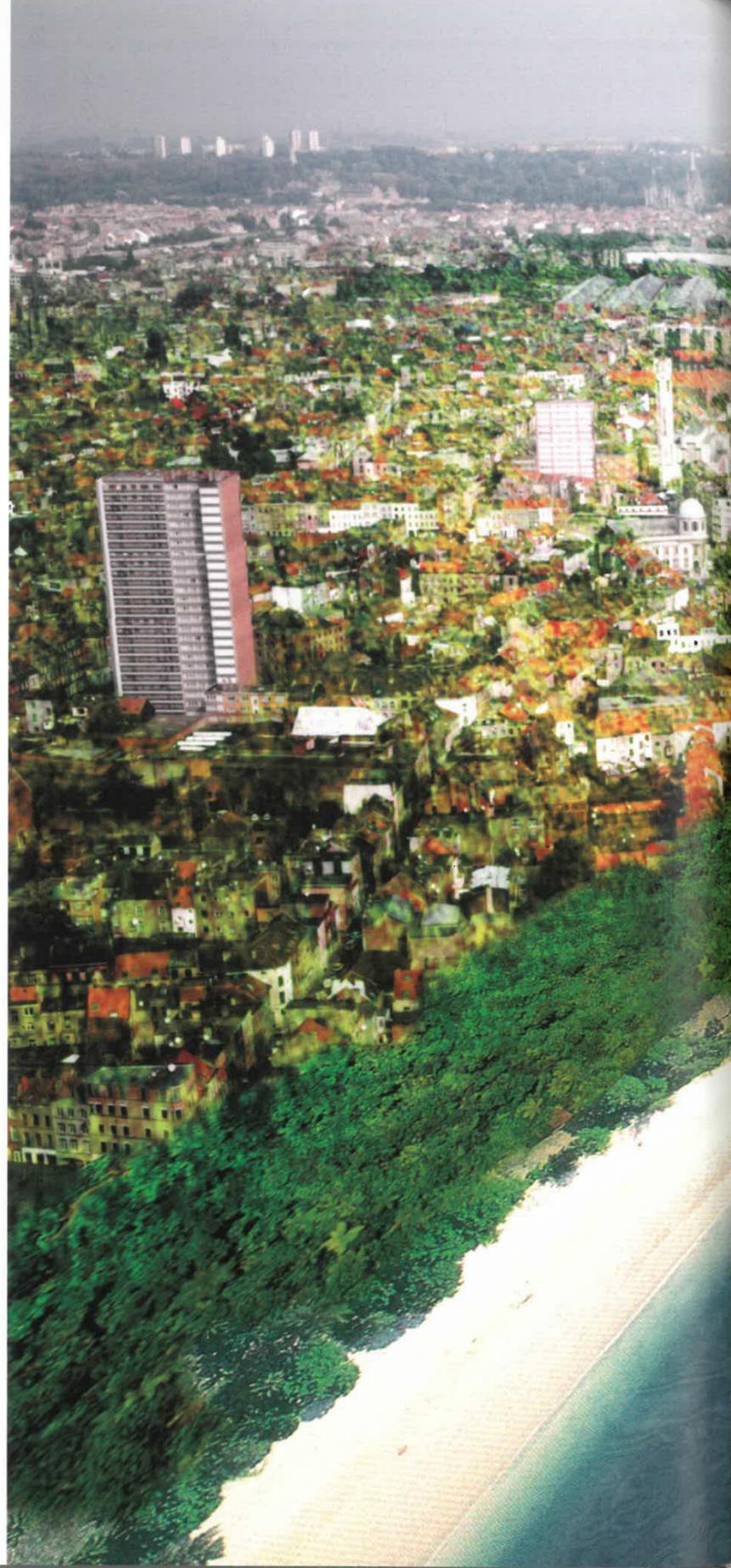




Brussels
Capital of Europe

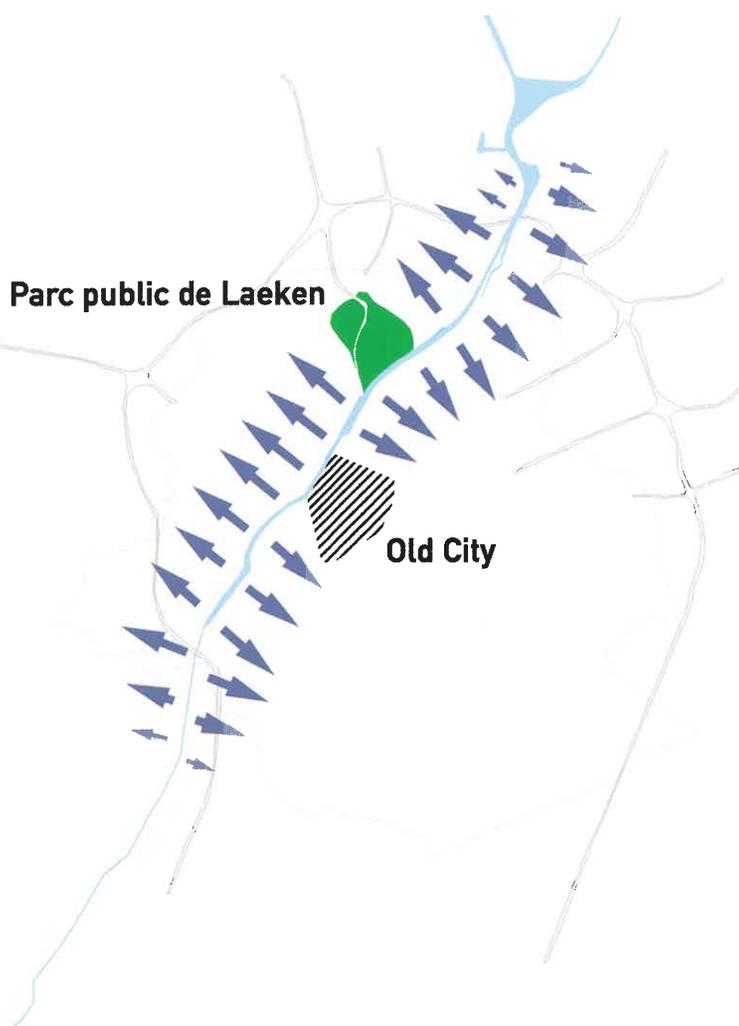
Joël Claisse Architectures



L'élargissement du canal

/
Pour le trafic international, Bruxelles est un important nœud de communication, tant au niveau des infrastructures routières et ferroviaires, qu'au niveau de la navigation. Il est réducteur de parler uniquement de déchargements en provenance d'Anvers et de chargements vers la Wallonie et la France: les flux de marchandises se font dans les deux sens, aussi bien avec le nord (Anvers, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Europe centrale par transport fluvial, le reste de l'Europe par transport maritime) que vers le sud (Wallonie et France par transport fluvial).

/
/



La capitale de l'Europe se doit d'être précurseur dans l'application des directives européennes. Une des prérogatives résultant du « Livre Blanc: La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix » impose la promotion de la navigation interne au sein de l'union européenne. La vision actuelle du transport fluvial [écologique, rentable, sûr, économique, désencombrement des routes...] en fait le moyen de transport de demain. Actuellement, Bruxelles est considéré comme une zone d'étranglement au cœur du réseau de navigation intérieure. La largeur de 10,50m est celle au passage de deux ponts: celui de la Porte de Ninove et celui de l'écluse d'Anderlecht. La largeur de la passe navigable entre Cureghem et Saintelette est en moyenne de 20m. Cela n'a pas empêché la navigation jusqu'à présent, puisque l'ensemble de la voie d'eau bruxelloise est effectivement accessible aux péniches RHK. La progression du trafic au cours des dernières années le démontre (cfr tableau ci-dessous, dans lequel le trafic propre en progression concerne notamment la voie d'eau au sud de Bruxelles - bassin de Biestebroek - et le trafic de transit passe nécessairement par la partie sud du canal).

