

# **REMARQUES PRÉLIMINAIRES CONCERNANT LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PIÉTONNIER**

Eric Corijn, Pierre Vanderstraeten & Julie Neuwels

## ► Position paper

---

### FR

*Cette note rassemble des enseignements tirés d'un séminaire de travail réunissant des membres du BSI-BCO autour du projet d'aménagement du piétonnier, présenté par le bureau d'urbanisme SumProject. Il en est ressorti une série de remarques qui constituent tout autant de questionnements de recherche à développer. Cadrage préliminaire, cette note avance néanmoins des réflexions pragmatiques visant à améliorer la mise en œuvre du projet. Le premier axe de réflexion concerne la surdétermination des usages, par essence porteuse d'un risque d'exclusion ou de surappropriation de l'espace public. Le deuxième axe concerne ses possibilités d'appropriations futures qui apparaissent, en l'état, cadenassées par la recherche d'un compromis entre habitabilité et dynamique économique du centre-ville. Se pose ensuite la question de la pertinence des rapports qu'entretiennent les futurs aménagements avec le patrimoine existant, tant en ce qui concerne leurs gabarits que leurs fonctions. Enfin, la note se termine en questionnant la dissociation entre la gestion de l'aménagement de l'espace public et celle de la mobilité, laissant à nouveau apparaître un compromis entre habitabilité et dynamique économique brouillant la cohérence du projet.*

### NL

*Deze nota verzamelt de lessen uit een werkseminarie van leden van het BSI-BCO over het heraanlegplan voor de voetgangerszone, ontworpen door de bureau SumProject. Een aantal vragen kwam bovenrijzen die evenzovele onderzoeksvragen zijn. Hoewel het gaat om een eerste kader, bevat deze nota toch een aantal pragmatische bedenkingen die het project nog kunnen verbeteren. De eerste reeks bedenkingen gaan over de sterke bepaling van het gebruik van de ruimte, wat kan leiden tot uitsluiting of dominantie in de publieke ruimte. Een tweede as gaat over de mogelijke evoluties in de toekomst die vandaag geprangd zitten in het compromis tussen leefbaarheid en economische dynamiek van het stadscentrum. Verder is er de vraag naar de verhouding tussen de huidige heraanleg en het patrimonium, zowel op het vlak van het bouwvolume en -type als functies. Tenslotte zijn er een aantal vragen over de scheiding tussen het beheer van de openbare ruimte en de mobiliteit, opnieuw gesteund op het compromis tussen leefbaarheid en economische dynamiek in een mistige samenhang van het gehele project.*

### EN

*This paper collects lessons learnt from a work shop held by members of the BSI-BCO that focused on the urban design plan proposed by the spatial planning office SumProject. Several remarks have revealed a number of research questions to be developed. While the note provides a first frame, it also proposes a number of pragmatic reflections to improve the envisioned project and its realisation. The first series of remarks focuses on the over-determination of the use of public space that may risk either exclusion or domination of certain groups of the envisioned public space. A second axis highlights the possible future appropriation of public space, a compromise that is currently balancing between the liveability of the city centre and its economic dynamics. Furthermore, the relation between the existing patrimony and the future developments has been questioned, both in terms of building volumes and functions. Finally, the paper concludes by enquiring the dissociation between the management of public space and the management of mobility, again relying on the balance between liveability and economic dynamics that blurs the coherence of the project.*

## Introduction

Des urbanistes, architectes, sociologues et géographes du BSI-BCO se sont réunis, dans le cadre d'un séminaire de travail interuniversitaire et interdisciplinaire, autour d'une présentation du projet d'aménagement du piétonnier animée par le bureau d'urbanisme SumProject<sup>1</sup>. Il en est ressorti diverses réflexions, qui ouvrent de nombreuses pistes de questionnement à explorer. Celles-ci concernent plus spécifiquement la dimension fonctionnelle de certaines parties du projet, sa correspondance avec la dimension métropolitaine des lieux, et les connexions entre l'aménagement de l'espace public, le cadre bâti et le plan de circulation.

### 1. Le projet d'aménagement de l'espace public du piétonnier

L'élaboration du réaménagement d'une partie des boulevards centraux bruxellois en une zone piétonne, également appelé ici le *plan* et porté par Beliris (fédéral), a été attribuée aux bureaux d'études SumProject et B-Group Greish. Comme tout projet d'urbanisme, il est la résultante d'un groupe plus élargi d'acteurs - composé notamment des commanditaires, mais aussi de personnes et institutions qui devront assurer l'entretien du futur espace public -, et d'une série de contraintes - liées par exemple aux normes en vigueur ou à la présence de nombreuses techniques en sous-sol.

