

Bruxelles peut-elle transformer la Toison d'Or en Champs-Élysées ?

Brussels Times - Frédéric Moreau - 7 mai 2025

Extraits. Traduction libre avec DeepL.com - Article complet et photos

<https://www.brusselstimes.com/brussels/991372/can-brussels-turn-the-toison-dor-into-a-champs-elysees>

La courte zone commerciale qui s'étend de la porte de Namur à la place Louise, connue sous le nom de Toison d'Or, se compose essentiellement de deux sections distinctes coupées en deux par une autoroute très fréquentée et des tunnels. La ville a de nouveaux projets pour rendre la zone plus conviviale.

Les plans, proposés pour la première fois en 2015, ont été décrits comme les Champs-Élysées de Bruxelles sur l'avenue de la Toison d'Or, mais cela est trompeur. Il y a ici trois routes parallèles : L'avenue de la Toison d'Or à l'est, le boulevard de Waterloo à l'ouest et une autoroute à plusieurs voies qui alimente les tunnels à chaque extrémité du site. La zone s'étend sur la petite ceinture de Bruxelles et les voitures occupent 80 % de l'extraordinaire portée de 75 mètres du site (plus large que sa rivale parisienne).

Il n'y a que trois passages pour piétons sur le demi-kilomètre de longueur, et les piétons impatientes doivent se frayer un chemin à travers un vaste réseau de voitures garées. En termes de caractère, les deux côtés de cette artère peuvent sembler à l'opposé l'un de l'autre. La région souhaite toutefois remédier à cette situation.

Les défis habituels des grands projets d'infrastructure dans le centre de Bruxelles sont présents à la Toison d'Or : des décisions de planification fatidiques prises il y a des siècles et la conversion de la ville pour permettre des déplacements automobiles rapides, déclenchée avant l'exposition universelle de 1958, l'Expo 58.

Un permis a été délivré en juillet 2022 pour une rénovation dite "de façade à façade" proposée par l'unité de mobilité de la région bruxelloise avec un financement du gouvernement fédéral. Les plans prévoient d'élargir les trottoirs et de rétrécir les chaussées afin d'appriivoiser la présence des voitures, sans pour autant l'effacer. Six décennies d'encombrement urbain accumulé seront supprimées et un nouveau mobilier urbain sera installé pour créer un espace public dans lequel les habitants et les touristes pourront s'attarder entre les pistes cyclables.

Un projet alternatif a été lancé en 2019 par un consortium d'entreprises locales mécontentes. Il critiquait le vide et le manque de verdure dans le projet de la région, proposant à la place une grande structure longeant le milieu de la route, ressemblant à

un casier rempli d'œufs géants transparents contenant des plantes. Elle a également conservé beaucoup plus d'espace pour les voitures.

Fin 2023, les opposants ont lancé un recours judiciaire contre le projet officiel, mais ce recours n'était pas suspensif et les travaux devraient commencer dans le courant de l'année. Le projet sera réalisé par Beliris, l'agence fédérale chargée de promouvoir l'image internationale de Bruxelles, qui apporte un financement de 16 millions d'euros.

Pascal Smet, qui a lancé le projet en 2015 lorsqu'il était ministre de la Région bruxelloise (il a démissionné l'année dernière mais reste député bruxellois), explique qu'il s'agit de la deuxième phase d'une série de quatre. La première phase était la piétonnisation de la Chaussée d'Ixelles, et la phase actuelle de la Toison d'Or sera suivie d'une réorganisation du carrefour des trams à la Place Louise et d'une refonte de l'étroite embouchure de l'avenue Louise connue sous le nom de Goulet.

Porte Louise

Smet espère ainsi créer un vaste centre commercial à ciel ouvert, en forme de U, où les enseignes de la grande distribution partageront l'espace avec les magasins de luxe, dans l'espoir que le prestige de ces derniers déteindra sur tout le monde. Dans une cinquième phase, les tunnels pourraient être recouverts, créant ainsi une immense esplanade sans circulation. Ne rien faire pour entraver cette éventualité était une condition du concours pour le projet de la Toison d'Or, mais il n'y a pas d'argent pour s'occuper des tunnels pour le moment.

Les opposants au projet officiel, menés par Interparking (qui possède trois parkings sous le site totalisant 1250 places), critiquent sa "minéralité". Selon eux, une telle étendue de pavés manque non seulement de verdure, mais aussi d'une certaine théâtralité architecturale, qui pourrait être apportée par une grande structure centrale. Mais le plan alternatif et le recours ne sont-ils qu'un leurre destiné à obtenir des concessions ?

