

Numéro 50, 21 juin 2011. ISSN 2031-0293

Benoit Moritz

Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles

Ce texte propose un court récit, une histoire sommaire des imaginaires urbains qui, depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale, ont conditionné la manière de concevoir formellement l'aménagement des espaces publics.

Il se décline en différents moments qui constituent autant de points d'articulation et de chevauchement dans l'évolution de ces imaginaires.

A travers des exemples concrets, le texte illustre en particulier comment les pratiques d'aménagement d'espaces publics se sont constituées de manière agrégée, dans un premier temps à travers des projets qui visaient simplement à un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public, puis progressivement à travers des projets intégrant des questions d'usage et de qualité architecturale des aménagements. L'auteur montre en particulier l'influence qu'a eue l'outil de revitalisation urbaine "contrat de quartier" dans cette évolution.

Le texte se conclut sur l'identification des nouveaux défis méthodologiques auxquels sont confrontés les espaces publics bruxellois, tant au niveau de l'appréhension et de la compréhension des échelles qu'à celui des processus de formalisation des projets.

Benoit Moritz est architecte et urbaniste. Il a réalisé des études et projets d'urbanisme tant à Bruxelles qu'en Wallonie. Il est aussi enseignant chargé des cours d'urbanisme à la nouvelle Faculté d'Architecture ULB La Cambre-Horta. Ses recherches sont centrées sur les dynamiques de projets urbains actuellement en cours dans les villes belges ainsi que sur les jeux d'acteurs qui y sont liés. Il a récemment publié "Architecture et marché immobilier, un mariage (im-)possible?" éditions Communauté française Wallonie-Bruxelles, Bruxelles, 2010

Benoit Moritz, +32(0)475 27 43 96, benoit.moritz@ulb.ac.be

Christophe Mincke (Secrétaire de rédaction), +32(0)2 211 78 22 / +32(0)473 21 02 65, mincke@fuw.ac.be



Des vidéos sont associées à cette publication, elles sont intégrées à la version ePub du texte, mais également visibles en ligne (<http://vimeo.com/channels/BruS>).

Introduction

1. Pour comprendre la situation qui caractérise aujourd'hui l'aménagement des espaces publics à Bruxelles, il est bon de faire un exercice de rétrospective en observant la manière dont celui-ci a été conçu et imaginé au cours des vingt dernières années.
2. Le point de départ de ce texte est donc l'année 1989, année de fondation de la Région bruxelloise et son point d'arrivée est la période contemporaine.
3. Ce texte constitue donc un court récit, une histoire sommaire, d'imaginaires urbains changeants et en évolution. Il se décline en différents moments qui constituent autant de points d'articulation dans l'évolution et la superposition de ces imaginaires.
4. Ce texte n'a pas vocation à constituer une histoire complète et exhaustive de l'aménagement des espaces publics bruxellois. Il résulte plutôt d'une analyse personnelle de cette histoire.

Moment 1 : partager l'espace public et « embellir » la ville

5. Le début de ce récit est donc la situation qui prévalait au moment de la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, moment qui ne constitue pas un point de départ en soi, mais un moment de transi-

tion entre un ancien et un nouveau régime de conception de l'espace public. Un ancien régime caractérisé par la prédominance des infrastructures de transport à grande échelle sur le tissu urbain et une vision fonctionnaliste de l'espace public; un nouveau régime caractérisé par la prédominance des structures et espaces urbains sur les infrastructures.

6. Comme toute transition, celle-ci a été préparée en particulier par l'école dite de la reconstruction de la ville européenne¹ et des mouvements et associations bruxellois qui lui étaient liés (Archives d'Architecture Moderne, Inter-Environnement Bruxelles, ARAU, Fondation Roi Baudouin, etc.) dont la doctrine reposait sur un corpus d'idées développées dans une abondante bibliographie². Cette transition a également été rendue possible par l'émergence d'une génération de professionnels (architectes, urbanistes, sociologues) qui, au moment de la création de la Région de Bruxelles-Capitale, vont accéder à des fonctions décisionnelles, ce qui aura pour conséquence de permettre une mise en pratique de ces idées.

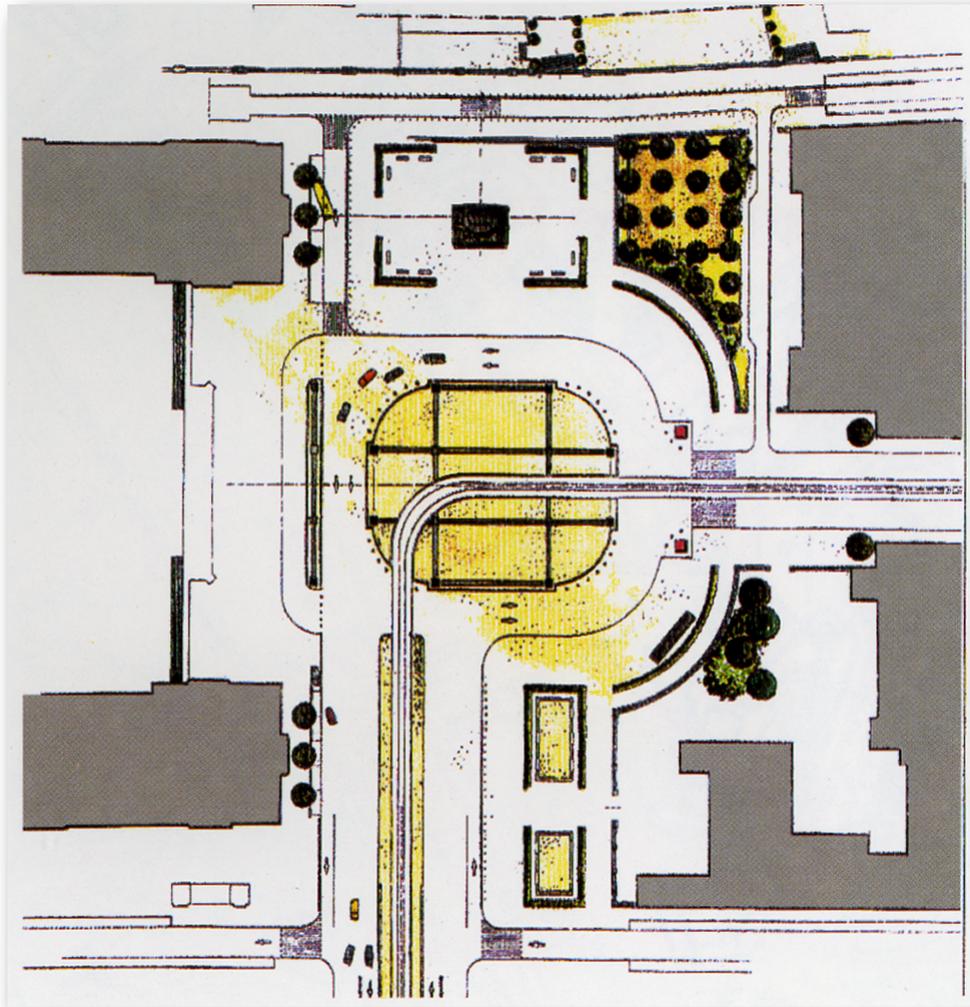
7. Ce n'est donc pas les mains vides et sans arrière-pensées que la Région bruxelloise engage dès sa création en 1989 une politique d'espaces publics basée sur trois principes essentiels :

