

BRÈVE HISTOIRE CRITIQUE DES IMAGINAIRES A LA BASE DES AMÉNAGEMENTS DES BOULEVARDS

Jean-Philippe De Visscher, Julie Neuwels, Pierre Vanderstraeten & Eric Corijn

► Original Research

FR

Cet article prend pour point de départ une série des schémas réalisés par les bureaux SumProject et Greisch, au travers desquels l'histoire des boulevards du centre est présentée comme le produit de quatre phases : un tissu médiéval autour de la Senne (produit progressivement des origines de la ville jusqu'au 19^e siècle) ; un boulevard inspiré du modèle haussmannien (19^e) ; une « autoroute urbaine » inspirée du modèle américain (1950-80) ; et, aujourd'hui, un projet d'espaces publics piétons inspirés du modèle scandinave. Partant de ces schémas, l'article vise trois objectifs : (1) approfondir la compréhension des paradigmes qui sous-tendent les trois phases historiques passées, via l'étude de leurs manifestations concrètes dans le tissu bruxellois, à l'échelle du Pentagone et du territoire ; (2) identifier la nature des articulations spatiales qui lient les boulevards aux structures urbaines prémodernes, néo-classiques et modernistes de Bruxelles, ainsi que les enjeux d'actualité qui y sont liés ; (3) et souligner les qualités et limites du schéma pour le nouvel âge des boulevards.

NL

Dit artikel steunt op een aantal schema's opgemaakt door de stedenbouwkundige bureaus SumProject en Greisch waarin de geschiedenis van de Centrale Lanen wordt voorgesteld in vier fasen: een middeleeuws stadsweefsel rond de Zenne (van bij het ontstaan van de stad tot de 19^{de} eeuw); een door Hausmann geïnspireerde boulevard (19^{de} eeuw); een "stadssnelweg" naar Amerikaans model (1950-80) en vandaag, een voetgangerszone op Scandinavische leest geschoeid. Op basis van die schema's beoogt het artikel drie doelstellingen: (1) een beter begrip over de achterliggende historische paradigma's van de eerste drie fases aanreiken via een studie van hun zichtbare verschijning in het stadsweefsel binnen de Vijfhoek en het bredere territorium; (2) de ruimtelijke verbanden blootleggen die de lanen verbinden met de premoderne, neoklassieke en modernistische stadsstructuren in Brussel, alsook de actuele inzet die eruit voortvloeit; (3) van daaruit de kwaliteit en de limieten van het schema voor de nieuwe tijd van de lanen aangeven.

EN

This article starts from a number of sketches designed by the spatial planning offices SumProject and Greisch showing the history of the Central Boulevards in four stages: a medieval fabric along the river Senne (created from the establishment of the city until the 19th century); a boulevard inspired by the Haussman-model (19th century); an "urban highway" related to the American model (1950-80); and, today, a pedestrian zone associated with the Scandinavian model. Based upon these schemes, the article has three aims: (1) a more in-depth understanding of the paradigms associated with the three past stages, by looking at their tangible manifestations in the urban fabric, at the scale of the Pentagon and the wider territory; (2) unfolding the spatial relations between the central boulevards and Brussels' premodern, neoclassic and modernist urban structures, and the resulting contemporary challenges; (3) highlight the qualities and limits of the current scheme proposed for the novel era of the boulevards.

Introduction

Au cours de leurs études pour le réaménagement des boulevards du centre de Bruxelles, les bureaux SumProject et Greisch ont synthétisé l'histoire du lieu en quatre phases : un tissu médiéval autour de la Senne (produit progressivement des origines de la ville jusqu'au 19^e siècle) ; un boulevard inspiré du modèle haussmannien (19^e) ; une « autoroute urbaine » inspirée du modèle américain (1950-80) ; et, aujourd'hui, un projet d'espaces publics piétons inspirés du modèle scandinave (Figure 1).

Prenant cette synthèse pour point de départ, cette note s'attèlera d'abord à approfondir la compréhension des paradigmes qui sous-tendent les trois phases historiques passées. L'étude de leurs manifestations concrètes dans le tissu bruxellois, à l'échelle du Pentagone et du territoire, permettra ensuite de mettre au jour trois constats :

- Depuis le 17^e siècle, le tissu médiéval est progressivement devenu une structure urbaine de plus en plus brouillée. Laissée au revers des grands projets urbains, elle est aussi devenue le lieu d'une modernité « vernaculaire » qui ne cesse de remettre en cause l'urbanisme planifié. De ce point de vue, le projet de réaménagement des boulevards est une opportunité pour revaloriser les articulations qui préexistaient le tissu moderne.
- Au regard du « système de promenades »¹ bruxellois, les boulevards du centre ont un statut ambigu. Ils s'inscrivent dans la continuité des transformations du centre en cours depuis le 17^e siècle et anticipent les grands bouleversements de la ville de la fin du 19^e siècle. Néanmoins, ils n'ont jamais véritablement reçu leurs extensions vers le système de promenades, et n'ont pas atteint leur objectif de modification de la

