



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Notes de synthèse | 2020

Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles (nouvelle édition)

Note de synthèse BSI

Van “grote voetgangerszone” tot stedelijk en grootstedelijk project: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum (nieuwe uitgave)

From pedestrian area to urban and metropolitan project: assets and challenges for the centre of Brussels (new edition)

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5046>

DOI : 10.4000/brussels.5046

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen, « Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles (nouvelle édition) », *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n° 148, mis en ligne le 18 octobre 2020, consulté le 17 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5046> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5046>

Ce document a été généré automatiquement le 17 octobre 2020.



Licence CC BY

Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles (nouvelle édition)

Note de synthèse BSI

Van “grote voetgangerszone” tot stedelijk en grootstedelijk project: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum (nieuwe uitgave)

From pedestrian area to urban and metropolitan project: assets and challenges for the centre of Brussels (new edition)

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen

NOTE DE L'AUTEUR

La première édition de la présente note de synthèse est disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1551>

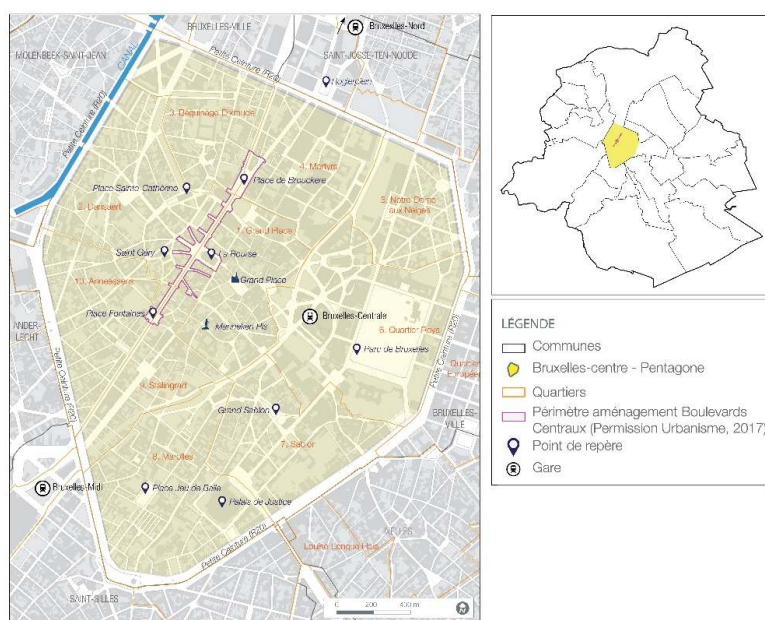
Introduction

- 1 Envisagée depuis la fin des années 1990, annoncée en 2012 et effective depuis le 29 juin 2015, la piétonnisation des boulevards centraux, c'est-à-dire en réalité du boulevard Anspach qui relie la place De Brouckère à la place Fontainas (Figures 1 et 2), constitue incontestablement, pour le centre de Bruxelles, le projet urbain le plus important de la dernière décennie et de celle qui vient de débiter. Plus qu'un simple aménagement de l'espace public, le « piétonnier » touche de multiples dimensions et échelles de la fabrique de la ville. Il est porteur d'opportunités majeures pour le centre-

ville mais aussi pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) et la métropole bruxelloise. Les retours d'expériences d'autres villes, belges ou étrangères, montrent en effet que les piétonnalisations peuvent transformer fondamentalement l'espace urbain en agissant sur ses dimensions sociales, environnementales, économiques et culturelles mais, qu'en même temps, leur réussite ne va pas de soi [Gehl, 2011 ; Ferial, 2013 ; Boussauw, 2016].

- 2 Le plan de cette note de synthèse¹ est à l'image du travail du Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) auquel les auteurs ont étroitement participé : on s'intéresse de près à la piétonnisation des boulevards centraux bruxellois en tant que déclencheur et point nodal important pour repenser le centre-ville mais aussi le développement urbain et métropolitain de Bruxelles dans son ensemble. Dans un premier temps, nous retracerons brièvement le cadre général de la piétonnisation : les tendances internationales, les attendus du projet bruxellois, ses enjeux et les principales données factuelles qui le concernent, ainsi que ses évolutions récentes. Dans un second temps, à partir de la littérature scientifique portant sur d'autres villes et de l'analyse du contexte du centre-ville bruxellois, nous reviendrons sur les quatre principaux défis et débats que nous avons déjà soulevés auparavant (Hubert *et al.*, 2017), auxquels le projet est, nous semble-t-il, confronté, en les assortissant d'une série de pistes pour l'action publique.

Figure 1. Zone de la piétonnisation des boulevards centraux de Bruxelles



Données : Ville de Bruxelles, 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Mise à jour : Sofie Vermeulen.

Figure 2. Perspectives des boulevards avant piétonnisation (2013), après piétonnisation (2016), et après travaux d'aménagement (2020)



Sources : Respectivement de gauche à droite : 罗布泊, 2013 ; BSI-BCO, 2016 ; Michel Hubert, 2020.

1. Cadre

1.1. La piétonnisation : un instrument de développement urbain

1.1.1. Du projet fonctionnaliste au projet urbain

- 3 La transformation des rues de beaucoup de villes européennes en espaces dédiés quasi exclusivement à la circulation (au détriment des fonctions de séjour) et la mainmise progressive de l'automobile (aux dépens des autres modes) sur ces espaces est le fruit d'un long processus de transformation entamé dès la fin du 18^e siècle [Loir, 2016]. Les premières zones piétonnes, apparues en 1959, en Allemagne (Kettwiger Straße à Essen) et aux États-Unis (Burdick Street à Kalamazoo), constituent en quelque sorte l'aboutissement de cette spécialisation de l'espace public. Elles se sont présentées comme le complément d'une configuration urbaine dominée par l'automobile et les modes de transport rapides. Préconisée notamment dès le 8^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) de 1951, objet d'échanges, de publications et de voyages d'étude, la piétonnisation de certaines artères de centre-ville s'est réellement répandue dans le courant des années 1970 [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Suivant une logique fonctionnaliste, ces zones piétonnes que l'on peut qualifier de « première génération » consistaient en une stricte séparation des modes de déplacement sans remise en question de l'usage de la voiture en ville et étaient généralement aménagées dans des artères à fort potentiel commercial et/ou touristique. L'interdiction, édictée en 1972, de stationner sur la Grand-Place de Bruxelles² et la piétonnisation de la rue Neuve en 1975 relèvent clairement de cette logique. Produits des politiques en faveur de la voiture, ces piétonniers n'ont pas permis de prévenir la congestion automobile qui s'est fortement accentuée durant les années d'après-guerre dans les centres urbains. Les projets développés à l'époque aux États-Unis sont particulièrement cités pour leurs manquements à cet égard [Fériel, 2013].
- 4 Depuis le début des années 2000, la piétonnisation réoccupe une place importante dans les débats et les projets portant sur l'aménagement urbain en Europe. Nombre de ces piétonnalisations de « seconde génération » s'inscrivent dans une logique non plus de séparation, mais bien d'articulation et de cohabitation entre modes de déplacement [Fériel, 2013] et activités. Il s'agit alors de conjuguer marche, vélo (et autres modes légers), transports publics et/ou circulation automobile restreinte suivant le référentiel de l'espace partagé [Brandeleer *et al.*, 2016a ; Janssens et Vanderstraeten, 2016]. L'idée d'un espace public dans lequel les différents modes de déplacement et activités se distribuent harmonieusement, logique qui prévalait, dans une certaine mesure,

jusqu'au début du 20^e siècle [Jourdain et Loir, 2016 ; Loir, 2016], ressurgit en quelque sorte à travers une nouvelle manière d'articuler vitesse et lenteur [Pelgrims, 2018].

Tableau 1. Comparaison de différents types d'espaces partagés - zones piétonne, résidentielle et de rencontre - selon le code de la route

	Zone piétonne	Zone résidentielle	Zone de rencontre
Fonction	Principalement commerce/tourisme	Habitat	Habitat, artisanat, commerce, tourisme, enseignement, activités récréatives
Rapports entre usagers	Piéton prioritaire dans tous les cas	Piéton prioritaire mais mixité des modes et des usages (le piéton ne peut toutefois pas entraver la circulation sans nécessité)	
Accès et circulation automobile			
Accès	Interdit a priori sauf exceptions définies	Autorisé	
Vitesse	Au pas pour les exceptions	20 km/h, vitesse limitée par des dispositifs ralentisseurs (dans le cas des zones résidentielles) et un aménagement non-linéaire et par une délimitation d'entrée et de sortie de zone (trottoir traversant, etc.)	
Stationnement	Interdit, arrêt autorisé pour les exceptions	Interdit sauf dans les zones délimitées, arrêt autorisé	
Livraisons	Si autorisées, durant des tranches horaires définies	Autorisées aux emplacements clairement identifiés et positionnés de manière à avoir le moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons	
Cyclistes	Interdits sauf si exception, obligation de descendre du vélo si trop forte densité de piétons	Autorisés	
Transport public	Autorisé	Interdit	Autorisé

Aménagements spécifiques selon le code de la route	Pas d'aménagement spécifique obligatoire, autre que les panneaux à l'entrée et à la sortie de la zone	Aménagements spécifiques pour garantir la coexistence des modes (mobilier urbain, plantations... placés de façon à ralentir la vitesse des véhicules et à déterminer leur trajectoire), aménagement de plain-pied, suppression des trottoirs, délimitation entrée et sortie de zone (panneaux + différence de niveau, par exemple), délimitation des espaces de stationnement
---	---	---

Source : Brandeleer *et al.*, 2016a : 166.

- 5 Ce passage d'une logique de séparation à une logique d'articulation implique que la piétonnisation soit davantage pensée en termes de projet urbain dans le sens où elle « permet d'envisager des aménagements à l'échelle de la ville dans son entier, non de limiter l'intervention à des îlots solitaires » [Feriel, 2013 : 5]. La réorganisation du partage de l'espace public entre modes de déplacement et entre fonctions circulatoires et de séjour (marché, flânerie, jeu, manifestation, etc.) ne tend plus alors uniquement à organiser la fonctionnalité de la ville, mais également à en assurer la mise en convivialité, en cohésion sociale, en animation, en tourisme, etc. dans la lignée de la territorialisation des politiques socio-économiques et, plus récemment, des politiques environnementales [Pinson, 2004, 2009 ; Dessouroux *et al.*, 2009 ; Genard et Neuwels, 2016].

1.1.2. Les apports positifs potentiels d'une piétonnisation

- 6 La piétonnisation constitue aujourd'hui un instrument de développement urbain à part entière dont les apports potentiels ont été démontrés dans la littérature scientifique internationale [Gehl, 2011 ; Boussauw, 2016 ; Keserü *et al.*, 2016]. Dans les villes étudiées, la piétonnisation a pu :
- Entraîner une série d'effets positifs sur les choix de mobilité, en favorisant le recours aux modes de déplacement actifs (vélo, marche, etc.), l'adaptation des systèmes de livraison en faveur de systèmes alternatifs et l'amélioration des dessertes en transports en commun ;
 - Positivement impacter l'accessibilité de la ville, en diminuant la congestion automobile et en améliorant la performance des transports en commun dans les zones piétonnisées ;
 - Conduire à un meilleur partage entre les modes de déplacement et la libération d'espaces anciennement dédiés à l'automobile, et permettre ainsi d'améliorer la viabilité des villes de plus en plus densément habitées ;
 - Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants et des travailleurs en réduisant l'émission des polluants atmosphériques et le bruit du trafic routier ;
 - Participer à la lutte contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions carbone émanant du trafic automobile ;
 - Après une éventuelle période de baisse, s'avérer bénéfique pour l'activité commerciale et donc pour la création d'emplois, en entraînant une augmentation moyenne du nombre de visiteurs et du chiffre d'affaires ;
 - Constituer des lieux d'activités socioculturelles, d'interactions de qualité et de cohésion sociale ;
 - Conduire à l'aménagement d'espaces verts et contribuer à la biodiversité urbaine et à l'amélioration du microclimat local ;
 - Constituer une opportunité pour revaloriser le patrimoine architectural.

- 7 Comme souligné en seconde partie de cette note de synthèse, la littérature scientifique montre cependant que la réussite des projets de piétonnisation ne va pas de soi. Elle peut être menacée par la fragmentation des niveaux institutionnels engagés (entre eux et au sein de chacun d'eux), par des rapports de force qui ne permettent pas de mener le projet à son terme, par des manquements dans les outils de gouvernance déployés (plans stratégiques, incitants économiques, processus participatifs, etc.) ou encore par des ambiguïtés dans les objectifs poursuivis.

1.2. La piétonnisation des boulevards centraux bruxellois

1.2.1. De l'espace partagé à l'autoroute urbaine

- 8 Extension de la « zone confort » progressivement établie dans les années 2000 autour de la Grand-Place, la piétonnisation des boulevards centraux est explicitement présentée comme un outil de développement urbain par la Ville de Bruxelles. Plus spécifiquement, il apparaît comme l'expression et la formalisation d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre : un moyen de donner « l'impulsion nécessaire au réveil économique mais aussi culturel et social »³ du centre de Bruxelles devenu au fil du temps « un espace gris et de plus en plus encombré (...) dominé par les voitures ». L'objectif est de rendre le centre-ville « plus accueillant, plus vert, plus respirable, gage d'une meilleure santé et de bien-être pour tous », que « les citoyens (riverains, travailleurs, touristes et commerçants) se réapproprient l'espace public et profitent d'une ville plus saine et plus respirable ! »⁴.
- 9 Les enjeux pour le centre-ville bruxellois sont effectivement importants. Dès le milieu des années 1950, il a été considéré, par les pouvoirs publics notamment, avant tout comme un espace administratif et un lieu de consommation au bénéfice du résident périurbain, ainsi que « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1957 : 8]. Le territoire bruxellois fut alors métamorphosé par un important déploiement du réseau routier durant trois décennies au départ de l'exposition universelle de 1958 [Demey, 1992 ; Hubert, 2008 ; Ryckewaert, 2011].
- 10 Aménagés au 19^e siècle dans la foulée du voûtement de la Senne, les boulevards centraux furent reliés à ce réseau par le biais de la transformation de la Petite Ceinture en une artère de grande circulation (à partir de 1955) et réaménagés lors de la création du préméto (inauguré en 1976). Alors que, au moment de leur conception, ces boulevards ont été pensés comme ce que nous appellerions aujourd'hui une « zone de rencontre » [Jourdain et Loir, 2016], au fil du temps la place laissée aux piétons s'y est fortement restreinte et s'est trouvée limitée aux seuls trottoirs, encombrés par ailleurs de bacs à plantes, de terrasses de café et de voies d'accès aux stations souterraines. Loin d'être aussi fonctionnels que prévu, les boulevards centraux se sont rapidement avérés engorgés, formant une autoroute urbaine au cœur même du centre-ville bruxellois (aussi appelé Pentagone). Simultanément, les quartiers populaires alentour se sont dégradés et paupérisés suite à la désindustrialisation qui touche la zone du canal toute proche (en particulier sa partie centrale), à l'exode urbain, au désintérêt des pouvoirs publics et aux stratégies spéculatives favorisant le délabrement d'immeubles pour en justifier les opérations de démolition/reconstruction [Aron, 1978 ; Grosjean 2010 ; Ryckewaert, 2011]. La congestion routière, ses pollutions atmosphériques et sonores, et la tertiarisation ont alors engendré un cercle vicieux de dégradation du cadre de vie :

au fur et à mesure que le centre-ville déperissait, l'attractivité résidentielle et donc les revenus communaux diminuaient, rendant à son tour plus difficile le développement d'opérations de rénovation urbaine [Zimmer, 2002].