- la valorisation des espaces publics comme lieux de sociabilité urbaine, aptes par leur aménagement à améliorer les conditions de vie des habitants ;
- un meilleur partage des espaces publics avec une diminution de l'emprise de la voiture au profit des autres modes de déplacement³ ;
- l'idée d'« Embellissement » de la ville que l'on pourrait décrire comme un imaginaire de références et de reconquêtes des outils

¹ Voir « Déclaration de Bruxelles » Barey A., Culot M., Lefèbvre Ph., éd. AAM, Bruxelles, 1980.

² Voir par exemple : « Les espaces publics bruxellois : analyse et projets », Inter-environnement et les Archives d'architecture Moderne avec la collaboration de l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaines ; sous la direction de Culot M., Schoonbrodt R., Birkiye S., Busieau G. et Verliefden M., Bruxelles, 1981 ou encore « La reconstruction de Bruxelles », éd. AAM, Bruxelles, 1982.

³ En particulier les trams en sites propres, les trottoirs élargis et les extensions au droit des traversées piétonnes.



d'aménagement de la ville héritée ou constituée (principalement des XVIII et XIXème siècle)⁴.

8. Cette politique d'espaces publics revêt alors, au regard de la situation institutionnelle belge, une dimension politique, celle de reconstruire et souligner les spécificités de l'espace urbain bruxellois et de renforcer l'habitabilité des quartiers. Ainsi Charles Picqué, premier Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, écrivait ceci à propos de l'espace public : « Depuis 1989, c'est la Région bruxelloise et non plus l'Etat qui a la maîtrise des principales infrastructures, les communes restant responsables de leur réseau propre. Depuis cette date, elle s'est appliquée à agir sur l'amélioration de l'espace public dans une double perspective : affirmer l'identité de Bruxelles en tant qu'ensemble urbain et conforter la qualité de ses quartiers »⁵.

9. Ce texte identifie clairement le sous-entendu idéologique de ce qui sera dans un premier temps la politique des espaces publics menée par la Région : construire une identité bruxelloise à travers la valorisation du langage architectural hérité des tissus urbains traditionnels des XVIIIème et XIXème siècles, et ce en réaction à la politique dévastatrice menée par l'Etat pendant les années '60 et '70.

10. Au cours de ce premier moment, une politique d'espaces publics est ainsi impulsée par la Région par trois types d'actions :

- premièrement, l'articulation de la pensée sur l'espace public à un manuel de bonnes pratiques, le "Manuel des espaces publics bruxellois"⁶ constituant l'ouvrage de références dans lequel sont développés des concepts unificateurs pour remodeler les espaces urbains bruxellois ;

Figure 1. Place Poelaert - Plan extrait du Schéma directeur des "Chemins de la ville". Ce plan rend compte des enjeux d'embellissement et de partage de l'espace public.

⁴ Lire à ce sujet A+ n°164 consacré à un bilan de la politique d'Embellissement menée à Bruxelles « Bruxelles, Embellissement, Impressions », juin-juillet 2000.

⁵ Ch.Picqué dans l'introduction au « Manuel des espaces publics bruxellois », Demanet M. et Majot J.-P., éd. AAM, Bruxelles, 1995.

⁶ « Manuel des espaces publics bruxellois », Demanet M. et Majot J.-P. , Région de Bruxelles-Capitale, éd.AAM, Bruxelles 1995.

- deuxièmement, la coïncidence entre la pensée sur l'espace public et le « modèle » de la ville compacte qui se produit clairement dans le premier Plan Régional de Développement de 1995 et qui se traduit formellement dans le volet « Embellissement de la ville » dudit plan ;
- enfin, la réalisation d'une série de projets « exemplaires » mettant en pratique à grande échelle le nouveau modèle d'aménagement de l'espace public. Ce seront les premiers programmes de mise en site propre des tracés de trams tels que celui de l'avenue Brugman (1993), ainsi que les ambitieux programmes des « Chemins de la ville » (1990-....)⁷ et la « Charte d'aménagement du Tracé Royal »⁸ suivie de ses réalisations (1995-2002).

Moment 2 : quand l'Embellissement et le partage de l'espace public ne suffisent plus

11. Les trois types d'actions précédemment énoncées ont eu pour effet de réintroduire une dimension culturelle dans l'aménagement de l'espace public dont la conception relèverait de « l'art urbain »⁹. L'espace public ne serait ainsi plus conçu comme un espace destiné à accueillir les infrastructures de déplacement à grande échelle (les autoroutes urbaines) mais plutôt comme une sorte d'assise au cadre bâti et social au service duquel il se met.

12. Le modèle d'aménagement ad minima qui en résulte, basé sur une forme d'esthétique de la simplicité, usant de matériaux nobles, sera effectivement mis en place tout d'abord dans des projets régionaux (tels que les Chemins de la Ville ou le Tracé Royal) pour s'imposer progressivement à l'ensemble des acteurs de l'espace public bruxellois (en particulier les communes)¹⁰. Rétrospectivement, il me semble que ces aménagements - que l'on pourrait qualifier de « sans auteur »¹¹ - ont fait usage d'une sorte de rationalité minimale en adéquation avec le cadre historique et patrimonial dans lequel ils se situaient.

13. Parallèlement à son adoption, le modèle d'aménagement ad minima de l'espace fait cependant l'objet d'une forme de questionnement, voire de critiques par rapport à :

- d'une part, la question de la prise en compte des usages et des pratiques dans l'espace ;
- d'autre part, la question de l'ambition architecturale, voire plus largement la question de l'espace public comme « projet », évoquée sous la pression du succès rencontré par les modèles barcelonais et lyonnais d'aménagement d'espaces publics.

