poursuivi cette activité éditoriale, notamment avec la publication du livre No limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris (éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2008) et autour de projets éditoriaux autoédités comme l'ouvrage Système Ouvert, les nouveaux mondes du Grand Paris pour l'Atelier International du Grand Paris ou la collection monographique TAKE.

www.tvk.fr

Documents graphiques

© TVK

Actualités

Mars 2016

Lausanne

TVK a été sélectionné parmi six autres équipes à concourir pour le projet Pôle Gare : réaménagement de la Place de la Gare à Lausanne en Suisse. Résultats attendus.

Février 2016

Neuilly-sur-Seine

L'agence est sélectionnée pour le concours du réaménagement de l'avenue Charles de Gaulle, lien entre Paris et La Défense à Neuilly.

Février 2016

Réinventer Paris

TVK est lauréat avec Linkcity de la consultation Réinventer Paris sur le site du Triangle Éole-Évangile dans le 19^e arrondissement.

Début 2016

ZAC Clichy-Batignolles

Début du chantier du projet mené par TVK avec Tolila+Gilliland : cinéma multiplexe, 350 logements, centre d'animation, salle de concert et commerces. Livraison 2018

Automne 2015

Livraison Saint-Ouen

Livraison de 66 logements et d'une crèche de 60 berceaux à sur la ZAC des Docks de Saint-Ouen pour Nexity et Sequano.

Octobre 2015 / Janvier 2016

Plateforme de la création architecturale

La Cité de l'Architecture et du Patrimoine invite TVK avec l'agence néerlandaise RAAAF à inaugurer la Plateforme de la Création Architecturale en assurant le commissariat d'un nouveau programme dans le Pavillon d'About transformé. Vernissage 22 octobre.

Mars 2015

Dugny-La Courneuve

TVK est en lice pour le dialogue compétitif autour de la future gare du Tram Express Nord de Dugny-La Courneuve.



TVK
Trévelo & Viger-Kohler
Architectes Urbanistes
23, rue Olivier Métra
75020 Paris (Fr)
+33 (0)1 47 00 04 62
agence@tvk.fr www.tvk.fr