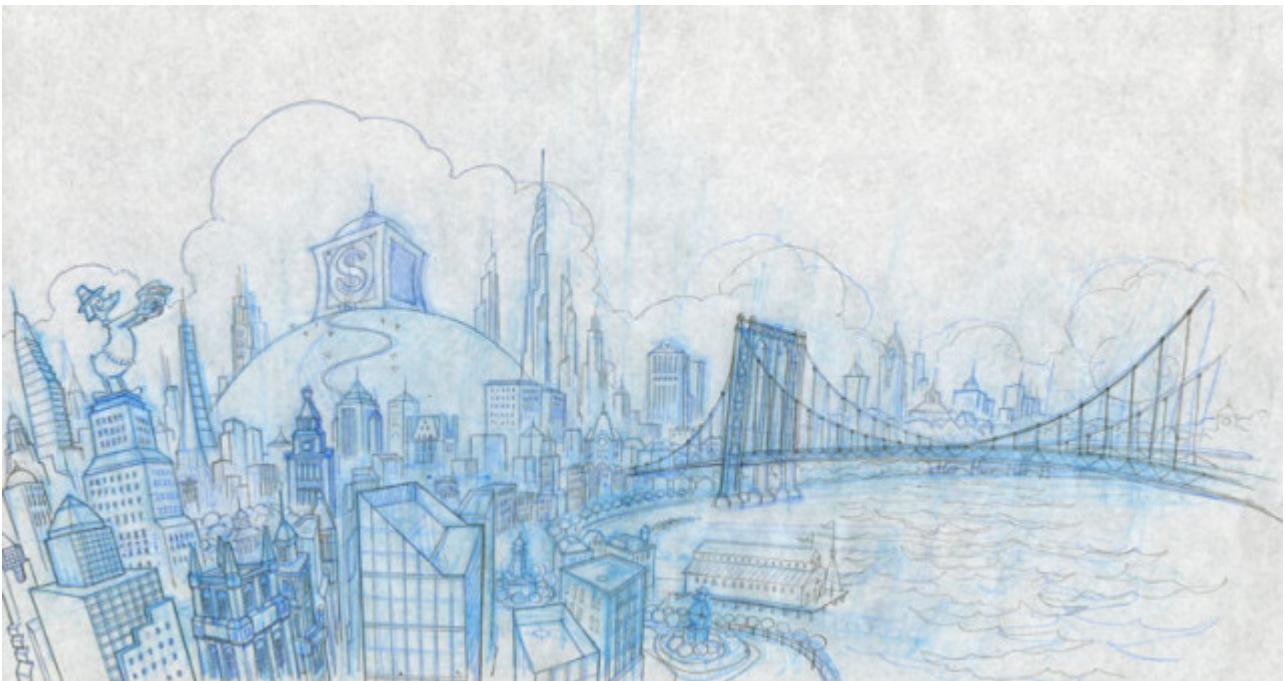


Des « ambitions » qui posent questions...

Une lecture critique du A0 plus grand piA0tonnier d'Europe A0, parue dans A0 Transports urbains, A0 revue trimestrielle franA0aise d'information et de documentation publiA0e par le Groupement pour l'A0tude des Transports Urbains Modernes.



Une analyse trA?s argumentA0e de la situation existante, de l'hA0ritage historique du lieu choisi, du projet et de la procA0dure suivie. En voici les conclusions :

Par diverses modalitA0s, le projet prA0sente tout A0 la fois une forme d'avancA0e et une forme de recul.

A0 L'avancA0e A0 : le projet exprime une sociA0tA0 qui A0volue vers la **A0 ville business A0**, qui met toutes les villes dotA0es d'une **ambition internationale dans une compA0tition effrA0nA0e**, dA0montrA0e par le slogan assumA0 de **A0 plus grand piA0tonnier d'Europe A0** (ce qui est d'ailleurs discutable). Toutefois, le projet n'a pas d'abord A0tA0 pensA0 au profit d'une ville habitante, creuset d'une grande diversitA0 et d'un A0 frottement urbain. Sous sa forme actuelle, il est plutA?t

Avec sectorisant avec et conforte une séparation entre l'hyper-centre et le reste du pentagone.

Le avec recul avec vient essentiellement de la politique de mobilité assumée qui, sous des dessous enjolivants, nous paraît en fait refléter la recherche d'un **hyper-centre bien accessible en voiture particulière pour les classes moyennes ou aisées habitant plutôt en banlieue**, les autres aspects étant de facto terriblement dépendants de cette logique déterminante : **un projet brutal dans la logique, sinon du avec tout avec l'automobile avec, du moins du avec d'abord et surtout avec l'automobile.**

Dans un sens avec la fois atténuateur et davantage intégrateur, le projet pourrait prendre la forme d'un espace partagé (zone de rencontre) étendu au moins avec l'hyper-centre voire avec la plus grande partie du pentagone (aujourd'hui déjà zone 30), qui n'exclurait pas l'automobile mais veillerait avec lui octroyer une place fort réduite dans l'espace public, en volume mais surtout en comportements.

Complémentairement, la plupart des rues seraient remises avec double sens (tout l'inverse de ce que la Ville privilégie), de manière avec ce qu'elles soient perméables.

Enfin, la Ville pourrait appuyer un nouveau projet urbain en lien avec le projet de piétonisation, afin de réduire les ruptures dues avec des projets majeurs de démolition-reconstruction qui ont eu lieu dans les années 1960 avec 1980, en cherchant avec restituer des alignements bâtis avec front avec et dans le gabarit initial avec de ces boulevards (moyennant éventuellement une archi-architecture résolument contemporaine !), veillant ainsi avec la fois avec rétablir une continuité formelle et attractive et avec renforcer la présence et la force des places qui jalonnent cette trace urbaine majeure dans le centre historique de Bruxelles.

[Le dossier complet](#)

Illustration : Carte postale de Donaldville, Blasco Pisapia.