14. Le premier questionnement, qu'il faut considérer comme une forme d'enrichissement du modèle de base, émerge à la fin des années 90, au moment où les outils de revitalisation urbaine (en particulier les contrats de quartier initiés en 1994) mais aussi des aménagements

⁷ Il s'agit d'un programme porté par la Région bruxelloise qui avait pour objectif d'améliorer les liaisons entre le haut et le bas de la ville à travers cinq parcours aménagés de manière qualitative. Les auteurs en sont différents bureaux d'études bruxellois (AVA, JNC International, Van Wunnik&Partners, etc...) qui ont dû respecter une charte de base assurant la cohérence d'ensemble.

⁸ Le programme du Tracé Royal, lancé suite au décès du Roi Baudouin en juillet 1993 et au passage du cortège funéraire sur un parcours alors en piteux état, traite de la problématique d'un axe significatif dans Bruxelles : le tracé reliant le château de Laeken au palais Royal avec son prolongement jusqu'au Palais de Justice. Ce tracé, long de 7 kilomètres, traverse trois communes et est quasiment en continu emprunté par le tram. En termes d'aménagement, l'enjeu principal se situait dans un esprit continu d'une même qualité d'aménagement intégrant la mise en site propre du tram et un meilleur partage de l'espace public. Le Tracé Royal est un projet qui va se réaliser progressivement entre 1995 et 2002 sur base d'un financement de l'Etat fédéral. Cet aménagement a été réalisé par une association de bureaux d'études principalement bruxellois (AVA, JNC International, Agora, W.J. & M.C. Van Campenhout).

⁹ Roggemans M.-L. in A+ n°164, « Bruxelles, Embellissement, Impressions », p.74, juin-juillet 2000.

¹⁰ Comme par exemple dans des projets en mineure de recomposition de places et rues réalisés dès les années 2000 dans le Pentagone par la Ville de Bruxelles : réaménagement du Vieux Marché aux Grains, de la place Sainte-Catherine ou de la place du Jardin aux Fleurs.

¹¹ Qui, dans la mémoire collective, se souvient encore des bureaux d'études qui ont réalisé les-dits aménagements ?

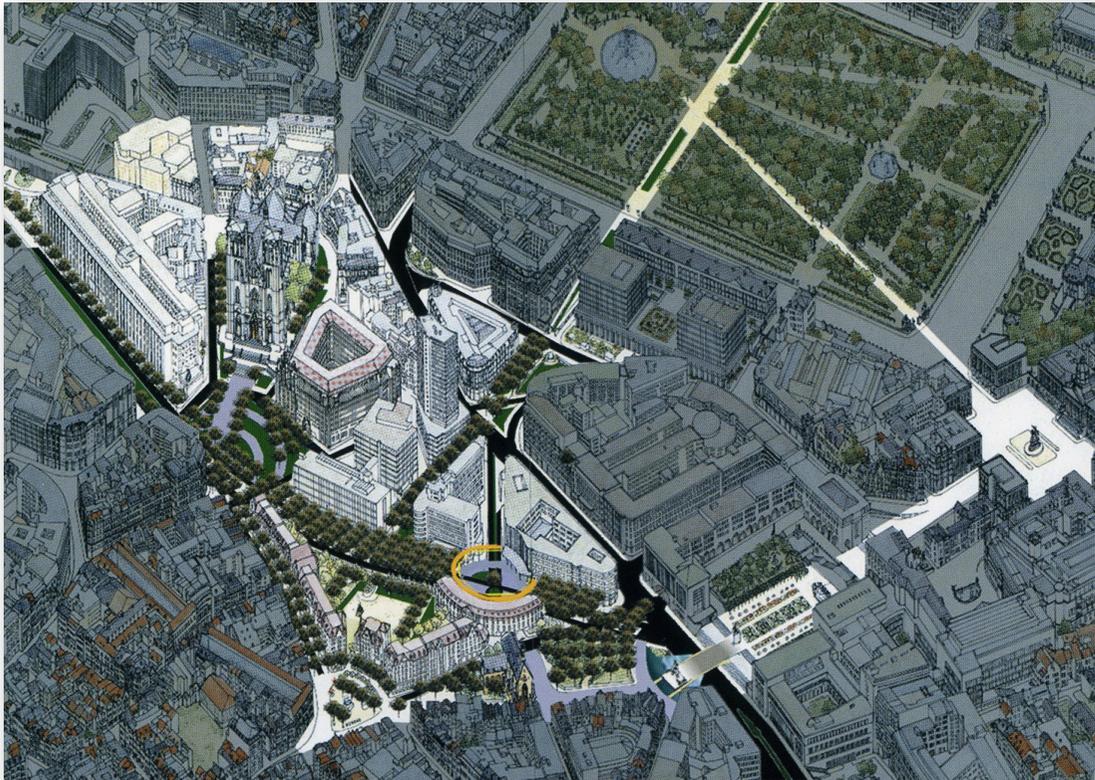


Figure 2. Axonométrie du projet initial pour le réaménagement du boulevard de l'Impératrice. Celle-ci rend compte de la volonté initiale d'intégration du projet à grande échelle.
architecte : Alain Sarfati

ponctuels tels que le projet d'aménagement du Parc Bonnevie à Molenbeek-Saint-Jean permettent d'entamer de premières discussions publiques autour des projets d'aménagement d'espaces. Ces ques-

tionnements se manifestent principalement au moment des réunions d'information ou au cours des enquêtes publiques.

15. Le deuxième questionnement émerge formellement en 1997, au moment des concours Sentiers de l'Europe et « Impératrice »¹², organisés pour le premier par la Région de Bruxelles-Capitale, pour le second par la Ville de Bruxelles. Ce questionnement s'articule autour de la capacité de l'espace public à constituer, au-delà du format d'aménagement ad minima, le sujet de projets présentant une ambition architecturale pour l'espace urbain.

16. Pour ces deux concours, une ambition internationale était alors affichée par les pouvoirs publics, celle-ci constituant un gage supposé de qualité des projets.

17. Dans le cadre du premier concours, la question posée était celle de la capacité de l'espace public à « recoudre » le tissu urbain du quartier européen qui était alors en train de connaître un nouveau bouleversement induit par la construction du vaste complexe du Parlement européen. Sous la houlette du Ministre bruxellois de l'Aménagement du Territoire et des Travaux Publics, Hervé Hasquin, un partenariat est alors établi avec la Commission européenne, en l'occurrence le Commissaire Erkki Liikanen et la SCAB¹³ est chargé de l'organisation du concours.