Tel que conçu dans les demandes de permis d'urbanisme, le projet intègre le périmètre constitué du boulevard Anspach, des places De Brouckère, de la Bourse et Fontainas, des rues Devaux, Van Praet, Maus et de la Bourse, des tronçons attenants au boulevard Adolphe Max et des rues Saint-Michel, Grétry, du Marché aux Poulets et des Pierres (Figure 1). Il s'agit d'aménager ces voiries pour y créer une zone piétonne qui agrandira celle développée autour de la Grand-Place.

Conscients que son impact dépassera ce périmètre et qu'il induira de nouvelles interactions spatiales et sociales, les concepteurs présentent le projet comme une « *occasion d'améliorer la qualité générale* » du périmètre et « *de renforcer sa signification dans la ville* »<sup>2</sup>, dans la lignée du programme de politique générale de la Ville de Bruxelles (2012-2018) et des revendications d'organisations urbaines telles que PicNic The Streets.

En particulier, les aménagements projetés reposent sur la stratégie d'effacer la *barrière urbaine* nord-sud formée par l'axe de circulation du boulevard Anspach,

assurer une diversité d'usages et inscrire la zone piétonne dans le prolongement des quartiers existants [De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio]. Pour ce faire, le projet structure l'axe Fontainas/De Brouckère en six grandes zones, chacune caractérisée par une fonction spécifique (Figure 2).

- « L'Agora » située Place de Brouckère sera le lieu des grands évènements ;
- L'espace devant le centre administratif de la Ville accueillera « Le Foyer », un endroit dédié à la détente et au repos ;
- L'esplanade devant la Bourse deviendra une « Scène urbaine », le lieu où l'on se montre et se réunit ;
- Un « Jardin urbain » sera implanté à côté de la Place Fontainas, formant un square en lien avec le parc du projet de reconfiguration de l'ilot attenant mené par B612 Associates ;
- Enfin, les sections situées entre la Bourse et le Foyer, et entre la Bourse et Fontainas - qualifiées ici de sections courantes - accueilleront respectivement la « Succession de placettes » et la « Promenade verte ».

**‘Chaque zone accueille des aménagements spécifiques, définis suivant des fonctions qui leur sont attribuées’**

La promenade et la succession de placettes sont en elles-mêmes longitudinalement divisées en trois sous-fonctions, organisées en cinq bandes : deux bandes de flânerie bordant les façades, une bande de passage au centre et deux bandes intermédiaires de séjour (Figure 3).

L'homogénéité de l'ensemble sera assurée par les équipements (luminaires, poubelles, bancs, etc.) et par un revêtement du sol en pierre bleue dont les traitements seront néanmoins légèrement différenciés pour mettre en évidence la structuration de l'espace public.

Chaque zone accueille des aménagements spécifiques, définis suivant les fonctions qui leur sont attribuées. Ainsi, les places De Brouckère et de la Bourse seront dégagées, la première accueillera des fontaines d'eau bordées d'un bouquet d'arbres, tandis que la seconde sera agrémentée de kiosques et prolongée par un miroir d'eau dans la rue Auguste Orts. Les vitrines donnant vue sur le site archéologique Bruxella 1238 seront remplacées par des lanterneaux de plain-pied et son accès déplacé. Le Foyer sera agrémenté d'un « plafond lumineux » composé de câbles de leds. Le jardin urbain sera essentiellement verdurisé et arboré. Enfin, les zones de séjour seront agrémentées de terrasses, bancs, parterres de gazon et plantations.