De centrumlanen en de stad

4 eeuwen Brusselse Pentagon

Les boulevards et la ville 4 siècles de Pentagone bruxellois

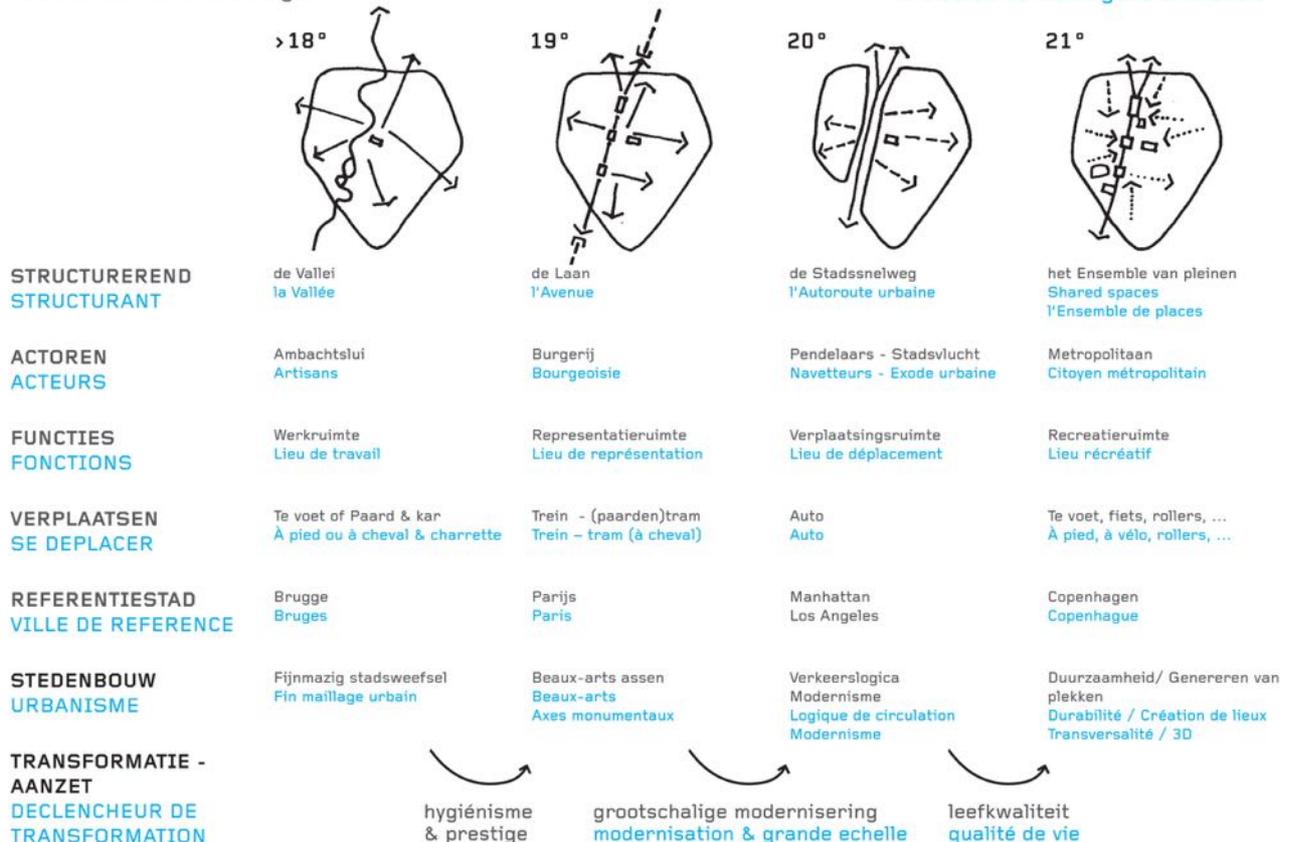


Figure 1. Tableau synthétisant les principales caractéristiques des différents aménagements des boulevards centraux bruxellois selon SumProject et Greisch

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.32 © SumProject

¹ Le terme « système de promenades » désigne ici le maillage formé par les promenades commerçantes, les boulevards et les avenues plantées, ainsi que les parcs publics progressivement construits au cours du XIX^e et du début du XX^e siècle.

géographie sociale de la ville. En ce sens, les boulevards forment une grande figure urbaine isolée et au destin indéfini, comparable aux Zones d'Intérêt Régional qui polarisent la politique urbanistique régionale.

- La piétonnisation des boulevards est une façon de les arracher au grand système routier qui irrigue l'ensemble du pays. Néanmoins, afin d'éviter l'écueil d'un centre transformé en un grand « mall » piéton entouré d'autoroutes et de parkings, le projet appelle à revoir en profondeur notre modèle de mobilité, par le développement d'infrastructures alternatives et/ou par la remise en cause de notre modèle de relation domicile/travail/loisir. En ce sens, le projet convoque une dimension métropolitaine qui excède la Région.

En conclusion, il apparaîtra que le schéma synthétisant les intentions de SumProject et de Greisch pour le « 4^e âge » des boulevards ne met pas ces trois enjeux sur un pied d'égalité. En mettant l'accent sur les enjeux spatiaux et sociaux à l'échelle locale, le schéma met en avant les objectifs les plus réalistes à court terme et permet d'amorcer un processus de transformation. Mais en ne convoquant qu'implicitement les enjeux régionaux et métropolitains, le schéma pourrait mener à nier leur existence. Pourtant, fort est à parier que leurs fantômes n'auront de cesse de venir hanter le développement du projet. Peut-être est-ce ce que notre Observatoire aura à scruter.

1. 10e-19e : Tissu prémoderne

Formation de la ville médiévale classique autour d'axes est-ouest

À l'inverse des boulevards du centre, la ville médiévale intra-muros s'est progressivement structurée autour d'axes perpendiculaires à la vallée de la Senne, le long des ruisseaux y affluent [Des Marez, 1923, 1935]. L'axe principal est celui qui rejoint la porte de Flandre à la porte de Namur. Il passait originellement par le pont au-dessus de la Senne jouxtant l'île Saint-Géry. Il longeait ensuite le marché situé sur un banc de sable hors du marais (qui deviendra progressivement la Grand-Place). Passé une bifurcation vers l'oratoire Saint-Michel (qui deviendra la Cathédrale) il montait ensuite vers le palais du Coudenberg (où le pouvoir s'est installé après avoir quitté le castrum sur l'île Saint-Géry). Deux axes parallèles se sont développés ultérieurement, l'un passant par la cathédrale, l'autre par le Sablon. À l'échelle territoriale, les axes structurants sont les chaussées qui relient les différents noyaux urbains et villageois. À l'approche du centre bruxellois, les chaussées adoptent des chemins de crête ou de vallée avant d'intégrer le maillage topographique du centre.

Autour des noyaux initiaux, le tissu s'est formé par un processus de dédoublement des premières voies et de densification du parcellaire rural les longeant. Ces agglomérations émergentes se sont spécifiées selon la topographie de la vallée. Le marais est devenu le quartier des métiers (activités portuaires, tanneurs, brasseurs, etc.). La pente est devenue le quartier commerçant. Le plateau est devenu le quartier du pouvoir. Plus localement, la densification a été polarisée par la construction des églises paroissiales qui définissent les quartiers. Plus globalement, la construction des enceintes et des portes leur a conféré une image unitaire.

Ainsi, après un peu plus de cinq siècles de développement, la ville a atteint une figure de ville médiévale « classique ». Sa cohérence est le produit d'une transmission continue de savoirs traditionnels et coutumes via des corps sociaux très structurés tels les gildes, les corporations, le clergé et l'aristocratie.

Premier cycle de transformations autour d'axes nord-sud

Le 17^e siècle marque le début d'un premier cycle de transformations de la ville intra-muros, timidement influencée par les expériences renaissantes, baroques et classiques qui émergent dans d'autres villes européennes. Ces transformations se feront essentiellement par le développement d'axes orientés nord-sud, parallèles à la vallée, venant se greffer à l'axe originel reliant le port, la Grand-Place et le Coudenberg.

Dans le haut de la ville, la principale modification est liée à la construction de la place et du parc Royal sur les ruines du palais incendié. La place marque l'articulation entre un axe perpendiculaire à la vallée orienté vers l'Hôtel de Ville, et un axe horizontal orienté vers le parc, réalisé grâce à d'importants comblements des vallons de l'ancienne Warande. Les prolongations ultérieures de la rue Royale jusqu'à l'église Sainte-Marie à Schaerbeek, et de la rue de la Régence jusqu'au Palais de Justice, renforceront l'importance de cette orientation nord-sud.

Dans le bas de la ville, la création du canal donne une nouvelle monumentalité à l'axe de la vallée. Néanmoins, après avoir passé l'enceinte de la ville, son tracé s'infléchit pour contourner le béguinage et ouvrir une perspective vers la flèche de l'Hôtel de Ville (devenue difficilement perceptible suite à la construction de l'Église Sainte-Catherine fin du 19^e siècle). La rue Neuve constitue alors également un nouvel axe orienté nord-sud qui, au XIX^e siècle, sera prolongé vers la première gare du Nord (actuelle place Rogier) et vers la gare des Bogards (actuelle place Rouppe).