1.2.2. Un centre-ville en redéploiement

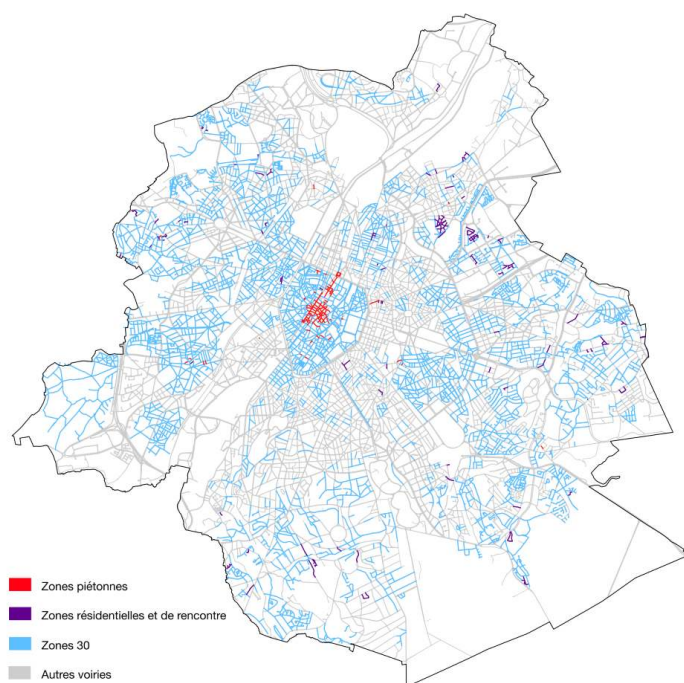
- 11 À partir des années 1980, le déclin industriel et résidentiel du centre de Bruxelles commence à inquiéter la sphère politique [Hubert, 1982]. Progressivement, les pouvoirs publics se réintéressent aux quartiers centraux, à travers notamment les *contrats de quartier* (dès 1993), dans une perspective de revitalisation urbaine et de cohésion sociale [Noël, 2009]. De son côté, la Ville de Bruxelles met sur pied une Délégation au Développement du Pentagone (DDP) (1995) qui, à l'aide de différents instruments de lutte contre les immeubles (notamment industriels) inoccupés, obtient rapidement des résultats⁵. Le Pentagone va ainsi connaître une croissance démographique soutenue à partir de 1999-2000 (+/- 2,2 % par an entre 2000 et 2011), à un rythme près de deux fois supérieur à celui de l'ensemble de la Région (+/- 1,1 % par an sur la même période). Le centre-ville bruxellois est aujourd'hui un espace densément habité, en particulier dans sa partie occidentale avec une forte surreprésentation des 20-34 ans [Decroly et Wayens, 2016]. On recense dans le Pentagone plus de 50 000 habitants⁶, ce qui représente un peu moins de 5 % de la population régionale pour 2,5 % de sa superficie.
- 12 Cet accroissement démographique est hétérogène du point de vue socio-économique. Les parties sud et sud-ouest du Pentagone concentrent majoritairement des populations précarisées, tandis que les autres parties habitées (nord-ouest, est) se gentrifient, attirant des jeunes (et moins jeunes) adultes issus de milieux plutôt favorisés, au moins sur le plan du capital culturel [Van Crielingen, 2006, 2013 ; Bernard, 2008], et les investisseurs [Dessouroux *et al.*, 2016]. Cette hétérogénéité est également de mise dans la qualité des logements.
- 13 Le centre-ville bruxellois se caractérise enfin par une importante activité économique et socio-culturelle [Decroly et Wayens, 2016]. Il constitue un pôle d'emploi important, accueillant fonctions administratives, financières, commerciales (dominées par l'habillement et l'HORECA, mais des commerces spécifiques de fort rayonnement y trouvent également leur place), de santé et d'enseignement. Le centre-ville constitue également le pôle touristique et culturel principal de la Région, concentré autour de l'« îlot sacré » (Grand-Place et environs), des boulevards centraux et du Mont des Arts.

1.2.3. Une forte pression automobile aux conséquences multiples

- 14 Le transport routier est la source la plus importante de la pollution de l'air dans les villes européennes, non sans impact sur la santé [Keserü *et al.*, 2016 ; Da Schio *et al.*, 2018]. Selon Bruxelles Environnement [2016], en 2012, il était en RBC le premier secteur émettant trois grands polluants atmosphériques en RBC : les oxydes d'azote (NOx – 67 %), le monoxyde de carbone (CO – 49 %) et les particules fines (PM10 – 48 %). Il y était également responsable de 16 % des émissions de plomb et de composés organiques volatils hors méthane (COVNM) et le second secteur d'émission directe de gaz à effet de serre (26 % en 2013). La pollution sonore du trafic automobile impacte également négativement la santé en augmentant le risque de cardiopathie ischémique, d'hypertension artérielle, d'acouphènes et de gêne auditive [Keserü *et al.*, 2016].

- 15 Actuellement en RBC, le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement s'établit majoritairement par des interventions ponctuelles restreignant l'accès et la vitesse des voitures : zones 30, ralentisseurs, élargissement de trottoirs et potelets anti-stationnement, sites propres pour les transports en communs, etc. [Moritz, 2011 ; Brandeleer *et al.*, 2016b]. Pelgrims (2018) décrit très précisément ces interventions comme étant des dispositifs de *domestication* de la vitesse, d'*externalisation* de celle-ci (en dehors des périmètres où la circulation automobile est volontairement ralentie ou interdite) et d'*invisibilisation* des objets de la vitesse (avec la restriction du stationnement en voirie et le soutien au renforcement du stationnement hors voirie). À Bruxelles (Figure 3), la proportion des zones piétonnes, résidentielles et de rencontre s'avère relativement faible au regard du mouvement européen de piétonnisation qui se développe depuis le début des années 2000 [Brandeleer *et al.*, 2016a] mais s'est fortement accrue ces dernières années sans qu'il y ait aujourd'hui de continuité entre ces zones.

Figure 3. Zones piétonnes, zones résidentielles et zones 30 en RBC



Auteur : Thomas Ermans. Données : Bruxelles Mobilité, MobiGIS v2.0, mars 2020.

- 16 Par ailleurs, si l'on observe une rapide évolution des pratiques de déplacement à l'intérieur de la Région dans le sens d'une plus grande multimodalité (combinaison de l'usage de la voiture, des transports en commun, de la marche, du vélo, etc. au sein d'un même déplacement ou selon le déplacement) et d'une réduction de l'usage de la voiture [Lebrun *et al.*, 2013, 2014 ; SPF Mobilité et Transports, 2019], cette évolution compense à peine l'accroissement du volume total des déplacements dû au boom démographique et doit s'accommoder du maintien d'un fort usage de la voiture pour les déplacements entrants et sortants [Hubert *et al.*, 2013 ; Ermans *et al.*, 2019]. De plus, la concentration du trafic motorisé sur les voiries régionales et métropolitaines, à

l'exclusion des quartiers résidentiels, n'a pas contribué à réduire la congestion [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.4. La piétonnisation des boulevards centraux : un tournant dans un long processus décisionnel

- 17 C'est dans ce contexte de croissance démographique et de recomposition du centre-ville d'abord, de pression automobile et de pollution sonore et atmosphérique ensuite, et d'attente d'un espace public habité et au trafic pacifié enfin, qu'il faut comprendre la décision de poser le geste fort qui a consisté à piétonniser les boulevards centraux bruxellois.
- 18 Si la première étude, dite « Simons », réalisée par le bureau d'architecture et d'urbanisme Groep Planning devenu plus tard SumProject, visant la mobilité dans le Pentagone date de 1997/98, la *rénovation* des boulevards centraux ne fut inscrite à l'agenda politique de la Ville de Bruxelles qu'en 2003, dans le cadre du Fonds Beliris⁷ [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016]. Une étude plus approfondie fut alors attribuée au même Groep Planning, sans suite immédiate. Alors que la réduction de la pression automobile était soutenue par une partie de la société civile (voir le « Plan NoMo » en 2000⁸), il fallut attendre plusieurs années pour que soient mises en œuvre les premières actions concrètes : la fermeture à la circulation automobile d'une dizaine de rues jouxtant la Grand-Place (appelée « zone confort ») dont le permis d'urbanisme fut octroyé fin 2009, d'une part, et la réduction des voies de circulation automobile sur les boulevards Anspach, Lemonnier et Adolphe Max au profit de l'aménagement de pistes cyclables en 2012, d'autre part. Enfin, suite à l'arrivée en 2013 de Yvan Mayeur en qualité de Bourgmestre de la Ville de Bruxelles (en remplacement de Freddy Thielemans), la rénovation des boulevards centraux, décidée par la majorité communale libérale-socialiste issue du scrutin de 2012, se précisa, avec la décision de piétonniser le boulevard Anspach entre les places De Brouckère et Fontainas, et d'étendre ainsi la zone confort autour de la Grand-Place. Cette évolution fut notamment justifiée au regard de mouvements citoyens qui appelaient à la mise en œuvre de la rénovation des boulevards centraux pour y réduire le trafic automobile sans pour autant préconiser spécifiquement leur piétonnisation (en particulier, PicNic the Streets en mai 2012 mais aussi l'appel à idées ParcAnspachPark organisé par le BRAL en juillet 2013) [Tessuto, 2016 ; Vanhellemont, 2016].

Tableau 2. Principaux plans stratégiques concernant la mobilité et/ou la rénovation des boulevards centraux du centre-ville bruxellois avant leur piétonnisation

Nom du plan	Acteurs et état
Plan Tekhné – 1962	« Plan directeur pour le Pentagone bruxellois ». Plan global de développement urbain de l'ensemble du Pentagone (à l'horizon de 1985). Réalisé par le Groep Tekhné. A la demande de la Ville de Bruxelles – Echevin de l'Urbanisme Van den Boeynants (CVP). Projet partiellement réalisé.

Étude Simons – 1997/1998	Etude de mobilité pour le Pentagone – 3 scénarios pour un centre-ville à circulation limitée. Dans le cadre de l'établissement d'un plan communal de mobilité pour la Ville de Bruxelles. Réalisée par Groep Planning (actuellement SumProject) à la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme H. Simons (Ecolo). Projet jamais exécuté, mais qui a suscité les plans suivants.
Plan NoMo – 2000	Proposition de l'asbl NoMo (experts et habitants) de sa propre initiative pour « 50% de voitures en moins dans le Pentagone ». Fondé sur l'un des trois scénarios – le plus ambitieux – de l'étude Simons (1997). Projet jamais exécuté mais qui a longtemps servi de référence dans le milieu associatif et a encouragé le Plan Beliris (2003).
Plan Beliris – 2003	Etude de projet pour le réaménagement des boulevards du Centre. Réalisée par Groep Planning (actuellement SumProject). A la demande de Beliris, à l'occasion d'un concours de projets. Budget accordé, mais projet jamais exécuté. A suscité le Plan Simons (2004) et le Plan Ceux (2010)
Plan Simons – 2004	Etude de mobilité pour la Ville de Bruxelles centrée sur le réaménagement des boulevards du Centre. Réalisée par Cooparch-RU (actuellement ERU), sous l'égide d'AGORA. A la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme H. Simons (Ecolo). L'étude se fonde sur les études préliminaires et scénarios proposés en 1998. Approuvé par le Conseil communal mais jamais exécuté.
Plan Ceux – 2010	Etude de mobilité pour la Ville de Bruxelles (Partie Pentagone, p. 91). Dans le cadre de l'établissement d'un plan communal de mobilité pour la Ville de Bruxelles. Réalisée par Espaces mobilités et Transitec. A la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme C. Ceux (CdH). L'étude tient compte des plans régionaux stratégiques de développement et de mobilité (plans PRD II et IRIS II), mais ne se fonde pas sur les plans Simons (1997/1998 et 2004). Jamais approuvée par le Conseil communal.

Source : Vanhellemont avec Vermeulen, 2016, p. 48.

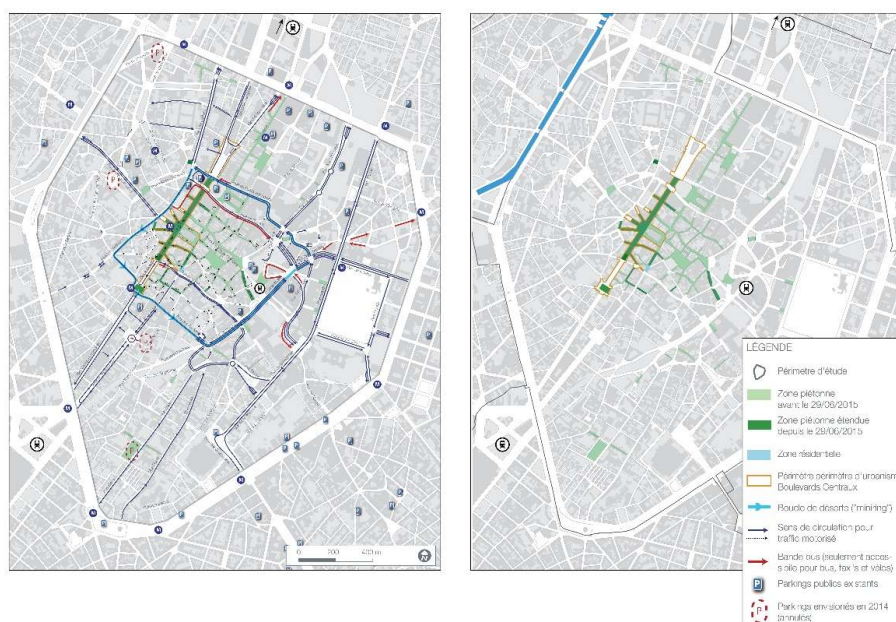
- 19 La mise à l'agenda politique de la rénovation des boulevards centraux fut donc longtemps repoussée moins par la nécessité de préparer le projet par de nombreuses études techniques, que par la peur des décideurs de se lancer dans un projet urbain d'une telle ampleur. Courtois et Dobruszkes [2008] et Brandeleer et Ermans [2016b] ont montré que cette frilosité est courante à Bruxelles lorsqu'il s'agit de réduire l'emprise spatiale ou temporelle de l'automobile, tant au niveau communal que régional. Il s'ensuit un « poids surdéterminant dont disposent de fait les automobilistes dans l'aménagement de la ville et la gestion de la mobilité » [Courtois et Dobruszkes, 2008 : 19]. En même temps, Bruxelles se caractérise par un réseau d'axes de circulation relativement étroits rendant complexe voire parfois impossible la cohabitation

équitable entre modes de déplacements actifs, transports collectifs et trafic automobile [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.5. Un compromis pour « passer à l'acte » et des controverses

- 20 Vu ce qui précède, la mise en œuvre du piétonnier bruxellois apparaît comme un acte éminemment politique [Vanhellemont, 2016]. Encouragé par les ultimes mobilisations citoyennes (PicNic the Streets) à la veille des élections communales de 2012, ce « passage à l'acte » a été rendu possible à l'époque par un grand compromis politique au sein de la nouvelle majorité communale : piétonniser un tronçon des boulevards centraux, à condition d'implanter quatre nouveaux parkings à proximité et de réorganiser la circulation des rues adjacentes⁹. Il s'agissait par là d'assurer l'accessibilité automobile aux visiteurs et habitants habitués ou contraints d'utiliser leur voiture, tout en palliant la suppression des emplacements de stationnement au sein de la zone piétonnisée [Keserü *et al.*, 2016].
- 21 Ce compromis a toutefois brouillé la visée politique du projet et a mené au développement de vives controverses. Le développement annoncé de quatre nouveaux parkings aux alentours immédiats du piétonnier fut compris comme une stratégie de mise en invisibilité de la voiture, au détriment d'une politique de réduction de la pression automobile dans le centre-ville [Genard et Neuwels, 2016]. La réorganisation de la circulation en une boucle de desserte autour du piétonnier a, quant à elle, été qualifiée de « mini-ring », témoignant de la crainte d'un report des flux automobiles et de leurs nuisances vers les quartiers alentour (Figure 4).