Smet a déclaré au Brussels Times Magazine qu'il était impossible de planter de grands arbres aux racines profondes, comme les peupliers historiques. Sous la carapace des trois routes se trouvent des tunnels pour le métro et les routes... et des parkings.

Il estime qu'il n'y a pas assez d'argent privé pour financer les 100 millions d'euros que coûterait une couverture partielle du tunnel et que des bâtiments à mi-parcours détruiraient le cadre urbain spectaculaire, en créant définitivement deux rues et en détruisant sa portée panoramique. Le plan révisé, qui comprend la plantation d'autres arbres, mais dans des cages métalliques pour apprivoiser leurs racines, est prêt à être mis en œuvre, selon M. Smet.

Qu'est-ce qu'un nom ?

Alors que les travaux se concentreront sur une redistribution de l'espace public de la voiture au piéton, les autorités considèrent ce projet comme un outil permettant de rééquilibrer les fortunes de chaque côté du site "emblématique". Le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'Or devraient être "un symbole de luxe et de prestige", selon M. Smet.

"Aujourd'hui, elles ressemblent plus à une vulgaire autoroute et à un immense parking à ciel ouvert qu'à une promenade propice au shopping de luxe, à la flânerie et à la détente. C'est un quartier crucial pour le standing de Bruxelles", affirme M. Smet. "Les magasins les plus chers de Bruxelles s'y trouvent, les boutiques de luxe. Mais l'endroit n'est pas luxueux : 70 à 80 % de la place est consacrée à la voiture, c'est tellement 'vieux Bruxelles'.

Dans l'état actuel des choses, le boulevard de Waterloo est dominé par des boutiques de luxe à caractère international (Tiffany's, Louis Vuitton, Bulgari, Cartier, Balenciaga) et l'avenue de la Toison d'Or par des enseignes classiques (Zara, Flying Tiger, ICI Paris XL). Les acheteurs d'accessoires coûteux pourraient jeter un coup d'œil à leurs homologues qui mangent du Hector Chicken en face, si seulement ils pouvaient se voir à travers la mer de circulation.

Pour le Bouwmeester de la Région bruxelloise, chargé de veiller à la qualité des grands projets d'architecture et d'urbanisme, les deux côtés de la rue sont "déconnectés l'un de l'autre, non seulement par l'importance du trafic et du stationnement, mais aussi par la fracture commerciale, hôtelière et de loisirs qui existe entre les deux côtés".

Les noms de lieux, même trompeurs et fantaisistes, peuvent trahir les origines d'anciens quartiers urbains et refléter l'habitude séculaire de les réinventer en tant qu'adresses aspirationnelles. Le terme "boulevard" est l'un de ces termes évocateurs que les urbanistes mythiques accolent aux endroits les moins attrayants de la périphérie des villes. Il partage son origine avec le mot "rempart" et, dans ce cas, il est justifié.

L'empreinte du site prévu pour la régénération occupe un seizième des huit kilomètres de défenses qui entouraient Bruxelles à partir du XIV^e siècle. Celles-ci ont donné sa forme au "pentagone" au cœur de la commune de Bruxelles.

À l'extrémité nord-est du site de quatre hectares à réaménager se trouve la Porte de Namur, qui n'est pas une adresse en soi mais une étiquette commémorant la porte médiévale qui s'y trouvait autrefois. La station de métro et le tunnel portent son nom. Le square du Bastion, adjacent à la porte, rappelle par son nom et sa forme pointue l'épaisse couche de terre battue ajoutée à l'extérieur de la muraille aux XVI^e et XVII^e siècles en réponse à la menace d'invasion et à l'évolution de la technologie des canons.

À l'extrémité sud-ouest du site se trouve la place Louise, anciennement connue sous le nom de Porte Louise (le quartier était autrefois commercialisé sous le nom de "Deux Portes", un terme qui persiste comme nom de l'un de ses trois parkings souterrains). Il n'y a jamais eu de porte Louise, mais une vaste tour de guet, la Grosse Tour, dont le nom est commémoré par une rue voisine. Un rempart liait autrefois les deux extrémités, et le terme militaire est resté lorsque le mur a été remplacé par une rue dans les années 1820 : C'est le boulevard Waterloo qui a été choisi, la partie la plus proche du site de la bataille.