Le tracé des boulevards du centre s'inscrit dans la tendance de ces opérations antérieures, mais d'une façon plus radicale. L'axe nord-sud y est matérialisé avec une monumentalité telle qu'il relègue les axes est-ouest au statut de rues secondaires. Par la suite, le tracé royal, la jonction Nord-Midi (combinée l'échec

du Mont des Arts) ou, plus récemment, le plan Canal répéteront la prédominance de cette orientation. En ce sens, les boulevards instituent l'inversion de l'orientation des axes structurants du Pentagone. Depuis lors, et malgré les derniers efforts du bourgmestre Buls, successeur d'Anspach, le tissu médiéval ou prémoderne n'est plus que l'envers des grands projets urbains.

Actualité du tissu prémoderne

Il est important de souligner que ce tissu prémoderne n'a aujourd'hui ni disparu ni perdu de son actualité. Rejeté dans l'ombre, il est progressivement devenu le lieu d'une modernité que l'on pourrait qualifier de « vernaculaire ». En marge de la planification, de nombreux phénomènes significatifs de notre situation contemporaine y ont émergé. Dans le centre : marchandisation touristique et gentrification. En première couronne : concentration des populations immigrées le long des anciennes chaussées. En seconde couronne : transformation des chaussées en « ville franchisée ». L'opportunité qu'offre la piétonnisation des boulevards de considérer l'articulation à ces tissus anciens ne relève donc en rien de la nostalgie.

‘La piétonnisation des
boulevards centraux est une
opportunité pour réarticuler le
tissu prémoderne est-ouest à
la ville’

2. 19e : Parcs, avenues et boulevards, transformations à la Parisienne

Contexte

La création des boulevards du centre est une réponse à différents problèmes auxquels faisait face le bas de la ville au 19^e siècle. Sous la pression démographique et le développement d'activités industrielles, les quartiers populaires s'étaient densifiés à l'extrême par la multiplication d'ateliers, la création d'impasses habitées en intérieurs d'îlots et la subdivision de maisons unifamiliales en maisons de rapport. La Senne ne pouvait plus ni protéger des inondations en période de fortes pluies ni charrier les eaux usées en période de sécheresse. Égout à ciel ouvert, elle était devenue un flux de pollution à l'odeur pestilentielle favorisant la propagation d'épidémies, dont le choléra. Par ailleurs, depuis que Napoléon avait séparé la Ville de Bruxelles intra-muros du territoire sur lequel s'étendaient historiquement sa juridiction et sa fiscalité², la Ville était dans le besoin d'attirer

dans son périmètre une population bourgeoise capable d'équilibrer son assiette fiscale. Enfin, le développement des gares au nord et au sud invitait à penser leur connexion.

Influences parisiennes et principes du projet bruxellois

Quoique spécifiques, ces problématiques étaient analogues à celles qui se posaient dans d'autres villes européennes en cours d'industrialisation. À Paris, les transformations menées sous la direction de Georges Eugène Haussmann offraient des solutions alors parmi les plus audacieuses et influentes. Son modèle du boulevard parisien inspira l'architecte Léon Suys, sous l'autorité du bourgmestre Jules Anspach pour répondre de façon intégrée aux différentes problématiques du bas de Bruxelles³.

Le voûtement de la Senne devait permettre d'assainir le centre-ville et de prévenir les inondations par l'installation d'un ingénieux système de collecteurs, égouts et équipements de nettoyage. En surface, la création de boulevards reliait les deux gares principales de la ville, Nord et Midi, dont la connexion était assurée par un tram dans un premier temps tiré par des chevaux. Cette connexion s'inscrivait dans l'important développement du chemin de fer qu'a connu la Belgique jusqu'aux Trente Glorieuses. Outre les enjeux de transport de marchandises, il s'agissait d'inciter les ouvriers à demeurer en périphérie afin de limiter l'augmentation démographique des centres urbains et d'assurer la paix sociale [Grosjean, 2010].

Jusqu'en 1936, date à laquelle une loi interdrait aux piétons d'emprunter la chaussée et les enjoindra à utiliser les trottoirs, les nouveaux boulevards fonctionnaient comme un espace partagé où se croisaient piétons, vélos, trams et voitures [Jourdain et Loir, dans ce Portfolio]. La promenade était ponctuée d'une série de places (Fontainas, Anneessens, Bourse, De Brouckère), de bâtiments publics (La Bourse, Halles de marché, Temple des Augustins) et de tavernes (notamment au rez-de-chaussée de l'Hôtel Continental et du Métropole).

Tout le long, le front d'immeubles devait donner une image prestigieuse de Bruxelles, conformément aux idéaux et promesses de modernité de l'industrialisation. Il s'agissait d'embellir le centre-ville par des immeubles aux façades néo-classiques luxueuses et de reléguer les manufactures, industries et ateliers à la partie ouest de la ville. Cette esthétisation entendait également assurer l'attractivité résidentielle bourgeoise dans le centre pour alimenter les caisses de la Ville en accroissant l'assiette fiscale.

² Soit la « cuve » formée par les villages d'Anderlecht, Forest, Ixelles, Laeken, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek.

³ A noter que le modèle du boulevard parisien n'était alors pas totalement neuf à Bruxelles. En effet, la typologie du boulevard fut déjà partiellement importée par Napoléon via la démolition et le réaménagement des remparts.

