



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2022

Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg

Welke morfologieën voor "inclusie in de stedelijkheid"? Onderzoek langs de Steenweg

Which morphologies for "inclusion in urbanity"? Exploring practices along the Steenweg

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert

Traducteur : Laurie Guérif



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5946>

DOI : 10.4000/brussels.5946

ISSN : 2031-0293

Cet article est une traduction de :

Which morphologies for "inclusion in urbanity"? Exploring practices along the Steenweg - URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5900> [en]

Autre(s) traduction(s) de cet article :

Welke morfologieën voor "inclusie in de stedelijkheid"? Onderzoek langs de Steenweg - URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5949> [nl]

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Ce document vous est offert par Bibliothèques de l'Université Saint-Louis - Bruxelles



Référence électronique

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert, « Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 165, mis en ligne le 13 février 2022, consulté le 23 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5946> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5946>

Ce document a été généré automatiquement le 13 février 2022.



Creative Commons - Attribution 4.0 International - CC BY 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg

Welke morfologieën voor “inclusie in de stedelijkheid”? Onderzoek langs de Steenweg

Which morphologies for “inclusion in urbanity”? Exploring practices along the Steenweg

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert

Traduction : Laurie Guérif

NOTE DE L'ÉDITEUR

Pour voir les figures dans une meilleure résolution, accédez à l'article en ligne et cliquez sur « Original » en dessous de celles-ci.

Introduction

- 1 Depuis quelques années, on constate un regain d'intérêt pour le Steenweg (littéralement « voie de pierre ») de Bruxelles, un axe est-ouest suivant le tracé des vestiges de la principale chaussée médiévale bruxelloise [Vleminckx-Huybens, 2020 et De Visscher *et al.*, 2020] qui lui a donné son nom. De ce fait, dans le tout nouveau Plan régional de mobilité GoodMove [Bruxelles Mobilité, 2020], il est désormais inscrit au nombre des futures « magistrales piétonnes » de la Région, autrement dit en tant qu'itinéraire piétonnier prioritaire. Perspective.brussels, « centre d'expertise multidisciplinaire en développement urbain » de la Région de Bruxelles-Capitale, réunit

actuellement les parties prenantes (parmi lesquelles Bruxelles Mobilité, la Ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la commune d'Ixelles) afin de travailler à la mise en œuvre de cette décision. Dans ce cadre, une récente recherche menée par le Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) pour perspective.brussels met en avant la nécessité d'appréhender le Steenweg non seulement comme un futur axe de mobilité, mais aussi sous l'angle de son rôle aux niveaux social, écologique, économique et culturel [De Visscher *et al.*, 2020]. Notamment, les chercheurs envisagent le Steenweg comme un axe inclusif et préconisent d'approfondir l'examen de cette potentialité.

- 2 Faisant suite à cette idée, le présent article a pour but de fournir aux futures équipes chargées des questions d'urbanisme et d'aménagement un cadre conceptuel permettant d'analyser le potentiel d'inclusion sociale (concept sur lequel nous reviendrons plus loin) le long du Steenweg et d'y réfléchir. Les enjeux liés à un axe inclusif de ce type dans le centre métropolitain de Bruxelles sont de taille, d'autant plus que Bruxelles se distingue en matière de ségrégation en Europe occidentale [Haandrikman *et al.*, 2019 : 13].
- 3 Fondé sur un travail de terrain exploratoire, le présent article attire l'attention sur l'étendue dudit potentiel d'inclusion et sur les outils pouvant permettre de mieux saisir ce potentiel. Pour ce faire, nous nous appuyons sur le postulat de Remy selon lequel la *communication dans la distance* est nécessaire à l'inclusion urbaine. Selon Remy, la possibilité que la *communication* se produise entre des inconnus dépend de l'existence de morphologies urbaines qui permettent une *distance* aussi bien qu'elles prêtent à des rencontres diverses (sans que cela ne soit forcément simultané). Dans une double optique sociospatiale, nous présentons les résultats de nos observations de la *communication dans la distance* dans un type d'espace : les galeries commerciales. Ensuite, en recensant les nombreux espaces accessibles au public dans le tissu bâti le long du Steenweg, nous ouvrons des pistes de réflexion sur l'étendue du potentiel d'inclusion urbaine du Steenweg. Ainsi, l'article vise à la fois à alimenter les discussions futures concernant le réaménagement de l'axe et à contribuer à des débats d'ordre plus général quant à la nécessité de créer des passerelles plutôt que de démanteler des enclaves pour renforcer l'inclusion urbaine [Berger et Moritz, 2018 : 159].

1. La *Communication dans la distance* revisitée

- 4 Des spécialistes des sciences sociales ont fait part de leur scepticisme quant à l'intégration des concepts d'« inclusion » et de « mixité » dans les politiques bruxelloises. Le concept d'« inclusion » se fonde généralement sur l'image d'un citoyen modèle et essentialise la normalité [Printz, 2018 : 184]. Ladite normalité est souvent définie dans des termes économiques, par la production et la consommation, plutôt que par une participation digne à la ville, à sa fabrication et à sa conception [*ibid.* : 187]. En outre, les politiques de mixité sociale à Bruxelles ont toujours traduit une volonté de favoriser l'arrivée d'une « bonne catégorie de citoyens » (c'est-à-dire de ménages de la classe moyenne) dans les quartiers défavorisés et à forte densité de population immigrée, afin d'y apporter richesse et contrôle social [Van Criekingen, 2011 : 174]. Tranchant avec ces discours prônant une société mélangée, Remy [Remy, 2020 [1990] : 325], comme d'autres chercheurs tels que Chamboredon et Lemaire [1970], réfléchit depuis longtemps à l'urbanité, c'est-à-dire à la conjonction de la densité, de la

diversité et de la configuration spatiale [Lussault, 2013 [2003] : 966]. Il est temps de redécouvrir ces travaux qui mettent l'accent non plus sur la mixité et l'inclusion en tant que telles, mais sur la nécessité d'une « inclusion dans l'urbanité ». En effet, ils recadrent les préoccupations urbaines autour de la question de l'accès au tissu social et spatial de l'urbanité pour les personnes menacées d'exclusion [Commission européenne, 2004 : 13].

- 5 Dans un article publié en 1990, intitulé « La ville cosmopolite et la coexistence inter-ethnique », Remy [2020 [1990]] affirme que le déploiement de l'urbanité – et de l'accès à cette urbanité – dépend de la capacité de *communication dans la distance*¹. Le terme *distance* est celui qu'il emploie pour évoquer les écarts qui existent entre les groupes de personnes dans une ville, écarts créés par leurs différences en matière de besoins, de milieux culturels et sociaux ou d'accès aux ressources [ibid. : 326]. Le fait d'ignorer l'existence de cette *distance* ou de tenter de la gommer en mélangeant tout le monde ne saurait la supprimer. Au contraire, souvent cela entraîne une escalade des conflits, et mène au désengagement et au repli de groupes minoritaires. D'un autre côté, la reconnaissance de cet écart suppose de laisser s'exprimer des identités contrastées. Entre les groupes ont alors lieu des interactions *dans la distance*, qui s'avèrent parfois conflictuelles. Or, la *communication* s'établit lorsque les citoyens sont à même de « traduire » leurs rencontres avec d'autres groupes, c'est-à-dire de traduire leurs interactions dans toute la diversité des pratiques, des idéologies et des manières d'être dans la ville [ibid. : 325].
- 6 Selon Remy, puis Berger et Moritz [2018], certains espaces et certaines morphologies de la ville jouent un rôle clé dans la traduction et donc dans la *communication dans la distance*². En fréquentant ces espaces, les citoyens peuvent acquérir les capacités (et avoir la possibilité) de *communiquer* avec d'autres groupes tout en gardant leur *distance* [ibid. : 325 à 328]. Ces morphologies sont variées ; elles présentent des degrés variables de fermeture et d'ouverture, et créent des interstices et des perméabilités au sein de la ville [Remy, 2016]. Contrairement aux grands espaces ouverts qui, selon Remy, traduisent une « une idéologie antiségrégationniste naïve » dans laquelle « tous les groupes sociaux se retrouvent n'importe où, n'importe quand » [Remy, 2020 [1990] : 326], ces morphologies ne constituent pas une tentative de démantèlement des enclaves [Berger et Moritz, 2018 : 159]. Elles offrent plutôt la possibilité de créer des passerelles [idem]. Cependant, l'accès à l'urbanité (à son tissu social et spatial) n'est pas seulement une question d'accès à ces espaces. En effet, il dépend aussi de l'articulation de ces divers espaces à l'échelle de la ville. C'est par cette articulation que les rencontres et les confrontations entre inconnus peuvent, au fil du temps, laisser place à la *communication dans la distance*.
- 7 Dans la documentation spécialisée, les termes abondent pour catégoriser ces espaces. Aux fins du présent article, trois types d'espaces retiennent plus particulièrement notre attention. Les « quartiers fondateurs », concept inspiré des travaux de l'école de Chicago [Park et al., 1925], apportent une sécurité et des repères familiers aux nouveaux immigrés et assurent une ouverture vers la culture qui prédomine dans la ville. Ce sont des lieux d'arrivée pour une communauté ethnique. Leurs membres ont tendance à déménager pour aller vivre dans d'autres parties de la ville lorsqu'ils le peuvent, mais ils conservent des liens forts avec ces lieux même lorsqu'ils n'y habitent plus [Remy, 2020 [1990] : 336-339]. De même, les « enclaves inclusives » ont un « fonctionnement interne spécifique » [Berger et Moritz, 2018 : 152] et servent d'interfaces « entre les