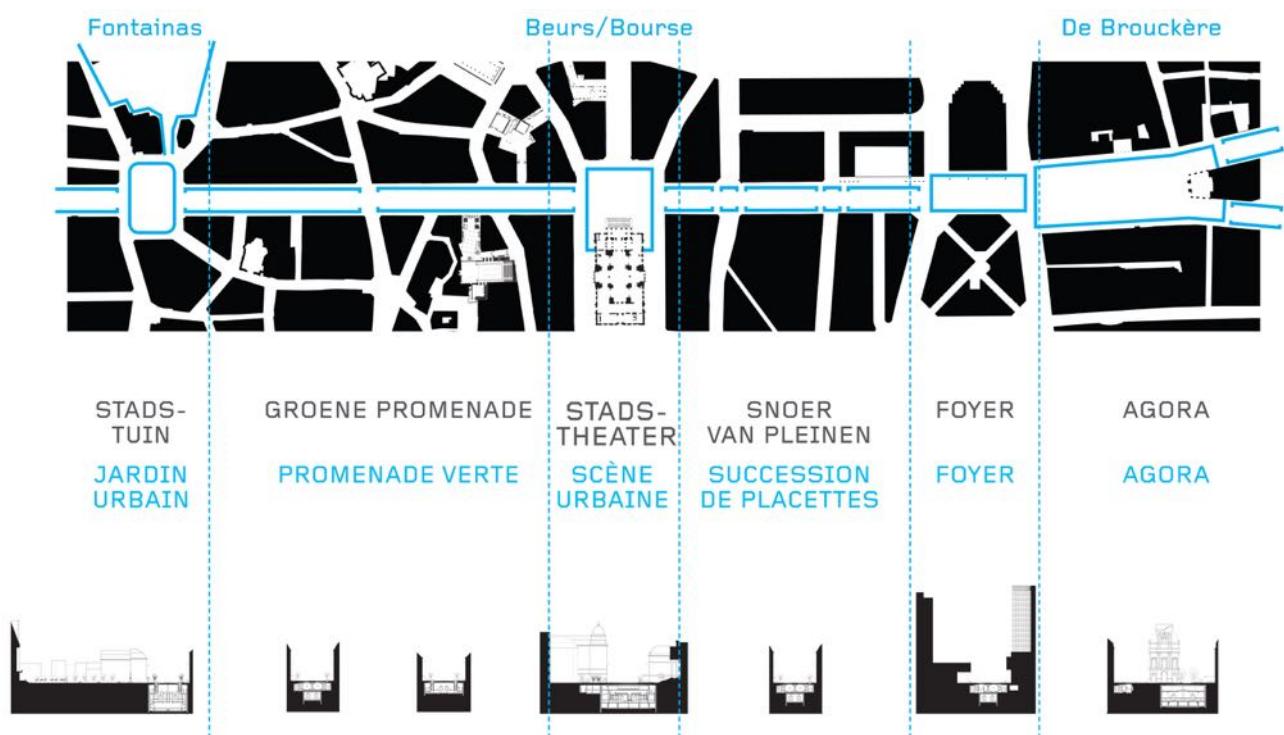
<sup>1</sup> BSI-BCO, Séminaire de travail : Le projet de réaménagement des boulevards centraux de Bruxelles, 6 juillet 2016.

<sup>2</sup> Demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement des boulevards du centre : Document de synthèse et note explicative, p.2 (version introduite en 2015).



**Figure 1. Plan du projet de réaménagement d'une partie des boulevards centraux bruxellois en une zone piétonne**

Source : SumProject, « Réaménagement des boulevards du centre. La transformation d'un axe », Présentation du projet de réaménagement des boulevards centraux de Bruxelles, Séminaire de travail du BSI-BCO, 6 juillet 2016, p.95. © SumProject



**Figure 2. Plan et coupes représentant la structuration de l'axe Fontainas/de Brouckère en six grandes zones**

Source : SumProject, *Ibid*, p.53. © SumProject

Le nombre d'accès métro et prémétro sera réduit, tandis que certains seront élargis. Les garde-corps des accès seront remplacés pour plus de transparence, mais seuls les escaliers d'accès élargis seront remplacés. Le projet prévoit également la création d'ascenseurs et rampes mécaniques vers les stations et deux nouveaux parkings vélos souterrains attenants. Le nombre de toilettes publiques accessibles depuis les stations sera augmenté alors que le projet ne prévoit aucune toilette et aucun urinoir en surface, à l'exception éventuelle de la réhabilitation, actuellement à l'étude, de l'urinoir situé sous les marches de l'escalier de la Bourse.

Le plan de plantation a été adapté en fonction des contraintes techniques de l'ensemble des nombreux ouvrages souterrains (prémétro, anciens collecteurs de la Senne, impétrants), des successions des saisons et des ensoleillements. Pensées en concertation avec le service des espaces verts de la Ville, les sections courantes du piétonnier seront bordées par des ormes (*resista*), qui seront complétés par des cépées d'espèces variées, et par des parterres d'herbe, fleurs et graminées. L'objectif est de créer une promenade verte, d'amener de la nature en ville et de tirer profit des évolutions des saisons pour dynamiser l'esthétique de l'espace public. L'ensemble sera

irrigué par un système de tamponnage alimenté par des eaux de pluie.

## 2. Une approche fonctionnelle

Témoignant d'une générosité certaine, le plan détermine de nombreux sous-espaces, auxquels il attribue une fonction précise (consommer, se promener, se montrer, se reposer et se réunir pour l'essentiel) et pour lesquels il définit des aménagements spécifiques (voies de circulation, bancs, bacs à plantes, fontaines, etc.).