/

/

/

En millions de tonnes

	1998	2003	Evolution
Trafic propre	3,4	3,8	+13%
Trafic de transit	1,5	2,7	+76%
Total	5,0	6,6	+32%

/

Sur ce même tronçon de quelques kilomètres, le rayon de courbure du tracé du canal dans le tissu urbain désagrégé de Bruxelles pose problème. Même si le passage est possible, le nombre élevé de manœuvres minutieuses pour traverser Bruxelles constitue un point noir.

/

Sans investissements supplémentaires, la voie d'eau à Bruxelles est capable de drainer un trafic marchandises triple de ce qu'il est actuellement.

Le problème à terme de la voie d'eau à Bruxelles est plutôt celui de la hauteur des ponts : le trafic de conteneurs par voie d'eau est en progression constante, et la norme européenne dans ce cadre est de 7m de hauteur libre, pour permettre le passage de barges avec 2 couches de conteneurs. Cette adaptation des ponts dans la traversée sud de Bruxelles serait à terme indispensable (et est réclamée vigoureusement par la région wallonne), mais demandera de la créativité architecturale pour raccorder les ponts aux voiries adjacentes.

/

Remarques à propos du tableau des émissions polluantes.

/

Lorsque l'on compare le coût des modes de transport, l'on se réfère usuellement aux coûts externes (c'est-à-dire ceux pris en compte par la collectivité, et qui comprennent aussi le coût du bruit, des accidents etc.). Les chiffres des coûts externes par mode de transport utilisés par la Commission européenne dans le cadre du « Livre Blanc » sont les suivants :

/

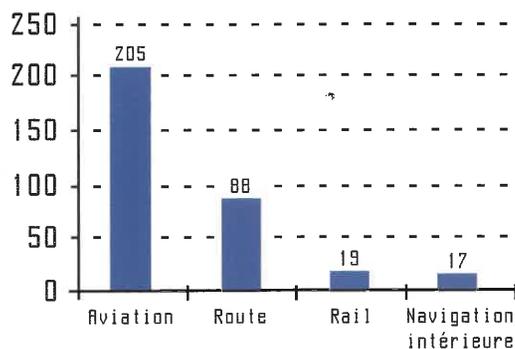
/

/

Coûts externes relatifs par modes de transport

/

/



EUR/1.000 tkm

source: « External Costs of Transport », INFRAS/INW, mars 2000

/

/

/

L'hypothèse de l'élargissement du canal [et/ou la création d'un second canal] permet de combler les attentes décrites ci-dessus. Cette proposition offre également une opportunité de développement longitudinal d'une ville qui a, jusqu'ici, connu une croissance concentrique. Le canal et le corridor qu'il génère peuvent servir de moteur à une nouvelle entreprise urbaine procédant d'une logique différente. De nouvelles perspectives urbaines pour une ville qui se régénère au moyen de cette optique de revalorisation d'un axe fluvial. Celui-ci est d'ailleurs ponctué de sites à haut potentiel d'interventions tels que le parc royal de Laeken rendu public, la future gare TGV de Schaerbeek -formation, le site de Tour et Taxis, le Pentagone et ses souvenirs conservés, le site de la Petite-Ile au milieu du vide des voies ferrées de la Gare du Midi, et d'autres encore. Telle une colonne vertébrale de la ville nouvelle le long de laquelle se fixent toutes les fonctions de la ville [loisirs, culture, agriculture urbaine, logements, bureaux], le canal devient le lieu de vie, de plaisirs, de nature, de densité, de mouvement... Un élargissement engendrerait inévitablement une réduction du nombre de liaisons entre les berges, phénomène qui renforcerait l'importance et la densité au droit des liaisons maintenues, dont les liaisons futures sont à envisager avec des ponts habitables multifonctionnels.

/

De plus, ce nouvel aménagement doit permettre un nouvel axe de mobilité avec vaporetos et bateaux taxis. La verdure prendra aussi peu à peu ses droits, des îlots entiers dont le bâti vétuste n'a plus d'intérêt au 21^{ème} siècle seront converti en parcs publics avec des plages de sable fin. L'une des conditions essentielle à la viabilité de nos villes futures .