La vaste porte médiévale qui entravait la circulation entre l'actuelle rue de Namur et la chaussée d'Ixelles a été dynamitée dans les années 1780, lorsque le souverain des Pays-Bas autrichiens, l'empereur Joseph II, a donné l'ordre de supprimer l'anneau de défense obsolète qui encerclait Bruxelles depuis le début de l'époque moderne.

En 1810, un autre empereur, Napoléon Bonaparte cette fois, ordonna la démolition de la muraille médiévale elle-même. La guerre et, plus tard, le défi logistique que représentait le démantèlement (et la vente aux enchères) d'un tel volume de pierres et de briques retardèrent les travaux pendant des années, et les remparts devinrent une promenade populaire pour les habitants et les visiteurs de Bruxelles en temps de paix. La vue sur les flèches de la ville et sur la campagne était décrite comme la plus belle de toutes les villes européennes. Un guide de la ville datant de 1819 affirmait que les tours des cathédrales de Malines et d'Anvers pouvaient être aperçues par temps clair.

Du mur d'enceinte au boulevard

En 1819, l'architecte et ingénieur de formation française Jean-Baptiste Vifquain remporte le concours visant à remplacer le mur d'enceinte par une ceinture d'élégants boulevards bordés d'arbres. Préfigurant les transformations urbaines ultérieures telles que celles d'Hausmann à Paris (et d'Anspach à Bruxelles), il était supposé que l'augmentation de la valeur des terrains le long de la nouvelle voie financerait le coût de la construction de l'infrastructure.

Le plan S.P.Q.B. (Senatus Populus Que Bruxellensis) a légué à l'est de Bruxelles une magnifique promenade dont on a pu profiter pendant près de 150 ans. Il s'agissait cependant d'une solution du 18^e siècle aux défis urbains d'une capitale en voie d'industrialisation, et toute cette magnificence plantée contenait les germes de sa propre destruction.

L'exécution des années 1820 a été particulièrement inefficace le long de la section visée par le dernier plan de rénovation, ce qui explique à la fois la destruction des années 1950 et le développement déséquilibré qui cause tant d'étonnement aujourd'hui.

Le quartier aujourd'hui

Vifquain visait à contenir Bruxelles dans ses frontières séculaires et à marquer une distinction claire entre la ville et la "campagne", en maintenant ces vues éternelles malgré le manque croissant d'espace dans la première et le risque conséquent de perdre des contribuables au profit de la seconde. Le plan exploite la largeur de l'ancienne zone défensive, mais ignore les goulets d'étranglement de l'accès à la ville et de la sortie de la ville. Une étendue de 75 mètres a été créée à angle droit par rapport à la rue de Namur, principale voie d'accès à Bruxelles (elle-même large d'à peine 10 mètres), privilégiant ainsi la mobilité giratoire à la mobilité radiale. Il n'est donc pas surprenant que les urbanistes des années 1950, qui s'intéressaient à l'automobile, aient imaginé un circuit de course automobile à cet endroit.

Une fois les travaux terminés, le boulevard de Waterloo est apparu comme un ourlet vers Bruxelles aussi soigné que les robes de luxe qui y sont vendues aujourd'hui. Dans les années 1830, une ligne ininterrompue de belles demeures néoclassiques et d'hôtels particuliers longeait la ville, abritant les aristocrates et la classe moyenne supérieure. La largeur de la route offrait une abondance de lumière par rapport aux quartiers plus centraux, et les larges allées bordées d'arbres offraient d'excellentes possibilités d'exercice à l'air pur pour les chevaux et les cavaliers, ainsi que des communications rapides vers la ville et autour de celle-ci.

En face, le Glacis de Waterloo est resté grossier et inachevé (un glacis est une pente destinée à rendre la vie difficile aux soldats qui attaquent les remparts d'une ville). Le budget n'avait pas permis de niveler les demi-lunes ou ravelins obsolètes qui surplombaient le côté d'Ixelles.

Les vues depuis les vestiges des bastions restent cependant magnifiques. Dans les années 1820, un marchand anglais du nom de Swan construisit une maison de campagne sur la hauteur en face de l'ancien emplacement de la tour de guet, et un peintre belge s'installa plus tard sur une autre falaise, 200 mètres plus loin. Les deux maisons se trouvaient en retrait de la rue, séparées de leurs élégants voisins d'en face par une clôture marquant l'octroi, ou frontière douanière, un vestige de l'ancien régime. Deux postes de douane néoclassiques ont été construits pour remplacer la porte médiévale, collectant les taxes sur les marchandises circulant entre Bruxelles et son arrière-pays et gênant tout le monde.