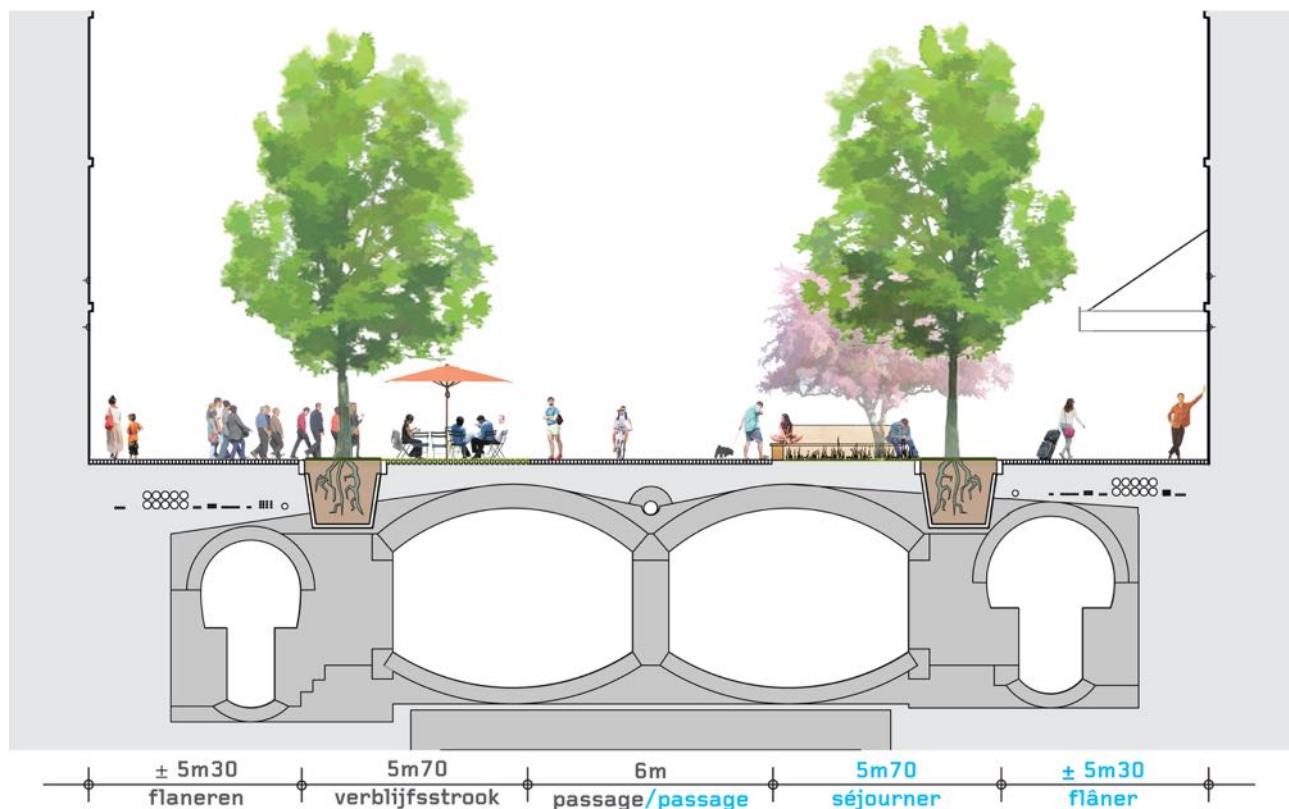
**‘Les usages sont en eux-mêmes pensés à travers un idéal de normalité’**

La piétonnisation des boulevards centraux de Bruxelles se distingue en ce sens de nombreux piétonniers ou espaces partagés qui relèvent généralement d'une libération de l'espace par une occupation du sol à minima. Son organisation en zones *quadrille* d'une certaine façon l'espace public et tente par là d'organiser les pratiques sociales qui s'y déploieront. En même temps, des usages anciennement possibles sur le boulevard sont

déplacés, reportés à l'extérieur. Par exemple, les aménagements des zones de séjour ne permettront plus la tenue de manifestations de grande envergure, qui sont et seront dès lors reportées ailleurs.

Le plan témoigne donc d'une forme de spécialisation de l'espace, en particulier sur les sections courantes du boulevard, tant par ce qu'il ne permet pas ou plus de faire, que par ce qu'il permet de faire. Autrement dit, en définissant précisément des zones et aménagements, le projet cadre les pratiques sociales dans et par l'espace public [Toussaint et Zimmermann, 1998 ; Lang, 2007 ; Carmona *et al.*, 2010]. Ce cadrage est en lui-même pensé à travers un idéal pacifié de *régularité*, de *normalité* (je consomme, me promène, me montre, me repose, etc.). Or, si l'espace public vise à structurer en partie les comportements, il ne peut prétendre totalement les réguler. En réalité, il existe des pluralités d'usages, des détournements d'usages et des conflits d'usages, qui sont constitutifs de l'imprévisibilité fondamentale des modes d'appropriation des espaces publics [Corijn et Vanderstraeten, dans ce Portfolio]. Deux risques apparaissent à cet égard :

- D'une part, nombre de recherches montrent que la surdétermination des fonctions de l'espace public priviliege certaines pratiques et, donc, populations. Il y a là un risque de surappropriation de certaines zones par certaines catégories sociales. Se pose donc la question de



**Figure 3. Coupe représentant la division longitudinale des sections courantes du boulevard en cinq bandes**

Source : SumProject, Ibid, p.57. © SumProject

- savoir si le projet pourra répondre à la diversité d'usages de l'espace public du centre-ville liée au nombre d'usagers (effets de foule, de rassemblement), mais aussi au genre, aux origines socio-économiques et socio-culturelles.
- D'autre part, en négligeant des pratiques généralement considérées indésirables, le projet ne permet pas de les anticiper. Par exemple, la gestion du sans-abrisme est étonnamment tue. Encore, implantés dans les stations de métro, les urinoirs seront invisibles et donc, il est fort à parier, peu connus et utilisés, alors que les faits d'urine sur la voie publique sont des incivilités courantes dans le centre-ville bruxellois.