territoires et les communautés qui les entourent » [ibid. : 154]. Cependant, elles ne couvrent pas tout un quartier et ne sont pas forcément liées à un groupe ethnique. Par ailleurs, les « espaces interstitiels de rencontre », tels que les cafés à l'intérieur des gares, sont le théâtre de rencontres et de confrontations constantes entre les groupes. Toutefois, dans ces espaces, les rencontres restent sans conséquence au niveau du tissu social de la vie de chacun. En outre, la présence de personnes étrangères au lieu de passage assure la neutralité de l'espace [Remy, 2020 [1990] : 340 à 342].

2. Le Steenweg, d'une *magistrale piétonne* à un axe inclusif ?

2.1. Une *magistrale piétonne* structurant l'hypercentre élargi de Bruxelles

- 8 En 2016, à la suite des controverses autour de la piétonnisation des boulevards centraux, le BSI-BCO a lancé un programme de recherche sur les enjeux et les possibilités associés au centre-ville [Hubert *et al.*, 2020]. Les résultats de cette recherche ont donné lieu à une reconceptualisation du centre-ville en tant qu'ensemble d'espaces caractérisé par une forte connectivité avec des systèmes de mobilité multiscalaires et multimodaux, ainsi qu'une forte densité de dynamiques sociales et fonctionnelles différentes, et où les espaces publics servent d'interfaces favorisant les synergies entre ces dynamiques. Dans le sillage d'Henri Lefebvre, la facilité d'accès à ce type de centre-ville a été considérée comme un aspect fondamental du « droit à la ville » de chacun [1968].
- 9 En conséquence, le BSI-BCO a proposé d'élargir la définition spatiale du centre-ville au-delà des limites habituelles du « Pentagone », de façon à inclure les grandes infrastructures de mobilité, telles que les principales gares, la boucle du métro et le canal, ainsi que des quartiers plus diversifiés sur le plan socio-économique, tels que le centre de Molenbeek et le quartier européen [Vanin, De Visscher, Mezoued et Vermeulen, 2020]. En 2018, le nouveau Plan régional de développement durable (PRDD) qui venait d'être adopté a institutionnalisé cette vision par l'inscription du centre de Molenbeek dans le périmètre de l'« hypercentre urbain » et la mise en avant des quartiers des gares en tant que « centres urbains ».
- 10 Au début de l'année 2018, le BSI-BCO, en partenariat avec perspective.brussels, a organisé une Master Class, ainsi qu'une série d'expositions, de conférences et d'ateliers, consacrés à l'élaboration d'une nouvelle vision pour les espaces publics dans ce centre-ville élargi. Les discussions ont mis en lumière la possibilité de mettre en place de nouvelles voies piétonnes traversant le centre-ville d'ouest en est, perpendiculairement au « piétonnier³ ». Il est apparu que l'une de ces transversales présente une importance stratégique particulière : le « Steenweg » historique, qui relie la chaussée de Gand (à Molenbeek) et la place de la Bourse, la Grand-Place, le Mont des Arts, la place Royale et la chaussée d'Ixelles. Il traverse des quartiers très contrastés et s'étend sur la tristement célèbre ligne de partage est-ouest de Bruxelles [Vandermotten, 2014]. En 2020, le nouveau Plan régional de mobilité adopté a institutionnalisé cette vision par l'intégration des tronçons centraux du Steenweg en tant que future grande *magistrale piétonne*.

des employés de bureau, des sans-abri, des résidents et des touristes. La Grand-Place, à proximité immédiate, contribue à la valorisation symbolique du quartier.

- 14 Plus loin encore, le Steenweg commence à monter, traversant la jonction ferroviaire nord-sud de Bruxelles au niveau de la gare Centrale. Construites toutes deux au siècle dernier, elles ont laissé, après quarante ans de travaux et le déplacement de milliers de ménages, une cicatrice durable dans le tissu social et physique de la ville. Puis, le Steenweg grimpe au Mont des Arts, environné de signes de « prestige » national tels que la Bibliothèque royale et une statue du roi Albert 1^{er}. Cependant, s'y trouve aussi un grand jardin ouvert servant de point de rencontre pour les jeunes praticiens des arts de la rue et pour les manifestations nationales. Le sommet de la colline, où débouche alors le Steenweg, a toujours été le siège des institutions décisionnelles. De nos jours, il est occupé principalement par les institutions belges (à quelque distance desquelles se trouvent les institutions européennes), ainsi que par le palais Royal. Autour de ces éléments gravitent des populations très contrastées. Dans le quartier du Sablon, par exemple, historiquement peuplé par les classes supérieures, les niveaux de revenu et d'emploi⁵ demeurent plus élevés que la moyenne régionale. À l'inverse, le quartier de Matongé, historiquement lié à la communauté afrodescendante, présente en moyenne de faibles niveaux de revenu et d'emploi⁶.
- 15 Le parcours décrit (voir la figure 1) couvre moins de quatre kilomètres. Pourtant, comme cela a été souligné, on constate des différences culturelles et sociales importantes (voir la figure 2), laissant penser que le Steenweg possède un fort potentiel pour contribuer à l'« inclusion dans l'urbanité » à l'échelle de la ville. En effet, il pourrait jouer un rôle clé pour ce qui est de permettre à des groupes diversifiés (et parfois victimes de ségrégation) d'accéder au tissu social et physique de la ville.

Figure. 2. Revenu médian par quartier



Image tirée de Cap et Hertoghe, 2021 : 46

- 16 Par ailleurs, il s'agit également d'un axe morphologiquement varié, qui compte de nombreux espaces entre les rues et les places, ainsi qu'en dessous, au-dessus et dans la continuité de celles-ci. Cette variété est due à sa topographie spécifique mais aussi à son histoire : depuis ses origines de chaussée médiévale et la transformation de la ville en capitale de la région historique des Pays-Bas, la construction des boulevards haussmanniens au XIX^e siècle puis de la jonction ferroviaire nord-sud au XX^e siècle a profondément modifié son tracé. Ces transformations ont scindé, épaissi, brouillé et recouvert certaines parties de son parcours, créant parfois de nouvelles continuités au sein de la ville [De Visscher *et al.*, 2020 : 8]. À l'heure actuelle, l'axe compte un grand nombre de galeries, d'arcades, de patios, de souterrains, de stations et gares, de bâtiments publics et d'espaces publics résiduels.
- 17 Notre objectif est donc de déterminer si le Steenweg peut non seulement devenir un espace public qualitatif reliant des quartiers culturellement et socialement différents, mais aussi englober un ensemble d'espaces intérieurs accessibles au public favorisant la *communication dans la distance* entre différents groupes. Nous considérons notre travail comme une première étape (qui devrait en appeler d'autres) en vue de permettre aux futurs urbanistes de mieux comprendre le rôle inclusif potentiel de ces espaces et de leur fournir une représentation spatiale de ce domaine accessible au public au-delà des limites habituelles perçues de l'espace public [Dovey et Pafka, 2020].