Le renouveau de la banlieue

Pour redresser la situation du côté extérieur d'Ixelles, il fallait une campagne de marketing et un geste réglementaire. En 1851, le glacis, désormais connu sous le nom de Boulevard Extérieur du Régent, est baptisé Toison d'Or, du nom de l'honneur décerné

à d'illustres Belges, dans l'espoir que certains d'entre eux s'y installent. En 1860, l'octroi est supprimé et les douanes, déjà obsolètes, sont remplacées en 1866 par une splendide fontaine commémorant feu le bourgmestre de Bruxelles Charles de Brouckère (les douanes encadrent aujourd'hui l'entrée du Bois de la Cambre, au bout de l'avenue Louise).

Pendant ce temps, les vastes transformations du centre-ville autour de la couverture de la Senne incitent ceux qui en ont les moyens à fuir la cohue et la poussière. Certains d'entre eux s'installent finalement sur le glacis délaissé. Un assortiment d'aristocrates et de rentiers belges fut bientôt rejoint par les légations américaine et russe. En 1871, JR Scott, auteur du Family Guide to Brussels, rapportait que l'avenue de la Toison d'Or était bordée de "grandes maisons voyantes faisant face aux boulevards" et attirant de "bonnes familles anglaises".

Pendant une brève période à la fin du 19e siècle, le prestige social des deux côtés de la route a finalement convergé. La topographie et la mythologie auront cependant le dernier mot, sapant littéralement l'existence des nouvelles maisons à l'est.

En 1881, le propriétaire de la maison du peintre belge située sur la falaise finança une nouvelle terrasse pour profiter de la vue de son jardin en construisant une galerie marchande en contrebas, le long de l'avenue de la Toison d'Or (elle est toujours là, accueillant une succursale de Krefel). L'un des premiers locataires fut JR Scott, un entrepreneur en série pour qui les guides étaient une activité secondaire destinée à faire connaître ses activités principales d'agent immobilier pour les immigrants britanniques et d'importateur d'articles anglais. Il est rejoint dans la petite galerie de boutiques par un boulanger, un chocolatier, un buraliste et deux sœurs qui vendent des fournitures de bureau. Au fil du siècle, le commerce exploitera cette première brèche dans le mur des propriétés résidentielles. Au fur et à mesure qu'il grignote du terrain vers le sud, en direction de la place Louise, les vitrines remplacent les salons respectables.

Pendant ce temps, plus haut sur la route, à la Porte de Namur, une zone de divertissement avait vu le jour, avec des cafés, un théâtre et, plus tard, des cinémas. Un écho peut-être d'une période mythique sous l'octroi où les Brusseleirs endimanchés se rendaient dans les guinguettes festives de la banlieue brassicole d'Ixelles, où la taxe sur la bière était moins élevée.

La marée du commerce

Alors que l'avenue de la Toison d'Or entre dans le 20e siècle, ses habitants commencent à partir. Contrairement à leurs voisins plus anciens du boulevard de Waterloo, dont les maisons étaient dotées de vastes écuries à l'arrière, leurs arrière-cours s'enfonçaient

dans les vestiges des anciens remblais, bloquant la lumière et les privant d'espace pour les écuries et, désormais, pour le stationnement.

L'une après l'autre, ces maisons encore récentes ont été absorbées par les bouges et les attractions qui s'étendaient vers le sud depuis la Porte de Namur. En 1906, la maison d'un rentier au numéro 2 devient l'Altdeutsche Weinstube ; en 1909, la maison d'une veuve voisine au numéro 3 propose des dégustations de bière trappiste (et ce depuis) ; et l'année suivante, la maison du baron Chazal au numéro 4 est rasée avec le numéro 5 pour faire place au cinéma Select. Le ruissellement se transforme en inondation et, à la fin des années 1920, le côté Ixelles de la rue est dévolu aux plaisirs et aux moyens de transport, l'hôtel du baron de Mévius étant occupé par les bureaux de la compagnie des tramways de Bruxelles et flanqué de concessionnaires automobiles.

En face, le boulevard de Waterloo conserve un air résidentiel prestigieux pour une génération supplémentaire. La princesse d'Arenberg, dont la famille possédait de nombreuses maisons, était encore inscrite au numéro 16 juste avant la Première Guerre mondiale. Les Arenberg, comme l'Altdeutsche Weinstube en face, ont disparu dans les années 1920, chassés par leurs associations allemandes.