18. En avril 1998, l'association Aukett (GB) et Art & Build (B) est désignée lauréate du concours mais l'ensemble de la procédure sera vite contesté. D'une part, sous l'angle de la méthode, le concours était organisé sans programmation préalable (en terme de lieux et limites d'interventions, d'options en matière de mobilité, de priorisation des interventions, etc...) et la proposition lauréate prévoyant le prolongation du Mail du Parlement européen jusqu'au rond-point Schuman, la démolition totale des îlots rues de Toulouse et de Pascale, la reconfiguration partielle de l'îlot Vautier/Wiertz s'avérera rapidement irréaliste, impayable, voire polémique. D'autre part, l'architecte R. Mathy, arrivé troi-

¹² Concours portant sur le réaménagement du boulevard de l'Impératrice, le carrefour de l'Europe, le Parvis Sainte-Gudule, la place de l'Albertine, la Putterie et la rue de la Madeleine.

¹³ SCAB : Société Centrale des Architectes de Belgique. La SCAB est une association professionnelle d'architectes.

sième, introduisit en novembre 1998 un recours en annulation au Conseil d'Etat pour infraction, notamment à la directive européenne et aux lois belges sur les marchés publics et non-respect des dispositions du règlement du concours¹⁴.

19. Enfin, une fois le Ministre Hasquin parti en juillet 1999 à la Ministre-Présidence de la Communauté française, le projet perdit tout support politique, la Commission européenne ouvrant elle-même en novembre de la même année une procédure pour infraction contre l'Etat belge. In fine, seule la restauration du Parc Léopold découlera de ce concours.

20. Dans le cadre du concours « Impératrice », la Ville de Bruxelles en la personne de son Echevin de l'Urbanisme de l'époque H. Simons ambitionnait d'égaliser la qualité des projets menés à Barcelone ou Lyon en invitant au concours des architectes de renommée (l'espagnol J.Farrando, l'équipe barcelonaise J.Roig et E.Battle, le français B.Huet, le belge X. De Geyter, etc.).

21. Cette ambition qui aboutit en 1999 à la désignation du français Alain Sarfati¹⁵ comme lauréat s'est cependant rapidement heurtée à deux écueils qui ont retardé le lancement puis l'achèvement des travaux jusqu'à nos jours : d'une part, une absence de maîtrise initiale de l'ensemble des coûts de financement¹⁶, d'autre part un manque de définition programmatique préalable (en matière de gestion de la mobilité). A la différence du concours « Sentiers de l'Europe », le concours « Impératrice » possédait cependant des limites précises d'interventions ainsi qu'un énoncé clair des objectifs, ce qui permit malgré tout de conserver les propositions dans un cadre conceptuel plus ou moins réaliste permettant d'aboutir à une réalisation. Le concours était également organisé non pas par une asbl mais par l'Administration de la Ville de Bruxelles, ce qui lui conférait également une légitimité au niveau de la continuité et de la conformité de la procédure.

22. Les deux questionnements précédemment énoncés (la question des usages et de l'ambition) ne resteront pas sans suite et se rejoindront en 2003, au moment du débat autour du réaménagement de surface de la place Flagey à Ixelles.

Moment 3 : la saga Flagey ou l'émergence d'autres modèles d'aménagement de l'espace public

23. Je ne reviendrai pas de manière exhaustive sur la problématique d'aménagement de la place Flagey, celle-ci ayant déjà fait l'objet de nombreuses publications¹⁷.

24. Peut-être simplement rappeler la problématique de base, à savoir le besoin de réaménager la surface de la place suite à la construction en sous-sol d'un bassin d'orage.

25. Peut-être aussi rappeler les revendications qui ont fait évoluer le projet initial de réaménagement de la place tel qu'envisagé en 2003, au moment de la première demande de permis d'urbanisme, vers celui finalement exécuté en 2007-2008.

26. Parmi celles-ci, il y avait une revendication des associations et comités d'habitant portant sur la place laissée à la participation citoyenne dans le cadre du processus d'élaboration du projet ; cette revendication posait en réalité la question du processus de définition programmatique en amont du projet. De la part des milieux académiques et professionnels, il y avait également une revendication forte pour l'énoncé d'une ambition architecturale, ambition qui passerait par un dispositif clair de sélection d'un auteur de projet via l'organisation d'un concours.

¹⁴ Pour plus d'informations, lire à ce sujet « Les Sentiers de l'Europe étaient bien balisés », Schoune Ch. in *Le Soir*, 3 avril 2000.

¹⁵ Cet architecte, auteur en 1995 du réaménagement de la Place et de la Rue de la République à Lyon, avait habilement proposé pour le concours bruxellois de réaliser à l'emplacement du boulevard de l'Impératrice, une rambla barcelonaise.

¹⁶ La maîtrise d'ouvrage sera finalement assurée par Beliris.

¹⁷ Lire par exemple « De la participation urbaine - La place Flagey », *La Lettre volée* / ISACF La Cambre, Bruxelles, 2005



Figure 3. Réaménagement de la place Flagey - Image Latz&Partners // D+A International, image issue du concours organisé par la Région de Bruxelles-Capitale en 2005

27. Au-delà du dessin initial du bureau d'études en charge du réaménagement de surface qui faisait la part belle à l'application des principes d'aménagement ad minima tels que définis dans le Manuel des Espaces publics, c'est en réalité à l'amorce d'un tournant de l'urbanisme bruxellois que mènera la saga du réaménagement de la place Flagey.

28. En effet, dans le cas Flagey, ce à quoi on a pu assister c'est en réalité à l'émergence de l'idée que la rationalité minimale et le partage de l'espace public au profit des modes piétons cyclistes et transports publics, ne suffisaient plus en soi comme projet pour l'espace public et que d'autres enjeux pouvaient être énoncés tels que, par exemple, l'espace public de grande ampleur comme outil de revitalisation des quartiers, l'espace public comme support d'une ambition architectu-

rale, l'espace public comme vecteur d'usages ou facteur de cohésion sociale, etc.

29. Que ce soit au travers de l'aménagement de la place Flagey que cette prise de conscience ait pu être médiatisée ne semble en réalité pas relever du hasard. Certains quartiers à ses abords avaient en effet fait l'objet dès 2001¹⁸ et 2003¹⁹ de procédures d'élaboration de contrats de quartier qui avaient permis à certains acteurs locaux d'être conscientisés aux enjeux d'aménagement de l'espace public invoqués précédemment.

30. Par contre, si le cas Flagey a servi de porte-drapeaux aux revendications portant sur la procédure et la qualité du projet, d'autres exemples concomitants n'ont pas reçu la même médiatisation mais se doivent d'être mentionnés pour l'exemplarité de la démarche.

¹⁸ Année d'élaboration du programme de base du contrat de quartier « Blyckaert » (mise en œuvre 2002-2006/2008).

¹⁹ Année d'élaboration du programme de base du contrat de quartier « Malibrant » (mise en œuvre 2004-2008/2010).