Autrement dit, le projet de piétonnier est sujet au risque d'accaparement, par le groupe ou l'habitude du lieu, source d'irritations voire de rejets. Se pose la question de savoir si, par sa précision d'aménagement, le futur piétonnier n'exacerbe pas ce risque.

Il convient toutefois d'insister sur le fait que ce risque ne relève pas uniquement de l'aménagement spatial. Il relève, tout autant bien qu'autrement, de formes d'autorégulation entre usagers ainsi que de la gestion et de l'animation de l'espace public. Le projet doit donc être pensé au-delà du plan, notamment en intégrant le secteur culturel ainsi que les institutions et acteurs chargés d'assurer la bonne cohabitation d'usages et d'usagers dans l'espace public tels que le Service de prévention de la Ville de Bruxelles Bravvo asbl et le manager de la tranquillité publique.

### **3. Un imaginaire suburbain**

Dans la lignée de l'idéal de régularité, de normalité évoqué précédemment, on peut considérer que l'aménagement des sections courantes du boulevard repose sur un certain *imaginaire suburbain* : la ville y apparaît comme un espace calme, agrémenté de bancs, jardins et fontaines, qui invite à la promenade, au repos et, dans une moindre mesure, au jeu (Figure 4). Le projet témoigne d'un souci certain pour le bien-être en ville par le développement d'espaces publics rééquilibrant divers désagréments liés à la densité urbaine. On peut y voir un geste fort, aux antipodes de la violence de la route urbaine que constituaient les boulevards depuis plusieurs décennies.

Se pose néanmoins la question de la pertinence de cet imaginaire suburbain au regard de ce qu'est et pourrait être - en tant qu'habitant, travailleur, visiteur, etc. - la pratique d'un centre-ville métropolitain et cosmopolite au 21<sup>e</sup> siècle. De fait, on ne vit pas au centre-ville comme dans des zones suburbaines. Un centre-ville n'est pas confronté aux mêmes enjeux qu'un espace suburbain.

Une caractéristique majeure des centres-villes métropolitains comme Bruxelles est la délicate équation à ordonner entre sa dimension économique et sa dimension habitante.

Cet équilibre est considéré comme fondamental. D'une part, le centre-ville vit en grande partie grâce à sa dynamique économique, tertiaire et commerciale, que les Bruxellois, au faible pouvoir d'achat moyen, ne peuvent assurer à eux seuls. D'autre part, cette dimension économique ne doit pas s'établir au détriment de l'habitabilité du centre-ville sous peine de le voir péricliter [Lefebvre, 1974], en témoignent les plaies laissées par les politiques territoriales d'après-guerre menées à Bruxelles, dont la route urbaine formée par les boulevards centraux [De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio].

Actuellement, la gestion et l'aménagement des centres métropolitains par les pouvoirs publics, y compris à Bruxelles, sont en grande partie pensés autour d'objectifs économiques. C'est la tendance à la ville évènementielle qui s'accentue sous l'effet des logiques néolibérales [Debord, 1967]. Il s'agit d'attirer le consommateur, le touriste, les entreprises, bref, d'assurer la place de la ville dans le jeu montant de la concurrence entre le centre et les périphéries. En termes d'espace public, ce phénomène favorise le développement d'infrastructures et d'équipements qui ne sont pas ou peu adaptés aux habitants, car destinés en premier lieu aux touristes, consommateurs ou travailleurs.

Parallèlement, se développent des mouvements, plus dynamiques en ville qu'ailleurs, prônant le retour au local, à la participation active, à la coopération et au faire soi-même. Nombre d'habitants ne souhaitent pas être des *consommateurs*, mais des *acteurs* de la ville, de sa cohésion sociale, de ses logiques économiques, de son offre culturelle et de sa transition environnementale. En termes d'espace public, cette tendance favorise le développement de lieux dédiés à l'économie coopérative, généralement soutenable (cf. incroyables comestibles<sup>3</sup>, marchés de produits locaux/bio), des appels à projets citoyens (cf. Quartiers durables citoyens) ou encore d'espaces productifs (cf. potagers urbains).