Le bruit des voitures de plus en plus nombreuses ayant fini par convaincre les autres de les suivre, la rue a attiré une forme de commerce plus distinguée, comme la haute couture, les antiquaires et les fleuristes. Après tout, contrairement aux racines brassicoles de sa voisine, l'arrière-pays historique de ce côté de la rue avait été l'industrie des produits de luxe ciblant le palais royal tout proche. Deux cafés tranquilles, le Nemrod et le Waterloo, ont ouvert leurs portes à l'extrémité sud de la rue. Ils servaient une clientèle légitime en provenance du Palais de Justice situé à l'arrière de la rue, ce qui les distinguait des débits de boissons bruyants de l'autre côté de la rue.

Cette divergence entre le marché de masse et le commerce de luxe de chaque côté de la rue allait continuer à se creuser à mesure que les voitures occupaient de plus en plus la vaste étendue de la route, en plus grand nombre. Au milieu des années 1950, à l'approche de l'Expo 1958, tout ce qui occupait plus d'une parcelle de l'espace public et qui ne servait pas à faciliter la circulation rapide était considéré comme un obstacle.

Les grands peupliers qui bordaient l'avenue depuis les années 1820 sont abattus et le tunnel de la Porte Louise est ouvert au sud. En 1957, la fontaine de la Brouckère, qui n'est plus qu'un parking informel, est démontée pour désengorger la porte de Namur et en prévision du percement d'un nouveau tunnel à son extrémité nord.

Un groupe d'étudiants portant une couronne mortuaire exhortant à "prier pour nos monuments" s'est rassemblé pour protester. Sur leurs manteaux, on peut lire des slogans peints : "Trop de fonctionnaires, trop de travaux, trop d'impôts". Après avoir salué la statue de Léopold II, située à proximité, ils ont escaladé les panneaux entourant

le chantier de démolition pour y déposer leur hommage, et un étudiant a appelé Bruxelles à attendre avec impatience le jour où tous les tunnels seraient comblés.

Des tunnels pour les automobilistes et les commerçants

En 1967, le tunnel de la Porte de Namur a été inauguré, balayant la zone de loisirs qui se trouvait dans l'empreinte triangulaire d'un bastion disparu (l'actuel Square du Bastion en conserve la forme). La même année, le prestigieux hôtel Hilton et la boutique bruxelloise d'Yves Saint Laurent sont inaugurés sur le boulevard de Waterloo. De l'autre côté de la voie rapide, l'avenue de la Toison d'Or a frappé un grand coup dans les années 1960. Bordée sur toute sa longueur par des enseignes plus terre-à-terre, elle tente désormais de tirer parti des obstacles qui la privent du cachet de sa rivale.

Deux passages ont été creusés à angle droit dans les vestiges de l'ancien terrassement. La Galerie de la Toison d'Or a effacé ce qui restait de deux magnifiques maisons de 1864 transformées depuis longtemps en cinéma (aujourd'hui le multiplexe UGC Toison d'Or de 14 salles). La Galerie Porte Louise, quant à elle, a été creusée sous l'ancien jardin de M. Swan, reliant la rue à l'avenue Louise. En 1970, un article de voyage du journal allemand Die Zeit, "Deux jours à Bruxelles", assurait à ses lecteurs qu'ils devaient s'y rendre pour retrouver la jeunesse branchée de Bruxelles, dans les boutiques regroupées autour du Drugstore Louise : "Bruxelles n'a pas de Champs-Élysées. C'est pourquoi Bruxelles a ses galeries élégantes... où brille le chic bruxellois".

Cet éclat s'est estompé depuis. Une grande partie de la galerie menant à l'avenue Louise est vide, Bruxelles n'a toujours pas de Champs-Élysées et la Toison d'Or, aujourd'hui en proie à la crise du coût de la vie, est toujours à la traîne de sa rivale. Les anciens cafés Nemrod et Waterloo, en face de la galerie, sont aujourd'hui Dior et Louis Vuitton, tous deux à l'abri de la crise, du moins pour l'instant. Dans l'état actuel des choses, les visiteurs qui dépensent beaucoup d'argent dans les boutiques à forte marge et à faible fréquentation du boulevard de Waterloo bénéficient d'un accès non aménagé au bord du trottoir, une situation que les commerçants souhaiteraient maintenir.