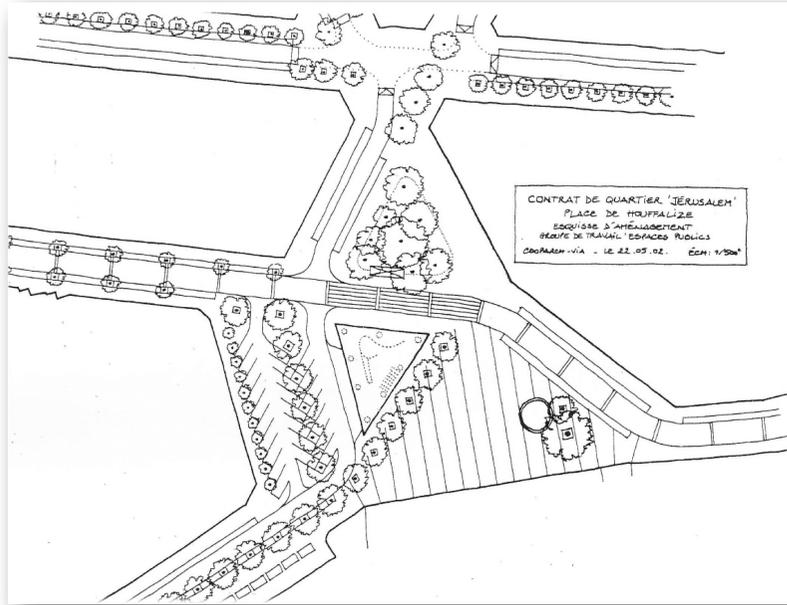


Figure 4 (gauche). Place Houffalize : Schéma d'organisation réalisé par les bureaux VIA/Cooparch à l'issue des discussions menées dans le cadre de l'élaboration du programme de contrat de quartier.

Figure 5 (droite). Place Houffalize : Plan d'aménagement tel que dessiné et réalisé par D+A Consult. Celui-ci s'approprie clairement les éléments de définition de l'espace mis en avant au cours de l'élaboration du programme de contrat de quartier.



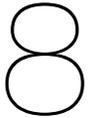
31. Leur identification permet également de se rendre compte d'une prise de conscience chronologiquement concomitante et collective de la part de certaines autorités publiques communales et régionales, des enjeux sociaux et architecturaux de l'aménagement des espaces publics.

32. Je pense en particulier au réaménagement de la place Houffalize à Schaerbeek, réaménagement pour lequel les bureaux VIA/Cooparch en charge de l'élaboration du programme de base du contrat de quartier « Jerusalem » ont impulsé dès cette phase, en 2001, un processus participatif très avancé avec les habitants, permettant la définition des grandes options d'aménagement de cet espace. Le projet tel que réalisé en 2006 par le bureau D+A Consult s'appropriera ces options, les confortant dans un aménagement simple, s'appuyant sur le cadre bâti mais aussi sur des usages concrets tels que le passage fréquent pour les familles se rendant au parc Josaphat, l'enjeu du stationnement, la

problématique de l'écoulement des eaux, etc..Je pense également au réaménagement dans le cadre de programmes de contrats de quartier des parcs en intérieur d'îlots Saint-François à Saint-Josse et Reine-Verte à Schaerbeek.

33. Dans le cadre du Parc Saint-François²⁰, la spécificité de la localisation du parc en intérieur d'îlot et en fond de parcelle d'une école communale et d'un immeuble de logements sociaux, a suscité, dès le lancement du contrat de quartier « rue Verte » en 2002, un intense processus de programmation des besoins mené par la commune. Les

²⁰ Projet réalisé en 2007 / Auteur de projet : M. De Visscher / Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Josse



habitants organisés en groupe de travail ont ainsi participé au choix de l'auteur de projet (choix basé sur une esquisse présentée oralement) et ont par la suite dialogué avec lui afin de faire correspondre au mieux les usages à leurs attentes.

34. Dans le cadre du Parc Reine-Verte, dès l'approbation du programme de base du contrat de quartier « Brabant-Verte » en 2001, la commune a mis en place un processus de projet multi-acteurs intégrant un groupe de travail « Parc » constitué d'habitants et d'associations, la maîtrise d'ouvrage et l'architecte paysagiste²¹, l'IBGE et le service communal des Espaces verts, qui, sur la base de l'expérience de tous ces intervenants, a réfléchi aux futurs besoins du parc en matière de gestion.

35. Je pense enfin au square des Ursulines²² dans lequel l'IBGE et Recyclart ont mis au point dès l'initiation du projet en 2003, un dispositif innovant de coproduction du projet intégrant skaters, concepteurs, voisins, permettant l'invention d'une nouvelle forme d'espace public sur un espace délaissé de la Jonction Nord-Midi.

36. Dans ces trois cas, la participation publique, organisée en amont et sous diverses formes (du dessin au projet), a servi de base à la mise en concurrence des architectes dans le cadre de l'attribution du marché de conception des espaces publics. Dans ces quatre cas, cette programmation en amont a permis aux concepteurs de se concentrer sur l'enjeu de la qualité architecturale, voire sur l'enrichissement d'une écriture minimale de l'espace public par des éléments et objets basés sur les questions d'usages.

37. Imaginés au tournant des années 2000, ces quatre projets développés au sein de tissus urbains densément bâtis et habités, relèvent,

tout comme le projet final d'aménagement de la place Flagey, d'une réelle « nouvelle manière » de concevoir l'espace public.

38. Cette nouvelle manière ne se contente pas d'un langage architectural unique tel que revendiqué au moment des premiers projets initiés par la Région. Elle revendique au contraire une réelle prise en considération de la complexité et de la diversification des usages développés par les habitants dans l'espace, ainsi qu'une prise en considération de la nécessité d'une forme d'empreinte de contemporanéité dans l'espace public.

39. Il me semble par ailleurs que la réussite de ces projets résulte de la bonne adéquation entre la définition d'une ambition programmatique à travers la participation et l'inscription du projet dans une vision de politique générale de la ville.

Moment 4 : l'après Flagey ou la cohabitation des deux modèles

40. Le quatrième moment correspond à la période actuelle. Cette période est initiée au tournant des élections régionales de 2004 ; période pendant laquelle cohabitent tant le modèle de l'écriture ad minima que le modèle de la contemporanéité que je viens d'évoquer.

41. Le premier modèle, issu d'une pensée bien établie, s'est imposé de lui-même sous une forme d'attitude « mainstream » ; le deuxième modèle, de par sa jeunesse, cherchant certainement encore à trouver une forme de légitimité à travers des projets réalisés.