3. Méthodologie : enquête sociospatiale

- 18 Cet article présente certains des résultats du rapport de recherche commandé par perspective.brussels [De Visscher *et al.*, 2020], ainsi que les constatations d'une recherche sociospatiale exploratoire menée conjointement en 2020 par un architecte, un sociologue et un anthropologue, avec l'aide d'une équipe d'étudiants en architecture de l'UCLouvain. S'appuyant sur les travaux précédemment menés par le BSI-BCO sur le Steenweg et sur le centre-ville métropolitain, cette recherche visait à fournir une vue d'ensemble préliminaire de la dynamique d'inclusion le long de cet axe. Elle comportait deux volets méthodologiques principaux, entrepris en dialogue l'un avec l'autre.
- 19 D'une part, nous avons procédé à des observations qualitatives des pratiques de *communication dans la distance* au sein des « enclaves inclusives » et des « espaces interstitiels de rencontre » qui jalonnent cet axe. À l'issue d'une première série de promenades et d'observations générales, nous avons choisi de concentrer nos observations qualitatives sur un type d'espace apparemment représentatif, à savoir les galeries commerciales. Nous nous sommes intéressés à l'articulation entre la spatialité des galeries et les pratiques de *communication dans la distance* en observant leur agencement, les flux piétonniers, les interactions sociales, les appropriations spatiales et les environnements sonores, et en réalisant douze entretiens avec des gérants de magasins et des gardiens. Le temps imparti pour la période d'étude (trois mois) a été plutôt court et sa portée a été limitée en raison du contexte lié à la pandémie de Covid-19⁷ au cours de l'automne 2020. Ceci étant, l'objectif de cette recherche exploratoire était non pas de fournir des données détaillées, mais plutôt de mettre si possible en évidence des indices réels du potentiel d'« inclusion dans l'urbanité » du Steenweg et d'élaborer un cadre conceptuel en vue de recherches ultérieures.

- 20 D'autre part, en s'inspirant de la carte de Rome établie par Nolli [Nolli, 1748] (il s'agit d'une représentation spatiale de tous les espaces accessibles au public, y compris les églises et les patios, dans la ville de Rome au XVII^e siècle), nous avons enquêté et cartographié l'ensemble des autres « enclaves inclusives » et « espaces interstitiels de rencontre » potentiels le long du Steenweg. Tout d'abord, nous avons répertorié et localisé tous les différents types d'espaces prolongeant les espaces publics à ciel ouvert à l'intérieur du tissu urbain. Dans un deuxième temps, nous avons collecté les plans de ces espaces, que nous avons ensuite redessinés et assemblés pour dresser une carte du Steenweg à la manière de Nolli. Il s'agissait de fournir aux futurs urbanistes et chercheurs une représentation de tous les espaces où des pratiques sociales similaires à celles observées dans les galeries pourraient avoir lieu, au-delà des limites habituelles de l'espace public.

Figure. 3. Carte recensant les édifices comprenant des espaces accessibles au public le long du Steenweg

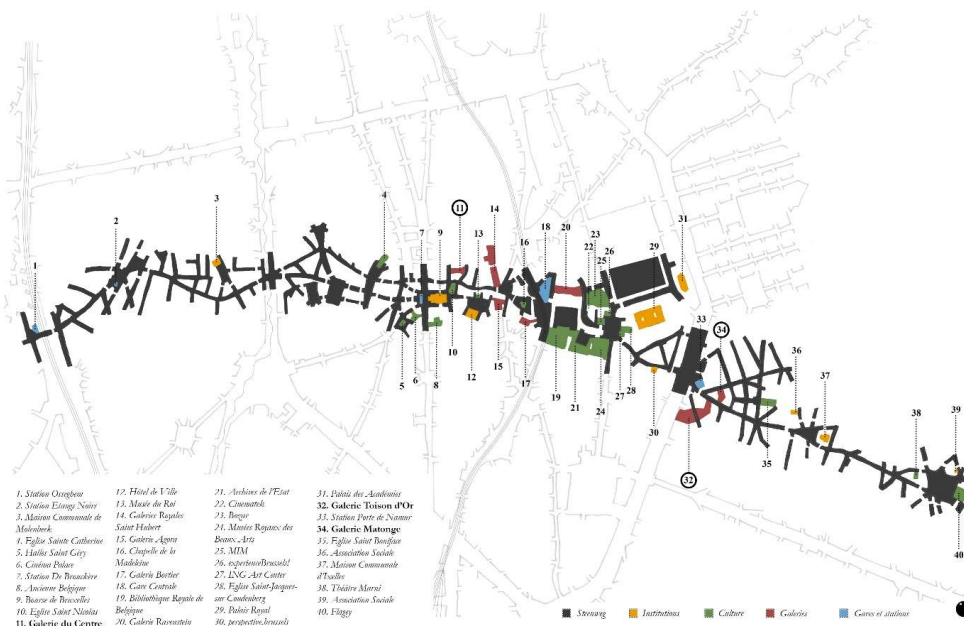


Image tirée de Cap et Hertoghe, 2021 : 122 à 123, modifiée par les auteurs de façon à mettre en exergue les cas étudiés

4. Études de cas : la *communication dans la distance* dans trois galeries commerciales

- 21 Conduisant à des rues, des parkings et des stations et gares, neuf galeries sont imbriquées, en surface et sous terre, dans le domaine public élargi du Steenweg. Ce sont des espaces perméables, ni ouverts, ni fermés, dotés de plusieurs entrées et souvent de plafonds vitrés qui laissent entrer la lumière extérieure [Poot, De Vos et Van Acker, 2018 : 334]. C'est cette tension entre ouverture et fermeture, caractéristique des galeries, qui nous a amenés à les choisir à titre d'étude de cas exploratoire. Cette ambivalence se retrouve également dans les fonctions des galeries et dans l'entrecroisement particulier de ces fonctions : elles incitent les passants à les emprunter comme couloirs de transit vers d'autres lieux et, parallèlement, retiennent

des personnes et en amènent à s'y ancrer du fait de leurs fonctions commerciales, culturelles et sociales, en proposant des magasins, des théâtres, des galeries d'art, des espaces de rencontre, etc. Notre analyse porte plus particulièrement sur trois galeries (voir les numéros entourés sur la figure 3), choisies parce qu'elles illustrent la diversité de ces espaces du point de vue de leur localisation (centrale ou plus périphérique), de leur architecture interne et de leur agencement, ainsi que des modalités de leur gestion.

4.1. La galerie Matongé (GM)

Figure. 4. Plan de la galerie Matongé



Extrait du dessin original de Pauline Cap et Magali Hertoghe, sous la direction de Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Autres contributeurs : Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 22 Également connue sous le nom de « galerie d'Ixelles », la GM est située au cœur du quartier de Matongé évoqué ci-avant, qui abrite une population d'ascendance africaine. Elle dispose de couloirs étroits et sinueux, de plusieurs sorties et d'un accès à un parking souterrain. Construite dans les années 1950, elle a été progressivement investie, depuis la fin des années 1970, par des magasins tenus par des afrodescendants [Impali, 1984 : 66]. Aujourd'hui, c'est un pôle important pour la communauté afrodescendante⁸, occupé en grande majorité par des salons de coiffure et quelques salons de manucure, des magasins de vêtements, une petite galerie d'art, des snacks et un service de transfert d'argent. La galerie a une fonction sociale importante : tout le monde semble se connaître et le bruit des conversations, des rires et parfois des disputes emplit l'air. Certaines personnes ne font que passer, mais la plupart y restent de longues heures, profitant souvent des chaises pliantes disposées devant les salons de coiffure. Au son de leurs voix se mêle la rumeur de divers morceaux de musique qui se chevauchent, s'échappant de différents magasins. Un autre élément frappant est la présence d'œuvres d'art occupant chaque recoin de la galerie, dont la plupart ont été peintes par le concierge (voir la figure 5).
- 23 De nombreux gérants de magasin travaillent depuis des années dans cet endroit qu'ils fréquentent tous les jours jusqu'à tard dans la nuit. Ils n'hésitent pas à adapter l'espace commun du couloir à leurs besoins, par exemple en ajoutant des échoppes supplémentaires. Ils participent à l'entretien de cet espace et au maintien de ses règles