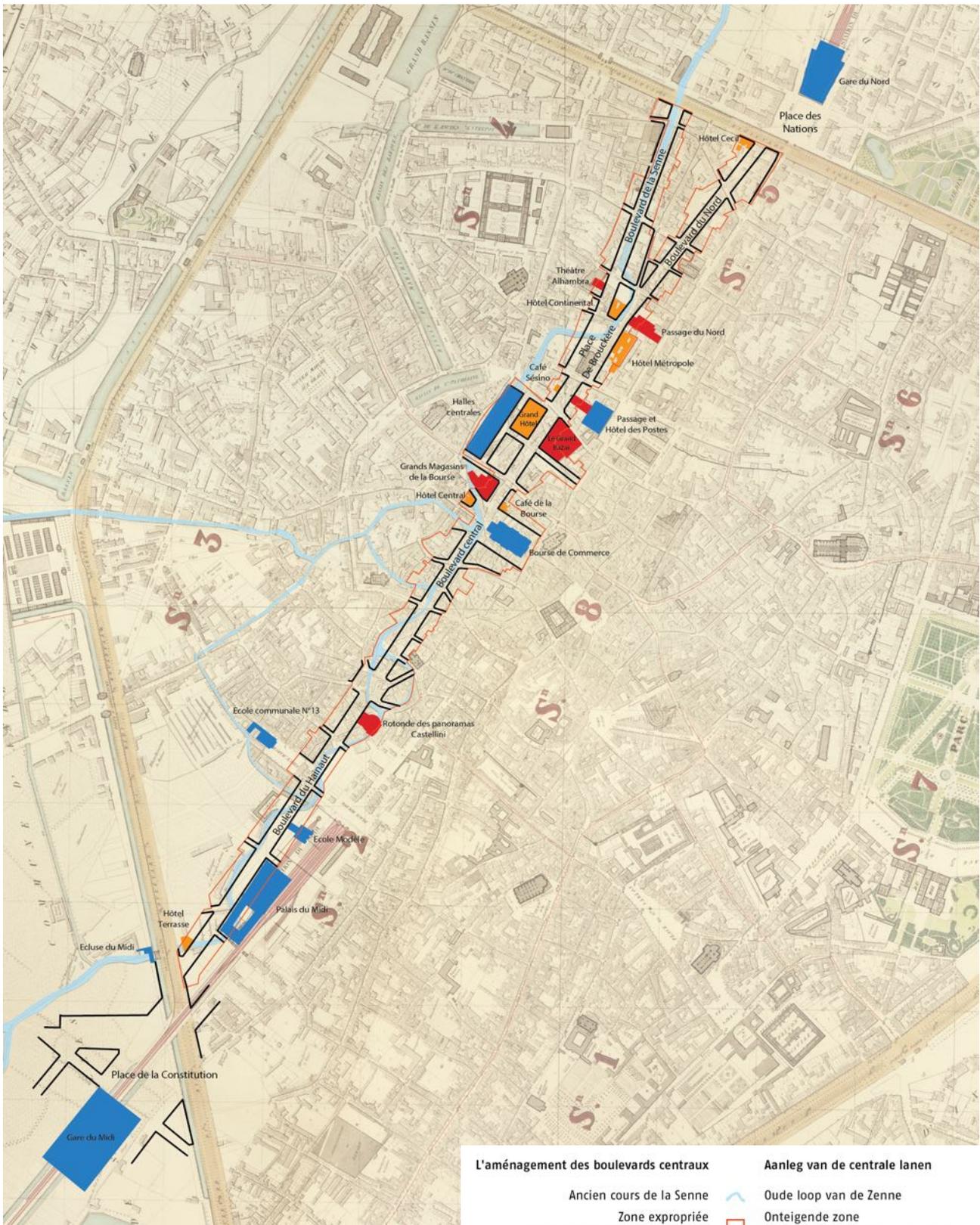


Figure 2. Aménagement des boulevards centraux au 19^e siècle

Source : Dessouroux, C., 2008. *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants.* Brussels: ULB et RBC, p.56

Échec du volet résidentiel

Malgré ses qualités, le projet n'a pas attiré la population aisée autant qu'escompté. Ce faible attrait mit d'ailleurs à mal le financement et la construction des ouvrages qui avaient été délégués à des promoteurs privés. Parmi les facteurs de cet échec partiel, certains sont liés à l'architecture même du projet. En effet, tant les boulevards que les parcelles qui les bordent présentent une largeur relativement faible au regard de leurs homologues parisiens, ne permettant pas de construire des appartements suffisamment grands. En outre, l'immeuble de rapport haut de gamme est un type d'habitat qui était globalement étranger à la culture résidentielle de la bourgeoisie bruxelloise. La suite du développement de la ville démontrera à quel point l'idéal de la maison unifamiliale est ancré culturellement. Par l'échec de l'attractivité résidentielle bourgeoise, une des conséquences imprévues du projet sera d'accentuer la démarcation entre les quartiers bourgeois à l'est et les quartiers ouvriers à l'ouest, phénomène qui s'intensifiera encore par la suite.

Relations au tissu prémoderne

De prime abord, les boulevards forment une rupture radicale avec le tissu prémoderne du Pentagone. La géométrie du tracé, son profil, sa largeur et sa longueur sont inédits. Les équipements d'ingénierie urbaine sont radicalement novateurs, autant que les équipements publics : Bourse, marché centralisé, connexions aux gares... La typologie résidentielle est en rupture avec la tradition bruxelloise. Pourtant, en seconde lecture, le projet de Suys préserve quelques continuités avec le tissu préexistant :

- Dans la plupart des cas, la limite des démolitions a été tracée sur des lignes parcellaires formant le milieu d'îlots préexistants, laissant des *demi-îlots* à compléter par les nouveaux immeubles⁴. De la sorte, la plupart des îlots bordant le boulevard sont mixtes : une face d'immeubles néo-classiques côté boulevard, une face de maisons anciennes sur les autres côtés. Par ce dispositif, la transition entre l'ancien et le nouveau se fait en douceur, et est parfois même difficile à percevoir.
- La position et le dessin des places et bâtiments publics préservent des articulations avec les axes est-ouest de la ville médiévale. La place Fontainas marque le croisement avec l'axe menant au Sablon. Implantée sur le site de l'ancien marché au beurre, La Bourse reconfigure la séquence historique reliant le port à la Grand-Place, tandis que son caractère monumental souligne l'importance de ce carrefour. Les halles de marché marquent la trace de la première enceinte, ainsi que la connexion vers les bassins à

l'ouest, et la cathédrale à l'est. La place De Brouckère, initialement conçue pour préserver le temple de l'ancien couvent des Augustins, préserve implicitement la continuité qui existait entre la rue du Béguinage, la façade du couvent, et la connexion vers la cathédrale.

Nous y reviendrons, la piétonnisation des boulevards est une opportunité pour tempérer la prédominance de l'orientation nord-sud en grande partie due au trafic routier, et revaloriser la subtilité des multiples connexions aux axes est-ouest.

Relations au système de promenades

La création des boulevards est indissociable des grandes transformations que connut Bruxelles à partir de la seconde moitié du 19^e siècle jusqu'au début du 20^e siècle. Cette période de croissance exceptionnelle mènera à une transformation importante de la ville intra-muros (certains projets tels que la jonction Nord-Midi et le Mont des Arts ne s'achèveront néanmoins qu'après-guerre), à la formation de la majorité de la seconde couronne et à la création d'axes structurants de la troisième couronne (essentiellement à l'est).

On peut considérer que le catalyseur de ces transformations fut le plan élaboré par l'inspecteur-voyer Victor Besme, sous la direction de Léopold II [Zitouni, 2010]. Ce plan a permis la réalisation progressive d'un réseau de boulevards concentriques et d'avenues radiales connectant le centre aux parcs situés en périphérie. Pour pallier la fragmentation administrative du territoire de la future agglomération bruxelloise et au manque de moyens de l'État, le projet fut financé grâce à un système de concessions privées : en échange de la rétrocession gratuite d'un parc, ou d'un tronçon de boulevard ou d'avenue jugé conforme aux principes du plan d'embellissement, un promoteur privé recevait le droit d'exproprier une zone à lotir capable de générer un bénéfice suffisant pour financer l'aménagement de l'espace public. Notons qu'au regard de certaines opérations réalisées en dehors du Pentagone - les boulevards de la seconde ceinture, l'avenue de Tervuren ou le quartier Berkendael par exemple -, la création des boulevards du centre est une opération immobilière d'une ampleur « raisonnable ».