Figure 4. Plan de circulation et zones piétonnes du centre-ville de Bruxelles – juin 2016



Données : Ville de Bruxelles, 2014 et 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Mise à jour : Sofie Vermeulen.

- 22 Le manque de clarté de la visée politique a également été renforcé par la décision de disperser les terminus de bus et par la suppression de certains sites propres qui ont détérioré la lisibilité et l'efficacité du réseau de transports en commun de surface [Keserü *et al.*, 2016], de même que par la coexistence, d'une part, de discours vantant « une ville façonnée pour ses habitants »¹⁰ et, d'autre part, des annonces et des actions s'inscrivant dans une logique d'attractivité économique (faire de De Brouckère un « Time Square », faire du piétonnier une « Belgian Avenue » puis un « Family Pleasure Shopping », transformer la Bourse en « Beer Temple », etc.) [Vanhellemont, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].
- 23 Les compromis sont inévitables dans le cadre de la mise en œuvre de grands projets urbains [Le Galès, 1995 ; 2002]. Cependant, dans le cas du piétonnier bruxellois, le manque de lisibilité qui en résulte implique que ces mêmes compromis risquent de devenir *in fine* plus clivants que fédérateurs, plus inopérants qu'efficaces, s'ils ne sont pas expliqués et accompagnés. De fait, le piétonnier a fait l'objet de nombreuses controverses et de mouvements d'opposition. Et le paysage de ces controverses est complexe, d'autant que le devenir du centre-ville concerne de nombreux acteurs, niveaux de pouvoir et enjeux de gouvernance urbaine et ce, bien au-delà des enjeux locaux [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].

1.2.6. Une mise en œuvre difficile dans un contexte d'indétermination mais une fréquentation exponentielle

- 24 Le 29 juin 2015, le boulevard Anspach est donc interdit à la circulation automobile et des aménagements provisoires (mobilier en bois, tables de ping-pong...) sont mis en place. Durant la période estivale, la population investit les lieux dans une ambiance bon enfant la journée, plus tendue en soirée. Mais, très rapidement, la mise en œuvre du projet se fait hésitante. Le contexte international avec l'instauration par le Ministre de l'Intérieur d'un *lockdown* suite aux attentats de Paris (novembre 2015), puis les attentats de Bruxelles (mars 2016), vont couvrir d'une chape de plomb le centre de Bruxelles et plus particulièrement son piétonnier, sillonné dorénavant par des militaires armés. Le tourisme est en chute libre, l'inquiétude par rapport à l'avenir est palpable. Au même moment, l'accessibilité du centre-ville en voiture est mise à mal par ce que l'on appellera la « crise des tunnels »¹¹. Alors que les médias annonçaient d'emblée le début des travaux sur le piétonnier¹², celui-ci va être retardé pendant plus de deux ans, notamment par plusieurs recours contre les demandes de permis d'urbanisme. Comme l'expliquent Fenton *et al.* [2020], « pour de nombreux résidents et commerçants du centre-ville, cette période est vécue assez négativement et le boulevard est perçu comme ayant été abandonné, livré à lui-même par les autorités. Le peu de communication quant à la suite des étapes, combiné à la présence d'aménagements temporaires considérés par certains comme étant de piètre qualité et des flottements au niveau de la gestion de la voirie, sont sources d'inquiétude et d'un sentiment de stagnation, véhiculant un a priori négatif sur la mise en œuvre du projet. Qui plus est, les aménagements temporaires engendrent des usages et des appropriations dont certains résidents et commerçants de la zone se sont vigoureusement plaints ».
- 25 Les travaux débutent finalement en 2017 et, tronçon par tronçon, le boulevard est réaménagé, de même que les stations de métro Bourse et De Brouckère. Cependant, une certaine indétermination [Fenton *et al.*, 2020] continue à faire partie intégrante du

projet en termes de statut réglementaire de la voirie à certains endroits (place De Brouckère ou au sud du boulevard Anspach, par exemple), de communication et de concertation citoyenne, et de visée politique.

- 26 Pendant ce temps, les investisseurs privés, en particulier Whitewood et ImmoBel, ne sont pas restés inactifs et croient manifestement dans l'avenir du centre-ville. Ces deux groupes sont impliqués notamment dans la rénovation du Centre Monnaie (bientôt déserté par l'Administration de la Ville) du bloc « Allianz » (De Brouckère) et de l'ex-Tour « Philips ».
- 27 À noter également qu'un nouveau Bourgmestre, Philippe Close, a été nommé en juillet 2017 suite à la démission d'Yvan Mayeur, consécutive au scandale du SAMU SOCIAL. Cela permit au Parti socialiste de se relancer juste à temps pour les élections communales d'octobre 2018. Il en résultera une nouvelle majorité socialiste-écologiste (plus Défi) dont on s'attend notamment à ce qu'elle ne revienne pas sur les projets de parking de la majorité précédente et à ce qu'elle améliore l'accessibilité en transport public du centre-ville.
- 28 Avant la crise du covid, la fréquentation du piétonnier était en forte croissance, notamment à l'occasion de grands événements comme le départ du Tour de France ou « Plaisirs d'hiver », et le tourisme battait de nouveaux records à peine trois ans après les attentats. Seul le réaménagement des places de la Bourse et Fontainas était encore en cours et devait être terminé avant l'été 2020. Quant aux transformations, notamment immobilières, du centre de Bruxelles, elles ne faisaient que commencer. Les deux mois de confinement (de la mi-mars à la mi-mai 2020), dans lequel la Belgique fut plongée à l'instar de nombreux autres pays, et les incertitudes qui ont suivi interrogent, de manière brutale et sans commune mesure avec les crises précédentes, l'avenir des centres urbains.

2. Constats et défis

- 29 La seconde partie de cette note de synthèse explicite les quatre principaux défis auxquels est encore confronté, selon nous, le projet de rénovation du centre-ville de Bruxelles. S'appuyant sur un certain nombre de constats issus de la littérature scientifique internationale et de connaissances spécifiques sur le cas bruxellois, elle entend ainsi contribuer à l'objectivation des débats sur le devenir du centre-ville de Bruxelles, ainsi qu'à leur évolution.

2.1. Défi 1 : Expliciter et atteindre les ambitions de l'aménagement de l'espace public en agissant sur l'immatériel – « the life between buildings »¹³

- 30 Établi par le bureau d'architecture et d'urbanisme SumProject, le plan d'aménagement de l'espace public piétonnisé proposait, lors de sa conception en 2015, une division des boulevards centraux en une séquence d'espaces portant chacun un nom spécifique et désignant chacun une *ambiance* : un « jardin urbain », une « promenade verte », une « scène urbaine », un « foyer » et une « agora ». Actuellement, seuls les aspects spatiaux de ces aménagements sont partiellement définis (matériaux, équipements, plantations, etc.). Or, si l'aménagement urbanistique et l'organisation d'activités dans l'espace

public structurent en partie les comportements des différents usagers (habitants, travailleurs, visiteurs, etc.), ils ne peuvent pas les réguler totalement. Il existe des pluralités d'usages, des détournements d'usages et des conflits d'usages qui sont constitutifs de l'imprévisibilité fondamentale des appropriations de l'espace par les usagers et bien documentés par les études urbaines [Corijn et Vanderstraeten, 2016 ; Gehl, 2011 ; Lofland, 1998 ; Jacobs, 1993].

- 31 L'atteinte des ambitions à l'origine du piétonnier nécessite donc plus qu'une action sur l'aménagement de l'espace public. Elle exige également une action sur ses aspects immatériels (usages, sociabilités, actions symboliques, etc.). Le défi principal à cet égard est de savoir comment, avec quels instruments de gouvernance, quelles politiques publiques et quels partenariats, améliorer et pérenniser les pratiques sociales souhaitables et leur diversité dans cet espace public réaménagé, en particulier dans le contexte du covid.

2.1.1. Garantir la diversité des ambiances et usages de l'espace public

- 32 Par la précision de ses aménagements, le piétonnier du centre-ville bruxellois se distingue des piétonniers ou espaces partagés récemment aménagés en Région de Bruxelles-Capitale selon une logique de libération de l'espace par une occupation du sol à minima (par exemple, la place Flagey, la place de la Monnaie ou la chaussée d'Ixelles). Le plan de SumProject détermine une série de sous-espaces, auxquels il attribue une fonction phare (consommer, se promener, se montrer, se reposer, se réunir et jouer, pour l'essentiel) et pour lesquels il définit des aménagements spécifiques (voies de circulation, bancs, bacs à plantes, fontaines, etc.). Ces fonctions et aménagements visent à créer les ambiances spécifiques indiquées plus haut.
- 33 En particulier, l'aménagement des tronçons courants du boulevard peut être compris comme un compromis entre les objectifs économiques et d'habitabilité [Corijn *et al.*, 2016]. D'un côté, le projet témoigne de la volonté de ne pas faire un simple quartier, pour s'adresser tant aux habitants qu'aux visiteurs en définissant des usages et des équipements relativement neutres. De l'autre, le projet cherche à encadrer et à limiter les activités commerciales sur l'espace public pour en éviter les excès.
- 34 Des recherches internationales montrent effectivement que la piétonnisation favorise en général une occupation quasi exclusive de la voirie par certaines activités commerciales privatisant l'espace public (terrasses HORECA, étalages, etc.) au détriment des activités socioculturelles et de flânerie [Mitchell, 2003, Dessouroux, 2006 ; Hass-Klau, 2015 ; Boussauw, 2016]. Le plan d'aménagement voulait limiter ce phénomène en assurant spatialement un certain partage fonctionnel de l'espace public. Cette partition des aménagements pose question à au moins trois égards :
- Nombre de recherches montrent que la surdétermination *a priori* des fonctions de l'espace public privilégie certaines pratiques et, donc, populations. Un aménagement trop déterminé implique un risque de sur-appropriation de certaines zones par certaines catégories socioculturelles, de genre, de génération, etc. [Amin, 2008 ; Gehl, 2011 ; Wood et Landry, 2008]. La mixité et la diversité des publics et des usages restent aujourd'hui un enjeu important pour le centre de Bruxelles et particulièrement son piétonnier, fréquentés par une population majoritairement jeune, issue davantage des quartiers centraux que périphériques [Keserü *et al.*, 2016 ; Wiegmann *et al.*, 2018 ; Fenton *et al.*, 2020] et principalement masculine en soirée et la nuit [Fenton *et al.*, 2020].

- Les aménagements des tronçons courants des boulevards reproduisent une linéarité nord-sud importante. Les traverses ouest-est sont quant à elles moins accentuées, malgré la volonté affichée de reconnexion dudit axe. Malgré la présence d'espaces de séjour et un aménagement de plain-pied, les usagers reproduisent leurs schémas habituels de déplacement, favorisant les activités de lèche-vitrine, de flânerie et de déambulation lente le long des façades et de circulation de transit à pied et à vélo (et autres engins légers) sur la bande centrale, quand ce n'est pas en bus ou en voiture dans la partie sud du Boulevard Anspach [Fenton *et al.*, 2020]. Entre les deux, les terrasses sur-occupent l'espace public, en particulier dans le tronçon Bourse – De Brouckère, sans que beaucoup de contraintes (y compris en termes de type de mobilier) ne leur soient imposées et sans que l'on voie encore clairement comment les mini espaces verts qui jalonnent cet espace seront appropriés lorsque les barrières de protection qui les entourent seront ôtées. Inversement, il faut reconnaître que le faible niveau organisationnel du piétonnier d'avant travaux laissait la porte ouverte à de multiples appropriations, « favorisant l'imprévu comme l'improvisé ». Il permettait ainsi de tirer profit « des ressources de créativité populaires, informelles » qui s'imposent contre « le risque d'un espace public qui se vouerait lentement au seul consumérisme » [Genard *et al.*, 2016 : 69].
 - Assurer la qualité d'un espace public est plus complexe lorsque les aménagements, acteurs impliqués et instruments sont pluriels. Par exemple, tous les matériaux, végétaux et équipements mis en place doivent répondre à des contraintes techniques d'entretien et d'usages, de bonne tenue dans le temps, de bonne implantation, etc. Un équipement ou un matériau qui se dégrade rapidement, qui n'est pas adapté aux usages ou qui n'est esthétiquement pas coordonné avec son environnement nuit à la qualité de l'ensemble de l'espace public. Le seul suivi des normes de construction est insuffisant pour assurer la qualité de cet ensemble complexe. Celle-ci nécessite une gestion continue, coordonnée et transversale. Force est de constater ici qu'après seulement quelques mois d'usage intensif, certains revêtements sont déjà fortement détériorés par le charroi automobile autorisé (par exemple, place De Brouckère ou dans la partie sud du Boulevard Anspach) ou jugés inadéquats par les personnes à mobilité réduite [Fenton *et al.*, 2020; Creten *et al.*, 2019].
- 35 En écho à la multifonctionnalité qui caractérise l'hypercentre bruxellois [Decroly et Wayens, 2016], il apparaît donc nécessaire d'assurer la pluralité des ambiances et des appropriations faites de l'espace public depuis sa fermeture à la circulation automobile afin d'en augmenter la qualité. Ceci implique l'aménagement spatial (équipements, type de mobiliers urbains, etc.), mais aussi l'animation et la gestion de l'espace public (activités commerciales/touristiques, socioculturelles, artistiques, sportives, etc.) que nous abordons dans la section suivante.

