

Piétonisation à grande échelle dans le centre de Bruxelles : un projet ambitieux... et des questions

PATRICK FRENAY
géographe et urbaniste,
vivant à Bruxelles, il
enseigne à l'ULB au sein
d'un MS en Urbanisme et
Aménagement
du Territoire

GAËTAN FRENAY
diplômé en sciences
géographiques, à finalité
Territoire, Sociétés,
Aménagement ; il a traité
de cette problématique
pour son travail de fin
d'études

Comme dans la plupart des grandes villes occidentales, le centre-ville de Bruxelles comprend une série de rues et de places piétonnières, concentrées plus particulièrement dans l'hyper-centre touristique et commercial, de la rue Neuve (principale artère commerçante de la ville) aux ruelles situées autour de la Grand-Place.

Au début de l'été 2015, cet espace piétonnier a été doublé, notamment une partie du boulevard Anspach, intégrant les places de la Bourse, De Brouckère et Fontainas ainsi que certaines rues adjacentes. Ce processus fait suite aux nouveaux accords de majorité communaux pour la période 2012-2018 entre socialistes et libéraux. Cette décision fut spécialement appuyée suite à l'entrée en fonc-

tion du nouveau Bourgmestre Yvan Mayeur en décembre 2013, désireux de soutenir un projet de « nouveau cœur » pour sa commune et plus spécialement pour le bas de la ville, allant jusqu'à parler d'un « nouveau projet de société » pour la ville. Constituant la principale artère du pentagone (nom donné à la forme géométrique particulière du centre historique), l'option de la requalification de cet important boulevard en zone piétonnière, couplée à l'introduction d'un nouveau plan de circulation, a suscité de très vives réactions surtout depuis sa mise en place provisoire.

Nous essayerons dans le présent article d'en décoder certains « contours », essentiellement dans les champs de l'urbanisme, de la mobilité et de l'espace public.

Situation existante et héritage historique

Le pentagone (cœur historique correspondant à la seconde enceinte de la ville) couvre une superficie de près de 500 ha. Il compte aujourd'hui environ 40 000 habitants (il en a compté jusqu'à 100 000 à la fin du XIXe siècle), appartenant essentiellement à des populations précarisées et d'origine allochtone, même si un processus de gentrification y a pris place depuis 20 ou 30 ans. Les densités y sont très moyennes, ne dépassant que très localement 100 habitants/hectare. Il compte aussi quelque 2,5 millions de m² de surfaces de bureau, correspondant à environ 100 000 emplois, suite à une mutation urbaine majeure qui est intervenue dès l'entre-Deux-Guerres.

Les densités offrent un grand contraste entre « le bas de la ville » (correspondant au lit majeur de la Senne, côté ouest) et le « haut de la ville » (côté est) concentrant massivement les surfaces de bureaux. L'hyper-centre (correspondant *grosso modo* à la première enceinte de la ville) est aussi la plus importante zone d'activités commerciales de la Région, concentrant quelque 2500 unités, dans des secteurs d'activité diversifiés et destinés au grand public.

Les « Boulevards du Centre » qui intègrent le boulevard Anspach ont un profil et un bâti typiques des boulevards « haussmanniens » de la seconde moitié du XIXe siècle. Ceux-ci ont été tracés de manière volontariste par le jeune pouvoir belge dans un tissu urbain vernaculaire hérité du Moyen-Âge. Ils avaient pour objectifs principaux d'enterrer

la Senne, devenue un véritable égout à ciel ouvert dans la traversée de la capitale, de créer un tracé urbain prestigieux entre les deux grandes gares terminales nord et sud de Bruxelles, de créer des conditions favorables à l'installation de la haute bourgeoisie belge naissante, dans le cadre d'une énorme opération de valorisation foncière et immobilière dans « le bas de la ville » alors qu'elle s'en éloignait de plus en plus dans « le haut de la ville », et enfin de donner une image 'moderne' de Bruxelles, capitale de la toute jeune Belgique.