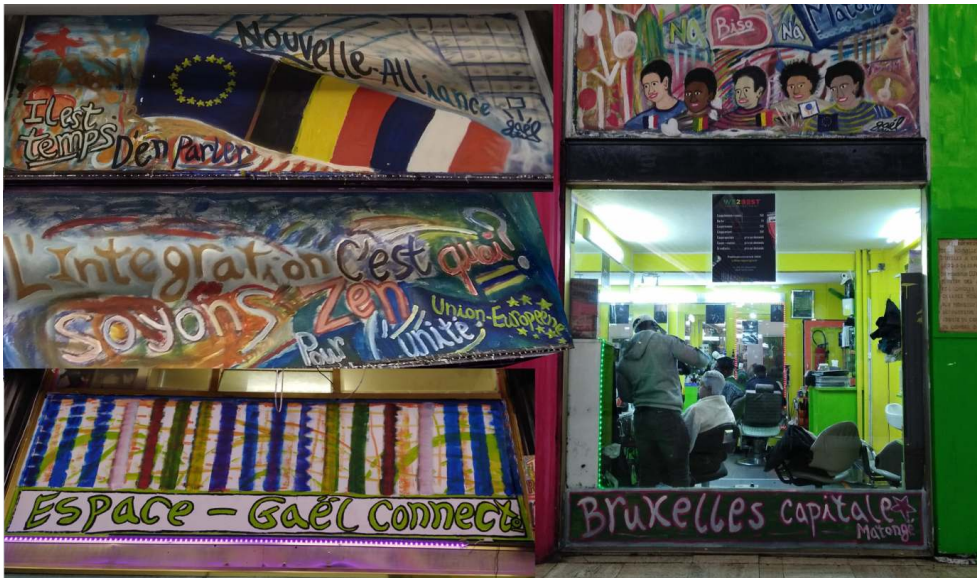
formelles et informelles. La plupart de leurs clients sont des habitués et, comme eux, afrodescendants. Ensemble, les clients et les gérants forment un réseau aux liens solides. Les nombreuses heures de bavardage et de toilette dans les salons de coiffure, ainsi que le partage de repas et de boissons dans les cafés, jouent un rôle important dans la pérennisation de ces liens solides.

- 24 La responsabilité de l'entretien formel de l'espace est confiée au concierge, Gaël, qui s'occupe également de manière informelle de nombreuses autres tâches, comme la résolution de conflits. Les personnes interrogées expliquent qu'il a joué un rôle majeur pour rendre l'espace sûr, par rapport à ce qu'il était voici quelques années, dans un passé plus sombre :

« En 2011-2012, six mois ne passaient pas sans que quelqu'un soit tué ici. Depuis lors c'est calme et la paix règne. Je peux témoigner pour Gaël parce que je vois qu'il fait beaucoup dans la galerie. Lorsque tu appelles à minuit, il est encore ici. Il assure la propreté de la galerie. Lorsqu'il y a des troubles ou des bagarres, il intervient. Les gens le connaissent tellement bien que, dans ce genre de circonstance, ce n'est pas la police qu'on appelle en premier, mais plutôt Gaël » (une coiffeuse de la GM, octobre 2020)⁹.

- 25 Gaël vit depuis de nombreuses années dans le quartier de Matongé et considère son emploi à la GM comme une occasion de participer à l'amélioration de l'ensemble du quartier. Il estime que le rôle culturel de la galerie est essentiel à cette fin et c'est dans cette optique qu'il y organise des événements destinés à la communauté. Il propose également des cours d'art à l'attention des jeunes, qu'il souhaite aider à prendre confiance en eux. Parallèlement à cela, les échoppes, l'alimentation et la musique à caractère africain concourent à faire de la galerie un lieu où s'exprime une forte identité communautaire. Les personnes qui n'appartiennent pas à cette communauté sont considérées comme des étrangers et les passants sont qualifiés de « touristes » ou d'« invités ». En tant que chercheurs blancs de la classe moyenne, nous ne nous sentions pas du tout à notre place et notre présence n'était pas bien accueillie par tout le monde.

Figure. 5. Exemple de fresques murales dans la GM



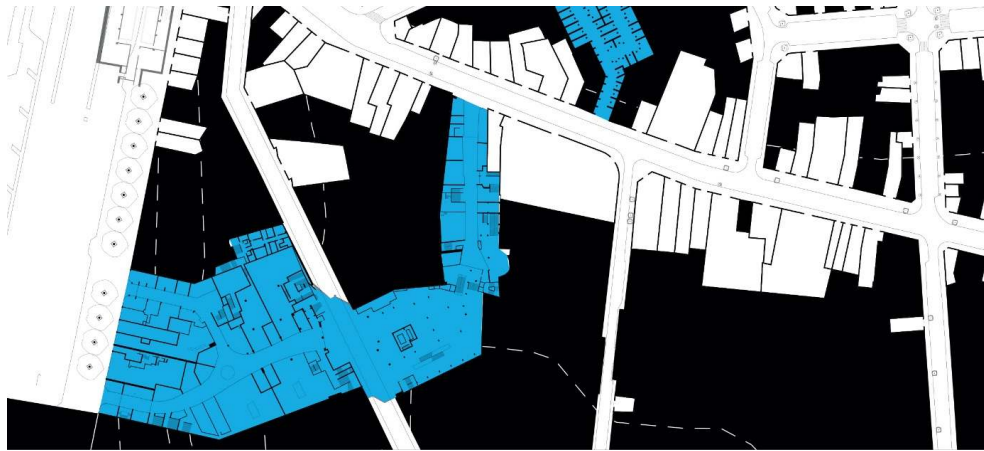
Peintures de Gaël Atumesa

Photo : Gabrielle Fenton

- 26 Le fort sentiment d'appartenance communautaire qui caractérise cet espace contraste avec le traitement inégal et le racisme auxquels les membres de cette communauté sont souvent confrontés ailleurs. Cependant, au-delà de cet aspect fermé, la GM est également conçue comme un lien avec d'autres espaces et communautés de la ville. Les peintures murales de Gaël (voir la figure 5), par exemple, véhiculent des messages de paix, d'unité et d'intégration entre les groupes ethniques. Il travaille d'ailleurs de manière proactive avec des parties prenantes extérieures, telles que le conseil communal, sur les questions concernant la galerie. En outre, de nombreux membres de la communauté se rendent quotidiennement à la GM depuis les quartiers et les communes abritant une population non afrodescendante où ils vivent, et où ils passent également une grande partie de leur temps.

4.2. La galerie Toison d'Or (GTO)

Figure. 6. Plan de la galerie Toison d'Or



Extrait du dessin original de Pauline Cap et Magali Hertoghe, sous la direction de Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Autres contributeurs : Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 27 Construite dans les années 1960, cette galerie de style moderniste est située en face de la GM mais contraste fortement avec elle : dotée de couloirs larges et lumineux, elle abrite près de 40 magasins (des chaînes pour la plupart, et de nombreux magasins considérés comme haut de gamme), ainsi qu'un grand cinéma et un théâtre. Elle mène également à un parking souterrain à plusieurs étages. Les gens la traversent seuls ou par deux au son d'une musique d'ambiance de type « ascenseur ». À l'exception d'un café où quelques personnes bavardent, le reste de l'espace est peu propice à la flânerie. Les non-consommateurs ne sont pas incités à y faire halte. Les mesures de distanciation liées à la Covid-19 ont accentué ce phénomène du fait de l'installation de dispositifs de séparation des flux de circulation (voir la figure 7)¹⁰.