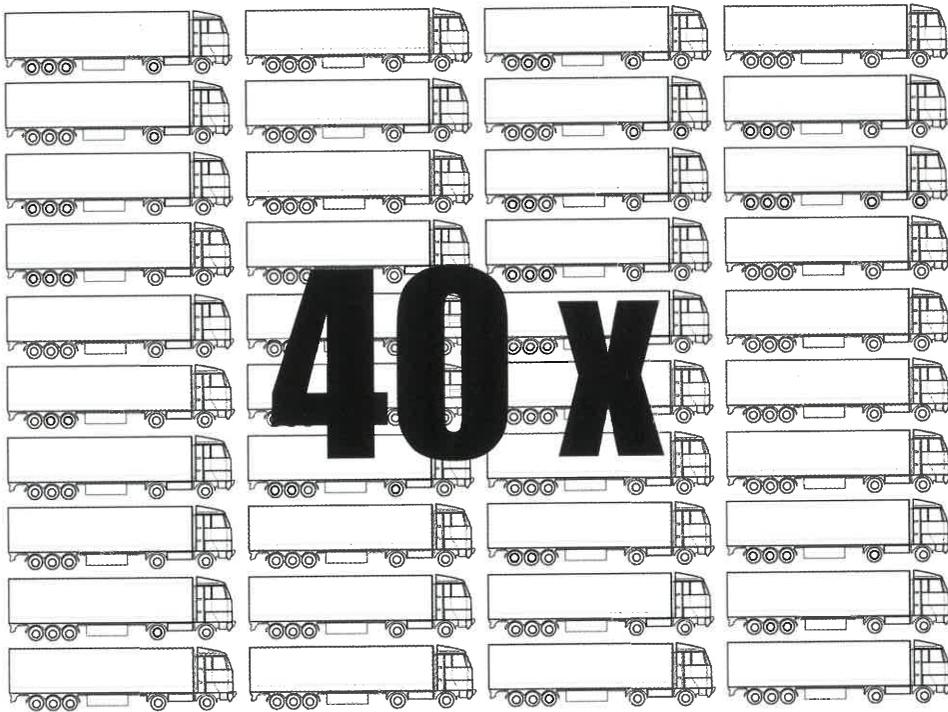
/

Par ce projet, Bruxelles prend enfin conscience de l'eau qui la traverse et use de son potentiel dans la perspective d'une ville résolument tournée vers le futur.

/

Extrait de la carte des Voies Navigables d'Europe





Poids lourds 34 Tonnes
de 18,75 m x 2,5 m

/
/
/
/
/
/
/
/
/
/

=

1 x

Peniche Automoteur 1409 Tonnes
(jauge moyenne)
type Rhein-Herne-Kanal [RHK]
de 80 m x 9,5 m