42. Pendant cette période, l'émergence du nouveau modèle est soutenue par quelques expériences supplémentaires menées sous le pilo-

²¹ Projet réalisé en 2007 / Auteurs de projet : E. Dhont / Maître d'ouvrage : Commune de Schaerbeek

²² Projet réalisé en 2006 / Auteurs de projet : Bjorn Gielen avec L'Escaut / Maître d'ouvrage : IBGE



Figure 6. Réaménagement de la place Rogier - Image XDGA //image du projet en juin 2010.

tage du Ministre régional des Travaux Publics²³ tels que le processus d'aménagement de la place Schweitzer à Berchem-Sainte-Agathe²⁴, celui de la place Cardinal Mercier²⁵ à Jette et celui de la place Rogier²⁶, mais ces expériences tardent encore aujourd'hui à se concrétiser en chantiers et réalisations.

43. Dans le cadre du réaménagement de la place Rogier, le choix architectural de réaliser un auvent de 66 mètres de diamètre a par ailleurs suscité un débat autour de la manière dont la notion d'ambition architecturale pouvait se traduire dans l'espace public.

44. En juillet 2008, la place Flagey a été inaugurée, illustrant ainsi de manière concrète un premier projet bruxellois d'architecture de l'espace public.

45. Le nouveau modèle de conception de l'espace public continue également à investir des projets menés par l'IBGE²⁷ tels que par exemple la rénovation de la plaine de jeux Georges Henri à Woluwé-Saint-Lambert²⁸, projet mené avec la participation des enfants fréquentant la plaine.

46. Au-delà des expériences menées par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région bruxelloise, plus nombreux sont les projets d'aménagement d'espaces publics à petite échelle,

²³ Pascal Smet, Ministre bruxellois des Travaux Public de 2004 à 2009

²⁴ Auteur de projet : B612 Architects / Maître d'ouvrage : Administration de l'Équipement et des Déplacements – Région de Bruxelles-Capitale

²⁵ Auteur de projet : Omgeving / Maître d'ouvrage : Beliris

²⁶ Auteur de projet : Xaveer De Geyter Architecten / Maître d'ouvrage : Administration de l'Équipement et des Déplacements – Région de Bruxelles-Capitale

²⁷ IBGE : Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement.

²⁸ Projet réalisé en 2008 / Auteur de projet : Suède 36 / Maître d'ouvrage : IBGE



Figure 7. Le parc communal Ligne 28 comme entrée Nord du site de Tour et Taxis. L'opération d'ouverture est combinée à la réalisation d'un immeuble comportant un équipement local et des logements communaux.

Paysagiste : Fondu Landscape Architects

Architecte : B-Architecten

menés par certaines communes bruxelloises²⁹ et qui combinent l'ouverture de l'expertise en amont du projet, la définition d'un programme préalable à l'organisation de concours d'architecture et enfin l'opérationnalisation via une mise en œuvre rapide du projet.

47. Certains de ces projets relèvent de programmes de contrats de quartier tels que, par exemple, l'aménagement des Parc Ligne 28³⁰ et Zennetuin³¹ à Molenbeek-Saint-Jean, ou la trilogie d'espaces publics

ixellois Jardin Gray-Couronne / petite rue Malibran / place Henri Conscience³².

48. D'autres relèvent de projets menés directement par les communes sur des espaces publics spécifiques dont l'aménagement suscitait une attente sociale forte de la part des habitants.

49. À titre d'exemples, citons l'aménagement de la place Gaucheret à Schaerbeek³³ qui a mobilisé une participation active des habitants au

²⁹ Principalement celles de la première couronne de Bruxelles

³⁰ Projet réalisé en 2010 / Auteur de projet : Fondu Landscape architects / Maître d'ouvrage : Commune de Molenbeek-Saint-Jean

³¹ Projet réalisé en 2010 / Auteur de projet : B-Architecten / Maître d'ouvrage : Commune de Molenbeek-Saint-Jean

³² Projet réalisé en 2010 / Auteur de projet : L'Escaut / Maître d'ouvrage : Commune d'Ixelles

³³ Projet réalisé en 2008 / Auteur de projet : R2D2 Architecture/ Maître d'ouvrage : Commune de Schaerbeek

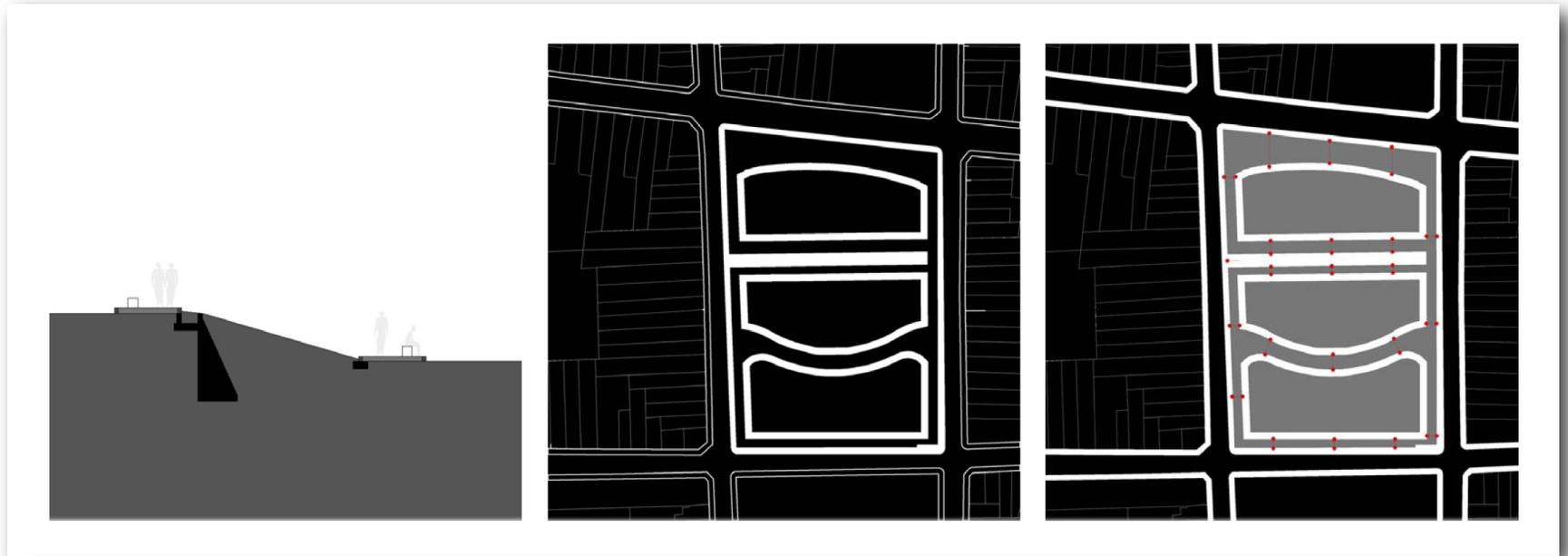


Figure 8. Place Morichar : schémas d'intentions réalisés au cours de la phase de programmation / définition. Ils illustrent clairement l'intention de souligner la structure du dessin existant de la place de même que de mettre en relation les espaces les uns par rapport aux autres.