Figure. 7. Séparation du parcours dans la GTO

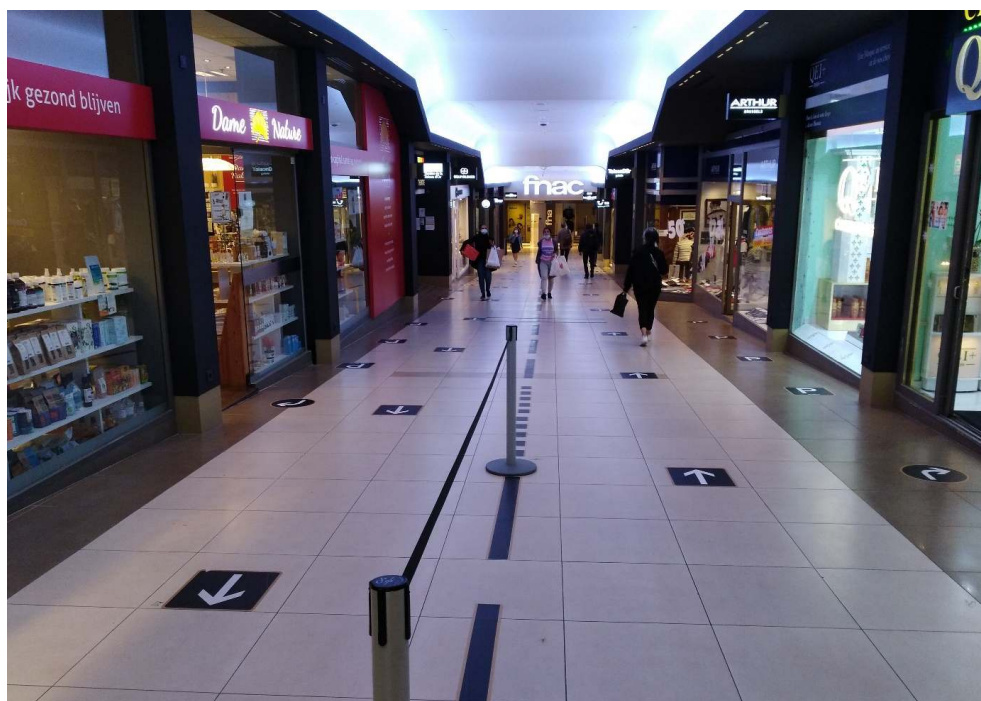


Photo : Gabrielle Fenton

- 28 Le rapport entre les gérants de magasin et l'espace est très différent de celui observé dans le cas de la GM. Il leur est par exemple interdit d'utiliser les couloirs pour leurs activités. De nombreux magasins appartiennent à de grandes chaînes commerciales qui déplacent régulièrement leur personnel d'un site à un autre, ce qui limite les liens sociaux qui peuvent se tisser à l'intérieur de la GTO. Le gardiennage quotidien de la galerie est confié à plusieurs agences, qui y envoient différents employés au fil du mois. Les agents de sécurité ne sont pas en contact direct avec les gestionnaires de la galerie. Un système magnétique leur permet d'enregistrer leurs allées et venues à différents endroits, afin de prouver qu'ils assurent la surveillance requise. Le matin, ils envoient par courrier électronique la liste des magasins qui ont ouvert en retard à un tiers inconnu, qui inflige par la suite des amendes aux retardataires concernés.
- 29 Les déplacements sont favorisés et, de toute évidence, la GTO est surtout utilisée comme un passage permettant de rejoindre et de quitter des endroits proches, comme la station de métro. L'accès à ce lieu de transit semble cependant filtré. La galerie s'inscrit dans le « haut de la ville »¹¹, c'est-à-dire dans le prolongement culturel et commercial des luxueux espaces commerciaux voisins, tels que ceux de l'avenue Louise. Même si elle est située en bordure d'un quartier peuplé d'afrodescendants, du point de vue sociodémographique, les personnes qui y passent sont principalement blanches et d'âge moyen. En outre, quiconque l'emprunte doit traverser le magasin multimédia de la Fnac, qui agit comme un goulet d'étranglement en son centre (voir les figures 6 et 7). En l'occurrence, la présence d'un escalator, le changement de revêtement de sol et la présence d'agents de sécurité de la Fnac opèrent une discontinuité dans le passage. Si cette discontinuité ne paraît pas abrupte aux yeux d'un chercheur de la classe moyenne, elle peut en revanche facilement donner à des personnes d'autres groupes démographiques le sentiment d'être mal accueillies ou surveillées.

4.3. La galerie du Centre (GC)

Figure. 8. Plan de la galerie du Centre



Extrait du dessin original de Pauline Cap et Magali Hertoghe, sous la direction de Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Autres contributeurs : Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 30 L'architecture de cette galerie située au centre-ville est presque identique à celle de la GM (couloirs étroits et sinueux), car elle a été conçue par le même architecte, Jean-Florian Collin. La galerie débouche sur un parking et sur un certain nombre de bâtiments résidentiels. Selon les personnes interrogées, elle était assez peu occupée il y a dix ans, mais au cours de ces cinq dernières années, une myriade de salons de manucure tenus par un personnel vietnamien y ont ouvert leurs portes. Outre ces salons, on y trouve un mélange hétérogène de commerces indépendants, notamment un cinéma, l'un des plus anciens salons de tatouage de Bruxelles, des restaurants et une boutique érotique. Une station de radio flamande alimente l'environnement sonore de la galerie, de même que les bribes de conversations en vietnamien.
- 31 Les gérants de magasin qui travaillent là viennent tous les jours, mais, contrairement à ce qui se passe dans la GM, beaucoup ne se connaissent que très peu. Toutefois, un esprit de communauté est perceptible parmi les commerçants vietnamiens, qui se rendent mutuellement visite pour de longues conversations. À la différence de la clientèle de la GM, celle des salons de manucure est majoritairement de type caucasien et les esthéticiennes parlent très peu le français, l'anglais ou le néerlandais.
- 32 Par ailleurs, la galerie occasionne des conflits entre ses différentes parties prenantes. Il s'agit d'un bâtiment délabré, exposé à des fuites d'eau récurrentes par le plafond, témoignant d'un certain désintérêt de la part des propriétaires et/ou du syndicat des copropriétaires. Les salons de manucure suscitent quant à eux des sentiments mitigés chez certains commerçants : ils sont appréciés pour la vie qu'ils apportent à ce qui était auparavant une galerie presque vide, mais constituent un sujet de préoccupation dans la mesure où ils se multiplient et remplacent d'autres magasins. Il existe également un conflit de longue date autour de la toxicité des émanations liées aux produits utilisés par les manucures. Face à ces conflits, certains gérants de magasin expriment leur souhait d'une plus grande unité au sein de la galerie :

« Ça pourrait être pas mal de faire en sorte que cette galerie prenne un certain sens, une certaine homogénéité des magasins, ou en tout cas une possibilité de cohabitation. Ça pourrait être chouette dans cette galerie du centre avec des commerces qui a priori ont des intérêts en commun. Mais ça ne se passe vraiment comme ça » (gérant d'un magasin dans la GC).

- 33 Dans ce contexte conflictuel, le concierge originaire d'Europe de l'Est joue un rôle essentiel. Vivant dans une chambre sur place depuis neuf ans, il est chargé du nettoyage et de la sécurité globale et connaît très bien le bâtiment. Même s'il n'est pas toujours facile de communiquer avec lui en raison de son niveau de français limité, il est apprécié par tous les commerçants. Grâce à sa présence permanente et pourtant non intrusive, au fait qu'il ne vient pas d'Europe de l'Ouest, ainsi qu'à sa connaissance de l'espace, il occupe une place centrale dans la galerie :

« Je m'entends bien avec le concierge. Je me disais encore l'autre jour quand on avait cette fuite d'eau que c'est amusant de parler avec lui. Il connaît très bien la galerie, clairement vu qu'il est là tous les jours. Je pense que les gens ne l'écoutent pas nécessairement beaucoup parce que la communication n'est pas facile et on ne comprend pas tout ce qu'il dit. Mais on se rend compte qu'il est bien au courant, qu'il connaît bien l'architecture du bâtiment, quels sont les magasins, où vont telles décharges, telles tuyauteries, qui sont les habitants, les va-et-vient dans tous ces appartements » (gérant d'un magasin dans la GC).