2.1.2. Soutenir et circonscrire l'animation de l'espace public

- 36 Les *ambiances* du piétonnier renvoient à l'animation immatérielle de l'espace public, qui est devenue aujourd'hui un véritable outil de politique urbaine [Bianchini et Parkinson, 1993 ; Pradel, 2007 ; Amin, 2008]. Cette question apparaît peut-être secondaire aujourd'hui tant l'urgence est à la « réanimation » des centres urbains après la crise du covid. Mais elle reviendra sûrement à l'ordre du jour avec plus d'acuité encore. Assez logiquement, Genard *et al.* [2016] ont mis en évidence que l'animation du piétonnier constituait une question centrale des controverses, témoignant d'au moins trois grandes « visions » ou « imaginaires » faits du centre-ville et de l'espace public : espace

public *marchand*, espace public *politique* ou *symbolique* et espace public *esthétique* ou *culturel* :

- Pour les défenseurs de l'espace public *marchand*, la qualité du projet de piétonnier se mesure à son potentiel de dynamisation économique et touristique du centre-ville, voire de la Région bruxelloise. Et cette dynamisation sera notamment tributaire d'un ensemble de garanties qui pourront lui être données, comme par exemple la sécurisation du quartier et l'animation continue de l'espace public ;
 - Pour les défenseurs de l'espace public *politique* ou *symbolique*, l'enjeu premier se situe dans la capacité d'appropriation de l'espace public par la population : par le biais de la participation à sa conception ou à sa coproduction et à sa cogestion. La réussite du piétonnier tient ainsi en partie à sa capacité à symboliser le politique, à se montrer hospitalier aux manifestations, aux occupations, aux moments de célébration en commun, etc. ;
 - Pour les défenseurs de l'espace public *esthétique* ou *culturel*, celui-ci est avant tout pensé comme culture et comme expérience. Un vaste espace comme le piétonnier doit permettre des rapports de coprésence et de covisibilité entre inconnus et produire une esthétique des rassemblements, d'acteurs et de spectateurs, à l'instar des usages faits des boulevards centraux au 19^e siècle [Jourdain et Loir, 2016]. Pour cela, il est nécessaire que les personnes présentes soient disponibles à vivre une telle expérience sensible et ne soient pas trop distraites, par exemple, par des finalités de consommation.
- 37 Concernant le piétonnier, ces trois visions de l'espace public sont potentiellement complémentaires, à condition qu'elles soient toutes assumées et que leur mise en application soit concertée et gérée de manière transversale. Jusqu'à la crise du covid, l'animation du piétonnier paraît néanmoins peu définie dans cette perspective. Elle s'établissait par addition d'actions initiées ponctuellement, portées tantôt par des pouvoirs publics, tantôt par des acteurs privés. Mais elle ne semble ni considérée, ni mise à profit comme une partie intégrante de la création des ambiances et du projet urbain sous-tendu par l'aménagement du piétonnier, tel que conçu initialement par SumProject.
- 38 Or, la littérature montre que l'animation de l'espace public s'établit généralement en faveur des logiques de privatisation (économiques ou autres), au détriment de la valeur d'usage de l'espace public [Lefebvre, 1968 ; Decroly *et al.*, 2003]. Les artères aux rez-de-chaussée commerciaux et HORECA sont particulièrement sujettes à cette appropriation monofonctionnelle de l'espace public au profit de l'espace marchand, au détriment des activités socioculturelles dans l'espace public [Gravari-Barbas, 2001]. La piétonnisation de ces artères renforce d'ailleurs ce phénomène [Boussauw, 2016], ce que l'observation du cas bruxellois confirme [Fenton *et al.*, 2020].
- 39 Une intervention publique est donc nécessaire pour assurer un certain équilibre permettant la cohabitation entre les trois visions de l'espace public (marchand, politique et esthétique) qui se constituent au sujet du piétonnier. Il s'agirait d'établir avec les acteurs concernés un calendrier des activités, tout en assurant des « temps morts » afin d'éviter la saturation d'événements et d'animations, de laisser vivre le piétonnier par lui-même et de limiter le sentiment d'envahissement permanent pour les habitants. Il s'agirait aussi de faciliter et de développer, en collaboration avec les opérateurs culturels présents à proximité, des activités expressives et artistiques pour prévenir une prédominance de l'espace marchand, bien en route aujourd'hui dans le centre de Bruxelles. Quant à l'espace public politique, il semble en voie de disparition sur les boulevards centraux, les manifestations n'y passant plus. Il faudra voir si, une

fois réaménagée, la place de la Bourse pourra être à nouveau l'espace d'expression et de commémoration qu'elle était devenue [Fenton *et al.*, 2020].

2.2. Défi 2 : Connecter le projet aux dynamiques régionale et métropolitaine et relier entre elles toutes ses dimensions

- 40 La mise en œuvre de la piétonnisation des boulevards centraux et la transformation du centre de Bruxelles ont une triple portée : locale, régionale et métropolitaine [Genard *et al.*, 2016], voire internationale. Or, l'on sait qu'une bonne coordination entre échelles et acteurs concernés est nécessaire pour assurer la réussite des projets urbains complexes [Le Galès, 1995, 2002 ; Pinson, 2004, 2009]. De plus, la présence d'une multitude d'idées, d'intérêts, de compétences et de logiques d'action nécessite souvent le développement d'instruments d'action publique innovants pour assurer la bonne mise en réseau des projets [Boudry *et al.*, 2003 ; Van den Broeck, 2010 ; Moulaert *et al.*, 2013 ; Segers *et al.*, 2013].

2.2.1. Sortir du périmètre : positionner le piétonnier dans un cadre spatial élargi

- 41 En effaçant la barrière formée par l'autoroute urbaine qu'étaient devenus les boulevards centraux et en créant les places qui ponctuaient le boulevard Anspach originel, le piétonnier vise à reconnecter l'est et l'ouest (de la partie basse) du centre-ville : la reconnexion du quartier de la Grand-Place aux quartiers Saint-Géry, Sainte-Catherine et Dansaert par le biais de la Bourse, et au-delà du canal vers Molenbeek ; la reconnexion des quartiers Anneessens et Jardin aux Fleurs aux quartiers Saint-Jacques et Marolles par le biais du parc Fontainas ; et la reconnexion du quartier de la rue Neuve au quartier des Quais par le biais de la place De Brouckère¹⁴.
- 42 Si le projet reconnecte le tissu est-ouest prémoderne [De Visscher *et al.*, 2016] – un point positif très important à mettre à son actif –, il ne définit pas l'impact souhaité de la piétonnisation des boulevards sur les articulations entre le centre-ville, la Région et la métropole. Quelles sont les relations préconisées avec les autres grands projets et/ou vecteurs de centralités urbaines, que ce soit à l'échelle du Pentagone (Sablon, Marolles, réaménagement de la jonction Nord-Midi, canal, petite ceinture, etc.), à celle des communes avoisinantes (Molenbeek notamment) ou à celle de la Région (PAD Porte de Ninove, Plan Canal, etc.) ? La Ville de Bruxelles considère que le centre-ville, c'est son affaire et la RBC la contredit peu sur ce point. Ainsi, ce n'est qu'*in extremis* que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), adopté en 2018¹⁵, a souligné la spécificité du centre-ville – appelé aussi « hypercentre » – dans le cadre d'une vision métropolitaine et polycentrique de la ville. Pour la première fois dans un document officiel, il est suggéré d'étendre les limites du centre-ville : « L'hyperculture est communément circonscrit dans le "pentagone", centre historique de la ville. Les développements qu'a connus Bruxelles impose de reconsidérer ce territoire et de l'étendre pour coller aux réalités actuelles » (p. 22). Le PRDD appelle également à « positionner le Pentagone et les projets urbains qui s'y développent dans un cadre élargi (cadre de l'hyperculture) de manière à rencontrer la nécessité d'une articulation entre le centre-ville, la Région et la métropole et à approfondir ses relations avec les autres projets bruxellois stratégiques » (p. 61).
- 43 Il n'en reste pas moins vrai que le *projet de ville* sous-tendu par le piétonnier n'apparaît pas clairement dans les communications de la Ville et de la RBC, ce qui déforce la bonne

réception du projet au sein de la société [Vermeulen et Hardy, 2016]. Vanhellemont [2016] a montré que cela a même attisé les controverses et a mené à une perte de soutien d'acteurs favorables au projet. De plus, en se focalisant sur l'échelle très localisée des boulevards centraux et des rues adjacentes, le projet de transformation du centre de Bruxelles pourrait ne pas aboutir au changement de paradigme recherché.

- 44 Il paraît dès lors nécessaire d'approfondir les relations possibles entre l'hypercentre et les autres projets bruxellois stratégiques. Il s'agit également de travailler les axes structurants à déployer pour dilater le centre-ville d'est en ouest et du nord au sud.
- 45 Même si l'échelle spatiale concernée diffère, les porteurs du projet, en particulier la Ville de Bruxelles, pourraient s'inspirer de l'*Internationale Bauausstellung*¹⁶ (IBA), un instrument de planification et de renouvellement urbain développé en Allemagne. Les IBA sont des structures flexibles qui regroupent et fédèrent, dans une direction prédéfinie, un ensemble de projets portés par des acteurs diversifiés pour en assurer la cohérence générale, tout en maintenant l'indépendance de pilotage des projets. Généralement assurée par une « chambre de qualité », c'est-à-dire par un comité de suivi pluridisciplinaire veillant transversalement au respect des objectifs souhaités, formulant des recommandations pratiques et coordonné par un Intendant, leur efficacité repose sur le fait qu'il s'agit de structures de gouvernance légères et souples, mises en place pour la durée du projet. Ces structures permettent d'assurer la cohérence globale de la transformation urbaine qui se formalise par le biais d'une multitude de projets, en couplant les efforts et en facilitant la collaboration entre les diverses institutions publiques impliquées [APUR, 2009 ; Pinch et Adams, 2013 ; Shay, 2012].

2.2.2. Faire du piétonnier un des jalons d'une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle régionale et métropolitaine

- 46 Contrairement aux projets de (semi)piétonnisation couramment cités en exemple (Copenhague, Bordeaux, Barcelone, Lyon, Gand, etc.), le piétonnier bruxellois peine à s'intégrer dans une politique de mobilité pensée à l'échelle régionale ou métropolitaine [Brandeleer *et al.*, 2016a ; Boussauw, 2016 ; Keserü *et al.*, 2016].
- 47 En effet, il n'est pas, ou que faiblement, connecté aux autres espaces réaménagés en zone piétonne, de rencontre, etc. ou en voie de l'être en Région de Bruxelles-Capitale [Brandeleer *et al.*, 2016a] (voir Figure 3). Il n'a dès lors pas permis d'augmenter de manière radicale le recours aux modes de déplacements actifs (vélo, marche, etc.), au contraire du confinement et des mesures qui l'ont accompagné. Pour cela, la cohérence des infrastructures et la connectivité des cheminements ont une influence décisive [Gehl, 2011 ; Saelens, 2003 ; Craig *et al.*, 2002 ; Handy *et al.*, 2002].
- 48 L'extension de la zone piétonne n'a pas été l'occasion non plus de renforcer l'accessibilité du centre-ville en transport en commun et/ou d'augmenter la fréquence des dessertes [Keserü *et al.*, 2016], alors que 27 % des Bruxellois ne bénéficient pas d'une bonne accessibilité au centre en transport en commun compte tenu de la distance qui les en sépare [Lebrun, 2016]. Au contraire, les révisions du réseau de bus de la STIB/MIVB qui ont accompagné la piétonnisation des boulevards centraux, n'ont pas été totalement bénéfiques pour la desserte du centre (réduction de la lisibilité des terminus, complexification des correspondances, suppression de sites propres, etc.). La question lancinante de la structuration des lignes de bus (traversantes ou de

destination) et de l'emplacement de leurs terminus n'a d'ailleurs toujours pas été réglée, de même que celle de la création d'une ligne de tram est-ouest structurante. Or, la littérature internationale montre à quel point une bonne accessibilité en transport en commun est essentielle à la réussite, notamment économique, des zones piétonnisées [Sandahl et Lindh, 1995 ; Boussauw, 2016]. Ici aussi, la crise du covid n'a pas contribué à la promotion du transport public, même si cela a conduit la Ville de Bruxelles à rétablir certains sites propres pour bus dans l'hypercentre.

- 49 Sur le plan des déplacements motorisés [Keserü *et al.*, 2016], la perception d'un centre-ville devenu inaccessible (en raison également de la « crise des tunnels » ou de la fermeture partielle du Bois de la Cambre dans le cadre des mesures covid) n'a pas été contrecarrée par une politique de *park & ride* renforcée à l'échelle régionale et métropolitaine, tandis que la signalétique et le téléjalonement des parkings publics ont tardé à être mis en œuvre et restent imparfaits aujourd'hui.
- 50 Quant aux systèmes de livraison de marchandises, ils peinent à s'adapter à la zone piétonne en raison d'une politique régionale en la matière encore balbutiante [Verlinde *et al.*, 2016].
- 51 Cette situation est habituelle à Bruxelles. Le contexte institutionnel, la multitude d'acteurs impliqués, les divergences d'opinion empêchent le développement d'une politique de mobilité cohérente et ambitieuse [Courtois et Dobruszkes, 2008], au profit d'actions disséminées, développées « au cas par cas » [Moritz, 2011 : 12]. Des analyses de projets de piétonnisation réalisés dans les années 1960 et 1970 ont pourtant mis en évidence que l'addition de solutions ponctuelles ne permettait pas de régler le problème de la congestion automobile et de la cohabitation entre les divers modes de déplacement [Fériel, 2013]. Or, il ne faut pas négliger le potentiel « effet de masse » que pourrait produire la démultiplication de projets qualitatifs favorisant les mobilités actives.