De ce point de vue, les boulevards du centre peuvent être considérés comme un des jalons qui mèneront à la constitution du système de promenades. En effet, outre la nature des zones à lotir (terrains agricoles existants au revers des anciennes chaussées extra-muros vs quartiers insalubres intra-muros), l'ensemble de ces opérations repose sur des principes similaires : financer une infrastructure et/ou un espace public par un système de concession accordée à un promoteur privé.

⁴ A titre de comparaison, les grands projets d'après-guerre tendront à se faire via le remplacement d'îlots entiers.

‘Les boulevards centraux forment un ensemble urbain déconnecté, ce qui permet, justement leur piétonnisation’

Cependant, par-delà ces similitudes, les boulevards du centre forment un ensemble urbain déconnecté du système de promenades. En effet, le réseau de parcs, avenues et boulevards s’est essentiellement réalisé dans la partie est de la ville, historiquement plus riche. De ce fait, passer la petite ceinture, les seules extensions sont le boulevard Léopold II rejoignant Koekelberg, et le boulevard Albert II aménagé beaucoup plus récemment. À titre de comparaison, l’extension du complexe de la place et du parc Royal par la création du tracé Royal et du quartier Léopold a permis des continuités spatiales beaucoup plus fortes vers les avenues Louise et de Tervuren.

Actualité

En conséquence de ce développement dissymétrique, les boulevards du centre apparaissent aujourd’hui comme un fragment à la fois étranger au tissu médiéval du centre, et isolé des grandes structures urbaines du 19^e siècle. A priori, cette situation est un défaut. Mais c’est aussi une opportunité. Grâce à cette autonomie, la piétonnisation des boulevards du centre est un projet réaliste, alors qu’un tel scénario semblerait aujourd’hui impossible sur les autres avenues et boulevards. De ce point de vue, les boulevards s’apparentent aux autres grands fragments urbains « indécis » qui jalonnent le territoire bruxellois, tels que les Zones d’Intérêt Régional.

3. 1950-1980 : Réseaux, secteurs et tours, transformations à l’Américaine

Contexte

Les Trente Glorieuses ont profondément marqué l’évolution du territoire bruxellois. Sur le plan économique, cette période est caractérisée par la désindustrialisation et la tertiarisation de la ville. Notamment, l’OTAN et la nouvelle Communauté Economique Européenne arrivent à Bruxelles, qui ambitionne la création d’un World Trade Center. Sur le plan politique, cette période est marquée par la mainmise du gouvernement national sur la gestion de Bruxelles jusqu’à la création de l’agglomération bruxelloise en 1971 puis de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989. Sur un plan technique, le réseau routier deviendra l’armature du renouveau socio-économique belge (et européen). Le Pentagone bruxellois deviendra alors un pôle de convergence de ces nouvelles routes.

Influences américaines

L’aménagement du territoire bruxellois des Trente Glorieuses est fondé sur le principe de secteurs monofonctionnels desservis par un nouveau réseau d’infrastructures, tel que théorisé par les urbanistes modernistes européens d’avant-guerre. Les autres principes de l’urbanisme moderniste auront moins d’impact. Aucun maillage vert complémentaire au réseau routier ne sera réalisé, sauf partiellement à Anderlecht. En matière de logements, outre quelques réalisations telles que la Cité Modèle et l’ensemble Ieder Zijn Huis, les immeubles élevés réalisés ne garderont pas grand-chose des ambitions sociales initiales des modernistes. Soutenus par le cadre légal, ils proliféreront au gré des opportunités foncières, mais auront peu d’impact sur l’organisation globale du territoire.

En réalité, l’aménagement du territoire bruxellois des Trente Glorieuses fut plus marqué par une approche essentiellement économique du territoire, mise en forme selon le modèle américain [Ryckewaert, 2011]. Portée par l’enthousiasme de la croissance économique, une véritable idéologie de « modernisation » de la ville s’est déployée, notamment par le biais de l’exposition universelle de 1958. La promotion de la maison individuelle en périphérie fut soutenue au travers d’incitants financiers et de mises à disposition de terrains constructibles. Les réseaux de chemin de fer furent délaissés au profit du tout à la voiture.

En corollaire à cet exode urbain, dès le milieu des années 1950, Bruxelles a été pensée comme une capitale administrative et un lieu de consommation. Régi par les pouvoirs publics essentiellement nationaux, des promoteurs immobiliers, des architectes et des urbanistes, le développement de la ville a été pensé autour de la figure du résident périurbain qui travaille et consomme à Bruxelles.

Le réaménagement des boulevards du centre

La transformation des boulevards du centre s’inscrit dans la logique de plans autoroutiers radioconcentriques à l’échelle nationale, régionale et du Pentagone. Le cercle le plus grand (et incomplet) relie les villes flamandes de Courtrai à Hasselt, et les villes wallonnes de Mons à Liège. Cinq autoroutes radiales relient les principales villes belges au ring bruxellois (dont le bouclage sud n’a pas été réalisé comme prévu). Au-delà du ring, les pénétrantes routières s’affinent et se multiplient.

Certaines de ces autoroutes urbaines sont réalisées par le réaménagement routier des avenues et boulevards du 19^e siècle, d’autres sont ajoutées. Les boulevards entourant le Pentagone deviennent « la petite ceinture ». À l’intérieur du Pentagone, le schéma réalisé par les urbanistes du groupe Tekhnè, même s’il n’a jamais été officiellement adopté, témoigne de la volonté de voir émerger, dans les traces de la première enceinte médiévale, un petit ring autour de l’épicentre (Figure 3).