Figure. 9. L'emplacement central de la galerie du Centre



Photo : Gabrielle Fenton

- 34 La GC est de loin la plus hétérogène des trois : elle attire un large éventail de profils et de types de commerce. Ce n'est pas une coïncidence, puisqu'elle se situe dans le centre-ville, qui est (ou du moins était avant la crise liée à la Covid-19) une zone animée, diversifiée et multifonctionnelle. Récemment, un magasin de *bubble tea*, ou thé aux perles, a été ouvert par un Vietnamien qui parle bien le français et l'anglais. La

décoration rappelle les cafés tendance des centres-villes du monde entier. Avec son menu présenté en anglais, proposant une boisson taïwanaise et nord-américaine, il cible vraisemblablement une clientèle « mondiale » qui transite par la capitale européenne. Cet exemple d'« ouverture » contraste avec les nombreuses histoires cachées de la galerie, comme la présence de marchands de sommeil¹².

4.4. La Communication dans la distance au niveau des galeries

- 35 Un examen plus approfondi des galeries nous permet de constater que certaines des caractéristiques morphologiques de l'« inclusion dans l'urbanité » proposées par Remy [2020 [1990]] et par Berger et Moritz [2018] s'y retrouvent. En effet, elles articulent des degrés variables d'ouverture et de fermeture au sein de l'espace public. Cependant, la communication dans la distance s'y produit selon des modalités différentes, ou ne s'y produit pas du tout.
- 36 La GM apporte une sécurité à un groupe d'initiés souvent mis à l'écart ailleurs dans la ville. Des personnes extérieures y passent, mais un filtrage est manifestement à l'œuvre, car elles sont tenues à *distance*. À l'instar des « enclaves inclusives » de Berger et Moritz [2018 : 159], la GM agit comme une passerelle vers la ville et son urbanité, permettant à des personnes menacées d'exclusion de gagner en confiance. Elle s'apparente également aux « quartiers fondateurs » [Remy, 2020 [1990] : 337], car la plupart des personnes qui la fréquentent régulièrement habitent ailleurs. Leurs allées et venues entre ces deux mondes (le « quartier fondateur » et le reste de la ville) créent des liens. Il est probable que dans cet endroit, les nouveaux arrivants profitent des conseils prodigués par des membres expérimentés de la communauté pour se familiariser avec le fonctionnement de la ville.
- 37 La GC, très hétérogène, est parcourue par un flux continu de passants. Des rencontres et des confrontations s'y produisent entre des personnes d'horizons différents. La gestion de la galerie est très sommaire, mais le concierge, non intrusif, entretient des liens avec tous les magasins, en assurant un niveau minimal de sécurité et de propreté. En tant qu'espace délabré mais neutre, la GC renvoie aux « espaces interstitiels de rencontre » définis par Remy, propices à des rencontres sans enjeu important entre des personnes issues de différents groupes [2020 [1990] : 340-342].
- 38 La GTO est utilisée essentiellement par le groupe économiquement dominant à Bruxelles, à savoir la classe moyenne blanche. Grâce à ses larges couloirs et à ses grandes entrées, elle constitue un passage important dans la ville, mais cette ouverture est orientée vers d'autres espaces commerciaux haut de gamme. De plus, du fait de l'élimination des possibilités de flânerie, la GTO ne favorise pas les interactions entre les passants.

Tab. 1. Tableau comparatif pour la GM, la GC et la GTO

	Galerie Matongé (GM)	Galerie Toison d'Or (GTO)	Galerie du Centre (GC)
Agencement	Couloirs étroits et sinueux	Couloirs larges et rectilignes	Couloirs étroits et sinueux

Sécurité et entretien des locaux	Un concierge bien connu	Agences sous contrat	Un concierge bien connu
Type de magasins	Magasins indépendants, liés à la culture afrodescendante, tenus par des gérants fixes	Chaînes, principalement des magasins de mode haut de gamme, dont les gérants se renouvellent	Magasins indépendants hétérogènes tenus par des gérants fixes
Utilisation de la galerie	Principalement par une seule communauté à des fins sociales, culturelles et commerciales	Principalement à des fins de transit	Mélange hétérogène de clients et de passants, utilisation à diverses fins
Rôle principal en matière d'« inclusion dans l'urbanité »	Apparenté à un « quartier fondateur » et à une « enclave inclusive »	Passage principalement utilisé par le groupe socio-économique dominant à Bruxelles	Apparenté à un « espace interstitiel de rencontre »

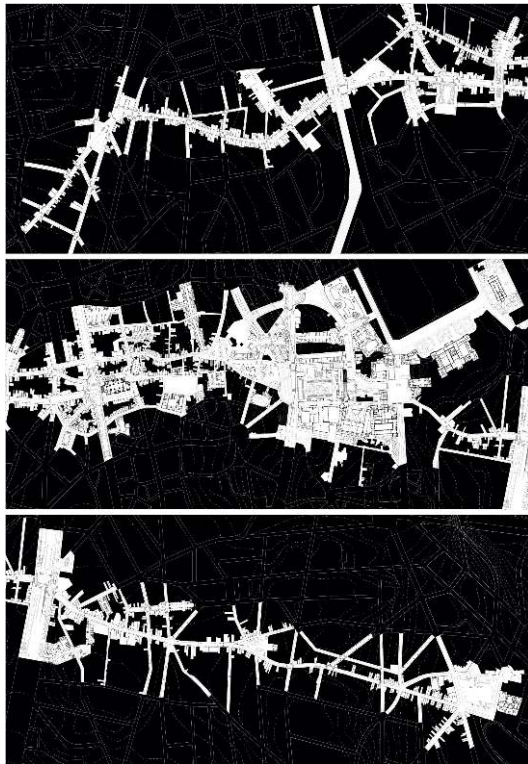
- 39 Les cas de la GM et de la GC illustrent le fait que la morphologie spatiale des galeries est propice à un équilibre subtil entre l'ancrage de groupes spécifiques et l'interaction avec d'autres groupes indéterminés. Toutefois, le cas de la GTO tend à indiquer que la morphologie ne suffit pas. Pour que la *communication dans la distance* puisse fonctionner, un ensemble bien particulier de règles formelles et informelles et de pratiques de gestion est également nécessaire.
- 40 En outre, aucun de ces espaces n'est « inclusif » en soi : la diversité des utilisateurs est limitée, de même que le degré de *communication*. Cela étant, considérée dans son ensemble, cette série de galeries forme un réseau de possibilités différenciées à proximité d'espaces publics hypercentraux où un large éventail d'usages et d'utilisateurs spécifiques peuvent constituer un ancrage social tout en entretenant une *communication dans la distance* avec d'autres groupes.
- 41 Par conséquent, les espaces accessibles au public au sein du tissu bâti ne devraient être considérés comme des vecteurs d'inclusion sociale qu'aux deux conditions suivantes :
- un ensemble de règles formelles et informelles leur permet de remplir cette fonction ;
 - ils font partie d'un réseau dense et diversifié d'espaces interstitiels et partiellement perméables reliés à des espaces publics utilisés par d'autres groupes.

5. Cartographie du domaine public élargi le long du Steenweg

- 42 Notre étude préliminaire des galeries montre que de telles morphologies peuvent favoriser l'inclusion sociale. Toutefois, elle met en lumière la nécessité de les considérer comme faisant partie d'un réseau plus large et plus diversifié d'espaces accessibles au public, et de tenir compte des règles et des pratiques de gestion qui leur sont propres.
- 43 Afin de fournir aux futurs urbanistes une meilleure représentation de ce réseau urbain, nous avons réalisé une étude spatiale du « domaine public élargi » du Steenweg,

englobant des espaces qui présentent différents niveaux de caractère public [Dovey et Pafka, 2020] : espaces publics à ciel ouvert (rues, places, parcs), locaux à usage public (gares et stations, musées, églises), galeries, passages et cours intérieures, magasins et parkings souterrains.