Parmi les commerces les plus fermement opposés à la perte du parking, on trouve plusieurs magasins de luxe (mais pas The Hotel, le successeur du Hilton). Cependant, il est pratiquement certain que la place de la voiture sera supprimée. Déjà en mars 2023, la station-service, une pièce d'époque datant des années 1960, a fermé ses portes après l'expiration de son permis d'exploitation, jugé incompatible avec les changements à venir.

Les automobilistes bruxellois, toujours pleins de ressources, ont depuis utilisé sa carcasse encore debout comme parking supplémentaire, et les propositions pour une station de recharge pour véhicules électriques n'ont pas abouti. Le stationnement sur le

côté de l'Hôtel sera également repensé. L'objectif est d'attirer les piétons de l'esplanade nouvellement pavée vers l'idyllique parc d'Egmont qui se trouve derrière l'Hôtel, en connectant le boulevard à son propre quartier historique de la rue aux Laines et du Sablon.

La plupart des clients qui se trouvent en face des magasins à faible marge et à forte fréquentation qui bordent la Toison d'Or arrivent par des parkings souterrains ou des stations de métro, puis négocient une zone piétonne fissurée et rapiécée datant d'une autre époque. Les nouveaux pavés à damier et les pistes cyclables couleur caramel emporteront avec eux une autre pièce d'époque : l'Homme de l'Atlantide, une sculpture en bronze de quatre mètres de haut datant de 2003 et représentant un aquanaute à lunettes, passe inaperçue (et ceux qui la remarquent regrettent de l'avoir fait).

Avec sa fontaine et son sac à dos, l'œuvre d'art/rond-point sera enlevée, comme celle de Brouckère avant elle, pour une destination inconnue. Le permis oblige la région à envisager une nouvelle œuvre d'art public pour la zone piétonne, mais rien de concret (ou de bronze) n'est confirmé pour l'instant.

Retour à la planche à dessin

Pour attirer les commerçants du secteur du luxe, il faut améliorer l'expérience globale, selon les concepteurs du nouveau projet. S'il est peu probable que les grandes marques dignes d'un aéroport débarquent du côté d'Ixelles, la rue doit conserver et attirer des enseignes de milieu de gamme, comme le magasin de vêtements Arket, qui a récemment déménagé de l'avenue Louise pour être remplacé par C&A, une alternative bon marché.

Maquette de l'amélioration de la rue

Et c'est sans compter le coût du maintien des magasins dans des emplacements de premier plan comme l'avenue de la Toison d'Or ou l'impact sur le commerce de travaux qui pourraient durer jusqu'à la fin de l'année 2025, voire au-delà. Au moment de la mise sous presse de cet article, Krefel a annoncé qu'il quittait son magasin situé dans ce défilé excentrique de 1881 après seulement deux ans, en raison des loyers excessifs et des perturbations à venir. Décoré à l'intérieur et à l'extérieur d'œuvres d'art personnalisées, ce point de vente de la banale chaîne nationale avait spécifiquement ciblé une clientèle largement dépourvue de voiture mais solvable et "urbaine", issue de la banlieue prospère, avec un café en magasin et des livraisons par vélo-cargo.

Mais plus au sud, dans l'arrière-pays préservé de la région, ce sont les grappes de boutiques d'Uccle et les destinations comme le complexe Royal Belge de Watermael-

Boitsfort, rénové dans les années 60, qui attirent les jeunes consommateurs à la recherche de commodité et de spectacle. Si l'Apple Store est un point positif pour la Toison d'Or, le bâtiment Jaspers-Eyers de 2015, primé pour ses courbes, qui l'abrite est à peine appréciable de la rue parmi le fouillis.

Le nouveau plan espère remédier à ces problèmes. Tout d'abord, en exploitant la vertu de la conception originale du site datant des années 1820 - sa largeur extraordinaire - en balayant l'horreur du parking, en réunissant les deux côtés de la rue et en révélant un panorama qui servira de spectacle et de destination en soi. Ensuite, en corrigeant certains de ses vices, comme les goulets d'étranglement qui la coupent de son quartier côté faubourg, en créant une promenade unifiée de la Chaussée d'Ixelles à la place Stéphanie au bout du Goulet, autour des anciens remblais. Et peut-être à travers eux, si les galeries peuvent être réanimées. Quant aux tunnels, ils ne seront peut-être jamais comblés, mais si le projet tient ses promesses de prospérité pour la région, on pourra peut-être un jour les refermer.