/
/

Petit Château

/
/
/



2000

/
/
/
/



2020
élargir



2040
verdurer

Pont de Cureghem

/
/
/



2000

/
/
/
/
/

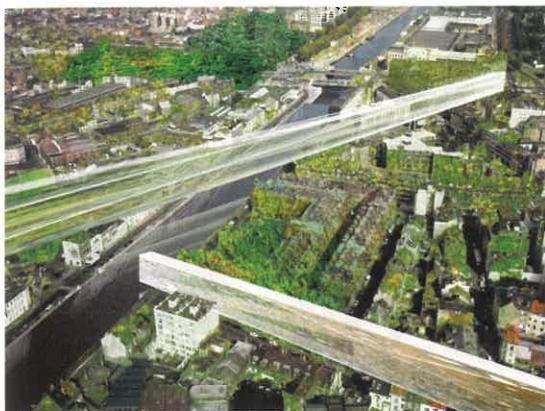


2020
dédoubler



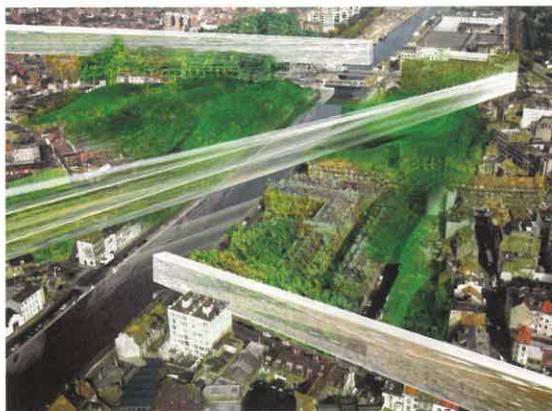
2040
verdurer

/
/
/
/



2060
traverser

/
/
/
/
/
/
/
/



2080
développer



2200
métamorphoser



2060
densifier

/
/
/



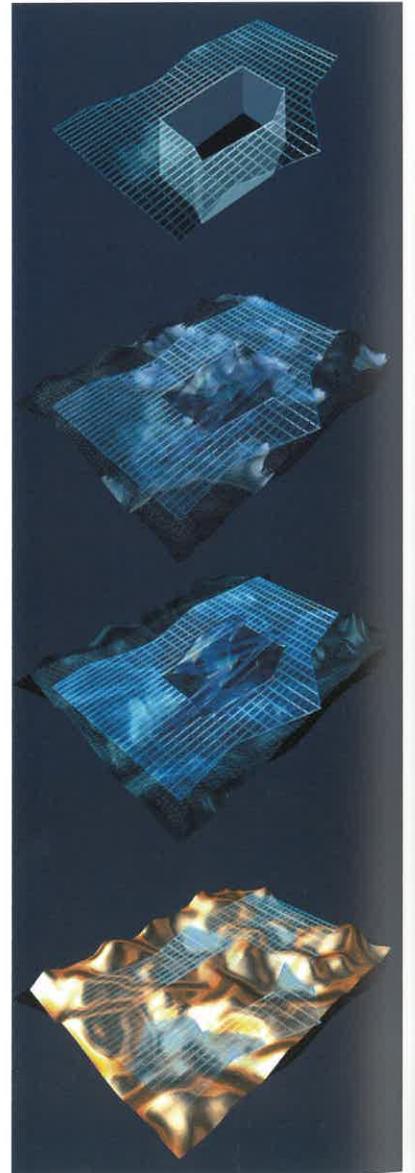
2080
jouer



2200
renaître

Joël Claisse Vincent Callebaut

/
/



DEMOCRATIE INTERACTIVE

/

/

2036 , Internet a 50 ans ! La démocratie s'est spatialisée en temps réel et le savoir est à portée de tous. Les mensonges d'état et les génocides acceptés ne sont plus possibles. Nous tendons vers une paix mondiale. Les technologies de l'information et de la communication ont en effet considérablement modifié la constitution des espaces publics, la société de consommation du 20^e siècle et l'action citoyenne. L'économie de cette cyberdémocratie n'est plus basée sur l'argent, mais bien sur l'échange immatériel des informations.

/

Mais qu'est-ce qu'un être humain?

/

Toute notion de frontière est abolie et l'homme est devenu son propre territoire. Dès lors, l'espace haptique n'est que le prolongement de son corps. Mutant nomade autobionique, il cherche à effacer toute interférence matérielle entre lui et le monde, à rationaliser les dépenses d'énergie et à limiter la solitude.

La recherche du bonheur à travers un plaisir hédoniste reste la valeur centrale. Le vêtement est devenu la principale interface entre le réel et le virtuel. La technofibre cybernétique régule le corps en direct et propulse l'esprit dans le monde virtuel par impulsion télépathique. Ainsi, les chaînes des molécules à mémoire de forme créent la nouvelle sphère privée vestimentaire.