projet (notamment l'intégration d'une intervention artistique créée avec les enfants du quartier) ou encore le réaménagement de la place Morichar à Saint-Gilles³⁴. Dans le cas de cette dernière, compte tenu de la complexité des enjeux sociaux, patrimoniaux et financiers, la commune a scindé l'étude en trois phases (programmation/participation, faisabilité économique, projet) afin de lever progressivement les interrogations et d'aborder au fur et à mesure les aspects de conception. Entre le lancement des études en mars 2005 et l'exécution des travaux, cinq années sont passées, ce qui correspond en réalité au délai classique de commande d'un projet. Le réaménagement de la place Morichar à Saint-Gilles est dans ce sens exemplaire d'une commune qui aborde

de son propre chef une problématique complexe d'aménagement d'espace public par une méthodologie construite et structurée dans le temps.

50. Parallèlement à l'ensemble de ces projets, le Gouvernement bruxellois lance en septembre 2007 la formation PYBLIK³⁵ destinée aux fonctionnaires actifs dans la problématique de l'espace public à Bruxelles. Celle-ci participe ainsi de ce mouvement de réflexion sur l'émergence d'un modèle de conception et de fabrication de l'espace urbain basé sur l'anticipation des besoins programmatiques, la coproduction et l'ambition architecturale.

³⁴ Projet réalisé en 2011 / Auteur de projet : G.Pirson / Maître d'ouvrage : Commune de Saint-Gilles. L'équipe chargée de la phase de programmation/participation était composée de Georges Pirson comme architecte, Pierre Vanderstraeten (VIA) comme sociologue, Denis Dujardin comme paysagiste.

³⁵ Voir www.pyblik.be



Figure 9. Place Morichar : photomontages réalisés au cours de la phase de programmation / définition. Ils illustrent l'idée que la place acquiert un caractère de jardin en maximisant les surfaces engazonnées, en fleurissant et plantant les talus impropres à être tondus régulièrement.

De nouveaux défis méthodologiques ?

51. En guise de conclusion, revenons sur quelques points de cette sommaire histoire de la conception des aménagements d'espaces publics bruxellois.

52. Tout d'abord, il convient de rappeler le bien-fondé de la démarche initiale de la Région bruxelloise de définir un modèle ad minima d'aménagement de l'espace public.

53. Dans la perspective historique des débuts d'une politique régionale, ce modèle a dû d'abord s'imposer afin qu'aujourd'hui il soit considéré comme quelque chose qui « va de soi ». Par rapport aux tissus historiques et patrimoniaux constitués dans lesquels les premières interventions se situaient, ce modèle était tout à fait légitime. Le sommaire parcours historique qui a été tracé dans ce texte nous a montré qu'à un moment donné, les enjeux et les territoires de projets ont changé et qu'il a donc bien fallu définir un autre modèle de conception des espaces publics.

54. À noter que ce modèle fait entrer en scène de nouveaux acteurs³⁶ et de nouveaux dispositifs de conception³⁷.

55. Par ailleurs, si le modèle ad minima d'aménagement semble s'être imposé, la question du partage de l'espace public reste aujourd'hui encore une question non tranchée, pour laquelle il n'existe certainement pas un consensus, tant au sein de la population qu'au sein de la classe politique ou des milieux économiques. La multiplicité des maîtres d'ouvrage (Région, communes, Etat fédéral) intervenant dans l'espace public bruxellois et le nécessaire lien avec les dix neuf communes (qui disposent chacune d'une vision particulière sur la question) ne permet pas de faire émerger un point de vue unique et cohérent et c'est au cas par cas que des solutions doivent être trouvées afin de gagner de l'espace sur l'emprise de la voiture. En témoignent par

³⁶ Au sein des équipes de concepteurs : des sociologues, des paysagistes, des médiateurs,... ; au sein de la maîtrise d'œuvre : des chefs de projet, spécialistes en communication, équipe de coordination sociale, le maître-architecte...

³⁷ Tels que des ateliers urbains, des visites in situ, le travail par maquette, etc.

exemple le demi-site propre trams de la chaussée de Charleroi dans son tronçon entre la Place Stéphanie et Ma Campagne (réalisé en 2003 et dont on savait avant sa mise en œuvre qu'il ne fonctionnerait pas) ou encore l'aménagement du Goulet Louise dont la suppression des emplacements de stationnement font l'objet d'âpres débats depuis au moins le début des années '90³⁸, le réaménagement de la place Jourdan initié en 2004 et qui tarde à se réaliser, dans l'attente d'une compensation des pertes de places de stationnement en surface par la construction d'un hypothétique parking souterrain, les débats incendiaires autour de la suppression des emplacements de stationnement en surface de la place du Grand Sablon dans le centre de Bruxelles, ou encore les débats de nature identiques qui sont actuellement en cours à l'occasion du projet de réaménagement de la place Saint-Lambert à Woluwé-Saint-Lambert³⁹. Bien sur, des signes positifs existent, je pense en particulier au travail de reprofilage et de partage de l'espace public qui a été fait à l'occasion des prolongements du tram 94 entre la place Wiener et Hermann-Debroux (inauguration en 2007) et qui a permis de supprimer en masse et de manière volontariste le stationnement sauvage situé au centre de la berne central du boulevard du Souverain.

56. Il est ensuite étonnant d'identifier le côté particulièrement « localisé » de l'ensemble des projets précédemment énoncés et qui relèvent du deuxième modèle de conception. Il s'agit le plus souvent de projets d'aménagement de places, parcs, rues, réalisés dans le cadre de programme de contrats de quartier. Cet outil institué par la Région à l'échelle des quartiers s'avère ainsi être un dispositif de projet précurseur des nouvelles pratiques de conception de l'espace urbain. Le nouveau modèle de conception de l'espace public qui a émergé dans le cadre des contrats de quartier a ainsi contaminé quelque peu l'échelle régionale des projets d'aménagement d'espaces publics (place Flagey par exemple) . Cette « contamination » reste cependant fragile et demande aujourd'hui à être confirmée en particulier dans les

territoires de deuxième couronne de la ville. Ces territoires n'ont en effet pas été concernés par les pratiques de contrats de quartier et ne peuvent ainsi prétendre à une capitalisation des acquis méthodologiques apporté par ce dispositif.