Bien que diverses réflexions et propositions portant sur la rénovation complète de l'espace public de ces boulevards aient émergé depuis le milieu des années 1990, un manque de volonté politique aura longtemps fait obstacle à l'émergence d'un projet ambitieux de cette artère centrale, suture de plusieurs quartiers touristiques et commerçants (Grand-Place, quartiers Saint-Géry, Dansaert, Sainte-Catherine...).



■ Figure 1. Place de Brouckère : l'aspect fonctionnel et peu avenant actuel des boulevards est hérité des années 1970 suite au creusement des tunnels du métro.

Le projet

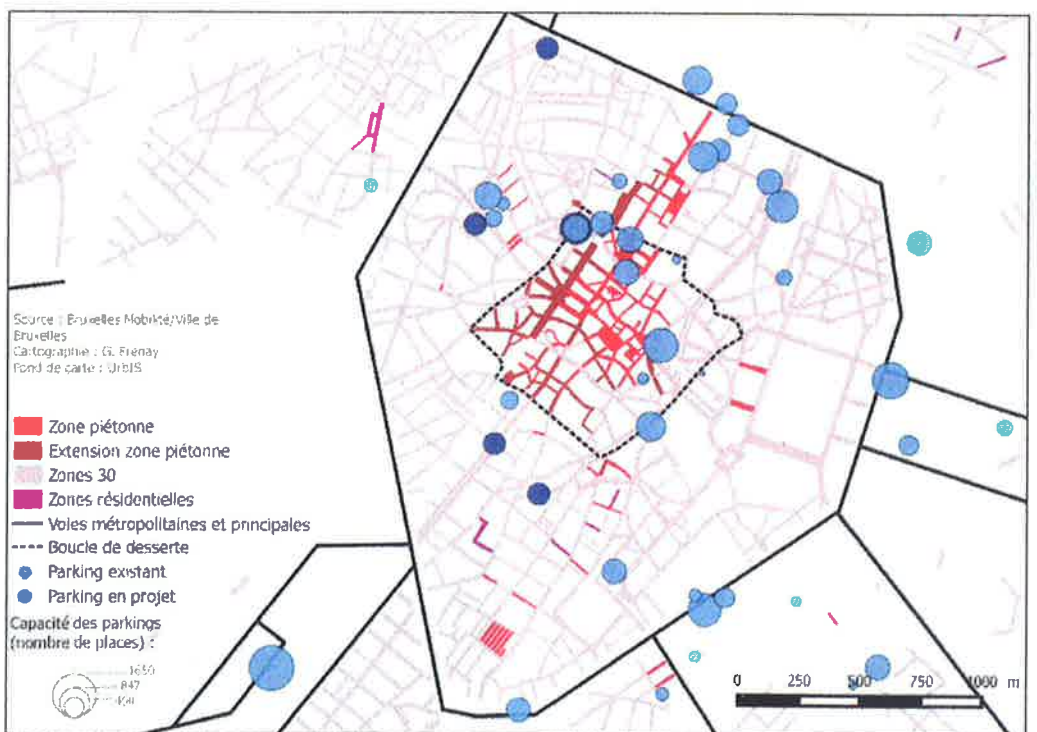
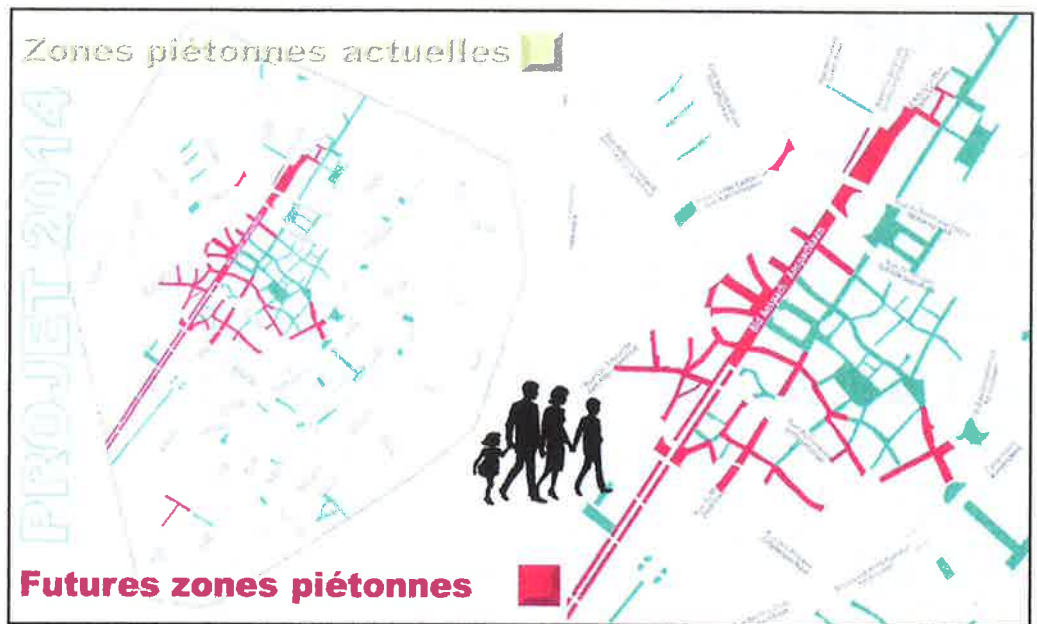
Dès janvier 2014 (soit quelques semaines à peine après l'entrée en fonction du nouveau Bourgmestre), la Ville de Bruxelles lance publiquement son projet de « nouveau cœur pour Bruxelles » et les grandes orientations sont ainsi annoncées : « le réaménagement de l'espace public du boulevard Anspach et de ses différentes places et son intégration à la zone piétonne existante, le renforcement de l'attractivité touristique et commerciale du centre-ville, des modifications en termes de mobilité et toute une série d'actions urbanistiques ciblées destinées à rendre aux boulevards leur lustre d'antan (remise en valeur du patrimoine, restauration des façades...) ».