2.2.3. Connecter le plan d'aménagement de l'espace public aux plans de développement commercial, économique, touristique et de revalorisation patrimoniale

- 52 La mise en œuvre du piétonnier vise notamment à dynamiser les activités économiques du centre-ville, notamment le commerce, qui vit actuellement une phase importante de reconfiguration pour faire face à l'évolution des pratiques de consommation et qui voit l'offre se développer dans d'autres parties de la ville, notamment au travers de centres commerciaux récemment ouverts ou en projet (tel celui inclus dans le projet Neo de la Ville de Bruxelles) [Wayens *et al.*, 2020]. A ce jour, la poursuite de cet objectif a essentiellement donné lieu au développement d'études sur le devenir commercial menées par GeoConsulting (schéma de développement commercial pour le centre-ville) et Citytools/Devimo (gestion des biens commerciaux de la Régie foncière situés sur le piétonnier)¹⁷. Si l'impact économique des piétonnisations demeure actuellement peu étudié, Boussauw [2016] propose une revue de la littérature dégageant une série d'enseignements utiles au cas bruxellois :

- Ne pouvant pas être assuré par la seule population résidente, le succès économique des piétonniers est notamment lié à la présence de pôles d'attraction commerciaux mais aussi culturels, administratifs, scolaires, etc. permettant de se différencier, par exemple, des centres commerciaux [Bromley *et al.*, 2003] ;

- Whitehead *et al.* [2006] ont montré que, après une période de baisse d'environ deux ans, la piétonnisation entraîne généralement une augmentation moyenne des visiteurs, des chiffres d'affaires et des loyers des espaces commerciaux. Mais cette augmentation est asymétrique, s'établissant au profit du commerce organisé (franchisés, succursalistes), essentiellement lié à l'habillement, et de l'HORECA [Mérenne-Schoumaker, 1981, 1983]. C'est ce qui semble se vérifier aujourd'hui sur le piétonnier bruxellois, avec probablement un sérieux bémol pour le secteur textile soumis à la triple pression du commerce en ligne, des développements périphériques et de la crise du covid. Cette dernière met aussi sérieusement à mal le secteur HORECA avec l'arrêt du tourisme, des réunions internationales et du secteur touristique, ainsi que la généralisation du télétravail ;
 - Inversement, l'amélioration de l'attractivité économique par la piétonnisation peut mener à la disparition d'autres types de commerces, principalement dans les secteurs qui ne tirent pas un surcroît de marge de l'augmentation du passage alors que celle-ci entraîne l'accroissement proportionnel des loyers [Wong, 2014]. Un *turnover* commercial tend donc à s'établir aux dépens d'une certaine diversité de l'offre du centre-ville, qui constitue pourtant un avantage comparativement aux centres commerciaux périphériques [Grimmeau *et al.*, 2004]. Cette évolution est également accélérée par le développement du tourisme de masse et la « touristification » des commerces qui en découle [Wayens *et al.*, 2020], qui connaît cependant un sérieux coup de frein avec la crise du covid. Tout cela se fait souvent au détriment de la ville de proximité, c'est-à-dire de l'offre économique s'adressant en premier lieu aux habitants (faisant aussi par là évoluer les profils des usagers de l'espace public) ;
 - Pourtant, le succès économique d'un piétonnier dépend aussi en partie de la densité de population résidente et de son pouvoir d'achat [Boussauw, 2016]. Or, depuis le début des années 2000, le centre-ville bruxellois connaît une importante croissance démographique qui implique une augmentation et une diversification des besoins en services et en commerces de proximité (écoles, crèches, activités sportives, achats de quotidienneté, etc.) [Van Crielingen, 2006, 2013 ; Decroly et Wayens, 2016]. L'importance du local (et du régional) pour assurer le succès économique du piétonnier bruxellois apparaît d'autant plus important au regard du déclin des piétonniers des centres-villes nord-américains qui, amorcé dans les années 1980, s'explique en partie par la culture de mobilité traditionnellement concentrée sur l'accessibilité en voiture [Faulk, 2006], à l'instar du cas belge ;
 - Enfin, le succès économique des piétonniers est aussi lié à une certaine flexibilité des usages dans le temps, à l'échelle de la journée (avec l'enjeu particulier de la nuit qui peut mettre à mal l'habitabilité d'un centre-ville), mais aussi des années, en fonction des reconfigurations urbanistiques et économiques. Entre autres, la qualité et la flexibilité des aménagements doivent être assurées au regard des multiples chantiers qui émaillent la vie d'une cellule commerciale au fil des reconfigurations/rénovations, bien plus fréquentes que pour les autres types de fonctions.
- 53 En termes d'activités, il y a donc un équilibre à trouver entre, d'une part, la ville de loisirs et de tourisme et, d'autre part, la ville de proximité, à l'image par exemple du Plan local d'urbanisme de Paris adopté en 2006 [ARAU, 2014]. La crise du covid nous y invite d'ailleurs. A cet égard, la dimension économique du piétonnier ne doit pas être uniquement pensée en termes commerciaux et touristiques mais doit mieux intégrer les volets culturel, administratif, de santé, d'enseignement, etc. qui caractérisent l'hypercentre bruxellois [Decroly et Wayens, 2016]. Et, spatialement, la réflexion ne doit pas prendre uniquement en considération que les boulevards et la rue Neuve, car une bonne partie des commerces qui font la spécificité et l'originalité commerciales d'un

hypercentre (notamment ceux très spécialisés, en termes de produit ou de public), tend à se localiser dans ses marges [Grimmeau *et al.*, 2004].

- 54 Il apparaît aussi nécessaire de connecter les plans de revalorisation patrimoniale à l'aménagement de l'espace public. Entre autres, la piétonnisation constitue l'occasion de revaloriser le patrimoine du boulevard Anspach, altéré au fur et à mesure du temps (perte d'homogénéité, de lisibilité et d'identité), par l'implantation d'équipements (bancs, éclairage, etc.) et un plan de façades/enseignes [Jourdain et Loir, 2016], sachant que la qualité patrimoniale constitue aussi un vecteur d'attractivité [Grimmeau et Wayens, 2003]. Un tel plan ne semble pas encore engagé et une fonctionnaire de la Ville s'emploie seule actuellement à tenter de sauver ce qui peut l'être, en particulier dans les intérieurs d'immeubles.

2.3. Défi 3 : Rassembler autour du projet urbain et métropolitain

- 55 Le débat au sujet de la piétonnisation des boulevards centraux a été passionné et s'est déployé au sein même de l'arène politique et de la société, avec la contribution des médias. Le paysage des controverses développées notamment à l'occasion des demandes de permis d'urbanisme est complexe [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Vanhellemont, 2016] et implique de multiples composantes du fait urbain, engageant des imaginaires urbains variés et des conceptions diverses de Bruxelles, de ses espaces publics, de sa mobilité, de ses inégalités, de son économie, etc. [Genard *et al.*, 2016]. Les controverses ne sont pas cantonnées à une opposition binaire gouvernants/gouvernés, commerçants/habitants ou encore pro-voitures/pro-vélos. Au contraire, des soutiens potentiels ou attendus au projet s'y sont opposés, voire s'y opposent toujours [Vanhellemont, 2016]. Les raisons de cette complexité sont multiples :

- Par sa diversité de fonctions et d'usages, le statut d'hypercentre accentue les divergences de points de vue en termes de besoins, d'attentes, d'enjeux, de risques, etc. A cet égard, même si elle n'est pas toujours explicitée clairement par les acteurs des controverses, la question de savoir à quelle échelle (locale, régionale, métropolitaine) penser la ville est au cœur des débats [Tessuto, 2016 ; Genard *et al.*, 2016] ;
- Comme dans nombre de grands projets urbains [De Rynck et Dezeure, 2009] et comme présenté précédemment, les compromis établis dans l'arène politico-administrative ont brouillé la bonne réception de la visée politique du projet [Vanhellemont, 2016] ;
- Inversement, en exacerbant les termes du débat, nombre d'acteurs (des porteurs du projet à ses « opposants ») ont contribué à diffuser une vision réductrice du projet dans la société [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016].

- 56 Les controverses sont légion dans le cadre de la mise en œuvre de grands projets urbains [De Rynck et Dezeure, 2009] et les projets de (semi)piétonnisation n'échappent pas à la règle [Boussauw, 2016 ; Vermeulen et Hardy, 2016]. En même temps, l'analyse d'exemples étrangers montre l'intérêt pour les gouvernants de s'appuyer (au moins en partie) sur les conflits pour mener à bien des projets urbains complexes d'envergure [Pinson, 2009 ; Castillo-Manzano, 2014], gagner le soutien de la société civile, des acteurs privés, parapublics et publics et ainsi assurer la concrétisation du projet et sa *bonne appropriation*.

2.3.1. Développer une politique de communication à la hauteur du projet

- 57 Jusqu'à ce jour, la Ville de Bruxelles a porté seule la responsabilité d'organiser la communication officielle autour du piétonnier. Différents services se sont partagé la tâche en fonction de leurs compétences. La cellule Communication de la Ville dirige la production de divers outils promouvant le piétonnier (des bâches installées sur place, des flyers, une brochure, une vidéo, etc.). La cellule Tranquillité publique gère un point de contact e-mail unique et a rassemblé à plusieurs reprises (entre fin 2015 et 2016) des acteurs publics impliqués pour établir des réponses concertées aux questions reçues. Brussels Major Events (BME) a mis en place, pendant une certaine période, un kiosque d'information place de la Bourse. Parallèlement, un grand nombre d'acteurs publics et privés ont communiqué et communiquent sur le projet, notamment par le biais des médias. Lorsqu'il s'agit du piétonnier, la politique de la Ville est aujourd'hui essentiellement réactive, comme dans l'exemple de l'interdiction de l'alcool instaurée pour 6 mois à partir du 1^{er} février 2020, suite à une campagne médiatique pointant du doigt cette problématique. La stratégie dominante est de communiquer le moins possible, de peur de raviver les controverses du passé. Dès lors, contrairement à ce qui se fait dans d'autres villes (voir, par exemple, le projet de rénovation de l'Île de Nantes¹⁸), une stratégie de communication globale pour ce grand projet urbain et métropolitain n'a pas été déployée avec l'ensemble des acteurs concernés. Or, toutes les strates de la population bruxelloise et métropolitaine, en particulier celles qui ont déserté le centre-ville depuis longtemps, sont encore loin d'être acquises au projet [Wiegmann *et al.*, 2018 ; Fenton *et al.*, 2020], a fortiori dans le contexte covid.
- 58 Pour rendre plus lisible l'enjeu du devenir du centre-ville à l'œuvre, il apparaît donc nécessaire d'adopter une logique communicationnelle transversale, rassemblant et mettant en synergie tout ce qui gravite autour du projet, tout en assurant une certaine transparence. La Région de Bruxelles-Capitale devrait être partie prenante de cette politique. En développant des supports adaptés, il s'agit aussi d'adopter une démarche proactive et de ne pas considérer que les personnes cherchent l'information. Enfin, un soin particulier devrait être apporté à la communication destinée à célébrer les principales étapes d'avancement du projet.

2.3.2. Organiser la transversalité et la coproduction

- 59 Le rapport à la participation constitue un des aspects-clés des controverses, comme celle qu'a connu le centre-ville de Bruxelles, ou, à tout le moins, la participation jugée insuffisante représente souvent l'un des arguments mobilisés par certains détracteurs des grands projets urbains. Soumise à des rapports de force, la participation n'assure pas par essence le caractère démocratique d'un projet [Le Naour et Massardier, 2013]. On peut également considérer que, vu l'ampleur des enjeux, la limitation du processus participatif permet le « passage à l'acte » et la mise en œuvre d'un projet qui ne pourra jamais faire consensus. Cependant, la littérature met en évidence une série d'éléments démontrant tout l'intérêt de développer des espaces de participation, entendue au sens de coproduction :
- La mise en place de processus participatifs peut favoriser l'acceptation d'un projet et fédérer positivement des acteurs pluriels autour d'une même dynamique [Pinson, 2004 ; Vermeulen et Hardy, 2016] ;

- Ces processus permettent également de tirer profit des savoirs profanes des acteurs de terrain. En dégagant des connaissances que ne possèdent pas nécessairement les experts et les politiques, ces savoirs profanes constituent une base pour assurer la concordance du projet avec la réalité du terrain [Callon *et al.*, 2001]. La participation permet en ce sens de répondre au mieux aux besoins et attentes des habitants, usagers, commerçants, etc., de mettre en évidence des problèmes vécus, ou encore de définir des moyens d'action efficaces [Lascoumes et Le Bourhis, 1998] ;
 - La coproduction et la cogestion d'un projet favorisent le développement d'un sentiment d'appartenance à un lieu et, donc, son respect [Vermeulen et Hardy, 2016].
- 60 L'ouverture de la mise en œuvre du projet à différents champs de coproduction permettrait ainsi d'en améliorer la qualité. Au moins trois niveaux de coproduction apparaissent pertinents : la coproduction *économique* par une concertation sur le développement économique et commercial du centre-ville, la coproduction *immatérielle* concernant l'animation de l'espace public et la coproduction *matérielle* de l'espace public.
- 61 Mais, pour qu'une coproduction impliquant des acteurs extérieurs à la stricte sphère de décision politique soit possible, il est nécessaire qu'une transversalité existe à l'intérieur des instances de gouvernance. Or, force est de constater qu'il existe de nombreux cloisonnements entre départements et domaines de compétences au sein de la Ville de Bruxelles mais également, jusqu'il y a peu, une certaine réticence à collaborer avec le niveau régional.

2.4. Défi 4 : Confirmer le changement de paradigme

- 62 La piétonnisation et le redéploiement du centre-ville ont été présentés initialement par les porteurs du projet, en particulier le mayorat de la Ville de Bruxelles, comme la formalisation d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre. La mise en œuvre de ce changement de paradigme est cependant confrontée à plusieurs difficultés.
- 63 En premier lieu, le projet ne se situe pas dans un quartier comme un autre, mais bien dans un centre-ville multifonctionnel accueillant une multiplicité d'usagers (habitants tant précaires que favorisés, travailleurs, touristes, chalands, etc.) qui présentent des rapports diversifiés au centre-ville, parfois difficiles à concilier [Decroly et Wayens, 2016 ; Genard *et al.*, 2016 ; Van Crielingen, 2006, 2013 ; Van Hamme *et al.*, 2016].
- 64 Ensuite, le projet est tiraillé entre, d'une part, l'habituelle frilosité des décideurs bruxellois à réduire l'emprise de la circulation automobile [Courtois et Dobruszkes, 2008] et, d'autre part, la montée en puissance du rejet de l'automobile au profit des modes de déplacement doux [Genard *et al.*, 2016 ; Genard et Neuwels, 2016].
- 65 De plus, pour une multitude de niveaux institutionnels et d'acteurs publics, le projet se construit à partir d'une diversité de visions de la ville, de son centre, de logiques d'action et d'objectifs [Vanhellemont, 2016]. L'enjeu à cet égard est d'éviter que les nécessaires compromis qui en découlent amoindrisent la portée du projet.
- 66 *Last but not least*, la crise du covid tend à exacerber ces tensions et invite à repenser l'avenir des centres urbains sous un jour nouveau.