Figure. 10. Le « domaine public élargi » du Steenweg : Osseghem – place Sainte Catherine ; place Sainte Catherine – porte de Namur ; porte de Namur – place Flagey



Dessin original de Pauline Cap et Magali Hertoghe, sous la direction de Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Autres contributeurs : Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 44 La collecte, le redécoupage et l'assemblage des plans des édifices sélectionnés ont permis de dresser une carte hybride architecturale et urbaine à la manière de Nolli, illustrant la richesse du tissu urbain le long du Steenweg, c'est-à-dire la diversité de ses espaces semi-perméables et interstitiels. Elle met en évidence le rôle que joue le Steenweg dans l'articulation de ces diverses morphologies à l'échelle du centre-ville métropolitain de Bruxelles, et révèle le potentiel qu'il présente pour contribuer au déploiement de l'inclusion urbaine. Ainsi, cette carte permet en outre de définir un territoire en vue de nouvelles recherches sociales et d'expérimentations en matière d'urbanisme inclusif.

Conclusion

- 45 Comme nous le rappelle Remy, « [l]a ville doit composer à des échelles spatiales différentes des lieux de séparation et des lieux d'agrégation. À partir de là, elle instaure un régime complexe de distance-proximité variable d'après les protagonistes, les activités et les enjeux » [Remy, 2020[1990] : 326]. La coexistence et l'articulation de différents types d'espaces (certains plus fermés et d'autres plus ouverts, certains

fortement liés à une communauté et d'autres plus neutres et interstitiels) peuvent permettre à la *communication dans la distance* de se déployer à l'échelle d'une ville. Dès lors, il convient d'envisager le futur redéveloppement du Steenweg en « magistrale piétonne » comme une occasion d'expérimenter une nouvelle stratégie d'« inclusion dans l'urbanité ». Alors que les politiques actuelles mettent séparément l'accent sur les infrastructures sociales dans les quartiers faisant l'objet de programmes de rénovation urbaine et sur la qualité des espaces publics dans le centre-ville, notre étude met en évidence la possibilité d'une approche intégrée à l'égard du domaine public élargi du Steenweg. Il s'agirait d'inclure et de travailler avec les espaces publics ouverts, mais aussi avec des espaces interstitiels et fermés répartis dans une série de quartiers diversifiés.

Nous tenons à remercier Louvain4Cities pour les fonds qui nous ont permis d'entreprendre cette recherche et Frédéric Raynaud, de perspective.brussels, pour son soutien indéfectible. Nous sommes également très reconnaissants à tous les participants avec lesquels nous nous sommes entretenus d'avoir partagé leurs connaissances, et en particulier à Gaël Atumesa, dont la connaissance des galeries a été d'une grande utilité pour la réalisation de notre analyse. Un grand merci également aux étudiantes en architecture Pauline Cap et Magali Hertoghe (UCLouvain), qui ont su transposer l'enquête spatiale en un document graphique unique.

BIBLIOGRAPHIE

BERGER, M. et MORITZ, B., 2018. Inclusive urbanism as gatekeeping. In : BERGER, M., MORITZ, B., CARLIER, L., et RANZATO, M. (eds.) *Designing Urban Inclusion*. Metrolab : En ligne.

BRUXELLES MOBILITÉ, 2020. Plan régional de mobilité 2020-2030.

CAP, P. et HERTOGHE, M., 2021. *Road To Social Inclusion*. Master Thesis in the Faculty of Architecture, Architectural Engineering and City Planning. Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain.

CHAMBOREDON J.-C. et LEMAIRE M., 1970. Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. In : *Revue française de sociologie*. 11, 3-33.

DEMART, S., SCHOUMAKER, B., GODIN, M. et ADAM, I., 2017. *Des citoyens aux racines africaines : un portrait des Belgo-Congolais, Belgo-Rwandais et Belgo-Burundais*. Fondation Roi Baudouin : En ligne.

DE VISSCHER, J.-P., CORIJN, E., HUBERT, M., MEZOUE, A., VERMEULEN, S. et WAYENS, 2020. *Steenweg. Synthèse du diagnostic*. perspective.brussels et BSI-BCO : En ligne.

DOVEY, K., et PAFKA, E., 2020. Mapping the publicness of public space. An access/control typology. In : MEHTA, V. et PALAZZO, D. (eds.) *Companion to Public Space*. Oxon : Routledge.

EUROPEAN COMMISSION, 2004. *Rapport conjoint sur l'inclusion sociale*. En ligne.

GENARD, J-L et BERGER, M., 2020. Politics, Aesthetics, Economics: Imaginaries of Urban Public Space and Their Reshaping Through the Transformation of the Brussels City Centre. In :

MEZOUED, A. VERMEULEN, S. et DE VISSCHER (eds.) *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels*. Bruxelles : VUBPRESS et Editions de l'Université de Bruxelles, 163-192.

HAANDRIKMAN, K., COSTA, R., MALMBERG, B., ROGNE, A. F. et SLEUTJES, B., 2019. *Socio-economic segregation in European cities: A comparative study of Brussels, Copenhagen, Amsterdam, Oslo and Stockholm*. En ligne.

HUBERT, M., CORIJN, E., NEUWELS, J., HARDY, M., VERMEULEN, S. et VAESEN, J., 2020. Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles (nouvelle édition). In : *Brussels Studies* [En ligne], Synopses, no 148, Mis en ligne le 18 octobre 2020, consulté le 14 décembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5046>

IMPALI, K., 1984. Une galerie commerciale africaine à Bruxelles. In : *Bulletin de la Société géographique de Liège*. 20 :61-69.

KESTELOOT, C. et LOOPMANS, M., 2009. [En ligne]. Social inequalities, in : *Brussels Studies* [En ligne], Synopses, Mis en ligne le 3 mars 2009, consulté le 2 février 2022. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1009>

LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Paris, Anthropos.

LUSSAULT, M., 2013 [2003]. Urbanité, in : LÉVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Bélin, 966.

NOLLI, G., 1748. *La nuova topografia di Roma*.

PARK, R.E., Burgess, E.W. et MCKENZIE, R.D., 1925. *The City*. University of Chicago Press.

PELGRIMS, C., 2020. *Entre vitesse et lenteur. Imaginaires en tension dans l'évolution des infrastructures de mobilité*. Unpublished PhD Thesis. Université libre de Bruxelles.

POOT, T., DE VOS, E. et VAN ACKER, M., 2018. *Thinking beyond dualities in public space: the unfolding of urban interiority as a set of interdisciplinary lenses*. *Interiors* 9:3, 324-345.

PRINTZ, A., 2018. The EU's social and urban policies from the perspective of inclusion: History and usage of the concept. In : BERGER, M., MORITZ, B., CARLIER, L., et RANZATO, M. (eds.), *Designing Urban Inclusion*. Metrolab : En ligne.

REMY, J., 2016. Spatialité du social et transactions. In : *SociologieS* : En ligne.

REMY, J., 2020 [1990]. La ville cosmopolite et la coexistence interethnique. In : REMY, J. (ed.), *La transaction sociale: Un outil pour dénouer la complexité de la vie en société*, Toulouse : Érès, 325-346.

VAN CRIEKENGEN, M., 2011. Meanings, politics and realities of social mix and gentrification: A view from Brussels. In : BRIDGE, G. et BUTLER, T. (eds), *Mixed communities. Gentrification by stealth*, Policy Press, 169-184.

VANDERMOTTEN, C., 2014. *Bruxelles, une lecture de la ville*. Bruxelles : Editions de l'Université de Bruxelles.

VANIN, F., DE VISSCHER, J.-P., MEZOUED, A. M. et VERMEULEN, S., 2020. A common vision for the Brussels metropolitan city centre beyond the Pentagon, In : MEZOUED, A.M., VERMEULEN, S. et DE VISSCHER, J.-P. (eds), *Towards a metropolitan centre for Brussels*, Bruxelles : VUBPRESS et Editions de l'Université de Bruxelles, 243-274.

VERMEULEN, S., et CORIJN, E., 2013. Gentrification or upward social mobility: The Canal Zone, In : CORIJN, E. and VAN DE VEN, J. (eds.), *The Brussels Reader*. Bruxelles : Vrije Universiteit Brussel (VUB) Press.

VLEMINCKX-HUYBENS, M., 2020. *What role for the Steenweg in Brussels? From undervalued corridors under tension to qualitative backbones of the polycentric city*, Master's thesis submitted for the degree of Master in Urbanism and Spatial Planning, VUB.