Le profil en travers comportera deux larges allées latérales strictement piétonnières de

l'ordre de cinq mètres de largeur, destinées au « lèche-vitrine » et à l'accès aux immeubles riverains ; deux bandes verdurées de l'ordre de cinq mètres qui seront ponctuées d'aires de repos et de rencontre et par des arbres d'alignement qui redonneront un certain lustre paysager à ces boulevards ; au centre, un espace libre de l'ordre de six mètres autorisera la circulation mixte des piétons et cyclistes, le tout sous le droit d'une zone piétonnière accordant aux piétons une priorité absolue (et donc une liberté à la mesure de ce droit).

Les places qui jalonnent les boulevards auront droit à un programme particulier :

– la place De Brouckère (au nord) ne sera que partiellement piétonnière, autorisant d'un côté l'accès à un



■ **Figure 2 : L'extension du plateau piétonnier (en rouge) sur le boulevard Anspach et les rues attenantes.**
Source : <http://bruxelles-bruxelions.blogspot.be/2014/01/dela-bourse-de-brouckere-un-boulevard.html>

■ **Figure 3 : une ceinture de parcs de stationnement pour accéder au plateau piétonnier.**

parking public, de l'autre à un hôtel de luxe, l'espace central étant très dégagé pour autoriser diverses manifestations; elle conservera de vastes espaces piétonniers de chaque côté, en lien avec la vitalité de son animation;

- la place de la Bourse sera repensée en fonction du changement d'affectation de cet édifice qui n'a plus de bourse que le nom, le bâtiment devant être converti en musée de la bière. L'espace dégagé qui le devance devrait autoriser diverses manifestations publiques de type éphémère (des « événements »);
- la place Fontainas (à l'extrémité sud du projet) sera réaménagée sous forme d'un parc, prolongeant un parc aména-

gé voici quelques années côté ouest sur un espace resté longtemps en friche.