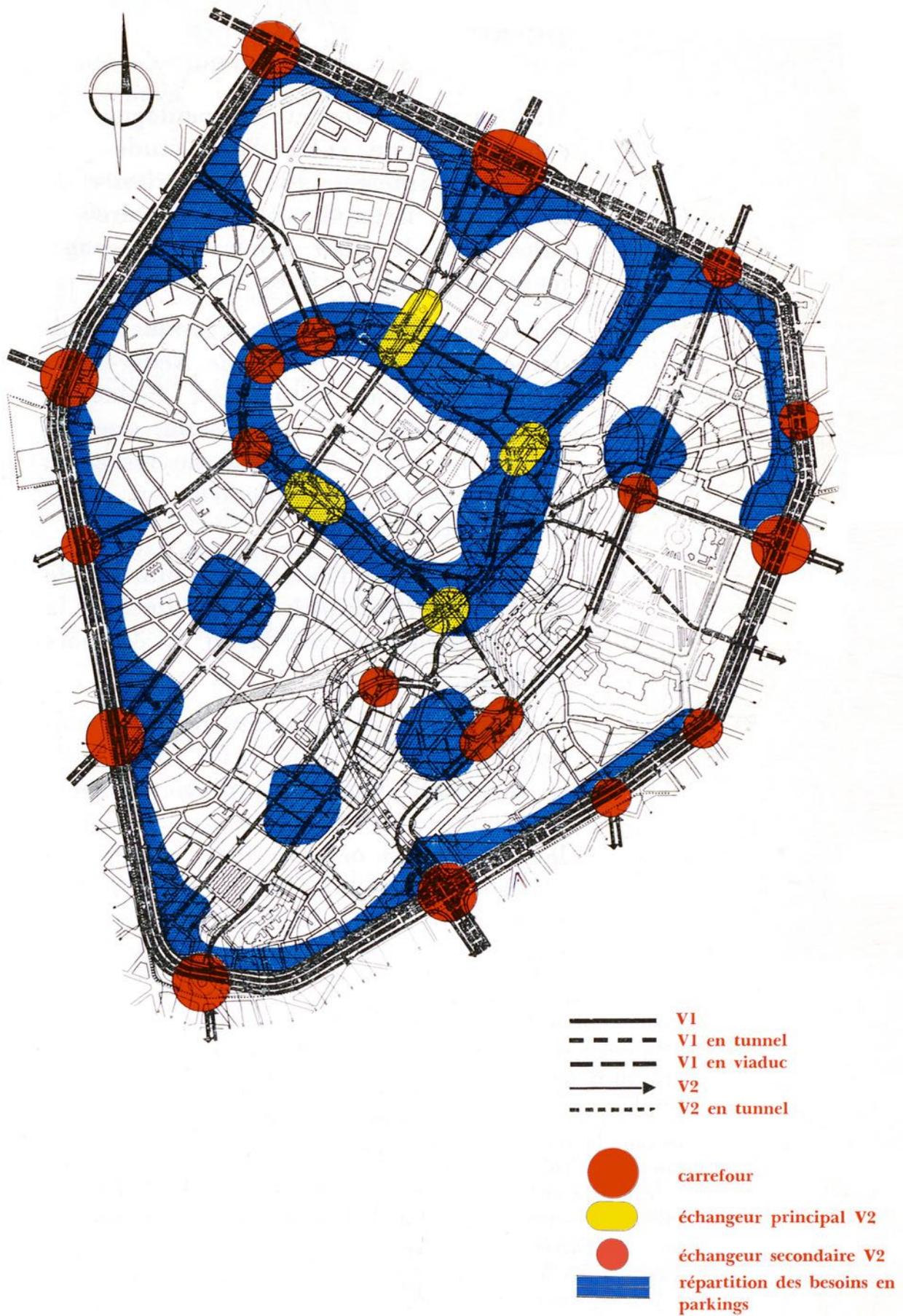


Figure 3. Plan Directeur du Pentagone, groupe d'étude Tekhnè pour la Ville de Bruxelles, 1962

Source : De Saulnier, P., 1963. *Bruxelles à l'heure de la rénovation*. In : *Habiter-Wonen*. 1963. © Tous droits réservés

Ce schéma a fait du Pentagone un point de convergence d'un réseau routier à l'échelle nationale (et européenne). Les transformations du centre de Bruxelles sont donc à comprendre à l'échelle de ces investissements colossaux. Plus particulièrement, les boulevards du centre ont été interprétés comme des radiales reliant la petite ceinture à l'hypothétique ring intra-muros. L'aménagement souterrain du préméto, la suppression du tram en surface et de l'esplanade centrale de la place De Brouckère ont permis l'implantation de quatre voies de circulation automobile. La place laissée aux piétons s'est fortement restreinte, limitée à des trottoirs empiétés de bacs à plantes, terrasses de café et de voies d'accès au métro.

Autour de ces nouvelles infrastructures de transports, plusieurs bâtiments néo-classiques ont été démolis pour accueillir de grands équipements tels que le centre administratif de la Ville de Bruxelles, la tour Philips ou le parking '58, à la place des anciennes Halles de marché⁵. Enfin, les grands regroupements de commerces et lieux de loisir se sont progressivement développés, au détriment des petites enseignes du centre.

Incidences négatives

Loin d'être aussi fonctionnels que prévu, les boulevards centraux se sont avérés à terme fortement engorgés. Parallèlement, les quartiers populaires alentour se sont rapidement dégradés sous la pression de l'exode résultant de l'idéal résidentiel suburbain, du désintérêt des pouvoirs publics et des stratégies spéculatives favorisant le délabrement d'immeubles pour en justifier les opérations de démolition/reconstruction. Il en résulta une paupérisation et une désertification des parties populaires de Bruxelles qui se sont accompagnées d'une réduction des rentrées fiscales des communes concernées. L'engorgement routier, ses pollutions, la tertiarisation et le manque de moyens financiers ont engendré un cercle vicieux de dégradation du cadre de vie : au fur et à mesure que le cadre de vie se dégradait, l'attractivité résidentielle et donc les revenus communaux diminuaient, complexifiant les opérations d'amélioration de l'environnement urbain. En ce sens, la modernisation des boulevards du centre a contribué à aggraver la scission est-ouest de la ville en formant une véritable frontière urbaine.

Relations au tissu prémoderne

L'aménagement routier des boulevards a accentué la rupture avec le tissu prémoderne. Les aménagements d'espaces publics qui marquaient les articulations avec les différents axes historiques est-ouest ont été gommés pour les besoins de la circulation. De nouveaux immeubles ont remplacé des îlots entiers,

en contradiction avec le principe du plan de Suys qui favorisait la reconstruction de demi-îlots. Ces nouvelles ruptures spatiales, combinées aux incidences négatives sur l'habitabilité des lieux, et aux autres projets contemporains qui ont transformé le centre de Bruxelles (jonction Nord-Midi, Mont des Arts, quartier Nord, développement de bureaux autour de la petite ceinture...), ont achevé de faire du tissu prémoderne l'envers de l'urbanisme bruxellois. Il faudra attendre l'institutionnalisation de la Région et le développement de politiques de rénovation urbaine, de la « rénovation d'îlots » aux « contrats de quartier », pour que cette situation se tempère.

Relations au système de promenades

À l'instar d'autres avenues et boulevards du 19^e siècle, les boulevards du centre ont été intégrés au réseau routier d'après-guerre. Ces réaménagements ont littéralement inversé le fonctionnement du système de promenades. Les avenues devaient permettre aux habitants du centre de rejoindre les grands parcs de la périphérie. Elles servent maintenant essentiellement à rejoindre les lieux de travail et de consommation du centre depuis les périphéries résidentielles. Les avenues et boulevards étaient des espaces publics fédérateurs autour desquels ont été développés des ensembles résidentiels attractifs. Ils sont devenus des frontières aux abords desquelles la qualité de vie a largement décliné.

'Les boulevards centraux ne font pas partie d'un système de circulation cohérent'

Néanmoins, à la différence des parcs et avenues des deuxième et troisième couronnes, les boulevards centraux ne font pas partie d'un système de circulation cohérent, car le schéma du groupe Tekhnè n'a pas été réalisé, et le Pentagone n'est pas devenu un ensemble de radiales rejoignant un petit ring autour de l'îlot sacré. Par conséquent, ce fragment d'autoroute urbaine peut être remis en cause sans porter atteinte au fonctionnement général, au même titre d'ailleurs que la jonction Nord-Midi.

Actualité

Le projet de piétonnisation se présente comme une rupture avec le modèle moderniste qui vient d'être décrit. Pourtant, les relations qu'ils entretiennent sont assez ambiguës. En effet, deux interprétations sont possibles.