**'Le projet soulève des questions quant aux possibilités laissées à l'appropriation de l'espace public'**

---

<sup>3</sup> Voir par exemple, ce projet à Schaerbeek : <http://www.schaerbeek.be/news/incroyables-comestibles-potagers-citoyens-gratuits>



**Figure 4. Images projetées représentant des perspectives vers la « Succession de placettes » situé sur l'axe Fontainas/Bourse, et vers le « Jardin Urbain » situé Place Fontainas**

Source : © SumProject

Le caractère suburbain du projet d'aménagement du piétonnier peut être compris comme un compromis entre les objectifs économiques et d'habitabilité qui viennent d'être décrits. D'un côté, le projet témoigne

d'une recherche de *neutralité*, d'une volonté de *ne pas faire quartier*, pour s'adresser tant aux habitants qu'aux visiteurs. De l'autre, les concepteurs justifient le caractère suburbain par la peur d'une accaparation

consomérisme de l'espace, à l'image de la suroccupation de l'espace par les Plaisirs d'Hiver, jugé préjudiciable à l'habiter<sup>4</sup>.

Ce faisant, le projet soulève des questions quant à ses possibilités d'appropriation et d'évolution. L'implantation et le choix du mobilier urbain sont fixés, alors qu'ils auraient pu faire l'objet d'appels à projets du type Parckdesign. L'art dans la ville n'est que peu discuté publiquement et n'est pas mis à profit pour favoriser un sentiment d'appartenance. Outre les enjeux de respect de la biodiversité, le rapport à la végétation est essentiellement contemplatif, négligeant les apports des « incroyables comestibles » et autres plantations productives (p.e. arbustes et arbres fruitiers) jugées trop complexes à entretenir par les institutions publiques. La gestion de ces espaces verts par la dynamique citoyenne et associative ne semble pas avoir été envisagée, bien qu'elle demeure possible.

Le choix des plantations, en particulier des pelouses et des plantations basses, produisant une sorte de boulevard-jardin, a fortement contraint le plan d'aménagement et les modes d'appropriation dont il est le support. Encore, la structuration en cinq bandes des sections courantes divise l'espace en décalage par rapport à la grandeur et aux rôles de ces espaces centraux [Jourdain et Loir, dans ce Portfolio].

Le projet contraste ainsi avec l'espace public de la phase test. Bien plus ouvert que les tracés du projet à venir, dont la voie la plus large est de 6m<sup>5</sup>, le piétonnier temporaire correspond mieux aux gabarits et à la centralité métropolitaine du lieu. L'espace de la phase test est également aménagé légèrement et moins déterminé, gardant l'empreinte du *non-lieu urbain* hérité du tout à la voiture. Ce faisant, il présente le grand avantage d'être très disponible pour l'appropriation diversifiée. Il s'agit certainement là d'éléments qui expliquent la mixité sociale et la diversité des usages spontanés qui s'y déploient depuis l'été 2015.

#### **4. Le rapport au cadre bâti**

Conséquence classique de la division des tâches, les concepteurs du projet d'aménagement d'espace public n'ont pas été chargés de penser les occupations des espaces bâtis riverains, donnée qui influencera pourtant fortement les usages de l'espace public. Seule la possibilité laissée d'organiser des terrasses sur des sections des bandes de séjour présente un lien avec les rez-de-chaussée commerciaux.

Distinctes, les réflexions portant sur le devenir des espaces bâtis bordant le piétonnier semblent également se concentrer sur les commerces. Elles ont

<sup>4</sup> BSI-BCO, Séminaire de travail : Le projet de réaménagement des boulevards centraux de Bruxelles, 6 juillet 2016.

<sup>5</sup> Tel que présenté dans la demande de permis d'urbanisme introduite en 2015.

été confiées au bureau d'études GeoConsulting pour l'élaboration d'un schéma de développement commercial pour le centre-ville, et aux bureaux Citytools et Devimo qui mènent une étude visant à accompagner la Régie foncière dans sa gestion des biens commerciaux situés sur le piétonnier.

#### **'Divers leviers pourraient être activés pour maîtriser le développement de la zone à partir du cadre bâti'**

Le manque de connexion au niveau des pouvoirs publics entre ces études et le plan d'aménagement de l'espace public implique que ce dernier apparaît *flottant, hors sol*. Effectivement, l'espace public n'est pas autonome. Les activités qui se développeront dans le bâti alentour influenceront les investissements qui en sont faits, en fonction notamment de l'équilibre qui se formera entre les personnes *de passage* - moins attachées à l'espace, mais nécessaires pour en assurer la dynamique - et les personnes *régulières* - plus promptes à s'approprier l'espace, à faire lieu, autrement dit, entre celles qui y sont et celles qui en sont.