2.4.1. Agir sur et par le logement

- 67 Dans le chef des pouvoirs publics, la piétonnisation des boulevards centraux est notamment justifiée au regard de deux grands objectifs poursuivis conjointement : « Passer d'une ville utilitaire et pensée pour le transit des automobiles, à une ville façonnée pour ses habitants et où il fait bon vivre » ; et « Redynamiser l'activité économique du centre » en ciblant en grande partie les visiteurs (travailleurs, touristes, consommateurs, amateurs d'activités culturelles, etc.)¹⁹. A contrario, l'analyse des débats met en évidence la place qu'occupe l'opposition « habitants » versus « visiteurs » dans les controverses [Vanhellemont, 2016 ; Tessuto, 2016 ; Genard *et al.*, 2016], sous-entendant que les deux objectifs affichés par les pouvoirs publics seraient difficilement conciliables. Le piétonnier léserait certaines catégories d'acteurs, essentiellement habitants et/ou commerçants du centre-ville selon les points de vue.
- 68 Nombre de projets internationaux témoignent du fait que l'amélioration de l'habitabilité et la redynamisation économique ne sont pas antagonistes, mais que des précautions doivent être prises pour en assurer l'équilibre. Effectivement, la littérature scientifique montre que la réussite économique des zones piétonnes dépend notamment de la densité résidentielle [Boussauw, 2016]. Dans le même temps, elle met en évidence deux grands effets possibles et néfastes des piétonnisations sur le secteur résidentiel, particulièrement visibles lorsque celles-ci sont pensées trop exclusivement en termes d'attractivité commerciale :
- La mise en piétonnier mène généralement à une augmentation des loyers des espaces commerciaux [Sandahl et Lindh, 1995 ; Boussauw, 2016] qui favorise elle-même la mono-fonctionnalité de la zone. En effet, il devient parfois économiquement plus intéressant de rentabiliser l'ensemble de l'espace commercial disponible dans un immeuble et de ne plus utiliser les étages pour la fonction résidentielle, sans compter que l'accès à ces étages est souvent rendu difficile ou impraticable [Dessouroux, 2006] ;
 - La prédominance de la fonction commerciale met également à mal l'attractivité résidentielle, les nuisances dues à l'animation des espaces publics piétonnisés faisant alors fuir les classes moyennes et aisées [Wackermann, 1982].
- 69 Le Pentagone connaît par ailleurs une forte croissance démographique qui s'établit de manière hétérogène du point de vue socio-économique. Cela conduit à une augmentation et à une diversification des besoins en logements, mis sous pression par le développement de l'offre résidentielle touristique, et tout particulièrement des chambres ou appartements, voire des immeubles entiers mis à disposition sur la plateforme de réservation Airbnb. Ces derniers représentaient en 2017 près du tiers de la capacité d'hébergement de la RBC [Decroly *et al.*, 2019] et une part significative du nombre total de logements privés dans certaines parties du Pentagone [Decroly et Wayens, 2016]. Mais, on le sait, ce secteur a été fort mis à mal par la crise du covid.
- 70 Il apparaît donc essentiel d'agir sur et par le logement. Il s'agit en effet d'assurer l'attractivité résidentielle tout en assurant un équilibre à deux niveaux : d'une part, entre la nécessité de revitaliser le centre-ville et le risque de gentrification et, d'autre part, entre la montée des logements provisoires (Airbnb, hôtels, chambres d'hôtes, etc.) et le besoin en habitants permanents. Se pose donc la question du renforcement des leviers techniques et juridiques favorisant ou obligeant le maintien des fonctions résidentielles dans les zones commerciales et touristiques [notamment ERU 2001-2012 ;

2012-2014 ; Decroly *et al.*, 2019] et du devenir des bâtiments appartenant à la Ville et au CPAS de Bruxelles situés sur et aux alentours du piétonnier.

2.4.2. Éviter et prévenir les reports de nuisances

71 Les zones sans voiture et les zones de basse émission peuvent améliorer la qualité de vie des habitants et des travailleurs en agissant à trois niveaux : (1) en améliorant la qualité de l'air par la diminution de l'émission des polluants atmosphériques [Genc *et al.*, 2012 ; Lim *et al.*, 2012 ; IBSA, 2016], (2) en réduisant le bruit du trafic routier et (3) en favorisant le recours aux modes de déplacement actifs [Gehl, 2011 ; Keserü *et al.*, 2016]. Pour atteindre le changement de paradigme escompté, l'enjeu est que ces améliorations bénéficient à l'ensemble de la ville et pas uniquement à la zone piétonnisée à proprement parler. Cet enjeu, fort atténué avec la crise du covid, sera à surveiller avec la relance :

- Le retour d'expérience des projets nord-américains des décennies 1960-1970 montre en effet que les piétonniers ne permettent pas par eux-mêmes de diminuer le recours aux déplacements automobiles et donc d'en réguler les nuisances [Fériel, 2013]. Ils peuvent mener à un report du trafic et des nuisances dans les rues adjacentes. Pour avoir un impact positif au-delà de la stricte zone d'intervention, la piétonnisation doit être intégrée à un plan de mobilité ambitieux assurant un report modal ;
- L'ampleur, la teneur (air, bruit, etc.) et la circonscription des impacts du piétonnier bruxellois ne font pas l'objet d'une évaluation exhaustive et continue. Des mesures ont bien été établies mais celles-ci ont été effectuées de manière ponctuelle par différentes sources (Bruxelles Mobilité, Atrium, ProVélo, Ville de Bruxelles), suivant des méthodologies et des temporalités différentes [Bruxelles Mobilité, 2016]. Faute de collecte systématique de données, il est très difficile d'évaluer la qualité des résultats. Dans le même temps, les données récoltées portent sur des volumes de trafic et n'offrent pas une lecture fine de la situation (par exemple parts modales, effets dus à la congestion automobile, etc.) ;
- Même s'il apparaît quantitativement minime, le report du trafic automobile dans certaines rues adjacentes peut décupler la détérioration de la qualité de l'air, celle-ci dépendant notamment de la morphologie urbaine [Keserü *et al.*, 2016] (par exemple autour de la gare centrale et du boulevard de l'Empereur, augmentation de 270 véhicules/heure [Bruxelles Mobilité, 2016], Quai du Commerce ou encore rue des Six Jetons). La pollution atmosphérique s'évacue en effet moins aisément dans des rues étroites ;
- Même si le volume du trafic stagne ou diminue, il est possible que la congestion automobile augmente dans certaines rues, y accroissant par là la pollution sonore et les polluants atmosphériques ;
- Le report du trafic dans les rues adjacentes peut décourager le recours aux modes de déplacement actifs et impacter négativement la vitesse commerciale des transports en commun [Keserü *et al.*, 2016], comme on peut le voir en particulier lors des grands événements (Plaisirs d'hiver, etc.) ;
- Le développement excessif d'activités sur le piétonnier pourrait mettre à mal l'annihilation du bruit du trafic routier ;
- Le report des nuisances et la création de nouvelles nuisances attisent fortement les controverses [Vanhellemont, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].

72 Pour assurer la soutenabilité du centre-ville, la piétonnisation des boulevards centraux est insuffisante en elle-même. Simultanément, le risque d'un report des nuisances dans les rues adjacentes au piétonnier est bien réel. Divers *monitoring* en cours de réalisation

permettront d'objectiver la situation et pourraient constituer des bases à la révision des plans de circulation et de mobilité²⁰.

2.4.3. Intégrer les parkings existants à la réflexion sur l'évolution du piétonnier

73 Conséquence des politiques urbaines d'après-guerre, le centre-ville bruxellois se caractérise par la présence d'un nombre très important de parkings privés et publics [Hubert *et al.*, 2013]. La réduction progressive des parkings existants, lors du renouvellement des permis d'environnement, n'est pas, à notre connaissance, à l'ordre du jour de la Ville de Bruxelles et de Bruxelles Environnement (qui délivre ces permis). Or la présence de ces parkings impacte directement la configuration, l'organisation et le périmètre du piétonnier actuel et futur, ainsi que la qualité de l'air en ville [Brandeleer *et al.*, 2016a; Keserü *et al.*, 2016] :

- Offrant dans le Pentagone environ 25 000 emplacements de stationnement (soit bien davantage que dans d'autres centres-villes de superficie comparable), les parkings publics existant (hors voirie) jouent un « rôle d'« attracteur » de voitures » dans le cœur ou dans les environs immédiats de la zone piétonne [Hubert *et al.*, 2013] ;
- Ces parkings, auxquels l'accès doit être légalement garanti, ont déterminé le périmètre du piétonnier (par exemple, rues de l'Ecuyer et Fossé-aux-loups) ;
- Ils limitent l'éventuel élargissement ultérieur du périmètre du piétonnier (d'autres villes, comme la Ville de Gand, ont été confrontées à cette difficulté) ;
- Leur nombre et leur localisation éparse rendent difficile la conception de P-routes²¹ permettant l'accès et la sortie des parkings.

74 Une action suggérant que les voitures ne sont plus les bienvenues en ville induit des débats virulents tant dans la sphère publique que dans l'arène politique [Courtois et Dobruszkes, 2008]. Dans le cadre du piétonnier, ces débats furent attisés par le *lockdown* établi suite aux attentats de Paris, par les effets des attentats de Bruxelles et par la fermeture de tunnels qui ont pu donner l'impression que le centre-ville n'était plus accessible en automobile [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Genard *et al.*, 2016]. Ils rejaillissent aujourd'hui avec le covid.

75 Brandeleer *et al.* [2016a] estiment ainsi que c'est la piétonnisation du centre qui est, pour une bonne part, contrainte par la présence de parkings et non l'inverse. Sans remise en question de leur pertinence, le rapport de forces s'établira toujours à la faveur des infrastructures de stationnement. La capacité du centre-ville à établir un changement de paradigme pourrait s'en trouver limitée.

2.4.4. Réussir un véritable partage de l'espace public

76 Les notions de *confort* du déplacement piéton, d'*hospitalité* des espaces publics à la marche ou encore de *dispositifs d'accélération de la lenteur* [Pelgrims, 2018] se déclinent à travers la sécurisation des parcours lents, obtenue grâce à une domestication des flux automobiles, et la continuité spatio-temporelle des aménagements [Pelgrims, 2018].

77 Mais la ségrégation modale de l'espace public, c'est-à-dire la séparation nette des espaces dévolus à chaque mode de transport au sein de l'espace public [Brandeleer *et al.*, 2016], est profondément ancrée en Belgique, et particulièrement à Bruxelles. Ses racines remontent à la fin du 18^e siècle [Loir, 2016]. Elle ne disparaît pas avec la piétonnisation de certains fragments de la ville centrale. Ainsi, on la retrouve dans les récits des usagers mais aussi dans l'aménagement même des boulevards centraux

[Fenton *et al.*, 2020]. La morphologie longitudinale et l'organisation de la largeur des tronçons principaux des boulevards contribuent en effet à la reproduction de schémas de déplacements « classiques » (piétons sur les côtés, deux-roues et autres véhicules – quand ils peuvent y pénétrer – sur la bande médiane). La ségrégation modale qui est implicite à cette morphologie est renforcée à travers certains aménagements, comme le revêtement qui change entre les bandes du boulevard ou la présence massive de potelets, symboles par excellence de cette ségrégation modale, entre les espaces où les véhicules automobiles sont autorisés et ceux où ils ne le sont pas. Mais, aux heures de forte densité en termes de flux piétons, la ségrégation entre modes et rythmes de déplacements devient plus compliquée. Les piétons investissent massivement l'ensemble de la zone de manière plus homogène et rendent impossible un mélange des modes de déplacement. Des heurts et des frictions apparaissent et viennent souvent alimenter les débats relatifs à l'imaginaire de la ville pour les piétons, nourrissant et renforçant aux yeux de certains l'archétype de la ségrégation modale. Par conséquent, cette dernière reste souvent l'étalon sur base duquel le fonctionnement de l'espace public est évalué et perçu, tant en termes d'efficacité que de sécurité. Elle s'oppose au principe d'un espace partagé qui implique la coexistence, au sein d'un même espace, de modes de transport différents sans que des dispositifs physiques ne viennent nécessairement en sanctionner la séparation. Pour qu'une telle nouveauté s'impose durablement, contraindre n'est clairement pas suffisant, à plus forte raison si un imaginaire aussi saillant que celui de la ségrégation modale continue à occuper les esprits. Un changement des mentalités à travers un travail informatif et éducatif de longue haleine est nécessaire. Mais il passe aussi par un desserrement de la pression sur un hypercentre qui concentre à certains moments un trop grand nombre de flux piétons.

- 78 Si un partage de l'espace public entre tous les modes de déplacement reste à réussir à l'échelle de la ville, en évitant la sur-occupation de l'espace par un mode au détriment de tous les autres, il en va de même pour l'équilibre entre fonctions de circulation et fonctions de séjour. La standardisation des aménagements et le peu de diversité possible des usages de l'espace public (en dehors de la circulation et de la consommation) réduisent « la pluralité des manières d'être et, partant, la richesse de l'ambiance urbaine » [Pelgrims, 2018].
- 79 Dans ce contexte, l'espace public bruxellois a sans doute besoin d'une forme d'apaisement à l'aide d'une politique sociale ambitieuse. Comme l'écrivent Wayens et ses collègues [2020 : §104], « l'accroissement du sans-abrisme est un fait généralisé à Bruxelles [Quittelier et Horvat, 2019] et est renforcé par les flux de migrants associés à l'instabilité politique et aux nombreux conflits à l'échelle internationale. Tant que la prise en charge de ces personnes sera insuffisante et limitée à la nuit, le piétonnier, constitué essentiellement d'espaces commerciaux, restera, pour de multiples raisons (contrôle social, morphologie urbanistique spécifique, disponibilité de cartons, flux piétons...) un refuge pour les populations marginalisées dans l'espace urbain [Malherbe et Rosa, 2018]. (...) Une réponse purement sécuritaire est évidemment inadaptée à l'ampleur de cette crise sociale, mais il est plus que temps d'investir massivement, y compris avec les commerçants, dans une gestion pragmatique et humaine de la question du sans-abrisme et de la marginalité dans l'espace public ».

Conclusion

- 80 La réussite d'une piétonnisation et le redéploiement d'un centre-ville ne vont pas de soi. Comme en témoigne la littérature, diverses précautions doivent être prises et de nombreux aspects doivent être traités. De fait, réaliser un projet urbain complexe est un art en soi qui nécessite de faire collaborer des acteurs et des services qui n'en ont pas nécessairement l'habitude, de conjuguer des niveaux de gouvernance différents voire concurrents, de créer une dynamique politique et citoyenne positive autour du projet, de mettre à profit et de développer les leviers d'action permettant d'atteindre les ambitions à long terme du projet, etc.
- 81 Dans cette note de synthèse, nous avons mis en avant quatre pistes d'amélioration possibles. Il s'agirait (1) de compléter la planification spatiale en agissant aussi sur l'immatériel et en programmant mieux les ambiances et les activités sociales, commerciales et artistiques du centre-ville ; (2) d'insérer le projet dans une vision de développement territorial multi-échelle et de le connecter aux différents plans (mobilité, environnement, commerce, tourisme, culture, social, logement, etc.) ; (3) d'augmenter l'adhésion au projet en améliorant qualitativement information et communication mais aussi participation et coproduction, de même que de renforcer les transversalités à l'intérieur et entre les instances de gouvernance ; et (4) d'approfondir le changement de paradigme en explicitant le projet de ville escompté, tel qu'esquissé par le PRDD. Ces pistes, déjà évoquées dans la première version de cette note de synthèse [Hubert *et al.*, 2017], restent totalement d'actualité dans le contexte covid que nous connaissons.
- 82 Le projet de rénovation du centre-ville de Bruxelles est encore loin d'être achevé. Vu l'ampleur et la multiplicité des enjeux, des acteurs, des instruments et des échelles d'action, il reste plus que jamais nécessaire de mettre en place, à l'instar de ce qui s'est fait récemment pour le projet BeursBourse, une structure opérationnelle transversale, coordonnée par un Intendant dont la légitimité et l'autorité seraient reconnues par tous et qui aurait en charge l'organisation de rencontres structurées avec les acteurs de terrain et la création d'une « chambre de qualité ». Celle-ci, composée d'experts et de représentants des différents niveaux de pouvoir impliqués (Ville, Région, Beliris,...), veillerait au respect des objectifs définis et à la qualité de la mise en œuvre du projet. Cette méthode est appliquée avec succès depuis plus de dix ans dans de nombreuses villes européennes, dont Amsterdam, Anvers et Zurich [Moulaert *et al.*, 2013 ; Segers *et al.*, 2013]. Dans ce contexte, le maintien d'un observatoire du centre-ville tel que le BSI-BCO²² prend tout son sens pour suivre l'évolution des usages et pratiques sociales, de l'habitabilité, de la qualité de l'air, de la mobilité et de l'accessibilité, des dynamiques économiques, commerciales et touristiques, des effets à plus grande échelle, etc. Mais aussi pour, à l'aide de dispositifs de recherche-action et de *research by design*, explorer et expérimenter la mise en œuvre du projet de ville précité.