⁵ Notons que ces bâtiments ont été implantés au carrefour entre les boulevards et l'hypothétique petit ring.

‘La piétonnisation des boulevards centraux peut prendre deux grandes orientations’

La première voit dans la piétonnisation des boulevards un nouveau jalon de la transformation du Pentagone en « mall » touristique et commercial desservi par un réseau de transports en commun, d'autoroutes urbaines et de parkings. Dans ce scénario, la piétonnisation des boulevards serait une clarification et une radicalisation du projet moderniste, bien plus qu'une opposition. Notons que, si le développement d'un réseau de transports alternatifs (métro, tram, train, RER, RER cycliste) polarise le Pentagone de la même façon que l'actuel réseau autoroutier, la pression foncière générée tendra à renforcer ce scénario touristique-commercial. La seconde interprétation voit dans la piétonnisation une remise en cause fondamentale du réseau routier radioconcentrique national, qui fait du Pentagone le pôle central de la banlieue généralisée qui l'entoure. Afin de permettre l'émergence de quartiers habités capables de conférer aux boulevards une vitalité quotidienne, ce scénario nécessite de penser un développement métropolitain plus isotrope, moins concurrentiel, proposant d'autres pôles fédérateurs que le Pentagone et d'autres modèles de relations domicile/travail/loisir. Par conséquent, l'incidence réelle de la piétonnisation des boulevards dépendra largement du modèle territorial qui sera mis en œuvre autour.

4. 2002-2016 : espaces publics, mixité et mobilité douce, transformations à la Scandinave ?

Contexte

À partir des années 1990, la révision du plan de circulation et le réaménagement des boulevards centraux sont apparus comme une nécessité [Vanhellemont avec Vermeulen, dans ce Portfolio]. Il s'agissait de désengorger le centre de la congestion automobile pour répondre à la diversification des modes de déplacement urbains, améliorer la qualité de vie et de l'environnement, renforcer la position de la capitale dans le jeu de concurrence interurbaine, ou encore renvoyer une image conviviale et agréable du centre de Bruxelles.

La Grand-Place, alors parking à ciel ouvert, puis ses alentours immédiats sont devenus piétons. Par après, en 2002, les alentours et un tronçon du boulevard Anspach sont transformés en une zone dite « confort », et font l'objet d'un accord de principe par le Collège des Bourgmestres et Échevins (bureau d'étude : ERU). En 2003, les bureaux d'étude

SumProject et Greisch remportent l'appel d'offre avec concours lancé par Beliris pour le réaménagement des boulevards centraux. Ils développeront différents scénarii qui aboutiront dans un premier temps à la réduction de 4 à 2 voies automobiles sur une partie du boulevard Anspach.

À partir de 2012, année d'élection communale, la piétonnisation des boulevards centraux commença à être considérée sérieusement dans la sphère politique, non sans lien avec la tenue d'un « PicNic the Streets » devant la Bourse [Genard *et al.*, dans ce Portfolio]. En juin 2015, le piétonnier temporaire, en « phase test », est inauguré. Divers tronçons de boulevards sont fermés en tout ou en partie à la circulation automobile et agrémentés d'équipements de repos et de loisir. En parallèle, SumProject et Greisch travaillent sur un projet de réaménagement définitif des boulevards centraux qui, couplé à la zone attenante à la Grand-Place, formera un piétonnier de 50 ha, parc bâti compris.

Influences scandinaves

Le projet repose en partie sur la réhabilitation de certains principes du plan de Léon Suys. Il fait tout d'abord écho à l'espace partagé du 19^e [Jourdain et Loir, dans ce Portfolio] en entendant assurer la cohabitation entre divers modes de mobilité urbains, qui se rediversifient par ailleurs depuis plusieurs années. Il récrée ensuite les places qui ponctuaient le boulevard Anspach originel, en vue de reconnecter le tissu urbain entre le bas et le haut de la ville. Aux dires des concepteurs, le projet repose sur un grand souci pour la qualité de vie et le retour de l'habiter en ville en offrant des espaces conviviaux, invitant au repos et au loisir. En même temps, conformément au statut métropolitain de Bruxelles, cette convivialité est pensée par rapport aux besoins tant des habitants que des non habitants [Corijn, *et al.*, dans ce Portfolio]. À ces égards, les concepteurs se réfèrent notamment au modèle de la « ville scandinave », en particulier à Copenhague. Cette dernière est devenue un exemple de convivialité et de qualité de vie urbaine, notamment grâce au développement de la mobilité douce. De fait, les espaces consacrés aux piétons y ont été multipliés par 7 en 40 ans. Suite au travail du bureau d'étude Jan Gehl, le nombre de cyclistes a doublé en dix ans. L'environnement urbain s'est amélioré en ce qui concerne la qualité acoustique et de l'air. Les gens passent 4 fois plus de temps en ville qu'auparavant, ce qui favorise l'économie des petits commerces de proximité et la convivialité dans les espaces publics. Cependant, le projet de piétonnisation des boulevards bruxellois ne reprend que partiellement le modèle scandinave. En premier lieu, l'échelle d'intervention diffère. À Copenhague, la mobilité est pensée à l'échelle de la ville. Chaque quartier a été analysé pour déterminer ce qui peut ou doit être fait. En même temps, une série de principes clés ont été développés sur l'ensemble du territoire, approche facilitée

notamment par la structure en étoile de la ville. Des pistes cyclables ont été aménagées au milieu de grands boulevards pour assurer la sécurité des cyclistes au niveau des carrefours. Des bandes arborées ou végétalisées protègent les usagers faibles des voies automobiles. Des feux de signalisation synchronisés en fonction de la vitesse moyenne des cyclistes ont été installés. Encore, les métros et taxis ont été adaptés au transport des vélos.

En second lieu, le rapport à la voiture n'est pas le même. À Copenhague, il s'agit de réduire drastiquement la circulation automobile, d'annihiler la logique du recours à la voiture. Dans le cas du piétonnier bruxellois et plus largement dans

l'ensemble des plans de mobilité de la Région, il s'agit moins d'éradiquer la voiture que de la rendre invisible : par la déviation des flux de circulation vers d'autres voies et la création de parkings souterrains à proximité immédiate du piétonnier [Genard et Neuwels, 2016]. Cette politique d'invisibilité s'explique en partie par la crainte de voir le centre-ville déserté au profit des centres commerciaux situés en périphérie. En effet, la voiture semble toujours être considérée comme la condition du dynamisme économique du centre. Les tentatives de diminution de ses incidences négatives sur la qualité de vie s'apparentent à un modèle de compromis à la belge, bien plus qu'à un modèle radical à la Scandinave.



Figure 4. Schéma représentant la reconnexion est/ouest à travers la création de places telle que présentée par SumProject et Greisch

Source : SumProject, *op.cit.*, p.49. © SumProject

Conclusion

L'analyse des trois périodes historiques qui ont précédé le projet de piétonnisation des boulevards a permis de mettre en évidence trois types d'enjeux, se manifestant à trois échelles distinctes, et convoquant de ce fait, trois niveaux d'acteurs.