Les activités du cadre bâti ne doivent pas être uniquement pensées en termes de développement économique, pour intégrer le souci pour l'habitabilité et la signification de l'espace public. La gestion des espaces culturels et de loisirs en termes de typologies, de publics cibles ou encore d'offres s'avère tout aussi fondamentale. Dans cette perspective, il faudra pouvoir être attentif à mettre à disposition des événements accessibles gratuitement. Le devenir des logements est également essentiel, soulevant une série de problématiques particulièrement complexes dans le cadre d'un centre métropolitain. Il s'agit d'assurer l'attractivité résidentielle pour éviter une désertification, à l'image de la rue Neuve surinvestie par le commerce, ou des quartiers du Châtelain et des Halles surinvestis par des activités festives. Au-delà de l'attractivité résidentielle, il s'agit aussi de maîtriser les typologies de logements qui se développeront autour de la zone piétonne. A cet égard se pose la question des équilibres à trouver, d'une part, entre la nécessité de revitaliser le centre-ville et le risque de gentrification et, d'autre part, entre la montée des logements provisoires (Airbnb, hôtels, etc.) et le besoin en habitants permanents.

Il importe donc que les pouvoirs publics orientent et maîtrisent le développement du cadre bâti situé aux alentours de la zone piétonne. Et cet encadrement doit être pensé transversalement, intégrant l'aménagement et la gestion de l'espace public. Pour ce faire, divers leviers pourraient être activés.

Tout d'abord, il s'agirait de ne pas tomber dans la tentation de la privatisation en maintenant la propriété des bâtiments appartenant aux institutions publiques.

L'interdiction de regroupement des parcelles cadastrales des espaces en rez-de-chaussée permettrait, quant à elle, d'empêcher la suroccupation de l'espace par de grandes enseignes, au profit d'un équilibre avec de plus petites structures plus promptes à forger une singularité au lieu. Pour lutter contre la désertification résidentielle, il s'agirait d'imposer le maintien d'un accès direct à rue aux étages des bâtiments (lutter contre l'effet rue Neuve), d'activer les leviers de lutte contre les logements inoccupés, d'appliquer, voire de durcir, les leviers de lutte contre les abus du système *Airbnb* (autrement dit, lorsque le système n'est pas utilisé de manière occasionnelle), ou encore d'autoriser l'installation de châssis double vitrage à rue des logements classés ou sur liste de sauvegarde pour en assurer le confort acoustique.

Enfin, pour créer une cohérence esthétique de l'ensemble et donner la sensation d'un centre-ville plus agréable, un plan de façade fortement incitatif, voire contraignant, pour les commerces s'avèrerait pertinent et pourrait par exemple être mis en place par Atrium, à l'instar de son travail sur les commerces du Palais du Midi.

Dans une approche *par le projet*, il serait intéressant de développer des activités leviers dans des espaces stratégiques. Par exemple, l'implantation d'un marché couvert au rez-de-chaussée du Continental suggérée par SumProject, pourrait fortement dynamiser l'Agora de la Place De Brouckère. Dans le même ordre d'idée, se pose la question de la pertinence - mais aussi du message envoyé par les autorités publiques - du développement d'un musée de la bière au sein de la Bourse, à visée éminemment touristique, alors que son parvis a acquis une haute valeur symbolique de rassemblement et de diversité citoyenne attisée depuis, ou plus exactement permise par, la mise en piétonnier.

## 5. Le rapport à la mobilité

Les aménagements de l'espace public offrent une certaine résilience à la gestion de la circulation : un accès voiture demeure possible au centre du piétonnier et les potelets qui y ordonnent les zones partagées peuvent être facilement déplacés. Dans le même temps, le sens de circulation des rues alentour demeurera toujours modifiable.

La scission entre la gestion de la circulation et celle de l'aménagement de l'espace pose cependant problème en termes de cohérence globale. D'une part, les diverses réorganisations de la circulation semblent s'établir au jour le jour, sans vision uniforme ou principe directeur. D'autre part, trop proches du centre, les projets de parkings font perdre du sens à la piétonnisation des boulevards centraux

en obligeant le maintien de l'accessibilité automobile dans le centre-ville à long terme. C'est en ce sens que diverses critiques relativisent fortement la portée du « *changement de paradigme* » évoqué par les pouvoirs publics.

L'accessibilité automobile est considérée comme une condition nécessaire au dynamisme économique de Bruxelles. Sa gestion s'avère d'autant plus complexe que la Région et la Ville de Bruxelles ne disposent pas à elles seules des compétences suffisantes pour réguler de manière cohérente la congestion automobile de la capitale. Néanmoins et indépendamment de la mise en place du RER, dans une visée de changement de paradigme de la mobilité urbaine, certains estiment plus pertinent d'implanter les parkings annoncés dans des zones stratégiques de la seconde couronne, au niveau des grands axes de pénétration automobile et des réseaux de transports en commun et/ou pistes cyclables.