57. Un autre constat peut être le fait qu'aucun projet d'aménagement d'infrastructures à grande échelle n'émerge d'un point de vue qualitatif et architectural. Si le réseau de trams a bien connu une extension notable ces dernières années (extension du tracé du tram 94 entre la place Wiener et Hermann-Debroux), que de nouveaux tronçons sont programmés (tram entre Simonis et l'AZ-VUB et tram entre la place Royale, la Gare Centrale et la rue Royale) ou en cours de réalisation (entre Hermann-Debroux et le boulevard de la Woluwe, sur le boulevard Léopold III), ce type de projet ne semble malheureusement pas avoir fait émerger un enthousiasme collectif au niveau de la société bruxelloise par rapport à la capacité d'une infrastructure à refonder l'environnement urbain⁴⁰ tel que cela a été le cas par exemple au moment de la réinstallation du tram à Strasbourg, Montpellier ou Bordeaux. Un champs reste à cet égard à développer en particulier en démultipliant la mise en œuvre qualitative de projets générant ainsi un « effet de masse » et, au niveau des politiques publiques, en envisageant les transports urbains non seulement comme un moyen de déplacement mais plus largement aussi, comme un outil de mise en œuvre de politiques de mixité sociale et d'aménagements du territoire.

58. En matière d'aménagement d'espaces publics à grande échelle, toute proportion gardée, l'aménagement de la Promenade Verte régionale gérée par l'IBGE constitue certainement un exemple à suivre et, à tout le moins, un cas de figure intéressant à examiner.

59. Initiée dans le cadre du Plan Régional de Développement de 1995, la Promenade Verte est un itinéraire de 63 kilomètres de long qui forme une promenade cyclo-pédestre en boucle aux limites de la Région.

³⁸ Lire à ce sujet « Le Goulet Louise réservé aux promeneurs ? Non au piétonnier, oui au policier », Vantroyen, J.C. in *Le Soir*, 4 décembre 1990

³⁹ Lire à ce sujet « La nouvelle place Saint-Lambert divise le monde politique », De Shrijver, M in *Le Soir* du 10 avril 2010.

⁴⁰ Voir par exemple les réactions hostiles (et disproportionnées) liées au projet d'aménagement d'une ligne de tram entre Simonis et l'AZ-VUB.



Figure 10. Promenade du Chemin de fer entre Delta et la chaussée de Watermael. La Promenade est une infrastructure de déplacements lents qui se fraie un chemin sur plus de 60 kilomètres, en bordure de la Région.

60. Elle a été réalisée par tronçons, au gré des financements régionaux et fédéraux Beliris, et est à ce jour en voie d'achèvement. La méthodologie de conception de projet qui a été développée par l'IBGE est basée sur l'idée simple d'un tracé continu, territorialement localisé dans le PRD, ouvrant localement des potentialités d'aménagement. Son succès est donc dû à une interaction entre un tracé à grande échelle et la capacité locale de celui-ci à générer des projets de qualité, qu'ils soient infrastructurels ou d'aménagement d'espaces publics et/ou paysager. Alors qu'à Bruxelles, les projets d'espaces publics sont souvent fortement localisés à l'échelle de lieux singuliers, la Promenade Verte se présente ainsi comme un projet d'ambition territoriale apportant une plus-value qualitative à l'échelle régionale.

61. Sans rentrer dans le détail, quelques points singuliers de la Promenade Verte se doivent d'être mentionnés pour la diversité des aménagements qu'elle induit : la réalisation de la passerelle au-dessus de l'avenue de Tervueren⁴¹, la Promenade du Chemin de fer entre Delta et la chaussée de Watermael⁴², l'aménagement paysager « anti-bruit » au droit de l'avenue de l'Exposition Universelle à Jette⁴³, le parc-potager du Cognassier à Berchem-Sainte-Agathe⁴⁴.

62. La Promenade Verte a été réalisée par tronçons, en maîtrise d'œuvre interne ou en faisant appel à des bureaux d'études extérieurs. Ainsi, son exemplarité résulte de cette articulation entre une planification territoriale à grande échelle inscrite dans un schéma spatial, une ambition locale s'adaptant au contexte social et enfin, d'un point de vue paysager, une capacité de la Promenade Verte à investir et faire découvrir de nouveaux espaces.

63. A l'heure où un nouveau Plan de Développement Régional (Durable) est en cours d'élaboration, il semble que le cas de figure de la Promenade Verte puisse constituer le fil conducteur d'un « troisième modèle » d'aménagement de l'espace public à grande échelle. En arti-

⁴¹ Projet réalisé en 2001 / Auteurs de projets : Blondel – Simon – Ney / Maître d'ouvrage : IBGE

⁴² Projet réalisé en 2010 / Auteurs de projets : Dessin et Construction / Maître d'ouvrage : Beliris

⁴³ Projet réalisé en 2009 / Auteurs de projets : L'Escaut / Maître d'ouvrage : Beliris

⁴⁴ Projet réalisé en 2010 / Auteurs de projets : IBGE / Maître d'ouvrage : IBGE

culant une politique d'aménagement de l'espace public à un projet politique se traduisant dans une vision territoriale, en définissant une méthodologie de projet articulant l'échelle globale aux enjeux locaux intégrant dès le départ un système de production multi-acteurs, en distinguant bien les aspects de programmation des aspects de conception architecturale, en définissant des choix et des priorités sur les modes de transport à privilégier, en mettant en place des dispositifs de sélection d'auteurs de projet basés sur la production d'esquisses, réaliser d'ambitieux projets d'aménagements d'espaces publics de nature régionale deviendra demain également possible à Bruxelles.

64. L'enjeu se situe bien sûr dans l'émergence et le renforcement de ce troisième modèle, dans un processus d'addition (et non de substitution) aux deux modèles déjà établis.

Pour citer ce texte

Benoit MORITZ, « Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles », *Brussels Studies*, n° 50, 21 juin 2011, www.brusselsstudies.be.

Liens

D'autres versions de ce texte sont disponibles

ePub FR : www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50FR.epub

ePub NL : www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50NL.epub

ePub EN : www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50EN.epub

pdf NL : www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50NL.pdf

pdf EN : www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50EN.pdf

Les vidéos publiées dans *Brussels Studies* sont visibles sur la chaîne Vimeo de *Brussels Studies* à l'adresse suivante :

<http://vimeo.com/channels/BruS>