'Il y a trois morphologies, trois types d'enjeux, trois échelles d'action en jeu'

Les grands projets modernistes ont accentué la tendance des opérations d'embellissement du 19^e siècle à considérer le tissu prémoderne comme des structures urbaines secondaires. Dans les revers de cette modernité planifiée, le tissu prémoderne est devenu le lieu d'une modernité vernaculaire, composée de phénomènes critiques de marchandisation touristique, de gentrification, de concentration des populations immigrées, ou encore de « ville franchisée ». De ce point de vue, le projet de réaménagement des boulevards est une opportunité pour revaloriser les articulations qui existaient initialement avec le tissu prémoderne. Il pourrait s'inscrire dans une logique similaire à celle des « contrats de quartier » menés par les communes bruxelloises, s'il confère à ces articulations des objectifs d'inclusion sociale, qu'il s'agirait alors d'assurer au-delà du seul aménagement de l'espace public.

Même s'ils s'inscrivent dans un modèle de développement urbain similaire, les boulevards centraux ne présentent pas d'articulation spatiale forte avec le réseau de boulevards et avenues formant le système de promenades de la ville du 19^e siècle. De même, ils n'ont pas atteint leur objectif de modification de la géographie sociale de la ville. En ce sens, on peut considérer que les boulevards forment une grande figure urbaine isolée et au destin indéfini, comparable aux Zones d'Intérêt Régional qui polarisent la politique urbanistique régionale. De ce point de vue, la question première est celle des grands équipements publics.

La modernisation des boulevards s'inscrit dans un schéma de développement du territoire national structuré autour d'un réseau autoroutier radioconcentrique dont le Pentagone est le pôle. En première lecture, la piétonnisation des boulevards est une remise en cause radicale de ce modèle. Néanmoins, le piétonnier pourrait aussi apparaître comme une intensification du modèle moderniste, transformant le centre en « mall » commercial et touristique, entouré d'autoroutes et de parkings. Pour

éviter ce scénario, il est nécessaire de développer un modèle de développement métropolitain plus isotrope, moins concurrentiel, et proposant d'autres types de relations domicile/travail/loisir. Selon cette troisième perspective, la question essentielle est celle de la mobilité.

Le schéma synthétisant les intentions de SumProject et de Greisch pour le « 4^e âge » des boulevards répond avant tout à la demande qui leur a été formulée : concevoir un projet pour le réaménagement en surface des boulevards du centre. De ce fait, il accorde logiquement une prédominance aux enjeux à l'échelle locale. En effet, le principe de récréation de places, *sous-espaces* au caractère varié, témoigne d'une volonté de réarticuler les boulevards avec le tissu prémoderne. L'enjeu premier semble être celui de la qualité de vie et de l'appropriation par les habitants.

'La prédominance des enjeux locaux pourrait mener à négliger les enjeux régionaux et métropolitains'

La capacité des boulevards à former une grande figure urbaine emblématique apparaît en seconde lecture, comme la somme de ces sous-espaces. Les discours vantant la dimension exceptionnelle du futur piétonnier bruxellois soulignent également le désir de monumentalité qui sous-tend le projet. Mais le schéma ne représente aucune relation explicite avec les autres sites de grands projets ni à l'échelle du Pentagone (jonction Nord-Midi, canal...), ni à l'échelle de la Région (Zones d'Intérêt Régional, plan Canal...). Enfin, les enjeux à l'échelle métropolitaine ne sont convoqués qu'implicitement, à travers la référence au modèle de Copenhague. Rien ne se réfère explicitement à l'alternative entre un modèle de polarisation touristique-commercial et un modèle de répartition plus isotrope et plus mixte des différentes fonctions à l'échelle métropolitaine.

La prédominance accordée aux enjeux locaux est stratégique. Elle met l'accent sur des objectifs réalistes à court terme pour les commanditaires du projet. Elle permet de passer à l'action et d'amorcer un processus de transformation. Mais en ne convoquant qu'implicitement les enjeux régionaux et métropolitains, le schéma pourrait mener à nier leur existence. À nous, Observatoire, de relever les incidences de ces échelles impensées et de faire exister la nécessité d'en débattre publiquement.

Bibliographie

- C.E.R.A.A., 1987. Morphologie urbaine à Bruxelles. Brussels: Centre d'Etude, de Recherche et d'Action en Architecture.
- DE VISSCHER, J.-P., 2013. *Indivision*. Thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme, Louvain-la-Neuve. Université catholique de Louvain.
- DEJEMEPPE, P., 2010. Bruxelles, les tours, la ville. Brussels: Région de Bruxelles-Capitale.
- DEMEY, T., 1990. Bruxelles, chroniques d'une capitale en chantier 1. Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi. Brussels: Paul Legrain.
- DEMEY, T., 1992. Bruxelles, chroniques d'une capitale en chantier 2. De l'expo '58 au siège de la C.E.E. Brussels: Paul Legrain.
- DE SAULNIER, P., 1963. Bruxelles à l'heure de la rénovation. In : *Habiter-Wonen*. 1963. n°24-25, pp.2-23.
- DES MAREZ, G., 1923. La place royale à Bruxelles : genèse de l'œuvre, sa conception et ses auteurs. Brussels: Lamertin.
- DES MAREZ, G., 1935. Le développement territorial de Bruxelles au Moyen-Age : étude de géographie historique urbaine. Brussels: Falk.
- DESSOUROUX, C., 2008. Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants. Brussels: Université libre de Bruxelles (CIRHIBRU) et Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.
- DUMONT, G.-H., 1999. Histoire de Bruxelles : biographie d'une capitale. Brussels: Le Cri édition.
- GARSOU, J., 1942. Jules Anspach, bourgmestre et transformateur de Bruxelles 1829-1879. Frameries: Union des Imprimeries.
- GENARD, J.-L., et NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In: *SociologieS*. 2016. Available at: <http://sociologies.revues.org/5378>.
- GHEL, J., 2011. Life between buildings : Usign public space. Washigton: Island Press.
- GROSJEAN, B., 2010. Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la "ville diffuse". Wavre: Mardaga.
- MANGIN, D., 2004. La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine. Paris: Editions de la Villette.
- MARTENS, M., 1958. Charles Buls : ses papiers conservés aux archives de la ville. Brussels: D'Hondt et De Grave.
- MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, 1956. Bruxelles Carrefour de l'Occident. Brussels: Ministère des travaux publics et de la reconstruction.
- NOEL, F., 1998. La ville rapiécée. Les stratégies de la réhabilitation à Bruxelles. Brussels: Editions de l'Université de Bruxelles.
- RANIERI, L., 1973. Léopold II, urbaniste. Brussels: Hayez.
- ROGER, C., 1962. La politique de développement régional et l'aménagement de l'espace. Brussels: Les éditions de la librairie encyclopédique.
- RYCKEWAERT, M., 2011. Building the economic backbone of the Belgian welfare state. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973. Rotterdam: 010 Publishers.
- ZITOUNI, B., 2010. Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915). Brussels: VUBPRESS.