Cette note de synthèse s'appuie sur les travaux du BSI - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) dont les participants sont ici vivement remerciés. Les auteurs assument toutefois seuls la responsabilité de celle-ci. Ce travail de synthèse a été rendu possible grâce à un financement de la Ville de Bruxelles et de la Région Bruxelles-Capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN, A. 2008. Collective culture and urban public space. In : *City*. 2008. n° 12(1), pp. 5-24.
- APUR, 2009. Initier des projets métropolitains : l'IBA, une pratique féconde. Note rapide. In : *Territoires*. 2009. n° 478. Disponible à l'adresse : <http://www.apur.org/etude/initier-projets-metropolitains-iba-une-pratique-feconde>
- ARAU, 2014. *Des commerces de proximité pour la diversité dans la ville !*, [Consulté le 6 avril 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.arau.org/au/ef671fa2aade854bdf33a32cb553673d85715bfb.pdf>
- ARON, J. 1995. La Cambre et l'architecture : un regard sur le Bauhaus belge. Bruxelles : Mardaga.
- BERNARD, N., 2008. L'impact de l'Union européenne sur l'immobilier à Bruxelles : entre cliché et sous-estimation. In : *Brussels Studies*. n° 21, Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/609>
- BIANCHINI, F. et PARKINSON, M., 1993. *Cultural policy and urban regeneration: the West European experience*. Manchester : Manchester University Press.
- BOUDRY, L., CABUS, P., CORIJN, E., DE RYNCK, F., KESTELOOT, C., ET LOECKX, A. 2003. *De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*. Witboek. Bruxelles : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- BOUSSAUW, K., 2016. Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden: een beknopt literatuuroverzicht. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadragés - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 79-86.
- BRANDELEER, C., ERMANS, T. et HUBERT, M., 2016a. Zone piétonne, résidentielle, de rencontre... : le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadragés - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 159-168.
- BRANDELEER, C. et ERMANS, T., 2016b. Quand gérer les feux de circulation préfigure des choix de mobilité : les enjeux stratégiques d'un outil technique. In : *Brussels Studies*, n° 103. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1365>
- BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., VANDERSTRAETEN, P., 2016c. *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service public régional de Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 5, 168 p.
- BROMLEY, R., HALL, M. et THOMAS, C., 2003. The impact of environmental improvements on town centre regeneration. In : *Town Planning Review*. 2003. Vol. 74, n° 2, pp. 143-164.
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2016. *Etat de l'environnement, rapport 2011-2014*. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- BRUXELLES MOBILITE, 2016. Évaluation intermédiaire des impacts de la piétonnisation des boulevards du Centre et de la mise à l'essai du plan de circulation du Pentagone. [non public]. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- CALLON, M., LASCOUMES, P. et BARTHE, Y., 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Le Seuil.

- CASTILLO-MANZANO, J. I., LOPEZ-VALPUESTA, L. et ASENCIO-FLORES, J. P., 2014. Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. In : *Habitat International*. 2014. Vol. 44, pp. 194-201.
- CORIJN, E. et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Qu'est-ce qu'un espace public ? In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 15-20.
- CORIJN, E., VANDERSTRAETEN, P. et NEUWELS, J., 2016. Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 67-75.
- COURTOIS, X. et DOBRUSZKES, F., 2008. L'(in)efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse désagrégée, In : *Brussels Studies*. 2008. n° 20. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/603>
- CRAIG C. L., BROWNSON R. C., CRAGG S. E. et DUNN, A. L., 2002. Exploring the effect of the environment on physical activity: a study examining walking to work. In : *Am.J.Prev.Med.* 2002. n° 23(2 Suppl), pp. 36-43.
- CRETEN, A., HUBERT, M., LETESSON, Q., MEZOUE, A., COCU, X., HINDRIJCKX, M., VAN DAMME, O., 2019. *Gênes piétonnes dans les rues commerçantes. Rapport de recherche pour Bruxelles Mobilité*, Bruxelles, Centre d'études sociologiques et Centre de recherches routières.
- CRESWELL, J.W. et CLARK, V.L.P., 2007. Designing and conducting mixed methods research. In : *The Journal of the Public Health Association of Australia*. 2007. n° 4(31), pp. 53-106.
- DA SCHIO, N., DE GEUS, B. et BOULAND, C., 2018. A brief guide to the air of Brussels, In: CORIJN, E., HUBERT, M., HARDY, M., MEZOUE, A. M., NEUWELS, J., et VERMEULEN, S. (eds), *Portfolio#2 : Zoom in / Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 117-131.
- DE RYNCK, F. et DEZEURE, K., 2009. Burgerparticipatie in Vlaamse steden - Naar een innoverend participatiebeleid. Bruges : Vanden Broele.
- DE VISSCHER, J.-P., NEUWELS, J., VANDERSTRAETEN, P. et CORIJN, E., 2016. Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards, In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 135-147.
- DECROLY, J.-M. et WAYENS, B., 2016. Le centre-ville : un espace multifonctionnel. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 21-34.
- DECROLY, J.-M., DESSOUROUX, C. et VAN CRIEKENGEN, M., 2003. Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes. In : *Belgeo*. 2003. n° 1. Disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/15280>
- DECROLY, J.-M., BERNARD, N., BRODERSEN, M., DEBROUX, L., LANNOY, P., PERILLEUX, H., RETOUT, M., et al., 2019. *Mission d'évaluation de l'ordonnance du 8 mai 2014 relative à l'hébergement touristique*, Bruxelles : BSI.
- DEMEY, T., 1992. Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E. Bruxelles : Paul Legrain.
- DESSOUROUX, C., 2003. La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes. In : *Belgeo*. 2003. n° 1. Disponible à l'adresse : <http://belgeo.revues.org/15293>

- DESSOUROUX, C., 2006. La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagements dans trois communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Thèse de doctorat en sciences géographiques. Bruxelles : Université libre de Bruxelles.
- DESSOUROUX, C., VAN CRIEKENGEN, M. et DECROLY, J.-M., 2009. Embellissement sous surveillance : une géographie des politiques de réaménagement des espaces publics au centre de Bruxelles, In : *Belgeo*. 2009. no 2. Disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/7946>
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P. et SURKYN, J., 2016. Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux. In : *Brussels Studies*, Notes de synthèse BSI. n° 99. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1346>
- DOBRUSZKES, F. et FOURNEAU, Y., 2007. Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois. In : *Brussels Studies*. n° 7. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/413>
- ERMANS T., BRANDELEER, C., D'ANDRIMONT, C., HUBERT, M., LEBRUN, K., MARISSAL, P., VANDERMOTTEN, C., WAYENS, B., 2019, *Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Bruxelles Mobilité, Service public régional de Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 6, 239 p., disponible à l'adresse : <https://mobilitate-mobilitateit.brussels/fr/cahiers-de-lobservatoire-de-la-mobilite>
- FAULK, D., 2006. The process and practice of downtown revitalization. In : *Review of Policy Research*. 2006. Vol. 23, n° 2, pp. 625-645.
- FENTON G., GLORIEUX, A., LETESSON, Q. et MINNEN, J., 2020, *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie*, Bruxelles, BSI-BCO & Forum des vies mobiles (Paris), ss dir de GENARD J.-L., GLORIEUX I. et HUBERT M., 179 p.
- FERIEL, C., 2013. Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation. In : *Métropolitiques*. Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>
- FEYT G., ROUX E., 2011. *Les observatoires territoriaux : sens et enjeux*, DATAR, La Documentation française, Collections Travaux, 14.
- GEHL, J., 2011. *Life between buildings. Using public space*. Washington : Island Press.
- GENARD, J.-L., BERGER, M. et VANHELLEMONT, L., 2016. L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 53-66.
- GENARD, J.L. et NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In : *Sociologies*. 2016. Disponible à l'adresse : <http://sociologies.revues.org/5378>
- GRAVARI-BARBAS M., 2001. Les enclaves ludiques : Le cas du Navy Pier à Chicago. In : GHORRA-GOBIN, C. (eds), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, pp. 159-168.
- GRIMMEAU, J.-P. et WAYENS, B., 2003. Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville. In : REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (eds), *Commerce et négoce*. Bruxelles : Mardaga, pp. 31-42.
- GRIMMEAU, J. P., BEYS, N., BASTIN, S., VAN CUTSEM, S., VERHETSEL, A., et WAYENS, B., 2004. *Le commerce dans les grandes villes belges et leur périphérie*. Etude pour la Cellule Politique des Grandes Villes, SPP Intégration Sociale. Bruxelles.

- GROSJEAN, B. 2010. Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la « ville diffuse ». Wavre : Mardaga.
- HALLEUX, J.-M., 2005. Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels, Thèse de doctorat, 24 juin 2005, Université de Liège, Département de Géographie.
- HANDY, S. L., BOARNET, M. G., EWING, R. et KILLINGSWORTH, R. E., 2002. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. In : *Am.J.Prev.Med.* 2002. n° 23 (2 Suppl), pp. 64-73.
- HASS-KLAU, C., 2015. *The Pedestrian and the City*. New York and London : Routledge.
- HUBERT, M., 1982. *Perspectives pour une renaissance du Pentagone Ouest*, Etude pour le Ministre et le Secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise. Bruxelles : Inter-environnement Bruxelles, 46 p.
- HUBERT, M., 2008. L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». In : *Brussels Studies*. 2008. n° 22. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/621>
- HUBERT, M., LEBRUN, K., HUYNEN, P. et DOBRUSZKES, F., 2013. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. In : *Brussels Studies*, Notes de synthèse BSI. 18/09/2013. n° 71. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1184>
- HUBERT, M., CORIJN, E., NEUWELS, J., HARDY, M., VERMEULEN, S., et VAESSEN J., 2017, Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles, *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n°115, mis en ligne le 11 septembre 2017. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1551>
DOI : 10.4000/brussels.1551
- HUNT, J. D. et ABRAHAM, J. E. 2007. Influences on bicycle use. In : *Transportation*. 2007. n° 34, pp. 453-470.
- INGALLINA, P., 2008. *Le projet urbain*. Paris : Presses Universitaires de France
- JACOBS, J., 1993. *The death and life of great american cities*. New York : The Modern Library.
- JANSSENS, I., et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Espaces partagés : du concept à la mise en œuvre. In : BRANDELEER, C., et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n° 5. Bruxelles. pp. 14-104.
- JOURDAIN, V. et LOIR, C., 2016. Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19e siècle. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 123-134.
- KESERÜ, I., WUYTENS, N., DE GEUS, B., MACHARIS, C., HUBERT, M., ERMANS, T. et BRANDELEER, C., 2016. Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 87-95.
- KESTELOOT, C., DE MAESSCHALCK, F., 2001. Anti-urbanism in Flanders: the political and social consequences of a spatial class struggle strategy. In : *Belgeo*, n° 2, pp. 41-62, disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/15346?lang=en-article-15346>
- KÜBLER, D., 2005. Démocratie et gouvernance d'agglomération: quelques leçons européennes. In : *Pouvoirs locaux*. 2005. n° 65, pp. 85-91.
- LASCOUMES, P. et LE BOURHIS, J.-P., 1998. Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. In : *Politix*. 1998. n° 42(11), pp. 37-66.

- LE GALES, P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. In : *Revue française de science politique*. 1995. n° 1(45), pp. 57-95.
- LE GALES, P., 2002. *European cities: social conflicts and governance*. Oxford : Oxford University Press.
- LE NAOUR, G. et MASSARDIER, G. (eds), 2013. *L'action publique sélective*. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence.
- LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN P., DE WITTE A. et MACHARIS C., 2013, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°2, 108 p., disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/cahiers-de-lobservatoire-de-la-mobilite>
- LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN P. et PATRIARCHE G., 2014, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°3, 107 p., disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/cahiers-de-lobservatoire-de-la-mobilite>
- LEBRUN, K., 2016. L'accessibilité de l' « hypercentre bruxellois ». Premiers résultats pour le transport public. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 159-165.
- LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos.
- LOFLAND, L., 1998. *Public realm: exploring the city's quintessential social territory*. New Brunswick : Transaction Publishers.
- LOIR, C., 2016. De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936). In : BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., VANDERSTRAETEN, P., 2016c, *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service public régional de Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 5, pp. 13-29.
- LOOPMANS M., DE DECKER P., KESTELOOT C., 2010, Social Mix and Passive Revolution. A Neo-Gramscian Analysis of the Social Mix Rhetoric in Flanders, Belgium. In : *Housing Studies*, vol. 25, n° 2, mars, pp. 181-200.
- MALHERBE, A. et ROSA, E., 2018. « Sans-abrisme et projet urbain : inconciliable ? » in BSI-BCO, *Portfolio #2. Zoom in, zoom out on the Brussels city centre*, Brussels.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1981. Structure commerciales des rues et centres piétonniers : Essai de comparaison de quelques cas français et belges. In : *Bulletin de la société Belge d'études géographiques*. 1981. Vol. 50, n° 2, pp. 135-144.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1983. Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers : structure et évolution. In : *Analyse de l'espace*. 1983. N° 2, pp. 19-37.
- MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, 1956. *Bruxelles, Carrefour de l'Occident*. Bruxelles : Ministère des travaux publics et de la reconstruction.
- MITCHELL, D., 2003. *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. New York : Guilford Press.
- MORITZ, B., 2011. Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles. In : *Brussels Studies*. 2011. n° 50. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1036>
- MOULAERT, F., VAN DYCK, B., KHAN, A. Z. et SCHREURS, J., 2013. Building a Meta-Framework to 'Address' Spatial Quality. In : *International planning studies*. 2013. no 18(3-4), pp. 389-409.