La valorisation des activités commerciales étant au centre des préoccupations, une agence régionale spécialisée (Atrium) a mené une étude dont il ressort que la piétonisation des boulevards aura un impact neutre à négatif sur la fréquentation des commerces. La fréquentation sera volatile, variant en fonction de la météo ou de l'agenda culturel. *« S'il y a un terme à retenir, c'est celui de turbulences »; « Ce n'est pas le cas dans la rue Neuve voisine qui se caractérise par une très grande stabilité de sa fréquentation »; « Ce piétonnier tend à se comporter comme un parc public, prisé pour un usage récréatif plutôt qu'un usage commercial ».*

Procédure suivie

En mars 2014, la Ville présente pour la première fois son nouveau plan de circulation censé accompagner l'extension de la zone piétonne. Les deux principaux éléments concernent l'introduction d'une nouvelle boucle de circulation (dénommée « boucle de desserte » par la Ville) à deux voies et à sens unique permettant d'effectuer, sur un peu plus de 3 kilomètres de rues généralement fort étroites, le tour complet de la future zone piétonnière, accompagnée par le projet de quatre nouveaux parcs de stationnement souterrains situés à proximité immédiate.

Les principaux objectifs affichés pour ce nouveau plan sont la suppression du trafic de transit des boulevards centraux et du Pentagone, le détournement du trafic vers la petite ceinture (anneau routier de grands boulevards délimitant le centre-ville) et le doublement de la surface piétonne dans le centre-ville.

À travers son projet, la Ville semble très clairement privilégier le trafic de destination en l'orientant vers les nombreuses places de parcs publics existants (plus de 15 000 rien que dans le Pentagone) tout en en créant de nouvelles « en suffisance » (près de 2000 supplémentaires) afin d'y attirer un public ciblé de consommateurs venant des quartiers aisés de la capitale et de sa périphérie.

Ce plan de mobilité a été l'objet de certaines modifications et la version « définitive » n'a été présentée qu'en avril 2015, peu avant le lancement d'une phase d'essai (rues fermées à la circulation automobile, nouveaux sens de circulation, nouveaux itinéraires et terminus pour les autobus, etc.) pour une période de 8 mois à partir du 29 juin 2015.

Entretemps, la Ville de Bruxelles organisa un processus présenté comme une « participation dans le cadre du projet de réaménagement des places et boulevards du centre de la Ville de Bruxelles ». Ce processus, sous forme de deux réunions « ouvertes au public », a consisté à présenter l'état d'avancement du « schéma directeur » visant à transformer complètement les boulevards du Centre. Elles ont permis aux bureaux d'études en charge de la conception

du projet d'exposer les principales lignes du réaménagement des boulevards du Centre.

Force est de constater que les informations relatives au nouveau plan de mobilité et aux impacts potentiels n'ont pas été abordées, la Ville voulant que celui-ci et l'extension du plateau piétonnier soient abordés de la manière la plus distincte possible.

Dans le même temps, des « ateliers de travail » ont été lancés afin de permettre à certains citoyens « choisis au hasard » (en fait, des gens dûment sélectionnés) d'émettre des propositions limitées à certains détails liés au réaménagement et à l'esthétique de l'espace public. Le rôle du citoyen dans le projet a été clairement affiché: *« Le citoyen n'est pas considéré comme un obstacle au projet, mais comme un point d'appui pour celui-ci: il permet de « contextualiser » les diagnostics de l'expert ».*

L'implication citoyenne dans ce processus s'est finalement réduite à déterminer notamment le type de mobilier urbain choisi pour l'aménagement du futur espace public puisque, dès l'entame de cette « participation », les délégués des bureaux d'études ont indiqué que *« ces réunions ne sont plus destinées à traiter des grandes lignes du projet ».*

L'option, également essentielle, de la mise en zone piétonnière a aussi été décrétée comme un choix politique arrêté, le plan de mobilité qui l'accompagne n'ayant ainsi pu être discuté (il n'y a pas d'obligation contraignante en la matière, contrairement au Permis d'Urbanisme pour le réaménagement).