/

Le monde rétrécit

/

L'ergonomie physionique tente par des logiciels de simulation de dédoubler le corps dans l'espace virtuel. Ce désir contemporain de liberté infinie et d'easy-living est le fruit de l'omnipotence de la ville-monde. Inutile de bouger pour échanger, l'argent est dissout ! La société polycentrique a fait de l'ouvrier un décideur ! En effet

l'individu autonome est appelé à remplacer les organisations décisionnelles.

L'ouverture d'esprit découlant de cette société du savoir permet aujourd'hui de préserver, de respecter et d'intégrer les différents terreaux culturels à travers toutes les générations, tout en permettant de créer de nouveaux rituels sociétaux.

/

Internet 3D

/

Capteurs polysensoriels, tissus techno-logiques, textiles traités à impulsions électriques, fibres de carbone ou de kevlar stretch, microencapsulation, polymères anti-ondes, chaînes de molécules à mémoire de forme, bio-design dynamique, autant de nouveaux matériaux à exploiter pour le trans-nomadisme virtuel ! Le corps bionique remplace désormais l'ordinateur. Tous les sens sont orchestrés et retransmis par projection tridimensionnelle. Enfants de la vitesse et de l'instantané, nous nous déplaçons aussi vite que la lumière, alors que nous recherchons à immobiliser celle-ci afin de rendre l'architecture productrice de sources d'énergie et réactive à celles-ci. Cellules photovoltaïques, hologrammes luminescents, verres microcristallins, rayons X du spectre électromagnétique, ordinateurs quantiques et trous noirs de laboratoire en sont les moyens mis en œuvre. Dès lors, la tridimensionnalité cybernétique optimise l'espace par l'essence du vide, en réduisant au maximum la contingence physique.

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

De la lumière à 0 km par seconde

/

La recherche fondamentale réussit aujourd'hui à stopper net les rayons lumineux à travers des champs magnétiques. En passant de 300 000 km/s. à l'immobilisme complet, la lumière est perdue mais laisse la trace de son passage, une sorte d'empreinte. Une forte densité d'impulsions magnétiques piège les rayons lumineux et constitue un trou noir doué d'une mégamémoire quantique. Par manipulation numérique cette lumière stabilisée peut être paramétrée selon des données sensorielles et statistiques. Ainsi, une infosphère à l'architecture déformable tel un muscle réagissant au mouvement du corps se développe dans un espace tridimensionnel, nouvelle matrice d'une démocratie interactive.

/

Paysage digital et impulsion historique

/

Dans cette réalité dynamique et fuyante, nous sommes des explorateurs contemporains cherchant à s'orienter à travers des paysages - pas toujours physiques - en constante situation de changement et de simultanéité entre échelles diverses. La reconquête de la ville historique et les qualités de mutabilité et d'instabilité de ses interstices nous fascinent. Absence, déficience et distorsion font que la ville n'est plus un système linéaire et homogène, mais un morphing de trajectoires et de processus d'expansion, d'inversion et autres contorsions. En 2036, la population urbaine estimée à 12 000 000 000 de citoyens vit dans un espace-temps continu et synchrone ... l'architecture a enfin intégré le temps comme un composant malléable et mesurable rendant ainsi possible la multiplicité des expériences à travers une typologie des réseaux interconnectés.

/

/

/

/

/

/

/

/

La Grand-Place de l'OTAN, Bruxelles

/

Cette réponse novatrice reflète les besoins de l'alliance en termes de dynamique, flexibilité et transparence. Organisation moderne et efficace, l'Otan s'est en effet donné comme mission d'assurer la gestion des préventions de crises. Notre architecture pour une démocratie interactive propose grâce aux nouvelles technologies un projet pour l'humanité, à l'échelle planétaire. « Faire avancer la communication pour faire reculer la violence », tel est le slogan éloquent d'une nouvelle démocratie spatialisée dans un dialogue réel/virtuel. La Grand Place de Bruxelles, au cœur de la capitale de l'Europe, accueille en son sein le OG de cette institution sous une anamorphose réagissant aux flux constants du réseau Internet, véritable forum mondial. Chaque être humain devient dès lors acteur d'un anti-système socio-politique, le monde tend à se responsabiliser !

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

/