- NELSON, A. et ALLEN, D., 1997. If you build them, commuters will use them: association between bicycle facilities and bicycle commuting. In : *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 1997. n° 1578, pp. 79-83.
- NOËL, F., 2009. La politique de revitalisation des quartiers : à la croisée de l'action urbanistique et sociale. In : DEJEMEPPE, P., MOUCHART, C., PIERLOTTE, C., RAYNAUD, F. et VAN DE PUTTE, D. (eds), *Bruxelles (dans) 20 ans*. Bruxelles : Région de Bruxelles Capitale, pp. 213-233.
- PELGRIMS, C., 2018. Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxellois, *Espaces et sociétés*, 4/175, pp. 143-162.
- PINCH, P. et ADAMS, N., 2013. Lessons from the IBA Emscher Park. In : LEARY, M. E. et MCCARTHY, J. (eds), *The Routledge companion to Urban Regeneration*. London: Routledge. pp. 230-240.
- PINSON, G., 2004. Le projet urbain comme instrument d'action publique. In : LASCOUMES, P. et LE GALÈS, P. (eds), *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences Po., pp. 199-223.
- PINSON, G., 2009. Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européens. Paris : Presses de Sciences Po.
- PRADEL, B., 2007. Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. In : *Géocarrefour*. 2007. n° 82(3), pp. 123-130.
- PUCHER, J. et BUEHLER, R., 2008. Cycling for Everyone: Lessons from Europe. In : *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2008. n° 2074, pp. 58-65.
- QUITTELIER, B. et HORVAT, N., 2019. Personnes sans-abri et mal logées en Région Bruxelles-Capitale. In : *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, n° 140, mis en ligne le 04 novembre 2019. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/brussels/3944>
DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.3944>
- REMY, J., VOYE, L., BLONDEL, J.-P. et DESIMPELAER, W., 1974. Scénarios de vie urbaine. In : A+. 1974. n° 12, p. 23.
- RYCKEWAERT, M., 2011. Building the economic backbone of the Belgian welfare state. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973. Rotterdam : 010 Publishers
- SAELEN, B. E., SALLIS, J. F. et FRANK, L. D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. In : *Ann.Behav.Med*, n° 25 (2), pp. 80-91.
- SANDAHL, J. et LINDH, C., 1995. Impact of improving the attractiveness of town centres. In : *Transport Policy*. 1995. Vol. 2, no 1, pp. 51-56.
- SEGRS R., VAN DEN BROECK P., KAHN A., MOULAERT F., SCHREURS J., DE MEULDER B., VIGAR G., MADANIPOUR A. (eds), 2013. *Handboek Ruimtelijke Kwaliteit*. Bruxelles : ASP éditions.
- SHAY, A., 2012. *The contemporary International Building Exhibition (IBA): innovative regeneration strategies in Germany*. Thèse de doctorat en urbanisme. Cambridge. Massachusetts Institute Of Technology. Disponible à l'adresse : <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/73709#files-area>
- SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS, 2019. *Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges*, Bruxelles.
- TESSUTO, J., 2016. Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles. In : *Environnement Urbain / Urban Environment*. 2016. Vol 10. Disponible à l'adresse : <http://eue.revues.org/1405>

- VAN CRIEKINGEN, M., 2006. Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? In : *Brussels Studies*. n° 1. Disponible à l'adresse : www.brusselsstudies.be
- VAN CRIEKINGEN, M., 2013. La gentrification mise en politiques. In : *Métropoles*, n° 13. Disponible à l'adresse : <http://metropoles.revues.org/4753>
- VAN DEN BROECK, P., 2010. De sociale constructie van plannings-en projectinstrumenten. Onderzoek naar de socio-technische dynamiek in het 'Eerste Kwartier' in Antwerpen. Thèse de doctorat en sciences de l'ingénieur. Leuven : Katholieke Universiteit Leuven.
- VAN HAMME, G., GRIPPA, T. et VAN CRIEKINGEN, M., 2016. Mouvements migratoires et dynamiques des quartiers à Bruxelles. In : *Brussels Studies*. 2016. n° 97. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1331>
- VANHELLEMONT, L. avec VERMEULEN, S., 2016. De aanleg van de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum (2012-...). Een analyse van (het discours van) het procesverloop. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 35-51.
- VANHELLEMONT, L., 2016. *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Thèse de doctorat en sociologie urbaine. Milan. Milano-Bicocca University.
- VERLINDE, S., KIN, B., STRALE, M. et MACHARIS, C., 2016. Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 97-109.
- VERMEULEN, S. et HARDY, M., 2016. Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 111-119.
- WACKERMANN, G., 1982. Le vécu commercial en zones piétonnières européennes. In : *Annales de Géographie*. 1982. n° 506, pp. 454-462.
- WAYENS, B., DEBROUX, T., GODART, P., MAHIEU, C., STRALE, M. et D'IETEREN, E., 2020. Le commerce à Bruxelles : réconcilier l'urbain avec un secteur en reconfiguration. In : *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n° 143, mis en ligne le 04 mai 2020. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/brussels/4311>
DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4311>
- WHITEHEAD, T., SIMMONDS, D. et PRESTON, J., 2006. The effect of urban quality improvements on economic activity. In : *Journal of Environmental Management*. 2006. Vol. 80, n° 1, pp. 1-12.
- WIEGMANN M., VERMEULEN, S., KESERÜ, I., T BOVELDT, G., HEYNDELS, E., MACHARIS, C., 2018. Impactanalyse bereikbaarheid, verplaatsingsgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone. Report voor Brussel Mobiliteit, Brussel, VUB-MOBI en Brussels Studies Institute.
- WONG, H., 2014. *Impacts of Pedestrian Schemes on the Types of Retailers*. Thèse de doctorat en urbanisme et design. Hong Kong : The University of Hong Kong.
- WOOD, P. & LANDRY, C., 2008. The intercultural city. Planning for diversity advantage. London : Earthscan.
- ZIMMER, P. 2002. La politique de l'habitat dans la Région de Bruxelles-Capitale. In : *Courrier Hebdomadaire, CRISP*. N° 1746-1747, 101 p.

NOTES

1. Cette note de synthèse est une mise à jour de celle publiée dans *Brussels Studies* le 11 septembre 2017, et s'appuie notamment sur les travaux publiés par le BSI – Brussels Centre Observatory (<http://bco.bsi-brussels.be>) dont les auteurs sont ici vivement remerciés.
2. La piétonnisation définitive de la Grand-Place et de ses rues avoisinantes n'interviendra qu'en 1991.
3. VILLE DE BRUXELLES. Un nouveau centre-ville ambitieux et dynamique, In : *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles (Centre-ville Bruxelles)* [en ligne]. Consulté le 23 février 2017. Disponible à l'adresse : <http://centre-ville.bruxelles.be/fr/le-projet/objectifs>
4. *Ibid*
5. En ligne : <http://www.eru-urbanisme.be/fr/print/project/57/>. Consulté le 17 janvier 2020.
6. En ligne : <https://monitoringdesquartiers.brussels/>
7. Suivant l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993, le gouvernement fédéral s'est engagé à mener et à financer une série d'interventions sur le territoire bruxellois dans le domaine de la mobilité, des espaces verts, de la culture, du patrimoine, des logements sociaux, etc. Ces interventions sont assurées par l'administration Beliris (du nom de cet accord de coopération), intégré au SPF Mobilité et Transport.
8. Association des Non Motorisés – Autrement mobile. A l'heure d'écrire ces lignes (janvier 2020), ce plan était toujours accessible sur le site du Bral (bral.brussels).
9. Ces projets de parkings ont progressivement été abandonnés suite à l'opposition qu'ils ont suscitée (en particulier, celui envisagé sous la place du Jeu de Balle dans les Marolles).
10. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 3
11. Fermeture provisoire de plusieurs tunnels routiers d'accès au centre-ville ou autour de celui-ci, suite à des chutes de pierre dues à la dégradation de ces ouvrages d'art datant des années 1950-60. Prise par l'urgence, la Région de Bruxelles-Capitale se verra obligée de mettre en œuvre un vaste plan de rénovation, en faisant l'économie d'un débat sur l'avenir de ces infrastructures modernistes (Hubert, 2008)
12. Voir, par exemple, « Piétonnier sur les boulevards du centre de Bruxelles : le début des travaux », *RTBF*, 22 juin 2015, https://www.rtb.be/info/dossier/tout-savoir-sur-le-nouveau-pietonnier-bruxellois/detail_pietonnier-sur-les-boulevards-du-centre-de-bruxelles-le-debut-des-travaux?id=9013287, consulté le 19/1/2020.
13. Selon le titre de l'ouvrage de Jan Gehl [2011]
14. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 11
15. <http://www.prdd.brussels>
16. <https://www.open-iba.de/en/>
17. Etudes commanditées respectivement par la Ville de Bruxelles (2015) et la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles (2016).
18. <http://www.iledenantes.com/fr/>
19. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 3
20. Notamment le projet BSI-MOBI « Monitoring the impact of travel behavior, accessibility & satisfaction with regards to the city centre », soutenu par Bruxelles Mobilité.
21. Une *Parking route* ou une P-route est un itinéraire balisé, généralement en boucle, qui mène les automobilistes provenant de la périphérie de la zone concernée vers un ou plusieurs parkings et qui permet également de regagner facilement l'extérieur de la zone.
22. Sur les enjeux d'observatoires territoriaux tels que le BSI-BCO, voir notamment Roux et Feyt [2011]

RÉSUMÉS

Le nouveau piétonnier est l'un des principaux projets urbains conçus pour le centre de Bruxelles au cours des dernières décennies. C'est en 2015 que la voie de transit du Centre – le boulevard Anspach – a été interdite à la circulation automobile. Le réaménagement de l'espace public et la rénovation des principales stations de métro sont aujourd'hui en voie d'achèvement. La réalisation et les défis de ce projet urbain sont, par définition, complexes. Des expériences menées dans le pays et à l'étranger, ainsi que les données réunies par le BSI-BCO, montrent qu'il aura un impact important à différents niveaux : qualité de l'espace public, logement et équipements, économie locale et emploi, mobilité, accessibilité et logistique, activités sociales et culturelles, etc. La présente note de synthèse met à jour un travail publié précédemment (n°115). La partie 1 expose le contexte général de ce projet qui n'a pas été épargné par plusieurs crises externes (*lockdown* suite aux attentats de Paris, attentats de Bruxelles, crise des tunnels et, bien entendu, crise du covid). La partie 2 développe les défis qui subsistent. En conclusion, la note propose quelques pistes concrètes d'amélioration de la qualité et de la gestion du projet.

De nieuwe voetgangerszone is een van de grootste stadsprojecten die de afgelopen decennia ontworpen zijn voor het Brusselse stadscentrum. In 2015 werd de Anspachlaan, een transitweg, verboden voor autoverkeer. Intussen zijn de heraanleg van de openbare ruimte en de renovatie van de belangrijkste metrostations bijna klaar. De uitvoering en de uitdagingen van dit stadsproject zijn per definitie ingewikkeld. Uit ervaringen in zowel binnen- als buitenland en de gegevens van het BSI-BCO blijkt dat het project op verschillende vlakken een grote impact zal teweegbrengen: kwaliteit van de openbare ruimte, huisvesting en voorzieningen, lokale economie en werkgelegenheid, mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek, sociale en culturele activiteiten, enz. Deze synthesenota vormt een update van een eerder gepubliceerde nota (nr. 115). Het eerste deel schetst de algemene context van het project, dat niet gespaard werd door verschillende externe crisissen (*lockdown* na de aanslagen in Parijs, de aanslagen in Brussel, de tunnelcrisis en de coronacrisis uiteraard). Het tweede deel gaat dieper in op de uitdagingen waarmee het project nog altijd geconfronteerd wordt. In het besluit reikt de nota enkele concrete pistes aan voor de verbetering van de kwaliteit en het beheer van het project.

The new pedestrian area has been one of the main urban projects designed for the centre of Brussels in recent decades. In 2015, the transit route in the city centre - Boulevard Anspach - was closed to traffic. The redevelopment of public space and the renovation of the main metro stations are now nearing completion. The finalisation of this urban project and the challenges it has faced are, by definition, complex. Experiences elsewhere in the country and abroad, as well as the data collected by BSI-BCO, show that it will have a significant impact at different levels: quality of public space, housing and facilities, local economy and employment, mobility, accessibility and logistics, social and cultural activities, etc. This synopsis is an update of a previously published work (no. 115). Part 1 sets out the general context of this project which has not been spared by several external crises (*lockdown* following the attacks in Paris, attacks in Brussels, the tunnel crisis and, of course, the covid crisis). Part 2 develops the challenges which remain. In conclusion, this synopsis proposes some concrete ways to improve the quality and management of the project.

INDEX

Keywords : public action, economic development, public space, mobility, urban planning, quality of life, urban renewal

Trefwoorden overheidsop treden, economische ontwikkeling, openbare ruimte, mobiliteit, stadsplanning, levenskwaliteit, stadsvernieuwing

Mots-clés : action publique, développement économique, espace public, mobilité, planification urbaine, qualité de vie, rénovation urbaine

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

MICHEL HUBERT

Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur ordinaire à l'Université Saint-Louis – Bruxelles où il étudie les mutations et politiques urbaines contemporaines. Professeur visiteur à l'Université libre de Bruxelles (ULB), il s'intéresse aussi à l'histoire et la structure des réseaux de transport et à leur impact sur la ville et ses usagers. Il est vice-président du Brussels Studies Institute (BSI) et co-président du BSI – Brussels Centre Observatory. Il dirige, depuis sa création en 2006, la revue scientifique *Brussels Studies*.
michel.hubert[at]usaintlouis.be

ERIC CORIJN

Eric Corijn est philosophe de la culture et sociologue, professeur émérite à la Vrije Universiteit Brussel, où il a fondé le centre de recherches urbaines COSMOPOLIS. Il est co-président du BSI – Brussels Centre Observatory et préside la cellule « Prospekt » au sein de la Commission Régionale de Développement. Il est aussi consultant pour le Global Parliament of Mayors.
eric.corijn[at]vub.be

JULIE NEUWELS

Julie Neuwels a été l'une des coordinatrices du BSI - Brussels Centre Observatory (2016-2017). Docteure en architecture et urbanisme, elle a été chargée de recherche FNRS (2017-2020) et est aujourd'hui chargée de cours à la Faculté d'architecture de l'Université de Liège dans le domaine de l'Approche sociotechnique de la production architecturale. Elle effectue notamment ses travaux sur les politiques urbaines et sur les politiques environnementales appliquées au bâtiment.
julie.Neuwels[at]juliege.be

MARGAUX HARDY

Margaux Hardy a été l'une des coordinatrices du BSI - Brussels Centre Observatory (2016-2017). Journaliste de formation, elle travaille aujourd'hui comme Secrétaire de rédaction de *Brussels Studies* et est coordinatrice scientifique de l'Institut de recherches interuniversitaires sur Bruxelles (IRIB) à l'USL-B.
margaux.hardy[at]usaintlouis.be

SOFIE VERMEULEN

Sofie Vermeulen est spécialiste en géographie urbaine et docteur en sciences (2015). Elle a été coordinatrice du BSI - Brussels Centre Observatory depuis sa création en 2016. Ses travaux sont

centrés sur le développement de la ville et des quartiers, le planning environnemental et le rôle des citoyens.

sofie.vermeulen[at]vub.be

JOOST VAESEN

Joost Vaesen est historien et docteur en Philosophie et Lettres. Ancien directeur du Brussels Studies Institute (BSI), il est actuellement Chargé de cours à la Vrije Universiteit Brussel. Il consacre notamment ses recherches à l'administration et au fonctionnement de Bruxelles et à l'enseignement dans le contexte d'une grande ville.

joost.vaesen[at]vub.ac.be