Parallèlement au déroulement de la phase test du plan de mobilité, l'extension de la zone piétonne est effective depuis fin juin 2015. L'aménagement provisoire a clairement encouragé la fonction de séjour grâce notamment à du mobilier en bois ou des tables de ping-pong installés sur l'asphalte de l'ancienne chaussée carrossable, qui a elle-même été colorée pour l'animer quelque peu afin d'inviter les habitants et touristes à flâner dans l'espace nouvellement gagné sur le transport routier.

À travers son projet, la ville semble privilégier le trafic de destination au profit des activités commerciales, en tentant d'attirer un public ciblé résidant dans les quartiers aisés de la capitale et sa périphérie.

Le 14 octobre 2015 s'est tenu la commission de concertation (organe officiel qui clôture l'enquête publique) devant statuer sur l'octroi du permis d'urbanisme. Au cours de l'enquête publique qui a précédé (exercice démocratique permettant à tout un chacun de s'exprimer sur le projet), le Service de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles aura reçu de très nombreuses réactions (plus de 300, dont 6 pétitions), dont de très nombreuses réclamations et contestations concernant particulièrement le plan de mobilité associé, que la Ville a décidé... de ne pas discuter. La commission de concertation a rendu un avis positif unanime sur le projet, sous certaines conditions, qui ne remettent fondamentalement pas en cause le projet.

Restait la phase d'attribution du Permis d'Urbanisme qui a été entérinée par la Région début janvier 2016, dont l'issue ne faisait pas beaucoup de doute compte tenu de ce qui précède et des soutiens politiques avérés au projet.

Une lecture critique

Sur le plan urbanistique, une question d'échelle. Ce projet ne porte que sur une partie des boulevards du Centre, taisant complètement leur complétude. Certes, il ne paraît pas anormal qu'un aménagement lourd ne porte – au moins dans un premier temps – que sur une partie, mais à tout le moins l'approche d'aménagement aurait-elle dû être cohérente et porter sur une globalité plus formelle. En la matière, il paraît à tout le moins nécessaire de considérer les boulevards du Centre comme un ensemble, ayant comme limites la petite ceinture nord et sud; mieux, il porterait sur une trace urbaine allant de la gare du Nord à la gare du Midi, soit plus ou moins 500 mètres de part et d'autre de la petite ceinture. En « ignorant » cette réalité plus globale, les autorités ne sont-elles pas responsables d'une volonté de séparer la problématique de l'hyper-centre de celle de la ville en général ?

Le projet se concentre sur l'(le seul) espace public, sans interroger la cohérence du bâti qui participe pleinement à la logique de la trace urbaine des boulevards. Or, ce tissu a été mis à mal par des projets de démolition-reconstruction 'typiques' des années 60, singulièrement au sud de la place De Brouckère où 3 îlots ont été complètement démolis, le bâti rompant la cohérence des boulevards sous plusieurs dimensions :

- reculs d'alignement / ruptures complètes d'alignement;
- remplacement des anciens immeubles mitoyens de 8-10 m de largeur et de l'ordre de 4 hauts niveaux hors sol, 'au profit' d'immeubles hauts construits sur un socle occupant l'ensemble des îlots concernés;
- 'façades' (quand elles existent encore): 1 galerie couverte; une façade aveugle; un îlot non-bâti, la façade ayant été remplacée par un muret surmonté d'une simple grille;
- manque d'interfaces entre le bâti et l'espace public, les entrées étant très limitées et strictement contrôlées en

En tout cas, la phase test du plan provisoire de circulation devait permettre d'évaluer les impacts de l'extension du plateau piétonnier. Sans attendre ces résultats, la Ville a d'ores et déjà annoncé vouloir appliquer certaines corrections au plan de circulation.

Les travaux définitifs de réaménagement de l'espace public devaient en principe débiter dès mars 2016 selon l'agenda serré de la Ville. Ils se feront par tronçon; chaque portion de chantier durera six mois; l'ensemble devrait être inauguré en 2018 (peu avant les prochaines élections locales).