NOTES

1. Dans son article, Remy écrit que l'urbanité est « une forme de sociabilité, valorisant l'art de communiquer dans la distance » [Remy, 2020 [1990] : 325].
2. Comme le souligne Rémy, la morphologie n'est pas du tout le seul facteur. Les possibilités d'inclusion économique dans la ville, par exemple, constituent un autre facteur important [2020 [1990] : 340].
3. Il s'agit du boulevard récemment rendu piétonnier dans le centre de Bruxelles, communément appelé le « piétonnier ».
4. Voir le Monitoring des quartiers à l'adresse suivante : <https://monitoringdesquartiers.brussels>.
5. *Idem*.
6. *Idem*.
7. Pendant la majeure partie du travail sur le terrain, les mesures sanitaires en Belgique comprenaient une distanciation sociale de 1,5 m et le port de masques faciaux dans les espaces publics et, lors de la phase finale, les restaurants et les cafés étaient fermés.
8. Comme il n'entrait pas dans le cadre du présent article d'entreprendre une enquête démographique sur la communauté de la galerie, nous avons opté pour le terme « afrodescendant » (suivant Demart *et al.*, 2017) pour désigner les personnes dont les origines (première, deuxième ou troisième génération) se trouvent en Afrique subsaharienne. Nous sommes conscients qu'il s'agit d'un amalgame et qu'il est peu probable que tous les résidents belges d'origine subsaharienne s'identifient à la communauté de la GM.
9. Les citations correspondent à une transcription des entretiens réalisés en texte épuré, de façon à en assurer la clarté.
10. Dans les Galeries Royales Saint-Hubert, on a préféré quadriller l'ensemble de l'espace, tandis que dans certaines autres galeries, aucune délimitation spatiale n'a été mise en place.
11. Voir la page web consacrée à la galerie à l'adresse suivante : <https://toisondor.be/a-propos/> (consultée le 03/05/2021).
12. La galerie fait également l'objet d'enquêtes régulières pour des cas de travail illégal et de trafic d'êtres humains. Voir par exemple l'article de presse publié par la RTBF, intitulé « Bruxelles : action de contrôle des nails shops de la galerie du Centre, cinq établissements fermés » (consulté le 04/06/2021 à l'adresse suivante : https://www.rtbef.be/info/regions/detail_action-de-contrôle-des-nails-shops-de-la-galerie-du-centre-cinq-etablissements-fermes?id=10344218).

RÉSUMÉS

Le Steenweg, un axe est-ouest traversant le centre métropolitain de Bruxelles, est appelé à jouer un rôle clé dans la mise en œuvre de la vision de la mobilité future de la ville. En outre, une

récente recherche [De Visscher *et al.*, 2020] tend à indiquer que cet axe présente pour Bruxelles des enjeux importants en matière d'inclusion sociale. En prévision de futurs réaménagements, le présent article examine plus avant cette dernière hypothèse, en ouvrant des pistes de réflexion sur les possibilités d'« inclusion dans l'urbanité » le long du Steenweg. À partir de la proposition de Remy en faveur de la communication dans la distance [Remy, 2020 [1990]] et selon une approche socio-spatiale, l'article se concentre sur les morphologies qui contribuent à rendre possible un accès inclusif au tissu social et spatial de l'urbanité pour des groupes divers. À cette fin sont exposés les résultats d'une recherche exploratoire sur un type de morphologie présent le long du Steenweg : les galeries commerciales. L'article propose ensuite des pistes pour approfondir la réflexion sur les morphologies qui favorisent la communication dans la distance le long de cet axe en recensant tous les espaces accessibles au public au-delà des limites habituelles de l'espace public à ciel ouvert du Steenweg.

De Steenweg, een Oost-West as die door het Centrum van de Brusselse Metropool loopt, moet een sleutelrol spelen bij de uitvoering van de toekomstige mobiliteitsvisie van de stad. Bovendien suggereert recent onderzoek [De Visscher *et al.*, 2020] dat, voor Brussel, deze as ook belangrijk is op het vlak van sociale inclusie. Vooruitlopend op toekomstige verbouwingen gaat dit artikel dieper in op deze laatste stelling en creëert denkpijlers rond de mogelijkheden voor “inclusie in stedelijkheid” langs de Steenweg. Werkend rond Remy's concept van “communicatie in de verte” [Remy, 2020 [1990]] en gebruik makend van een sociaal-ruimtelijke aanpak, richt het artikel zich op morfologieën die bijdragen aan het bieden van een inclusieve toegang tot het sociale en ruimtelijke weefsel van stedelijkheid aan diverse groepen. Hiervoor worden de bevindingen voorgesteld uit een verkennend onderzoek over één type morfologie, aanwezig langs de Steenweg: de commerciële galerijen. Het artikel suggereert vervolgens mogelijkheden om verder na te denken over morfologieën die communicatie in de verte langs de as mogelijk maken door alle publiek toegankelijke ruimtes buiten de gebruikelijke grenzen van de openbare ruimten van de Steenweg in kaart te brengen.

The Steenweg, an east-west axis crossing through Brussels Metropolitan Centre, has been earmarked to play a key role in the implementation of the city's future mobility vision. Moreover, recent research [De Visscher *et al.*, 2020] suggests that this axis presents high stakes in terms of social inclusion for Brussels. In anticipation of future refurbishments, this article delves deeper into this latter proposition, opening lines of thought regarding the potential for “inclusion in urbanity” along the Steenweg. Working from Remy's suggestion for *communication in distance* [Remy, 2020 [1990]] and using a socio-spatial approach, the article focuses on morphologies that participate in enabling an inclusive access to the social and spatial fabric of urbanity to diverse groups. To do so, the results of an exploratory research within one type of morphology found along the Steenweg – commercial galleries – are presented. The article then suggests possibilities for thinking further about morphologies that enable *communication in distance* along the axis by mapping out all publicly accessible spaces beyond the usual limits of the Steenweg's open air public spaces.

INDEX

Mots-clés : espace public, infrastructures urbaines, mobilité, planification urbaine, insertion socio-professionnelle

Keywords : public space, urban infrastructure, mobility, urban planning, social and professional integration

Trefwoorden openbare ruimte, stedelijke infrastructuur, mobiliteit, stadsplanning, socioprofessionele inschakeling

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

GABRIELLE FENTON

Gabrielle Fenton prépare un doctorat en anthropologie à l'université de Louvain-la-Neuve, où elle étudie les relations entre les agriculteurs et l'eau aux abords de l'Escaut. Auparavant, elle a travaillé comme chercheuse auprès du Brussels Studies Institute sur des projets relatifs à l'espace public, à la mobilité et à la piétonisation. Elle a consacré son mémoire de fin d'études aux idéaux de la féminité à Tbilissi (Géorgie).

[gabrielle.fenton\[at\]uclouvain.be](mailto:gabrielle.fenton[at]uclouvain.be)

JEAN-PHILIPPE DE VISSCHER

Jean-Philippe De Visscher est professeur associé à l'UCLouvain à Bruxelles où il enseigne l'architecture, l'aménagement paysager et l'urbanisme. À travers une étude de l'histoire de Bruxelles, sa thèse de doctorat portait sur l'utilisation des projets urbains comme chevaux de Troie capables d'influer sur les relations de pouvoir entre différentes catégories de parties prenantes. Il s'intéresse également à la recherche orientée par la conception en tant qu'outil de développement de nouveaux biens communs urbains. Enfin, il est le cofondateur de KIS studio (Keep It Simple studio).

[jean-philippe.devisscher\[at\]uclouvain.be](mailto:jean-philippe.devisscher[at]uclouvain.be)

MICHEL HUBERT

Titulaire d'un doctorat en sociologie, Michel Hubert est professeur à l'Université Saint-Louis – Bruxelles où il étudie les évolutions et politiques urbaines contemporaines. Professeur invité à l'Université libre de Bruxelles (ULB), il s'intéresse également à l'histoire et à la structure des réseaux de transport, ainsi qu'à leur incidence sur la ville et sur ses usagers. Vice-président du Brussels Studies Institute (BSI) et co-président du BSI-Brussels Centre Observatory, il dirige la revue universitaire *Brussels Studies* depuis sa création en 2006.

[michel.hubert\[at\]usaintlouis.be](mailto:michel.hubert[at]usaintlouis.be)