Ainsi, alors que la piétonnisation des boulevards du centre relève d'un positionnement éminemment politique rare et à encourager [Vanhellemont avec Vermeulen, dans ce Portfolio], sa mise en œuvre apparaît *in fine* comme le fruit d'un compromis alimenté par la crainte de voir la capitale délaissée par certains de ses visiteurs qui assurent une part non négligeable de sa dynamique. Cette dynamique étant essentiellement pensée en termes économiques, le risque est que le compromis dont question s'établisse au détriment du souci pour l'habitabilité du centre-ville. En dernière analyse, le plan de circulation semble plus reposer sur une volonté de mise en invisibilité de la voiture que sur une volonté de réduction de l'espace alloué à la voiture [Genard et Neuwels, 2016].

## Conclusion

Les futurs aménagements du piétonnier reposent sur une générosité certaine. Ils visent à offrir diverses possibilités d'usages par un aménagement fouillé et précis, lui-même pensé en fonction d'imaginaires très pacifiés. Ce faisant, le projet n'échappe pas à un certain déterminisme, de facto homogénéisant, en particulier sur les sections courantes du boulevard. Dans le même temps, les usages projetés intègrent peu la diversité et l'imprévisible, non sans accroître les risques d'exclusion ou de surappropriation des lieux. A ces égards, il importe de comprendre d'ores et déjà comment l'espace test du piétonnier est utilisé : que font les personnes qui s'y (re)trouvent, d'où viennent-elles, où vont-elles, combien de temps y restent-elles, qui sont-elles ? Ces éléments devront notamment prendre en considération les questions de genre et de culture qui impliquent une diversité de besoins et d'usages des espaces publics. La gestion de l'espace public doit également être abordée, l'aménagement spatial ne pouvant réguler à lui seul les conflits d'usage. A cet égard, il importe de se pencher sur le rôle des animateurs de rue et services

de prévention comme Bravvo, à partir d'une analyse des savoirs existants et d'expériences exemplaires.

De manière assez étonnante, le projet ne prend pas en compte les relations d'usage et visuelles entre le boulevard et ses places, et entre les accès et les mezzanines des stations de métro et de tramway. Il est suffisamment connu aujourd'hui que la qualité, le confort et la sécurité, en ce compris (et peut-être plus encore) le sentiment de sécurité, qu'il s'agit de concevoir pour la fréquentation de ces accès et mezzanines, espaces supports de la vie publique, dépendent étroitement d'une lumière naturelle la plus abondante qui soit, de visibilités réciproques et d'animations commerciales et culturelles.

Le projet d'aménagement laisse peu de place à certaines appropriations qui pourraient pourtant constituer un levier, parmi d'autres, pour donner sens au projet, pour faire lieu. Pour l'aborder efficacement, l'appropriation doit être pensée sur le long terme, intégrant ce que pourrait être un centre-ville durable, convivial, agréable, habité au 21<sup>e</sup> siècle. Il s'agirait d'apprécier la capacité du projet à

absorber les évolutions des cinquante prochaines années (densification, tendance à l'individualisation et à la communautarisation, évolution des modes d'habiter, etc.). Il s'agirait également d'élargir les réflexions en cours sur le devenir des espaces bâties bordant le piétonnier d'autant que les études à ce sujet demeurent essentiellement cantonnées à son développement commercial. Encore, il s'agirait de percevoir l'appropriation citoyenne comme un atout potentiel, par exemple en s'intéressant aux apports de la coproduction et co-gestion en termes de respect de l'espace public.

Enfin se pose la question de l'échelle d'observation et d'analyse à adopter. Le projet remodelle le tissu urbain et les pratiques qui s'y déploient au-delà de son périmètre, de l'échelle du centre à celle de la métropole. Les interactions entre quartiers vont être modifiées. D'autres relations entre centralités vont se former. En particulier, il semble important de porter une attention aux relations qui se nouent et vont se nouer entre le centre historique et la zone du canal, également en pleine mutation.

## Bibliographie indicative

- CARMONA, M., TIESDELL, S., HEATH, T. and OC, T., 2010 (2003). *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*. Oxford: Elsevier.
- DEBORD, G., 1992 (1967). *La Société du spectacle*. Paris: Gallimard.
- GENARD, J.L. and NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In: *SociologieS*. 2016. Available at: <http://sociologies.revues.org/5378>
- LANG, J., 2007. Functionalism. In: CARMONA, M. and TIESDELL, S. (ed.), *Urban Design Reader*. Amsterdam: Elsevier. pp. 213-225.
- LEFEBVRE, H., 2000 (1974). *La Production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- TOUSSAINT, J.Y. and ZIMMERMANN, M., 1998. Fragmentation d'un discours technique, l'ingénieur face aux usagers et réciproquement. In : TOUSSAINT, J.Y. and ZIMMERMANN, M. (ed.), *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*. Sprimont: Mardaga. pp. 141-150.