Ce projet devrait mobiliser un investissement de quelque 20 millions € dans le cadre de Beliris (financement complémentaire de l'État Fédéral à la Région de Bruxelles-Capitale pour exercer ses fonctions nationales et internationales), sans compter les budgets affectés par la Ville à la rénovation du bâti et par la Région à la rénovation des stations de métro.

lien avec un espace 'intérieurisé' (galerie commerciale, ...) et donc plus 'extériorisé', comme à l'origine.

Sur le plan social, un projet discriminant. Le projet s'achève côté sud par une place (Fontainas) qu'il est proposé de réaménager en parc; par la végétation haute tige qui y est projetée en plein milieu du boulevard, l'aménagement va isoler complètement deux parties de ces boulevards qui constituent pourtant une trace urbaine forte et cohérente. Ce faisant, le projet ne va-t-il pas séparer l'hyper-centre et la partie sud considérée de facto comme un autre monde? Il faut savoir que, côté sud, les quartiers sis de part et d'autre ainsi que le bâti qui longe directement ces boulevards sont principalement occupés par des populations d'origine allochtone et de commerces assez typés au service de celles-ci: une rupture urbaine majeure se profile entre deux mondes: d'un côté le cœur de la ville et de l'autre un monde rejeté.

La circulation sera 'réorganisée' sous forme d'une 'boucle de dessert' à sens unique, de manière à faciliter l'accès (en voiture) à l'hyper-centre; nous craignons que cela contribue à 'sectoriser' la ville (au sens de Mangin David), séparant le 'IN' (commerce branché spécialement dans l'horeca, les produits spécialisés et l'habillement; habitants également branchés appartenant à une catégorie très éduquée participant d'un mouvement de fond de retour à la ville) et le 'OUT' Force nous est de penser que la 'ville habitante' ne constitue pas un objectif fort de développement, au profit d'un accès (automobile) facilité pour les habitants aisés de la périphérie appelés à consommer dans l'hyper-centre, qui devrait voir sa vocation 'grand business' confortée. Nous n'avons aucune opposition de principe au développement économique d'un hyper-centre, mais qu'il soit d'abord et avant tout un lieu habité, avec des commerces et services tant 'locaux' que destinés à un public venant de toute la métropole (de préférence en transports en commun ou modes actifs).

Tant sur le plan urbanistique que sur le plan social, le projet tel qu'il est mené isole la problématique de l'hypercentre de celle de l'agglomération dans son ensemble.

De plus, la Ville de Bruxelles est propriétaire d'au moins 30% des immeubles qui jalonnent cette partie des boulevards du Centre. Elle prétend maintenir le niveau des loyers à un niveau modéré pour les résidents, mais comment pourra-t-on jamais vérifier qu'elle ne cherche pas à valoriser son patrimoine et accueillir des populations désirées? Elle assume assez clairement son appui à un tri en faveur de commerces plus « qualitatifs ».

Le traitement de la place De Brouckère nous paraît assez discutable, n'étant que partiellement piétonne. Mais nous nous posons surtout des questions à propos du tronçon des boule-

vards sis juste au sud de cette place; ce vide (au sens urbanistique, cf. supra) paraît devoir être traité sous forme d'une nouvelle 'place' qui devrait être spécialement mise en lumière, alors qu'il s'agit d'un élargissement de l'espace qui résulte de démolitions-reconstructions. L'importance et l'intérêt de la place De Brouckère ne vont-ils pas ainsi se trouver affaiblis par une nouvelle 'concurrence' avec cet espace, d'autant qu'un édifice devrait prendre place au milieu du boulevard au sud de la place De Brouckère et avoir son entrée au public tournée vers le sud (donc tournant le dos à la place)?

En conclusion...

Par diverses modalités, le projet présente tout à la fois une forme d'avancée et une forme de recul.

« L'avancée »: le projet exprime une société qui évolue vers la « ville business », qui met toutes les villes dotées d'une ambition internationale dans une compétition effrénée, démontrée par le slogan assumé de « plus grand piétonnier d'Europe » (ce qui est d'ailleurs discutable). Toutefois, le projet n'a pas d'abord été pensé au profit d'une ville habitante, creuset d'une grande diversité et d'un « frottement urbain ». Sous sa forme actuelle, il est plutôt « sectorisant » et conforte une séparation entre l'hyper-centre et le reste du pentagone.

Le « recul » 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 « tout à l'automobile », du moins du « d'abord et surtout à l'automobile ».

Dans un sens à la fois atténuateur et davantage intégrateur, le projet pourrait prendre la forme d'un espace partagé (zone de rencontre) étendu au moins à l'hyper-centre voire à la plus grande partie du pentagone (aujourd'hui déjà zone 30), qui n'exclurait pas l'automobile mais veillerait à lui octroyer une place fort réduite dans l'espace public, en volume mais surtout en comportements. Complémentairement, la plupart des rues seraient remises à double sens (tout l'inverse de ce que la Ville privilégie), de manière à 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 à des projets majeurs de démolition-reconstruction qui ont eu lieu dans les années 1960 à 1980, en cherchant à restituer des alignements bâtis à front – et dans le gabarit initial – de ces boulevards (moyennant éventuellement une architecture résolument contemporaine!), veillant ainsi à la fois à rétablir une continuité formelle et attractive et à renforcer la présence et la force des places qui jalonnent cette trace urbaine majeure dans le centre historique de Bruxelles.

Sources et Sites

FRENAY Gaëtan : Extension du piétonnier dans le Pentagone : soutien à la dynamique urbaine commerciale et à une mobilité durable? ; Mémoire de fin d'études présenté en Sciences Géographiques, à finalité Territoire, Sociétés, Aménagement ; Août 2015 ; 102 p. + annexes.

HUBERT Michel : « Grand piétonnier » bruxellois : les contours d'une controverse, Université Saint-Louis (Bruxelles), 2015

MANGIN David, : La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine, Éditions de la Villette, Paris, 2004

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : Les espaces publics bruxellois, 1994

http://www.rtbef.be/info/dossier/tout-savoir-sur-le-nouveau-pietonnier-bruxellois/detail_pietonnier-bruxellois-changement-de-paradigme-ou-disneylandisation?id=9067159

<http://www.lalibre.be/debats/opinions/oui-au-pietonnier-bien-pense-5613f35e3570b0f19f2a7a80>

<https://bruxselsfuture.wordpress.com/2015/09/23/le-pietonnier-de-la-ville-du-xxie-siecle/>

http://www.beci.be/centre_de_connaissance/amenagement_du_territoire/pietonnier_et_attractivite/

http://www.rtbef.be/info/belgique/detail_yvan-mayeur-le-pietonnier-est-un-projet-de-societe-pour-la-ville?id=9018331&utm_source=rtbfinfo&utm_campaign=social_share&utm_medium=fb_share

<http://www.brusselnieuws.be/nl/nieuws/autovrije-centra-1-gent-waar-de-parkeerlus-al-passe>

<http://www.arau.org/au/73516cafcc8eef9cf0450f9bc805b12aa482ab59.pdf>

<http://www.bralvzw.be/fr/persbericht/communiqu%C3%A9-de-presse-platform-pentagone-habitants-commer%C3%A7ants-associations-se-r%C3%A9unissent>

http://www.rtbef.be/info/regions/detail_interparking-les-nouveaux-parkings-vont-repondre-a-un-vrai-besoin?id=9017337

<http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/plan-de-mobilite-touring-predit-un-chaos-du-traffic-a-bruxelles-55352b053570fde9b2d12850>

<http://bruxelles-bruxellons.blogspot.be/2014/01/de-la-bourse-de-brouckere-un-boulevard.html>

<http://www.platformpentagone.be/lenquete-publique-reactions/#more-2165>